

# 第1回 高尾山古墳保存と都市計画道路（沼津南一色線）

## 整備の両立に関する協議会

### 議事内容について

日時：平成27年9月3日（木）10：10～11：40

場所：プラサヴェルデ 4階 407会議室

#### <議事次第>

- 1 開会・委員紹介
- 2 市長挨拶
- 3 議長選出
- 4 資料説明
  - ・高尾山古墳保存と都市計画道路（沼津南一色線）整備の両立に関する協議会について（資料1）
  - ・高尾山古墳の取り扱いに関するこれまでの経過について（資料2）
  - ・（都）沼津南一色線の整備の必要性和街路事業の現状について（資料3）
  - ・高尾山古墳の重要性及び現状について（資料4）
  - ・これまでに実施した古墳保存のための道路設計検討について（資料5）
  - ・今後の検討方針について（資料6）
- 5 討議
- 6 閉会

#### <協議会の開催風景>



## 【議事内容】

- ・冒頭、委員を紹介。
- ・栗原市長挨拶：おはようございます。今日は委員の先生方には大変お忙しい中、第1回のこの協議会にご参加をいただきまして、また大変、争点の多い協議会でございますけれども、委員をご承認いただきましたことをまず心から厚く御礼を申し上げる次第でございます。  
本協議会は、名のとおりでございまして、高尾山古墳の保存と道路の整備の両立をめざすということでございます。市民の関心も高く、また全国からも注目を集めている話題でございまして、ぜひ議論を深めていただきまして、初期の目的が達成できますようにご尽力を賜れば、大変ありがたく、心から御礼を申し上げる次第でございます。  
大変な報道陣また傍聴の方も来ていただいております、大変高い関心を集めております。こういったことが一過性で終わらないように、また、私どももこの事業は当然でございますけれども、貴重な税金を使わせていただくわけでございますので、沼津のまちづくりの将来にわたって大変有意義な結論が出たというような議論を深めていただければ大変ありがたく心からお願いをさせていただきます次第でございます。  
以上、大変雑駁でございますけれども、私からお礼とお願いのごあいさつに代えさせていただきます。ありがとうございました。

- ・議長として大橋委員を選出。

大橋議長：大橋でございます。ただいまご指名をいただきましたので、大変力不足ではございますけれども、私自身静岡県出身ですので、一生懸命頑張りたいと思います。今日は第1回目の会議で、私も含めまして委員に不案内な点もありますので、今までの経緯、どのような事実関係でどのような検討がされて今日の協議会に至ったのかをまずご説明いただき、それを確認した後に、現在の道路計画の検討結果をお知らせいただき、今後の検討方針、課題について話し合いたいと思います。それでは資料1から4について、最初に事務局からご説明いただき、それについて事実確認ということで、委員の先生方からご質問いただき、確定した後、次に進みたい。では、よろしく申し上げます。

- ・事務局より資料1～4を説明

大橋議長：ただいま、資料に基づき事業の経緯について事実関係を説明して頂いた。概略は新聞等でも報道され承知していたが、この古墳の価値の発見によって、道路事業が一旦ストップし、その後、今回の協議会に至っていることが確認されました。わたくしは行政法などを専門にやっております、日本の公共事業というのは1回決まるとそのまま完成までいき、途中で考え直すとか、もう一回見直すということはなかなかできない。今回、沼津市民と市長が英断し、このような機会を設けられたことは非常に現代的な行政スタイルであると拝見している。このような形で事実関係が紹介されたので、これについて何かご意見があれば頂戴したい。次の資料は、一つめは道路の街路事業についてです。ここに通る予定であった都市計画を経て都市計画事業として、相当程度執行が進んだ、周りの環境からすると公共性が高い道路の建設に関して、公共性についての説明文章が資料3。他方、そこの所に立ちはだかったというか、新しく現れた、古墳自体の価値が駿河の

領域を飛び越えて、日本史の中でも価値を持つということについていろいろとご紹介を頂いた。

今回の協議会は、道路のもつ公共性と古墳のもつ文化的価値をなんとか共存できないかということが主題であると思う。

その第1回目ということで、今までの事実経過の概略と、2つの価値についての詳細な説明があったので、これからの作業の前提として、委員の先生方から、何か質問や、こういうところは少し違う、ということなどがあれば、事務局の方でまた調べていただきたい。

難波委員 : 今委員長から紹介があったように、価値をどう見るかということだと思う。こういう議論をする時に、論点がどこにあるのかということだが、例えば、例を出すと悪いかもわからないが、沼津の鉄道高架の場合は投資判断の問題である。どちらの投資の方がより投資効果が高いかとか、あるいは積極的な投資をするべきか、もう少し消極的な投資をするべきかという判断である。

今回の場合はそれとはまったく違い、古墳の価値、そういうものに高い価値を持つ人がいる。その一方で、経済性を重視して経済的価値を重視する人がいて、お互いの価値判断が違う。そのうえで、そういう人たちがいろいろいる中でどういう価値判断を事業者が行うかということが今回の問題である。

そうすると、双方の価値がいかに高いのか、どういう価値判断をしているかというところをしっかりと議論した方が良く、自分の価値判断が正しいと言っても、それはその方の価値判断であって社会全体の価値判断ではないため、価値判断は個人で持つのは良いが、最後は事業者が判断するものだと思う。

そうすると、この協議会の性格はどういうことかということ、最後に事業者が事業者として価値判断をする時に、それはもちろん社会のいろんな意見を聞いたうえで価値判断をすると思うが、その価値判断をしやすいような選択肢をある程度狭めていくということではないかと思う。

もう一つは、まとまるかまとまらないかということだが、先ほど少し話したが、自分の価値判断が全て正しいと言っていたら、いつまで経っても妥協点はないと思う。お互いにそういう価値判断があるという価値判断の存在を認めて、その上で歩み寄るなり、どういう妥協点を見出すのかということだと思う。

そういう面でもやはり、価値のところを一回目は相当よく議論した方がいいのではないかと思う。

今古墳の価値について説明して頂いたが、これぐらいではどのくらい重要なところかというのがよく分からないのではないかなと思うので、そのあたりもしっかり議論したうえで、それからもう一方で交通経済的な価値の方は、先ほど図面に出たのでわりあい分かりやすいのではないかなと思うが、この道路が価値がないということは多分ないのだろうと思う。そういった面で何か道路側で妥協点を見いだして少し整備方法を変えると道路側の経済的価値は落ちるわけだが、それでその古墳側の保存価値があがれば、それはそれで良いことであるから、まずは、やはり古墳の価値のところをしっかりとみなさんで理解をした方がいいのではないかと思う。

少し長すぎた、すみません。

大橋議長 : これ、矢野委員お詳しいので、ぜひ少しご意見を聞かせていただければありがたい。

矢野委員 : 今、歴史的な文化的価値と経済的価値という二つの調整をどうするかというお話で、これが最終的には肝になってくると思うが、もう一つの価値として文化財の場合は、保存と活用という二つの側面を持っているということ。そうすると単に歴史的価値だけではなく、もし残した時にどういうまちづくり上の価値、活用の価値があるかということも合わせて議論する必要がある。文化財の価値としては単なる歴史的価値だけではない。その後どう活用するかによって、もっと別の意味での価値

があがっていくということも必要だと思うので、そのへんも一緒に議論出来たらいいと思う。

私もいくつかこういう道路と文化財とがバッティングした例を色々と携わってきた。両方が歩み寄れるというか、両方その価値自体をほぼなくさないというところにどこまで迫れるかというのが最終的な結論かと思う。そういう議論をしていただけたらと思う。

久保田委員：埼玉大の久保田と申します。実は今朝、市の職員の方に大変ご迷惑をおかけしてしまつて申し訳なかったのですが、朝7時ころ現地へ行ってみた。まず驚いたのは朝7時くらいから小学生の子供たちが集団登校をしている。非常に早いと思つてうかがったら、7時半を過ぎるとものすごく交通量が増えるため、親御さんたちが少しでも交通量の少ない時間帯に学校に通わせていると伺った。それでも、7時15分くらいからもう、先ほど写真も見せて頂いたが、自分が親だったらとてもこのような道を通わせられない、というような状況であった。

これは道路の価値のひとつの経済だが、子供を守るということがある意味絶対の価値であり、この問題をベースに考えざるを得ないと現地で強く感じた。

道路という立場からすると、みなさん仰っていたように文化財の価値もあり、交通をきちんとしていくという価値もあり、この協議会の名称がまさに両立ということであるので、両立する方法をなんとしても考えなければいけない。各地でこういうことと似た道路と文化財といった事例に携わってきたが、一言で言うと両方とも100点は狙えないかもしれない。俺のこの価値については100点じゃないと絶対納得しない、99点ではダメということになってしまうと、両立できないというケースが多い。なので、多少80点80点くらいでいいというくらいの点数ではじめて両立することが多いのが事実であるので、双方ともそのへんをうまく考えて両立という答えを導き出せるようにしてほしい。

大橋議長：最初に難波委員からお話があったように、これは最終的にはやはり栗原市長が責任をもって決定される事柄だろうと思うが、それに至る過程で、わたくしどもがここでいろいろ議論をして市民の方にも見ていただく中で、透明性を高めていろいろな案を検討したり、多様な価値を示すことにより、透明性がある形で、多様な選択肢の中で、どういう政策的判断をしたのかを示すことがわたくしども協議会の役割だろうと思う。

先ほど、説明があったのは歴史的価値がいかに高いかということ。その後、矢野委員からお話があったように、これを残した後にあそこを史跡なりの形できちんと地元の財産として地域が誇れるようなものにしていかないと意味がない。そこは踏まえた上で、しかし、久保田委員がおっしゃったように、子供の命とか安心安全の確保は地方公共団体で一番大事な政策課題でもあるので、それも追求することになる。今回の道路建設によっていかに周辺の道路環境を安全なものにしつつ、他方、原案だと残せないかたちになっているこの遺跡をなんとか後世に残すことができないうか、というようなことが課題だと思う。三先生の話を知っていると、双方の価値についての認識は共通しており、問題はかなりテクニカルなといえますか、これをどういう代替案なりアイデアで両立できるのか、沼津市の担当の方は、知恵を拝借したいということで、文化財に詳しい禰亘田委員や杉山委員をお招きして、また道路の主管課の課長の神田委員に来ていただいて、考えられるオプションをここで考えましょう、そういう場なのかという気がする。

出来たら、このあと、今の案がなぜ選ばれてこうなっているかということ市から説明いただいて、それに対して代替案を考えるのであれば、どういう可能性があるかというようなことについて説明いただきたい。こちらには、知見のある委員の方がいるので、代替案について市に対して宿題をよせるような形にしたい。

大橋議長 : 今、副市長の方からご説明頂いたのは、現在の道路の計画案がどういう考慮に基づいて出てきたものなのかということについて、検討の結果をお知らせ頂いた。その場合の前提になっている条件とはどういうものかということを示して頂いた。仮に今後変更を考えるのであれば、変更しうる条件を提示して頂いたという事だと思う。最初に、この資料5でもう一度、現状の案がどうして出てきたのかということを確認したいと思う。10ページがまとまっていて総括になっているので分かりやすいと思う。私がいまお話を聞いた限りでトレースするので、違っていたら、そこは間違いだと指摘いただけたらと思う。最初の西側に迂回する案というのは、西側にぐっと曲がって高尾山古墳を避けると、避けたまではいいのだが、新幹線の高架を起点とすれば国道のほうではズレてしまって交差点に接続できない。他方、国道の方に起点を置くと新幹線の高架下とはズレてしまって、というような形で非接続の問題が出てきてしまうということと、新しく回避した先の補償問題が出てくる、というところで×の評価。もう一つの西側に避ける案では、古墳を削ってしまうというところで、今回の両立という検討では、なおさら選択しにくい。

東側に避ける案は、東側でぐっと曲がると、ここには移転された神社があって、一旦移転して頂いた方に再移転を要請するというのはなかなか難しいことと、今回道路幅が25メートルで考えていくと、あそこの神社に全てもう一回どいてもらうということとなり、非常に厳しいことになるので、それはなかなかやりにくいということでも×となっている。次の立体上下で避けるという考え方は、地下に行くことについては地下を通るとそのところが非常に勾配が急になってしまって、構造令を満たすことができない。他方、下に少し浅く行く案では古墳はセーフのように思えるのだが、それでもダメなのか。

事務局 : 地下で浅めに入った場合は、古墳の墳丘部の高いところは残すことが出来るが、高い山以外のところをほぼ全て削る形になってしまう。二つある方形の後ろは残すことが出来るが、前の方は事実上なくなってしまうということです。

大橋議長 : わかりました。次の案として、上を通り避ける案では、勾配が出てきてしまって構造令に反してしまう。かくして、4案検討されたが、どれもうまくいかないということで現状案になった。それを見直すということになれば、同じことをやっても同じ壁にぶつかることになるだけなので、これまで前提にして頂いた速度だとかをゆるくすれば、曲がるカーブがきつくなったり、勾配が急になるとしても、調整の余地が生まれる。同様に、狭い車線として少しずらせば、場合によっては、広範囲な移転問題を回避できるかもしれない。先ほど久保田先生が80%のところ両立というお話は、具体的には、資料6にある緩和条件を考えることかと理解した。速度に関して、古墳のところについては少しゆっくり走ってもらうということをお願いするか、車線はちょっと窮屈でも狭いままにするとか、こういうことをやると、この間まで解けなかった問題について、何か新しい解が示せるかもしれないということの提案であったと思う。

私は、技術的問題については詳しくはないので、委員の先生方の中で、今回のこの資料6のところ、今後の検討ということで条件変更をする際に、事務局の方からは速度、車線、断面構成等々出ているが、こういうところについてさらに見直した方がいいのではないかというお知恵というか、アドバイスをいただけたら、非常に建設的ではないかと思う。何かありましたら、どうぞ。

久保田委員 : 資料6を拝見し、1ページにあるような4種類の緩和というか条件の見直しをするということの大きな方向性については、大変好ましい結果が生まれる可能性を秘めていると私も感じた。その時にこういう点もぜひお考えいただきたいということを申しますと、まず一つめの速度の見直しについては、確かに速度を落とそうとすれ

ば道路の線形などにより自由度が出てくるのは間違いない。その場合、道路全体をもう少し広い目で見たときにどこから見直すのかということをご検討いただきたい。つまり国道246号からずっと60km/hで来て、新幹線を越えたら突如40km/hというのは安全上どうかという話が出てくる訳なので、この道路、長い目、長い距離、前後を見て速度の見直しが安全上どうかという話をおさえていただきたいというのがひとつである。

2つめの車線数は一番悩ましい。道路の関係の方はみなさんご存じですけど、4車線と2車線というのは、倍ではない。倍ではないというのは、車線の数は倍・半分であるが、通せる車の量、例えば1日あたりとか1時間あたりに通せる車の量は4車線道路の場合2車線のだいたい4倍近い、3.何倍。ですから、2車線道路が2本あるから4車線道路になるってことではない。それほど4車線道路は交通上非常に重要な道路である。それをもし2車線にするということは、これは周りのかなり広域の交通ネットワーク上から見て、ここを2車線にしたときに周りの交通がもつかわりかかなり大きな検討をする必要が出てくる。それでもし仮に2車線にした時に周りが厳しいとなった時に、さらなる都市計画道路の見直しに踏み込むかどうかという大きな判断が必要になる。

それを需要予測もおやりになるということなので、広めの視点で検討いただきたい。

3番目の断面構成については、複断面のところは非常に重要なところで、具体的な案が提示された段階で意見を述べたい。

4番目の道路側というよりは文化財の立場から可否を判断いただきたい。

矢野委員 : 全く同じ意見だが、やはり速度の問題がかなり緩和するための条件としては出てくるのかなというのがある。

私の経験上、ある東北の事例なのですが、やはり4種1級のところで、それは世界遺産と絡んだんですが、ある世界遺産候補のお寺の直前を、速い速度で入るといふ計画があり、そのことを問題にしました。逆にこれはおかしいぞと。そこはやはり速度を落とした方が、人としての安全性が保たれるのと、それから世界遺産の直前でそういうスピードの車があるというのは逆におかしい。ということで速度を下げよう逆にならぬカーブにさせていただいてやったケースがある。そのために、速度を落とすためにその時はシケインを前後に設けて安全性を保つという事でした。その後事故が起こったということは聞いていないので、速度を落とすにあたっての方策をつくるというのはひとつのアイデアとしてお出しいただきたい。

複断面については、幾つかのケースがあると思われるが、例えば歩道の一部を史跡公園化した部分の園路と一体とさせるアイデアも考えられる。

1、2、3、4の中で総合的にどう判断するのか考えていただければひとつ何か目標が出てくるのかと思う。

それから、4番目の周溝から5mというのは、発掘された方に聞かねばいけないが、周溝の外側に何らかの遺構があったのかがひとつの大きな判断材料となると思う。例えばそこを道路ではなく歩道みたいなものが通るといふことであれば、5mまでの隔離は必要ではないと思うし、周溝の外に溝があったりするケースもないことはない、それがなければ、5mまで離すということにはならない。ですからかなり柔軟にいろいろと考えていくことによって結果が出てくるのではないかなと思う。

大橋議長 : ただいまのお二人の委員の先生から、私が単純に速度を落とすと言った点について、古墳のところだけを徐行するのかと思ったら、そういう問題ではなくて、もう少し広い範囲でどういう運転の仕方をしていいのかを考えるべきこと、もう少し広域のネットワークで見てくださるということ、複断面についてのケーススタディとか他の道路も含めてフォローしてくださるということ、周溝の外について着眼点

があるという意見を頂いた。事務局の方からお聞きしたいことはないか。次回は宿題の検討になるので、その時できないといわれても困りますので。

事務局 : お話の中で提示された案については、きちっとフォローさせて頂いたうえで次回ご提示させて頂きます。古墳の周辺部についてさらなる文化財があるかどうかについては、市の学芸員から説明をします。

(学芸員) : 古墳に直接関係するだろうと思われる遺構については、古墳の周溝の南側に1本溝があり、古墳の同時期、あるいはそれに近い時期の溝だろうと考えている。ある意味、西側からの墓道の南側を区画するような溝になると考えている。今のところ、とりあえず古墳に直接関係する遺構というのは南側のここだけ、という認識をしている。

矢野委員 : 前方後方墳の前方部の機能についていろいろな説があるが、そういう意味ではここに溝があって、そこに土橋があるということ自体が非常に重要な遺構であることは確かであると思う。ただ側面に関しては特に遺構がないということでもよろしいですか。

(学芸員) : 東側側面については、特に確認がされていないため、無いと考えている。西側については残念な事に道路で削られてなくなってしまっているため、何とも言いようがないというところではあるが、当然削られたり無くなったりしてしまっているため、そういう意味では結果的に無いと考え方でいいと思う。

矢野委員 : 西側に関しては、あれだけでも断面的に切られていたりすると道路の下に遺構がないという判断でよいか。

(学芸員) : 市道の底面の路盤と古墳の周溝の底面と比較すると、市道の路盤の方が低いため、結果的に見えていないところはないと理解している。

大橋議長 : 遺構については、南側だけと確認できたため、先ほどの矢野先生のご意見からすると、4の古墳との離隔についても、条件について検討の余地があることが確認できた。

今日、最初にお示し頂いた今後のスケジュールについて、本日のあと、2回目が11月くらいの子定になっていて、様々な整備案を幅広く検討とある。これは、条件をもう一度見直して、新しく頂いた提案に基づいて絵を描いてみてクリア出来るか、という事をやってみる、今日出された宿題の検討結果をお示しいただくという事でよろしいか。

事務局 : そのとおりです。私どもとしては出来るだけ幅広く検討するという意味で4つの緩和条件を提示させて頂いたが、いま久保田先生、矢野先生からご指摘頂いたように、緩和するにしてもこういう点は併せて考えておけよ、というご指摘があればこの際お願いしたい。

大橋議長 : 次回の検討の際には、案も、今日のように複数案提示していただけると、その方が比較検討がしやすく、理解が進むのではないかと思います。検討にあたって何かお願いしたい点とか追加があれば、委員のみなさまより意見をいただきたい。

神田委員 : 大変良い議論がスタートして嬉しく思っております。

決して道路は一度決めた道路計画をそのまま整備するのではなく、道路整備をきっかけにして調査することによって、今回はある意味埋蔵文化財が再発見されたと思っております。

昭和36年に都市計画決定した時に全てのことが分かっていたら、恐らくこういうことは回避できたんでしょうけど、残念ながらそれはできませんでした。

新幹線部分はここしか通れないというところが限られている、あるいは交差点として鍵型にすると恐らく交差点の容量がもたないですから、そういった道路としても厳しい条件であることは考えねばなりません。

いろいろ良い議論をいただいておりますが、いくつかアドバイスのことで申し上げると、久保田委員より、児童の安全確保が重要との意見をいただきましたが、まさ

にそのとおりであると考えます。

通学ルートというのは大体道路の状況等を踏まえて教育委員会の方々がPTAの方と相談しながら決めていくんだと思いますが、今回の計画では、子供さんの安全を考えた通学ルートや道路の在り方を最初から盛り込んでしまったらどうかと考えます。今回は柔軟に考えていただき、そうすればかなり良い形での通学ルート確保ができるんじゃないかと思っております。そのために、地区内の道路網をどうするかも含めて面的に考えていただきたい。

それと面的にという意味では久保田委員からもご指摘がありましたけれども、設計速度を落とした検討を行うとの説明がありましたが、制限速度を落とすにしてもどのエリアで落とすのかが重要です。新幹線交差点の直前で落とすことはよろしくない。道路のネットワークを考慮どこで落とすのか、急がれる方には場合によってはどの交差点で曲がっていただくのかも含め考えていただきたい。

また、久保田委員が言われたとおり、車線数を落とすのはかなり冒険だと思います。前も4車線、それから江原公園交差点から南も4車線、国道1号も大きな幹線道路、その間をもともと4車線で計画していたのに仮に2車線で設計するのであれば、かなりの措置が必要です。

交通量のチェックをかけるということであるが、やり方によってはかなりお金がかかってしまう、計算機をコンピューターでまわしていかなければならないので、どのようにチェックされるかお聞きしたい。

事務局 : 交通量推計のやり方について、今の段階での案をご説明いたします。ご指摘のように、道路ネットワークの広い範囲で全面的に見直すとなりますと費用も手間もかかりますので、ある程度エリアを限定して、現状の交通量に即して比較的簡易な推計をしたいと考えています。今回の場合、正確な将来の交通推計量を出すということが目的ではなく、車線数を決定する12,000台/日という閾値に対し、上か下かを最低限判断することが目的と考えているため、その目的に沿った合理的な方法で実施したいと考えています。

また、沼津ICから富士方面に向かう東駿河湾環状道路が事業化されており、この道路ができると、代替機能になって当該路線の交通負荷が軽くなると指摘される方もいらっしゃいますので、この道路ができた時、固く見ても当該路線の交通量が12,000台/日を超えるのか超えないのか、という観点で推計を進めていきたいと考えています。

大橋議長 : 交通量のチェックについては、ご意見もありましたので、次回の協議会において結果とともに、どのような推計方法をとったのかも示していただきたい。

車線数については、久保田委員からお話があったとおり、2車線にすると単純に半分ではないという意見があったが、それでも痩せ我慢して2車線という選択肢もありえる。この場合には、神田委員から意見があったように、補完措置を考えていただきたい。

また、神田委員から意見があったとおり、道路というと車が通るところをどう計画しますかという話が一般的であるのに対して、子供の安全の通学ルール、歩行者のことを考えた道路を検討しようという、非常に進んだ問題の設定で、このご意見は、特にこの地域では大事な課題に関わるため、このことも踏まえて検討いただきたい。

他に意見はないか。

久保田委員 : 古墳との離隔については、前提として道路と古墳は離れなければいけないということであるが、過去の西日本の例で重ねるといふ事例がある。そうしなければいけないということではなく、事例として情報提供させていただきたい。

西日本の例で、あるものが埋まっているということが分かったが、とてもそれを避けられないため、埋めたまま上に道路を通し、舗装でこの下に埋まっているという

ことを表現し、看板を立て埋めて残すということをした事例がある。

あるいは、東京国分寺に東山道という有名な道路があり、幅員が4 m位の道路であるが、発掘しそこに埋まっていることが分かった。現在はアスファルトの歩道となっている。ただし、他は黒いアスファルトだが埋まっていた部分だけ、舗装を土色のアスファルトで表現して残している。ここも同じようにやれとは言いませんけれども、部分的かもしれないけど、そういう事例もあるということを紹介する。

大橋議長 : このような事例を事務局は把握しているか。

事務局 : ご指摘の事例はいくつか存じ上げているが、具体的に議論いただけるよう次回までに整理し提示したい。

大橋議長 : 紹介して頂いたような保存方法とした場合、史跡指定として問題はないか。せっかく保存した次の段階で、史跡指定まで狙うのは自治体の希望かと思うが、指定の可能性がなくなってしまうのなら埋める案には心配が残るようにも思うが。

矢野委員 : ケースバイケースではあるが、西日本の事例では、道路敷も含めて史跡指定をして頂いた。長期的に道路が迂回する前提で道路を一旦通し、遺構は絶対破壊しないという例である。今回の場合、神社敷地も含めて利活用を考えるというのも選択肢の一つである。

例えば、複断面が前提であるが、歩道であれば神社敷地を通るということもあり得ないことではない。また、選択肢を考える上で、保存が前提であれば重ねるということもあり得る。

ただ、積極的に街づくりに活用するというのであれば、将来的に史跡公園と道路とがどう融合させるかという積極的な案も検討していただきたい。

これだけの古墳であるため、沼津のシンボルとして活用するとともに、沼津市のアイデンティティーを構成する大きな要素として考えていただきたいが、久保田委員が言われた安全性という点も含め、これら難解な方程式を解くことになると思うが、できない話ではないと感じている。その方程式を如何に解くかということが今回の協議会の話であるので、ぜひ頭を絞っていただいて全ての問題が100%解決できるというものではないが、総合的に見て良い案が出ればそれで行けるのではと感じている。

禰亘田委員 : ここまで道路建設が進む中で様々な検討をしていただき、埋蔵文化財の保存ができるようにしていただいているということは極めて稀なケースで、沼津市のこれまでの経過について文化庁としては高く評価している。

古墳の重要性については、市や市の教育委員会も学会等からの様々な保存の要望があったということで認識されていると思う。今更言うまでもないが、古墳の価値を損なわない形で是非現状保存できるような手立てをご検討いただきたい。

その時、両立というお話がありましたけれども、今回初めて古墳を見させていただき、高尾山古墳は墳丘が高いということが価値を一層高めることになる。全国でこの時期の遺跡の指定の事例はあるが、このように墳丘が高い事例はない。この墳丘を残すということが大きなポイントとなる。どのような形で設計変更ができるのか、墳丘をまず残すという観点でご検討いただくということが重要になってくると思っている。

矢野委員より、地域づくりへの活用が重要であるという意見や、子供たちの通学路との関係という意見もあったが、今日初めて現地を見せて頂き、道路ができる前に通学路を古墳の方に変更できないのかなということも思った。古墳を見ながら、古墳の横を歩きながら通学路を確保するとか、買収したところは非常に静かな空間です。ですのでそういったこともできないのかなと思った。

いずれにせよ、設計変更する以上、まず親御さんの理解も必要だと思うが、小学校、あるいは中学校の子供たちと古墳とコラボレーションしてはどうか。重要な古墳があるということ、ぜひ学校の先生との連携も図りつつ子どもたちに教えてい

ただき、町の宝なんだということを認識してもらいたい。この古墳を人づくりにも活用していただきたい。今後ともよろしくご検討をお願いしたい。

大橋議長 : 文化財の専門家の瀬垣田委員より高い評価もいただけたため、是非活用する方向で検討いただきたい。

車線数の変更について、4種という点は都市部の道路で高速道路ではないから変更がきかず、1級という点も道路区分から1級なので、当該路線の交通量が12,000台/日を上回った場合には、道路構造令により4車線とならざるをえないように見えるが、地域の実情なり、考えなりで2車線とすることは構造令の解釈としても問題がないことは整理されているか。

事務局 : 先ほど指摘にもあった通り、交通流をどこに流すかという話であり、本来4車線であるべき道路を2車線とするには、別の所でそれを担う所がどこなのかということを考えることが重要なポイントであると考えています。

大橋議長 : それを含めて検討いただき、次回までに代替案を複数案提示いただき、それに基づき議論したいと考えている。

〈閉 会〉

以 上