

平成20年3月6日

松江市東本町5丁目16番地9
財団法人島根総合研究所
所長 北川 泉
理事長 山根 治

質問書

尾原・志津見ダム、斐伊川放水路及び大橋川改修工事（いわゆる三点セット）について、平成16年3月29日の省議決定として、事業の再々評価（費用対効果分析）がなされています。その概要は次の通り。

1. 総費用（C）

1 建設費	4,756億円
2 維持管理費	358億円
3 残存価値	Δ 212億円
合計	4,902億円…（C）
2. 総便益（B）
20,092億円…（B）
3. CBR（B/C）は、4.10（2. ÷ 1.）

費用対効果分析の結果として、三点セットのCBRが4.10と再々評価されていることに関連して、下記の7点について、お尋ねいたします。

記

1. 総費用（C）4,902億円と総便益（B）20,092億円の積算根拠の詳細。
2. 当初と二回目のCBRとその積算根拠の詳細。
3. 「一般資産被害についての直接的な被害額」は、従来は「一般資産の評価額を基に算定すること」にしていたが、再調達価格を基に算定することにした（「治水経済調査マニュアル」（案）平成17年4月、国土交通省河川局、P.37）とされているが、評価基準の変更時期とその理由。
4. 次のケースにおける松江市街地における被害総額とその内訳明細。
 - 1) 昭和47年7月10日の洪水。
(死者12人、家屋全半壊114戸、床上・床下浸水24,953戸)
 - 2) 平成18年7月の洪水。

(松江市内での浸水戸数1, 427戸)

- 3) 1/150確率で起る豪雨による洪水。
5. ダムと放水路の2点セットのみで終え、大橋川改修工事を中止した場合、次の3つのケースにおける総便益(B)の額と計算明細。
 - 1) 昭和47年7月洪水のケース。
 - 2) 平成18年7月洪水のケース。
 - 3) 1/150確率の豪雨による洪水のケース。
6. 「残事業の投資効率性が基準値未満の場合は基本的に中止する」(「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」平成16年2月、国土交通省、P. 27)とされているが、河川局もしくはダム及び河川事業における基準値とされるCBRの値。
7. 『大橋川改修工事の具体的内容』が公表されたのは平成16年12月。この内容は当初より、かなり工事量も多くなっており、従って当初の見積額である270億円より大幅に事業見積額が増加するものと思われる。新たな事業見積額について、以下の2つの点について。
 - 1) 概算見積がなされているか、いないか。
 - 2) 概算見積がなされている場合、
 1. 現時点で公表するつもりはあるか。公表するつもりがないとすればその理由。
 2. 「大橋川周辺まちづくり検討委員会」には開示されているか。開示されていないとすればその理由。

以上。

御多用のところ恐縮ではございますが、現時点で判明していることについて平成20年3月31日までに文書によるご回答を賜りたくお願い申し上げます。

「投資効果1.0超なら着工」高規格道路、国交相が後退

<http://www.asahi.com/politics/update/0228/TKY200802280453.html>

朝日新聞：2008年02月28日22時21分

冬柴国土交通相は28日、道路特定財源問題をめぐる衆院予算委員会の集中審議で、道路整備中期計画に整備方針を盛り込んだ高規格道路について、投資額に対する効果の割合を示す「費用対便益」が「1.0」を超えれば、着工する考えを示した。これまで国交省は着工基準を「1.2」と説明してきたことから、野党は反発している。

政府は昨年決めた道路整備中期計画で、高速道路など高規格道路を全国に1万4000キロ張り巡らせる構想のうち、扱いが決まっていなかった全2900キロの整備方針を盛り込んだ。この際、国交省は費用対便益がすべて「1.2」を超えるためと説明。21日の衆院予算委で冬柴

国交相は「1.2を切ればやりません」と答弁していた。

しかし、この日の委員会では、本来の着工基準は1.0だと説明。「個別事業の採択に際しては、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的、厳格な事業評価をし、1.0を超える場合に整備する」との政府見解を示した。中期計画の策定にあたっては、将来の交通需要予測の減少が見込まれたため、余裕をもたせて「1.2」に引き上げたと説明した。

【衆院予算委】交通量推計からみて中期計画は破綻 馬淵 議員

<http://www.dpj.or.jp/news/dpjnews.cgi?indication=dp&num=12732>

民主党：ニュース 2008/02/21

馬淵澄夫議員は衆議院予算委員会で21日午後質問に立ち、平成17年の交通センサスを基に計算すれば、交通量は8.7%下がりそれに基づけば便益は38.2%も下がり、当然費用対便益は1を割り、道路整備中期計画の根底が崩れるとして提出し直すよう求めた。

冬柴国土交通大臣は、最新のデータに基づいているとの従来の答弁を繰り返した。また、この秋に最終の報告が出るので、実際に着工するときはそのデータを基に費用対便益を計算し、1を割れば当然着工しないと答え、出し直しは拒否した。

この答弁に、馬淵議員は、「国民本位の行財政に変えるというのなら、少なくとも1年凍結を」と福田首相に迫った。

福田首相は、「秋に数字が出れば来年の予算に反映する。ご意見は拝聴した」と答えた。また、「最新のデータが正しいとは限らない。数字だけで決まるものではない。政策判断」と答え、資料や統計、中期計画そのものあたかも否定する考えを示した。

さらに、馬淵議員は「国民のためでなく、道路官僚、道路族とのための計画」と詰問。これに首相は、「国民は日本全国にいる。交通量が減ったからといって道路を造らなくていいのか。それが判断」と言い放ち、費用対便益が1以下では道路を造らない、中期計画の根本を否定した。

馬淵議員は「議論の前提が崩壊している」と指摘して、同僚議員にバトンを引き継いだ。

【衆院予算委】「交通量が減っても」の首相発言の撤回を 求める 武正議員

<http://www.dpj.or.jp/news/dpjnews.cgi?indication=dp&num=12733>

民主党：ニュース 2008/02/21

武正公一議員は、馬淵議員に続き、21日午後衆議院予算委員会で質問に立ち、首相の「国民は日本全国にいる。交通量が減ったからといって道路を造らなくていいのか。それが判断」との発言は、費用対便益が1以下であっても道路建設するとの意味であるとして、撤回を求めた。

首相は「2030年の時の判断を述べた。この10年間は1.2以上」と強弁し、撤回を拒否した。

武正議員は、「その時考えるというのは無責任だ」としてさらに撤回を要求。これに対しても、首相は、「この10年は国土交通省の説明通り」と開き直った。

なおも武正議員は、「2030年を見据えて計画は作られている」として撤回を求めたが首相は拒否した。

さらに、武正議員は、道路予算は5年先まで国庫債務負担行為として決められており、毎年ごとに決めればいいのかとの首相の認識不足を問い質した。また、国土交通省の道路局長が実際には高速道路以外の道路建設を決めていると指摘、このような仕組みを改めるよう求めた。首相は「透明性を確保しなければならない」と答えた。

最後に、武正議員は、公益法人などへ所管官庁からの天下りが政府の基準を超えていることも指摘、改善を要求した。これには首相も「より厳しくチェックする」と神妙に答えた。

【衆院予算委】岡田副代表、中期計画見直す決断を首相に 求める

<http://www.dpj.or.jp/news/dpjnews.cgi?indication=dp&num=12736>

民主党：ニュース 2008/02/21

岡田克也副代表は21日午前、衆議院予算委員会の道路特定財源に関する集中審議で、道路整備中期計画を見直す決断を福田首相に求めた。

岡田議員はまず、10年間で59兆円を投じる道路整備中期計画について、この素案は国土交通省のものであって内閣のものではないこと、閣議決定もされていないことを指摘。「未だに内

閣としてのきちんと決まった計画が無い状況で、（65兆円の）素案を予算委員会で議論しなければならないことは不本意だ」とした。福田首相は「審議材料として十分な内容になっている。政策決定プロセスとして間違っているものではない」と語った。

財政が厳しくなり人口推計が変わる中、「日本の競争力のために道路が必要」という主張は本当に正しいのかと岡田議員は指摘し、立派な道路が造られても使われず、維持管理費が重荷になりはしないか懸念を挙げた。今年秋のセンサスをもとに新しい推計をすることは可能だとした首相に対し、将来交通量の推計はもう一度見直す必要があると見解を示した。

費用・便益分析へも疑問を投げかけ、「人口が減るから（道路造りを）止めていいということにはならない。この10年、頑張らなければならない」と述べた冬柴国交相に対し「全くもの考え方が違う。人口が減るからこそ、必要なことは『選択と集中』だ。そのための議論を行っている。この国をつぶすつもりか」と、本州四国連絡橋道路の例を挙げて厳しく迫った。

開かずの踏み切り対策など道路整備の事業については、これまでの実績を中期計画目標と比べた場合、実現可能性が怪しいことを指摘。「最初に予算ありき」の姿勢を問題視した上で、道路特定財源の一般財源化は改革の本丸であり、その流れを福田内閣が止めてはならないという考えを示した。首相は、今後枠を広げるとともにユーザーの理解を得るため、努力をする考えを述べた。

岡田議員は、今まで指摘されてきた素案の問題点を乗り越えられるかたちで中期計画を作り直し、国会でしっかり中身を議論する必要があると主張。新しいデータに基づいて、国民誰もが信頼できる計画を1年間かけて作る政治決断を首相が行わない限り、議論は平行線になるとした。

【衆院予算委】岡田副代表 道路整備の中期計画基準の政府見解の提示求める

<http://www.dpj.or.jp/news/dpjnews.cgi?indication=dp&num=12774>

民主党：ニュース 2008/02/28

岡田克也副代表は28日、道路特定財源をめぐる衆議院予算委員会集中審議で質問に立ち、10年間で59兆円を支出する予定の「道路整備の中期計画」について、B/C（費用対便益）などに関して、改めて福田首相はじめ冬柴国土交通大臣らに質した。

冒頭、21日の同委員会において民主党の細野豪志議員が指摘した道路特定財源のムダづかいに言及し、社団法人国際建設技術協会による「海外の道路関係制度に関する調査」及び「海外の道路関係情報等に関する調査」と題するお粗末な報告書に、それぞれ約1億円、6000万円もの経費が計上されていたことを踏まえ、「その出鱈目をどう思うか」と冬柴国交相に質問。「庶民感覚としては高いと思った」などとする冬柴国交相の他人事のような答弁に対し、岡田副

代表は開かずの踏み切りや救急車を通すための道路整備に道路特定財源が必要と主張するからにはこうしたムダづかいをどうして看過できるのかと語気を強めて指摘し、国民のために必要な財源とするからにはムダづかい是正に対して大臣自身が怒りをもって本気で当たるべきだと釘を刺した。

続いて、道路特定財源化の一般財源化の必要性について福田首相と議論。福田首相は「一般財源化する余地はある」などと述べつつもあいまいに答弁。それを受けて岡田副代表は、ガソリン税を環境税に使うという議論が出てくるなど環境対策面で合理化の必要性を示し、「必要な道路はつくる」という民主党の大前提を改めて示したうえで、環境対策にあてる財源確保等のためにも「一般財源化を議論していくべき時期だ」と問題提起した。

さらに、道路整備の中期計画をめぐる同委員会の審議を通じて、冬柴国交相らが整備コストと経済効果を試算し直した結果、費用対便益が1.2（倍）を切ったら道路整備に着手しないとなどとした21日の答弁内容を岡田副代表は問題視。中期計画は1を切ったら着手しないとしていた答弁も取り上げ、1なのか1.2なのかを確認した。岡田副代表の繰り返しの問いに対して、福田首相も冬柴国交相も発言はするものの明言を回避し、冬柴国交相に至っては「新しい評価で1を超えたとき、外部評価等も見て必要なら着手できる」などとぶれた発言を繰り返した。こうした事態に岡田副代表は冬柴国交相に対し「あなたの答弁を真に受けるわけにはいかない」と厳しい口調で指弾し、政府としての正式見解の提示を求めた。

【衆院予算委】松本議員 道路事業の決定のあり方の客観的説明もとめる

<http://www.dpj.or.jp/news/dpjnews.cgi?indication=dp&num=12775>

民主党：ニュース 2008/02/28

28日午後の衆議院予算委員会で、松本剛明議員は、道路整備の中期計画（素案）に関し、道路事業の決定のあり方と補足資料の内容について質問した。

松本議員はまず、高規格幹線道路の整備効果を点検する対象となった区間187路線のうち、既に着手されている区間があることを指摘。B/C（費用対便益）や外部効果の順位など客観的な基準によるものでないとの見解を示し、その判断基準を質した。

点検時点で外部効果は定性的に網羅的にやっていたわけではなく、それらを勘案しながら事業着手に至ったとする宮田道路局長の答弁を受けた松本議員は、「必要な道路」という話をしながらその必要性を客観的に説明できず、あとは国交省の一存で決めると言って国民の皆さんは納得するかと反論。客観的な説明がなされない中の道路事業決定のあり方を問題視した。

「自民党の得票率が1%高くなると道路建設額が2.2億円増加する」という財団法人高速道

路調査会の研究論文を紹介した上で、松本議員は「道路の決定のあり方に、政治力がこういう形で反映されているなら『必要な道路を造る』という議論とかけ離れる」と指摘。道路建設の決定については総合的に判断した、という趣旨の答弁を国交省が繰り返すのであれば、こういった研究が説得力を持つとした。

松本議員はこのほか、道路整備の中期計画（素案）について国交省が25日に発表した、10年間の道路整備費が65兆円から59兆円へ減額される内訳の補足資料に言及。59兆円からさらに減額を求め、更なる精査に向けた議論は今日から始まったとの立場を示した。

【衆院予算委】道路建設の費用対便益計算の非常識を指摘

川内議員

<http://www.dpj.or.jp/news/dpjnews.cgi?indication=dp&num=12783>

民主党：ニュース 2008/02/28

川内博史議員は、衆議院予算委員会で27日午後質問に立ち、道路建設の目安となる費用対便益計算の際に、常識ではありえない前提条件を置いていることを指摘、厳格なものに、常識的なものに改めるよう求めた。冬柴国土交通大臣は、「この秋にやり直す」と答えた。

冒頭、川内議員は、国土交通省が車両運行管理を委託している会社、3社に55人の国土交通省のOBが再就職していることを取り上げ、すべての会社何人が再就職しているか、明らかにするよう求めた。冬柴国土交通大臣は、調査して報告すると答えた。

次に、費用対便益の計算に移り、すべての道路ネットワーク（計画中の高規格幹線道路1万4000キロ、地域高規格道路6950キロ）がつながっている前提で交通量が水増しされていること、自家用車のドライバーと同乗者が月収35万円の常用労働者として計算、その時間給で時間短縮分の便益が計算されていることを指摘。福田首相に、「知っていたのか」と質した。首相は「計算は承知していない」と答えた。

さらに、川内議員が、「ありえない想定。厳格な規定と思うか」と感想を求めたのに対しては、費用対便益の計算は「それだけじゃないでしょう」と答え、それだけだと指摘されると、「それなら国交省」と逃げに終始した。逃げるのかとの川内議員の追及にも「個々に申し上げる資格はない」と、感想すら述べることを拒否した。

最後に、川内議員は国交省道路局が造る道路は割高だとした上で、「地域にあった道路を造るのが真の道路整備だ」と指摘して質問を終えた。

国土交通省中国地方整備局
出雲河川事務所
所長 渡邊 茂 殿

平成20年3月11日

松江市東本町5丁目16番地9
山根会計事務所
公認会計士 山根 治
(担当) 山根 学
TEL 0852-25-5784
FAX 0852-25-5789

お尋ねとお願いについて

先般（平成20年3月6日）、いわゆる三点セットについて財団法人島根総合研究所名で質問書を提出したところですが、これに関連して、下記の通り、お尋ねとお願いをいたします。

記

1. 公共事業に関して、「事業評価」が義務付けられたのはいつからか。また、その根拠法律は何か。
2. 長い中断期間を経て再開されようとしている大橋川改修事業に関して、『残事業の投資効率性』の算定はなされているか。算定されているとすればその計算明細の開示。ここでの算定とは、“2つのダムと放水路が完了したことを想定して、大橋川改修工事を継続した場合（with）と中止した場合（without）を比較して投資効率性を判定すること”、である。
3. 社会的割引率が4%とされている（“技術指針”P. 5）ことについて。
 - ① ライプニッツ方式による年利率は年5%とされている（同P. 16）。これとの整合性。
 - ② 諸外国の社会的割引率が示されている中で、アメリカが抜けている。アメリカでの割引率はいくらか。（同P. 6）
4. 次の資料の開示。
 - ① 平成11年3月、旧建設省『社会資本整備に係る費用対効果分析に関する統一的運用指針』
 - ② 平成12年5月版、『治水経済調査マニュアル（案）』
 - ③ 『治水経済調査要綱』

5. 現時点で判明しているデータを基に、C B Rを推計すると次の通り。

(A) 「三点セット」全体のC B R。

① 総費用の額 4, 9 0 2億円

② 総便益の額

① 昭和47年の被害額 89億円

水害被害額デフレーター（“マニュアル” P. 105～P. 106）によって平成16年ベースに補正すると、

$89 \text{ 億円} \times 2.227 \text{ 倍} = \text{約} 200 \text{ 億円}$

② 想定されている1/150の豪雨は①の10%増とされているので、水害の規模が①の3倍に達するものと仮定。（1/150豪雨では、浸水戸数が昭和47年水害の概ね2倍の規模である50,700戸と想定されているため、被害額については、その5割増と仮定して3倍）。

$200 \text{ 億円} \times 3 = 600 \text{ 億円。}$

③ ②の600億円は、1/150年の確率の豪雨によるものであるから、確率論で言えば $1/150 \times 365 \div 2$ 、つまり1/27,375の確率（2日で399mmの降雨）で起こる災害ということになる。

④ ②、③を前提として、600億円の損害保険料相当額（これが一年の被害軽減期待額、つまり年便益）を仮に年1%とした場合には、

$600 \text{ 億円} \times 0.01 = 6 \text{ 億円 (年便益)。}$

⑤ ④の便益（損失）6億円が50年間継続するとして、その4%還元累積額を、④の30倍と仮定すると、

$6 \text{ 億円} \times 30 = 180 \text{ 億円。}$

⑥ 以上により、松江市以外の水害及びその他利水による便益を加味しても、総便益の額が500億円を超えることはない。

③ ①と②によってC B Rを計算すると、

$500 \text{ 億円} \div 4,902 \text{ 億円} = 0.10$

となる。

（ちなみに、国交省は4.10としている）

(B) 大橋川改修事業のみのC B R。

（2つのダムと放水路が完了したことを想定して推計）

① 総費用の額 270億円

② 総便益の額

① 1/150年確率で起る豪雨による松江市街地の洪水被害額。

57億円（平成18年7月洪水と同程度）と仮定。

（理由） 1. ダムと放水路の完成により、洪水水位の大幅な低下。

2. 堤防嵩上工事、市街地への逆流防止工事の実施。

3. 昭和47年水害と平成18年水害を教訓として、高床化工事の実施。

1. ～3. により、仮に1/150豪雨があったとしても、その被害額は平成18年7月洪水を上回るものではないと仮定。

㊦ 年便益は㊧の57億円の1%と仮定(1/27, 375の確率災害)。

$$57\text{億円} \times 0.01 = 57\text{百万円}$$

㊨ ㊦の便益(損失)が50年間継続するとして、その4%還元累積額を㊦の30倍とすれば、

$$57\text{百万円} \times 30 = 17\text{億}1\text{千万円}$$

㊩ ㊠と㊡によってCBRを計算すると、

$$17\text{億}1\text{千万円} \div 270\text{億円} = 0.06$$

となる。

上記、1. ～3. はお尋ねであり、4. はお願いです。5. のCBR値の推計については、現時点における私個人の考えのあらましを示したものです。ご参考に供するためにラフな計算をいたしました。

御多用のところ恐縮ではございますが、現時点で判明していることについて平成20年3月31日までに文書によるご回答ならびに資料の開示を賜りたく、お願い申し上げます。

以上。