

## 再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	農業農村整備事業（広域営農団地農道整備事業）						
地区名	奥三河地区						
事業箇所	豊田市、北設楽郡設楽町、東栄町、豊根村						
事業のあらまし	<p>本地区は東三河北部の山間地域である北設楽郡3町村及び豊田市（旧稲武町）に位置し、農業生産性向上のため各種農業振興計画の指定を受けるなど農業振興に努めている地域である。主要な農産物は、水稻・トマト・花き（シクラメン）や畜産等であり、出荷先は名古屋方面及び豊橋・浜松方面となっている。</p> <p>しかしながら、本地区は急峻な地形のため農道の整備が遅れており、農産物の効率的な輸送に支障が生じているため、広域営農団地整備計画に基づき、農産物の生産団地と集出荷施設と市場を有機的に結ぶ基幹農道の新設を行うものとして、平成6年度より事業を実施している。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹農道を整備し、農業施設や市場への農産物輸送の効率化を図る。</li> <li>・ 山村地域の集落間、山村と都市を結ぶ道路として、山村地域の生活環境の向上と地域産業の発展を図る。</li> </ul> <p>【副次目標】 なし</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (H6)	再々評価時 (H16)	再々再評価時 (H21)	再々再々評価時 (H26)	変動要因の分析 (H21再々再評価からの変動)	
	事業期間	H6～H21	H6～H21	H6～H26	H6～H29	岩掘削の増	
	事業費（億円）	124.8	130.9	156.6	175.5		
	経費内訳	工事費	104.8	109.4	125.1	142.4	岩掘削の増
		用補費	6.8	6.1	6.5	6.7	実績に基づく増
		その他	13.2	15.4	25.0	26.4	実績に基づく増
事業内容	道路工 25,470m (うち橋梁工) 100m<5橋> (うち隧道工) 700m<2か所>	道路工 20,993m (うち橋梁工) 522m<13橋> (うち隧道工) 271m<1か所>	道路工 21,529m (うち橋梁工) 582m<13橋> (うち隧道工) 271m<1か所>	道路工 21,255m (うち橋梁工) 577m<13橋> (うち隧道工) 271m<1か所>			
II 評価							
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <p>本地区は、愛知県の北東部に位置する山間地で、幹線道路は国道153号が名古屋方面へ、国道257号及び国道151号が浜松・豊橋方面に連絡している。</p> <p>しかし、既存の道路は山間地であるため屈曲しており、部分的に道幅が狭く、すれ違いが困難な状況のため、農産物の輸送や通作に時間を要し、効率的な農業経営の妨げとなっていた。</p> <p>地域の農業振興を図るため、東西に広がる生産団地と集出荷施設等を結び、農産物輸送を迅速に行えるように、この基幹農道を早急に整備することが必要であった。</p> <p>【再々再々評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受益地区内の主要作物の作付面積・生産量は、全体としては減少傾向にあるが、本地区の特産物であるトマト（ルネッサンストマト）や苗もの（シクラメン）といった高冷地の特質を活かした高付加価値の農産物の生産が盛んに行われている。</li> <li>・ 計画交通量のうち、農業交通量は、農業生産量の減少に伴い、事業採択時に比べ、減少しているが、一般交通量は、供用済の2工区で、木材集積場（サテライト名倉）が完成したことにより増加している。</li> <li>・ 既存の道路は、改良工事が進められているものの、依然として、道幅が狭く、すれ違いが困難な箇所があり、農産物の輸送や通作に支障をきたしている。</li> </ul>					
	②事業の必要性の変化						

・生活環境の向上、地域産業の発展に関して、過疎地域自立促進法に基づく県の過疎地域自立促進計画に位置付けられるなど、本事業の重要性は高い。

以上のことから、農地・農業施設・市場を結ぶ農村地域の基幹となる農道の整備が重要になっている。

主要作物の作付面積及び生産量の推移

品目名	H5		H21		H26	
	ha	t	ha	t	ha	t
穀類	489	2,225	414	2,048	375	1,872
いも類	71	173	31	153	25	144
果菜類	37	1,285	30	1,526	30	1,526
葉茎菜類	25	853	11	427	11	427
根菜類	21	90	16	246	15	246
小計	643	4,626	502	4,400	456	4,215
花き	22	5,070	18	4,342	17	4,184
計	665	9,696	520	8,742	473	8,399

※花き：1000本・1000鉢

計画交通量の推移

区間	区分	事業採択時 (H6)	再々再評価時 (H21)	再々再々評価 (H26)	伸 率	
					(H26/H6)	(H26/H21)
1工区	農業交通量	1,671	707	1,354	81.0%	191.5%
	一般交通量	479	605	466	97.3%	77.0%
	計	2,150	1,312	1,820	84.7%	138.7%
2工区	農業交通量	1,804	1,126	702	38.9%	62.3%
	一般交通量	274	432	629	229.6%	145.6%
	計	2,078	1,558	1,331	64.1%	85.4%
合計	農業交通量	3,475	1,833	2,056	59.2%	112.2%
	一般交通量	753	1,037	1,095	145.4%	105.6%
	合計	4,228	2,870	3,151	74.5%	109.8%

広域営農団地整備計画に位置づけされている農業施設の整備状況

施設名	場所	整備済	計画施設
籾乾燥調整施設	設楽町(旧設楽町)	○	
こんにやく加工貯蔵施設	〃	○	
堆厩肥センター	〃		○
籾等乾燥調整施設	設楽町(旧津具村)	○	
野菜広域流通施設	〃	○	
広域営農管理センター	〃	○	
ブロイラー加工場	東栄町	○	
合計(7施設)		6施設	1施設

【変動要因の分析】

・本地区は愛知県北東部の山間部にある過疎化・高齢化が進行している地域であり、農業の担い手が不足し、農産物の作付面積・生産量は、全体としては減少傾向にあるが、計画交通量については、2工区の交通量が減少しているものの、1工区の交通量が増加し、全体としては、木材集積場（サテライト名倉）の完成により、一般交通量が増加したため全体としてはほとんど変化がない。

・完成した木材集積場（サテライト名倉）には、愛知県内のみならず、長野、岐阜、静岡から搬出された木材が集められ、東海、関西、北陸など名古屋方面の製材所に出荷されており、木材の搬入・搬出のアクセスに便利な広域農道沿いに造成されたと考えられる。

・事業採択以降、自治体・農協の合併もあり、より広域的な農産物の集出荷の合理化を図ることが求められている。

判定

B

- A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。
- B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

農産物を効率的に輸送するため、本農道の必要性は事業採択時と同程度と考えられる。

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】 事業計画及び実績										
	工種 区分	調査・設計	H20まで	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
		用地補償										
		工事										
		・道路工										
		・橋梁工										
	事業費 (億円)	計画 (H21前回評価時点)	119.7					31.0	5.9			13.4
		実績	119.7					36.5				
	【進捗率】											
			これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況						
		計画 (H25まで) 【①】	実績 (H25まで) 【②】	達成率(%) 【②÷①】	H26再々再々評 価 全体計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】						
延長(km)		21.0	18.8	89.5	21.3	88.3						
事業費(億円)		150.7	156.2	103.6	175.5	89.0						
工事費		119.2	124.7	104.6	142.4	87.6						
用補費		6.6	6.6	100.0	6.7	98.5						
その他		24.9	24.9	100.0	26.4	94.3						
【施工済みの内容】 道路工 18.8km 橋梁工 497m<10橋>												
2) 未着手 又は長期化の 理由	土砂掘削から岩掘削への変更が必要となり、掘削工事に相当の時間を要したこと、用地取得において土地所有者との交渉に時間を要したため、事業が長期化している。											
3) 今後の 事業進 捗の見 込み	【阻害要因】 なし 【今後の見込み】 阻害要因の解決に日時を要したが、残工事が少なく、今後は計画どおりの完了が見込まれる。											
判定	B	A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。 B：多少の阻害要因があるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。										
		【理由】 残工事が少なく、阻害要因もないことから、ほぼ計画どおりの完成が見込まれる。										

③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費が増加したため、費用対効果分析を行った。</li> </ul> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>再々再評価時 (基準年：H20)</th> <th>再々再々評価時 (基準年：H25)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>当該事業による費用</td> <td>189.0</td> <td>243.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他費用(関連事業費+資産価格+再整備費)</td> <td>12.4</td> <td>7.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>201.4</td> <td>251.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>営農に係る走行経費節減効果</td> <td>249.7</td> <td>171.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費節減効果</td> <td>-0.3</td> <td>-1.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>一般交通等経費節減効果</td> <td>18.4</td> <td>90.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>267.8</td> <td>260.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画交通量(台/日)</td> <td>1,558</td> <td>1,820</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.32</td> <td>1.03</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <p>「新たな土地改良の効果算定マニュアル」(平成19年9月農林水産省農村振興局企画部土地改良企画課・事業計画課監修)に基づき算定。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂掘削から岩掘削への変更が必要になったことなどにより、総事業費が増加した。</li> <li>・農産物の作付面積・生産量の減少により、営農に係る走行経費節減効果が減少した。</li> <li>・供用済の2工区で、木材集積場が完成したことにより、一般交通(林業交通)の経費節減効果が増加した。</li> </ul>		区分		再々再評価時 (基準年：H20)	再々再々評価時 (基準年：H25)	備考	費用 (億円)	当該事業による費用	189.0	243.6		その他費用(関連事業費+資産価格+再整備費)	12.4	7.5		合計(C)	201.4	251.1		効果 (億円)	営農に係る走行経費節減効果	249.7	171.9		維持管理費節減効果	-0.3	-1.7		一般交通等経費節減効果	18.4	90.3		合計(B)	267.8	260.5		(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)	1,558	1,820		費用対効果分析結果(B/C)		1.32	1.03	
	区分		再々再評価時 (基準年：H20)	再々再々評価時 (基準年：H25)	備考																																											
	費用 (億円)	当該事業による費用	189.0	243.6																																												
		その他費用(関連事業費+資産価格+再整備費)	12.4	7.5																																												
		合計(C)	201.4	251.1																																												
	効果 (億円)	営農に係る走行経費節減効果	249.7	171.9																																												
		維持管理費節減効果	-0.3	-1.7																																												
		一般交通等経費節減効果	18.4	90.3																																												
		合計(B)	267.8	260.5																																												
		(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)	1,558	1,820																																											
費用対効果分析結果(B/C)		1.32	1.03																																													
2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <p>なし</p> <p>【再々再々評価時の状況】</p> <p>なし</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>なし</p>																																															
判定	A	<p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p> <p>【理由】</p> <p>前回評価(H21再々再評価)時から、総事業費が増加しているため、B/Cは減少しているものの、事業効果が見込まれる。</p>																																														
III 対応方針(案)																																																
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>																																															
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																
<p>■対象(事業完了後5年目) □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>農産物の輸送時間や道路の利用状況を確認する。</p>																																																
V 事業評価監視委員会の意見																																																
奥三河地区の対応方針(案)〔事業継続〕を了承する。																																																
VI 対応方針																																																
事業継続																																																