参議院選直前　緊急集会

「国土強靱化が日本を壊す」

日　時　2013年6月13日　17：00～19：00

会　場　衆議院第一議員会館　一階　多目的ホール

内　　容

・開会挨拶･基調報告　　公共事業改革市民会議

・基調講演　　「国土強靱化から日本を守るには」
　　五十嵐敬喜　法政大学教授

・　報告

数字でみる、強靭化の問題点

「前年度補正予算と今年度予算のバラマキの実態」
上岡直見（環境経済研究所）

3.11震災現地からの報告

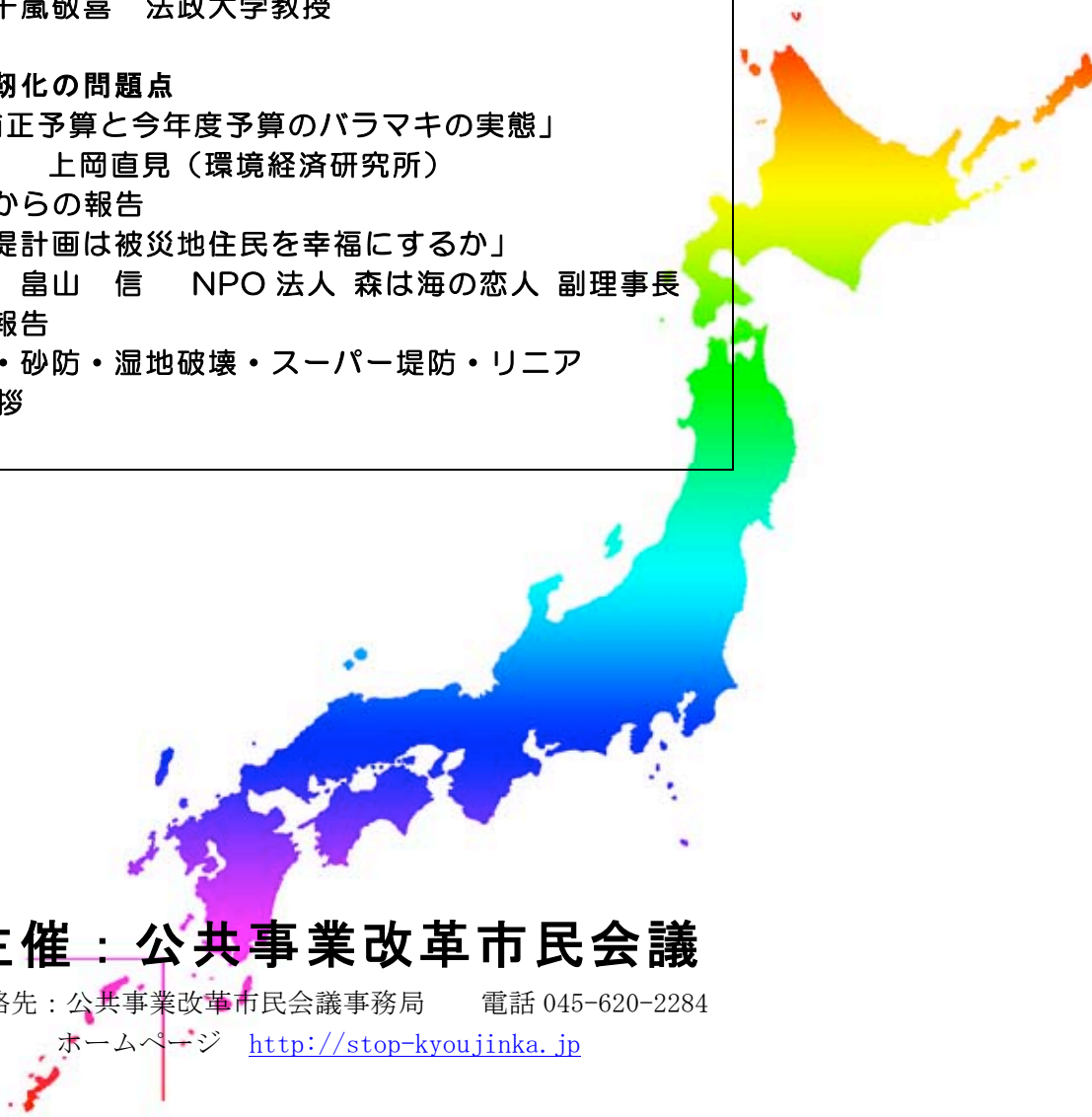
「巨大防潮堤計画は被災地住民を幸福にするか」
畠山　信　　NPO 法人 森は海の恋人 副理事長

各地からの実態報告

道路・ダム・砂防・湿地破壊・スーパー堤防・リニア

・政党・国会議員挨拶

・集会宣言採択



主催：公共事業改革市民会議

連絡先：公共事業改革市民会議事務局　　電話 045-620-2284
ホームページ　http://stop-kyoujinka.jp

―資料集目次―

基調講演「国土強靱化から日本を守るには」　五十嵐慶喜（法政大学教授）　・・・・・・・１
報告「数字で見る国土強靱化の問題点」　上岡直見（環境経済研究所）　・・・・・・・３
3.11 被災地現地からの報告　「巨大防潮堤計画は被災地住民を幸福にするか」　・・・・・５
畠山　信　NPO 法人 森は海の恋人 副理事長
週刊ポスト記事・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7

公共事業実態報告
道路
全国の道路事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
「東京都に見る、強靱化さきがけの施策と補正などでの公共事業推進の実態」・・・９
首都圏中央連絡道（圏央道）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
東京外環、外環ノ２・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
都道３・２・８号　府中所沢線（小平市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
近畿自動車道伊勢線　名古屋環状２号線（名古屋西～飛島）・・・・・・・・・・・１３
ダム・砂防
砂防・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
サンルダム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
平取ダム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
最上小国川ダム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
思川開発事業（南摩ダム）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
八ッ場ダム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
設楽ダム建設事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
木曽川水系連絡導水路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
内ヶ谷ダム事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２
川上ダム建設事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３
丹生ダム建設事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４
大阪府営安威川（あいがわ）ダム事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５
内海ダム再開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
山鳥坂ダム建設事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７
鹿野川ダム改造事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
石木ダム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
立野ダム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３０
湿地破壊
第二東京湾岸道路（三番瀬）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
沖縄市東部海浜（中城湾港泡瀬地区）開発計画・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
普天間飛行場代替施設建設事業（辺野古）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４
那覇空港滑走路増設事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３６
那賀川左岸高潮堤防工事・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
スーパー堤防
スーパー（高規格）堤防事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３９
リニア鉄道
リニア中央新幹線（リニア新幹線沿線住民ネットワーク）・・・・・・・・・・・・４０
中央新幹線（リニア方式）事業（自然保護協会）・・・・・・・・・・・・・・・・・４２

基調講演　　「国土強靱化から日本を守るには」

国土強靱化法批判

2013 年 6 月 13 日

法政大学法学部教授
五十嵐　敬喜

第一，国土強靱化法が上程

１，2012 年 6 月　「国土強靱化基本法案」

目標

一極集中、国土の脆弱性の是正

諸課題の解決　保全、均衡ある発展

大規模災害時における我が国政治、経済活動、社会活動の持続可能性の確保

１）国の施策

復興、避難・救援、強靱な社会基盤の整備、保健医療・福祉、エネルギー、情報通信、物資供給、地位間交流、全体の経済力維持向上、農村・漁村　離党、地域共同体の維持・向上

２）　計画の策定

３）　本部

国土強靱化戦略本部

国土強靱化国民運動本部

都道府県、市町村国民運動本部

４）　その他

緊急事態対処、国土政策、経済政策などについて別途設置法など

特徴

日本全体の改造　国民の命軽視

上からの指令

国民総動員

２，　2013 年 6 月　「防災・減災などに資する国土強靱化法案」

１）目標

事前防災、減災　迅速な復旧・復興　国際競争力の向上、災害からの国民の命、身体財産の保護、社会生活や国民経済に及ぼす影響の最小化

２）施策

既存社会資本の有効活用
効率的かつ効果的な維持管理
自然との共生・環境との調和
実施されるべき施策の重点化
民間資金の活用
３）　計画
４）　本部
国土強靭化推進本部の設置
５）　その他
推進組織の検討
国民及び諸外国の理解の推進

特徴
防災・減災に限定　命の尊重
各種災害地策の基本法
施策の限定（削除？）
国民・外国の理解

第二　修正をどう見るか

公明党（一部自民党）の抵抗
国民・マスコミの批判
官僚の自己修正　既存の体制を覆すのに保守的
　中央集権
　縦割り
　復興庁の反省
低姿勢
　国民・外国の理解
目的は貫徹

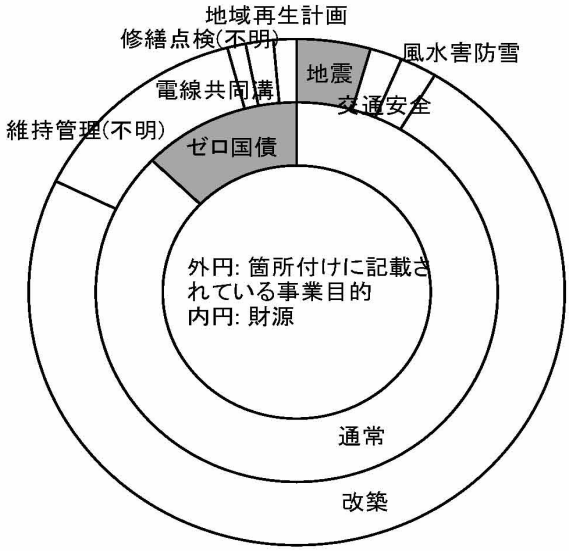
第三　私たちの抜本的提案

１　少子・高齢化社会のイメージの共有
２　政策型思考の習熟
３　総有と市民事業

数字でみる、強靭化の問題点

環境経済研究所 上岡直見

1. 防災関連は僅かでその他は「バラマキ」 箇所付けの例

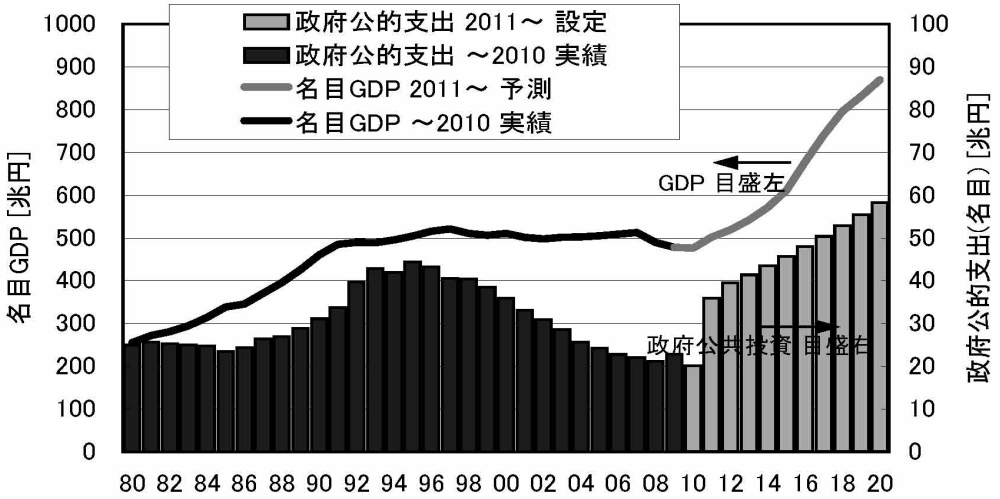


24年度補正予算国交省道路局分のうち、東海地震で大きな被害が予想される静岡・愛知・三重の三県分について集計。

総額582億円

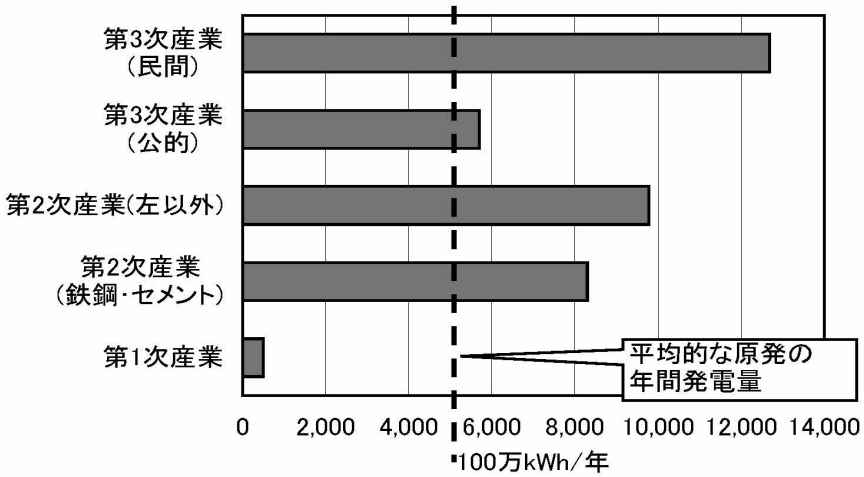
「ゼロ国債」とは単年度では財源の手当てがなく将来(次年度以降)の国債発行を約束して契約すること。

2. 強靭化による公共投資の経済効果の非現実性



宍戸駿太郎・川上彰・黒川基裕「東日本大震災の計量経済分析 とくにレオンチェフ・クロスの利用とDEMIOSによるシミュレーション分析」『産業連関』19巻3号,p.40,2011。

3. 原発6基分の電力需要を誘発する「強靭化」



強靭化論者の発言:「国家の命運にかかわるエネルギー政策は、国民的議論と分けて考えるのが普通だ」「原子力技術を放棄することによって、日本の潜在的な核抑止力を閉ざしてしまうという懸念がある」(藤井聡『電気新聞』2012年10月12日「世論恐れず 〝電力〟守れ」)

3.11 被災地現地からの報告

「巨大防潮堤計画は被災地住民を幸福にするか」

畠山　信　　NPO 法人 森は海の恋人 副理事長

１、森は海の恋人運動について

平成元年（1989 年）に、気仙沼の漁師が集まり「牡蠣の森を慕う会」という任意団体を結成しました。活動は、気仙沼湾に流れ込む大川（おおかわ）上流部へ植林活動をするためです。きっかけは、高度経済成長で荒廃し赤潮が大量に発生していた海を、もとの豊潤で清浄な海へともどすため。さらに、大川中流部にダムの建設が計画され、それに反対するためです。同時に、子どもたちを牡蠣の養殖場へ招き、体験型の環境教育プログラムを開始しました。豊かな自然環境を保護・保全するためには、そこに住む人の心持ち次第だからです。繋がりある自然を、「森」を豊かにしようとか「海」豊かにしようとか、切り離した考え方ではなく、森・里・海は繋がりを持った大きな生態系であることを認識してもらい、自分のライフスタイルを見直すきっかけにするためです。

この活動は、京都大学で森里海連環学（もりさとうみれんかんがく）という教科を横断した学問が生まれるきっかけにもなりました。また活動の代表である畠山重篤は 2012 年に国連からアジア代表のフォレストヒーローズとして表彰されるに至りました。

２、体験学習について

平成元年から任意団体であった「牡蠣の森を慕う会」は 2009 年に法人化し、森は海の恋人運動はより本格化してきました。特に子どもを対象にした体験学習は宿泊を伴うものも取り入れ、東日本大震災後も活動を広げています。

体験学習では海の食物連鎖を題材にして、森と海との繋がりを体験的に伝えるようにプログラムされています。例えば、1kg の重さのカツオになるためには、10kg の餌（主にイワシ）が必要になります。10kg のイワシになるためには 100kg の動物プランクトンが必要で、それらは 1,000kg の植物プランクトンが必要になります。つまり、海の中に 1 トンもの植物プランクトンが存在しなければ 1kg のカツオは存在しないということになります。では、1 トンの植物プランクトンが存在するためには、何が必要なのでしょうか。答えは「栄養分」です。具体的には、チッソ・リン・カリウムといった植物の 3 大栄養素。さらに、森の栄養がなければなりません。科学的には、鉄分という説があります。しかし、ただの鉄ではあまり意味はありません。森の中には腐葉土があります。そのなかで、フルボ酸という酸性の物質がつくられます。「酸」は何かを溶かす作用があります。土の中の鉄分とフルボ酸が出会うと、鉄がイオン化しフルボ酸鉄となります。フルボ酸鉄は雨水によって川へ流れこみ、海へと運ばれます。フルボ酸鉄は、海の生態系の底辺である植物プランクトンに吸収されます。すると植物プランクトンは三大栄養素の中の窒素分を取り込みやすくなります。逆に、フルボ酸鉄がなければ、植物プランクトンは大量に発生することができません。

牡蠣の養殖は、世界中どこを見ても必ず河口で営まれています。何故なら、牡蠣の主食は植物プランクトンだからです。太平洋の真ん中では森から供給される栄養素はありませんので、プランクトンはとても少なくなります。私たちが植林活動を続ける意味は、豊かな海を取り戻すためでもあるのです。

さて、近年、水産の世界では大きな発見がありました。三陸沖は世界 3 大漁場として有名ですが、なぜそんなにたくさんの魚が獲れるのでしょうか。理由はアムール川にあります。数十年前、畠山重篤と大川の鉄分を調べた学生が、現在は北海道大学にいらっしゃる白岩先生らが、アムール川の水がどこまで流れているのかを大凡解明されたのです。川の水はサハリンの上を通り、南下して北海道の東側を流れ、親潮を合流して何と三陸沖で湧昇していたのです。森の栄養分と三

大栄養素、さらに黒潮とが混ざり合う三陸沖は魚の宝庫になるわけです。

３、東日本大震災発生から現在まで

2011 年 3 月 11 日、東日本大震災が発生し多くの人命が失われました。私も家を流され、また祖母を失い、本当に悲惨な光景が広がっていました。

あれから 3 年目を迎え、現在は官民共に復旧・復興に向けて様々な事業が展開されています。

国は復興予算が足りず、来年から増税して被災地の公共事業が行われます。ただ、残念なことに不要と思われる公共事業も多く含まれています。その代表が「巨大防潮堤建設」です。宮城県の場合、崖地などを除いて沿岸部のほぼ全域がコンクリート製の巨大防潮堤が建設される計画になっています。私が知る限り、宮城県内で防潮堤無しとした地域は 1 か所だけ。私が住んでいる気仙沼市唐桑町の西舞根地区だけです。一方で、宮城県内で最も高い防潮堤は気仙沼市の小泉地区 14,7m になります。この地区の防潮堤だけで 200 億円の税金が使われます。ちなみに、防潮堤の背後地、つまり津波が到達したエリアには民家は建てられません。では、何を守るための防潮堤なのでしょうか。答えは、日々変化しています。基本的には国民の生命と財産を守るためのもの、になります。財産とは、民家や公共施設、道路等も含まれます。民家は無く、公共の建物も無い場所は、道路を守るための防潮堤を建設する、ということだそうです。宮城県土木部の職員の方が、住民向けの説明会でそう話していました。さらに、「河口から上流部への河川堤防もコンクリート製になりますが、生態系への影響はほとんど無いと考えています」。行政(宮城県土木部)による説明会では、そんな説明が当たり前に行われています。

復興予算は県をとおして各市町村に分配されます。宮城県の村井知事は、三陸の観光を推進してはおりますが、よほどコンクリート製の巨大防潮堤が好きなのでしょう。そして観光は衰退することでしょう。

防潮堤の建設に関しては、いろいろと決まり事があります。今回、被災沿岸部で計画されている防潮堤は「L1 津波」に対応する高さのものです。津波を「L1」と「L2」というレベルに分け、L1 津波に対応する防潮堤を建設することになったのです。防潮堤を「つくる」と決めたのは未だに誰かわかりません。国交省、復興庁、宮城県、気仙沼市と、どこに聞いても曖昧な答えしか返ってきません。責任を持ちたくないのでしょう。恐らく、有識者で組織された「東日本大震災復興構想会議」で防潮堤の「高さ」は決まったのだと思います。防潮堤をつくる、つくらないという話は無いそうです。つまり、全部つくるという意味になります。

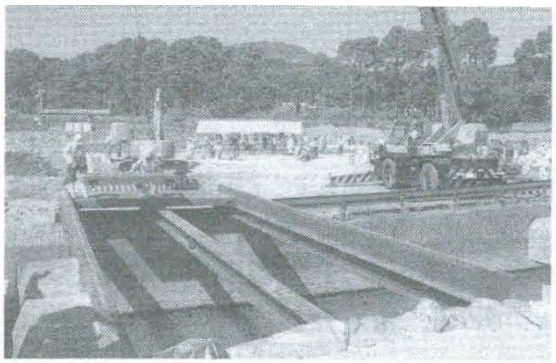
私が住んでいる集落は、早期に住民の合意を取り付け、防潮堤の計画図ができる前に計画の撤廃を要望しました。ちなみに海岸の管理者は気仙沼市です。気仙沼市長は基本的に住民の意向に同意しましたが、問題は県知事です。住民側が「いらない」と要望しても、「命を守るために必要」と譲りません。本当に防潮堤が命を守るのでしょうか？私は「たまには守れるかもしれないが、たまには逆に危険」と考えます。海が見えないことで津波の前兆を見ることができないのですから。生態系という観点からみれば、陸地から滲み出る真水を遮ることになるので、自然の繋がりを分断し、沿岸漁業に影響が出る可能性があります。環境省のホームページや宮城県のホームページには、「自然の繋がりを再生する」とか「森・川・里・海のつながり」等という言葉が使われております。しかし、現地では真逆の工事が進められているのです。コンクリート構造物は時間と共に修繕費が掛かります。その前に、修繕しなければいけないコンクリート構造物は日本各地に山ほどあります。修繕費は、未来を担う子供たちへの借金になります。未来の子どもたちに何を残すのか、本気でそれを考えられる被災者はあまり多くないと思います。

私は一被災者として、日本の皆様に謝らなければならないとも考えております。皆さんの負担して頂く税金が、無駄な復旧・復興事業に使われる可能性が高いからです。

今後、被災地はどのような復興を遂げたのか、または衰退したのかをモニタリングをしなければならないと考えます。皆様も、是非長い目で監視して頂ければ幸いです。皆様からの税金で、私たちの地域がどうなったのかを評価して頂くために。これは次の震災への大きな教訓となることでしょう。

週刊ポスト 2013.5-31

パーティ1回でなんと4億円！自民議員が「国土強靱化商法」で選挙資金を荒稼ぎ5



和歌山では全国に先駆けて震災対策が進む
（津波被害を想定した架橋訓練）

「野党時代とはまるで違う。パーティ券が売れて売れてしょうがない」

そう笑いが止まらない様子なのが自民党ベテラン議員の資金集め担当秘書だ。自民党では現在、議員や各派閥が連日のようにパーティを開いており、大臣や党幹部たちのスケジュール帳はパーティの挨拶で埋まっている。

集客力も野党時代とは比較にならない。

二階派が5月7日の派閥パーティでゼネコン関係者など3000人を集めると、安倍首相の出身派閥・町村派は「最大派閥の面子に賭けても負けるな」と5月13日のパーティで4000人を集めた。1枚2万円のパー券の売り上げ枚数は、「参加客の3～5倍ほどが目安」（ベテラン秘書）といわれるだけに、二階派は1晩で3億円、町村派は1晩で4億円を荒稼ぎしたと見られる。

それはまさにアベノミクスの三本の矢の一つ、「財政出動」の効果だ。

自民党は今後10年間で200兆円の事業費をつぎ込んで社会資本整備を進める「国土強靱化」を公約に掲げ、安倍政権は手始めに今年2月、約13兆円の超大型補正予算を組んで公共事業費を2倍に増やす大盤振る舞いをした。

悪名高き事業も息を吹き返した。

「国土強靱化」の旗振り役の二階俊博・自民党国土強靱化総合調査会長の地元・和歌山では、「二階道路」と呼ばれる那智勝浦新宮道路（全体事業費1240億円）に補正で34億円（当初予算と合わせて81億円）の予算が追加された。民主党政権時代に「無駄な公共事業の象徴」として批判され、23年度当初予算は約11億円まで減らされていたから、一気に7倍増である。和歌山ではそれに加えて近畿自動車道紀勢線（109億円）、紀北東道路（158億円）などの道路整備に加え、公共施設の耐震化や河川の防災事業など300億円近い国費（税金）がつぎ込まれ、東日本大震災の被災地に先んじて、東南海地震に備える高台移転も進んでいる。

そうした建設工事はこれからゼネコンに発注される。パー券が売れるはずである。

立役者の二階氏は自派パーティで、「国土強靱化は土建屋に仕事を渡すためだ、という程度の低い批判に耐えてきた。東日本大震災のような災害で再びあのような悲しい思いをすることがないよう、減災のために努力しなければいけない。国土強靱化の法案を今国会で必ず通す」と気勢を上げた。

この他、アベノミクスの財政出動で「古賀道路」と呼ばれた有明海沿岸道路（福岡～佐賀）、日本海沿岸東北自動車道（秋田～山形）など利用度が低い道路に予算がつけられ、恩恵は全議員に及んでいる。

地方ゼネコンの役員は、「これまでは献金やパー券購入を絞ってきたが、震災復興に国土強靱化が重なったいまカネを出さないと出遅れる。旧知の自民党議員に頼まれれば、政治資金収支報告書に会社名が載らないパー券10枚（20万円）までお付き合いすることにしている」

と明かすが、売る側は、「アベノミクスが息切れすれば企業の期待もしぼむ。いいなりにパー券を買ってくれる今がチャンスだから、集められるだけ資金を集めておく。みんなそう考えているから選挙を控えた参院議員だけでなく、衆院議員もこぞってパーティを開いている」（前出の資金集め担当秘書）と、〝稼ぐなら今でしょ！〟との本音を隠さない。

まさにアベノミクスの〝期待あおり商法〟で、3年間の野党暮らしで枯渇した政治資金を一気に取り戻そうとしているわけである。

アベノミクスで最も潤っているのは、円安の恩恵を受ける輸出企業や株高に沸く証券会社かと思いきや、実は、濡れ手で粟の政治家たちなのである。

公共事業実態報告

道路	全国の道路事業		
事業地	全国	事業者	国交省、都道府県など
団体名	道路住民運動全国連絡会		

全国の道路事業の概要・問題点

▼概要

. 安倍政権の２０１３年度の「国土強靱化」よる公共事業関係費は、２０１２年度の補正予算を含めた１５カ月予算ベースでは、１２年度予算と比較すると６９％増の大幅増

. アベノミクスの防災・減災の名の財政出動で、２０１２年度補正予算と２０１３年度本予算の道路事業は、民主党政権時とは比べようもない大判振る舞い

. 道路公団民営化時に、不採算路線として凍結または予算が抑制されていた路線の全面復活と大幅増額

▼事業の具体的問題点

. 幹線道路ネットワークの整備に４８９９億円（２０１２年度比９％増）
そのうちわけは
大都市圏（首都圏、中部圏、近畿圏）環状道路の整備に１２３７億円
東京外かく環状道路（東京・千葉）、中央環状道路、首都圏中央連絡自動車道、名古屋第２環状道路などに集中的に補正、本予算をつける

. 全国のミッシングリンク（つながっていない高規格幹線道路）の整備に３６６３億円
１９８８年の４全総で計画した全国の高規格幹線道路１４０００キロメートルすべての路線を整備する

▼不要・不急な高規格幹線道路整備の事例

. 北海道の北見道路（北見市内１０．４キロメートル、整備費３５０億円）
北海道横断道路（函館～網走）の一部区間として高速道路として整備すべきものを、北見市内が渋滞している（虚偽）として高速道路とj並行する国道３９号改築工事をでっちあげて整備強行し完成させた（道知事を被告にした住民訴訟継続中）

. 日本海沿岸東北自動車道（秋田～山形）、２０１３年度予算６８．９億円

. 東北中央自動車道（米沢）、２０１３年度予算１１２億円

. 三陸沿岸道路（総事業費１兆４０００億円）

. 新山梨環状道路北区間
甲府市内の渋滞（虚偽）を理由に都市計画決定を強行
民主党政権発足時は不採算路線として事業休止候補になった不要不急な地域高規格道路

. 道路公団民営化時に凍結した新名神高速道路２区間（総事業費６８００億円）の復活

. 東九州自動車道（椎田南～宇佐）で強制収用手続きに入る
ミカン農家が提案した安価なルート変更案を無視して強制収用を強行（県収用委員会で審理中、提訴）

▼道路橋梁など基幹的インフラの維持・補修

. 笹子トンネル崩落事故に見られる老朽化したインフラの維持・補修を軽視してきた
高度経済成長期に造り続けたインフラの老朽化が進行、道路株式会社や地方自治体は予算削減

▼東京都小平市の都市計画道路の見直しを求める画期的な住民投票が実施（５／２６）
本集会で当事者が報告（別頁に報告あり）

公共事業実態報告

(事業名)「東京都に見る、強靭化さきがけの施策と補正などでの公共事業推進の実態」レポート			
事業地	東京都	事業者	国、東京都、再開発組合、その他
団体名	都市計画道路問題連絡会		

事業の概要・問題点

●強靭化を掲げる国の施策の先取り的な都政運営が石原都政を継承した猪瀬知事の下で進められおり、その目指すところを「２０２０年の東京」へのアクションプログラムとして決定している。

国土強靭化を先導するがごとき施策

①「**高度な防災都市を実現し東京の安全性を世界に示す**」として防災名目で進められているのが、住宅街に道路を作り「延焼遮断帯」を形成する木密不燃化計画（区部を中心）。
これは都内２８地区に５０年以上も前に計画された道路を作るというもので、とうの昔に無くなったと思われていた道路整備に各地で見直しの声があがっている。

②「**陸と海と空を結び、東京の国際競争力を引き上げる**」として行われているのが、三環状道路整備と羽田空港の拡張や東京港の「国際コンテナ港湾」計画。
三環状の一つ「中央環状線」は山手通の直下を全線トンネルでつなぐ計画であるが、目黒川の下を通る部分で地下水の漏出が発生し、工事完了見通しが１年延びる事態が発生。シールドマシン工法によるトンネル構造は地下水に大きな影響があることが漏水事件で改めて問題化。

③「**産業力と都市の魅力を高め、東京を新たな成長軌道に乗せる」として、**アジア№.１のビジネス拠点整備として都市再生名目で都心の大手町地区や虎ノ門地区を始めとした地区で超高層ビルの建築ラッシュが続いている。
国の 2012 年度補正で新たに創設された**地域の元気臨時交付金の追加配分が決まった環状第２号線**は俗称「マッカーサー道路」と呼ばれているものであり、虎ノ門森ヒルズ（写真）の地下を４車線道路が通過する巨大プロジェクトである。（地上５２階、高さ２４７ｍ）

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算と事業状況

●東京外環道（新直轄）は国の予算が
２５０億円（2012 年度）から３００億円（2013 年度）に増額。
（東京外環道の東京都負担は昨年と今年、各１００億円強）

●2012 年度補正では圏央道（東京都部分）に０．３億円を計上。
（2012 年度当初は１２．５億円）

●都の 2013 年度補正予算（5 月 17 日発表）では、

- 「国予算に関連する公共事業について速やかに着手する」
- 「都の自主的な取組として新たに創設された地域の元気臨時交付金を活用し来年度実施を予定していた公共事業について前倒しを図る」とされた。

《実際に予算が追加で計上されたのは》

●臨時交付金を活用した独自の公共事業の前倒し
・・・１３９億円

●骨格幹線道路の整備・環状第 2 号線など／50 億円

●市街地整備事業・市街地整備事業用地の前倒し取得／39 億円

公共事業実態報告用紙

事業名	首都圏中央連絡自動車道（圏央道）		
事業地	神奈川県、東京都、埼玉県、茨城県、千葉県	事業者	国交省、NEXCO、横浜市
団体名	横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会		

▼事業概要

- 関東の一円を半径50Kmで結ぼうとする高度成長時の高速道路計画。
- 戦後復興期の産業復興の見地からの政府主導の大型事業。
- 横浜環状道路は国の圏央道計画に便乗してその一部を形成している。

▼事業の具体的問題点

- 住民の要望を無視し事業地の各首長が要望しているとして見直しを拒否している典型的な国家事業。
- 第三者機関である事業評価監視委員会が「重要な道路であるから推進しろ」との付帯意見をつけており公共事業の進め方に問題を提起した。
- 現存の環状線である国道16号線は生活道路として整備が急務である。そのバイパスとして計画し無理やり繋げることが国家事業（ミッシングリンク解消）であるとして見直しせず住民を欺いていること。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

- 高度成長期の計画の遺産であり改めて各地域の需要に応じて住民参加の元に抜本的な見直しをすべき時代となっていることは時代の要請である。
- 横浜環状道路も同様な趣旨で国の圏央道計画に横浜市が便乗して主体性がなく環状と称しているがその実態は環状の機能は果たし得ず見直しの時期を迎えている。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

- 圏央道事業予算の推移（億円）

	神奈川県北部	神奈川県南部	東京都	埼玉県	茨城県	千葉県	計
平成 24 年度	356	58	13	275	126	164	992
補正	219	0	3	27	110	52	410
平成 25 年度	159	96	0.5	239	135	116	745
関連市町村	茅ヶ崎市 海老名市 厚木市 愛川町 相模原市	横浜市 藤沢市	八王子市	川島町 幸手市	五霞町 つくば市 河内町	神埼町 成田市 山武市 東金市 茂原市 木更津市	

- 神奈川南部は本線工事に未着工で用地獲得中（横浜市部 74%）。反対運動の少ない着工し易い所から進めている。
- 東京都は運動の激しい名だたる難所であった高尾山を完了し中央高速との接続を終えた。
- 24 年度補正予算での大盤振る舞いは上記に見るように神奈川県北部と茨城県で顕著である。
- 補正と称しながら24年度本予算と同等の扱いであり且つ引き続く25年度の予算額とも同等であり全く異常である。中央高速に続き東名高速との接続を狙っている。
- このことは各年度の予算作業の杜撰さが、また補正で国家予算を景気対策と称して公共事業につぎ込んだことを如実に表していると言える。

公共事業実態報告

事業名	東京外環道、都道外環ノ2		
事業地	練馬区～世田谷区	事業者	国土交通省、東京都
団体名	外環ネット		

事業の概要・問題点

▼事業概要（事業参画団体名も）

- ◆ 東京外環道：東京の中心部からおよそ15ｋｍに建設を予定される環状道路。練馬区大泉～世田谷区喜多見の１６ｋｍを、地下４０ｍ以深の大深度で、直径１６ｍのトンネル2本によりつなぐ高速道路。
- ◆ 事業者は、国土交通省、東日本高速道路（練馬～中央道）、中日本高速道路（中央道～東名）
- ◆ 外環ノ2：東京外環の地上部、練馬区大泉～東八道路の間９ｋｍに計画されている都道。練馬区大泉では1ｋｍが突然事業化された。事業者は東京都建設局

▼事業の具体的問題点

- ◆ **東京外環**
  1. 全国交通センサスによると、1999年、2005年、2010年と、東京圏の交通量は減少し、環状8号線などは外環により期待された交通量削減目標を既に達成している。
  2. 地下40m以深のトンネル2本、インターチェンジにより、地下水汚染、河川、池の枯渇が危惧されている。
  3. 16ｋｍに4カ所の換気塔のみであるため、換気塔周辺の大気汚染が危惧される。
  4. ジャンクション、インターチェンジなどが震災等で破壊されると、トンネル内の車両は閉じ込められる。大深度からの非常時脱出方法は、未確立。「防災道路」などとは程遠い道路である。
  5. トンネル工事のためのシールドマシン導入用の立坑工事が世田谷で行われているが、周辺土壌から環境基準を上回る汚染物質が検出されている。付近の住民は、用地全体の土壌汚染調査を要求しているが、中日本高速はこれを認めていない。汚染拡散の危惧がある。
  6. 建設費が1.3兆円。維持費も膨大に掛る事業であり、1000兆円の借金大国では子孫への巨大なつけ回しになる。
  7. 外環の凍結解除後、インターチェンジ周辺のかなり広い範囲で、1960年代（外環計画決定当時）に計画された数多くの道路事業が相次いで事業化されている。外環の隠された被害である。
- ◆ 外環ノ2
  1. 東京外環は、立ち退き、環境破壊を理由に大きな反対運動に遭い、地上での事業を断念し、名ばかりの「地下化」となったが、結局、地上部開発に地下開発がつけ加わっただけである。
  2. 計画決定された1966年当時に比べ、格段に都市化が進んでいる。立退き、環境破壊の被害はさらに大きくなる。
  3. 杉並区、武蔵野市では、東京都と住民が外環ノ2に関して話し合いを行っている。その最中に、東京都が2012年に練馬区の1ｋｍ区間の事業認可を取得。練馬区での話し合いはそれ以前に一方的に終了、三鷹市では始まってすらいない。このような中、事業化を強行した東京都への批判が噴出している。
  4. 東京都は防災を理由に推進をもくろんでいるが、防災上は木密エリアへの対応が優先すべき。
  5. 東京圏の交通量減少の事実から、幹線道路の必要性は大きく低下している。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

- ◆ 東京外環は、2011年に5年目の見直しが行われた。費用対効果が若干見直されたが、本質的ではない。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

- ◆ 東京外環：2012 年＝352 億円（102 億円）。2013 年＝409 億円（109 億円）〈括弧内は都負担〉
- ◆ 外環ノ 2：事業化されている練馬区内 1ｋｍ分＝16 億円

公共事業実態報告

事業名	都道３・２・８号　府中所沢線		
事業地	東京都　小平市	事業者	東京都
団体名	小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会		

2013 5/29 日経朝刊 社説

小平の住民投票が残したもの

東京都小平市で26日に実施された道路の建設を巡る住民投票が不成立で終わった。投票率が35%と開票する条件である50%に届かなかったためだ。残念な結果だが、今後の住民投票のあり方に一石を投じたのではないか。

住民投票は市内に東京都が建設する道路を「住民参加で見直す」か、「見直しは必要ない」かを問うものだった。市民団体が署名を集めて直接請求し、3月に投票条例案が市議会で可決された。

投票率が50%未満ならば開票しないという条件は市がその後、追加した。「（投票結果を）市民の総意として扱うため」と市は説明するが、4月に行われた市長選の投票率が37%だったことからみても、かなり高いハードルだった。

投票には3000万円の費用がかかった。それなのに投票に赴いた5万人を超す市民の声を確認すらしないのはやはりおかしい。

条例による住民投票の場合、首長や議会はその結果を尊重しなければならないが、従わなくても構わない。この点、首長の解職や議会の解散の是非を決める法律に基づいた住民投票とは異なる。

今回のような投票は一種の世論調査なのだから、条件を設けるとしても、その地域の他の選挙の投票率などを勘案すべきだろう。

住民参加の手法として住民投票は有効だが、首長や議会はその実施に否定的だ。過去数年の事例をみると、住民が法律で定める数の署名を集めて条例の制定を求めても、議会が大半を否決している。

総務省は片山善博氏が大臣だった時に、大型の公共施設の建設などに限って、首長や議会が結果に拘束される住民投票制度の法制化を検討した。これも全国知事会などの反対で実現できなかった。

もちろん、住民投票にふさわしいテーマと、そうではないテーマはあるだろう。しかし、地方分権がある程度進み、自治体の権限は着実に増えている。今回の小平市の事例のように首長が民意を問うことに消極的では、住民の信頼を得ることなどできまい。

た地元自治体向けの防災財源は、新法で広域の支援策に切り替えるのも一案だろう。

東日本大震災では予知や予測に頼る防災の限界が改めて浮かび上がった。大震法を廃止し、事前の備えにより被害を極力抑える「減災」を強めたい。

小平3・2・8号線に関する「都市計画変更案及び環境影響評価書案のあらまし」（東京都発行、2011年10月）より

時流地流

公共事業に「時効」制度を

2013.6.3(日) 日経朝刊

◆東京都小平市で5月26日に実施された道路建設を巡る住民投票は極めて後味が悪い結果になった。市民団体が署名を集めて投票条例が制定されたものの、市が「投票率が50%未満の場合は開票しない」という条件を後から加えたためだ。投票率は35%にとどまり、5万人を超す市民の声はそのままお蔵入りになった。

◆首長や議会はとにかく住民投票を毛嫌いする。人口が多い東京のような都市では、法律で定めた数の署名を集めることすら難しいから壁はさらに高い。とはいえ、東京でもかつて都民を対象に住民投票が実施されたことがある。1950年6月に行われた首都建設法案の是非を問う投票だ。

◆ひとつの自治体だけに適用する法律を国がつくる際には住民投票を義務付ける憲法95条の規定に基づくものだった。当時の東京の有権者数は334万人。投票率は55%で過半数の賛成で法律は認められた。憲法95条を根拠とする投票は各地で実施されたが、52年を最後に行われなくなった。

◆今回の小平の事例でやり切れないのは、「住民参加で見直す」か、「見直す必要はない」かが投票で問われたからだ。市内を走る都道の建設が都市計画決定されたのは半世紀前の1963年。当時と今では交通事情も建設地周辺の様子も異なるから、市民が再検討を求めたのはもっともだ。

◆道路のような公共事業を都市計画決定する際には住民の声を聞くことになっているが、行政側が内容を淡々と説明するだけの場合が多い。計画を微修正することはあっても、廃止はもちろん、大胆に見直すことはまずない。一度決まった公共事業はそもそも、中止する場合のルールがない。

◆かつて「時のアセスメント」という言葉があった。時間がたった事業をゼロから見直す試みだ。この「時のアセス」をさらに進め、公共事業に「時効」制度を導入してはどうか。計画時に着工時期を示し、その時点でめどが立たなければ中止するか、住民投票で是非を問う。半世紀前の計画にいつまでも縛られるのはやはりおかしい。（谷隆徳）

公共事業実態報告

事業名	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状２号線（名古屋西～飛島）		
事業地	名古屋市西南部、飛島村	事業者	国（中部地方整備局）
団体名	道路公害反対愛知県民会議		

事業の概要・問題点

▼事業概要

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状２号線の延伸（名古屋西～飛島の新設）

・平成２５年度予定事業内容…名古屋西ＪＣＴ～飛島ＪＣＴ（仮称）（延長12.2km）

・早期開通に向け、工事を推進するとともに、必要な協議を進める。

▼事業の具体的問題点

1982年（昭和57年）の環境影響評価参考図書に基づく古い古い計画

・自動車交通量は現況が1980年、将来が2000年。しかも過大。

・沿線の状況変化、住宅化の進展。

・古い予測手法等

大気：低すぎるバックグラウンド濃度。供用実績でNO2予測が過小なことが判明。

騒音：保全目標が「中央値」（環境基準が変更され、現在は等価騒音レベル）、古い音響学会式。

振動：予測式もなく既往の実測結果から推定。

工事中：騒音、振動、水質で１ページだけ。井水は10ページあるが事例からの推測。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

・30年以上前の都市計画のまま強行しようとして、交通計画、環境条件の変化について、何の見直しも無い。

・こうした状況で工事を強行しようとしているため、名古屋環２（西南部）の地元で、「名古屋環状２号線から環境を守る会」が2013年4月14日に結成され、5月27日には中日本高速へ、6月3日には愛知国道事務所へ要請書を提出した。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

・2013 年度当初予算 ： ７８．１億円（2012 年度当初予算１６．１億円、補正予算無し）

・2012 年度は、補正予算も無いほど、事業は進捗していなかった。

・2013 年度は、前年度の５倍近い予算がつけられている（78.1/16.1=4.85）

公共事業実態報告

事業名	砂　　防		
事業地	国、長野県	事業者	国、長野県
団体名	渓流保護ネットワーク･砂防ダムを考える、 水と緑の会		

▼事業概要

国直轄

・島々谷川第６号砂防ダム建設

1997年から工事が進み、工事用道路（トンネル３基含む）は完成している。本体着工はここ12年くらいは進んでいないため傷みが進んでいる。しかし、工事の中止は正式にされてはいない。

・霞沢砂防ダム建設

工事用道路は完成したが、毎年の雪崩や出水で工事用道路が被害を受け、その補修を繰り返すことがここ数年続いている。梓川との合流地点付近が上高地玄関口として開発優先され、松本市もダム推進を唱えている。

長野県

今年度の砂防関連（急傾斜地、地すべり、土石流対策など）の予算は約１１０億７百万円。砂防ダム工事は２１渓流に計画され３９．９億円が計上され始まっている。（河川は約１２１億６千万円、ダムは約２３億円）。

６千基以上の砂防ダムが造られているが、既存ダムのスリット化は５基ほどで課題は大きい。

▼事業の具体的問題点

砂防ダム問題はそれぞれ個別の問題があるが、それを述べるには紙数が足りないので省略する。

ここでは砂防行政の抱える全国共通の主な問題だけを簡単に書く。

1、砂防整備率20%が意味すること

全国の土石流危険渓流は１８万渓流を超え、それぞれに砂防ダム建設が計画され、造られている。その整備率は僅か20%だが、明治時代から１２０年間という膨大な時間とお金をかけてきた結果がこの数字である。

2、コンクリート構造物は必ず老朽化する。

コンクリートの寿命は50～100年といわれているが､寿命が来て壊れるものを考慮すればこの整備率を維持することすら難しい。林野庁「治山施設被害原因調査報告書」によると１９６４年から４年間に全国で７６９基の治山ダムが壊れたという統計もあり、古いダムほど壊れやすい。

3、土砂災害防止法の理念

砂防ダムの土砂調節機能(防災効果）は流出土砂量が想定内の場合に効果を発揮できるが、その効果による土地利用の拡大はかえって被害を大きくすることにつながる。土砂災害防止法の理念はこのようなハードの限界を前提として考えられている。

4、その他砂防ダムの及ぼす作用によって様々な問題が生じている。川環境の悪化、土砂供給不足からくる諸問題（河床低下、海岸浸食、骨材の不足）などがある。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

　既存ダムのスリット化改修を優先させるべき！

上記の諸問題の解決策の一つとして、健全な土砂供給を実現するためには既存ダムのオープン化が効果を発揮する。また、老朽化などで大きな砂防ダムが壊れた場合、ダム内に溜まっている土砂が一気に流れ出すことを軽減する働きも生まれる。ダム堆砂が減れば土砂に埋まっていた景観が復活する。何よりも流れの連続性が復活し、上下流の生物循環が再生することは大きなメリットである。

１２０年の歴史が示した砂防行政の結果を学び､ハードに頼る国土強靱化の無意味さを知るべきである。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

全予算に比べソフト面の予算がほとんど増えていないのが大きな問題である。

公共事業実態報告

事業名	サンルダム		
事業地	北海道上川郡下川町	事業者	北海道開発局
団体名	北海道自然保護協会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

長さ 200ｋｍ以上の天塩川の支流名寄川の支流サンル川に計画、ダム集水域は天塩川流域の 3%である。過疎対策のために地元が要求し、開発局が進めた。本体工事直前に 2009 年の政権交代により、凍結、2012 年秋に、国交省がダム継続を決めて、今年度予算として、30 億 4600 万円が計上されている。

▼事業の具体的問題点

流域面積が小さいので、当初から治水について疑問が出された。とくに目標流量設定には合理性がなく、開発局は私たちの質問に無回答。最大の問題は、サクラマス資源の保護である。サンル川には、日本でも稀にみるヤマメが高密度で生息している。これは、多くのサクラマスが遡上している証である。釣り愛好者はむろん、サクラマスの漁業資源としての重要性や生物多様性の保全などから、多くの人々が反対している。開発局は、魚道を造ってサクラマスを保全するとしているが、どの程度保全するかについて、最小限と述べるだけで、最小限の内容はいっさい回答しない。また、魚道による保全については、魚類専門家会議で審議されているが、専門家は魚道の効果について何も語らない。責任をとれないことが明らかであるからだろうと推量している。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

見直しは、有識者会議の中間とりまとめに沿って行われているので、そもそもサンルダムの必要性については論じられず、また中間とりまとめには、サクラマス保全などの環境問題に対応する項目がなく、まともな検証はされなかった。

4 月 13 日に、まさのあつこ・西島和子氏などに参加していただき、ダム集会を開催して、開発局は私たちとの協議の場を作れという決議をあげ、開発局に送付したが、無視されている。

問題点は、1）ダムに批判的な意見をいっさい無視する国の対応を市民レベルで理解を求めていく、2）生物多様性の視点から、引き続き取り組んでいく。なお、水源連の嶋津さんたちのご協力で、「虚構に基づくダム建設」を出版して、広く国民に読まれることを期待している。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

建設予定地周辺の斜面掘削や樹木伐採、工事用の接続道路建設などで 30 億 4600 万円が計上されている。

公共事業実態報告

事業名	平取ダム		
事業地	北海道沙流郡平取町	事業者	北海道開発局
団体名	北海道自然保護協会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

沙流川水系の治水は、本流の二風谷ダム（1997年完成）と支流額平川の平取ダムの二本立てとなっている。二風谷ダムだけでは治水容量が不足しているという理由である。2010年の政権交代で凍結されたが、昨年秋に有識者会議の議を経て継続が決定された。

▼事業の具体的問題点

2003年に100年（以上）に一度という流量が流れたが、二風谷ダム下流の堤防は決壊しなかったので、平取ダムの必要性がないことが示されたにも拘わらず、建設が進められている。このとき、二風谷ダム上流の額j平川と貫気別川合流点で氾濫したが、この原因は、開発局jも認めている貫気別川に問題があった。したがって、貫気別川の河川改修と堤防整備でこの氾濫も防止できる。

額平川は、アイヌが大神としている日高幌尻岳を源流とするアイヌの聖地であり、平取ダム建設はアイヌの聖地を破壊するもので、アイヌ民族にとっては認められないのであるが、平取ダム建設が進められている。日本も合意している先住民族の権利擁護のためにも、平取ダム建設を認めることはできない。

平取ダム問題の今後の闘いについては、地元団体と協議しながら進める。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

有識者会議が設置した「検討の場」はダム推進派の人たちだけの場であり、まともな検討jはされていない。そのため、私たちの、治水についての提案・意見については検討jされることなく、開発局も無回答で、平取ダム建設の根拠が失われている。　　アイヌ民族の文化の保全については、景観その他を破壊することを暗に認めて、文書による保全（アイヌ民族の聖地はかってはかくかくしかじかであったという記録）と経験による保全（アイヌ民族は、かくかくしかじかの行為で神をまつったという、真似事による保全）を、アイヌ文化の保全としている。平取ダムj建設により失われるアイヌ文化と平取ダム建設せず河川改修による治水と、どちらの費用が安いのかと質問しても回答はない。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

H25 年度約 40 億円、基礎掘削、本体工事用付け替え道路、貫気別橋付け替え

公共事業実態報告

事業名	最上小国川ダム事業		
事業地	山形県最上町	事業者	山形県
団体名	最上小国川の清流を守る会		

▼事業概要

現在、漁協が反対しているにもかかわらず工事が強行。治水目的の穴あきダムである。当初はダム湖のレジャー観光や水道を目途に４０年前に構想され、その後、治水専用ダムの構想に変化している。

▼ 事業の具体的問題点

小国川は最上川支流の内、唯一ダムをもたない支流。山形県内水面漁業の要の川である。アユの生産額１億３千万円。年間３万トンの放流に対し、８万～１０万トンのアユが天然遡上する。友アユ釣りの代表的な河川としても知られ、年６～７回の友アユ釣り大会が開催され、年間３万人の釣り人が訪れる。そのアユ釣りだけの効果について、年２２億円の経済効果を流域にもたらしていると試算されている（有路昌彦研究室　近畿大学）

小国川の上流部の赤倉温泉の治水対策を主な対象として穴あきダムが計画され、昨年１０月、小国川漁協が反対しているにもかかわらず、周辺工事が強行されている。

清流を守る会有志が、昨年９月２５日に県に対して行政訴訟を提訴。これまで３回の口頭弁論がおこなわれている。県は真っ向から反論している。

赤倉温泉流域の治水対策であるが、温泉街が川に迫り出していたり、又、温泉旅館の温泉確保のために県が堰をつくり、その為に土砂を堆積し、川底があがり、水害をひきおこし安くなっていると考えられる。また、近年発生している３～７件の家屋が浸水する水害については、内水被害であることが判明している。

４９年の戦後最大の洪水で最大３９件の床上、床下浸水を引き起こした災害が、記録が明らかな戦後最大の洪水である。しかしながら、基本高水水量はそれより過大な１／５０、３４０トンを想定している。ダムのB/Cは１．３．穴あきダム上部の道路は、ダムに湛水すると水没する計画になっている。

「温泉に影響するから一切の河床掘削はできない」と県は主張し続け、河川の掘削を否定し続けてきた。しかしながら、実際に温泉の調査にあたった温泉を専門とする川辺　山形大学教授は、影響を与えないように養生をしながら、掘削や土砂除去することは十分に可能であると結論づけ、県に提言をし続けているが、県は全く無視し続けている。

内水被害の問題については、県はようやく動き、２４年度右岸側の内水被害対策工事が施されている。しかしながら今だ左岸側は未着手である。

裁判の争点は、ダムの代替プランが可能かどうか。河道に県がつくったのは堰か床止めか。温泉掘削は可能かどうか。穴あきダムが環境にほとんど影響がないというのは本当か。ということであり、現在意見書をとりまとめ中である

▼ 見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

検証がおこなわれたが、旧来おこなわれた河道拡幅案、放水路案とダム案とを比べるもの。河道拡幅案だとダムよりも環境影響が大きく、ダム案であれば１０年でできる工事が河道拡幅や河川改修だと７５年かかる（下流から順次整備するため）などと結論づけられ、検証委員がダム案を選択している。検証委員には河川工学者、生態学者が皆無であった。

▼ 2013 年度予算内示状況、事業進捗状況

2013 年度予算　572 百万円、工事用道路と仮排水路工事等

● ８月２日　午後６時から救え!小国川　ライブ＆トーク　小室等×佐高信

１０月５，６日　赤倉温泉「救え！小国川　穴あきダムとアユを考える全国緊急集会

公共事業実態報告

事業名	思川開発事業（南摩ダム）		
事業地	栃木県鹿沼市	事業者	水資源機構
団体名	思川開発事業を考える流域の会、ダム反対鹿沼市民協議会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

利根川支流の思川支川の南摩川（鹿沼市上南摩町）に南摩ダム（総貯水容量5100万m3、堤高86.5m、ロックフィル）を建設し貯水池と思川支川黒川、大芦川を導水路(約 9km)で連絡する事業。目的は下記のとおり。利水参画団体は栃木県（栃木市、下野市、壬生町、野木町、岩舟町）、鹿沼市、小山市、茨城県古河市、五霞町、埼玉県、北千葉広域水道企業団。利水負担金は全体で449億円。栃木県は0.403m3/sで参画し64億円の負担予定。

1　洪水調節　130m3/s→5m3/s　　2　河川の流水の正常な機能の維持

3　新規利水　2.984m3/s　　4　異常渇水時等の緊急水補給

▼事業の具体的問題点

・地下導水路により鹿沼市内の地下水脈が断たれ、黒川、大芦川、荒井川流域の農業用水と地下水利用に障害が発生するおそれがある。

・クマタカを頂点とする南摩地区の生態系が破壊される。

・南摩ダムの集水面積（12.4km2）は治水基準地点（思川は小山市乙女、利根川は埼玉県栗橋）の流域面積のそれぞれ1.6%、0.14%しかなく、効果がない。基本高水も過大に設定されている。

・水余りで需要はないが、暫定水利権（全体で1.655m3/s）の解消が口実とされている。

・仮に水需要があるとしても、南摩川及び導水河川の流量が少なく、ダムに水が貯まらない。

・栃木県では新規水需要も暫定取水問題もなく、渇水・地下水汚染・地盤沈下対策のための上水道の水源転換を口実としているが、地下水源100%の2市2町で渇水と汚染で苦しんだ例はない。地盤沈下の主原因は農業用水だが、揚水量激減のため97年以降沈静化し、水道水源転換に効果はない。

・栃木県では、水道用水供給事業について関係市町からの要請も計画もないため、水利権を確保しても使うあてがない。2004 年 11 月住民訴訟提起。控訴審係属中。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

・事業主体が首長の意見を聞いて行う検証は茶番。案の定「早く造れ」の大合唱となった。

・ただし、栃木県は水供給事業の認可がないため参画水量の妥当性の根拠を示せず、苦し紛れに関係市町の地下水依存率を 92%から当面 65%に下げる必要があり、35000m3／日の表流水が必要、とする報告書を国に提出したが、65%に科学的根拠はなく、費用も不明で計画に具体性がないまま。

・鹿沼市が人口増加策（市街地開発、第３子対策事業）を進めるとする虚偽の事実に基づき検証が行われている。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

2012 年度当初:11.72 億円、2013 年度当初:14.72 億円（県道の付け替えを生活再建事業とこじつけ）

2008 年 6 月までに予定地周辺の 80 世帯が移転完了。

2012 年度までに総事業費の 44%に当たる 820 億円を消化。導水路の用地買収はほぼ完了。県道の付け替え工事は 6 割程度進捗。2015 年完成予定だが、凍結解除後完成まで 6 年 9 か月を要する。

公共事業実態報告

事業名	八ッ場ダム建設事業		
事業地	群馬県長野原町	事業者	国土交通省関東地方整備局
団体名	八ッ場ダムをストップさせる市民連絡会		

▼ 事業概要

- ◆ 首都圏の都市用水の開発と利根川の洪水調節を主目的とするダムで、1都5県が関わっている。
- ◆ 八ッ場ダムの構想は1952年からで、60年以上の歴史がある。今までは付替国道、付替県道、付替鉄道などのダム関連工事が行われてきており、ダム本体工事は来年度以降となっている。
- ◆ 八ッ場ダムの建設事業費は4600億円で、全国のダムで最大の事業費であるが、更なる事業費の増額が予定されている。関連事業である水源地域対策特別措置法事業や水源地域対策基金事業も含め、さらに起債の利息も加えると、国民の総負担額は1兆円近くになる。

▼ 事業の具体的問題点

- ◆ 首都圏の都市用水の需要は減少の一途を辿っており、今後は首都圏も人口が減って、水需要の規模がますます縮小していくので、利水面での八ッ場ダムの必要性は皆無である。
- ◆ 八ッ場ダムによる利根川の治水効果はわずかなものであって、堤防の強化など、利根川流域住民の安全を守るために本当に必要な対策に河川予算を投入すべきであり、治水面でも八ッ場ダムは不要である。
- ◆ 八ッ場ダムの予定地は地質が脆弱で、ダムを造って貯水し、水位を上下させると、大滝ダム(奈良県)や滝沢ダム(埼玉県)のように深刻な地すべりが発生する可能性が高い。
- ◆ さらに、名勝「吾妻渓谷」に大きなダメージを与えるなど、様々な災いをもたらすダムである。
- ◆ 利水・治水の両面で八ッ場ダムの必要性が失われているが、国交省は八ッ場ダムを、全国のダムをめぐる攻防戦の天王山と位置付けて、なりふり構わず八ッ場ダム事業の推進を図ってきている。
- ◆ 1都5県の住民は、各都県が八ッ場ダム事業から撤退することを求めて住民訴訟を2004年度から展開し、八ッ場ダム事業の様々な問題を明らかにしてきている。現在、5裁判は控訴審、1裁判は上告審にある。

▼ 検証の結果と利根川河川整備計画

- ◆ 2009年9月の政権交代で、前原誠司国交大臣は八ッ場ダムの中止を明言したが、国交省河川官僚の画策で事業推進に変わった。2009年11月にダム推進派がほとんどを占める「今後の治水のあり方を考える有識者会議」が設置され、そこが、ダム案が有利となるダム検証の基準・手順を定めた。八ッ場ダムもその基準・手順に基づいて検証が行われ、2011年12月に事業推進が決定された。
- ◆ しかし、民主党政権下で「八ッ場ダム等の地元住民の生活再建を考える議員連盟」が八ッ場ダムの推進に強く反対した結果、官房長官の裁定により、利根川水系河川整備計画の策定がダム本体工事の予算執行の条件の一つになった。
- ◆ そこで、国交省は2012年度から利根川の河川整備計画の策定作業を進めた。それは八ッ場ダムを整備計画に位置付けることに主眼をおいたもので、問題だらけの欠陥計画案であったが、国交省は多くの反対意見を無視して強権的に策定作業を進め、2013年5月15日に利根川・江戸川河川整備計画を策定した。
- ◆ 国交省は早速、5月17日に八ッ場ダムの本体関連工事の入札公告を行った。

▼ 八ッ場ダム問題の今後

- ◆ 八ッ場ダムの完成予定年度は現計画では 2015 年度であるが、関連工事である付替鉄道の工事遅延もあって大幅に遅れ、完成は 2020 年度以降になる見通しである。また、仮にダム堤体ができても試験湛水中に深刻な地すべりが発生して、その対策のため、ダム完成がさらに大きく遅れる可能性が十分にあり、先行きはいまだ不透明である。

▼ 平成 25 年度予算

八ッ場ダム予算は本体関連工事を含めて約 98 億円であり、事業推進の予算内容になっている。

公共事業実態報告

事業名	設楽ダム建設事業		
事業地	愛知県設楽町	事業者	国土交通省（中部地方整備局）
団体名	設楽ダムの建設中止を求める会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

汚濁の著しい閉鎖性内湾三河湾東部の奥に流入する主要河川豊川の最上流に、７０年代前半に計画された、総貯水容量９８００万m3の特定多目的ダム。不特定目的（流水の正常な機能の維持）のために、過半の６０００万m3が当てられている異常な計画で、主目的である利水容量は１３００万m3に過ぎない。治水容量は１９００万m3が当てられている。６２．２km2の集水域、年降水量２５００mm程度。ダムサイト予定地の地盤は深部まで亀裂が発達し、断層、火成岩の貫入、熱水変性、風化等の影響で、崩れやすく、水漏れしやすいことが明らかになっている。

▼事業の具体的問題点

ダム計画が河川整備計画に盛り込まれた２００１年１１月のすぐ後、２００２年３月に、豊川総合用水事業が完成し、設楽ダムの給水予定地である東三河地域の水不足は基本的に解消された。ダム計画の根拠となる東三河の水需給予測は、総合用水事業の完成する以前のデータを使っており、完成後の実態をみれば、不要なダムであることは明白である。

そのほか、豊川の集水域に占めるダムのそれは、１０%程度であり、ダムの治水効果は不確実で、限定されている。河道対策のみで整備計画の水位確保は可能であり、コストも安くなる。

豊かな河川環境を誇る豊川上流部の自然が壊され、三河湾の環境をさらに悪化させる。

地盤の悪い地点に巨大施設を建設すれば、ダム災害や湖岸の地すべり誘発等の影響が懸念される。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

特ダム法上の唯一の根拠となっている東三河地域の県営水道用水の具体的検証は、一切行われず、愛知県に対して設楽ダムへの利水参画の意思を再確認したのみである。（大村知事に交替する直前に開かれた検討の場に、当時の副知事が変更はない旨回答した。）

検証の進行状況は、最終局面に来ており、関係地方自治体からなる検討の場に、現行ダム案が最も優れているとの素案が示され、住民意見を聞き、原案が作られて、愛知県知事意見を求めるところまで作業が進んだ。愛知県知事から、期限内に回答がなされずに、検証作業は、大臣への回答前の（最後の）段階で止まっている。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

検証中は次の段階に進まないとして、用地取得・生活再建段階にある。

２０１２年度　予算　999900 万円

２０１３年度　予算　877900 万円　　（付替え道路工事を含めたいと工事事務所長は述べている）

公共事業実態報告

事業名	木曽川水系連絡導水路		
事業地	岐阜県	事業者	水資源機構
団体名	導水路はいらない！愛知の会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

徳山ダムの水を長良川及び木曽川に導水するトンネル

総事業費　８９０億円

● 利水　　３４．５％

愛知県上水　20.9%、名古屋市上水・工水　13.6%

● 治水（流水の正常な機能の維持）　　６５．５％

直轄負担金負担割合

愛知県＝75.5%、岐阜県＝17%、三重県＝7.5%

▼事業の具体的問題点

● 利水

愛知県、名古屋市ともに、すでに「水余り」であり、徳山ダムの水は要らない。導水路はムダな投資である。

● 治水

・　異常渇水時（既往最大の平六-1994年-渇水相当）に「動植物の生息・生育等の河川環境を改善するため」緊急水を補給して木曽川・成戸４０㎥/s、長良川・忠節１１㎥/sを確保するというが、この数値に科学的根拠は全くない。 平六渇水時には重大な河川環境被害の記録はない。

・　長良川では平六渇水時にも一定の流量があって鵜飼も行われていた。むしろ、仮に渇水時に冷たくて貧酸素の徳山ダムの水が流れ込めば深刻な生態系破壊のおそれがあり、危険である。

・　この「緊急水」は計画上では一滴も水道水にはならない。にもかかわらず「導水路ができれば異常渇水時でも断水が防げる」という宣伝が自治体レベルでなされている。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

2009年10月に「凍結」。2010年に「検証」対象となる。「地方公共団体からなる検討の場」（第1回　幹事会 2010年12月22日／・第2回　幹事会　 2011年4月27日 ／第1回　検討の場 2011年6月1日）

・　名古屋市は「検証作業と並行して利水の見直しをする」と表明したが上下水道局は見直そうとはしていない。

・　愛知県は 2011 年に大村知事になって以後も第 1 回幹事会（前知事時代）の「推進」の立場を変えていない。

▽　愛知県・名古屋市の状況と対愛知県住民訴訟「導水路裁判」

2011 年、大村知事・河村市長は「導水路見直し」を共同公約としたが具体的なうごきはない。河村市長は 4 月の市長選でも「導水路不要」と公約にいれたが、公約を実行しようとするか？

裁判は第 1 審証人尋問を前にして水機構法 13 条「撤退」を巡っての応酬が続いている。「撤退ルール」はもともと「撤退しやすいルール」として条文化されたのであり、その趣旨通りに運用・解釈させることは大事。要注目。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

補正予算での変更はなし。本体工事着手前に「凍結」期執行額＝3,980(百万円)。進捗率 4.5%

・ 2012 年度　　事業費 ＝ ８５　　（業務取扱費を含む ＝ ２９０）

・ 2013 年度　　事業費 ＝ ８５　　（業務取扱費を含む ＝ ２６３）　　（百万円）

「凍結」前には慎重姿勢だった岐阜県知事が、総選挙(12 月)、知事選（1 月）後には、県議会の声に押されて、積極推進に転じている。

公共事業実態報告

事業名	内ケ谷ダム事業		
事業地	岐阜県郡上市	事業者	岐阜県
団体名	長良川市民学習会		

▼事業概要（事業参画団体名も）

・場所　木曽川水系（長良川支川）亀尾島川
・目的　洪水調節、流水の正常な機能の維持
・緒元　重力式コンクリートダム（堤高81.7m、堤頂長270.0m、総貯水容量約1,150万m^3）
・事業費　約３４０億円
・完成予定　平成３７年度

▼事業の具体的問題点

長良川の洪水対策としているが、事業者もＢ/Ｃ＝1.1と明示せざるを得ないほど効果はない事業である。内ケ谷は人のアクセスが困難な地形にあり豊かな自然環境が残る貴重な場所である。長良川は河口堰で汽水域を失い大きな環境ダメージを受けている。このうえに上流部で渓流を消滅させるこの事業は岐阜県のシンボルである「清流長良川」を壊すことにつながる。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

本事業の「検討の場」は、岐阜県知事が主体となり2010年11月に岐阜県下長良川流域関係市長と２名の岐阜大学教授によって構成され発足した。当会はじめ８市民団体の声に押されて２回の住民説明会（のべ約３００名参加）が開催された。説明会では事業に疑問を呈する意見が圧倒的多数を占めたにもかかわらず、「検討の場」はこれを無視して2011年７月事業を承認した。これを受け国の有識者会議も追認。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

2013 年度当初予算は１１億５３００万円。昨年度（2012）当初予算３億８０００万円の約３倍である。昨年度も 12 月段階で既に９億６８００万円に膨らませていた。6 月に「検証」結果が「継続」と決まったことをうけて工事用道路等で増額変更。

内ケ谷ダム建設事業

（単位:円）　（単位:円）

		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度			平成24年度
決算額※1		299,776,100	127,014,100	127,018,513	102,612,200	予算額※2		968,000,000
財源	国費	164,877,000	69,857,000	69,316,000	55,893,000	財源	国費	527,100,000
	県債	134,800,000	57,000,000	54,800,000	41,800,000		県債	396,700,000
	一般財源	99,100	157,100	2,902,513	4,919,200		一般財源	44,200,000

※1 当該年度決算額（前年度繰越額を含む）　※2 最終予算額（3月補正後）　当初予算は、3億8千万円。

本事業は眠っていたような事業であった（財政危機下の県に出す金は無かったし、地元に強い要望もなかった）。ところが民主党政権による無策の「検証」要請によって目覚めさせるを得ない状況になってしまった。いまアベノミクスが闊歩するもとで岐阜県はそれに追随し、今年度予算編成で本事業の本体着工を１年、完成年度を２年前倒しする方針を明らかにした。３年間の福祉教育費等大幅削減政策でやっと「起債許可団体」脱却を果たした岐阜県であるが再び借金地獄への道へ突き進もうとしている。

公共事業実態報告

事業名	川上ダム建設事業		
事業地	淀川水系木津川上流_三重県伊賀市	事業者	水資源機構_近畿地方整備局
団体名	伊賀の特別天然記念物オオサンショウウオを守る会		

▼事業概要

淀川水系木津川上流の前深瀬川、川上川の合流点に計画された多目的ダム。集水域面積：55km２、洪水調節容量：14,400千m３、水道用水容量：3,500千m３、既設ダムの堆砂除去のための代替容量（いわゆる長寿命化容量）：8.300千m3、流水の正常な機能維持容量：3,000千m３

昭和５７年淀川水系水資源開発基本計画に追加、平成５年建設大臣が事業実施計画を認可。現時点で水没家屋４０戸（３８世帯）は移転、補償完了。付け替え道路など付帯工事は約９０％の仕上がり状況。本ダム建設の最終目標は、淀川水系の目標洪水である昭和２８年13号台風と同規模の降雨が発生した際に、木津川下流及び淀川流域の洪水位をＨＷＬ以下に抑制し破堤を防止すること、及び伊賀市の水道用水の確保である。また、ダム建設予定地の下流には岩倉峡狭窄部があり、その直上流の伊賀上野地区の一部約５００ｈａが水害常習地であるため、この地域を遊水地化（９０％完了）し、川上ダムによる洪水調節効果と併せて同地区を含むダム下流域の治水対策としようとするものである。

現在ダム堤体の建設工事のみを停止し、付帯工事や環境調査を施工している。近畿地方整備局、水資源機構が、ダムの必要性、有効性、費用対効果の検証、ダム以外の代替案の検討を実施中（幹事会４回実施）。

▼事業の具体的問題点

・極めて狭小な集水域面積（55km2、木津川岩倉峡狭窄部上流の流域面積の11％）、近畿地方整備局が行った水系の戦後３３大洪水降雨シミュレーション中2パターンにしか有効でない。

・当初ダム利水に参加していた奈良県及び兵庫県西宮市は早期に撤退し、三重県伊賀市も計画を４０％縮小したことにより、当初の利水計画を維持出来なくなったため、ダムの建設目的を変更し、隣接する木津川支川名張川水系の既設ダム群の堆砂除去のための代替容量（いわゆる長寿命化容量）を川上ダムに新たに設定（全国初）することとし、事業の維持存続を図った。

・第3次淀川水系流域委員会（平成19年（2007）8月9日～平成21年(2009)8月8日）は、川上ダムの治水効果は極めて限定的、利水は過大な水需要予測に基づいた不必要なものと判断し、ダム計画は不適切と意見提出したが、近畿地方整備局はこれを無視して淀川水系河川整備計画を策定、現在に至る。

・前深瀬川、川上川には国の特別天然記念物オオサンショウウオ約1,000個体の生息、繁殖が確認されている。
ダムが建設されると、遺伝子の交流阻害、共食いによる個体数減少など生殖、繁殖に甚大な悪影響が及ぶ。

・淀川水系の水道事業の水余りにより、ダム利水容量計18500千m３が余剰になっていることが明らかになった。この余剰分を治水容量に転換すれば、川上ダムの洪水調節も利水も既設ダム群の堆砂除去のための代替容量確保も不要となり、川上ダム建設事業は廃止しなければならない。

・川上ダム下流の三重県管理区間及び上野地区の木津川本川、及び木津川支川服部川、柘植川下流部の河床掘削、引堤、堤防強化、上野遊水地の完成、及び下流島ヶ原地区の築堤、河床掘削などにより川上ダムによる洪水調節は不要となる。（画期的なコストダウン、短期間完工可能）。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

ダム建設の当事者である近畿地方整備局と水資源機構を検証主体とした「川上ダム建設事業の関係地方公共団体からなる検討の場」は、平成23年1月19日から平成24年12月13日の間に計4回の幹事会を開催した。そして平成24年12月21日～翌年1月21日の間に「川上ダム建設事業の検証に関する意見募集」（いわゆるパブリックコメント）を実施した。その後「検討の場」は開催されていない。検討の場において近畿地方整備局が展開している検証内容は、全国の直轄ダム、補助ダムの検証で行われている内容と変わらないと思われるが、ダムによらない代替案の項目を見ると、その多くは実現性、有効性の極めて低い陳腐な代替案が掲げられ、それらの説明と検証に費やされている時間は、税金の無駄遣い以外の何者でもない。

その後「検討の場」が開催されない理由は、一つには前述の「淀川水系の水道事業の水余りにより、ダム利水容量計18500千m３が余剰になっていることが明らかになった」ために、国土交通省が川上ダム建設事業継続の理由付けができなくなったこと、二つには、平成24年11月の選挙で川上ダム地元の伊賀市長が、これまでの無条件ダム推進派から全面的見直し指向の市民市長に交替し、「川上ダムに関する検討・検証委員会」の設置によるダムの必要性、有効性、代替案など伊賀市独自の見直し作業が進められていることによるものと思われる。

公共事業実態報告

事業名	丹生ダム建設事業		
事業地	滋賀県長浜市余呉町小原	事業者	（独）水資源機構
団体名	関西のダムと水道を考える会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

姉川の支流（高時川）上流に計画されている多目的ダム、水原開発に参画していた３団体（大阪府、京都府、阪神水道）全てが撤退したため、今は、治水・利水・異常渇水対策がダム目的委となっている。異常渇水対策の4,050万立方メートルをダムに貯める安（A案）と、琵琶湖に貯める（B案）が国から示されている。

▼事業の具体的問題点

「異常渇水対策」については、近年の水需要減少を踏まえ、その必要性について関係自治体（大阪府、京都府、兵庫県）から強い疑問の声が出ている。

「流水の正常な機能の維持」については、既存農業施設の活用で代替可能であることを私たちが強く主張している。

「治水」についても、河川管理者の滋賀県が嘉田知事の指示の下に、河川対応・流域対応の方策を検討している。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

ダム検証の「幹事会」が３回実施され、一般住民や関係団体へのパブコメ、意見聴取も実施された。次回幹事会でその内容を詳しく公表することになるが、特に「異常渇水対策」については、大阪府がその必要性を明確に否定する意見を提出している可能性が高いため、国は次回幹事会の開催を大幅に遅らせるのではないかと私たちは見ている。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

2013 年度予算　　28,700 万円（前年度比　△3,300 万円）

周辺整備事業の区切りは付いており、工事自体はほぼ止まっている。

このダム計画の今後を考える上で嘉田知事の存在が大きく、来年７月の知事選挙の結果如何では、国が強引に押してくる可能性がある。

尚、上述のように「利水」が全面撤退しているので、本来は水資源機構は事業者から外れるべきだが“ダム検証のための調整業務”を理由に居座っている。

公共事業実態報告

事業名	大阪府営安威川（あいがわ）ダム事業		
事業地	大阪府茨木市生保（しょうぼ）地先	事業者	大阪府
団体名	大阪府安威川の治水を考える流域連絡会		

事業の概要・問題点

▼事業概要（事業参画団体名も）

安威川はその源を京都府亀岡市に発し、大阪府北部の高槻市・茨木市・摂津市、吹田市・大阪市を流下し、神崎川に合流する、流域面積１６３平方km、延長３２kmの大阪府管理の一級河川です。

ダムは１９６０年代後半に洪水防御と大阪府営水道の水資源確保のための、多目的ダムとして計画されましたが、２００９年に水道用水からは撤退しました。計画から４６年、関連工事着工から３５年になります。いよいよ本年度（２０１３年度）に転流工工事に着工し、さらに２０１８年度にダム本体工事着工し、２０２５年度に完成するとしています。したがって、いよいよ最終局面を迎えています。

▼事業の具体的問題点

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

大阪府は河川整備委員会の審議を経て、「ダム建設が妥当」との方針を決定し、国も事業継続を承認しました。しかし国も大阪府もダム万能の考え方から脱却して、際限のない自然現象による想定を超える洪水に対しても、被害を最小限にくい止めるために、破堤による壊滅的な被害の回避と軽減を流域全体で取り組む「都市型総合的水害防御計画」への転換を行うべきです。大阪府は安威川本川の治水対策として、５つの方法（①ダム案、②河道改修案、③河道改修＋遊水池案、④河道改修＋放水路案、⑤河道改修＋流出抑制案）を比較検討して、コスト面でもダムが最も低価格としていますが、私達がかねてから主張している耐越水堤防や決壊しづらい堤防など堤防強化＋河川改修案については方策の検討すらされていません。専門家は「安威川本川は堤防補強が実施されれば、百年に一回規模程度の洪水は流下できる。一方、茨木川など支流の改修が遅れている。したがって本川の堤防補強、支流の改修および堤防補強を優先するのが望ましい」と述べています。また大豪雨時のダム貯水池周辺斜面崩壊で下流域大洪水の心配もあります。さらに東日本大震災と同じ規模の地震が起きた場合、大阪府下でも茨木市を含む約１６の市が津波の被害にあうと指摘されています。したがって世論の力で、安威川ダム計画を一旦凍結をして、本川と支川の堤防強化と河川改修をはじめとした流域全体の総合治水対策を検討させるよう主張して、最後までがんばっています。
昨年（２０１２年）１１月３０日、「国土研調査団」と「流域連絡会」は大阪府に大阪府営安威川ダム計画の地質問題に関する見解（第一次）を発表して、回答を求めました。その内容の第１の問題点は、馬場断層の評価です。第二の問題点は、ダム堤体直下に存在する3系統２８本の断層の内の、主要な断層の評価と馬場断層との関連です。第三の問題点は、断層沿いの亀裂や破砕部の存在です。第四の問題点は、車作の一部が地すべり地である可能性についてです。
大阪府は、以上の見解と指摘に対して、回答するとしながらも、誠意ある回答をしていません。「流域連絡会」は、こうした住民の疑問や危惧に対して、大阪府の誠意ある回答を引き出し、流域住民に返していきたいと考えています。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

２０１２年度当初予算国庫補助基本額河川整備事業費－治水ダム建設事業費補助１８．９億円
２０１２年度補正予算　０
２０１３年度当初予算内示額　２７．５億円
内示額は２０１２年度対比１．５倍になっています。

公共事業実態報告

事業名	内海ダム再開発		
事業地	香川県小豆島神懸通	事業者	香川県・小豆島町・国交省
団体名	（国立公園）寒霞渓の自然を守る会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

（新）新内海ダム建設総事業費は、１８５億円で香川県が１／４，小豆島町が１／４、国が１／２の各負担で１０６万トン貯水のものを建設し、その中に（旧）内海ダムは湖底に残しておく計画である。建設場所には、３本の断層があり、新ダムは民家集落側へ以前より５０メートル近寄ることになった。只今竣工式を終え、試験湛水中。

▼事業の具体的問題点

旧内海ダムは昭和３６年に管理人が持ち場を放棄したことで当ダム堰堤の天端を越水する事故により下流の民家に多数床上床下に土砂が流入する大事故が発生し、それ以後住民は約３０年間自然捌け口を設ける工事を要求し続けたのである。

行政はこれを全く取り上げず、阪神淡路大震災を期に以前からの要望が叶う如く匂わせながら新ダム建設への様々な工作を行政主導で行ってきた。もちろん新ダム建設によって自然景観は大きく損なわれた。

また利水面でも、小豆島の水道水源としての利水目的も、既に十分な水原を確保しており全く必要のない事業である。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

前原国交大臣が現地視察の際に見直しを決定していれば、将来国立公園寒霞渓として世界遺産の候補にも可能であったと残念である。今回の新ダム建設により、その希望は無くなり、地元はもとより、日本国民の損失である。何故なら日本三大渓谷として数えられる海と山が同時に眺望できるのはここしか無いのです。行政はダム堰堤建設による自然景観破壊を修復すべく懸命の努力中であるが山頂からの眺望は如何にどうしようもない。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

・平成２４年１２月初旬に（新）内海ダム試験淡水開始を発表
・平成２５年４月２７日　同ダム竣工式を開催
・平成２５年５月２７日　只今試験淡水開始中であるにもかかわらず、ダム湖底を掘削中
・湛水試験終了は今年中は無理かもしれない。翌年中頃までならないと終了できないかもと関係者は述べている。
・国土強靱化は第２の列島改造の何者でもない。
・事業認定取り消し訴訟等、高松地裁で裁判闘争中である

公共事業実態報告

事業名	山鳥坂ダム建設事業		
事業地	愛媛県大洲市肱川町山鳥坂	事業者	国土交通省四国地方整備局
団体名	肱川・水と緑の会		

▼事業概要

山鳥坂ダムは愛媛県南部を流れる肱川の支流河辺川に建設予定の、洪水調節、河川環境容量をもつダムである。総貯水容量2490万トン、事業費は850億円である。計画当初は中予（愛媛県中央部）への分水の為のダムであったが、2004年策定された「肱川水系河川整備計画」の３本柱（堤防整備、鹿野川ダム改造、山鳥坂ダム建設）の１つの治水ダムとして位置付けられている。2016年9月検証対象ダムになり、「山鳥坂ダム建設事業の関係地方公共団体からなる検討の場」が設置され検証された。今年１月事業継続が決定した

▼事業の具体的問題点

分水前提の肱川の治水計画

1970年愛媛県が「南予水資源開発計画」を発表した。この中に肱川からの中予分水がある．この後1973年に肱川の工事実施基本計画が策定された。肱川大洲地点の基本高水流量を、それまでの5000㎥/sから6300㎥/sにし、上流ダム群で　1600㎥/s の洪水調節を行い，基準地点大洲における計画高水流量を4700㎥/sとする計画である。つまりダムを幾つも造ることができる計画になり、この分水の為のダムの１つが山鳥坂ダムである。

肱川の治水におけるダムの計画は、既設ダムの効果を計画変更のたびに減少させ、建設予定のダムの効果を大きくする杜撰なものである。肱川の基本高水流量6300㎥/sは、流量確率法による検討によっても、雨量確率法による検討によっても過大であると言われている。分水がなくなった今、新しく本当の肱川のための河の管理を考えるべきである。

水害を減らせない肱川河川整備計画

2004年に策定された肱川の整備計画では基準地点大洲において5000㎥/sと同規模の洪水を安全に流下させることが目標であるにもかかわらず、6300㎥/sに対応する計画の山鳥坂ダム、鹿野川ダム改造と河川改修を実施している。肱川における土砂の堆積は目に余るものであり、堆積土砂の除去は住民の悲願である。河川整備計画の「素案」として住民に説明した時にはなかったが、整備計画「原案」には「河道内掘削をおこなわず」と書き加えられている。治水の王道である河道の整備や築堤を先に行わなければならない筈である。

隠蔽されているダム事業実施区域の地滑り危険個所等

環境影響評価準備書には事業実施区域内に危険区域などない図面が掲載されているが、住民に縦覧させなかった環境影響評価書には、事業実施区域内に急傾斜地崩壊危険個所が２２か所、地滑り危険個所土石流危険渓流が７個所ある図面が追加されていた。第４回検討の場の資料によると、1995年から最近までの調査で地滑り対策費が９か所で51.6億円必要となった。なお精査を必要とする箇所が１９か所あり、これらのうち９か所は対策が必要となり金額が増加するとある。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

流水の正常な機能の維持対策案９案の中から良い案を３案選んだという案の一つが、「宇和海の水を淡水化し、水源の町宇和町へポンプ補給し、肱川へ流す、山鳥坂ダム計画地点直下へもポンプで補給する。これよりダム案の方がコストが低いという。治水対策案は、河川整備計画の目標を達成することを基本とする26案の代替え案を立案し、鹿野川ダム改造、河川改修の事業費は無視してダム案の方がコストがかからないとしている。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

2012 年度事業費予算　119（単位百万円）　　2013 年度事業費予算　6,921（単位百万円）　進捗率 22％

工事用道路整備進捗率 12％　　用地取得及び家屋移転、付帯道路整備、ダム本体関連工事の進捗率は０％

（2012 年 3 月末時点）

公共事業実態報告

事業名	鹿野川ダム改造事業		
事業地	愛媛県大洲市肱川町山鳥坂	事業者	国土交通省四国地方整備局
団体名	肱川・水と緑の会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

鹿野川ダムは１９５９年に愛媛県南部を流れる肱川本川に建設された総貯水容量4820万トンのダムである。治水と発電のダムであったが、2004年の肱川河川整備計画策定にともない改造が計画された。改造事業内容は貯水池容量の振り替えによる治水、不特定（環境）容量の増強、トンネル洪水吐（新設）、利水放流設備（増設）、選択取水設備の設置、ゲート改造等である。

▼事業の具体的問題点

トンネル洪水吐建設は、住民に一切知らせないで決められ、進められてきた

2004年1月　肱川河川整備計画を住民に「素案」として説明された時は、山鳥坂ダム建設と鹿野川ダム改造事業は一体の事業であることや、鹿野川ダムの選択取水設備を設置することなどであったが、4月に「原案」にトンネル洪水吐が書き加えられた。2006年度に鹿野川ダム改造事業は、直轄河川総合開発事業として新規採択され事業費420億円が計上されたが、これについての住民への説明も勿論ない。山鳥坂ダム工事事務所のホームページの「事業概要」の「鹿野川ダム改造事業」には内容はなく、問い合わせても「まだできていない」という状態が続いていた。住民はトンネルについては何も知らないので抵抗もなく、問題なく建設できる状況がつくられていた。

2009年10月に地元肱川町で「鹿野川ダム改造事業説明会」といってクレストゲートの工事予定に関連して県道や市道の工事予定について説明した。この時になってさえトンネル洪水吐について質問した住民に、国交省の職員は「洪水吐については説明を控えたい」といった。2009年12月「既設施設の機能増強を目的としたもの」として事業継続になって、大洲市議会や、地元肱川町だけに説明をした。

2010年3月の市議会で、「市民は何も知らない、知らせないつもりか」と詰問され、3月末にトンネルへの進入路の入札を終え、４月になって簡単な説明のパンフレットが各戸配布されたが、実際の大きさとはかけ離れた小さなトンネルの図で、大きさも書かれていなかった。整備計画策定時に密かに決めて以来、６年目のことである。

2010年５月17日トンネル洪水吐の呑み口への進入路工事に着工する４日前の３日間大洲市３か所で説明会があった。その会場で「トンネル洪水吐は河川整備計画策定の手順を踏んでいない」と追求したら、「最後に書き加えた」と山鳥坂工事事務所はその事実を認めた。

洪水時のダムからの放流についても説明せず、下流河川への影響を検討しない

トンネルは肱川右岸ダム軸上流約１４０ｍのダムの底ＥＬ５３ｍに呑み口を建設し、地山を通ってダム軸下流約１６０ｍに吐口を建設する。大きさは直径１１．５ｍ、トンネル内流速は１０～１２．５m/s、流量は1000㎥/s放流可能である。トンネル洪水吐からとゲートからの放流について質問しても、「トンネルからは１000㎥/s流せる、ゲートからも流す」いう以外は何も言わない。

「全国に例のない巨大トンネル洪水吐」と国交省の言っている洪水吐は、鹿野川ダム建設以来５０数年にわたって堆積したヘドロや、鹿野川ダム水質検討会でいわれている生物が住めない状態になっているダム下層部の水を下流河川へ流す。下流の肱川、河口の長浜の海への悪影響は計り知れない。

地滑りの可能性も懸念されている.情報開示請求をして開示された資料によると、急激に水位を下げることによって、現在でも監視体制にあるダム周辺の地滑りがどうなるか等問題ありとされている。

▼2012年度補正予算および2013年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

2012 年度事業費予讃　3,604（単位：百万円）　　2013 年度事業費予讃　6,921（単位：百万円）

進捗率　３８％　　クレストゲートは完成し、今年度はトンネル洪水吐と選択取水設備に着工する

公共事業実態報告

事業名	石 木 ダ ム		
事業地	長崎県東彼杵郡川棚町	事業者	長崎県・佐世保市
団体名	石木ダム建設絶対反対同盟		

▼事業概要

・　長崎県と佐世保市が川棚町岩屋郷川原（こうばる）地区の石木川中流域に計画。佐世保市の水源確保が本来の目的だが、補助率アップのため川棚川の洪水調節や流量維持を併せた多目的ダムで採択。計画ではダムの堤高５５．４㍍、長さ２３４㍍、総貯水量５４８万トン、総事業費２８５億円。

・　１９７２年　県が予備調査を開始。　７５年　国が事業採択。

・　８２年　土地収用法に基づき県が強制測量調査。反対同盟や支援者等で阻止行動。

・　２００４年９月　佐世保市が計画取水量を６万トンから４万トンに下方修正。０７年２月　総貯水量１９％減などの計画規模縮小。

・　０８年７月　１６年完成を目指す事業工程案を県が公表。０９年１１月　県と佐世保市が事業認定申請。

・　１０年３月　県が付け替え道路工事着手、反対同盟の阻止行動により約３カ月で休止。

・　再検証の結果、国が「石木ダムに関しては、事業に関して様々な意見があることに鑑み、地域の方々の理解が得られるよう努力することを希望する」旨の条件付きで事業継続を認める。

・　１３年３月　佐世保市の水道事業再評価、市が石木ダムありきの数字合わせで「継続」との結論を国に報告。

・　１３年３月　事業認定手続きを再開、公聴会が開催された。

▼事業の具体的問題点

１　石木ダムは治水に役に立たない。川棚川下流域の水害は内水被害である。

　石木ダムの流域面積は川棚川全体の９分の１しかない。想定外の雨に対して石木ダムで水害は防げないし、かえって被害を大きくする。河川改修により河道の流下能力を引き上げるとともに、堤防補強と堤防嵩上げをするべきだ。

２　佐世保市の水は足りている。

　漏水７千トン、佐々川の水利権変更等他の見直しで対応可。更に人口減少加速。水不足から水余りへ。

　１３年３月　市の水道事業再評価は、「石木ダムありき」で「数字合わせ」をした、市の水需要予測はごまかしである。何が何でも石木ダム、石木ダムにこだわりすぎた。長崎県の思惑か？この件の裏付けとして、市が水資源確保で石木ダムとは別の対策を検討する時、県は「石木ダム計画に影響しないように」とくぎをさしてきたと、元市長が明言していることが判明。

３　環境アセスは大村湾への影響に関し調査をしていない。閉鎖性の大村湾の水質悪化を懸念する声は多い。

４　水没予定地区に暮らす１３戸の反対地権者に対し、事業認定し強制収用を掛けようとしている。県と国が通通なのが問題である。反対同盟は共有地運動をとりくみ中で、水源連を通じて全国に呼びかけ。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

　２０１２年４月２６日　国交省有識者会議で、地権者等が傍聴を求めるも、約150名の国交省職員を動員して傍聴を拒絶。付帯意見を付けて長崎県の検証結果を追認。１２年６月１１日　国交省は付帯意見を付けて事業継続の方針を発表した。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

・　１３年度予算　総額８４１，００９千円（治水分５４６，６５６千円、利水分２９４，３５３千円）

・　２０１０年３月に付け替え道路工事に着手したが、反対同盟の阻止行動により現在まで休止している。もちろん、未だ本体工事、付帯工事共未着工である。事業採択から４０年が過ぎたのに。

・家屋移転対象６６戸のうち５３戸が移転し、残る１３戸が石木ダム建設絶対反対で水没予定地で暮らす。

公共事業実態報告

事業名	立野ダム		
事業地	熊本県	事業者	九州地方整備局
団体名	立野ダムによらない自然と生活を守る会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

立野ダムは、阿蘇国立公園の阿蘇カルデラの唯一も切れ目である立野の火口瀬に国営として計画された「国営」の穴あきダムです。このダムは・阿蘇カルデラ内を流れる、「黒川」と「白川」の合流点から約１キロメーターに建設予定です。この地は当然安蘇くじゅう国立公園の中であるばかりか左岸の北向山の原生林は国の「特別保護地区」に指定されています。このダム計画は１９５３年の大水害を契機に１９７９年調査開始、１９８３年建設事業開始、２０２０年竣工の予定でした。しかし関連道路迄で本体は手付かずでしたが今年度予算に、転流工事に約２８億円がつけられました。
立野渓谷に、堤高９０メートル、堤長、２００メートル　　堤体積、４０万立方メートルの、治水専用の穴あきダムです。

▼事業の具体的問題点

阿蘇を水源地に持つ白川、黒川は洪水時多くの火山灰による土砂と岩石を含み火山灰土に育った放置人工林崩壊による流木は、ダムの孔をふさぐことは容易に想像できます。加えて予定地の地質は火山特有の柱状節理で、地下には活断層があります。最悪の時、下流の、大津，菊陽、の両町、熊本市の其の被害は、想像を絶します。河川整備をまじめに、堅実に進めることが最も市民の安全を守ることです。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

転流工事に約２８億円

公共事業実態報告

事業名	第二東京湾岸道路		
事業地	東京都大田区～千葉県市原市	事業者	国土交通省、千葉県
団体名	三番瀬を守る連絡会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

(1)東京都大田区城南島と千葉県市原市廿五里（ついへいじ）を結ぶ延長約 50km の高速道路。1967 年、国の第６次道路整備５カ年計画で構想が浮上。1994 年に地域高規格道路の候補路線に指定された。首都圏自動車専用道路ネットワーク「３環状９放射」の一翼を担う重要な道路として位置づけられている。市川市高谷で東京外郭環状道路とつながることになっている。

(2)浦安、船橋、習志野、千葉の埋め立て地には８車線の道路用地が確保されていて、三番瀬で中ぶらりんになっている。中ぶらりんになっているのは、埋め立て反対運動と、埋め立て中止を求める県民世論の高まりにより、2001 年９月に三番瀬埋め立て計画が白紙撤回になったからである。埋め立て計画は第二湾岸道路の用地確保が最大の目的であった。

(3)しかし、千葉県はその後も第二湾岸道路を三番瀬に通すことに固執している。具体的には、浦安寄りに位置する猫実川（ねこざねがわ）河口域を「干潟的環境の形成」や「三番瀬再生」の名で人工干潟（人工砂浜）にすることをめざしている。人工干潟造成工事の際に沈埋（ちんまい）方式で第二湾岸道路を通すというものである。三番瀬のラムサール条約登録が進まない最大の理由もそこにある。

▼事業の具体的問題点

(1)構想浮上から半世紀近くたち、第二湾岸道路をめぐる状況は一変している。東京・千葉間の臨海部道路の交通量は大幅に減少している。千葉県の人口は、県の予測より７年も早く減少に転じた。国と自治体の財政も破綻状態になっている。第二湾岸道路は不要である。

(2) 猫実川河口域は三番瀬の中でもっとも生物相豊かな海域であり、東京湾漁業にとっても大切な“いのちのゆりかご”となっている。そこを人工干潟にし、第二湾岸道路を通せば、三番瀬や東京湾漁業は「ゲームオーバー」（船橋漁師の大野一敏さん）となってしまう。

▼見直し（検証）が行われていれば、その内容と問題点

見直しはされていない。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

三番瀬で中ぶらりんとなっているため、予算はついていない。

▼第二湾岸道路をめぐる攻防

(1)財界や自民党などが第二湾岸道路早期具体化の圧力を県にかけている。県と地元の市川市は、猫実川河口域の人工干潟化に躍起となっている。

(2)「三番瀬を守る連絡会」を構成する９つの自然保護団体は、三番瀬を守り抜くためにさまざまな活動を繰り広げている。猫実川河口域の市民調査も2003年から続けている。この海域は、大潮の干潮時に広大な泥干潟が現れる。しかし、護岸沿いが深くなっているため、歩いて干潟に渡ることはできない。遊船協会が市民調査を支援し、モーターボートを何艘もだしてくれている。調査には、毎回参加する調査員のほか、学者、研究者、大学生、弁護士、議員、記者なども多数参加している。埋め立て推進派はこの海域を「ヘドロの海」と呼んでいた。ところが調査の結果、この海域は生物相豊かな海域であることが判明した。それをマスコミが大きく報道してくれた。市民調査は、人工干潟化と第二湾岸道路建設を食い止めるうえで大きな役割を果たしている。

公共事業実態報告

事業名	沖縄市東部海浜（中城湾港泡瀬地区）開発計画		
事業地	沖縄県沖縄市	事業者	内閣府、沖縄総合事務局、沖縄県、沖縄市
団体名	日本自然保護協会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

１．本事業は隣接するうるま市新港地区東埠頭の浚渫土砂処分場造成が目的である（国の目的）。
２．沖縄市の目的は「スポーツコンベンション拠点形成、リゾート地づくり」、中部地域の活性化
３．裁判（那覇地裁2008/11/19、福岡高裁那覇支部09/10/15）で経済的合理性は無い、公金支出差止、と判決･確定した事業である。
４．沖縄市の新しい土地利用計画（2010年7月）に基づいて、県･国がそれを認め、新しい埋立事業として「埋立変更手続き」を進め、埋立認可がされ、2011年10月から着工され、2012年秋から本格的な事業（FTZ東埠頭浚渫土砂の投げ捨て、泡瀬干潟浚渫など）が行われている。

▼事業の具体的問題点

１．　泡瀬干潟・浅海域は、環境省が、重要湿地500、ラムサール条約潜在候補地に選定している。
２．　2012年ラムサール条約締約国会議（ルーマニア）の国別報告書で、日本国は「(候補地の泡瀬干潟で埋立工事が行われていることから）生態学的特徴の部分的な喪失が懸念される」と報告している。
３．　環境省はまた、同埋立工事について「埋め立て回避、埋立地の面積縮小、泡瀬干潟・海域の浚渫回避」などを意見しているが、無視されている。

４．沖縄市の観光客数予測は非科学的であり、恣意的であり、合理性が無い、などに示されるように、土地地用計画は、合理性が無い。

５．今の埋め立ては従来案の約半分であることから事業者は新たなアセスは必要ないとし、実施せず、事業を再開しているが、旧アセスは「不十分な点が散見される」と判決でも指摘されていること、また旧アセス時点と現在では、環境に対する評価に大きな違いがあること（例えば新種・貴重種・絶滅危惧種が数多く確認されている）、また旧アセスで予測・調査・評価できなかった様々な現象が起こっていること（例えば、泡瀬干潟のシンボル的な存在でありコアジサシ・ウミガメの産卵・育雛の場所であった大きな砂州が消滅しつつある、周辺海域の海草藻場が極端に減少していること、など）などから、アセスを実施しないことは、大きな問題である。
６．この埋め立ては、３・１１東日本大震災を教訓にせず、防災対策（地震の津波、液状化）がなされていない。また、沖縄では毎年襲来する台風（高潮位時の波浪）対策もなされていない。
７．国の目的、うるま市新港地区・FTZ（現・国際物流拠点産業集積地域）振興のための東埠頭･泊地・
航路の浚渫土砂処分場造成のための泡瀬干潟埋め立ては、FTZ構想が「成果が上がっていない（県報告書）」ことに見られるように、破綻している。FTZ企業は、現在ある西埠頭さえも利用していない。FTZには、港を必要としないIT企業の誘致が進んでいる。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点
・裁判（那覇地裁 2008/11/19、福岡高裁那覇支部 09/10/15）で経済的合理性は無い、公金支出差止、と判決･確定した事業である。
・沖縄市の新しい土地利用計画（2010 年 7 月）に基づいて、県･国がそれを認め、新しい埋立事業として「埋立変更手続き」を進め、埋立認可がされ、2011 年 10 月から着工され、2012 年秋から本格的な事業（FTZ 東埠頭浚渫土砂の投げ捨て、泡瀬干潟浚渫など）が行われている。
・埋め立て面積は見直し前の 187ha から 95ha に減ったものの、潮の流れや地形にまで変化が及び、干潟の広範囲に影響が及んでいる。
・埋め立てに使う土砂の量は 342 万㎥。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況
　総事業費は、1,454 億円（国負担 991 億円（全体の約 68%））（2012 年 1 月泡瀬干潟を守る連絡会調べ）

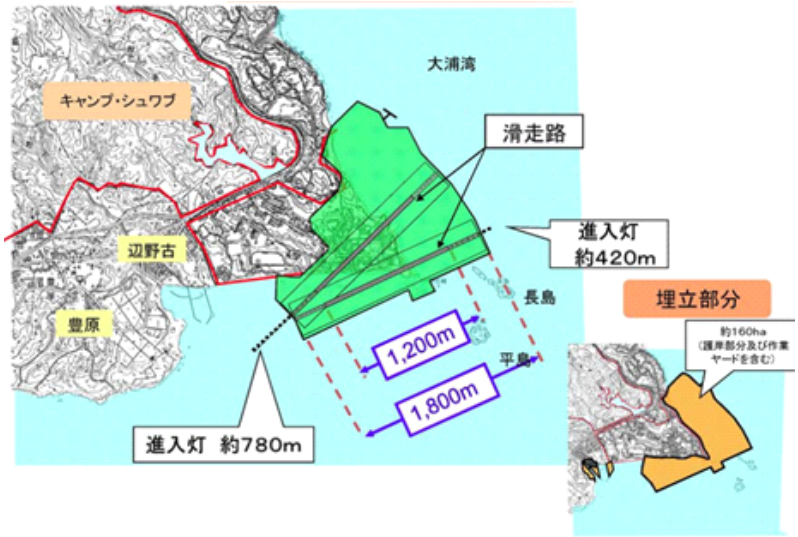
公共事業実態報告

事業名	普天間飛行場代替施設建設事業		
事業地	沖縄県辺野古	事業者	沖縄防衛局
団体名	日本自然保護協会		

事業の概要・問題点

▼事業概要

普天間飛行場の移設・返還を実現する目的とし、日米安全保障協議委員会において（平成17年10月29日）に、代替施設をキャンプ・シュワブの海岸線の区域とこれに隣接する大浦湾に設置するとされた。その後、住民の安全、自然環境の保全、同事業の実行可能性に留意して、Ｖ字型の２本の滑走路からなる案とされた。



事業概要
・飛行場の設置
滑走路：1200m 2 本
（ｵｰﾊﾞｰﾗﾝ両側 300m を含み、1,800m）
飛行場区域：約 205ha
・公有水面の埋立
埋立面積：約 160ha
（埋立土砂：約 2,100 万ｍ3）

▼事業の具体的問題点

１．本海域には絶滅危惧種であり国の天然記念物として指定されているジュゴンが生息している。事業実施区域付近の海域にてもジュゴンの食み跡が見つかったばかりである。 沖縄島周辺で最大の海草藻場である本海域はジュゴンのために残しておくべき財産である。

２．大浦湾のチリビシのアオサンゴ群集は2007年に発見され、またその後、新種の甲殻類が36種、新種の海藻が4種されている。このように未発見の事項も多い生物多様性豊かな海はこのまま残しておくべきである。

３．沖縄県及び名護市は米軍基地の受け入れに同意していないなど、環境影響評価の手続きは終了したものの、地域住民、NGO、専門家の意見が十分に反映されているとは言いがたく、透明性に欠ける。
４．環境影響評価手続きに入る前に事前調査を行い、アセス調査を行う前に事業予定地の環境を劣化させる、情報の後出しが多い（例：オスプレイ配備を評価書の段階まで記さなかったこと）ため、環境影響評価のプロセスに問題がある。
５．2013年6月3日現在、埋め立て土砂の正確な調達先や分量が示されていない。埋め立て土砂調達調達先として国頭（沖縄県）、本部（沖縄県）、門司（福岡県）、五島（長崎県）、天草（熊本県）、奄美大島（鹿児島県）
、徳之島（鹿児島県）が示されているが、それぞれの分量は示されていない。県外からの調達では外来種の除去が困難であり、生態系に及ぼす影響は大きい。
内訳は購入砂約58万立方メートル、岩ズリ約1,644万立方メートル。購入経路は海上ルート。
（2013年6月１日　沖縄タイムス記事より）

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

１．沖縄県環境影響評価審査会の答申を受け、沖縄県知事は「この環境影響評価書」では環境保全は不可能との知事意見を出している。
２．その後、有識者研究会にて検討が行われたが、事業実施ありきの大勢で、事業を見直すには至らなかった。
３．鳩山政権時代に、事業そのものを見直す動きがあったが、失敗。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

合計：約３５００億円
出展：産経新聞(2013.3.31)
「普天間返還「９年後めど」明記へ　辺野古滑走路建設に３５００億円」
http://sankei.jp.msn.com/politics/news/130331/plc13033101300004-n1.htm

公共事業実態報告

事業名	那覇空港滑走路増設事業		
事業地	沖縄県那覇市	事業者	内閣府沖縄総合事務局、国土交通省大阪航空局
団体名	日本自然保護協会		

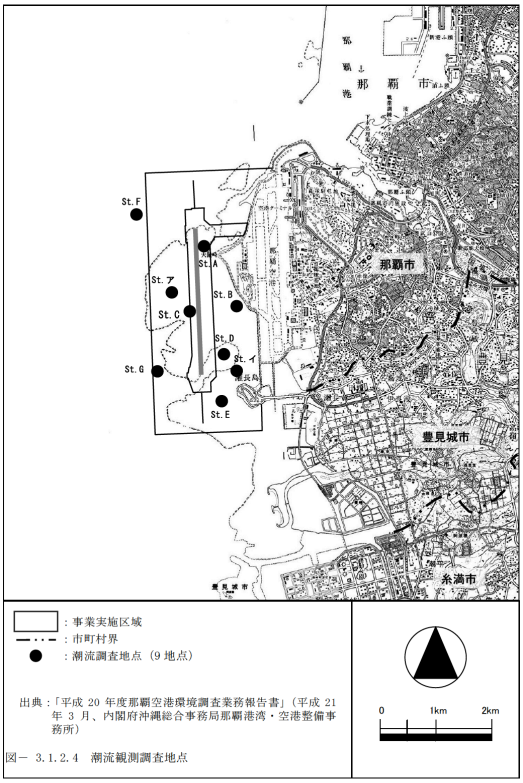
事業の概要・問題点

▼事業概要

那覇空港は、沖縄の玄関口として国内外各地を結ぶ拠点空港であるとともに、県内離島と沖縄本島を結ぶハブ空港として重要な役割を果たしており、沖縄県のリーディング産業である観光・リゾート産業のみならず、生活物資の輸送や県産農水産物の出荷等を通じて県民生活や経済活動を支える重要な社会基盤である。那覇空港は、滑走路1 本の空港としては国内で2 番目に利用度が高く、旅客数も10 年前の約1.4 倍と観光客を中心に増加している。これに伴い、夏場の観光シーズンや年末年始のピーク時を中心に希望する便の予約が取れないなどの状況が生じている。

このため、本事業は、将来の需要に適切に対応するとともに、沖縄県の持続的振興発展に寄与するため、また、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうるよう、那覇空港の沖合に2 本目の滑走路を新設するものである。（那覇空港滑走路増設事業に係る環境影響評価準備書より）

新設する滑走路の長さ：2,700m、公有水面の埋め立て：約160ha、埋め立てに伴い消失する面積（海域改変区域）約180ha



出典：「平成 20 年度那覇空港環境調査業務報告書」（平成 21 年 3 月、内閣府沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所）

図－ 3.1.2.4 潮流観測調査地点

▼事業の具体的問題点

1．　需要予測が過大であり、必要性に疑問

・ここ数年は旅客数や発着回数が頭打ち傾向にあり、今後ある程度の増加が見込めるとしても、予測はあまりにも過大である。

・共用している航空自衛隊の利用を他に移転することで民間専用空港として活用することを先に検討するべきだが、真剣に検討していない。

・ハブ空港化は絵に描いた餅。東アジアのハブ空港は複数あり過当競争ぎみ。インチョンや羽田、関西空港に比べても、国内外を結ぶ拠点としてのメリットは乏しく、現実は、滑走路を増設するほどの需要は見込めない。
・ピーク時に希望するチケットが取りにくいのは他空港も同じ。
２.大きな自然破壊であり、環境影響評価もアワセメントそのもの。
・那覇空港環境保全検討委員会が設置されているものの、事業ありきの姿勢であるので、根本的解決にはなっていない。
・沖縄島周辺海域と比べて本海域は高いサンゴ被度を有している（那覇空港北儀間の瀬礁池16%、那覇空港北儀間の瀬礁斜面43.3%（環境省、2009））。環境保全措置にはサンゴ群集の移築やサンゴ礁の移築、サンゴの有性生殖などさまざまな方法が書かれているが、どの程度実効性があるのか不明。
・海藻藻場についても同様にほとんど具体的な保全措置がない。
・絶滅危惧種や希少種、固有種、新種の生物が多数生育しているが、多くが「保全措置なし」と自然破壊を容認する環境影響評価になっている。
・これまでの沖縄での事例を見ても、クビレミドロや海藻藻場、サンゴの移植は困難。移植を評価した環境影響評価準備書は、事業ありきのこじつけに過ぎない。
・「環境への影響は、環境保全措置の実施により事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減されており、環境保全への配慮は適正である」などの評価は、現実を無視した暴論である。
・大量の土砂約（ 1,000 万立方メートル）を必要とする。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点

PI（パブリックインボルブメント）制度を導入。那覇空港環境保全検討委員会を設置し、７回にわたる会議を開いている（平成 25 年 5 月）。しかしながら事業の必要性や需要予測などがきちんと検討されていない。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

総額 1,781 億円（建設費等 1,516 億円、改良・再投資費 265 億円）　2013 年 5 月国土交通省配布資料より

平成 25 年度年度沖縄県当初予算 536,554 千円（那覇空港整備促進事業費　26,998 千円、沖縄国際航空物流ハブ活用推進事業　509,556 千円）

公共事業実態報告

事業名	那賀川左岸高潮堤防工事		
事業地	徳島県那賀川河口左岸	事業者	国土交通省那賀川河川事務所
団体名	とくしま自然観察の会		

▼事業概要

東南海・南海地震等対策：東日本大震災の教訓を踏まえ、今後発生すると想定されている東南海・南海地震等に備えるため、那賀川、派川那賀川、桑野川の河口部において、堤防の嵩上げ、耐震、液状化対策および水樋門の遠隔操作化、自動化を実施する。事業費：36,779 億円（平成 23 年）27,5 億円（平成 24 年）

これらの事業の中で、那賀川左岸高潮堤防工事（河口～1.4㎞ 地点）は、将来、現堤防を３m嵩上げするために堤外に 13m拡幅させる。本事業は那賀川河口域に形成された塩性湿地をともなったワンドの大半を埋め立てし、わずかに残る予定のワンド部分は、基盤コンクリートを埋めた上に泥を戻し、干潟の再生を試みるという計画である。

▼事業の具体的問題点

★最大の問題点は、予算消化のために、那賀川下流域で最も重要な生物多様性のホットスポットである干潟等の環境を国交省は躊躇せずに埋め立て消失させてしまうことである。

① 本事業が行われるワンドは、貴重な生物相を具えるとともに景観的にも貴重な存在であり、埋め立てされる左岸 1,4㎞ 周辺は、那賀川河口域の中でも他にない規模の大きなものであり、これを無くすような堤防工事は、那賀川汽水域生態系の貴重な構成要素を失うものである。

② このワンドには、ハマサジ、ウラギク等の絶滅危惧種を含む多様な塩性植物群落が形成され、その周辺の干潟域には、シオマネキやフトヘナタリといった稀少性の高い底生生物の生息が見られまさにホットスポットである。さらにワンド内の水域には様々な魚類の稚魚がその生息場として利用しており、貴重な稚仔魚の生育場として重要な価値を失ってしまう。

③ 汽水泥干潟に生息するタイプの絶滅危惧種（タビラクチ、チワラスボ等）がまとまって生息しているのは、那賀川水系の中では本事業で埋め立てされるワンド部分だけであり、ワンドが消失あるいは劣化するのであれば、個体群の維持は困難である。

④ 河川のワンドや干潟環境は、津波や洪水のバリアになることを重要視して残すべき環境である。

⑤ 堤防のセットバックなど防災と環境配慮が両立する工法を十分に検討したとは言い難い。

⑥ 那賀川河口周辺の防災対策としての本事業の位置付が極めて曖昧であり、特に貴重な環境とされる地域の堤防の嵩上げや堤防拡張は最優先されるべきものであるのか、十分検討されたとは言い難い。

⑦ 防災補正予算を消化するための突発的な工事着手のようにみえる。

⑧ 那賀川河口に隣接する阿南市には無堤地区があり、河口周辺の防災対策の全体計画を早急に策定し、縦割り横割りを超えて、防災対策の優先順位を検討すべきである。

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点・事業進捗状況

① 本事業について、2012年11月に市民や専門家らの指摘やマスコミ報道があった後、国交省によって2回（2012.1217・2013.0205）の那賀川左岸堤防地震津波対策事業環境保全検討員会が開催され、専門家の活発な議論や審議が行われたが、干潟の埋め立てについての事業計画の抜本的な見直しには至らず、那賀川最河口部からの堤外や堤防の工事をしながらの状況のなかで、時期的に検討会は言い訳のようになった。

②2013年度以降下流の工事は続行されるが、水際エコトーンを改変しないことになったのは唯一評価できる。

③代償措置かどうかは曖昧だが、下流側にせまい面積で掘削部を造り、専門家の助言のもとで工事がはじまったが、干潟再生と位置づけるのかは不明。

④今秋から、本事業干潟部分の埋め立て工事が本格的に着工されるが、消失する干潟および掘削して干潟再生を試みる地域の環境のモニタリングについては、重要であるとが国交省内で審議されていない。

★とにかく、防災という名目で、場当たり的な工事費のばらまきはやめていただきたい。国交省は河川や海岸、水辺環境の管理者としてのプライドを持ち、残すべき環境への対応を最大限実践することを期待します。

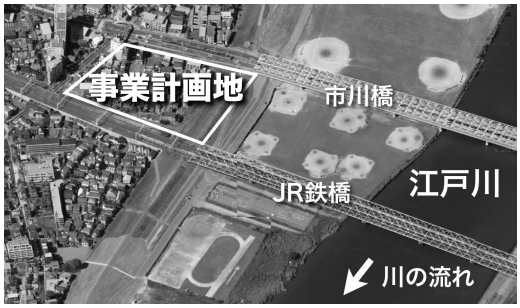
公共事業実態報告

事業名	スーパー（高規格）堤防事業		
事業地	江戸川区北小岩1丁目	事業者	国土交通省
団体名	江戸川区スーパー堤防取消訴訟を支援する会		

▼事業概要

江戸川右岸の堤防（江戸川区北小岩）を写真のように延長120m 、1.4ha分だけ「スーパー堤防」化

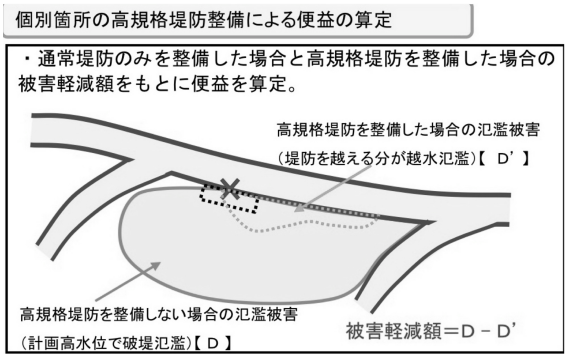
▼事業の具体的問題点



事業計画地内の建物をすべて壊し、住民を立ち退かせることが最大の問題点です。完成後は堤防上での区画整理を行い、居住できるとしていますが、長期の不安定な状況に対応できない高齢者や住宅の新築費用が不足する人は実質的に追い出されます。江戸川区は都市計画決定前から住民の土地を先行買収し、事業仕分けで「廃止」の判定後も事業を推進してきました。住民は本事業と一体の区画整理事業の取消を求めて江戸川区と訴訟中です。

治水事業としても25年間の事業の進捗率が1.1%の「スーパー堤防」の実態は、川に対して「点」にしかならず、役に立ちません。たった1.1%に約7千億円を投入したことを考えれば対費用効果はむしろマイナスです。進捗率が極端に低いのは、治水より「まちづくり」事業との一体整備を最優先しているからで、「完成」したものは「スーパー堤防」とは名ばかりの堤防になっています。またはじめから堤防をつなげて完成させるつもりもない事業です。「スーパー堤防」は東日本大震災や大雨などでも壊れ、もろさと欠陥が露呈しはじめています。にもかかわらず、「壊れない堤防」としてその裏法面を民有地として事業計画地の地権者に住まわせるのは住民の安全面でも堤防の管

▼見直し（検証）が行われていれば、あればその内容と問題点



2010年の事業仕分けで廃止され、翌2011年、「高規格堤防の見直しに関する検討会」が７回持たれ、これまでの６河川全川872kmから、６河川下流域120kmに限定して継続するとのとりまとめがなされました。その結果、事業を審査した会計検査院からも事実上の中止を求められたにもかかわらず、自公政権の再登場で復活しました。政権が変わるや否や江戸川区長はいくつもの虚偽内容を含む「要請書」をつくり、議会にも知らせず公明党議員らとともに国交相に面会しました。国交省関東地方整備局事業評価監視委員会は独自の審査もろくにせず、江戸川区長の「要請書」の内容を鵜呑みにして事業の遂行を求める「再評価」を答申し、国は予算措置を行ないました。「再評価」の内容は極めて不誠実で、左の図のように実際の地形と異なるいい加減な概念図で「便益の算定」を示したり、地形も海抜も、江戸川区が公表している洪水ハザードマップすら無視した現実にはありえない「浸水想定」まで加えるなど、異常な事業の正当化に終始しています。また、事業計画地を決めるのに「治水の優先順位によらず」と露骨に表明し、事業は治水が目的ではないと言わんばかりの傲慢さです。

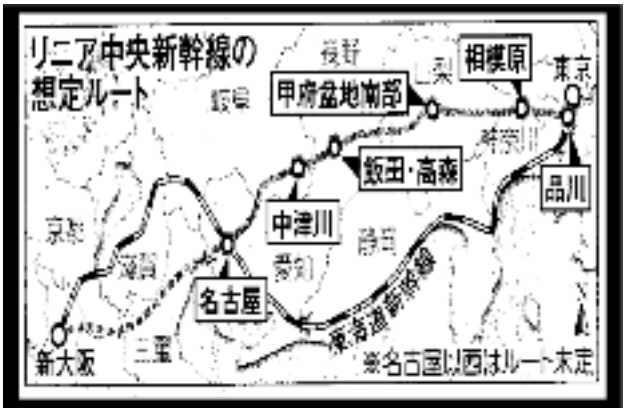
▼2012年度補正予算および2013年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

今年度、本事業に42億円、新規事業である本件地区には12億円が配分されました。これを受けて5月30日には国と江戸川区で共同実施の協定が結ばれ、７月中旬には仮換地指定、年内には住民移転の予定。

公共事業実態報告

事業名	リニア中央新幹線		
事業地	東京・品川～名古屋	事業者	JR東海
団体名	リニア新幹線沿線住民ネットワーク		

▼事業概要



✦計画予定:2014 年度 工事計画認可・着工
2027 年 東京―名古屋間(286km)開業
2045 年 東京―大阪間(438km)開業
✦最高設計速度:505km/時
✦総事業費:9 兆 300 億円
✦到達時間:東京―名古屋間 40 分 東京―大阪間 67 分
✦停車駅:メイン駅は品川、名古屋、大阪
中間駅は各県 1 ヵ所
✦全工程の 8 割がトンネル、都市部は地下 40m の大深度トンネル、5~10km 毎に直径 3km の巨大換気立坑

▼事業の具体的問題点

採算とれない、経済効果も無い、駅整備で地元負担

少子高齢化で人口減、新幹線利用客も頭打ち、リニア利用客だけが増える見通しは甘い。建設促進派は中間駅に 1 時間で 5 本停まると地元に経済効果大と言うが、停まっても 1 本。中間駅関連施設、道路など関連整備で地元は巨額の負担を強いられる。

電磁波を出す、電気をムダ使い、安全対策も二の次

リニア実験線車内の電磁波レベルは公表されておらず、磁気シールドで車体を覆わなければならないほどの電磁波が発生し、乗客・沿線住民に健康被害の怖れ。 新幹線の 3～4 倍で原発 1 基分に相当する膨大な電力を消費。「万全の安全対策とる」と説明するが、具体的な事故対策は後回し。

南アルプスの自然を破壊、都市でもトンネル工事の影響大

山梨から長野へ南アルプスに大トンネル。日本最大の自然に対する日本最大の破壊行為。
悪法「大深度法」で、都市部の住民は、家の真下を通っても権利なしセ。さらに 5～10km おきにつくられる巨大な「立坑」工事で大迷惑。全線の8割がトンネルなので膨大な残土が出る。残土の処理はどうするのかさえ明らかにされていない。

活断層が動いたらトンネルは大丈夫？

東京・名古屋間の 8 割がトンネル。その間、多くの活断層が存在。「地下は地震に強い」は神話。揺れには多少強いかも。しかして地層がずれる断層地震の経験は未知。危険なリニアをつくるより、東南海地震の被害が心配な東海道新幹線の総点検と大規模改修が先ではないのか。

沿線各自治体はリニア推進・・住民は反対

自治体の長、議員らはリニア推進期成同盟に入会させられ、推進に協力しており、住民の求めるものを受け止めようとしていない。

飯田市の高校では、タウンミーテイングで、1 年生に意見を聞いたところ過半数の生徒がリニア、原発に反対の意見を述べ、驚いた議員らが「もっと夢を語ってほしい」などと言う有様であった、
若いものが真実を知り、権力者たちは夢を語っている。

信濃毎日新聞 2013年（平成25年）1月30日 水曜日

リニアや原発に厳しい意見

飯田高生と県会「ミーティング」

「こんにちは県議会です（ふれあいミーティング）」が29日、飯田市の飯田高校であり、県会の正副議長と広報委員6人が同校1年生約280人と意見交換した。2003年の初回以来、高校生と語るのは初。リニア中央線新幹線や原発、教育などをテーマに活発な意見が上がった。

リニアでは、男子生徒が都会に人が流れるストロー現象を懸念し「リニアが来ない方がいい」と発言。他にも「首都圏から人が集まるという予想は甘い」と否定的な意見が続いた。議員が「地域の発展をけん引する素晴らしい計画」「悲観的にならないで」と呼び掛ける場面もあった。

原発では、森山蒔子さん（16）が「再開は悲劇を繰り返す」と再稼働反対の立場から質問。他の生徒も、原発を稼働すべきか意見を聞きたい―と続けた。ある議員は代替エネルギー確保なども考慮すべきとして「再稼働は単純にイエスか、ノーかではない」と返答した。校内のストーブ使用が制限され、寒い―といった声も上がり、議員はそうした声を県政に反映させるために「高校生ももっと声を上げてほしい」と述べた。

意見交換後、平野成基議長はリニアなどで「シビアな意見に、正直びっくりした」。他議員からは「もっと夢を語ってほしかった」との声の一方、「（若者が）夢を持てない現実を受け止めないといけない」などの感想が出た。

「こんにちは県議会」で意見を交わす県議（左奥）と飯田高校の生徒

公共事業実態報告

事業名	中央新幹線（リニア方式）事業		
事業地	東京都～大阪区間（名古屋まで先行）	事業者	東海旅客鉄道株式会社
団体名	公益財団法人　日本自然保護協会		

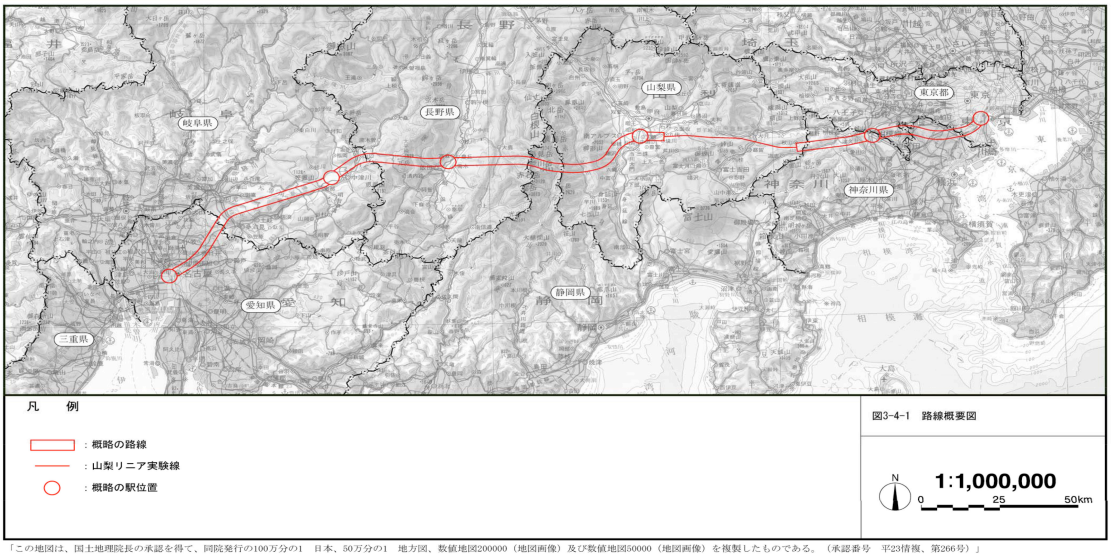
事業の概要・問題点

▼事業概要

東京から大阪までを、超電導方式で結ぶ、中央幹線の整備計画。名古屋までの区間を先行実施し、その後大阪まで結ぶ計画である。国土交通省中央新幹線小委員会で審議され、国土交通大臣から東海旅客株式会社に建設命令がくだされた。

主な目的は、3大都市圏を高速かつ安定的に結ぶこと、東南海巨大地震などの災害時の動線の確保、沿線地域の経済的発展、技術力の海外への輸出などである。

総事業費は、90,300億円。



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1　日本、50万分の1　地方図、数値地図200000（地図画像）及び数値地図50000（地図画像）を複製したものである。（承認番号　平23情複、第266号）」

▼事業の具体的問題点

・ルートの選定に際し、自然環境面からのリスク評価がなされていない。

・安全性の評価が東海・東南海・南海地震の震源域との位置関係を考慮していない。

・中央新幹線はその方式から、物流の確保にならず、震災時の交通確保としては不十分である。

・既存の東海道新幹線の安全対策よりも、中央新幹線建設のほうが優先されている計画である。

・活断層を横切り、かつ隆起量の大きな山岳地域をよこぎる計画であり、工学的にも安全確保が困難である。

・「国立公園」地域にルートを通すことは、生物多様性国家戦略に基づく環境政策と整合がない。

・費用対効果の検討で、航空路線との競合などは考慮されていない。

・計画で通過点となる地方の経済損益の検討が十分ではない。

・環境影響評価の方法書で、希少種の情報などに洩れが多く、方法書としての体をなしていない。

・パブリックコメントへの回答がなく、環境影響評価の手続きとして不十分である。特に、国土交通省の中央新幹線小委員会では、3回のパブリックコメントが実施されたが、その際の意見の内容が、小委員会の中で資料として提出され議論されたことがない。

▼2012 年度補正予算および 2013 年度予算内示状況（特に前年度予算との比較）と、事業進捗状況

企業事業のため、事業の進捗は不明。現在、準備書作成段階