

# 直通運転（貝塚線と地下鉄）の課題

## ○経緯

- ・S46 国の審議会での直通運転の答申
- ・H6 アイランドシティの整備
- ・H8 アイランドシティまでの地下鉄延伸の検討

・H9 西鉄と直通運転検討で合意

※H14市議会

「地下鉄の三苦駅までの乗り入れ」  
請願を可決

・H19 アイランドシティへの鉄道構想は中長期の検討となる。  
(事実上の断念)

## ○直通運転に限定した検討も

費用対効果と収支採算が合わず

※最後に検討された2案

・H26の検討案「3両編成」

(貝塚線では、地下鉄3両が限度で中洲川端で必ず乗り換えで不便)

・R2の検討案「増結・分離」

(次ページ参照)

# 今林ひであき 市政報告

## 【発行者】

福岡市東区  
塩浜一丁目16-25  
今林ひであき事務所  
TEL. 092-605-6515



## ○直通運転の課題

福岡市は、アイランドシティ整備に伴い、H8頃から地下鉄の乗り入れとして、貝塚線(当時は宮地岳線)分岐を検討した経緯がありますが、H19 アイランドシティへの導線は、中長期の検討となり、事実上の断念となりました。

一方、東区自治会からの要望は、三苦駅までの地下鉄乗り入れで、議会請願として採択されるも、貝塚線では、地下鉄6両での乗り入れはできず、H26には、貝塚線ホームでの受け入れ可能な3両での検討、さらにR2には、貝塚駅での車両の切り離し案を検討するも、貝塚駅での課題が多い上、費用対効果や収支採算等でも困難との結果となり、実現には至っていません。

特に最後の検討は、貝塚駅での乗り換えなしにこだわる案で、座ったままで、切符も2枚買わなくて済みますが不便です。

**※提案です、** 利便性の向上からも、当初検討案「6両による相互乗り入れ」に、併せて、運行主体の一本化まで目指し、地下鉄と貝塚線で、**別々に発生する初乗り運賃の解消をすべきです。**



仮に運行主体が一本化されれば  
2重の初乗り運賃が解消 (提案)

検討当初時の宮地岳線は、赤字の公共鉄道機関であったことから譲渡や上下分離方式などによる運行主体一本化も検討されたと 私の記憶にはあります。

〈現在〉

和白から天神まで 510円 です。

(和白～貝塚270円+貝塚～天神260円－乗り換え運賃割引20円)

〈直通運転とともに、仮に2重の初乗り運賃が解消されれば〉

和白から天神まで 340円 となります。

高島市長の手腕に期待

◎長年の交通課題解消に向けた  
高島市長の意気込みに期待したい

○照葉・ウォーターフロントの交通

※照葉地区は、まちびらき20周年を迎え市の開発による夢のまちが醸成。

※公共鉄道機関の乗り入れは、実現に至っていませんが、市の責務として、ウォーターフロントも見据えた新たな公共交通などの検討を、進めてほしい。

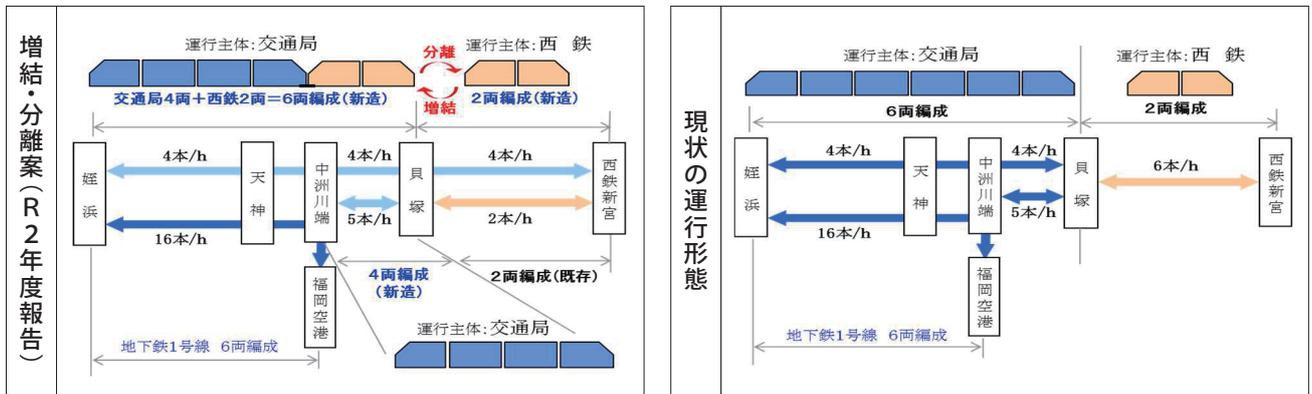
○西鉄井尻駅の高架化

※西鉄大牟田線の高架化は、井尻駅付近を除いて、福岡市内では実現していません。

○福岡空港国際線への導線

※本市の発展のためには、交通の要所である港(福岡空港・博多港)の整備や良好なアクセス環境は、必要不可欠であり、アジアに開かれた玄関口の実現を目指すべきです。

イメージ図



最後の検討案である 貝塚駅での車両分離・増結(地下鉄では6両、貝塚線では2両)では、時間を要し、車両も限定されるなど、直通運転にあまりメリットはない