

福岡都市圏における公共交通に関する調査

○高速鉄道2号線と西鉄貝塚線との直通運転について

1. 目的	・・・・・・・・ 1頁
2. 経緯	・・・・・・・・ 1頁
3. 路線の概況	・・・・・・・・ 2頁
4. 今後の進め方	・・・・・・・・ 4頁

1. 目的

- 貝塚駅における高速鉄道2号線（以下「地下鉄箱崎線」）と西鉄貝塚線との乗継ぎの解消により、福岡市東部地域と都心部間の交通利便性を向上。
- 地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線などの鉄道ネットワークの形成により、東部広域拠点(香椎・千早)や都心部等との連携を強化。

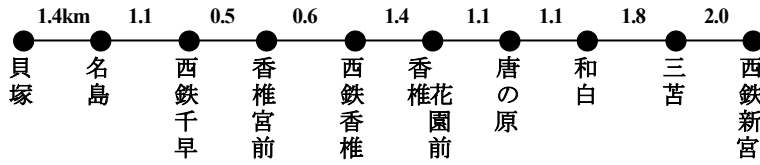
2. 経緯




- T13(1924). 5 博多湾鉄道汽船(西鉄の前身)が新博多(後の千鳥橋)～和白間で開業。
- S46(1971). 3 都市交通審議会答申第12号
 - ・都心部から箱崎方面に至る路線（現地下鉄箱崎線）を新設し、西鉄宮地岳線（現貝塚線）との直通運転について検討が必要。
- S61(1986). 11 地下鉄箱崎線（中洲川端～貝塚 4.7km）全線開業。
- H 9(1997). 2 「福岡都市交通問題協議会」において、福岡市と西鉄は相互直通運転の実現に向けて検討を行うことで合意。（貝塚～西鉄香椎 3.6km）
- H11・H12(1999・2000) 国の「都市鉄道調査」の対象となり、相互直通運転の調査実施。
 - ・施設改良に多額の無償資金投入が必要であり、事業化に向けては、無償資金の調達方法、需要喚起方策、運行経費の低減化などが課題。
- H14(2002). 5 福岡市議会において、西鉄宮地岳線（現貝塚線）三苦まで地下鉄箱崎線の乗り入れを行う趣旨の請願を採択。
- H18(2006). 5 西鉄香椎駅周辺の高架切替が完了。
- H19(2007). 4 西鉄宮地岳線西鉄新宮～津屋崎間（9.9km）廃止、貝塚線へ名称変更。
- H27(2015). 1 交通対策特別委員会において、3両編成による直通運転案の検討結果を報告。
 - ・費用対効果等に課題があり、国庫補助採択基準を満たすことは困難。
- R 3(2021). 1 交通対策特別委員会において、貝塚駅で車両を増結・分離させる直通運転案の検討結果を報告。
 - ・費用対効果等に課題があり、国庫補助採択基準を満たすことは困難。

3. 路線の概況

◆西鉄貝塚線

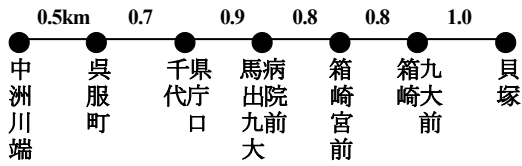
[貝塚～西鉄新宮 11.0km 10駅(平均駅間距離1.2km)]



凡例	
	西鉄貝塚線
	地下鉄線
	J R線

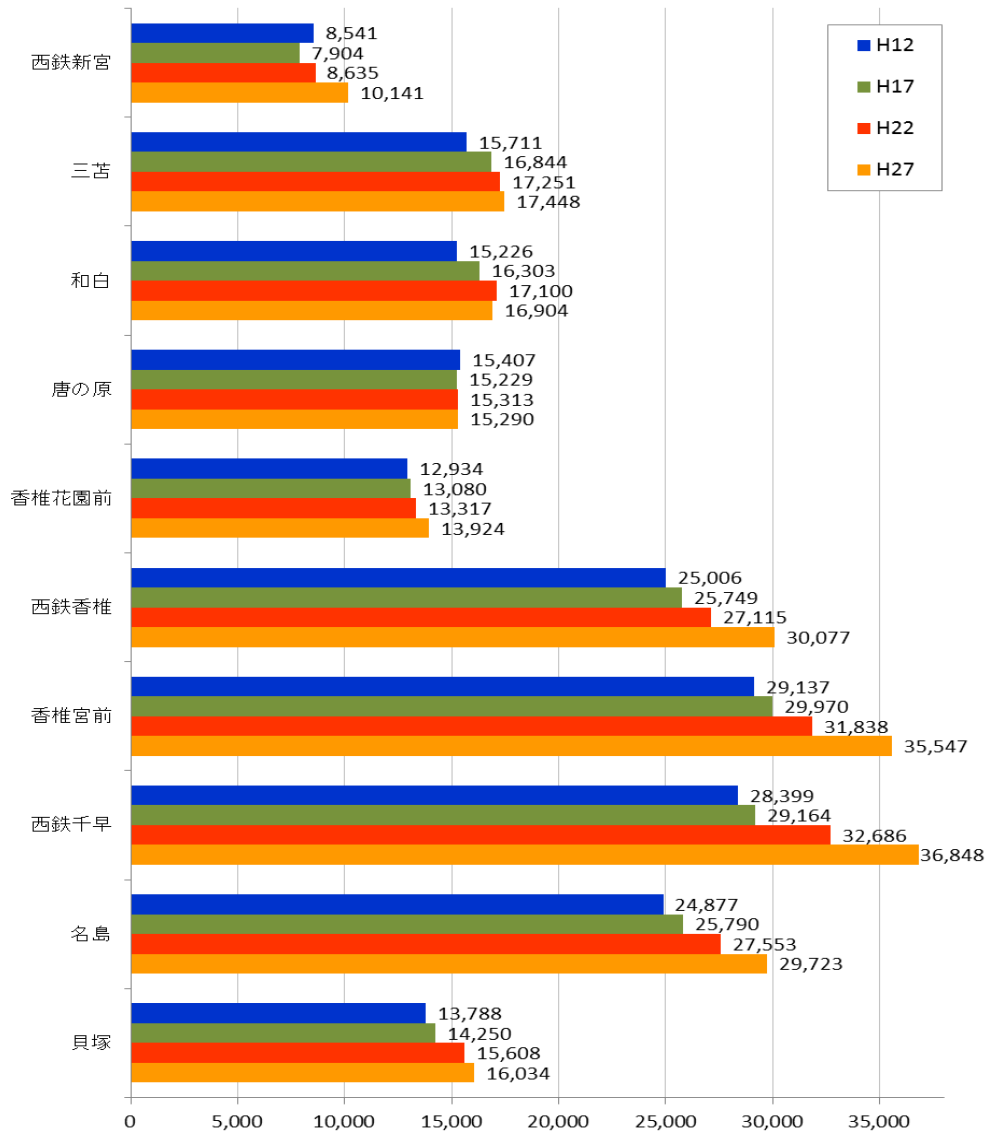
◆地下鉄箱崎線

[中洲川端～貝塚 4.7km 7駅(平均駅間距離 783m)]



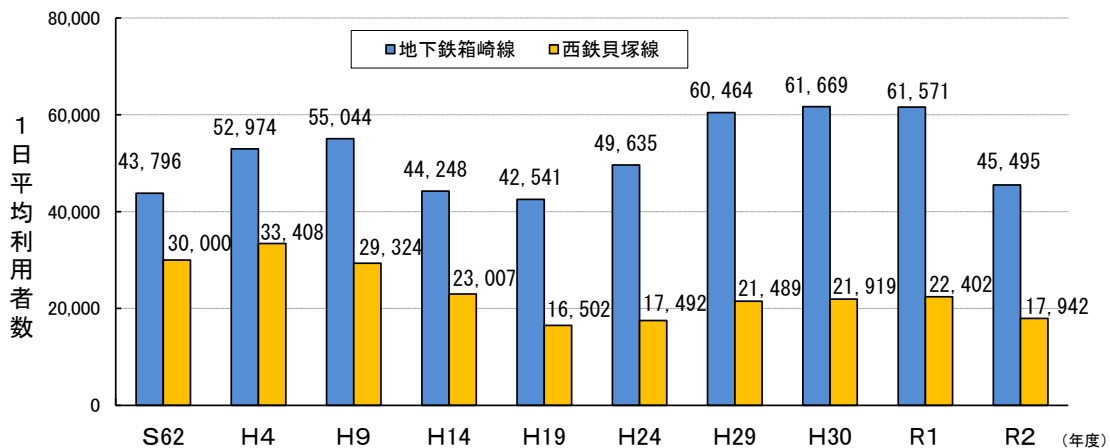
(1) 貝塚線沿線人口*の推移

貝塚線の沿線人口は増加傾向にあり、貝塚線の利用者数も、近年、増加傾向にあるものの、並行するJR鹿児島本線や都市高速経由のバスなど他の公共交通機関も利用できる環境にあることなどから、経営環境は厳しい状況である。 ※沿線人口：駅から半径1km内の人口



(2) 利用者数の推移

(出典：国勢調査)



注) S61.11：地下鉄箱崎線全線開通（乗継ぎ開始）
H19.4：西鉄宮地岳線西鉄新宮～津屋崎間廃止

(出典：西鉄、交通局資料)

(3) 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う影響

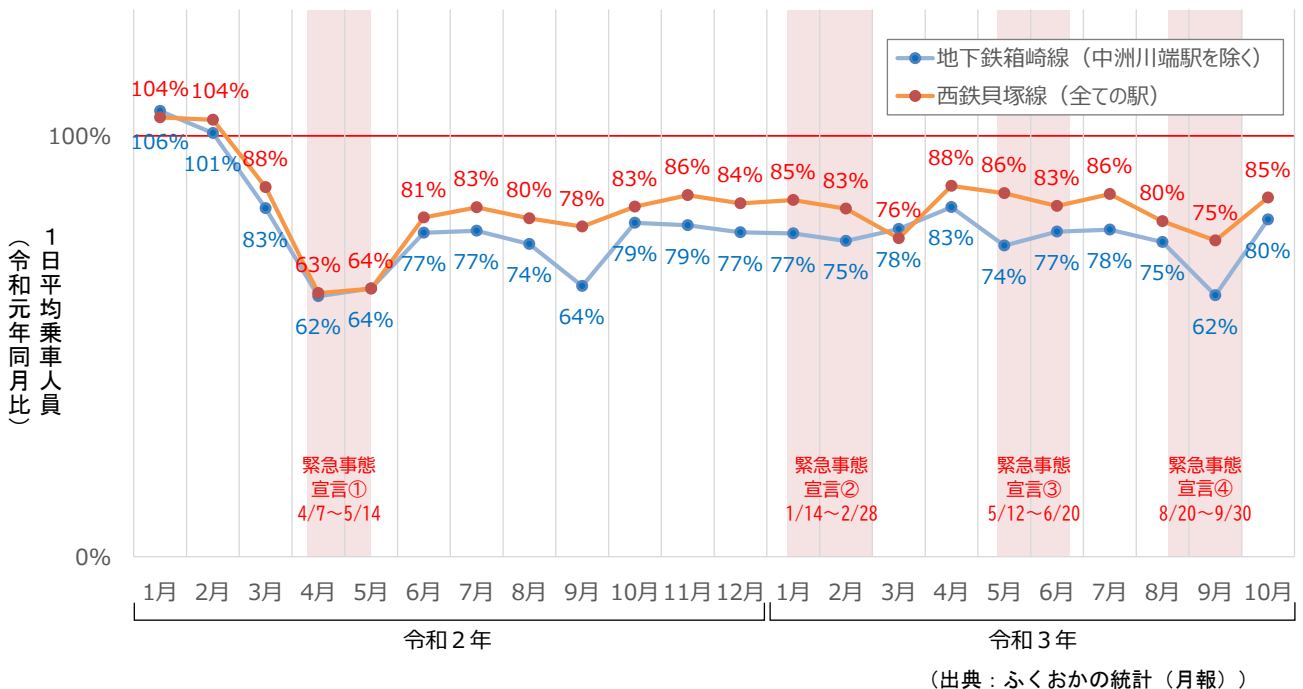
新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、緊急事態宣言期間等において、日中を中心に減便した特別ダイヤによる運行や、福岡県からの協力要請に基づき、最終電車の繰上げを実施している。あわせて、鉄道を安心して利用できるように、車内の換気、車内や券売機の消毒、混雑状況の情報提供など、様々な感染症対策を講じている。

また、利用者数は、緊急事態宣言期間に限らず、感染拡大前より約2割低い水準が継続しており、鉄道事業は依然として厳しい状況である。

① 運行状況

緊急事態宣言期間	地下鉄箱崎線	西鉄貝塚線
1回目 (R2. 4. 7～5. 14)	—	【土曜日・日祝日】 ・特別ダイヤで運行（約4割減便）
2回目 (R3. 1. 14～2. 28)	—	【土曜日・日祝日】 ・特別ダイヤで運行（約2割減便）
3回目 (R3. 5. 12～6. 20)	【全日】 ・最終電車を繰上げ（約60分）	【全日】 ・最終電車を繰上げ（約60分）
4回目 (R3. 8. 20～9. 30)		【土曜日・日祝日】 ・特別ダイヤで運行（約2割減便）

② 利用状況



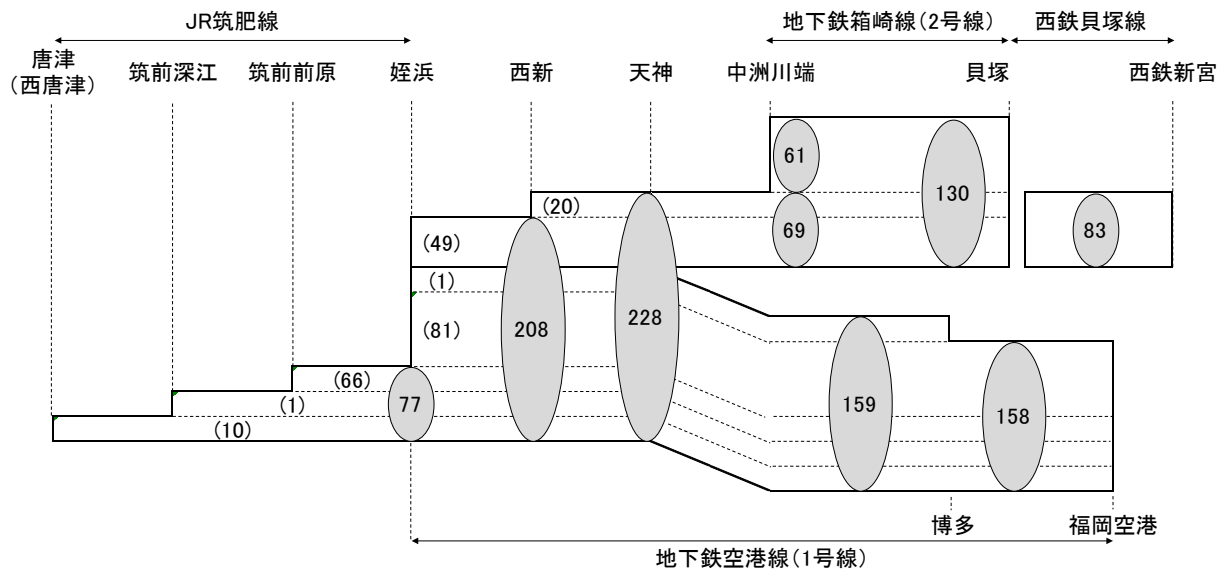
4. 今後の進め方

直通運転化について補助事業の採択を受けるためには、費用対効果および収支採算性が採択基準を満たす必要があるが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、利用者数が感染拡大前より約2割低い水準が継続するなど、鉄道事業は依然として厳しい状況であり、引き続き、将来的な直通運転化を視野に入れながら、利便性向上策などの検討に取り組む。

【参考資料】

< 1 > 地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の現在の状況

① 運行本数（平日、片道）



② 施設等の現況

	地下鉄箱崎線	西鉄貝塚線
営業キロ	4.7km (中洲川端～貝塚 7 駅)	11.0km (貝塚～西鉄新宮 10 駅)
運行本数	130 本/日・片道	83 本/日・片道
線路構造	複線 地下構造 (貝塚駅は地平)	単線 地平構造 (一部高架化)
軌間	1,067mm	1,067mm
電気方式	直流 1500V	直流 1500V
車両	ステンレス製 6 両編成 4 扉	全鋼製 2 両編成 3 扉
車体幅(最大)	2,860mm	2,740mm
駅ホーム長	131～135m	45～87m
保安設備	ATS、CTC、ATC、ATO	ATS、CTC

※ ATS：自動列車停止装置、CTC：列車集中制御装置、ATC：自動列車制御装置、ATO：自動列車運転装置

< 2 > 西鉄貝塚線各駅における乗降客数の推移

	(人/日)				
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
西鉄新宮	1,358	1,384	1,422	1,428	1,172
三苦	3,442	3,478	3,538	3,574	2,936
和白	2,094	2,163	2,218	2,270	1,754
唐の原	1,015	1,092	1,108	1,134	1,024
香椎花園前	3,111	3,280	3,335	3,340	2,462
西鉄香椎	3,715	3,930	4,045	4,108	3,306
香椎宮前	2,338	2,418	2,398	2,436	1,974
西鉄千早	5,737	6,056	6,178	6,296	4,920
名島	2,858	2,982	3,088	3,294	2,768
貝塚	15,722	16,195	16,508	16,924	13,568
計	41,390	42,978	43,838	44,804	35,884

(出典：西鉄資料)

< 3 > 乗継利便性・利用促進の取組状況

直通運転化にあたっては、西鉄貝塚線のさらなる利用促進が重要となることから、利用者の増加につながる西鉄貝塚線と地下鉄箱崎線の乗り継ぎの利便性・円滑性を高める施策（①）や利用促進策（②）について、交通事業者や関係機関等と連携して取り組んでいるところである。

① 乗継利便性向上の主な取組み

- ・乗継ダイヤの調整（西鉄貝塚線から地下鉄箱崎線への乗継時間は、5分以内が8割以上）
- ・乗継割引の実施（最大で大人60円割引） [H13.10～]
- ・ICカード「はやかけん」「nimoca」等の相互利用（乗り継ぎの円滑化） [H22.3～]
※交通系ICカード全国相互利用(10種類間) [H25.3～]
- ・運行情報の相互表示（発車時刻や接近情報のわかりやすい表示） [H27.3～] (図1)

② 利用促進の主な取組み

- ・情報提供の充実（共通時刻表の作成配布） [H26.3～]
貝塚線と地下鉄2号線の乗り継ぎが分かりやすい共通時刻表を沿線住民に配布。
- ・モビリティ・マネジメント（MM:自発的に交通行動を変化するよう促す取組み）[H23.4～]
沿線の住民や従業者などの交通行動（自動車利用目的や行先など）を調査・把握し、その特性に応じて、公共交通情報の提供や公共交通利用の動機づけなどをきめ細やかに実施。
例) 学校MM、転入者MM (図2)
- ・ラッピング電車の運行 [H30.3～]
西鉄と新宮町おもてなし協会がタイアップし、ラッピング電車を運行。（写真1）
- ・西鉄香椎花園前駅バリアフリー化 [R2.3完了]
段差の解消に必要なスロープ等の設置により、利便性が向上。（写真2）

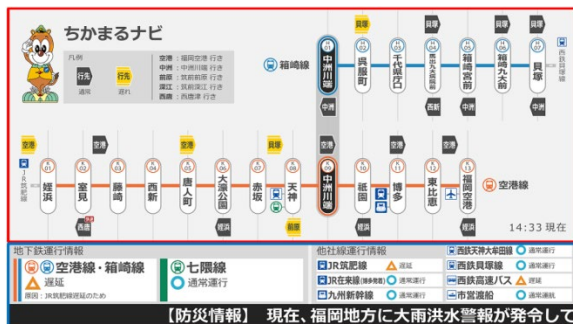


図1: 運行情報提供システム(ちかまるナビ)



図2: 転入者への情報提供(公共交通グッズ)



写真1: ラッピング電車



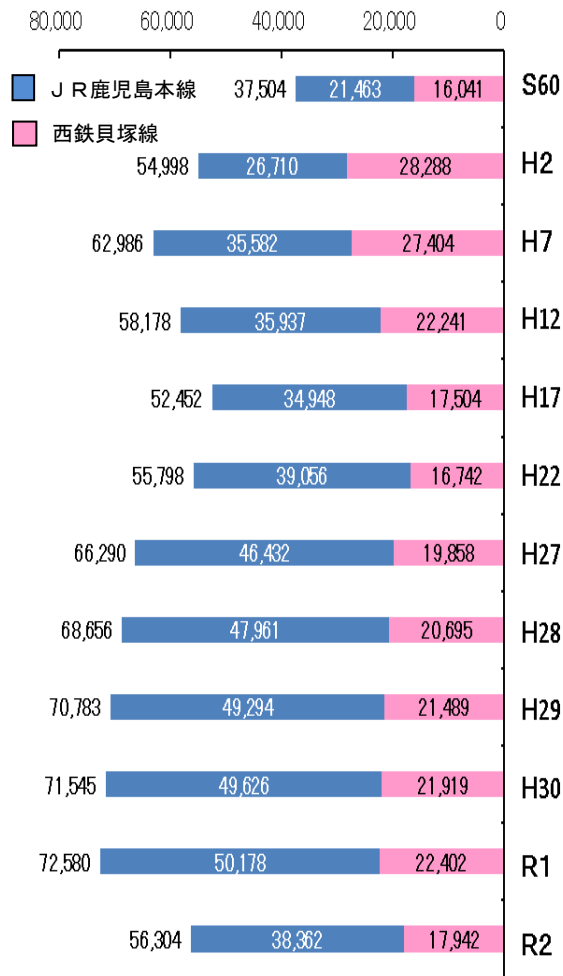
写真2: 西鉄香椎花園前駅バリアフリー化

< 4 > 東区における交通状況の変化

○ J R鹿児島本線と西鉄貝塚線の利用者の推移

J R各駅（新宮中央～千早）と西鉄各駅（西鉄新宮～千早）の1日平均乗車人員の推移

※ 福岡市統計書等より算出



主な交通施設等の整備状況

- S55 福岡高速道路1号線（香椎～東浜）供用
- S58 福岡高速道路1号線（東浜～築港）供用
- S60 都市高速経由バス運行開始
- S61 西鉄唐の原駅開業
地下鉄2号線全線開業
- S62 福岡高速道路1号線（築港～天神北）供用
- H1 J R九産大前駅開業
- H11 福岡高速道路4号線（貝塚～粕屋）供用
- H14 福岡高速道路4号線（粕屋～福岡IC）供用
海の中道大橋開通
- H15 都市高速経由バス（三苦～海中大橋～天神）運行開始
J R千早駅開業
- H19 西鉄宮地岳線（津屋崎～新宮）廃止
都市高速経由バス（津屋崎～和白～天神）運行開始
- H20 博多バイパス暫定供用（松崎～二又瀬）
- H22 J R新宮中央駅開業
- H23 九州新幹線全線開業
- H26 海の中道大橋4車線、アイランドシティ1号線6車線化
- H30 博多バイパス全線供用（下原～二又瀬）
- R3 福岡高速道路6号線（香椎浜～アイランドシティ）供用

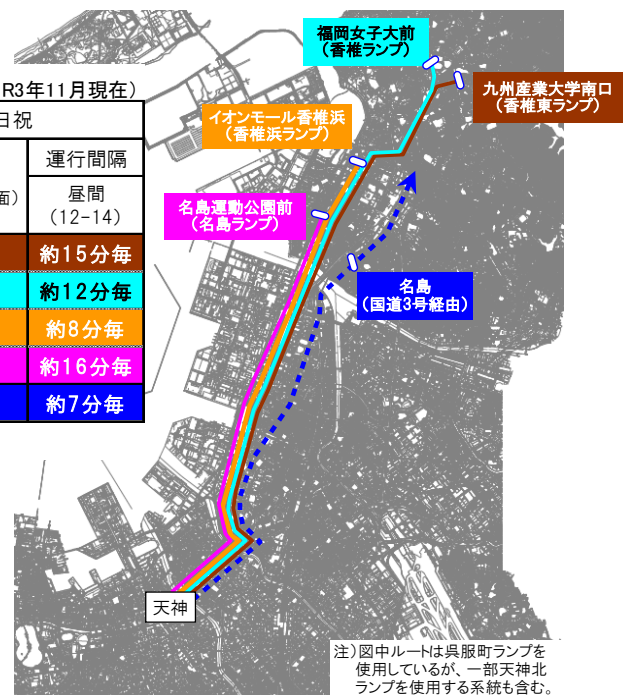
○ 東区～天神間の西鉄バス運行状況

【運行状況】

(R3年11月現在)

系統	平日			日祝	
	運行本数 (片道:天神方面)	運行間隔		運行本数 (片道:天神方面)	運行間隔 (12-14)
		朝ラッシュ (7-9)	昼間 (12-14)		
香椎東ランプ*	89	約7分毎	約14分毎	70	約15分毎
香椎ランプ*	110	約8分毎	約9分毎	74	約12分毎
香椎浜ランプ*	167	約4分毎	約7分毎	115	約8分毎
名島ランプ*	80	約6分毎	約14分毎	59	約16分毎
国道3号経由	168	約6分毎	約6分毎	136	約7分毎

※運行間隔は、1時間あたりの本数をもとに算出。



<5> 沿線まちづくりの状況

○ 千早駅・香椎駅周辺地区の土地区画整理事業に伴う交通結節機能の充実・強化



・駅前広場の整備状況

駅名	駅前広場 面積(m ²)	バス(台)		タクシー(台)		一般車(台)	
		発着所	待機所	発着所	待機所	発着所	駐車場
西鉄香椎駅	2,900	1	3	2	3	2	—
香椎宮前駅	3,462	—	—	有	—	有	—
千早駅(西)	4,304	3	2	2	18	2	12
千早駅(東)	3,211	—	—	有	8	有	11
名島駅	2,102	—	—	有	—	有	—

・駐輪場設置台数

駅名	(台)
西鉄香椎駅	100
香椎宮前駅	228
千早駅(北)	655
千早駅(南)	577
名島駅	200

・バス接続便数

駅名	発 (便/日)	着 (便/日)	備考
西鉄香椎駅	154	155	西鉄香椎駅前バス停含む
香椎宮前駅	258	258	香椎参道バス停
千早駅	133	134	
名島駅	389	389	名島バス停含む

西鉄HPより算出

・駅乗車人員

(人/日)

駅名	H22年度	H27年度	R2年度
西鉄 香椎駅	1,592	1,765	1,653
JR 香椎駅	11,482	11,891	10,494
西鉄 香椎宮前駅	1,222	1,164	987
西鉄 千早駅	1,729	2,680	2,460
JR 千早駅	8,483	11,375	10,452
西鉄 名島駅	912	1,306	1,384

福岡市統計等より算出