

社会資本総合整備計画（社会資本整備総合交付金） 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都市再生区画整理事業																							
計画の期間		平成30年度～令和4年度（5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に効めているアクセス道路の整備の推進に合わせて、拠点都市街地生成重点地区整備にふさわしい都市再生区画整理事業を導入し、歩行者、自転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（定量的指標）		・甲府駅南口へのアクセス性の向上。 ・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。 ・朝日町通り線の整備により、現状の渋滞の緩和を図る。																							
定量的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		中間目標値		最終目標値																			
		H30				R4																			
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。		10km/h		—		14km/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270ポイントから275ポイントへの向上を目指す。		270ポイント		—		275ポイント																			
朝日町通り線の渋滞緩和 ・甲府駅南通り線及び宝二丁目北新線の整備と一体的に朝日町通り線の整備を進めることで、朝日町通り線の旅行速度の向上と渋滞緩和を目指す。		200m		—		140m																			
全体事業費		合計 (A+B+C+D)		2,916百万円		A		2,916百万円		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5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+B28:T82

交付対象事業															
A 基幹事業 基幹事業（大） 市街地整備事業															
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)	費用 便益比
A13-001	都市再生	一般	甲府市	直接	甲府市	甲府駅周辺地区（(都) 朝日通り線外)	道路新設、道路改良	甲府市						2,916	1.36

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I 定量的指標に関する 交付対象事業の効果の発現状況		交付対象事業である朝日町通り線の整備が遅れているため、効果の発現状況が把握できない。													
II 定量的指標 の達成状況		指標 ①		最終目標値	14km/h	目標値と実績値 に差が出た要因	朝日町ガード詳細設計の着手に不測の日数を要したことから、朝日町通り線の整備が完成していないので最終実績値の測定はできない。 参考までに整備計画期間満了時の現況数値を括弧書きで記載する。 参考値は、R3年度道路交通センサスを基に平均旅行速度を計算した。								
				最終実績値	— (11km/h)										
		指標 ②		最終目標値	275	目標値と実績値 に差が出た要因	朝日町ガード詳細設計の着手に不測の日数を要したことから、朝日町通り線の整備が完成していないので最終実績値の測定はできない。 参考までに整備計画期間満了時の現況数値を括弧書きで記載する。 参考値は、コロナ禍により、令和2年度以降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、令和元年度の数値とする。								
				最終実績値	— (273)										
		指標 ③		最終目標値	140m	目標値と実績値 に差が出た要因	朝日町ガード詳細設計の着手に不測の日数を要したことから、朝日町通り線の整備が完成していないので最終実績値の測定はできない。 参考までに整備計画期間満了時の現況数値を括弧書きで記載する。 参考値は、宝二丁目北新線の開通による交通量の減少が、渋滞長の減少につながったと考えることができる。								
				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													

3. 特記事項（今後の方針等）

引き続き、朝日町通り線の整備を推進する。なお、現状においても令和2年度に完成した宝二丁目北新線の整備効果により、指標としている各数値が向上しているものもことから、朝日町通り線の整備後の最終目標値について再検討を行うとともに、検証のため、完成後にフォローアップを行うものとする。
--