

社会資本整備総合交付金（事後評価）

Pa54 岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による
広域的な地域活性化計画



滋賀県土木交通部道路課

◆事後評価の実施

滋賀県公共事業等計画評価実施要綱

第3 中間評価および事後評価の内容

- 1 知事は、次に掲げる事項について中間評価を行うものとする。
 - (1) 事業の進捗状況
 - (2) 事業効果の発現状況
 - (3) 評価指標の目標値の実現状況
- 2 知事は、次に掲げる事項について事後評価を行い、今後の方針の案を作成するものとする。
 - (1) 事業の進捗状況
 - (2) 事業効果の発現状況
 - (3) 評価指標の目標値の実現状況
 - (4) 主要な事業に関する次の事項 ← **中間評価にて主要な事業を選定**
 - ア 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - イ 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化
 - ウ コスト縮減および代替案立案等の可能性
 - エ その他必要と考えられる事項

きのもとながはま もり ぎ おん
・ 木之本長浜線 森・祇園工区

◆滋賀県の広域連携事業の地域図

福井と滋賀を結ぶ旧街道を軸とする福井滋賀交流圏域における広域観光活性化計画
(長浜市北部、高島市)

岐阜と滋賀の交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画
(長浜市南部、米原市)



滋賀・京都交流圏域における観光・スポーツ振興による広域的地域活性化計画
(大津市、甲賀市、湖南市)

三重・滋賀交流圏域における広域観光活性化計画
(彦根市、近江八幡市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、東近江市、日野町、竜王町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)

◆事後評価 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



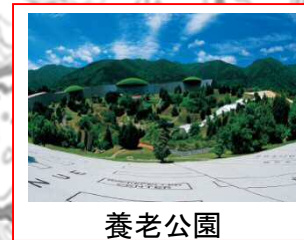
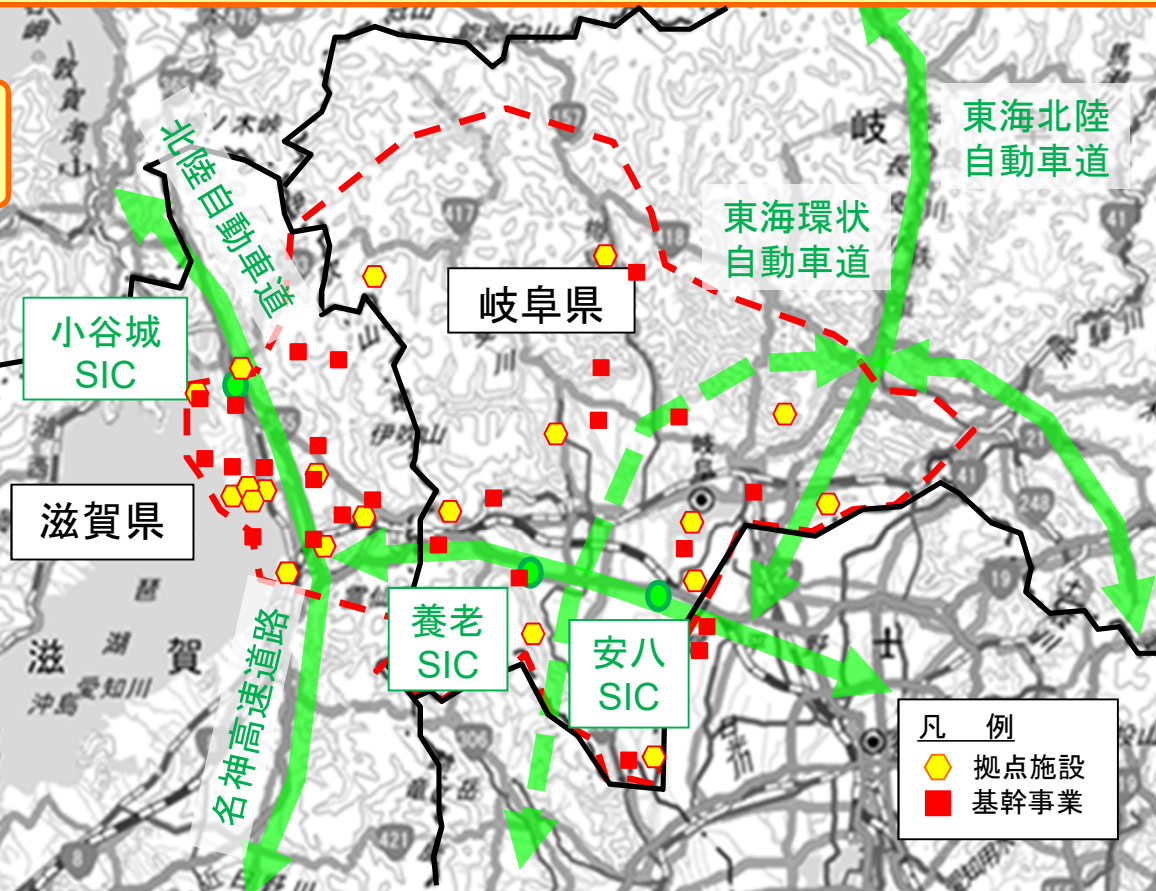
計画の概要

- ・ 知名度向上を図る「昇龍道プロジェクト」おだにじょう あんぱち ようろう
- ・ スマートインターチェンジの開設（H28：小谷城SIC・安八SIC、H30：養老SIC）
- ・ 東海環状自動車道西回りの開通見込み

→ 岐阜県（岐阜・西濃地域）と滋賀県（湖北地域）の主要拠点を結ぶアクセス道路の整備、インターチェンジ周辺地域の交通機能の強化等、広域的な地域の活性化に資する事業を推進する。

計画の成果目標 (アウトカム指標)

観光入込客数の増加



◆要綱第3-1-(1) 事業の進捗状況 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



整備計画に掲載している 事業数(R2.3時点)	計画期間内に 完了予定の 事業数(a)	計画完了 (R2.3)時点で 完了見込みの 事業数(b)	(b) / (a)	備考
10事業 [4事業]	7事業 [1事業]	7事業 [1事業]	100%	

※ 完了箇所に投じた予算は、1,094百万円 [292百万円]

※ [] 内は滋賀県道路整備アクションプログラム対象事業

◆要綱第3-1-(3) 評価指標の目標値の実現状況 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



■アウトカム指標

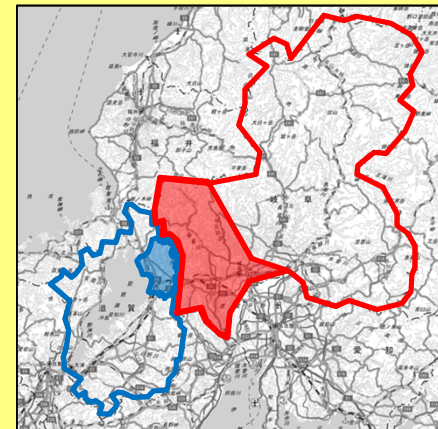
●岐阜県(岐阜・西濃地域)と滋賀県(湖北地域)における観光客数
 2,398万人(H25) ⇒ 2,819万人(H31・R1) (421万人(17%)の増加)

●滋賀県(湖北地域)における観光客数
 867万人(H25) ⇒ 919万人(H31・R1) (52万人(5%)の増加)

※ 岐阜県の観光客数は、対象地域内の観光地で、前年の観光客入込数が1万人以上、もしくは前年の特定月の観光入込客数が5千人以上である地点の合計

※ 滋賀県の観光客数は、対象地域内の観光地で、年間入込客数が1,000人以上見込まれる観光地の観光客数の合計

■滋賀県(湖北地域)
米原市、長浜市南部



■岐阜県(岐阜・西濃地域)
岐阜市、各務原市、羽島市、瑞穂市、本巣市、山県市、笠松町、岐南町、北方町、大垣市、海津市、養老町、垂井町、池田町、大野町、揖斐川町、神戸町、安八町、輪之内町、関ヶ原町

■岐阜県(岐阜・西濃地域)と滋賀県(湖北地域)における観光客数

	目標値	実績値
当初(H25)	2,398万人	—
中間年(H29年度末)	2,610万人	2,778万人
最終年(H31年度末)	2,819万人	2,659万人

※最終年の実績値は、H30年のデータ

■滋賀県(湖北地域)における観光客数

	目標値	実績値
当初(H25)	867万人	—
中間年(H29年度末)	910万人	922万人
最終年(H31年度末)	919万人	844万人

※最終年の実績値は、H30年のデータ

◆要綱第3-1-(2) 事業効果の発現状況 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



■ 拠点施設
黒壁スクエア



■ 路線名 : 間田長浜線
はざまた ながはま
かんのんざか
(観音坂工区)
ながはま しいし だちよう

■ 箇所 : 長浜市石田町

■ 事業期間: H27~ H28

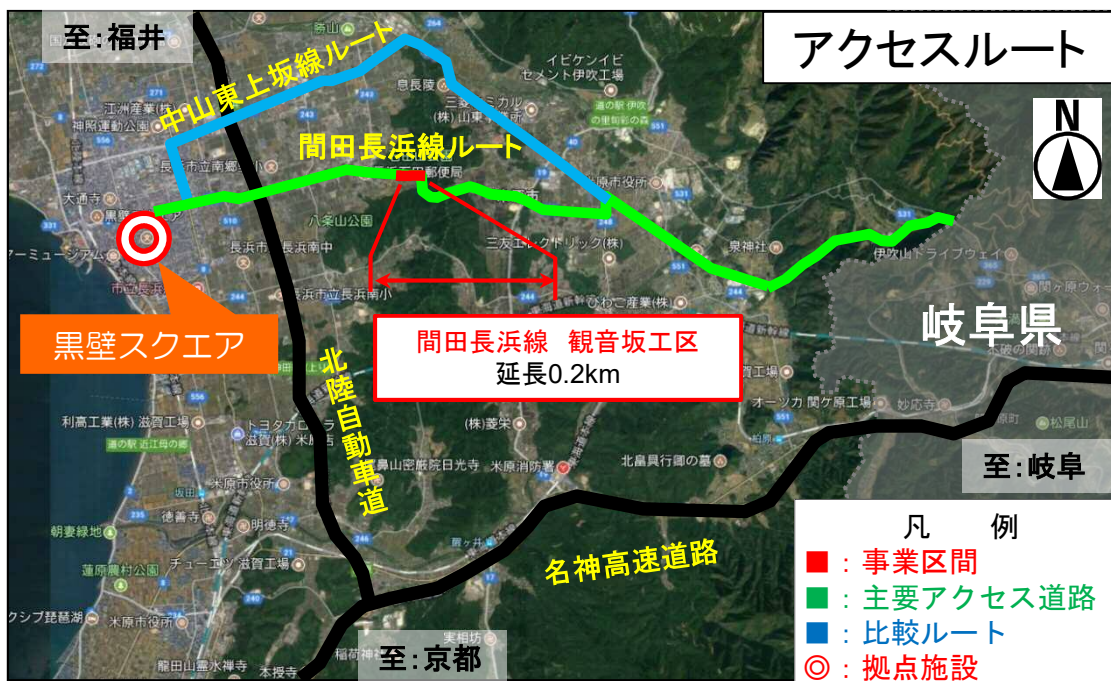
■ 事業内容: バイパス道路整備

■ 事業延長: L=0.2 km

【参考】岐阜県境～黒壁スクエアの距離と時間

	中山東上坂線 ルート	間田長浜 線ルート	短縮距離・ 時間
距離	19.6km	17.6km	-2.0km
時間	30分	28分	-2分

2分の時間短縮効果



【参考】整備前後での交通量の変化

	整備前	整備後
6時間自動車類交通量	1,715台	2,740台
増減		1,025台増加

※調査時間は午前7時～12時の6時間。
※整備前の交通量は、H27道路交通センサスによる
※整備後の交通量は、直営での交通量調査による

【参考】黒壁スクエアの整備前後での観光客数の変化

	整備前 (H25)	整備後 (H30)
観光客数	1,636,900人	2,045,400人
増減		408,500人増加

◆要綱第3-1-(2) 事業効果の発現状況 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



整備前(現道)



整備後(バイパス)



事業効果

間田長浜線の狭隘区間を解消することにより、黒壁スクエアへのアクセス性が向上し、観光客の利便性の向上につながった。

◆ 主要な事業の選定について Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



要件

- ① 計画最終年度(H31・R1)において事業採択後5年以上を経過した時点で未着工の事業
- ② 計画最終年度(H31・R1)において事業採択後10年以上経過し継続中の事業

※「事業採択」とは国庫補助事業については「国の事業採択通知を受け事業費が予算化された時点」、単独事業については、「詳細設計に着手した時点」

※「未着工の事業」とは「用地買収手続きと工事のいずれにも着手していない事業」



中間評価時に下記事業が選定された

①の要件の事業 : なし

②の要件の事業 : きのもとながはま もり ぎ おん 森・祇園工区

◆^き木^の本^{もと}長^{なが}浜^{はま}線 森^{もり}・祇^ぎ園^{おん}工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 費用対効果
4. 今後の取組

◆^き木^の本^{もと}長^{なが}浜^{はま}線 森^{もり}・祇^ぎ園^{おん}工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



1. 事業の概要

◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



木之本長浜線 森・祇園工区の概要

- ・木之本長浜線 森・祇園工区は、小谷城址や小谷城戦国歴史資料館と長浜城内の豊公園とを最短距離で結ぶアクセスルート。
- ・(主)木之本長浜線の狭隘区間を解消することにより、小谷城址や小谷城戦国歴史資料館から長浜城内の豊公園および市内観光地へのアクセス性を向上。

整備前の状況①



整備前の状況②



事業概要

起終点 : ながはまし もりちょう ながはまし ぎおんちょう
 延長 : 1.2km
 着工年度 : 平成15年度



◆^き木^の本^も長^{なが}浜^{はま}線 ^{もり}森^ぎ・^{おん}祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



2. 事業の進捗状況

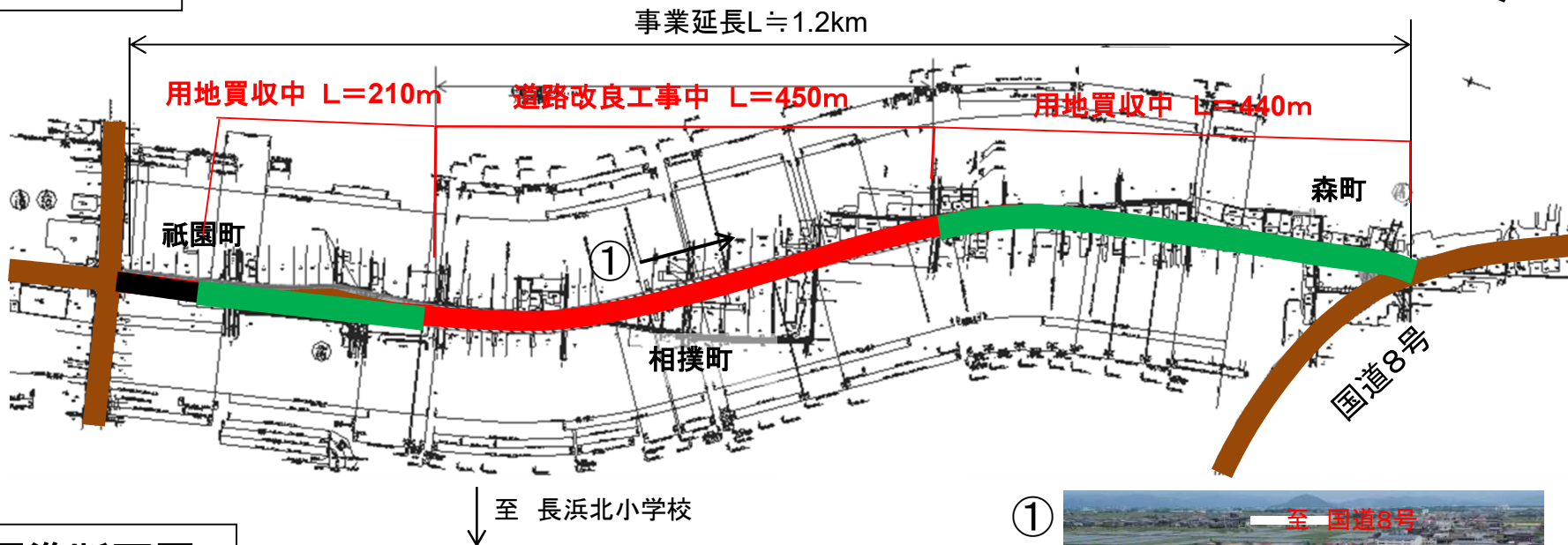
◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画

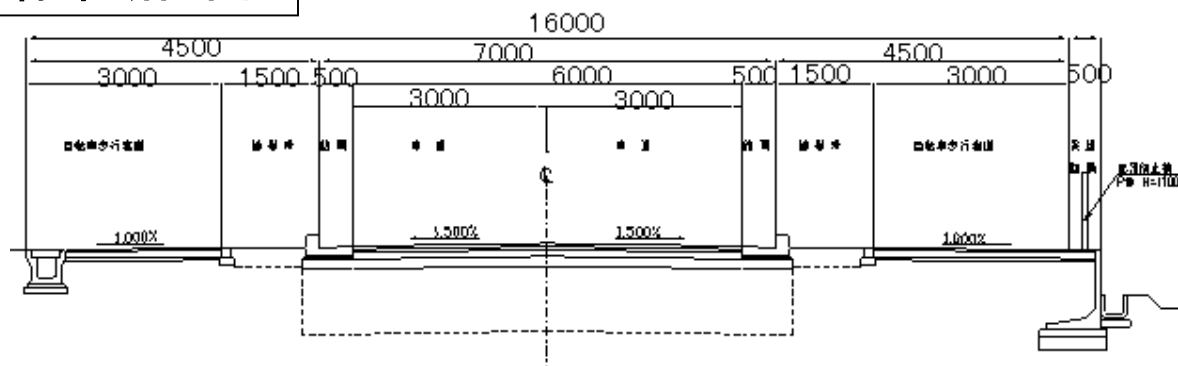


施工状況図(令和元年12月時点)

平面図



標準断面図



相撲地区の工事状況(R1.12月時点)

◆^き木^の本^{もと}長^{なが}浜^{はま}線 森^{もり}・祇^ぎ園^{おん}工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



3. 費用対効果

◆^き木^の本^な長^は浜^ま線 ^{もり}森^ぎ・^{おん}祇^{おん}園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



費用便益分析とは

事業を効率的かつ効果的に遂行するため、事業を実施することで生じる便益 (Benefit: **B**)と事業にかかる費用 (Cost: **C**)を比較することにより、投資効率性の観点から対象事業の妥当性を評価するもの。

$$\text{費用便益比 } B / C = \frac{\text{便益 } B}{\text{費用 } C}$$

<事業評価判断基準>

- ・国土交通省が定めた「費用便益分析マニュアル(平成30年2月版)」により算出する。
- ・社会的割引率は4%

事業全体に対する 費用便益比	残事業に対する 費用便益比	事業判断
$B/C \geq 1$	$B'/C' \geq 1$	事業継続
$B/C < 1$	$B'/C' \geq 1$	基本的に継続とするが、事業内容等を見直し
$B/C \geq 1$	$B'/C' < 1$	事業内容の見直し等を行った上で対応を検討
$B/C < 1$	$B'/C' < 1$	事業中止

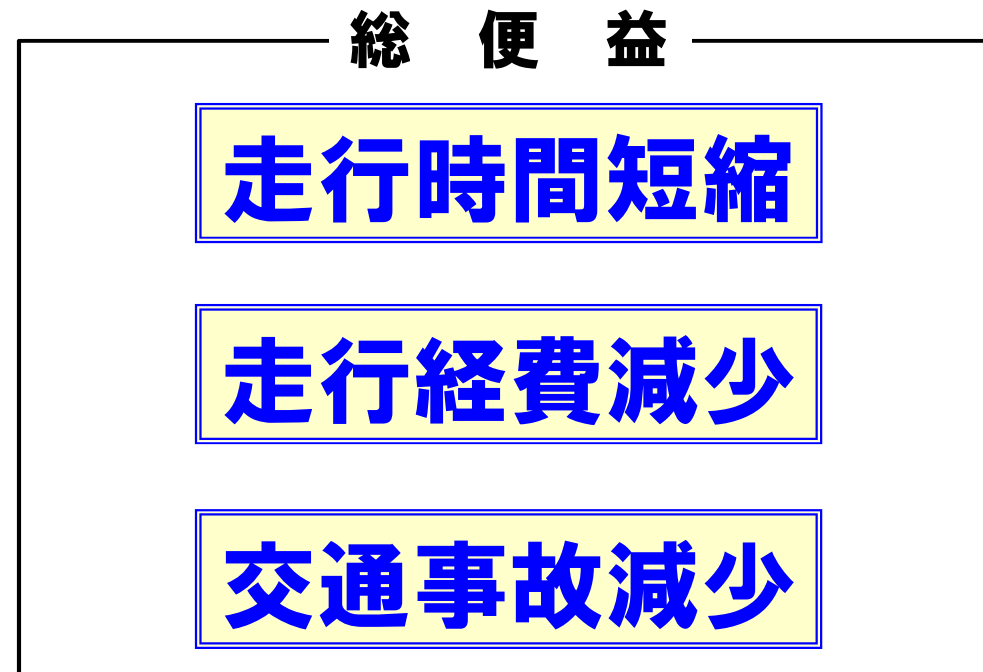
◆^き木^の本^な長^が浜^は線^ま 森^も・^り祇^ぎ園^お工^ん区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



便益(Benefit)の考え方

費用便益分析において扱う便益としては、道路整備に伴う多様な効果のうち、**直接効果でわかりやすく、精度を保ち、金銭表現が可能な指標**を対象としている。



費用便益分析に用いる総便益は、これら各年における便益を現在価値化して、検討期間全体(50年)で合計したものをを用いる

◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的な地域活性化計画



4. 費用対効果 走行時間短縮便益とは

道路整備により走行性が向上することで短縮される走行時間を貨幣価値に換算したもの。

走行時間短縮便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の総走行時間費用

総走行時間費用

= 交通量 × 走行時間 × 時間価値原単位

※「整備なし」: 木之本長浜線 森・祇園工区の整備をしない場合

【走行時間短縮便益の算出】

「整備なし」
総走行時間費用
(50年間の現在価値)

—

「整備あり」
総走行時間費用
(50年間の現在価値)

=

走行時間短縮便益

50年間合計
27.3億円
(現在価値)

◆木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



4. 費用対効果 走行経費減少便益とは

道路整備により円滑な走行が可能となり、燃料費、油脂費、タイヤチューブ費などの**走行経費が減少される効果を貨幣価値**に換算したものの。

走行経費減少便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の総走行費用

総走行費用

= 交通量 × 走行距離 × 走行経費原単位

※「整備なし」: 木之本長浜線 森・祇園工区の整備をしない場合

【走行経費減少便益の算出】

「整備なし」
総走行費用
(50年間の現在価値)

—

「整備あり」
総走行費用
(50年間の現在価値)

=

走行経費減少便益

50年間合計
0.9億円
(現在価値)

◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



4. 費用対効果 交通事故減少便益とは

道路整備により秩序ある道路交通環境が形成されることで期待される**交通事故の発生件数の減少**や**被害程度の軽減**の効果を貨幣価値に換算したもの。

交通事故減少便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の交通事故損失額

交通事故損失額

= (α × 交通量 × 走行距離) + (β × 交通量 × 交差点箇所数)

※交通事故の発生状況は高速道路と一般道路、また一般道路では車線数や沿道状況で大きな差があることから、道路・沿道区分毎に係数 α , β が設定(全国統一条件)されている。

【交通事故減少便益の算出】

※「整備なし」: 木之本長浜線 森・祇園工区の整備をしない場合

交通事故減少便益

「整備なし」
交通事故損失額

(50年間の現在価値)

—

「整備あり」
交通事故損失額

(50年間の現在価値)

=

50年間合計
-0.3億円

(現在価値)

◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



4. 費用対効果 実際には整備により安全性が向上

周辺道路からの交通転換により、自動車交通量が増加。
実際には、**車道の拡幅、自転車歩行者道の整備、右折レーンの設置**により、
安全性が向上すると考えられます。

- **車道の拡幅**
- **自転車歩行者道の整備**
- **右折レーンの設置**

整備前



整備後



◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



4. 費用対効果 費用(Cost)の考え方

費用便益分析において扱う費用としては、道路整備に要する**事業費(工事費、用地費、補償費)**及び、**維持管理に要する費用**があげられる。

事業費

工事費、用地費、補償費、間接経費等から構成され、主に供用以前に支出される費用を指す。これらを現在価値換算したものをを用いる。

事業費

15.6億円

(現在価値)

維持管理費

橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等(間接経費含む)を指す。これらを現在価値換算して、検討期間全体(50年間)で合計したものをを用いる。

維持管理費

50年間合計

0.8億円

(現在価値)

消費税相当額は費用から控除して算出

◆^き木^の本^な長^は浜^ま線 ^{もり}森^ぎ・^{おん}祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的な地域活性化計画



4. 費用対効果

項目		算定結果
費用 (Cost)	事業費	16億円
	維持管理費	0.8億円
	合計(総費用)	16億円
便益 (Benefit)	走行時間短縮便益	27億円
	走行経費減少便益	0.9億円
	交通事故減少便益	-0.3億円
	合計(総便益)	28億円
費用便益比(B/C)		1.7

※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値である。

※残事業に対するB'/C'は2.4となる。

◆^き木^の本^{もと}長^{なが}浜^{はま}線 森^{もり}・祇^ぎ園^{おん}工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



4. 今後の取組

◆ 木之本長浜線 森・祇園工区 Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的な地域活性化計画



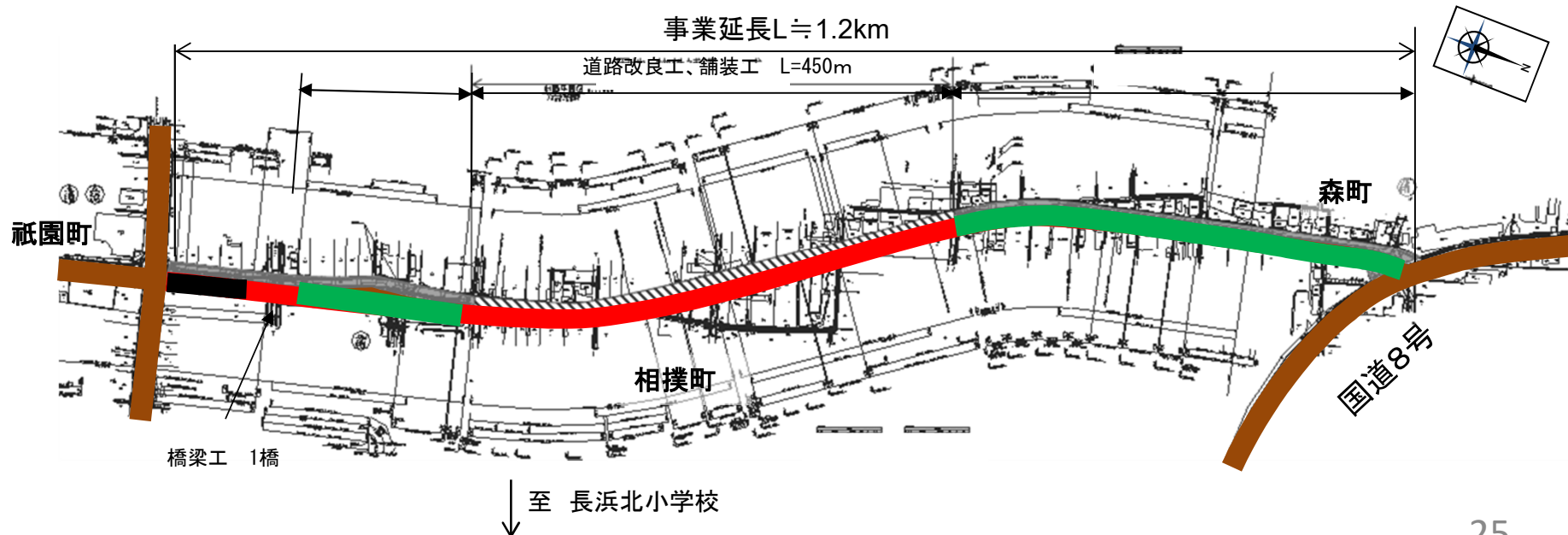
今後の取り組み

令和元年度～令和2年度

- 道路改良工
- 舗装工
- 橋梁工

令和3年度以降

- 道路改良工
- 舗装工
- 橋梁工



◆事後評価まとめ Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



○まとめ

(1)事業の進捗状況

⇒ 完了目標7事業に対して、7事業が完了した。

(2)事業効果の発現状況

⇒ 狭隘区間を解消することにより、拠点施設へのアクセス性が向上し、観光客の利便性の向上につながった。

(3)評価指標の目標値の実現状況

(3)-1 岐阜県(岐阜・西濃地域)と滋賀県(湖北地域)における観光客数

⇒ 目標値2,819万人に対し、現状2,659万人であった。

(3)-2 滋賀県(湖北地域)における観光客数

⇒ 目標値919万人に対し、現状844万人であった。

なお、拠点施設(黒壁スクエア)をみると、観光客数は整備前後で増加している。

(4)主要な事業の実現状況

⇒ 木之本長浜線 きのもとながはま 森・祇園工区 もりぎおん について、450mの区間を工事中である。

もりぎおん 森・祇園工区全体の費用便益比は1.7、残事業に対する費用便益比は2.4である。

◆事後評価まとめ Pa54

岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による広域的地域活性化計画



○今後の方針(案)

滋賀県の道路整備計画である滋賀県道路整備アクションプログラム2018に基づき、事業を着実に進める。