

再 評 価 調 査 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	尾張西南部地区						
事業箇所	愛西市、弥富市、海部郡飛島村						
事業のあらまし	<p>本地域は水稲・野菜・花きなどの農産物を名古屋を始め各地の消費地へ供給する都市近郊の農業地帯である。</p> <p>各種土地改良事業や農業構造改善事業により、農業生産体制が整ってきた地域ではあるが、農産物市場の拡大、消費者ニーズに対応した競争力ある生産地形成を目指し、平成4年度に「海部広域営農団地整備計画」を策定し、地域内に分散する集出荷場などの農業施設の統合整備を進めているところである。</p> <p>本地区はそれら農業施設と農地、市場を結び、「海部広域営農団地整備計画」に位置づけられた基幹農道を整備するもので、地元農家の事業申請を受け、平成5年度より事業進捗を図っている。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・農村地域の集落間、農村と都市を結ぶ生活道路としての役割を担い、農村地域の生活環境の向上を図る。 <p>【副次目標】 なし</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (H5)	再評価時 (H14)	再々評価時 (H19)	再々再評価時 (H24)	変動要因の分析 (H19再々評価からの変動)	
	事業期間	H5～H14	H5～H19	H5～H28	H5～H28		
	事業費（億円）	86.0	93.1	122.7	116.8		
	経費内訳	工事費	52.7	58.4	60.4	58.4	路線変更に伴う減
		用補費	25.0	26.2	47.1	41.5	路線変更に伴う減
		その他	8.3	8.5	15.2	16.9	実績に基づく増
事業内容	道路工 18,390m (うち橋梁工) 220m<7橋>	道路工 18,390m (うち橋梁工) 220m<7橋>	道路工 16,790m (うち橋梁工) 627m<7橋>	道路工 13,820m (うち橋梁工) 470m<4橋>			
II 評価							

1) 必要性
の変化

【事業採択時の状況】

本地区は、都市近郊の農業地帯で、国道や県道などの主要な幹線道路は整備されているものの、一般車の往来が激しく、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。

農業を取り巻く社会情勢が厳しくなる中、都市近郊の立地条件を活かした本地域の農業が一層の発展を遂げるには、集出荷場などの農業施設の統合整備を進め、市場の需要に迅速に対応できる出荷体制を構築するとともに、それら農業施設と農地、市場を結ぶ一連の農産物輸送経路の整備が必要である。

【再々再評価時の状況】

- ・計画交通量のうち、農業交通量については、工区ごとに状況は異なるものの、全体としては、事業採択時とほぼ同等の交通量が見込まれる。
- ・受益地内の主要作物の作付面積はほぼ横ばいで、生産量は作物ごとに変化があるものの、全体としては採択時に比べ前回評価時は増となり、前回評価時に比べ今回はやや減となっている。
- ・地区内の主要幹線道路である国道や県道の交通量は、H6、H17、H22の交通量調査結果を比較すると大部分の路線で増加している。一部道路で交通量が減少しているものの、物流の要である、南北線の混雑度は愛西市西保以外は全て1.0を上回っており、依然として交通量が多く混雑している状況である。
- ・事業採択以降、本事業の計画に位置づけされている農業施設29施設のうち、24施設の整備が既に完了し、残りの整備施設予定は5施設となっており、農業施設の整備は順次進められている。

以上のことから、農地・農業施設・市場を効率的に結ぶ農村地域の基幹となる農道の整備が必要である。

計画交通量の推移

表-1

区間	区分	事業採択時 H5	再々評価時 H19	再々再評価 H24	伸 率	
					H24/H5	H24/H19
1工区	農業交通量	1,498	1,541	1,656	110.5%	107.5%
	一般交通量	928	1,536	1,283	138.3%	83.5%
	合計	2,426	3,077	2,939	121.1%	95.5%
2工区	農業交通量	1,723	1,515	1,433	83.2%	94.6%
	一般交通量	952	1,155	966	101.5%	83.6%
	合計	2,675	2,670	2,399	89.7%	89.9%
3工区	農業交通量	2,250	2,187	2,205	98.0%	100.8%
	一般交通量	525	643	538	102.5%	83.7%
	合計	2,775	2,830	2,743	98.8%	96.9%

主要作物の作付面積及び生産量の推移

表-2

品目名	H5		H19		H24	
	ha	t	ha	t	ha	t
穀類	主要作物等					
	3,455	17,578	3,351	16,301	3,387	16,492
いも類	78	509	386	876	440	1,041
果菜類	186	11,078	217	12,581	171	10,971
葉菜類	180	6,337	290	7,479	268	6,851
根菜類	569	10,785	513	11,213	477	9,935
花き	74	3,199	107	25,413	94	19,801
計	4,542	49,486	4,864	73,863	4,837	65,091

地区内の主要幹線道路の交通量と混雑度(道路センサス)

表-3

名称	観測地点名	12時間交通量(台)			混雑度			
		H6	H17	H22	H6	H17	H22	
南北線	国道155号	稲沢市平和町六輪須ヶ脇	10,925	11,680	11,624	1.20	1.24	1.22
		津島市江川町2丁目	13,306	15,549	15,613	1.33	1.40	1.46
		愛西市堤西町	11,078	13,521	13,521	1.11	1.20	1.20
		愛西市西保町鳥居先	6,115	10,551	11,273	0.60	0.87	0.68
	(主要地方道)一宮蟹江線	津島市神守町六反田	21,419	24,153	22,466	1.03	1.11	2.28
		蟹江町源氏1丁目	33,851	31,875	27,301	1.73	2.87	1.61
東西線	(県道)給父西枇杷島線	愛西市江西町大縄場	4,083	3,584	3,276	0.49	0.54	0.44
	(県道)津島海津線	愛西市早尾町村北	935	1,339	1,497	0.16	0.26	0.47
	(県道)佐屋多度線	愛西市立田町郷前	14,078	11,679	11,188	1.41	1.07	1.28
	(県道)子宝愛西線	弥富市鯨ヶ地2丁目	4,950	5,058	5,158	0.82	0.81	0.88
		弥富市佐古木6丁目	6,694	7,156	7,186	0.82	0.90	0.81
(県道)境政成新田蟹江線	弥富市東末広6丁目	2,272	3,838	3,199	0.59	0.68	0.63	

$$\text{混雑度} = \frac{\text{乗用車換算交通量}}{\text{乗用車換算交通容量}} \times 100(\%)$$

広域営農団地整備計画に位置づけられている農業施設の整備状況

表-4

工区	施設名	場所	整備済	計画施設
1工区	農産物加工施設	愛西市		○
	農業管理センター	〃	○	
	れんこんセンター	〃	○	
	花きセンター	〃	○	
	野菜集出荷施設	〃	○	
	野菜共同育苗施設	〃	○	
	農業機械修理施設	〃	○	
	水稲共同育苗施設	〃	○	
	たい肥センター	〃	○	
	農産物直売施設	〃	○	
	広域農産物流通センター	〃		○
	籾等乾燥調整施設	津島市	○	
農産物直売施設	〃	○		
低温農業倉庫	〃		○	
2工区	水稲共同育苗施設	弥富市	○	
	広域農産物流通センター	愛西市	○	
	用水管理センター	弥富市	○	
3工区	鉢物等集荷センター	〃		○
	営農支援センター	〃	○	
	農産物直売施設	〃	○	
	広域農業機械銀行	〃	○	
	農業情報管理センター	〃	○	
	水稲共同育苗施設	〃	○	
	籾等乾燥調整施設	〃	○	
	低温農業倉庫	〃	○	
	野菜共同育苗施設	〃	○	
	広域農産物流通センター	〃	○	
	農業資材センター	飛島村		○
農業排水機管理センター	〃	○		
合計(29施設)			24施設	5施設

【変動要因の分析】

- ・ 本地域では、自給率の低い小麦、大豆の生産をブロックローテーションにより進めた結果、水稲の作付が減り、小麦・大豆の作付が増えているが、全体の作付面積としては、事業採択以降、ほぼ同じ状況である。
- ・ 本地域は、名古屋・関西方面を結ぶ交通の要所で、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道のインターチェンジや、国道1号、国道23号といった主要な国道が配置されている利便性のよい地域であり、地区内受益地の南北を縦断している道路は慢性的に渋滞しており、東西を横断している幹線道路は比較的交通量が多い状況である。
- ・ 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、計画施設の重要性や整備の必要性は事業着手時と同程度と考えられる。																																																																																																					
1) 進捗状況	【事業計画及び実績】 <div style="text-align: right;">表-5</div> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H18まで</th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・道路工</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・橋梁工</td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画 (H19前回評価時点)</td> <td>74.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>25.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>23.5</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>74.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>28.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(13.9)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※ () 書はH24以降の予定事業費</p>				H18まで	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	工種 区分	調査・設計	←										→	用地補償	←									→		工事												・道路工	←										→		・橋梁工	←									→		事業費 (億円)	計画 (H19前回評価時点)	74.2					25.0					23.5	実績	74.2					28.7					(13.9)
			H18まで	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28																																																																																									
工種 区分	調査・設計	←										→																																																																																										
	用地補償	←									→																																																																																											
	工事																																																																																																					
	・道路工	←										→																																																																																										
	・橋梁工	←									→																																																																																											
事業費 (億円)	計画 (H19前回評価時点)	74.2					25.0					23.5																																																																																										
	実績	74.2					28.7					(13.9)																																																																																										
②事業の進捗状況及び見込み	【進捗率】 <div style="text-align: right;">表-6</div> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画 (H23まで) 【①】</th> <th>実績 (H23まで) 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>H24再々再評価 全体計画 【③】</th> <th>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>12.0</td> <td>12.1</td> <td>100.8</td> <td>13.8</td> <td>87.7</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>99.2</td> <td>102.9</td> <td>103.7</td> <td>116.8</td> <td>88.1</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>45.2</td> <td>49.8</td> <td>110.2</td> <td>58.4</td> <td>85.3</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>40.5</td> <td>38.2</td> <td>94.3</td> <td>41.5</td> <td>92.0</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>13.5</td> <td>14.9</td> <td>110.4</td> <td>16.9</td> <td>88.2</td> </tr> </tbody> </table>			これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況		計画 (H23まで) 【①】	実績 (H23まで) 【②】	達成率(%) 【②÷①】	H24再々再評価 全体計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】	延長(km)	12.0	12.1	100.8	13.8	87.7	事業費(億円)	99.2	102.9	103.7	116.8	88.1	工事費	45.2	49.8	110.2	58.4	85.3	用補費	40.5	38.2	94.3	41.5	92.0	その他	13.5	14.9	110.4	16.9	88.2																																																											
		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況																																																																																																	
計画 (H23まで) 【①】		実績 (H23まで) 【②】	達成率(%) 【②÷①】	H24再々再評価 全体計画 【③】	進捗率(%) 【②÷③】																																																																																																	
延長(km)	12.0	12.1	100.8	13.8	87.7																																																																																																	
事業費(億円)	99.2	102.9	103.7	116.8	88.1																																																																																																	
工事費	45.2	49.8	110.2	58.4	85.3																																																																																																	
用補費	40.5	38.2	94.3	41.5	92.0																																																																																																	
その他	13.5	14.9	110.4	16.9	88.2																																																																																																	
2) 未着手又は長期化の理由	事業規模が大きい上、用地買収や物件補償への対応が必要であったこと、また、周辺道路整備や鉄道交差など調整事項も多いため、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】 H25以降に比較的小規模な橋梁の施工を1橋計画しているが、それ以外の大規模な構造物施工の予定はない。残工事が少なくなってきたことから、予算措置においても問題ないと考えている。 現在、路線変更に伴う地元調整を進めており、今後、土地改良法の計画変更を行い、予定工期内の完了を目指す。																																																																																																					
判定	A	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】 残った用地買収を進めることにより、計画どおりの完了が見込まれる。																																																																																																					

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【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】

- ・土地改良事業における費用対効果分析マニュアルの改定
- ・周辺道路整備との調整に伴う路線変更(本事業による整備延長の減)

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

「土地改良の経済効果」に基づき算定

表-7

区分		再々評価時 (基準年: H19)	備考
費用(億円) 【換算値】	当該事業による費用	[注1] 123.0	
	その他費用(関連事業費)	24.9	
	合計(C)	147.9	
効果 (億円)	営農に係る走行経費節減効果	[注2] 117.1	
	維持管理費節減効果	-2.3	
	一般交通等経費節減効果	8.2	
	更新効果	13.3	新効果では計上なし
	安全性向上効果	3.1	新効果では計上なし
	公共施設保全効果	11.0	新効果では計上なし
	農道環境整備効果	1.0	新効果では計上なし
	合計(B)	151.4	
費用対効果分析結果(B/C)		1.02	

「新たな土地改良の効果算定マニュアル」(平成19年9月)に基づき算定

表-8

区分		再々評価時 (基準年: H19)	再々再評価時 (基準年: H24)	備考
費用(億円) 【換算値】	当該事業による費用	[注3] 139.5	[注3] 166.8	
	その他費用 (関連事業費+資産価格+再整備費)	10.4	36.2	
	合計(C)	149.9	203.0	
効果 (億円)	営農に係る走行経費節減効果	[注4] 116.6	[注4] 157.1	
	維持管理費節減効果	-2.1	-3.1	
	一般交通等経費節減効果	50.8	72.9	
	合計(B)	165.3	226.9	
費用対効果分析結果(B/C)		1.10	1.11	

[注1] 物価変動を加味し、支出済費用換算係数により評価基準年度に換算した金額

[注2] 割引率により年効果額を現在価に割り引いた総合耐用期間における総額(旧マニュアルに基づく)

[注3] 物価変動を加味し、割引率によりそれぞれの評価基準年度に現在価値化した金額

[注4] 当該事業の工事期間(24年)+40年(=64年)の間に発現する各年度の効果を、割引率によりそれぞれの評価基準年度に現在価値化したものの総額(新たなマニュアルに基づく)

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

「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

【変動要因の分析】

路線変更及び橋梁数の減により総事業費が変動した。

費用対効果分析マニュアルの改定により、更新効果、安全性向上効果、公共施設保全効果、農道環境整備効果が削除され、一般交通等経費節減効果は一般交通の貨物車のみ対象であったものが、乗用車についても計上することが可能となった。

H19効果算定を最新のマニュアルにより算出した結果、B/Cは再々評価時1.10、再々再評価時1.11となった。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本農道沿いには小中学校などの公共施設が多数存在ことから、災害時の避難路として、機能する効果 ・歩道設置により、通学路の安全性が向上する効果 <p>【再々再評価時の状況】</p> <p>変化なし</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>変化なし</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（H19再々評価）時と同等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生活道路としての利用状況を確認する。</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
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		