

議 事 録

第 3 回	
日 時	2015年3月17日(火) 14:00～17:00
場 所	埼玉県行田県土整備事務所 大会議室
議 事 名	第 3 回 星川環境保全検討委員会
	<p>■ 出席者</p> <p>学識委員 一般財団法人自然研究環境センター 上級研究員 渡辺綱男 京都大学大学院地球環境学堂 景観生態保全論分野 准教授 深町加津枝</p> <p>一般委員 みどりのぎょうだネットワーク 保護部会長 島田勉 行田ナチュラルリストネットワーク 代表 橋本恭一 行田市民大学 理事長 今村武蔵 行田市郷土博物館協議会 会長 永沼規美雄</p> <p>行政 行田市建設部 埼玉県行田県土整備事務所</p> <p>事務局 埼玉県行田県土整備事務所 河川公園担当 (県土整備部河川砂防課)</p> <p>アドバイザー 京都大学大学院工学研究科 社会基盤工学専攻都市基盤 設計学講座 准教授 久保田善明</p> <p>■ 次第</p> <p>1 開会</p> <p>2 あいさつ</p> <p>3 議事</p> <p style="padding-left: 20px;">I. 前回のふりかえり</p> <p style="padding-left: 20px;">II. 議題</p> <p style="padding-left: 40px;">1. 星川の原風景の保存について</p> <p style="padding-left: 40px;">2. 馬見塚橋の保全方法について</p> <p style="padding-left: 40px;">3. 平成 27 年度以降の流れについて</p> <p>4 閉会</p>

	<p>■ 資料</p> <p>資料 1 河川整備計画 平面図</p> <p>参考資料 1 星川環境保全検討委員会ニュースレター第 2 号 (第 2 回検討委員会)</p> <p>参考資料 2 キタミソウ生育状況調査結果</p> <p>参考資料 3 原風景の要素 (聞き取り調査・現地調査より)</p> <p>参考資料 4 星川水系の概要</p> <p>■ 議事</p> <p>1 開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より開会のあいさつがあった。 <p>2 あいさつ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渡辺委員長よりあいさつがあった。 <p>3 議事</p> <p>I. 前回のふりかえり</p> <p>【事務局からの説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第 2 回星川環境保全検討委員会のふりかえりを行った。 <p>【委員からの意見等】</p> <p>渡辺委員長 キタミソウのモニタリングについて、前回の議論では小学生だけではカバーできない場所もあるため、地域の大人の方にも協力していただいて、モニタリングすることが必要だという話も出ていました。その辺の体制についてはどのように考えていますか？</p> <p>事務局 先日校長会で主旨を説明してご賛同いただきました。今度、個別に北小と南河原小と調整を進めていきます。まずは小学生でもモニタリングできるところ (馬見塚橋の周辺等) をターゲットに絞ってキタミソウのモニタリングを進め</p>
--	--

	<p>ていきます。地域の方も交えて行うのは、次のステップと考えています。</p> <p>Ⅱ. 議題</p> <p>1. 星川の原因風景の保存について</p> <p>【事務局からの説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局から星川の原因風景の保全にかかる整備方針（案）について説明があった。 <p>【委員からの意見等】</p>
深町委員	<p>様々な課題がある中で、委員会・地元の意見をよく聞いていただき、今できる最大限の工夫をしていただいたと思います。まだまだ地元の方のご協力とご理解が必要であり、簡単ではないと思います。しかし今回、この方針を示していただき、私たちが望む星川の原因風景を守るのにまだ間に合うと感じました。二つ質問があります。ひとつ目としては、既に整備されたところを再生するということが可能なのでしょうか。例えば、馬見塚橋の下流のお寺の写真（スライド 19 ページ）は、薬師堂が祀られているお堂が河川沿いに建っています。以前は鬱蒼とした森、ちょっとした樹林地（シラカシやクヌギ）がありました。もともとこの地域にある樹木や薪炭利用のための樹木です。この樹林地がなくなるというのを聞いて、私はとてもショックだったのを思い出します。やはりお堂のような場所は、現在のようにあつけらかんと見えてしまうのではなく、樹林地で守られるべきなのではないかと思います。また、青木堀の向かいの池の辺りはとても鬱蒼とした森で、子供の時は少し怖かったということも聞いています。なので、二つ目の質問としては、残すだけではなく、ある部分では現状よりも良くするというようなことが可能かということについても聞いてみたいと思います。</p>
事務局	<p>馬見塚橋の下流（スライド 19 ページ）は、河川整備によってかなり殺風景になってしまったことが写真から見てとれます。しかし、もともとあった樹木はかなり高木で、再生するとなるとそれなりの広い土地が必要になります。現在の周辺の余剰地や土地利用等も調べなければ、なんとも言えませんが、時間をいただいて、どういった対策ができるかというのは検討してみたいと思います。</p>
深町委員	<p>流量を確保するために設計した断面内に木が立つことで阻害されるという</p>

事務局	<p>ような考えで計算するものなのでしょうか？</p> <p>この区間は 60 m³/s の水量を流す断面となっています。今馬見塚橋の上流左岸は未整備区間であり、極力現況を保全することを考えています。原風景保全のための河川整備の条件は 2 つです。①HWL+60cm を確保すること、②流量 60 m³/s を満たす断面を確保すること、です。この条件を満たした上で「河畔林、水際、河川敷、河床」を保全すべきものとして、守っていきたいと思っています。例えば、これまでの計画では左右岸共に堤防を造って、河床も掘り下げるとい計画になっています。しかし 60 m³/s の水が流れれば良いと考えるならば、左右が同じ形でなくても良いわけです。もし右岸に河畔林があるならば、河畔林を残して、左側に水道（みずみち）を造るような対策もあり得るかもしれません。河床に関しては、今までは河床を 1～2m 掘り下げるといような河川整備をしてきましたが、河床はあまり掘らずに河川用地の幅を広げることで流量を確保することも可能であると考えています。また、用地をご提供いただけるならば、そこが HWL+60cm より高ければ堤防を造らないという考えです。今まで整備したところについては、河床や水際の状況等を勘案して、より一層原風景に近づけるため、河川景観に配慮した復元が将来的にできれば、と考えております。</p>
今村委員	<p>河畔林は概ね民有地に生育しているわけですね。土地のご提供をいただければ、河川用地の範囲を拡大してその河畔林を残す、という理解でよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>河畔林があるところは民地として残してもらうか、河川用地としたならば何もしない。対岸も土地が追買なりできれば、河川範囲が広くなり、さまざまな方法が検討できるのではと考えています。</p>
今村委員	<p>現在も屋敷林がどんどん伐採されている状況があります。それは維持管理の問題等もありやむを得ないと思いますが、星川沿いの河畔林はほとんど民有地にあります。これらをいかに残すか、工夫をしていただければと思います。星川の原風景を保つ意味でも、屋敷林・河畔林が非常にポイントだと思います。よろしく願いいたします。</p>
島田委員	<p>現在未整備の部分について、具体的にここはこのような整備を行うという案はあるのでしょうか。</p>
事務局	<p>スライド 30 ページの断面が青木堀の辺りです。スライド 32 ページは、星川</p>

	<p>橋より上流の辺りです。</p>
<p>島田委員 事務局</p>	<p>熊谷県土整備事務所もこのような方針について理解しているのでしょうか。現在は対象範囲を馬見塚場から境橋までとしているので、熊谷の方はまだ話しておりません。</p>
<p>渡辺委員長</p>	<p>参考資料3は、前回説明してもらったものですが、もう一度配っていただきました。本日は代表的な横断の検討ですが、今後はそれぞれの地点ごとに、用地や流量の確認等、細かい作業が必要になります。河川の自然環境や、周辺住民が原風景として大事にしたい要素が極力残っていくような計画づくりを進めていただけたらと思います。また、馬見塚橋下流の整備済区間でも再生・復元できるものがないのか、河川だけでなく民地側も含めて再生していきけることがあるのではないかということも今後の大事な課題だと思います。まずは馬見塚橋の上流について検討することが大切だと思いますが、将来的に整備済区間に関して、工夫すれば原風景を取り戻すことができる、今よりもっと良くなる可能性があるという可能性を地域の方々と一緒に追求していくということも、今後課題として捉えておいてもらえたらと思います。</p>
<p>永沼委員</p>	<p>未整備区間については、極力原風景を保全するという方針で案を作成していただき、ありがたく思います。二つ確認があります。1点目、中流・上流区間の右岸側に河畔林がかなり残っていますが、ほとんどが民有地に生育しています。所有者に任せておく維持管理の問題等もあり、どんどん伐採されてしまうことが心配です。河畔林の保全について、改めて方針を説明していただければと思います。2点目、馬見塚橋上流（スライド29ページ）の左岸は畑が青線（HWL）よりも低く、道路は青線（HWL）よりも高くなっています。この辺の畑や道路の掘り下げや嵩上げの考え方についても、再度ご説明いただければと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>河川用地の考え方としては、道路際まで河川として取得できるようであれば、その中でいろいろな工夫を考えていきたいと思っています。また、HWL+60cmの確保については、道路を嵩上げする方法もありますが、道路を嵩上げすると民地との出入りの問題があります。道路を嵩上げできないならば、道路脇に堤防を造る等の案を考えています。</p> <p>行田市の方から、道路の嵩上げは難しいとのご意見を事前に頂戴しております。実際には、道路の脇にパラペット等を整備し、HWL+60cmを確保するとい</p>

渡辺委員長	<p>う形になるかと思われます。</p> <p>スライド 31 ページの右岸では、現在計画の河川用地範囲は河畔林より川側にありますが、河川用地範囲を広げると書いてあります。方針としては、右岸の河川用地を広げ、河畔林の堤内地側に小規模な土手を作る。このケースでは、河畔林は民地ではなく河川用地に含まれるという絵ですよね。</p>
事務局	<p>スライド 30 ページの断面の場合は、現在、河畔林は民地、当初の計画は河畔林よりも川側に堤防を作る予定だった。河川の用地を河畔林より陸側に広げて、河畔林の前に堤防を造るのをやめる。河畔林の後ろに堤防を造るために、そこまで河川用地を広げる。従って今までは民有地の河畔林、屋敷林だったけれど、これが実現すると、河川用地の中の河畔林になると理解してよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>はい。ひとつだけ誤解がないように言っておきます。用地買収の関係で、半分は河川用地、半分は民地となる場合もあり得ます。しかし、河川整備としては、民地も河川用地でもそれらを残していきたいと考えています。</p>
渡辺委員長	<p>「河畔林を極力残す」という方針の実現に向けて、やれることをやっていく、ということですね。</p>
桑原委員	<p>最近緑が濃くなってきて、屋敷林は原風景の非常に大きな要素だと痛感しています。さいたま市では、合併した際にすべての都市計画を作り直しました。見沼たんぼの周りの屋敷林をどう保存するかということが課題になったときに、緑の基本計画が最後の砦でした。もちろん行政がお金をかけて何かすればできることはありますが、お金を使わないで地元のコンセンサスを受けて何か行っていくためには、行政としては、スライド 12, 13 ページにあるような都市計画による保全、誘導、規制という方法があります。これは都市計画と言っても行政だけで全て行うのではなくて、地元のコンセンサスを受けて都市計画決定して保全していくというプロセスが大切になります。しかし、仮にそれができたとしても民地というのは私権が働きますので、規制することが難しい可能性があります。土地をお持ちになっている方が、屋敷林は地元として大切なものであるという考えで地域住民がコンセンサスをとって動いていただくと行政からもバックアップが可能になるということもあります。地元が果たす役割がものすごく大きいということです。また、緑の計画を見直すいい機会でもあります。県の河川だけで全てができるわけではないのであれば、例えば、こ</p>

	<p>ここにいる行田市を始め、委員の皆さまも協力していただいて実現していかなければならないと考えています。</p>
渡辺委員長	<p>これらの方針をもっと意義の高いものにしていくためには、河川用地内だけでなく、さらにその外側の屋敷林のところについて、保全が前進していくような仕組みがあると、非常に先駆的な取り組みになると思います。河川用地の中だけで話が終わるのではなく、周りの樹林地の管理についても一緒に前進していければ良いと思います。そのためには市の方でも検討していただいて、市とも連携しながら、いろいろな形でみなさまと協力して後押しできればと思います。</p>
今村委員	<p>馬見塚橋上流の左岸（未整備区間）には現在田畑があります。馬見塚橋下流があのような形になってしまったので、せめて馬見塚橋上流は市民が親しみの持てるようなスペースとして現状の河川敷を保全できたら素晴らしいと思います。ちょうど対岸の右岸側には屋敷林もあって見えるので、そこは親水スペースとしてとても良いと思います。</p>
永沼委員	<p>良いと思います。馬見塚橋上流は河川敷もあり、ヨシも生えていたり、河畔林も一部橋の袂に残ったりしています。ぜひこの計画案にもあるように、保全していただければと思います。非常に自然豊かな中流区間の右岸も、この計画のように整備いただくと大変良いと思います。休みになると中流区間の右岸では子供たちが遊んだり、大人たちは魚を釣ったりしています。今でも憩いの場になっていますので、そういうものを壊さずに検討していただければと私も思っています。</p>
事務局	<p>現在の河畔林はあまり手を入れずに保全するという考えです。堤防は極力造らないため、整備済み区間にあるような河川沿いの散策路は作らないような形になります。</p>
渡辺委員長	<p>それは、あまり人工的な整備はしないで、河畔林は今の形で残していきたいということですね。</p>
久保田委員	<p>現在の図にある青線（HWL）は堤防を造ることを前提で計画されていると理解してよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>縦断計画の際に水位計算を行い、HWLを決めて築堤断面・ラインを決めています。</p>
久保田委員	<p>そうすると堤防を造らなかつたり、セットバックしたりしても、HWLは変わ</p>

事務局	<p>らないということですか？河川断面だけで考えると、堤防がなくなればその分断面が取れるので、HWL が下がるような気がします、そうではないのでしょうか。</p> <p>そうです。単に面積が広がれば HWL が下がるということではありません。</p>
久保田委員	<p>2. 馬見塚橋の保全方法について</p> <p>【事務局の説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現地調査に関して説明を行った。 <p>【委員からの意見等】</p> <p>今日初めて実際に見させていただいて、改めてデザインがユニークだと感じました。80 年前にこういうデザインの橋を架けたということ自体に驚きましたし、当時は1つ1つ丁寧に作っていたのだなと改めて感じました。しかし80 年経っているので、コンクリートがだいぶもろくなっています。鉄筋が露出しているところもありますし、手で触ると赤錆がぼろぼろと剥がれてくる状態になっています。コンクリート表面もモルタルがだいぶ流れて風化してしまっていて、中の骨材（砂利）が表面に露出しています。橋のデザインとしては高欄が非常に特徴的なわけですが、そこも表面のモルタルが剥がれてきています。もしこの状態でさらに次の80 年置いておくと、もっとコンクリートが痛んできて、風化していくことが予想されます。特徴的な馬見塚橋の高欄を残すにしても、一時的に見た目が新しく見えてしまいますが、モルタルを塗る等、何らかの補修を継続的にしながら、橋のデザイン・風景を残していくことが必要になると感じました。橋単体として見た時には、歴史性もあり、意匠も優れており、土木遺産としても当時まだ新しい材料であった鉄筋コンクリートで作ったというようなさまざまな価値が残されています。一方で河川改修の問題があります。地域全体にとって、河川の今後のあり方というのが非常に重要になってきます。まず、河川をどうするのかについて思想を固め、合意形成をとっていかなければいけません。現在馬見塚橋は2t 車以上は通れないという制限と、それに加えて桁の劣化、HWL への抵触、本来ならばジャッキアップしなければいけないという状況。橋単体としても色々問題を含んでいます。河川整備の問題と、道路のスペックの問題、これらの2つの大きな問題がありなが</p>

	<p>らも、馬見塚橋は原風景の重要な一部を担っています。どのような形で馬見塚橋を残せるかは、「河川整備の考え方」と「道路のスペックの考え方」、この二つに依存すると言えます。これらのパターンによって、橋の保存の仕方のパターンも変わってくる訳です。例えば、川幅を広げ、1スパンで掛け替える必要があるとすると、桁高が高くなり、橋の路面が上がり、アプローチのスロープが出てきます。そのような状況で橋のデザインをどう継承していくか。高欄の部分を新設の橋の上に乗せる等も1つの方法としてはあり得ます。さまざまなバリエーションの中から、それぞれのバリエーションがどのような「河川整備の考え方」と「道路のスペックの考え方」との組み合わせになっているのか、整理する必要があります。その組み合わせ、バリエーションを整理して、どのあたりに落とし所をつけていくのかという議論を行っていく必要があると思います。</p>
渡辺委員長	<p>高欄の波と橋脚の関係性についてもお話ししていただけますか？</p>
久保田委員	<p>この橋の最大の特徴である、高欄の波型の形状は非常に特徴的でユニークですが、波型の1番盛り上がっているところの下に橋脚があります。これは偶然ではなく、きちんとそのように設計しています。もし高欄だけを取り外して新しい橋桁に乗せたときに、今の位置に橋脚がないと中途半端な感じになると思います。橋のデザインでは、橋の上に照明柱をつける場合、ポールを橋脚の位置に合わせてたりします。ばらばらに建てるとう無造作になりますが、こうすると一体感が出る。それと同じ原理です。高欄のデザインと橋脚の位置は一体となっているんです。波型のシルエットだけではなく、橋脚2本もセットになって馬見塚橋と星川の風景があるのかなと思います。しかし、橋脚を残せるか残せないかの議論も必要です。</p>
渡辺委員長	<p>橋の上部と橋脚が一体となって、橋のデザインが形成されていて、長い歴史の中で地域の人たちが橋と親しんできた風景の構成要素として橋の重要なポイントだということを紹介していただきました。</p>
島田委員	<p>日本各地で保存されている橋や建物は、もちろん古くて良いものだから保存されているのだと思います。他の地域で古いものをどのように残しているのか、補修しているのかをぜひ教えてください。</p>
久保田委員	<p>橋の耐荷力に関しては、昔と現在では基準が違うので、状態が良くても現状の基準では不適格というのが多い。ただ橋そのものに価値があるから残したい</p>

	<p>というときに、現状に不適合だから架け替えるのではなく、求められるスペックを落とすこともあり得ます。例えば、車が走っていた橋を歩道専用にすると。荷重的には非常に楽になりますので、橋に負担をかけない形で残すことができます。技術的には痛んだコンクリートを部分的に補修する等の対策があります。技術的に対策していく方法と、使い方を変えていくという方法の2つがあるかなと思います。</p>
事務局	<p>全国では各地に遺産があります。新設橋にして、現況橋を部分活用する、デザインを継承する、また現況橋を移設して公園等で活用する、他用途で活用する等の方法があります。</p>
久保田委員	<p>京都にある宇治川橋は、橋桁そのものはスチールですが、そのスチールの桁が見えないように、木製の桁隠しをつけて隠しています。また擬宝珠をつける等外観的には伝統的な木造橋を模したデザインをした鋼桁橋です。上は6車線程のかなり幅の広い道路です。現橋を保全する場合、現位置で保存できないが残したいときに、移築という方法があります。今回、移築するにしてもどこに移築するのが問題となります。</p>
島田委員	<p>前回の検討委員会では地元としてはぜひ残したいという意見が出ていました。2t 車以上の大きな車は通れないが、現在不自由はしていないと感じております。大きい車は、新しくできる北進大橋を通ってもらえば問題ありません。補修は必要でも残していただければと思います。川幅を広くする必要があり、橋の長さが足りないという話は、素人の考えですが、現在の技術力であれば付け足すことも可能ではないのでしょうか。</p>
久保田委員	<p>午前中もそういったことを話していました。川幅を広げる左岸側の橋台が、河川から見ると邪魔になっているわけですが、その部分を1径間分、同じような意匠を新設してつなぐという方法もあると話していました。</p>
渡辺委員長	<p>川幅を広げる際の説明をしていただけますか？</p>
事務局	<p>スライド 29 ページを見てください。流量 60 m³/s 確保する場合、左岸側の「現在の計画の河川用地範囲」までは、橋を広げなければいけません。そうすると、現況の断面から現在の河川用地範囲まで数 m あるので、その分を継ぎ足さなければいけないということになります。さらに、道路まで河川用地とする場合、さらに道路側に行った「河川用地範囲（案）」の線まで数 m 広げることになる、河川用地を広げた分だけさらに伸ばす必要があるという事態が生じま</p>

渡辺委員長	<p>す。</p> <p>整備済みの右岸は今回いじらないということになりましたが、馬見塚橋のところが川幅が狭くなっているので、流量が足りない。なので、左岸は大雨の時には水が流れるように掘らないといけないということですね。橋が現状の幅で終わるのではなくて、道路の方まで伸びないといけない。現場で久保田先生がおっしゃっていたのは、橋の高欄のデザインは非常に特徴的なので、例えば、橋脚とか橋桁はイメージを残しながら新設するにしても、上部の高欄の部分は補強しつつ活かすような方法を考えてみれないかという話でした。やはり今の位置に橋脚があるのが橋のデザイン、星川の風景としても重要なので、丈夫だが太くならないような橋脚に作り替えて、左岸側に橋を伸ばして、水には浸からないような位置に橋脚を立てるという案もあるのではないかと。それは河道をどうするかということと、橋の2t制限や橋のスペックと併せて考えていく必要があるという話をされていました。</p>
久保田委員	<p>現状の基準を満たすように作ろうとすると、橋脚、橋桁、全て変えないといけないというのが今の橋の現状です。高欄のデザインに特徴があるといつて、新設の橋にそのまま持ってきても、高欄としてのスペックが足りないということになってしまいます。今の基準に完全に適合するようにすると、概観はずいぶん変わってしまうと思います。しかし、道路としてどう馬見塚橋を位置づけるのか。2t車程度の交通しかないという前提のもとでこの橋を今後も使い続ける、架け替えるにしてもそういう前提のもとで考えていくなれば、違った解決があると思います。通常は現状の基準に従って設計しますから、架け替えるならばこういう形にはならない。ただ、例外というのがあって、それがここに適応できるかどうかはわかりませんが、例えば高知県の四万十川の沈下橋は高欄すら付いていない橋を車が通りますが、あれはあれで良しとされており、沈下橋を含めた景観全体が文化的景観ということで指定されています。そういう特殊な位置づけとされているからです。特殊な位置づけというのがこの橋にも適用できるならば、現状の基準というのがある程度緩和できるかもしれない、そういう可能性は残っている。とは言いながらも、本体がやはり老朽化してきていますから、いずれ、何かしなければいけない。何をどこまでするかというところで、例えば、現在橋脚は3径間ですが、左岸側に1つ足して4径間にしたり、現在の橋脚は耐震的には不満足なので、橋脚をもっと根本的にやり</p>

	<p>直す等の方法があり得ます。例えば、鉄骨を入れる構造にしてなんとか持たせる。あまり幅を広げると河積阻害率を侵してしまいますから、できるだけスリムな橋脚で4径間にするなど。あるいは橋桁も老朽化しているので、橋桁も架け替える。そのときに桁の厚さは橋脚のスパンに依存するので、現在の橋脚のスパンが保持されているならば、橋桁は今の橋桁くらいの厚さには作れます。これを1スパンで飛ばすとなると、相当桁高が高くなります。いくつかのいろいろな可能性を考えながら、河川との考え方、道路のスペックとの考え方、橋脚は何本必要か等いろいろな考え方の組み合わせを整理して、どの辺が1番良いのか、今後議論すると良いのではないかと思います。</p>
<p>深町委員</p>	<p>本日来られなかった西廣先生と、三橋先生に星川と馬見塚橋に関してお話を聞いています。その中で、橋脚は橋のデザインとして意味があるのですが、川の流れに関しても非常に大事な役割を果たしている可能性があるそうです。川幅を広げることによって、今でも中州がなくなったり、変化がありますが、どうしても流速が遅くなって流れる場所が変わったり、土の堆積の仕方、堆積する場所が変わったりします。それがキタミソウにどれだけの影響を与えるのかというのは同時に検討していただきたいと思います。特に西廣先生は日本の中でもこういった研究をトップクラスでやっている方で、その方がおっしゃっているので意見をお聞きするべきかと思います。橋脚をかなり変えても周辺環境に影響はないのか。変えるのであれば、水の流れが今と大きく変わらないように、橋脚のところに流量に合わせて何かを置いて、流れの速さをコントロールするかそういうことも考えていかないといけないのではないかと。今のような状態が保障されるかは非常に危惧されるということでしたので、橋の問題と一緒に検討していただくのが良いのかなと思います。</p>
<p>行田市</p>	<p>先程、道路のスペックの考え方の話が出ましたが、道路管理者としてどのような馬見塚橋のスペックを現段階で望んでいるかということと3種4級程度です。現在と昔の基準は違うことは承知の上で、現在の基準に合わせると全面架け替えになってしまいます。安全安心、利用者全体の利便性の向上を考えた場合に、現在の道路の位置づけから考えると、現在の基準の最低3種4級、幅員6m50cmくらいにすることが望ましいと考えています。周辺住民のみなさんの合意形成が固まれば、現況橋を活かして橋脚の補強することや、通行のスペックを下げるという方法も考えられますが、安心安全の観点からいうと、現在のところス</p>

渡辺委員長	<p>ペックは3種4級くらいが妥当だと思います。しかし、もし現況橋を保全するという場合には、周辺住民の機運や合意形成が必要になります。</p>
行田市	<p>3種4級というのは、現状の橋と比べると幅員はどう変わりますか？</p>
	<p>現在は有効幅員3.6m、車道幅は3.1mの片側通行です。3種4級の道路は、2m75cmの車道二車線、路肩が両側50cmで大体6m50cmになります。</p>
渡辺委員長	<p>現状2t制限をしていること、下流に北進大橋ができるということで、この馬見塚橋については、自転車・バイク・歩行者のみが通行できる橋にするという案もあり得るかと思います。行田市からの説明のように、今よりも少し広げて3種4級の道路にするという選択肢もあり、道路のスペックをどう決めるかによって、どこまで橋の特徴を残した改修ができるかというやり方も変わってきます。実際この橋を利用している皆さんのご意向もありますので、河川整備と道路のスペックの考え方の組み合わせによってどの辺を目指すか考えていくことが必要ではないでしょうか。</p>
行田市	<p>行政として、一方ではネガティブな考え方も必要だと思います。新しい橋ができるからそちらに交通量が流れるというポジティブな考え方もありますが、東にある県道を西に付け替えるだけと考えれば馬見塚橋の利用形態は大きくは変わらないとも考えられます。一概に新しい橋ができたから新しい方に行くとは限らない。さまざまな側面から考えないと行政としての立場がないということもご了承願いたいと思っています。</p>
久保田委員	<p>高欄の壁面にも模様がついていて、良い味を出していますが、実は橋脚も特徴的です。1か所に3本の柱があり、上が梁でつながっていますが、柱の頭部が少し出っ張っています。首から補修されて太くなっていますが、当時は全体が首と同じ細さだったと思います。良く見ると非常に特徴的な形態をしていて、ギリシャ神殿の頭部みたいになっている。このように橋脚も変わったデザインになっています。高欄のデザインだけが特徴ではなく、橋脚にも非常に特徴的なデザインが施されており、全体のシルエットとして見たときには、波型の形状と橋脚の位置というのは非常に考えられていると思います。</p>
渡辺委員長	<p>もし耐震補強するときにも、現在の橋脚の細さとかデザインが生かされると、全体のシルエットを保全することができるということですね。</p>
久保田委員	<p>しかし、現在の橋脚では地震が横方向に揺れたときに弱い。そういう意味でも橋脚を補強する必要があります。橋脚の3本の間に斜めの筋かいを入れて補</p>

今村委員	<p>強する方法もあるという話はしていましたが、現状の基準に従って架け替えると小判型の一枚の壁式の橋脚になってしまいます。</p> <p>市の方で安心安全という話が出てきましたが、例えば行田市では踏切で子供が事故を起こして塞いだことがありました。ところが、うちの近所では線路にいつでも入れるという状況です。なんでも塞げば良いというものではありません。自分の身は自分で守る。そうしないと、景観も非常に貧弱なものになると思います。学校や公園でも、よそから悪い人が入らないように、周囲の木を全部切ったという例を聞きます。そういう問題ではないのではないのでしょうか。我々の世代で近代化遺産を簡単に壊して良いものでしょうか。世界的に日本文化は見直されてきています。我々も受け継いでいく責任があると思います。そういうことも考慮して判断いただきたい。</p>
橋本委員	<p>あまり幅員 6m50cm にこだわりすぎると、良くないと感じます。極端なこと言えば、現況の幅でも構わないと思います。実際、現状の幅員で地元の人には困っていない状況です。もちろん橋が長くなれば、今のままだと強さの問題等があるかもしれません。新たに架け替える場合に、せつかく原風景を残して良い場所にするのに、橋脚もなく、橋桁がとても太くなって、コンクリートと鉄の欄干だけというデザインになると、その橋 1 つによって風景をかなり破壊してしまうし、キタミソウを見に来た人も違和感を感じると思います。橋のデザインは非常に重要です。もし架け替えるにしても現橋のデザインを相当残したデザインにしていきたいと思います。現況橋は風化に耐えられなくて、全く新しいものを作るにしても、デザインによって余分なお金はかかるかもしれないけれど、デザインは必ず残すことが前提だと思います。現在幅員は問題ないとは言いましたが、実際専門のことはわかりません。そこは専門家の方に任せる部分だとも思っています。ただ、デザインだけは絶対に残してほしいと思います。</p>
事務局	<p>どのような位置づけの道路にするのかによろしいと思います。スペックをはっきりさせる必要があります。例えば、せつかく新しい橋になったのに何で対面できないものにしたのかという人もいらっしやると思います。</p>
永沼委員	<p>この検討委員会は、星川の原風景を、どのように工夫したらできるだけ保存することができるかという視点で行われていると思います。28 ページでも、下流区間の左岸は、できるだけ残していきたいと思います。この星川の原風景の中で</p>

	<p>も馬見塚橋が大きなウェイトを占めているのかなと思います。馬見塚橋は 80 年たっているから掛け替えだということになると、全体の原風景が損なわれていってしまうのではないかと危惧しています。川と橋は一体だと思いますので、馬見塚橋もどうすれば残せるのかという方向で考えていただきたいと思います。現在馬見塚橋がどう利用されているのかについてお話しします。馬見塚橋周辺の道路はすべてあまり広くありません。つまり馬見塚橋だけを広くしても、大きなトラックは通らないと思います。現状、大きなトラックは星川橋を通っていて、2t 車という制限がありますが、私は 2t 車が通っているのは見たことがありません。また、平成 28 年に北進大橋ができますので、そこもトラックが通るようになると思います。なので、馬見塚橋は大きな車が通らなくても済むという現状だと思います。そうすると、残せる余地はかなりあるのではないのでしょうか。80 年経って老朽化しているからと言って、今の大人たちが壊して良いのかなと思います。昔壊したのを元に戻そうということをやっているところも多くあります。壊したものは元に戻すのは大変なので、いかに残せるかという方向で検討すると良いのかなと思いました。また、馬見塚橋を 4 径間にするという話ですが、そうすると橋のところだけ広くするという訳にはいけないと思いますので、その前後の左岸も河川敷が掘削されてしまうのでしょうか。そうするとキタミソウの生息地の流れも変わってきますし、ヨシが生えている部分もなくなってしまうのかなと思うのですが、どうでしょうか。</p>
渡辺委員長	<p>橋の上流の左岸は極力現況を残すというのが一つ目の議題で説明がありましたが、馬見塚橋の議題では、川幅を広げる必要があるという説明がありました。その場合、水の流れがどう変わるかについても検討する必要がありますね。</p>
事務局	<p>馬見塚橋のすぐ下流はキタミソウの生息地です。川の流れがまっすぐつきぬければキタミソウが流されてしまう可能性があります。水がまっすぐ行かないようにする工夫が必要かと思います。左岸について、どれだけ掘るか 4 径間にしたときの断面で検討してみないとわかりません。しかし、保全すべきものを極力残すという方針は変わりません。</p>
渡辺委員長	<p>この橋の意匠、デザインは継承していく工夫をしていくということはみなさんの中で共通していると思います。あとは橋のところの河道はどこまで広げるのか。市の方で心配している橋の老朽化と道路の 2t 制限、幅員の問題等いろいろ意見が出ました。橋脚補強・新設や河道の拡幅が、水の流れに対してどう</p>

	<p>影響があって、下流のキタミソウにどのような影響があるのか、そういったことも含めて橋のデザインを継承するための方法を県でも具体的に考えていてほしいなと思います。久保田先生、最後に総括的にコメントをいただけますか？</p>
久保田委員	<p>何がベストかというのは今の時点ではわからないかもしれませんが、いくつかの可能性・方向性が複数あるというのはなんとなく見えてきたのではないかと思います。いったん一覧表などで整理して議論すると良いのではないかなという気は致しました。</p>
深町委員	<p>行田市建設関係の方は日ごろから橋に2t制限の規制を行う等、見えない努力をしてくださったので、今の状態があるのだと思います。また、いろいろな立場の中で主張していかなければいけないこともわかっておりますが、せっかく今まで頑張ってきてくださったので、他の橋とは違う位置づけに変えていただける可能性があるならば嬉しいです。それを全部行田市の責任にはならないように、住民合意も含め、一緒にやっていけるような形で、次の段階で新しい考え方や方針を出していただける可能性があるならば、ぜひともご検討いただければと思います。</p>
行田市	<p>市が管理する道路でありますので、前提条件のもとで検討を進めていることは理解してもらいたいです。その上で、みなさんで議論していただいて、こういう姿がいいというものが出てきたときに、それは地域の方が望む姿であり、地域の住民の合意が得られていれば、その進む方向は良いと思います。河川計画、道路との整合性をとらないといけません。市民の安心安全を守るという前提条件もありますので、そこはご理解いただきたいと思います。</p>
事務局	<p>3. 平成 27 年度以降の流れについて</p> <p>【事務局からの説明】</p> <p>平成 27 年度以降の流れについて説明を行った。</p> <p>【委員からの意見等】</p> <p>現在、第 4 回検討委員会を来年度の夏頃を目処に予定しております。地元住民とのワークショップの開催も並行して検討し、久保田委員からのアドバイスのあった河川計画・道路のスペックの組み合わせによるメリットデメリットを</p>

島田委員	<p>一覧表にしたものを示して、検討していければと思います。</p> <p>キタミソウの調査結果も河川整備計画も共通の地図を使用していただけないでしょうか。</p>
渡辺委員長	<p>今後の第4回検討委員会に向けて、今日議論した、原風景の保全再生について具体的な計画作業が進んでいくと思います。馬見塚橋については道路、河川、橋の課題を整理した上で、どの選択肢が良いかという議論がされていくと思います。今日現場に来られなかった西廣先生にも現場を見ていただいて、アドバイスをもらえればと思っています。県の方と日程の相談をして、ぜひ実現したいと思いますので、よろしく願いいたします。西廣先生からは、平成22年に改定された「中小河川に関する河道計画に関する技術基準」を紹介していただきました。これは1つの基準であり、基準をベースにしなが、それぞれの川の特徴に応じて工夫していくことが大事だということです。西廣先生からも現場に応じてアドバイスできればと言っていたので、西廣先生の意見も聞ければと思います。平成22年の河道計画に関する技術基準は、河川行政としては今までの検討を一步前に進めて、より環境とか景観とか文化的な側面も含めて河川整備をしていこうというようなことで作られたものです。冒頭に、「365日の川を強く意識した河道計画への転換を徹底していく」と書かれています。洪水の時の対策だけでなく、365日地域の人の暮らしとの関わりや生き物の生息環境、365日川がよりよいものであるための河道計画の検討が重要だということが、前提として挙げられています。現場の状況、社会的・文化的な条件、今後の技術開発の進展等を考慮しながら、ここに示した基準よりもっと良い川づくりが行える可能性があって、そういう場合にはこの基準を尊重しながらも別の考え方で、より良い川を作るための計画設計を行っていった良いということが書いてあります。ぜひ星川はこの基準で示した以上の、他の川の先駆けとなるような意欲的なことを、検討の中で生み出してほしいなと思います。</p>
栗原副委員長	<p>星川の原風景と馬見塚橋の保全方法について、非常に活発に議論していただけたと思います。最初に久保田先生の方から大変ユニークなデザインで、80年前に丁寧に作られたと非常に嬉しい評価をいただきました。馬見塚橋については、数年前から重量制限が課せられていますが、それほど不便はしていません。また、伝え聞いた話では、馬見塚橋ができたときには非常に真っ白できれ</p>

いな橋だったそうです。竣工式の時には3世代そろった家庭が最初に橋を渡るという行事があり、その写真を持っている方がいらっしゃいます。昭和元年生まれだそうなので、その時は10歳だったが、鮮明に覚えているとおっしゃっていました。ただ、現況の馬見塚橋を残すことについては色々な問題があります。学識の先生や行政の方、地域の方、自然環境を守る団体の方も含めて、総合的に検討していく必要があると思います。しかし、うまくいけば全国的に先進的なものとして紹介できるものではないかと思っています。皆さんの英知を生かして、今後よろしく願いいたします。

5 閉会

- ・連絡事項の説明を行った。

■連絡事項

- ・第4回検討委員会は平成27年夏頃を予定している。

以上