

## 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		
(3) 工事に伴う対策等		
4. 情報発信	—————	6
5. 出入口等の検討	—————	7
(1) 中間駅		
(2) 博多駅		
6. 今後の取組み	—————	9

### [参考]

- ・ 博多駅イメージパース
- ・ 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日平均）

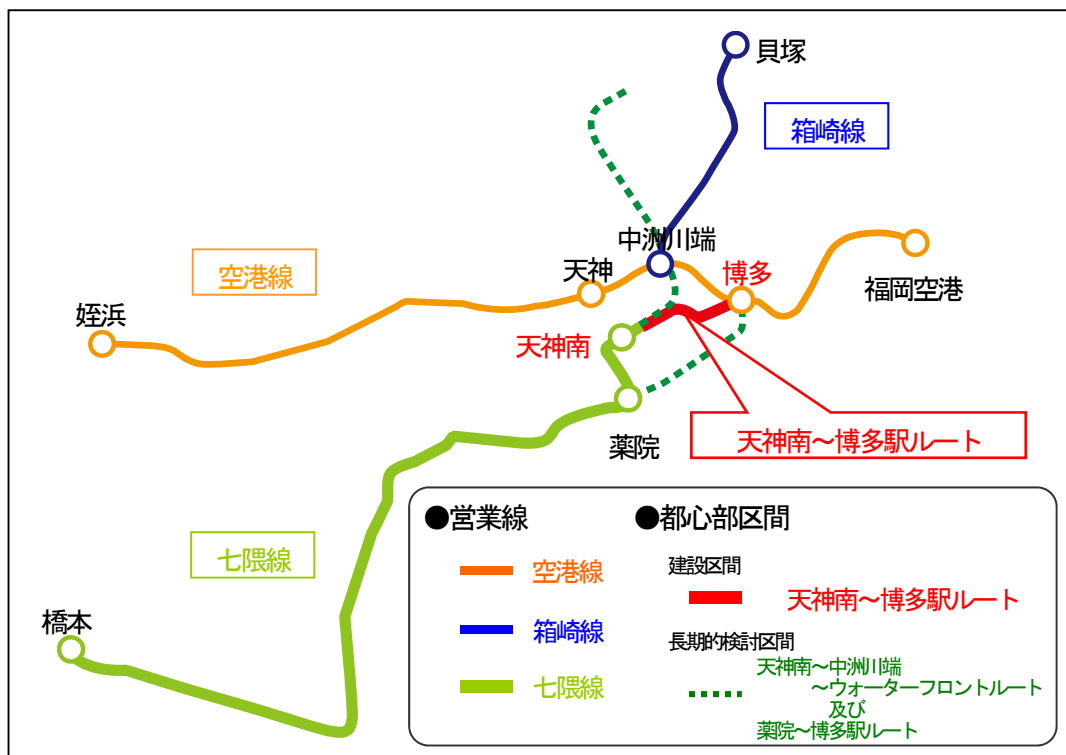
# 1. 全体計画

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。

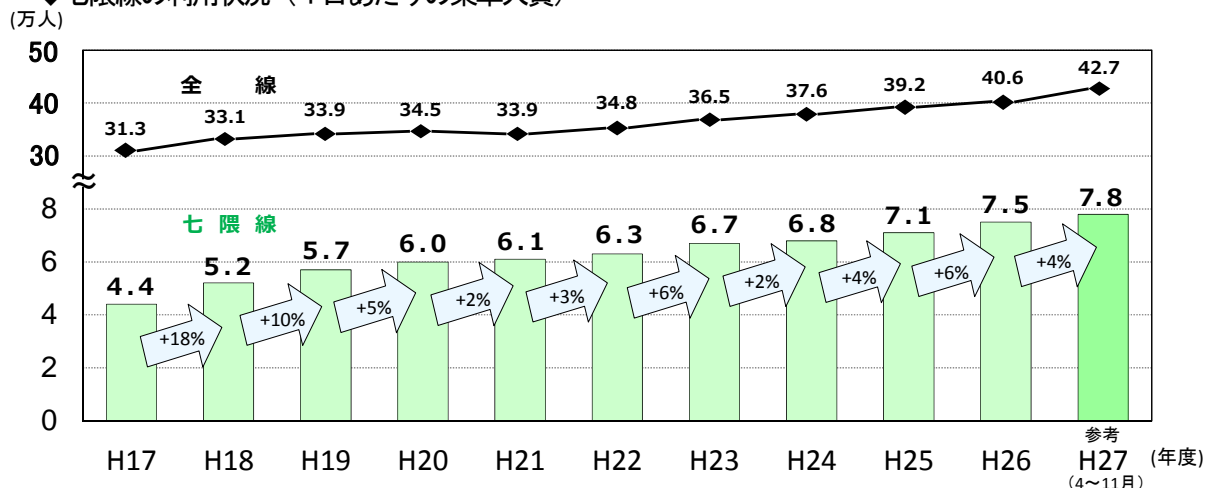
なお、天神南～中洲川端～ウォーターフロント及び薬院～博多駅の2ルートについては、将来的なまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を行うこととなった。

◆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）



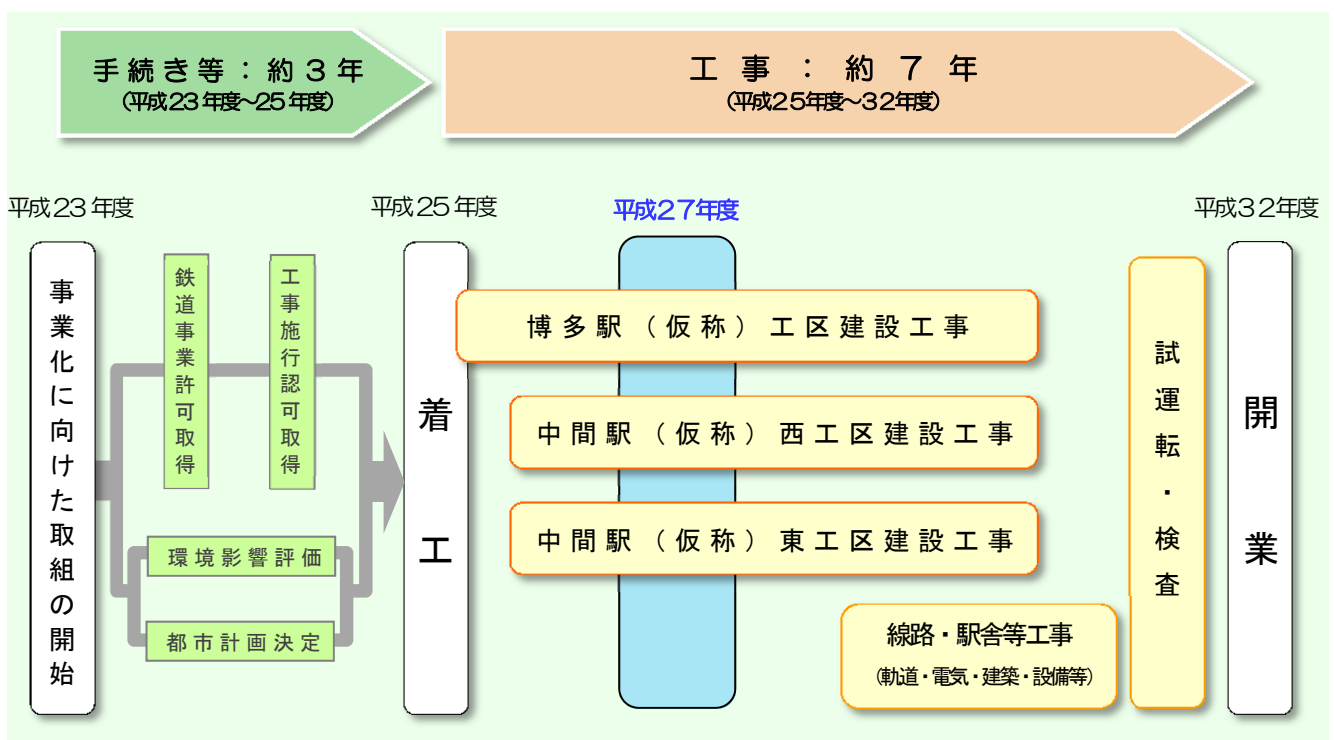
### 3. 延伸事業の進捗状況等

#### (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た。

平成27年度は、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る。今後とも、着実に建設工事を進め、平成32年度開業を目指す。

#### ◆全体スケジュール

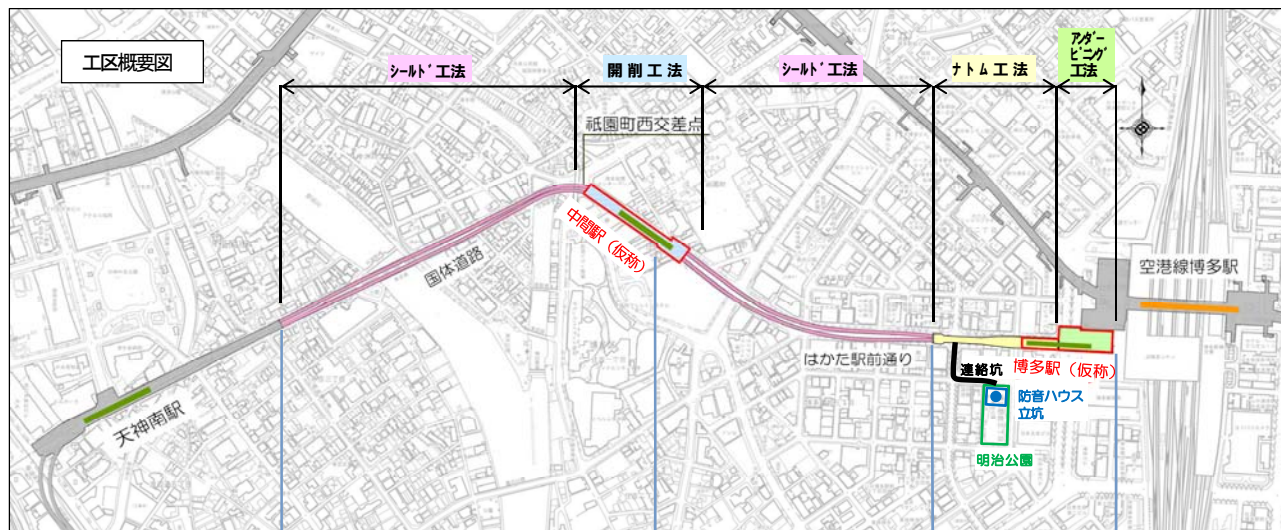


#### (参考) 事業概要

- 延伸区間 天神南～博多
- 建設キロ 約1.4 km (営業キロ約1.6 km)
- 建設費 約450億円
- 利用人数 延伸区間で約6.8万人/日 (このうち新規利用者数・純増約2.1万人/日)
- 開業予定 平成32年度

## (2) 工事の進捗状況

平成25年度に着工した中間駅（仮称）西・東工区、博多駅（仮称）工区については、各工区とも準備作業が完了し、本格的に土木本体工事を進めている。



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3月15日まで(約5年)	平成26年3月6日から 平成31年3月15日まで(約5年)	平成25年12月5日から 平成31年3月15日まで(約5年)

中間駅（仮称）西・東工区については、はかた駅前通りにおいて、地下埋設物の移設や埋蔵文化財調査が概ね完了し、現在、駅構築のための土留工及び路面覆工を行っており、今後、段階的に車線を切替えながら工事を進めていく予定である。（写真①・②）

博多駅（仮称）工区については、住吉通りや博多駅前広場（博多口）の一部を占用し、土留工及び路面覆工を完了させ、現在、掘削作業を行っている。（写真③・④）

また、明治公園内に防音ハウスを設置（写真⑤）し、立坑及び本坑へ繋がる連絡坑の掘削を完了させ、現在は、はかた駅前通りの下で本坑の掘削を行っている。（写真⑥）

## 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



### ナトム部

写真⑤



写真⑥



### (3) 工事に伴う対策等

地下鉄七隈線延伸工事においては、行政や関係団体等の関係者が一体となり、より円滑な事業の推進を図っている。

#### ○安全対策

安全対策については、定期的に安全パトロールや安全研修会などを実施し、工事現場の安全確認・指導や安全意識の向上を徹底するとともに、労働基準監督署や消防局、県警等をメンバーとする「地下鉄七隈線延伸建設工事安全協議会」を開催するなど、関係機関と連携し、工事を安全に進めていく。



安全パトロール

#### ○交通対策

交通対策については、道路交通への影響を最小限にとどめるため、県警・道路管理者等の関係機関、関係交通事業者などと十分に協議を行っていく。

#### ○暴力団等対策

暴力団等の対応については、県警や市民局、地下埋設物管理者等で組織する「福岡市地下鉄七隈線延伸建設工事 暴力団等排除対策協議会」を開催するなど、関係機関と連携し、適切に対応していく。



協議会の開催状況

#### ○関係者との連携

道路管理者や河川管理者等の行政機関や鉄道・バス等の交通事業者で組織する「地下鉄七隈線延伸工事連絡会」を開催し、工事に関する情報提供を行い関係者との意見交換を通じて、より円滑な事業推進を図っていく。

## 4. 情報発信

### ○七隈線延伸事業の広報

事業の概要や工事の様子などがわかる広報動画を制作するとともに、交通局ホームページのリニューアルに合わせて延伸事業専用ページを設け、事業効果や工事情報をお知らせしている。

また、空港線博多駅に情報発信コーナーを設置し、壁面装飾や液晶ディスプレイ等により、駅の利用者を始めとした多くの方に事業の効果や進捗状況などをお伝えしている。

今後も、これらのツールなどを活用しながら、積極的に七隈線延伸事業の魅力や進捗状況などを発信していく。



交通局HP内に新たに開設した  
延伸事業の専用ページ



空港線博多駅の博多口に設置した  
情報発信コーナー

### ○工事進捗状況・交通規制の案内

地下鉄七隈線延伸事業については、都心部の道路上での大規模な工事となり、市民生活や道路交通等への影響が生じることから、工事の進捗状況や交通規制情報などについて、積極的に市民の皆様へ情報を発信している。

【実施例】：工事だより／市政だより／ラジオCM／横断幕・工事案内板の設置／交通局ホームページ／カーナビゲーションシステムでの情報提供など



工事だより



カーナビゲーションシステム画面

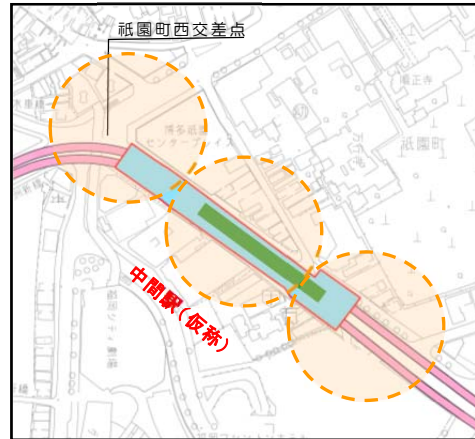


工事案内板(国体道路)

## 5. 出入口等の検討

平成26年度においては、以下の内容にて報告を行っている。

- ・中間駅（仮称）の出入口位置について  
3つのエリア（右図参照）に設置検討
- ・今後の取組み
  - (1) 駅施設の検討
  - (2) 出入口等の検討
  - (3) 博多駅乗換えの検討



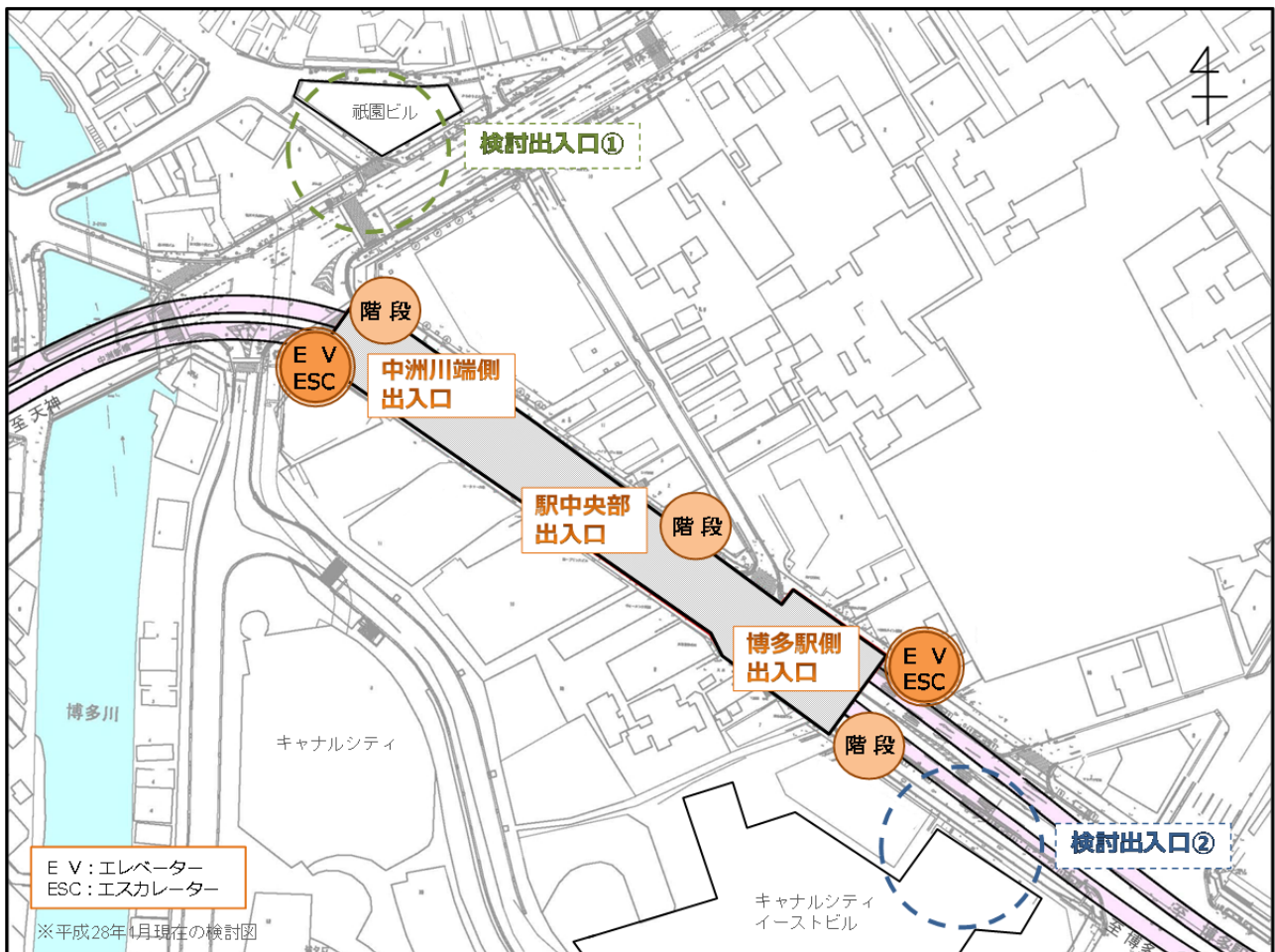
出入口位置のイメージ図(平成26年度報告)

### (1) 中間駅

#### ○出入口の検討

中間駅（仮称）の出入口については、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。

出入口の概ねの位置や昇降設備等の配置については、下記の内容で検討を進めている。



中間駅(仮称) 出入口の概ねの位置・昇降設備等の配置図



## ■運営上必要な出入口

地下鉄施設として運営上、中間駅（仮称）に必要な出入口については、お客様の利便性や周辺への回遊性を考慮し、駅始端部（中洲川端側）及び駅終端部（博多駅側）、かつ防災上の観点を踏まえ、駅中央部に設置を計画し、協議・設計を進めている。

各出入口の階段・昇降設備配置の考え方については、以下のとおりである。

### 運営上必要な出入口

#### 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。

## ■地域や民間と連携した出入口の検討

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、国体道路北側の祇園ビル敷地やキャナルシティイーストビルへの出入口設置についても、以下のとおり検討を進めている。

### 検討出入口

#### 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) 博多駅

### ○出入口の検討

博多駅については、既存の地下歩行者ネットワークが構築されていることから、一般利用の出入口は新たに設けず、新駅を博多駅の地下街や地下通路等に接続することで、さらなるネットワークの充実強化を図る。

### ○乗換えの検討

地下鉄空港線との乗換えについては、七隈線のホームから改札内の専用通路を通り、乗換えが出来るよう計画しており、さらには利便性の向上やユニバーサル都市・福岡の推進の観点から、連絡通路に「動く歩道」の設置を検討している。

また、JR線との乗換えについては、七隈線の改札口から駅前広場下の地下街を経由し、JR線に直線的に上がることが出来るよう計画している。

## 6. 今後の取組み

### ○駅施設の検討

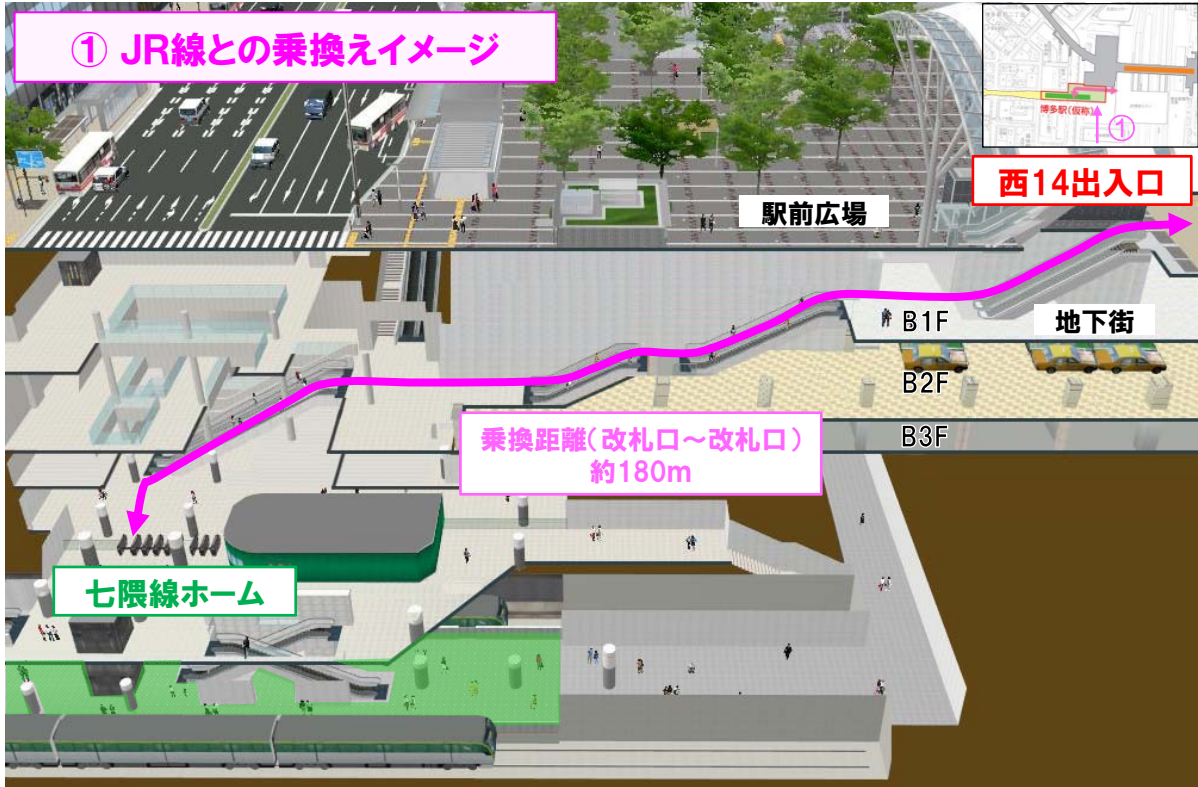
駅の建築・施設に関する設計を深度化し、お客様にとって、分かりやすく使い勝手の良いレイアウトとなるよう検討を進めるとともに、最新エネルギー技術の導入等により快適性はそのままに駅の消費エネルギーを50%削減する「エコウェイステーション」を目指す。新駅のデザインについては、福岡市地下鉄デザイン委員会での検討状況等を踏まえまとめていく。

今後も引き続き、早期開業に向けて、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、安全に配慮し、一日でも早い開業を目指していく。

[ 参 考 ]

# 1. 博多駅イメージパース

[参考]



※乗換えイメージに主眼をおいて表示しているため、一部の施設や、構造物等については表示しておりません。  
 なお、計画段階のイメージであるため、今後一部施設に変更が生じる可能性があります。

凡例		空港線との乗換動線		七隈線ホーム
		JRとの乗換動線		空港線ホーム

## 2. 博多駅歩行者ネットワーク

[参考]



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



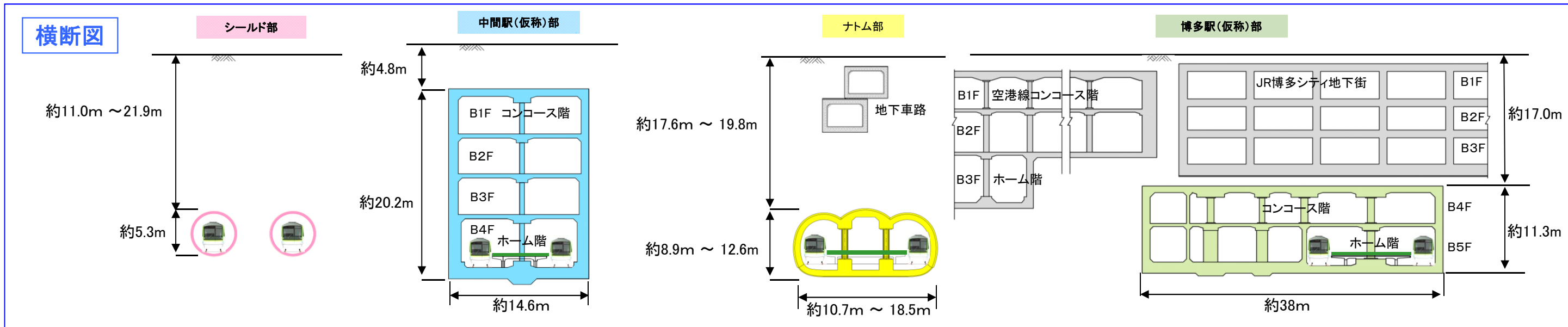
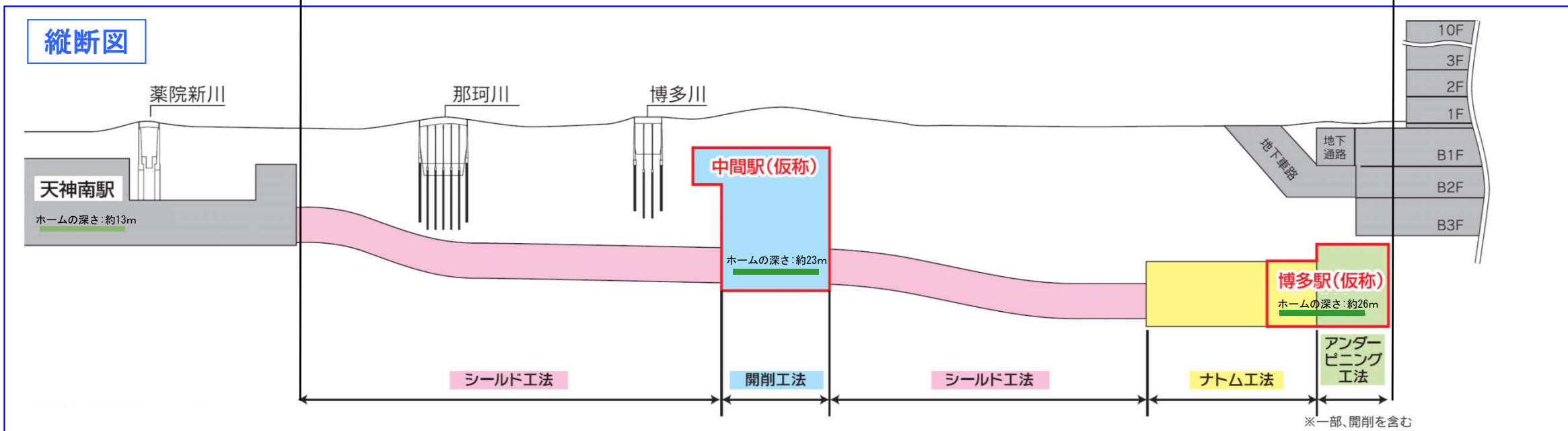
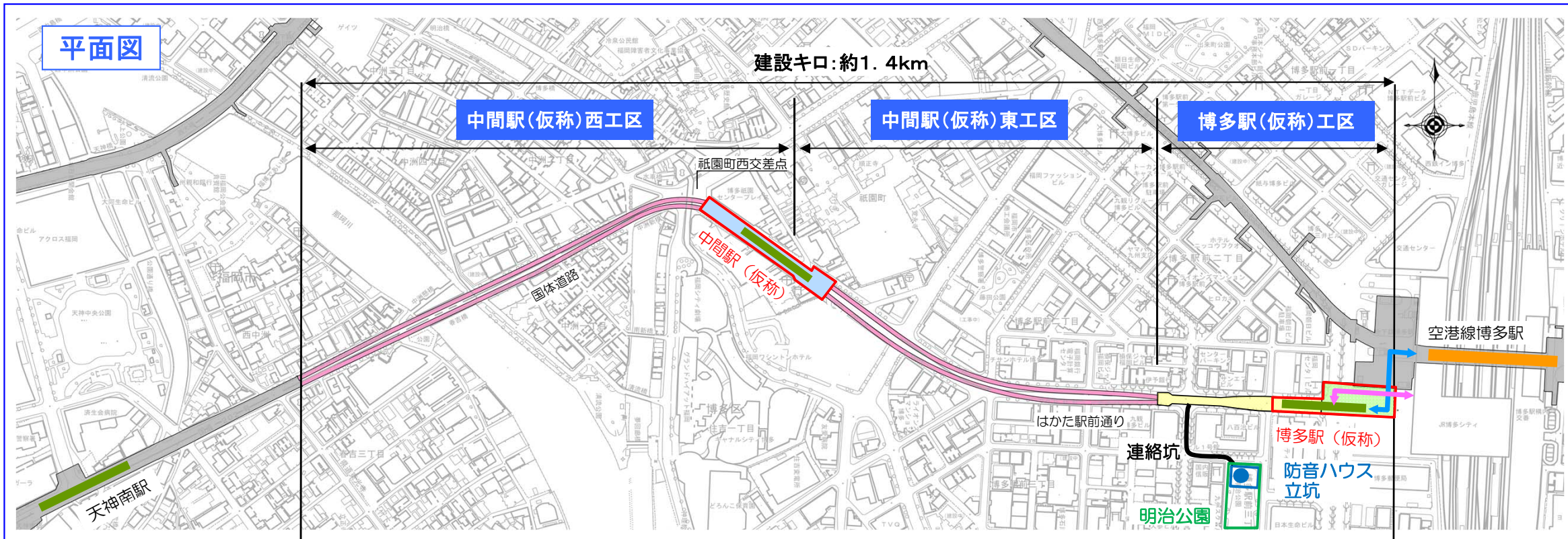
写真⑤ はかた駅前通り地下通路との接続



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)

# 工事概要図

[参考]



## 七隈線各駅の乗車人員の推移(1日平均)

平成26年度の1日あたりの乗車人員は74,888人であり、対前年度比104.8%(3,451人/日増・H25年度71,437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参ります。

(単位:人)

年度 駅名	H17		H18		H19		H20		H21		H22		H23		H24		H25		H26		※参考 H27(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	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比	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%	4,076	104.0%	
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%	2,761	102.6%	
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%	2,707	101.6%	
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%	3,491	97.9%	
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%	1,427	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%	6,681	105.8%	
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%	4,690	108.1%	
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%	2,701	105.1%	
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%	2,198	106.9%	
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%	4,952	110.8%	
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%	3,952	95.6%	
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%	1,654	103.9%	
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%	2,653	106.9%	
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%	7,932	98.1%	
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%	2,942	111.0%	
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%	23,121	105.2%	
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%	77,938	104.1%	
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%	34,241	178.4%	

※乗車人員には、空港線・箱崎線と七隈線の乗継人員を含む。