

社会資本総合整備計画 事後評価

◇雑餉隈駅周辺地区 都市再生整備計画

目 次

資料2－1 事後評価資料

資料2－2 事後評価説明資料

令和7年12月
福岡市住宅都市みどり局
地域まちづくり推進部地域計画課

資料 2-1

事後評価資料

◇雑餉隈駅周辺地区 都市再生整備計画

令和7年12月

福岡県福岡市

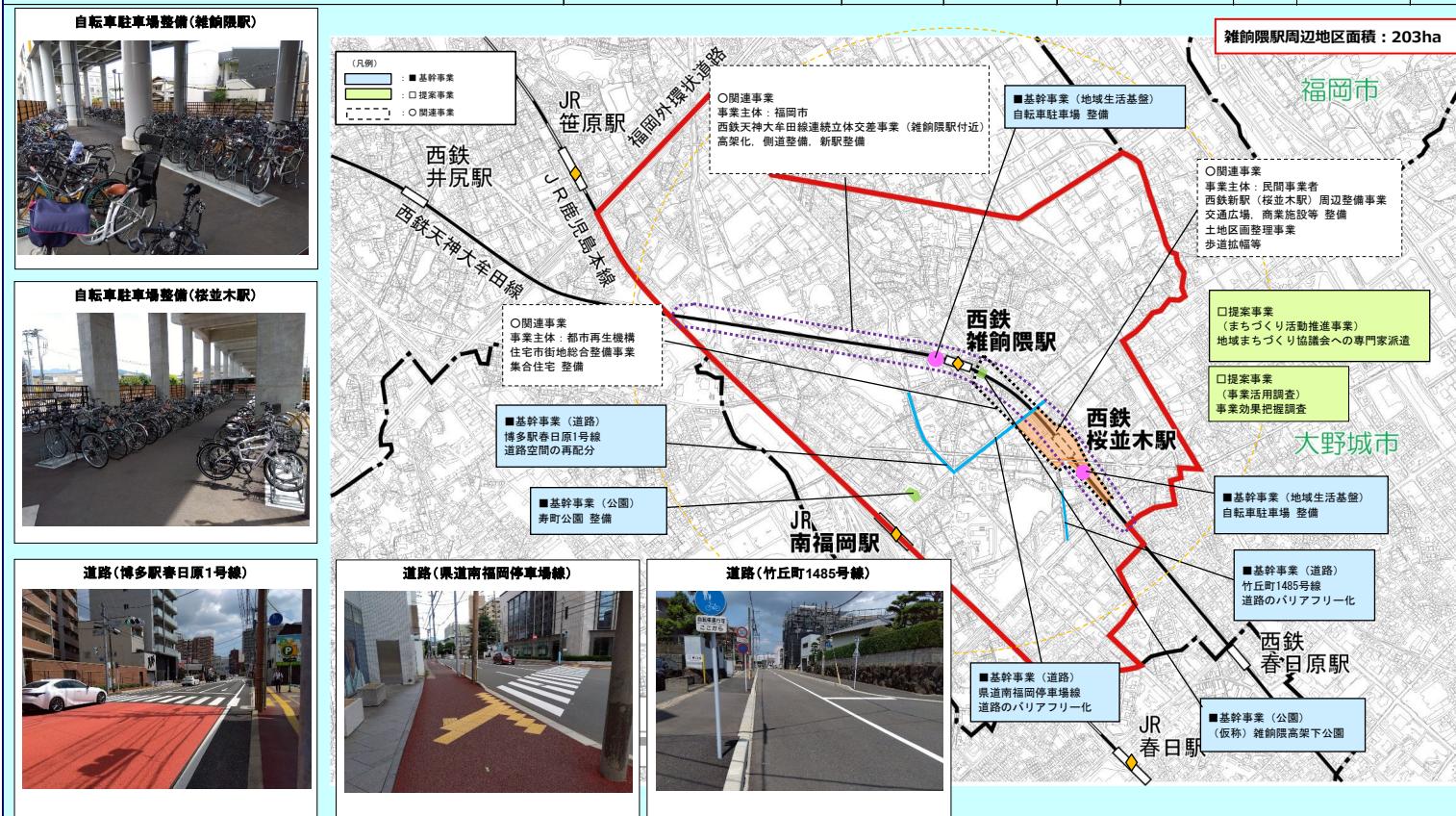
様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	地区名	雑餉隈駅周辺地区				面積	203ha																																																																																									
交付期間	令和3年度～令和7年度	事後評価実施時期	令和7年度	交付対象事業費	430.3百万円		国費率	0.40																																																																																											
事業名																																																																																																			
1) 事業の実施状況 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td rowspan="2" style="width: 10%;">当初計画に位置づけ、実施した事業</td> <td rowspan="2" style="width: 10%;">基幹事業</td> <td colspan="9">○道路(竹丘町1485号線、県道南福岡停車場線、博多駅春日原1号線) ○公園(春町公園、(仮称)雑餉隈高架下公園) ○地域生活基盤施設(自転車駐車場)</td> </tr> <tr> <td colspan="9">○事業活用調査(事業効果把握調査) ○まちづくり活動推進事業(地域まちづくり協議会への専門家派遣)</td> </tr> <tr> <td colspan="11" style="text-align: center;">事業名</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="width: 10%;">当初計画から削除した事業</td> <td rowspan="2" style="width: 10%;">基幹事業</td> <td colspan="3">○公園(春町公園、麦野南公園、井相田公園)</td> <td colspan="4">地域との協議調整に時間を要し、計画から削除したもの。</td> <td colspan="3">期待される効果に影響はないため、指標及び数値目標は据え置く。</td> </tr> <tr> <td colspan="3">なし</td> <td colspan="4"></td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="width: 10%;">新たに追加した事業</td> <td rowspan="2" style="width: 10%;">基幹事業</td> <td colspan="3">公園((仮称)雑餉隈高架下公園)</td> <td colspan="4">鉄道高架化を契機に地域の要望により、追加したもの。</td> <td colspan="3">期待される効果に影響はないため、指標及び数値目標は据え置く。</td> </tr> <tr> <td colspan="3">なし</td> <td colspan="4"></td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td style="width: 10%;">交付期間の変更</td> <td style="width: 10%;">当初</td> <td colspan="2">令和3年度～令和7年度</td> <td colspan="2">交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響</td> <td colspan="5"></td> </tr> </table>											当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	○道路(竹丘町1485号線、県道南福岡停車場線、博多駅春日原1号線) ○公園(春町公園、(仮称)雑餉隈高架下公園) ○地域生活基盤施設(自転車駐車場)									○事業活用調査(事業効果把握調査) ○まちづくり活動推進事業(地域まちづくり協議会への専門家派遣)									事業名											当初計画から削除した事業	基幹事業	○公園(春町公園、麦野南公園、井相田公園)			地域との協議調整に時間を要し、計画から削除したもの。				期待される効果に影響はないため、指標及び数値目標は据え置く。			なし										新たに追加した事業	基幹事業	公園((仮称)雑餉隈高架下公園)			鉄道高架化を契機に地域の要望により、追加したもの。				期待される効果に影響はないため、指標及び数値目標は据え置く。			なし										交付期間の変更	当初	令和3年度～令和7年度		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響									
当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	○道路(竹丘町1485号線、県道南福岡停車場線、博多駅春日原1号線) ○公園(春町公園、(仮称)雑餉隈高架下公園) ○地域生活基盤施設(自転車駐車場)																																																																																																	
		○事業活用調査(事業効果把握調査) ○まちづくり活動推進事業(地域まちづくり協議会への専門家派遣)																																																																																																	
事業名																																																																																																			
当初計画から削除した事業	基幹事業	○公園(春町公園、麦野南公園、井相田公園)			地域との協議調整に時間を要し、計画から削除したもの。				期待される効果に影響はないため、指標及び数値目標は据え置く。																																																																																										
		なし																																																																																																	
新たに追加した事業	基幹事業	公園((仮称)雑餉隈高架下公園)			鉄道高架化を契機に地域の要望により、追加したもの。				期待される効果に影響はないため、指標及び数値目標は据え置く。																																																																																										
		なし																																																																																																	
交付期間の変更	当初	令和3年度～令和7年度		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響																																																																																															
2) 都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標</th> <th rowspan="2">単位</th> <th colspan="2">従前値</th> <th colspan="2">目標値</th> <th rowspan="2">数 値</th> <th rowspan="2">目標達成度</th> <th rowspan="2">1年以内の達成見込み</th> <th rowspan="2">効果発現要因(総合所見)</th> <th rowspan="2">フォローアップ予定期間</th> </tr> <tr> <th>基準年度</th> <th>目標年度</th> <th>モニタリング</th> <th>評価値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指標1</td> <td>鉄道駅の乗降客数</td> <td>人/日</td> <td>38,500</td> <td>R1</td> <td>41,200</td> <td>R7</td> <td>41,600</td> <td>○</td> <td>あり</td> <td rowspan="2">新駅(桜並木駅)開業や駅周辺の人口の増加、自転車駐車場の整備等により公共交通手段の転換がはかられた。</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>なし</td> <td></td> </tr> <tr> <td>指標2</td> <td>駅主要アクセス道路の歩行者数</td> <td>人</td> <td>2,800</td> <td>H30</td> <td>9,200</td> <td>R7</td> <td>2,300</td> <td>×</td> <td>あり</td> <td rowspan="2">新駅周辺の立地施設の変化により一部の交差点で歩行者数が大幅に減少した。</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>なし</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>指標3</td> <td>雑餉隈駅周辺地区の住環境に対する満足度</td> <td>%</td> <td>67.3</td> <td>R2</td> <td>73.3</td> <td>R7</td> <td>70.7</td> <td>△</td> <td>あり</td> <td rowspan="2">道路事業の効果により、満足度が従前値より増加した。現在整備中の公園事業の整備が完了すると目標値に達成する見込み。</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>なし</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>指標4</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											指標	単位	従前値		目標値		数 値	目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定期間	基準年度	目標年度	モニタリング	評価値	指標1	鉄道駅の乗降客数	人/日	38,500	R1	41,200	R7	41,600	○	あり	新駅(桜並木駅)開業や駅周辺の人口の増加、自転車駐車場の整備等により公共交通手段の転換がはかられた。									なし		指標2	駅主要アクセス道路の歩行者数	人	2,800	H30	9,200	R7	2,300	×	あり	新駅周辺の立地施設の変化により一部の交差点で歩行者数が大幅に減少した。									なし	●	指標3	雑餉隈駅周辺地区の住環境に対する満足度	%	67.3	R2	73.3	R7	70.7	△	あり	道路事業の効果により、満足度が従前値より増加した。現在整備中の公園事業の整備が完了すると目標値に達成する見込み。									なし	●	指標4										
指標	単位	従前値		目標値		数 値	目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定期間																																																																																									
		基準年度	目標年度	モニタリング	評価値																																																																																														
指標1	鉄道駅の乗降客数	人/日	38,500	R1	41,200	R7	41,600	○	あり	新駅(桜並木駅)開業や駅周辺の人口の増加、自転車駐車場の整備等により公共交通手段の転換がはかられた。																																																																																									
								なし																																																																																											
指標2	駅主要アクセス道路の歩行者数	人	2,800	H30	9,200	R7	2,300	×	あり	新駅周辺の立地施設の変化により一部の交差点で歩行者数が大幅に減少した。																																																																																									
								なし	●																																																																																										
指標3	雑餉隈駅周辺地区の住環境に対する満足度	%	67.3	R2	73.3	R7	70.7	△	あり	道路事業の効果により、満足度が従前値より増加した。現在整備中の公園事業の整備が完了すると目標値に達成する見込み。																																																																																									
								なし	●																																																																																										
指標4																																																																																																			
3) その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指 標</th> <th rowspan="2">単位</th> <th colspan="2">従前値</th> <th colspan="2">目標値</th> <th rowspan="2">数 値</th> <th rowspan="2">目標達成度※1</th> <th rowspan="2">1年以内の達成見込み</th> <th rowspan="2">効果発現要因(総合所見)</th> <th rowspan="2">フォローアップ予定期間</th> </tr> <tr> <th>基準年度</th> <th>目標年度</th> <th>モニタリング</th> <th>評価値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>その他の数値指標1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											指 標	単位	従前値		目標値		数 値	目標達成度※1	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定期間	基準年度	目標年度	モニタリング	評価値	その他の数値指標1																																																																									
指 標	単位	従前値		目標値		数 値	目標達成度※1	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定期間																																																																																									
		基準年度	目標年度	モニタリング	評価値																																																																																														
その他の数値指標1																																																																																																			
4) 定性的な効果発現状況 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">実施内容</th> <th colspan="3">実施状況</th> <th colspan="4">今後の対応方針等</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">モニタリング</th> <th colspan="4">-</th> <th>都市再生整備計画に記載し、実施できた</th> <th>-</th> <th rowspan="2">都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した</th> <th rowspan="2">都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった</th> <th rowspan="2">都市再生整備計画に記載し、実施できた</th> <th rowspan="2">都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">5) 實施過程の評価</td> <td rowspan="2">住民参加プロセス</td> <td colspan="4">寿町公園については、地元説明会を開催し、地域の意見を設計に反映させた。 (仮称)雑餉隈高架下公園については、工事着手前に公園整備内容について、ワークショップを実施し、地域住民と共に公園設計を行った。</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td rowspan="2">持続的なまちづくり体制の構築</td> <td colspan="4">地域まちづくり協議会への専門家派遣により、まちづくり計画を策定した。</td> <td>都市再生整備計画に記載し、実施できた</td> <td>○</td> <td>都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した</td> <td>-</td> <td>都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </tbody> </table>												実施内容				実施状況			今後の対応方針等				モニタリング	-				都市再生整備計画に記載し、実施できた	-	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した	都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった	都市再生整備計画に記載し、実施できた	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した	5) 實施過程の評価	住民参加プロセス	寿町公園については、地元説明会を開催し、地域の意見を設計に反映させた。 (仮称)雑餉隈高架下公園については、工事着手前に公園整備内容について、ワークショップを実施し、地域住民と共に公園設計を行った。																					持続的なまちづくり体制の構築	地域まちづくり協議会への専門家派遣により、まちづくり計画を策定した。				都市再生整備計画に記載し、実施できた	○	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した	-	都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった																																	
	実施内容				実施状況			今後の対応方針等																																																																																											
	モニタリング	-				都市再生整備計画に記載し、実施できた	-	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した	都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった	都市再生整備計画に記載し、実施できた	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した																																																																																								
5) 實施過程の評価		住民参加プロセス	寿町公園については、地元説明会を開催し、地域の意見を設計に反映させた。 (仮称)雑餉隈高架下公園については、工事着手前に公園整備内容について、ワークショップを実施し、地域住民と共に公園設計を行った。																																																																																																
	持続的なまちづくり体制の構築	地域まちづくり協議会への専門家派遣により、まちづくり計画を策定した。				都市再生整備計画に記載し、実施できた	○	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した	-	都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった																																																																																									

様式2-2 地区の概要

雑餉隈駅周辺地区(福岡県福岡市) 都市再生整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標	従前値		目標値		評価値	
大目標: 鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化と魅力あるまちづくりの推進 目標1: 鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化 目標2: 鉄道駅を中心とした交通結節機能及び回遊性の向上 目標3: 地域拠点にふさわしい魅力あるまちづくりの推進	鉄道駅の乗降客数 単位:人/日	38,500	R1	41,200	R7	41,600	R7
	駅主要アクセス道路の歩行者数 単位:人	2,800	H30	9,200	R7	2,300	R7
	住環境に対する満足度 単位:%	67.3	R2	73.3	R7	70.7	R7



まちの課題の変化	<ul style="list-style-type: none"> 桜並木駅の開業及び駅アクセス道路の整備によるアクセス性の強化や駐輪場の整備の結果、駅利用者の増加が図られた。 道路空間の再配分や道路の「バリアフリー化」により、歩行者空間が確保され、快適な歩行者空間の形成や回遊性の向上が図られた。 自転車駐車場の整備により、交通結節機能の強化が図られ、自転車利用者の利便性が向上された。 地域まちづくり協議会への専門家派遣により、まちづくり計画を策定し、魅力あるまちづくりの形成が図られた。 駅周辺開発によるさらなる拠点機能の充実・強化が必要。 高架化や新駅開業に伴い、人の流れが変化しており、安全な歩行空間の確保やさらなる回遊性の向上が必要。 子育て環境の充実にもつながる公園の整備や駅周辺に子育て相談や一時預かり機能を有する施設が必要。
今後のまちづくりの方策(改善策を含む)	<ul style="list-style-type: none"> 子育て相談施設等、地域拠点に必要な機能の誘導を図るとともに、歩行者空間を確保し快適な空間の形成を図る。 道路空間の再配分により歩道の拡幅を実施する。 道路の「バリアフリー化」により、快適な歩行者空間の形成を図る。 子育て環境の充実にもつながる公園の整備を実施する。

資料 2-2

事後評価説明資料

◇雑餉隈駅周辺地区 都市再生整備計画

令和7年12月

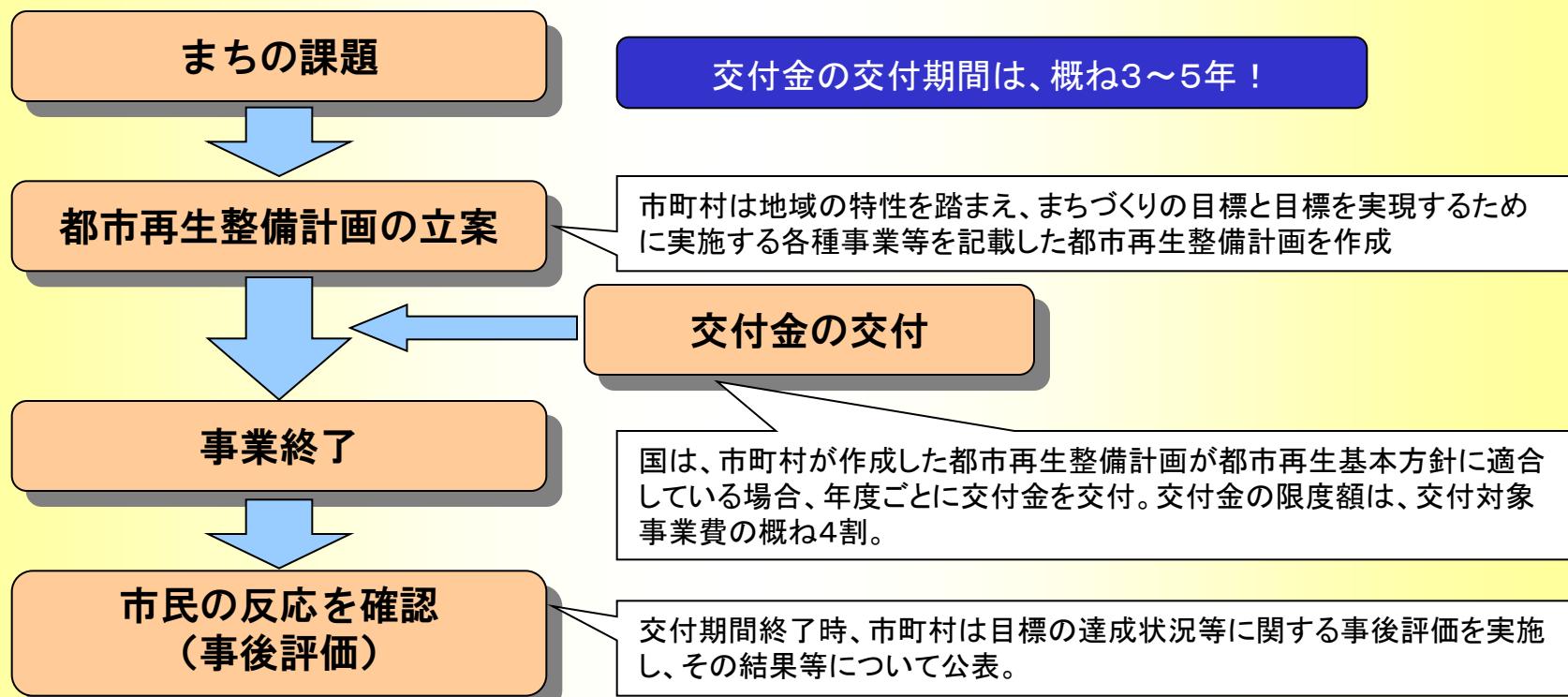
福岡県福岡市

■都市再生整備計画事業とは

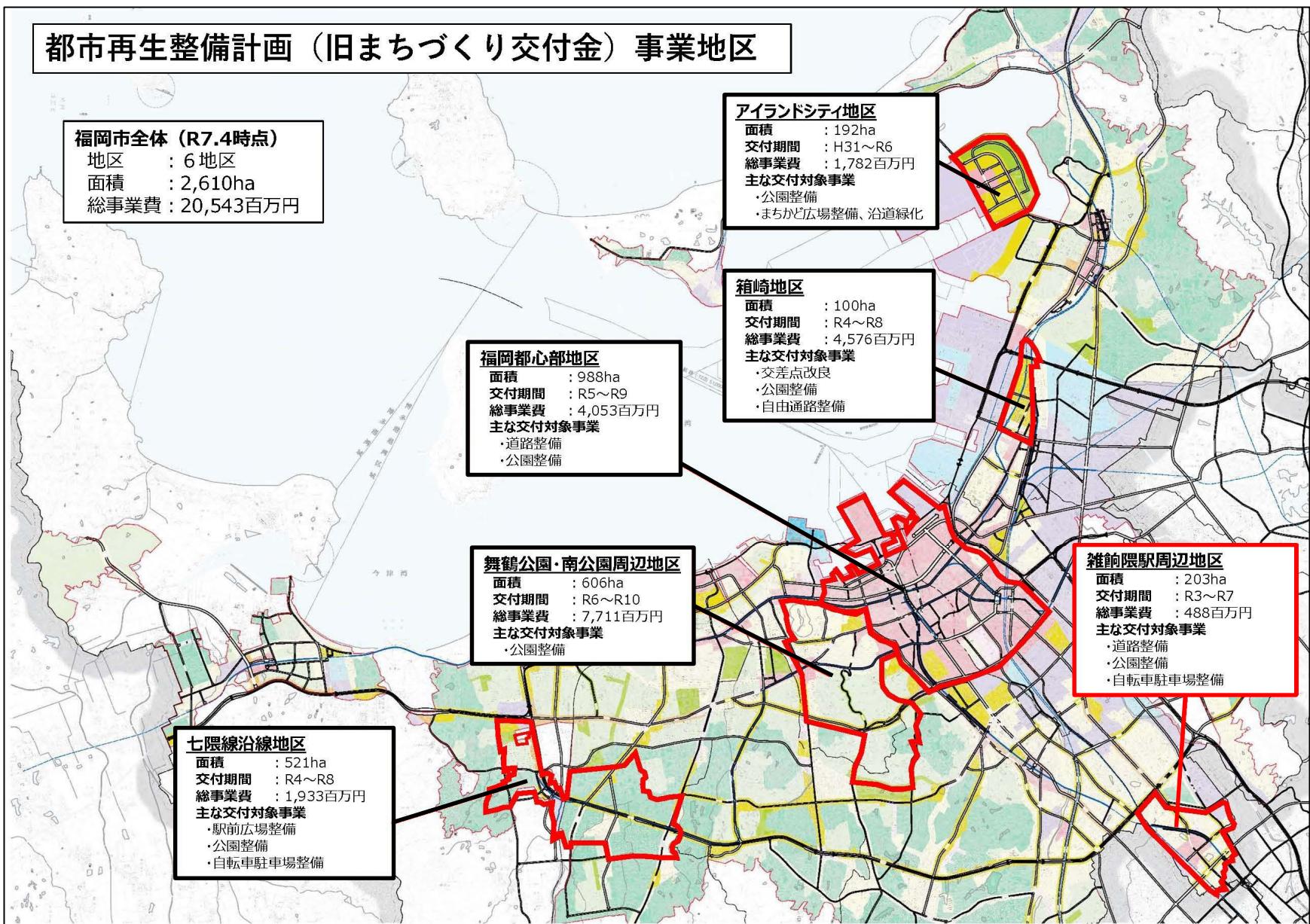
○目的

都市再生整備計画事業は、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした地域主導の個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする。

○制度の概要



■福岡市での活用状況について



都市再生整備計画 「雑餉隈駅周辺地区」の概要

■「雑餉隈駅周辺地区」の概要

目標と目標達成に向けた取り組み

大目標

鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化と
魅力あるまちづくりの推進

<目標1>

鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化

【目標に向けた主な取り組み】

- 鉄道駅、主要施設等へのアクセス性強化
- 鉄道と自転車の交通結節機能の強化

<目標2>

鉄道駅を中心とした交通結節機能及び回遊性の向上

【目標に向けた主な取り組み】

- 鉄道駅へのアクセス性強化、駅周辺の回遊性の強化
- 公園を中心としたコミュニティ活動の活性化、回遊性の向上
- 鉄道と自転車の交通結節機能の強化

<目標3>

地域拠点にふさわしい魅力あるまちづくりの推進

【目標に向けた主な取り組み】

- 子育て環境の充実・子どもが安心して遊べる環境の整備
- 地域のまちづくり活動の活性化
- 地域住民の「地域を育てる・魅力を高める」意識の醸成

目標を定量化する指標

指標1：鉄道駅の乗降客数

指標2：駅主要アクセス道路の
歩行者数

指標3：雑餉隈駅周辺地区の
住環境に対する満足度

■「目標」と「指標」と「事業」の関係

目標1 鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化

- 道路(博多駅春日原1号線)
- 道路(竹丘町1485号線、県道南福岡停車場線)
- 地域生活基盤施設(自転車駐車場)
- 事業活用調査、まちづくり活動推進事業

指標1
鉄道駅の乗降客数

指標2
駅主要アクセス道路の
歩行者数

指標3
雑餉隈駅周辺地区の住
環境に対する満足度

目標2 鉄道駅を中心とした交通結節機能及び回遊性の向上

- 道路(博多駅春日原1号線)
- 道路(竹丘町1485号線、県道南福岡停車場線)
- 公園(寿町公園、(仮称)雑餉隈高架下公園)
- 地域生活基盤施設(自転車駐車場)

指標1
鉄道駅の乗降客数

指標2
駅主要アクセス道路の
歩行者数

指標3
雑餉隈駅周辺地区の住
環境に対する満足度

目標3 地域拠点にふさわしい魅力あるまちづくりの推進

- 公園(寿町公園、(仮称)雑餉隈高架下公園)
- 事業活用調査、まちづくり活動推進事業

指標3
雑餉隈駅周辺地区の住
環境に対する満足度

凡例:

■基幹事業

□提案事業

「雑餉隈駅周辺地区」整備方針概要図

計画期間	令和3年度～令和7年度	交付期間	令和3年度～令和7年度	面積	203.0 ha
交付対象事業費	430.3百万円	内訳	【基幹事業】 421.5百万円 【提案事業】 8.8百万円		
凡 例 	<p>○関連事業 事業主体：福岡市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近） 高架化、側道整備、新駅整備</p> <p>■基幹事業（地域生活基盤） 自転車駐車場 整備</p> <p>○関連事業 事業主体：民間事業者 西鉄新駅（桜並木駅）周辺整備事業 交通広場、商業施設等 整備 土地区画整理事業 歩道拡幅等</p> <p>□提案事業（まちづくり活動推進事業） 地域まちづくり協議会への専門家派遣</p> <p>□提案事業（事業活用調査） 事業効果把握調査</p> <p>○関連事業 事業主体：都市再生機構 住宅市街地総合整備事業 集合住宅 整備</p> <p>■基幹事業（公園） 寿町公園 整備</p> <p>■基幹事業（道路） 博多駅春日原1号線 道路空間の再配分</p> <p>■基幹事業（道路） 県道南福岡停車場線 道路のバリアフリー化</p> <p>■基幹事業（道路） 竹丘町1485号線 道路のバリアフリー化</p> <p>■基幹事業（公園） (仮称) 雜餉隈高架下公園</p> <p>0 250 500 1,000 メートル</p>				

■「雑餉隈駅周辺地区」の整備状況

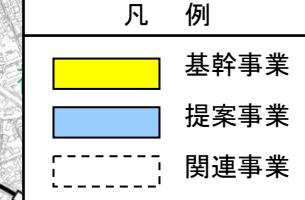
自転車駐車場(雑餉隈駅)



自転車駐車場(桜並木駅)



道路空間の再配分
(博多駅春日原1号線)



○関連事業
事業主体：福岡市
西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）
高架化、側道整備、新駅整備

雑餉隈駅周辺地区面積：203.0ha

■基幹事業（地域生活基盤）
自転車駐車場 整備

○関連事業
事業主体：民間事業者
西鉄新駅（桜並木駅）周辺
整備事業
交通広場、商業施設等 整備
土地区画整理事業
歩道拡幅等

■基幹事業（地域生活基盤）
自転車駐車場 整備

大野城市

■基幹事業（道路）
竹丘町1485号線
道路のバリアフリー化

○関連事業
事業主体：都市再生機構
住宅市街地総合整備事業
集合住宅 整備

■基幹事業（道路）
博多駅春日原1号線
道路空間の再配分

■基幹事業（公園）
寿町公園 整備

■基幹事業（道路）
県道南福岡停車場線
道路のバリアフリー化

■基幹事業（公園）
(仮称) 雜餉隈高架下公園

春日市

道路のバリアフリー化
(県道南福岡停車場線)



道路のバリアフリー化
(竹丘町1485号線)



□提案事業
(まちづくり活動推進事業)
地域まちづくり協議会への専門家派遣

□提案事業
(事業活用調査)
事業効果把握調査

數值目標達成狀況

■目標を定量化する指標の達成状況

指標	従前値	目標値	評価値	達成度※
指標1 鉄道駅の乗降客数	38,500人/日 (R1)	41,200人/日 (R7)	41,600人/日 (R7)	○
指標2 駅主要アクセス道路の 歩行者数	2,800人 (H30)	9,200人 (R7)	2,300人 (R7)	✗
指標3 雑餉隈駅周辺地区の住環境 に対する満足度	67.3% (R2)	73.3% (R7)	70.7% (R7)	△

※達成度 ○:目標値を達成、△:目標値は未達成であるが従前値より改善、
✗:目標値を達成しておらず、かつ従前値よりも改善がみられない

	従前値(R1)	目標値(R7)	評価値(R7)	評価結果																																						
数値目標	38,500人/日	41,200人/日	41,600人/日	○																																						
達成状況	新型コロナウイルス感染症期間以降は増加傾向にあり、令和7年度の見込値が目標値を達成した。																																									
目標値の算出方法	桜並木駅周辺の人口、及び駅周辺3校区(那珂南、板付、三筑)の人口の増加傾向から、増加数を推計して算出した。																																									
評価値の算出方法	西鉄雑餉隈駅、桜並木駅、春日原駅の令和6年度の乗降客数実績値に対し、各駅の新型コロナウイルス感染症期間以降(令和4年度以降)の乗降客数の増減率を乗じて推計し、評価値(見込値)とする。																																									
データ	<p>鉄道駅の乗降客数(人/日) (雑餉隈駅、桜並木駅、春日原駅)</p> <table border="1"> <caption>評価値(見込み値)の推計方法</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>春日原</th> <th>雑餉隈</th> <th>桜並木</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1</td> <td>22,379</td> <td>16,089</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>17,798</td> <td>12,776</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>18,810</td> <td>13,290</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>A4 = 20,274</td> <td>B4 = 14,203</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>R5</td> <td>20,922</td> <td>14,887</td> <td>C5 = 3,479</td> </tr> <tr> <td>R6</td> <td>A6 = 22,070</td> <td>B6 = 12,375</td> <td>C6 = 5,368</td> </tr> <tr> <td>R7</td> <td>A7 = A6 + a = 22,968</td> <td>B7 = B6 + b = 11,461</td> <td>C7 = C6 + c = 7,257</td> </tr> </tbody> </table> <p>■年平均伸び数(人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>春日原</th> <th>雑餉隈</th> <th>桜並木</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a = (A6 - A4) / 2 = 898</td> <td>b = (B6 - B4) / 2 = ▲ 914</td> <td>c = (C6 - C5) = 1,889</td> </tr> </tbody> </table>				年度	春日原	雑餉隈	桜並木	R1	22,379	16,089	-	R2	17,798	12,776	-	R3	18,810	13,290	-	R4	A4 = 20,274	B4 = 14,203	-	R5	20,922	14,887	C5 = 3,479	R6	A6 = 22,070	B6 = 12,375	C6 = 5,368	R7	A7 = A6 + a = 22,968	B7 = B6 + b = 11,461	C7 = C6 + c = 7,257	春日原	雑餉隈	桜並木	a = (A6 - A4) / 2 = 898	b = (B6 - B4) / 2 = ▲ 914	c = (C6 - C5) = 1,889
年度	春日原	雑餉隈	桜並木																																							
R1	22,379	16,089	-																																							
R2	17,798	12,776	-																																							
R3	18,810	13,290	-																																							
R4	A4 = 20,274	B4 = 14,203	-																																							
R5	20,922	14,887	C5 = 3,479																																							
R6	A6 = 22,070	B6 = 12,375	C6 = 5,368																																							
R7	A7 = A6 + a = 22,968	B7 = B6 + b = 11,461	C7 = C6 + c = 7,257																																							
春日原	雑餉隈	桜並木																																								
a = (A6 - A4) / 2 = 898	b = (B6 - B4) / 2 = ▲ 914	c = (C6 - C5) = 1,889																																								

総合所見

鉄道駅の乗降客数は、R1年の38,500人に対し、R7年の見込み値は41,600人であり、約3,100人増加し、目標を達成する見込み。

桜並木駅の開業による新規利用者の増加や駅周辺人口の増加、駅前広場やバス停整備による交通結節機能強化の他、都市再生整備事業による自転車駐車場の整備や周辺道路のバリアフリー化により、駅へのアクセス性が向上したことが主な要因として考えられる。

本計画で実施した主な事業

道路のバリアフリー化
(竹丘町1485号線)



道路のバリアフリー化
(県道南福岡停車場線)



自転車駐車場(桜並木駅)



道路空間の再配分
(博多駅春日原1号線)



自転車駐車場(雑餉隈駅)



	従前値(H30)	目標値(R7)	評価値(R7)	評価結果																					
数値目標	2,800人	9,200人	2,300人	×																					
達成状況	駅周辺施設の立地変化の影響もあり、令和7年度の評価値は目標値を達成しなかった。																								
目標値の算出方法	直近の北部九州圏パーソントリップ調査による西鉄雑餉隈駅の端末交通手段の割合と桜並木駅の乗降客数予測から、増加数を推計して算出した。																								
評価値の算出方法	従前値と同じ計測地点において、同様の計測条件(計測時間:7:00~19:00(12時間)、平日)で計測した実績値を評価値とした。																								
データ	<p><計測地点></p> <p>歩行者数(人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>測定点</th> <th>H30 (歩行者数)</th> <th>R7 (歩行者数)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>1159</td> <td>367</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>513</td> <td>285</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>613</td> <td>258</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>149</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>192</td> <td>286</td> </tr> <tr> <td>⑥</td> <td>155</td> <td>771</td> </tr> </tbody> </table>				測定点	H30 (歩行者数)	R7 (歩行者数)	①	1159	367	②	513	285	③	613	258	④	149	410	⑤	192	286	⑥	155	771
測定点	H30 (歩行者数)	R7 (歩行者数)																							
①	1159	367																							
②	513	285																							
③	613	258																							
④	149	410																							
⑤	192	286																							
⑥	155	771																							

総合所見

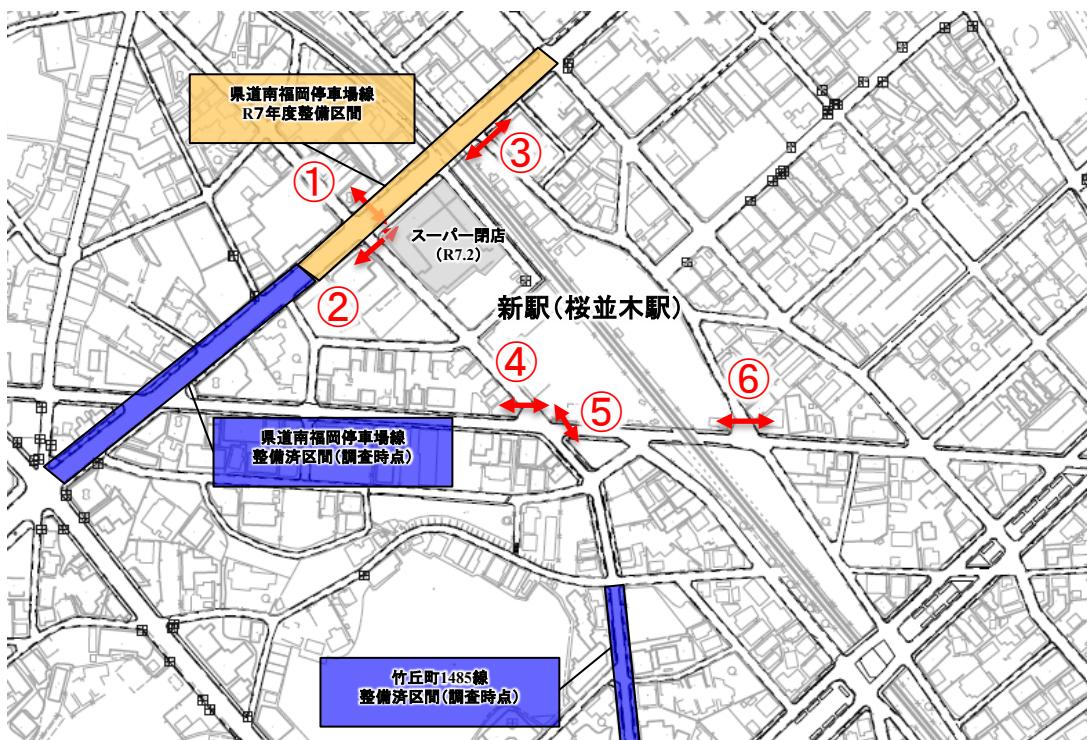
駅主要アクセス道路の歩行者数は、H30年の2,800人に対し、R7年は2,300人であり、約500人減少しており、目標を達成していない。

調査地点④⑤⑥の歩行者数はH30の約3倍に増加しており、新駅開業や周辺道路のバリアフリー化による歩行者環境改善の効果が現れている。

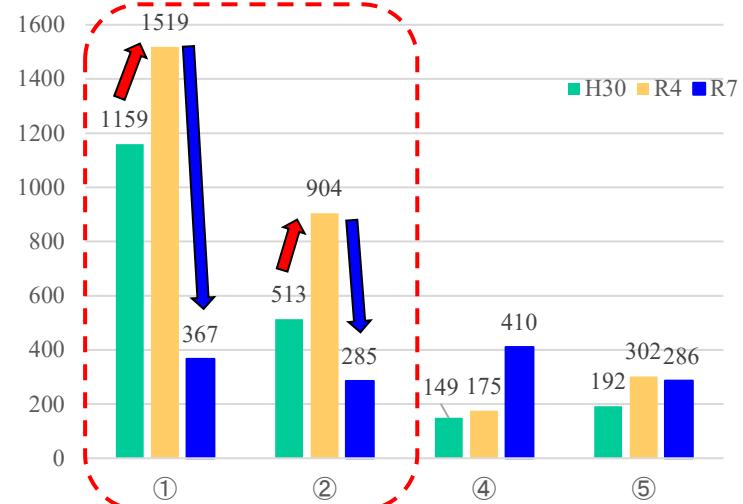
長年に渡り地域住民に利用されてきた調査地点①②③付近のスーパーが、入居する建物の建替えに伴いR7.2に閉店した影響で、R7.8の調査時点では①②③地点においてH30から大幅に減少したが、高架切替後のR4.11に実施した調査(①②④⑤の地点で実施)では、調査地点①②の歩行者数はH30年の約1.5倍に増加しており、整備による効果が現れている。

今後、スーパーの再出店や周辺道路のバリアフリー化が進むことで、歩行者数の増加が予想される。

<計測地点>



<参考>R4.11調査時歩行者数(人)



※R4.11の調査は、高架切替後の変化を確認するため、①②④⑤の調査地点でのみ実施

	従前値(R2)	目標値(R7)	評価値(R7)	評価結果																					
数値目標	67.3%	73.3%	70.7%	△																					
達成状況	従前値よりは改善したが、令和7年度の評価値は目標値を達成しなかった。																								
目標値の算出方法	国が5年毎に実施しているアンケート「住生活総合調査」のうち、雑餉隈駅周辺地区が含まれる博多区の「居住環境の満足度」の数値を目標値として設定した。																								
評価値の算出方法	R2に住民向けに実施したアンケート調査と同じ範囲において、R7に実施したアンケート調査の住環境に対する総合的な満足度の結果を評価値とした。																								
データ	<p>住環境に対する総合的な満足度(満足+まあ満足の割合)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>満足度</th> <th>回答数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>満足</td> <td>68</td> <td>12.9%</td> </tr> <tr> <td>まあ満足</td> <td>306</td> <td>57.8%</td> </tr> <tr> <td>多少不満</td> <td>126</td> <td>23.8%</td> </tr> <tr> <td>非常に不満</td> <td>14</td> <td>2.6%</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>15</td> <td>2.8%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>529</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>n=529</p>				満足度	回答数	割合	満足	68	12.9%	まあ満足	306	57.8%	多少不満	126	23.8%	非常に不満	14	2.6%	無回答	15	2.8%	合計	529	100.0%
満足度	回答数	割合																							
満足	68	12.9%																							
まあ満足	306	57.8%																							
多少不満	126	23.8%																							
非常に不満	14	2.6%																							
無回答	15	2.8%																							
合計	529	100.0%																							

総合所見

雑餉隈駅周辺地区の住環境に対する満足度は、R2年の67.3%に対し、R7年は70.7%であり、3.4ポイント増加したが、目標を達成していない。

アンケートでは住環境に対する総合的な満足度の他に、住環境に関する項目別の満足度についても調査しており、R2とR7の項目毎の満足度を比較すると、桜並木駅周辺に立地するスーパーの閉店により、「日常の買物の利便」への満足度が大幅(24.1ポイント)に低下している。また、「寿町公園」や「(仮称)雑餉隈高架下公園」が整備中であり、「公園や緑、水辺などの自然環境」への満足度が向上しなかったことが、未達成となつた主な要因として考えられる。

なお、「通勤・通学の利便」については約9割が満足している。また、「敷地やまわりの道路のバリアフリー化の状況」や「道路歩行時の安全性」の満足度は大幅(それぞれ17.5、10.3ポイント)に向上するなど、道路事業による効果が顕著に現れている。

住環境に関する項目別の満足度(満足+まあ満足の割合)

	R2 (%)	R7 (%)	増減
日常の買物などの利便	83.2	59.1	▲ 24.1
公園や緑、水辺などの自然環境	49.9	48.4	▲ 1.5
通勤、通学の利便	85.3	87.2	1.9
敷地やまわりの道路のバリアフリー化の状況	34.9	52.4	17.5
道路の歩行時の安全性	43.9	54.2	10.3

今後のまちづくり方策

■今後のまちづくり方策

【大目標】鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化と魅力あるまちづくりの推進			
の事 課業 題前	鉄道高架化を契機とした拠点機能の強化	鉄道駅を中心とした交通結節機能及び回遊性の向上	地域拠点にふさわしい魅力あるまちづくりの推進
成果	<p>◆桜並木駅開業及び駅へのアクセス道路の整備、自転車駐車場整備により<u>アクセス性向上</u>が図られ、<u>駅利用者の増加</u>につながった。</p>	<p>◆道路空間の再配分や道路のバリアフリー化により、<u>快適な歩行者空間</u>が形成され、<u>回遊性の向上</u>が図られた。</p> <p>◆自転車駐車場の整備により、<u>自転車利用者の利便性</u>が向上するとともに、<u>交通結節機能の強化</u>が図られた。</p>	<p>◆地域まちづくり協議会への専門家派遣により、地域の将来像やまちづくり方針等を含む地域まちづくり計画が策定され、事業者と建築前の事前協議を通して、<u>住環境の向上</u>や<u>賑わいの創出</u>など、<u>魅力あるまちづくり</u>につながった。</p>
残された課題・新たな課題	<p>◆駅周辺開発によるさらなる<u>拠点機能の充実・強化</u>が必要。</p> <p>◆駅周辺開発に伴い、子育て世帯の増加が予想されることから、<u>子育て相談や一時預かり機能を有する施設</u>が必要。</p>	<p>◆高架化や新駅開業に伴い、人や車の流れが変化しており、<u>安全な歩行空間の確保</u>やさらなる<u>回遊性の向上</u>が必要。</p>	<p>◆駅周辺を中心とした開発に伴い、子育て世帯の増加が予想されることから、<u>日常的に利用できる公園の整備</u>が必要。</p>
今後の方策	<p>◆子育て相談施設等、<u>拠点機能の強化</u>に必要となる機能の誘導を図る。</p>	<p>◆道路空間の再配分や道路のバリアフリー化により、安全で快適な歩行空間を形成し、<u>さらなる回遊性の向上</u>を図る。</p>	<p>◆子育て環境の充実につながる<u>公園の整備</u>を行う。</p>