

大義名分なき公共事業（H22.1.23）より抜粋

財団法人島根総合研究所

理事長・公認会計士 山根治

【講演会】 「大義名分なき公共事業 ー大手前通り、大橋川改修、八ッ場ダム」より

日時：平成22年1月23日（土）13時35分～

場所：島根県民会館307号室（島根県松江市殿町158番地）

1. 大手前道路の経済効果について

資料を3枚、この説明をいたします。これは先ほど申し上げましたように、島根県から開示された3つの資料の中の、それぞれのレポートの中の1枚です。いわばインチキのエッセンスが入っている。そういう資料でございます。

まずこの計算方法でございますが、どういう計算をやっているか。これは道路を作ったら、どれだけのプラスがあるかということ計算しようとしているんですね。大手前道路を作ったら、どういうプラスがあるか。作るコストに見合うだけのプラスがあるかどうかを計算しようとしている。

この場合、大手前道路が中心なんです、実はこの計算の仕組は非常に複雑になっております。

この大手前道路だけの効果、どういうプラスがあるか、というだけの計算ではないんですね。それ以外に、大手前道路を中心にした松江の、例えば国道九号線や四百何十号線だとか、いろいろ道路がありますよね。周辺の道路。数を数えたら300ありました。

それら300の路線をピックアップしまして、全部つながりがあるという理屈で計算している。

300の路線全部が密接につながっている。つまり、わずか1,000mほどの道路。1工区と2工区合せてわずか1,100m。わずかそれだけの道路を作って、どういう効果があるか、それを計算するのにつながりのある300の道路の、関連する道路の、全部の効果を計算している。

”リンク”という言葉を使っている。”リンク”。300の道路がリンクされています。

1つの道路を作るために、その他関連する道路もどういう効果があるのか、その経済効果を計算している、ということです。

それでこの表をじーっと見ていると、面白いことがいくつか分るんですが、私が取り敢えず気が付いたことを申し上げますと、参考資料1の一番下を見てくださいませ。二重の線で囲まれたところがありますよね。一番下です。「5. 00」と書いてあります。

これは走行時間短縮便益となっていますね。

AからBを引いた、5. 00。これは単位が億円ですから、5億円です。1年間に5億円の利益というか、便益が出る、経済効果があるということです。大手前道路を作りますと、車がスムーズに流れるようになる。そうしたら、走行時間が短縮されてくる。その短縮された効果を計算したら、5億円だという、そういう計算結果です。これが5億円。

次に参考資料2をご覧くださいませ。これは、一番下ですよ。「4. 01」、4億100万円の効果が出てくると、一年間に。

次に3枚目。「2. 92」。一番下のところですよ。2億9, 200万円の経済効果があると。

2. 経済効果を計算するにあたっての問題点

実は、この経済効果というのはですね、時間が短縮される利益だけじゃない。その他にあと2つある。一つは交通事故が減る利益、今一つは車が走るときのコストが減る、そういう利益が、あと2つあるんですが、これらは微々たるものですので、中心的なものはこの走行時間短縮による便益の金額と考えていい。

例えば、参考資料1の5億円をどういうふうにか考えるのかといいますと、1年間に5億円の経済効果がある。この道路の耐用年数を40年として、将来40年に渡って、その経済効果がずっと続くということで計算している。

1年間で5億円の経済効果がある、40年でいくらになるか。そういう計算をしているのですね。単純に40倍するものではありません。1年目が5億円だったら、2年目は少なくなる。3年目はもっと少なくなる。4%の割引率で考えている。このように計算した40年間の利益、これらを全部加えたものを経済効果（便益）と言っている。

4%の割引率で40年間計算する。計算式に入れてやるだけのことなんですが、そういう計算をして道路の経済効果を出しています。

これが、大雑把に言って、城山北公園線の経済効果を計算する概略です。5億円の経済効果。このほかに交通事故だとか、もう一つありますから、若干加わって、5. いくつになります。

そういう計算構造になっていまして、それでもう一つ。また一番下を見ていただきます。参考資料1の一番下。この5億円がどうして出てきたか。これはAからBを引いたものです。

差し引く前が「整備なし（A）」、「整備あり（B）」となっていますね。

この整備なしというのは、道路を作らない場合。整備ありというのは、この道路を作ったらどうなるか、ということで、作らないときのコストは665億4,900万円かかる。道路を作ったら、それが660億4,800万円になって、5億円減る。減ったのは、つまりコストが減るのだから利益だと、そういう考え方なんですね。

これはこれでいいんですが、よく見てみますと、このAとBが非常に近い数字なんですね。私、試しに割ってみました。

これ割ってみたんですが、このBをAで割った比率は、まず参考資料1の場合は、99.2%になる、99.2%。

それから参考資料2は、99.8%。参考資料3は、99.5%。

これで何か連想される方はいらっしゃいますでしょうか。私は咄嗟に談合を思い浮かべた。この数字は限りなく100%に近い。と言うことは、インチキ絡みの入札率とソックリだ。

談合、今から1年前、訳の分らん形で工事着工された、その家老屋敷の跡にできる建物ですね、あれも九十何%。ここまではありませんが、九十何%。

あれは談合とまでは断言できませんが、通常一般に言われている談合の疑いが強いのは、80%を超えた場合と言われているので、九十何%は、かなり強い疑いがある。談合と言われても仕方ない。

このように談合の入札比率に、非常に近い。

それともう一つ、この数字でピンときたのは、日本の有罪率、刑事事件の有罪率ですね。

有罪率は99.8%ぐらい。逆に言えば、無罪になるのは0.2%しかない。これは日本の警察とか検察官が優秀だからとか一般に言われていますが、実態は違っています。本来は立件すべきでない、あるいは起訴なんかすべきでないものを、無理矢理自白させたり、無理矢理事実関係をデッチ上げて起訴に持ち込んで有罪にしてしまっているのがかなりある。

脱税事件については、国税当局が出しているパンフレットでは有罪率が100%だと豪語しています。これも国税が立派な調査をしていると思われているようですが、さにあらず。信じられないようなインチキ調査が横行しています。脱税ではないのにオカシナ理屈をくっつけて脱税をデッチ上げてしまう。いったん起訴されたら、今の裁判官は検察とグルになっているようですから、ほとんど全てが有罪になってしまう。このようなケースが全国から相談事案としてかなり寄せられてきています。

私の友人で、逮捕されて裁判を闘っている会計士がいます。非常に優秀な早稲田大学出身の会計士で、この人、粉飾決算の片棒を担いだというヌレ衣を着せられて逮捕され、第二審まで有罪で、現在最高裁で争っています。

彼は本を書いたり、マスコミにいろいろと有益な情報を発信したりしている中で、経済事件一般について、半分以上は冤罪であろうと言っています。私は、経済事件一般につい

ではともかくとして、脱税事件に関しては、少なくとも半分は無罪ではないかと考えている。犯罪（脱税）じゃないのを、ムリヤリに犯罪にしているケースが半分はあるだろうということ。

そういうふうに、99.2とか、特にこの参考資料2ですね、99.8なんて言うのは、まさに日本の有罪率そのものの数字です。インチキ臭がプンプンしてくる。

ギリギリの、ほとんどあるかないかの差ですね。こういうふうなところに出てきたのが、この経済効果という数字、5億円だとか何億円とか言われているものです。

と言うことは、差引計算をする前の元の数字がちょっと変われば、この数字が吹っ飛んでしまう。場合によってはマイナスになりかねない。実際にマイナスになる可能性が十分にある。そういうものです。

3. 計算の矛盾点

では元の数字が何かと言いますと、上にある数字だそうです。

この表の見方を申し上げますと。参考資料1ですね。①と②に分かれて、③はその他の道路。

①が今の大手前道路です。②が主な周辺道路で、5つほど引っ張り出してありますね。③はその他二百何十の道路を合計したものです。

まず上のところ、一番上の数字を見てくださいませんか。

この大手前道路を4つに分けていますね、1工区を。

1工区が一番上の工区は、もし道路工事をしなければ、1日あたり7,328台通る。ところが、その道路を拡幅して整備すると、17,750台になると。これ、2.4倍になると言っているんですね。2.4倍になる。

それから今度は下の走行時間ですね。車の量は2.4倍になって、走る時間が半分になる。倍以上のスピードで通れるようになる。2.4倍の交通量になって、かつ、倍以上のスピードで走れるようになることを言っています。

参考資料2はもっと極端です。走行時間は変わらないとありますが、ところが車の量、これ2工区ですね。車の量は4,300台から21,800台になると言っています。これ、ナント5倍です。今より5倍も多くなると言っているんです。

参考資料3のところは、今度は同じ2工区で時点が違うのですが、6,145台から19,755台になる。3.2倍になると言っている。3.2倍。速さについては、時間が半分になる。速度が2倍になると言っている。

このようなことが実際にあり得るかどうか。これは文字通り簡単な計算でインチキが分るんですけど、常識から言って、あそこの道路の幅がどんなに広くなろうともこんなこと

はず考えられない。くにびき道路のところの四つ角があって、他方では大手前のところの鍵っこがある。入口と出口に2つのネックがある。どんなに途中の道幅を広くしようとも、こんなに多く通ることができるはずがない。通過速度が倍になって、車の量が2.4倍から5倍になる。こういうことは普通考えられない。

これは、常識で考えられないだけでない。交通工学のダイナミックなシミュレーションをやったら、すぐに立証できることです。しかもこれまで8つしかなかった信号が、11に、3つも増える。信号が増えて、かつ、道幅が広がる。道路の幅が広がると横断する時間が長くなる、信号停止の時間が長くなる。2つのネックがある上にこのような状態で、以前よりも交通量が2倍から5倍に増えたり、倍以上のスピードで走れたりすると言っている。こういうことは普通ありえない。

それともう一つ、全体を考えてみます。

新設道路にそんなオカシナ数字を持ってきた。全部多くなってくるようになっている。ところが、交通量全体は将来に向っては減るという見込みなんです。減る。全国的な交通量は今がピークで減っていく。この計算でも減るという見込みでやっています。

全体の交通量は減るのに、ここの大手前通りだけは増える。何倍にも増えるということは、このリンクした他の300の道路の交通量が逆に減らなければ理屈に合わない。ということで、ご覧下さい。全部減ることになっている。

これは漫画ですね。おそらく県の人、この数字の意味があまり分っていないと思いますよ。この計算は全部、丸投げの下請けですからね。外部の会社に丸投げの下請けをさせているから、意味が分っていないと思います。

しかも県では審議会とかなんかあったりして、これを学識経験者がチェックするようになっているようです。チェックする人がいたけれども分からなかったのか(笑)。中には偉い先生もいるようだけど(笑)。

国の大橋川の計算も全く同じです。審議会があって、もっともらしい大学の先生達とか訳の分らない人達がいますけれども、全然チェックしていない。チェックしていないというよりも、計算の意味が分っていないのではないか。

あるいは、それ以前に、こういう詳しいデータを審議会に提出していない。審議会の場に出していないのではないか。

あともう一つ気が付くのは、今まで島根県は、例えば10年後20年後、交通量がどんどん増えていくと言っていた。今よりも交通量が増えていくということをやっていたにもかかわらず、実はこの間、三反田さんと野津さんと話し合ったのですが、もし工事しない場合に、20年後に7,328台になる。あるいは2工区(参考資料2)の10年後、4,300台になると言っている。減っているんです。この数字はどこから出たのか分からない。

今まではこんな数字は出ていない。これは、ぜひ、街づくりの会の方で検証してください

い。島根県は今までいろんなことを言っていますけれどもね、こんな数字は初めて出てきました。

4. 結論

結局のところ、最後の数字、先ほど言いました一番下の経済効果の5億円という数字を出すために、交通量をいじくらないといけない。外注していますから、適当にいじくって、最終的にだいたいこれぐらいになるんだったらということで、おそらく何回もやり直して作り上げた数字だと思いますね、これは。明らかに逆算の数字です。

時間になりましたので、取り敢えず、計算のインチキのエッセンスというべきものの概略、こういうものだということを申し上げたしだいです。以上です。

5. 参考資料

【参考資料1】

交通状況の変化 事業名：城山北公園線（1工区）（推計時点H42年）

【参考資料2】

交通状況の変化 事業名：3.3.30号城山北公園線 城山北公園線（2工区）（推計時点H32年）

【参考資料3】

交通状況の変化 事業名：城山北公園線（2工区）（推計時点H42年）

交通状況の変化

事業名： 城山北公園線 (1工区)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・ 改築道路	城山北公園線 (1工区) 15640 L=0.12km	交通量 ^{※1}	[台/日] 7,328	17,750
		走行時間 ^{※2}	[分] 0.54	0.25
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年] 0.68	0.75
	城山北公園線 (1工区) 3628 L=0.11km	交通量 ^{※1}	[台/日] 9,930	20,355
		走行時間 ^{※2}	[分] 0.56	0.24
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年] 0.95	0.84
	城山北公園線 (1工区) (780) L=0.29km	交通量 ^{※1}	[台/日] 11,513	21,609
		走行時間 ^{※2}	[分] 1.59	0.65
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年] 3.12	2.39
	城山北公園線 (1工区) 23634 L=0.10km	交通量 ^{※1}	[台/日] 11,635	19,136
		走行時間 ^{※2}	[分] 0.55	0.21
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年] 1.09	0.70
②主な周 辺道路 ^{※4}	国道432号 3502 L=1.41km	交通量	[台/日] 14,355	12,968
		走行時間	[分] 3.75	3.56
		走行時間費用	[億円/年] 9.28	7.94
	向島外中原線 3627 L=0.35km	交通量	[台/日] 11,511	5,749
		走行時間	[分] 0.8	0.7
		走行時間費用	[億円/年] 1.66	0.71
	向島外中原線 3629 L=0.25km	交通量	[台/日] 12,634	7,871
		走行時間	[分] 0.91	0.79
		走行時間費用	[億円/年] 1.95	1.05
	穴道湖大橋 3486 L=0.50km	交通量	[台/日] 26,020	24,853
		走行時間	[分] 1.5	1.5
		走行時間費用	[億円/年] 6.93	6.40
殿町菅田線 3637 L=0.40km	交通量	[台/日] 12,760	11,003	
	走行時間	[分] 1.04	0.94	
	走行時間費用	[億円/年] 2.24	1.74	
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	637.60	637.96

合計：262km	走行時間短縮便益 [億円/年]	走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A-B)
		665.49	660.49	5.00

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

他の道路の交通量↓

りお数300

参考資料 2



(2)公表様式3①【新様式】

様式-3①

交通状況の変化

事業名：3.3.30号城山北公園線 城山北公園線(2工区)

(推計時点 H32年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] :0.4km	交通量	[台/日]	4,300	21,800	
	走行時間	[分]	1	1	
	走行時間費用	[億円/年]	1.40	4.75	
②主な周辺道路	国道431号 :2.3km	交通量	7,500	6,700	
		走行時間	6	6	
		走行時間費用	11.76	9.49	
	国道485号 :1.8km	交通量	29,100	28,500	
		走行時間	4	4	
		走行時間費用	32.35	31.37	
	(都)殿町 西川津線 (一部) :0.5km	交通量	5,300	1,200	
		走行時間	1	1	
		走行時間費用	1.32	0.28	
	(都)向島 外中原線 (一部) :0.4km	交通量	12,400	8,100	
		走行時間	1	1	
		走行時間費用	3.96	2.02	
国道9号 :2.6km	交通量	18,300	17,100		
	走行時間	6	6		
	走行時間費用	28.72	26.25		
③その他道路合計 :520.4km	走行時間費用	[億円/年]	1,893.46	1,894.81	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：528km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1972.97	1968.97	4.01

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- ※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2：走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3：走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4：主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

その他道路の交通量↓
↓
この分 2工区へ。

参考資料 3

様式-3①

交通状況の変化

事業名： 城山北公園線 (2工区)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 城山北公園線(2工区) 3634 L=0.42km	交通量 ^{※1}	[台/日]	6,145	19,755	
	走行時間 ^{※2}	[分]	1.80	0.90	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	1.88	3.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	殿町菅田線 3637 L=0.40km	交通量	[台/日]	15,595	
		走行時間	[分]	1.26	
		走行時間費用	[億円/年]	3.32	
	東本町菅田線 3635 L=0.57km	交通量	[台/日]	10,958	
		走行時間	[分]	1.6	
		走行時間費用	[億円/年]	2.93	
	松江熊野線 3495 L=0.60km	交通量	[台/日]	14,459	
		走行時間	[分]	1.66	
		走行時間費用	[億円/年]	4.09	
	東本町菅田線 3633 L=0.31km	交通量	[台/日]	13,803	
		走行時間	[分]	0.9	
		走行時間費用	[億円/年]	2.20	
	国道432号 3502 L=1.41km	交通量	[台/日]	13,756	
		走行時間	[分]	3.67	
		走行時間費用	[億円/年]	8.68	
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	637.19	639.04	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：262km	走行時間短縮便益	[億円/年]	660.28	657.37	2.92

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。