

## 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) ナトム区間の取り組み状況		
4) 情報発信		
4. 今後の取り組み	.....	8

### 【参考】

1. 工事概要図
2. 博多駅(仮称)工区の坑内の状況(水抜き開始前)
3. ナトム坑内の水抜き計画について
4. ナトム坑内の土砂撤去計画について
5. ナトム坑内の水抜き・土砂撤去時における計測について
6. ナトム区間大断面トンネル部の再掘削計画について
7. ナトム区間3連トンネル部の掘削計画について
8. 中間駅(仮称)イメージ
9. 博多駅(仮称)イメージ
10. 博多駅(仮称)乗換えイメージパース
11. 七隈線各駅の乗車人員の推移(1日平均)



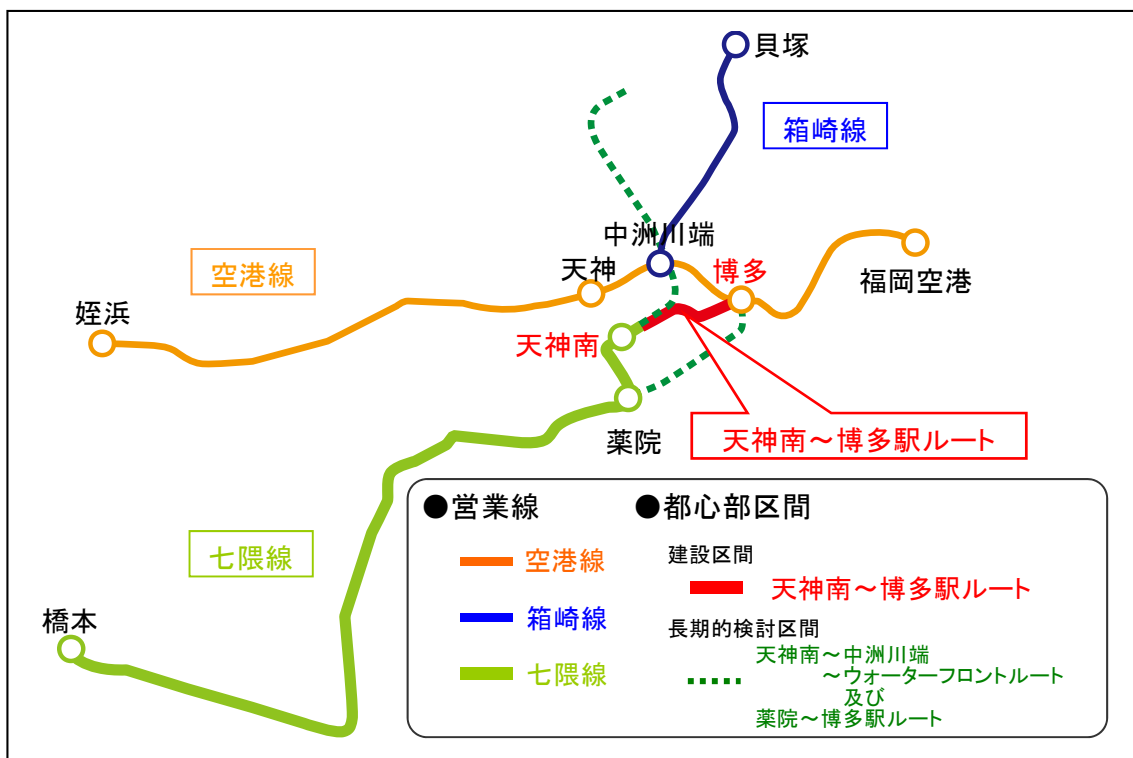
# 1. 全体計画

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。

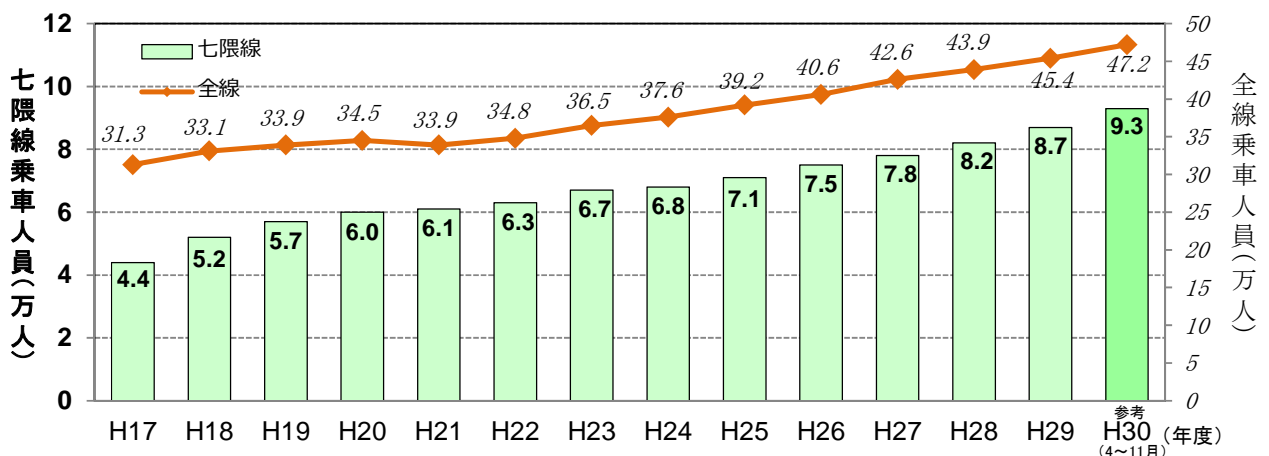
なお、天神南～中洲川端～ウォーターフロント及び薬院～博多駅の2ルートについては、将来的なまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を行うこととなった。

▼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

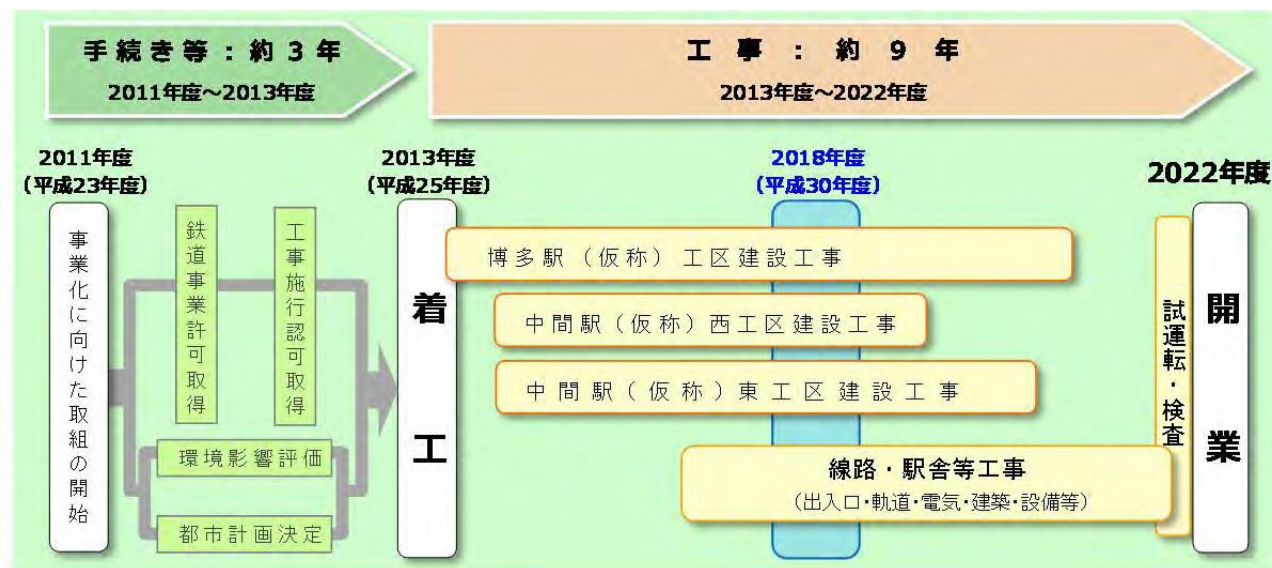
#### 1) 全体スケジュール

七隈線延伸事業については、2011年度(平成23年度)から事業化へ向けた取り組みを開始し、鉄道事業許可や工事施行認可を取得し、2013年度(平成25年度)に土木本体工事に着手した。その後、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、2016年(平成28年)11月8日に道路陥没事故が発生したため、一部工事を中断して事故の原因究明及び再発防止策の検討を行うとともに、それらの検討結果を踏まえ、開業予定時期を2022年度に見直した。

今年度は道路陥没事故が発生した博多駅工区ナトム区間において、必要な地盤改良を実施し、水抜きを開始するとともに、他の区間においても安全を最優先に工事を推進している。また、軌道工事などの施設関連工事や車両製作についても、発注・契約に向けた準備を進めている。

#### ◆全体スケジュール



#### (参考) 事業概要

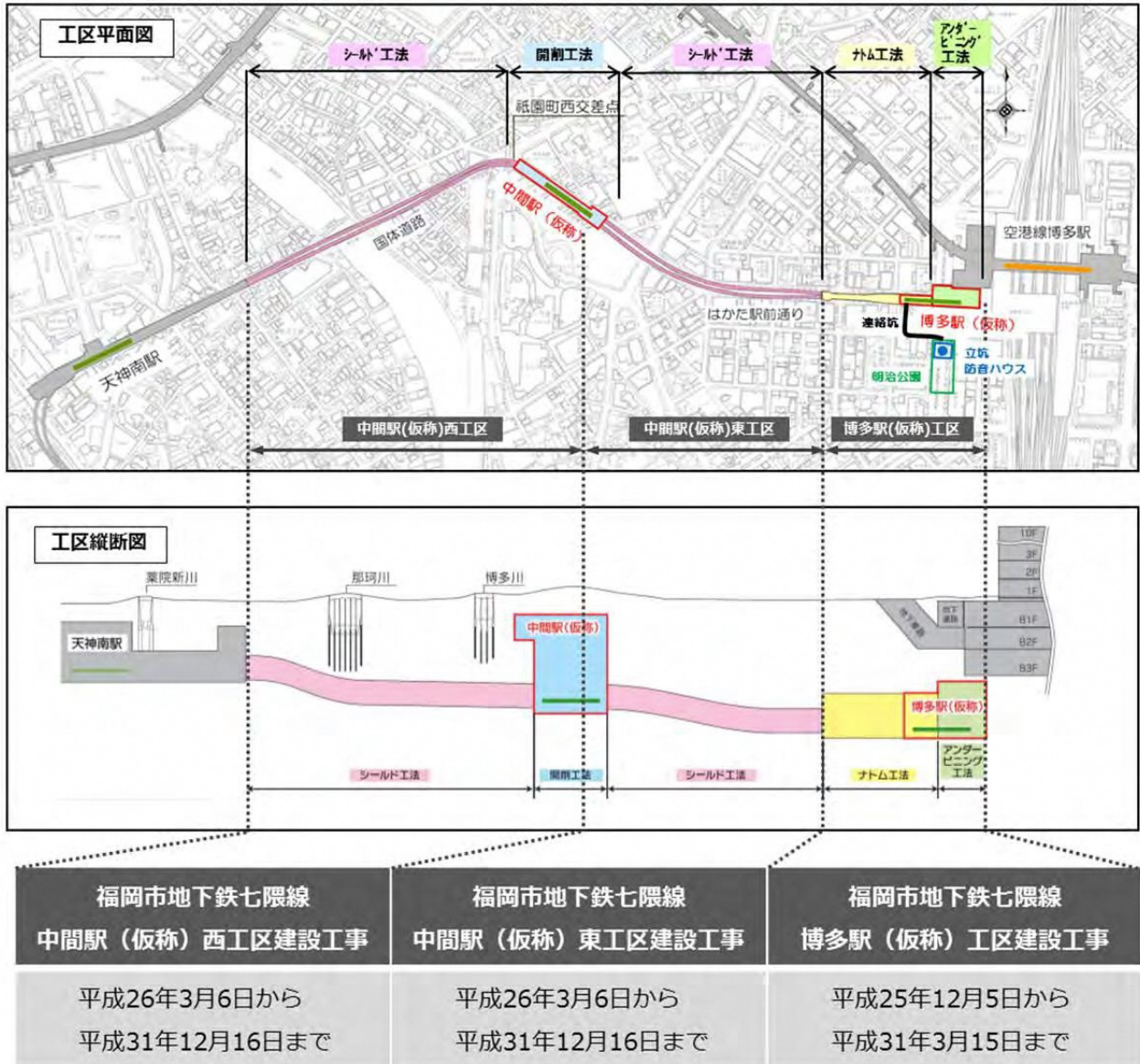
- 延伸区間 天神南～博多
- 建設キロ 約1.4 km (営業キロ約1.6 km)
- 建設費 約587億円
- 利用人数 延伸区間で約8.2万人/日 (需要定着後)  
うち、新規利用者数※：約2.3万人/日  
※マイカーなどから乗り換えて新たに地下鉄を利用する人数
- 開業予定 2022年度



## 2) 工事の進捗状況

全線において土木本体工事を進めるとともに、中間駅(仮称)西・東工区においては駅出入口工事も併せて進めている。

### ▼工事概要図



※現時点での契約工期



①中間駅(仮称)西・東工区

写真1 はかた駅前通りの占用状況  
〈祇園町西交差点方面より〉



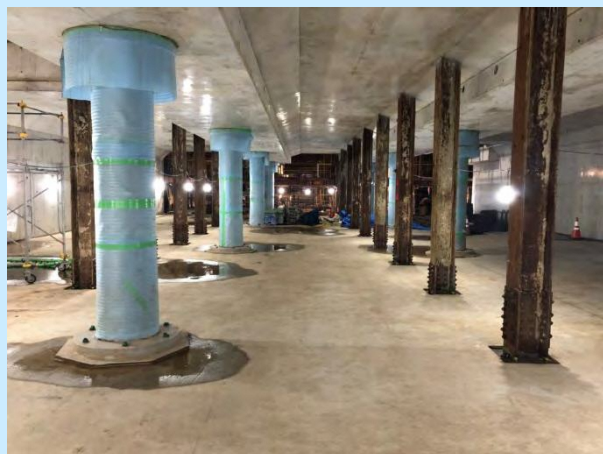
(平成30年12月撮影)

写真2 はかた駅前通りの占用状況  
〈博多駅方面より〉



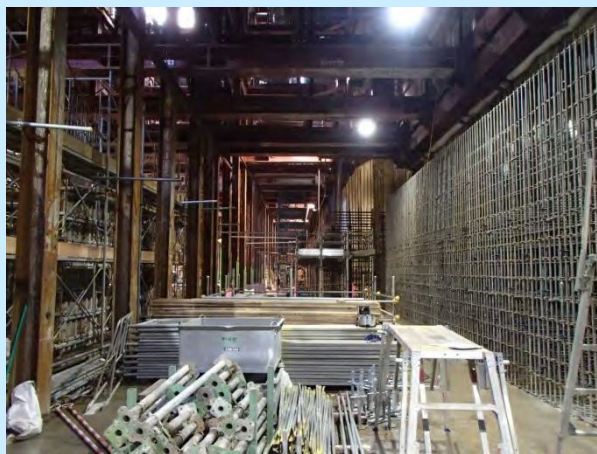
(平成30年12月撮影)

写真3 駅舎の施工状況  
〈中間駅西工区：地下1層階〉



(平成30年12月撮影)

写真4 駅舎の施工状況  
〈中間駅東工区：地下3層階〉



(平成31年1月撮影)

写真5 シールド発進坑口の構築状況  
〈中間駅西工区：地下4層階〉



(平成30年12月撮影)

写真6 シールドマシン  
〈製作工場にて〉



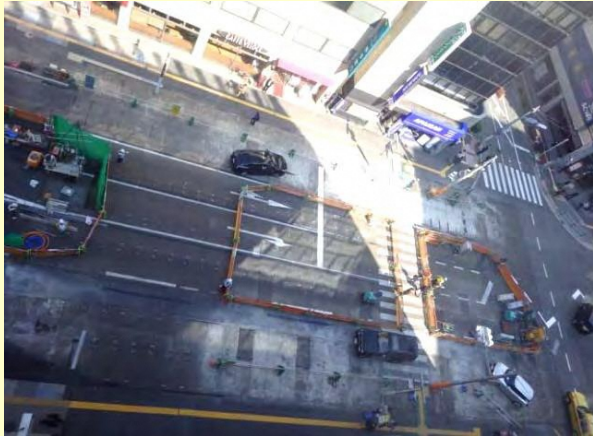
(平成30年4月撮影)

駅舎となる部分の掘削工事が全て完了し、駅舎の構築や、今後のシールド発進に向けた準備を進めている。また、駅出入口の工事にあわせて進めている。



## ②博多駅(仮称)エ区ナトム区間

写真7 はかた駅前通りの状況



(平成30年12月撮影)

写真8 トンネル坑内の水抜き状況(立坑部)



(平成31年1月撮影)

ナトム大断面部における地盤改良工事が完了し、平成31年1月18日から、トンネル坑内の水抜きを開始している。

## ③博多駅(仮称)エ区アンダーピニング区間

写真9 住吉通りの占用状況



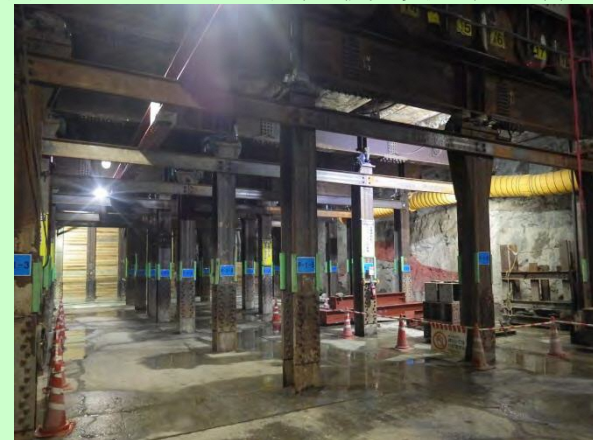
(平成31年1月撮影)

写真10 JR地下街下部の仮受状況(完了)



(平成30年12月撮影)

写真11 パイプーフ下部の仮受状況(施工中)



(平成30年12月撮影)

写真12 空港線連絡通路部の仮受状況(施工中)



(平成30年12月撮影)

アンダーピニング工法を用いて、JR地下街等の既設構造物を仮受杭にて支えながら、地下の掘削を行っている。

### 3) ナトム区間の取り組み状況

#### (1) 大断面トンネル部における地盤改良について

大断面トンネル部における再掘削工法について、2017年（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、「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、2017年（平成29年）12月23日から着手し、2018年（平成30年）12月22日に工事を完了している。

#### (2) トンネル坑内の水抜き・土砂撤去について

トンネル坑内の水抜き・土砂撤去については、2018年（平成30年）7月4日及び2018年（平成30年）11月29日の「技術専門委員会」において具体的な施工方法や施工中における計測管理に関する議論をいただき、2019年（平成31年）1月18日から、トンネル坑内の水抜き工事に着手した。

#### (3) トンネルの掘削計画について

トンネルの施工方法については、2017年度（平成29年度）に「非開削工法（人工岩盤掘削）」で行うことが決定しており、より安全に掘削を行うための掘削計画について、2018年（平成30年）11月29日の「技術専門委員会」において議論いただいた。

大断面トンネル部については、再掘削における掘削手順や、トンネル坑内から実施する補助工法について提案を行い、了承された。

3連トンネル部については、左右坑の掘削において、ベースとなる補助工法について今後詳細検討を実施していくことや、施工の際には慎重に進めていくことが確認された。

#### (4) 今後の工程について

ナトム区間の今後の工程については、現在実施しているトンネル坑内の水抜きが2019年（平成31年）3月に完了を見込んでおり、引き続き、トンネル坑内の土砂撤去工事を実施し、2019年の夏頃から大断面トンネル部の再掘削を開始する見込みである。

今後とも、適宜、「技術専門委員会」を開催し、技術的な意見や、助言を伺いながら、検討を進め、安全を第一に取り組んでいく。



《今後の工程見込み》

#### 4) 情報発信

##### (1) 七隈線延伸事業の広報

年1回発行する地下鉄だよりにおいて、七隈線延伸事業の概要や工事進捗状況等を広報するとともに、空港線博多駅の情報発信コーナーにおいて、壁面装飾、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。

また、七隈線延伸事業を広く、わかりやすくお伝えするため、交通局HP内に延伸事業のページを設けて様々な情報を提供している。

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効果や進捗状況などを発信していく。



交通局HP内の  
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

##### (2) 工事進捗状況・交通規制の案内

ナトム区間については、ナトム大断面部における地盤改良工事の着手以降、ホームページ上において適宜、施工状況を掲載し、工事に関する情報提供に努めている。

また、工事の進捗状況や交通規制状況等の情報について、定期的に発行する工事だより等を通じて、積極的に情報の発信を行っている。

## 4. 今後の取り組み

### ○安全を最優先とした工事の推進

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、トンネル坑内の水抜きを慎重に進めていく。

また、軌道工事を契約し、施工が可能な個所から順次着手していく。

### ○駅施設の検討

現在の基本レイアウトを基に、引き続き、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とともに、中間駅(仮称)において、地域団体等と対話しながら、駅周辺の魅力あるまちづくりや賑わいづくりに資する駅になるよう検討を進めていく。

なお、中間駅(仮称)の国体道路北側(祇園ビル敷地)への出入口については、敷地活用に係る地域の動向を注視しつつ、関係局が連携し、整備可能性や手法の検討を行っている。

### ○車両の検討・製作

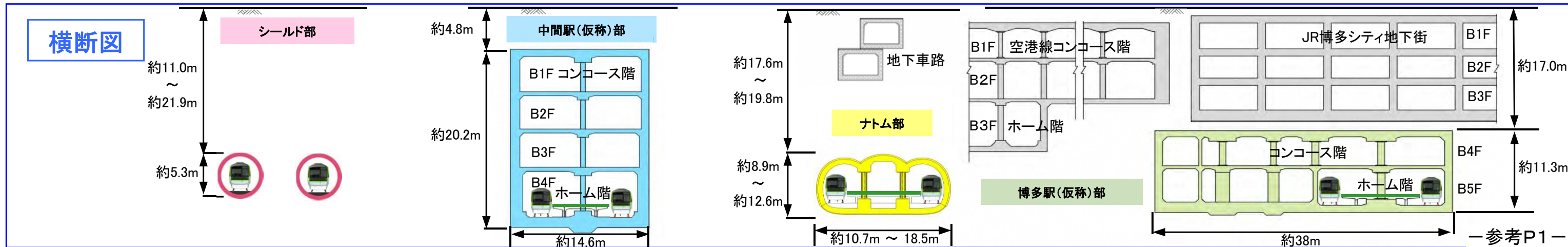
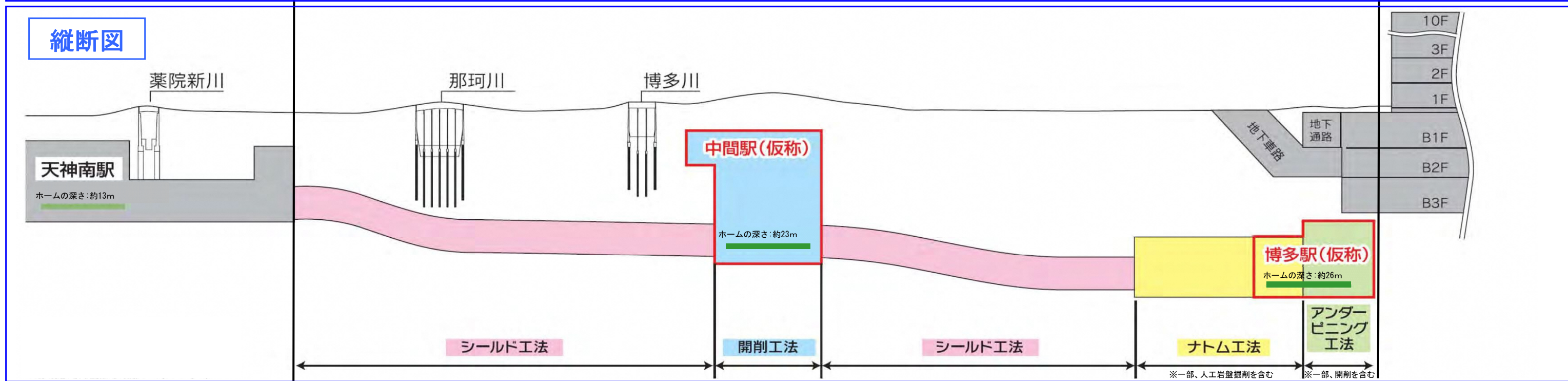
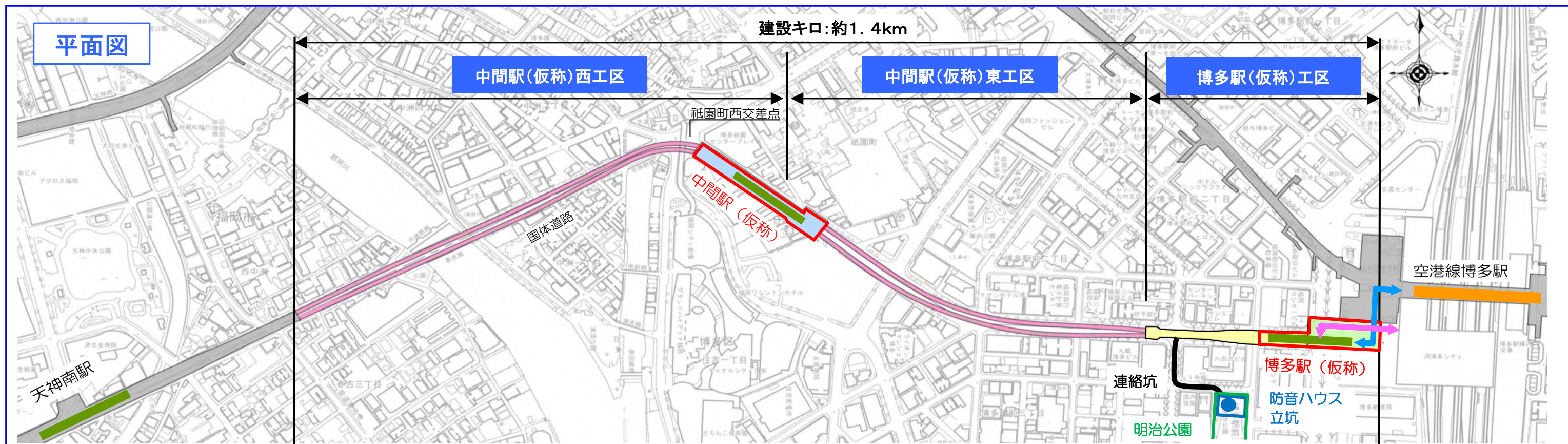
延伸に伴い必要な2編成に加え、混雑緩和などの利便性向上を目的とした増備1編成と大規模改修に備えた予備1編成を合わせた計4編成を来年度発注するため、仕様を検討するなど準備を進めていく。

新たに導入する車両については、現在の3000系車両の基本コンセプトやイメージは引き継ぎ、優れた部分を活用しつつ、お客様ニーズや社会情勢などにより新たな変更を加えた、ユニバーサル都市・福岡にふさわしい車両を目指す。

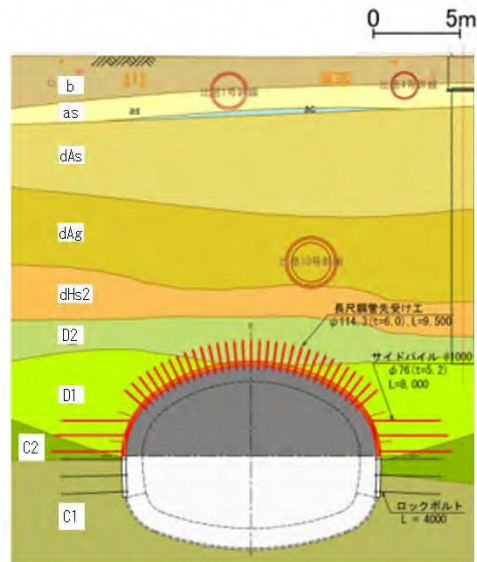


# 1. 工事概要図

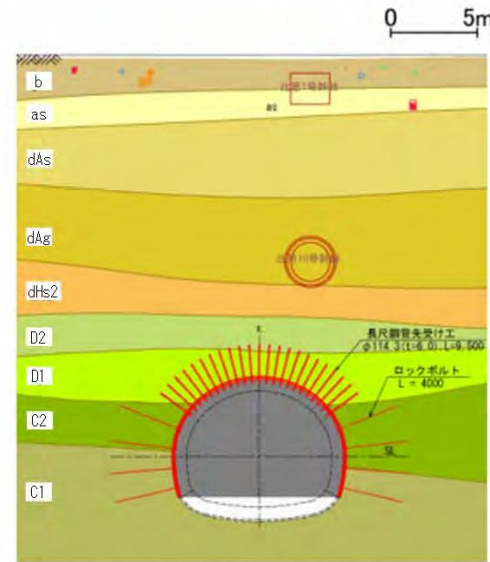
[参考]



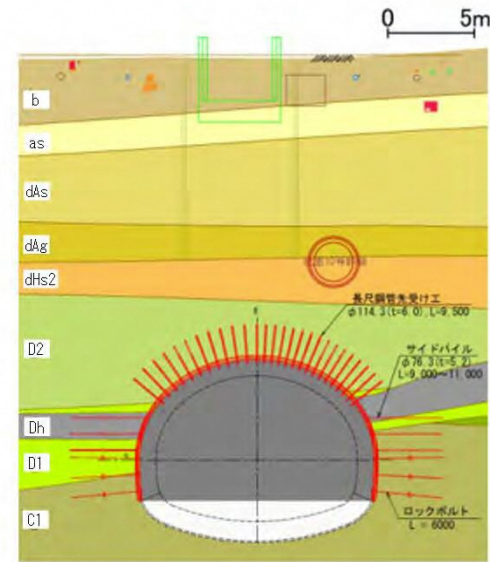




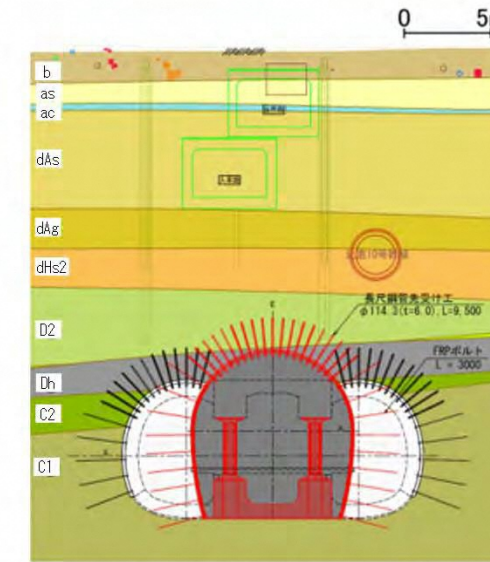
②: 大断面トンネル(上半拡幅掘削完了)



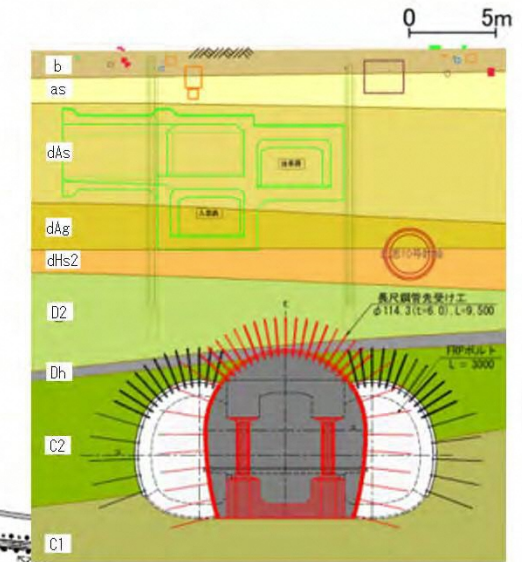
③: 標準トンネル I 型(下半掘削完了)



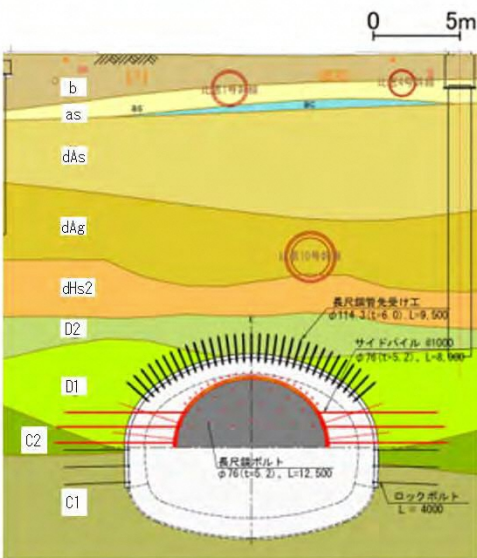
④: 標準トンネル II 型(下半掘削完了)



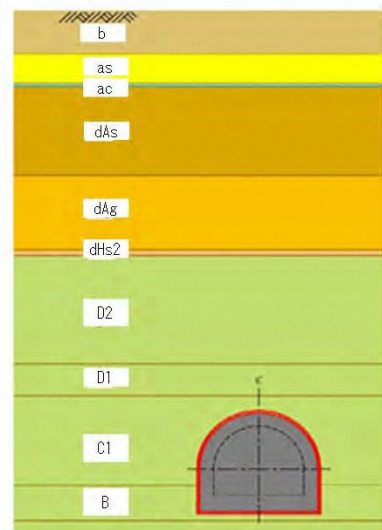
⑤: 3連トンネル I 型(中央坑掘削完了)



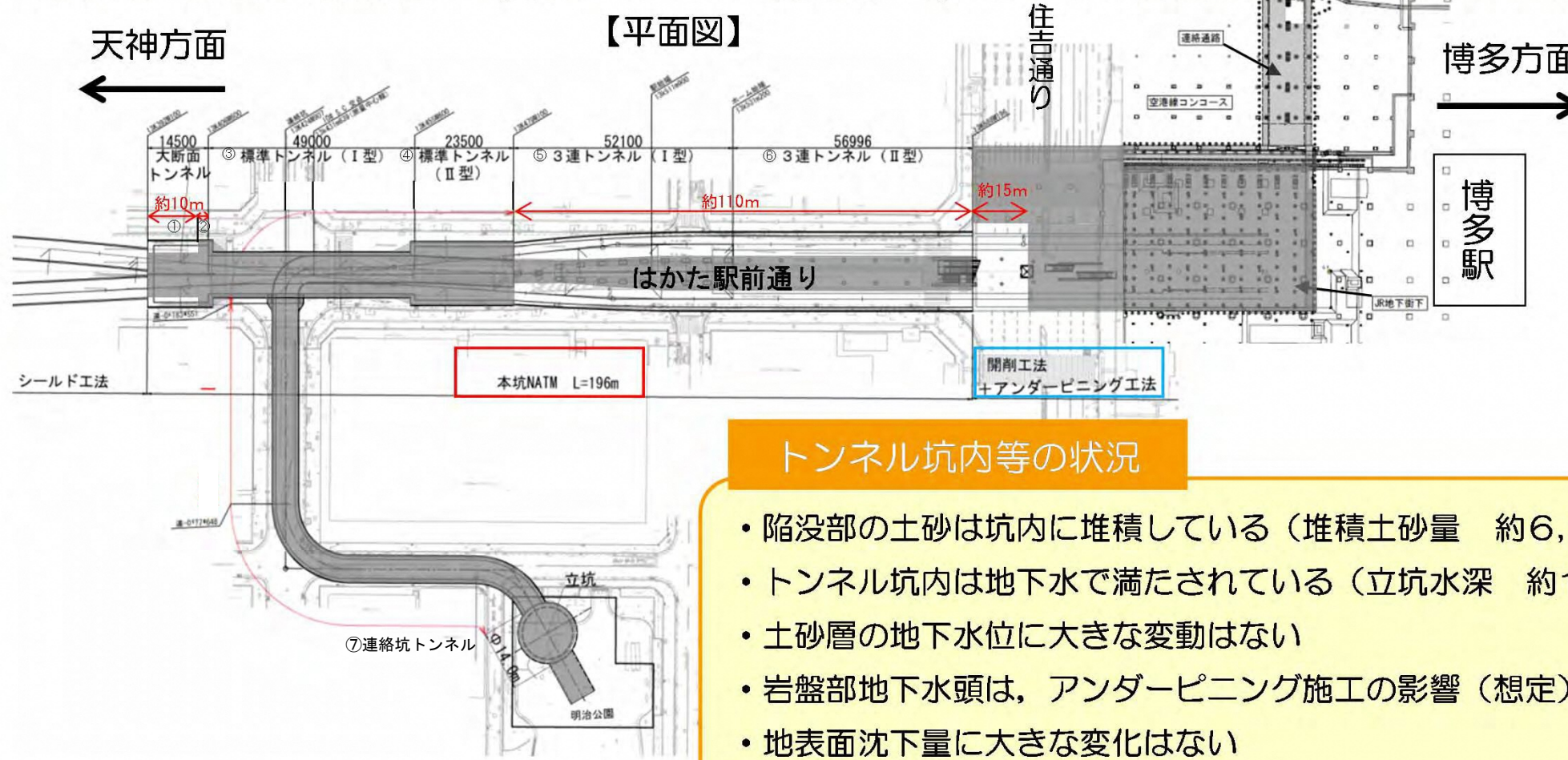
⑥: 3連トンネル II 型(中央坑掘削完了)



①: 大断面トンネル(先進導坑掘削完了)

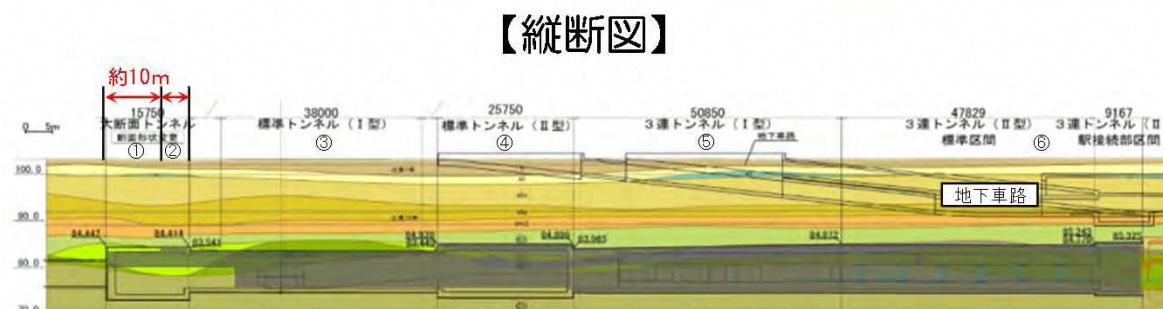


⑦: 連絡坑トンネル(全断面掘削完了)



**トンネル坑内等の状況**

- ・ 陥没部の土砂は坑内に堆積している (堆積土砂量 約6,200m<sup>3</sup>)
- ・ トンネル坑内は地下水で満たされている (立坑水深 約16m)
- ・ 土砂層の地下水位に大きな変動はない
- ・ 岩盤部地下水頭は、アンダーピニング施工の影響 (想定) で変動がある
- ・ 地表面沈下量に大きな変化はない



-凡例-

	: 未掘削箇所
	: 掘削済箇所
	: 構築済箇所



水抜き計画

・水抜きに際しては、解析の結果、安全性について問題がないことを確認しているが、計測を行いながら慎重に坑内の水抜きを実施することとする。

【水抜き工程の方針】

トンネル坑内の水は立坑から抜くことを基本とし、立坑水位及びトンネル周辺の岩盤部水頭の変化速度は、これまで経験した変化速度の範囲内とする。

①水抜き期間

トンネル掘削時の岩盤水頭低下期間（17.5m/50日）と同程度とする。

②最大水抜き速度（立坑水位最大低下速度）

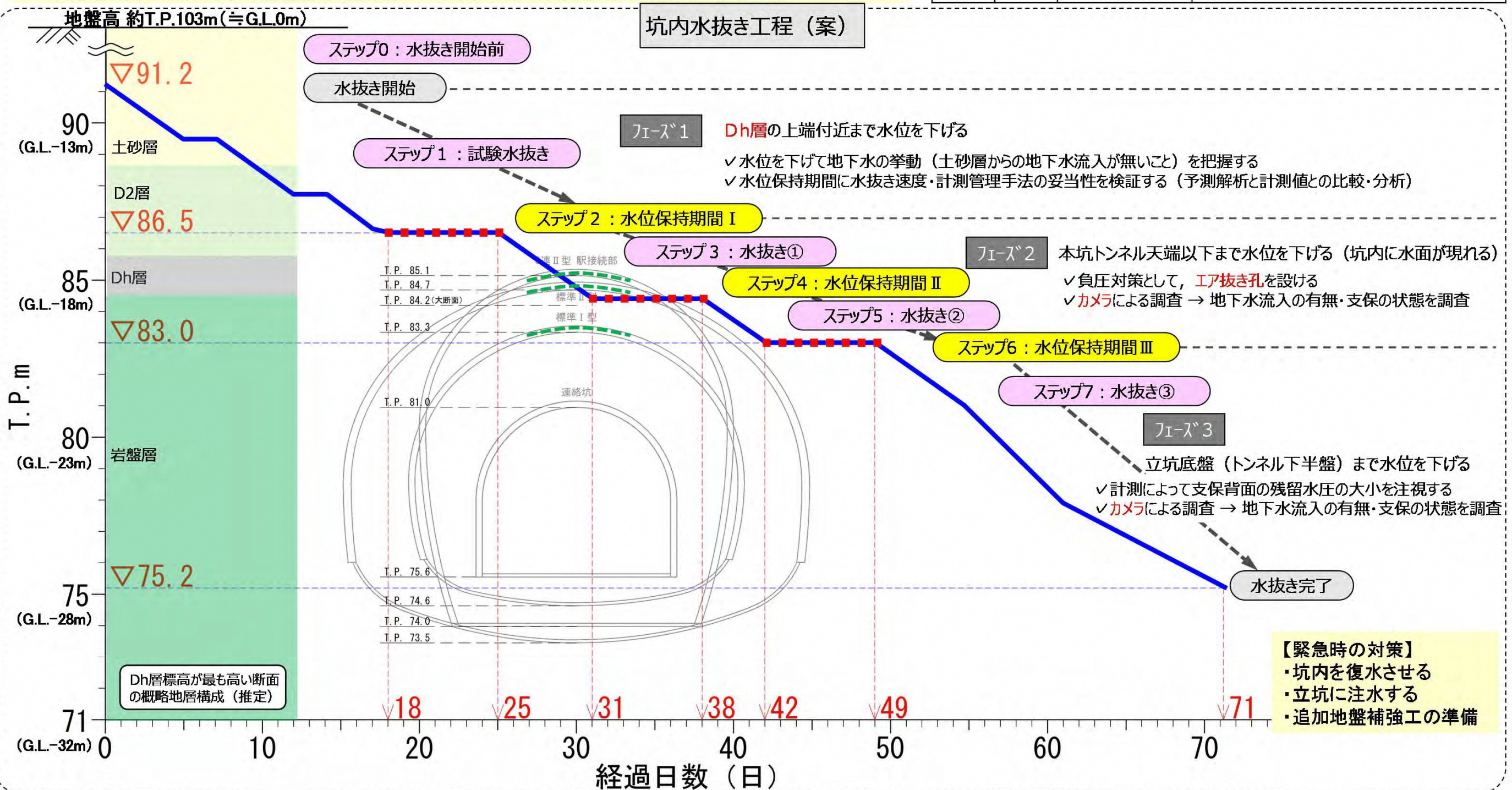
トンネル水没時の立坑水位上昇速度（1.0m/日）以下とする。

③水位保持期間

水抜き途中工程で水位保持期間を設け、トンネルおよび地盤の安定性を確認する。

フェーズ	ステップ	名称	主な目的
1	1	試験水抜き	トンネル周辺岩盤部水頭の挙動確認
	2	水位保持期間Ⅰ	水抜き速度や計測管理手法の妥当性検証
2	3	水抜き①	3連Ⅱ型、標準Ⅱ型で自由水面が発生する区間であるため慎重に水抜き
	4	水位保持期間Ⅱ	エア供給
	5	水抜き②	大断面・標準Ⅰ型で自由水面が発生する区間であるため慎重に水抜き
	6	水位保持期間Ⅲ	3連トンネル坑内状況確認とエア供給
3	7	水抜き③	排水処理能力に応じて最大速度で水抜き

坑内水抜き工程（案）



【緊急時の対策】  
 ・坑内を復水させる  
 ・立坑に注水する  
 ・追加地盤補強工の準備



土砂撤去計画

【方針】

①トンネル内部を早期に確認する

②道路陥没部が不安定となることを防止する

※土砂撤去とともに支保の健全性を調査し、計測結果や観察結果を踏まえ、必要に応じて支保の補強を行う。(増し吹付けなど)

【土砂撤去概要】

①大断面トンネルとそれ以外の区間の間に隔壁(坑内地盤改良)と堆積土砂流動化防止策を施したうえで、大断面部以外の区間については、既設の支保状況等を確認し、必要に応じて補強等を施しながら慎重に土砂撤去を行う。

②大断面トンネル区間については坑内からの水平ボーリングにて隔壁(坑内地盤改良)の状況の調査を行い、必要に応じて対策を講じた後、土砂撤去を行う。

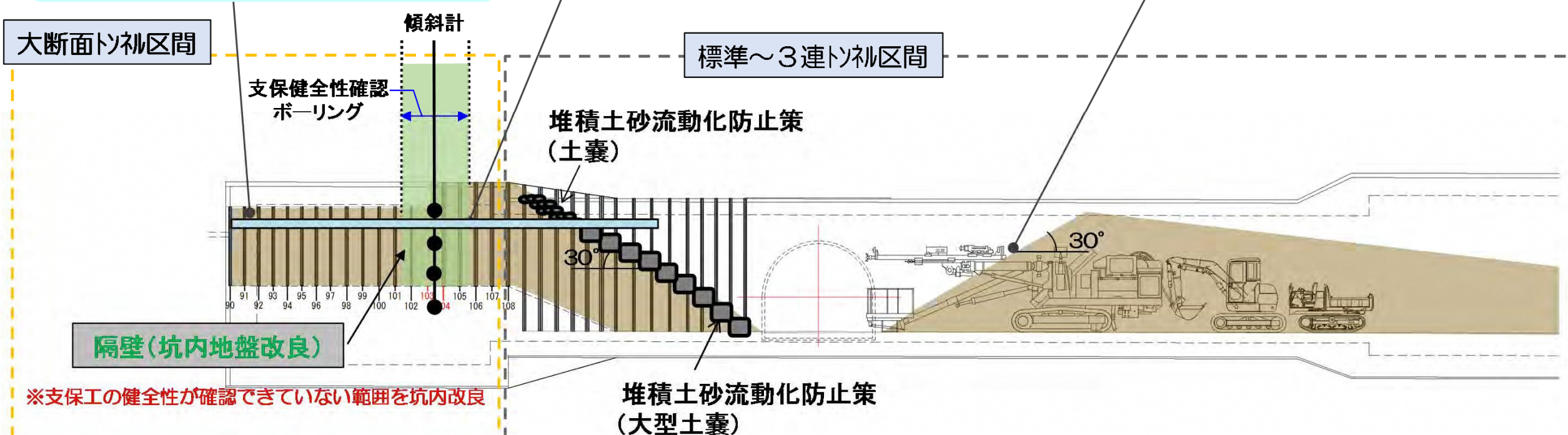
※土砂撤去に伴うトンネルの安定性への影響は小さいと思われるが、各地層の沈下や地下水位等の計測を行い、地盤の挙動を監視する。

縦断図(作業イメージ)

坑内からの水平ボーリングによって先進導坑内の空洞の有無を確認し、必要に応じて充填等を施す。

坑内からの水平ボーリングによって陥没部の坑内地盤改良の改良状態を確認し、必要に応じて補強等を施す。

堆積土砂の性状に即した安全な切土勾配を確保しながら堆積土砂を撤去する。





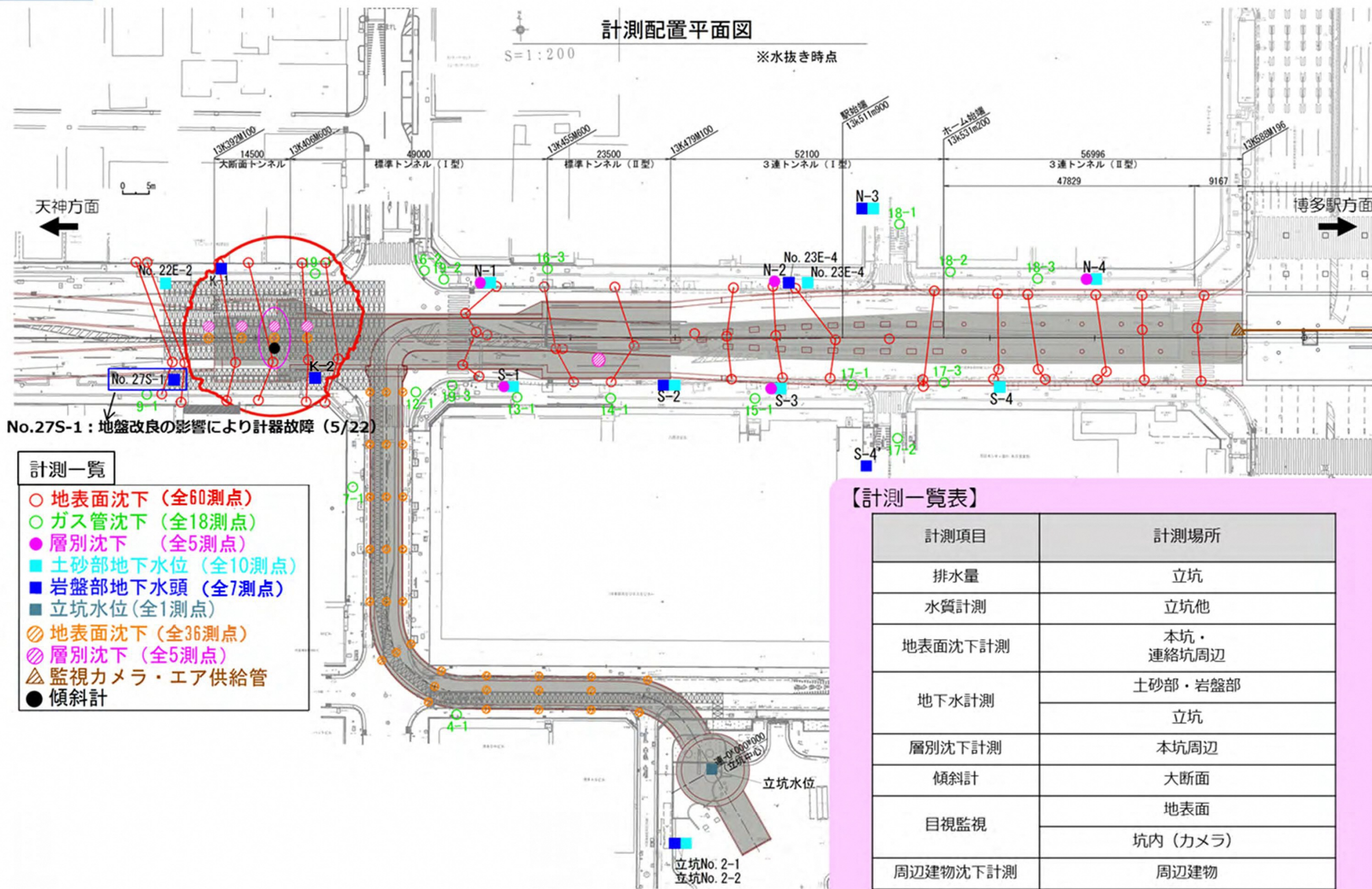
計測計画

計測箇所

計測配置平面図

S=1:200

※水抜き時点



計測一覧

- 地表面沈下 (全60測点)
- ガス管沈下 (全18測点)
- 層別沈下 (全5測点)
- 土砂部地下水位 (全10測点)
- 岩盤部地下水頭 (全7測点)
- 立坑水位 (全1測点)
- 地表面沈下 (全36測点)
- 層別沈下 (全5測点)
- △ 監視カメラ・エア供給管
- 傾斜計

【計測一覧表】

計測項目	計測場所
排水量	立坑
水質計測	立坑他
地表面沈下計測	本坑・連絡坑周辺
地下水計測	土砂部・岩盤部
層別沈下計測	立坑
傾斜計	本坑周辺
目視監視	大断面
	地表面
	坑内 (カメラ)
周辺建物沈下計測	周辺建物
埋設物沈下計測	ガス管等



再掘削方法

大断面トンネルでは、より安全に再掘削を進めるため、トンネル頂部の掘削を先行する加背割(頂設導坑先進)を採用するとともに、先受工(AGF)を採用する。

		掘削案	(参考)H28施工時
断面図			
加背割(掘削順序)		頂設導坑先進	中央導坑先進
補助工法		先受工:AGF(打設ピッチ300mm, 二重化) ※早期断面仮併合については地盤状況等を踏まえ実施	先受工:AGF(打設ピッチ450mm, 二重化)
安全性	地下水対策(浸透破壊対策)	・人工岩盤の造成により, 浸透距離は約7.5m ※崩落孔直下の改良により崩落孔に蓋がされている	・天端付近の浸透距離は約2m
	天端安定化対策	・頂設導坑先進による掘削とし, 施工中の扁平率を向上 ・先受工の実施(打設間隔をより密にする)	先受工の実施
施工性	防水	シート防水	シート防水
メンテナンス性		特に問題なし	特に問題なし



補助工法の検討

補助工法については、トンネル上部からパイプルーフ(鋼管)を打設する方法を採用する。  
面的な横パイプルーフを基本とし、現場条件※1により面的な縦パイプルーフ、線的な横パイプルーフ※2を採用する。

※1 横パイプルーフが施工不可能な箇所や地下水対策が不要となる区間。

※2 線的な横パイプルーフの代わりにAGF工法を使用する案については、AGF工法の前後区間でパイプルーフと干渉するため採用できない。

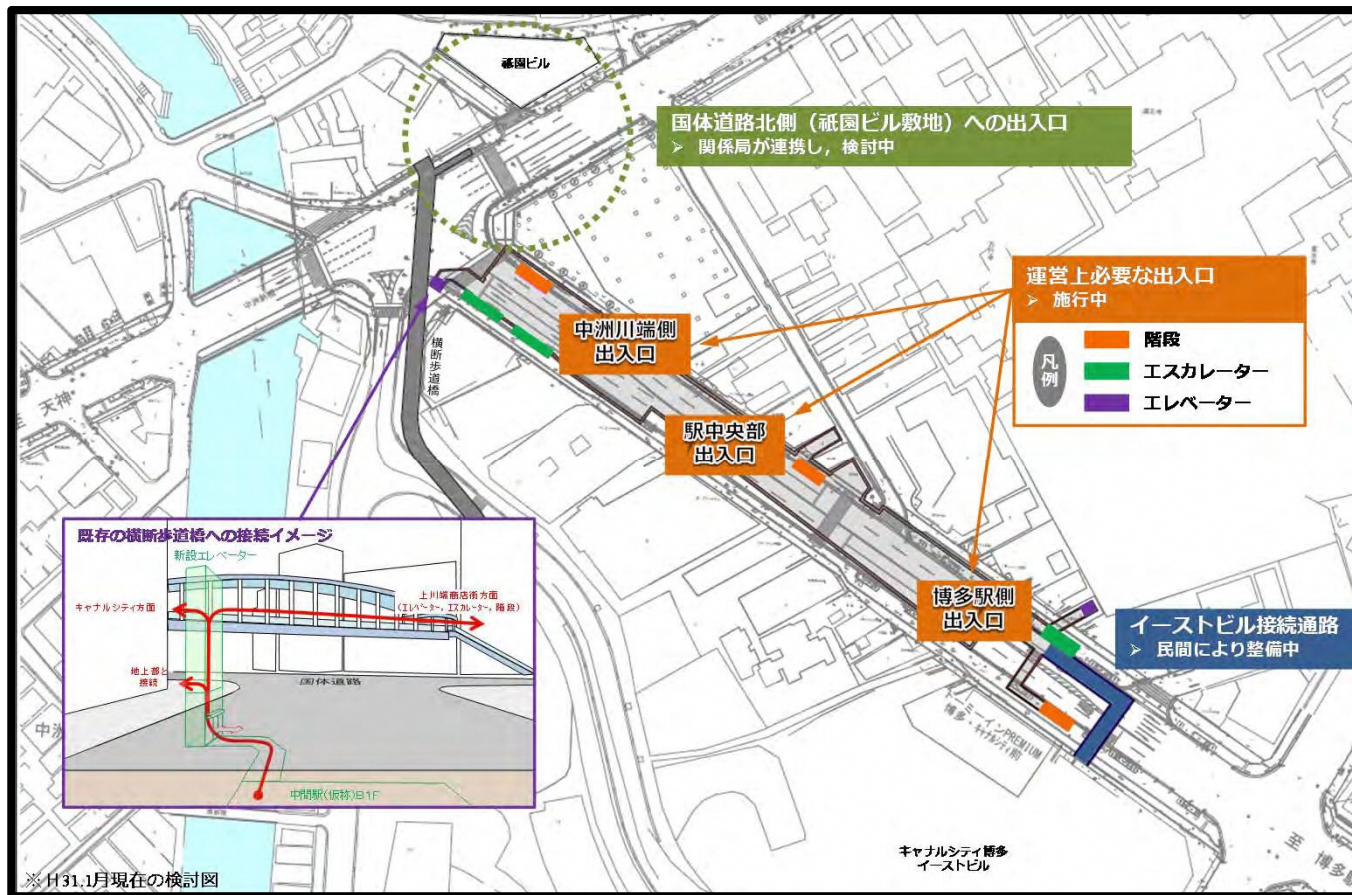
	地下水対策と天端安定化対策が必要な区間		天端安定化対策が必要な区間
	1. 横パイプルーフ工法(面的)	2. 縦パイプルーフ工法(面的)	3. 横パイプルーフ工法(線的)
補助工法イメージ			
概要	中央坑上部から横向(軌道直角方向)にパイプルーフを施工する方法。	開削部や標準Ⅱ型部から縦向(軌道方向)にパイプルーフを施工する方法。	中央坑上部から横向(軌道直角方向)にパイプルーフを施工する方法。

※中央坑掘削時の切羽状況を踏まえ、鏡吹付コンクリートや長尺鏡ボルト等、切羽を安定させるための補助工法も必要に応じて実施する。

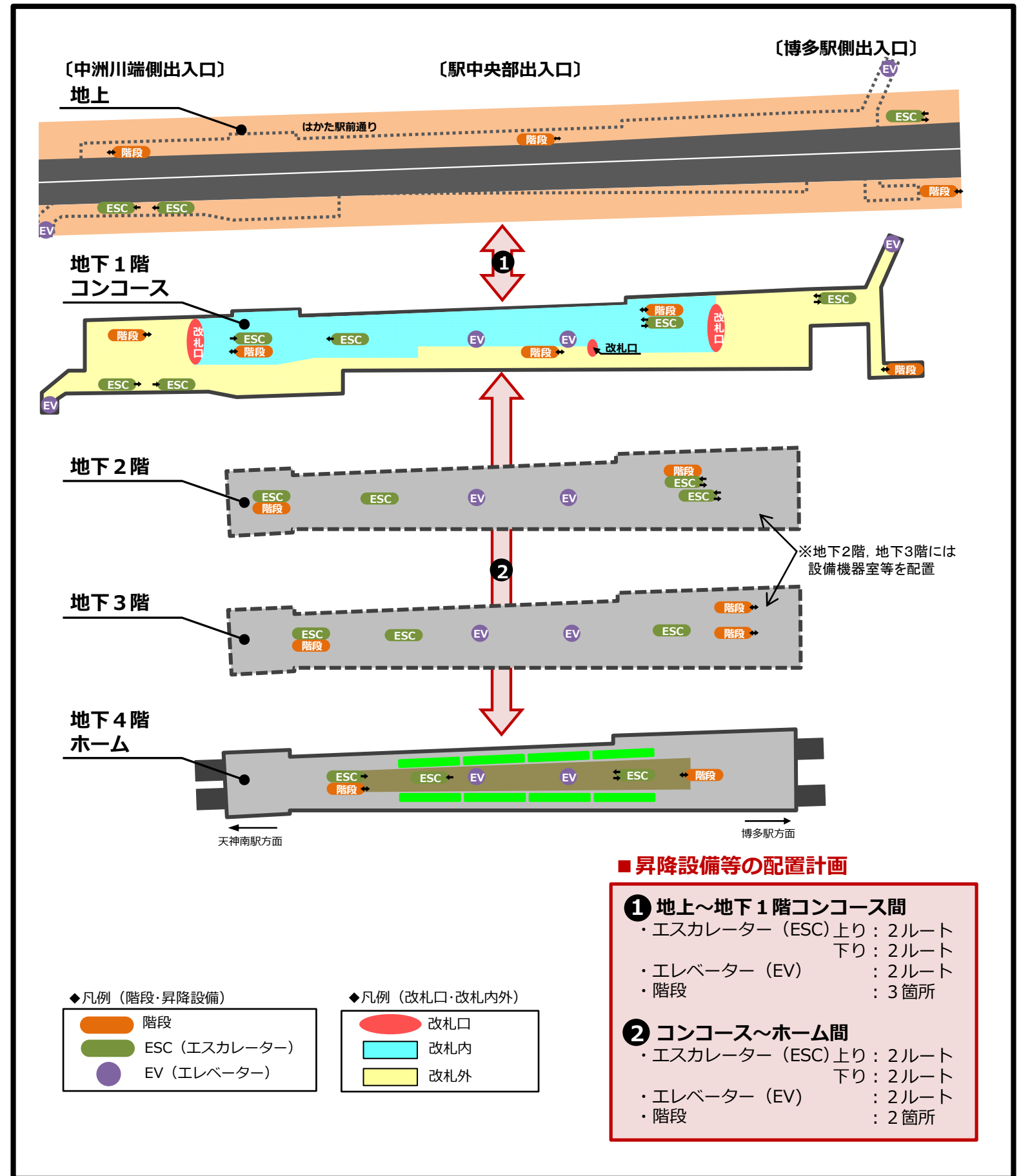
パイプルーフとは・・・本体構造物(トンネル)構築の掘削作業の際に、トンネルの外周部に鋼管(パイプ)を柱列状に打設し、鋼管と地盤を一体化させて屋根(ルーフ)を造ることにより、地盤の安定化や止水対策、並びに地表面の沈下抑制などに対して有効となる補助工法。



○中間駅(仮称)出入口

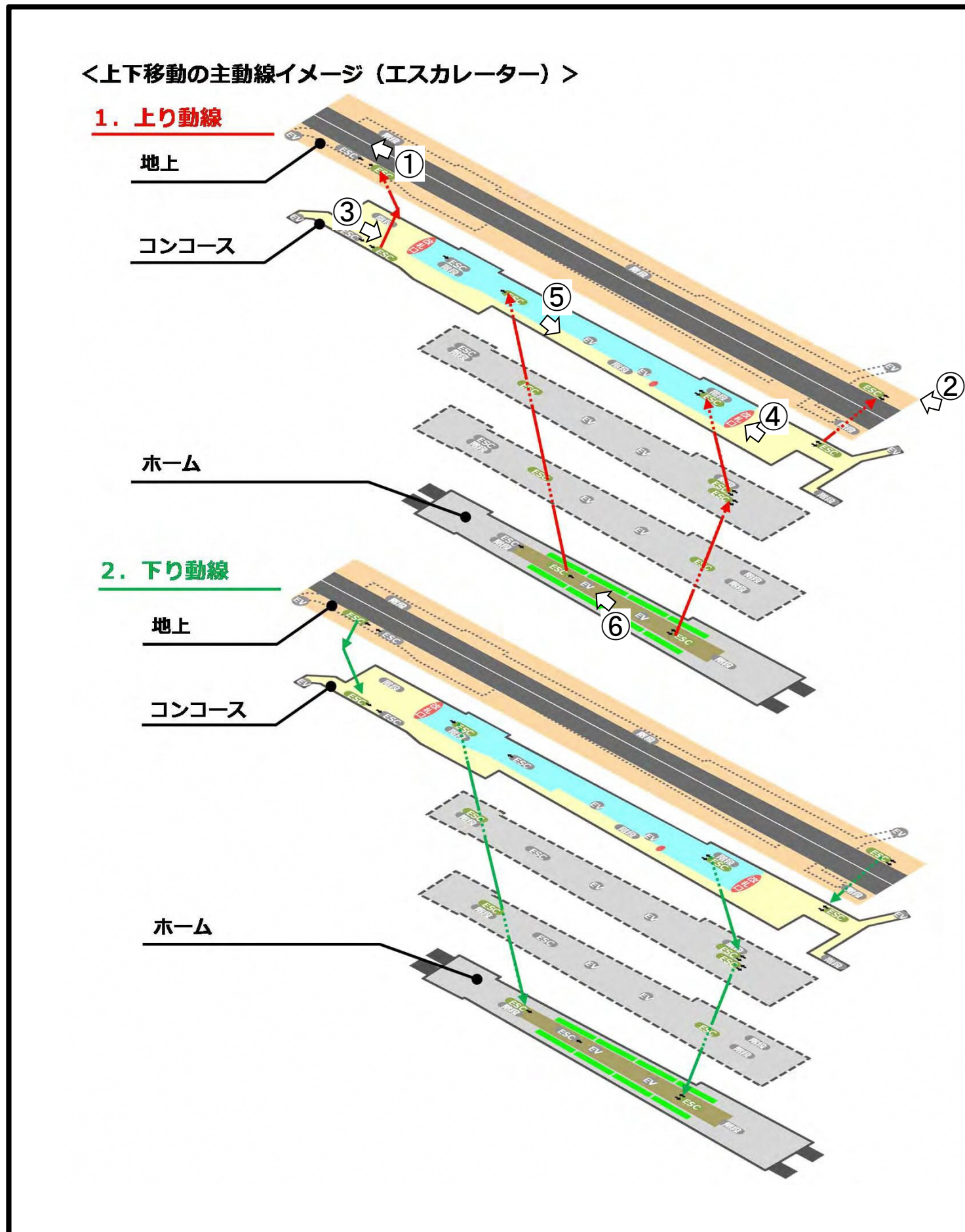


○中間駅(仮称)レイアウトイメージ





○上下移動の主動線イメージ(エスカレーター)



○駅施設のイメージパース(場所は左図主動線イメージに記載)

①出入口(中洲川端側)



②出入口(博多駅側)



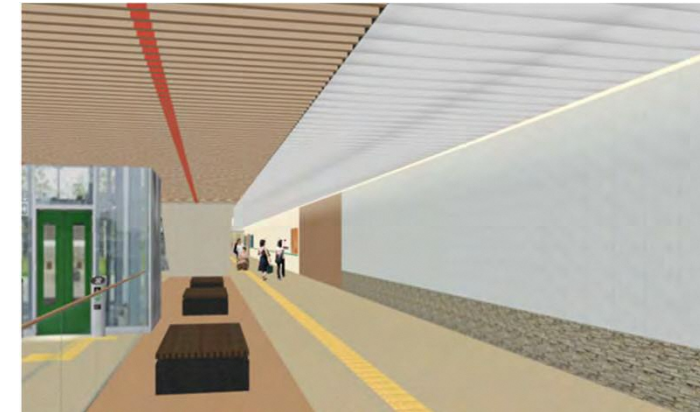
③地下1階コンコース(中洲川端側改札口)



④地下1階コンコース(博多駅側改札口)



⑤地下1階コンコース(駅中央部)



⑥地下4階ホーム



※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。



○博多駅（仮称）における既設地下街等との接続



▼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



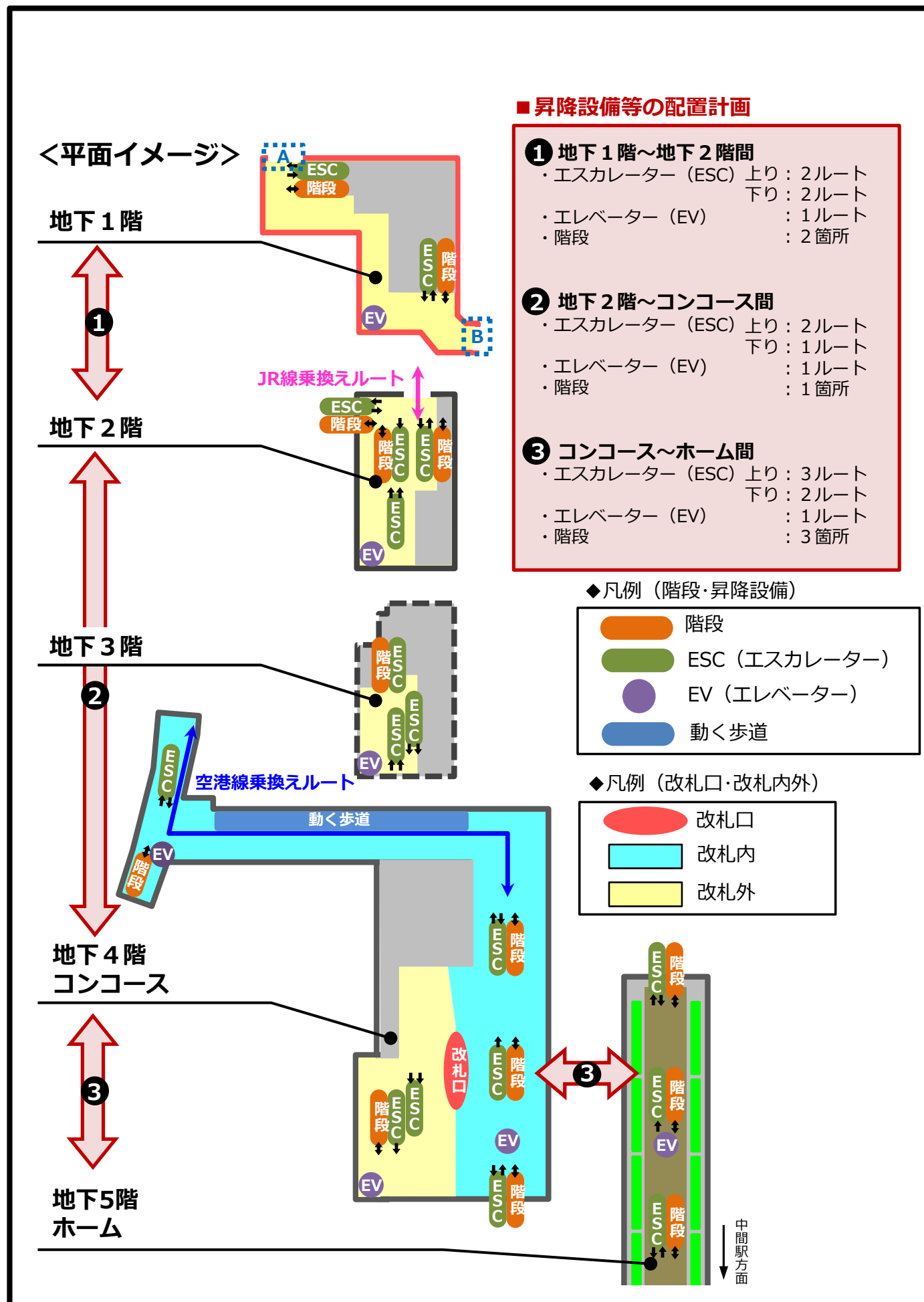
接続B はかた駅前通り地下通路との接続



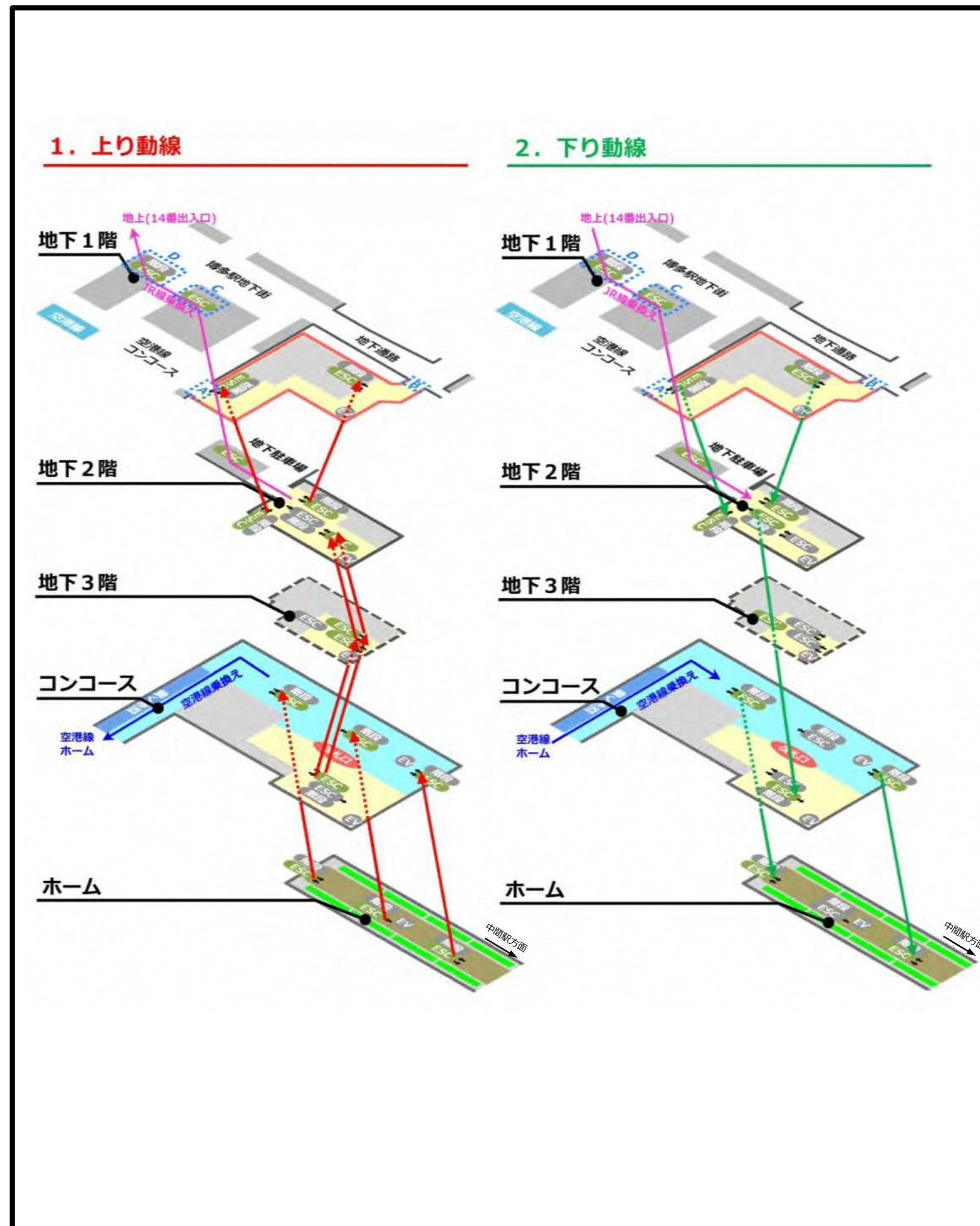
※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。



○レイアウトイメージ



○上下移動の主動線イメージ

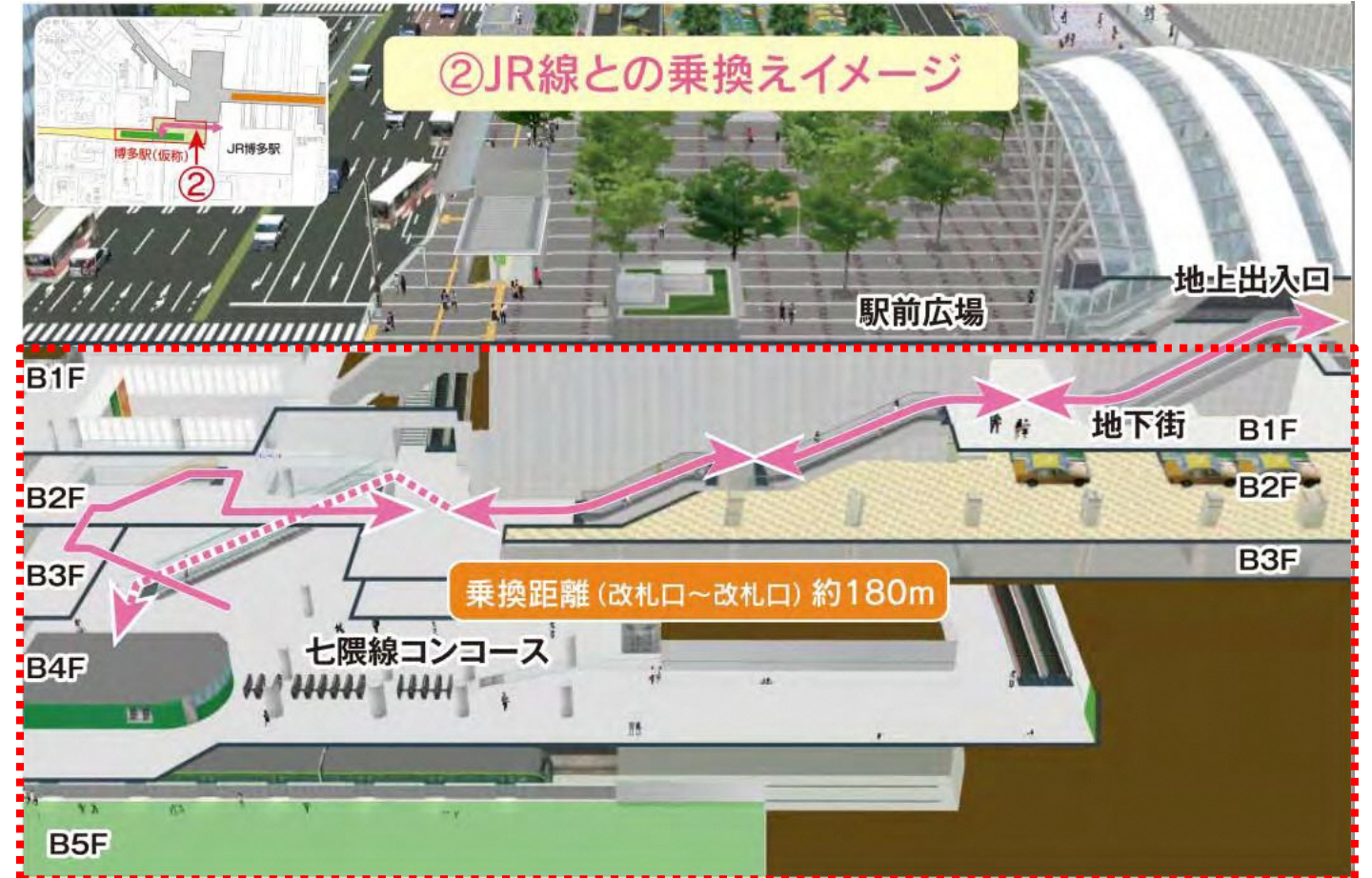




# 10. 博多駅（仮称）乗換えイメージパース

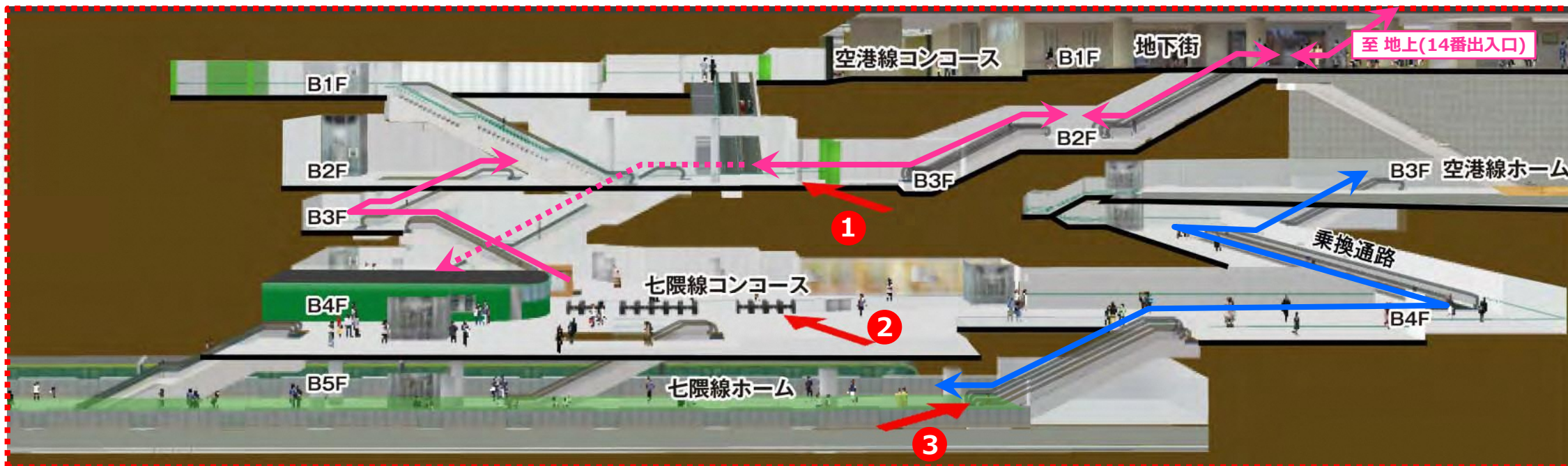
※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

[参考]



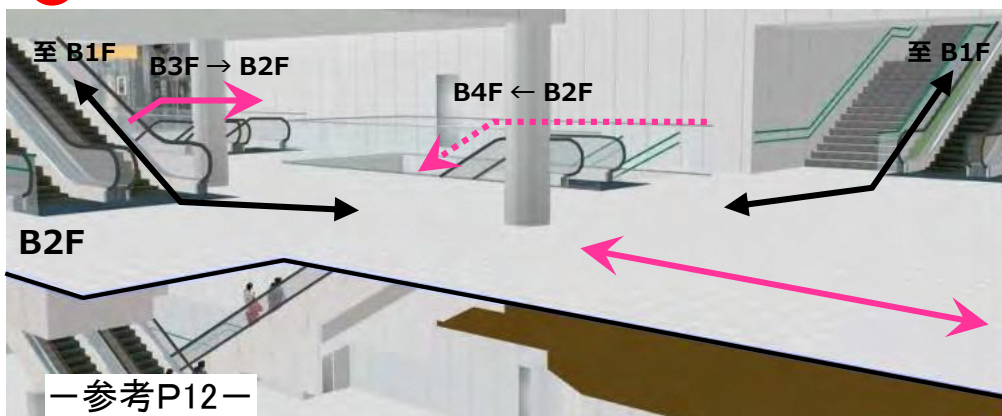
凡例

- ↔ 空港線との乗換動線
- ↔ JRとの乗換動線

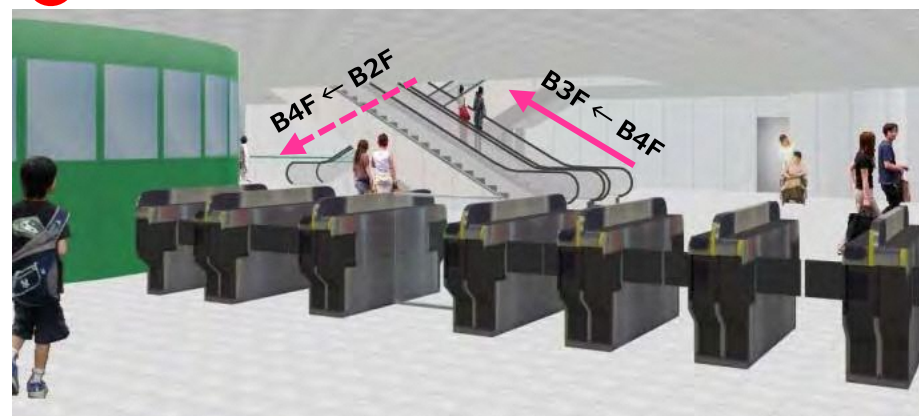


断面詳細イメージ (B1F～B5F)

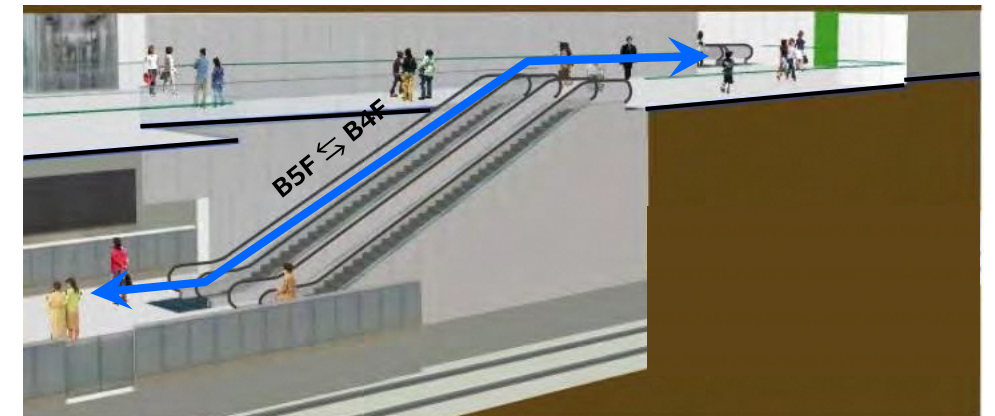
① 地下2階



② 地下4階コンコース（改札口付近）



③ 地下5階ホーム（空港線乗換えルート）





# 11. 七隈線各駅の乗車人員の推移（1日平均）

[参考]

平成29年度の1日あたりの乗車人員は87,015人であり、対前年度比105.6%(4,629人/日増・H28年度82,386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		H29		※参考 H30(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	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年度比	乗車人員	対前年同期(4-11)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%	4,320	103.3%	4,449	102.4%
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%	3,027	104.7%	3,140	103.8%
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%	2,954	105.2%	3,141	106.4%
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%	3,787	103.8%	3,984	105.9%
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%	1,425	103.0%	1,508	105.8%	1,567	103.9%	1,642	105.6%
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%	6,769	103.6%	7,514	104.0%
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%	4,926	100.2%	5,246	103.0%
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%	2,973	104.9%	3,078	104.0%
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%	2,449	104.0%	2,524	103.4%
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%	5,700	105.0%	6,131	104.9%
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%	5,689	129.4%	6,578	121.3%
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%	1,902	102.2%	1,943	102.8%
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%	2,977	104.6%	3,073	103.3%
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%	9,330	105.8%	10,165	105.0%
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%	3,333	106.7%	3,509	105.8%
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%	25,312	104.4%	26,727	105.1%
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%	87,015	105.6%	92,844	105.6%
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%	43,318	199.1%	49,147	212.5%

※乗車人員には、空港線・箱崎線と七隈線の乗継人員を含む。