

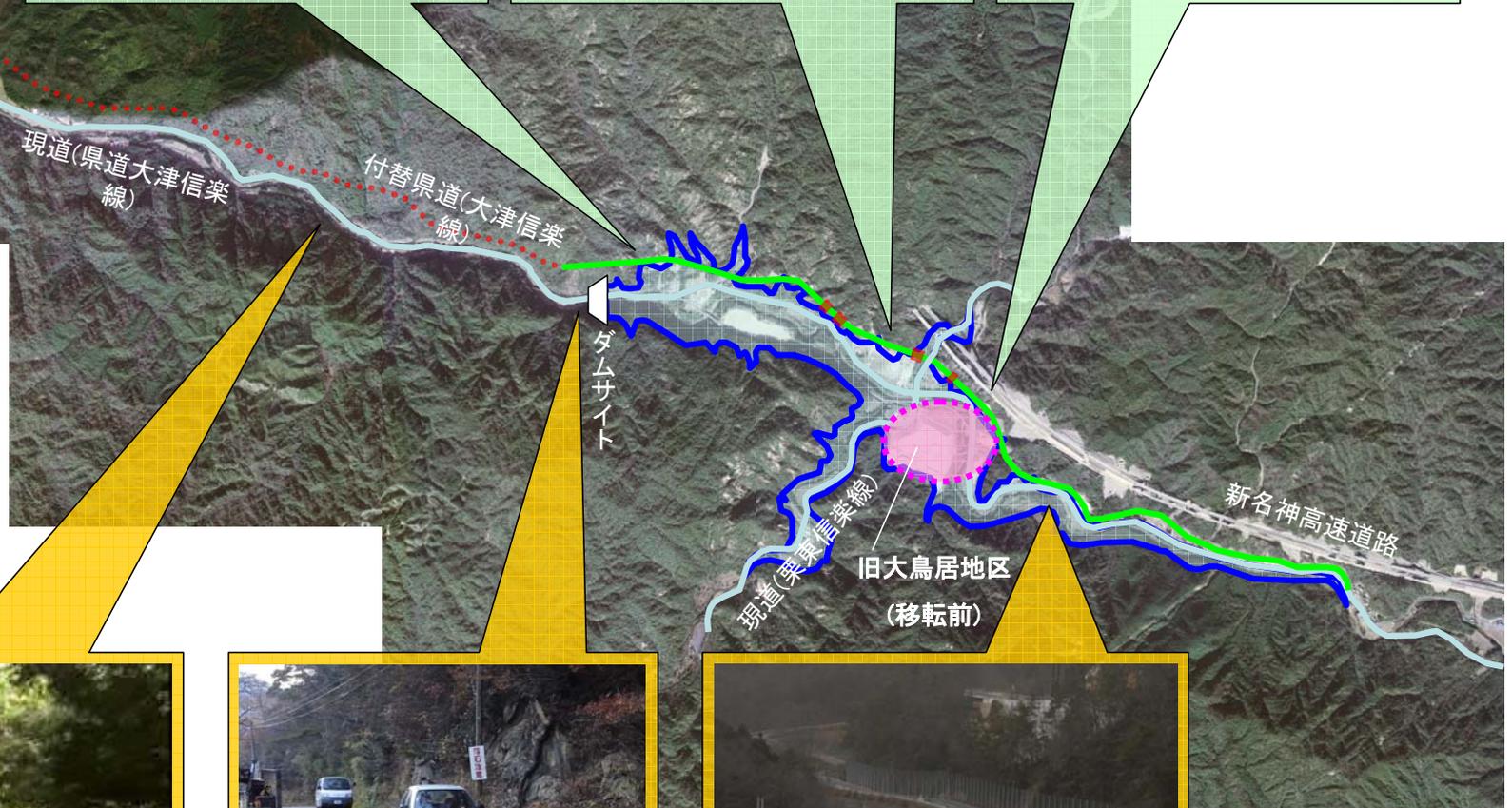
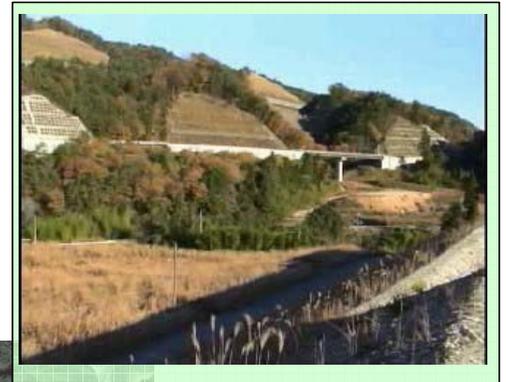
打 合 せ 資 料

平成20年12月9日
国土交通省 近畿地方整備局

大戸川ダム建設に伴う移転状況



大戸川ダム建設事業の状況



- 現道
- 付替道路完成部分
- ... 付替道路未施工部分

【最高裁判例】大東水害訴訟(S59.01.26第一小法廷・判決 昭和53(才)492・493・494

河川の管理瑕疵の有無は、同種・同規模の河川の管理の水準を備えているかどうかなどを基準として判断すべきとの過去の最高裁判例もあり、淀川水系においても「全国の国が管理している河川の整備計画と同様に、向こう30年程度で戦後経験した程度の洪水は安全に流すことができる川」を目指したところ。

～以下抜粋～

河川の管理についての瑕疵の有無は、過去に発生した水害の規模、発生頻度、発生原因、被害の性質、降雨状況、流域の地形その他の自然的条件、土地利用の状況その他の社会条件、改修を要する緊急性の有無及びその程度等諸般の事情を総合的に考慮し、河川管理における財政的、技術的及び社会的諸制約のもとで同種・同規模の河川の管理の水準及び社会的通念に照らして是認しうる安全性を備えていると認められるかどうかを基準として判断すべきである。

改修中である河川については、改修計画が過去の水害の発生状況、河川管理の一般水準等、社会通念に照らして格別不合理と認められないときは河川の管理に瑕疵があるとはいえない。

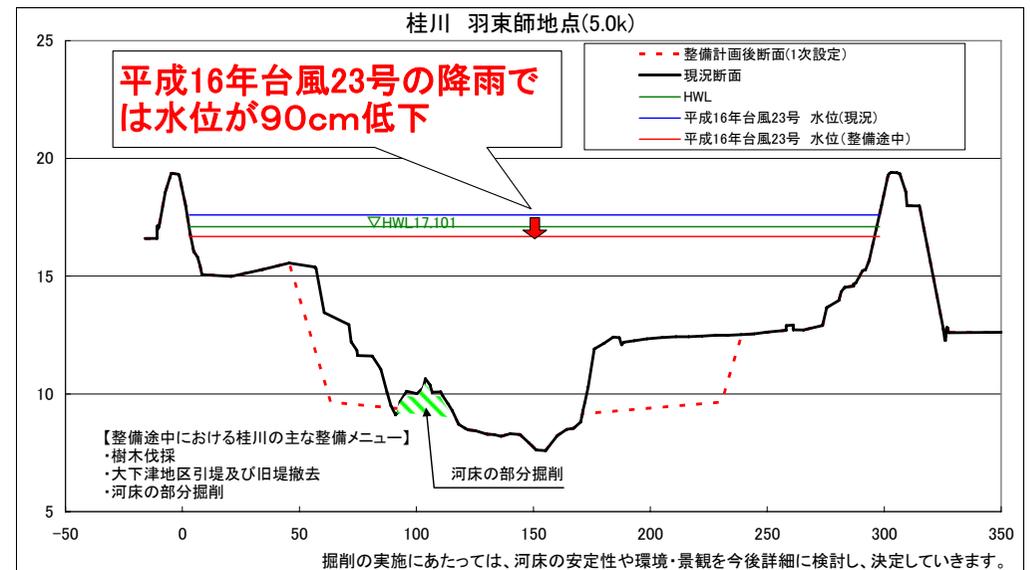
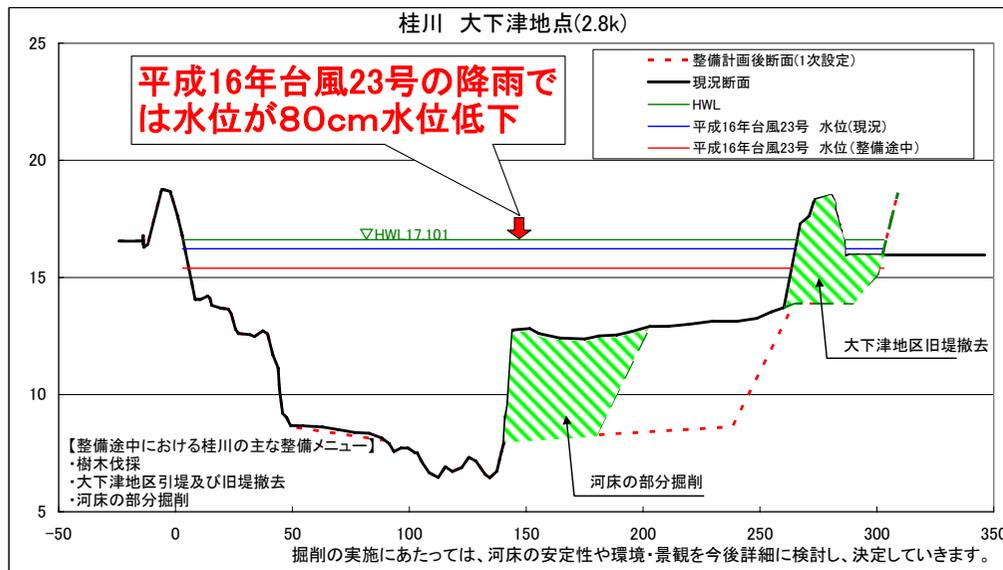
桂川の当面の整備

氾濫被害が生じたH16台風23号の洪水が安全に流下できる程度の掘削まで緊急的に実施。

(整備途中:整備計画案の治水メニューのうち、大戸川ダムと桂川改修を除く、他の治水メニューが完成している段階)

【桂川 羽束師地点】※数字は想定値

	(現況)	➡ (整備途中)	➡ (整備計画)
流下能力	2000m ³ /s	最大概ね2600m ³ /s	3700m ³ /s
安全度	概ね 1 / 5	概ね 1 / 10	概ね 1 / 25
掘削量		約 130万m ³	更に 400万 m ³
事業費		約80億円	
完成目標		概ねH35完成	



 の掘削を実施することにより、平成元年以降に発生した大きな洪水(H元、H7、H11、H16)の全てを安全に流下させることが可能となる。

喜撰山ダムに関する検討



喜撰山ダムと天ヶ瀬ダムの位置図

瀬田川洗堰の全閉解消

＜国＞ 平成19年1月12日

下流に影響のない範囲で、瀬田川洗堰の全閉は行わないこととする

- ・揚水式発電の上池である喜撰山ダムの有効貯水量は、約500万m³、最大揚水量は、貯水位の変化によるが220m³/s。
- ・喜撰山ダムが、洗堰からの放流量を揚水し貯留することとすれば、天ヶ瀬ダムの治水容量を侵すことなく、瀬田川洗堰から放流することができる。
- ・ただし、活用にあたっては施設管理者の同意を得ることが不可欠。

(第57回小委員会資料4より抜粋)

基本方針についての検討

整備計画についての検討(平成19年8月)

危機管理対応

大戸川ダムの代替案

＜京都府技術検討会＞ 平成20年9月24日
府に特に関わりの深い事業の必要性とその効果について客観的評価を実施

・確実で恒久的な対策ではないが、天ヶ瀬ダムの非常容量や喜撰山ダム等の既存施設の有効活用は整備途上の時点においても治水安全度を確保することが可能であると考えられる。

(淀川水系河川整備計画案に対する京都府域への効果等に関する技術的評価(中間報告)より抜粋)

＜国＞ 平成20年11月10日

整備の途中段階における一時的、緊急的措置として「喜撰山ダム」等既存施設の有効活用効果を検証

・喜撰山ダム等の既存施設を実運用において有効に活用することができる場合は、治水安全度を向上させることができる。

＜滋賀県＞ 平成20年10月18日

・京都府技術検討会の中間報告で示された提案内容を検証した結果、「大戸川ダムなし」の条件においても、枚方・宇治地点とも、計画高水流量以下となり、計画上は影響がないことが確認できた。

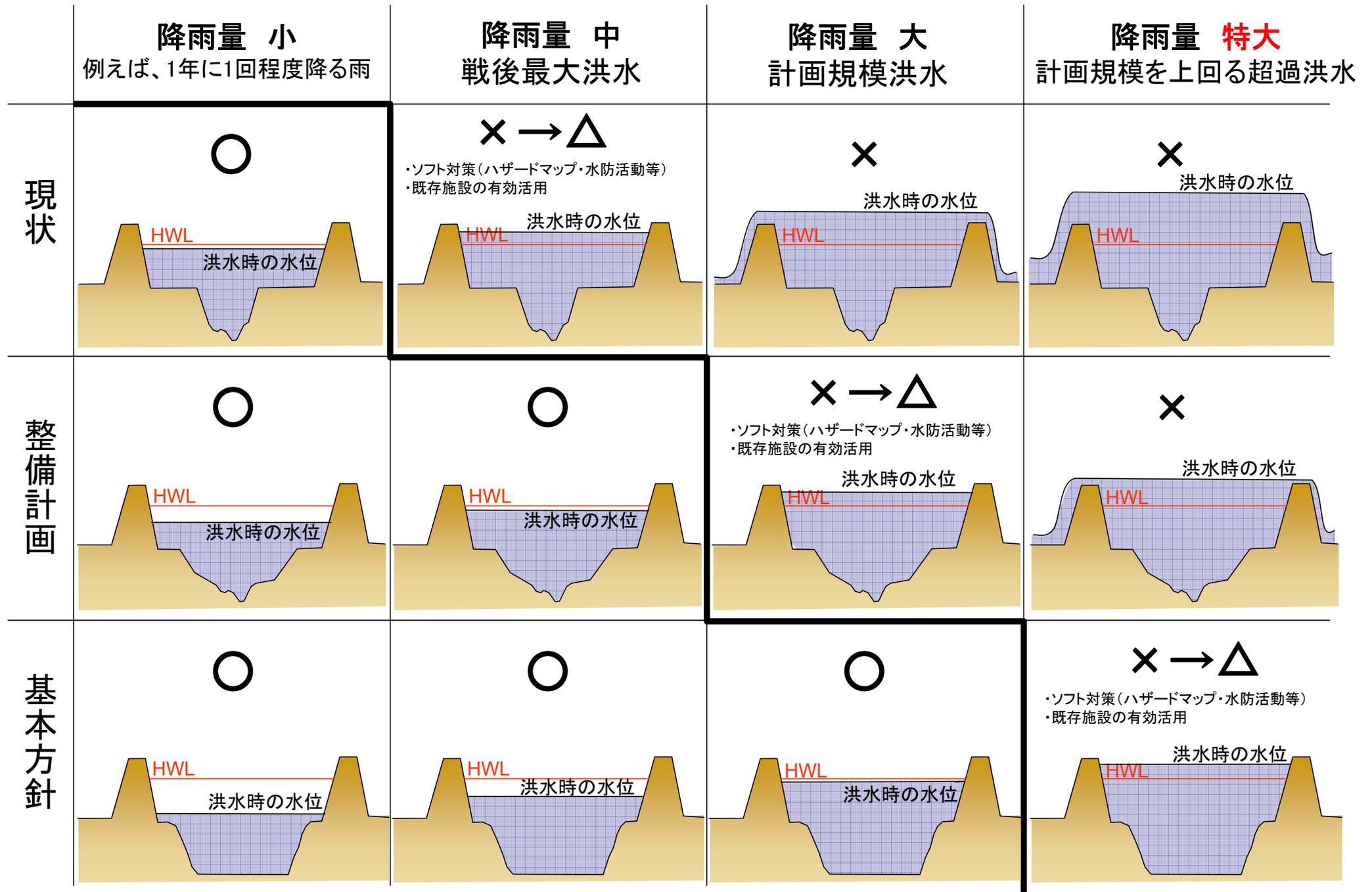
(平成20年12月1日琵琶湖淀川水系問題対策特別委員会 資料1ー6より抜粋)

平成20年11月13日

毎日新聞 ダムを問う①
『橋下知事が、環境や治水に詳しい嘉田知事に意見を聞いたのだった。「問題はないと思います」。嘉田知事の答えは明快だった。喜撰山ダムの活用は国も想定している。とも指摘した』

・しかし、確実に利用できるものではないため、計画に位置づけることはできない。
(記者発表資料より)

河川整備のプロセス



大臣会見

金子大臣会見要旨

2008年11月14日(金) 8:50 ~ 9:00

衆議院議員食堂
金子一義 大臣

閣議・閣僚懇

(大臣) 本日の閣議で当省に該当するものではありませんでした。

質疑応答

(問) 大戸川ダムの関係で正式に関係4府県知事が反対を表明されました。その受け止めと、先日、国会で新しいルール作りも必要だということが言われていますけれども、どのように取り組むかをお願いします。

(答) 川辺川、淀川水系について地元の知事さん達の御意見が出ました。これを重く受け止めなければいけないと思いますし、こういう事案が出て来ますので、何故こういう状況が出て来ているのか、今の手続きのどこに問題があるのか、あるいは財政負担のあり方についてもどのように考えるのか。方向は、災害を起さないと、地域住民の安全を守るというのが地方自治体も国土交通省も同じ立場ですから、これをどのように進めていけば良いのかについて、見直してみる時期だと思っています。事務方には見直しをするという指示をしました。どこからどのように進めていくかということについては、私が主導させていただこうと思っていますけれども、何を、どういうメンバーで、どのような期間でということはこちらから検討していきたいと思っています。

(問) 各地の地方自治体の公共施設で耐震化が遅れているという事案があるようですが、大臣のご所見をお願いします。

(答) 耐震技術者がいないというのが現実です。これは公共施設関係だけでなく、民間にもそういう状況が現れているようです。第1次補正予算でもそうですけども、各地域、各県でサポートセンターを作ってもらって、そこで国が費用負担をして、耐震技術者を紹介するとか、来てもらうとか、育成するとか、要するにあちらこちらにいる診断士に時間的な融通をとって対応してもらえないようなサポートセンターを作ってもらおうと。そこで支援していきたいと思っています。

(問) ダムですが、熊本のケースのように地域から直接話を聞くような考えはあるのでしょうか。

(答) あるかもしれないし、無いかもしれません。とりあえず、近畿地方整備局に4知事から報告頂くことになっていますから、その報告を受けてから考えようと思っています。

(問) 昨日、公明党の税調が自動車重量税について廃止を含めた見直しをという議論があったようですが、それについてご所見をお願いします。

(答) 昨日だけでなくずっとあります。一貫して自動車重量税については法的根拠が無いので無くすべきだという議論はずっとあります。これは年末の税調で議論されると思っています。

(問) 道路財源の地方への配分について、麻生総理が記者団に「最終的には自分が判断する」と仰っているのですが、これに関して大臣の考えをお聞かせください。

(答) 谷垣さんが座長として党のプロジェクトチームがやると。税調からもインナーの町村さん、野田毅さんが入り、自民党は4役が入

るといことでこのチームが一昨日発足しています。そこで結論を得て欲しいというのが総理の指示だと聞いていますので、自分が判断するというのは最後、与党PTで出来上がった結論について総理とそこで話し合ってもらおうことになるのだらうと思います。

(問) 例の7千億円の件ですが、やはり総務省や地方自治体からは1兆円とは別枠だというような話が残っていますが、それについて改めてお考えをお願いします。

(答) 総務省は分かりませんが。私の立場上、かなり市町村長、議会の皆さん、知事さんが来られますが、仰ったように必ずしもそうではないのではないですか。ただ地方の財源が厳しいということについては幾度も話があります。これとそれはまた別の話。特に、来年地方税収、交付税の減収が見込まれますので、その難しさというのも、それが大変だということもあるのではないのでしょうか。

(問) 大戸川の件ですが、指示を出されたというのは具体的にいつ、どういうニュアンスで指示を出されたのでしょうか。

(答) 先程言った通りで一昨日です。

(問) 次官の会見でのニュアンスと若干雰囲気が違うのですが。

(答) そうかも知れません。

(問) 次官は要するに「見直しも含めて可能性があるというように大臣は言われたのだ」と。今大臣は「見直しを指示された」と言われましたが、これは今の大臣のニュアンスで宜しいわけですね。

(答) 時間差みたいなものがあるのでしょうか。次官が会見をしたのと私が指示した、昨日から一昨日にかけて多分何か時間差で次官が聞いていなかったのか、次官が会見された後に私が言っているのか、何か少しタイミングの違いがあるかと思いますが、改めて次官に伺って下さい。

(問) 見直しの指示というのは整備計画案のことではなくて、ダム手続き一般のことを先程言われた訳ですか。

(答) 一般です、勿論一般です。

(問) 治水対策全般の見直しまで及ぶのですか。

(答) 治水ということも対象にする必要があればやるのでしょうか。ただ、取りあえずはダムが問題になっている訳ですから、ダムと治水は決して切り離せる訳ではありませんから、先程申し上げましたように何を見直しの対象にするかというのはそれも含めてこれから、つまり検討の課題はこれから相談をしていきたいと思えます。

(問) その話の中で出て来たものをベースにして、川辺川とか大戸川の見直しの基準になっていく、そういうものはあるのでしょうか。

(答) それなりに影響されるかも知れませんが、見直しをしてから川辺川あるいは大戸川に適用するという、少なくとも大戸川、川辺川に間に合わせる、対応するために見直しするという話には多分時間的にならないだろうと思います。

(問) 大臣主導ということですが、これは事務方任せでは不十分であると。自らやらないと事は進まないというように考えられた訳ですか。

(答) 事務方に任せるだけではなかなか進まないということで、申し上げたつもりです。

ホーム >> 報道・広報 >> 事務次官会見 >> 春田事務次官会見要旨

事務次官会見

春田事務次官会見要旨

2008年11月17日(月) 14:03 ~ 14:23

国土交通省会見室
 春田 謙 事務次官

閣議・閣僚懇

事務次官等会議の案件につきましては、私共に関係する案件といたしまして、港湾法の施行令の一部改正の政令がございました。これは、開発保全航路というものが湾口部や狭水路についてあるのですが、中ノ瀬航路、浦賀水道航路、瀬戸内海にある来島海峡航路の区域を拡大するという内容です。他に特にご報告申し上げます案件はございません。以上です。

質疑応答

(問) ダムの整備の関係ですが、大臣がダムの整備手続きの見直しを事務方に指示したと言われましたが、今後、どういうやり方で検討を進めていくのかお願いします。

(答) 特に最近、川辺川ダムについてはダムによらない対策、淀川の関係でも一部のダムについて計画の中に入れないで少し後に回す必要があるとの4府県知事からの合意事項が出されたという状況の中で、以前とは違った方向の表明がそれぞれなされているということ、大臣から、どのようにダムを含む治水対策に取り組むか、ダム事業一般の進め方、プロセスを見直す必要があるのではないかと、ということでご指示があったとございます。自治体がこういった対応をされていることに対して、国土交通省としてどういう説明の仕方、あるいは手続きの仕方を取っていくのかについて大臣が主導する形で検討の場を設けるように、というご指示でございます。私共は、その趣旨を受けて、今検討しているところでございますが、まだ具体的にどのような検討体制を設けるかについては具体化に向けて今作業しているところですので、まだどのような形で対応するかが決まったというような段階ではありません。何れにしても、大臣のご指示、問題意識をしっかりと受け止められるような検討体制を作りたいと考えています。

(問) 先週、航空局の職員が勤務時間中に不適切な行為があったということ、これについて次官の受け止めをお願いします。

(答) 週刊誌に掲載された記事内容について、当該職員から事実関係の調査を行いました。勤務時間内に風俗営業を利用していたという、これまでに前例のない極めて不適切な事実が確認されたということ、当該職員に対して懲戒処分を行いました。処分の内容は、減給6ヶ月、10分の2です。これは非常に厳しい処分です。勤務時間中に職務専念義務違反だというのみならず、その間に国家公務員として非常に不適切な行為を行っていたということです、こういう事態に対して厳しい処分を行ったところです。国土交通行政に対しては色々と国民からの厳しい批判がある中で、信頼回復について省を挙げて取り組んでいる中で、こういう事案が発生したことにつきまして誠に遺憾な事態だと考えています。再度、航空局内で職員に対し改めて服務規律の徹底を図ったところですが、私としても国民の皆様にご心からお詫びを申し上げる次第です。

(問) 厳しい処分だというお話があったのですが、2割の減給でそれが6ヶ月というのは厳しい処分なのでしょうか。

(答) 私共も過去の処分の事例を比較考量した上で、特に今回は勤務時間中の職務専念義務違反だけでなく、その時間に風俗営業を利用していたということで、国民の目から見ても非常に不適切な行為が職務時間中に行われたということです。単純な職務専念義務違反の場合はこのような処分にはならないところです。そういう意味で特に加重した形での処分にしたつもりです。処分全般の中で

は、この種の事案としてはそういう背景もあつたということで重い量定しているということです。

(問) 私も職務専念していないことが多々あるのですが、普通の職務専念義務違反だとどれくらいの処分になるのですか。

(答) この方は役所に入られてそれほど経っていない方なのですが、最初ということになると懲戒的な処分にはなかなかならないという場合もあります。ただ、本件はその時間に、こともあろうにという行為をしていたということです。そういうことで処分する事案になったということです。

(問) ダムの見直しの関係なのですが、財政的な問題や手続きの問題について見直しをすると大臣が仰つたのですが、具体的にはどのような問題意識をお持ちなのでしょうか。

(答) 大臣は、今までの進め方については、色々な経緯を踏まえて、川辺川ダムはこれから整備計画を策定する段階であり、淀川水系の場合は整備計画(案)を策定したものであるについての意見を求めるという段階でありましたが、そういうダムを中心とする治水計画に関して地方公共団体に提示をし、併せてその内容について意見をお聴きするという手順に関して十分な形で地方公共団体の意見に対応出来る体制に今なっているかどうかと。特にダムによらない対策が求められるような状態についてどのような形でこのような問題に対応していくのか、特にそれは相手方である地方公共団体との関係でどのような形で対応していくのか、このような問題に関して、今までの考え方に拘泥しないかどうかのように今後こうした問題に対処していくかどうかということを考えていくべきだと、これが大臣のご趣旨だと受け止めています。その中で、地方の財政問題としていわゆるダム事業のようなものについて地方がどのように負担をしていくか、また私共としてもどのような対応をしていかなければならないのかということについて改めて検討・見直しをしていくという趣旨です。そのように私も受け止めています。そういう意味で、このような問題を正面から受け止めた形で検討の体制を設ける必要があるだろうと考えています。

(問) 大臣から、今のお話しに関して事務方に任せるとなかなか進まないのという金子大臣にしては厳しい発言が公の場でありましたが、それについてはどのようにお考えですか。

(答) これは、事務方が手順として進めていることにも拘束をされるような対応をしがちであるということに関して、そのような形に囚われないで、現下の問題に対してどのように対応していったらいいかということを考える姿勢で臨む必要があると、それは事務方ではなかなかそういう考え方の切り替えと言いますが、見直しをしていくということがなかなか難しいのではないかと思います。仰られたのではないかと思います。ですから、この点は大臣の主導という形で大臣は仰られています。私共もご指導頂きながら、今までのものに拘らない形での対応の仕方を、広くダムを中心とする治水事業、河川整備に関する対応の仕方を、今までのものを見直しを改めてしていくことが必要だと受け止めています。

(問) 高速道路についてですが、追加景気対策で高速料金の値下げを実施したりということが盛り込まれていますが、これまで原油価格高騰等の対策として料金値下げというのは業界団体等にはとても良い効果があると思いますが、追加景気対策という観点から登録台数8千万台中の3割程度しか普及していないETCに限って実施される施策というものは、景気対策の1つになるのでしょうか。

(答) これは今回の高速道路料金の引下げを計画として折り返すことに関して、それを適用される車両がETC車両に限られると十分な効果が出ないのではないかと、寧ろ需要を喚起するという意味であればETCが付いていないような車両も対象にすべきではないかという議論のこと受け止めています。この点については、私共も出来るだけ需要の喚起効果、今まで顕在化していないような需要を具体的に引き出すということが大事だろうと思っておりますので、その意味では、執るべき施策と、ETC車両でない場合の適用が難しいのではないかと、このように調和させるかということでは色々と考えなければならぬことだと思います。その意味では、私共もETC先にあり、ということでは毛頭ない訳ですが、やはり割引制度を円滑に支障なくやろうとすると、しかもそのために事務手続きを余計にして料金所の人間を増やすというような訳にもいかないと、中でどういう対応が出来るかということになりますので、ある程度ETCという機能に頼らざるを得ないところはありますが、この問題に関して、例えば大臣も仰っておりますが、ETCの設置に関して今まで付けていない車に関して付け易いような支援の措置等も含め取り組まないといけないのではないかと感じています。また、そのことについて私共は具体的にどのようなことが出来るのかということについて今詰めているところです。

(問) 何時頃発表出来る段階になるのでしょうか。今駆け込み需要でETCを購入される方も増えていると聞いていますが、そういう方達に関して不公平感が出るような気もしますが。

(答) そういうことになってはいけなと思いますので、これも出来るだけ早くにそういう対応についても明らかに出来るようにする必要がありますと思います。

(問) 航空路線の話ですが、先週末に関西国際空港空港会社の社長が定例会見で成田＝伊丹線を廃止して関西国際空港に付け替えて欲しいと。これまでも大阪府や和歌山県等からもそういう話が国土交通省や各エアラインのほうにあるかと思いますが、それについての感想と、どのような対応をされるのでしょうか。

(答) これはなかなか難しい問題だと思います。伊丹空港と成田国際空港の間は1日4便が運航されているところです。主として関西圏の利用者が成田国際空港を利用して国際線に乗られるという需要がありますが、実際に今4便就航しておりますが、全体の平均搭乗率が79.5%と非常に高い搭乗率になっています。これは、成田国際空港まで国内線に乗られて国際線に乗り継ぐという需要があるということが前提ですから、私共も航空のお客さんがどういうサービスで利用されるかという利用実態を踏まえないと、なかなか路線というものを形式的に、例えば関西国際空港からの利用で対応出来るようにと言っても、お客さんの利用の先が関西国際空港から飛んでいるような路線の場合は対応が出来ないということになります。そういう意味で、なかなか形式的には割り切りづらいことだろうと思います。むしろ、この点は今、関西国際空港につきましても、色んな事情で便が、燃料の関係もありましたし、最近はそのもその航空利用者が減少するというような部分で、減便になったり、休止の便が出たりということがあるものですから、そういう問題の中で関西国際空港をどのように活かしていくかという考え方をどう持つかということが大事ではないかと思っています。色々減便されている中でも、関西国際空港絡みで増便になっている分もありますので、国際線のネットワークが、今、成田国際空港は週間で大体1,700ぐらいの便が就航しているんですが、関西国際空港の場合には、週間でいきますと700～800便というオーダーです。ですから、どうしてもネットワークの細かさというか、或いは目的地の広がりというか、品揃えの関係がやはり成田国際空港がいろんな方面に向かう便数が豊富にあるということになりますので、これを単純に伊丹空港から成田国際空港に飛ばないような形にしてと言っても、関西国際空港でそれに見合うような便が全部張られているという訳にもなかなかいかないという点がありますので、全体の中で、例えば方面別にどういうことに特色を発揮するかとか、逆に東京圏のお客さんもある方面に行くのであれば関西を使うと便利だとかいうことも含めて色々な工夫を空港側でもしていく必要があるかと思いますが、利用者側がどのように航空ネットワークを利用していくかというものを踏まえた形で対応する必要があるのではないかと思います。関西国際空港の社長が仰っている意味は、非常に経営的にも厳しい状況にある中で、そういうお気持ちを仰られたのだと受け止めています。

大戸川ダムに係る知事・市長意見

年	S43	S50	S60	H1	H10	H17	H18	H19	H20
主な出来事	●予備調査	●実施計画調査	●実調に係る基本協定締結	●建設着手 ●基本計画策定	●補償基準妥結 ●大鳥居地区移転完了 ●付替道路着手	●5ダムの方針発表	●整備計画原案	●整備計画案	
滋賀県知事									
滋賀県議会									
大津市長等									
京都府知事									
京都府議会									
宇治市長等									
大阪府知事									
大阪府議会									