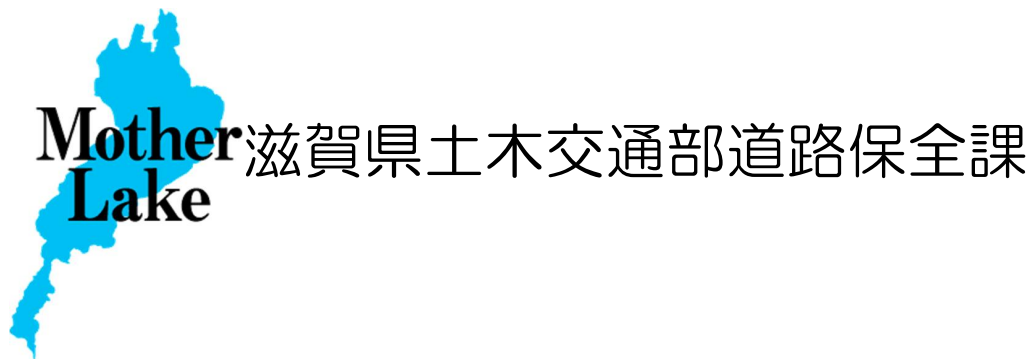


社会資本整備総合交付金（中間評価）

Pa56 京奈和自転車道とビワイチを基軸とした歴史・文化を
体感する自転車周遊による広域観光活性化計画（重点③）



1

◆社会資本整備総合交付金の概要



■ 交付金事業を進めるうえで、策定主体となる地方公共団体が、目標、定量化した評価指標及び目標実現のための事業等を記載した【社会資本総合整備計画】を策定することが必要。

＜交付金事業＞

- 地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かすために、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を交付金に一括して、社会資本整備総合交付金を創設。
- 地方公共団体が自由に計画内の各事業へ国費を充当可能。
- 地方公共団体が自らの整備計画の事業評価を実施し、HP等により公表
- 交付金は、以下の2種類（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）

＜交付金＞

社会資本整備総合交付金	防災・安全交付金
地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設	地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策等の取り組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取り組みを集中的に支援するために、平成24年度補正予算において創設

＜策定主体となる地方公共団体＞

- 単独の県や市町のみで策定することも、複数の県・市町が共同で策定することも可。

2

◆広域連携事業の概要

■社会資本整備総合交付金（広域連携事業）

複数の都道府県が連携して作成する「**広域活性化計画**」※を含めた社会資本整備総合整備計画に対して交付される社会資本整備総合交付金

※「広域活性化計画」

・複数の観光施設等を「拠点施設」として位置づけ、それらを結ぶルート上の道路の整備・修繕等の基盤整備事業を実施することにより、観光入込客数の増加等を目標とする事業実施計画

「広域地方計画に位置付けられた広域連携プロジェクト」を推進するための計画については重点計画（重点③）として位置付けられている。

■関西広域地方計画（平成28年3月決定・公表）

○対象区域：近畿圏（2府4県）

○計画期間：平成28年から概ね10年間

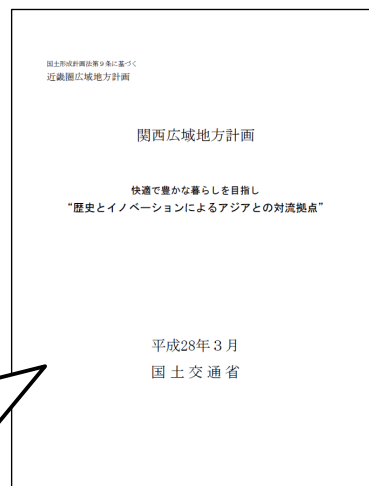
○目的

- ・2015年に策定された国土形成計画（全国版）を踏まえ、2050年までの長期を見通しつつ、人口減少・高齢化時代や国際競争が激化する時代にあっても自立的に発展できる「知と文化を誇り力強く躍動する関西」を目指すもの

3-3. 歴史・文化・おもてなしプロジェクト

（1）歴史・伝統文化の継承・活用と新たな地域資源の発掘・育成事業

③ 関西を代表する歴史・文化資産である「彦根城」や、「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」、「百舌鳥・古市古墳群」及び「宇治茶生産の景観」、「天橋立」、「鳴門の渦潮」等の世界遺産登録に向けた取組の推進や、日本遺産、近代化産業遺産の認定を通して文化財の保存・整備を図るとともに、観光資源として積極的に国内外への発信や活用を図る。



3

◆広域連携事業の概要

計画の名称	京奈和自転車道とピワイチを基軸とした歴史・文化を体感する自転車周遊による広域観光活性化計画（重点③）		
計画の期間	令和3年度～令和7年度（5年間）	交付対象	滋賀県（京都府、奈良県、和歌山県と連携）



4

◆整備計画（Pa56）の概要



1. 交付金名 社会資本整備総合交付金
2. 計画番号 Pa56
3. 計画名 京奈和自転車道とピワイチを基軸とした歴史・文化を体感する自転車周遊による広域観光活性化計画（重点③）
4. 事業主体 滋賀県
5. 事業期間 令和3年度～令和7年度
6. 事業数 27事業（県：27事業）
7. 目標 滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県では、関西広域地方計画の広域連携プロジェクトである「3-3 歴史・文化・おもてなしプロジェクト」を推進するため、4府県の豊富で個性豊かな歴史や伝統等の文化資産を保全又は創出し、観光資源への活用や面としての地域づくり、世界遺産への登録などの各種取組と合わせて、地域資源を活用した多様で世界の人々を魅了する広域サイクリングルートの形成に向けて必要な基盤整備事業を実施することで、自転車による文化観光やロングステイなどのニューツーリズムの創出・普及を図る。

8. 計画の成果目標（定量的指標）

- 滋賀県大津甲賀地域、京都府山城地域、奈良県北西部、和歌山県紀北地域における観光入込客数6,624万人（R1）から7,617万人（R7）に増加（993万人（15.0%）の増加）
- 滋賀県（大津市、甲賀市）における観光入込客数
1,652万人（R1）から1,833万人（R7）に増加（181万人（11.0%）の増加）
- 拠点施設を結ぶ観光ルートにおける1日当たりの
総アクセス時間270時間・台／日（R7）短縮

5

◆整備計画（Pa56）の概要



計画の目標

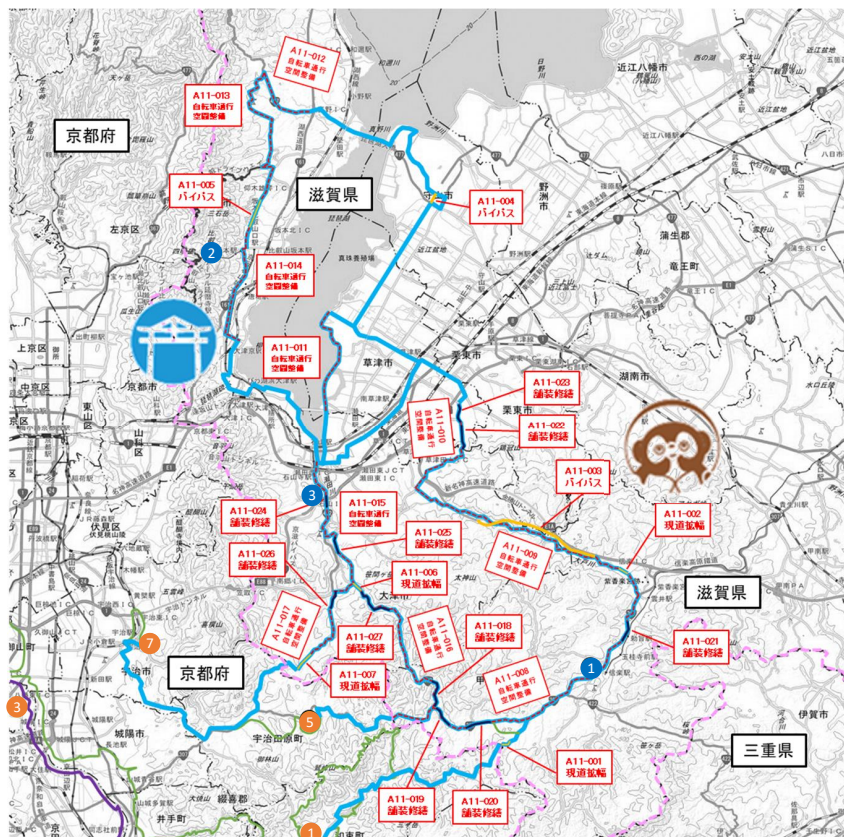
- 滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県では、関西広域地方計画の広域連携プロジェクトである「3-3 歴史・文化・おもてなしプロジェクト」を推進するため、地域資源を活用した多様で世界の人々を魅了する広域サイクリングルートの形成に向けて必要な基盤整備事業を実施することで、自転車による文化観光やロングステイなどのニューツーリズムの創出・普及を図る。

事業の種類	主な目的	事業数
現道拡幅	未改良区間を解消し、自転車を始めとする車両の走行の円滑性、安全性を向上させる。	4事業
バイパス整備	バイパスを整備することで、現道の自転車の安全性を確保するとともに、自動車の所要時間短縮、走行の円滑性、安全性を向上、拠点施設間のアクセスを強化する。	3事業
自転車通行空間整備	自転車通行空間を整備することで、安全性を確保するとともに、拠点施設間のアクセスを強化し、広域的な観光活性化を図る。	10事業
舗装修繕	舗装損傷区間の解消することで、自転車を始めとする車両の走行時の安全性・快適性を確保する。	10事業

6

◆整備計画（Pa56）の概要

計画の名称	京奈和自転車道とびワイチを基軸とした歴史・文化を体感する自転車周遊による広域観光活性化計画(重点③)		
計画の期間	令和3年度～令和7年度(5年間)	交付対象	滋賀県(京都府、奈良県、和歌山県と連携)



拠点施設(滋賀県)	
①	信楽窯元散策路
②	比叡山延暦寺
③	石山寺
拠点施設(京都府)	
①	和束茶カフェ
⑤	宗円交遊庵やんたん
⑦	平等院

<凡例>

- 県境
- 要素事業(拡幅・バイパス等)
- 要素事業(自転車通行空間整備)
- 要素事業(修繕)
- 拠点施設
- 滋賀県自転車ルート

※参考

<京都府凡例>

- 京奈和自転車道
- 京都府自転車ルート
- 拠点施設

◆中間評価の審議事項

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

◆要綱第3-1-(1)事業の進捗状況

■前期3か年（R3～R5）の進捗

R5年度末までに完了した事業は以下のとおり。

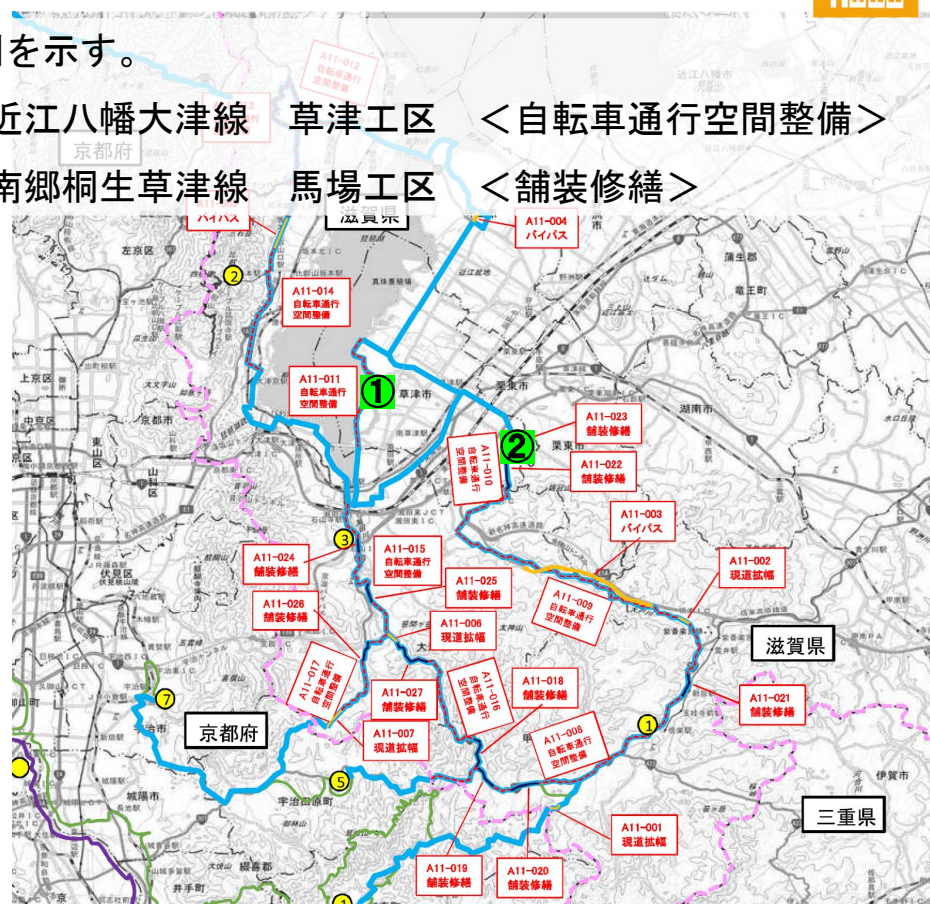
事業の種類	(参考) 全事業数	R7年度末 完了予定 (b)	R5年度末 完了済 (a)	進捗率 (a)/(b)
現道拡幅	4	3	2	66%
バイパス整備	3	2	1	50%
自転車通行 空間整備	10	1	0	0%
舗装修繕	10	10	7	70%
合計	27	16	10	62%

9

◆要綱第3-1-(2)事業効果の発現状況

以下2事業の事例を示す。

- ①A11-011（一）近江八幡大津線 草津工区 <自転車通行空間整備>
- ②A11-022（一）南郷桐生草津線 馬場工区 <舗装修繕>



10

◆要綱第3-1-(2)事業効果の発現状況

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

事業概要

- サイクリングコース「ビワイチ」のコースの一部にもなっている。
- 草津工区は、草津市内5.0kmの区間において、自転車通行帯整備を行う事業である。



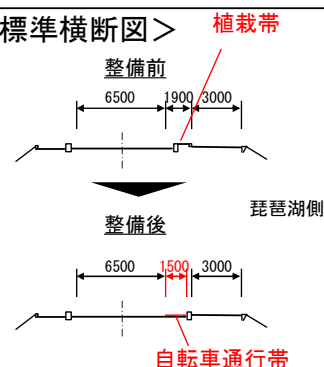
事業箇所



<計画諸元>

延長 5.0km
道路規格 第3種第2級
全体事業費 400百万円

<標準横断面図>



11

◆要綱第3-1-(2)事業効果の発現状況

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

ナショナルサイクルルート「ビワイチ」のコースにおいて、安全で快適な自転車走行区間を確保

整備前



整備後



2.5km整備完了



凡例

— 整備済み
- - 整備中
— 事業区間

出典：地理院地図

12

◆要綱第3-1-(2)事業効果の発現状況

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

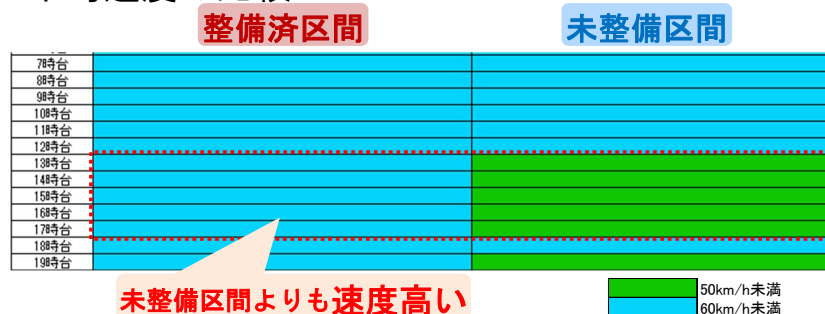
- 整備が完了した区間では、未整備区間と比べ、**自動車の平均速度が高く、急ブレーキ件数も少ない**。自転車・自動車の通行空間が分離されたことで、**走行性・安全性向上の効果**がみられる。



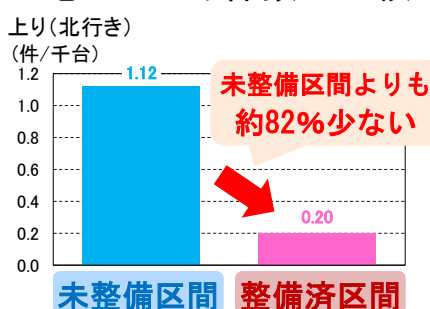
[データ:プローブデータ]

整備後:R5.8~R5.11
(工事の影響のない時期)

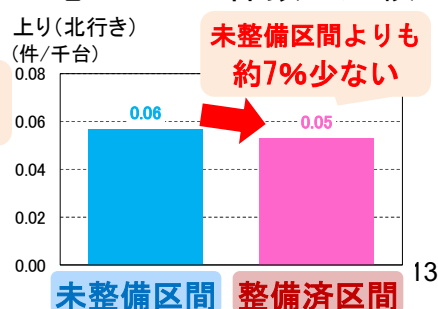
■平均速度の比較



■急ブレーキ件数の比較



■急ハンドル件数の比較



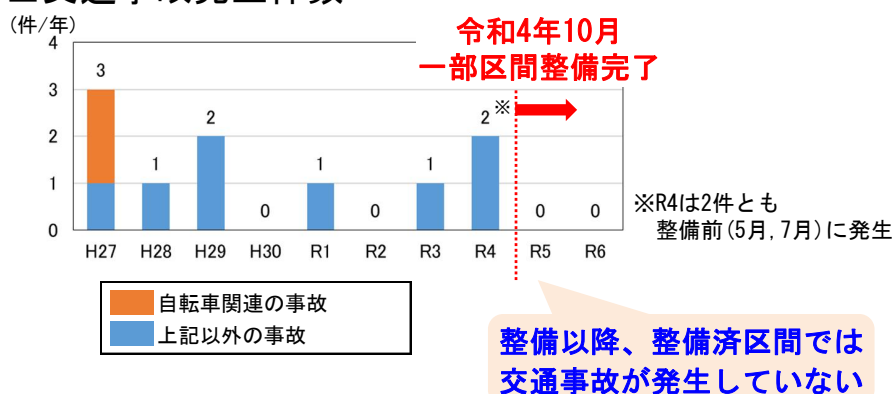
◆要綱第3-1-(2)事業効果の発現状況

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

- 整備が完了した区間において、**交通事故発生件数が減少**しており、自転車・自動車双方の**安全性向上の効果**がみられる。



■交通事故発生件数



※R4は2件とも
整備前(5月,7月)に発生

整備以降、整備済区間では
交通事故が発生していない

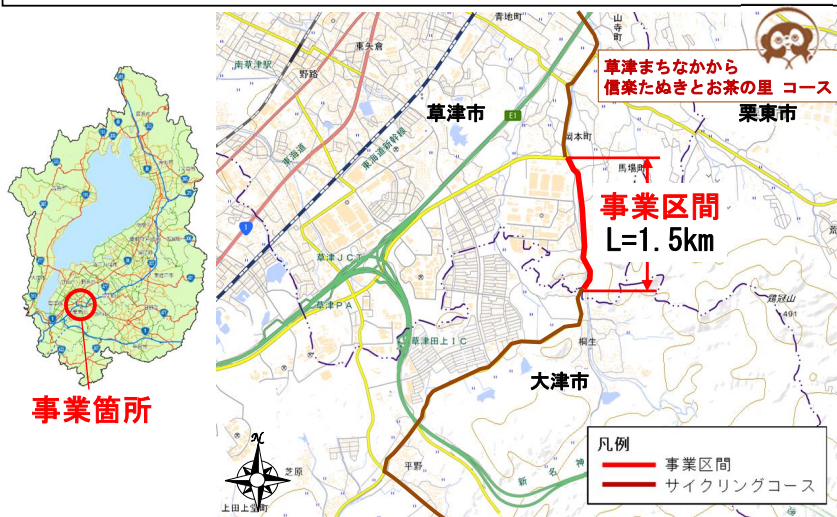
<凡例>
● 自転車関連の事故
● 上記以外の事故

◆（２）事業効果の発現状況

②A11-022(一)南郷桐生草津線 馬場工区

事業概要

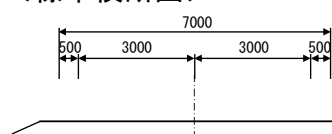
- （一）南郷桐生草津線は、滋賀県大津市瀬田川洗堰を起点に草津市岡本町南交点に至る11.0kmの一般県道で、信楽などの観光地への連絡路としても機能している。
- 馬場工区は、草津市内1.5kmの区間において、舗装修繕を行うことで、快適性・安全性の向上を図る事業である。



<計画諸元>

延長 1.5km
現況交通量 5,003台/日
全体事業費 150百万円

<標準横断図>



◆（２）事業効果の発現状況

②A11-022(一)南郷桐生草津線 馬場工区

舗装修繕により、自転車を始めとする車両の
走行時の快適性が向上



事業箇所

凡例
— 整備済み
— 事業区間



◆要綱第3-1-(3)評価指標の目標値の実現状況



【指標1】滋賀県・京都府・奈良県・和歌山県 共通目標

滋賀県大津甲賀地域、京都府山城地域、奈良県北西部、和歌山県紀北地域における観光入込客数6,624万人（R1）から7,617万人（R7）に増加（993万人（15.0%）の増加）

【算定方法】観光入込客数

観光入込客数の増加割合＝

$$\frac{(\text{評価時点の年間観光入込客数} - \text{R1の年間観光入込客数})}{(\text{R1の年間観光入込客数})}$$

【指標2】滋賀県単独目標

滋賀県（大津市、甲賀市）における観光入込客数1,652万人（R1）から1,833万人（R7）に増加（181万人（11.0%）の増加）

【算定方法】観光入込客数

観光入込客数の増加割合＝

$$\frac{(\text{評価時点の年間観光入込客数} - \text{R1の年間観光入込客数})}{(\text{R1の年間観光入込客数})}$$

【指標3】滋賀県単独目標

拠点施設を結ぶ観光ルートにおける1日当たりの総アクセス時間を270時間・台／日（R7）短縮する

【算定方法】拠点施設を結ぶ観光ルートにおける総アクセス時間短縮効果を算出

（アクセス時間短縮効果）＝

$$(\sum \text{整備前のアクセス時間} - \sum \text{整備後のアクセス時間}) \times \text{日交通量 (H27交通センサス)}$$

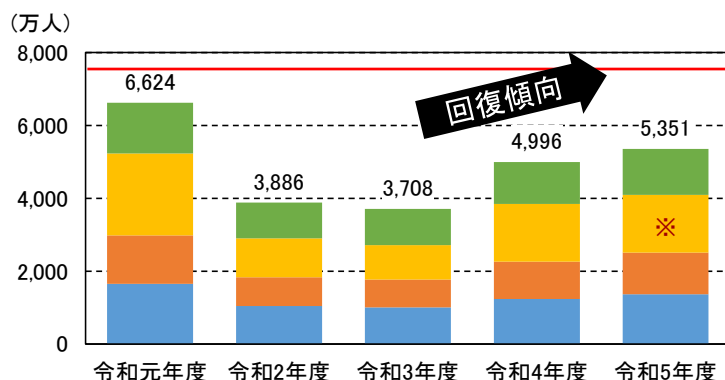
17

◆要綱第3-1-(3)評価指標の目標値の実現状況



【指標1】滋賀県大津甲賀地域、京都府山城地域、奈良県北西部、和歌山県紀北地域における観光入込客数

- 対象地域の観光入込客数は、コロナ禍の影響で令和2年度～令和3年度にかけて大きく落ち込んだが、その後は増加傾向にあり、令和5年度はコロナ禍前の令和元年度の81%程度まで回復している。
- 計画最終年に向けて、目標が達成できるように、引き続き事業を推進する。



目標値 7,617万人（R7）

令和5年度実績値
5,351万人

■滋賀県大津甲賀地域 ■京都府山城地域
■奈良県北西部 ■和歌山県紀北地域

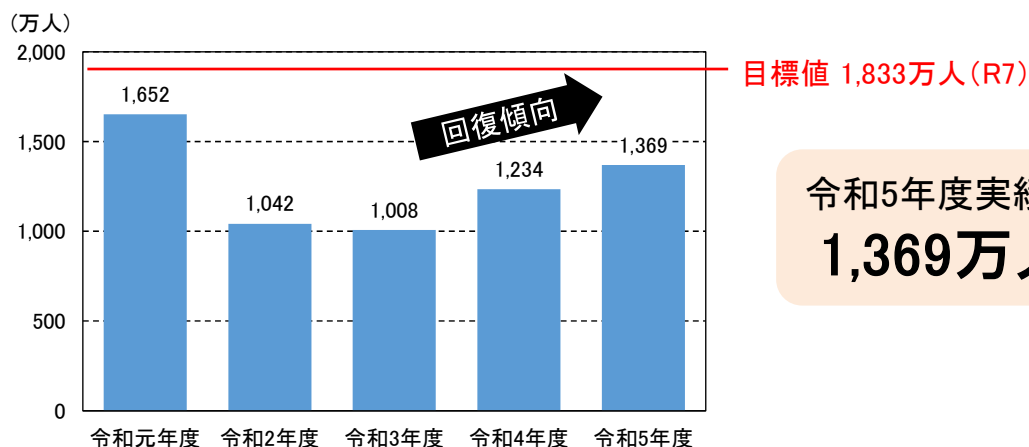
※ 奈良県北西部のR5は集計中のため、R4と同値

18

◆要綱第3-1-(3)評価指標の目標値の実現状況

【指標2】 滋賀県(大津市、甲賀市)における観光入込客数

- 大津市・甲賀市の観光入込客数は、コロナ禍の影響で令和2年度～令和3年度にかけて大きく落ち込んだが、その後は増加傾向にあり、令和5年度はコロナ禍前の令和元年度の83%程度まで回復している。
- 計画最終年に向けて、目標が達成できるように、引き続き事業を推進する。



令和5年度実績値
1,369万人

◆要綱第3-1-(3)評価指標の目標値の実現状況

【指標3】 拠点施設を結ぶ観光ルートにおける1日当たりの総アクセス時間

整備前(現道)

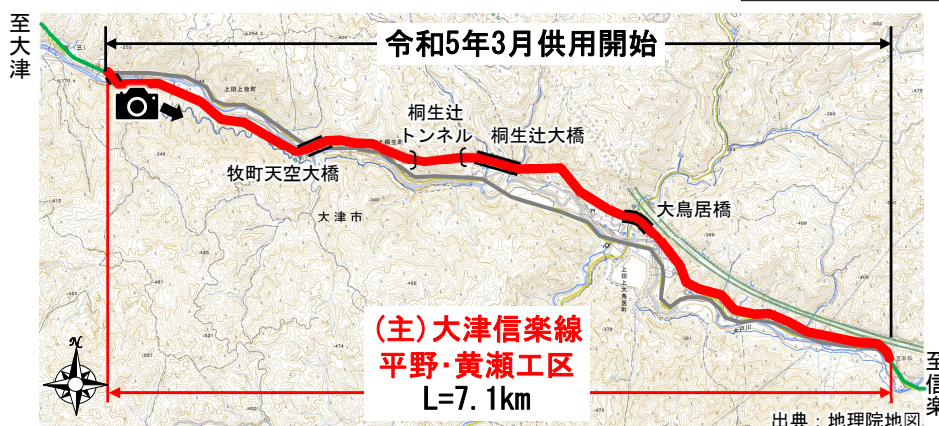


整備後(新道)



A11-003(主)大津信楽線
平野・黄瀬工区

<凡例>
— 整備区間
— 現道
— 大津信楽線(前後区間)



◆要綱第3-1-(3)評価指標の目標値の実現状況



【指標3】 拠点施設を結ぶ観光ルートにおける1日当たりの総アクセス時間

- 大津信楽線（平野・黄瀬工区）のバイパス事業の整備完了により、令和5年度末で総アクセス時間が167時間/日短縮した。
- 計画最終年に向けて、目標（270時間・台/日）が達成できるように、引き続き残るバイパス事業を推進する。

令和5年度末までの完了事業（バイパス事業）：（主）大津信楽線 平野・黄瀬工区

＜算定条件＞

整備前：11.1分(7.1km)

〔H27センサス
混雑時旅行速度〕

上り 38.9km/h 下り 37.9km/h
⇒ 平均値38.4km/h

整備後：8.5分(7.1km)

〔設計速度〕 50.0km/h

〔H27センサス日交通量〕 **3,863台/日**

＜算定結果＞

（アクセス時間短縮効果）

$$= (\Sigma \text{整備前のアクセス時間} - \Sigma \text{整備後のアクセス時間})$$

$$\times \text{日交通量 (H27道路交通センサス)}$$

$$= (11.1\text{分} - 8.5\text{分}) \times 3,863\text{台/日}$$

$$= 167\text{時間・台/日}$$

令和5年度末実績値

167時間・台/日

目標値 270時間・台/日 (R7)

21

◆要綱第3-2-(4)事後評価の主要な事業の選定



本計画の主要事業（案）として
「A11-011（一）近江八幡大津線 草津工区」を選出

＜要件＞ 「滋賀県公共事業等計画評価実施要綱」より

県が事業主体となって実施する公共事業で

- ① 計画最終年度(R7)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(R7)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」

要件①：該当事業なし

要件②：近江八幡大津線 草津工区が該当

（H28年度事業化のため、R7年度で事業採択後10年）

22

◆要綱第3-2-(4)事後評価の主要な事業の選定

<再掲>

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

事業概要

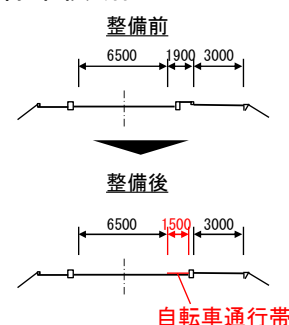
- サイクリングコース「ビワイチ」のコースの一部にもなっている。
- 草津工区は、草津市内5.0kmの区間において、自転車通行帯整備を行う事業である。



<計画諸元>

延長 5.0km
道路規格 第3種第2級
全体事業費 400百万円

<標準横断面図>



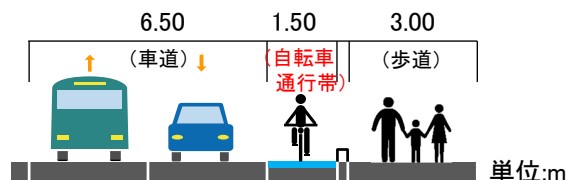
23

◆要綱第3-2-(4)事後評価の主要な事業の選定

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

期待される整備効果

- 自転車通行空間の確保により、自転車と自動車・歩行者との交錯が解消され、交通安全の向上に寄与する。
- 安全・快適に走行できるようになることで、サイクルツーリズムの推進・発展に寄与する。



自転車通行帯の整備により
自動車や歩行者との交錯を解消

凡例
■ 事業区間
■ サイクリングコース

24

◆要綱第3-2-(4)事後評価の主要な事業の選定

①A11-011(一)近江八幡大津線 草津工区

事業の進捗状況

- 令和6年11月に一部区間(約2.5km)で自転車通行帯の整備が完了
- 引き続き、全線の整備完了に向けて事業を推進



25

◆まとめ

(1)事業の進捗状況

- ・計画期間内完了予定の16事業の内、令和5年度末時点での完了事業は、10事業でありおおむね順調に進捗している。

(2)事業効果の発現状況

- ・完了した10事業や整備中の事業により、安全性・走行性・快適性が向上するなど、整備効果の発現を確認できた。

(3)評価指標の目標値の実現状況

- ・指標1と指標2の観光入り込み客数については、コロナ禍の影響を受けたが、その後回復傾向にあり、今後も注視し、事業を推進していく。
- ・指標3については達成見込み。

(4)事後評価に向けた主要な事業の選定

- ・近江八幡大津線(草津工区)の自転車通行空間整備事業を選出。引き続き、事業を推進していく。

26