

(案)

都市計画道路沼津南一色線道路設計等に関する基本計画書



平成31年 ○ 月

沼 津 市

基本計画書の策定にあたって

沼津市都市計画道路沼津南一色線道路設計等に関する基本計画検討委員会

委員長 福井 恒明

目 次

基本計画書の策定にあたって

1. 基本計画策定の趣旨	4
2. 整備計画の概要	5
3. 基本理念	8
4. これまでの経緯、今後の流れ	9
5. 発注方式	10
6. 設計競技の内容	12
7. 設計条件	15
8. 要求事項	20
9. 参考資料	24

1 基本計画策定の趣旨

(1) 趣旨

都市計画道路沼津南一色線の整備方針に基づき、道路と古墳を含む周辺までを一体的な空間として設計し、質の高い意匠等を施すことで、良好な景観の形成を目指すため、具体的な設計に必要な基本理念、最適な発注方式、設計の基本条件等の基本計画を策定するものである。

また、基本計画の策定にあたり、専門的な見地から意見を聴取する目的で学識経験者等により構成される、沼津市都市計画道路沼津南一色線道路設計等に関する基本計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置し意見聴取を行ったものである。

(2) 委員構成

役職	氏名	所属等	分野
委員長	福井 恒明	法政大学 デザイン工学部 教授	景観・土木構造物 デザイン
副委員長	関 文夫	日本大学 理工学部 教授	構造
委員	亀井 暁子	静岡文化芸術大学 デザイン学部 准教授	建築
委員	杉山 僖沃	東熊堂沼津南一色線対策委員会 委員長	地域住民
委員	高瀬 要一	(前) 奈良文化財研究所 文化遺産部長	文化財・造園
委員	新井 久敏	土木学会建設マネジメント委員会 (元) 群馬県職員	公共デザイン調達
委員	新屋 千樹	沼津市役所 副市長	行政

※アドバイザー 文化庁文化財第二課 近江 俊秀

2 整備計画の概要

(1) (都) 沼津南一色線の整備目的

- ・路線の位置付け：①国道 246 号（東京～沼津）と国道 1 号を結ぶ広域道路
- ②長泉や裾野市など近隣市町との都市間交通を担う道路
- ③沼津市中心街地や沼津駅・沼津港と東名高速（沼津 I C）・新東名高速道路（長泉沼津 I C）を結ぶ重要な南北道路



- ・(都) 沼津南一色線周辺の国道 1 号などの幹線道路の渋滞により、(主) 三島富士線や地域内道路が抜け道となり通過交通が流入し、朝、夕の慢性的な渋滞で地域住民の日常生活に支障をきたしている状況である。
- ・事業区間の周辺には小中学校が立地しているが、通学路である地域内道路には通過交通が流入し通学路の安全性が低下している状況である。

国道 1 号江原公園交差点付近



(主) 三島富士線



通学路



- ・このため、本路線が整備されることにより沼津市北部の交通ネットワーク機能が改善され、周辺の慢性的な渋滞解消や地域内道路の安全性の向上が期待されるものである。

（２）（都）沼津南一色線整備の状況

本市では、街路事業として平成８年度から（都）沼津南一色線道路改良事業に着手し、用地買収も概ね完了した中で工事を進めてきたが、道路計画上に極めて価値の高い高尾山古墳が発見されたことから、一時工事を中断し、平成２７年度に都市計画道路の整備と古墳の保存の両立の可能性について、有識者による道路と古墳の両立に関する協議会（以下、協議会）を開催して検討を行ってきた。協議会から総括として６つの整備案が選択肢として示されたことを受け、平成２８年度から最適な案を定めるために関係者と協議や相談を進め、平成２９年１２月に「都市計画道路沼津南一色線の整備方針について」を公表したものである。

周辺図



(3) 都市計画道路沼津南一色線の整備方針

道路整備案

東側 2 車線橋梁（墳丘部と熊野神社の間を橋梁で通過）
西側 2 車線トンネル（墳丘部の下をトンネルで通過）

ア 整備案を検討するための視点

- ① 交差点の安全性、道路構造基準への適合
 - ・道路線形が道路構造基準を満たし、古墳北側の市道 1672 号線との交差点についても安全性が確保出来る道路とする。
- ② 東西道路（市道 1672 号線）と沼津南一色線の円滑な接続
 - ・市道 1672 号線から沼津南一色線への接続が安全で円滑な道路とする。
- ③ 用地補償
 - ・用地補償や建物補償について地元負担を軽減する道路とする。
- ④ 古墳の保存、利活用
 - ・古墳を原位置で保存し、周辺施設等との一体利用が可能となる道路計画とする。

イ 整備案決定の経緯

- ・①～④の視点より整備案について検討を行った結果、屈曲した線形での車両走行の危険性や、交差点の形状が大きく交差点内での衝突の危険性を指摘された整備案、道路の傾斜が大きく道路構造基準を満たさない整備案、東西道路が接続できない整備案については、採用が困難となった。

ウ 採用理由について

- ・東側 2 車線橋梁、西側 2 車線トンネル案については、事業費が高価となるが、道路線形が道路構造基準を満たし、東西道路からの接続が可能であり交差点形状がコンパクトであることから安全性が高い道路と考えられる。また、墳丘部をトンネル構造により回避出来ることから古墳の原位置保存が可能となり、橋梁形式とすることで古墳周溝部等に橋脚等の設置が必要となるが、橋梁下の空間利用により古墳形状の把握が可能となることや周辺施設や隣接市有地と一体となった古墳の利用も考えられることから最適な整備案として採用した。

エ 「都市計画道路沼津南一色線の整備方針について」

<https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/takaosan/seibihoushin.htm>

3 基本理念

(1) コンセプト

南北都市軸の強化とともに、歴史を重んじ、

地域のつながりを大切にする“みちづくり”

(都) 沼津南一色線は、沼津の中心市街地への玄関口に位置し、国道 1 号と国道 246 号、東名高速道路及び近隣市町をつなぐ主要な幹線道路となるものである。また、国道 1 号を経て、南部に位置する沼津駅や沼津港にもつながっていく沼津市の都市構造にとって最も重要な南北道路である。しかし、現在、本路線が接続する江原公園交差点周辺の国道 1 号や周辺の幹線道路は慢性的に渋滞しており、渋滞回避の車両が地域内道路へ大量に流入することから、沿線の住民の日常生活への影響や通学路等の交通安全性の低下などが課題となっている。このため、本路線が整備されることにより沼津市北部の交通ネットワーク機能が改善され、周辺道路の慢性的な渋滞解消や地域内道路の安全性の向上が期待されるものである。

一方、高尾山古墳は、本路線の事業実施中に道路建設予定地内で発見されたものであるが、築造が西暦 230 年頃、埋葬が 250 年頃と考えられており、古墳時代初期の東日本における最古級かつ最大級の古墳である。また、この高尾山古墳の存在は、畿内に統一的王権が成立する前に、東国でも独自に古墳時代へ移行しつつあったことを示すものとして、考古学上重要な遺跡である。かつて、古墳の上に鎮座していた高尾山穂見神社と熊野神社は、道路計画に伴い、現在、東側隣接地に移転されたものであるが、この神社では、170 年前から続く祭典が毎年、冬に行われており、地域の風物詩として住民に親しまれている。

このようなことから、この地での都市計画道路の整備にあたっては、交通ネットワーク機能の改善、交通安全の向上を目指すとともに、地域の歴史を重んじ、特色ある歴史資源と一体的な景観形成を図ることで地域に必要な施設として整備を進めていくものである。

国道 1 号



通学路



祭典



4 これまでの経緯、今後の予定

(1) これまでの経緯

平成8年度	街路事業の事業認可を取得 事業着手（用地買収）
平成17年度	工事着手
平成17年度～19年度	道路用地内の埋蔵文化財の試掘調査実施
平成20年度～21年度	埋蔵文化財の本調査実施 ・古墳時代初期の前方後方墳であることが判明
平成26年 5月～7月 8月	古墳墳丘部の内部について追加調査実施 古墳の築造が西暦230年頃、埋葬が250年頃であることを公表
平成27年度	道路整備と古墳保存の両立を目指すために「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」を開催
平成29年12月	「都市計画道路沼津南一色線の整備方針」を公表
平成30年度	整備方針に基づき、具体的な設計に必要な基本理念、基本条件、最適な発注方式等の意見聴取するため「都市計画道路沼津南一色線道路設計等に関する基本計画検討委員会」を開催
平成31年 ●月	都市計画道路沼津南一色線道路設計等に関する基本計画を公表

(2) 今後の予定

平成31年度	道路設計業務の発注及び契約
平成32年度～33年度	道路設計の実施 ・橋梁とトンネルの設計 ・古墳を含む周辺までを一体的な空間とした景観形成を図るための道路設計 ・古墳の利活用を考慮した道路設計
平成30年代中盤	東側2車線（橋梁）の工事開始 西側2車線（トンネル）の工事開始
平成30年代後半	道路工事完成（4車線供用）

5 発注方式

(1) 発注方式について

道路設計業務の発注については、委員会において整備方針に基づき事業を進める上で最適な発注方式について意見を聴取した。

委員会では、古墳の保存・活用と道路の重要性及び難易度の高い道路構造物の整備という観点や本事業のコンセプトを踏まえ、総合的に本事業に最適な発注方式を考えると、設計対象施設の具体的なデザインを求めることが特徴である「設計競技方式」が適しているという意見が出された。

本市では、委員会の意見を参考に発注方式について比較・評価を行った結果、整備方針に示されている「道路と古墳を含む周辺までを一体的な空間として設計し、質の高い整備を行うことで、良好な景観の形成を図る」という目的を達成するために実現可能な手法として、幅広いアイディアから優れたデザインを求めることができる『設計競技方式』が最適な手法であると考えられることから、本方式により（都）沼津南一色線道路改良事業を進めていくものである。

発注方式の比較・評価

（（都）沼津南一色線の道路整備方針の実現可能な手法として）

	入札方式	プロポーザル方式	設計競技方式（コンペ）
概要	一定資格を満たす者の入札による価格競争。	最も優れた技術提案をした者を選定。	与条件に合致した設計案（デザイン）を募り、最も優秀な案を選定。
選定対象	価格	経験・実績を有する設計者（人）	設計案（デザイン）
評価	設計者の違いによる成果の違いが大きい場合に適用する。	設計事項や考え方、方針の提案を求め、具体的なイメージは求めない。	設計対象施設デザインの具体的なイメージを求める。
			○

(2) 採用する設計競技方式の種類について

設計競技方式には様々な種類があり、大別すると5種類に分類される。

① 「設計競技方式（標準型）」

設計競技の最優秀提案者に対して、設計業務を主たる業務として委託契約する

② 「設計競技方式（デザインビルド付帯型）」

設計と施工を一括で発注する

③ 「設計競技方式（DBO 付帯型）」

設計と施工とオペレート（運営維持管理）を一括で発注する

④ 「設計競技方式（アイデア公募型）」

イベント性を主目的とし、必ずしも実現を前提としない

⑤ 「設計競技方式（チャレンジ型）」

高度な専門能力を有しない者にも参加機会を提供し、多様な視点や才能から幅広くデザインを募集する

本整備区間では、橋梁とトンネルという難易度の高い道路構造物を整備する観点から、専門的な知識や高い土木技術を有する提案を求める必要があるため、土木分野の設計技術に関する高度な専門能力を有する建設コンサルタント会社を対象とする①「設計競技方式（標準型）」と大手ゼネコンに設計・施工一括発注を行う②「設計競技方式（デザインビルド付帯型）」が適する設計競技方式であると委員会に提案し、意見を求めた。

委員会からは、設計と施工を切り離し、設計競技方式（標準型）により幅広い知見から設計デザインを出してもらったほうが良いという意見が挙げられた。また、デザインビルド付帯型については、施工者の視点に偏った設計になる可能性が考えられるという意見が挙がり、幅広いアイデアから優れたデザインを求める本事業の目的においては、設計のみを委託する「標準型」で進めた方が良いという意見が出された。

本市では、委員会の意見を参考に検討を行った結果、設計案（デザイン）のみが競技対象となり、デザインを優先して求めることができる標準型を採用する方が、より幅広いアイデアから優れたデザイン案を募集することが可能であるとともに、標準型の場合は、工事が別発注であるため、詳細設計の完了後に工事を発注することで価格競争が生じ、事業費のコスト削減につながる可能性も考えられることから、本事業の発注方式を「設計競技方式（標準型）」が最適な手法と判断し、（都）沼津南一色線道路改良事業を進めていくものである。

発 注 方 式 ： 設 計 競 技 方 式 （ 標 準 型 ）

6 設計競技の内容

(1) 競技名称

都市計画道路沼津南一色線設計競技

(2) 主催者

沼津市

※事務局： 建設部 道路建設課 、 教育委員会事務局 文化振興課

(3) 提案を求める内容

- ・ 道路、橋梁、トンネル（附属物、交通安全施設含む）の設計
- ・ 道路景観（デザイン）
- ・ 古墳の保存・利活用

(4) 対象箇所

【対象箇所設定の考え方】

- ・ 対象箇所は、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）までとする。なお、江原公園交差点は含まない。
- ・ 設計は、道路区域内を対象とする。また、市道1672号線と交差する範囲を含む。
- ・ （主）三島富士線との接続方法について検討する。
- ・ 歩道は両側設置を基本とする。（橋梁とトンネル区間を除く）
- ・ 隣接する市有地を含む青枠内の活用に関する提案を含む。

■対象箇所



赤枠内：道路区域 青枠内：活用範囲



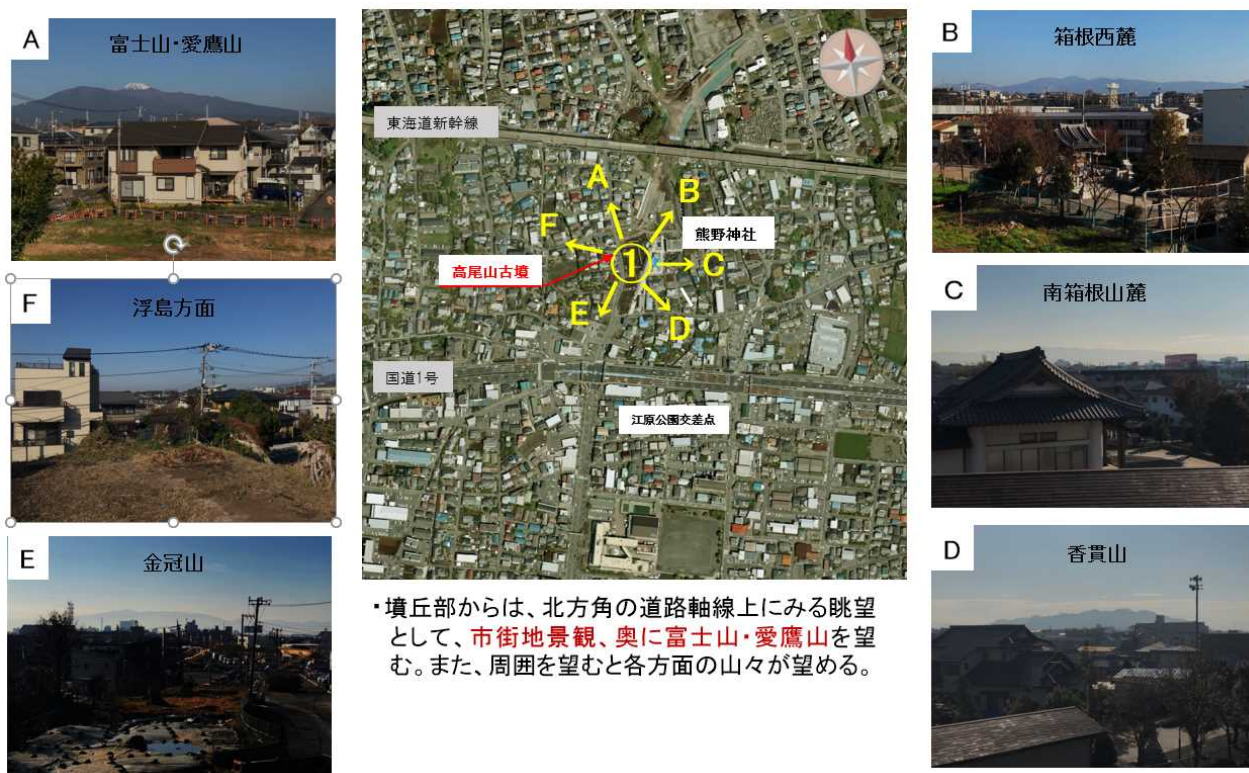
【対象箇所の現状】

- ・対象箇所内には、高尾山古墳が存置され、東側隣接地には東熊堂穗見神社があり、両側の地区には低層な住宅地が広がっている。
- ・高尾山古墳の北側と西側には市道が通っており、北側道路は東熊堂地区と西熊堂地区をつなぐ重要な東西道路として利用されている。
- ・対象箇所北側にある東海道新幹線部は、（都）沼津南一色線が通過できるように橋脚が配置されており道路整備は完了している。
- ・国道1号江原公園交差点の北側で主要地方道三島富士線と接続しており、江原公園交差点を介して車両が流出入している。
- ・年に2日間の東熊堂穗見神社で行われる祭典時には、江原公園交差点から東熊堂穗見神社までの区間を車両通行止めにし、露店が立ち並ぶ。都市計画道路整備後も祭典は維持する。

【周辺の景観について】



【広域の景観について】 墳丘部より四方を望む



7 設計条件

計画にあたっては、以下の条件を踏まえる。

【価格条件、類似構造物の参考費用】

- ・概算工事費の上限は●●億円（税抜）とする。道路改良工事費のみ（撤去費含む）

【関係法令等の遵守】

- ・道路法、都市計画法、景観法、環境基本法、文化財保護法、バリアフリー新法、道路法施行令、道路の修繕に関する法律、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律、自転車道の整備等に関する法律、道路構造令、道路橋示方書、道路標識・区画線及び道路標示に関する命令、沼津市道の構造の技術的基準等を定める条例、沼津市景観計画、その他関係する法令・基準等を遵守すること。

【提案の範囲】

- ・道路区域内の構造物を設計対象とし、隣接する市有地等は活用提案を可能とする。

【提案対象物の構造条件】 ※橋梁区間

（１）道路（（都）沼津南一色線）

- ・種級区分：第４種第１級
- ・設計速度：60 km/h（※50 km/h）
- ・車線数：４車線
- ・幅員：25.0m（標準）
- ・最小曲線半径：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（大型車交通量の同時載荷等補正係数は1.0とする。）
- ・側道、歩道等の幅員構成 西熊堂側：歩道 2 m、側道 4 m 東熊堂側：歩道 2 m

（２）橋梁

- ・設計速度：50 km/h
- ・車線数：２車線
- ・車道幅員：3.25m（車道）

- ・最急縦断勾配： $i=8.0\%$ を上限とする。（特例値）
- ・江原公園交差点の南進右折滞留長は $L=160\text{m}$ を確保する。（本線の右折滞留を含む。）

（３）トンネル

- ・設計速度： 60 km/h
- ・車線数：２車線
- ・車道幅員： 3.25m
- ・最急縦断勾配： $i=7.0\%$ を上限とする。（特例値）
- ・建築限界： $H=4.5\text{m}$ 以上
- ・トンネルの土被りは、古墳北側の周溝部東側の底部から 0.5m 以上確保する。
（参考 6 参照）

（４）交差部（交差方式は平面交差とする。）

国道 1 号江原公園交差点

- ・国道 1 号に接続する車線数は、南進方向は２車線＋右折付加車線２車線（直進・左折 $L=70\text{m}$ 以上、右折 $L=160\text{m}$ 以上）、北進方向は２車線とする。
- ・国道 1 号江原公園交差点の横断歩道橋は、現況の歩道橋を撤去し、新設の歩道橋を設ける。（設計競技では対象外とする。）

市道 1672 号線交差点

- ・（都）沼津南一色線に接続する車線数は、東西ともに各１車線とし、国道 1 号へ向かう南進車線に接続する。（右折無し）

（５）遮音壁

- ・（都）沼津南一色線の南進方向の（主）三島富士線から市道 1672 号線までの遮音壁高さは $H=2\text{m}$ （橋梁東側端部）、市道 1672 号線から東海道新幹線までは、遮音壁高さ $H=1\text{m}$ （歩道端部）、また、北進方向は市道 1672 号線から東海道新幹線までは、遮音壁高さ $H=2\text{m}$ （歩車道間）を設置することを基本とし、これによらない場合は、同等の性能を確保する。

（６）道路排水

- ・（都）沼津南一色線の整備に伴う道路排水は、近接している谷戸川・松沢川に放流する。

※設計の際には、流下能力を確認し雨水流出量の貯留、分流又は河川断面の改善など排水計画の検討を行う。

【景観計画】

- ・本計画地は、沼津市景観計画（H27.4月改定）に定められた景観計画区域（市域全体）に該当するため、景観形成のための行為の制限については、沼津市景観計画を確認すること。

（１）主な届出対象となる行為及び規模・要件は以下のものである。

ア 工作物

工作物の新設、増築、改築、又は移転

- ・擁壁その他これに類するもの（高さ5mを超えるもの）
- ・橋梁、高架道路、高架鉄道その他これに類するもの（長さ20mを超えるもの）

イ 特定照明

- ・照明の新設・移設・改設及び色彩等の照明方式の変更で、届出対象となる規模の建築物及び工作物に設置される投光器、サーチライト、スポットライト、レーザーその他これに類する物（以下、「投光器等」という）及び同敷地内に設置される投光器等

（２）主な景観形成基準は、以下のものである。

ア 工作物：色彩

- ・工作物の外観の色彩の制限は、日本工業規格 Z8721（以下「マンセル値」という）において、以下のとおりとする。
 - ① 0.0R～10R 彩度4以下とする。
 - ② 0.0YR～5Y 彩度6以下とする。
 - ③ 上記以外の色彩 彩度2以下とする。
- ・ただし、以下に掲げるものについてはこの限りではない。
 - ① 工作物の着色していない木材、土壁、ガラス、天然石等の材料によって仕

上げられる部分の色彩

- ② 工作物の見付面積の10分の1未満の範囲内で外観のアクセント色として着色される部分の色彩
- ③ 他の法令等に基づき使用される色彩
- ④ 市長が特別の理由があると認める色彩

イ 特定照明

- ・ 特定の対象物を照射するものとし、光源を空など上空に向けて照射を避けるとともに、光源等にカバーやルーバーを設置する等により、無秩序に周辺や上空へ光が漏れるのを防止すること。

【古墳保存】 参考1、2、3 参照

（保存）

- ① 古墳を現位置に保存し、国史跡指定を目指すものであることから、古墳区域内は施工影響を受けないことを基本とする。
- ② 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ものとする。
- ③ やむを得ず古墳区域内に毀損が生じる場合は、文化財保護法に係る措置を図る。
- ④ 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する。
- ⑤ 橋梁下部以外の周溝部は、周辺部と平坦面となるよう盛土保護の上、平面表示を施すものとする。

（復元）

- ⑥ 後方部北側の欠損部分を修復のうえ、墳丘全体は現況より約1mの盛土復元とし、古墳盛土復元後の地盤高は、前方部 GL16.5m、後方部 GL21m、後方部北側 GL16.5～17m、後方部の法面勾配は30度を基本とする。
- ⑦ 後方部東法面及び橋梁下部は現況に近い状態の薄層盛土復元とする。
- ⑧ 整備保護範囲内の周溝部を除く部分は緑化とする。

（利活用）

- ⑨ 古墳見学者等の立入可能範囲は、古墳整備保護範囲の全域（橋梁重複部は橋梁下部）とする。
- ⑩ 周辺の歩道などから古墳整備保護範囲へのアクセスポイントは、北東部・北西部・前方部西側からの3か所とする。
※古墳北東部の交差点に横断歩道を3か所配置する場合、西側の横断歩道部分もアクセスポイントとして追加する。
- ⑪ 橋梁部は橋梁下部へ見学者が進入できる適切な空間を確保する。

【自転車ネットワーク・歩行者ネットワーク】 参考 2、4、5 参照

- ・ 幅員は、歩道部は 2.0m、自転車道は 2.0m、路上施設帯 0.5m を基本とする。
- ・ 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。

【無電柱化推進計画】

- ・ (都) 沼津南一色線の道路区域内は、無電柱化推進計画に位置付けされている路線であるため、防災性の向上、安全性、快適性の確保を行い、良好な景観形成を図るものである。

8 要求事項

設計にあたっては、以下の要求事項について重視する。

【デザイン】

- ・道路構造物と高尾山古墳を含む周辺までを一体的な空間として整備する。
- ・橋梁やトンネルといった耐力及び安全性を求められる土木構造物は、重量感や圧迫感のある構造となりがちである。今回の計画においては、あくまでも主役は古墳であり、道路構造物は古墳を引き立てるための脇役としてシンプルかつ構造上無駄のないフォルムとする。
- ・道路構造物、道路附属物が古墳への眺望を阻害せず、一体的な空間の中で古墳の景観に上手く馴染むようトータルデザインする。

(1) 橋梁

- ・道路の最急縦断勾配の基準値を満たす範囲内で、橋梁の構造形式はスリムでシンプルなフォルムのデザインとする。
- ・橋梁下では、古墳空間を体験し見学者が回遊できるような桁下空間の確保や、古墳の景観と調和する桁裏や橋脚のデザインとする。

(2) トンネル

- ・国道1号より北へ向かい、ランドマークである墳丘部の下部を潜り進むトンネルでは古墳と地形に馴染んだ坑口形状、トンネルに進入する際は心理的に圧迫感を与えず、錯視を助長させないデザインとする。
- ・トンネル工法の比較検討を行い、古墳墳丘部に影響が生じない工法を選定する。

(3) 附属物

- ・照明灯や防護柵などの附属物の配置や形式は、古墳を引き立て周辺の住環境に馴染むような洗練されたデザインとする。

(4) 道路景観

- ・ドライバーから見る道路景観において、走行時の安全性を確保しつつ、古墳と道路構造物が一体となりシンボリックに洗練された施設となるデザインとする。

【環境影響】

- ・ 環境影響調査の結果により、環境基本法に規定されている環境基準値（密粒舗装時）を超えているため、遮音壁設置の方策を検討する。

【交通安全】

- ・ 地域住民や小中学校及び高校へ通学する児童及び生徒が、安全に南北や東西へ行き来出来るよう交通安全施設を整備する。
- ・ 景観に配慮し、自動車の安全で円滑な交通を確保するための交通安全施設を整備する。

（１）歩行者

- ・ 地域住民や児童及び生徒を本線の歩道や周辺道路の歩行空間に安全に誘導するための交通安全対策について検討する。

（２）自転車

- ・ 市道 1672 号線を境に北側は沼津南一色線、南側は側道や地域内道路を利用する動線の中で自転車が安全かつ円滑に走行できるような交通安全対策の方策を検討する。

（３）自動車

- ・ 第４種第１級の規格の高い幹線道路であり、橋梁やトンネルといった複合的な構造を持つことから円滑な走行を促すための附属物を設置し、注意喚起を検討する。
- ・ 国道 246 号から南へ、下り勾配の縦断線形を走行し、凸型線形の橋梁を通過後すぐに国道 1 号交差点へ進入するため、追突防止や速度抑制等を目的とした交通安全対策の方策を検討する。
- ・ 注意喚起、交通安全施設は、乱立、乱表示による景観への阻害を極力回避し、形状・色彩の景観統一を図る。

【維持管理】

- ・ 点検、補修等の維持管理が確実かつ容易にできる構造及び使用材料等を選定し、建設費用、管理費用トータルでのコスト縮減を図る。

(1) 点検、補修等

- ・ 橋梁の点検、補修等については、目視点検や補修作業を行うための十分なクリアランスが確保できない箇所のメンテナンス対策を検討する。

(2) 使用部材等

- ・ 橋梁、トンネル及び道路附属物の使用材料は、極力容易に入手できるものとし、また、補修、交換方法の特殊なものは極力避けるものとする。

(3) 雨水処理

- ・ 橋梁の雨水処理については、古墳を汚損させない排水系統とする。
- ・ トンネル内の雨水処理について、ポンプの配置や性能、維持管理も含め最適なものとする。
- ・ 使用材料は耐久年数、費用などから、ライフサイクルコストを考慮する。

【古墳の保存と利活用】

- ・ 高尾山古墳は古墳時代初期の東日本において最古級かつ最大級の前方後方墳であり、当時の社会的背景や駿河地域の情勢を知るうえで重要なモニュメントである。この歴史的価値を次世代に継承していかなければならないことから、往時を体感できるよう復元整備を行うものである。このため道路構造物と隣接（重複）する空間であることに配慮し、景観的調和のとれた古墳整備イメージについてもデザインする。

(1) 施工等に伴う古墳影響範囲

- ・ 構造物の設置等については、古墳区域内の墳丘部を避けるとともに、やむを得ない場合においても最小限に抑える。
- ・ 一時的な施工に伴う掘削等において古墳区域内に毀損が生じる場合は古墳整備に配慮した現状復元等を行う。
- ・ 道路整備後の古墳整備工事（特に橋梁と古墳の境界付近など）に支障がないよう配慮する。

(2) 古墳整備保護範囲

- ・ 後方部南北法面には階段による動線を確保することから、見学者等の安全確保のため後方部上面からの転落防止対策、また橋梁部や周辺道路との境界へのフェンス設置等による安全対策を検討する。

- ・後方部北側の範囲については、ガイダンス機能を有する広場及び憩いのスペースとして想定し、東西方向の歩行者用通路としても利用可能な空間として検討する。
- ・アクセスポイントのうち北東部・北西部は見学者等の出入りに配慮したものとする。

(3) 周辺部の活用と景観への配慮

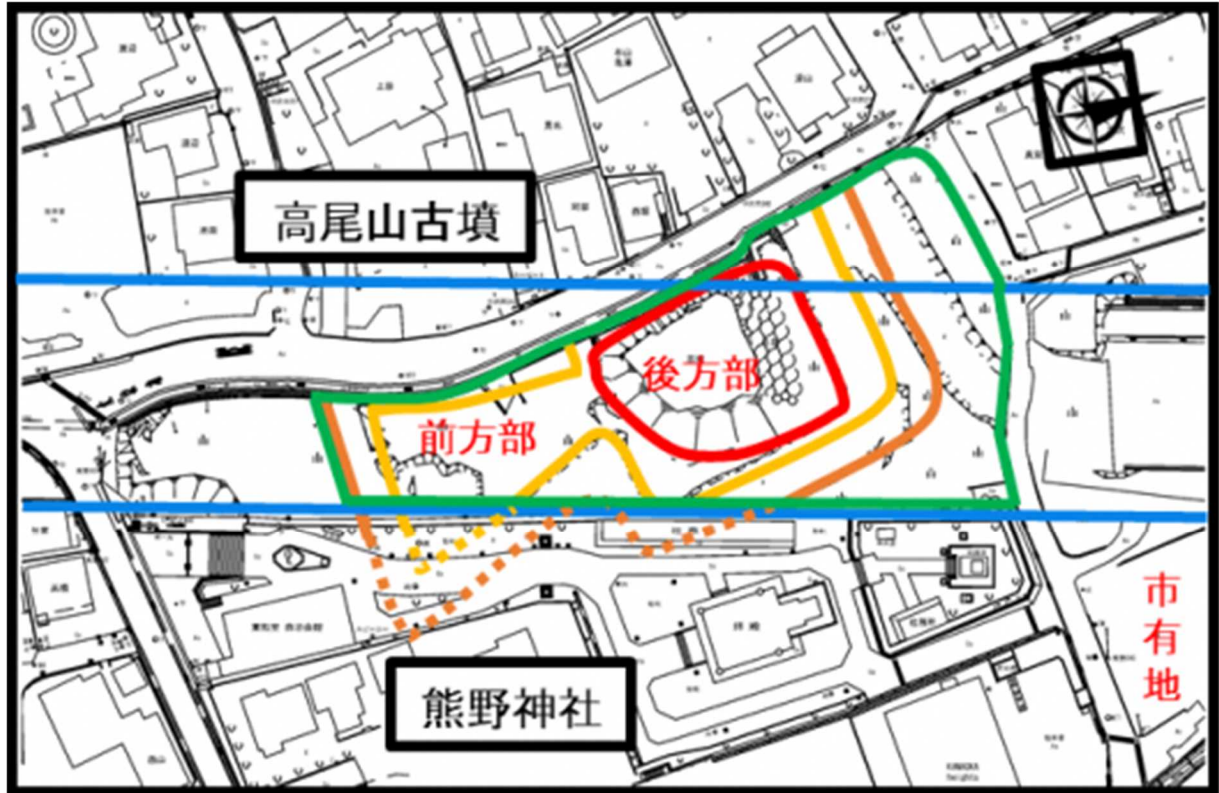
- ・古墳北東部の市有地に見学者駐車場（乗用車5台程度や緑地帯等：約200㎡）を想定し、駐車場及び周辺部からアクセスポイントへの歩行者動線・誘導案内表示について検討する。
- ・駐車場候補地である用地（約1,090㎡）については、街路事業促進用地として取得した土地であるため駐車場の配置により生じる残地については、将来、有効な利活用ができるような形状に配慮する。
※なお、設計時には残地に隣接する谷戸川の河川改修検討（道路排水放流先としての流下能力断面の確保）や歩行者用通路（本線からの迂回ルートとして）の検討を実施する。
- ・照明灯や防護柵などの附属物の配置や形式については、古墳を望むための視界確保に配慮する。

【施工上の留意点】

- ・仮設構造物や掘削等で、古墳に影響を与えることがない工法選択や施工計画を検討する。
- ・東熊堂、西熊堂地区の住民や地区内を通行する住民の生活に支障がないような施工方法や工程管理を検討する。

9 参考資料

【参考1】古墳整備区域



凡例

	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

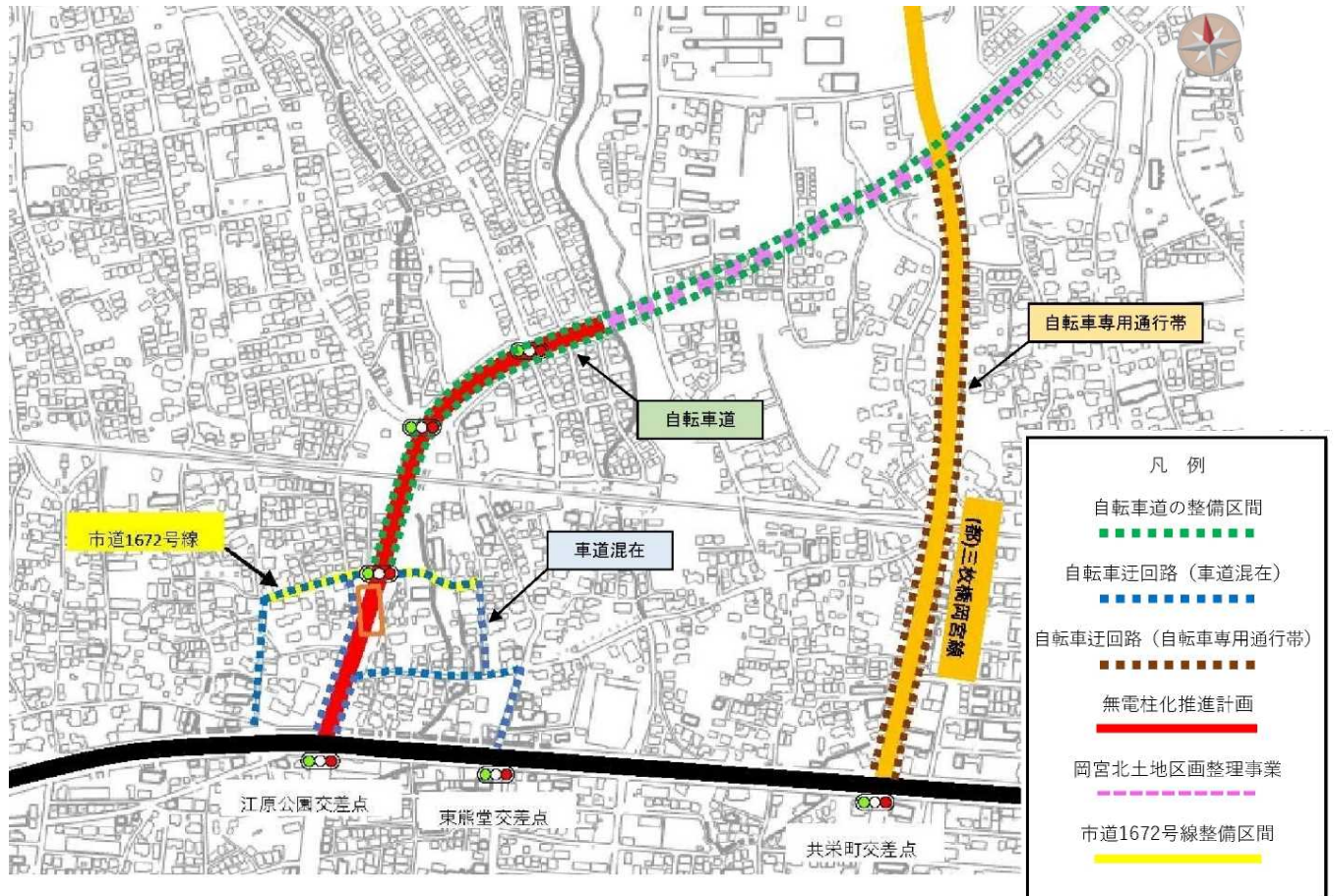
【参考 2】古墳整備配置図



【参考 3】古墳復元図（標高値入り）

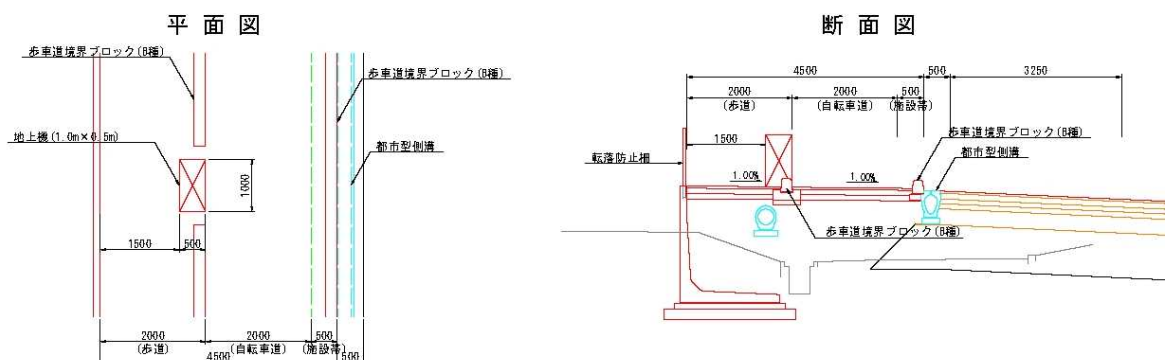


【参考4】自転車ネットワーク（迂回路）

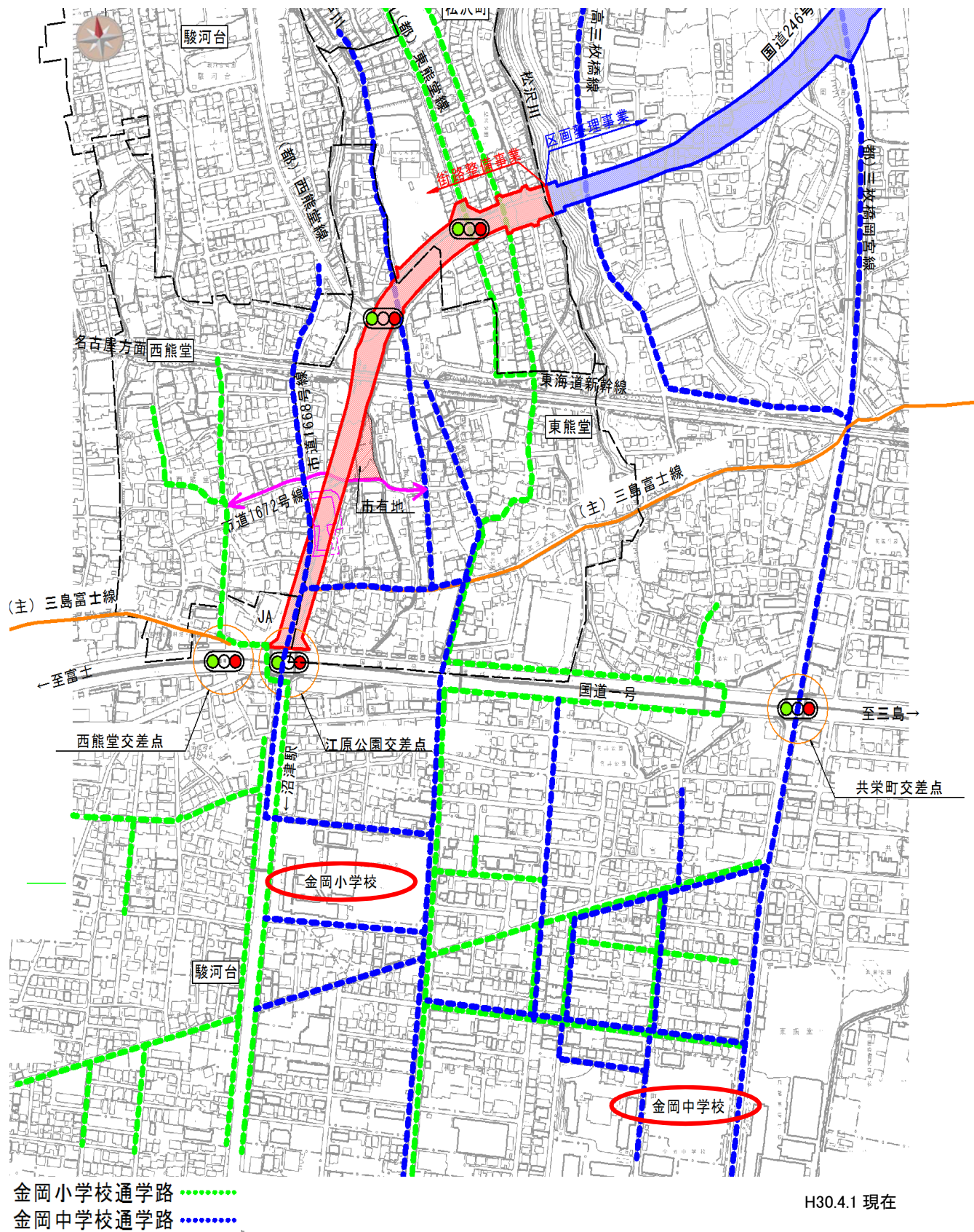


自転車道検討一般図（案）

（歩道W=2000、自転車道W=2000）



【参考5】歩行者ネットワーク（通学路）



【参考6】トンネルの土被り

