

社会資本総合整備計画

(活力創出基盤整備)

甲府駅へのアクセス向上を推進する街路整備
事後評価書

令和3年10月

山梨県甲府市

社会資本総合整備計画（活力創出基盤整備） 事後評価書

計画の名称	甲府駅へのアクセス向上を推進する街路整備（2期）		
計画の期間	平成30年度～令和2年度（3年間）	交付対象	山梨県甲府市
計画の目標	甲府駅周辺土地区画整理事業及び甲府駅南口整備計画により一体的なアクセス道路の整備の推進により、歩行者、自動車等のネットワークを確立し、甲府駅利用者の利便性の向上と駅周辺の安全・安心で快適な都市空間の創出を図る。		

計画の成果目標（アウトカム指標）	<ul style="list-style-type: none"> 甲府駅南口へのアクセスのための平均旅行速度の向上を目指す。 市民意向調査における「道路の整備が進められている」の実感度の向上を目指す。 甲府駅南口線、宝二丁目北新線、朝日町通り線の整備により、現状の渋滞の緩和を図る。
------------------	--

アウトカム指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値			備考								
	当初現況値 (H30当初)	中間目標値 (R2末)	最終目標値 (R4末)									
甲府駅南口へのアクセス性の向上 ・H27年度道路交通センサスを基に平均旅行速度の向上を目指す。	10.6km/h	—	14.8km/h									
道の整備が進められていることに対する市民の実感度の向上。 ・H28年度実施の甲府市市民実感度調査による「道路の整備が進められている」の実感度（満足度）を2.7ポイントから2.75ポイントへの向上を目指す。	2.7ポイント	—	2.75ポイント									
朝日町通り線の渋滞緩和 ・朝日町通り線の渋滞について甲府駅南口線、宝二丁目北新線、朝日町通り線の整備による旅行速度の向上により渋滞長緩和を目指す。	200m	—	140m									
全体事業費	合計 (A+B+C+D)	3,080百万円	A	3,080百万円	B	0百万円	C	0百万円	D	0百万円	効果促進事業費の割合 C/(A+B+C+D)	0.0%

事後評価

○事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
	令和3年度に実施
社会資本総合整備計画の事後評価として甲府市で実施	公表の方法
	評価完了後、市のホームページへ掲載

1. 交付対象事業の進捗状況

交付対象事業															
A1 基幹事業															
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市町村名	H30	R1	R2	R3	R4	全体事業費 (百万円)	備考
12-A1	街路	一般	甲府市	直接	甲府市	甲府駅周辺地区（都）甲府駅南口線外	区画整理 A=21.9ha	甲府市						3080.0	

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I アウトカム指標に関する 交付対象事業の効果の発現状況	コロナ禍によるR2年度道路交通センサスの延期、市民実感度調査のR2年度未実施により、最終目標年次における定量的判断ができないため、朝日町通り線の交通量調査結果及び渋滞状況から、甲府駅南口線と宝二丁目北新線の全線開通によって、朝日町通り線の交通量の減少及び渋滞の解消につながり、甲府駅南口へのアクセスの向上が大きく改善していること、また、当初現況値から現在に至る甲府市市民実感度調査の「道路の整備が進められている」の実感度（満足度）も着実に向上していることから、事業による効果は確実に現れている。														
II アウトカム指標の 達成状況	指標①	最終目標値	14.8km/h	目標値と実績値 に差が出た要因	宝二丁目北新線の開通により、朝日町通り線の交通量が宝二丁目北新線に転換したことが、交通量調査の結果から窺える。この交通量の大幅な減少により、目標以上の平均旅行速度の向上につながったことは明らかである。										
		最終実績値	16.3km/h												
	指標②	最終目標値	2.75	目標値と実績値 に差が出た要因	コロナ禍により、令和2年度の市民実感度調査が実施されなかったが、令和元年度までの同調査において、「道路の整備が進められている」の実感度（満足度）は着実に向上しているため、現時点における実感度は、令和元年度の数値を最終実績値とする。これまでの実感度の上昇率を踏まえ、令和4年度末における目標値は、今後の朝日町通り線の整備により、達成されることが想定される。										
		最終実績値	2.73												
	指標③	最終目標値	140m	目標値と実績値 に差が出た要因	渋滞長の当初現況値はコロナ禍の前である一方、最終実績値はコロナ禍にあるという違いはあるが、平成27年度交通センサスによる交通量と横沢通り開通前の交通量（R2.7）を比較しても、微減にとどまっていることから、外出控えによる交通量の減少が、イコール渋滞長の減少につながったとは言えない。交通量の調査結果から、宝二丁目北新線の開通による交通量の大幅な減少が、渋滞長の減少につながったと考えることが妥当である。										
		最終実績値	120m												
III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況 (必要に応じて記述)	・特になし														

2. 特記事項（今後の方針等）

甲府駅南口線、宝二丁目北新線の全線開通により、甲府駅南口へのアクセスの向上が図られたことが確実となった。引き続き、朝日町通り線の整備を加速させることで、甲府駅南口周辺の自動車・歩行者の安全で快適なネットワークの確立を目指す。
--

