

- 最も実効性が高いと評価したケース B(道路法第 24 条により、市が県に替わり県道としてバイパス道路を整備するケース)について、整備区間毎の権原の違いによる課題を整理すると、以下のとおりである。
- 道路予定地の民有地のうち、個人地権者等については市による用地買収(区画①・⑤)が必要であり、また、大手民間事業者については用地の現物寄附が必要であり、それが可能な場合、ケース B の採用は可能と考えられる。

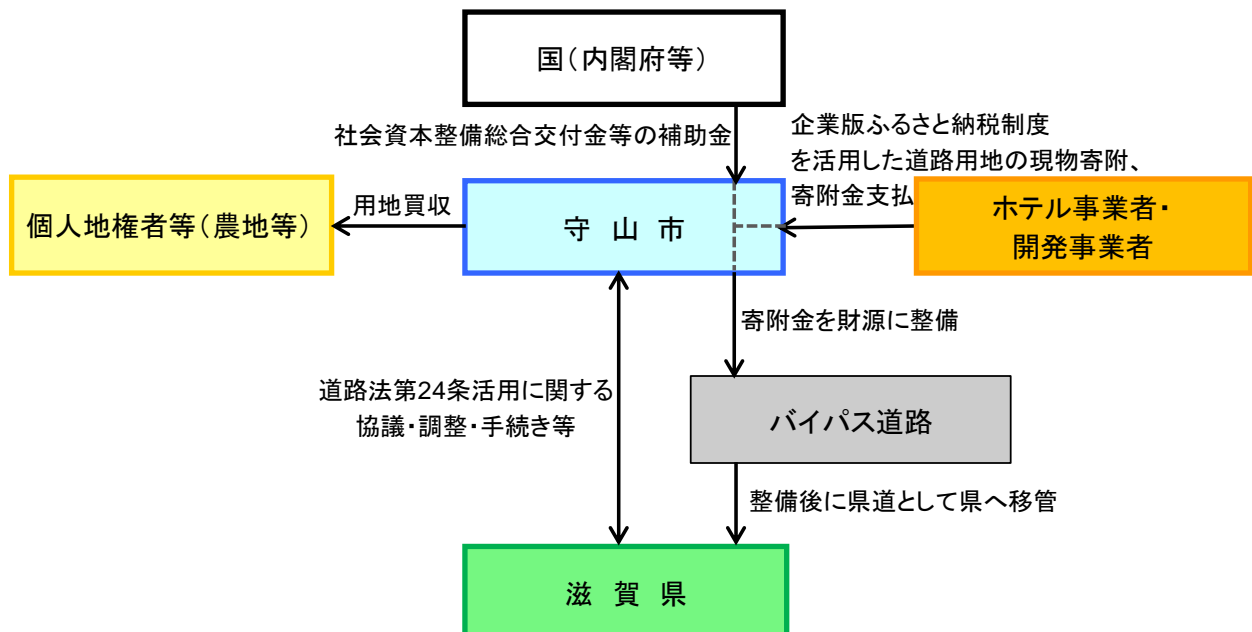
図表 83 ケース B におけるバイパス道路の整備区間毎の事業スキームの検証

ケース	区間①	区間②	区間③	区間④	区間⑤	区間⑥	評価
ケース B	△市による個人地権者等の用地買収が必要 －大川(一部)の埋立手続きが必要	△道路予定地を所有する事業者からの用地の現物寄附が前提	－道路拡幅用地となる市有地(一部)の移管は必要	－公園(一部)の道路への移管は必要 －新川(一部)の埋立手続きは必要	△市による用地買収が必要	－水資源機構との調整は必要	○

注) ー：手続き・調整は必要だが、行政組織間の手続き・調整のため、特に問題とする課題ではないと判断

- 最も実効性が高いと評価したケース B(道路法第 24 条により、市が県に替わり県道としてバイパス道路を整備するケース)では、守山市は、企業版ふるさと納税制度による関係民間事業者からの寄附金を財源として、個人地権者等の用地買収やバイパス道路の整備を行うことを想定する。
- 大手民間事業者が保有する道路用地については、過年度に事業者が払い下げされている土地であり、払い下げ価格等をもとに市場額の算定が可能と考えられるため、現物寄附を想定する。

図表 84 ケース B におけるバイパス道路の事業スキームのイメージ



(4) 受益者負担の可能性の検討

① バイパス道路の整備による受益額及び負担額の試算の考え方

- バイパス道路の整備により受益を受ける関係民間事業者について、バイパス道路の整備や企業版ふるさと納税等による受益と負担を試算し、関係民間事業者による企業版ふるさと納税の活用の可能性を検討する。
- 以下のとおりバイパス道路に面する低未利用地を売却するケース①と売却せずにバイパス道路の整備による価値上昇(含み益)を考慮するケース②について、関係民間事業者の受益額及び負担額を試算する。

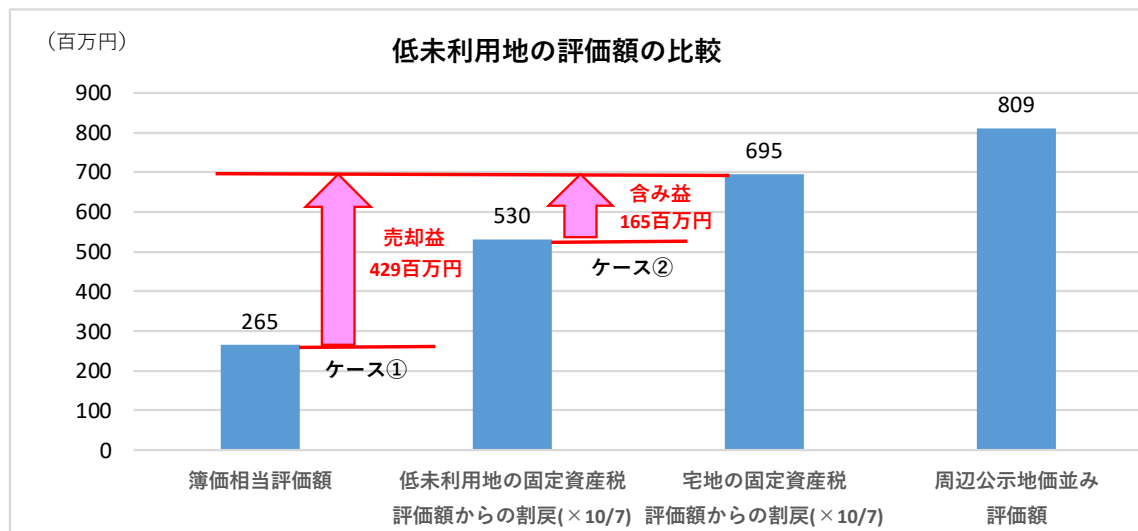
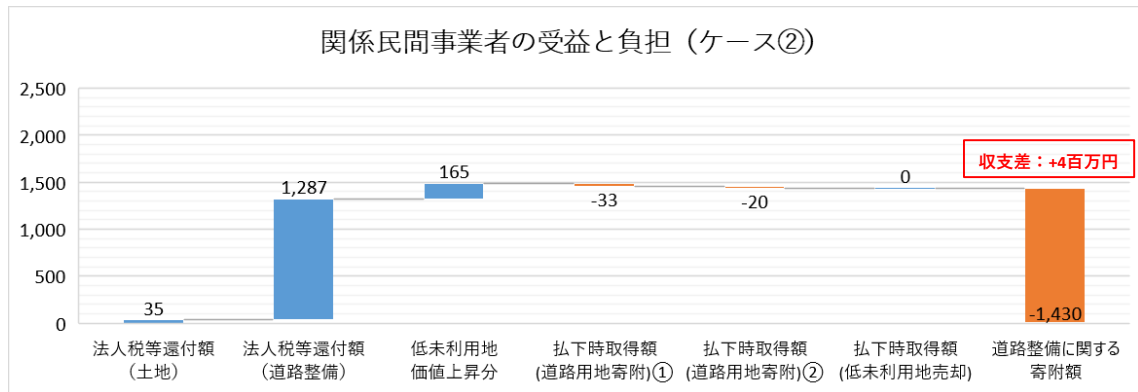
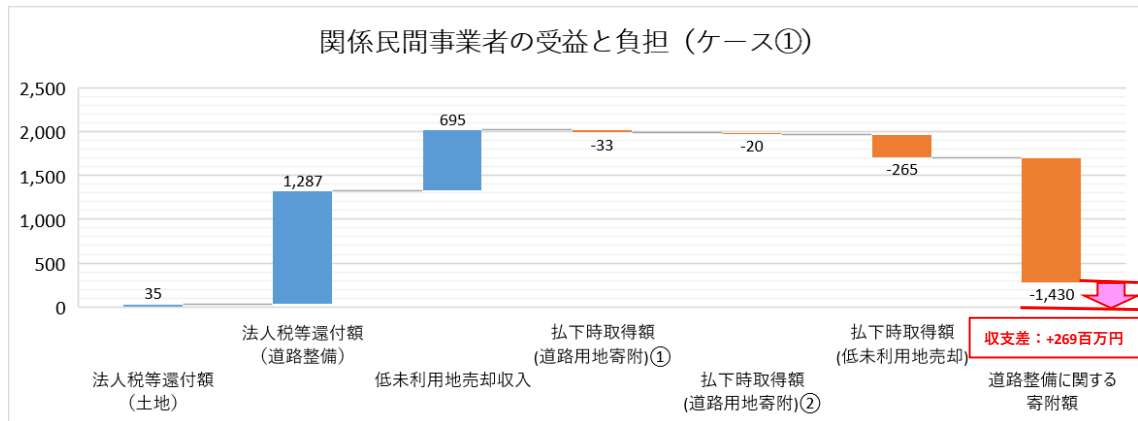
【関係事業者の受益額及び負担額の試算シミュレーションのケース設定】

- | |
|-----------------------------------|
| ■ケース①：バイパス道路に面する低未利用地の売却益を考慮するケース |
| ■ケース②：バイパス道路に面する低未利用地の含み益を考慮するケース |

② シミュレーション結果

- バイパス道路の概算事業費として最大 14.3 億円(税込)を見込んだ場合においても、ケース①では受益額が負担額を上回り、ケース②でも受益額と負担額が均衡する。試算上は、バイパス道路に面する低未利用地を活かすことにより、バイパス道路の整備費の負担は可能と考えられる。

図表 85 バイパス道路の整備による関係民間事業者の受益額及び負担額のシミュレーション結果



4. 自転車の道の駅に関する調査

1 「自転車の道の駅」等の更なる民間需要の把握

(1) ヒアリングの実施概要

① 実施目的

- ▶ 昨年度調査に引き続き、「サイクリング拠点併設道の駅」というコンセプトのもと、ビワイチで盛り上がる琵琶湖湖畔のにぎわいづくりに対する事業について、検討対象地において想定される整備内容や事業参画意向等についてヒアリング調査を行った。
- ▶ また、参画するにあたっての事業条件や周辺環境の課題等を聞き取り、検討にあたっての参考とする。

② 主なヒアリング項目

- ▶ 主なヒアリング項目は以下のとおりである。

①事業内容

想定される事業内容 等

②事業条件

事業スケジュール、適切な官民の負担（埋立やバイパス道路の整備） 等

③事業スキーム

投資回収のスキーム、事業者間の連携可能性 等

③ ヒアリング対象

- ▶ 以下の事業者7社にヒアリングを実施するとともに、これに加えて、昨年度調査において実施したマーケットサウンディング型市場調査に応募した事業者8社に、今年度を実施する同調査への応募を働きかけた。

図表 1 ヒアリング事業者の一覧

業態等
マリーナ・ホテル事業者（マリーナ A 社）
道の駅付帯ホテル事業展開事業者（開発 B 社）
鉄道系ホテル開発事業者（開発 C 社）
金融系ホテル開発事業者（開発 D 社）
地元総合開発事業者（開発 E 社）
キャンプ場・グランピング事業者（グランピング F 社）
キャンプ場・グランピング事業者（グランピング G 社）

(2) ヒアリング結果

① 事業内容

○最新の自動運搬機能付きで 100 隻程度の保管が可能な艇庫を備えたマリーナの整備意向があった。

○宿泊事業については、夏季を中心としたグランピング事業を整備する意向の他に、ビワイチの距離を考慮して、高島（マキノ）と連携したサイクリスト向けの簡易宿泊施設の整備意向があった。

○風光明媚なロケーションと大阪などのビジネスの中心地からの距離が適度であることからワーケーションに注目したユニットハウス型のインキュベーション施設の整備意向があった。

- 検討対象地の近隣でマリーナ及びホテル事業を展開している。事業が成熟しつつあり、アッパー層を中心に需要が高まっていることから、新たにマリーナ事業を展開できる場所として検討対象地は適している。(マリーナ A 社)
- 第 2 なぎさ公園において、グランピング事業を展開する意向がある。(グランピング F、G 社)
- ビワイチは 1 周が 200km あり、1 日で周回することは経験が浅い場合には困難であるため、守山から見てちょうど 100km 程度の場所にある高島(マキノ)と連携してサイクリスト向けの宿泊施設ができれば良い。(グランピング F 社)
- 近年、インバウンド向けのキャンピングカーの需要が高まっているため、空港でキャンピングカーをレンタルし、キャンプ場で利用してもらえるようなオートキャンプ場を整備したいと考えている。(開発 E 社)
- 大阪本町でコワーキングスペースを運営している実績を活かし、ワーケーションに注目したユニットハウス型のインキュベーション施設を整備する意向がある。ユニットハウス型であるため、利用が増えれば投資が比較的容易にできると考えている。(開発 E 社)
- 道の駅に隣接するホテル事業の展開を検討されたが、近接するホテルとの差別化などを要因にあまり積極的ではなかった。(開発 B 社)
- 湖西線のサイクルトレイン化の可能性などは本事業と親和性が高いと考えている。(開発 C 社)
- サイクリングやキャンプ、グランピングなど春から秋にかけての事業は良いが、冬場のコンテンツ作りに課題がある。(開発 E 社、グランピング G 社)

② 事業条件

- グランピング事業を進める上では、他のエリアの開発に先行して行うことで他事業者の関心を高めることができるため、社会実験としてGWから10月頃にかけて先行的に展開する意見があった。
- マリーナ事業については、整備費用全額を民間で負担すると投資回収が難しいため防災の観点から防波堤を公共が整備するようなスキームで連携できると良いという意見があった。
- 近隣ホテルと第2なぎさ公園エリアの連携のためには、検討対象地間の回遊性を高めるためにバイパス道路の整備は必要であるという意見があった。

- 他のエリアの開発に先行し、社会実験としてグランピング事業を実施することができれば、事業者の関心が高まり、湖岸エリアの活性化につながる事が考えられる。具体的にはGWから10月に掛けて社会実験を実施し、TV局と連携して番組・特集等で宣伝を行うことができれば良い。(グランピング F 社)
- 空地の雑草や駐車場にある切り株など、事業展開するためには一定の造成が必要である。(グランピング G 社)
- 事業実施にあたっては、利用面積が大きいほうが良く、土地使用料は無料であることが望ましい。(グランピング F 社)
- キャンプ場を運営する上では少なくとも電源と水道が必要であり、これは行政の負担が望ましいという意見があった。(開発 E 社、グランピング G 社)
- マリーナ事業については、マリーナの整備費用を民間事業者で負担する場合、投資回収が困難である。一方で公共が整備を行うには理由が必要であることは理解できるため、防災の観点から公共が防波堤(消波堤)を建設するような形で連携できれば良い。(マリーナ A 社)
- 近隣ホテルと第2なぎさ公園エリア(特にマリーナ)の連携のためには、バイパス道路の整備は必要である。バイパス道路の動線により事業判断が変わるという意見もあり、第2なぎさ公園エリアの高いプライベート性と道の駅の公共性を分けることで魅力的な土地利用につなげることができる。(マリーナ A 社、グランピング G 社)

③ 事業スキーム

- 琵琶湖沿いの立地であるため、繁忙期には確実に収益があると考えておりグランピング事業においてはテントを 20 張程度設置できれば夏季だけでも十分な収益をあげられる。
- 地元の農産物流通業者との連携について、レストラン経営を委託することも可能であるが、生産者のネットワークのみを活かすような連携も考えられる。
- 民間の収益施設については独立採算で事業実施することが予想されるが、その一方で公共性が高くビジネスから離れるような負担は避けてもらいたい。

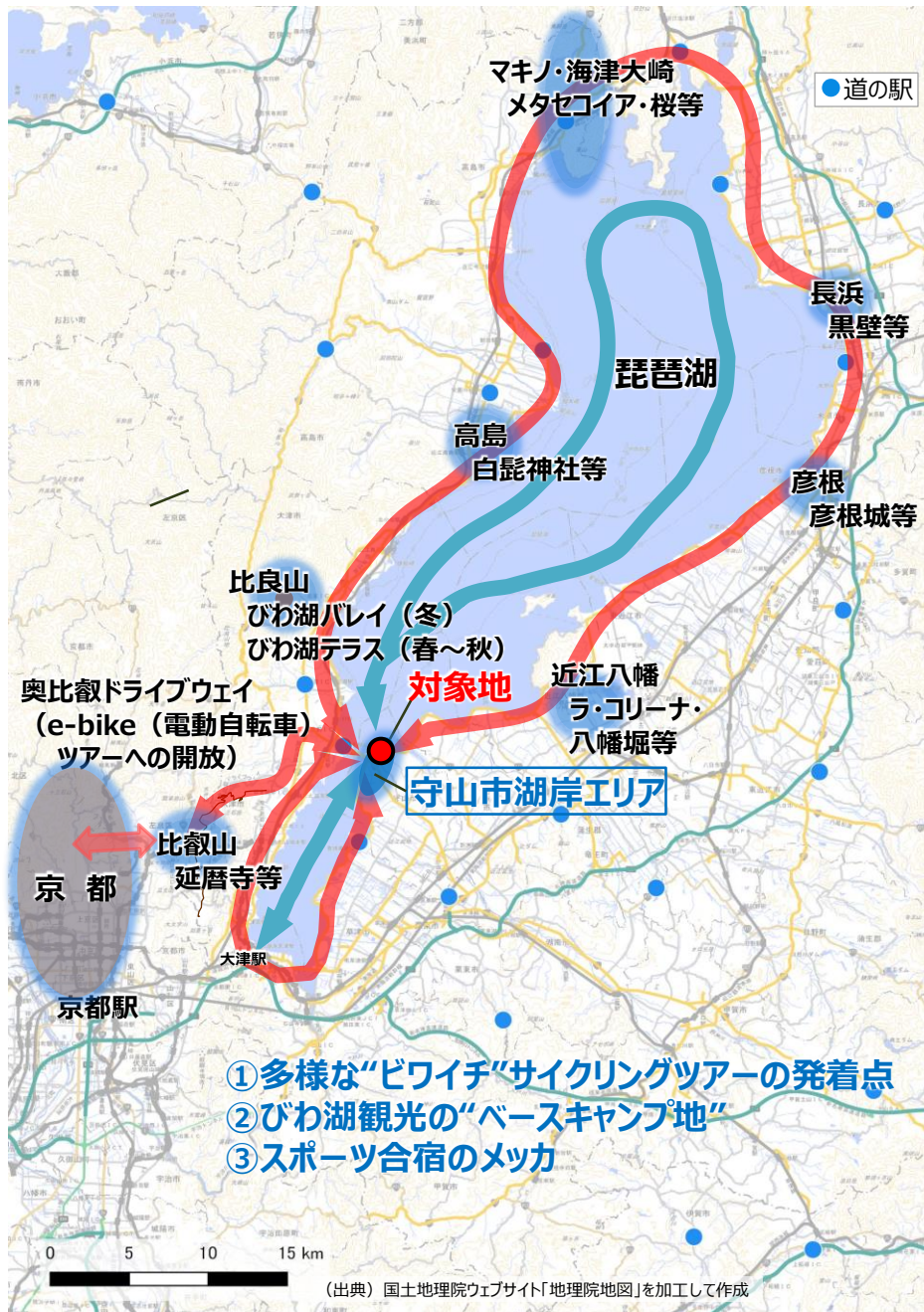
- 地元農産物流通業者が大阪で近江野菜を用いたレストランを経営しているため、積極的に連携したいと考えている。連携の上ではレストラン経営を委託することも考えられるが、経営が難しければ生産者ネットワークのみを活用するようなことも考えられる。(開発 E 社、グランピング G 社)
- 規模的にメジャーではないような企業についても、本事業においてはコンセプトに合致すれば参画が可能であると考えている。新たな事業モデルについて積極的に考えたい。(開発 E 社)
- 近隣ホテルの経営者はウェルネスに関心があると聞いているため、ヨガとグランピングを関連付けることで連携の関心を高めることができると考えている。(グランピング F 社)
- 「フリースペースを必ず設けること」のような条件設定は避けるような要望がある。これは独立採算で事業を進める上で、事業採算や利益等を詳細に検討する際にネックになる内容であり、これにより事業に参画できない可能性もある。(開発 E 社)

2 広域連携の可能性検討

- 令和元年 11 月にナショナルサイクルルートに選定された「ピワイチ」は、琵琶湖一周を楽しむサイクルルートが基本だが、琵琶湖大橋の袂にある守山市の湖岸エリアは、下図のように比良山のびわ湖パレイ・テラスや比叡山といった観光地にも近く、最近では、電動アシスト自転車でヒルクライムを楽しむ自転車愛好家が増えている。
- 例えば、地元事業者の中には、比叡山延暦寺と連携して奥比叡ドライブウェイを使って、琵琶湖畔と比叡山の観光資源を周遊するサイクリングツアーを企画する動き※も出てきており、宿泊施設や温泉施設、琵琶湖水上交通の棧橋等を有する守山市の湖岸エリアは、「ピワイチ」だけでなくそうした新たなサイクリングツアーの起点となり得るポテンシャルを有している。

注)※:令和 2 年 5 月頃に実施予定

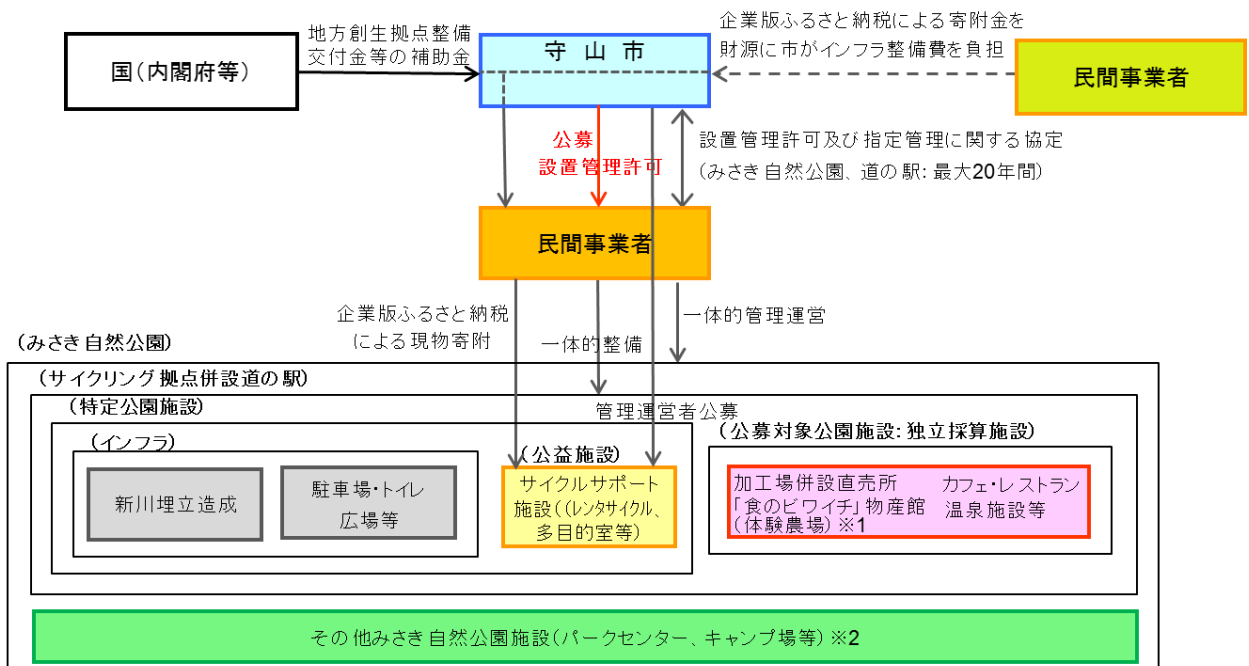
図表 86 「ピワイチ」及び広域連携による新たなサイクルルートのイメージ



3 「自転車の道の駅」の整備・管理運営スキームの検討

- 次項のマーケットサウンディング型市場調査の結果を踏まえると、サイクリング拠点併設道の駅の整備・管理運営スキームは、下図のとおり整理することができる。
- 新川埋立造成や道の駅の駐車場、トイレ、広場等のインフラについては、開発事業者等が支払う企業版ふるさと納税による寄附金を財源として、市が整備費を負担することが考えられる。
- レンタサイクル等のサイクリングサポート施設については、企業版ふるさと納税制度を活用して開発事業者が整備を行い、市に現物寄附することが考えられる。
- 開発事業者により現物寄附を受けたサイクリングサポート施設については、ピワイチを楽しむ自転車愛好家等にピワイチに関する情報発信を含めた利便サービス等を提供する公益施設に位置づけ、その管理運営は、開発事業者と連携することを前提に、市が別途公募することが考えられる。
- 新川埋立造成、駐車場、トイレ、広場等のインフラ、サイクリングサポート施設は、Park-PFI 制度における特定公園施設として、開発事業者（認定計画提出者）が整備することになる。
- 加工場併設直売所、カフェ・レストラン、温泉施設等の収益施設については、公募対象公園施設として、開発事業者（認定計画提出者）が、独立採算により整備・管理運営を行う。
- 収益施設の公園使用料については、無償も含め適切に設定する必要がある。
- 事業期間については、収益施設の投資負担を踏まえ、最大 20 年を基本に設定することが望ましいと考えられる。
- みさき自然公園全体の管理運営については、公園全体を一体的に開発事業者（認定計画提出者）が行うことが望ましいが、H エリア（次頁参照）等の土地利用の方向性等を踏まえ、道の駅を中心とした一部の区域に限定することも考えられる。

図表 87 サイクリング拠点併設道の駅の整備・管理運営スキームのイメージ



注) ※1: 公園区域外 ※2: 必要に応じて、指定管理業務に含まない場合がある

5. 基本計画のとりまとめ

1 マーケットサウンディング型市場調査の実施

(1) 調査の実施概要

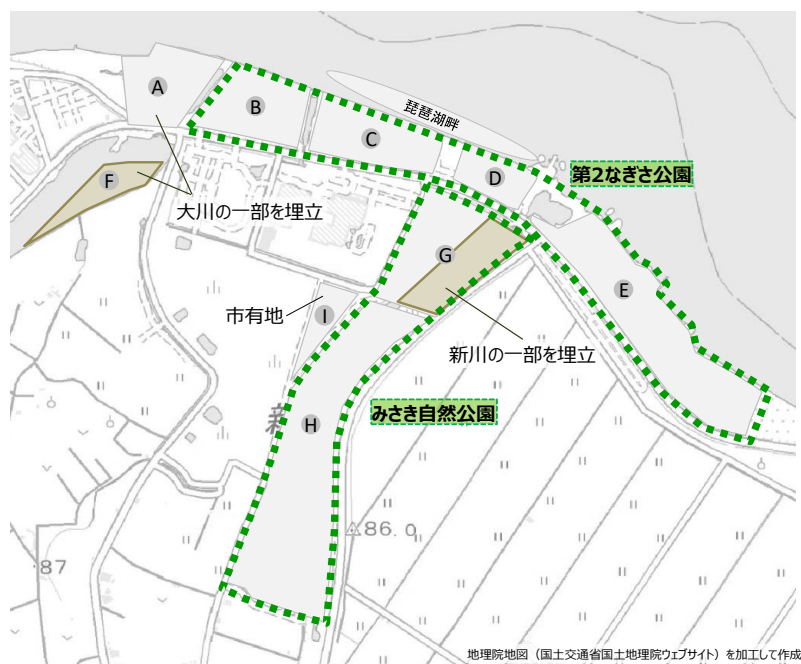
① 実施目的

- ▶ 本市では、昨年度に引き続き、みさき自然公園を含む湖岸エリアにおいて、従来の道の駅の諸施設に「ピワイチ」との相乗効果が期待できる、サイクリストを主要なターゲットとした各種設備を備えた道の駅「サイクリング拠点併設道の駅」の整備を検討している。
- ▶ 昨年度に実施したマーケットサウンディング型市場調査では、琵琶湖畔の風光明媚な眺望等に魅力を感じている一方で、湖岸道路の車両交通が多いことを懸念し、湖岸道路による地域分断の解消を図り湖辺への来訪者の安全性・利便性を確保する方策に関する課題について意見を収集した。
- ▶ そこで、本年度のマーケットサウンディング型市場調査(以下「サウンディング調査」という。)では、当該課題解決の一つの方策として、仮に、湖岸道路を陸側に振ったバイパス道路を新たに整備する場合の事業可能性についても検討を行うこととした。
- ▶ サウンディング調査では、道の駅に関する事業内容やバイパス道路の必要性、整備手法、参画意向、公募条件等に関する幅広い意見や提案を求め、対話を通じて市場性及び事業可能性を把握することを目的に実施する。

② 実施スケジュール

- ▶ サウンディング調査の実施スケジュールは、以下のとおりである。
 - 実施要領の公表：令和元年 12 月 26 日（木）
 - 説明会の開催：令和 2 年 1 月 14 日（火）
 - サウンディング調査の実施：令和 2 年 2 月 4 日（火）～2 月 6 日（木）

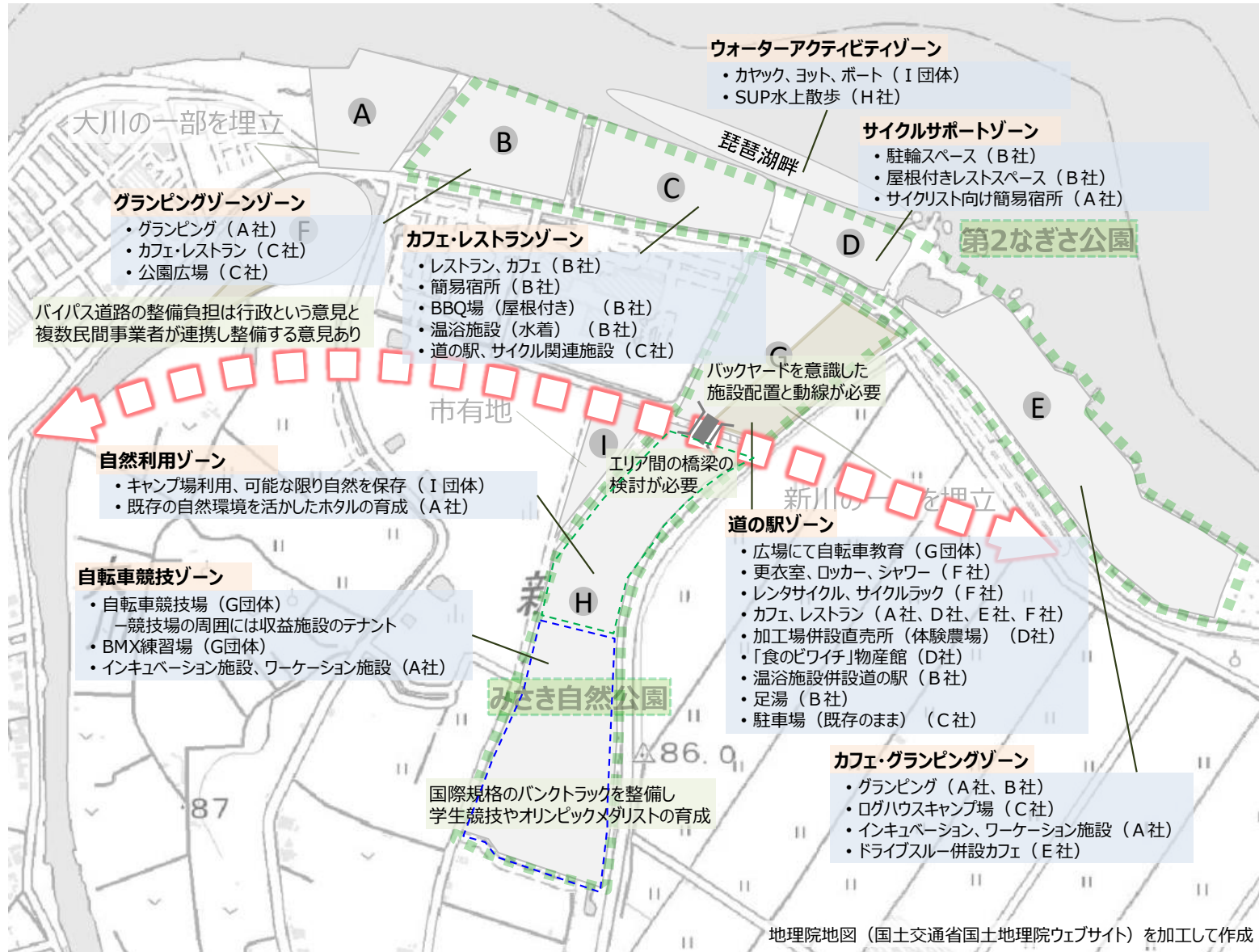
図表 88 サウンディング調査の対象エリア



(2) 調査結果

- サウンディング調査には、開発事業者や農産物流通事業者、飲食事業者、スポーツ自転車販売事業者、自転車競技関連団体、アウトドアイベント企画運営事業者、キャンプ場運営事業者、写真事業者の多種多様な計 10 社・団体から応募があった。
- 琵琶湖に面した第 2 なぎさ公園エリア (B～E エリア) では、グランピングやオートキャンプ場、サイクリスト向け簡易宿泊施設等の宿泊施設やバーベキュー場、一般向けのカフェ・レストラン、サイクリスト向けカフェ・屋根付き休憩スペース、カヤック・SUP (スタンドアップパドルサーフィン) による水上散歩・水上遊具を使った遊び等のウォーターアクティビティ、セレモニーイベントの会場利用等に関する提案があった。また、レンタサイクル機能等を併設した道の駅をみさき自然公園の G エリアではなく、琵琶湖に直接面した第 2 なぎさ公園に配置する提案もあった。
- 第 2 なぎさ公園のグランピング・オートキャンプ場については、複数の事業者から提案があり、キャビンやログハウス、トレーラーハウス、テント、駐車サイト等の様々なタイプの利用形態が提案された。施設グレードについては、リーズナブルな料金設定のものからアッパー層をターゲットにしたものまで事業者の考え方に違いがみられた。
- サイクリング拠点併設道の駅を想定した G エリアについては、レンタサイクル、自転車販売、コインロッカー、コインシャワー、屋根付き休憩スペース、ビワイチ情報発信、多目的ルーム、イベント広場等の様々なサイクルサポート機能に関する具体的な提案があった。また、道の駅機能とその付帯機能については、「食のビワイチ」をテーマとした直売所・土産物販売所や 6 次産業拠点化も想定した加工場の併設、新鮮な近江野菜等のバイキングレストラン等に関する具体的な提案の他、グランピングと連携した温泉施設、ドライブスルー付きカフェ (第 2 なぎさ公園も想定) 等に関する提案があった。また、グランピング等の宿泊施設との連携を想定した、G エリアに隣接する農地における収穫体験を実施する提案もあった。
- みさき自然公園の H エリアについては、既存の自然環境を活かして主に守山市の子どもたちによる利用を想定したキャンプ場として利活用する提案や、パークセンターを改修するとともに周辺での新規施設の設置も行いインキュベーションやワーケーションの場として利用する提案や、西日本の自転車競技者が合宿等で利用する屋根付き自転車競技練習場を整備・運営する提案があった。
- また、大川河口部の A エリアについては、他の集客施設との相乗効果が期待できるマリーナを整備することが望ましいとする意見があった。
- バイパス道路の整備については、道路整備を想定して提案した事業者は 3 社あったが、3 社ともバイパス道路を整備しない場合でも事業提案は可能との意見であった。また、バイパス道路の整備を前提としない提案もあったが負担協議は可能との意見であった。
- 新川の埋立造成を想定した道の駅の提案がみられたが、負担のあり方については今後検討が必要との意見であった。

図表 89 サウンディング調査 エリア（A～Iエリア等）別の提案概要



2 土地利用計画の検討

- サウンディング調査の結果を踏まえ、第2なぎさ公園(県管理公園)、みさき自然公園(市管理公園)及びその周辺地域を対象に、土地利用計画(案)を作成する。
- 土地利用計画(案)として、サウンディング調査の結果を踏まえた土地利用の3つの方向性(後述)毎に作成する。

図表 90 検討平面図【ケース1 (A社とB社が共存)】

検討平面図



【ケース1 (A社とB社が共存)】

エリア	面積	ゾーン名
A	19,400 m ²	マリーナゾーン
B	16,300 m ²	グランピング(高級)
C	14,500 m ²	コンテナ簡易宿所ゾーン
D	6,700 m ²	サイクルカフェゾーン
E	16,500 m ²	グランピング(一般)ゾーン
F	16,400 m ²	リゾートホテルゾーン
G	22,800 m ²	産直(常設)、サイクリストサポート施設、温泉施設、レストランゾーン
H	55,100 m ²	屋根付き自転車競技練習場ゾーン
I	5,500 m ²	インキュベーション&ワーケーション 駐車場ゾーン

図表 91 検討平面図【ケース 2 (A 社の単独立地)】

検討平面図



図表 92 検討平面図【ケース 3 (B 社の単独立地)】

検討平面図

【ケース3 (B社の単独立地)】

エリア	面積	ゾーン名
A	19,400 m ²	マリナーゾーン
B	16,300 m ²	
C	14,500 m ²	
D	6,700 m ²	サイクルカフェゾーン
E	16,500 m ²	グランピング (一般) ゾーン
F	16,400 m ²	リゾートホテルゾーン
G	22,800 m ²	温泉施設、レストラン、広場 (産直は仮設) ゾーン
H	55,100 m ²	屋根付き自転車競技練習場ゾーン
I	5,500 m ²	駐車場ゾーン



3 事業効果の検討

- サウンディング調査の結果を踏まえ、各応募者からの提案をもとに本事業を実施した場合の事業効果について検討する。

① 民間投資額

- ▶ サウンディング調査において、独立採算で事業を実施することを提案した応募者の投資額は、数億円から最大 12.5 億円(温泉事業を除く)の投資が見込まれている。
- ▶ 複数者による事業進出が実現すれば、最大 20 億円程度の民間投資が期待される。

② 雇用創出効果

- ▶ 検討対象地内に立地する既存ホテルの従業員数は約 140 人である。
- ▶ マーケットサウンディング型市場調査において、A 社から社員、パートを含め 40 人 + α の新規雇用が提案されている。
- ▶ 複数者による事業進出が実現すれば、既存ホテルの雇用増も含め、50~80 人程度の雇用創出が期待される。

③ 公園維持管理費の削減効果

- ▶ サウンディング調査では、第 2 なぎさ公園の B、C、D、E エリアの全て及びみさき自然公園の G エリアにおいて、独立採算による収益事業を展開することが提案されており、Park-PFI の導入により上記エリアの維持管理費の削減が期待される。
- ▶ みさき自然公園については、G エリアの面積割合相当の 1/4 程度の指定管理料が削減されることを見込むと、以下のとおり、1年当たり約 320 万円が削減されると試算される。
- ▶ 第 2 なぎさ公園については、湖岸緑地全体の指定管理料から、第2なぎさ公園が占める面積割合に相当する指定管理料が削減されることを見込むと、以下のとおり1年当たり約 830 万円が削減されると試算される。
- ▶ 両公園では、合計約 1,150 万円の維持管理費の削減が期待される。

図表 93 公園維持管理費の削減額の試算結果

公園区分	項目	数量	単位
みさき自然公園(市管理公園)の 年間指定管理料削減額	指定管理料(年間平均額) : A	13,095	千円/年
	削減割合(Gエリアの面積割合相当) : B	25%	
	Gエリアの維持管理費削減見込み額(C=A×B)	3,200	千円/年※
第2なぎさ公園(県管理公園)の 年間指定管理料削減額	湖岸緑地1ha当たりの指定管理料(年間平均額) : D	1,284	千円/年・ha
	第2なぎさ公園の面積 : E	6.5	ha
	第2なぎさ公園の維持管理費削減見込み額(F=D×E)	8,300	千円/年※
両公園の年間指定管理料削減額(合計)	C+F	11,500	千円/年

注) ※ : 1万円単位以下を切り捨て

(参考) みさき自然公園(市管理)及び湖岸緑地(県管理)の年間指定管理料(実績値及び予算をもとに算定)

公園区分	項目	数量	単位
みさき自然公園(市管理)の指定管理料	指定管理料(2か年(R1~R2年度)合計)	26,190	千円
	指定管理料(年間平均額)	13,095	千円/年
湖岸緑地(県管理)の指定管理料	指定管理料(5か年(H31年~R5年度)合計)	395,720	千円
	指定管理料(年間平均額)	79,144	千円/年
	湖岸緑地全体の面積	61.64	ha
	湖岸緑地1ha当たりの指定管理料(年間平均額)	1,284	千円/年・ha

注) 湖岸緑地の指定管理料及び面積値は、滋賀県HP「平成30年度 指定管理者の選定結果」による

④ 大川埋立造成地(市有地)売却額の試算

- ▶ バイパス道路の整備に併せて、周辺の低未利用地との一体的な利活用を図るため、大川の一部の区域を用途廃止し、市が埋立造成を行い、当該造成地を売却することが考えられる。
- ▶ 大川埋立造成地の前面道路(湖岸道路)近傍の相続税路線価(35,000円/㎡)並みで評価するケース①と、周辺商業地の地価公示をもとに時価評価するケース②の2ケースにより試算すると、大川埋立造成地(市有地:約10,800㎡)の想定売却価額は、3.7~4.5億円程度となる。

図表 94 大川埋立造成地の想定売却価額の試算結果

■ケース①/相続税路線価による売却額の算定

区分	算定項目	数量	単位
大川埋立造成地	敷地面積	10,800	㎡
	固定資産税路線価(H31)※参考	29,500	円/㎡
	相続税路線価(H31)	35,000	円/㎡
時価を相続税路線価並みとした際の売却額	敷地面積×相続税路線価(H31)	378,000	千円

■ケース②/時価評価額による売却額の算定

区分	算定項目	数量	単位
大川埋立造成地	敷地面積	10,800	㎡
	固定資産税路線価(H31)...A	29,500	円/㎡
(参考:周辺商業地※の地価公示) 水保町字北川1255番440外 ※用途地域:近隣商業	地価公示(H31)...B	55,700	円/㎡
	固定資産税路線価(H31)...C	38,900	円/㎡
参考公示地価を踏まえた大川埋立造成地の時価評価額	A × B / C	42,240	円/㎡
大川埋立造成地時価評価額による売却額	敷地面積×時価評価額(A×B / C)	456,196	千円

⑤ 大川埋立造成地等の税収効果の試算

- ▶ 大川の埋立等により新たな土地(大川畑地を含む約 16,400 m²)が造成され、当該土地による固定資産税等の税収効果が期待される。
- ▶ 大川埋立造成地(市有地)売却額の試算で用いた固定資産税路線価(29,500 円/m²)を用いると、固定資産税等の税収は、年間 5 百万円程度と試算される。

図表 95 大川埋立造成地等の固定資産税等税収の試算結果

区分	算定項目	数量	単位
大川埋立造成地	敷地面積	16,400	m ²
	固定資産税路線価(H31)	29,500	円/m ²
	造成地全体の評価額	483,800	千円
	課税標準額(固資評価額×70%)	338,660	千円
固定資産税額(税率1.4%)	課税標準額×1.4%	4,741	千円/年
都市計画税額(税率0.2%)	課税標準額×0.2%	677	千円/年
税収効果(合計)		5,419	千円/年

- 上記以外にも、Park-PFIにより整備される公募対象公園施設等の上物に係る固定資産税等の税収効果が期待される。

4 概算事業費の検討

(1) 事業費概算の考え方

- バイパス道路の整備や大川、新川の埋立造成に係る事業費について、以下に示す 5 案の前提条件をもとに、案毎に概算する。
- 概算結果は次頁以降のとおりだが、概算事業費は、現時点で試算できる範囲で試算したものであり、今後の社会経済環境等により変動することに留意する必要がある。

① 概算方法（事業費概算の前提条件）

■ 第 1 案

【バイパス道路】

- 盛土は購入土を用いる。
- 準用河川大川及び新川には水路を設置する。
- 琵琶湖の計画高水位 (B.S.L+1.4=T.P.+85.771m) まで盛土を行う。
- 河川部はサンドドレーン工法、平地部は路床改良、田畑部は路床改良+盛土の工法を採用する。
- 暗渠排水管は、BOX カルバート(大川:W=3.0m×H=3.0m、新川 W=1.6m×H=1.6m)を採用する。
- 仮設鋼矢板を用いる。

【河川の埋立造成】

- 盛土は購入土を用いる。
- 自然圧密工法を採用する。
- 水路は張りブロック(1:0.5)を採用する。
- 仮設鋼矢板を用いる。

■ 第 2 案

- 盛土は購入土を用いる。
- 準用河川大川西側は、現況河川最小幅 30mを確保する。
- 第 1 案から以下のとおり変更する。
 - ・バイパス道路の河川部について、自然圧密工法に変更する。
 - ・仮設鋼矢板を土嚢に変更する。
 - ・河川部の排水構造物については、人による補修等が可能な必要最小限の通水断面 4 m²を確保する。
 - ・BOX カルバートを軟弱地盤においても地盤の沈下に追従可能なハウエル管に変更する。

大川:BOX カルバート W=3.0m×H=3.0m→ハウエル管 Φ 2400

新川:BOX カルバート W=1.6m×H=1.6m→ハウエル管 Φ 2400

■ 第 3 案

- 第2案から以下のとおり変更する。
 - ・盛土材を 購入土ではなく、購入費用のかからない流用土(持込)に変更する。
 - ・新川の排水構造物について、ハウエル管のサイズを以下のとおり変更する。
新川:ハウエル管Φ2400→ハウエル管Φ1200

■第4案

- 第3案から以下のとおり、変更する。
 - ・県道今浜水保線のL型擁壁を盛土に変更する。
 - ・バイパス道路、新川水路構造物の張りブロックの施工高を変更する。
 - ・大川東側の水路を 張りブロック→アーム柵渠(A型)に変更する。

■第5案

- 第4案から以下のとおり、変更する。
 - ・河川の埋立造成については、ヘドロを浚渫(t=30 cm、泥上掘削機)するとともに、改良(300 kg/m²)を追加する。

(2) 概算事業費

- バイパス道路の整備や大川、新川の埋立造成に係る事業費概算の結果(まとめ)は、以下のとおりである。

図表 96 バイパス道路の整備、大川・新川の埋立造成の概算事業費(まとめ)

(単位:億円)

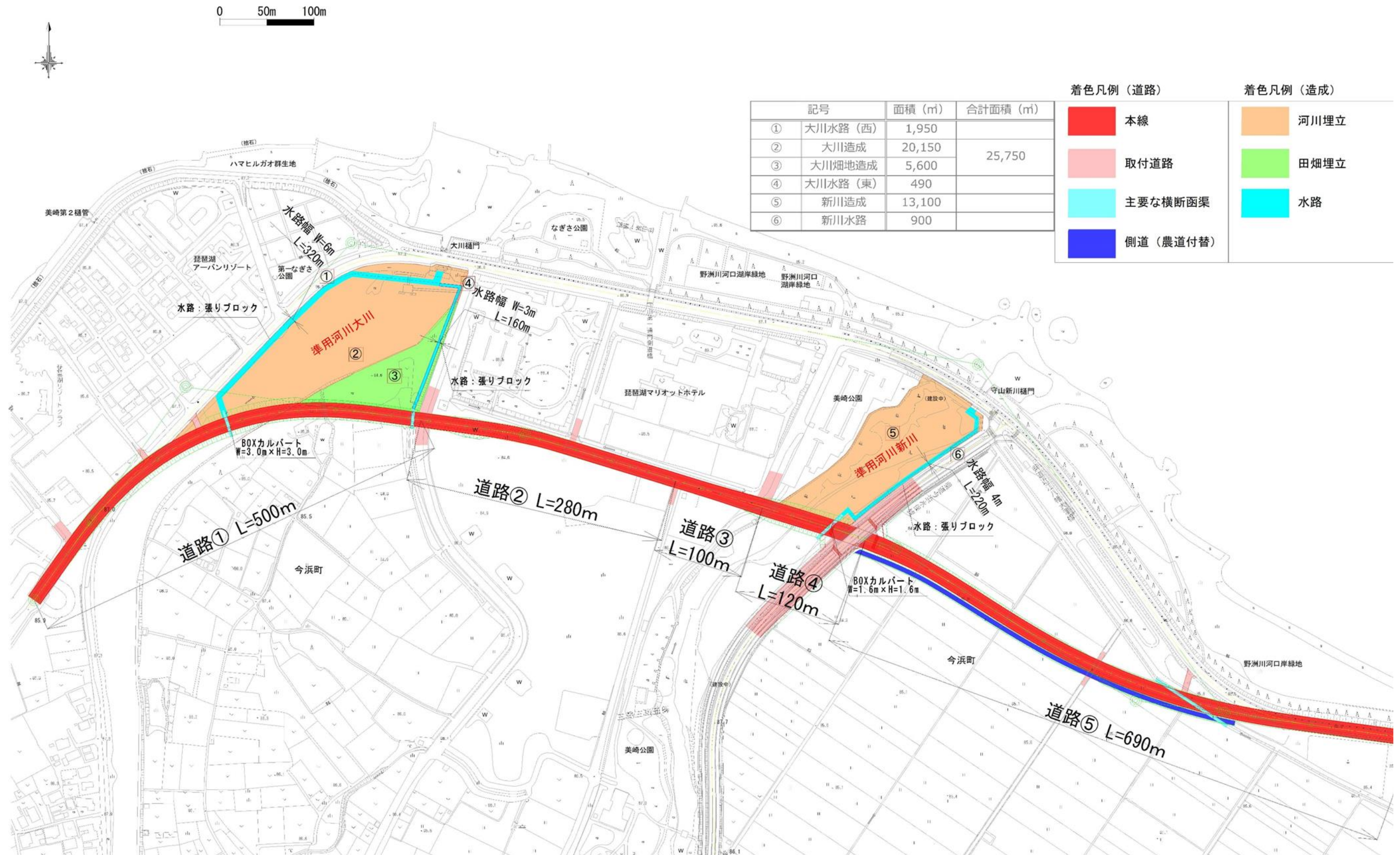
区分	バイパス道路整備	大川の埋立造成	新川の埋立造成	合計
第1案	13.0	7.5	4.6	25.1
第2案	10.8	3.9	2.3	17.0
第3案	8.9	2.5	1.2	12.6
第4案	8.3	0.9	0.9	10.1
第5案	8.3	1.8	1.2	11.3

図表 97 概算事業費の比較検討表

	第1案	第2案	第3案	第4案	第5案
計画要旨	準用河川大川、新川には水路を設ける。	準用河川大川西側は、現況河川最小幅30mを確保する。 1.仮設鋼矢板を土嚢に変更 2.河川部の排水構造物を BOXカルバート→ハウエル管に変更 大川:BOXカルバートW=3.0m×H=3.0m→ハウエル管φ2400 新川:BOXカルバートW=1.6m×H=1.6m→ハウエル管φ2400	第2案から一部変更 1.盛土材を 購入土→流用土(持込)に変更 2.新川の排水構造物ハウエル管のサイズ変更 新川:ハウエル管φ2400→ハウエル管φ1200	第3案から一部変更 1.県道今浜水保線L型擁壁を盛土に変更 2.バイパス道路、新川水路構造物の張りブロックの施工高を変更 3.大川東側の水路を 張りブロック→アーム欄架(A型)に変更	第4案から一部変更 1.河川の埋立造成については、ヘドロ改良(t=30cm)300kg/m ² を追加
図					
計画高水位	B.S.L+1.4=85.771 ※B.S.L=T.P+84.371	B.S.L+0.4=84.771 ※B.S.L=T.P+84.371	B.S.L+0.4=84.771 ※B.S.L=T.P+84.371	B.S.L+0.4=84.771 ※B.S.L=T.P+84.371	B.S.L+0.4=84.771 ※B.S.L=T.P+84.371
条件	【バイパス道路】(盛土は購入土) ・河川部はサンドドレーン工法 ・平地部は路床改良 ・田畑部路床改良+盛土 ・暗渠排水管:BOXカルバート (大川:W=3.0m×H=3.0m、新川W=1.6m×H=1.6m) ・仮設鋼矢板 【河川の埋立造成】 ・自然圧密工法(盛土は購入土) ・仮設鋼矢板 ・水路:張りブロック(1:0.5)	【バイパス道路】(盛土材は購入土) ・河川部は自然圧密工法 ・平地部は路床改良 ・田畑部路床改良+盛土 ・暗渠排水管:ハウエル管(大川:φ2400、新川:φ2400) ・土嚢 【河川の埋立造成】 ・自然圧密工法(盛土材は購入土) ・土嚢 ・水路:張りブロック(1:0.5)	【バイパス道路】(盛土材は流用土) ・河川部は自然圧密工法 ・平地部は路床改良 ・田畑部路床改良+盛土 ・暗渠排水管:ハウエル管(大川:φ2400、新川:φ1200) ・土嚢 【河川の埋立造成】 ・自然圧密工法(盛土材は流用土) ・土嚢	【バイパス道路】(盛土は流用土) ・河川部は自然圧密工法 ・平地部は路床改良 ・田畑部路床改良+盛土 ・暗渠排水管:ハウエル管(大川:φ2400、新川:φ1200) ・土嚢 ・県道今浜水保線:盛土(1:1.5) ・張りブロック施工高さ:第3案の1/2 【河川の埋立造成】 ・自然圧密工法(盛土は流用土) ・土嚢 ・大川東側:アーム欄架A型	【バイパス道路】(盛土は流用土) ・河川部は自然圧密工法 ・平地部は路床改良 ・田畑部路床改良+盛土 ・暗渠排水管:ハウエル管(大川:φ2400、新川:φ1200) ・土嚢 ・県道今浜水保線:盛土 ・張りブロック施工高さ:第3案の1/2 【河川の埋立造成】 ・自然圧密工法(盛土は流用土) ・土嚢 ・大川東側:アーム欄架A型 ・ヘドロ浅瀬(t=30cm、泥上掘削機)および改良300kg/m ²
施工工期	長	長	長	長	長
工事費	高:13.0(道路)+12.1(河川埋立)=25.1(億円)	中:10.8(道路)+6.2(河川埋立)=17.0(億円)	中:8.9(道路)+3.7(河川埋立)=12.6(億円)	安:8.3(道路)+1.8(河川埋立)=10.1(億円)	中:8.3(道路)+3.0(河川埋立)=11.3(億円)
評価	△	△	○	◎	○

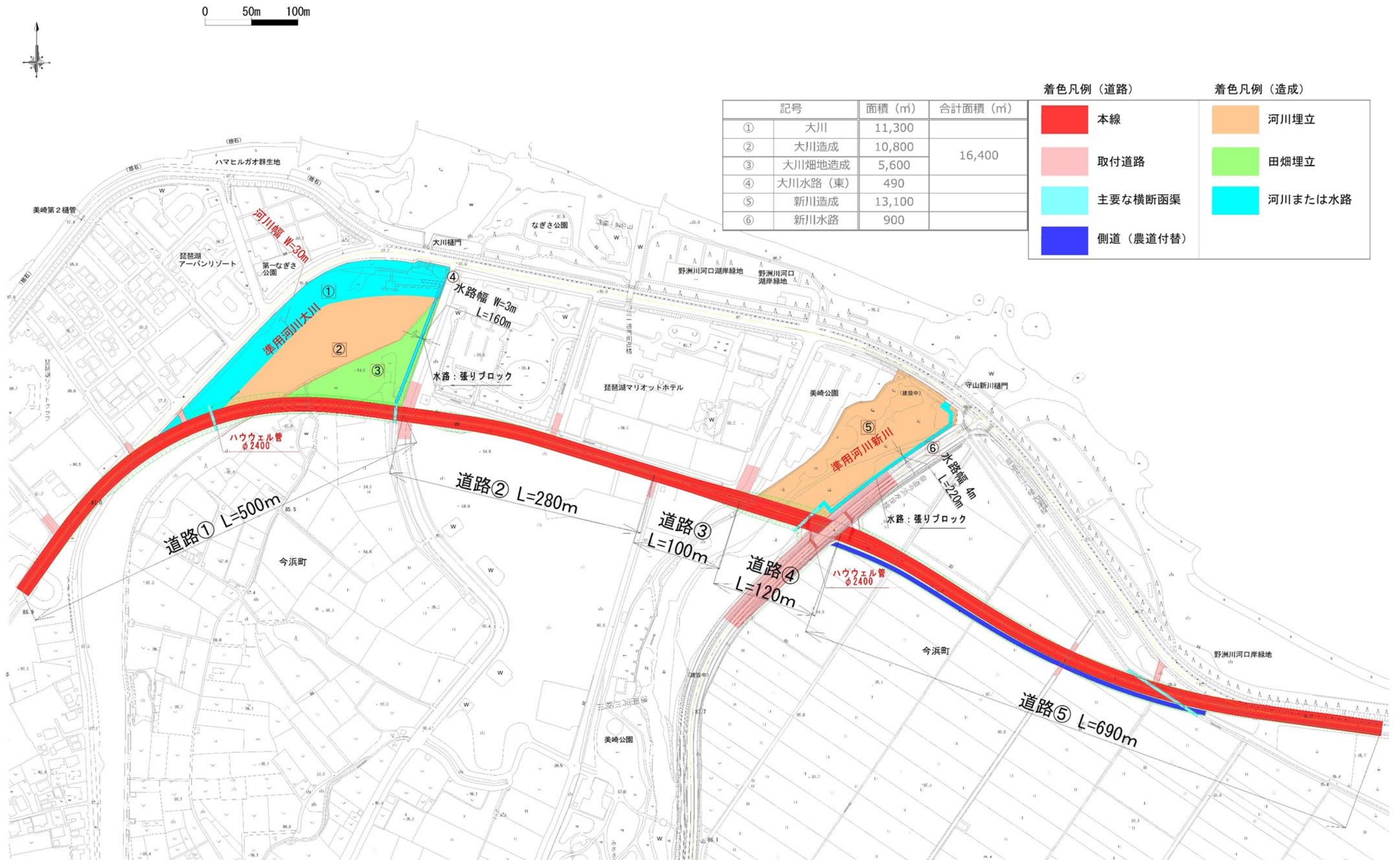
図表 98 バイパス道路及び河川埋立造成に係る検討平面図（第1案）

検討平面図（第1案）



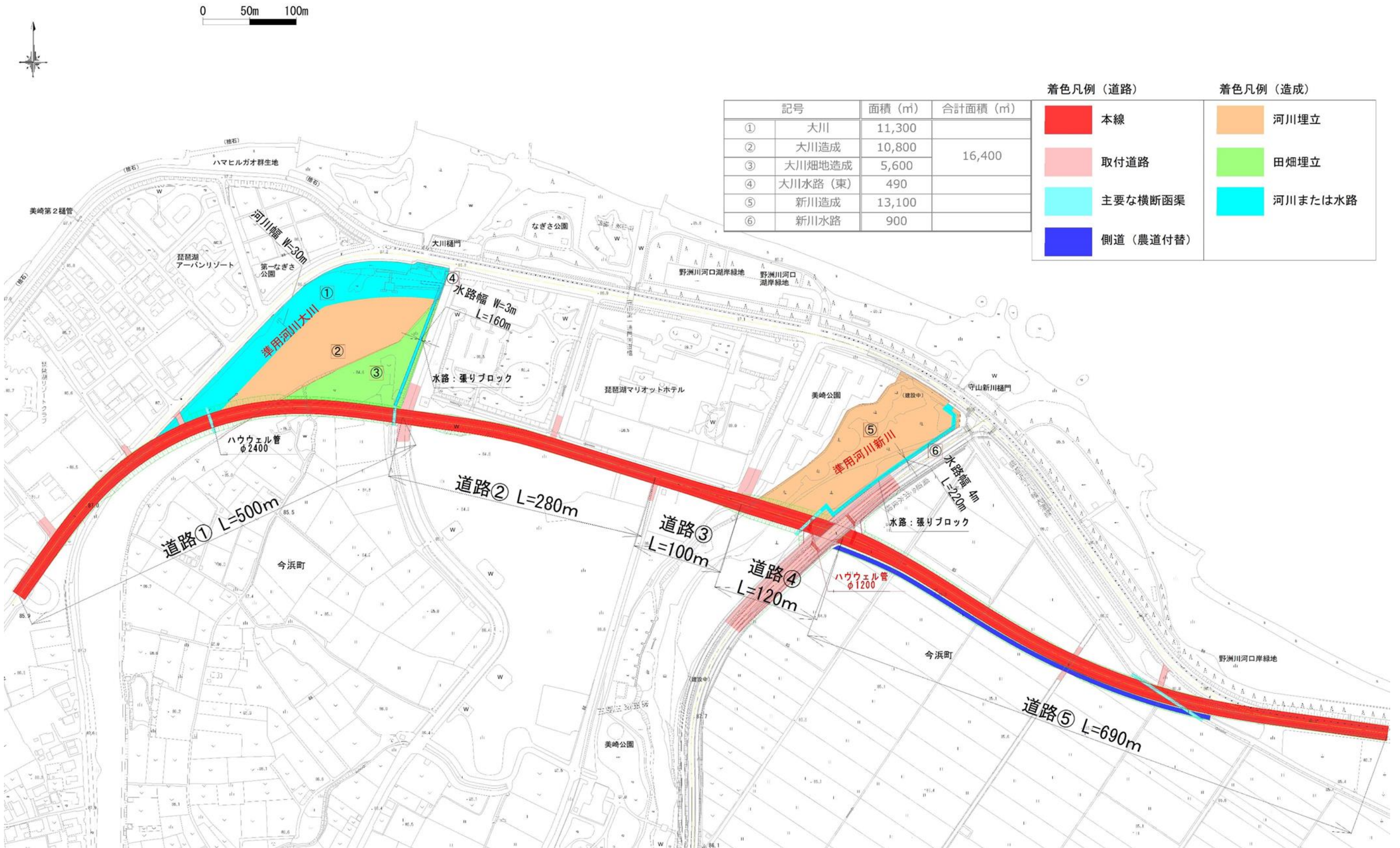
図表 99 バイパス道路及び河川埋立造成に係る検討平面図（第2案）

検討平面図（第2案）



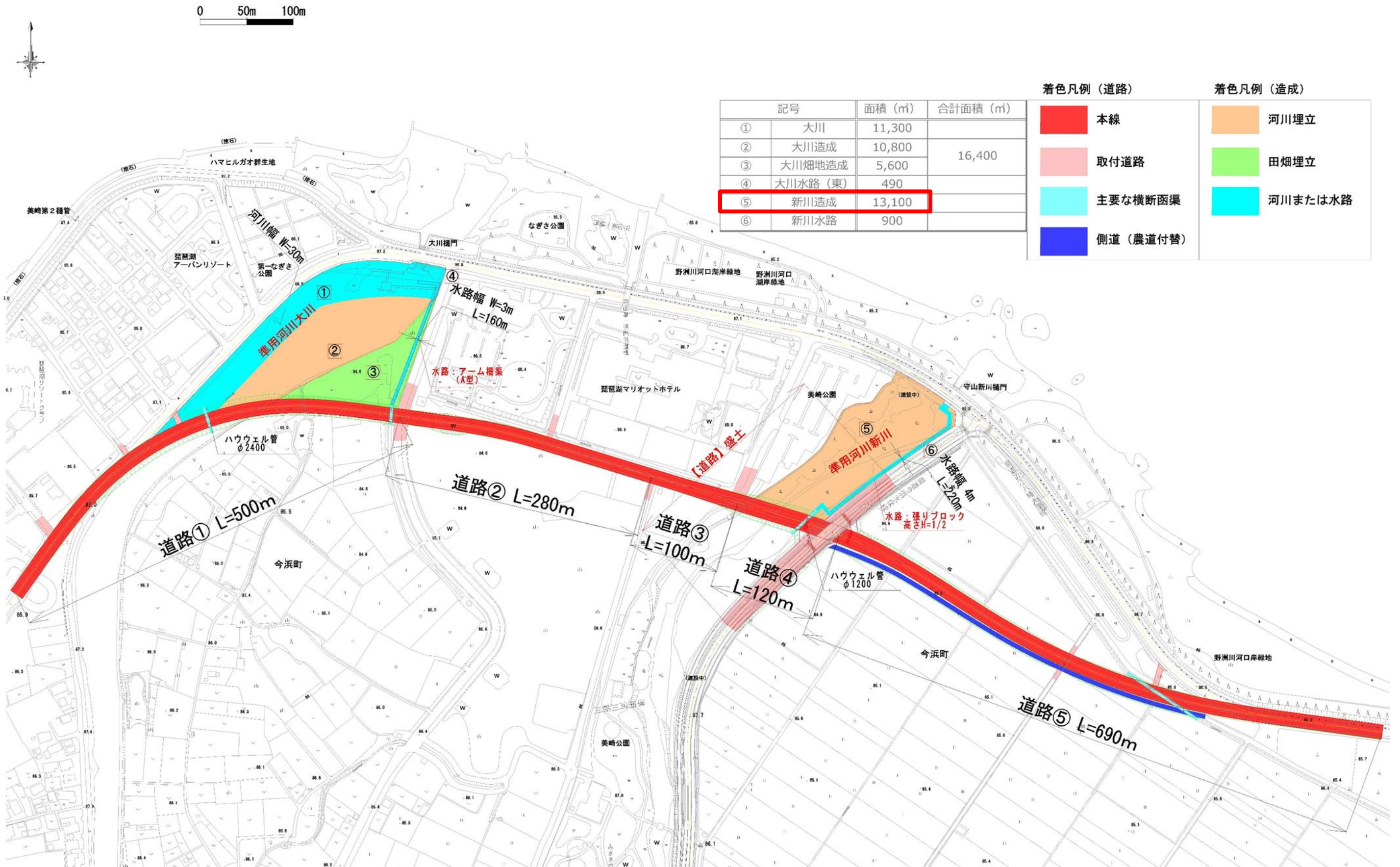
図表 100 ハイパス道路及び河川埋立造成に係る検討平面図（第3案）

検討平面図（第3案）



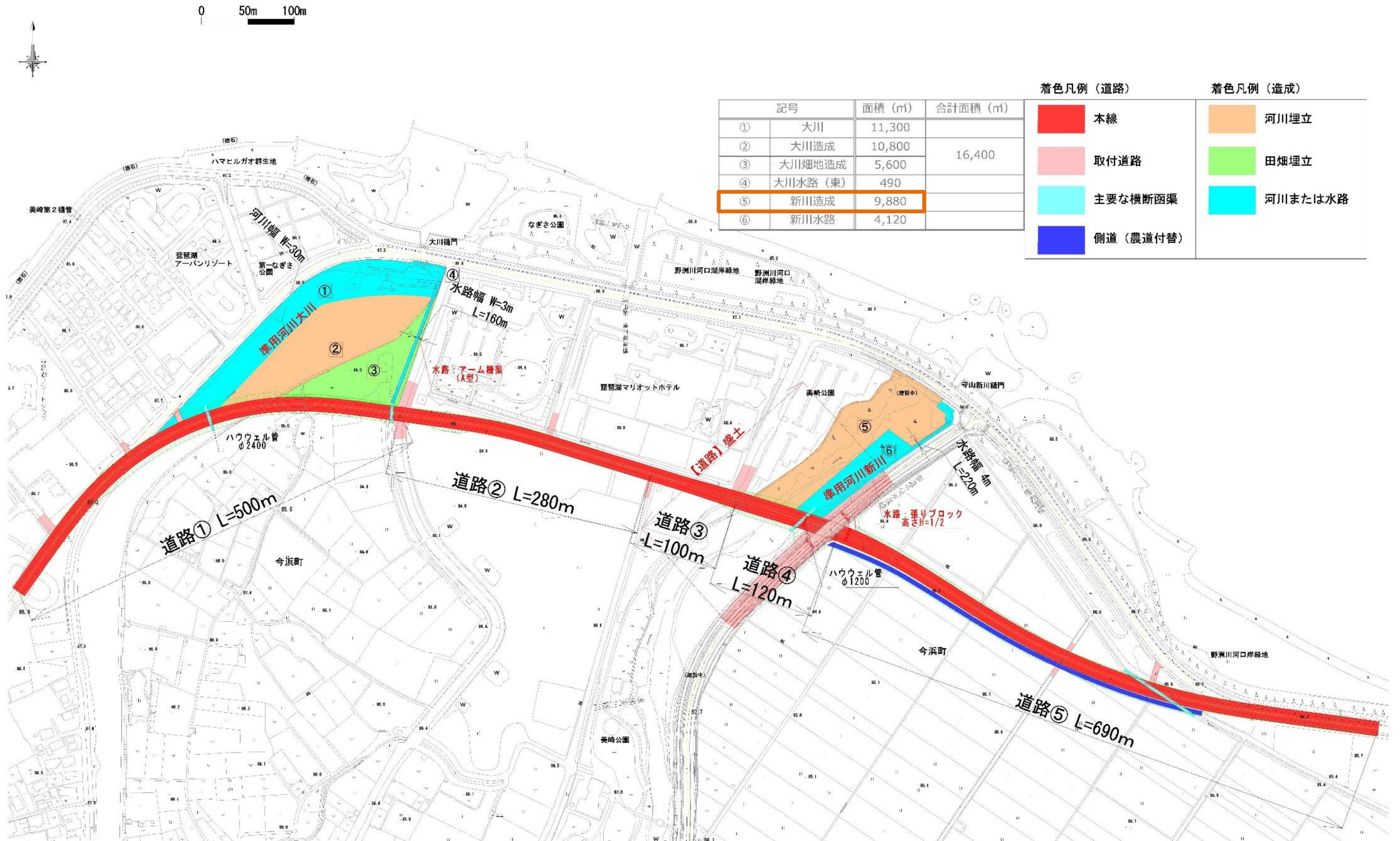
図表 101 バイパス道路及び河川埋立造成に係る検討平面図（第4-1案）※

検討平面図（第4案）※第4-1案：新川の埋立造成面積を最大限確保（約13,100㎡）するケース



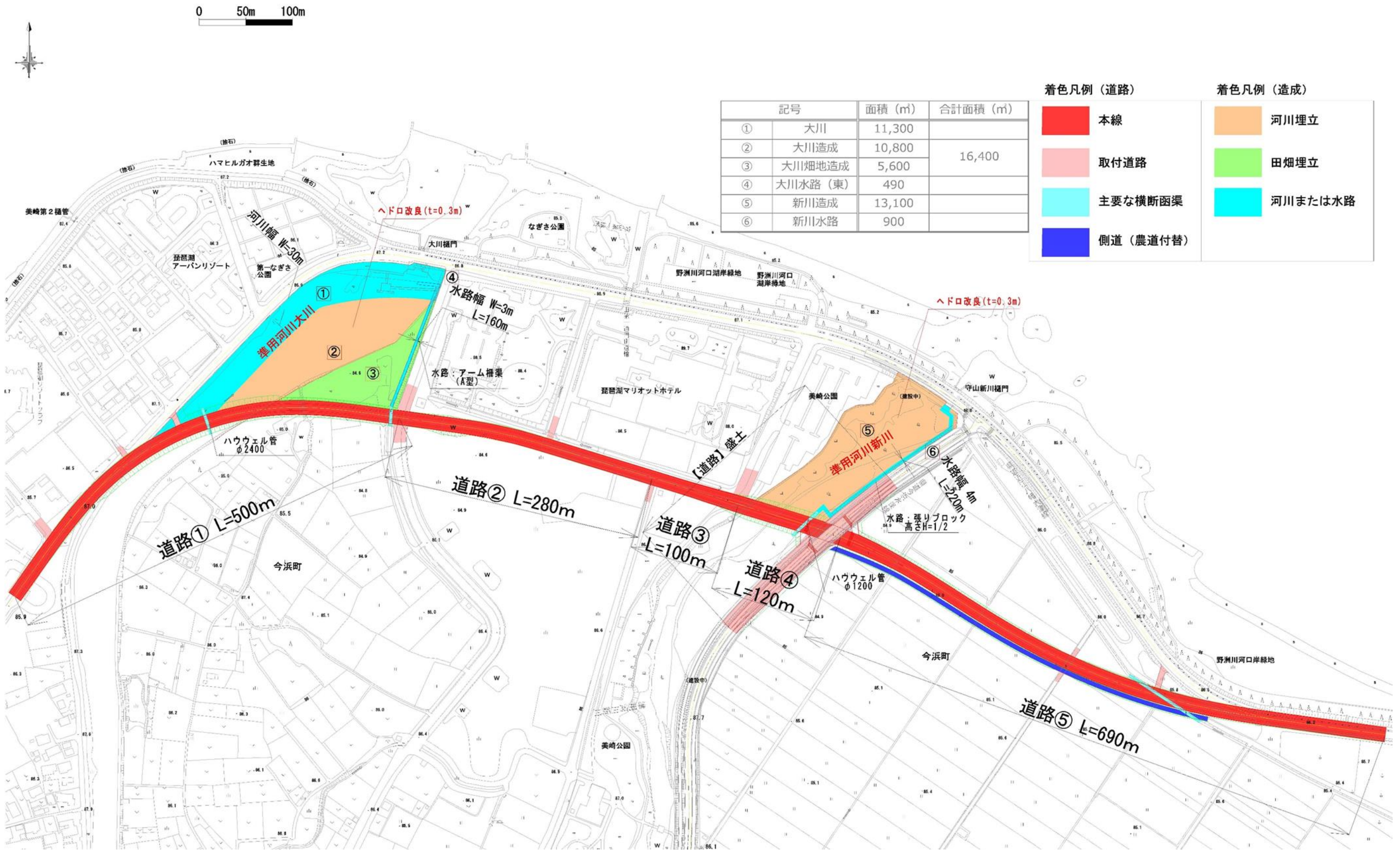
図表 102 バイパス道路及び河川埋立造成に係る検討平面図（第4-2案）※

検討平面図（第4案）※第4-2案：新川の埋立造成面積を1ha未満（約9,880㎡）に抑えるケース



図表 103 ハイパス道路及び河川埋立造成に係る検討平面図（第5案）

検討平面図（第5案）



(3) バイパス道路の整備に係る概算事業費

- バイパス道路の整備に係る概算事業費は、以下のとおりである。

図表 104 バイパス道路の概算事業費の試算結果（まとめ）

（単位：億円）

整備区間 概算方法	①	②	③	④	⑤⑥	バイパス道路計
	L=500m	L=280m	L=100m	L=120m	L=690m	L=1,690m
第1案	4.5	1.3	0.7	1.5	5.0	13.0
第2案	3.5	1.3	0.5	1.5	4.0	10.8
第3案	2.9	0.9	0.4	1.4	3.3	8.9
第4案	2.8	0.9	0.4	0.9	3.3	8.3
第5案	2.8	0.9	0.4	0.9	3.3	8.3

※B.S.L=84.371

※道路工事費は、国土交通省積算基準、道路改良工事（公共工事として想定）

図表 105 バイパス道路の概算事業費の試算結果（整備区間①～⑥）

■整備区間①の概算事業費

（単位：千円）

概算方法	第1案	第2案	第3案	第4案	第5案
道路土工	46,750	46,750	16,000	16,000	16,000
地盤改良	9,960	9,960	1,410	1,410	1,410
法面	4,760	4,760	4,760	4,760	4,760
擁壁工	0	0	0	0	0
石・ブロック	23,150	23,150	23,150	14,490	14,490
排水構造	64,690	22,610	22,610	22,610	22,610
仮設工	19,880	5,580	5,580	5,580	5,580
舗装	37,120	37,120	37,120	37,120	37,120
排水構造	53,240	53,240	53,240	53,240	53,240
防護柵	11,660	11,660	11,660	11,660	11,660
区画線	390	390	390	390	390
①直接工事費	271,550	215,170	175,870	167,220	167,220
工事費（①*1.62）	441,600	349,900	285,990	271,930	271,930

■整備区間②の概算事業費

（単位：千円）

概算方法	第1案・第2案	第3案～第5案
道路土工	7,360	1,050
地盤改良	10,750	800
法面	480	480
擁壁工	0	0
石・ブロック	0	0
排水構造	0	0
仮設工	0	0
舗装	20,810	20,810
排水構造	31,290	31,290
防護柵	0	0
区画線	220	220
②直接工事費	70,890	54,630
工事費（②*1.72）	121,930	88,840

■ 整備区間③の概算事業費

(単位：千円)

概算方法	第1案	第2案	第3案	第4案	第5案
道路土工	3,450	3,450	1,500	1,680	1,680
地盤改良	1,910	1,910	270	270	270
法面	530	530	530	740	740
擁壁工	0	0	0	0	0
石・ブロック	0	0	0	0	0
排水構造	13,340	0	0	0	0
仮設工	1,280	0	0	0	0
舗装	7,080	7,080	7,080	7,080	7,080
排水構造	17,380	17,380	17,380	17,380	17,380
防護柵	0	0	0	0	0
区画線	90	90	90	90	90
①直接工事費	45,020	30,410	26,830	27,220	27,220
工事費 (A*1.58)	71,440	48,260	42,570	43,200	43,200

■ 整備区間④の概算事業費

(単位：千円)

概算方法	第1案	第2案	第3案	第4案	第5案
道路土工	4,070	4,070	1,770	1,770	1,770
地盤改良	2,250	2,250	320	320	320
法面	620	620	620	880	880
擁壁工	27,240	27,240	27,240	0	0
石・ブロック	13,240	13,240	13,240	8,710	8,710
排水構造	15,770	13,570	6,790	6,790	6,790
仮設工	1,510	3,010	3,010	3,010	3,010
舗装	8,370	8,370	8,370	8,370	8,370
排水構造	20,540	20,540	20,540	20,540	20,540
防護柵	3,890	3,890	3,890	3,890	3,890
区画線	110	110	110	110	110
①直接工事費	97,560	96,850	85,840	54,340	54,340
工事費 (A*1.58)	154,810	153,690	136,220	86,220	86,220

■ 整備区間⑤・⑥の概算事業費

(単位：千円)

概算方法	第1案	第2案	第3案	第4案	第5案
道路土工	23,780	23,780	10,330	10,330	10,330
地盤改良	13,150	13,150	1,860	1,860	1,860
法面	3,600	3,600	3,600	5,110	5,110
擁壁工	0	0	0	0	0
石・ブロック	0	0	0	0	0
排水構造	92,160	40,690	20,350	20,350	20,350
仮設工	8,810	0	0	0	0
舗装	48,900	48,900	48,900	48,900	48,900
排水構造	120,060	120,060	120,060	120,060	120,060
防護柵	0	0	0	0	0
区画線	610	610	610	610	610
①直接工事費	311,040	250,770	205,690	207,190	207,190
工事費 (A*1.58)	493,580	397,940	326,400	328,790	328,790

(4) 河川の埋立造成に係る概算事業費

- 大川及び新川の埋立造成に係る概算事業費は、以下のとおりである。

図表 106 河川の埋立造成の概算事業費の試算結果（まとめ）

（単位：千円）

概算方法 \ 河川名	大川	新川	合計
第1案	7.5	4.6	12.1
第2案	3.9	2.3	6.2
第3案	2.5	1.2	3.7
第4案	0.9	0.9	1.8
第5案	1.4	1.6	3.0

※B.S.L=84.371

※造成工事費は、国土交通省積算基準、公園工事（民間工事として想定）

図表 107 第1～5案別の河川の埋立造成の概算事業費の試算結果

■ 第1案の概算事業費

（単位：千円）

河川名	大川		新川	合計
	河川部	畑地		
敷地造成	209,030	36,120	106,610	
擁壁工	74,740	37,480	34,380	
仮設工	151,470	0	171,070	
①直接工事費	435,230	73,600	312,050	820,860
工事費（①×1.46）	639,340	108,110	458,400	1,205,840
		747,450	458,400	

■ 第2案の概算事業費

（単位：千円）

河川名	大川		新川	合計
	河川部	畑地		
敷地造成	91,110	36,120	106,610	
擁壁工	74,740	37,480	34,380	
仮設工	14,060	0	10,740	
①直接工事費	179,900	73,600	151,720	405,200
工事費（①×1.52）	274,760	112,400	231,720	618,880
		387,160	231,720	

■ 第3案の概算事業費

（単位：千円）

河川名	大川		新川	合計
	河川部	畑地		
敷地造成	25,710	10,170	30,110	
擁壁工	74,740	37,480	34,380	
仮設工	14,060	0	10,740	
①直接工事費	114,500	47,650	75,220	237,350
工事費（①×1.52）	174,870	72,770	114,880	362,510
		247,640	114,880	

■第4案の概算事業費

(単位：千円)

河川名	大川		新川	合計
	河川部	畑地		
敷地造成	25,710	10,170	30,110	
擁壁工	0	6,370	21,920	
仮設工	14,060	0	8,740	
Ⓐ直接工事費	39,770	16,530	60,760	117,050
工事費 (Ⓐ*1.52)	60,730	25,250	92,800	178,780
		85,980	92,800	

■第5案の概算事業費

(単位：千円)

河川名	大川		新川	合計
	河川部	畑地		
敷地造成	25,710	10,170	30,110	
擁壁工	0	6,370	21,920	
仮設工	14,280	0	8,970	
仮設工	34,520	0	44,120	
Ⓐ直接工事費	74,500	16,530	105,100	196,130
工事費 (Ⓐ*1.52)	113,790	25,250	160,520	299,560
		139,040	160,520	

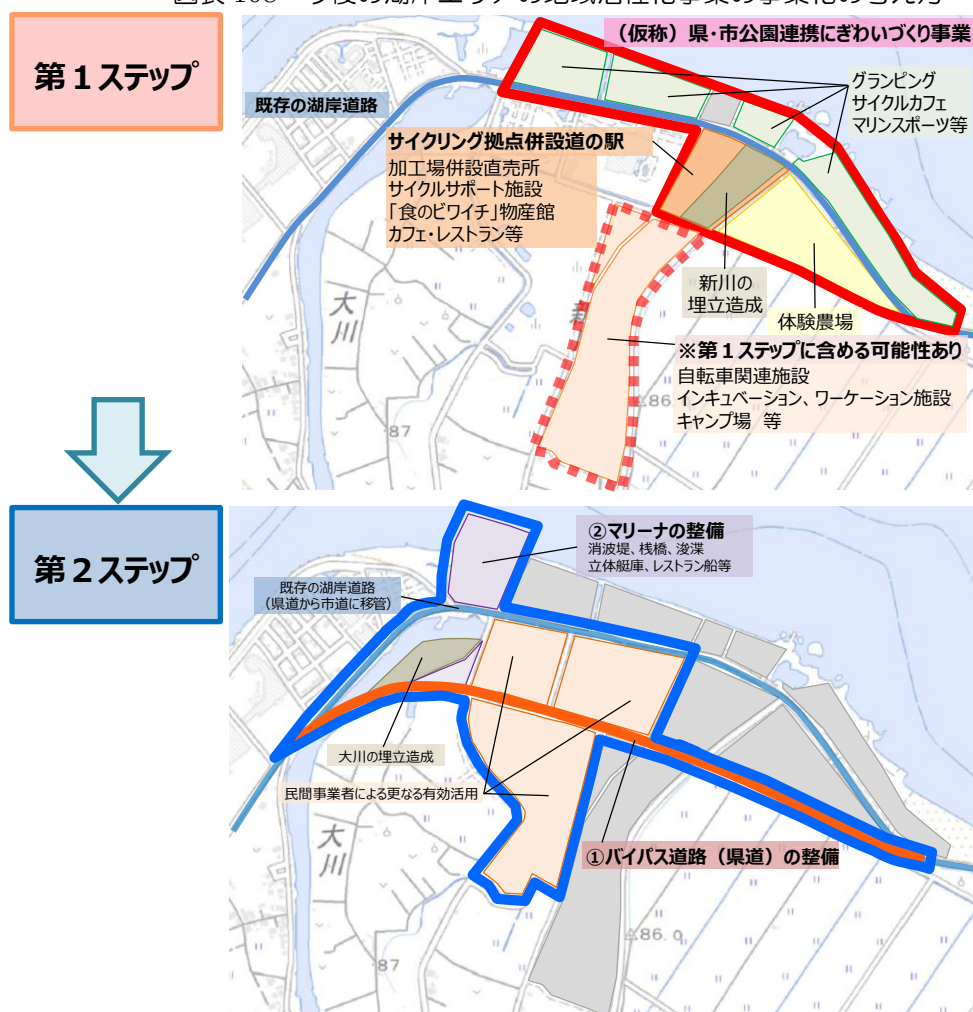
5 事業を一体的に進める事業スキーム及び実現化方策の検討

(1) サウンディング調査の結果を踏まえた事業化の方向性

① 事業化の基本的な考え方

- ▶ サウンディング調査では、マリーナとバイパス道路については、整備が望ましいとする意見や費用の負担協議が可能とする応募者はあったが、自らの負担により整備を実施することについては、意向調整中の段階のため、具体的な提案までには至らなかった、
- ▶ 一方で、マリーナとバイパス道路を除く公園を活かした道の駅等のにぎわい事業については、開発事業者や農産物流通事業者、飲食事業者、スポーツ自転車販売事業者、自転車競技関連団体、アウトドアイベント企画運営事業者、キャンプ場運営事業者、写真事業者の多種多様な計 10 社・団体から具体的で実現性の高い応募があった。各応募者の提案を整理すると、B～Iエリアまでの土地利用の方向性が明確となり、道の駅事業自体は、課題はあるものの事業化を進めることが望ましいと判断するに足る提案を受けたと考えられる。
- ▶ そこで、下図のとおり、第1ステップとしてサイクリング拠点併設道の駅の駅を核とした県・市公園連携にぎわいづくり事業「(仮称)県・市公園連携にぎわいづくり事業」の事業化を図り、第2ステップとしてマリーナとバイパス道路等のインフラ整備の事業化を図る方向で検討していくことを考える。

図表 108 今後の湖岸エリアの地域活性化事業の事業化の考え方



② (仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業の事業化の方向性

- ▶ サウンディング調査の結果を踏まえると、(仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業の事業化の方向性は、下表のとおり 3 ケースが考えられる。
- ▶ サウンディング調査では、検討対象地の主要な複数のエリアに渡り、独立採算により事業を展開することを提案した応募者は 2 社あった。
- ▶ ケース1は、グランピングを2箇所を整備(共存)する方向であり、第 2 なぎさ公園の南半分(B・C エリア)を A 社が、北半分(D・E エリア)をB社が分担整備する。ターゲット層の違いですみ分ける(アッパー層向け中心:A社、一般向け中心:B社)ことを想定する。サイクリング拠点併設道の駅を計画するみさき自然公園のGエリアについては、サイクルサポート施設の現物寄附及び市内の農産物流通事業者と連携した加工場併設直売所等の整備を提案したA社と、温泉施設等を提案した B 社の共存を想定する。残りのみさき自然公園等の H・I エリアは、A 社提案のインキュベーション・ワーケーション施設等を想定する。
- ▶ ケース2及びケース 3 は、A 社と B 社の共存が困難とする考え方であり、ケース 2 は A 社が、ケース 3 は B 社が事業を担う案である。
- ▶ A 社は、第 2 なぎさ公園におけるグランピングの提案について、南側の B・C エリアではなく北側のEエリアでも可能との意向を示していることを踏まえ、ケース 2 では、第 2 なぎさ公園については、北半分(D・E エリア)のみを整備する案と、南半分(B・C・D エリア)のみを整備する 2 案が考えられる。みさき自然公園については、ケース 1 の整備内容のうち、温浴施設以外は整備される。
- ▶ ケース 3 は、グランピングについては、B 社が意向を示している北半分(D・E エリア)のみを整備する案が考えられる。ただし、ケース 3 では、みさき自然公園では、B 社はサイクルサポート施設の整備を提案していないため、サイクリング拠点の整備主体の確保が課題となる。

図表 109 サウンディング調査の結果を踏まえた事業化の方向性

方向性	エリア・土地利用	メリット	課題	
ケース 1 A社とB社が共存	A社	B・C: グランピング(高級) コンテナ簡易宿所 G: 加工場併設直売所 サイクルサポート施設 H・I: インキュベーション、 ワーケーション	<ul style="list-style-type: none"> ■ 第2なぎさ公園がすべて利用される ■ 直売所、サイクルサポート施設、温浴施設が複合した集客力の高い道の駅ができる ■ 既存の信号機の活用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2箇所のグランピングが共存できるか ■ 温浴施設の整備と引き換えに、B社に新川全域の埋立費用を負担してもらえるか
	B社	D: サイクルカフェ E: グランピング(一般向け) G: 温浴施設、レストラン		
ケース 2 A社の単独立地	南半分	【ケース2-1】 D: サイクルカフェ コンテナ簡易宿所 B・C: グランピング(高級) G: 加工場併設直売所 サイクルサポート施設 H・I: インキュベーション、 ワーケーション	<ul style="list-style-type: none"> ■ マリオット前に一定のパブリックスペースの確保されたにぎわい拠点が形成 ■ 加工場併設直売所、サイクルサポート施設が確実に整備される ■ コンパクトな道の駅、グランピングエリアが形成 ■ 既存の信号機の活用が可能 ■ Bエリアはマリーナ、Cエリアは既存ホテルのリザーブ用地として確保できる 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 湖岸道路の安全な横断環境が確保できない ■ 道の駅がやや狭くなる可能性がある ■ 新川の埋立費用を寄附してもらえるか ■ 高級路線のグランピングが成立するか ■ 事業者間の連携が機能するか ■ 信号機の角地部分の埋立を行わないと、信号機の活用ができない ■ 新川の埋立費用を寄附してもらえるか
	北半分	D: サイクルカフェ コンテナ簡易宿所 E: グランピング(高級) G: 直売所 サイクルサポート施設 H・I: インキュベーション、 ワーケーション		
ケース 3 B社の単独立地	D: サイクルカフェ E: グランピング(一般向け) G: 温浴施設、レストラン、 直売所、土産物、広場	<ul style="list-style-type: none"> ■ 集客力の高い、温浴施設を併設した道の駅、サイクルカフェ、グランピングができる 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内の農産物流通事業者と連携した道の駅が可能か ■ 温浴施設の共存が可能か ■ 新川の埋立費用を寄附してもらえるか 	

③ 第1ステップの土地利用計画のイメージ

図表 110 ケース1（第1ステップ）の場合の土地利用計画のイメージ

検討平面図

【ケース1（A社とB社が共存）】



図表 111 ケース2（第1ステップ）の場合の土地利用計画のイメージ

検討平面図

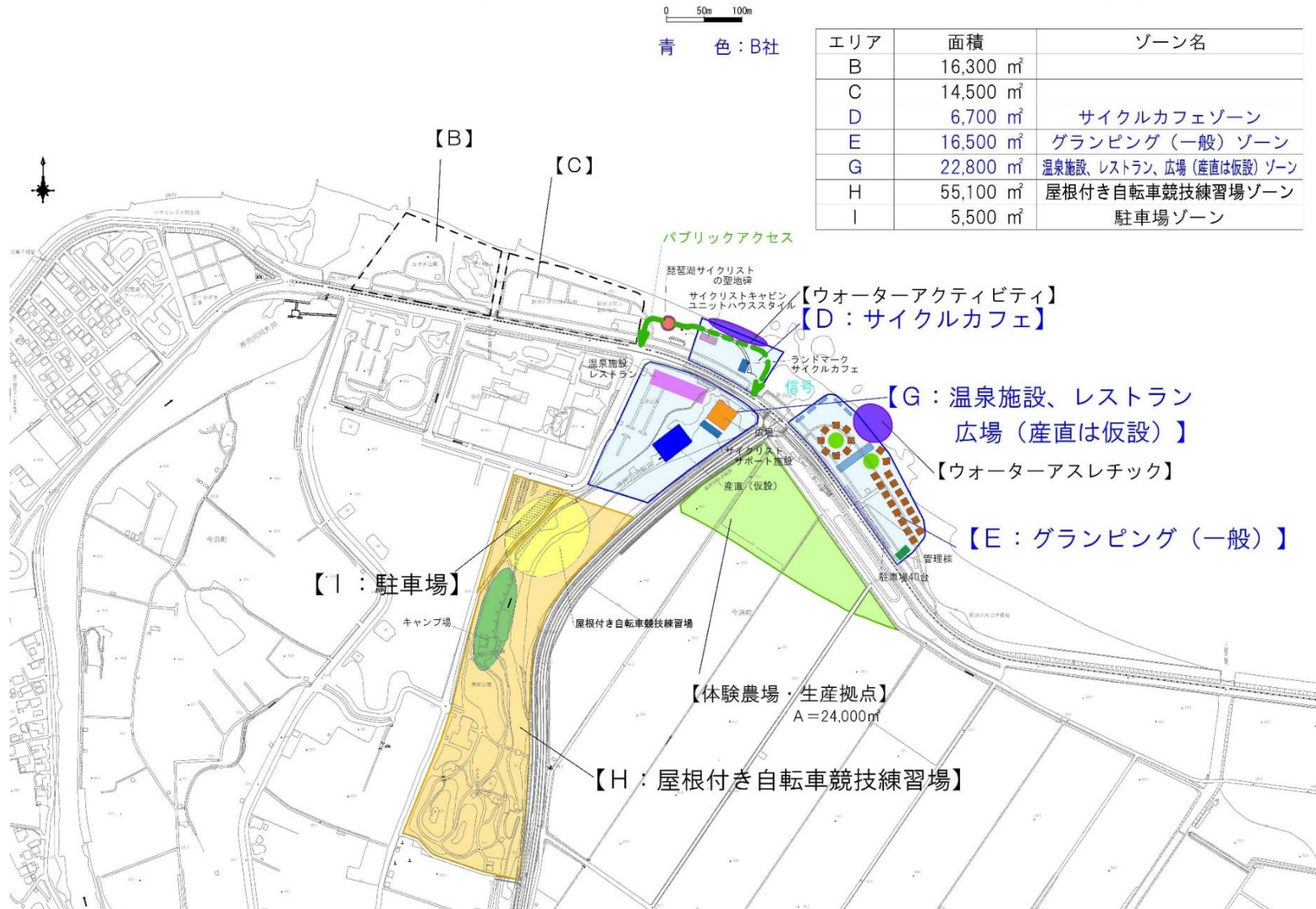
【ケース2（A社の単独立地）】



図表 112 ケース3（第1ステップ）の場合の土地利用計画のイメージ

検討平面図

【ケース3（B社の単独立地）】



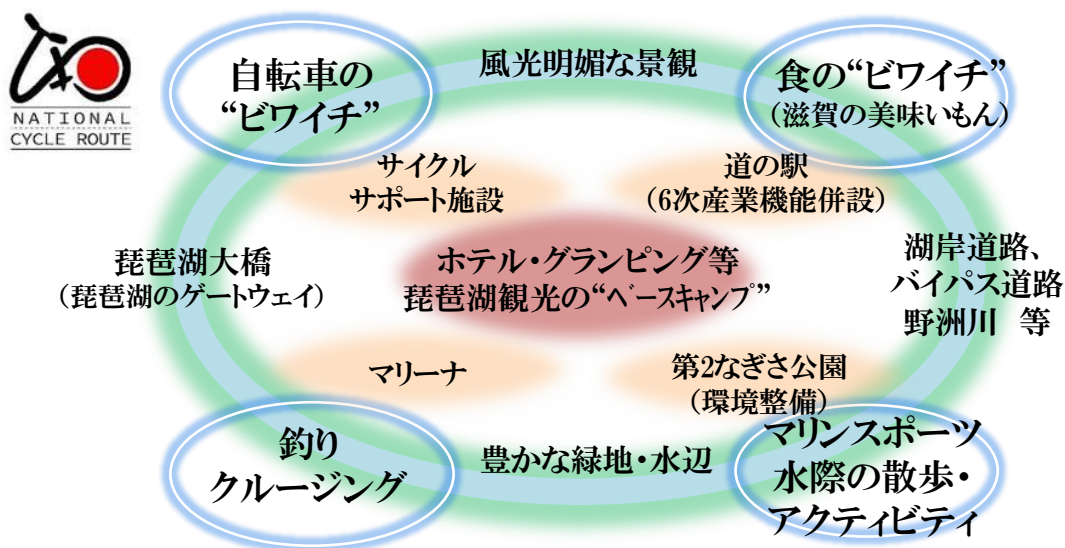
(2) (仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業のコンセプト

- 第2なぎさ公園及びみさき自然公園を対象とした、(仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業は、サイクリング拠点を併設した道の駅に限定しない事業であり、そのことを明確にした事業・施設のコンセプトが必要である。
- サウンディング調査を通じて明確になったことは、検討対象地は、車でのアクセスが便利な立地にあつて、琵琶湖や対岸の山並みの風光明媚な景観や豊かな緑地、水辺(砂浜等)等の恵まれた環境を活かせば、“ビワイチ”だけでなく、バーベキューやキャンプ、釣り、マリンスポーツ、散歩、ヨガ等の水辺での多様なアクティビティを楽しむことに最適な場所であることである。また、道の駅の整備にあたり、“ビワイチ”の発着点としてのポテンシャルを食全体に広げ、食の“ビワイチ”の拠点として、周辺の農業生産者・流通事業者と連携した、守山ブランドの新たな特産品の商品開発機能を有した6次産業機能を併設し、ナショナルサイクルルート(NCR)の沿道を中心に県内の道の駅とのネットワーク化を図ることができる道の駅を目指す。また、ホテルやグランピング等の宿泊施設は、比叡山や比良山等も含めた琵琶湖観光の“ベースキャンプ”を目指す。
- 更に、琵琶湖湖岸では環境保全の各種取組が行われているが、第2なぎさ公園においても、民間の事業者・団体から琵琶湖保全活動の実施が提案されている。
- こうした点を踏まえ、(仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業のコンセプトは、琵琶湖ならではのアウトドア・環境志向のライフスタイル『“びわ湖STYLE”を楽しめる拠点』とする。
- なお、『“びわ湖STYLE”を楽しめる拠点』のコンセプトは、(仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業だけでなく、マリーナも含めた事業全体にも適用できるコンセプトとしている。

図表 113 (仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業のコンセプト

“びわ湖STYLE”※を楽しめる拠点

※: 琵琶湖ならではのアウトドア・環境志向のライフスタイル

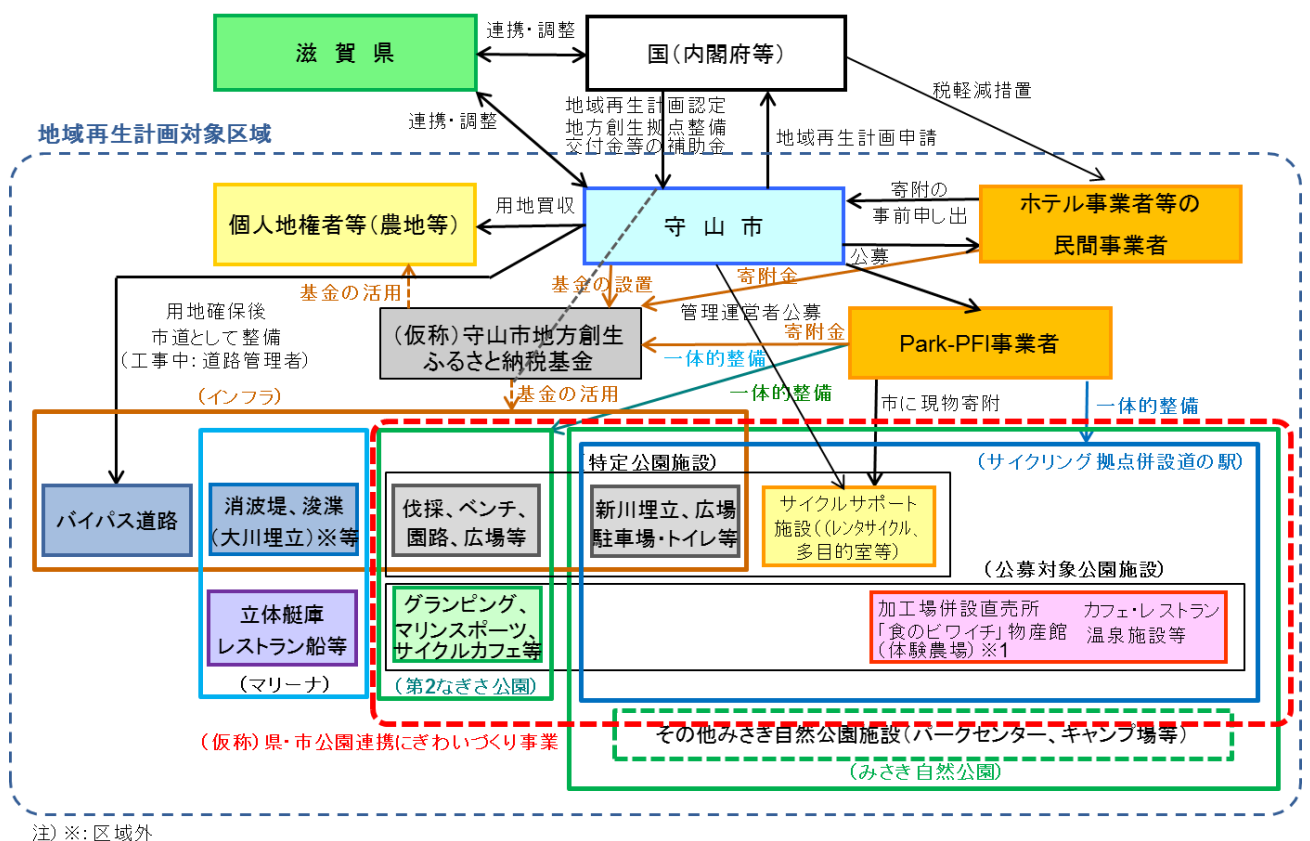


(3) 事業スキーム (まとめ)

① 全体事業スキームの整理

- (仮称) 県・市公園連携にぎわいづくり事業だけでなく、マリーナ、バイパス道路等も含めた本調査において検討した全ての事業に関する事業スキームを整理すると、以下のとおりである。
- 本事業スキームの大きな特徴は、河川区域、公園区域(県・市)、自然公園区域(琵琶湖国定公園)、市街化調整区域等の複雑な法規制の下で、企業版ふるさと納税制度を活用して、民間資金の活用により、Park-PFI 事業だけでなく、関係事業者の参画を確保しインフラ整備までを行うことにある。
- なお、各法規制による行政手続き等については、「県・市連携 Park-PFI の事業スキームの検討」、「琵琶湖敷地のマリーナの占用許可に関する事業スキームの検討」、「バイパス道路の事業スキームの検討」及び「「自転車の道の駅」の整備・管理運営スキームの検討」において記載している。

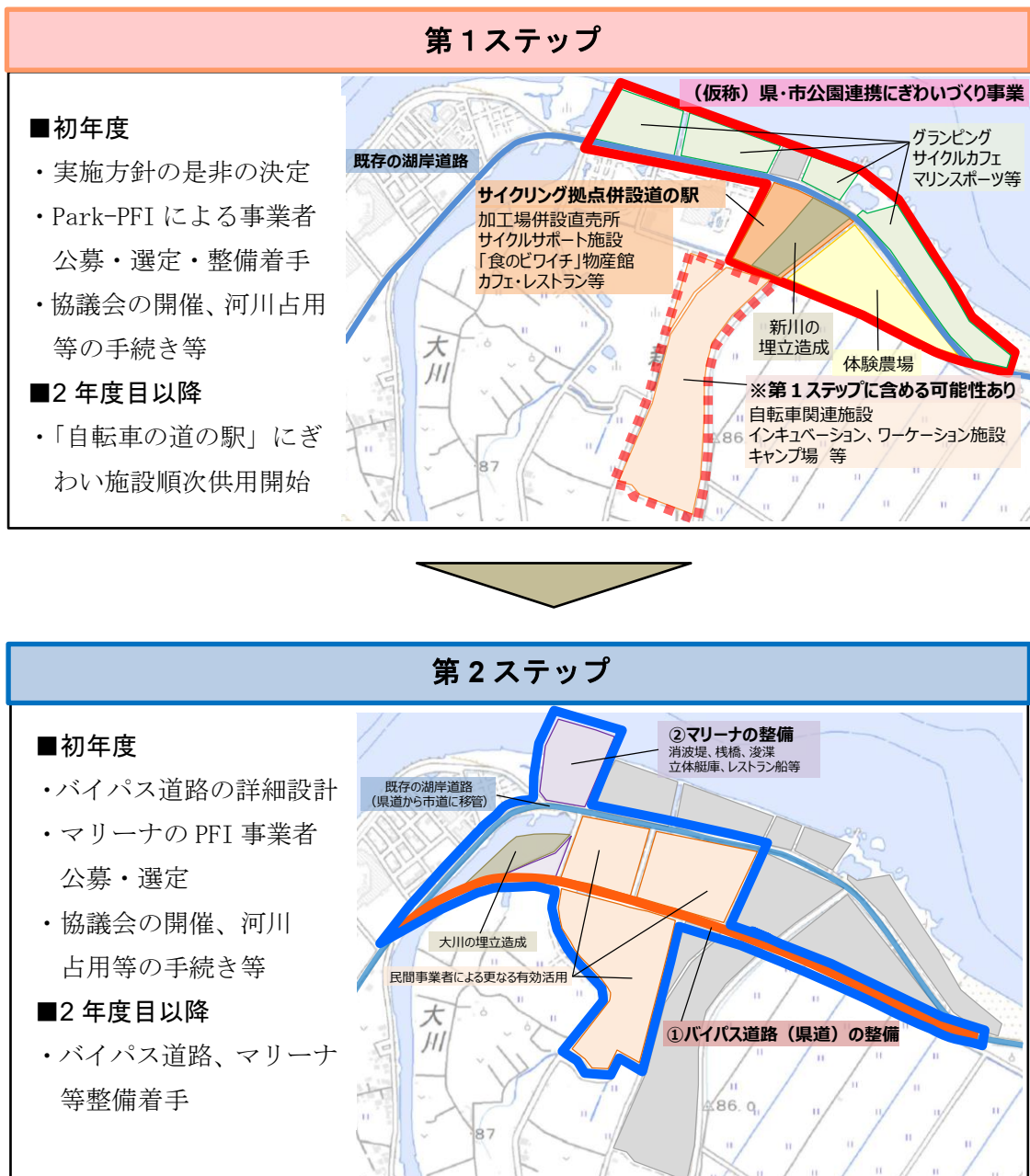
図表 114 全体事業スキームのイメージ



(4) 事業化スケジュールの考え方

- これまでの検討を踏まえ、今後の事業化スケジュールの考え方を整理すると、以下のとおりである。
- ただし、次頁に記載する今後の民間事業者や関係機関等との協議・調整の結果や社会経済情勢等により、変更する可能性がある。

図表 115 今後の事業化スケジュールの考え方



(5) 課題の整理

- 本調査を踏まえ、今後の検討課題を整理すると、以下のとおりである。

■（仮称）県・市公園連携にぎわいづくり事業の事業化に関する課題

- 1) 県と市の連携した公園管理のあり方についての協議・調整
- 2) 独立採算事業の実施を提案している「にぎわい事業者」等との協議・意向調整
（事業対象エリア、事業内容、企業版ふるさと納税の活用方策等）
- 3) 第2なぎさ公園の設定区域面積及び維持管理費の負担に関する県との調整
- 4) 琵琶湖敷地の利用調整に関する協議会設置に関する関係機関・地元との調整
- 5) 第2なぎさ公園における供給処理施設等に関する水資源機構との調整
- 6) 協議会設置方式等の Park-PFI 事業者選定方法・スケジュールに関する調整・検討
- 7) 事業者公募に向けた関係機関との協議・調整

■マリーナ及びバイパス道路等のインフラ整備に関する課題

- 1) マリーナ事業及びバイパス道路の整備に関する関係事業者との協議・調整
（マリーナ整備の可否、企業版ふるさと納税制度の活用方策等）
- 2) マリーナ事業、バイパス道路等に関する関係機関との協議・調整