

(都) 沼津南一色線の設計の基本条件について

〈資料目次〉

1. (都) 沼津南一色線に求められる機能	1
2. 対象とする空間的範囲、施工可能範囲	2
3. 地形、地質条件	3
4. 地域特性と上位関連計画	4
5. 景観検討	5
6. 交通環境	6
7. 環境配慮	7
8. 関係法規	8
9. 周辺事業計画	9
10. 協議事項	10
11. 地元要望	11
12. 道路の設計、制約条件	12
13. 古墳保存	16

1. (都) 沼津南一色線に求められる機能

■ (都) 沼津南一色線に求められる機能

(都) 沼津南一色線に求められる機能

【交通機能】

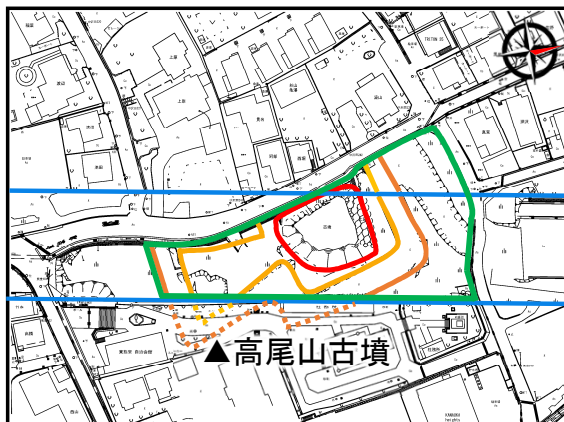
通行機能

- ・国道1号(東京～大阪)と国道246号(東京～沼津)を結ぶ**広域ネットワーク**
- ・沼津市中心市街地と東名高速道路(沼津IC)・新東名高速道路(長泉沼津IC)を結ぶ**アクセス道路**
- ・長泉町や裾野市など近隣市町との**都市間交通**を担う道路
- ・沼津駅や沼津港をつなぐ南北道路

【空間機能】

環境空間機能

- ・高尾山古墳の保全
- ・周辺環境との調和



	古墳整備保護範囲
	古墳区域
	墳丘部
	墳丘部のうち 高く残存している箇所
	道路区域幅

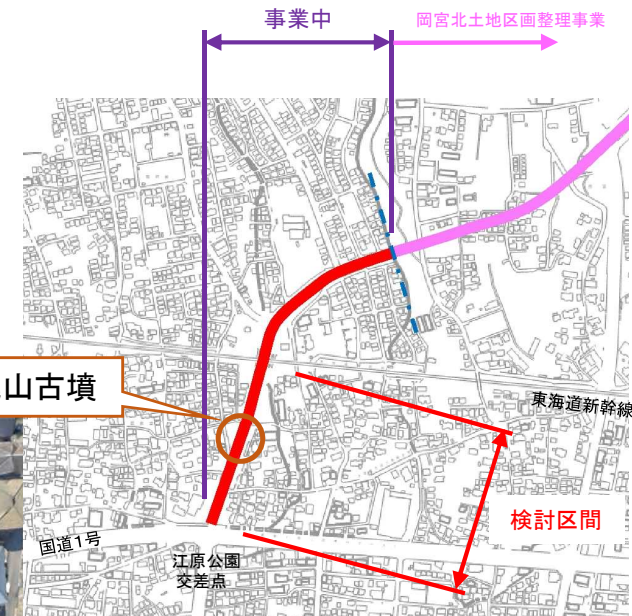
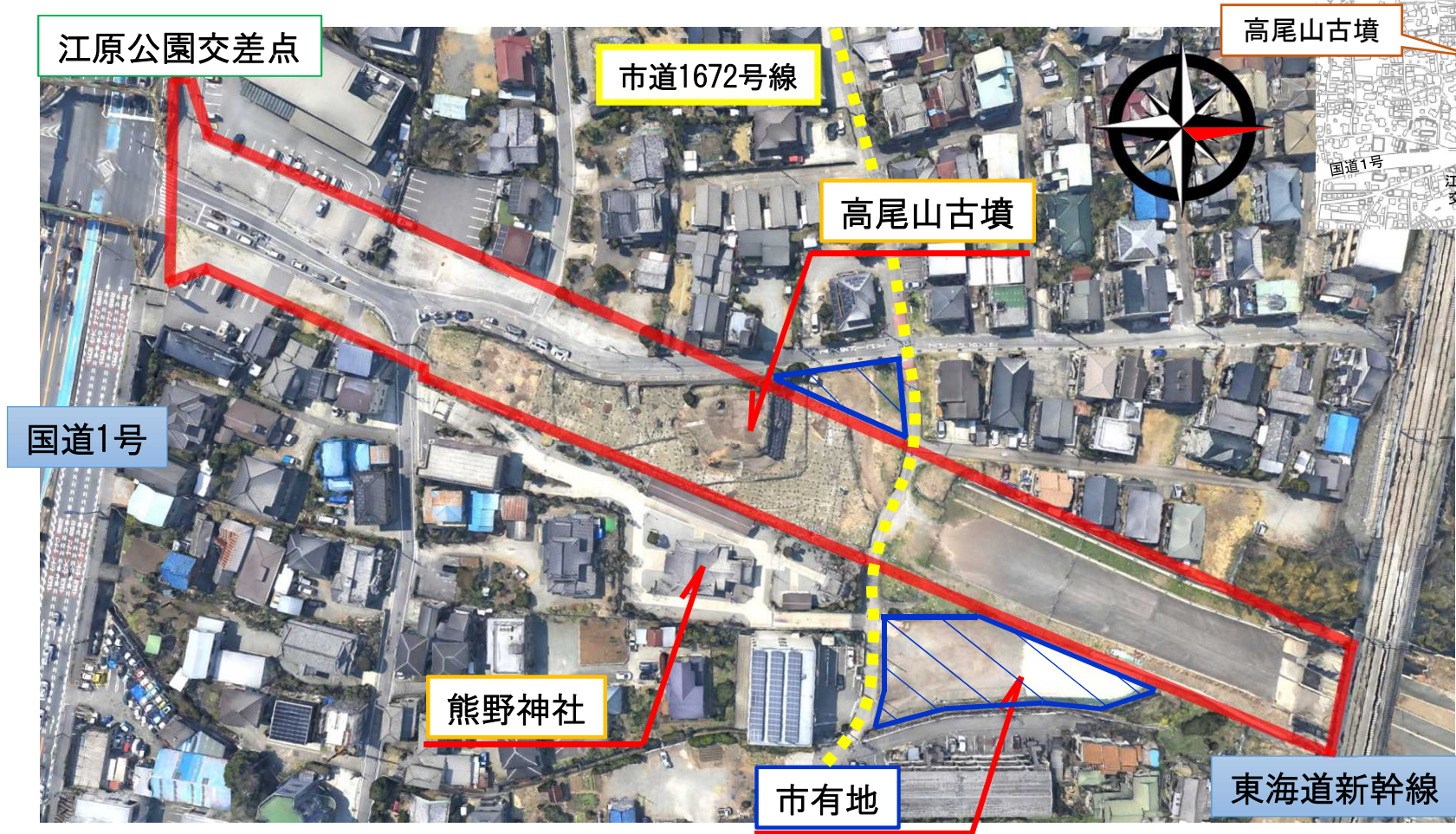


2.対象とする空間的範囲、施工可能範囲

■ 検討空間

検討範囲

- ✓ 国道1号との交差点(江原公園交差点)から東海道新幹線との交差する区間(約L=340m)までである。



3.地形、地質条件

■地形、地質条件

地形、地質条件

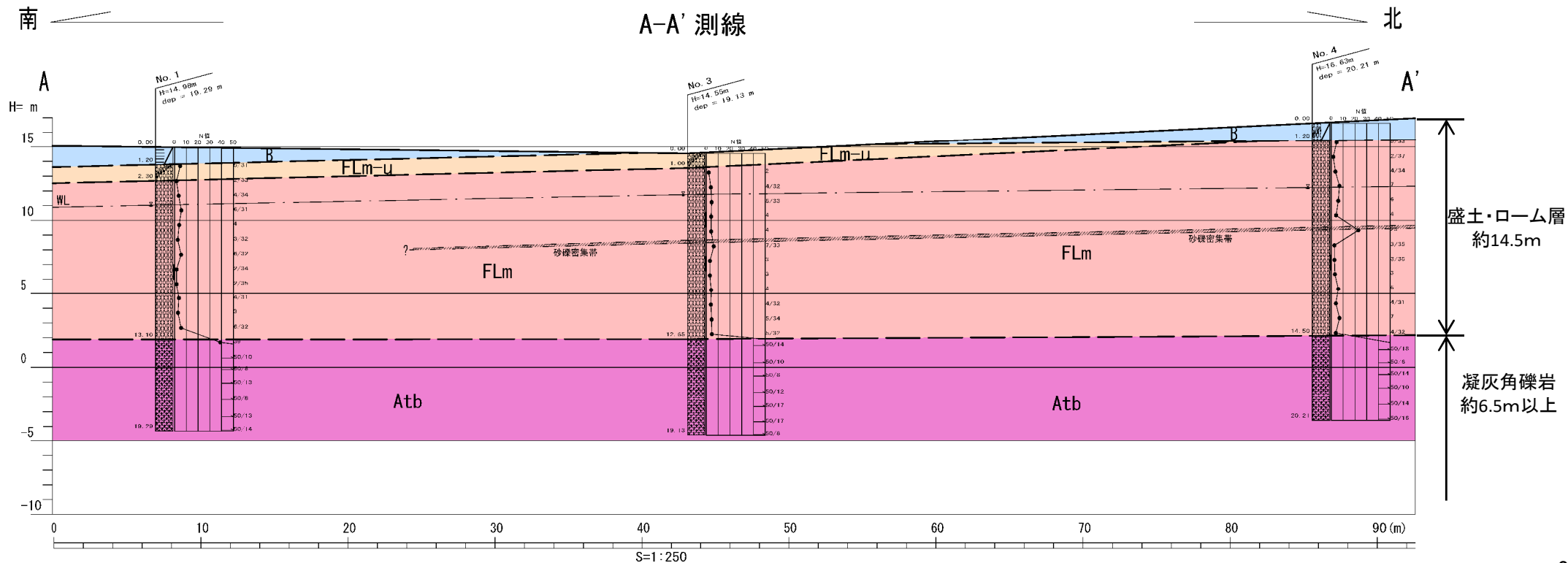
- ・ 愛鷹火山南東山麓斜面と沼津市街一体に広がる低地の境界に位置し、標高は15m内外、起伏は少ない。
- ・ 盛土、ローム層は、N値20以上の粘性土、N値30以上の砂層・砂礫層に該当せず、その下層の**凝灰角礫岩(概ねN値50以上)**が良質な**支持層**となる。



土質区分 凡例

時代	土層名	記号	層相	N値※
現世	盛土	B	粘性土、碎石、有機質ローム	-
第四紀 更新世	古富士火山・箱根火山噴出物	上部ローム層 FLm-u	有機質ローム	-
		ローム層 FLm	ローム	2/38~23
	愛鷹火山噴出物	凝灰角礫岩 Atb	凝灰角礫岩	39~貫入不能
		凝灰角礫岩(下部) Atb-l	礫混じりローム質火山砂	16~50/26

※：土層境界のN値は含まない



地域特性

- ・市の中心部は狩野川が流れ、**扇状地**として平坦な地形が広がる。
- ・都市計画では住居地域に指定されており、**住宅地**が広がっている。

【文化觀光資源】

- ・近隣には歴史文化的資源が分布し、特に古墳が多い。

【周边环境】

- ・高尾山古墳の周辺には、金岡小・中学校があり、高校も点在している。
 - ・北部地域(国道246号・沼津IC・新東名高速道路)の交通網が発達しており、**交通拠点性**を有する。
- 



上位関連計画

【第4次沼津市総合計画】

(H23策定／H28一部追加)

●将来都市像

『人と環境を大切にする県東部広域
拠点都市・沼津』

●計画地周辺のまちづくり方向性

- ・ 主要幹線道路の結節点としての立地条件を活かし、北の玄関口としての整備や、良質な住宅地の形成を進める。
- ・ にぎわいのあるまちづくりを進める。

【第2次沼津市都市計画マスタープラン】

(期間：H29-H48)

●交通

- ・各種道路の整備や公共交通の充実等による交通拠点性や円滑な都市活動、生活利便性の向上を目指す。

●景觀

- ・誰もがより安心して快適に暮らせる都市づくりを進めるため、市民、事業者、行政の協働による安全で魅力的な都市環境の形成を目指す。

【沼津市景観計画】

(H22策定／H27改定)

●計画地周辺の景観形成方針

- ・美しいまち並み景観の形成
- ①良好な住宅地景観の保全・形成
 - ②集落地景観の保全・継承
 - ③魅力と賑わいのある商業・業務地景観の形成
 - ④工業地景観の向上
 - ⑤歴史・文化景観の形成
 - ⑥観光施設集積地景観の形成

5. 景観特性

■ 景観特性(現地状況)

- ・計画地の両サイドに低層な住宅地が広がっている。
- ・高尾山古墳、熊野神社が隣接している。



①道路入口からの見え方



③住宅地側からの古墳の見え方



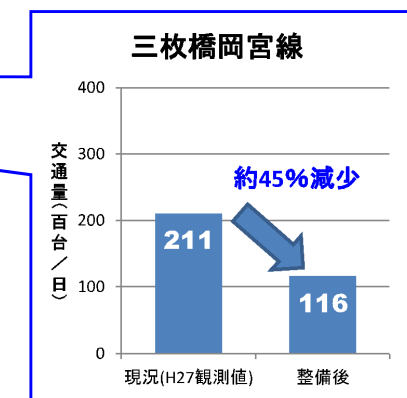
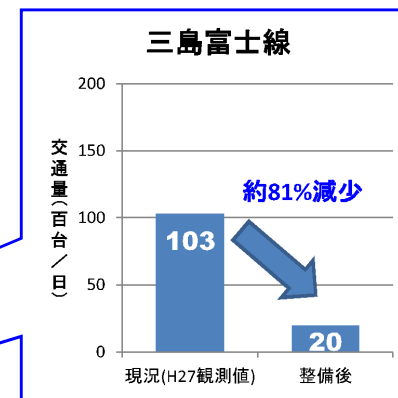
②住宅地の様子



■(都)沼津南一色線周辺の交通環境

交通状況

- ✓ 周辺道路(国道1号、(都)三枚橋岡宮線、(主)三島富士線)で慢性的な渋滞が発生
- ✓ (都)沼津南一色線の整備により、交通量が分散される。



■騒音

- ◆騒音レベルは、昼間70dB以下・夜間65dB以下を満たす必要がある。
- ◆騒音レベルの限度は、道路用地境界から20m範囲内で昼間75dB以下・夜間70dB以下である。

騒音に係る環境基準について:環境省

- ✓ 幹線交通を担う道路に近接する空間については、特例として以下の基準値を適応する。

基準値	
昼間	夜間
70dB以下	65dB以下
【備考】 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準(昼間にあっては45dB以下、夜間にあっては40dB以下)によることができる。	

騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令

- ✓ 幹線交通を担う道路に近接する区域(2車線以下の車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から25m、**2車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から20mまでの範囲**をいう。)に係る限度は、前条の規定にかかわらず、**昼間においては75dB、夜間においては70dB**とする。

(都道府県知事及び都道府県公安委員会が協議して定める限度)

■景観検討における関係法規

根拠法等

- (1) 景観法……………景観法に基づく「沼津市景観計画」において、市域全域が「景観計画区域」となっているため、届出対象行為、景観形成基準などについて配慮する。
- (2) 景観条例

■道路設計における関係法規

根拠法等

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| (1) 道路法 | (6) 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律 |
| (2) 道路構造令 | (7) 自転車道の整備等に関する法律 |
| (3) 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 | (8) 交通バリアフリー法 |
| (4) 道路法施行令 | (9) バリアフリー新法 |
| (5) 道路の修繕に関する法律 | |

■(都)沼津南一色線の周辺事業計画

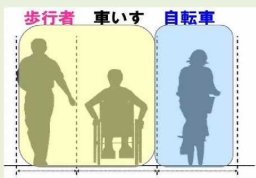
国道1号沼津地域における歩道空間改善に向けた協議会

事業主体:国土交通省

安全で安心、利用しやすい道路、地域らしさを創出した歩道空間の整備を進めていく。

歩きやすい歩道空間

- 歩行者、車いす利用者、自転車、安全に利用していただける空間を創出します

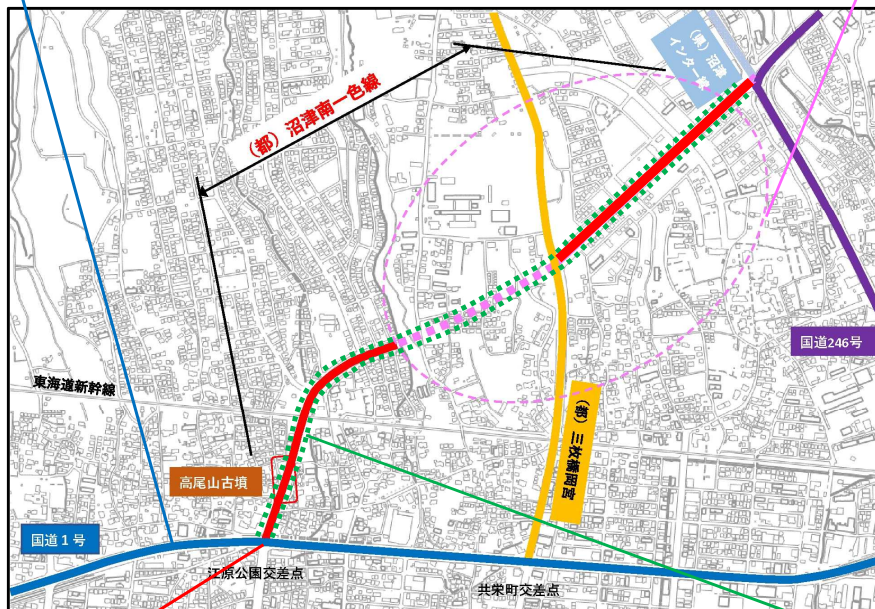
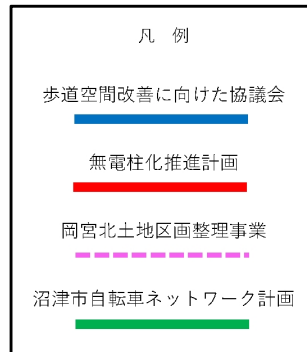
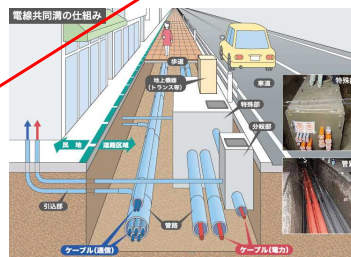


無電柱化推進計画

事業主体:沼津市

道路建設課

防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成を図っていく。

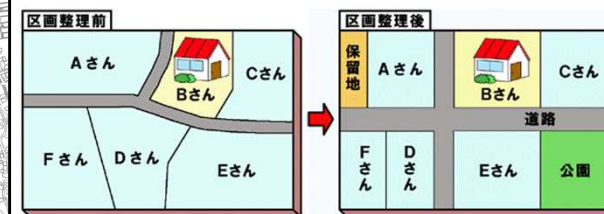


岡宮北土地区画整備事業

事業主体:沼津市

岡宮北土地区画整備事業所

新たな住宅地の創出や、体系的な交通網の整備を図り、区画整備事業を進めている。

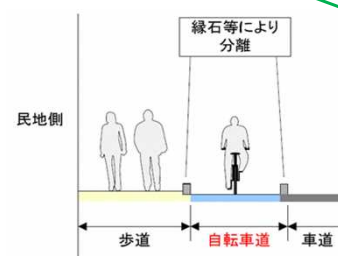


沼津市自転車ネットワーク計画 (H29.11)

事業主体:沼津市

道路建設課

安全で快適な自転車利用環境の整備を目的に、本路線については、「自転車道」の計画となっている。



■関係機関との協議事項

関係機関	協議事項
道路管理者 【国・県・市】	・国道1号江原公園交差点への接続について 北進2車線＋南進2車線及び付加車線右折2車線 横断歩道橋の架け替え ・国道1号西熊堂交差点について ・(主)三島富士線の接続について
交通管理者 【警察】	・国道1号江原公園交差点への接続について 北進2車線＋南進2車線及び付加車線右折2車線 横断歩道橋の架け替えについて ・国道1号西熊堂交差点について ・(主)三島富士線の接続について ・西熊堂地域内への側道について ・市道1672号線交差点について ・自転車道の整備について
文化財管理者 【国・県・市】	・国史跡指定について

■地元要望

- ✓ ・東熊堂と西熊堂の地域を繋ぐ東西道路の確保
- ✓ ・都市計画道路の整備に伴い、新たな建物補償が発生しない道路線形の検討
- ✓ ・都市計画道路の渋滞回避のため、生活道路へ迂回車両が進入しない対策
- ✓ ・歩行者や自転車利用者の安全な空間の確保
- ✓ ・熊野神社において、東熊堂高尾山神社祭典(約170年続く由緒ある祭典)時の参拝者の誘導経路の確保
- ✓ ・高尾山古墳の整備後の市による適正な管理
- ✓ ・(都)沼津南一色線の早期完成

東熊堂高尾山神社祭典状況(毎年11月末の土、日曜日) めまづの宝100選



■（都）沼津南一色線に求められる設計条件

設計条件

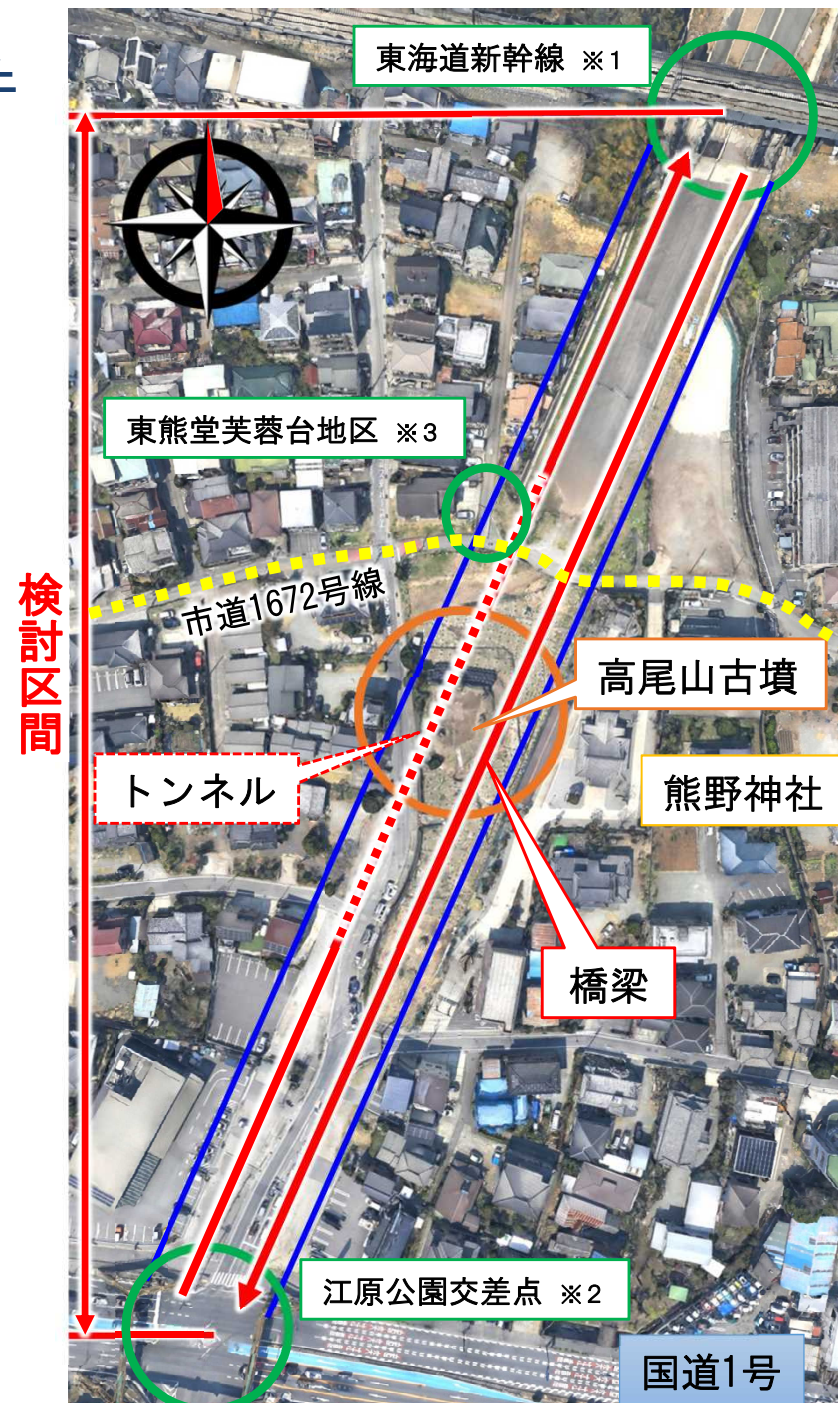
- ◆ 種級区分 : 第4種第1級
- ◆ 設計速度 : 60km/h (※ 50km/h)
- ◆ 車線数 : 4車線
- ◆ 幅員 : 25.0m(標準)
- ◆ 最曲線小半径 : R=120m(特例値)
- ◆ 最急縦断勾配 : i=7.0%(特例値) (※8%(特例値))
- ◆ 計画交通量 : 約25,800台/日

※ 橋梁区間

制約条件(コントロールポイント)

- ✓ 高尾山古墳との離隔
- ✓ 東海道新幹線との交差点 ※1
- ✓ 江原公園交差点 ※2
- ✓ 古墳北側の市道の交差点 ※3

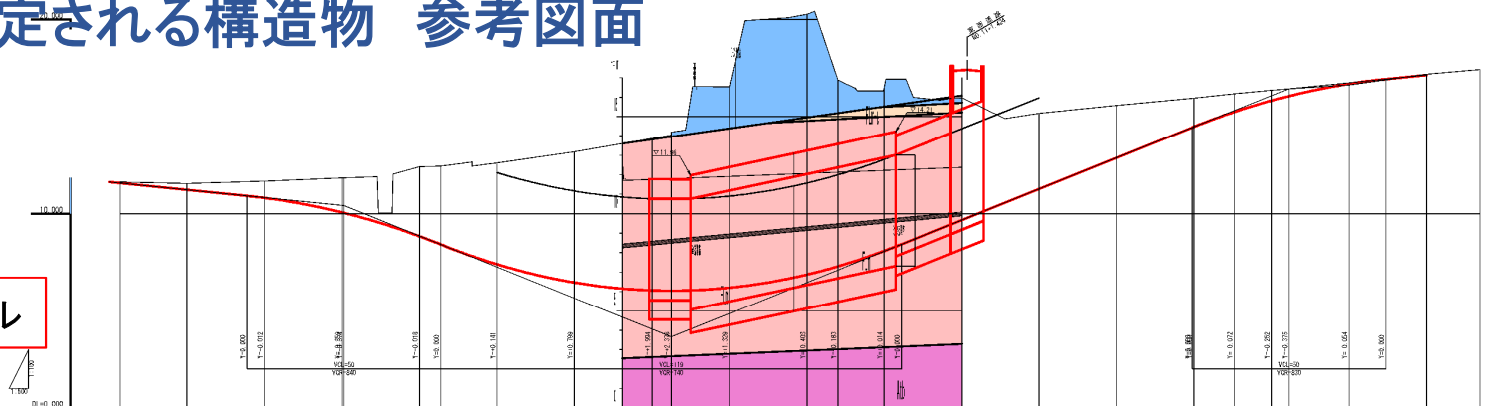
※ 接続箇所



12.道路の設計、制約条件②

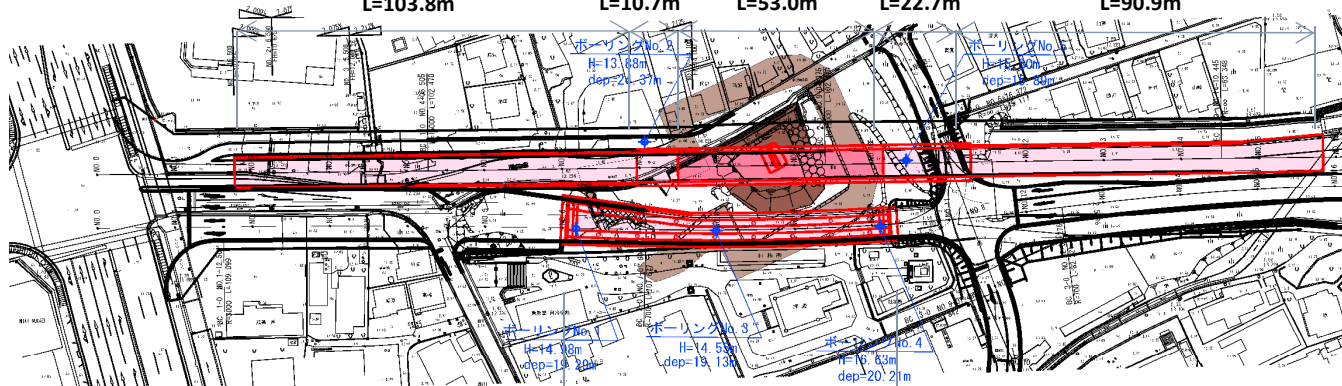
■想定される構造物 参考図面

トンネル



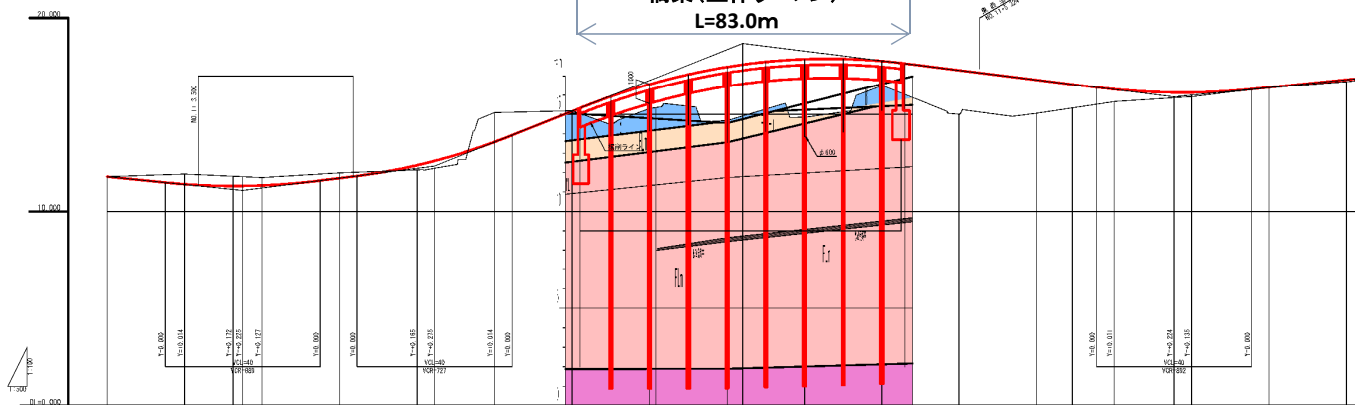
U型擁壁(H=1.0~8.7m) 函渠(開削部) 函渠(非開削部) 函渠(開削部) U型擁壁(H=1.0~8.7m)
L=103.8m L=10.7m L=53.0m L=22.7m L=90.9m

平面図



橋梁(立体ラーメン)
L=83.0m

橋梁

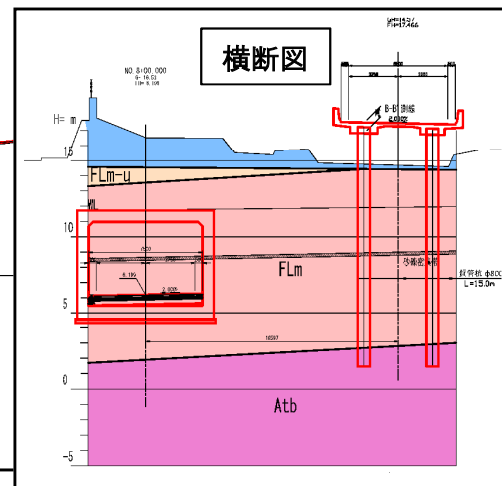


土質区分 凡例

時代	土層名	記号	層相	N値 ⁽¹⁾
現世	盛土	B	粘性土、砂石、有機質ローム	-
第四紀 更新世	古富士火山・箱根火山噴出物	FLm-u	有機質ローム	-
	ローム層	FLm	ローム	2/38~23
	愛鷹火山噴出物	Atb	凝灰角礫岩	39~貫入不能
	凝灰角礫岩(下部)	Atb-l	硬凝じりローム質火山砂	16~50/26

※：土層境界の測値は含まない

横断面図

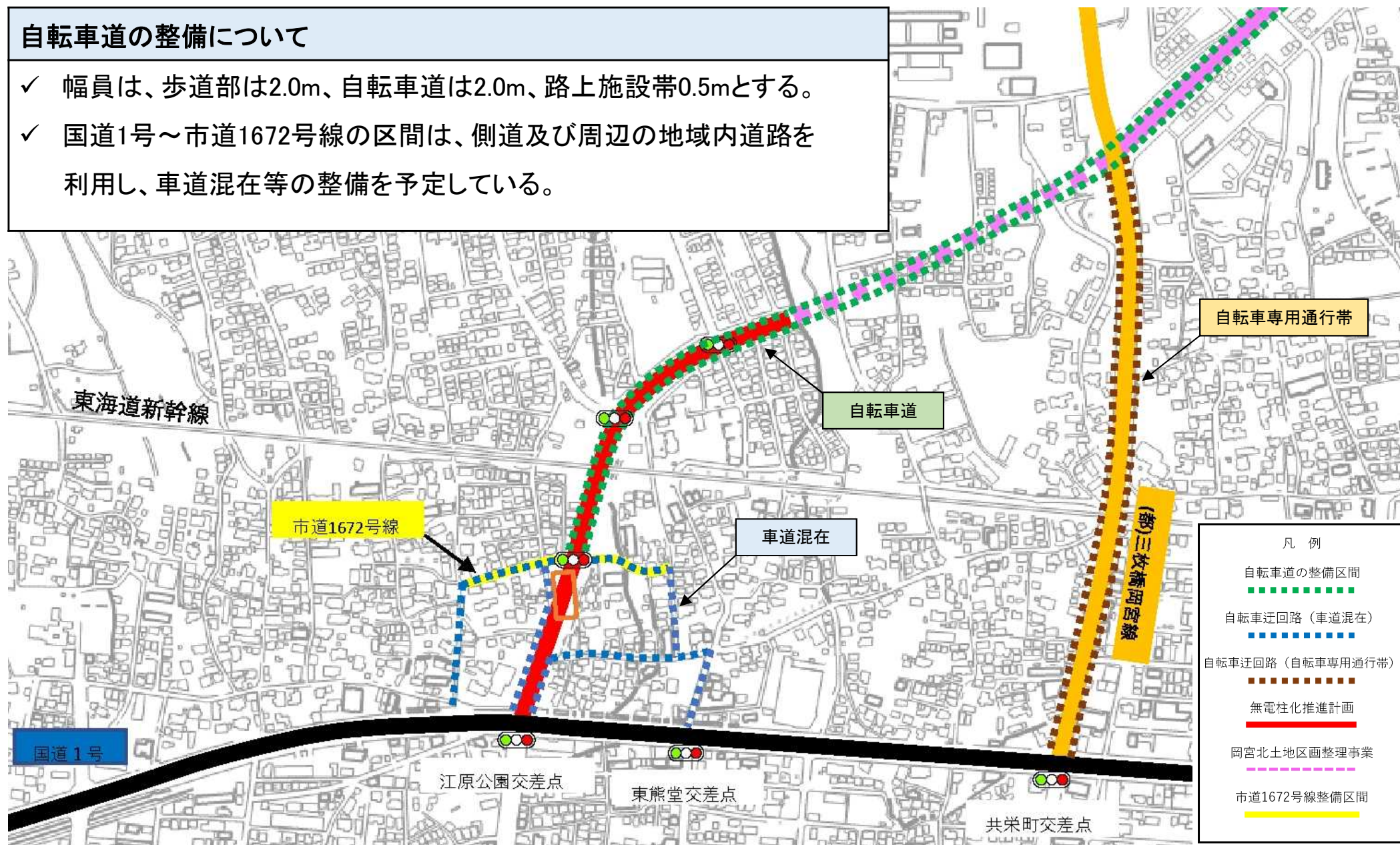


12.道路の設計、制約条件③

■自転車ネットワーク(迂回路)

自転車道の整備について

- ✓ 幅員は、歩道部は2.0m、自転車道は2.0m、路上施設帯0.5mとする。
- ✓ 国道1号～市道1672号線の区間は、側道及び周辺の地域内道路を利用し、車道混在等の整備を予定している。



■自転車ネットワーク整備形態

【自転車道】

●概要

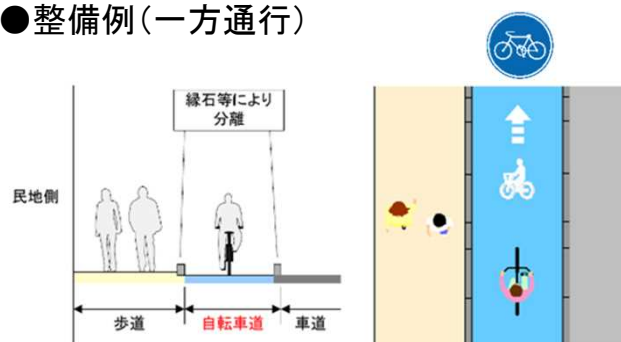
自動車と構造的分離。

縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。

●幅員、通行形態

2.0m以上。

●整備例(一方通行)



【自転車専用通行帯】

●概要

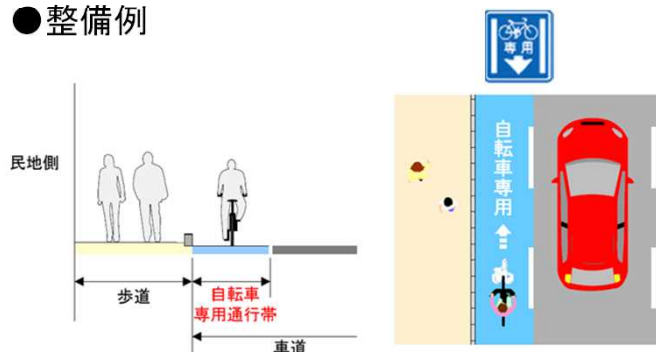
車道上の整備。自動車と視覚的分離。

普通自動車の通行を指定された車両通行帯。

●幅員、通行形態

1.5m以上。(自動車と同方向)

●整備例



【車道混在】

●概要

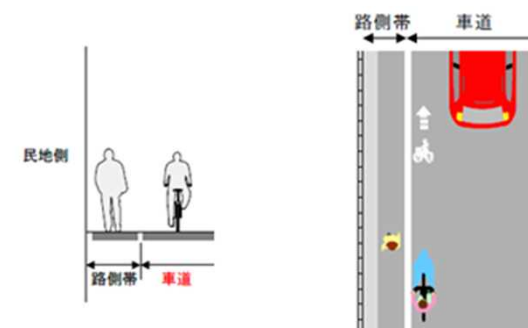
車道上の整備。自動車と混在。

車道部の左端部において、交通規制を行わないで自動車と混在する走行空間。

●幅員、通行形態

なし。(左側通行)

●整備例(歩道のない道路、路側帶有)



■古墳保存

古墳保存に関する設計方針

- ✓ 整備保護範囲については、**古墳への影響を極力回避**する。
(整備保護範囲全域について、毀損を軽減)
- ✓ 墳丘部のうち、**高く残存している箇所**については毀損しない。
- ✓ 整備保護範囲内には見学者の**安全な動線**を確保する。
- ✓ 古墳区域と道路区域の重複範囲のうち、トンネル部は上部の**沈下等**に留意、橋梁部は橋梁下部への見学者の動線や見学者が進入できる**適切な空間を確保**する。
- ✓ 後方部北側の欠損部分を修復し、墳丘全体は**現況より約1mの盛土復元**、後方部の**法面勾配は30度**。
- ✓ 後方部東法面は**現況に近い状態**で盛土復元する。
- ✓ 橋梁下部以外の周溝部は**盛土保護の上、平坦面**とする。
- ✓ 整備保護範囲内の周溝部を除く部分は**緑化**とする。
- ✓ 古墳を現位置に保存し、**国史跡指定**を目指す。

