

令和3年2月議会

## 生活環境委員会報告資料

○地下鉄七隈線延伸区間開業に伴う料金制度について

令和3年2月19日  
交 通 局

# 1 これまでの検討経緯

延伸区間開業後、空港線・箱崎線と七隈線は、博多駅での改札内の乗継ぎと、これまで空港・箱崎線と結節点がなかったことから特例として行ってきた天神駅・天神南駅間での改札外の乗継ぎとの2か所で結節することになる。

この天神駅・天神南駅間の改札外の乗継ぎについては、開業以来、多くの方々に利用されてきたことに加え、これを廃止し、博多駅での乗継ぎのみとすると、一部の利用者にとっては乗車距離が伸び、実質的な値上げになるため、これを存続する方向で検討を進めることとしていた。

この場合、2つの乗換駅が存在するため、経由する乗換駅によって同一駅間であっても2つの経路が生じ、異なる二重の料金となるなど、観光客や来街者などの福岡市地下鉄に不慣れな利用者にとって分かりにくいものになってしまう。

このため、利用頻度が高く、固定的な利用となる定期料金については、原則どおり、利用者が選択した経由地に基づく乗車距離に応じた料金とする一方で、日頃、あまり地下鉄を利用しない方も使われる普通料金及びICカード料金については、二重料金を避け、同一駅間であれば、経由地によって乗車距離が異なる場合であっても同一料金とする以下の案を基本とし、国と協議を行ってきた。

## 【 前回委員会報告の主旨 】

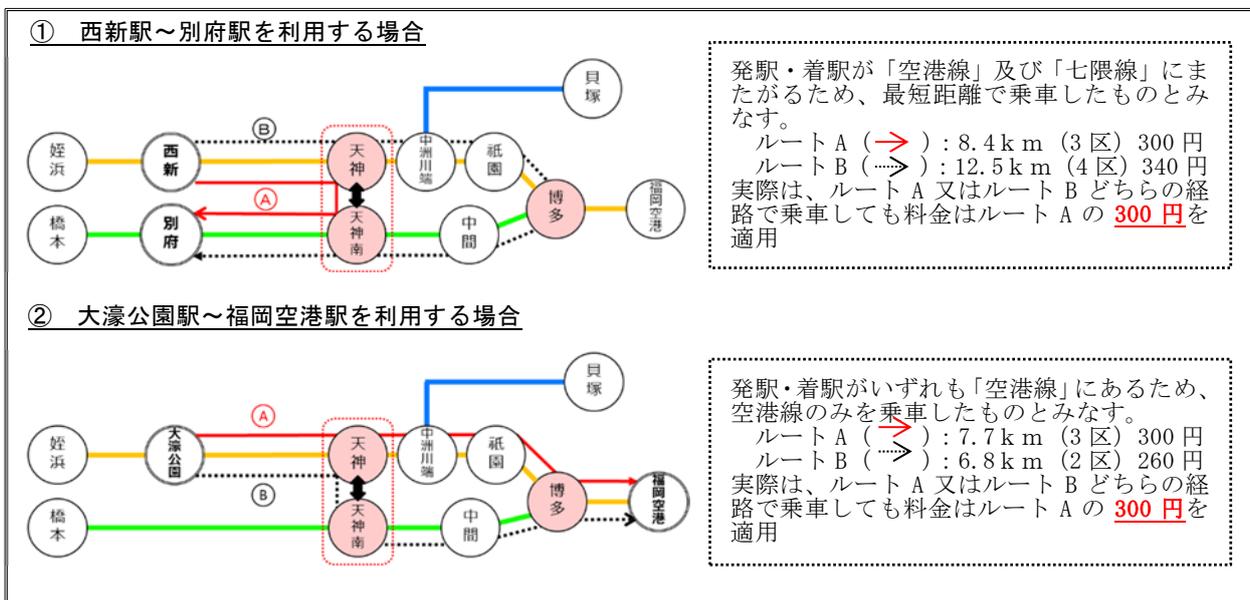
### [ 定期料金 ]

- ・ 利用者が選択した経由地に基づく乗車距離に応じた料金を定める。

### [ 普通料金・ICカード料金 ]

- ① 発駅・着駅が「空港線・箱崎線」及び「七隈線」にまたがる場合は、実際の乗車経路にかかわらず、最短距離で料金を定める。(下図-①)
- ② 発駅・着駅がいずれも「空港線・箱崎線」のみ又は「七隈線」のみにある場合は、当該路線のみを乗車したとみなして、料金を定める。(下図-②)

## ▼乗車経路による料金（普通料金・ICカード料金）の適用例



## 2 前記制度（案）に対する国との協議結果

前記制度（案）について、所管する国土交通省と協議を行ったところ、左図－②の場合など経路によっては、実際の乗車距離に応じて定めている現在の認可運賃を超えるため、鉄道事業法に基づく上限運賃変更認可申請を要する可能性があるとの指摘を受けた。なお、上限運賃変更認可申請にあたっては、運輸審議会への諮問が同法に定められている。

また、経路の特定ができるにも関わらず距離に応じた運賃としない点、普通券と定期券の取り扱いに差を設ける点について指摘を受けた。

このため、上記の指摘を踏まえ、料金制度の根幹となる公平性の確保との観点で、あらためて運賃制度について検討を行うこととした。

なお、前記制度（案）と同様の事例については、過去、認可を受けた事例が数例確認されているものの、古いものに限られ、かつ、その導入経緯が不明確であることのほか、そのうちの一部の事業者では、これを解消する方向で取組が進められているとの事情が認められた。

## 3 新たな料金制度（案）

[ 定期料金、普通料金・I Cカード料金 ]

- ① 天神・天神南駅間における改札外乗継ぎを廃止し、空港線・箱崎線と七隈線を跨いで乗車する場合の乗換駅を博多駅のみとする
- ② ①を前提として、実際の乗車距離に応じた料金を定める。

#### 4 新たな料金制度（案）のポイント

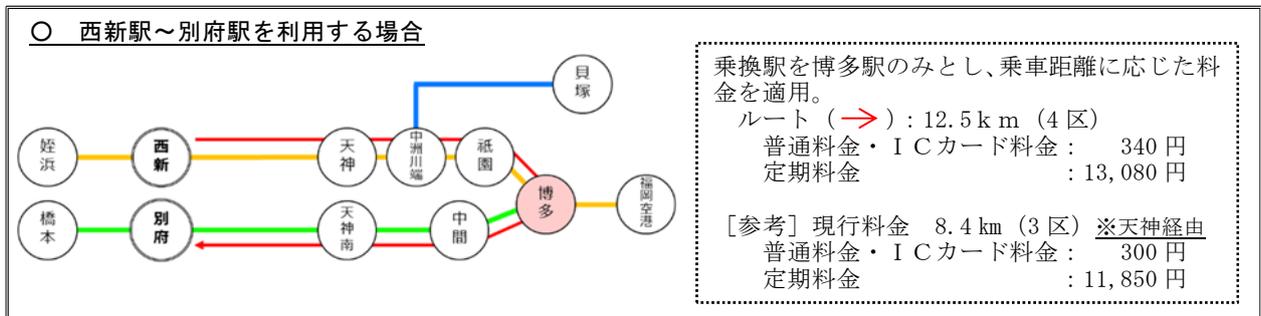
前記制度（案）については、国が指摘する「経路の特定ができるにもかかわらず、距離に応じた運賃としない」ことにより、あえて天神駅・天神南駅間を經由し、安い料金を選択したい利用者にとって、その選択肢がないこととなり、利用者にも利益な取り扱いとなることなどから、仮に認可申請を行ったとしても、認可できないとの結論に至る可能性が高いものと考えられる。

また、そもそも、経路が特定でき、経路により距離の異なる複数の経由地が存在するこうした事例で、同一駅間を同一料金としようとする、どのように工夫しても、乗車料金は、実際の乗車距離に応じて設定するとの原則が徹底されず、同じ乗車距離であっても異なる料金となる場合が多数発生し、料金制度の根幹である公平性の点で課題が残り、利用者の多くに理解が得られないものになってしまう。（参考1参照）

なお、延伸区間開業後は、空港線・箱崎線と七隈線は、博多駅の改札内（空港線のホームと七隈線のホーム間）でつながり、改札を通らずに乗継ぎができることで、歩行距離が大幅に減少するなど、乗継ぎの利便性は大幅に向上する。（参考2参照）

このため、これまで特例的に実施してきた天神駅・天神南駅間における改札外の乗継ぎを廃止し、空港線・箱崎線と七隈線を乗り継ぐ場合の乗換駅を博多駅のみとしたうえで、原則どおり、乗車距離に応じた料金を設定する、新たな料金制度を構築するものとする。

##### ▼乗車経路による料金の適用例



なお、現行の天神駅・天神南駅間における改札外の乗継利用者は、その多くが七隈線各駅と博多駅や福岡空港との間の利用となっており、七隈線が博多駅と結節することで、この利用自体が大幅に減少するものと見込んでいる。

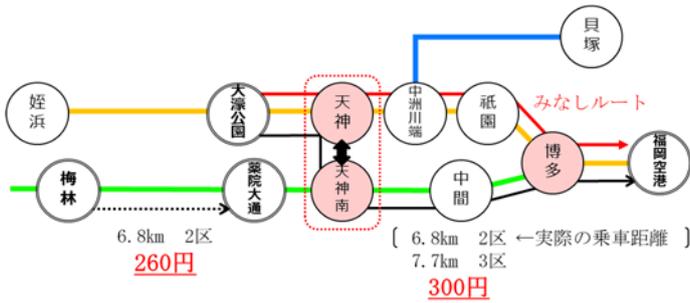
##### ※負担緩和策の検討（案）※

天神駅・天神南駅間の改札外の乗継ぎを廃止し、博多駅の改札内での乗継ぎのみとなることで、乗車距離が伸び、料金が増加することとなる一部の利用者に対して、経過措置として、一定の期間を定め、以下の負担緩和策を実施する。

- ・ はやかけん利用時に、博多駅乗継ぎとなることによって増加する料金に対する一定額のポイント還元
- ・ 現行の天神駅・天神南駅間の乗継ぎのみができる割引定期券の発行（博多駅での乗継ぎはできない）

【参考1】複数経路地設定時における公平性の課題

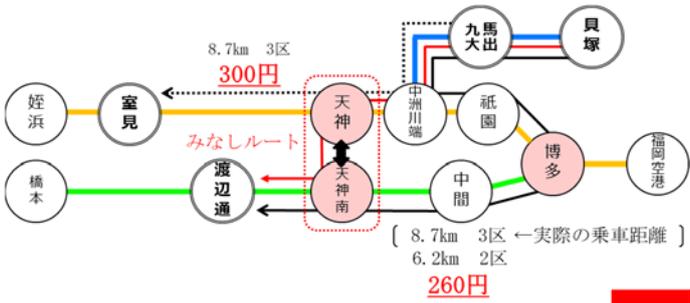
▼同じ乗車距離であって乗車料金が異なる場合①



大濠公園駅～（天神経由）～福岡空港駅まで乗車した場合、実際の乗車距離は 6.8 km の 2 区であるが、発駅・着駅がいずれも「空港線・箱崎線」のみにあるため、空港線・箱崎線のみを乗車したものとみなし、7.7 km の 3 区 300 円を適用。

一方で、同一乗車距離の 6.8 km である梅林駅～薬院大通駅を乗車した場合は、2 区 260 円を適用。

▼同じ乗車距離であって乗車料金が異なる場合②



貝塚駅～（博多経由）～渡辺通駅まで乗車した場合、実際の乗車距離は 8.7 km の 3 区であるが、発駅・着駅が「空港線」及び「七隈線」にまたがるため、最短距離で乗車したものとみなし、6.2 km の 2 区 260 円を適用。

一方で、同一乗車距離の 8.7 km である馬出九大病院前駅～室見駅を乗車した場合は、3 区 300 円を適用。

乗車料金は、実際の乗車距離に応じて設定するとの原則が徹底されず、**本来同じ料金区となるべき乗車距離であるにもかかわらず、異なる料金区となる場合が多数発生**。料金制度の根幹である公平性の点で課題が残り、利用者の多くに理解が得られないものになってしまう。

【参考2】博多駅乗継イメージ



▼乗継方法の変更点

	現 行	延 伸 後
乗 換 駅	天神駅－天神南駅	博多駅
乗 継 方 法	改札外（120 分以内）	改札内
乗 継 距 離 ※ホーム～ホーム間	約 620m	約 150m
設 備	・エスカレーター（約 20m）	・エスカレーター（約 20m） ・動く歩道（約 60m）
実質歩行距離	約 600m	約 70m