



地下鉄マスコット
ちかまる

ニュースリリース

さあ、地下鉄で出かけよう！

平成25年4月11日



地下鉄七隈線延伸（天神南～博多間）について 工事施行認可を取得しました。

合わせて都市計画決定告示及び環境影響評価書の公告を行いました。

福岡市は、地下鉄七隈線延伸の着工に必要な手続きとして、国土交通省に対し、土木構造物等に関する工事施行認可の申請（平成24年12月7日）を行っていましたが、平成25年4月11日に、申請どおり認可を取得しました。

合わせて、本日、福岡市において都市計画決定の告示を行うとともに、環境影響評価書を公告し縦覧を開始しました。

これらの手続きにより、駅・トンネルの位置、構造及び工法が定まりました。

また、着工に必要な予算が、平成25年度暫定予算の中で確保されたことから、今後は、設計や道路等の占用許可等の諸手続きを進め、平成25年度の着工を目指してまいります。

1 工事施行認可日

平成25年4月11日（木）

- ・都市計画決定告示、環境影響評価の公告も同日
- ・環境影響評価書の縦覧は平成25年5月10日（金）まで

2 工事施行認可等の概要及び着工までの予定について

別紙1 および 別紙2 をご参照ください。

（参考）事業概要

- ・延伸区間 天神南～博多間
- ・建設キロ 約1.4km（営業キロ 約1.6km）
- ・建設費 約450億円
- ・乗車人員 約6.8万人（うち、新規利用者数は約2.1万人）
- ・開業予定 平成32年度



工事施行認可について

○地下鉄七隈線の工事を行うために必要な手続きです

工事を必要とする鉄道施設については工事計画を定め、国土交通大臣より認可を受ける必要があります。

今回の工事施行認可は、七隈線延伸区間の鉄道施設のうち、先行して工事を行う、主に土木構造物に関する施設について認可をいただいたものです。

なお、平成25年6月までには、残りの主に電気施設に関する工事施行認可申請を行う予定としています。

○申請書の内容

工事の起点・終点、トンネル等の構造形式や施設規模等を記載しています。

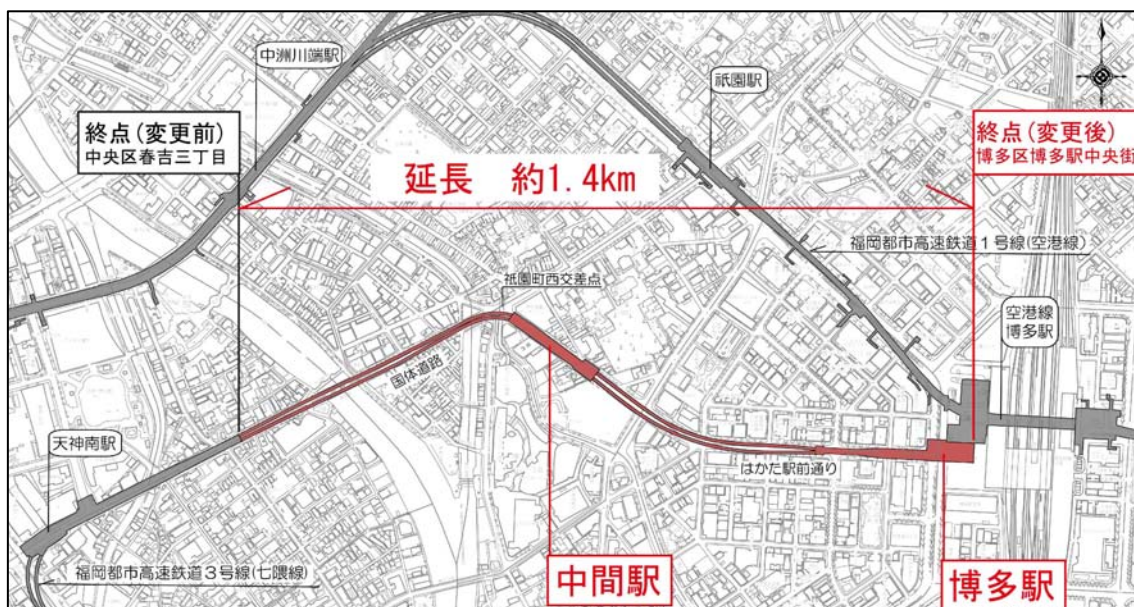
- ・工事の起点・終点 福岡市中央区春吉三丁目から博多区博多駅中央街まで
- ・構造形式 駅 部：開削・アンダーピング・ナトム工法による箱形または馬蹄形トンネル
駅間部：シールド・ナトム工法による円形または馬蹄形トンネル

※工法については別図（参考：地下鉄工事の施工方法）のとおり

都市計画決定について

○都市計画決定の内容

- ・種類および名称 : 福岡都市計画 都市高速鉄道 福岡都市高速鉄道3号線
- ・位 置 : 起点 福岡市西区橋本二丁目
終点（変更前）福岡市中央区春吉三丁目
終点（変更後）福岡市博多区博多駅中央街
- ・延 長 : 14,030m（決定済区間 12,610m、変更区間 1,420m）
- ・構 造 : 地下式
- ・主 要 施 設 : 中間駅（博多区祇園町）、博多駅（博多区博多駅中央街）



※駅名は仮称

環境影響評価について

○環境影響評価書について

1 km以上の鉄道の建設にあたっては、「福岡市環境影響評価条例」の定めにより、環境影響評価を行う必要があります。

環境影響評価とは、事業が環境に与える影響について、事前に調査、予測及び評価を行い、その結果を事業に反映させることにより、影響を回避、低減することで、環境に配慮したものとするための制度です。

今回の「環境影響評価書」は環境影響評価の結果を最終的にとりまとめたものです。

■地下鉄七隈線延伸(天神南～博多間)の環境影響評価項目

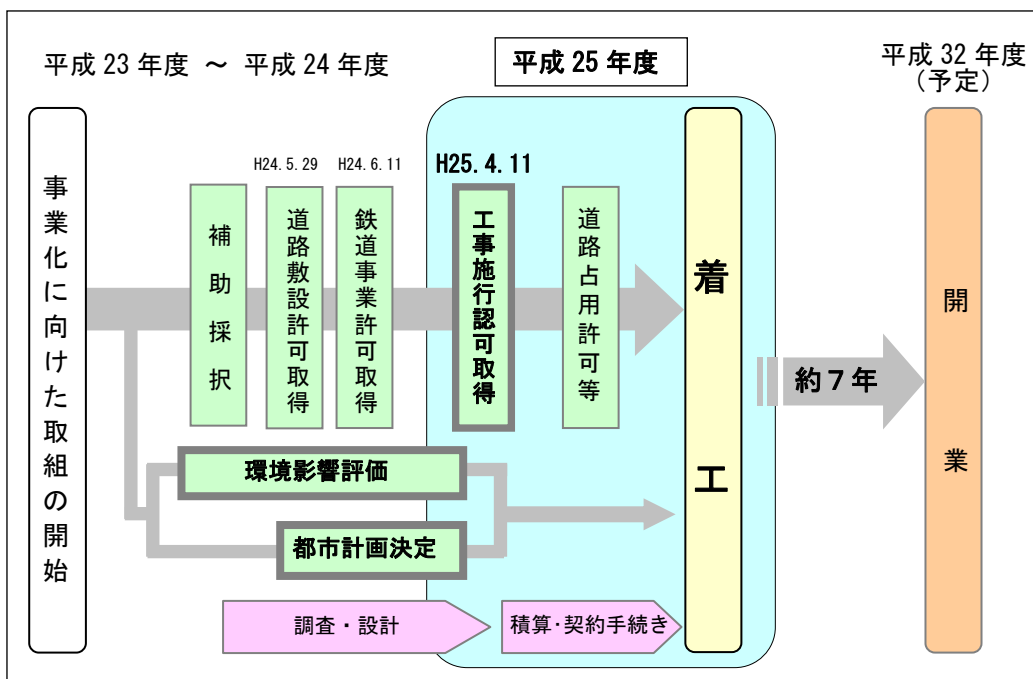
環境影響要因の区分		工事の実施		存在・供用		
環境要素	環境影響要因		建設工事の実施	資材等運搬 車両の走行	構造物の 存在	列車の 走行(地下式)
	大気環境	大気質	粉じん等	○	○	
騒音		騒音	○	○		
		低周波音			○	
振動			○	○		○
土壌環境、 その他の環境	地盤		○		○	
廃棄物等	廃棄物等		○			
	残土		○			

○：評価を行った項目

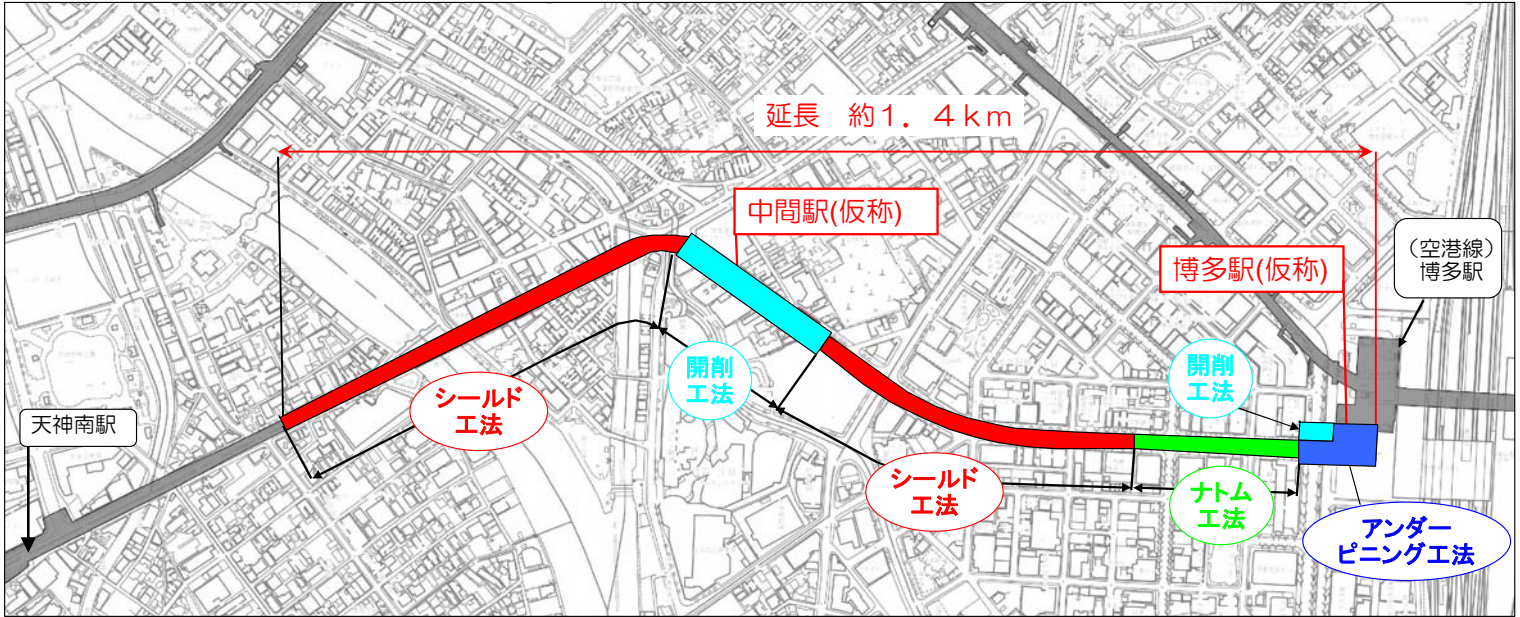
着工までの予定

着工までに必要な国土交通大臣への申請は、工事施行認可が最終的な手続きとなりますが、引き続き道路管理者、河川管理者、交通管理者への各種許可等の諸手続等を着実に進める必要があります。

今後とも関係機関のご協力を得ながら、早期着工を目指してまいります。



別図（参考：地下鉄工事の施工方法）



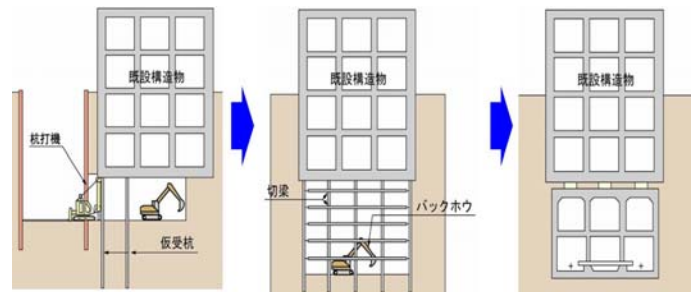
【開削工法】 構造形式: 箱形トンネル

地面を上から直接掘り下げて、構造物をつくり、埋戻して復旧する工法



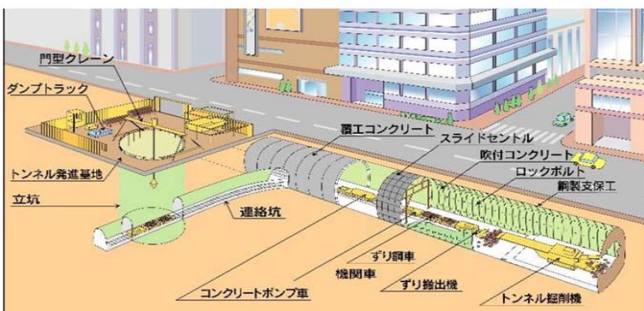
【アンダーピニング工法】 構造形式: 箱形トンネル

既設構造物を受けながら掘削し、その下に新たに構造物を造る工法



【ナトム工法】 構造形式: 馬蹄形トンネル

地盤を掘る機械を使って、横穴式に地中を掘り進み、支保で土圧を支えながら、コンクリートでトンネルを造る工法



【シールド工法】 構造形式: 円形トンネル

シールド機械で地盤を掘り進み、その後方でコンクリート製や鋼製のブロックを円形に組立てながら、トンネルを造る工法

