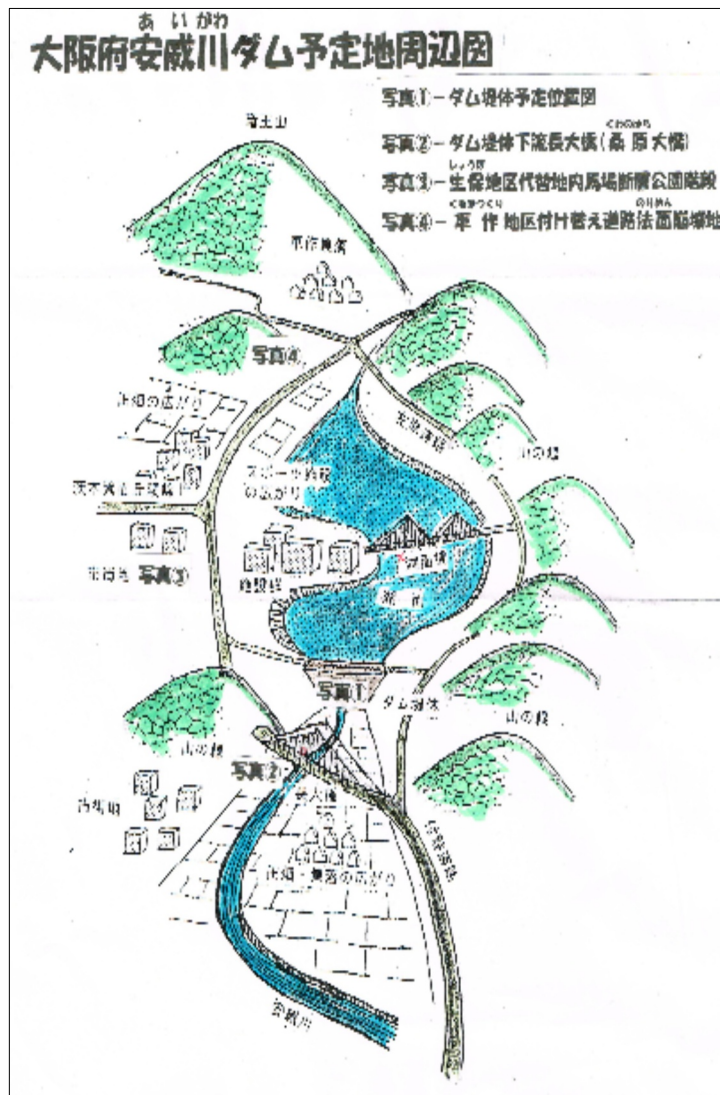


大阪府が安威川ダム計画の 関連湖面橋建設を茨木市に押しつけ



大阪府は大阪府営安威川ダム計画事業として、ダム湖を横切る二つの湖面橋を計画しており、既に湖面北端の車作新橋（総工費19.6億円）は完成し開通している。しかしもう一箇所計画されていた湖面橋（仮称「生保（しょうぼ）新橋」地図中央×印予定総工費20億円）は国が関連道路として、補助対象事業にしないことが明らかとなり、その意を受けた大阪府外部監査委員の意見にしたがって、大阪府主体の事業から除外されました。（参照－23年8月添付外部監査委員意見）

そこで大阪府と茨木市は共同で地元代表等によるワークショップを立ち上げ、茨木市事業主体の安威川ダム周辺整備計画の一環として、安威川ダム湖－生保展望公園の付属施設として、湖面をまたぐ人道橋（予定総工費10億円－財源内訳国交付金4億円、茨木市負担3億円、大阪府負担3億円）として整備する計画が進められています。見通しの甘い無責任な大阪府とともに、大阪府の方針に従う茨木市の市民犠牲の態度にも、市民の批判が高まっています。

安威川治水HP <http://aigawachisui.sakura.ne.jp/>



委 員 意 見 票

監査（検査） 対 象 機 関 ・ 団 体 （ 会 計 ）	大阪府都市整備部 (河川室)	監 査 （ 検 査 ） 実 施 年 月 日	委 員 平成23年 8 月 5 日 事務局 平成23年 6 月21日から 平成23年 7 月12日まで
---------------------------------------	-----------------------	--------------------------	---

委員意見

安威川ダムの事業計画については、平成17年に利水機能縮小に伴いダム規模縮小が決定され、さらに、平成21年8月の府戦略本部会議において利水事業からの撤退が決定されるとともに、平成22年9月より国土交通省からの要請に基づくダム事業の検証中である。

ダム規模縮小等の見直しの結果として、買収済用地の利用計画や道路の整備、周辺整備等の関連計画に及ぼす影響について慎重に検討する必要があることから、関連する事業の具体化にあたっては慎重に対応するとともに、府民の理解が得られるよう積極的に情報開示することに努められたい。具体的には、

- (1) ダム規模が縮小されたにも関わらず、全体事業費が昭和63年の当初計画時の836億円から平成19年の計画変更時には1,314億円へと大幅に増加している。当初計画においてもより慎重に策定すべきものであったと考えられるが、結果的に事業費が大幅に増加するに至った経緯・根拠を明確にし、広く府民の理解が得られるよう説明されたい。
- (2) 平成17年のダム規模縮小の決定に伴い、ダムの湛水区域として不要となる約11ヘクタールの買収済用地について、具体的な活用方針は未だ策定されていない。府にとっては重要な財産であるため、具体的な有効活用方針を策定されたい。
- (3) 公共補償は金銭をもってすることが原則とされているが、左岸地域の事業者及び山林所有者が立ち入るための市道が水没することに伴う補償は、現物補償としての湖面道路整備が計画されている。しかしながら、決定にあたって、従前の市道がどの程度利用されていたのか、湖面道路が将来どの程度利用される見込みであるかの検証等、現物補償とすることが合理的であると判断した根拠の検証が不十分である。付替道路のルート変更により左岸地域への立ち寄りが可能となった等の事情を考慮した上で、利用見込み等を検証し、現物補償としての湖面道路の必要性を再精査されたい。
- (4) 安威川ダム周辺整備基本方針では、ダム周辺地域には年間合計100万人オーダーの集客ポテンシャルがあるという前提のもとにレクリエーションゾーン等による活用方針が示されているが、当該オーダーは、ダム周辺地域の利用形態ごとの推計立寄り人口を地域特性に応じて精査して集計した客観的なものではなく、安威川ダム周辺整備検討委員会において最高水準の目標数値として想定されたものである。今後、安威川ダム周辺整備計画を策定するにあたっては、集客ポテンシャル等の基礎的なデータを精査するとともに、府の厳しい財政状況、景気動向、府民の多様化したニーズ等を総合的に勘案した上で、事業主体や事業内容を慎重に検討されたい。

1 背景・現状及び受検機関の対応

(1) 安威川ダム事業計画の概要について

ア 安威川ダムは、昭和42年の北摂豪雨により、死傷者61名、浸水家屋約2万5千戸等の被害を受けたことを契機に計画された。安威川の治水対策は、100年に1回の大雨に対応するよう、河川改修とダムによる治水手法を選択し、昭和63年度に建設の採択がなされた。

イ 安威川ダムの事業計画については、平成17年の水源計画変更に伴い利水機能が縮小され、ダム規模もこれに応じて堤高が82.5mから76.5mに縮小された。さらに、平成21年8月の水需要予測による水源計画の見直しに伴い、府戦略本部会議において利水事業からの撤退が決定された。これに伴い、ダム規模を現状維持とするか、さらに縮小して堤高を75.0mとするかどうか

について、建設事業評価委員会及び河川整備委員会での意見を聞き判断することとされている。

また、府は平成22年9月より、国土交通省からの要請に基づき、安威川ダム事業の検証を実施しており、「安威川ダム事業の検証に関する報告書（素案）」に基づき検討中である。

平成23年7月6日に第2回大阪府河川整備委員会が開催され、審議は継続している。

ウ 現在までに、ダム建設のための用地買収は約99%完了しており（約141ヘクタール買収済み。未買収地は約0.5ヘクタール）、水没する宅地・農地の代替地への移転も完了している。なお、平成17年のダム規模縮小の決定により、ダムの湛水区域として不要となる約11ヘクタールの買収済用地について、具体的な活用方針は未だ策定されていない。

エ また、水没地域を迂回するための新道（旧府道茨木亀岡線の付替道路（以下「付替道路」という。））が平成22年9月に供用されたところであり、これに続き、ダム左岸地域地権者に立ち入りを補償するための周回道路（以下「左岸道路」という。）及びダム横断道路（以下「湖面道路」という。）の整備が計画されている。

オ 安威川ダム事業の昭和63年の当初計画事業費、ダム規模縮小により平成19年に見直された

	当初計画 事業費 (百万円)	変更後 計画事業費 (百万円)	実施済 事業費※1 (百万円)	残事業費 (百万円)	残事業費の 主な内訳
ダム本体工事	39,052	44,588	8,529	36,059	ダム本体工
測量試験費※2	2,692	8,716	8,163	553	
用地補償費※3	28,015	53,532	50,525	3,007	未買収地、土地 開発公社からの 土地買戻し、特 殊補償（鉄塔移 設）
付替道路※4	5,096	17,952	17,231	721	付替市道
左岸道路	4,906	4,546	40	4,506	
湖面道路※5	2,377	416	—	416	
その他	1,462	1,650	1,352	298	機械器具費、 営繕費、事務費
合計	83,600	131,400	85,840	45,560	

変更後の計画事業費及び事業の進捗状況は、以下のとおりとなっている。

- ※1 契約締結済の事業費を含んでいる。
- ※2 環境アセスメントの追加実施や、ダム規模縮小に伴う設計変更を行っているため、計画変更後の事業費が当初計画を上回っている。
- ※3 河川室によると、地元住民との間で定めた用地補償基準に基づく補償額が当初計画よりも大きくなったため、変更後の計画事業費が増加しているとのことである。
- ※4 環境アセスメントは湛水区域100ヘクタールで必要とされるものであるが、92ヘクタールである安威川でも考慮することとした。結果として、設計変更や車作地区への影響を避けるために一部ルートを変更したこと、また、トンネル等が必要となったことにより、当初計画よりも事業費が増加している。
- ※5 付替道路のルートを変更し、ダム左岸へ立寄りが可能な橋梁が整備されたため、当初計画の2橋を1橋としている。また、当初計画よりも規模、規格を縮減しているため、事業費が減少している。

上記表のとおり、ダム規模が縮小されたにも関わらず、全体事業費が昭和63年の当初計画時の836億円から平成19年の計画変更時においては1,314億円へと大幅に増加している。

事業費が増加した主な要因は、用地補償単価が変更により増加したことから環境アセスメントによる付替道路のルート変更であるが、当初計画の策定においてもより慎重に策定すべきもの

であったと考えられる。

(2) 湖面道路について

ア 従来、左岸地域での事業者及び山林所有者は市道（生保2号線、車作16号線）を利用することにより、事業地及び山林に立ち入っていたが、ダム建設により当該市道が水没することになるため、現物補償としての湖面道路整備が計画された。

イ 「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱」第4条によれば、公共補償は金銭をもってすることが原則とされているが、同条第1項第1号において法令の規定により命ぜられた場合、また、第1項第2号において技術的、経済的に合理的と認められる場合には、現物補償とすることが認められている。また、市道を管理する茨木市の意向としての、道路法第22条第1項の規定に基づく原因者による機能復旧（前述の要綱第1項第1号）という背景がある他、茨木市に金銭補償を行って、茨木市が道路を新たに整備するよりも、ダム事業を行っている府が湖面道路を整備した方が効率的であるとして、現物補償としての湖面道路の整備を決定している。

しかしながら、湖面道路整備の決定にあたって、水没する市道がどの程度利用されていたのか、湖面道路が将来どの程度利用される見込みであるかの検証はなされていない。公共補償は金銭をもってすることが原則とされている以上、現物補償としての湖面道路整備を決定するに至った根拠を検証し、広く府民に説明する必要があると考えられる。

ウ 付替道路のルートを変更し、ダム左岸地域への立寄りが可能な橋梁が整備されたため、湖面道路については、当初予定していた2橋から1橋へと変更している。また、規格、規模に関しては、管理用通路としての利用及び緊急車両の通行を想定し、かつ、機能補償が果たせる最低限のものを検討しているところである。

しかしながら、付替道路の開通により、左岸地域への立寄りが可能となった等の事情を勘案し、湖面道路の必要性そのものの再精査が求められるところである。

(3) 安威川ダム周辺整備基本方針について

ア 関連計画の一つである周辺整備については、平成21年8月に「安威川ダム周辺整備基本方針」（以下、「基本方針」という。）が、安威川ダム周辺整備検討委員会の審議に基づき、府と茨木市の連名により策定・公表されている。基本方針は、安威川ダム周辺の自然・社会条件等特性や安威川ダム整備に関わる上位計画・関連計画の基本的な考え方を踏まえ、安威川ダム周辺における地域にふさわしい整備や保全を将来にわたって進めていくための方向性や、官民連携の進め方を示すものとなっている。

イ 基本方針では、年間合計100万人オーダーの集客ポテンシャルがあるとの想定のもと、レクリエーション施設や沿道サービス施設等の設置の方針が示されている。

なお、ダム湖周辺地域への目的別立寄り人口の想定は以下のようになっている。

ダム周辺の散策やハイキングを主とした利用（自然公園イメージ）を想定した場合	約10万人/年
レクリエーション活動を目的とした面的な利用（都市公園イメージ）を想定した場合	約40～70万人/年
沿道サービス施設（道の駅イメージ）による一時立寄り人口の場合	約25万人/年

上表の想定は、対象地区の規模、施設内容などに対し、類似の地域にかかる統計資料等を参照し、周辺地域への利用イメージごとの立寄り人口を、以下のように推計し、10万人もしくは5万人単位で集計したものである。

利用イメージ	参考とした資料等	想定規模等	立寄り人口 (人/年)	備考
ダム周辺の 散策や風景 探勝	自然公園利用調査	面積：285ha	86,000	※1
レクリエー ション活動 の場	全国都市公園利用 調査	面積：35ha	662,000	※2
	立地が類似する都 市公園利用調査		375,000	※3
	人口推計及び余暇 活動調査	集客圏：10km	517,000	※4
沿道サービ ス施設	交通量推計及び道 の駅調査	交通量： 6,500台/日	249,000	※5

- ※1 平成17年の府立北摂自然公園の全体利用者783,000人を指定区域面積、2,594haで除して、竜王山地区の面積185ha及び安威川ダムの既買収面積100haの285haで乗じた値である。
- ※2 平成13年度全国都市公園利用実態調査における広域公園（都市公園法に基づく都市公園の一種で、市町村の区域を超える広域レクリエーション需要を充足することを目的とした公園で、地方生活圏等広域的なブロック単位ごとに1箇所あたり50ha以上を標準として配置する公園）における利用可能面積の平均62.7haで、休日の平均入園者数4,726人及び平日の平均入園者数2,565人を除して、単位あたり休日入園者数75人/ha/日及び平日入園者数41人/ha/日を算定。これを平成13年の休日日数116日及び平日日数249日で乗じて、年間の1haあたりの入園者数18,909人を算定し、これに既買収区域内における比較的平坦な土地及び湖面を含む周辺域の約35haで乗じて算定した値である。
- ※3 大阪府営公園のうち、安威川ダム周辺域と比較的よく似た環境（立地・土地利用）にあると思われる「箕面公園」、「山田池公園」、「深北緑地」、「枚岡公園」、「錦織公園」の5公園の平成17年の年間来園者数3,041千人を開設面積284.1haで除した値に、上記の約35haを乗じて算定した値である。
- ※4 平成17年のレジャー白書より、「ピクニック・ハイキング・野外散歩」の大阪府参加率23.4%に平成32年の集客圏10kmの推計人口73.6万人（平成15年12月市区町村別将来人口推計より）を乗じて、さらに四季のうち冬を除いた年3回の割合で安威川ダム周辺を訪れると仮定して3を乗じて算定した値である。
- ※5 平成18年11月実施の府道茨木摂津線（大岩工区）に係る建設事業評価委員会における道路交通量予測6,500台/日に、道の駅の平均立寄り率7%（平成6年度旧建設省北陸地建及び平成15年度大阪府調べより）を乗じて、さらに平均同乗者数1.5人/台（平成11年度道路交通センサスの概要（国土交通省）より）を乗じて算定した値である。

しかしながら、基本方針に示されている「年間合計100万人オーダー」は、ダム周辺地域の利用形態ごとの推計立寄り人口を、地域特性に応じて精査して集計した客観的なものではなく、安威川ダム周辺整備検討委員会において最高水準の目標数値として想定されたものである。

ウ 基本方針は、個別的な周辺整備事業計画を策定するうえでの「基本理念」、「基本的な方針」、「グランドデザイン」という位置づけとされており、今後、府と茨木市が事業を実施することになるが、事業主体や費用負担割合等は、現在のところ未定である。

2 課題

安威川ダムの事業計画については、平成17年に利水機能縮小に伴いダム規模縮小が決定され、さらに、平成21年8月の府戦略本部会議において利水事業からの撤退が決定されるとともに、平成22

年9月より国土交通省からの要請に基づくダム事業の検証中である。

ダム規模縮小等の見直しの結果として、買収済用地の利用計画や道路の整備、周辺整備等の関連計画に及ぼす影響について慎重に検討する必要があることから、関連する事業の具体化にあたっては慎重に対応するとともに、府民の理解が得られるよう積極的に情報開示することに努められたい。具体的には、

- (1) ダム規模が縮小されたにも関わらず、全体事業費が昭和63年の当初計画時の836億円から平成19年の計画変更時においては1,314億円へと大幅に増加している。当初計画においてもより慎重に策定すべきものであったと考えられるが、結果的に事業費が大幅に増加するに至った経緯・根拠を明確にし、広く府民の理解が得られるよう説明されたい。
- (2) 平成17年のダム規模縮小の決定に伴い、ダムの湛水区域として不要となる約11ヘクタールの買収済用地について、具体的な活用方針は未だ策定されていない。府にとっては重要な財産であるため、具体的な有効活用方針を策定されたい。
- (3) 公共補償は金銭をもってすることが原則とされているが、左岸地域の事業者及び山林所有者が立ち入るための市道が水没することに伴う補償は、現物補償としての湖面道路整備が計画されている。しかしながら、決定にあたって、従前の市道がどの程度利用されていたのか、湖面道路が将来どの程度利用される見込みであるかの検証等、現物補償とすることが合理的であると判断した根拠の検証が不十分である。付替道路のルート変更により左岸地域への立ち寄りが可能となった等の事情を考慮した上で、利用見込み等を検証し、現物補償としての湖面道路の必要性を再精査されたい。
- (4) 安威川ダム周辺整備基本方針では、ダム周辺地域には年間合計100万人オーダーの集客ポテンシャルがあるという前提のもとにレクリエーションゾーン等による活用方針が示されているが、当該オーダーは、ダム周辺地域の利用形態ごとの推計立寄り人口を地域特性に応じて精査して集計した客観的なものではなく、安威川ダム周辺整備検討委員会において最高水準の目標数値として想定されたものである。今後、安威川ダム周辺整備計画を策定するにあたっては、集客ポテンシャル等の基礎的なデータを精査するとともに、府の厳しい財政状況、景気動向、府民の多様化したニーズ等を総合的に勘案した上で、事業主体や事業内容を慎重に検討されたい。

(参考)

公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱

(補償の方法)

第4条 公共補償は、金銭をもってするものとする。ただし、次の各号の一に該当する場合には、公共事業の起業者が代替の公共施設等を建設し、若しくは公共施設等を移転すること又は公共施設等の従前の機能を維持するための障害防止等の措置をとること（以下この条において「現物補償」と総称する。）によることができる。

- (1) 法令の規定により現物補償とすることが命ぜられた場合
 - (2) 公共事業に係る工事の施行上現物補償とすることが技術的、経済的に合理的と認められる場合
 - (3) 前2号のほか、現物補償とすることがやむを得ないと認められる場合
- 2 公共補償を金銭をもってする場合においては、原則として、渡し切りとするものとする。
- 3 現物補償の場合においては、公共事業の起業者は、現物補償に係る工事を完了したときは、直ちに当該工事に係る公共施設等をその管理者となるべき者に引き渡すものとする。

道路法

(工事原因者に対する工事施行命令等)

第22条 道路管理者は、道路に関する工事以外の工事（以下「他の工事」という。）により必要を生じた道路に関する工事又は道路を損傷し、もしくは汚損した行為若しくは道路の補強、拡幅その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせた行為（以下「他の行為」という。）により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持を当該工事の執行者又は行為者に施行させることができる。

[安威川ダム関連事業及び周辺整備基本方針について]