



史跡空間の観点からの評価

〈資料目次〉

1. 史跡の保存・活用イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 史跡活用の可能性の観点からの評価・・・・・・・・・・・・ 3
3. 古墳の物理的保護に関する検討・・・・・・・・・・・・・・ 10

1. 史跡の保存活用イメージ

高尾山古墳を史跡として有効に活用するためには、遺構を保存整備するだけでなく、駐車場やガイダンス施設を設置し、さらに古墳と施設とのアクセスルートを整備する必要がある。ここではこうした施設のイメージを提示した。

● 駐車場

高尾山古墳の北側に市有地があり、ここを来場者の駐車場として整備することを検討する。

● ガイダンス施設(明治史料館)

明治史料館のスペースを利用して、高尾山古墳のガイダンス施設を設置することを検討する。出土遺物や説明パネル・ジオラマなどを展示する。

【参考 施設の整備と補助金の区分例】

史跡の保存・活用のための整備については、街路事業以外の国庫補助制度を活用することを想定している。(以下は例示)

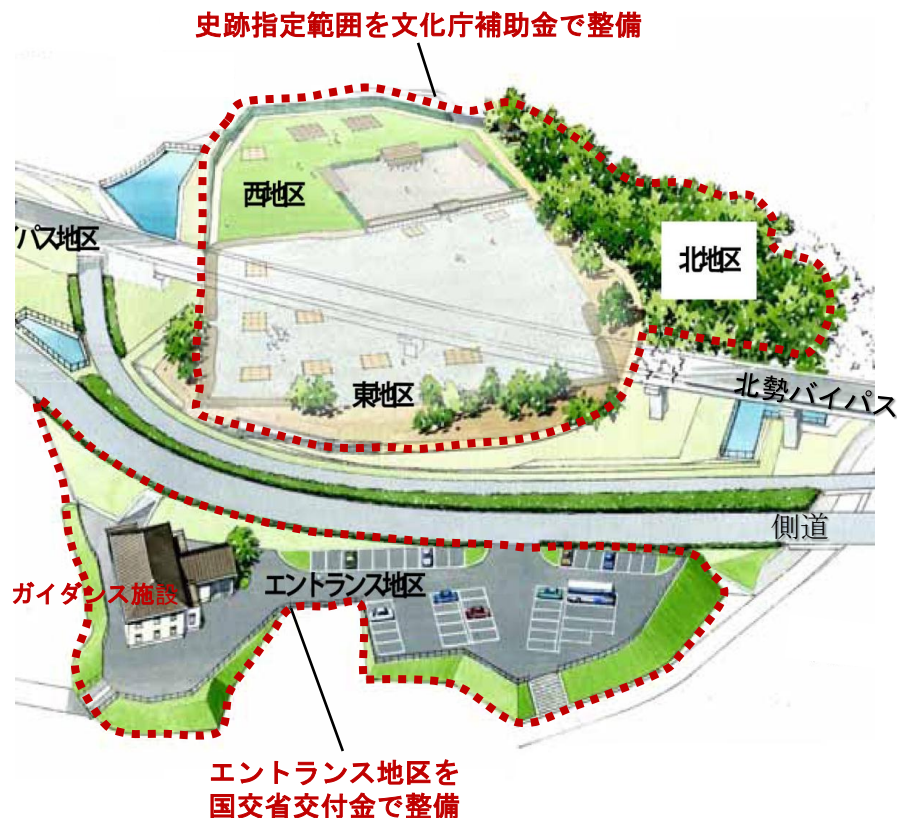
- ・史跡およびガイダンス施設の整備
.....文化庁〔史跡等総合活用整備事業等〕
- ・駐車場等の周辺施設の整備
.....国土交通省〔都市公園事業費等〕
国土交通省〔社会資本整備総合交付金(都市再生整備計画事業)〕



(他事業を活用して周辺施設と一体的な整備をした事例)

●三重県四日市市 久留倍官衙(くるべかんが)跡 (国史跡)

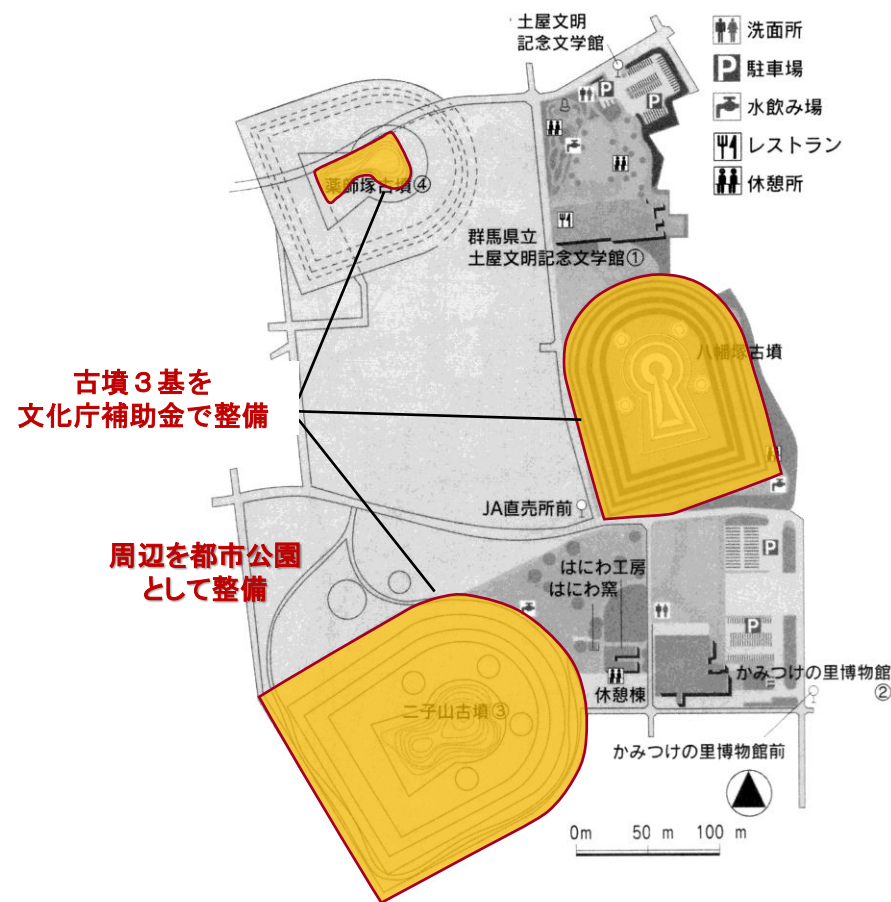
- ・史跡指定範囲とガイダンス施設
→ 文化庁の史跡整備補助金で整備
- ・側道南側のエントランス地区駐車場
→ 国交省まちづくり交付金で整備



久留倍官衙跡 整備イメージ

●群馬県高崎市 上毛野はにわの里公園

- ・国史跡の前方後円墳3基と便益施設
→ 文化庁の史跡整備補助金で整備
- ・周辺の公園施設や遊歩道など→ 都市公園として整備



上毛野はにわの里公園

高尾山古墳を史跡として有効活用する際に重要となる史跡回遊エリアの確保や、史跡へアクセスする際の利便性、見学ルート上に設定したビューポイントからの眺望について評価する。

ここでは、第2回協議会で提示されたA～Iの9つの整備案を、右に示した1～3のケースに分類し、以下の評価基準について検討する。

評価基準

1. **史跡回遊エリア** 史跡を回遊するエリアが確保され、その中を自由に歩きながら見学できるか？
2. **アクセス** 駐車場やガイダンス施設などからのアクセスはスムーズか？
3. **ビューポイントからの眺望** 見学ルート上に設定したビューポイントから古墳本来の形が観察できるか？

ケース1 (古墳平面回避案)

すべての車線が古墳区域の西側に回避し、古墳と神社の一体的な空間が確保できるケース。

整備案A 西側S字4車線

整備案B 西側T字4車線

ケース2 (古墳トンネル回避案)

2車線ないし4車線がトンネルとなるケース。

整備案C トンネル4車線

整備案E 西側S字2車線＋東側トンネル2車線

整備案G 西側T字2車線＋東側トンネル2車線

整備案I 西側トンネル2車線＋東側トンネル2車線

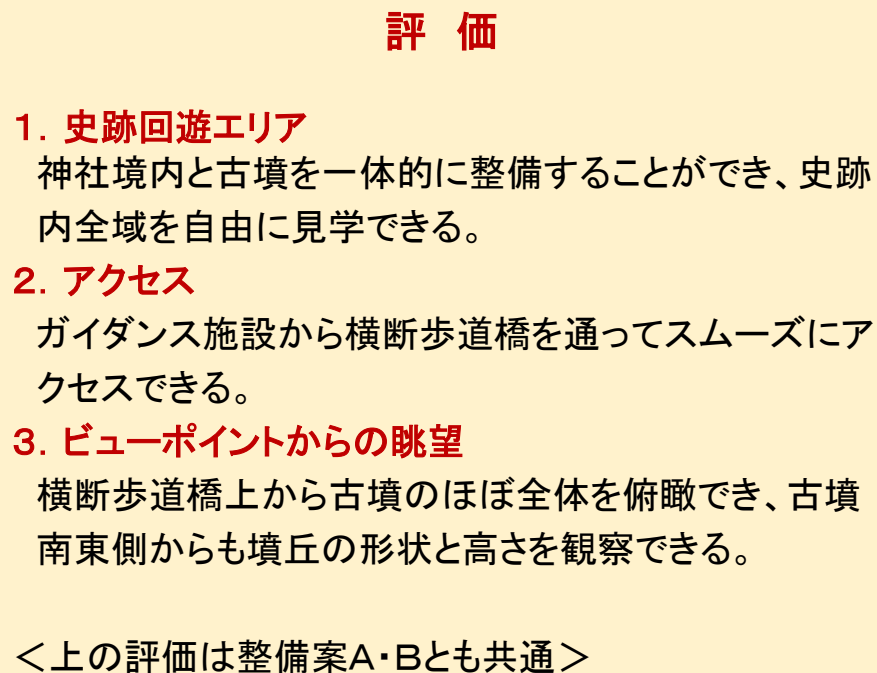
ケース3 (古墳盛土保護案)

古墳と神社の間に下り2車線を設けるケース。

整備案D 西側S字2車線＋東側2車線

整備案F 西側T字2車線＋東側2車線

整備案H 西側トンネル2車線＋東側2車線

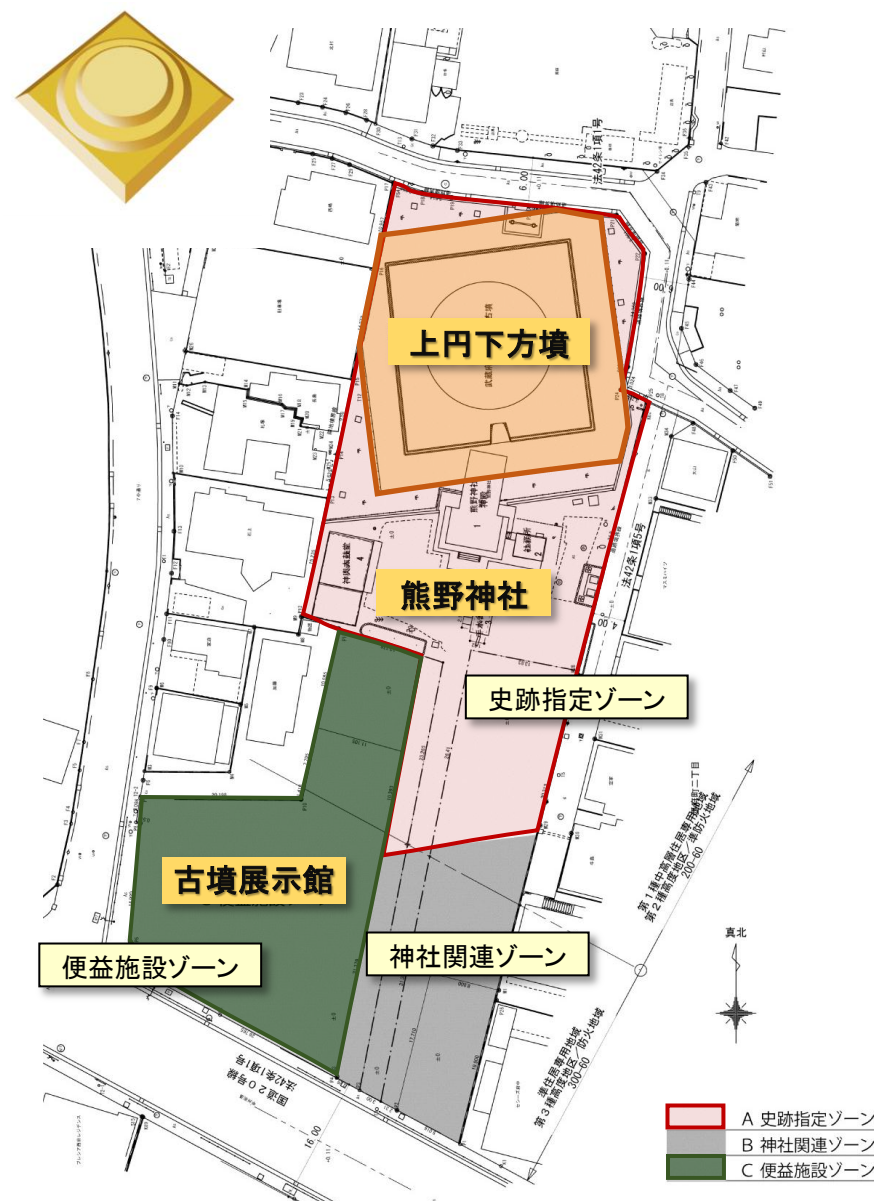


※ 史跡回遊エリアとは、古墳と一体的に確保される歩行可能な空間のことを言う

(隣接する神社と一体的な史跡整備をした事例)

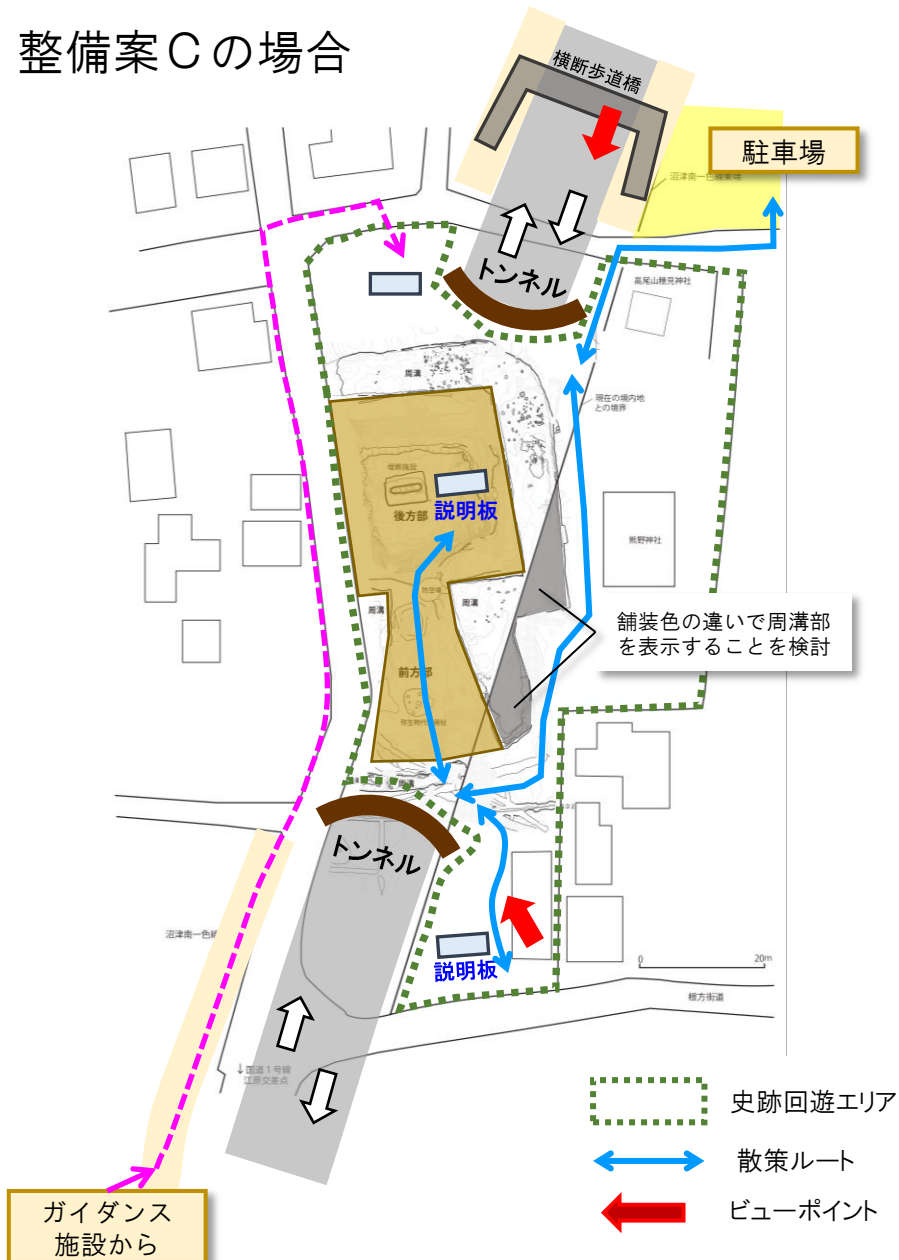
●東京都府中市 熊野神社古墳(国史跡)

- ・熊野神社背後の高まりが、7世紀末の上円下方墳であることが判明(H15年)。
- ・氏子の同意を得て神社地のほぼ全域を国史跡に指定(H17年)、その後に墳丘全体を復元整備。神社入り口に古墳展示館を設置。



国指定史跡熊野神社古墳のゾーニング

整備案Cの場合



評価

1. 史跡回遊エリア

トンネルの出入り口が墳丘の近くに設定されるため、その位置と車線数によって、回遊性が一部で制約される。ただし古墳全体を観察することは可能。

2. アクセス

駐車場からスムーズに史跡に入場できる。

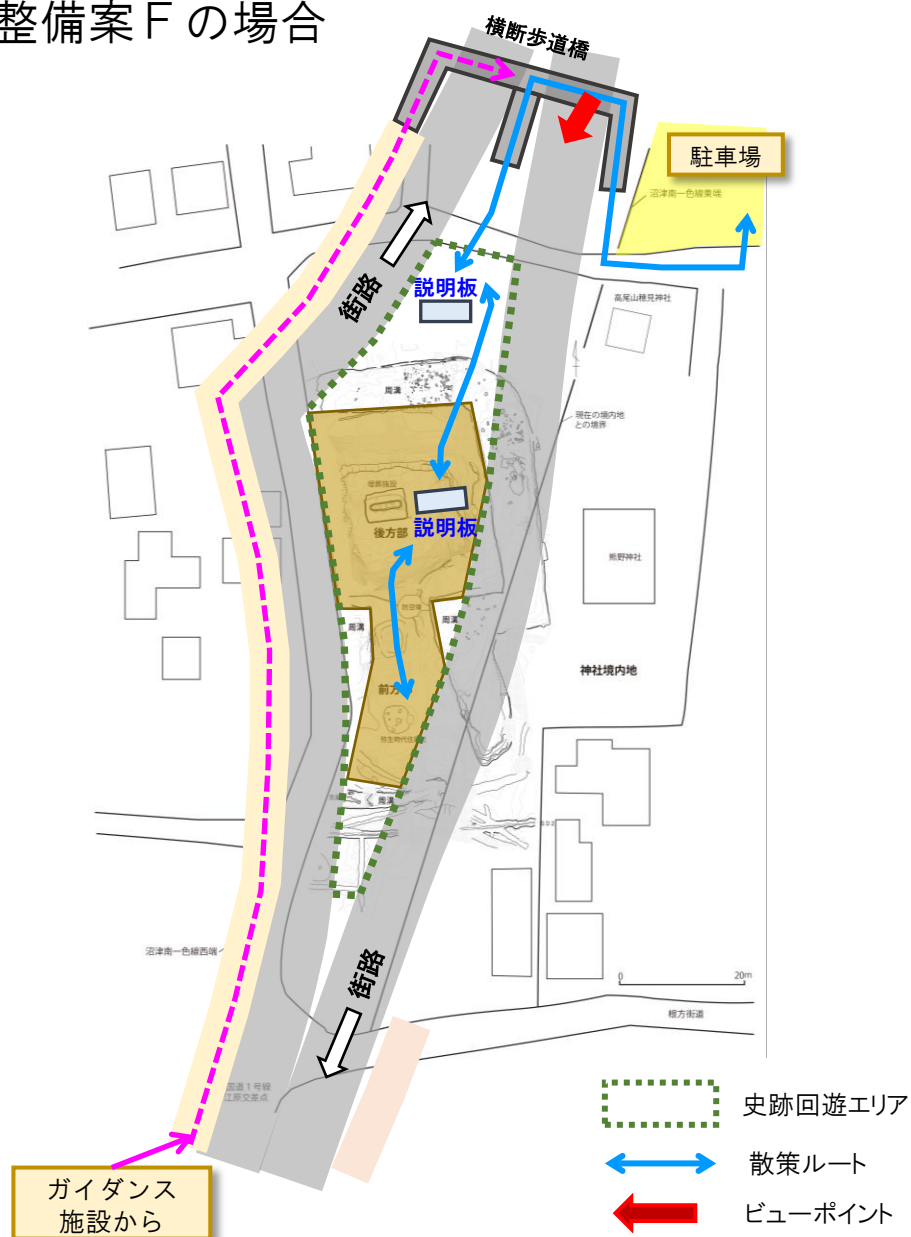
ガイダンス施設からのルートのうち、古墳西側の市道部分については、検討が必要。

3. ビューポイントからの眺望

横断歩道橋上から古墳のほぼ全体を俯瞰できるが、古墳南東側から見た場合、トンネルの出入り口が視界に入る。

<史跡空間の総合的評価は、ケース1(整備案A・B)に準じる。>

整備案Fの場合



評価

1. 史跡回遊エリア

古墳墳丘の一部が街路(東側2車線)の下に埋没し、史跡回遊エリアが限定される。

2. アクセス

駐車場からの入場には、横断歩道橋を通る必要が生じる。

3. ビューポイントからの眺望

横断歩道橋上から古墳を俯瞰できるが、墳丘の一部は道路の下に埋設されている。神社内の南側からは東側2車線の側壁が連続し、古墳の眺望が妨げられる。

→1と3の評価については、次頁で詳しく検討する。

<上の評価は整備案D・Hとも共通>

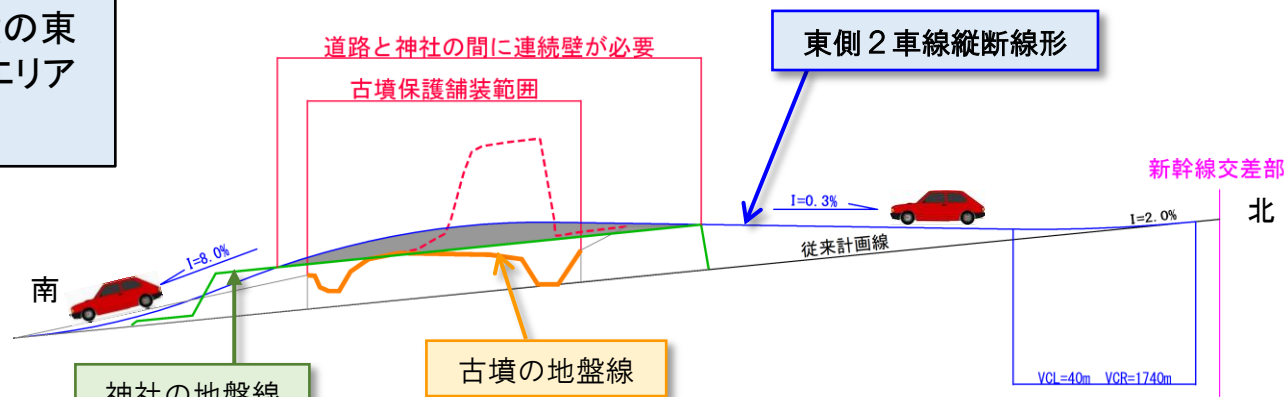
史跡回遊エリアの分断と眺望の阻害

「ケース3」(整備案D・F・H)において、古墳の東側を通過する街路の2車線が、史跡回遊エリアや古墳の眺望に与える影響を検討する。

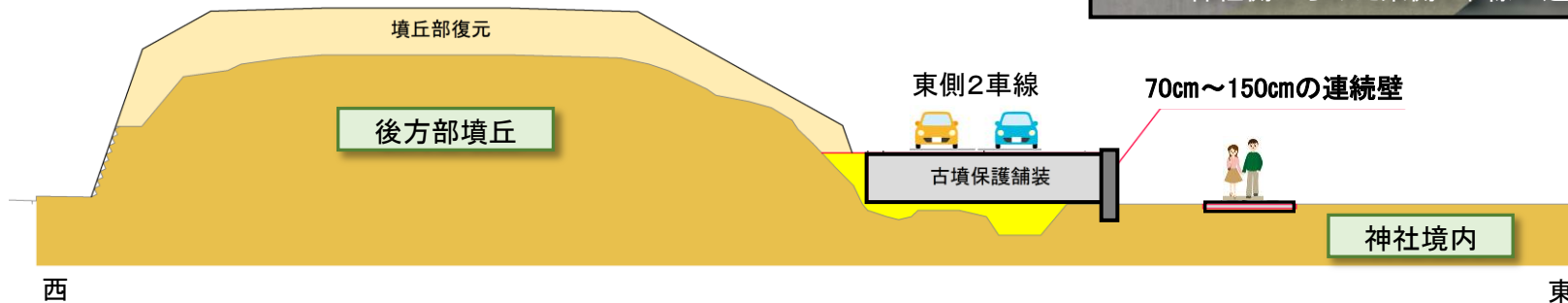
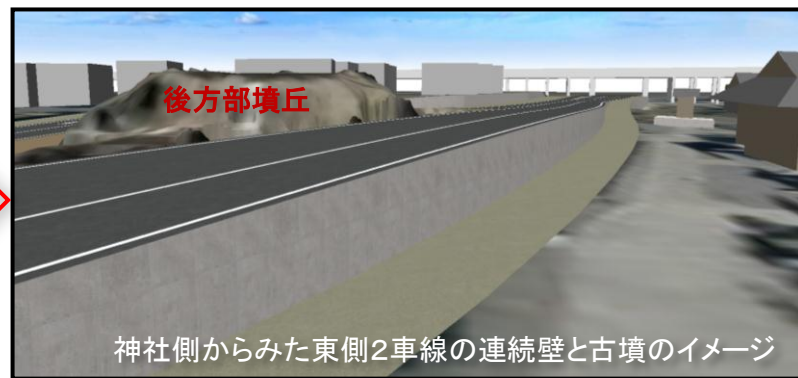
街路の下に埋設される古墳の墳丘(■オレンジ線)を物理的に保護しながら、道路構造令が定める勾配(制限速度50km: 8%/100m)を満たす縦断線形(■青線)が求められる。

その結果、かさ上げされた道路と神社の間に連続壁(■灰色部分)ができてしまう。

神社側から見ると70cm～150cm程度の連続壁が出現し、史跡回遊エリアが限定される(右イメージ図)。またこれにより、神社側からの古墳の眺望も阻害される。



古墳と東側2車線の南北縦断図



整備案	評価
ケース1 (整備案A・B)	・ 神社境内と古墳を一体的に回遊することが可能である。 ・ 駐車場から平面的に古墳へのアクセスが可能である。
ケース2 (整備案C・E・G・I)	・ ケース 1 に準じる。 (トンネルの出入口で史跡回遊エリアやアクセスが一部制限される。)
ケース3 (整備案D・F・H)	・ 古墳墳丘の一部が東側2車線の下に埋没し、史跡回遊エリアが限定される。 ・ 駐車場からのアクセスには横断歩道橋を通る必要がある。

3.古墳の物理的保護に関する検討

■物理的古墳保護の事例（国指定史跡三宅御土居跡と都市計画道路沖田七尾線 島根県益田市）

前回協議会で紹介した古墳保護を施した事例の内、島根県益田市の三宅御土居跡の事例を参考として物理的保護について検討する。



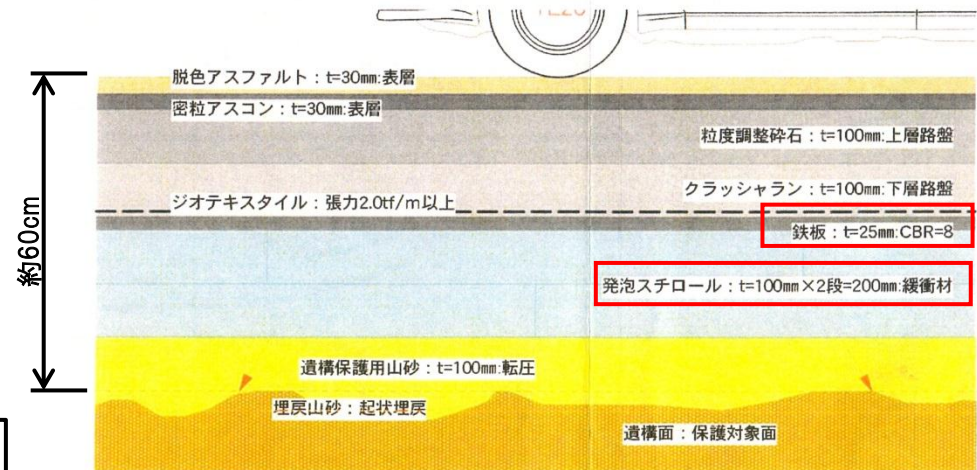
三宅御土居跡（想像図）と沖田七尾線

【経緯】

- ・昭和45年・・・都市計画道路を挟んだ東西の区域を県の史跡に指定。
- ・昭和62年・・・遺跡を南北に縦断する都市計画道路「沖田七尾線」計画決定。
- ・平成2年・・・都市計画道路予定地の発掘調査実施。
- ・平成5年～・・・学識経験者等による協議会を断続的に開催。
- ・平成11年・・・「発砲スチロール工法」により地下遺構を守りながら、道路を通すことを決定。
- ・平成14年・・・遺跡部分の道路工事完成。
- ・平成16年・・・都市計画道路部分を含めて国の史跡に指定。

【交通特性】

- ・対象車両・・・普通自動車
- ・大型車交通量・・・100台/日・方向未満
- ・保護すべき箇所・・・地山
- ・保護の方法・・・発砲スチロールと鉄板により保護する。

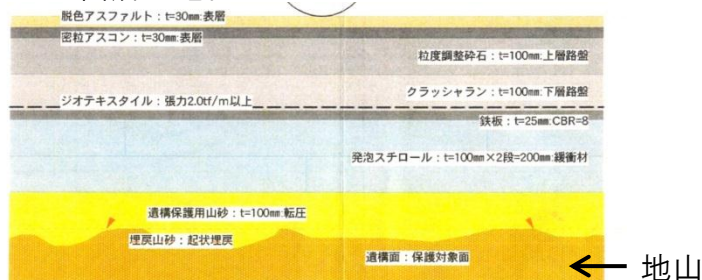


（益田市の事例との比較）

■益田市の事例と沼津南一色線の交通特性を比較し、同様な古墳の物理的保護が可能か検討する。

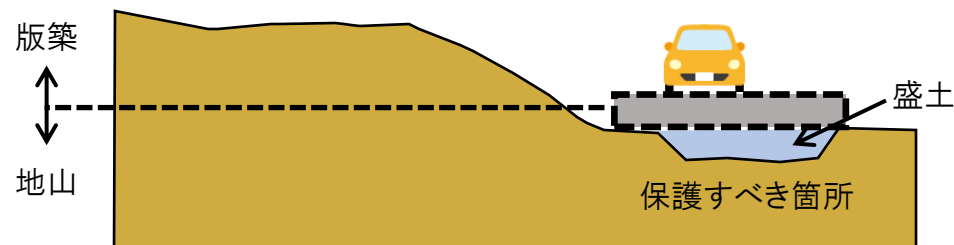
【益田市の事例】

対象車両：普通自動車
大型車交通量：100台/日・方向未満
保護すべき箇所：地山



【沼津南一色線】

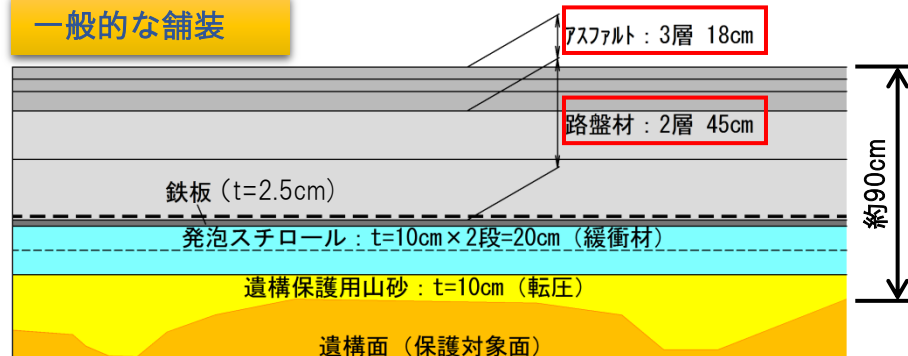
対象車両：普通自動車
大型車交通量：約2,800台/日・方向
保護すべき箇所：版築した部分ではなく地山



- ・沼津南一色線において保護すべき古墳の区域は、益田市の事例と同様に地山である。
- ・沼津南一色線は、益田市の事例と比べ大型車交通量が多いが、より厚い鉄板で必要な強度を確保すれば、同様の保護工法で対応可能ではないか。

■益田市の考え方を参考とし、当該街路の縦断線形を確保するための舗装厚低減の可能性を検討する。

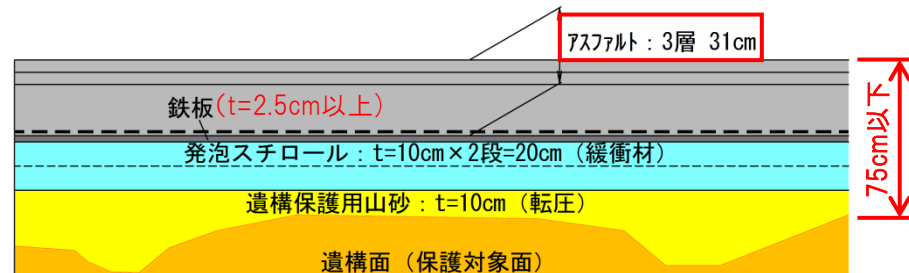
一般的な舗装



大型車交通量2,800台/日・方向に耐えうる一般的な舗装では舗装が約90cmとなる。

想定される舗装イメージ

（今後、基準等に基づき、より具体的検討が必要）



路盤材をアスファルトにすることで舗装を低減することが可能である。

- ・一般的な舗装では90cmとなり、計画している縦断のクリアランス75cmを超えてしまう。しかし、路盤材をアスファルトにすることで舗装厚さを低減することが可能なため、75cm以下の範囲で計画が可能となる。