

<報告要旨>

大橋川改修をめぐって

－ 2つの基本的要件の欠如と6つのカムフラージュ

平成20年6月21日

(財)島根総合研究所

理事長

公認会計士

山根 治

1. 斐伊川・神戸川治水事業とは何か（当初）

①斐伊川・神戸川の治水に関する基本計画

(S50.10) …島根県

②斐伊川・神戸川の治水に関する具体的内容

(S54.11) …建設省・島根県

・この内容

1. ダム計画

・斐伊川ダム（尾原ダム）

・神戸川ダム（志津見ダム）

2. 斐伊川改修計画

・本川改修

・宍道湖改修

・大橋川改修

・中海改修

・境水道改修

3. 放水路計画

4. 神戸川改修

－ (図1)

・神戸川の改修はもとより、巨大なダムと放水路事業は、松江市街地の洪水対策に限って言えば明らかに過大な事業。

・尾原ダム 600 m³/秒

・放水路 2000 m³/秒

合計 2600 m³/秒

は、新たに

・大橋川を1本 (1400 m³/秒)
・佐陀川を12本 (100 m³/秒×12)

又は、新たに

・佐陀川を26本 (100 m³/秒×26)

つくるのに匹敵。

2. 前提条件の変化と関連法規の改正・制定

1. 前提条件の変化
 - ・本庄工区干陸中止 (H12.9)
 - ・淡水化中止 (H14.12)
 - ・中浦水門撤去決定 (H15.9)
2. 河川法の改正 (H9)
3. 環境影響評価法の制定 (H11.6)
4. 政策評価法の制定 (H14.4)

3. 斐伊川水系治水事業とは何か (現在)

- ①斐伊川水系河川整備基本方針 (H14.4)
 - …国交省
 - 河川法16条
- ②斐伊川水系河川整備計画 (未制定)
 - 河川法16条の2 (法改正の最重要項目)
- ③大橋川改修の具体的内容 (H16.12)
 - …国交省・島根県・松江市

②が省略されている。→ 第一の欠如。

4. 「三点セット」とは何か。

当初は、上流・中流・下流という意味で用いられていた。現在は、尾原ダム、放水路、大橋川改修を三点セットと呼んでいる。(内容の変容)

(別紙1)

・現在の事業は、継続事業ではなく、新規。

5. 費用便益比（B／C比率）の誤り。政策の公平性、決定プロセスの透明性の確保。客観的な指標によって政策の優先順位を判定（「政策評価法」）。

—第2の欠如。 (別紙2)

6. 6つのカムフラージュ

1. 流量のシミュレーション・プログラムとB／C分析のバックデータの未開示（ブラックボックス）
2. 『大橋川周辺まちづくり検討委員会』
規約2条（目的）
…大橋川の改修を踏まえ…
3. 各地区の治水協議会
一部を除き、ほとんどが官製協議会
4. 環境アセスメント（H20.3）
5. 『中国地方整備局事業評価監視委員会』
—委員の構成。CBRについて無知な学者等，“有識者”の集まり。
6. 『大橋川改修技術検討懇談会』（設置予定、山陰中央新報 H20.4.1）

7. 結論、公共事業の前提条件となる2つのことが欠けている（2つの法令違反）。事業内容の当否以前の問題である。

・大手前道路（城山北公園線）第1期拡幅工事について。

起点 松江市殿町
終点 松江市米子町 520m

事業費64億円
計画交通量24,700台／日（第2期工区完成時は21,200台）

費用便益比（B／C） 1.5

(別紙3)

(別紙1)

◎ 出雲市の決定は、必ずしも下流域（松江市）のためになされたものではなかった。

1. 「見返りの施策を国から勝ち取ること」－反対同盟の会長との話し合い（直良元市長）

2. 二級河川・神戸川の特事情。県と出雲市の本音。

“県単事業としては県財政の点から不可能。このため、1級河川である斐伊川を放水路でつなぐことによって国の事業とすることができた。”

3. “出雲市百年の悲願”（直良元市長）－暴れ川としての斐伊川（天井川）と神戸川の治水対策

4. 建設省の立場

“斐伊川・神戸川治水対策については、すでに200年～300年前から論議。…両河川の抜本的治水対策は、上流のダム（志津見ダムと尾原ダム）及び放水路を主体とした治水方式でなければならない。”－当時の小山要之介中国地方建設局河川部長（同時に、斐伊川・神戸川総合会重初研究会会長）の談話。

◎ もともと、「3点セット」なるものは、存在しない。あえて言えば、「9点セット」。大橋川改修は、事業費全体の5%以下。

◎ 現在の事業は、継続事業ではなく、新規事業であること。

(別紙2)

斐伊川水系治水事業の費用便益比（B／C比率）について。

①国交省は、 $B/C = 3.42$ と公表。

総便益（B）＝2兆658億円。

総費用（C）＝6,047億円

$$\begin{aligned} B \div C &= 20,658 \text{ 億円} \div 6,047 \text{ 億円} \\ &= 3.42 \end{aligned}$$

②問題点。とくに総便益2兆658億円は現実にはあり得ない数字。

・2兆658億円の意味

“斐伊川水系で“**毎年**”961億円以上の水害被害が発生する。”

961億円の水害は、

1. 昭和47年の大水害（300億円）の **3.2倍**
2. 平成18年の水害（83億円）の **11.5倍**

③B／C値の推計。

総便益 322億円

総費用 6,047億円

$$B/C = 0.05$$

国交省公表の3.42は、推計値の6.4倍。基準値である1を大幅に下回る。

④B／C＝0.05の意味。

大橋川改修だけでなく、全体の事業に疑問符がつく。

(別紙3)

大手前道路第1期拡幅工事の費用便益比（B/C比率）について。

①県は、 $B/C = 1.5$ と開示。

総便益（B） = 80億円

総費用（C） = 52億円

$B/C = 1.5$

②問題点。とくに総便益のうちの、走行時間短縮便益75億円に疑義。

1. 見込交通量

－（第1期完成時は、24,700台/日、第2期完成時は、21,200台/日）

→2倍程度の水増し。

2. 時間の短縮。

520mを走行するのに、1.3分から0.6分へと0.7分短縮。

→1.5倍程度の水増し。

3. 時間単価（時間価値原単位）

56.8円（円/分/台）（計算明細が未開示のため逆算したもの。）

→2倍程度の水増し。

（結論1）

走行時間短縮便益75億円は6倍に水増し。

$B/C = 0.3$

（結論2）

第2期工事はこれから事業認定。B/C比率は客観的な数字、基準値の1を超えることは無理ではないか。いずれにせよ、第1期工事だけ切り離して見切り着工するべきではない。