

第2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11月19日（木）10:00～12:00

場所：プラサヴェルデ 4階 407会議室

<議事次第>

- 1 開会
- 2 議長挨拶
- 3 資料説明
 - ・（都）沼津南一色線の推計交通量について（資料1）
 - ・古墳及び活用の手法について（資料2）
 - ・空間的に整備可能性のある街路線形について（資料3）
 - ・考えられる整備案の総合的評価について（資料4）
- 4 討議
- 5 閉会

<協議会の開催風景>



【議事内容】

・開会

大橋議長挨拶：それでは、第2回目の協議会を開始させていただきます。前回はいろいろご意見いただきまして、今までの案をもう1回見直してみようということで、今まで前提としてきた条件を1回外して、代替案を複数提示いただいて、その代替案について公開のところでいろいろ議論しましょうということで沼津市には宿題を差し上げました。合わせて、前提となるような交通量の問題とか遺跡の価値に関するということについてもお調べ頂きたいということで提示をさせていただきました。そこで今回は資料が4つほど出ておりますが、この資料を拝見いたしますと、資料1と2が前提となる事項についての確認の調査と結果、資料3と4が具体的にはどういう道路を作るかという案とそれについての評価についての話となります。話を分けるというために、資料1と2について最初ご報告いただき、それについて議論した後、メインは資料3と4だと思いますので、そちらに時間を取るような形で、重点的に議論を進めたいと思います。非常に論点が多く、大変な会議となると思いますがよろしくお願いします。

・事務局より資料1～2を説明

大橋議長：資料1と2について事務局から説明いただきました。今回ご欠席の難波委員から全体について非常に詳細なご意見をペーパーでいただいております。それにつきまして、全体に関する部分と資料1に関する部分について、議論のきっかけとして最初に事務局からご紹介いただきまして、それから議論を始めたいと思います。

事務局：難波委員からのご意見を事務局の方からご披露させていただきます。ご意見は全体と資料1、資料3・4についていただいておりますが、ここまでの説明についてのご意見をご紹介します。全体としては、第1回の協議会で意見として出ていた通学路の安全確保についての対応が示されていないという意見をいただいております。資料1については、暫定または最終計画として2車線整備案も考えられる。このため、2車線整備における推計交通量を示すとともに2車線整備を代替案に加えるべきであるというご意見をいただいております。以上です。

大橋議長：ありがとうございました。難波委員のご意見は議長宛にいただいたもので、拝見しました。難波委員のご意見は、この資料全体が専門家に向けたもののようで、一般向けにもう少し易しい言い方はできないかというご指摘でございます。それについては、資料の用語等を事務局の方で検討いただければと思います。たとえば、資料2で言いますと、8ページにデバイスについては説明がありますが、シケイン状という言葉など一般の人にわかりにくい言葉があると思うので、そういう点について工夫頂きたい。それと、資料1の交通量推計の方法が少しわかりにくいというご指摘です。たぶんわかりにくいといわれる理由は2つあって、1つはこの資料1が何のための検討か？ということがもう少しはっきりしているとわかりやすいのではと思います。もう1つは、4ページに書いてある車線をいくつにするかということの前提作業としての交通量推計であるということと、7ページの三島富士線で抜け道が

解消され、1万台通っていたところが2千台になったという安全確保が図られることが確認できるような資料にしてもらおうと難波委員のご指摘に応えることができると思います。

ご指摘を受けて、交通量の推計として、ここに示されたような方法が一般的なもののなのか、合理的なものなのかについて委員の方から後ほどご意見をいただければと思います。

それ以外については、重いご指摘として、2車線整備案でいかがかというご指摘がでており、暫定案としての2車線整備案と最終計画案としての2車線整備案というご指摘があります。最終的に4車線と決めても、途中で地権者の方のご理解が得られるところまで時間がかかるとか、財政上の問題とかがあって、とりあえずこっち側からやっていくなどの施工の順番としての2車線は、多分どの案についてもあるわけです。おそらくご指摘として重要なのは、最終2車線案を考えたかということです。

後でご紹介いただく、今回事務局の方でご用意していただいている案は4車線を整備するという前提で、9個の案が出ており、今日の議論はそれを絞るということに重点を置くと思うのですが、9案あるところに、更に2車線案をプラスアルファして準備いただくことが必要かどうかという問題が提起されているのだと思います。

前は確かに4車線か2車線かという議論をさせていただきました。現状案を開くためには2車線案でも可能であればという議論でしたが、今日4車線案が出ている中で、2車線案の追加の検討が必要かどうかということなのです。

前は久保田委員から2車線と4車線では交通量の処理が単純に2倍ということではなく、それ以上の差があるというご指摘をいただきました。

まず、ご意見を伺いたいのは、2車線整備案を代替案として加えるかどうか、今回4車線案が出ているので、これを前提として検討していくことで議論を進めるかどうか。そのところが今ご紹介いただいた資料1と2のご指摘の中では意見をまとめておく必要が一番あると思います。

久保田委員いかがでしょう？

久保田委員 : 難波委員がどういう主旨でおっしゃっているのかがよくわからないので断定的なことは申し上げにくいですが、資料1を拝見し、交通計画の専門家としてこのやり方を拝見すると、分割配分法という配分予測手法を適切に適用しているので、この手法について問題は全くないと言ってよいと思います。それで、結果ですが、2車線と4車線は車を流す能力は2倍ではなく大体4倍ぐらいになるので、2車線にする案は相当大胆な意見であるというのが感想としてあります。今回の交通予測が2万6千台ということなので、2車線というのはこのままでは厳しいことになるのではないかと思います。それをもしどうしてもと言うならば、周りのネットワークをまるまる見直すくらいの大胆なことを考えないと厳しいのではないかと思いますというのが率直な感想です。

大橋議長 : ありがとうございます。今、重要なお指摘が2つございまして、1つは推計交通量の出し方は合理性があるということをお立場から確認いただいたということで、非常に心強く思います。また、2車線案について、今回の資料1で一番重要なところは、交通量が2万6千台通ることが確定されて、法制上の基準では1万2千台が2車か4車かという基準になっていますので、それから考えても資料1の調査が妥当だったとすれば、4車線で整備するということを基準に考えて対応したいと思います。

次に、資料2について、確定しておきたいことは、後ろのところで外国で移築を

したという例があつて、今回、移築案を含めるかどうかということです。今日、用意されているのは、現地保存をするという形での案になっているため、もし、移築ということになればこれも代替案としてプラスアルファを考えなければいけません。

私がお聞きしたいのは14ページで文化財保護法との関係でいうと、もし古墳を現地保存せず移すということをする、と、史跡指定という手順に後で入った時に、外国ではこういう例があるとしても、史跡指定には支障があるという理解でよろしいのか？教えていただきたい。

禰宜田委員 : 史跡指定は現地で現状保存するのが原則になります。移築をするということになりますと、史跡指定の対象には全くなりません。ですから、それを前提にご議論いただけるとありがたいです。

矢野委員 : エジプトの例は非常に特殊で、世界遺産という仕組みができる前の段階で、当時ナセル大統領が計画したアスワンハイダムという人工湖の中に沈んでしまうということで、全世界的に保存運動が起こって、先進国がお金を出し合つて何とかしようというところでした。ですから、これは非常に特殊例と思って下さい。

そのプロセスを評価して世界遺産になっているということで、移築して物があるから世界遺産になっているわけではなく、全世界的にそういう保存活動をやったということも含めて世界遺産となっているのです。

もう一つ30年位前、もっと前でしょうか？佐賀県に長崎自動車道ができるので古墳等を移設した例がございます。これは、もちろん史跡にはなっておりません。遺跡全体を移した訳ではなくて古墳の石室とかを部分的に移したものを再構築したということです。これは野外博物館として機能させるということで遺跡を保存しなければいけないという方たちも最後には納得した例です。そういう特殊例がいくつかあるが、一般的には禰宜田委員が言われる通りだと思いますので移設ということは選択肢としてあり得ません。

佐賀の例でも、300トンのトレーラーを使つたりして大変な思いをして移設したのですが、それでも物が本来の場所から離れるということは史跡としての価値はなくなるということだと思います。

大橋議長 : ありがとうございます。ということだと、資料2でこの古墳の価値が非常に大変高いということが確認できましたので、沼津でこれだけの努力をされて両立を図るのに史跡指定の対象にもならないということでは、何のためにやっているのかわからないと思います。禰宜田委員からもご指摘いただきましたので、これは現地保存でやっていくことで、移設案は加えないということで進めさせていただきたいと思います。

資料1と2につきましては4車線で進めるということと、移築は案の中には含めないということを確認させていただきまして、よろしければ今日のメインの資料3と4の事務局説明に移らせていただきたいと思います。

・事務局より資料３～４を説明

大橋議長 : 資料３と４につきましてご説明いただきました。

神田委員 : 前提条件でわからないところお聞きしてもよろしいですか。
整備費用に関してなんですけど、例えば資料４の２ページの実現可能性と書いていますが、その整備費用の評価とありますが、これはトンネルの方の側道の費用は入っているのでしょうか。

事務局 : 入っています。

神田委員 : そうすると、次の３ページの実現可能性の整備費用とありますが、例えば整備案Ａだとこの整備費用の約１０億円に用地費・補償費は入っていますか？

事務局 : 入っています。

神田委員 : そうすると、最後のページの全体総括にあります右側の整備費用（概算）ですが、これは全て建物の補償費・用地買収の概算が入っているという考えでよろしいですか。

事務局 : はい、整備費用、工事、用地、補償すべて入っています。

神田委員 : はい、それがまず確認です。それと、若干間違いがあるので指摘しなければいけないのが、トンネル案の資料３ですが、１４ページの建築限界で赤く囲ってあるところがありますが、これ４．５ｍじゃなくて、実は余裕の２０ｃｍを取って４．７ｍ取らなければならないので、見直してください。

事務局 : わかりました。それは見直して検討します。

神田委員 : あと１５ページのところです。側道整備必要と書いてあり、この側道のための用地補償が入っているとおっしゃったのは本当ですか？この１５ページのところの一番上の４車線のところでいうと、トンネル工事費は約４８億円となっていますよね。この側道整備が必要で、おそらく側道を整備すると、用地費も補償費も入らないといけないですね。

事務局 : 失礼しました。こちらの１５ページの工事費は純粋な工事費で表示しております。

神田委員 : そういうことですね。
整備費用のところに用地補償費が入っているという認識で、若干誤差はあるけど当然とも遠からずという値が示されているということですね。

事務局 : はい。
追加取得として必要な用地面積が今お示ししている200㎡については、整備費用の中に入っています。

神田委員 : トンネル案については側道の条件などをもう少し整理すべきで、そうすると、もう少しトンネルは高いと思います。

- 大橋議長 : ただいまご質問いただいた点は、整備費用と書いてある資料４の一番最後の所は、とにかく一般市民の方からわかりやすいように、すべて込みでこの金額がかかるというそういう金額のようです。それで今神田委員の方から少し安いのではないかというご指摘があったのですが。
- 神田委員 : 言葉が整備費用という書き方だったので、おそらくそれは追加の事業費なんですね。整備費と言ったら普通は整備にかかるお金なので、用地補償費については別なのかなと思ってしまう。言葉の使い方をもう少し見直したほうがよいのかと思います。
- 大橋議長 : わかりました、誤解を生みやすいので、これは事業費用という形で、トータルの費用だという事で訂正願います。それと、精査するとしても、ここに書いてある５３億というものは最低でも５３億ですということで議論させていただく形でよろしいですか。
- 神田委員 : はい。
- 大橋議長 : それでは事前にペーパーでいただいている難波委員のご意見を紹介させていただいて、それに答える形で議論していきたいと思います。
- 事務局 : それでは事務局から難波委員のご意見を読ませていただきます。
資料３について、１ページの古墳保存に関しての設計方針におきまして、古墳保護の措置を施すという言葉が不明瞭なので、古墳はできるだけ現位置に残すなど、明確な表現にしていだきたいというご意見。
それから資料４の２ページ。整備案の評価要素のうち、交通機能については、設計速度や交差点の有無を評価項目とするのではなく、道路線形や交差点の有無、形状による通行車両の安全への影響、交通処理能力への影響を評価項目とすべきである。これは、交差点があることが問題ではなく、それにより交通にどのような影響が出るかが問題であるというご意見。
資料４の２つ目としては、歩行者、また通学路等の安全性、歩道の幅員、縦断勾配、連続性の確保等についても評価項目、要素として考慮していただきたいというご意見。
３つ目は、今後推奨案を選定する評価基準については、できる限り多くの評価、要素、評価項目を取り入れ、要素ごとに重みづけを評価していただきたい。例としては、用地買収における採点は重みが大きいなど。
４つ目は、古墳西側の用地補償は、東側より困難が予想される。このため古墳を東側に回避する２車線を先行整備し、投資効果の早期発見を図ったうえで、その後西側に回避する２車線を整備する、という案を代替案に加えて頂きたい。
５つ目は、２車線と２車線の整備については、施工の順番も加味したうえで、最初の２車線整備完了と４車線整備完了の両方において費用対効果（Ｂ／Ｃ）を検討していきたい。

以上が資料3, 4についていただいたご意見になります。

大橋議長 : ありがとうございます。資料3については1点だけでして、1ページの所の、古墳保存に関する設計方針の所に、古墳はできるだけ現位置に残すという明確な表現をいただきたいというご指摘です。先ほど現地保存は基本方針にしますという事をご確認いただいたので、1ページの所に現地保存という言葉を行に入れて頂いて、そうすれば難波委員のご指摘に答えることができると思います。

あと難波委員のご指摘は資料4の2ページの整備案の評価の所について、集中しているように思います。

交通機能のところについては、今日事務局から出されたのは、評価の要素として具体的に設計速度とか、交差点の有無とか、そういう言い方をされていて、難波委員の方はもう少し高いレベルで通行車両の安全性への影響とか、交通処理能力への影響とか、そういうことが一番のポイントではないですか、というご指摘です。両者は矛盾しているように思いませんので、難波委員のおっしゃっている視点を上に掲げて頂いて、それを具体的に評価する要素として、設計速度や交差点の有無があるという形の資料に変えて頂ければよろしいのかなと思います。

それで重要なのは歩行者の安全性への検討はどうなったのですか？前回非常に議論に出たはずですよというご指摘がありましたので、この2ページの所にやはり歩行者の安全性という項目を1項目加えて頂くことが非常に大事かと思います。歩行者の安全性は特定の案についてだけという問題ではないと思いますので、交通機能のところ、歩行者の安全性っていうような項目を加えて頂ければという事です。

あと難波委員から出ておりますのは、史跡空間環境というのは言葉としてわかりにくいというご指摘なので、おそらくこれは史跡景観にどれだけ配慮するか、そのような視点なのかなと思ったので、少し表現を工夫していただけますか。

実現可能性のところで特に補償の問題が大事で、再移転とか再補償というのは重視してくださいというご指摘は、まさにおっしゃる通りなので2ページのこの実現可能性の建物補償件数という横に、再移転とか再補償件数という事項を項目に加えていただければ難波委員のご指摘に答えることができるかと思います。

あとは、難波委員から出されているご指摘は、どういうプロセスでやっていくかという点です。4車線整備を先ほど原則にさせていただいたのですけれども、2車線2車線で段階的にやるようなことについての検討が必要かどうか、これはおそらくどの案についてもプロセスとしてはあり得ることなので、そういう検討を加える必要があるかどうか、後でご意見を伺わせていただきたいと思います。

それで一番議論の必要があるのは、東側2車線を含むという案が出されていますが、その東側2車線というような形で古墳の横を道路が通って行くような案、D案とかF案とかH案というものについての正否というのはこれから議論の中で行っていきたいと思います。

前回代替案を出してくださいと言いまして、出てこなかったらどうしようという恐れをもっていたのですけれども、期待をはるかに超えて9案も出てくると、これをそのまま市長に戻すと「何をやっているんですか」ということになりかねないので、方針といたしましては、もうすこし絞って提案する、次回は絞ったものについてもう少し細部をつめて検討するという手順になるかなと思います。今日は9案出ている中でも特にこの案はここに問題があるんじゃないかというようなことを指摘いただくような形で少し絞り込みを行いたいと思います。

神田委員 : 最後のページですね、先ほど難波委員のご指摘にもありましたけれども史跡空間環境と書いてあるけれども、単に、東側の古墳と神社の間を車道が通るか通らな

いかしか書いてないんですよ。速度のところも単に設計速度しか書いてないです。おそらくもう少し細かく評価をしなければいけないと思います。

たとえば、設計速度は60 km/hでもですね、たとえばD案の西側のT字の4車線のところはT字がありますので、そこは信号処理になりますよね。当然そこでは一旦速度が落ちるとというのが普通でありますから、実質上は速度が落ちるわけですよね。設計速度というのは単に設計するために車が何キロで走るかというのを前提にした速度のみのことを言ってますので、実質的なスピードはおそらくまた違って来るだろう。そういうところを含めて評価してもらわないといけないなと思う。これは単純なベースとなるものなので、それぞれの案を比較するための評価を少し深めなければならない。それから絞るという行為があって良いのかなと思います。

大橋議長 : 9案並行するような形ですか？

神田委員 : 並行というか、もう少し細かくひとつひとつ評価する必要がある。例えば、設計速度で言いましたが、実際のスピードの所はおそらくD案の方は60 km/hだからバンバン飛ばすのかと思うかもしれないが、そうでもない。おそらく実質のスピードは落ちるだろうということですね。そして、史跡空間環境とか、単に車道のことなんかは、結局古墳と神社の空間をどういうふうに整備するか、まとめてやった方がよいのではないかと矢野委員もおっしゃっていましたが、そういうことに対して真ん中に道路が通ってしまうということに関してどうかという評価をしなければいけない。
その辺をもう少し議論が欲しいと思います。

大橋議長 : わかりました。特に今出ました史跡空間環境で、古墳東側に2車線が通るという案についてご意見を伺って検討を始めることにしたいと思いますが、ご意見等ございますか。

禰宜田委員 : 一番気になるのは新たな掘削が伴うのかどうかということです。周溝が残っているわけですが、実際の設計になった時にあまり周溝は壊さずに道路が通るのか、それとも南側はかなり高低差があるので、その周溝の部分は一部掘削が伴うのかどうか、それは工法的に路線を開通するときにはどの程度古墳の破壊があるのかどうか、破壊するとしたらそれを回避できるのかそういう問題が一つ。それと、左右に道路が走ると古墳を見に行くときにどこが進入路になるのか、活用が図られるのかという根本的な問題があります。車はどんどん走る、古墳はあるは中に人が入れない、というようなことになるのと活用という面ではいかなものかとなる。その辺の配慮はどうなっているのか。この2点は検討の中に入れていただく必要があると思う。

大橋議長 : ただいまの点について事務局から何か回答ありますか。

事務局 : 今画面に示しているのが東側を通した場合の縦断の横から見た絵になります。先ほど説明の中でこちらの青い線が道路の線になりまして、古墳との間75cmを確保しようということにしています。こちら、舗装の厚さと保護層等を設けて古墳自体には盛土するような形で影響させないというかたちで考えています。その方法としては前回、久保田委員からもありましたように、島根県の方で古墳の下、古墳の上に道路を通した例というので、例えば発泡スチロールを保護層にしてその上に鉄板を敷いてその上に舗装を掛けるという例があります。そういう形で古墳

の上に保護しながら盛土してやっていけないかというかたちでこの案を出しています。

大橋議長 : アクセスどうですか？

事務局 : アクセスについてはまだ検討しておりませんので、今後の検討課題であると思います。

大橋議長 : ただいまのご質問については、発泡スチロールとかを盛土するかたちで傷つけないことを考えていて、アクセスについてはまだ問題として残っているということのようです。

事務局 : ただ、この工法というのは、島根県に聞くとそんなに交通量の少ないところでやられているようです。ちなみに益田市でやった例があるということです。交通量が少ないところということで、今回の場合のような交通量となると、そういう道路として耐えられるかどうかということもございますので、その辺の検討も必要になってくることはご了解いただきたい。

大橋議長 : わかりました。

矢野委員 : 益田市の場合は平坦ですね。こちらは8%のスロープがつくので、かなり条件が違うと思う。遺構の養生のため道路側がかなり高くなって古墳側が低くなった。また墳丘があるという、空間的にはどうかなという感じがあるが、次の段階で精査したとしても、これはかなり厳しい案だと思う。

久保田委員 : 前回そういう例があるということでご紹介しましたが、矢野委員からもありましたように益田市の場合は当面ということで暫定的に整備をし、ゆくゆくは道路を付替えようという前提です。ですから、もしここでもそのポリシーを適用するとすると、暫定東側2車線はやがて何かに置き換わるという前提で暫定整備をするということになるのではないかと思います。そもそも2万台で、この地形でそういう普通の舗装には使われない舗装材が本当にもつのかどうかというかなり疑問は残ると思います。

大橋議長 : 今まで古墳で共存を図ってきた先例はどちらかというと郊外部の交通量の少ないエリアだったのが、今回の沼津の場合は、ある程度中心市街地で、さらに富士へ抜けるような2万台超が通るような道路だということで、そうだとしますと、先例として言われているような発泡スチロールというような形での暫定的なやりかたで対応できるかどうか、ということは、疑問としては残る。この問題と、アクセスの問題が残るということと、ご意見出ていなかったが、今日は資料2でビューポイントというお話があって、整備されたものを観光資源として活用するために、ここから見たらきれいに古墳が保たれている姿が見えるなど、景観価値を残しているというか景観保護というような話ですが、沼津の場合ですと、今すでに西側に道路があって切り崩されたところがあるところに、東側に2車線が通ると、道路と道路の間に土が盛ってあるというような形になってしまい、どこにビューポイントを設けて史跡として残すのかというようなところについて、問題がありそうです。ここで東側の車線を決定するとかなり決定的に史跡エリアの在り方を規定することになるので、それが史跡の保護という観点から、どうなるのかという問題があるような気がする。

矢野委員 : もう一つ、もともと神社がここの上にあってそれが今移転していますね。ということは、直接的なつながりはないかもしれないが、間接的なつながりは神社と古墳との間では当然あったと思う。信仰の対象としても。そうするとその間に道路が通るというのは、分断してしまうのでますます今後も古墳を活用するにあたって神社との関係は大事になると思うので、その辺も加味するとかなりこの案は厳しいなというのが感想です。

大橋議長 : 史跡として保護したときに、古墳と神社とが一体整備できればかなり絵にはなるが、今回、間に道路が2車線入ると分断された形状になるというご指摘です。前回久保田委員がおっしゃられた道路80点、史跡80点という形でいくと道路は今回4車線通して交通量には配慮したかたちになって、他方で史跡の80点という点について、車道2車線が通るで今文化財に詳しい委員の方から疑問の意見が出されました。そこのところが、80点取るのは厳しいような気がしますがいかがでしょうか。

神田委員 : まさにいま史跡空間環境と書いてあるところの2車線と書いてありますが、いま議論があったような深い課題・問題が出てくると思うので、その辺の所を、評価は「そういうことなんだよ」ということをどこか表に書かなくてはいけないのではないのでしょうか。

大橋議長 : 今日の議論を踏まえてそういう評価をしたい。

神田委員 : われわれ、この事業を国の方からいささか支援している側からすると、貴重な税金を使って道路を作ることなので整備費用という事業費、これはわれわれとしては非常に大きなポイントであると思っています。
これを見ていただくと若干誤差があるということを前提に見ても、おそらく10億以下のものと、トンネル案を選んだりすると37億、53億、56億というかなり開きがあるので、これは単に数字が並んでいるというよりは実際にこれを市のほうで予算取りされる、あるいはわれわれ国が支援しないと苦しいですが、そういうところを入れながら整備していくにはそれなりに費用を抑えられる案の方が当然だが望ましい。そういう観点を持っていただきたいと思います。

大橋議長 : 非常に難しいのは、ファクターが複数あって、その方程式を解く形なので全部が不確定なまま9案で行くと、頭の中が混乱して整理がつかないような思いいます。私の感覚だと道路の設計や交差点・形状といったところはテクニカルに細かく議論しなければいけないところであるので、そこは時間をかけて行うとして、いま出た車道と史跡保護の話や、神田委員がおっしゃった事業費といったところは大枠を規定するような話なので、そちらから絞り込みの議論ができないかなと思う。

現在の状況ですと、東側に2車線通すというのは厳しいのではないかという形で形で、3案については非常に疑問視する意見が出てきているということです。

あと、整備事業費の観点ですが、これまで、この沼津の道路を造るのに使われたお金というのが60億円で、事業を進めてきている。ほとんど終わりに差し掛かったこの段階で両立を図るということで、プラスαいくらかかるかということで、事業費用について高いところは56億から低いところは5億まで、ものすごく金額的に開きがある。これは市民の方にとっては高い買い物だと思います。ここで言っている56億円のうち沼津市が出す負担率はどのくらいですか？

- 事務局 : 一般的な街路事業のスキームで申しますと、概ね半分を国から補助をいただいて、半分以上を市が負担するということでございます。
- 大橋議長 : というと、ここに出てくる事業費用の半分の金額は、沼津市の市民の方の税金で払うという形になってくる。沼津市の年間の道路事業費は平均でどのくらい使われているのですか？
- 事務局 : 街路事業としては、過去10年の平均で8億くらいが毎年の事業費です。
- 大橋議長 : 毎年8億で、市から4億を出しているってということですね。
- 事務局 : あくまで平均ですので、多かったり少なかったりはありますけれども。
- 大橋議長 : 事業費に県負担はないのですか？
- 事務局 : (本路線については) いただいてないです。
- 大橋議長 : ということですので、国から半分、沼津市から半分で、普通であると大体8億円くらいで買い物しながらずっとやってきている所帯のところに、今回5億から5.6億まで費用が必要ということで、しかもこれは60億で既に整備したところに、プラスアルファで上乗せするという金額なので、そうなりますと、やはり財政面での考慮ということも当然選択にあたり考えていく必要があります。具体的に申しますと、例えばC案の5.3億とかI案の5.6億という金額ですね。かなり重いのではないかと、外から見るとそのように見えるので、これを同じような形で選ぶというのは現実的でないような気がします。そうしますと、先程の史跡環境としての保護という観点からの絞り込みと事業費用からの絞り込みをすると9案が4案くらいに限定されるのではないかと。その中で先程神田委員が言われた細かな道路形状とかいろいろな問題について議論していくことが現実的だと思います。
- 神田委員 : ありがとうございます。もう一つ、やはり地元の方の負担をできるだけ減らすという意味では、新たな用地補償ですね。一旦、この道路を作るということで、退いていただいた方にまた退いていただくというのは、当然かなりの負担になると思いますし、そういうことも含めてできるだけ抑えたい、というところがまさにこの建物補償の観点だと思います。もう一つ、交差点とありますが、道路側からすると本当は交差点なしですと通っていただいたほうがいいわけです。それを一旦T字路で止めると、最低限一旦停止、場合によっては信号処理ということになるわけで、それはそれで道路交通面からするとマイナスになる。しかし、それが許容の範囲なのかどうなのかという程度の問題だと思いますのでそういったご議論もお願いしたい。
- 矢野委員 : 私は交通の専門ではないんですけれども、先ほど紹介された平泉の例ですね、資料2の7～9ページですが、基本的にはこの時はもともと120アールで通そうとしていたのが、発掘したらそこに遺溝がでてきました。実は、そこは65アールで制御したんですが、その間に90アールという案もあって、90アールということはそれとかなりのスピードでそこを通る、ということになります。今回、速度をある程度落として、車両の安全性と、人間の安全性の両方を恐らく関知しなければならないということになりますと、例えば先程のT字案で、ある種のデ

イバイスで速度を逆に落としたほうが歩行者の安全性というのはある程度高まるのかどうかということについて議論の余地があると思います。

平泉の場合は、速度を落とすためにいろんな仕組みを作りましたが、それは例えば世界遺産である毛越寺の前をかなり高速で車が通って行くのはおかしいということで、逆にカーブをきつくし速度を落とすと、横断歩道の安全性も保たれるのではないかとということで、交通の専門の方にご相談した上で実行した案です。

今回は、T字案とS字案の恐らくせめぎ合いになると思うのですが、一見T字案の方が車がスムーズに流れないなどいろんなデメリットがありそうですが、プラスのメリットもちゃんと評価することが必要です。古墳もほとんど守られますし、また将来的に活用することになっても逆にプラスの要素は結構出てくるのではないかと思います。トンネル案はかなり厳しいという感じが先程の金額からいってもあるのですが、S字案とT字案をどう評価するかというところが次の段階になるのかなと。個人的な見解ですが、T字案の方が文化財保存からいっても人の安全性からいってもありうるのではないかなという風に勝手に思っていますがいかがでしょうか。

大橋議長 : ありがとうございます。議論を少し整理させていただきたいと思います。最初に史跡空間について一つ問題点を指摘させていただいて、次に財政面ということで50億越ということで問題を指摘させていただきました。先ほど神田委員からも指摘がありました補償問題ですね。特に再補償というのは、市民の方にとって非常にきついことで、しかも建物の再補償というようなことは、財産権とか生活権保障という点から慎重にすべきだという観点からみますと、A案の10件という数字は大きいもので、今日難波委員からも再補償の部分については重視すべきだとのご意見をいただきましたが、こうした視点は加味すべきだと思います。三番目の視点として、A案の建物補償のところについては、積極的に推すというのは難しいということが確認できたと思います。道路のほうに戻りますが、今矢野委員から指摘された点はまさに道路を検討するうえでのポイントになると思います。今回のT字案ですが、非常に興味深い案が出されていて、S字でいくのが普通ですが、それだと補償が大きくなりすぎるので、それをT字とすることでおさめるという形ですが、補償件数が抑えられる反面、多分心配される方は交通処理の機能が低下するのではないかと、安全性はどう保てるのかということについての疑問が出てくると思うのです。そこについて矢野委員から積極的なご意見を伺ったのですが、久保田委員は交通安全とか都市交通のご専門でいらっしゃいますので、このT字案についてどういう点に留意すべきかとか、信号をつけるということが前提だと思うのですが、信号による制御に加えてどのような技術的な可能性があるのかということについてご指摘いただけると先々ありがたいと思うのですが。

久保田委員 : いわゆる道路屋さんという方が行政やコンサルタントにはいらっしゃいますが、そういう方からするとこれはびっくりたまげたような案で、多分えっとなる。道路の常識からすると驚きからはじまると思います。要するに道路、特に幹線道路というのは、なるべく真っ直ぐで車がスムーズに走れるものであるということですので、途中でくっつく曲がるというのはとんでもないという反応は当然予想されます。ただし、この場合はこの先に国道1号があります。つまり、ここはかなり詳細な検討をしたほうがいいと思うのですが、つまり北から来た車が恐らくかなりの確率で国道1号の交差点で止まるわけです。と思えば、その前で一回止まること

が一体プラスどのくらいの時間になるかといったことまで考え、このかなりミクロな交通挙動を考えた上でこれを判断するのがいいと思います。
つまりかなり特殊な場所、もちろん古墳のこともそうですが、国道1号のすぐ近くであるということも考慮して検討したほうがいいのではないかと思います。
そういう意味で、私は可能性はあるのではないかと思います。恐らく現実的な懸念としては、T字路の右上の生活道路の方に、車がばんばんくるんじゃないのと思われる方もいらっしゃると思うので、通過交通対策まで含めた提案をしていただいたほうがいいのではないかと思います。

大橋議長 : ありがとうございます。今T字案についてのご意見を伺って、一般的な手法ではないけれども沼津の今回の地形ってことを考えた場合にはありうる案だが、その場合でもいろいろ検討をすべき課題があるのご指摘をいただきましたかと思ひます。

神田委員 : 今の話の関連もあるのですが、資料1に戻っていただいて、7ページ。
南一色線が4車線で整備されたときの交通量が、三島富士線と三枚橋岡宮線でかなり減るという話になっていますが、これは前回の資料で一部出ていましたが通学路に一部分が使われているということなので、三島富士線と三枚橋岡宮線の交通量がこれだけ落ちるということは、かなり通学の子供たちの環境が良くなる。これが2車線だと恐らくここまでは減らないので、これはずっと良くなると思うのです。もう一つ、子供たちがもしこの沼津南一色線を渡らなければいけないということがあるのであれば、その時には今問題になっているT字路のところで信号処理がされ、そこでちゃんと信号で渡れる。それも止まった状態で渡れるというのであれば、またプラスになるんじゃないかと思いますので、久保田委員のおっしゃる通りかなり特殊な形だと思いますし、私もこういうのはあまり見たことがないんですが、やりようによっては、子供たちの交通安全、それから通過交通を域内に入れない措置も含めて、それからT字路の信号処理をすることによって安全に沼津南一色線を渡ってもらうことができる。こういうことができるかもしれないので、結構やりようによってはいい案ではないか、このように思っています。

大橋議長 : ありがとうございます。T字案につきましては、そこで止めるということの懸念があったのですが逆にも逆に止めるってことに積極的な意味もあるのではないかとご指摘をいただきました。

神田委員 : もうひとつ言いますと、もともと4車線で用地買収していますので、かなり車道の部分以外の所を広くとっています。その分を使って道路の横の歩道は少し狭くなるけれども、広くなったところを遊歩道的に使うこともできますから、子供たちはそこを本当に安全に通ることができるのでいろいろ改善措置がありそうだと思います。

大橋議長 : ありがとうございます。だいたいこれで、道路のT字案を含む問題と、遺跡保護の観点と、権利補償の問題と、事業費、という多角的な問題を検討して、それぞれの視点から問題があるという案についてはご指摘をいただきました。
資料4の7ページで上から行きますと、A案というのは、建物補償という観点からちょっと疑問があるというご意見が出ました。C案につきましては、事業費用53億というところについての疑問が出されております。D案につきましては、東側の車道2車線についての疑問が出されていて、同じようにF案についてもこの2車線の問題、H案についても2車線の問題、さらにI案については56億と

いう事業費用の点についてご指摘があったということです。それで考えてみますと、今、重い指摘を免れて、残っておりますのは、B案とE案とG案の3つです。この3つは、もちろんT字案とかの詳細な検討が必要だと思いますが、大きく多角的に見た中で問題が少ないということでこの3つの案が出ております。これを重点化する形で、次回さらに、神田委員が言われたような交通の細かな問題まで含めて、議論するというようなやり方を取った方が、9案で並行してもう一回というのなかなかきついような気がするので、そういう進め方でよろしいでしょうか。

神田委員 : もしいろいろな方々の意見を聞かれるというのであれば、史跡空間環境の2車線が古墳の東側を走る案も含めて、色々な人の意見を聞かれるのもいいかもしれません。ここでそれを全部除外してしまうというよりは、案を一つ残しておいて、どういう形で審議できるかわかりませんが、そういうことに対して市民の反応も探られるというのも。我々は通さない方がいいと思うんですが、色んなご意見もあろうかと。

大橋議長 : わかりました。では、今日の議論を、時間も押してきたのでまとめますと、まず4車線を前提にしたいということは確認できました。それと古墳の現地保存をするということも確認できました。建物補償、再移転についての問題の多いA案というのは採用を控えるということと、事業費用50億を超える案というのも消極に考える。それと今出ましたけれども、車道が古墳東側に2車線通る3つの案については協議会としては史跡保護の観点からすると非常に問題だという意見が多かった。

神田委員 : ここで意見を全部つぶしてしまうのもどうかと思うのですが・・・

大橋議長 : 整理という形で、今日のご議論を聞いた形で集約するとB、G、E案を中心にとするような形です。

神田委員 : いくつくらいに絞るんですか？

大橋議長 : 絞りすぎですか？

神田委員 : 全部を並べて評価し、それで皆さんに意見を聞いてとか、どうでしょうか？

栗原市長 : その前に、一つ確認させていただきたいのは、現状の古墳が、もうすでに生活道路によって棄損されております。そこは、現地で残すということと、そういう方向性で私どもやっているわけですが、もうすでに棄損してるので、それは文化的価値はないんだということにはならないのか、そこだけひとつ確認させていただきたい。せつかく残すということとやっているのに、もうすでに壊れているじゃないか、あんなもの駄目だよと言われたら残念な結果になってしまいます。

禰宜田委員 : 墳丘の大半がまだ残っております。こういう市街地ですので、墳丘が丸々残っているという事の方が珍しいのです。古墳の価値に関しては大丈夫だと思います。

大橋議長 : ご指摘、ありがとうございます。

栗原市長 : それから、お金の面については、最初から非常に私どもそういう風に言って、頭

を抱えている問題でございます。これはあくまで税金でやるというのが本来だと思いますけれど、これだけ盛り上がってくると、例えば市民の皆さんから、あるいは全国から、何らかの、今ふるさと納税とかありますので、期待できるのかどうか、それは全くわかりませんが、そういうことももしかしたらあるのかもしれない。でもそういうことは期待しない方が多分いいと思いますので、あまり、確かに五十何億というのはいくらなんでもあれなんですけど、そこは委員の先生方にお任せを私どもしていますので、どういう風にご議論いただくのか、私どもは口出すつもりはございませんけども、行政を執行する側としては、大問題というのはまず間違いないことだと思います。それから史跡空間環境についても、いろいろありますが、久保田委員が80%80%とおっしゃったことを考えると、私なんかはそのくらいは我慢していただいてもいいのかなと若干そう思うてしまうが、ここもよく市民の皆さんにもう少しわかりやすく説明していただいたほうが議論が進むという風に思っています。

大橋議長 : 今日の議論だと先ほどの3案を中心にしてということですが、他の案を捨てるという事ではなく、9案が出た中で今日の時点で順位づけをして、今出ている有力なものとして、B、G、Eを中心にして次回に向かって考えていきたいという事にしたいと思います。
今迄協議会で議論してまいりましたが、次回くらいにはある程度まとめてというようなことを考えております。
市民の方のご意見を聞くのに、決めた段階の後でお聞きするというのも失礼な話だと思いますので、できたら今出ているこの案についてパブリックコメントを次回の開催日までの間に入れて頂いて、それをこちらにも拝見したうえで、最終回に臨むというような形をとりたいが、日程的には無理ですか？

事務局 : 大丈夫です。

神田委員 : その時に単にこれだけを見て○×つけたりするのではなく、今のご議論があった、2車線の時ではどういう問題があるか、例えば発泡スチロールで古墳を保護しながら、その上に道路を作るのは技術的に問題があるっていう話もありました。そういうところも評価として専門家の皆さんからの意見も踏まえてそれを見て頂かないと、ある人は事業費しか見てないとかある人は新たな補償しか見てないとかになってしまうので、できればそういうふうな情報も入れた形でみなさんが意見を言える形にしていきたい。

栗原市長 : パブリックコメントという形ですと、意見を言いつぱなしになってしまう。多分これはいろいろな思いの方が議論をしたいと思っている。その時に専門家の方がいらっしゃらないと、それは分かりませんねとなってしまうので、非常に具合が悪い。こういうところも少し考えて、どういった形で市民の皆さんにご意見を聞くかというのを、市民の皆さん方にご意見を聞こうというつもりは最初からあったが、どういった形にするかというまでは詰めていなかったもので、それも良く検討させていただいて、できるだけ市民の皆さんが理解しやすいような議論をしないと、価値観だけぶつけ合ったらまったく解決できないと私もそう思っています。そういうことでやりたいと思います。

大橋議長 : パブリックコメントも、うまくいっていないところは、一部の団体の人が、コピーかなんかして何万通出したとか、多数決みたいなことになると思うと全く意味がないので、あくまでこの仕組みは多数決ではなくて、情報源を広く取りたいという事

で、多様なご意見に耳を傾けたうえで、最終回に臨みたいということですので、数で決まるとか、そういうような競争ではありませんという事はお願いしたいと思います。

今回残された課題で特に問題になると思うのがT字案の妥当性についての検証という事ですね。これは信号制御とか信号設置、そういう対策、それを進める上での調整の問題というのを次回までに深めていただきたいというのと、歩行者の安全性という事について難波委員からご指摘がございましたが、それも加えて頂きたい。あと、次回が最終回だとすると、整備した後に実際そこがどんな感じになるのか、市民の方が家を建てると自分の家を下から見るとこんな形で完成しますとか夢を持って眺められるのと同じような形で、案についてどんな形で道路や史跡として整備されるかっていうことについて少し姿とか史跡指定への道筋をお示しいただけるとありがたいと思います。

先ほど言ったような形で9案について、優先順位というか色んな観点含めたうえで、今日、高い評価を受けた案を中心に、次回は議論させていただきたいと思います。

事務局 : 一点だけ、冒頭、難波委員から意見のあった段階的な整備についての取扱いをもう少し・・・。

大橋議長 : そうですね、どういたしましょう、それぞれの案について段階的に整備することは、どの案についてもあるような話で、それは事業をやる方の裁量のような気もするのですけど。

神田委員 : 段階的な整備を何のためにやるかというのを考えなければいけないと思います。先ほど、暫定2車線だとすると当然交通量は久保田委員おっしゃるように倍半分ではなく1:4くらいに変わってしまう。そうするとかなり交通量が絞られる。そうすると本来ならばそこに自動車交通を流して子供たちの通学路も含めて減っていたものが、そんなに減らなくなるという状態になるので、それは何のためにやるのか、お金がないから暫定2車線っていうのもありますし、時期を過ぎれば整備をしやすい、完成形にしやすいようになるのでしばらく待ちますっていうのもあります。時期を待てば交通量も減るので、だから今は2車線で耐えて、あの道路ができればこっちは交通量が2万5千ではなくて1万台ぐらいになっちゃうから、だから待ちますっていうのか、その理由があるんですけど、今の場合は暫定である意味があまり見えないんです。

大橋議長 : 色んな状況があると思います。今おっしゃったような交通量の変化もあるかもしれないし、財政上の問題っていうのがあるかもしれない。

神田委員 : この場所では交通量自体が20年経って1万台ぐらいになるっていうのは考えられないので。

大橋議長 : 今でも複雑な作業でして、さらにそれを段階で施行のプロセスまで入れるともう方程式を解けなくなってしまうので、最終形の所についての議論を深めるとい事で、力を注力したいと思います。段階整備は、その先の問題とさせていただきたい。あと何か、今日のご議論について、よろしいですか？では、これで今回は終わらせていただきます。

・閉会

以 上