

事後評価書

事業・地区名	一般農道整備事業 朝明川左岸地区		事業区分		室名	農山漁村室
事業概要	工期 (下段 当初)	昭和62年～平成12年	全体事業費 (下段当初)	1,051 百万円(負担率:国 45%・県 27.5%・市町 27.5%)		
		昭和62年～平成12年		1,032 百万円(負担率:国 45%・県 27.5%・市町 27.5%)		
事業目的及び内容						
<p>本農道が建設された四日市市、菟野町は三重県北西部のほぼ中央に位置し、西部には広大な営農団地が広がっており、市街地にも比較的近く、良好な立地条件を備えた地域ですが、朝明川の左岸に広がる区域は、道路網の整備水準は低く、農産物流通の合理化を図る上で障害となっていました。</p> <p>このため、流通経路の確保を図るべく、当地区の基幹となる、四日市市側の県道菟野東員線と菟野町側の広域農道(ミルクロード)を結ぶ農道を整備することにより、農地の高度利用を促し、営農出荷ルートの確保、輸送費用の軽減など、流通体系の合理化を図るとともに農業の近代化に併せて生活の利便性向上など農村環境の改善を図ります。</p> <p>農道整備 L=4,091m [新設 L=3,000m 改良 L=1,091m] (L=4,040m[新設 L=3,000m 改良 L=1,040m]) (新設区間のほとんどの部分で、朝明川左岸の河川堤防を利用しています。)</p>						
1. 事業の効果						
○ 直接的効果						
* 事業目的の達成状況の評価						
<p>本地区の計画交通量は、948台/日ですが、平成18年9月8日に実施した交通量調査では、四日市側で1,978台、菟野側で2,540台の通行が確認されています。</p>						
* 費用対効果分析						
<p>計画の投資効率 = 1.13 現在の投資効率 = 1.22</p>						
* 費用対効果分析以外の定量化(金額換算)できない効果						
<p>本農道には、多くの一般車両が流入していますが、事業の目的が農業用利用に限定しているため、一般交通にかかる効果は算定しておりませんが、1000台/日以上台数が流入しており、大きな効果が発現しています。</p> <p>ほとんどの区間において、朝明川左岸の堤防を整備し利用しているため、朝明川の管理用道路としても利用されており、河川管理の軽減が図られています。</p>						
* 施設の管理状況						
<p>現在は、四日市市と菟野町が管理していますが、各関係集落の出会いなどによる草刈りも実施されており、現在まで適切に維持管理されています。</p>						
○ 間接的効果						
* 事業実施により間接的に生じたと考えられる効果						
<p>JA三重四日市が運営する直売施設四季彩(しきさい)へ、地域の農産物を出荷しており、直接販売することにより、営農意欲が向上しています。</p>						

2. 事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化

* 環境面への配慮

河川側の竹林を残し、水田側法面を極力植生としており、動植物の生息に適したものとなっています。

* 事業実施中に配慮した事項

工事中の濁水の流出により周辺環境に与える影響を考慮し、工事は雨期を避けて実施しました。

* 環境の変化

事業の実施による環境への影響は、ほとんど無いと考えています。

関係受益集落への地域住民を対象としたアンケートの結果でも、動物や植物の生息が「変わらない」と「増えた」が76%、同様に地域の景色は「変わらない」と「良くなった」で89%との意見を多くいただいています。

3. 事業を巡る社会情勢等の変化

* 計画時と現在の社会状況の変化

西村集落の北に東山工業団地が整備され、雇用機会が増大しています。

また、県営北勢中央公園も整備され、北勢地域の憩いの場として多くの県民に利用されています。

朝明川左岸農道を、通勤や休日のレジャーに利用する機会が多くなっています。

4. 県民の意見

* 事業内容に応じた県民の意見を収集(アンケート調査等)

地域住民を対象に実施したアンケートでは、農道事業の効果については、地域住民の80%の方が、効果があったと回答しています。

また、農業効果については、維持管理が容易になった、出荷が容易になったとの回答を多く頂いていますが、一般車両の通行量が多すぎるとの意見も多数いただいています。

* 県民の意見の内容について取りまとめのうえ評価

農道事業の効果については、農地や住居などの位置によって利便性が異なるため、概ね想定どおり利用されているものと考えています。

また、農業効果については、維持管理や輸送経費の節減が図られていることが確認できましたが、一般車両の流入が多いとの意見も多数いただいています。

これは、多数の大型車両の通行により、早期に路面補修が必要となったとの指摘であり、道路として有効に活用されている状況ではあるものの、今後も適切な維持管理が必要であると考えています。

5. 今後の課題等

* 事業実施による課題と留意点

① 工期の長期化

本地区は、事業の完成まで、昭和62年から平成12年の14年の期間を要しており、工期が長期化しています。

② 一般車両の流入

本路線において、商工業用大型車両の運搬経路としての利用が増大し、早期に路面の補修が必要となります。

* 課題への対応方針(改善措置)

① 工期の長期化

本地区は、国庫補助事業であるため、国の予算状況により事業の進捗が図れず、長期化したものです。

平成13年度より、コスト意識を持ち短期間で事業を実施する等の時間管理の徹底を通じて事業の効率性・透明性を図ることから、標準工期の設定し事業を進めており、13年度以降に採択された、一般農道整備事業については、6カ年で整備する事業計画としています。

事業計画の策定にあたっては、事前調査をより詳細に実施するとともに、「コスト縮減」を常に考慮しながら設計・協議・工事実施を進め、事業効果の早期発現を図ります。

② 一般車両の流入

本農道への一般車両の流入が多く、早期に路面補修が必要となるなど影響が出ている状況となっているため、今後も適切な維持管理が必要と考えています。

また、農道は、農業生産や物流、住民の生活に不可欠なインフラであり、長寿命化によるライフサイクルコストの低減のためにも、適切な維持補修は不可欠であると考えています。

供用している農道は、市町が管理していることから、適切に維持・管理されるよう支援してまいります。

また、農道の事業計画の策定時には、流入する一般交通を適切に評価するため、周辺道路の交通量の調査を行い、流入量の解析を実施し、計画交通量の適正化を図ります。