

## 再 評 価 書

|  |          |        |        |                                       |       |
|--|----------|--------|--------|---------------------------------------|-------|
| 事業名  | 広域農道整備事業 | 地区名    | 中勢3期地区 | 室名                                    | 農山漁村室 |
| 事業概要   | 工期       | 7年～21年 | 全体事業費  | 4,060百万円<br>(負担率：国：50%<br>県：35%他：15%) |       |
| <b>事業目的及び内容</b>  |          |        |        |                                       |       |
| <p>本地域は県都津市と松阪市の旧嬉野町、旧三雲町からなる中勢地域一帯の社会経済的にまとまりのある生活圏を形成している地域で海から山まで多様な自然環境に恵まれ、産業面では各地域において工業団地への製造業を中心とした立地によって、活発で多様な産業活動が行われています。</p> <p>本地域の農業は、米、野菜、花木等の生産が盛んで県下有数の生産量を誇っており、今後さらに発展が期待されております。また、本地域の基幹作目の作付体系、営農形態、出荷形態において一体性がある、津市、松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）に広がる農地を広域営農団地として設定し、その基幹となる道路を整備するものです。</p> <p>本計画は生産出荷体制の組織化を目標とする中勢広域営農団地整備計画による生産から流通までの課程を近代化施設の整備計画に合わせて有機的に結ぶ農道として津市芸濃町岩原地内の県道亀山白山線を起点とし、津市白山町二本木地内の国道165号線を経て、松阪市三雲町小津地内の三重県中央卸売市場に至る基幹となる道路（通称「グリーンロード」）として、既設県道利用区間等を除く農道区間約26.7Kmを整備し、流通・輸送面での生産コストを低減するなど地域農業の安定と活性化を図るものです。</p> |          |        |        |                                       |       |
| <b>事業主体の再評価結果</b>  |          |        |        |                                       |       |
| <p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業実施後、一定期間が経過し、なお継続中であり、三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき再評価を行いました。</p>  |          |        |        |                                       |       |
| <p>2 事業の進捗状況と今後の見込み</p> <p>① 中勢1期(L=10.6km)、2期地区(L=10.2km)は全区間で整備が完了しています。</p> <p>② 中勢3期地区はL=11.2km（一志工区L=1.2km、嬉野三雲工区L=3.0km 白山工区L=1.7km、一志嬉野工区L=5.3km）で採択され、今回一志嬉野工区を除く5.9kmの事業計画に見直しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一志工区、嬉野三雲工区は既に完成し、供用しています。</li> <li>・白山工区は、平成19年度に工事着手を予定しており、その他の取付部工事等も含め平成21年度に完了する見込みです。</li> <li>・一志嬉野工区は、代替機能を有する県道白山小津線波瀬バイパスが完成したことから、県道を利用する計画に変更します。</li> <li>・これまでに事業量で71%完了しています。</li> </ul>   |          |        |        |                                       |       |
| <p>3 事業を巡る社会経済状況の変化</p> <p>(1) 事業採択からの全体計画の変更</p> <p>下記の見直しを行った結果、全体事業費4,060百万円（1,190百万円減）となりました。</p> <p>計画の変更内容は、事業採択以降に、県道白山小津線の整備が進み、一志嬉野工区と並行し、一志町波瀬地内を迂回する波瀬バイパスが平成17年9月28日に供用が開始され、流通輸送面において有効に利用されていることから、本事業の一志嬉野工区L=5.3kmを見直しました。</p> <p>(2) 周辺環境の変化</p> <p>本計画農道沿いの松阪市嬉野町須賀地内にカントリーエレベーターが設置され、その輸送路として利用されています。</p> <p>また、当3期地区沿線には、産直青空市場、市民農園、野菜流通施設が設置され、農道として有効に利用し、農業振興が図られています。</p>   |          |        |        |                                       |       |

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元の意向の変化等

4-1 費用対効果分析

① 平成7年度事業採択時…農林水産省監修の「土地改良の経済効果」による。

費用対効果分析結果…1. 09

②平成18年度…農林水産省監修の「土地改良の経済効果」、国土交通省の「費用便益分析マニュアル」による。

費用対効果分析結果…2. 73

③費用対効果分析結果(B/C)上昇の要因

・社会的割引率の変更(現在価値への算出) 5. 5%→4. 0%

・事業費の減額

4-2 地元の意向

全線完成すると、国道23号、国道165号から中京、京阪神方面へのアクセスがスムーズになることにより、輸送時間の短縮、生産コストの低減につながることをの期待が高まっています。

また、市町村合併による地域の連携、生活面、文化的な交流の促進につながることの活用面から早期事業完了への期待が高まっています。

5 コスト縮減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト縮減

工事にあたっては、他の公共事業からの残土流用、再生材を利用した舗装の実施や伐採木など現場で発生した木根類をチップ化し、法面保護工事に使用することにより、木根類の産廃処分費及び法面保護工事の縮減に努めます。

5-2 環境対策

伐採木や根株等現場での発生材を、工事に活用することで、在来種の保全と廃棄物の削減を図ります。

5-3 代替案

特になし

再 評 価 の 経 緯

当事業は、平成7年度に事業採択されたことから、今回が第1回目の評価になります。なお、費用対効果分析は次のとおり行っています。

- 1 農林水産省監修の「土地改良の経済効果」に基づき積算するとともに、必要な効果については国土交通省の「費用便益分析マニュアル」により算定しています。なお、便益根拠については費用対効果説明資料を添付しています。

事 業 主 体 の 対 応 方 針

三重県公共事業再評価実施要綱第3条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため当事業を継続したいと考えています。