

## 「地下鉄七隈線の利便性向上」

地下鉄3号線（七隈線）が開通して半年以上経ちますが、乗客数は目標の4割程度に留まっています。そこで、七隈線が多くの人たちに利用されるようになるための提案を行いたいと思います。

七隈線の乗客が少ない理由として、博多駅や空港などへのアクセスの不便さがあげられるのではないのでしょうか。七隈線から博多駅や空港に直結する地下鉄空港線に乗り換える際、七隈線の天神南駅から地下鉄空港線の天神駅まで、600mほど歩かなくてはなりません。一度地上にあがらなくても、そのまま地下街を歩いて乗り換えることができますが、地下街の人ごみの中を移動しなくてはならず、距離相当以上の時間を要します。移動後の電車の待ち時間も考えると、乗り換えに15分以上かかってしまうこともあります。それよりはバス1本で乗り換えもなく移動したほうが便利であると考えられる人も少なくないでしょう。自宅から七隈線の駅まで距離があり、バス停の方が近い場合はなおさらそうではないかと思えます。また、住んでいる場所によっては、ちょっと離れていても最初から最寄りの空港線の駅から乗ったほうが乗り換えもなく便利です。このようなことから、七隈線を利用せず、バスや空港線を利用するという人が多いのではないのでしょうか。

また、七隈線の乗客が少ないもう1つの理由として、停車駅の多さもあげられるのではないのでしょうか。地下鉄空港線が姪浜駅から天神駅まで8駅であるのに対し、七隈線は橋本駅から天神南駅まで16駅あります。姪浜と橋本から天神までの直線距離に大きな差はないにもかかわらず、停車駅は倍も違います。所要時間も13分と24分と10分以上の差があります。空港線がほぼ真っ直ぐ姪浜と天神を結んでいるのに対して、七隈線は途中福大等を経由して曲がりくねっており、そのため駅数や所要時間に差がでていますが、これも乗客が敬遠する理由の1つではないのでしょうか。

このような状況を踏まえ、七隈線がさらに多くの人に利用されるためには、やはり七隈線による博多駅や空港、その他天神以外への地域へのアクセスがスムーズであること、また、所要時間の短縮が必要ではあると思えます。

七隈線による博多駅や空港、その他天神以外への地域へのアクセスがスムーズであるためには、やはり天神南駅と天神駅の乗り換えがポイントであると思えます。両駅間600mは、人が普通に歩く速さを毎分80mとすると7.5分ですが、九州一の繁華街であり、人ごみの中での移動となるためさらに時間を要します。また、精神的にも疲れます。出張や旅行等で博多駅や空港へ向かう場合に重い荷物を持っていたり、子供連れである場合はなおさらです。そこで、空港でよくみかける「動く歩道」があれば状況は大きく違うのではないかと思えます。「動く歩道」は法定速度は毎分50m、実際は安全のため毎分30m～40mで運転されています。この「動く歩道」上を歩くと、毎分120mで移動で

きることになり、通常の1.5倍の速さで移動することができます。また、この移動速度の改善以上に、「動く歩道」により移動スペースが確保され、人ごみに行く手を遮られることがなくなり、その分移動時間もさらに短縮されます。また、人ごみでの精神的負担も緩和されます。このようなことから「動く歩道」の導入は、七隈線と空港線のスムーズな乗り換えに大きく貢献するのではないかと思います。

次に、七隈線における所要時間について、西鉄やJRのように「快速電車」を運転することにより目的地までの所要時間を短縮できるのではないかと思います。普段の乗客数に応じて停車駅を設定することにより、多くの人々が短時間で目的地へ到着することができます。

七隈線を博多駅に直結させることが最も効果的かつ効率的な方法であることは間違いありません。しかし、以上述べた「動く歩道」と「快速電車」の導入といったある程度現実的な方法により七隈線の利便性を向上させることができるのではないかと思います。

七隈線の利便性の向上は、福岡がさらに住みやすい街として発展するためには必要不可欠な課題といえます。提案するような些細な改善により、福岡がさらに住みやすい街となることを望みます。



福岡市営地下鉄路線図（福岡市交通局 HP より）