

# 平成25年度 第2回栃木県公共事業評価委員会

## 会議結果の概要

栃木県県土整備部技術管理課

平成25年度 第2回 栃木県公共事業評価委員会  
会議結果の概要

- 1 日 時 平成25年9月9日（月）13：58～16：18
- 2 場 所 栃木県庁本館6階 大会議室1
- 3 出席者 (委 員) 池田 裕一 (宇都宮大学工学研究科准教授)  
奥本 雅之 (栃木県経済同友会理事)  
加藤 幸子 (栃木県女性団体連絡協議会事務局長)  
田坂 聡明 (宇都宮大学農学部教授)  
田村 孝浩 (宇都宮大学農学部准教授)  
根本 智子 (弁護士 栃木県弁護士会)  
築瀬 範彦 (足利工業大学工学部教授)
- 4 議事案件 (1) 栃木県県土整備部所管事業の事後評価について (報告案件)  
ア 道路事業4件  
イ 街路事業3件  
ウ 砂防事業1件

## 5 議 事

### ○道路事業「一般国道123号 茂木バイパス 茂木町」（県事業）

（栃木県）

自己評価書（資料2-①）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

交通事故の件数で、平均数を出しているが、事前の場合は現道で、事後の場合は現道とバイパスの合計ということではないか。

（栃木県）

茂木バイパスについては、整備前は現道で、整備後はバイパスで比較している。

（委員）

目的の中に市街地部の生活環境の改善があがっていて、事故が減ることも環境の改善等につながってくると思うが、なぜ現道についてそのデータが出されていないのかが分からない。

（栃木県）

データは現道もとっていて、平成22年、23年で合計3件なので平均1.5件となっている。

提示したグラフは、あくまでも国道ということで、整備後についてはバイパス部の事故件数を示している。

（委員長）

国道と国道を比較されたということで、現道は既に格下げになっているため、それは別途に整理したということか。

（栃木県）

そのとおりである。

（委員長）

その件数も1.5件程度だということか。

（栃木県）

現道についても、平成22年、23年で平均が1.5件である。

（委員）

一般国道123号は、4案件の中でもほぼ20年と事業期間が長く、用地取得に時間がかか

っているということで、今後の事業では、丁寧に何回も説明をしてなるべく期間を短縮していきたいということだが、実際に、事前に丁寧に説明をすることで、短縮できる期間と、実際に工事施工の部分で短縮できる部分と両方あると思う。

今後の展開として、きめ細かな説明を行い目標としてどれぐらい工事期間、事業期間を短縮していけるかの目論見や目標について見解があれば教えていただきたい。

(栃木県)

事業期間については、一般的に7、8年程度で事業を完了させたいと思っている。

今回の茂木バイパスは、事業区間の延長が3.7kmと長く、100億円規模の事業になっている。

当然このような状況もあるので、まずは用地取得期間を短くするというのも必要だが、事業の中で、交差する道路を考慮しながら適切な工期を設定し、全体の事業期間の中でも早期の事業効果の発現ができるような工期設定を考えている。

(委員長)

相手がある話なので、何割削減というのは難しいと思う。

(委員)

茂木バイパスについては、地域活性化の支援を改善することができたという書き方をし、その後にアンケートの内容について分析している。

地域活性化の支援とは、どういう位置付けになっているのかが解りにくい。

ツインリンクもてぎのイベント開催等の交通は改善されているというのはわかるが、アンケートの中に町なかは寂しくなった等、そういうものが出てきている。

この活性化というのは、どこに対しての活性化だったのかというのを伺いたい。

(栃木県)

今回の地域活性化というのは、ツインリンクもてぎへ行く際に道路事情が悪くてなかなか行き着けない、そういったことがあると様々な妨げになってくる。

こういったことから、アクセス道路の強化を図るということで考えたものである。

町なかは寂しくなったという意見もあるが、茂木町の観光入れ込み客数の推移については、事業に着手した平成5年が48万人で、昨年平成24年が226万人となり、これは道の駅やツインリンクもてぎが取り込まれ、その中でオープンしたということもあると思うが、そういったことから、茂木町としては地域の活性化につながっているということがわかったと考えている。

(委員)

地域活性化の支援と市街地の生活環境の改善というのが、並べて書かれている時は、私のイメージでは、そこに住んでいる人たちの暮らしが良くなって、そこに住んでいるのが良くなるという意味合かと思っている。

最後のまとめのところには、地域活性化の支援ができたと書かれているが、これが何によって出てきたものなのかというのが解りにくい。

例えば、自動車の交通量を見ると、整備後は大型車が10分の1に減っているが、現道の部分にも入っている。

地域の環境対策ということがあったら、大型車は入らないようにする等の手法があったのではないかという気がするが、そのあたりはどのような対策を練られたのかを教えてください。

(栃木県)

大型車については、通過交通というのではなく町なかに用がある、そういったものだと考えている。

旧道部分は、県道になっていて、通過交通はほとんどないが町なかに用事がある車が、3割は市街地に残っているということで、目的地が町なかであれば、ある程度入ってくるのは仕方ないことだと考えている。

(委員長)

道路事業であるから、目的もあるし、それから、その結果、効果もあると思うが、私も聞いていて思ったのは、地域活性化という言葉である。

どの部分に対しての地域活性化なのか、観光に対して、例えば入り込み客数が全体として増えたということが地域活性化なのか。

あるいは、現道部分に対しての安全性、あるいは歩行性が良くなることも含めてそれが地域活性化なのか。

そのあたりに少し違和感を感じるのは、とにかく交通がスムーズに流れるようになればいいというのがまず前提ではあるが、その効果がいったい誰に対してのものなのか、地域の住民に対してのものなのか、あるいは地域外の人のものであるのか、地域外の人のものであるのか、結果としてその地域の活性化につながる場合とか、たぶん二次的なものと一時的な効果みたいなものがあり、それを分離するのは難しいため、それを言葉として地域活性化という形でくくると、きっと人によって地域活性化という言葉の定義が微妙に違う

場合に違和感を感じることもあると思いながら聞かせてもらった。

○道路事業「主要地方道栃木二宮線 大道泉橋 下野市、真岡市」（県事業）

（栃木県）

自己評価書（資料2-②）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

目標の中に、河川増水時における通行止め区間の解消というのが入っているが、これについての分析結果が載っていない。

確かに事業を実施することにより、それはなくなるというのは解るが、無くなったということがわかる何かのデータが載ってしかるべきという気がするが、そこはいかがか。

（栃木県）

データは、調べられる範囲で調べたが、通行止めになったデータは無かった。

しかし取り付け道路は、900mに渡って河川の高水敷を通り、低い位置にあることから鬼怒川が増水すれば通行止めになるが、今回、河川の計画断面よりも上に橋をかけたため、増水しても通行止めになることなく通れるということである。

（委員長）

質問の趣旨は、この工事をする前には年間に何件の通行止めがあったのか、それが開通したらなくなったということで、そのデータはないという回答ですね。

（栃木県）

調べた限りでは、過去に通行止めになったという記録はなかった。

ただ可能性として、増水した時には水が乗ってしまう恐れがあるところを通っているので、それは解消されたということとは言える。

（委員）

そうすると、目的と必要性のところに書かれている河川増水時における通行止め区間の解消という一言は、何でここに入ったのかという気がするが、いかがか。

（栃木県）

これはあくまでも可能性の話しである。

ただ、基本的にそういうことが起こり得るのが解っていてその対策をしたということなので、起こっているからというだけではなく、可能性として河川内を通過していれば増水により冠水して通れなくなる。

冠水する確率はわからないが、そういった恐れがあるものをなくす、こういったことを目的の一つとして事業を実施した。

(委員)

厳しい言い方をすると、解消と書いてあるときには、あるものをなくすのを解消と言い、無いものをより無いようにするのは解消とは言わない。

最初から必要なかったのに、あるように書いたととられかねない。

そういう発言だと思う。

(栃木県)

通行止めになる恐れの解消である。

(委員長)

これについては、河川増水時における通行止めの恐れ、あるいは危険性の解消、もしくは危険性の低減と、そういうことですね。

通行止めのデータはなかったかもしれないが、過去の降水量に対してどれぐらいの安全度が増した等、そんな形の言い方はあるのかもしれない。

橋が高くなったから安全なのはあたり前だろうと言われてしまうわけで、それは当然なのだが、やはり言葉をきちんと定義して使っていただきたい、そういうご指摘だと思う。

#### ○道路事業「主要地方道栃木佐野線 小野寺工区 岩舟町」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料2-③)に基づき事業概要を説明。

質疑応答なし。

#### ○道路事業「一般県道雀宮真岡線 宮岡橋 上三川町、真岡市」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料2-④)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員)

これについても、宇都宮市と真岡市の交流促進ということが目的で、それをアンケートで聞いていると思うが、このアンケートの聞き方が、宇都宮市と真岡市間の往来についてという漠然とした書き方になっているが、具体的にはどのような聞き方をしたのか。

この道ができたことによって改善されたかというような聞き方をしたのか、その聞き

方が気になったので教えてほしい。

(栃木県)

新しい橋を整備後に行きやすくなったかどうかということを知っている。  
つまり、もともと歩道がなく、自動車と自転車が混在した状況で、かなり通りづらかったが、それが通りやすくなったことによって、行き来がしやすくなったかと、そういった趣旨で知っている。

(委員)

具体的なアンケートの言葉はないのか。

(栃木県)

整備後に宇都宮市街地と真岡市街地の行き来が便利になったかどうかということを知っている。

(委員長)

こういうものは、便利になったかと言えば当然便利になったという回答が多数を占める  
とは思いますが、例えば自転車での行き来が増えた、以前の何台に対して何台になった等、  
そのような客観的なデータはあるか。

(栃木県)

自転車の通行量について調べたものがある。  
整備前は65台だったが、整備後は170台と、2.6倍に増えている。

(委員長)

自転車については、3倍ぐらいの交流がある。  
行き来しやすくなったということは、そういうデータでもあるかと思う。

(委員)

新しい橋を建設したことによって、単に宇都宮市と真岡市の交流促進を図ることができた  
と書いてあるが、この交流促進を図ることができたということを確認するような何  
かのデータがないとそれは言えないと思う。

例えば、アンケート結果を後から分析しているが、その前の段階で、何をもってこう  
いうことが言えたのかというのは、もう少し丁寧に書いたほうが良いという気がする。

(委員)

個別の案件ということでなく、全体の説明についてわかる範囲で教えてほしい。  
説明は非常にわかりやすいが、出てくるデータの根拠をもう少し丁寧に説明してほしい。

例えば、アンケート調査をしている。

定性的なデータではあるが、非常に具体的な内容を含んでいる大切なデータだと思っている。

ただ、どの範囲の方を対象にしたのかが明記されていないので、便利になったと言われても、どの範囲の方が便利になったのかということがわからないため、具体的な検討がこの先できない。

もしわかれば、その範囲を教えていただきたい。

2つ目は、交通事故件数の減少、事故件数が減少するのは大変良いことだと思っている。

ただし、自由意見の中にも新しく整備したことによってスピードを出し過ぎて危険だという意見も出ているので、可能ならば事前の事故と整備した後の事故の内容や状況も含めて、どういう事故が少なくなったのか、どういう事故が逆に増えたのかというようなことを丁寧に分析することが今後の整備にも生かされると思う。

事業を行う時には、経済効果として、これだけの効果があるということが示されたはず。

今回の説明では、これだけの交通量が増加したという形で定量的には書かれているが、経済的な効果がどのくらい発生したのかということには触れられていない。

これは事業終了後、2年くらいしかたっていないので、全体の経済効果の見込みが立たないということなのかもしれないが、計測可能なものもあるはずで、最低限このくらいは生じているというようなことが説明にあってもいいと思った。

この意見について説明できるものがあれば説明をしてほしい。

(栃木県)

アンケートについては、事業区間沿線の住民ということで各自治会に配布している。

このほか、沿線の企業や学校関係を中心に配布して調査をした。

(委員長)

確認だが、そうすると事業を行った沿線の関係者すべてを対象にしたアンケートだと理解していいか。

(栃木県)

基本的にそのように考えていただいて結構である。

(栃木県)

事故の件数だが、これについては警察が出しているデータがあり、事故の件数と死傷者数である。

こちらは把握しているが、こういった事故の内容だったのかは調べていないので、今後の参考にさせていただく。

経済効果という話があったが、これについては、そこまで整備効果の把握ということを行っていないが、道路の事業効果を測る時に、時間の短縮等に伴う効果を算出しているので、現時点で把握しているデータである程度数値を出すことはできると考えている。

ただ、地域全体の経済効果等になると現時点では把握していない。

(委員)

全体にわたって、詳細に経済効果を把握するというのは非常に困難だと思うので、可能などところで、今後もモニタリング等を重ねながらチェックすると思う。

(委員)

地域の活性化が先ほど出たが、道路をつくっていくとどうしても市街地は活性化が滞ってしまう。

というのは、便利な方をみんな通るので、現在、そこに住んでいる方の町は活性化というよりもだんだんさびれていくことが多いというのがあちらこちらで見えて、それが現実である。

地域の活性化というのは、道路を新しくつくったからそれであるというものではないと感じながら聞いていた。

(委員長)

活性化という言葉は非常に難しいし、今、お話しがあったように、正直言って地方の中小都市はだんだんさびれていくというのは現実ですから、その現実と効果みたいなもの、非常に表現は難しいと思うが、何かあればお願いしたい。

(栃木県)

確かに、私たちが行っているものは、まずは無用な通過交通をとにかく排除したいというのはある。

そうでないと何もできない、そういうことを排除した後に、本当に必要な人たちだけでまちづくり等を行っていくというのが究極になるのでしょうか、そういうものについては、ある程度時間をかけて、地元の人たちがいろいろなものを考えてやっていく、そういう中で道路事業がすべて解決するのはやはり難しいと思う。

(委員長)

道路事業は、いろいろな効果があると思うが、一時的な効果も二次的な効果も、あるい

は三次的な効果もあるかもしれない。

それをあまりにも網羅し過ぎていると、聞いているほうとしては、別にそれを否定するわけではないが、違和感があるということだと思う。

そのあたりの効果の表現の仕方について、今後、検討いただきたい。

○街路事業「小山栃木都市計画道路 3・5・101号小山結城線外1路線 小山市」（県事業）

（栃木県）

自己評価書（資料3-①）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

利用者アンケートの結果で、多くの方が便利になった、安全になったということを回答していることがわかった。

ただ、回答率がこの地区だけ過半数を大きく割り込んでいて32%となっているが、これは何か特別な理由があるのか、あるいは改善する方法があるのか、回収率からすると過半数の意見というふうに見られないが、ここの数字が低くなってしまった原因というのは何か考えられるのか。

（栃木県）

今回の3件の中で、ここだけが極めて低い状況になっていて、これについては、ほかの地域とその手法について、特に変えたということはないので、地域性というか、そういったものでたまたま低かったのではないかと理解している。

特に意図的に行った等はありませんので、あくまでも沿線の住民の方々に自治会を通じてアンケートを実施し回収した結果である。

（委員）

原因はわからないのか。

（栃木県）

はい。

（委員）

街路事業ということで、町並み等を含めて実施していると思うが、その地域で、この道がどういう意味合いの道なのかというところを捉えるのが難しい。

例えば、栗の宮から喜沢に行く道路がある、それから結城から4号まで抜ける道がある、この道というのは小山では市街地を通る道ではなく、むしろ端を通っている道、町

を少し外れたところにある道のような感じになる。

そういう位置付けが解らないので、例えば旧市街地であればこれ以上道が広げられないから、ここは仕方がないのでこちらの道を広げて交通量を増やそうかと、そういうような計画の中でこの道がどういう位置付けなのかというところを、もう少し丁寧に説明していただかないと、ここができてこの道が幅広くなって、ここが電信柱がなくなったから、これで町並みがきれいになって、全部が良くなったみたいな、そういう書き方をされると、やはり少し理解に苦しむというか、実際に利用者アンケートを見ても、52%の方がにぎわい回復に影響があるだろうと、半数ぐらいの人はこんなところを行っても仕方ないというような意見でいる。

だから、そういう全体の、県の方からすれば市の意向などをここで改めて説明するというのはおかしな話かもしれないが、やはり都市の計画の中でどういう意味合いがあるのかということはやはり一言欲しいという気がした。

(栃木県)

少し説明が不足していたと思う。

特に、小山結城線については、西側に並行して4号があるが、その間を結ぶ道路というのが県道でなく市道となっている。

その市道も、幅員が4m程度しかないとか、あるいは一方通行だったりとか、非常に東西の連絡が難しい状況である。

このため、小山結城線を西側に向かってくると粟の宮喜沢線のところでT字路になり右折か左折をせざるを得ない。

そのうえで、どこかのルートを通りながら4号に抜けていくというような場合がほとんどだったが、今回、この間をつないだということで、今までそこで行き止まりだったものが本当の幹線である4号まで直結できると、そういった関係で、アンケート等にもあったが、移動時間が短くなったということで、沿線の住民の方にも喜ばれていると考えている。

(委員)

通過時間が短くなって便利になった、これは私も非常によく理解できるが、そこに粟の宮喜沢線がある、この道も両側には広い歩道がない道となっている。

そこに、縦に歩道が付いた広い道ができて町並みが整った、歩道ができた、安全になった、だから全体が安全かというところではない。

そのバランスが我々には捉えにくい、その図を見ただけでは。

例えば、粟の宮喜沢線というのが細いけれども、これは旧市街地を走っている道であったとか、バイパスのほうは、ここは通過を主としてつくられた道であったとか、それを結ぶためにこのように道を、今回考えたというような説明であればわかりやすいが、何が目的なのかというのが最初に捉えにくい。

通過のほうに主体が置かれているのか、事業上どっちかということは言えないと思うが、やはりそれでももう少しわかりやすく言ってほしい。

(委員長)

これについては、都市計画図で道路のネットワークを先に説明すると位置付けがはっきりすると思う。

次回からは、よろしくお願ひしたい。

○街路事業「那須塩原都市計画道路 3・3・2号黒磯那須北線 那須塩原市」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料3-②)に基づき事業概要を説明。

質疑応答なし。

○街路事業「足利佐野都市計画道路 3・4・2号黒袴迫間線 佐野市」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料3-③)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員)

アンケートで、アンダー沿線の景観・まちなみについて質問をしたら、7割の人が景観・まちなみが良くなったと答えているが、アンダーをつくって景観がよくなったと答えるその具体的な理由は何なのか理解できなかったもので、もしわかったら教えてほしい。

(栃木県)

アンダーパス部分を含めた全体が537mあります。

今回、当然アンダー部分を含んでいるという中で、既に沿線にコンビニエンスストア一等が張り付いてきている。

そういった意味で、それらを含めて景観がよくなったというか、便利になったというところを捉えているという感じはするが、特にその道路を整備して、当然道路部分は整備するわけですが、それ以外の沿線を含め、幅広の空間というものを捉えて、良くなっ

たと考えているのか、その部分はアンケートのさらに深部までは図りかねますので、感想として述べさせていただきます。

(委員)

たぶんアンケートでは読み取れないような回答だったと思うが、アンダーをつくって、例えば景観が良くなったと答えるようなアンケートだとすると、ほかのところでも事業後には良くなったという答えが多くなってしまわないかと思う。

だから、このアンケート自体がどういう人たちに、どういう答えを求めて行ったのかというあたりが、何か非常に曖昧なものを感じてしまう。

そういった意味でも、こういう答えが出てきたことに対して、やはりもう少し突っ込んで、何でこんな答えが出てきたのかというあたりは分析しておいたほうが良いという気がする。

(栃木県)

当然ながらアンケート調査については、我々が聞いているものに対してそのまま答えてくるというのは、なかなか中身を理解できないという部分もあるが、ただいまご質問のように深部までアンケートの中身がわかるような、そういった工夫については今後検討させていただきます。

(委員長)

そうですね、高架等がなくなれば景観は良くなったと思うが、今あるものが地下に潜ってどれぐらい良くなったのかというのは、少し直感的には理解しづらいというご指摘だと思う。

今後、分析をお願いしたい。

(委員)

繰り返しの意見となり恐縮だが、街路事業においても事前に整備効果について、事業費とそこから得られる効果を経済的に評価していると思う。

事業後、まだ数年という中で全体の事業効果を推定するのは必ずしも正しくないかもしれないが、例えば時間短縮効果等は、経済的に評価できる部分もあるので、なるべくできるところは経済的に評価して、最低限、あるいは確かにこれだけの効果が生じているということを明記されることが望ましいと思う。

なるべくそういった説明もいただけると大変助かる。

○砂防事業「一級河川大谷川 日光市」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料4)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員長)

非常に興味深いものを見せていただき、工事を行った跡が全然見えないのが見事だというふうに理解した。

(委員)

砂防事業の効果により、観瀑台周辺、斜面崩壊を防ぐことができたと書いてあるが、砂防事業の効果だったということは、何か証明になるようなものがあるのか。

(栃木県)

ここで言っている砂防事業というのは、アンカー工を施工したということと、ロープ・ネット等、ポケット式のロープ工法、そういったことを総称して砂防事業ということである。

(委員)

私が聞きたいのは、これは何もしなくても崩れなかったかもしれないと、それをこの砂防事業を行ったから崩れなかったという言い方をしているのは、どうなのか。

危険性は低くなったと言うのであればわかるが、これで崩れなかったという言い方は、やっぱり科学的ではないという気がするので、そこを伺いたかった。

(栃木県)

施工した範囲においては、今回は3期工事ですが、その前の平成2年から実施しているので、少なくともその範囲において崩れた実績はないということで、現時点では崩れてないということです。

確かに、その後崩れることもあるかもしれませんが、表現としては低減されたということがより適切かもしれない。

(委員)

少し違うのです、微妙に違うのですけれども、崩れなかったのは砂防事業の効果によりという一言が私はおかしいということを言っている。

(栃木県)

その辺は科学的になるかと思しますので、地形の特性からロックアンカーを用いたのは、表面の岩盤の節理が発達をしていてオーバーハングのような状態になっている。

その岩塊というのはかなり大きなもので、調査した結果では5 m四方ぐらいの岩塊になっている。

ですから、その表面の岩塊をロックアンカーで内側から押えることによって、少なくともそういったオーバーハングしている部分の崩落は防げているというふうに理解をしている。

(委員)

私が言いたいのは、平成23年の台風15号で24時間雨量が282mmであった、それからその前の地震は震度4だったと、これがあつたら必ず崩れるものであつて、それを防げたということであれば効果があつたということは言えると思うが、それを実証できないのではないかということ。

だから、言いたい事はわかるが、ただこういう書き方をしてはいけないという気がしたものでそれを質問した。

(栃木県)

確かに、実証はできないかと思うが、崩壊のメカニズムはどちらかというところと経年による風化や岩盤の強度ですので、異常気象は誘因になるかもしれないが、直接の原因ではないというのはこれまでの崩落したときの状況です。

昭和61年の時もそうですし、その前の51年のときも特に異常気象があつたから崩れたというわけではなかったというのが事実で、今後もそういうことが起き得るであろうというのが検討委員会からの報告でした。

(委員長)

現状において、できる限り最善の方策をとり危険性は最小化されたということと、いわゆる事業を行ったから100%安全になったというふうに受け取られないように表現を注意していただきたいという、こういうご指摘だと思う。

(栃木県)

ありがとうございます。

防ぐことができたということで言い切ってしまうので、確かに表現としては少し違う部分もあるかもしれません。

(委員)

要は崩れなかったというのは事実ですから、崩れなかったということは書いてもいいと思うが、それが砂防事業の効果によりという一言だけは少しおかしいというのが私の

意見である。

それから斜面对策のときに、環境を変化させないように樹木伐採を避けて施工したということが書かれているが、私の個人的な意見ですけれども、これだけコンクリートでかためて環境を変えておいて、なぜ樹木を切るのが環境を変えることにつながるというふうにするのか、そこが少し理解できない。

県の方々は、どういう認識でいらっしゃるのか、そこを教えてほしい。

(栃木県)

表面に見える部分でのコンクリートは無いということで説明したつもりでして、外から見た目においては何もされてないというふうに見えるということで、改変をしていないということである。

(委員)

例えば、日光の戦場ヶ原は、湿原でなくならないように周りに砂防の堰堤を立てる等の工事をするが、そういうことは、不自然なことをやって自然の遷移を止めている。

これにしても、崩れるのがあたり前であって、それを崩れないようにしている。

崩れないようにしているには何か目的があって行っている。

ですから、その目的のほうだけをもう少し強調すべきであって、自然に配慮した等、そういうこととは全く別の次元の、観光客の安全を図るとか、そういうことなのではないのかという気が私はするが、その辺はどんなふう考えているのか、この場で、せっかくですからお聞きしたい。

(栃木県)

目的は先ほど言いましたように、観瀑台の観光客の人命保護、また土石流が発生した場合の下流の発電所、いろは坂の橋梁等、いろは坂自体を保全するというで、目的ははっきりしている。

ただ、施工の手法としては、環境に負荷をなるべく与えない、また観光客の安全を配慮するというで考えている。

ですから、人工的なものは、確かに中には入っているかもしれないが、それが後にどのような影響になるのかということまでははっきりとは検討していないということになるかと思う。

(委員長)

基本的には、ここにコンクリートの擁壁を表から見えるように積んで、それで防いだの

ではないということがとても意義のある工法なのだろうと理解する。

確かに自然の遷移とすれば、時間軸の問題だと思うが、工学的に言えば、50年程度もつような構造にしたということはすごいというふうに素直に思う。

ただ、別の学問的の分野だと、もう少し将来の見通しが長いのかというような感じもする。

この辺は分野の違いというふうに思い、ただ、逆に言うと、ここの公共事業評価委員会の意義としては、いろいろな多方面の方が参加されているそれぞれの価値観が違う、それに対して公共事業を施工する側の立場から言うと、やや自分たちの価値観に沿った説明をし過ぎているのかもしれないと感じた。

(委員)

すごい工事の方法があるものだと思いますが、そういう工事を行って、この壁が永久に崩れないということはないのですよね、どれくらいの期間もつのか。

(栃木県)

最低でも50年から100年は安定しているというふうに理解をしている。

(委員)

自然の景観を残していただけるということ、それは非常にいいことと思う。

(委員長)

50年、100年というのは、あくまでも鉄筋コンクリートの耐用年数を言っているのであって、工事全体の話しでは当然ないわけですが、土木工学的の一般論としてそのくらいはもつだろうということである。