

関東地方整備局長 様

「八ッ場ダム建設事業の検証に係る検討報告書(素案)について」の意見:

平成 23 年 10 月 27 日

はじめに: 検証の目的と方法について:

- (1) 今般、国交省関東地域整備局が行った検証の目的は、日本の財政が直面している厳しい状況に、東日本大震災と福島原発事故が重なった国難ともいえるべき危機に際して、「なるべくダムに頼らない治水への政策転換」という有識者会議の「中間とりまとめ」に明記された理念を予断なしに追求することであるべきです。
- (2) そのためには、ダム推進という結論を導くための検証であってはなりません。これだけの巨大大事業ですから内容は多岐にわたります。不十分な理解で賛否を声高に叫んでいるケースも見受けます。民主主義の原則に従って、情報は原則として完全公開し、公開の場で十分な時間をかけて討議し、なるべく多くの国民、政治家、マスコミが少しでも正しい理解を共有して判断すべきだと考えます。
- (3) 今般、パブリックコメント募集、国民の意見聴取という方法で広く民意を聞く努力をされたことは評価します。しかし、これだけ論点が多岐にわたる大事業でパブコメに1ヶ月以内で、しかも(なるべく)200字以内で十分な意見が期待できるでしょうか。意見聴取では10月20日すぎに発表して申し込み締め切りが10月29日、400字以内。公聴会/パブコメを通じて「国民の英知を求める」という謙虚な姿勢が行政には欠けていませんか。
- (4) 「ダムに頼らない政策」を検証する原点は、前提条件の検証です。治水については基準地点での基本高水の妥当性であり、利水については水需給計画の正確さにつきます。以下、大きい項目ごとに意見を述べます。

1. 治水: 基本高水の妥当性に関しては、

- (1) 多くの学者や専門家が指摘し、国交省の依頼を受けた日本学術会議も事実上認めているように、実績流量と基本高水の乖離が大き過ぎます。
- (2) 下記グラフを見れば過去65年の実績と比較して約2倍もの基本高水/目標水量は文字通り雲の上、机の上の数字であることは一目瞭然です。
(グラフ: 別紙 A.)
- (3) 国交省は、かかる事実に関連する資料の多くを「情報不開示」としてきましたが、本年6月の東京地裁判決では「非開示は違法、開示せよ」との判決が下りました。更に昨年10月の国会質問で、国交省職員の「虚偽有印公文書作成・行使」が明らかになり当該職員が告発を受けたことも重い事実です。

2. 利水: 水需給予測に関しては、

- (1) 東京都の有名なグラフを示します。東京都はその後も需要予測を見直していますが、下方修正が必要になるので公表していません。情報隠しの一環です。東京都以外の各県の水需要予測も実態に比べて過大です。

(グラフ：別紙 B.)

- (2) 暫定水利権：埼玉県その他には「暫定水利権」という若干特殊な問題があります。埼玉県の水利権は、夏場の安定した農業用水転用水利権を、冬場は「その転用だから<暫定>」とされています。一方、冬場の取水量は夏場の3割と激減しますので、安定的に取水は継続しています。即ち、事実上安定しているものを、<暫定では不安>という知事の責任感を利用してダムへの参加を強要していると私は思っています。

3. 「費用対効果」には地滑り／岩盤崩落／環境破壊という負の便益も算入すべきです：

- (1) 国交省は「費用対効果」の判定基準たる B/C (便益/費用) に関していろいろな前提条件の下で 1.0 を大幅に超えるプラスを算出し、便益>経費と喧伝しています。
- (2) 私はそれぞれの資料を詳細に検証したわけではありませんが、1例だけ挙げると「洪水回避」という便益について、1回の大洪水が上流、中流、下流で数回発生するという物理的にありえない前提に基づいています。こんな茶番を公表して良いのですか。
- (3) 便益にはマイナスの便益も算入せねば正確な比較ではありません。環境破壊/地滑り/岩盤崩落など巨大なマイナス便益も衆知を集めて公平に算入してから比較すべきです。便益トータルとしてマイナスの方が大きいのではないかと思っています。
- (4) アメリカでは、ダムの弊害への反省から、撤去が始まっていると聞いています。

4. 完成時期と総工事費の増額：

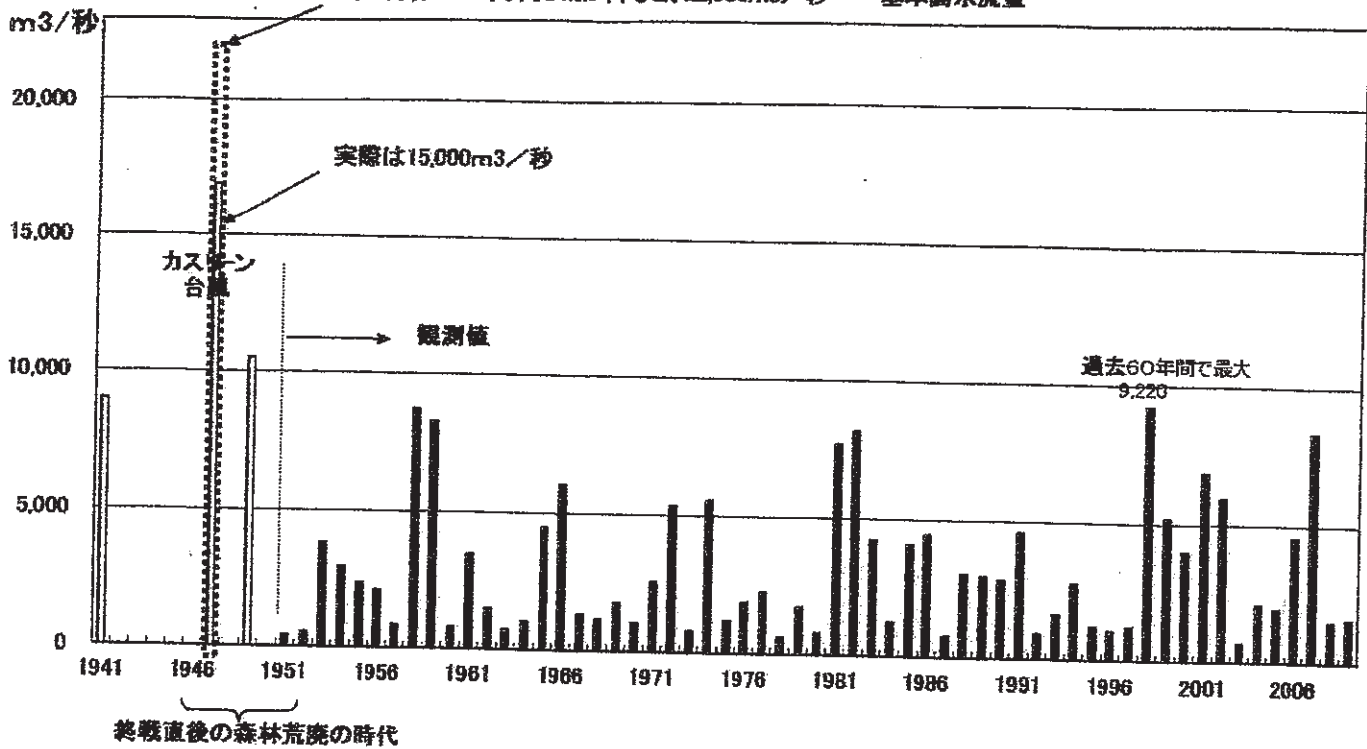
- (1) 推進議連も都県も、「予定通り 2015 年までに完成せよ」と声高に主張しています。
- (2) 2003 年に完成時期が 2010 年から 2015 年に延期された際、下流都県から「2010 年完成が八ッ場ダム参画の判断材料になっている (ので) 遅れた場合、ダム参加が不要になっていることも想定・・・」と早期完成を強く要請しています。
- (3) しかし、国交相は既に完成時期は 3 年遅れて 2018 年になると公表していますし、私たちが (仮に工事再開の場合の) 工程を現実をふまえて試算してみると、まず付け替え鉄道用地買収交渉 (難航) → 鉄道・駅舎建設 → 付け替え国道建設 → 現鉄道・現国道廃止 → 本体工事で今後 10 年はかかる (つまり完成は 2020 年以降になる) 可能性が高いと思います。「2015 年までに完成せよ」は事実上意味がありません。参画の根拠だった完成予定が 10 年遅れるのであれば、下流都県として原点から見直すべきではないでしょうか。
- (4) 建設費総額も大幅増額が予想されます。国交省自身は約 280 億円増額を示唆していますが、水力発電の減少を東電に対して補償する「減電補償」が数百億円と予想されますので、起債金利を含めて更に巨額の税金が垂れ流されることとなります。この他、地元自治体には維持管理費が毎年かかり自治体財政を圧迫します。

以上

A.

利根川・八斗島地点の年最大流量の推移

国の計算では今、同じ雨が降ると、22,000m³/秒 → 基本高水流量



国文書資料
より作成

B. 東京都水道の一日最大配水量の実績と予測

