

高速鉄道3号線の計画等について

1. 全体計画	……	1
2. 開業区間の現状	……	1
3. 延伸事業の進捗状況等	……	2
(1) 全体スケジュール		
(2) 工事の進捗状況		
4. 出入口・レイアウトの検討	……	5
(1) 中間駅		
(2) 博多駅		
5. 今後の取組み	……	9

[参考]

- ・博多駅歩行者ネットワーク
- ・工事概要図
- ・七隈線各駅の乗車人員の推移

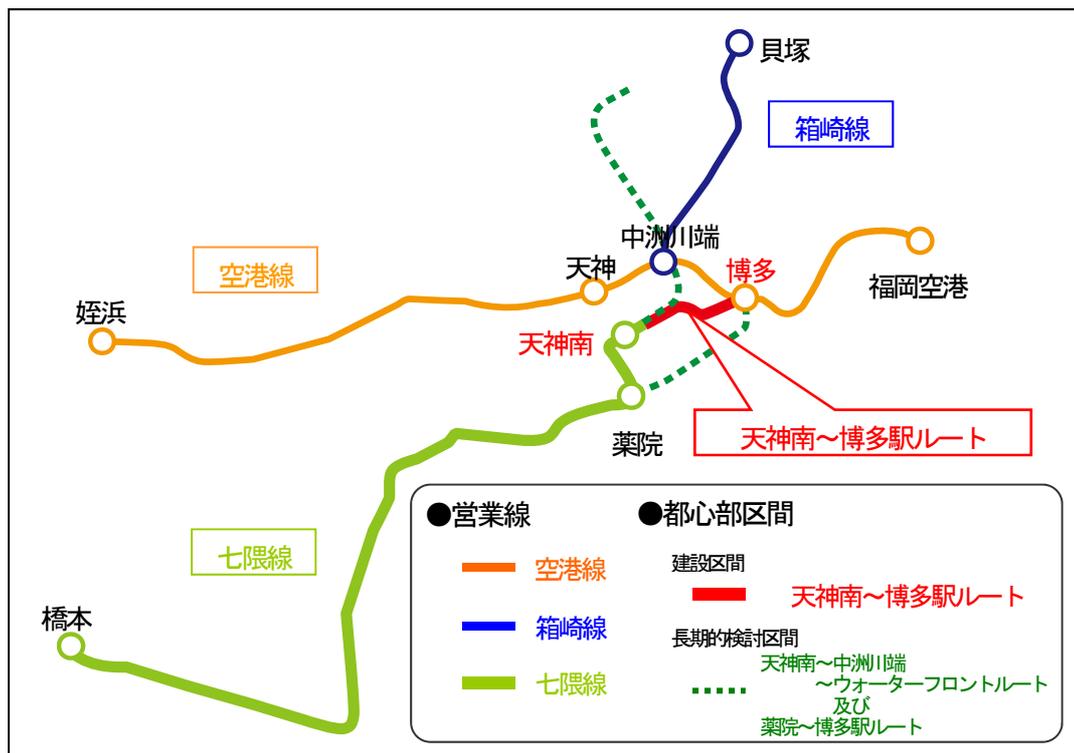
1. 全体計画

高速鉄道3号線（七隈線）は、西南部地域の慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するために計画された。

平成17年2月3日に橋本～天神南間を開業し、残る都心部区間について、交通対策特別委員会を中心に総合的な調査・検討を行い、天神南～博多駅ルートの実業化に向け取組を進めることとなった。

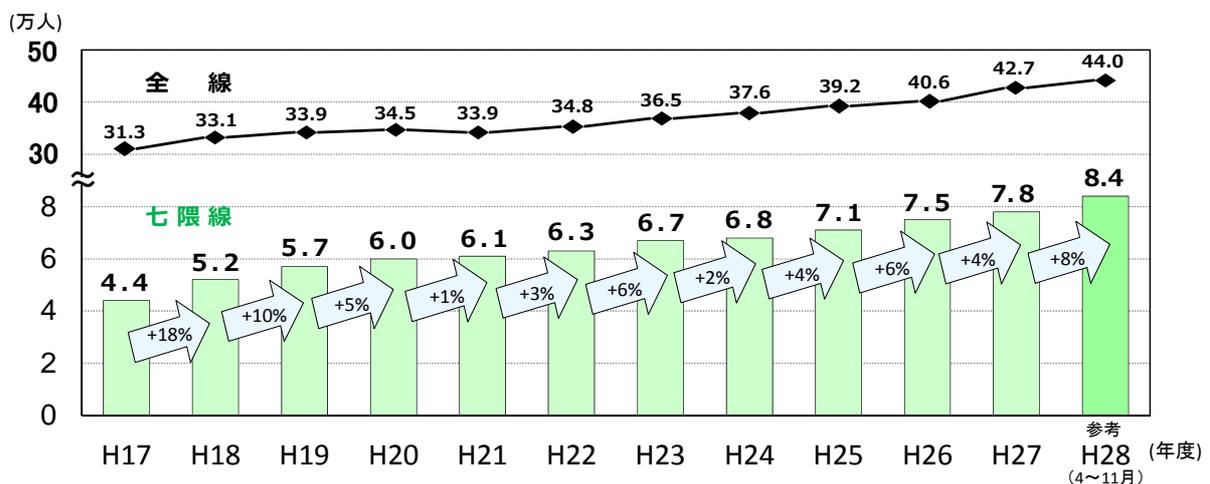
なお、天神南～中洲川端～ウォーターフロント及び薬院～博多駅の2ルートについては、将来的なまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を行うこととなった。

◆地下鉄路線図



2. 開業区間の現状

◆七隈線及び全線の利用状況（1日あたりの乗車人員）



3. 延伸事業の進捗状況等

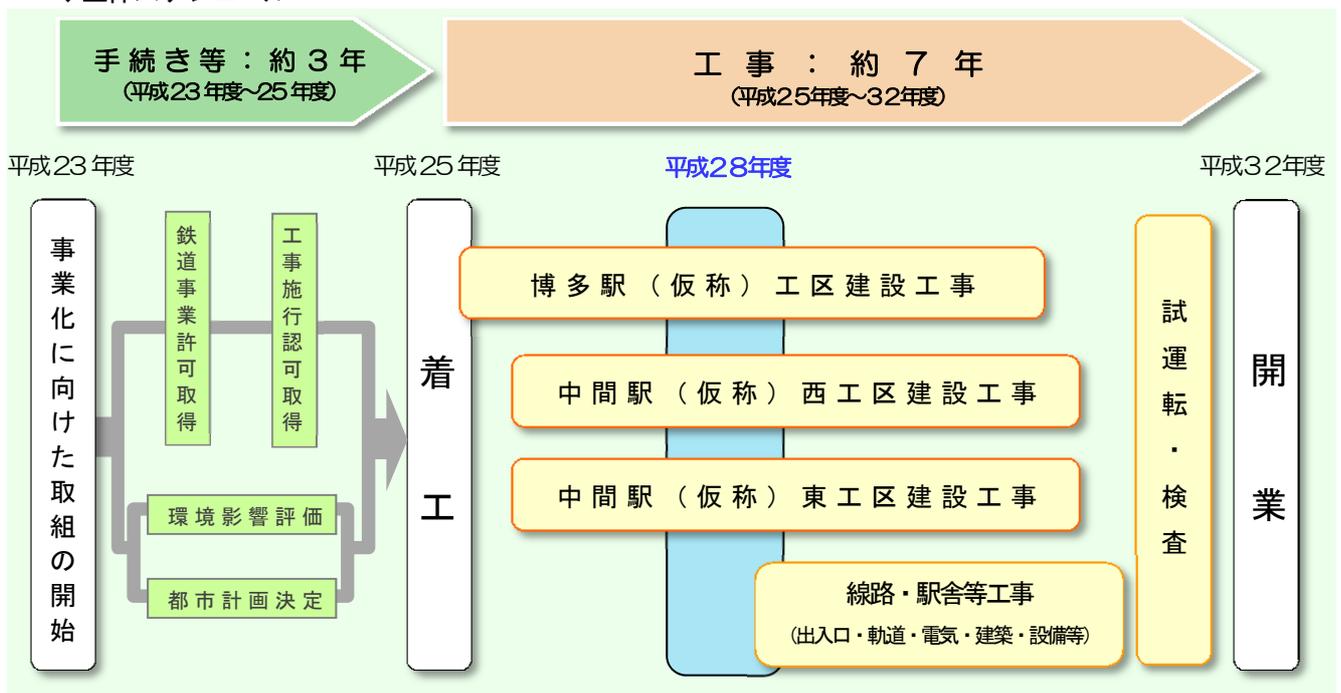
(1) 全体スケジュール

七隈線延伸事業については、平成23年度から事業化へ向けた取組を開始し、鉄道事業許可や工事施行認可を取得するとともに、環境影響評価や都市計画決定等の手続きを進め、平成25年度に土木本体工事に着手し、平成28年度は、本格的な土木本体工事を推進するとともに、軌道、電気、建築及び設備等に関する工事の設計を進めていた。

しかし、平成28年11月8日に道路陥没事故が発生したため、今後のスケジュール及び開業時期については、事故の原因究明及び再発防止策の検討を踏まえながら、再検討していくこととしている。

また、平成28年度は、事業採択（平成24年度）から5年が経過するため、事業継続の妥当性を検証する事業再評価を実施することとなっており、その準備として需要予測の見直しを行った。その後、費用対効果の分析を行うこととしていたが、道路陥没事故が生じたため、影響が明らかになった時点で、改めて再評価を実施することとしている。

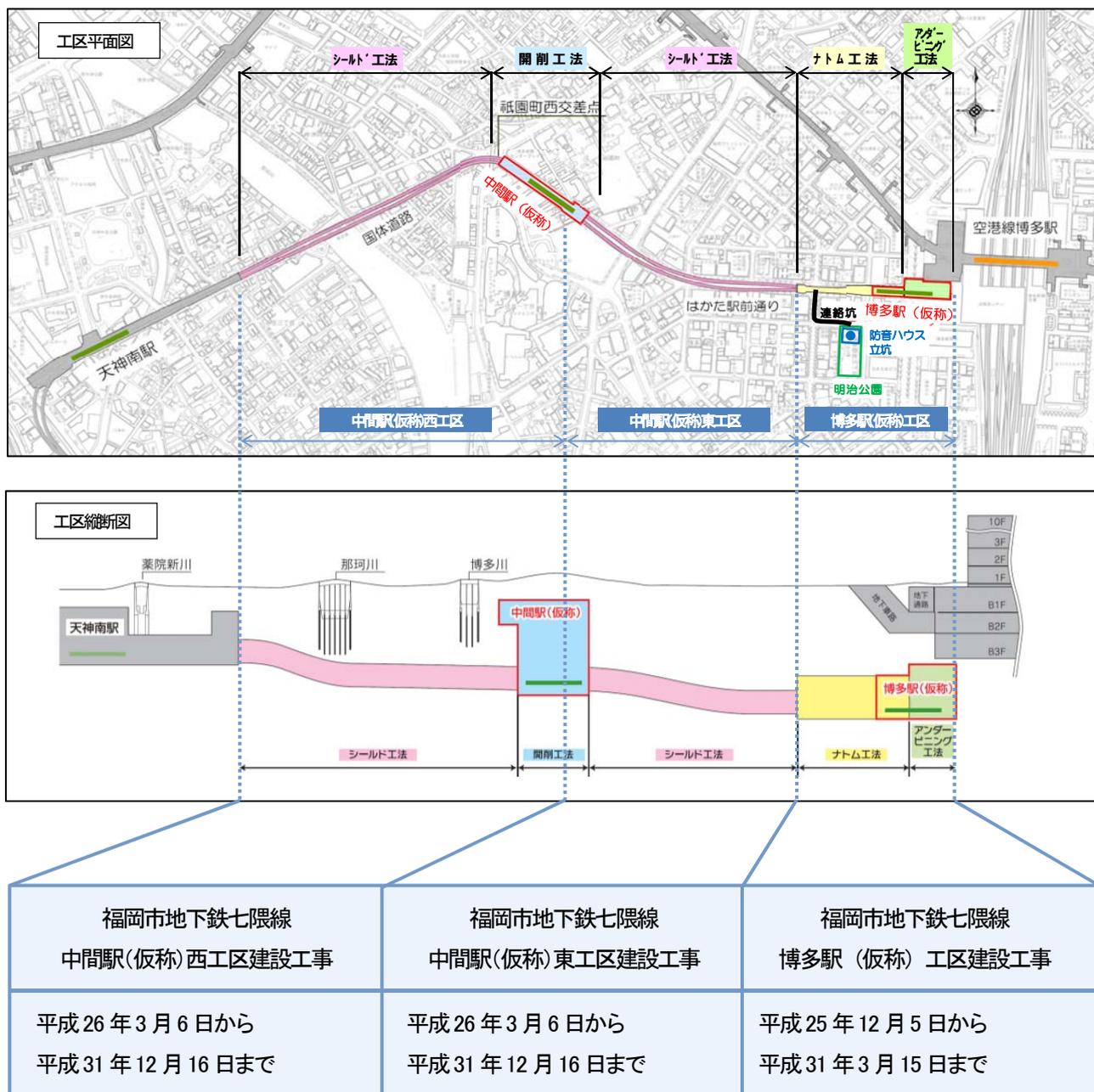
◆全体スケジュール



(参考) 事業概要

- 延伸区間 天神南～博多
- 建設キロ 約1.4km（営業キロ約1.6km）
- 建設費 約450億円
※建設資材価格、労務費などの上昇による影響に加え、道路陥没事故も踏まえ、今後検証を行っていく
- 利用人数 延伸区間で約8.2万人/日（前回 6.8万人/日）
このうち新規利用者数・純増約2.3万人/日（前回 2.1万人/日）
※今年度行った需要予測の結果、()内の前回の数値は、平成20年度行った需要予測の結果
- 開業予定 平成32年度
※今後、道路陥没事故の原因究明、及び再発防止策の検討を踏まえながら再検討

(2) 工事の進捗状況



中間駅(仮称)西・東工区については、道路陥没事故を受けて、一時的に工事を中断したが、11月9日に緊急点検を行い、安全を確認した上で、11月11日から工事を再開しており、現在、駅構築のための土留工及び掘削を行っている。(写真①・②)

博多駅(仮称)工区については、はかた駅前通りの下で、本坑の掘削をナトム工法により施工するとともに、住吉通りや博多駅前広場(博多口)の一部を占用(写真③・④)し、博多駅前広場の下で、JR地下街等の既設構造物を支えながら掘削するアンダーピニング工事(写真⑤・⑥)を行っていたが、道路陥没事故を受けて中断している。なお、アンダーピニング工事については、既設構造物の安定を図るための保全措置を実施している。

中間駅西・東工区

開削部

写真①



写真②



博多駅工区

アンダーピニング部 (一部開削部)

写真③



写真④



写真⑤



写真⑥



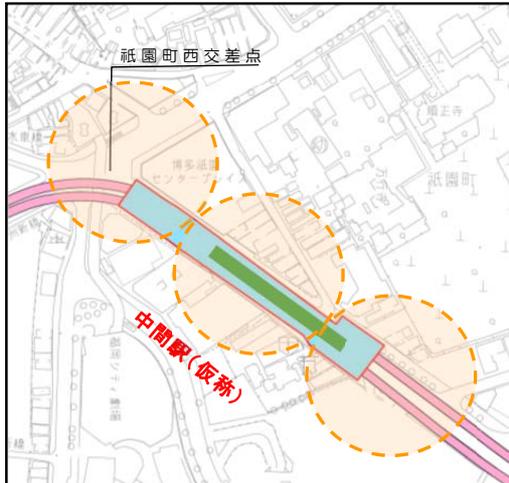
4. 各駅の出入口・レイアウトの検討

(1) 中間駅（仮称）

1) 駅出入口の検討経緯

平成27年1月 交通対策特別委員会

お客様の利便性や駅周辺への回遊性、及び防災上の観点等を踏まえた配置を検討



①利用者の利便性や駅周辺への回遊性

- ・中洲川端へのアクセス
- ・博多駅方面へのアクセス

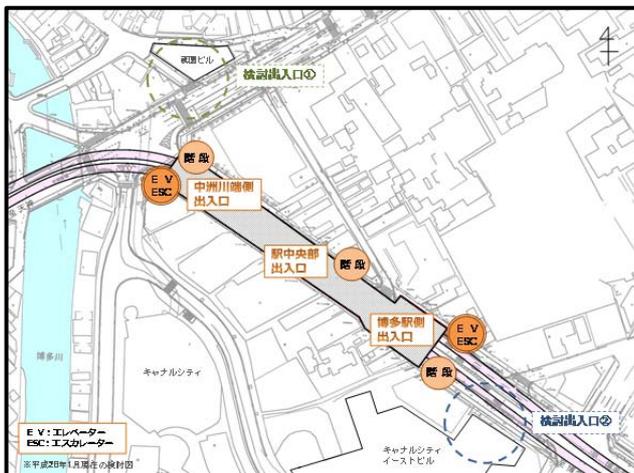
⇒駅両端付近の2箇所

②防災上の観点

⇒駅中央部付近に1箇所

平成28年1月 交通対策特別委員会

お客様の利便性、周辺への回遊性、用地確保の可能性、経済性、及び駅の防災上の観点等を考慮し、国や関係機関と協議を行いながら検討を進めている。



中洲川端側出入口

- 中洲地域や大型商業施設が近く、多くの観光客や通勤者の利用が見込まれるため、駅南側にエレベーター・エスカレーターを設置する。
- 上川端地区や冷泉地区への回遊性を考慮し、駅北側に階段を設置する。

駅中央部出入口

- 防災上、駅中央付近に出入口が必要であるため、階段を駅北側に設置する。

博多駅側出入口

- 区役所や警察署、商工会議所等の公共施設があり、高齢者、障がい者を含めた多くの方々の利用が見込まれるため、駅北側にエレベーター・エスカレーターを設置する。
- 周辺の大型商業施設への回遊性を考慮し、駅南側に階段を設置する。

検討出入口①

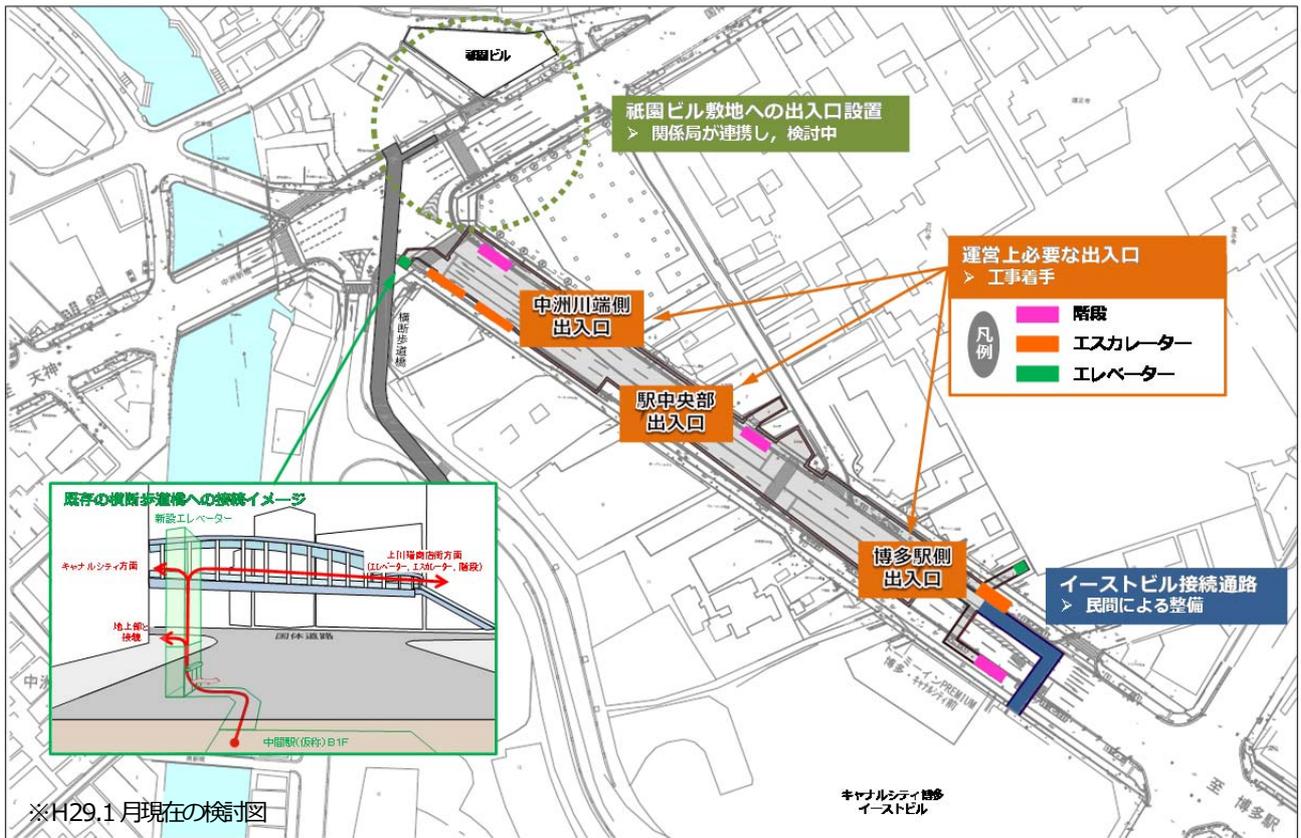
- 国体道路北側の祇園ビル敷地に出入口を設置するよう陳情がなされており、中間駅と上川端や冷泉地区の回遊性を高めるため、関係局が連携し、地域とも対話しながら、国体道路を横断する地下通路や出入口の設置を検討していく。

検討出入口②

- お客様の利便性向上を図るため、民間負担での整備を前提とし、キャナルシティイーストビルに直結した出入口の設置を検討していく。

2) 平成28年度の検討状況

駅出入口の検討状況については、下記のとおりである。



■運営上必要な出入口

お客様の利便性や周辺への回遊性を考慮し、中洲川端側及び博多駅側に、かつ防災上の観点を踏まえ、駅中央部に出入口を設置

●中洲川端側、駅中央部、博多駅側出入口

各出入口の昇降設備や階段の具体的な配置、形状、構造の検討を進め、工事に順次着手している。

- ・中洲川端側 着手済み
- ・駅中央部 今年度中に着手予定
- ・博多駅側 着手済み

■地域や民間と連携した出入口

中間駅（仮称）の利便性や周辺への回遊性の更なる向上を図るため、地域や民間と連携した出入口を検討

●キャナルシティ博多イーストビル接続通路（民間整備による出入口）

民間事業者により整備されることとなった。（費用も全て民間負担）

●国体道路北側（祇園ビル敷地）への出入口検討

国体道路北側の祇園ビル敷地に出入口を設置するよう陳情がなされており、中間駅と上川端や冷泉地区の回遊性を高めるため、関係局が連携し、地域との対話を行いながら、国体道路を横断する地下通路や出入口の整備可能性や手法の検討を進めている。

なお、駅から国体道路北側へのバリアフリー動線を確保するため、中洲川端側に設置するエレベーターを既存の横断歩道橋に接続することとしている。（地上から横断歩道橋までの整備費用は民間負担）

(2) 博多駅

1) 駅レイアウトの検討

博多駅（仮称）の駅施設については、分かりやすく使いやすいレイアウトとなるよう検討を進めており、今年度行った需要予測の結果、前回調査時に比べて、利用者の大幅な増加が見込まれることとなったため、ホーム～コンコース間のエスカレーターや階段を追加し、ホームの混雑緩和や、利便性の向上を図った。また、これに合わせて、空港線との乗換え通路の見直しも行った。

◆見直しの検討経緯

今年度行った需要予測の結果

- 博多駅利用者の大幅な増加が見込まれる
- 空港線への乗換え利用者に比べて、博多駅周辺を目的とする利用者の割合が大多数を占める

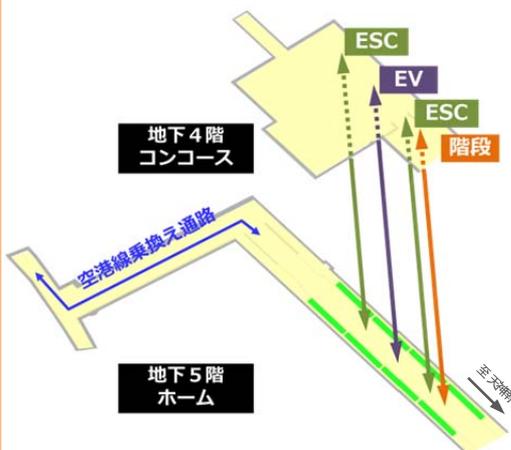
上記の結果から生じる、これまでのレイアウトの問題点

- ホーム～コンコース間の昇降設備が不足し、ホーム混雑の恐れ

レイアウトの見直し点

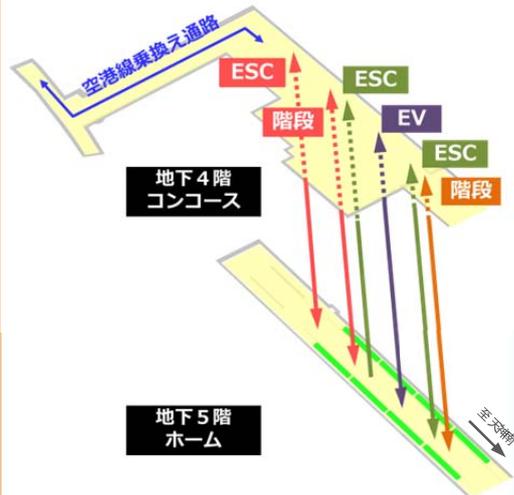
- ホーム～コンコース間の昇降設備（エスカレーター、階段）を増設し、ホーム混雑の解消
- 増設スペースを確保するため、空港線との乗換え通路地下5階から地下4階に見直す

これまでのレイアウト



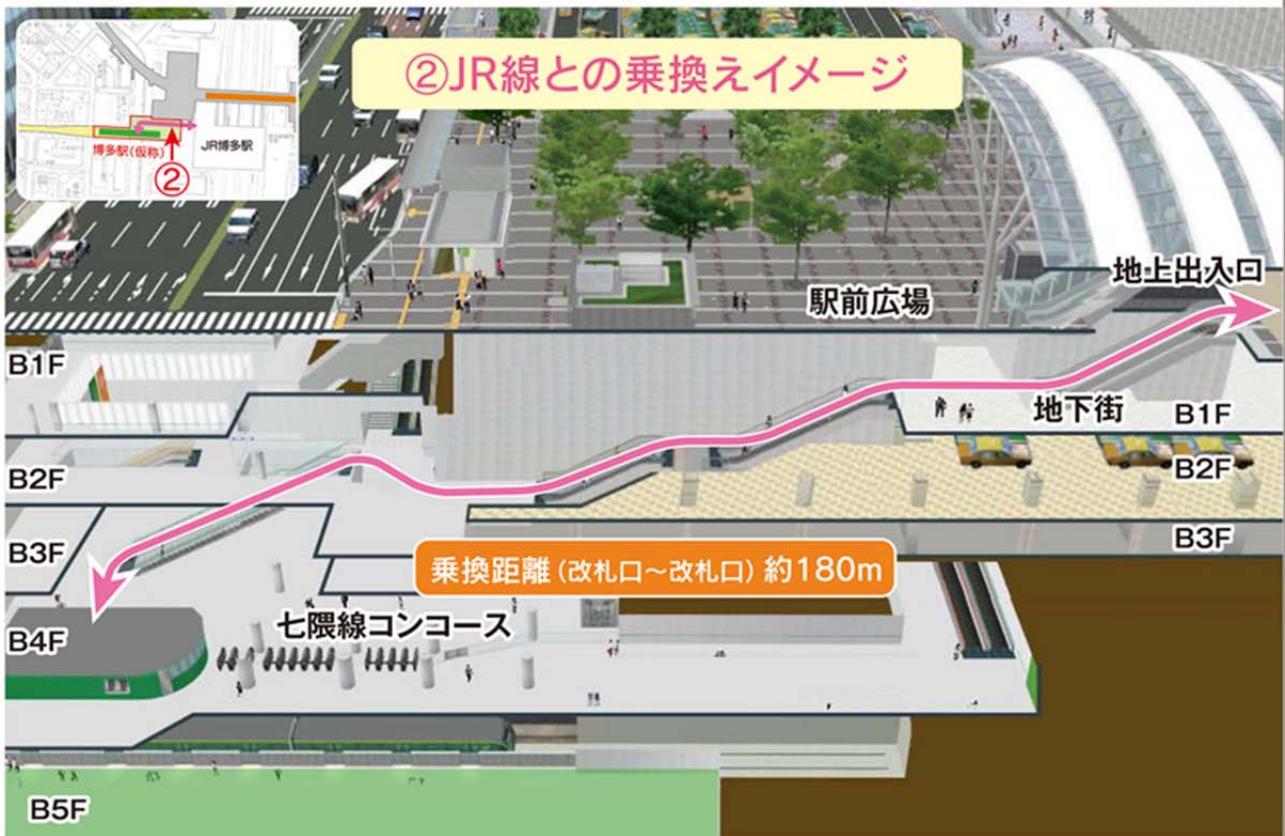
- ホーム～コンコース間の昇降設備数
 - ・ エスカレーター 昇り2基
降り2基
 - ・ エレベーター 1基
 - ・ 階段 1箇所

レイアウト見直し後



- ホーム～コンコース間の昇降設備数
 - ・ エスカレーター 昇り3基 (+1)
降り2基
 - ・ エレベーター 1基
 - ・ 階段 2箇所 (+1)

◆空港線・JR線との乗換えイメージ



※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

凡例

↔ 空港線との乗換動線
↔ JRとの乗換動線

— 七隈線ホーム
— 空港線ホーム

5. 今後の取組み

○土木本体工事の推進

中間駅（仮称）西工区及び東工区については、今後も安全を最優先として、十分な安全管理を行いながら工事を進めていく。

また、博多駅（仮称）工区については、今後明らかにされる事故の原因や再発防止策を踏まえ、安全な施工方法を検討した上で、工事再開に向けて取り組んでいく。

○駅施設の検討

駅の建築・施設に関する設計をさらに深度化し、お客様にとって、分かりやすく使い勝手の良いレイアウトとなるよう検討を進めるとともに、快適性はそのままに駅の省エネルギー化を図り、特に中間駅については、最新エネルギー技術の導入等により、消費エネルギーを50%削減する「エコウェイステーション」を目指す。

新駅のデザインについては、福岡市地下鉄デザイン委員会での検討状況等を踏まえまとめていくとともに、駅周辺の魅力あるまちづくりや賑わいづくりに資するものとなるよう、駅空間のあり方についても、地域団体等と対話しながら検討を進めていく。

○全体事業費の検証

事業採択後の建設資材価格や労務単価などの上昇による影響を大きく受けていることに加え、今後明らかになる道路陥没事故の影響も踏まえながら、検証を行っていく。



凡例 □ 七隈線地下1階フロア □ 既存地下施設との接続箇所 ⇄ JR線との乗換えルート (アミュプラザ改札口) ● 写真撮影方向 (数字は写真番号)

写真① アミュプラザ改札口



写真② 西14出入口 (1F~B1F)



写真③ 既存エスカレーターとの接続

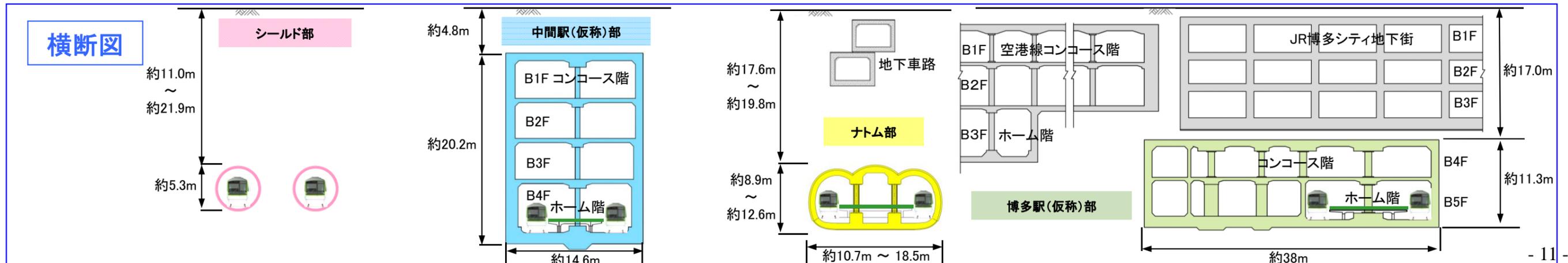
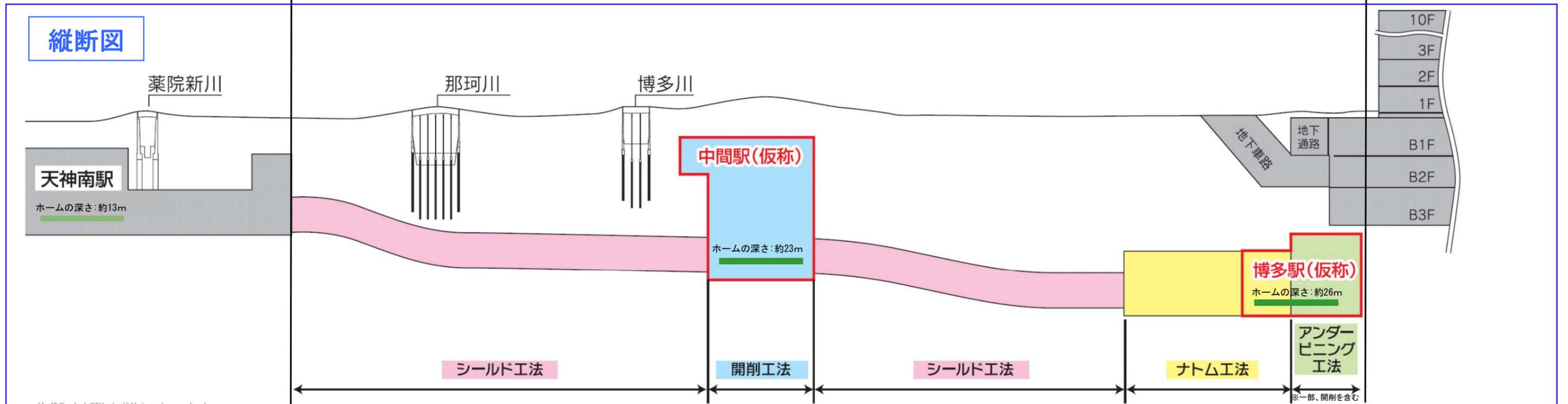
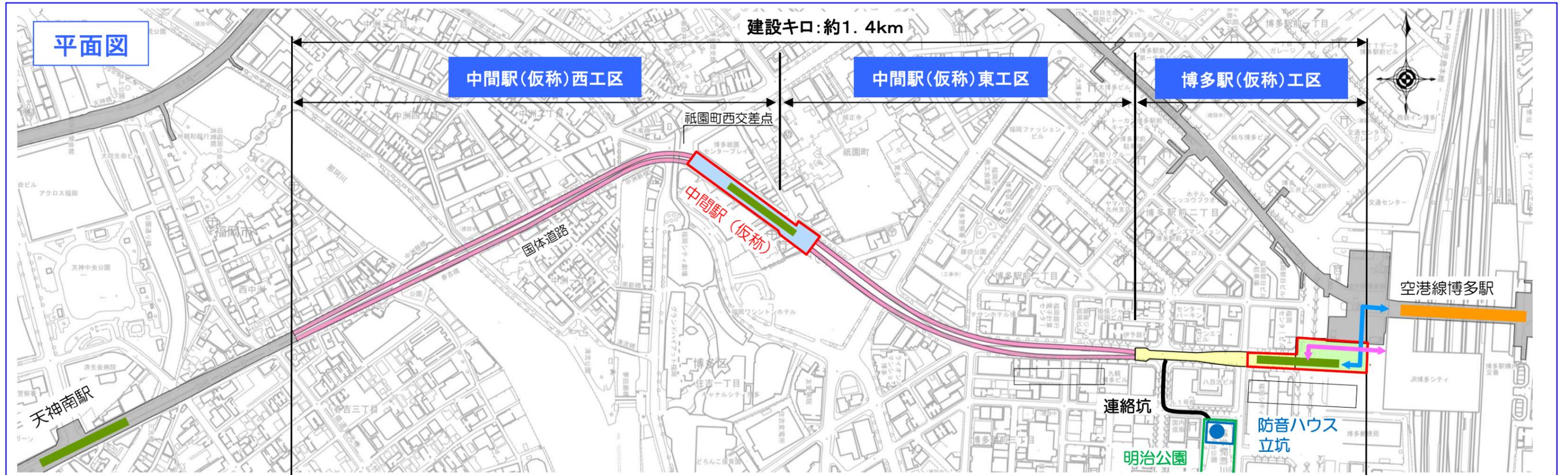


写真④ 空港線 (博多改札口) 側の接続



写真⑤ はかた駅前通り地下通路との接続





3. 七隈線各駅の乗車人員の推移（1日平均）

[参考]

平成27年度の1日あたりの乗車人員は77,523人であり、対前年度比103.5%(2,635人/日増・H26年度74,888人)と着実に増加しております。引き続き、交通局一丸となって、地下鉄の利用促進に向けた取り組みを進めてまいります。

(単位:人)

駅名	年度	H17		H18		H19		H20		H21		H22		H23		H24		H25		H26		H27		※参考 H28(4月~11月)	
		乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比																				
橋本		1,602	118.6%	1,900	118.6%	2,059	108.4%	2,110	102.5%	2,401	113.8%	2,529	105.3%	3,415	135.0%	3,497	102.4%	3,776	108.0%	3,919	103.8%	4,041	103.1%	4,233	104.8%
次郎丸		1,454	121.2%	1,762	121.2%	1,925	109.3%	2,034	105.7%	2,266	111.4%	2,282	100.7%	2,361	103.5%	2,458	104.1%	2,542	103.4%	2,690	105.8%	2,764	102.8%	2,909	105.2%
賀茂		1,406	121.9%	1,714	121.9%	1,842	107.5%	1,949	105.8%	2,099	107.7%	2,197	104.7%	2,321	105.6%	2,402	103.5%	2,541	105.8%	2,665	104.9%	2,698	101.2%	2,812	104.2%
野芥		2,075	114.2%	2,370	114.2%	2,565	108.2%	2,758	107.5%	2,961	107.4%	3,002	101.4%	3,152	105.0%	3,222	102.2%	3,301	102.5%	3,566	108.0%	3,509	98.4%	3,649	104.0%
梅林		663	122.2%	810	122.2%	919	113.5%	965	105.0%	1,058	109.6%	1,074	101.5%	1,133	105.5%	1,173	103.5%	1,251	106.6%	1,384	110.6%	1,425	103.0%	1,495	104.9%
福大前		3,766	118.5%	4,463	118.5%	5,013	112.3%	5,397	107.7%	5,581	103.4%	5,764	103.3%	6,229	108.1%	6,064	97.4%	6,095	100.5%	6,313	103.6%	6,360	100.7%	6,938	109.1%
七隈		2,181	119.4%	2,605	119.4%	2,922	112.2%	3,155	108.0%	3,368	106.8%	3,458	102.7%	3,549	102.6%	3,861	108.8%	4,099	106.2%	4,339	105.9%	4,601	106.0%	5,097	110.8%
金山		1,805	113.5%	2,049	113.5%	2,216	108.2%	2,268	102.3%	2,348	103.5%	2,386	101.6%	2,439	102.2%	2,447	100.3%	2,489	101.7%	2,570	103.3%	2,729	106.2%	2,812	103.0%
茶山		1,258	118.0%	1,485	118.0%	1,567	105.5%	1,686	107.6%	1,676	99.4%	1,756	104.8%	1,849	105.3%	1,873	101.3%	1,988	106.1%	2,056	103.4%	2,235	108.7%	2,356	105.4%
別府		2,606	123.5%	3,219	123.5%	3,589	111.5%	3,799	105.9%	3,774	99.3%	3,898	103.3%	4,156	106.6%	4,211	101.3%	4,442	105.5%	4,468	100.6%	4,949	110.8%	5,591	113.0%
六本松		2,717	122.3%	3,323	122.3%	3,578	107.7%	3,742	104.6%	3,070	82.0%	3,158	102.9%	3,348	106.0%	3,453	103.1%	3,669	106.3%	4,136	112.7%	4,006	96.9%	4,362	108.9%
桜坂		909	127.1%	1,155	127.1%	1,226	106.1%	1,295	105.6%	1,309	101.1%	1,327	101.4%	1,431	107.8%	1,473	102.9%	1,526	103.6%	1,592	104.3%	1,680	105.5%	1,872	111.4%
薬院大通		1,485	122.2%	1,815	122.2%	1,898	104.6%	1,998	105.3%	2,059	103.1%	2,106	102.3%	2,206	104.7%	2,291	103.9%	2,462	107.5%	2,482	100.8%	2,675	107.8%	2,857	106.8%
薬院		4,883	123.7%	6,040	123.7%	6,661	110.3%	7,063	106.0%	6,770	95.9%	7,068	104.4%	7,427	105.1%	7,473	100.6%	7,632	102.1%	8,083	105.9%	7,870	97.4%	9,145	116.2%
渡辺通		1,406	121.2%	1,704	121.2%	1,852	108.7%	1,937	104.6%	2,003	103.4%	2,066	103.1%	2,140	103.6%	2,317	108.3%	2,548	110.0%	2,650	104.0%	2,989	112.8%	3,121	104.4%
天神南		13,481	114.9%	15,495	114.9%	16,698	107.8%	17,527	105.0%	18,233	104.0%	18,846	103.4%	19,503	103.5%	19,968	102.4%	21,076	105.5%	21,975	104.3%	22,992	104.6%	24,478	106.5%
七隈線計		43,697	118.8%	51,909	118.8%	56,530	108.9%	59,683	105.6%	60,976	102.2%	62,917	103.2%	66,659	105.9%	68,183	102.3%	71,437	104.8%	74,888	104.8%	77,523	103.5%	83,727	108.0%
対17年度比/差		—	118.8%	8,212	118.8%	12,833	129.4%	15,986	136.6%	17,279	139.5%	19,220	144.0%	22,962	152.5%	24,486	156.0%	27,740	163.5%	31,191	171.4%	33,826	177.4%	40,030	191.6%

※乗車人員には、空港線・箱崎線と七隈線の乗継人員を含む。