

農業農村整備事業の効率的実施に係る検討会における 主な論点ととりまとめの方向（案）

～ 広域農道の整備について～

（補足説明資料）

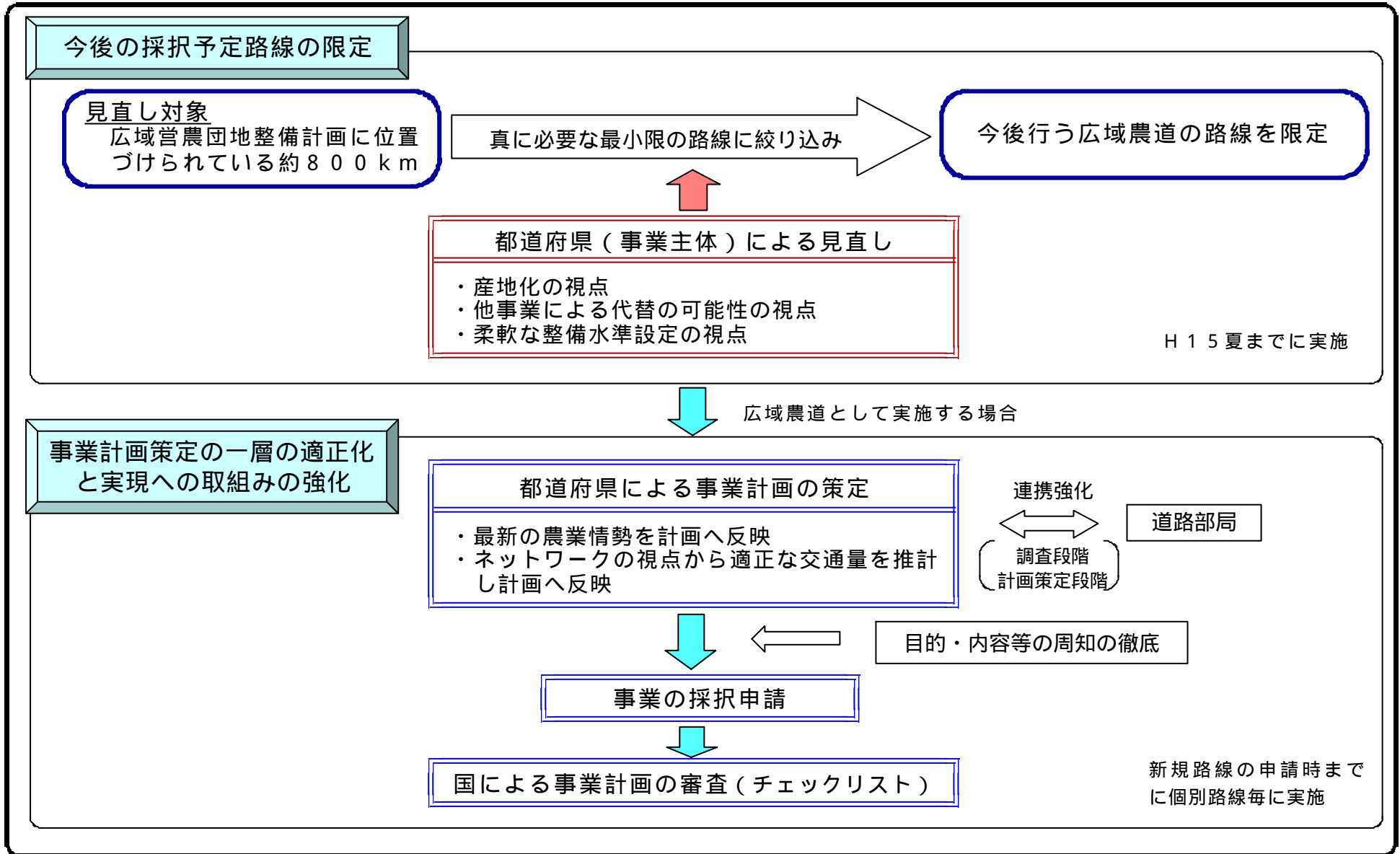
平成15年 3月 5日
農林水産省農村振興局

目 次

見直し	1
産地形成の視点（農業情勢の変化への対応）	2
地方単独事業や他府省事業等による代替の可能性の視点（一般道路との連携強化）	3
柔軟な整備水準設定の視点（事業費の縮減、円滑な交通の確保）	5
事業の周知	8
[参考] 広域農道整備による農地の減少（農道用地として提供）の影響	9

見直し

「今後の採択予定路線の限定化」と「事業計画策定の一層の適正化と実現への取組みの強化」



産地形成の視点（農業情勢の変化への対応）

現在の広域営農団地整備計画を策定後、10年以上経過した地区が55%、5年以上経過した地区が75%を占める

農業生産の変化
物流の合理化への要請
JAの広域合併の進展

産地形成の観点から広域農道の必要性の検証

輸送量(生産量等)の確認

広域営農団地整備計画における生産計画

↑ ↓ 整合性の確認

現在の地域の農業振興のための各種計画

市町村の農業振興計画、農業生産総合振興計画、野菜出荷近代化計画など

農産物の輸送形態の確認

広域営農団地整備計画における農業近代化施設整備計画

↑ ↓ 整合性の確認
(流通ルート
施設の位置・規模)

JA等における現在の物流計画

地方単独事業や他府省事業等による代替の可能性の視点（一般道路との連携強化）

全国の一般道路の改良率は、31年間に34%向上し、平成13年度で55%となっている。

広域農道は農業生産活動、農産物流通を主体として利用されているが、一般交通にも利用されている。

農道が持つ流通計画の代替として、一般道路の活用が図られる可能性の増加。

延長の長い広域農道については、一般道路が持つ機能の割合が高まる可能性。

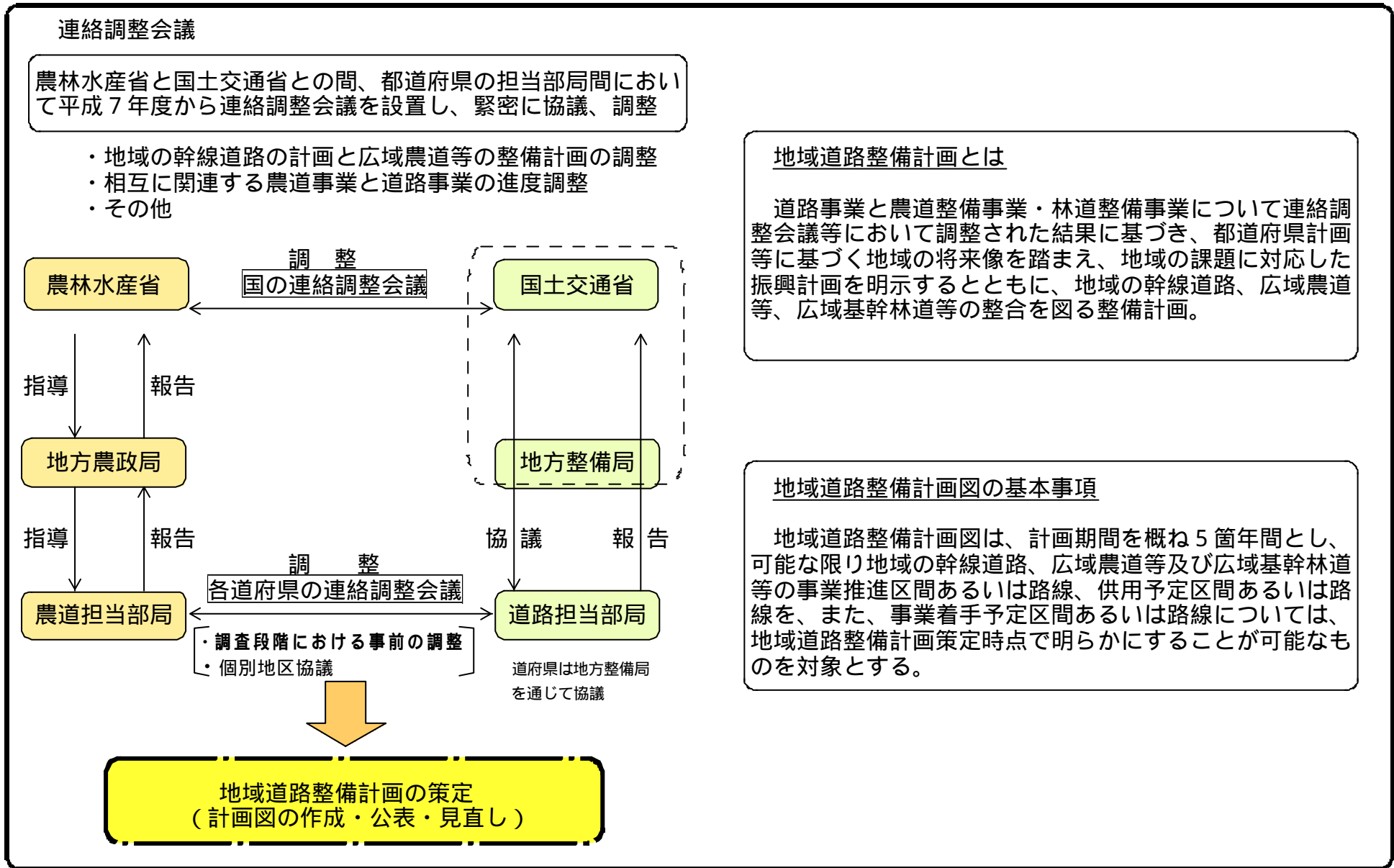
一般道路のより積極的な活用

国レベル・県レベルでの連絡調整の強化

- ・事業計画策定時の調整に加え、農道の調査段階における事前の調整を強化
- ・各道府県で策定している地域道路整備計画の活用・評価

農村地域における効率的な道路ネットワークの実現

(参考) 道路事業と農道整備事業との調整



地域道路整備計画とは

道路事業と農道整備事業・林道整備事業について連絡調整会議等において調整された結果に基づき、都道府県計画等に基づく地域の将来像を踏まえ、地域の課題に対応した振興計画を明示するとともに、地域の幹線道路、広域農道等、広域基幹林道等の整合を図る整備計画。

地域道路整備計画図の基本事項

地域道路整備計画図は、計画期間を概ね5箇年間とし、可能な限り地域の幹線道路、広域農道等及び広域基幹林道等の事業推進区間あるいは路線、供用予定区間あるいは路線を、また、事業着手予定区間あるいは路線については、地域道路整備計画策定時点で明らかにすることが可能なものを対象とする。

柔軟な整備水準設定の視点（事業費の縮減、円滑な交通の確保）

計画基準の特例値の活用

- ・ 地域の実情に即した道路幅員の決定。
- ・ 山間部における設計速度、縦断勾配、曲線半径等の特例値を多用した計画設計。



より一層の事業費の縮減

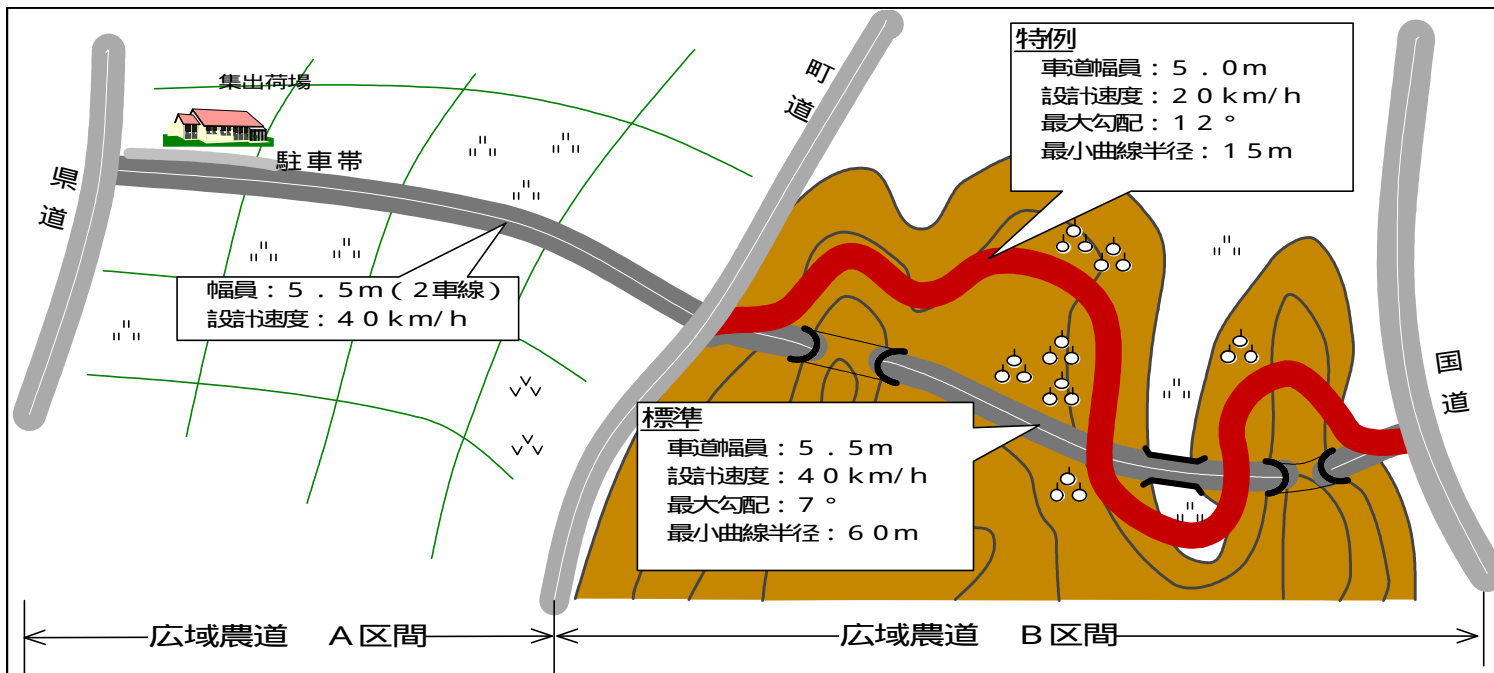
農道独自の計画基準の活用

- ・ 農業近代化施設の利用状況に応じた駐車帯の設置。
- ・ 大型農業機械の通行による道路幅員の決定。



円滑な交通の確保

柔軟な整備水準の設定



(参考) 農道計画設計基準における主な特例値

計画交通量と車道幅員との関係

計 画 交 通 量	車道幅員(一般)(m)	車道幅員(特例)(m)
4,000 台/日以上	6.5	6.0
4,000 台/日未満 1,500 台/日以上	6.0	5.5
1,500 台/日未満 500 台/日以上	5.5	5.0
500 台/日未満	5.0 ~ 2.5	4.5 ~ 2.0

車道幅員と設計速度の組み合わせの標準

車道幅員(m)	設計速度(一般)(km/h)	設計速度(特例)(km/h)
6.5	50	40
6.0	50 40	30
5.5	40	20
5.0 ~ 2.0	40 30 20	20

「特例」とは、地形の状況等の理由から一般部と同一とすることによって著しく不経済になるなど特別の理由によりやむを得ない場合をいう。

基幹的農道の縦断勾配

設計速度(km/h)	縦断勾配(%)	縦断勾配(特例)(%)
50	6 以下	9 以下
40	7	10
30	8	11
20	9	12

最小曲線半径

設計速度(km/h)	一般(m)	特例(m)
50	100	80
40	60	50
30	30	-
20	15	-

(参考) 農道の構造基準

土地改良事業計画設計基準 農道（農林水産事務次官通知）

農道事業の調査及び計画の基準、具体的な設計及び施工に当たっての基準を定めている

基幹的農道については、設計速度、横断面計画、線形計画について、原則として道路構造令に準拠

農道の独自性

受益地内の農業生産性の向上、農業生産の近代化及び農産物流通の合理化を目的

トラック等の高速交通と農業機械等の低速車の混合交通である

農業機械等のほ場への進入路、農作物の積み込み、トラクターがターンするなど農作業空間として機能をもつ

道路構造令との主な相違点

項目	農道の計画設計基準	道路構造令
設計速度	設計速度は20 km ~ <u>50 km / h</u>	設計速度は20 km ~ <u>60 km / h</u>
幅員	計画交通量により幅員を決定する方法の他、大型農業機械が相当数導入される地域にあっては、 <u>通行車両の幅によっても決定することが可能</u>	計画交通量により幅員を決定
駐車帯	低速の農業機械と高速のトラック等との安全で円滑な通行の確保や農作業の場として駐車帯を設置することが可能	規定なし
路面高	ほ場への進入性や農作業等を考慮して、周囲のほ場面からの <u>路面高の規定</u> を設けている	規定なし

注) 道路構造令は第3種道路（地方部の高速自動車国道及び自動車専用道路を除くその他の道路）と比較した。

事業の周知

現状と課題

通過交通量の増大や通過車両の大型化により農作業への支障、交通事故の発生等で農家が困惑しているとともに、地域において農道であることの認識が低い。



広域農道であることや農耕車が走行することについて一般交通車に対し一層の注意喚起を図ることが必要

【看板の設置例】



[参考]

広域農道整備による農地の減少（農道用地として提供）の影響

	水田を走る路線 【富山県 O 地区】	樹園地を走る路線 【和歌山県 K 地区】	山間部を走る路線 【山形県 O 地区】
延長	13.2 km	33.6 km	13.1 km
受益面積	6,500 ha	9,100 ha	4,300 ha
主要作物	水稲、麦、大豆等	みかん、柿等	水稲、ブドウ、大根等
道路用地買収面積 に占める農地割合	9.6%	7.4%	3.5%
農道整備による 農地の減少割合	受益面積の0.1% (8 ha)	受益面積の0.6% (57 ha)	受益面積の0.2% (9 ha)
			