

ますます便利に、快適に。街をつなぎ、人をつなぐ

地下鉄七隈線 延伸計画

(天神南～博多駅)

Hakata

Tenjin-
minami

福岡市交通局

七隈線の延伸計画(天神南～博多駅) に取り組んでいます

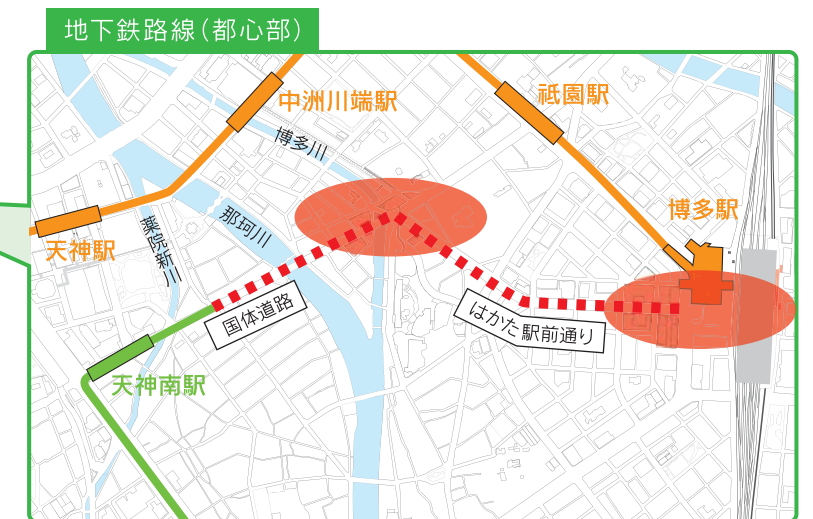
計画の概要

- 延伸区間 天神南～博多駅
 - 建設キロ 約1.4km (営業キロ 約1.6km)
 - 建設費 約450億円
 - 工法 全線地下式(開削工法、シールド工法)
 - 乗車人員 約6.8万人(うち、新規利用者数^{※1}は約2.1万人)
- ※1 マイカーなどから乗り換えて新たに地下鉄を利用される人数



凡例

- 地下鉄
- JR
- 西日本鉄道
- 九州自動車道
- 都市高速道路
- 西九州自動車道



七隈線の残る約1.4kmを延伸し、博多駅とつながることで、西南部からの移動や都心部内での移動がますます便利になります。



ちかまる

凡例

- 延伸区間 天神南～博多駅
- 営業区間 七隈線 空港線 箱崎線 新駅

都心部区間が未整備で残されています

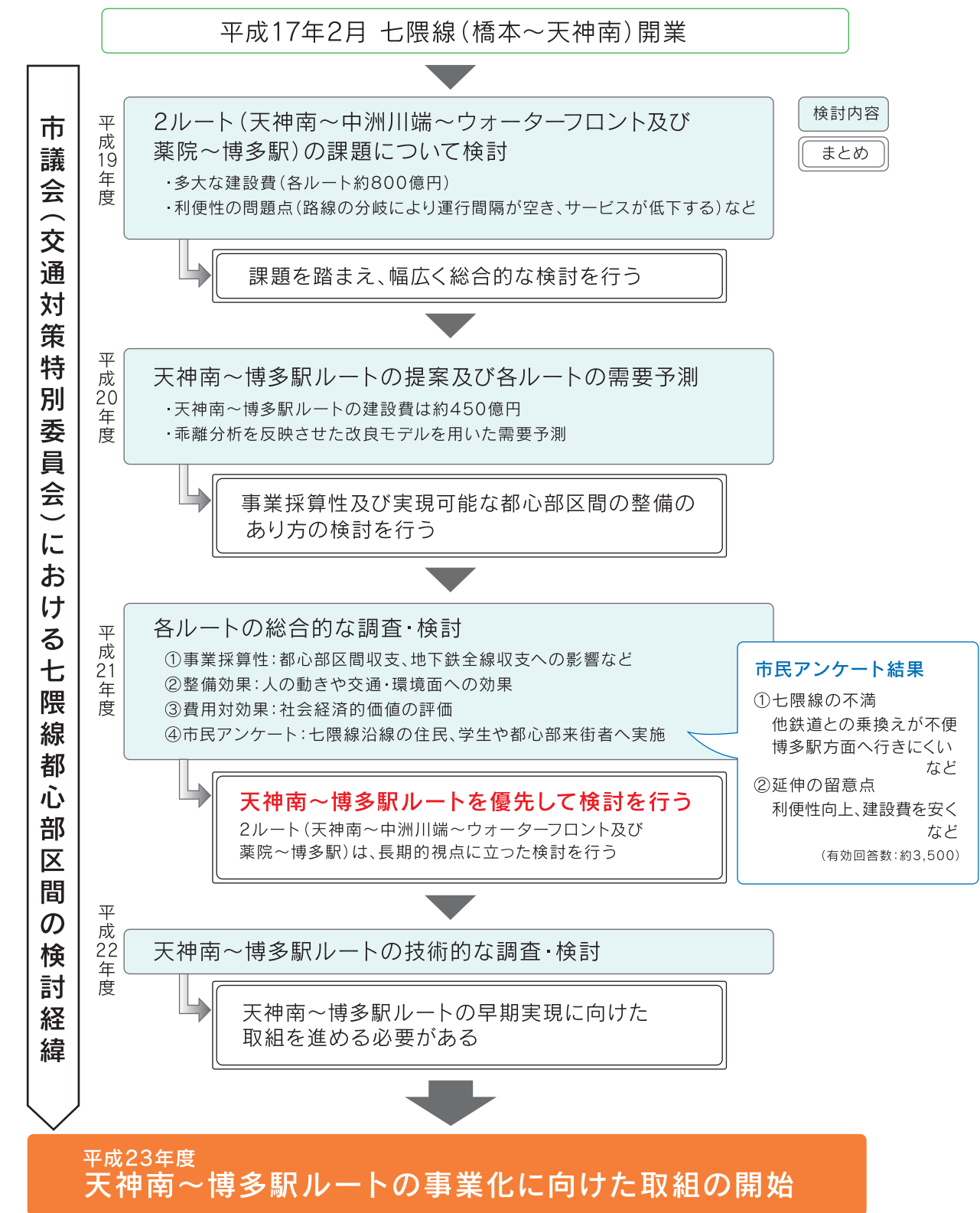
平成17年2月に七隈線橋本～天神南間が開業したが、七隈線の利用者は着実に増えており、地域の足として定着が進んでいます。

しかしながら、都心部区間が未整備で残され、鉄道ネットワークが不十分であることから、その機能を十分に果たすまでには至っていません。



天神南～博多駅ルートの実業化に向けて取り組むこととなりました

市議会を中心に七隈線の都心部区間の総合的な検討が行われました。



(参考)都心部区間の各ルートと比較

建設キロ、建設費、乗車人員予測

	天神南～博多駅 ルート	天神南～中洲川端～ ウォーターフロントルート	中洲川端までを 建設する場合	薬院～博多駅 ルート
建設キロ	約1.4km	約2.3km	約1.2km	約2.5km
建設費	約450億円	約800億円	約600億円	約800億円
乗車人員予測(1日あたり)				
乗車人員	約6.8万人	約4.7万人	約4.1万人	約5.5万人
うち新規利用者数	約2.1万人	約1.5万人	約1.1万人	約2.0万人

採算性

単年度損益の黒字化	6年程度	64年程度	50年程度	26年程度
累積損益の黒字化	12年程度	70年以上必要	70年以上必要	52年程度

地下鉄全線収支への影響

累積損益の改善効果(開業40年後)	100億円程度改善	400億円程度悪化	300億円程度悪化	100億円程度悪化
累積損益の黒字化年次の変化 ^{※2}	変化無し (H52年度)	2年遅くなる (H52年度→H54年度)	1年遅くなる (H52年度→H53年度)	1年遅くなる (H52年度→H53年度)

※2 平成21年2月に策定した「福岡市地下鉄長期収支見直し」における累積損益の黒字化年次との比較を示しています。

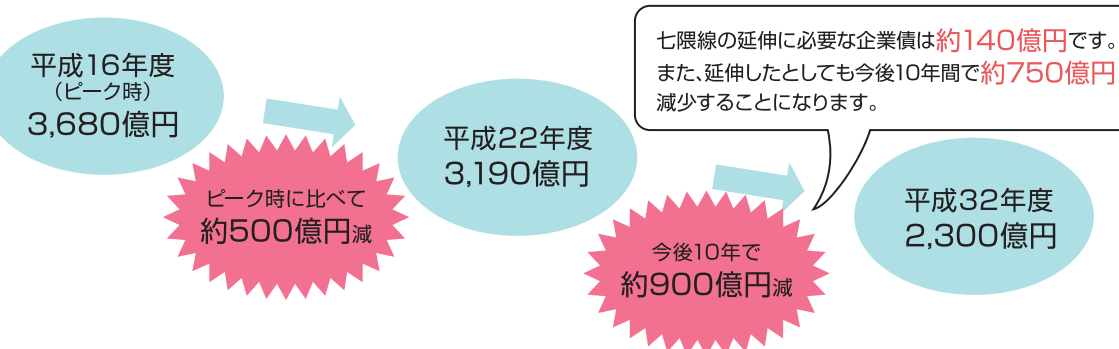
費用対効果	4.6	1.4	1.2	2.3
-------	-----	-----	-----	-----

(注)採算性と収支への影響は平成21年9月時点の試算



交通局の借入金の残高はどうなっているの？

交通局の企業債(借入金)の残高は、毎年減少しており、七隈線を延伸したとしても、残高は着実に減っていきます。

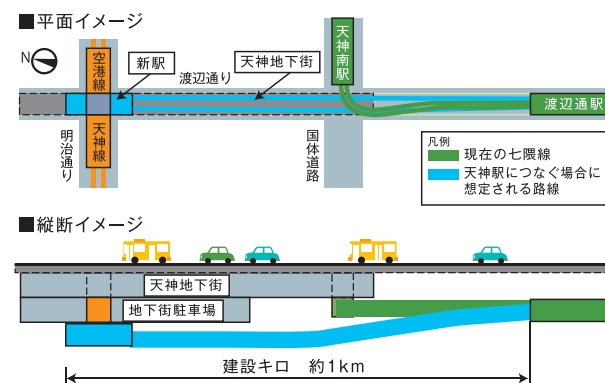


七隈線を天神につなぐことはできないの？

天神南駅は、渡辺通りから国体通りに沿って東向きに曲がりこんだ位置にあり、七隈線を天神駅につなぐためには、渡辺通駅付近で分岐させ、天神地下街の下を工事する必要があります。

また、七隈線を営業しながらの工事となり、難工事が予想され、費用も多額(約570億円)となることが見込まれます。

さらに、資金の調達面で多くの困難な課題もあり、技術的には不可能ではありませんが、事業化は現実的ではありません。



都心部内の移動がますます便利になります

西南部からの移動だけでなく、市内各方面から来られた方の都心部での移動についても、移動時間が短くなり、利便性が向上します。

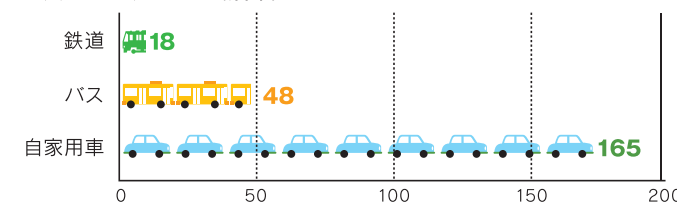


地下鉄は環境にやさしい乗り物です

七隈線の延伸により約5,000台のマイカーの削減が見込まれます。これにより、渋滞が緩和し、地球温暖化防止やヒートアイランド現象の抑制に効果が期待されます。



1人を1km運ぶのに排出するCO₂量

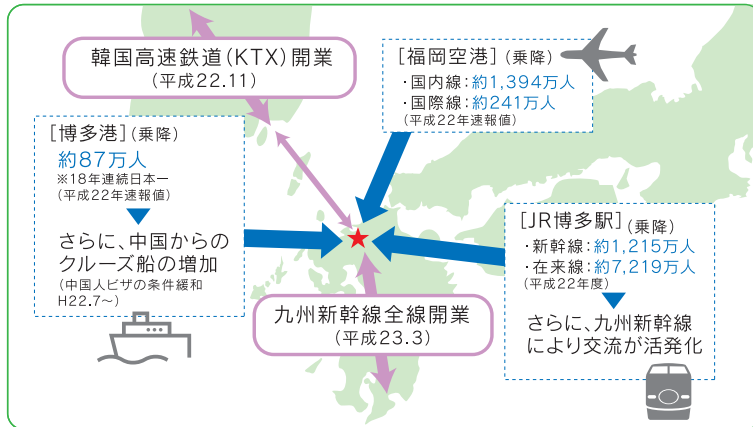


地下鉄は、1人を1km運ぶときの二酸化炭素排出量がマイカーの1/9であるなど、他の交通機関と比べて環境にやさしい乗り物です。



福岡をさらに元気にします

国内外の交流人口が拡大しています



・福岡市への外国人入国者数
平成22年度は約76万人の外国人が福岡市へ入国しており、10年前の約2.2倍に増えています。
資料: 出入国管理統計

・国際コンベンション開催件数
平成21年度は206件開催され、東京に次いで全国2位の開催実績を誇ります。
資料: 日本政府観光局(JNTO)

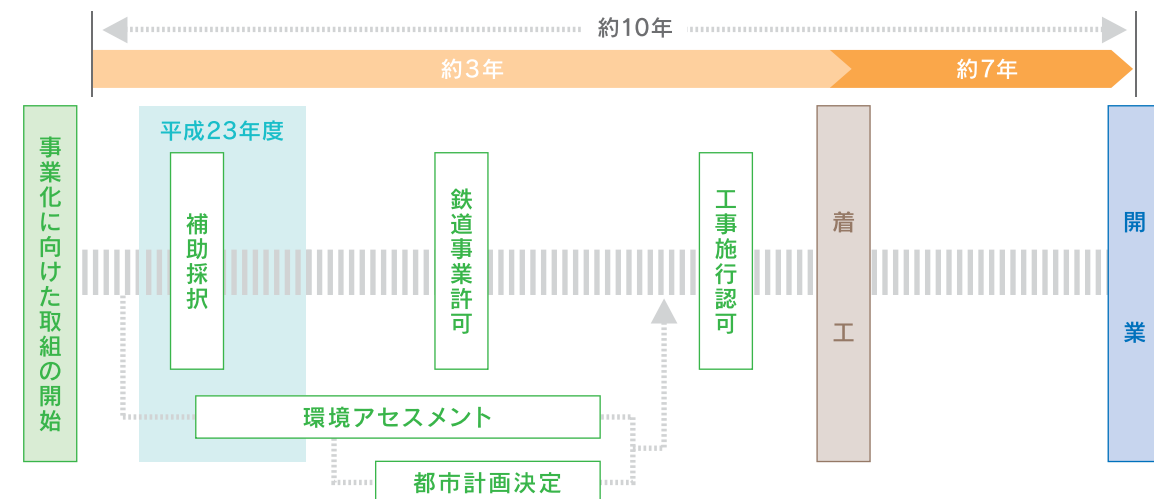
七隈線の延伸により、さらなる観光や経済の活性化が期待されます。



福岡から元気を発信!!

開業までどのくらい時間がかかるの?

鉄道事業許可等の手続きに約3年、工事に約7年かかり、開業まで約10年を見込んでいます。



開業の経緯

開業年月日	開業区間	営業キロ(累計)
昭和 56. 7.26	室見~天神	5.8km
昭和 57. 4.20	天神~中洲川端、中洲川端~呉服町	7.1km
昭和 58. 3.22	姪浜~室見、中洲川端~博多(仮)	10.0km
昭和 59. 4.27	呉服町~馬出九大病院前	11.6km
昭和 60. 3. 3	博多(仮)~博多	11.9km
昭和 61. 1.31	馬出九大病院前~箱崎九大前	13.5km
昭和 61.11.12	箱崎九大前~貝塚	14.5km
平成 5. 3. 3	博多~福岡空港	17.8km
平成 17. 2. 3	橋本~天神南	29.8km



路線名	愛称	凡例	区間	営業キロ	(営業キロ)
1号線	空港線	■	姪浜 ~ 福岡空港	13.1km	29.8km
2号線	箱崎線	■	中洲川端 ~ 貝塚	4.7km	
3号線	七隈線	■	橋本 ~ 天神南	12.0km	
延伸計画区間			天神南 ~ 博多駅	約1.4km	



※これまでの検討資料などは、地下鉄ホームページでご覧いただけます。
<http://subway.city.fukuoka.lg.jp/subway/toshinbu/index.html>



福岡市交通局 福岡市中央区大名2丁目5番31号
経営企画課 TEL(092)732-4108