

## 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	.....	2
1) 土木工事の進捗状況		
2) 陥没箇所の進め方		
4. 開業時期・事業費の見直し	.....	5
1) 開業時期の見直し		
2) 事業費の見直し		
5. 延伸区間の事業評価	.....	8
1) 費用対効果分析		
2) 採算性分析		
6. 各駅の出入口・基本レイアウト	.....	10
1) 中間駅		
2) 博多駅		
7. 今後の取組み	.....	14

### 【参考】

- ① 工事概要図
- ② 博多駅(仮称)工区の平面図・横断図・縦断図
- ③ 人工岩盤掘削施工ステップ (ナトム区間大断面部)
- ④ 地盤改良及び補助工法概要 (ナトム区間大断面部)
- ⑤ 社会情勢等を踏まえた事業費の増額
- ⑥ エスカレーターの増設
- ⑦ 博多駅乗換えイメージパース
- ⑧ 七隈線各駅の乗車人員の推移



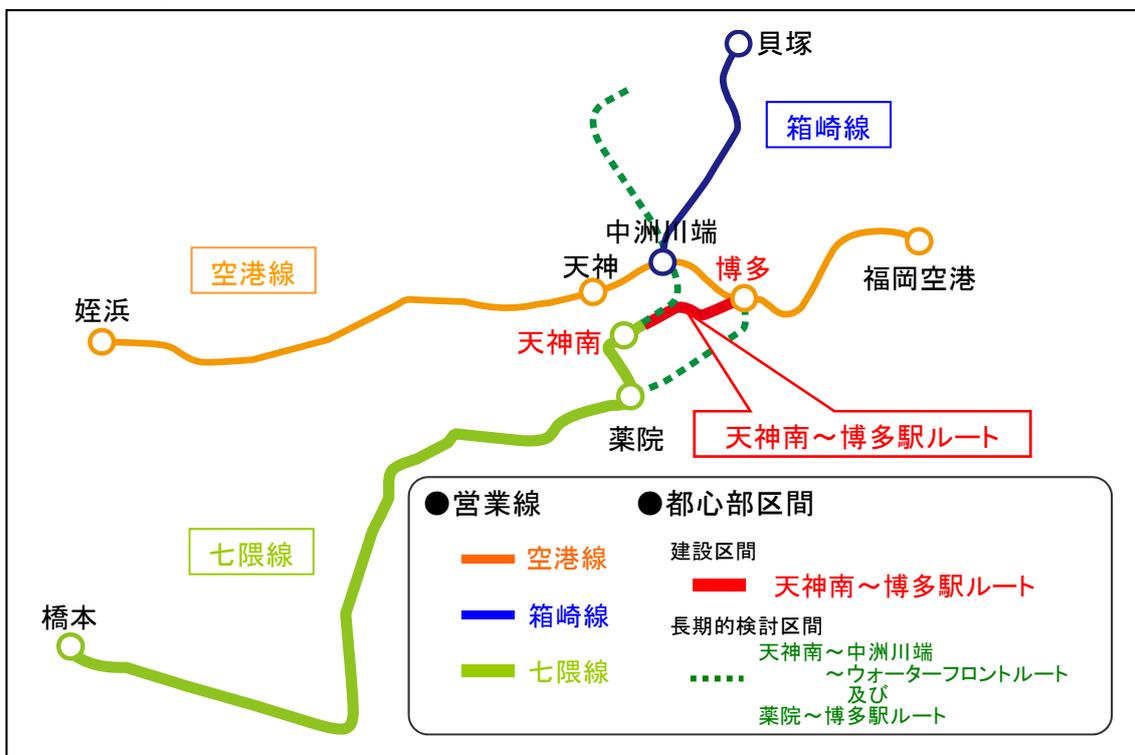
# 1. 全体計画

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。

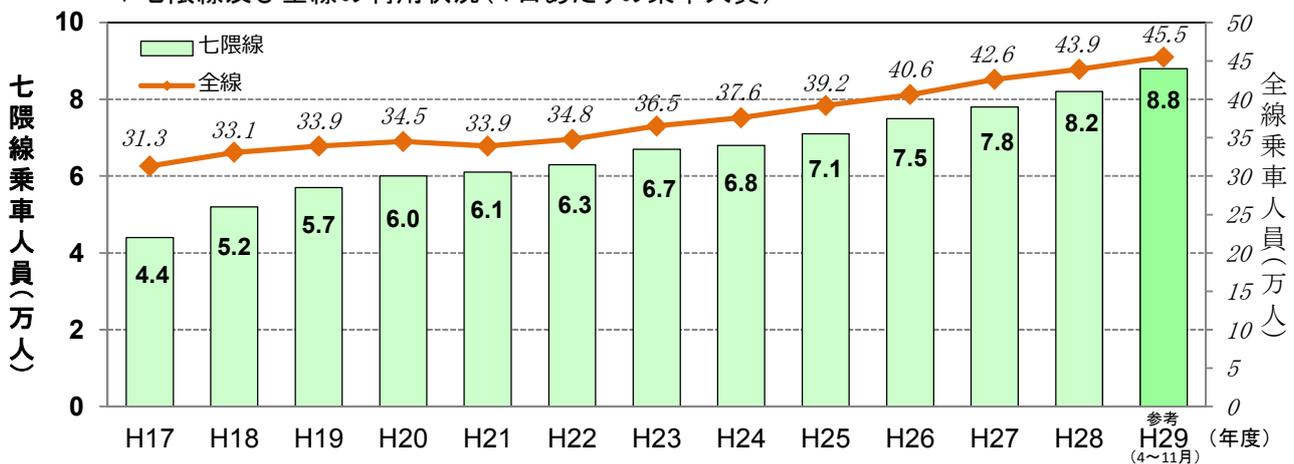
なお、天神南～中洲川端～ウォーターフロント及び薬院～博多駅の2ルートについては、将来的なまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を行うこととなった。

▼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)

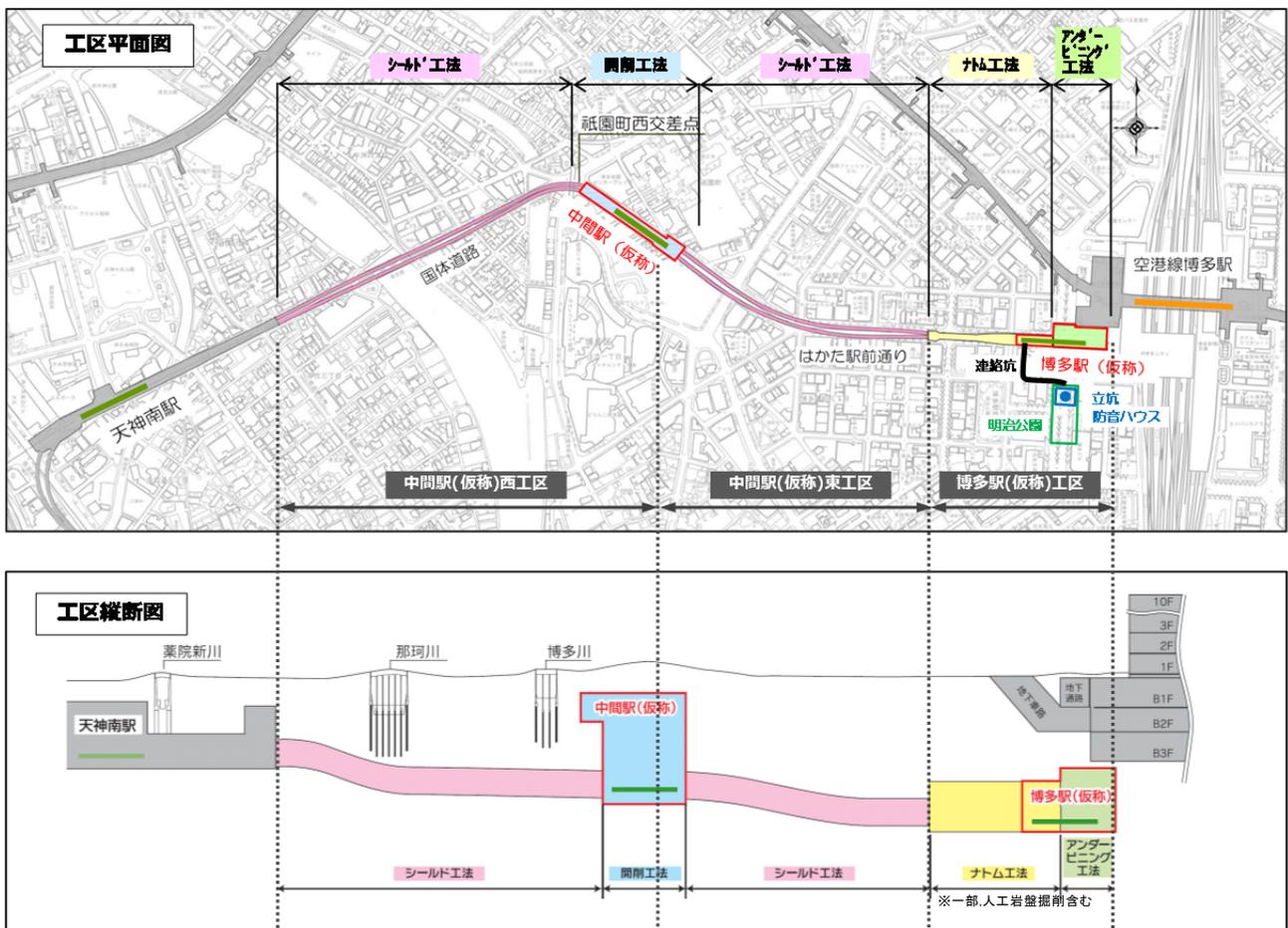


### 3. 延伸事業の進捗状況

平成28年11月に道路陥没事故が発生した博多駅(仮称)工区ナトム区間については、工事を中断していたが、トンネルの再掘削の方法について、安全を第一に検討を進め、陥没した大断面トンネル部における再掘削工法や地盤改良の方法等を決定し、現在、地盤改良工事を実施している。

中間駅(仮称)西・東工区、博多駅(仮称)工区アンダーピニング区間、及び中間駅(仮称)出入口の土木工事等については、安全対策に万全を期しながら、着実に推進するとともに、駅レイアウトの検討を進めている。

#### ▼工事概要図



福岡市地下鉄七隈線 中間駅(仮称)西工区建設工事	福岡市地下鉄七隈線 中間駅(仮称)東工区建設工事	福岡市地下鉄七隈線 博多駅(仮称)工区建設工事
平成26年3月6日から 平成31年12月16日まで	平成26年3月6日から 平成31年12月16日まで	平成25年12月5日から 平成31年3月15日まで

※現時点での契約工期であり、今後、必要な変更手続きを行っていく。

# 1) 土木工事の進捗状況

## ①博多駅(仮称)工区ナトム区間

写真1 はかた駅前通り占用状況



写真2 地盤改良状況(路面覆工状況)



はかた駅前通りを占用し、車線規制を行いながら、トンネル坑内の水抜き・土砂撤去、及び再掘削を安全に行うための地盤改良工事(路面覆工)を実施している。

## ②博多駅(仮称)工区アンダーピニング区間

写真3 住吉通り占用状況



写真4 アンダーピニング施工状況



住吉通りや博多駅前広場の一部を占用し、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を実施している。

## ③中間駅(仮称)西・東工区

写真5 はかた駅前通り占用状況



写真6 駅躯体構築状況(B1F コンコース)



はかた駅前通りを占用し、車線規制を行いながら、駅部の掘削を行うとともに、駅躯体の構築を行っている。また、平成 28 年度に着工した駅出入口の工事も進めている。

## 2) 陥没箇所の進め方

### (1) ナトム区間大断面部における再掘削工法及び地盤改良

平成29年11月7日の「福岡市地下鉄七隈線建設技術専門委員会」(以下、「技術専門委員会」という。)における取りまとめを踏まえ、ナトム区間大断面部における再掘削工法は、「非開削工法(人工岩盤掘削)」を採用することとし、トンネル坑内の水抜き・土砂撤去、及び再掘削を安全に行うための地盤改良について、陥没箇所を包含する範囲を「高圧噴射攪拌工法」と「薬液注入工法」の組み合わせにより実施することを決定した。

現在、地下に人工岩盤を形成するための地盤改良工事を平成29年12月23日から実施している。

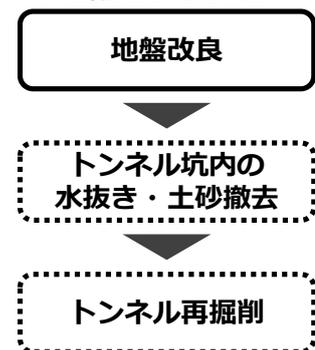
### (2) 今後の進め方

今後の工事にあたっては、「福岡市地下鉄七隈線延伸工事現場における道路陥没に関する検討委員会」(以下、「検討委員会」という。)から示された留意点、技術専門委員会による技術的な意見・助言、発注者としての反省点、及び平成29年12月8日付国土交通省からの指導事項を踏まえ、次のとおり、安全を第一に取り組んでいく。

#### ①再掘削に向けての取組み

- ・トンネル再掘削に向けた準備工事として、まずは地盤改良を実施する。
- ・今後も、適宜、技術専門委員会を開催し、技術的な意見や助言をいただきながら、検討を進めていく。
- ・工事の進捗状況等について、適宜、わかりやすく情報を発信していく。

#### ▼再掘削までの流れ



#### ②工事の安全対策に関する取組み

- ・設計変更の際し、より踏み込んだ深い協議を行い、課題を見極めるための協議の場として、新たに「地下鉄七隈線延伸建設工事設計・施工確認会議」を設置し、発注者と施工業者の間で、認識の共有、及びコミュニケーションの向上を図っていく。
- ・工事の監督にあたって、施工計画書に従った現場作業が行われていることの確認方法の改善として、監督担当課が中心に行っている安全パトロールや、施工計画書の内容確認について、設計担当課も加えて行うことにより、設計との相違点の早期発見に努めていく。
- ・計測の確認頻度や手法等について、工事に係る仕様書の改定を行い、内容を、より踏み込んだものにするのと同時に、施工業者ときめ細かく協議することにより、認識の共有を図っていく。
- ・その他、建設部土木職員の研修に、より専門的知見をもった外部講師を招いた研修を追加し、スキルアップを図るとともに、受注者も参加することにより、発注者と施工業者が一体となって、事故の再発防止に取り組んでいく。また、事故が発生した11月8日の前後1週間を「安全強化週間」として、安全意識の高揚や、交通局発注工事の安全点検の強化に積極的に取り組んでいく。

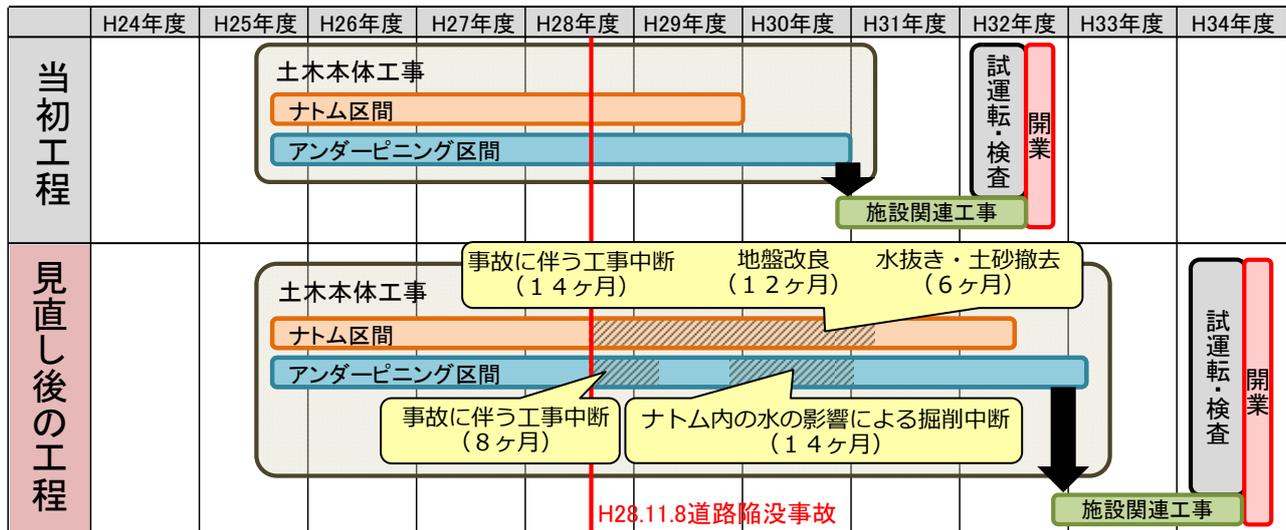
## 4. 開業時期・事業費の見直し

### 1) 開業時期の見直し

これまで、平成32年度開業を目指し、事業を進めてきたが、地盤改良等に関する検討の結果、ナトム区間における地盤改良に12か月、トンネル坑内の水抜き・土砂撤去に6か月と、再掘削開始までに合計で1年半程度を要することとなった。

この間、アンダーピニング区間においても、ナトムトンネル坑内の水の影響等により、一部掘削を中断する期間が生じるなど、工程に影響することが明らかとなり、その影響を踏まえつつ、安全な施工を最優先に全体工程を調整・精査したところ、開業時期については平成34年度(2022年度)の見込みとなった。

#### ▼道路陥没事故による博多駅(仮称)工区工程への影響



## 2) 事業費の見直し

### (1) 社会情勢の変化等による事業費への影響 約88億円

七隈線延伸事業における全体事業費については、平成24年6月の事業許可取得後の、物価上昇等、社会情勢の変化等により大きな影響が生じており、これらを踏まえた事業費の再検証を行った結果、物価上昇や利便性の拡充等に伴って約88億円増加する見込みとなった。

#### ①物価上昇等による増 約77億円

A. 労務単価、資材価格等の上昇の影響による増…約64億円

事業許可取得後の労務単価、資材価格等の上昇に伴う影響。

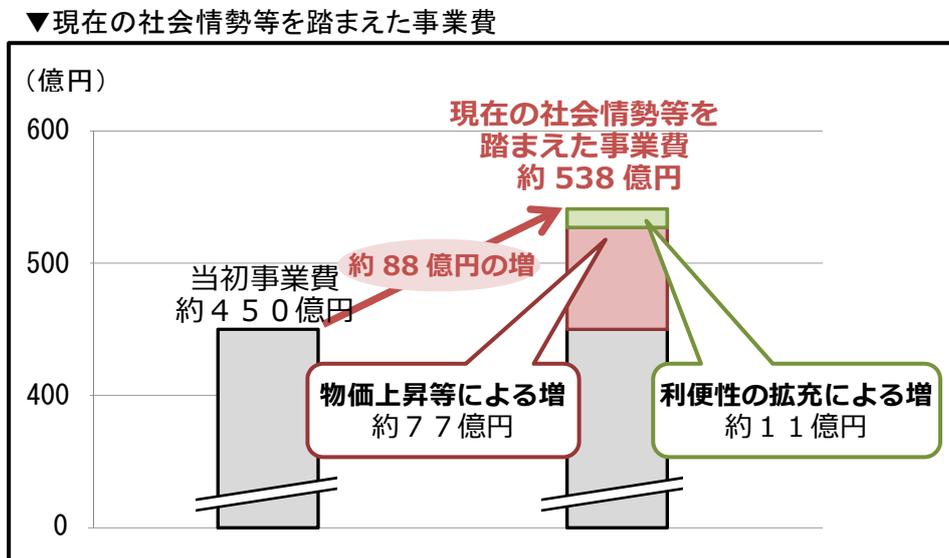
B. 消費税率の改定の影響による増…約13億円

平成26年4月に消費税率が8%へ引き上げられたことに伴う影響。

#### ②利便性の拡充による増 約11億円

A. エスカレーター増設等、利便性拡充による増…約11億円

中間駅(仮称)出入口におけるエスカレーター増設などに伴う増額。



(2) 陥没事故による事業費への影響 約49億円

①大断面部の安全な再掘削に必要となる費用 約14億円

A. 事故原因の究明、地質調査等の費用…約3億円

事故原因の究明や、より安全な再掘削工法等の検討をするために、地質の状況を詳細に確認するための地質調査を行ったもの。

B. 大断面部に人工岩盤を形成する等の費用(地盤改良費用)…約9億円

今後、大断面部を人工岩盤掘削により安全に施工するために、大断面部上部の地盤に人工岩盤を形成する地盤改良や地下水位を低下させる補助工法を実施するもの。

C. 大断面部を掘削する際の補助工法や計測の追加費用…約2億円

大断面部を掘削する際、補助工法を追加するほか、掘削に伴う地盤等の変動をより詳細に把握するための計測を追加するもの。

②大断面部以外の工事をより安全に進めるために必要となる費用 約21億円

A. 3連トンネル部の地盤改良及び掘削する際の補助工法の追加費用…約21億円

ナトム区間の3連トンネル部については、中央坑の掘削は完了している。今後、左右坑の掘削にあたり、検討委員会からの留意点や技術専門委員会からの意見等を踏まえ、これまで以上に安全に施工するため、地盤改良や補助工法の追加等を実施するもの。

③開業時期を延期することにより必要となる費用 約14億円

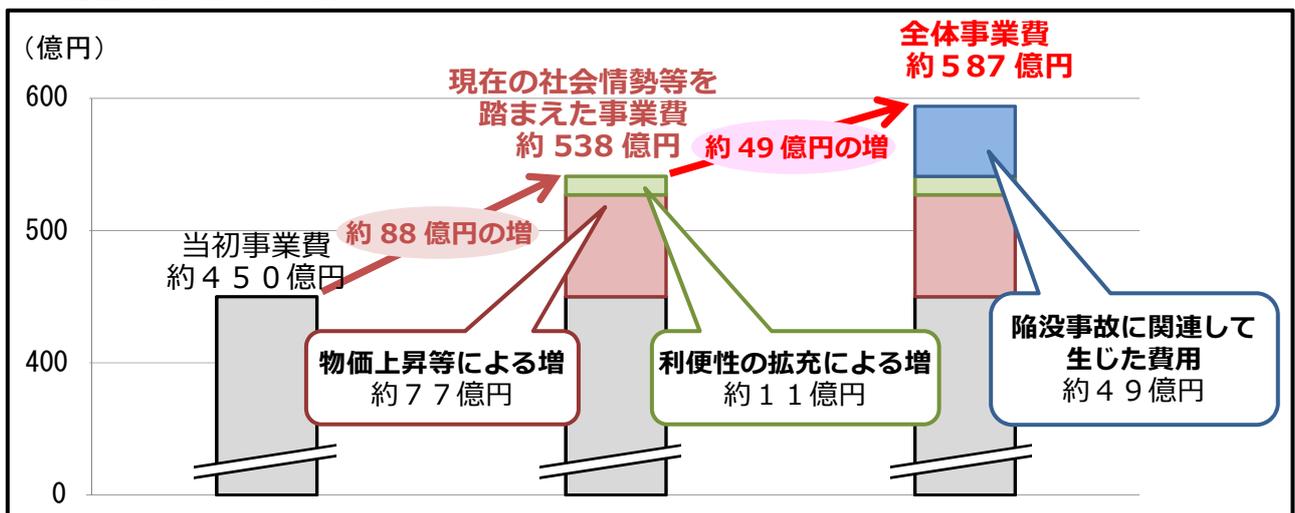
A. 間接費の増…約11億円

開業時期が平成34年度の見込みとなったことに伴い、人件費、物件費、建設利息等の増加が見込まれるもの。

B. 施設関連工事への消費税改定の影響…約3億円

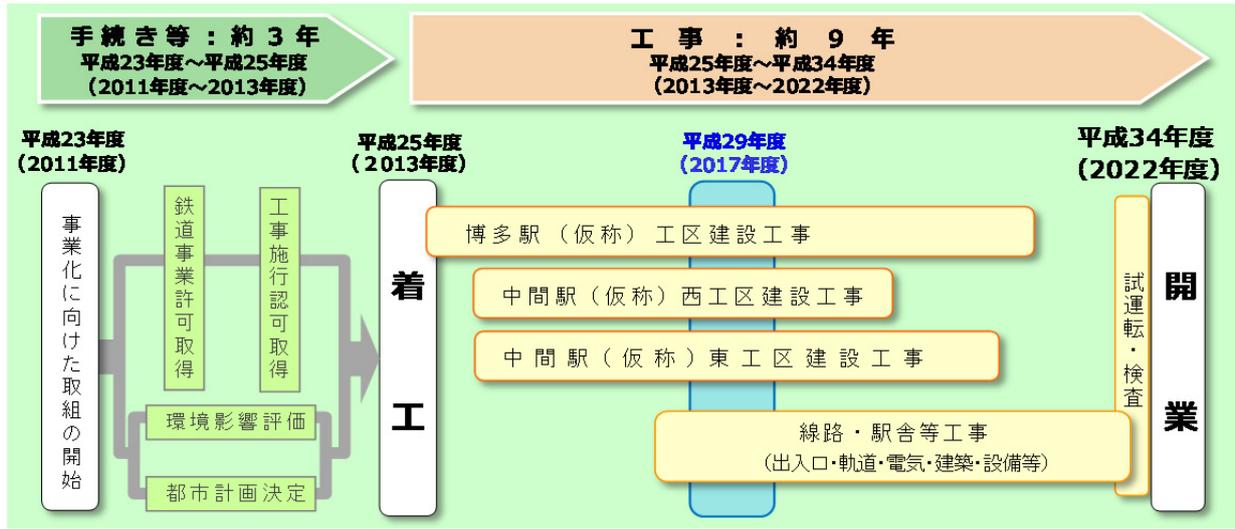
施設関連工事の契約が、平成31年10月に消費税率が10%に引き上げられた後となることに伴う影響。

▼見直し後の全体事業費



## (参考) 事業概要

- 延伸区間 天神南～博多
- 建設キロ 約1.4 km (営業キロ約1.6 km)
- 建設費 約587億円
- 利用人数 延伸区間で約8.2万人/日 (需要定着後)  
うち、新規利用者数※：約2.3万人/日  
※マイカーなどから乗り換えて新たに地下鉄を利用する人数
- 開業予定 平成34年度 (2022年度)
- 全体スケジュール



## 5. 延伸区間の事業評価

国土交通省等が所管する国庫補助事業については、事業の効率性や実施過程の透明性の一層の向上を図るため、原則、新規採択時(事前評価)、事業採択から5年が経過した時点(再評価)、及び事業完了後(事後評価)に事業評価を行う必要がある。

今回、延伸事業については、事業採択から5年が経過することから、再評価を行う必要があり、費用対効果分析や採算性分析を行った。

### 1) 費用対効果分析

見直し後の開業時期・事業費、及び平成28年度に行った延伸区間の需要予測結果を踏まえ、費用対効果の算出を行った。

#### ■費用対効果とは

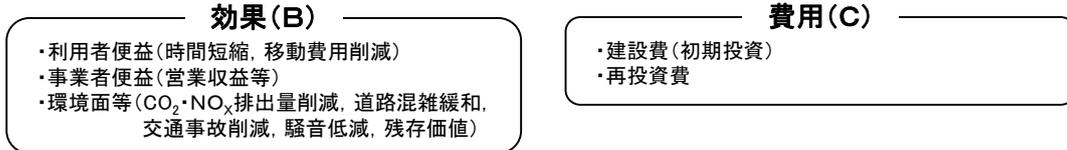
費用対効果は、公共事業における国の補助採択の判断基準の一つとして広く一般的に用いられており、対象事業の公益的な価値を貨幣換算することで「定量的」に評価する指標である。

投じた費用より効果が大きい場合、社会的に見て効率的な事業と評価される。

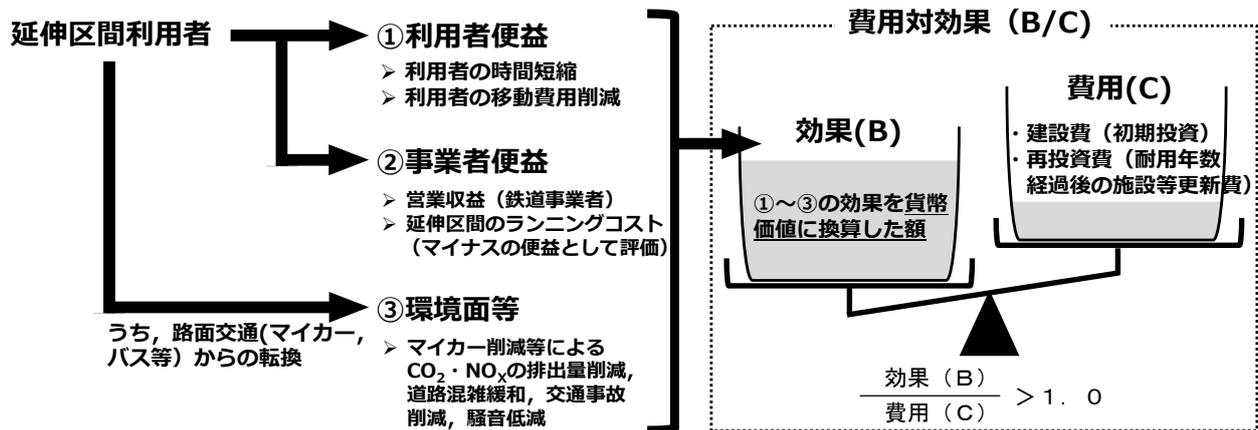
$$\text{費用対効果} = \frac{\text{効果 (B)}}{\text{費用 (C)}} > 1.0$$

## ■対象となる費用と効果

効果については、幅広い整備効果のうち、貨幣換算が可能な項目を算出対象とする。  
また、費用については、必要となる建設費（初期投資）や再投資費を対象とする。

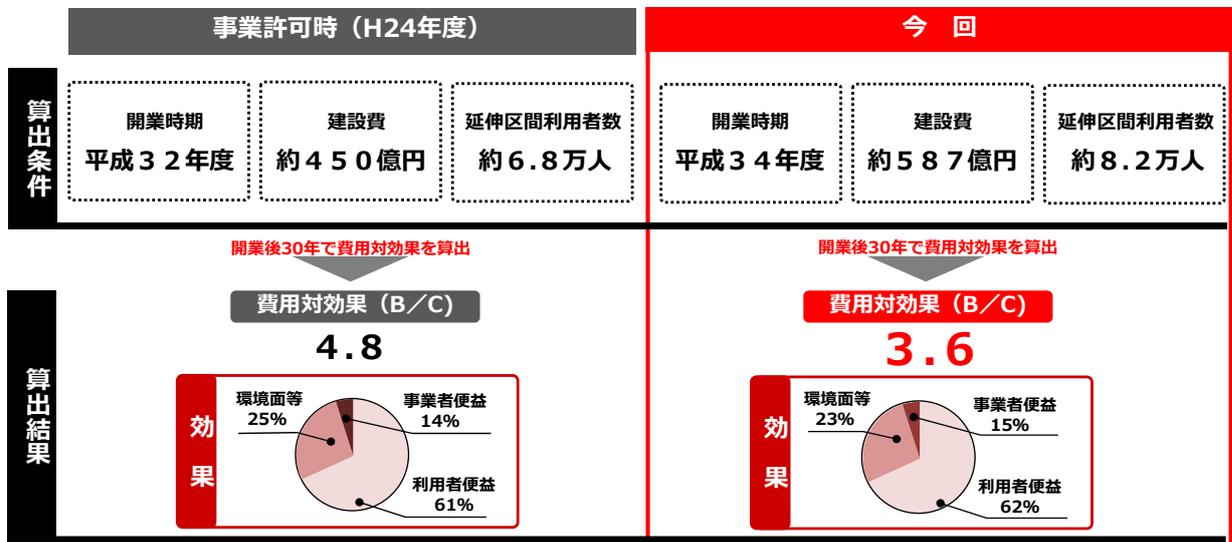


## ■算出フロー



## ■算出結果

今回算出した費用対効果3.6は、前回数値(事業許可時)4.8を下回るものの、1.0を大きく上回っており、社会的に見て効率的な事業であるとの結果となった。



## 2) 採算性分析

見直し後の開業時期・事業費、及び平成28年度に行った延展区間の需要予測結果を踏まえ、事業採算性の検討を行い、単年度損益及び累積損益の黒字化までに必要な年数の算出を行った。

今回算出を行った結果、開業3年目に単年度黒字化、開業4年目に累積黒字化に転換する見込みとなり、共に前回(事業許可時)と同じ結果となった。

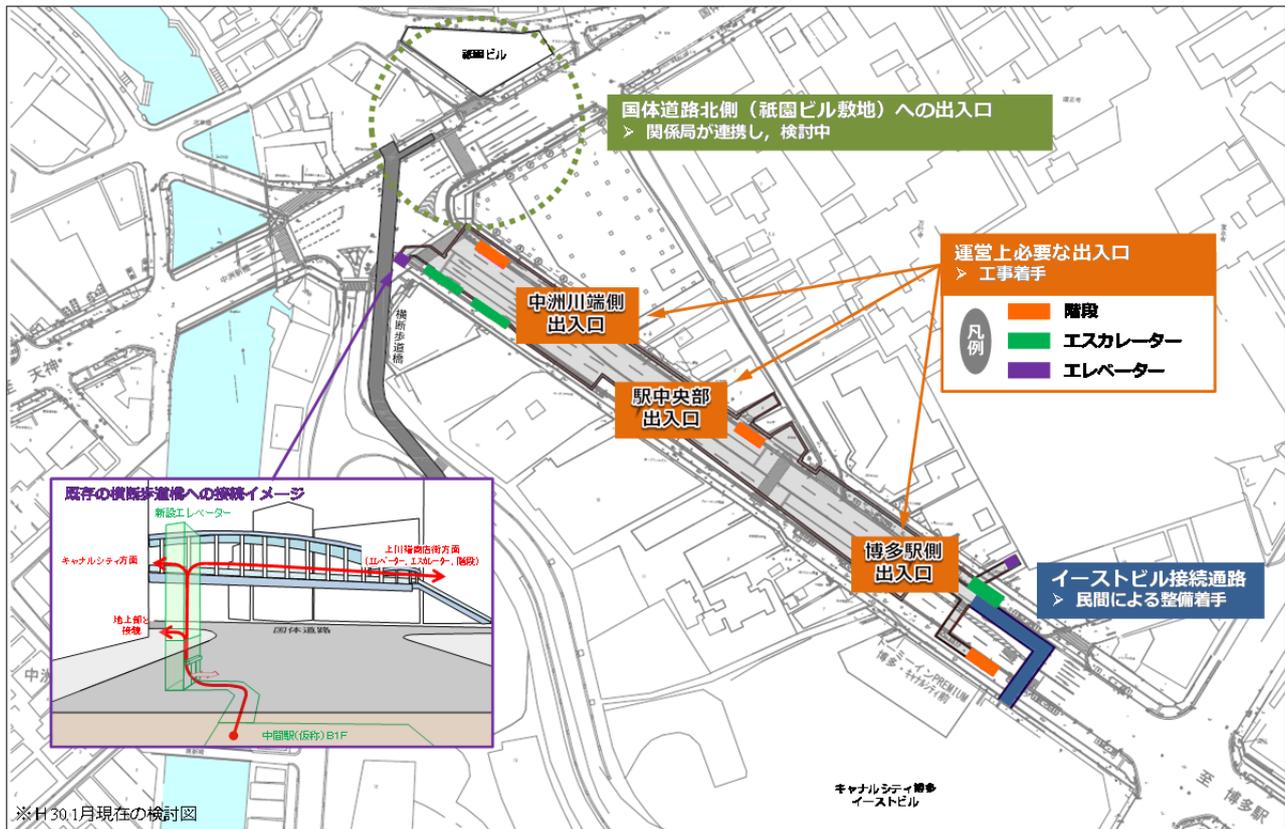
	事業許可時(H24年度)	今回
単年度損益 黒字化転換年	3年目	3年目
累積損益 黒字化転換年	4年目	4年目

## 6. 各駅の出入口・基本レイアウト

### 1) 中間駅（仮称）

#### ① 駅出入口

中間駅（仮称）出入口の進捗状況については、下記のとおりである。



既決定の出入口

#### ■ 地下鉄の運営上必要な出入口

各出入口の昇降設備や階段の具体的な配置、形状、構造を決定し、現在、平成28年度に着工した出入口工事を進めている。

#### ■ キャナルシティ博多イーストビル接続通路（民間整備）

民間事業者の費用負担、施工による出入口工事が進められている。

検討中の出入口

#### ■ 国道道路北側（祇園ビル敷地）への出入口検討

国道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、引き続き、敷地活用に係る地域の動向を注視しつつ、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、国道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、駅から国道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事業者負担）

## ② 駅基本レイアウト

中間駅(仮称)の駅施設については、建築・設備に関する設計を深度化し、お客様にとって、分かりやすく使い勝手の良い駅レイアウトとなるよう検討を進めている。

### 改札口・昇降設備等配置の考え方

#### ● 改札口(ラッチ)の位置

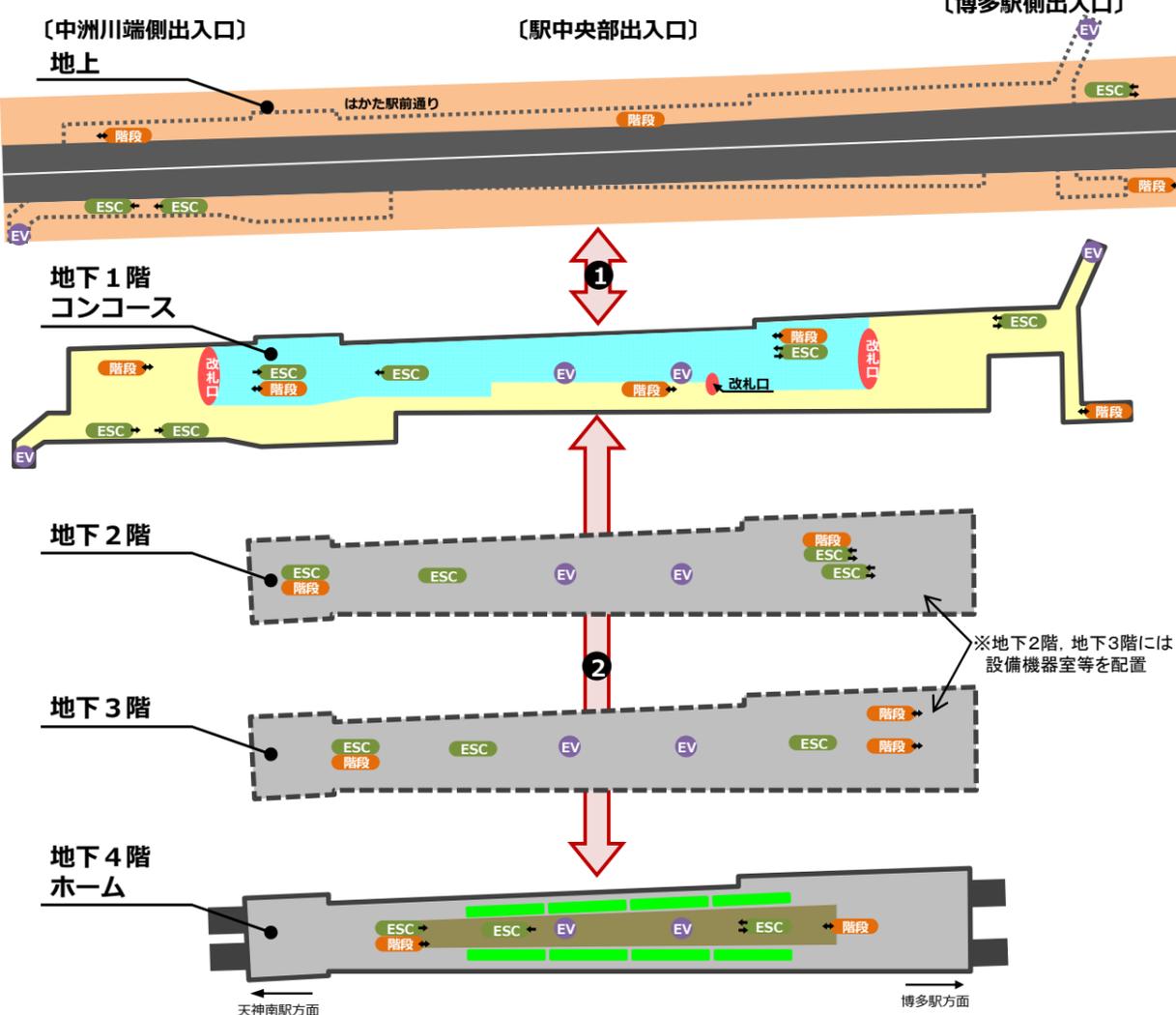
中洲川端方面、博多方面への利便性や回遊性の向上を図るため、駅の両端及び中央部に配置する

#### ● ホーム～コンコース間の昇降設備等の配置

各車両から各昇降設備等までのアクセスやホーム～コンコース間の移動をスムーズに行えるよう、エスカレーター(ESC)、エレベーター(EV)を各2ルート、階段を2箇所配置する

### 駅レイアウトイメージ

#### <平面イメージ>

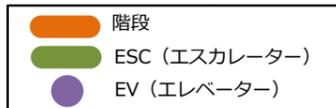


※地下2階、地下3階には設備機器室等を配置

#### ■ 昇降設備等の配置計画

- 地上～地下1階コンコース間
  - エスカレーター(ESC) 上り: 2ルート
  - 下り: 2ルート
  - エレベーター(EV): 2ルート
  - 階段: 3箇所
- コンコース～ホーム間
  - エスカレーター(ESC) 上り: 2ルート
  - 下り: 2ルート
  - エレベーター(EV): 2ルート
  - 階段: 2箇所

#### ◆ 凡例 (階段・昇降設備)

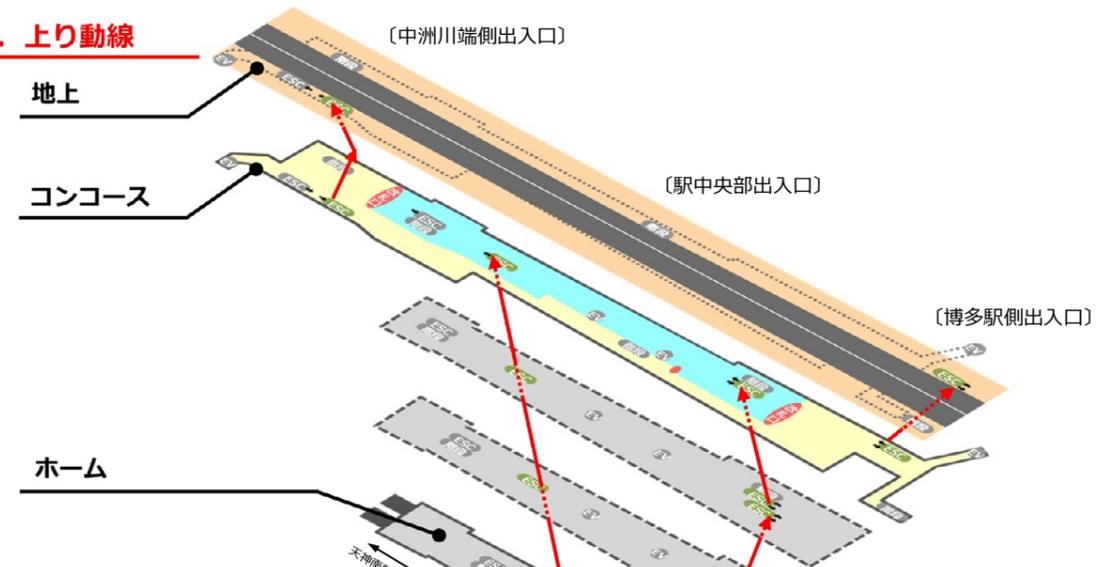


#### ◆ 凡例 (改札口・改札内外)

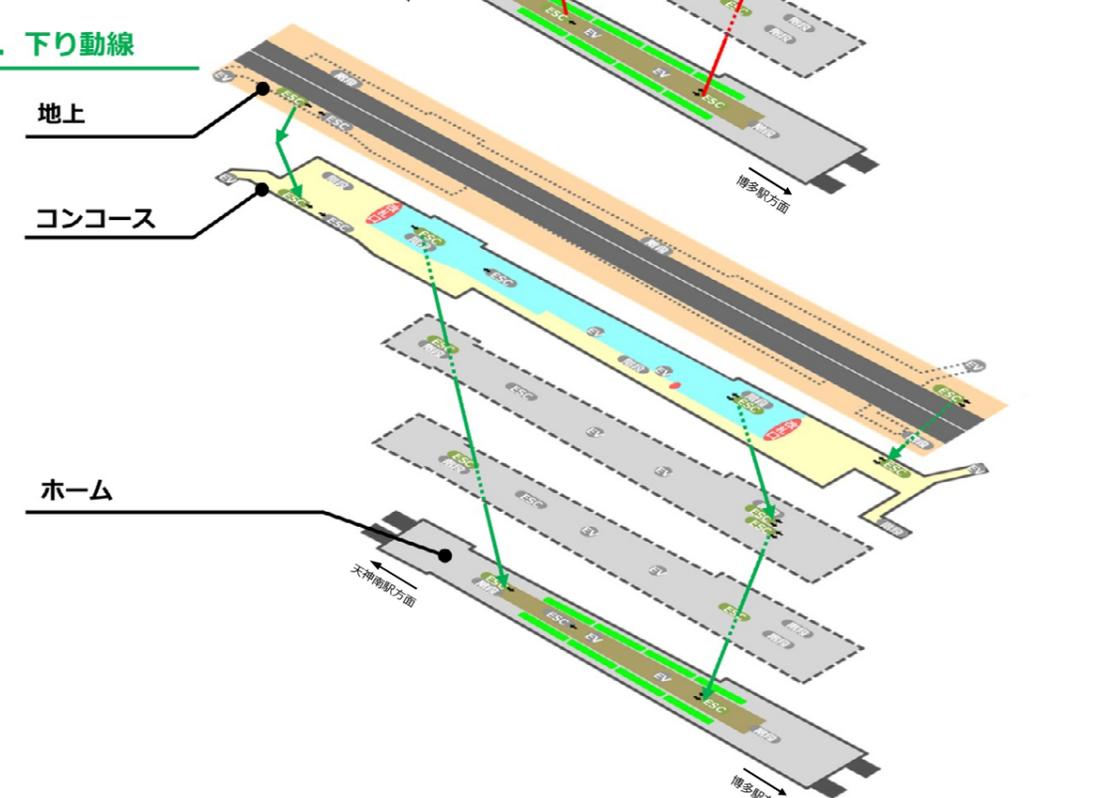


#### <上下移動の主動線イメージ (エスカレーター)>

##### 1. 上り動線



##### 2. 下り動線



2) 博多駅 (仮称)

① 駅出入口

博多駅については、既存の出入口や地下歩行者ネットワークが整備されており、新駅を博多駅地下街や地下通路等に接続することで、歩行者ネットワークのさらなる充実強化を図る。

▼博多駅地下施設(地下1階)との接続箇所



▼接続箇所のイメージパース

接続A 空港線 (博多改札口) 側の接続



接続B はかた駅前通り地下通路との接続



※計画段階のイメージパースであり、確定したものではありません

## ② 駅基本レイアウト

博多駅地区の商業・業務施設等へのアクセスや空港線・JR線への乗換えなど、非常に多くのお客様のご利用が想定されるため、博多駅地下街や駅前広場など既存施設の配置や構造を踏まえながら、多様な移動ニーズに対応したレイアウトとなるよう検討を進めている。

### 改札口・昇降設備等配置の考え方

#### ● 改札口（ラッチ）の位置

博多駅地下街やJR線の改札口（アミュプラザ改札口）、はかた駅前通り地下通路に最短ルートでアクセスできるよう、住吉通りの真下に配置する

#### ● ホーム～コンコース間の昇降設備等の配置

各車両から各昇降設備等までのアクセスやホーム～コンコース間の移動をスムーズに行えるよう、エスカレーター（ESC）を上り3ルート・下り2ルート、エレベーター（EV）を1ルート、階段を3箇所配置する

### 他路線との乗換えルート

#### ● 空港線との乗換え

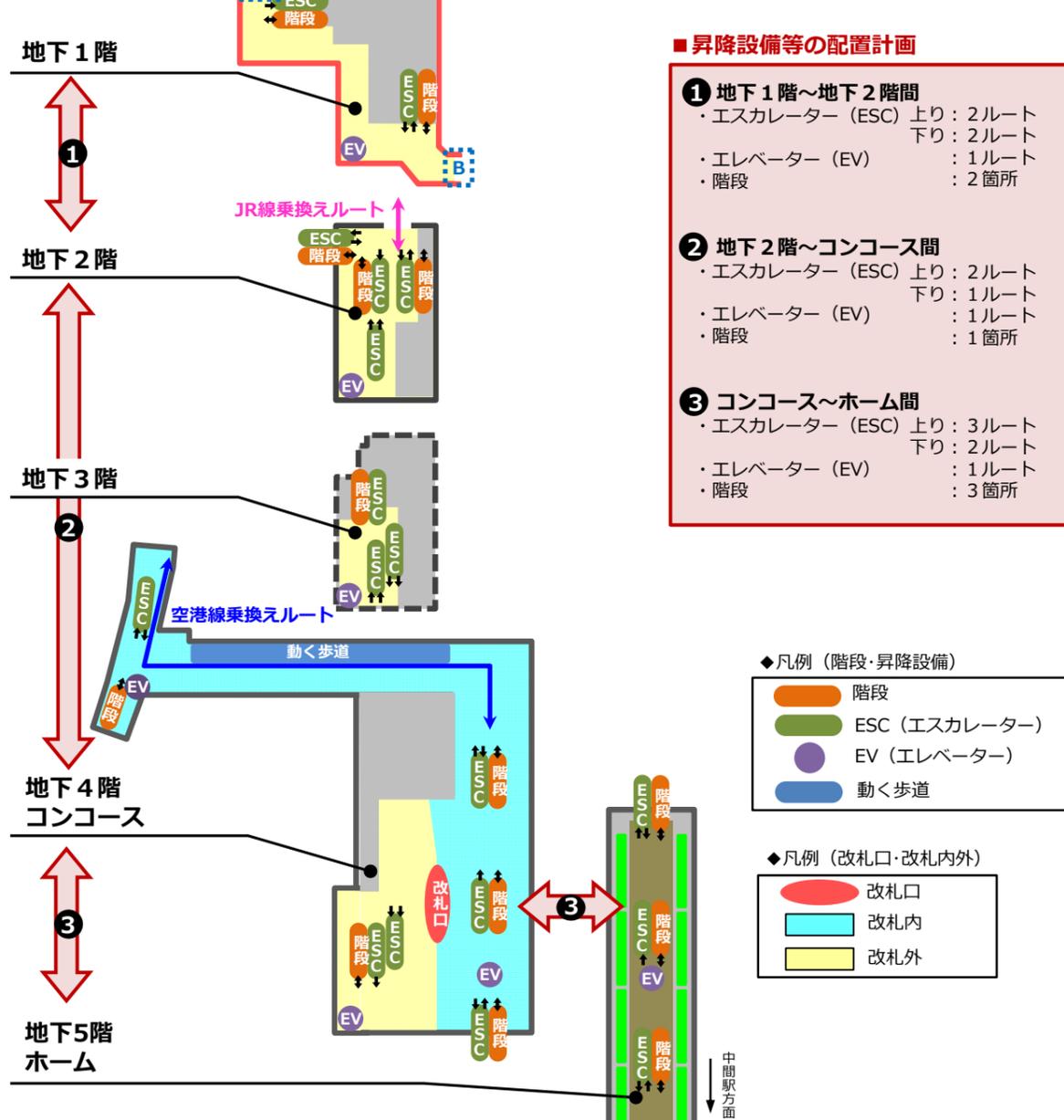
改札内の連絡通路を通して乗換えができるよう計画しており、乗換移動の負担軽減につながるのと同時に、利便性の更なる向上の観点から、連絡通路に「動く歩道」を設置を計画している

#### ● JR線との乗換え

七隈線の改札口から駅前広場下の地下街を経由し、JR線の改札口（アミュプラザ改札口）にスムーズに上がることができるよう計画している

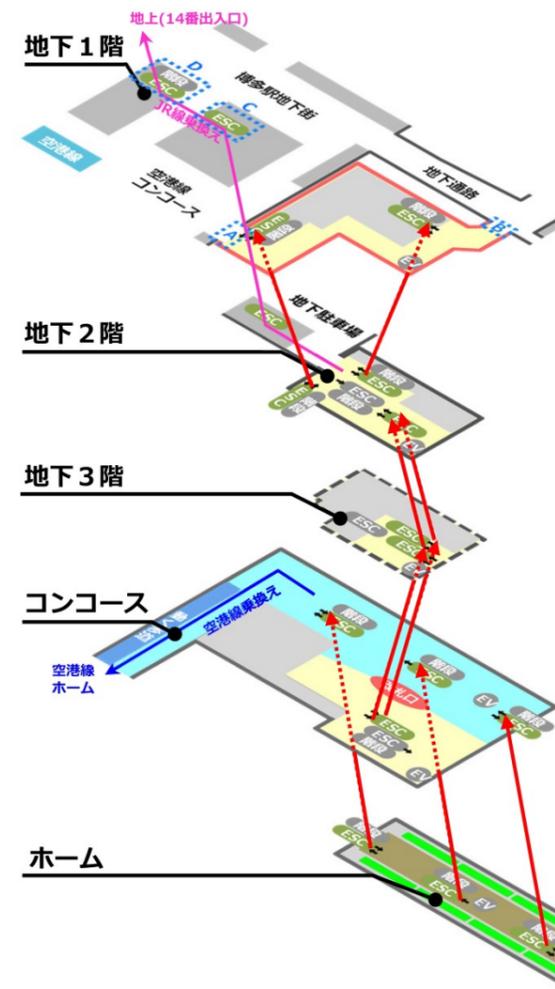
## 駅レイアウト イメージ

### <平面イメージ>

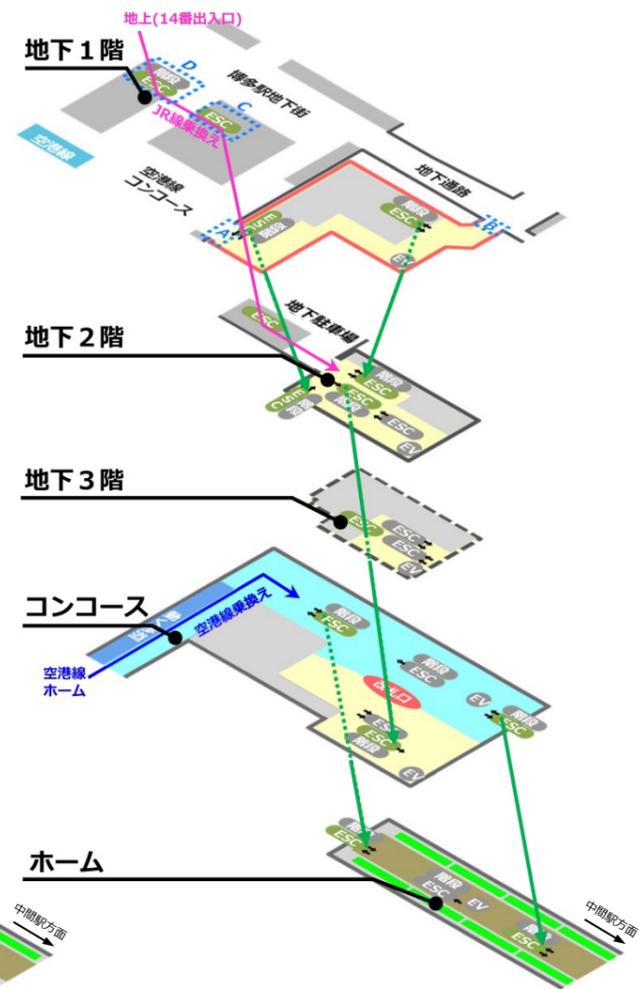


### <上下移動の主動線イメージ（エスカレーター）>

#### 1. 上り動線



#### 2. 下り動線



## 7. 今後の取組み

### ○安全を最優先とした事業の推進

今回、開業時期が平成34年度の見込みとなったこと、全体事業費が約587億円となる見込みとなったことについて重く受け止め、事業者としての責任を果たすべく、安全を最優先に、市民の期待に応えられるよう延伸事業に取り組んでいく。

開業時期及び事業費については、現在の状況を踏まえた交通局として見込みであり、国と協議を行っていく。

土木工事については、中間駅(仮称)西・東工区及び博多駅(仮称)工区アンダーピニング区間において、今後も安全を最優先に工事を進めていくとともに、博多駅(仮称)工区ナトム区間においては、安全な掘削再開に向け、まずは必要な地盤改良を安全に留意しながら進めていく。

また、施設関連工事についても、引き続き、発注に向けた準備を進めるなど、着実に事業を進めていく。

### ○駅施設の検討

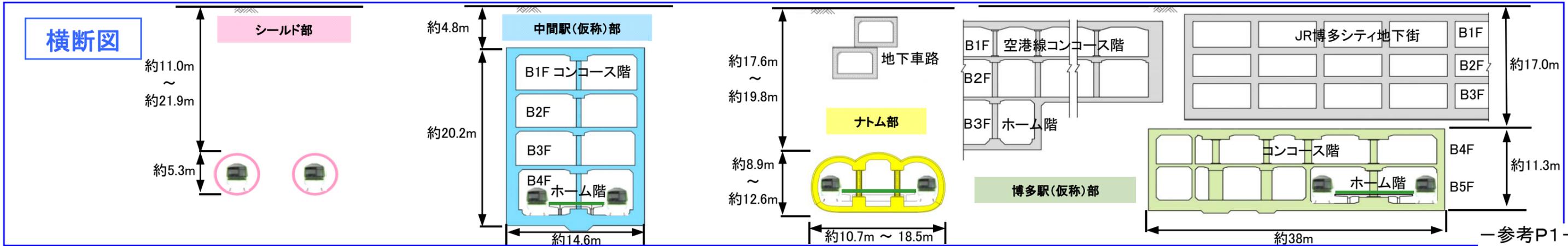
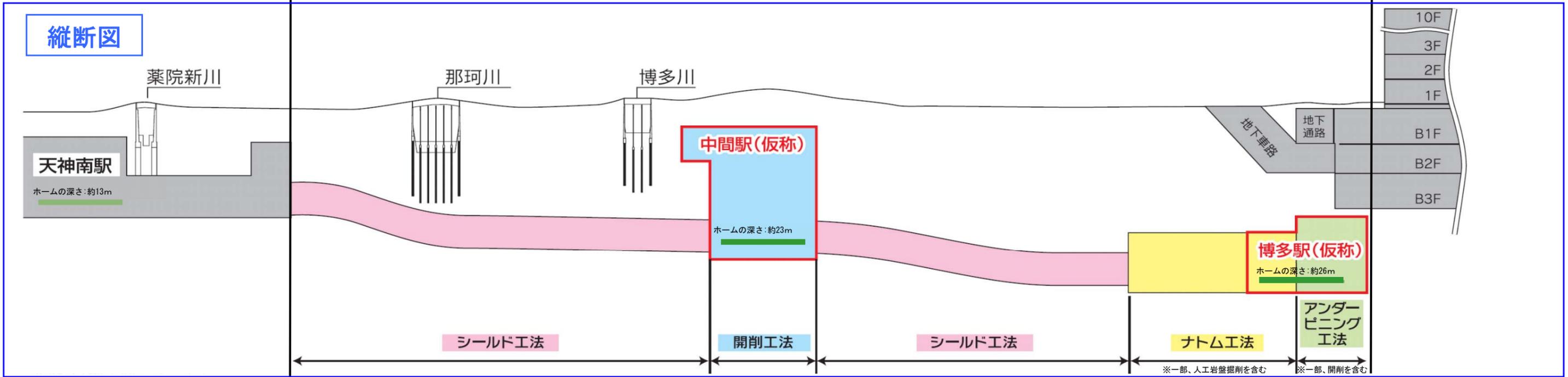
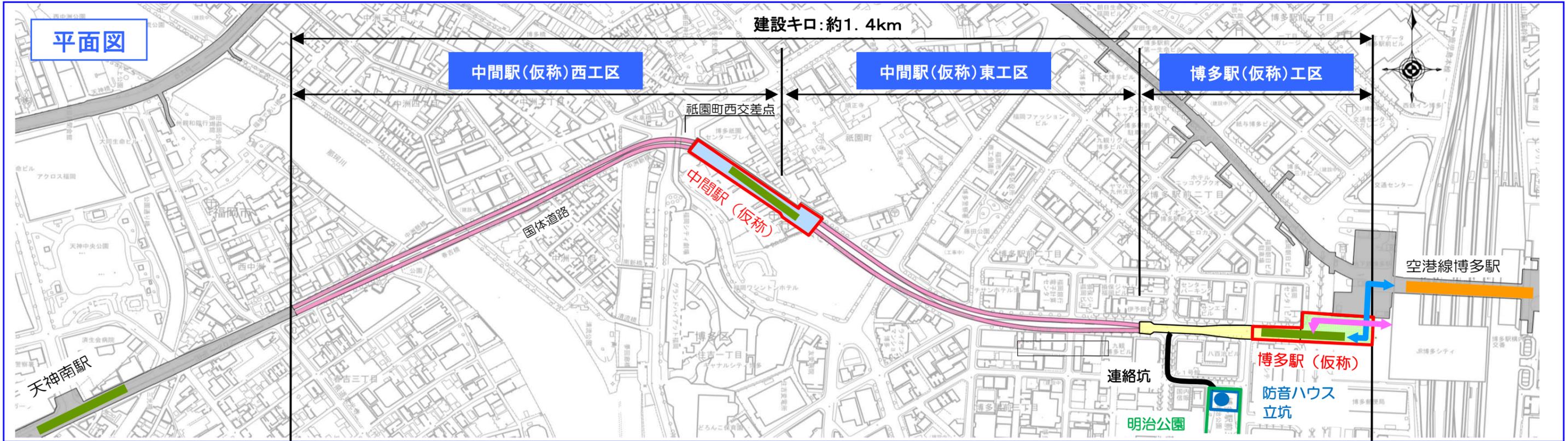
現在の基本レイアウトを基に、福岡市地下鉄デザイン委員会での検討状況等を踏まえながら、魅力的な空間の実現をめざし、駅デザインの検討を進めていく。

特に、中間駅(仮称)については、地域団体等とも対話しながら、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検討を進めていく。

また、中間駅(仮称)において、快適性をそのままに駅の消費エネルギーを50%削減する「エコウェイステーション」の実現に向け、再生可能エネルギーを利用した空調システムの導入のほか、最新エネルギー技術の導入についても検討を進めていく。

# 1. 工事概要図

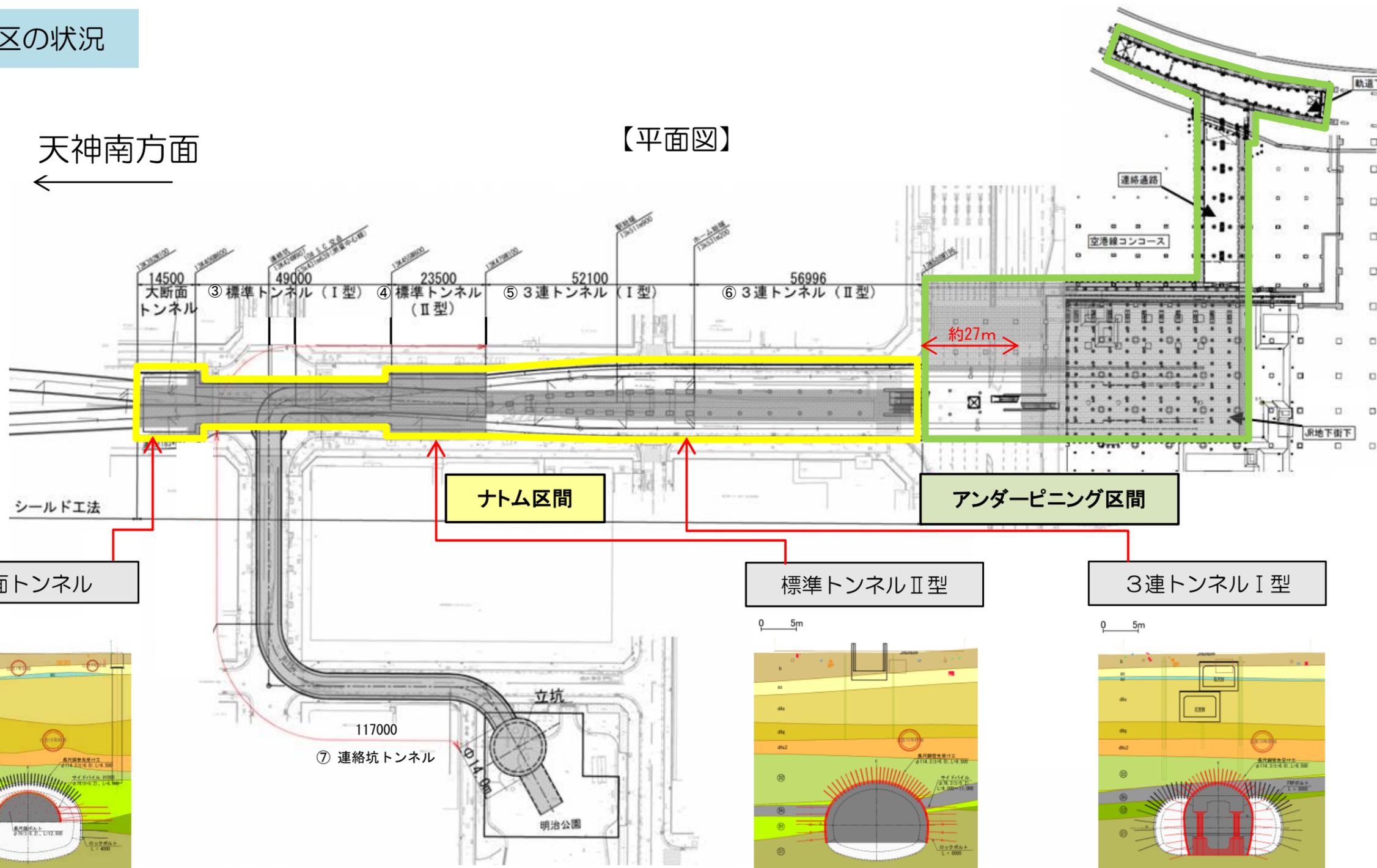
[参考]



博多駅工区の状況

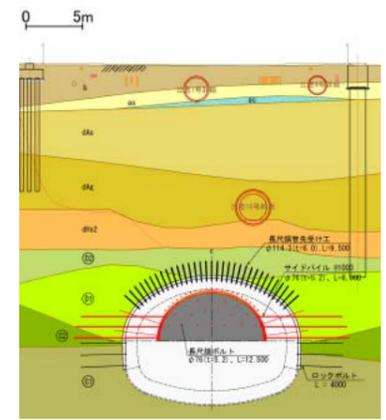
天神南方面  
←

【平面図】

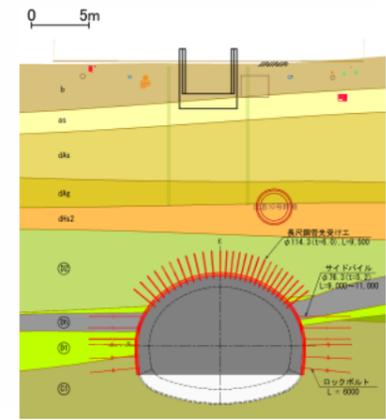


博多駅

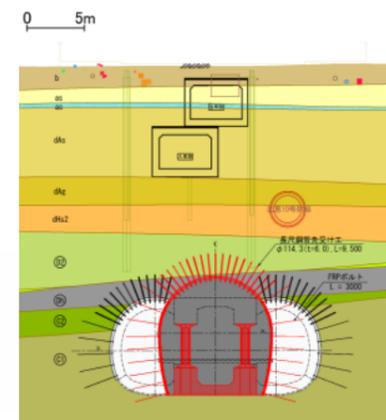
大断面トンネル



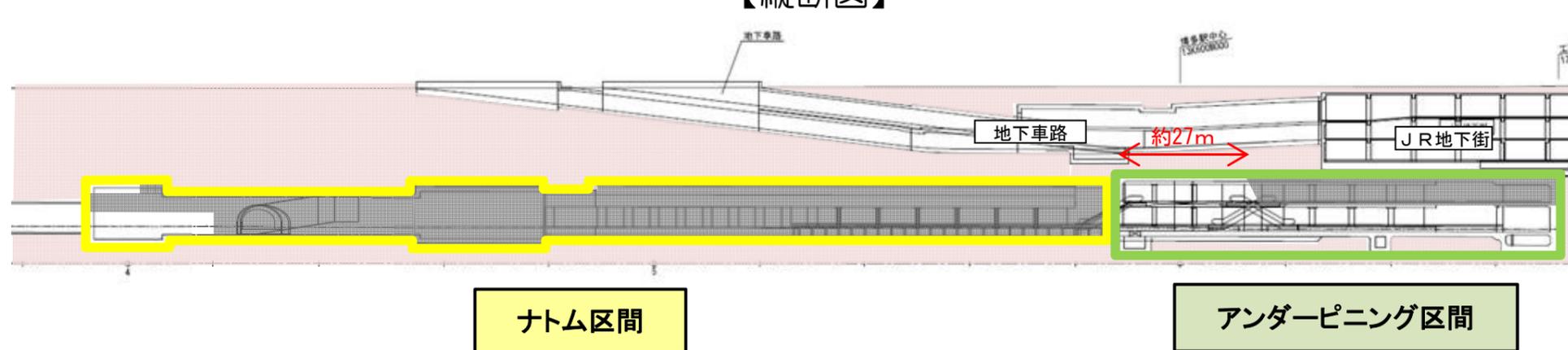
標準トンネルII型



3連トンネルI型

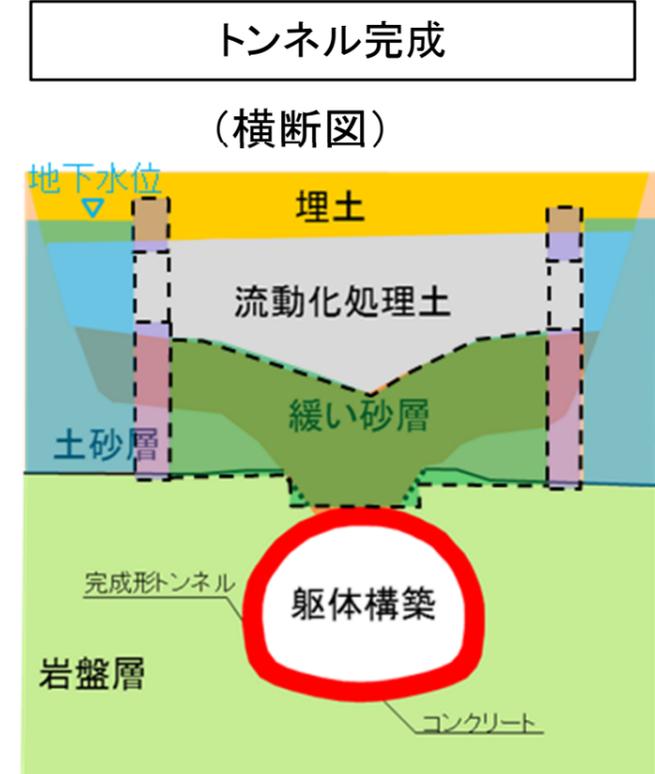
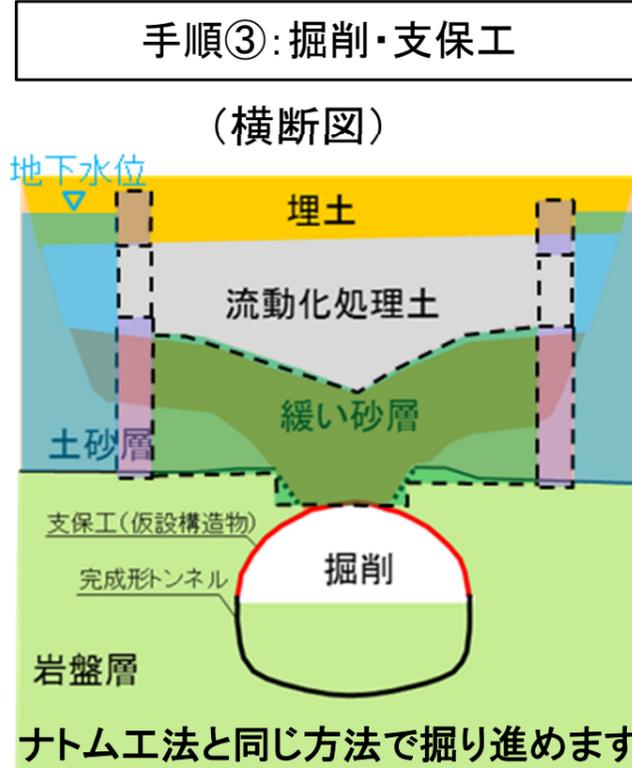
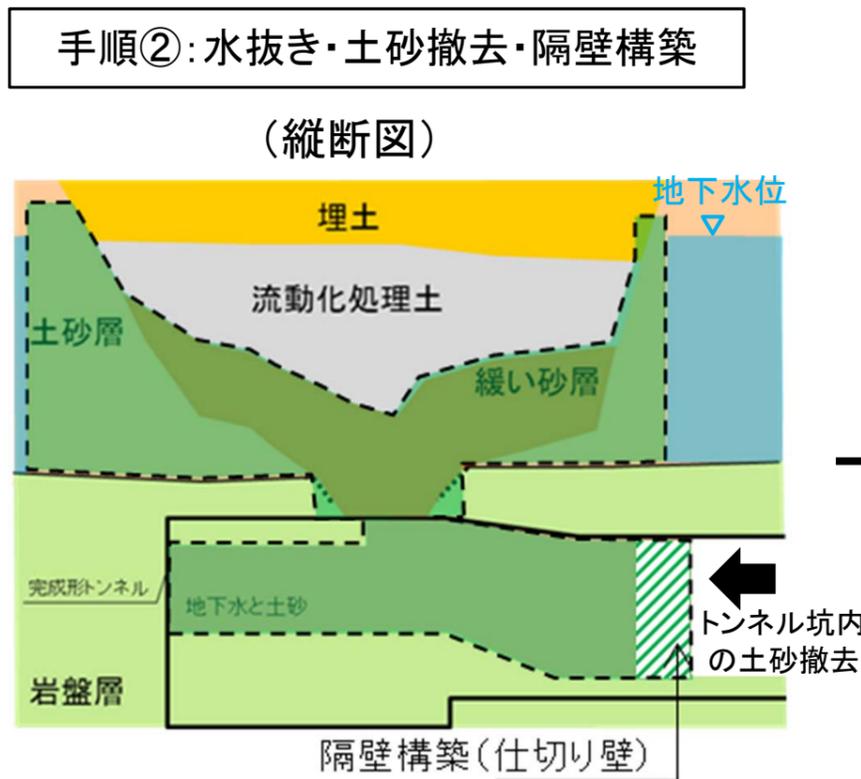
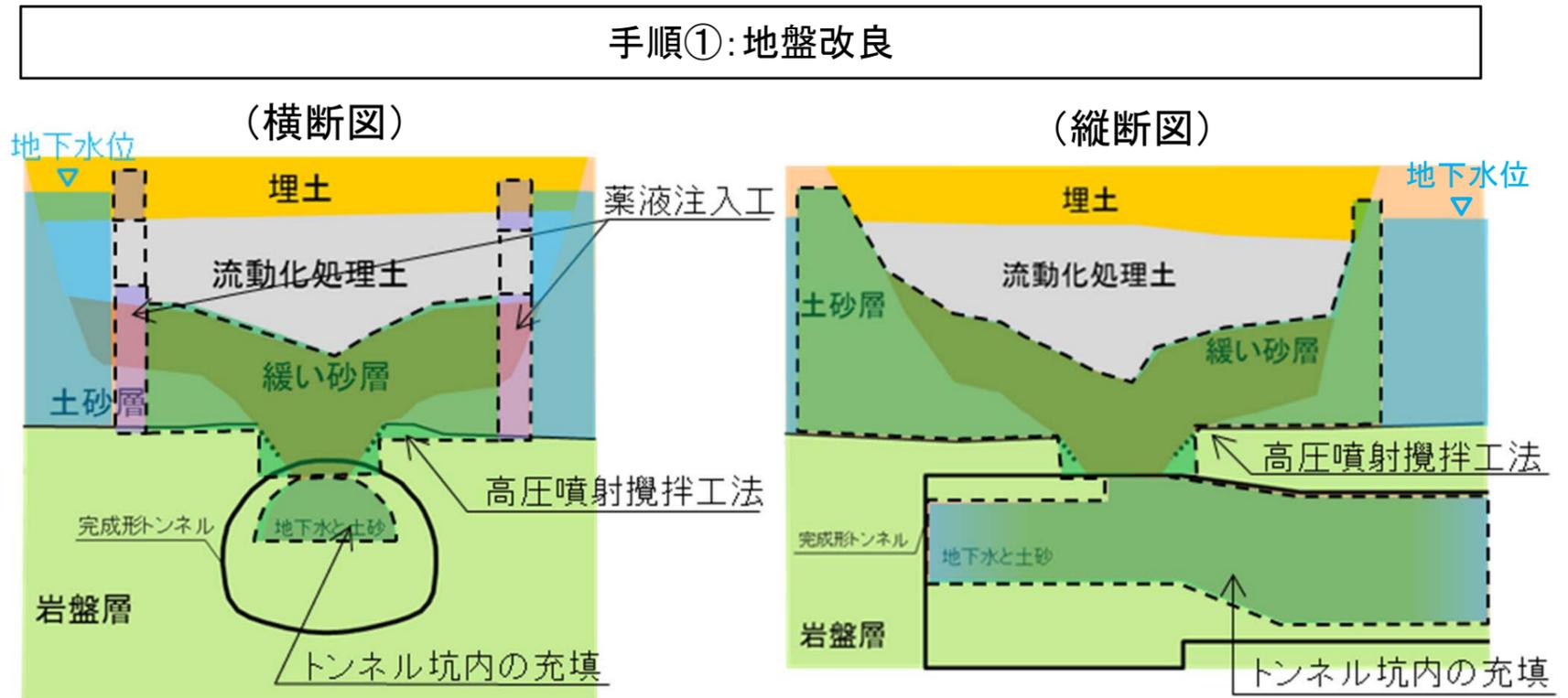
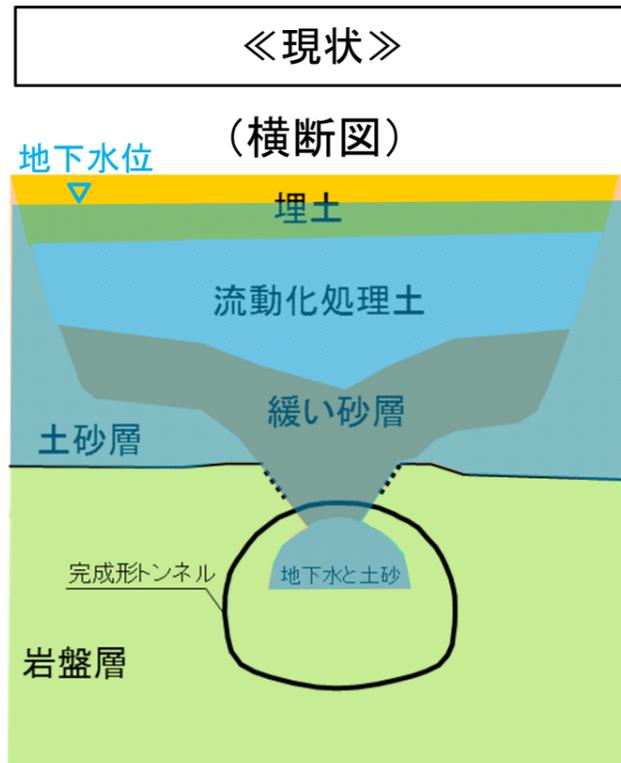


【縦断図】



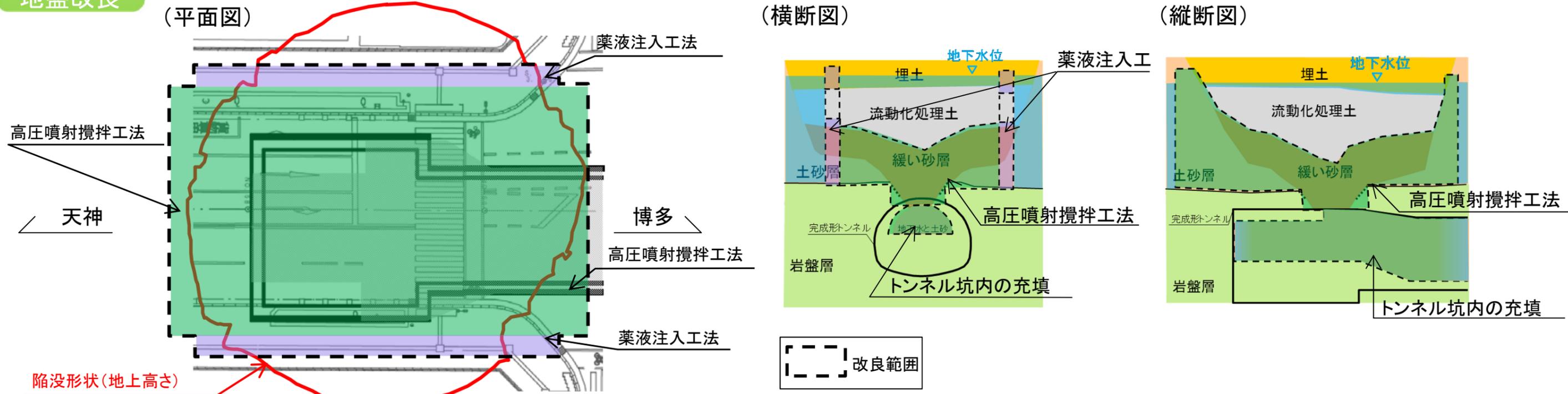
-凡例-

- : 未掘削箇所
- : 掘削済箇所



改良範囲

地盤改良



高圧噴射攪拌工法

地中に水などを高圧で噴射し、地盤を切削しながら、固化材を混合・攪拌し、地盤強度を増加させたり、地中の水の流れを止める工法。

薬液注入工法

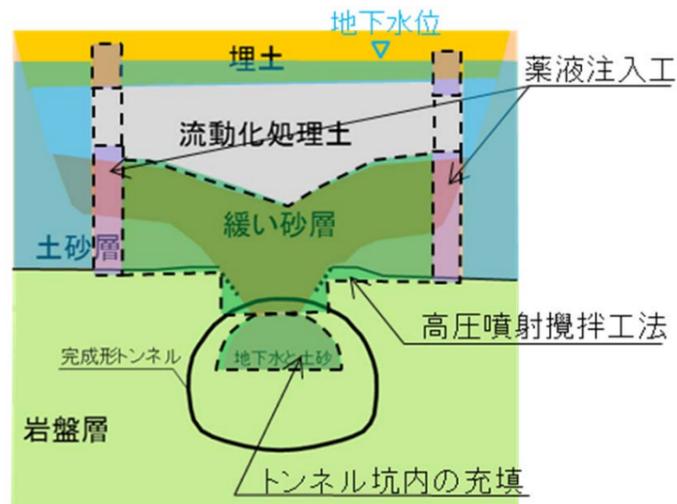
固化材などの薬液を地中のすきまに注入し、地中の水の流れを止める工法。

地盤改良の実施完了後、ボーリングを行い、確実な地盤改良ができているか確認を行う。  
未改良部が確認された場合は、補足注入を実施する。

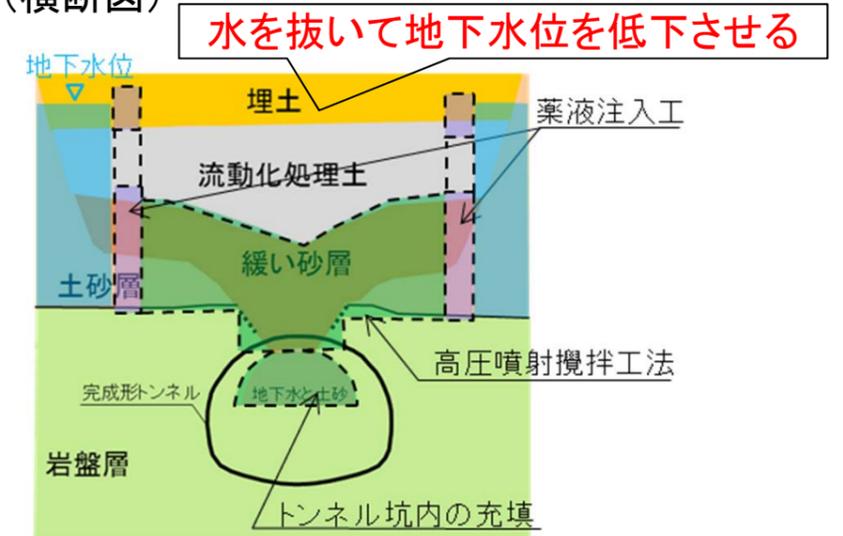
補助工法

再掘削時、水抜き時のトンネル内への地下水流入のリスク低減のため、①地盤改良+②補助工法(地下水位低下工)を併用して実施する。

①地盤改良のみの場合  
(横断面図)



①地盤改良+②補助工法の場合  
(横断面図)

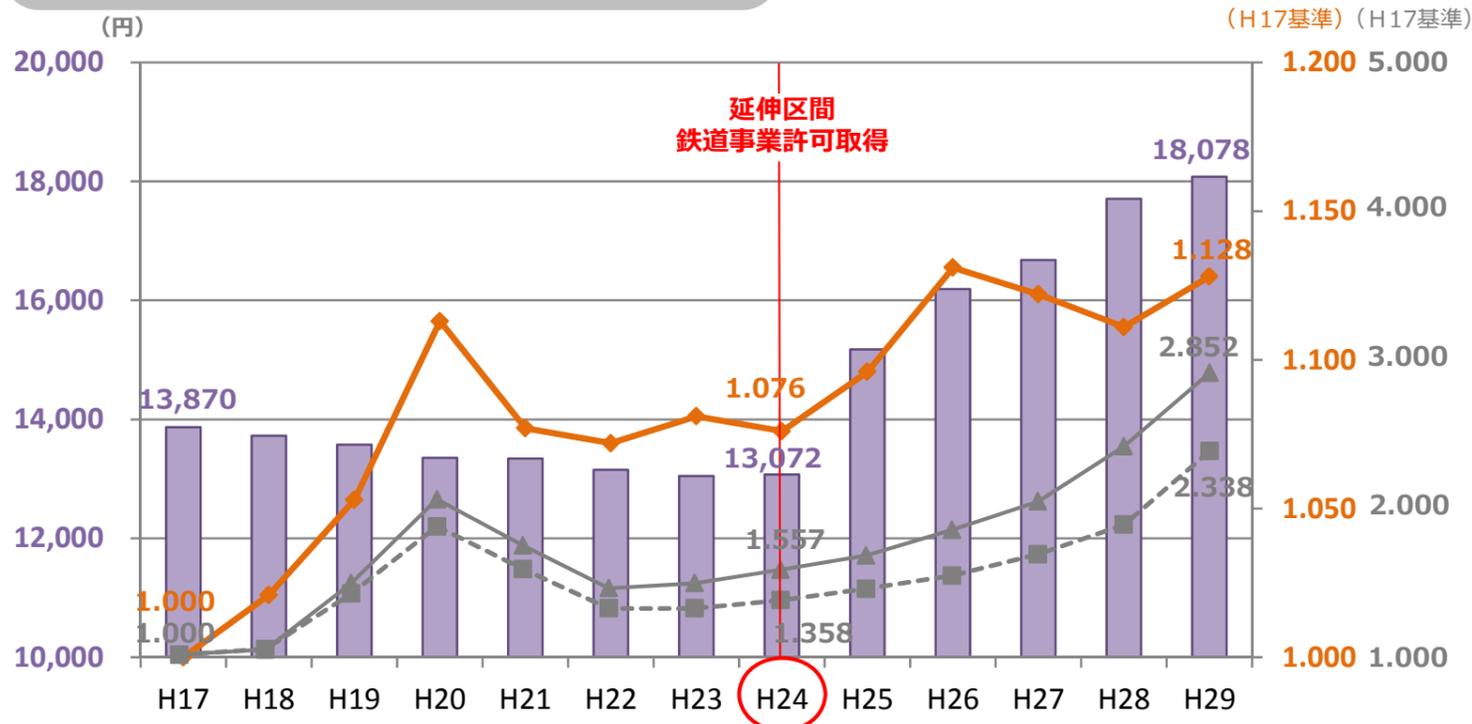


更なる安全性向上

現在の社会情勢等を踏まえた増（約 88 億円）の内訳

(単位：億円)	
物価上昇等による増	約 77
労務単価，資材価格等の上昇の影響による増	約 64
労務単価の上昇に伴う影響	約 40
資材価格の上昇に伴う影響	約 21
地価の上昇に伴う影響	約 3
消費税率の改定の影響による増(5% → 8%)	約 13
利便性の拡充による増	約 11
エスカレーターの増設等，利便性拡充による増	約 11
エスカレーターの増設等による増	約 6
動く歩道の設置による増	約 3
中間駅エコウェイステーションの取り組み等による増	約 2

【参考 労務単価，資材価格等の推移】



凡例	労務単価 (全国職種平均値) 国土交通省公表資料より	資材価格 (建設物価指数) (一財) 建設物価調査会報告資料より	中間駅周辺公示地価(H17基準)	博多駅周辺公示地価 (H17基準)
■		◆	■	▲

物価上昇等による増（約 77 億円）の内訳

事業許可時の全体事業費 約450億円

工事費 約379億円		用地費，事務費等 約71億円		
合計	約 450	約 118	約 261	約 71
うち消費税	約 19	約 6	約 12	約 1

● 事業許可時の全体事業費 (消費税5%) (単位：億円)

	合計	工事費		用地費，事務費等
		労務費	資材費	
合計	約 450	約 118	約 261	約 71
うち消費税	約 19	約 6	約 12	約 1

● 労務単価，資材価格等の上昇による増 (消費税5%) (単位：億円)

	合計	上昇率	工事費		用地費，事務費等	上昇率
			労務費	資材費		
合計	約 64	14%	約 40	約 21	約 3	4%
うち消費税	約 3	-	約 2	約 1	0	-

● 労務単価，資材価格等の上昇を踏まえた事業費 (消費税5%) (単位：億円)

	合計	工事費		用地費，事務費等
		労務費	資材費	
合計	約 514	約 158	約 282	約 74
うち消費税	約 22	約 8	約 13	約 1

● 消費税率の改定の影響を踏まえた事業費 (5% → 8%) (単位：億円)

	合計	工事費		用地費，事務費等
		労務費	資材費	
合計	約 527	約 162	約 291	約 74
うち消費税 (増減)	約 35 (約13)	約 12 (約4)	約 22 (約9)	約 1 (約0)

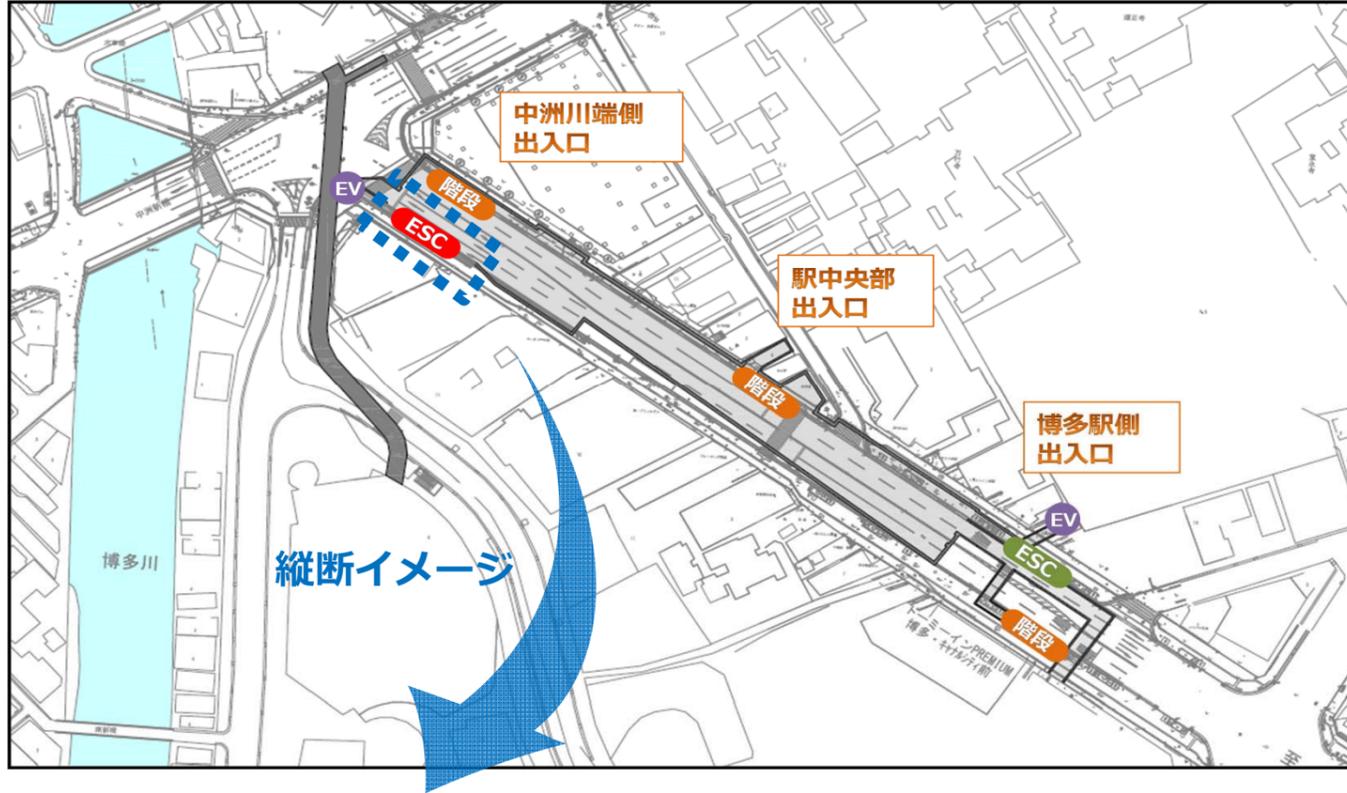
利便性の拡充による増（約 11 億円）の内訳

- エスカレーターの増設 (+7基) 等による増 : 約 6 億円
  - ・ 中間駅 + 4基  
地上への出入口部にエスカレーターを追加したもの
  - ・ 博多駅 + 3基  
博多駅のホーム混雑緩和，利便性向上のため，空港線連絡通路の見直しを行い，エスカレーターを追加したもの
- 空港線連絡通路への動く歩道の設置による増 : 約 3 億円
  - ・ 空港線と乗換える利用者の利便性向上を図るもの
- 中間駅エコウェイステーションの取り組み等による増 : 約 2 億円
  - ・ 消費エネルギーの削減を図るシステム導入等によるもの

■ 中間駅（仮称）

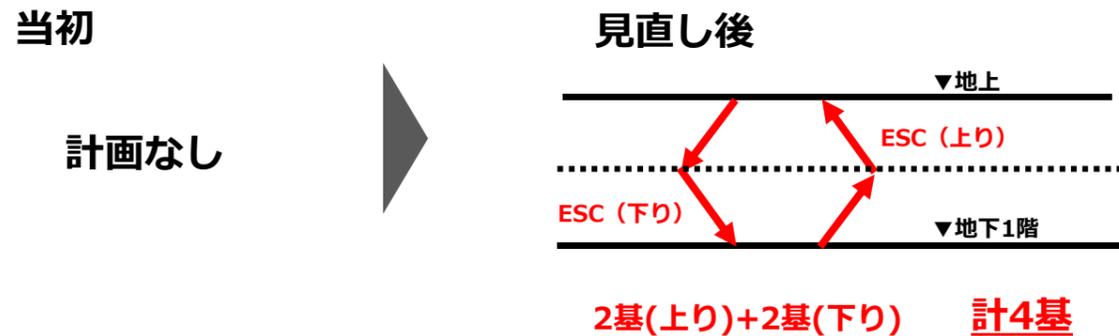
➢ エスカレーター（ESC）の増設 計4基

〔 中洲川端側出入口 4基増設 〕



中洲川端側出入口（コンコース階（地下1階）～地上間）：4基増設

南北に長い中間駅（仮称）の特徴を踏まえ、周辺へのアクセス性向上を図るため



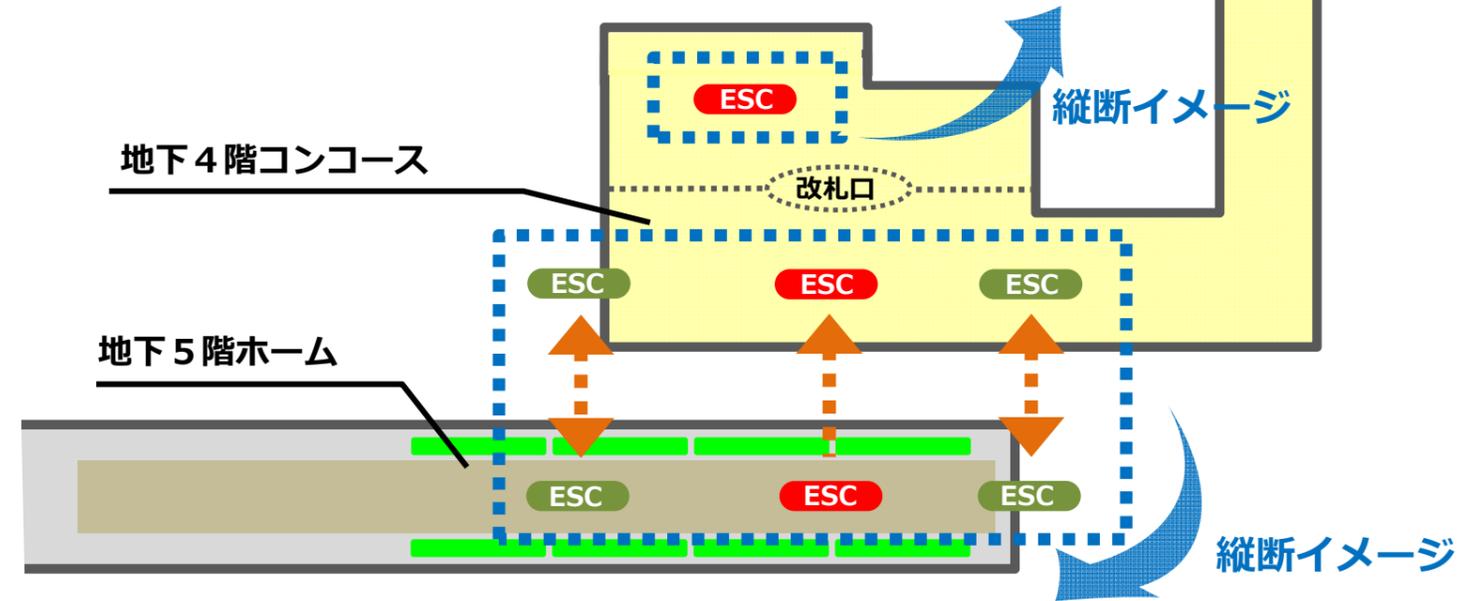
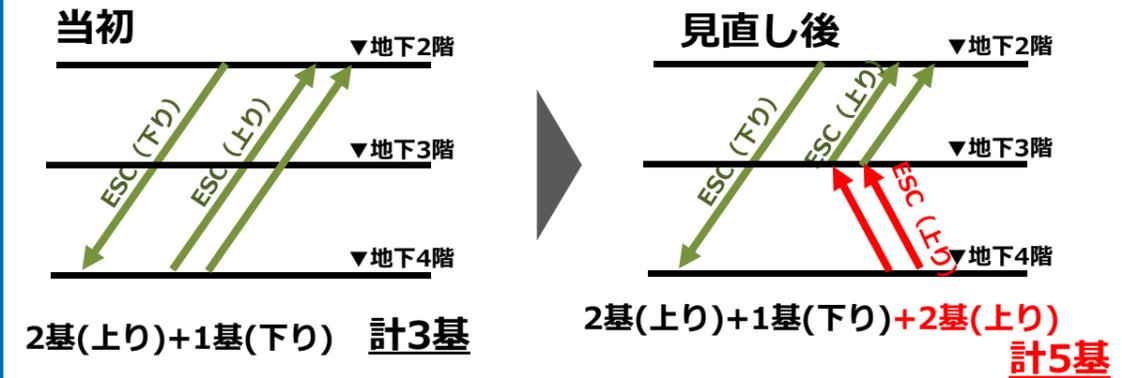
■ 博多駅（仮称）

➢ エスカレーター（ESC）の増設 計 3基

〔 ①地下2階～地下4階コンコース間 2基増設  
②地下4階コンコース～地下5階ホーム間 1基増設 〕

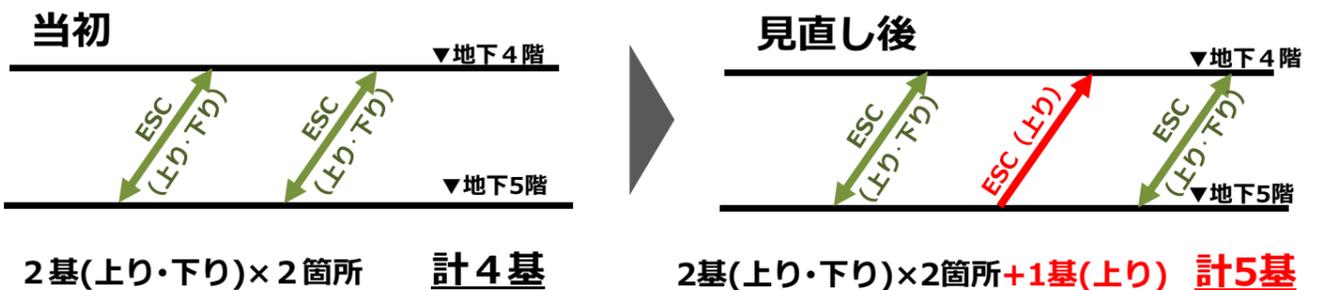
①地下2階～コンコース階（地下4階）間：2基増設

乗降者の利用動線を分離することにより、改札口周辺の混雑緩和や利便性の向上を図るため



②コンコース階（地下4階）～ホーム階間（地下5階）：1基増設

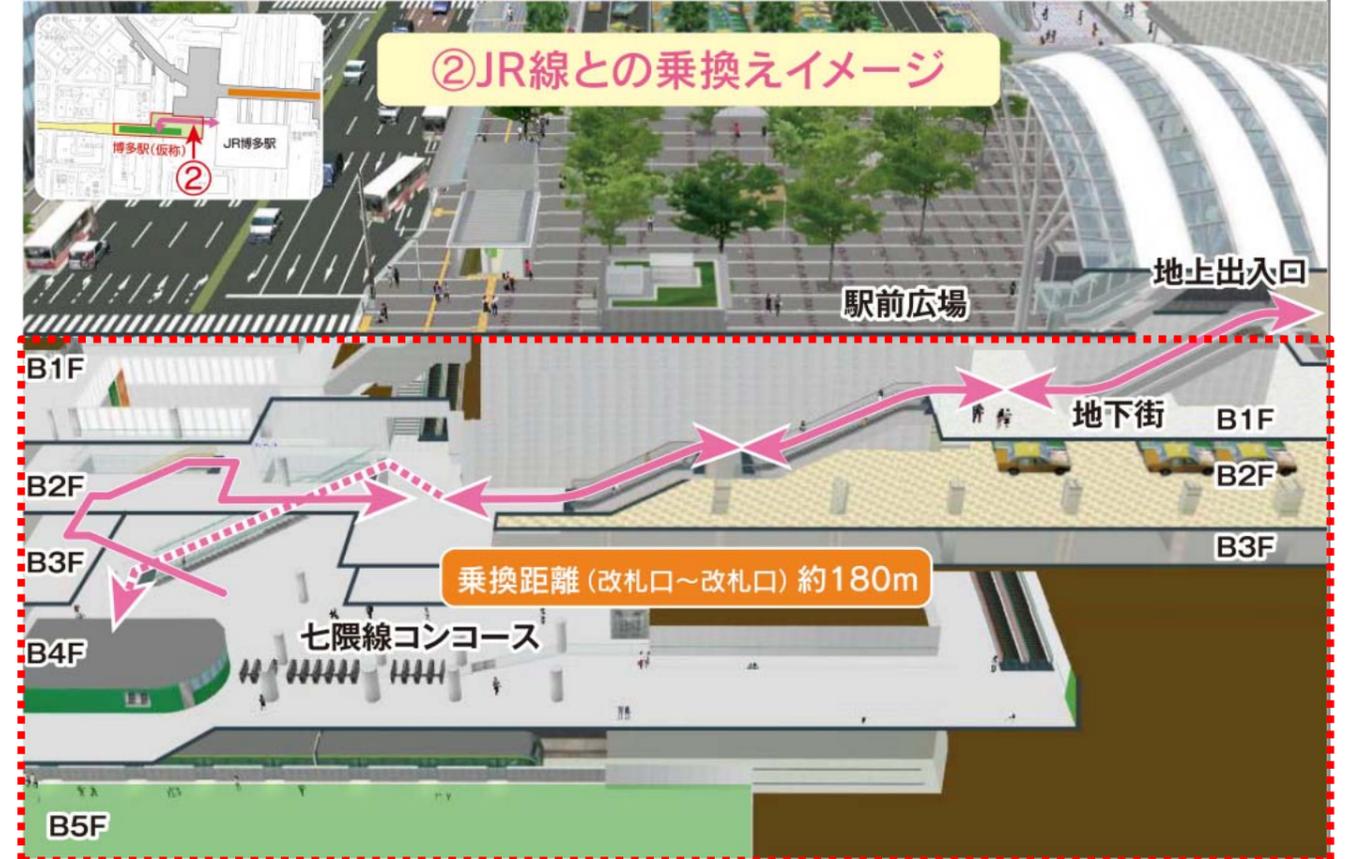
ホームの混雑緩和や利便性向上のため



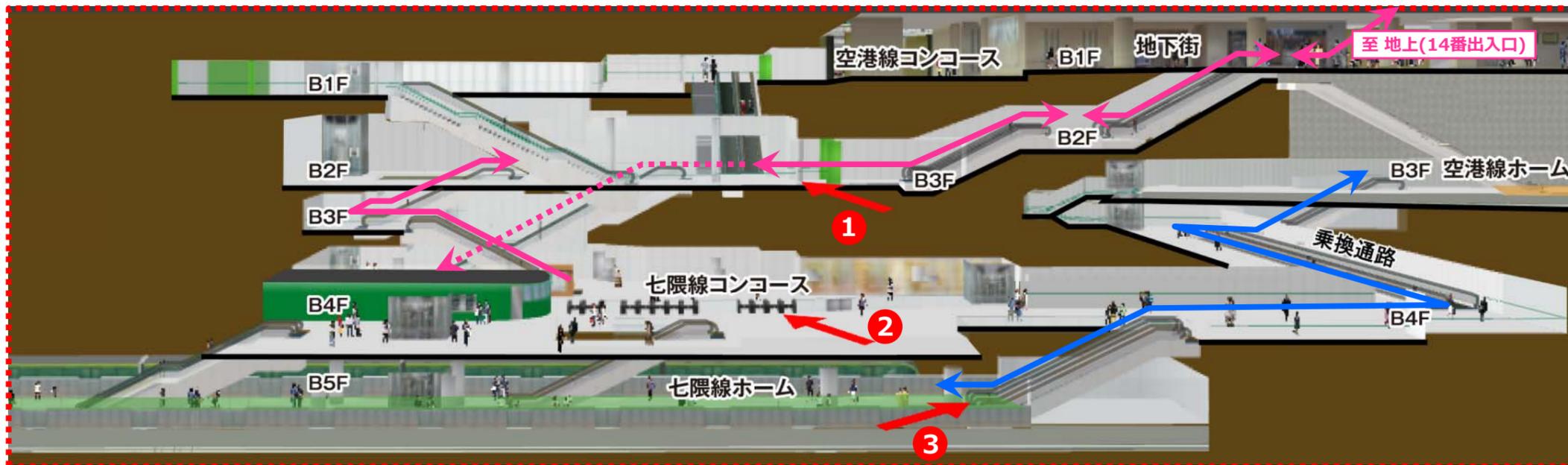
# 7. 博多駅乗換えイメージパース

※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。

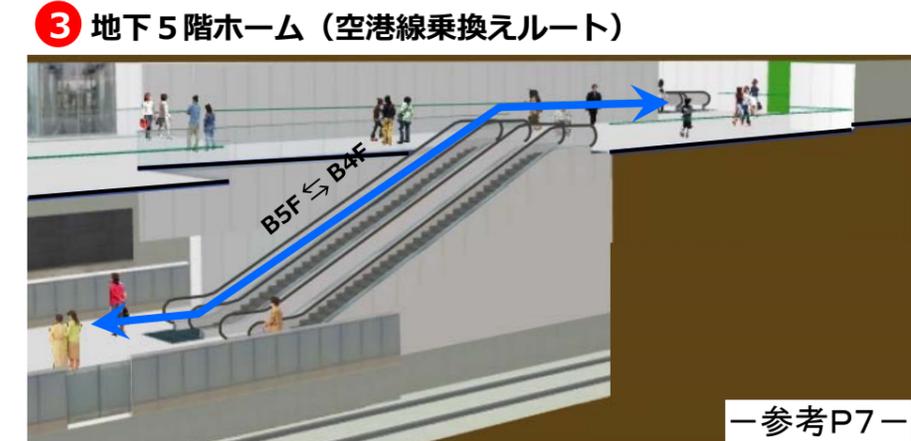
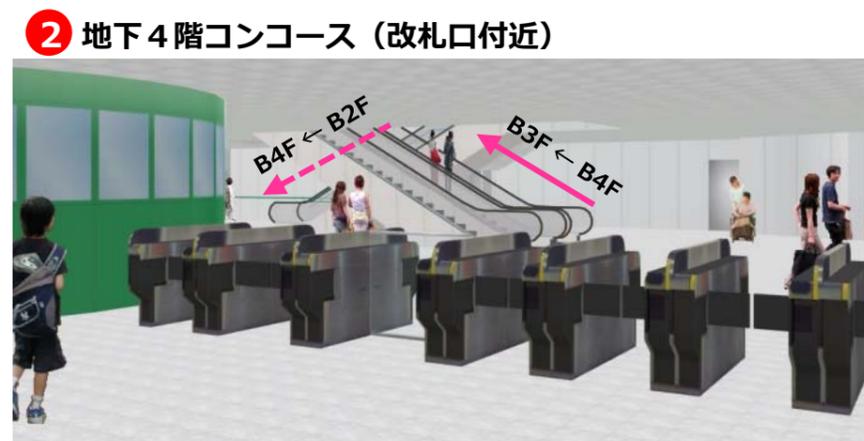
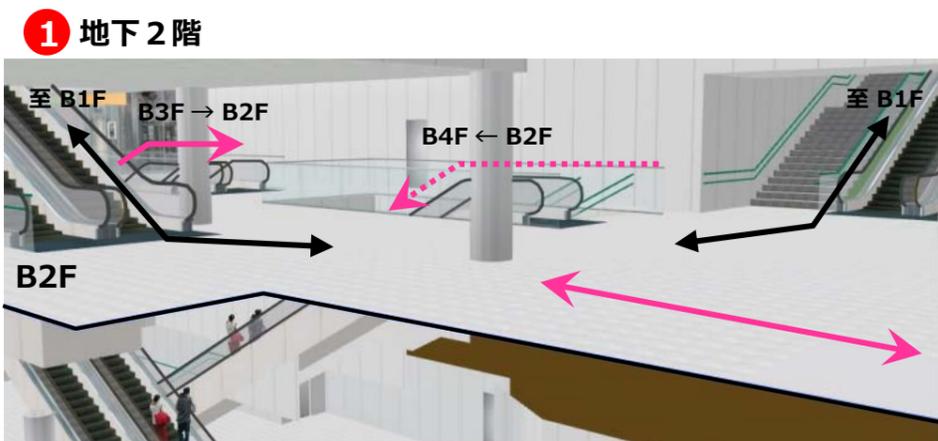
[参考]



- 凡例**
- ↔ 空港線との乗換動線
  - ↔ JRとの乗換動線



断面詳細イメージ  
(B1F~B5F)



## 8. 七隈線各駅の乗車人員の推移（1日平均）

[参考]

平成28年度の1日あたりの乗車人員は82,368人であり、対前年度比106.3%(4,863人/日増・H27年度77,523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)

年度 駅名	H17		H18		H19		H20		H21		H22		H23		H24		H25		H26		H27		H28		※参考 H29(4月~11月)		
	乗車人員	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比																						
橋本	1,602	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%	4,182	103.5%	4,343	103.8%	4,343	103.8%
次郎丸	1,454	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%	2,892	104.6%	3,026	104.6%	3,026	104.6%
賀茂	1,406	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%	2,808	104.1%	2,952	105.1%	2,952	105.1%
野芥	2,075	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%	3,647	103.9%	3,763	103.2%	3,763	103.2%
梅林	663	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%	1,508	105.8%	1,555	103.1%	1,555	103.1%
福大前	3,766	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%	6,534	102.7%	7,222	110.5%	7,222	110.5%
七隈	2,181	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%	4,914	106.8%	5,094	103.7%	5,094	103.7%
金山	1,805	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%	2,835	103.9%	2,961	104.4%	2,961	104.4%
茶山	1,258	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%	2,354	105.3%	2,442	103.7%	2,442	103.7%
別府	2,606	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%	5,431	109.7%	5,845	107.6%	5,845	107.6%
六本松	2,717	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%	4,396	109.7%	5,423	123.4%	5,423	123.4%
桜坂	909	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%	1,861	110.8%	1,890	101.6%	1,890	101.6%
薬院大通	1,485	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%	2,846	106.4%	2,975	104.5%	2,975	104.5%
薬院	4,883	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%	8,819	112.1%	9,681	109.8%	9,681	109.8%
渡辺通	1,406	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%	3,123	104.5%	3,317	106.2%	3,317	106.2%
天神南	13,481	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%	24,236	105.4%	25,436	105.0%	25,436	105.0%
七隈線計	43,697	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%	82,386	106.3%	87,925	106.7%	87,925	106.7%
対17年度比/差	—	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%	38,689	188.5%	44,228	201.2%	44,228	201.2%

※乗車人員には、空港線・箱崎線と七隈線の乗継人員を含む。