

再 評 価 調 書 (案)

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>本地域は水稻・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、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。</p> <p>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った。</p> <p>【再々再評価時の状況】</p> <p>受益地内の農地面積、作付状況は、前回評価（H19再々評価時）とほぼ同じ状況である。</p>									
		<p>受益市内村の農地面積の推移 (単位:ha)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H19再々評価時</th> <th>H24再々再評価</th> <th>伸率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5,232</td> <td>5,070</td> <td>96.9%</td> </tr> </tbody> </table>					H19再々評価時	H24再々再評価	伸率	5,232	5,070
H19再々評価時	H24再々再評価	伸率									
5,232	5,070	96.9%									

受益内市村の作付面積の推移 (単位:ha)

項目	H19再々評価時	H24再々再評価	伸率	備考
水稲	3,254	3,168	97.4%	農林水産統計年報
小麦	407	521	128.0%	〃
大豆	371	427	115.1%	〃
計	4,032	4,116	102.1%	
トマト	56	48	85.7%	農林水産統計年報
いちご	57	54	94.7%	JA聞取り
みつば	63	60	95.2%	〃
レンコン	342	324	94.7%	〃

また、国道や県道などの主要な幹線道路は依然として交通量が多い状況である。
事業採択以降、農業施設の整備は順次進められている。今後も農業施設の整備が予定されており、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。

【変動要因の分析】

大きな変動要因はなし

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前回評価(H19再々評価)時と同程度と考えられる。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

事業計画及び実績

		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)

※ () 書はH24以降の予定事業費

【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(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

【施工済みの内容】

道路工 12.1km
橋梁工 438m<3橋>

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。

②事業の進捗状況及び見込み

③事業の効果の変化	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 なし</p> <p>【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いることから、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。</p>																																																																																		
	判定	A	<p>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。</p> <p>【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。</p>																																																																																	
	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"> ・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) <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>再々評価時 (基準年：H19)</th> <th>再々再評価時 (基準年：H24)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">費用 (億円)</td> <td>当該事業による費用</td> <td>123.0</td> <td>166.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他費用(関連事業費)</td> <td>24.9</td> <td>-</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>-</td> <td>36.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>147.9</td> <td>203.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="8">効果 (億円)</td> <td>営農に係る走行経費節減効果</td> <td>117.1</td> <td>157.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費節減効果</td> <td>-2.3</td> <td>-3.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>一般交通等経費節減効果</td> <td>8.2</td> <td>72.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>更新効果</td> <td>13.3</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>安全性向上効果</td> <td>3.1</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>公共施設保全効果</td> <td>11.0</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>農道環境整備効果</td> <td>1.0</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>151.4</td> <td>226.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画交通量(台/日)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1工区</td> <td>3,077</td> <td>2,939</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2工区</td> <td>2,670</td> <td>2,399</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>3工区</td> <td>2,830</td> <td>2,743</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.02</td> <td>1.11</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】 「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】 農道としての路線を変更し、橋梁数が減ったことなどに伴い事業費が減少したこと、費用対効果分析マニュアルが改定されたことにより、費用対効果分析結果(B/C)は上昇している。</p>				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)	当該事業による費用	123.0	166.8		その他費用(関連事業費)	24.9	-		その他費用(関連事業費+資産価格+再整備費)	-	36.2		合計(C)	147.9	203.0		効果 (億円)	営農に係る走行経費節減効果	117.1	157.1		維持管理費節減効果	-2.3	-3.1		一般交通等経費節減効果	8.2	72.9		更新効果	13.3	-		安全性向上効果	3.1	-		公共施設保全効果	11.0	-		農道環境整備効果	1.0	-		合計(B)	151.4	226.9		(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)					1工区	3,077	2,939			2工区	2,670	2,399			3工区	2,830	2,743			費用対効果分析結果(B/C)	1.02	1.11
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)	当該事業による費用	123.0	166.8																																																																																	
	その他費用(関連事業費)	24.9	-																																																																																	
	その他費用(関連事業費+資産価格+再整備費)	-	36.2																																																																																	
	合計(C)	147.9	203.0																																																																																	
効果 (億円)	営農に係る走行経費節減効果	117.1	157.1																																																																																	
	維持管理費節減効果	-2.3	-3.1																																																																																	
	一般交通等経費節減効果	8.2	72.9																																																																																	
	更新効果	13.3	-																																																																																	
	安全性向上効果	3.1	-																																																																																	
	公共施設保全効果	11.0	-																																																																																	
	農道環境整備効果	1.0	-																																																																																	
	合計(B)	151.4	226.9																																																																																	
(参考) 算定 要因	計画交通量(台/日)																																																																																			
	1工区	3,077	2,939																																																																																	
	2工区	2,670	2,399																																																																																	
	3工区	2,830	2,743																																																																																	
	費用対効果分析結果(B/C)	1.02	1.11																																																																																	

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		
VI 対応方針		