



# 博多まで一本。博多から一本。 福岡市地下鉄七隈線 令和5年3月27日延伸開業！

福岡市西南部と天神を結ぶ路線として、平成17年2月に開業した福岡市地下鉄七隈線（橋本～天神南間）。今年3月、天神南～博多間の延伸区間がいよいよ開業します。七隈線の全線開業により、交通ネットワークがさらに強化され、福岡市西南部から都心部への移動だけでなく、都心部内の移動も便利になるほか、都心部の交通渋滞や地下鉄空港線の混雑緩和にもつながります。今回は、地下鉄七隈線延伸開業の概要と今後の街の展望について特集します。  
※本記事は、福岡市交通局提供の資料やデータ、写真を基に作成しています。

## 地下鉄七隈線延伸事業（天神南⇄博多）について

### ◆地域の足として定着してきた七隈線

福岡市には、現在、空港線・箱崎線・七隈線の3路線（総距離29.8km）の地下鉄が走っており、天神・博多駅・福岡空港をはじめとする市内各拠点を結び、1日に約34万人が利用する市民の足となっています。平成17年2月に開業した最も新しい路線である七隈線も、コロナ禍で一時利用者は減少したものの、令和3年度の利用者数は約7.0万人と地域の足として定着しています。

### ◆平成17年に開業するも都心部区間が未整備に

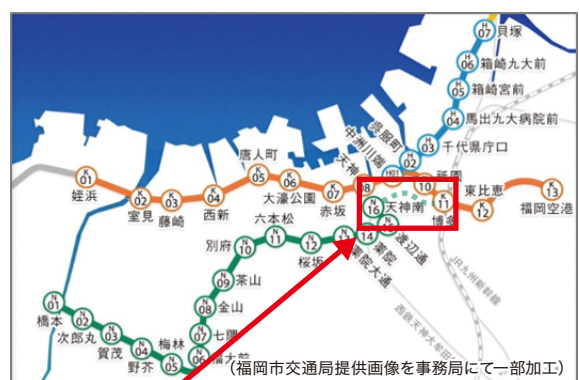
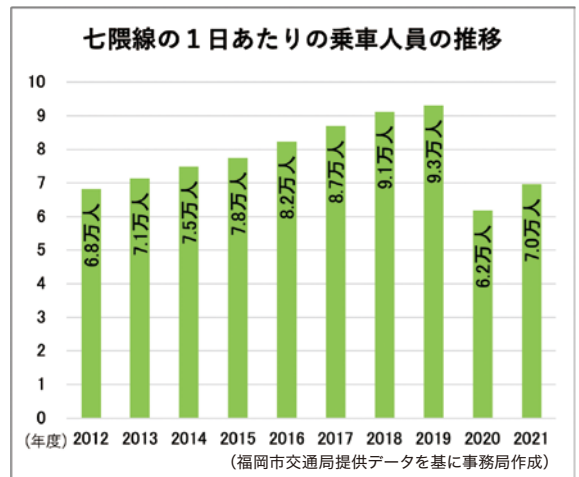
七隈線が検討された当時は、福岡市の西南部地域は、市の2割強の面積に全市民の4割に当たるおよそ50万人の市民が住んでおり、さらに人口の増加が予想されていました。一方でこの地域には鉄道がなかったため、通勤・通学などは、バスや自動車に頼らざるを得ず、交通渋滞が慢性化していました。そのため、この交通渋滞解消の切り札として、西南部地域と都心部を結ぶ七隈線が市議会の議論を経て、計画されました。

平成17年2月に橋本～天神間は開業しましたが、国の財政状況などにより、都心部の区間が未整備で残っていました。

### ◆令和5年3月27日、七隈線延伸区間の開業へ！

七隈線の都心部区間については、当初は中洲川端を経由してウォーターフロントに向かうルートと、薬院から博多駅に向かうルートが計画されていましたが、利便性や事業採算性などの観点から現在の「天神南～博多駅」ルートが採用されました。

平成17年の七隈線開業から約18年。いよいよ今年3月27日、天神南から博多駅までの延伸区間が開業します。需要定着後の1日あたりの乗車人員は約8.2万人を見込み、地域の足としてのさらなる定着はもちろん、都心部内の移動手段としても期待されています。



## 地下鉄七隈線延伸の整備効果について

### ①移動がさらに便利に!

福岡市西南部から博多駅までの移動だけでなく、空港線やJR線への乗り換えも便利になります。また、地下鉄は定時に優れているため、交通渋滞の激しい都心部内での移動も便利になります。



### ②環境にも優しく!

七隈線の延伸により渋滞が緩和し、地球温暖化の防止やヒートアイランド現象の抑制に効果が期待されます。また、鉄道が1人を1km運ぶときの二酸化炭素の排出量は、自家用車の約1/7で地球環境に優しい乗り物といえます。



### ③ますます元気な街!

平成25年には「地下鉄七隈線(天神南～博多)沿線まちづくりガイドライン」が官民共働で策定されるなど、都心部の活力と魅力の向上が期待されます。

#### 地下鉄七隈線(天神南～博多)沿線まちづくりガイドライン

##### まちづくりの目標

地下鉄七隈線延伸のインパクトを活かした都心部の活力と魅力の向上

##### まちづくりのテーマ

- ①地下鉄中間駅を活かしたまちづくり
- ②天神と博多をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり

## 新駅「櫛田神社前駅」について

### POINT



歴史ある街の雰囲気や木のぬくもりを感じる駅空間

櫛田神社の大イチョウや石張参道をイメージした駅デザインで和の雰囲気や木のぬくもりを感じる空間になっています。また、博多塀をあしらった駅シンボルマーク紹介や博多祇園山笠の迫力ある壁面装飾、福岡ゆかりの伝統工芸品が展示され、博多旧市街に位置する駅として博多の歴史や文化に触れることができます。

### POINT



カーボンニュートラルの実現に向けた再エネ・省エネ設備の導入

地下鉄駅では全国初となる地中熱エネルギーを活用した空調設備を導入。また、LED照明を駅内全面に採用し、コンコースでは時間帯に応じて明るさを制御することで省エネを図っています。



### 全国的にも珍しい! 地下鉄駅シンボルマーク

地下鉄利用者にはなじみの駅シンボルマーク。実は各駅にシンボルマークがあるのは全国的にも珍しいんです。福岡出身のデザイナー、西島伊三雄さん・雅幸さん親子によるこれらのマークは、各駅周辺にゆかりのある歴史や自然、風景がモチーフになっています。

地下鉄まめ知識

### 櫛田神社前駅のシンボルマーク

博多の総鎮守である櫛田神社の「銀杏(ぎなん)」の葉と博多祇園山笠の「舁き縄」を組み合わせた、力強く駆けているようなデザインになっています。



# 福岡市地下鉄のこれまでの歩み

**福岡市が政令指定都市に** (1972)

**福岡市の人口100万人突破** (1975)

**福岡市の人口150万人突破(推計人口)** (2009)

**天神ビッグバン始動** (2013)

**博多コネクティッド始動** (2019)

- 1961 「福岡市総合計画」に「市内高速循環鉄道」が登場
- 1972
- 1973 福岡市議会が「福岡市が高速鉄道を建設し、経営する」を議決 (1号線 姪浜～博多 9.8km、2号線 中洲川端～貝塚 4.7km)
- 1974 運輸大臣より地方鉄道事業免許 (1号線 姪浜～博多間、2号線 中洲川端～貝塚間)
- 1975
- 1976
- 1979
- 1980
- 1981 1号線(室見～天神) 開業
- 1982 1号線(天神～中洲川端)、2号線(中洲川端～呉服町) 開業  
1000系車両が「ローレル賞」受賞
- 1983 1号線(姪浜～室見、中洲川端～博多(仮)) 開業  
国鉄筑肥線(現: JR九州筑肥線)との相互直通運転開始
- 1984 2号線(呉服町～馬出九大病院前) 開業
- 1985 1号線(博多(仮)～博多) 開業
- 1986 2号線(馬出九大病院前～箱崎九大前) 開業  
福岡市議会が「福岡市が高速鉄道を建設し、経営する」を議決 (1号線 博多～福岡空港 3.3km)  
2号線(箱崎九大前～貝塚) 開業、西鉄宮地武線(現: 西鉄貝塚線)と接続
- 1993 1号線(博多～福岡空港) 開業
- 1994
- 1995 運輸大臣より鉄道事業免許(3号線 橋本～天神間) えふカード導入
- 1997 3号線(七隈線) 起工式
- 2005 3号線(七隈線) 橋本～天神南開業
- 2006 3000系車両が「ローレル賞」受賞
- 2009 ICカード「はやかけん」サービス開始
- 2011 地下鉄利用者30億人達成
- 2012 国土交通大臣より鉄道事業許可 (七隈線 天神南～博多間 1.6km)
- 2013
- 2014 七隈線(天神南～博多間) 起工式
- 2015
- 2016 七隈線博多駅(仮称) 工区における道路陥没事故発生
- 2019 福岡空港駅新改札口が供用開始し、空港ターミナルビルと直結
- 2023 七隈線延伸区間(天神南～博多) 開業予定



**1975 福商の動き**

- ▶「新幹線・九州縦貫道・地下鉄開通に関する影響調査」を実施
- ▶福岡市に対し「地下鉄博多駅を中心とした博多駅周辺開発に関する要望」を提出

**1976 福商の動き**

- ▶福岡市商業近代化推進協議会で「地下鉄開通の影響予測調査」を実施

**1979 福商の動き**

- ▶福岡市に対し「地下鉄開業に伴う博多駅地区の総合開発について要望」を提出
- ▶福岡市に対し「地下鉄1号線の一部開業区間の延長について要望」を提出

**1980 福商の動き**

- ▶福岡市に対し「地下鉄博多駅開業に伴う地下通路設置についての要望」を提出

**1986 福商の動き**

- ▶運輸省、福岡市に対し「地下鉄1号線の福岡空港延伸について要望」を提出

**1994 福商の動き**

- ▶運輸省等に対し「地下高速鉄道3号線の整備促進に関する要望」を提出
- ▶運輸省等に対し「地下高速鉄道整備事業費補助金の確保に関する要望」を提出

**2009 福商の動き**

- ▶福岡市に対し提出した「福岡市政に対する要望」において「地下鉄七隈線の延伸など公共交通網の整備推進」を要望  
※2009年以降、毎年提出している「福岡市政に対する要望」において七隈線延伸に関する要望を実施。

**2011 経済界の動き**

- ▶「福岡市地下鉄七隈線延伸促進期成会」を設立、福岡市に対し要望を実施  
地元経済界や沿線大学、沿線地域代表者等を中心に上記期成会を設立。会長には当所 河部会頭(当時)が就任。設立総会で、高島市長に対し要望書を提出。

**2012 経済界の動き**

- ▶「地下鉄七隈線延伸・都心まちづくり促進期成会」を設立、福岡市に対し要望を実施  
地元経済界として上記期成会を設立。会長には当所 末吉会頭(当時)が就任。設立総会で、高島市長に対し要望書を提出。



福岡商工会議所は、時代時代の情勢にあわせ、地下鉄整備に関する調査や要望を行ってきました。また、2011・2012年には、地元経済界等とともに期成会を立ち上げ、地下鉄七隈線延伸の実現に向けて活動を行いました。

## 七隈線延伸開業に寄せて ～沿線商店街や専門家に延伸開業に期待することを聞きました！～

博多区  
上川端町

上川端商店街振興組合  
正木 研次 理事長



今まで、七隈線沿線のお客様が川端通商店街まで来られる際は、天神南駅で下車後、国体道路でバスに乗るかもしくは15分程度歩く必要があり、気軽にといいよりはちょっとした距離感があるのではと感じていました。

今回の延伸開業で、櫛田神社前駅ができ、七隈線にも川端通商店街の最寄り駅ができます。七隈線沿線のお客様も乗り換えや歩く必要がなくなるため、お客様の来街機会が増え、商店街の賑わいにもつながるのではないかと期待しています。

今後は、福岡を訪れる観光客の方に向けて、櫛田神社を核とした観光拠点の整備や800年近い歴史がある博多祇園山笠といった歴史・文化を生かした街づくりが進むことをさらに期待しています。

中央区  
六本松

六本松商店連合会  
金石 智宏 事務局長



六本松駅は、福岡市科学館や商業施設に直結し、週末には近隣の個性なお店を目当てに、遠方からも若者が集まる人気スポットになりました。七隈線延伸開業で、遠方から六本松に来られる方がさらに増えることを期待していますが、一方で地域住民の地元での消費が冷え込むのではと不安を抱えるお店もあります。個々の店舗が創意工夫を凝らし、遠方からも足を運んでもらえる店舗を目指すことが、結果として地域の魅力向上に繋がると考えていますので、行政や会議所の後押しも受けながら魅力向上に取り組んでいきたいです。

城南区

花みずき通り商店会  
事務局 末岡 由紀子さん



「花みずき通り商店会」は、城南区のメイン通りである城南学園通り沿線に位置する商店街です。平成17年2月に七隈線が開通し道路が拡張され、町並みが一新したのを機に「七隈本町商店会」から名称を改めました。

七隈線開業で街並みが新しくなった一方で、都心部へのアクセスが良くなり、七隈界隈に住む学生の減少や宴会需要の縮小で、近隣の飲食店にも大きな影響がありました。今回の延伸開業で、さらに顧客が都心部に流れるのではという不安もありますが、プレミアム付き商品券の発行やイベントの開催で地域商圏の顧客をつなぎとめていきたいです。福岡市や会議所には、七隈線沿線駅周辺が盛り上がるようなイベントの企画等を期待しています。

### 七隈線延伸開業で、さらに魅力ある街に

公益財団法人九州経済調査協会 平田 エマ 氏

2023年3月27日の福岡市地下鉄七隈線の延伸区間(天神南駅～博多駅)の開業は、2016年11月に工事区間で発生した道路陥没事故の影響で約2年遅れることとなったが、七隈線沿線住民にとって待ちに待ったものである。

七隈線各駅から博多駅までの移動時間は約14分短縮され、天神南～博多間には「櫛田神社前」駅が開業して川端通商店街やキャナルシティ博多へのアクセスが向上する。

七隈線沿線から福岡空港へのアクセスも大きく向上する。博多駅が空港線との乗換駅となり、博多駅においては「動く歩道」等の整備により、地下5階に位置する七隈線ホームから地下3階に位置する空港線ホームまでは、改札を通過し約3分で乗換え出来るという。

新駅整備においては、省エネルギーや再生可能エネルギーなどの環境技術も導入される。時間帯に応じたコンコースの明るさ制御や人感制御によるスポット空調等の省エネが図られるほか、再生可能エネルギーでは、博多駅の空調における「下水熱の活用」は九州初(鉄道では全国初)、櫛田神社前駅の空調における「地中熱の活用」は地下鉄駅で全国初となり、温室効果ガス排出量削減が図られている。また、開業に先立ち、ユニバーサルデザインや感染症対策を強化した新車両「3000A系」が2022年2月より運行開始している。

この七隈線延伸にあわせて沿線開発が活発化したのは言うまでもない。次郎丸～梅林間をはじめとする沿線の西南部では住宅開発が進み、地価も上昇した。延伸区間においても「西鉄ホテル クルーム 博多祇園 櫛田神社前」が開業する(2023年4月)等、都心部の開発も活発だ。七隈線延伸が都心部の交通渋滞や地下鉄空港線混雑の緩和にもつながることが予想され、今後の更なる都心部の活力向上、魅力向上が期待される。

七隈線延伸は、地域に新たな選択肢をもたらす。沿線住民にとっては、勤務先、通学先を決める上で、博多駅周辺、JR沿

線も含めより広いエリアから検討することができる。公共交通機関での外出も、博多駅接続によって更に拡大する。これは七隈線沿線の企業や学校にとっても、同様のことが言える。これまで以上に、広範囲からの来訪が可能になることから、七隈線沿線のエリアでは、今まで以上に多様な人が集い、活発な交流も生まれるだろう。それに伴う飲食や各種サービスの立地といった新たな機能増強への期待もある。

地下鉄の延伸は、インバウンドにとってもプラスの材料である。博多駅や天神からバスを利用する場合、都心部故にバス停が点在しており、到着直後に乗りこなすのは難しい面もある。地下鉄はバスに比べると利用しやすい上に、インバウンドに人気の高いキャナルシティ博多は更に訪れやすくなる。リピーターのインバウンドには、更に足を伸ばして福岡の魅力を発見してもらいたい。

一方、七隈線全線開業による不安材料として挙げられるのは、輸送力である。博多駅に接続することで、バスから地下鉄への移行に加え、国内外の観光客による都心部での利用の活発化が予想される。しかし、七隈線の車両が空港線の車両に比べると小型且つ車両編成も4両編成と輸送力が小さいので、開通後の実際の混雑状況をみながらの運行を期待したい。また、バスから地下鉄への移行による従来のバス路線沿線の活力低下は懸念されるところである。街歩きや食べ飲み歩きといった各種イベントなどと併せて、都心部で地下鉄やバス、そして徒歩を交えた都心部エリアのプチ観光の提案なども必要かもしれない。

いずれにしても、七隈線全線開業によって、天神地区と博多地区の一体感がより強まることは間違いない。天神ビッグバンや博多コネクティッドなど周辺開発も進んでいることから、これを機に都心部エリアの更なる機能充実と魅力向上が計られ、暮らす人にとっても訪れる人にとってもさらに魅力ある街になることを願ってやまない。