

府民意見に対する府の見解

【交流型集落道「堺南部地区」】

府民意見 末尾の()は意見書番号	府 の 見 解
<p>(1) 事業の必要性、効果に関して 接続道路の幅員が狭小では、ネットワーク的な効果は上がらないのではないか。 (6-1)</p> <p>農を活用したゆとりとふれあいの場の提供等という点では、豊かな自然環境があってこそ生かされるものであり、道路の建設はその効果を削ぐ。 (6-1)</p> <p>荒廃の原因は農家の高齢化と後継者の不足であり、市民による棚田復活の運動などが重要な対策。 (3)(5-(2)-)</p> <p>本事業によってもたらず自然生態系が損傷するマイナスの効果について、考慮されていない。 (5-(2)-)(7-4)(8-3)</p> <p>酪農団地の現状は都市住民にとって、魅力あるものとはいえない。活性化の計画がされているとのことだが、実行されるかどうか不確定。 (5-(2)-)(8-1)</p> <p>酪農団地の活性化がこの道路で促進できるのか、疑問。</p>	<p>接続道路の市道については、狭小区間はあるものの、堺市の道路部局とは、昨年度より幅員の拡幅や交差点改良等の事前協議を行っており、本事業が採択された段階で、施工に向けた本格協議を行うことになっている。</p> <p>地域の自然豊かな里山は、そこに住む地域の方々が代々受け継ぎ、農林業という生産活動の人為が加わることによって維持されてきたが、近年は維持管理の粗放化により荒廃地が目立っている。</p> <p>本事業は地域の方々から強く要望されているもので、地域の生活の利便性の向上と自然との共存の確保を行っていくことが重要であると考えます。</p> <p>農を活用したゆとりとふれあいの場の提供などを図っていくためにも、今後は本事業を契機として、都市住民の方々や環境団体等との協働・連携のもと、棚田をはじめとする里山の豊かな自然環境を良好に保全・活用するための組織づくりを行っていきたい。</p> <p>本事業のルートは、地元環境団体等との協議により、蛍の生息場の保全や切土法面の極小化など、自然生態系に対して極力影響の少ないルートを設定した。今後とも地元環境団体等と植生の復元方法などについて協議を重ね、自然回復に努めていく。</p> <p style="text-align: right;"><参考1></p> <p>堺酪農団地は、施設の老朽化やBSE問題等により、経営が逼迫している状況にあり、経営構造の改善は急務なものとなっている。</p> <p>このような中、平成12年度に、府、堺市、堺酪農組合にて堺酪農団地活性化研究会を組織し、平成13年度には活性化基本計画を策定した。この計画の中で、本集落道を活用した生産物(生乳)や飼料等の輸</p>

府民意見 末尾の()は意見書番号	府 の 見 解
<p>(7-1)</p> <p>事業に対する説明も、広く一般府民と堺市民になされず、行政サイドの“理想の画”のもとに事業計画が進められている。</p> <p>(7-1)</p> <p>地元の要請であるとのことだが、その多くが地権者であり、公共性とレベルで問題がある。</p> <p>(5-(2)-)</p> <p>連携を図るために本事業がどのように貢献するかが不明確。各農業関連施設の連携は、むしろ施設担当者及び行政間の話し合いにおいて必要ではないか。</p> <p>(8-1)</p> <p>各施設間の連携の促進による農業振興効果は、調査等に基づく裏づけはない。</p> <p>(5-(2)-)</p> <p>他市へのネットワーク化にどれだけ寄与するのか、地域の活性化とは何を意味するのか疑問。</p> <p>(7-1)</p>	<p>送効率の向上を図り、新たな生産方式による生産団地の機能向上とともに、育成牧場を活用した子牛とのふれあいの場の提供など、地域に開かれた団地として計画的な整備を行おうとしているところである。</p> <p>農空間整備事業は本来地元からの申請に基づく事業であり、本地区についても地元受益農家のみならず地元自治会からの強い要望に基づき平成13年度より計画を進めているが、計画段階から、地元環境団体等と協議を行っており、また、日常的な利用が想定される地域の住民の方々に対してはCVM調査を、さらに地域の交流施設を利用される一般府民の方々に対してはTCM調査を実施し、広く府民の意見を反映し進めている。</p> <p>本事業は、ハーベストの丘をはじめとする堺南部丘陵のもつ農業的ポテンシャルを活かし、近隣地域を含めた各農業関連施設間の連携や都市住民との交流を促進するために、必要最小限の整備を行うものであるが、連携・交流により地域全体の活性化を図っていくためには、ソフト施策を合わせた取組みが重要であることは十分に認識している。</p> <p>現在、河内長野・和泉・堺広域交流ネットワーク事業推進連絡会において、施設の複合的利用向上など具体的な連携・交流に向けた取組を行っているところである。</p>
<p>(2) 事業の代替案について</p> <p>当該地域周辺の道路インフラは整備されており、既存道路で十分機能すると言える。</p> <p>自然環境にやさしく、バリアフリー型の散策路整備に置き換えること</p>	<p><参考2></p> <p>堺市の南部地域は、堺市の中でも道路をはじめとする生活基盤や公共施設整備が立ち遅れている状況にあり、特に、東西方向の交通導線は弱く、地元から強く道路の整備を要望されている。</p> <p>また、府道堺かつらぎ線は、ハーベストの丘への来</p>

府民意見 末尾の()は意見書番号	府 の 見 解								
<p>が、今日の社会情勢に沿う。 (6-2)(7-2)</p> <p>交通問題の解消ももたらされることが のことだが、信号の改変による対応 が考えられるほか、道路を造っても 車が増え悪循環するだけというこ とも考えられる。 (5-(2)-)</p> <p>道路を公園墓地周回道路に繋ぎ、酪 農団地を経て公道に繋ぐという案 を考えるべきだと思う。 (5-(2)-)</p>	<p>場者による渋滞が、行楽シーズンや土曜日・日曜日な どの休日に集中して起こっている状況(ハーベストの 丘を先頭に渋滞が約5 km以上に及ぶ時もある。)に あり、地域の住民の方々の日常生活にも支障を来たし ている。この渋滞は、ハーベストの丘西側からしか交 通の動線がないことが原因であり、本事業により地域 の道路ネットワークが強化されることで、交通の分散 化が図られ、渋滞の緩和に大きく寄与する。</p> <p>公園墓地周回道路は、園路(道路交通法適用外)と して墓地参拝者が安全に通行するための施設であり、 一般交通の用に供することはそもそも目的が異なる。</p>								
<p>(3) 事業コストについて 投資額18億円に対し、費用便益分 析の便益総額の根拠が希薄である。 (7-3)(8-2)</p>	<p>本事業の場合、農林水産省のマニュアルに基づき、 直接法のほか、大学の専門家の指導を得ながらCVM 調査やTCM調査により事業の効果を算出しており、 適正と判断している。</p> <p>《年総効果額の内訳》</p> <table border="0"> <tr> <td>1) 走行経費節減便益(直説法)</td> <td>158 百万円/年</td> </tr> <tr> <td>2) 快適性・利便性向上便益(CVM)</td> <td>56 百万円/年</td> </tr> <tr> <td>3) 地域間交流促進便益(TCM)</td> <td>110 百万円/年</td> </tr> <tr> <td>4) 維持管理費節減便益</td> <td>5 百万円/年</td> </tr> </table> <p>年総効果額は319 百万円/年となり、これを換算する と便益総額は49.9 億円となる。</p> <p>さらに、便益総額には計上していないが、本年5月 に実施した交通量調査に基づき本事業完成後の交通 の転換をシミュレーションしたところ、ハーベストの 丘への来場による府道堺かつらぎ線の渋滞に対する 緩和効果は、約50 百万円/年と想定される。</p> <p style="text-align: right;">< 参考3 ></p>	1) 走行経費節減便益(直説法)	158 百万円/年	2) 快適性・利便性向上便益(CVM)	56 百万円/年	3) 地域間交流促進便益(TCM)	110 百万円/年	4) 維持管理費節減便益	5 百万円/年
1) 走行経費節減便益(直説法)	158 百万円/年								
2) 快適性・利便性向上便益(CVM)	56 百万円/年								
3) 地域間交流促進便益(TCM)	110 百万円/年								
4) 維持管理費節減便益	5 百万円/年								
<p>本当に広幅員の道路が必要かどう か。 (6-3)(7-2)</p>	<p>本集落道は地域振興のみならず、広く都市住民と農 との交流を促進するため整備するものである。計画交 通量については、交流を含めた農業的な利用に係る交</p>								

府民意見 末尾の()は意見書番号	府 の 見 解
<p>(4) 環境への影響について</p> <p>道路築造は、樹林地を消滅させるだけでなく、カスミサンショウウオやホタルなどの生息環境の回復が図れないほど壊滅的な打撃を与えることが危惧される。</p> <p>周辺の自然環境に対する具体の影響解析とその対策を明らかにすべき。</p> <p style="text-align: right;">(6-4)(8-3)</p> <p>道路建設による自然破壊は、オオタカ保護のための専門家の意見に従う程度では、深刻なものとなる。</p> <p style="text-align: right;">(5)</p> <p>自然回復・ミチゲーションにかかる費用も事前にきちんと計上する必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(7-4)</p> <p>環境上の影響評価についても法的根拠がないがゆえになされていないのは不十分。</p> <p style="text-align: right;">(8-3)</p>	<p>通量と一般車計画交通量を合わせ、3,200台/日としており、道路構造令により車道幅員を7.0mとした。また、一般車両が通行すると想定される場合は、農道についても、有効幅員を6.0m以上とるべきと、府警察本部から指導をされている。</p> <p>併設する自転車歩行者道は、この地域を訪れる多数の都市住民の方が農や自然を楽しむためのウォーキングロードやサイクリングロードとしての活用を図るため設置するもので、道路構造令の基準により、幅員を3.0mとした。</p> <p>自然生態系に対して極力影響を少なくするため、本事業のルート設定にあたっては、自然保全ゾーンの北端を通過させるほか、蛍の生息場の保全や切土法面の極小化など、地元環境団体やオオタカ等猛禽類の専門家等と協議を行ってきた。</p> <p>現地の植生、生物や猛禽類等の調査については、堺市と連携し平成12年度より実施しており、自然回復やオオタカ等の保護に対する対策について、これら自然環境調査の結果をもとに、事業実施の段階で、具体的な植生の復元方法、採餌場の回復方法、仮設工事を含めた工事における影響軽減策などを、地元環境団体等と協議を重ねながら行うことにしている。</p> <p>また、その対策に要する費用については、現在の総事業費の中に概算で計上しており、具体化な対策方法が協議の中で決定されれば、その費用については、実施の段階で調整していく。</p> <p style="text-align: right;"><参考4></p>

府民意見 末尾の()は意見書番号	府 の 見 解
<p>交流型集落道造成の条件として、法律に基づく周辺地域全体の自然保護を要望する。</p> <p style="text-align: center;">(3)</p> <p>道路がつくられることにより沿道開発を誘引することは先例からも明らか。より広範囲の自然改変が予想されることから、沿道開発を防ぐ必要がある。</p> <p style="text-align: center;">(6-4)(8-3)</p>	<p>集落道整備後の周辺の開発抑制策については、堺市が本集落道に関して農道管理基準(H14.7)を定めており、その中で、沿道開発を目的に反復継続して通行するものは、農道管理者である堺市の承認を受けなければならないこと、沿道の土地利用者が当該農道を接道として開発行為を行う場合においては、農業用に供する施設や既存集落内の自己用住宅、農家等の分家住宅など、ごく限られた特定の開発行為以外は認めないこと、といった本集落道を接道とした開発行為の抑制を図ることとしている。</p> <p>なお、堺市では、将来の緑のあるべき姿や今後取組むべき施策の考え方などを示した「堺市緑の基本計画」を平成13年5月に策定しているが、現在、この計画を推進するため、緑をはぐくむための総合的な制度づくりの取組みを進めているところである。</p>