

(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

高尾山古墳の墳丘に上ると、北には富士山・愛鷹山、東には箱根の山々、西には遠く南アルプス、南には香貫山や伊豆半島を望むことができる。足もとにはかつて潟湖や農地、集落が広がり、豊かな生活が営まれ、交通の要衝であったことを想像される。沼津がこの地で古くから発展してきた理由のひとつは地勢をみるだけでも理解できる。高尾山古墳の存在はその有力な証左のひとつなのであろう。

これまで紆余曲折を経てきた高尾山古墳の保存と沼津南一色線の建設計画の経緯について改めてここに触れる紙幅はない。考古学上極めて重要な遺跡とされている高尾山古墳の保存は、日本の古代史にとっても沼津市の成り立ちを理解する上でも大変重要な課題である。その一方で沼津市民を苦しめる朝夕の渋滞を解消し、通学する子供達の安全確保も喫緊の問題である。古墳保存と道路整備を同時に実現する知恵が必要とされている。

本検討委員会では、公共事業で一般的に行われている価格競争による設計業務の発注方式ではそうした知恵を引き出すことは困難であると認識し、設計案を選定する「設計競技方式」を採用すべきとの結論に至った。

提案者に求められる直接的な対象は道路構造物や附属物の設計であるが、これは古墳の保存・利活用と密接に関連することから道路の論理だけの検討では不十分である。接続する道路や近傍の河川にも整備や改良の計画があり、地区全体の将来像の構想が不可欠である。古墳の日常的な維持管理のしくみ、墳丘上から隣地に移設した東熊堂穗見神社の盛大な祭礼時のことも考慮しておかなければならない。設計競技としては複雑な条件となるが、これらも基本計画書の中に盛り込んだ。

我々は文字通り歴史の蓄積の上に暮らしている。二千年近い時間が経ってもこの場所に人の営みがあり続けることの意味を考えた上で、この地区の数十年先を見据えた空間構成の指針となるコンセプトとデザインを求めたい。

この事業で生まれる構造物と空間が、自動車交通の円滑化に留まらず、地域の歴史的価値を守り、その理解を進め、地域住民の様々な活動を自在に受け入れる場として実現し、長く使われ続けること、そのために最高の知恵と技術が投入されることを検討委員会委員一同、心から願ってやまない。

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	11
4. これまでの経緯、今後の予定	12
5. 発注方式	13
6. 設計競技の概要	15
7. 設計にあたって前提とする事項	19
8. 提案にあたって重視すべき事項	31
9. 参考資料	37

1 基本計画策定の趣旨

I 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。

II 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	近江 俊秀	文化庁文化財第二課 文化財調査官	行政

2 整備計画の概要

I (都) 沼津南一色線の整備目的

① 路線の位置付け：国道246号と国道1号を結ぶ広域道路

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

沼津市中心市街地や沼津駅・沼津港と東名高速（沼津IC）・

新東名高速道路（長泉沼津IC）を結ぶ重要な南北道路

沼津市北東部



図1：位置図

対象区間



図2：都市計画図

② 路線の現状

- ・（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、主要地方道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。
- ・ 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。

国道 1 号江原公園交差点付近



(主) 三島富士線



通学路



Ⅱ （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。

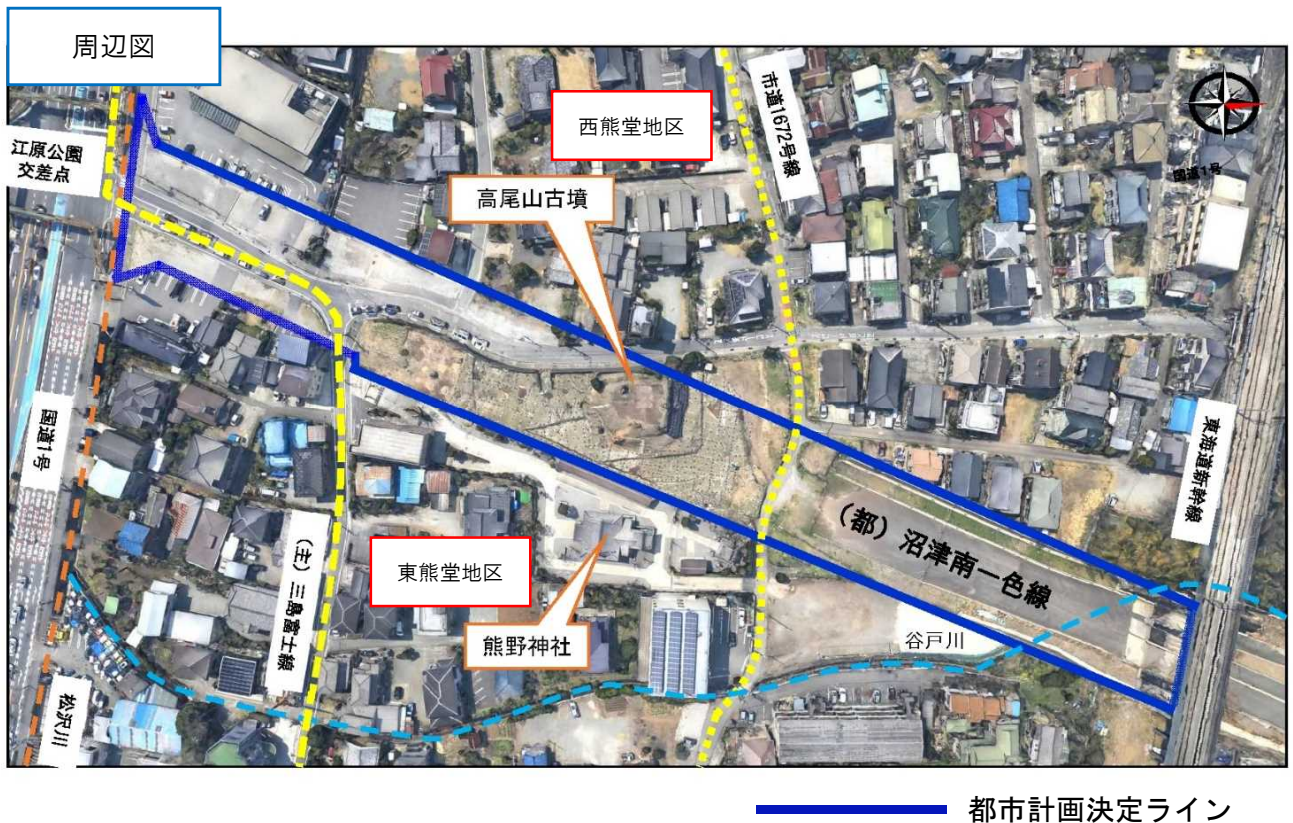


図3：周辺図

Ⅲ 高尾山古墳の重要性について

高尾山古墳は（都）沼津南一色線道路改良事業に伴い発掘調査が行われ、市内唯一の前方後方墳であることが明らかとなったものである。また調査の結果、古墳時代初期の西暦 230 年頃に築造され、250 年頃に被葬者が埋葬されたもので、全長約 62mを測る。東日本においては長野県松本市にある弘法山古墳（国指定史跡）と並ぶ、最古級かつ最大級の前方後方墳である。

これまで弥生時代から古墳時代への移行は、卑弥呼の墓という説もある前方後円墳の箸墓古墳（奈良県桜井市）が築造され、前方後円墳という墳形が地方でも築造されることで畿内勢力が波及していったと考えられている。しかしながら、高尾山古墳は箸墓古墳より少し前に築造されていることから、畿内勢力とは別の勢力が存在し、東日本においても独自に古墳時代へ移行しつつあったことを示唆しているものである。

また出土した土器の中には、山陰、近江、東海西部などから運ばれたものが含まれ広い交易性が認められる反面、畿内地方のものが含まれないことから畿内勢力と対峙していることがうかがえるものである。

なお「駿河」というと、多くの人は静岡市周辺をイメージするものであるが、かつては沼津周辺に中心があり、駿河国から伊豆国が分国される西暦 680 年まで続いていた。このことから高尾山古墳は当時のこの地域における最初の政治的統合を示す重要なモニュメントとして築造されたものである。

日本における古墳時代初頭の社会的背景について、改めて見直す契機となった考古学的価値の高い高尾山古墳の発見は、沼津市にとっても貴重な歴史的資源として認識しているものであり、地域資源の中核をなすものとしても次世代へ受け継いでいくべきものである。

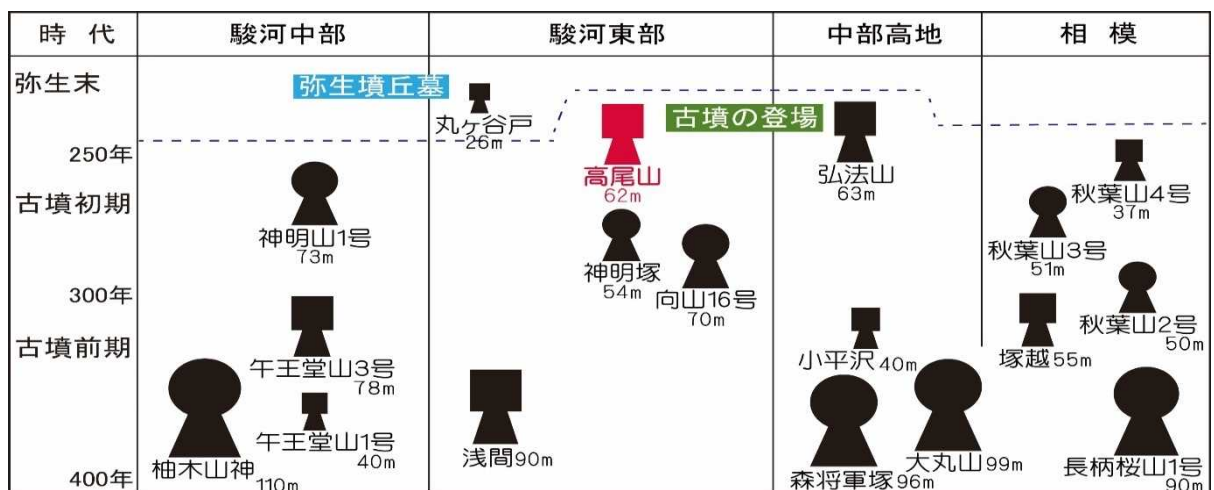
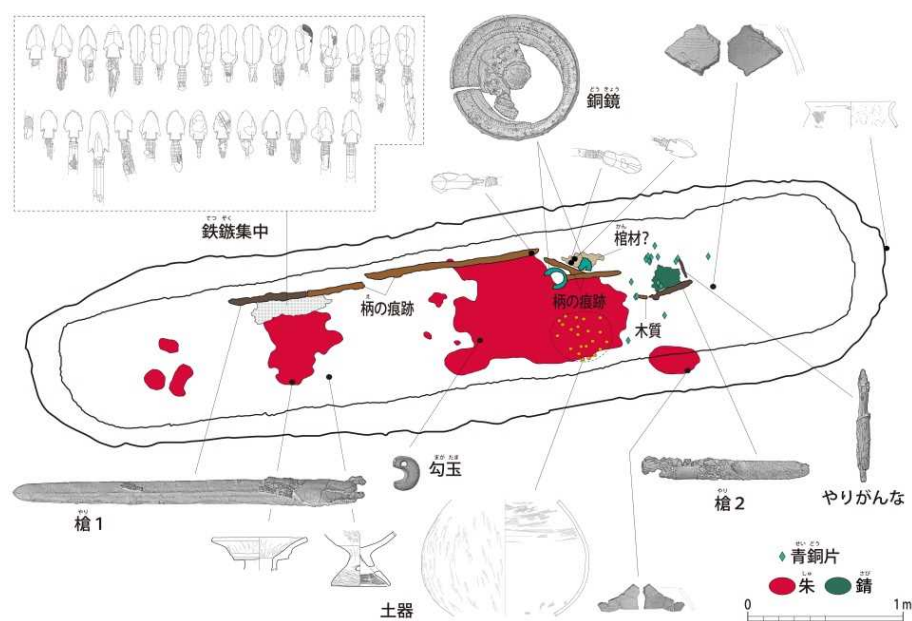


図4 駿河地域周辺における古墳時代初期の様相

IV 高尾山古墳の埋葬施設と副葬品、出土した土器について



副葬品の出土状況



主体部遺物出土状況(青銅鏡)



周溝北東部での土器出土状況

高尾山古墳の概要や出土した副葬品・土器等については、2019年5月●●日以降、下記の沼津市文化財センターに展示されている。

展示場所：〒410-0106 沼津市志下 530

連絡先：沼津市教育委員会事務局 文化振興課 TEL055-935-5010

(土日祝日を除く平日 9:00~17:00)

V 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）

① 整備案を検討するための視点

（ア）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

（イ）東西道路（市道 1672 号線）と（都）沼津南一色線の円滑な接続

- ・市道 1672 号線から（都）沼津南一色線への接続が安全で円滑な道路とする。

（ウ）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。

（エ）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。

② 整備案決定の経緯

- ・（ア）～（エ）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。

③ 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。

④ 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

I 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前方後方墳である。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

I 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～8 月	古墳墳丘部の内部について追加調査実施 8 月 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

II 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

I 発注方式

発注方式：設計競技方式（標準型）

II 発注方式の検討・経緯について

① 発注方式の比較・評価

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の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くない場合に適用する。	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。

(ア)「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発注する

(イ) 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

(ウ)「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

(エ)「設計競技方式（アイデア公募型）」

必ずしも実現を前提としない中で、イベント性を主目的としたアイデアを募集する

(オ)「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（ア）「設計競技方式（標準型）」と建設会社等に設計・施工一括発注を行う（イ）「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げられ、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。

6 設計競技の概要

I 競技名称、主催者

名称：都市計画道路沼津南一色線設計競技

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

II 提案を求める内容

① 橋梁やトンネル等の道路を整備するにあたり、以下のとおり提案を求める。

(ア) 橋梁・トンネル、道路附属物のデザイン

【デザイン説明資料、図面、構造説明書、施工計画書、デザインパス又は模型など】

(イ) 市有地（将来整備予定）の整備方法及び考え方

【市有地整備計画書、パス又はスケッチなど】

(ウ) 古墳の保存・利活用の考え方及び整備方法

【古墳の保存・利活用提案書、パス又はスケッチなど】

※(イ)、(ウ)については、今回道路工事の対象外であるが、今後の整備において参考とする場合がある。

Ⅲ 対象範囲

① 対象範囲設定の考え方

- ・対象範囲は、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）とする。なお、国道1号江原公園交差点は含まない。
- ・設計は、道路整備範囲を対象とするが、市道1672号線との交差による影響範囲や、（主）三島富士線との接続により影響する範囲についても考慮するものとする。

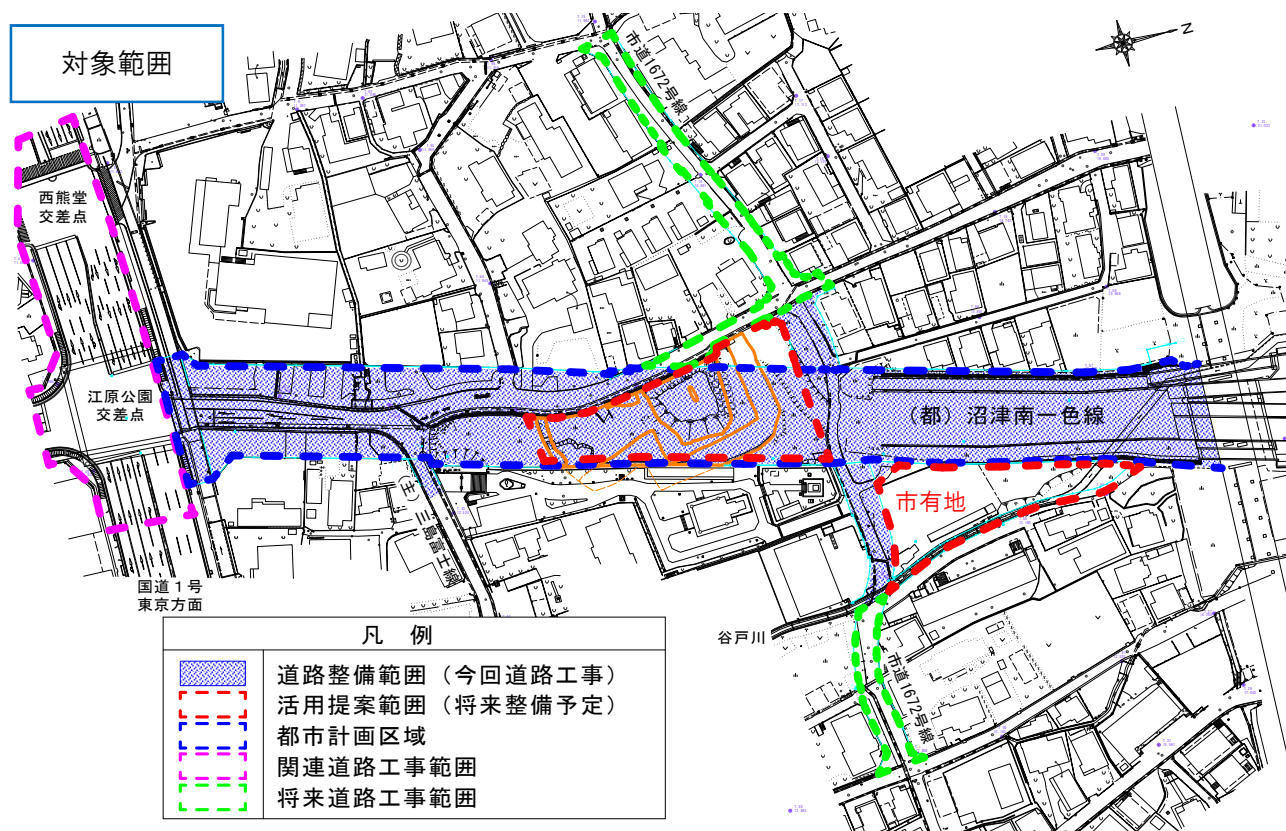


図5：対象範囲図

② 対象範囲の現状

- ・対象範囲内には、高尾山古墳が存置され、東側隣接地には東熊堂穂見神社があり、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（市道 1672 号線）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）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 日間連続で開催される東熊堂穂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穂見神社までの区間の現道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継続される。
- ・高尾山古墳の墳丘部からの眺望として、富士山をはじめ、各方面の山々が望める。

【広域の景観について】 墳丘部より四方を望む

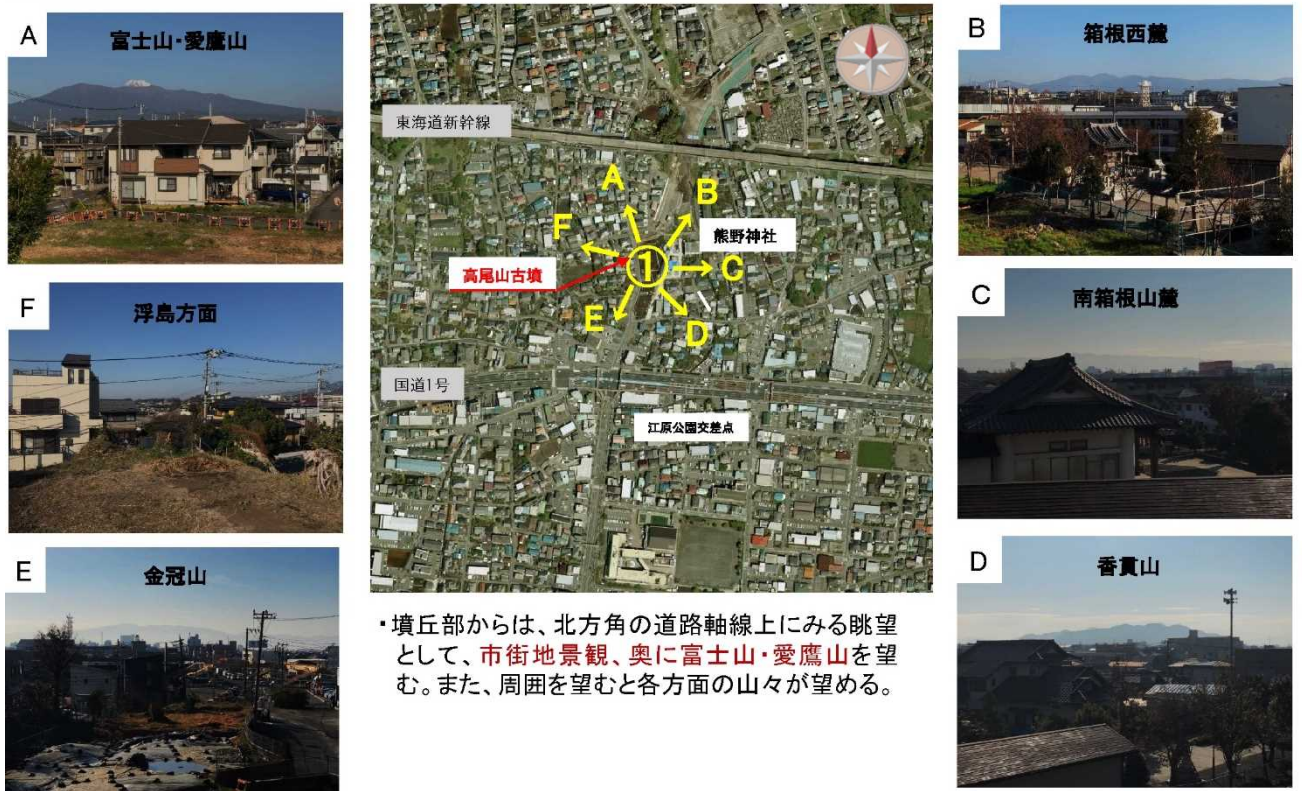


図 6：広域の景観

③ 周辺の事業計画

[]：事業主体

- (ア) 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・・・〔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や横断歩道橋の架け替えを進めていく。
- (イ) 無電柱化推進計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・〔沼津市〕
防災上の向上及び安全性、快適性の確保を行い、良好な景観形成を図っていく。
- (ウ) 沼津市自転車ネットワーク計画・・・・・・・・・・・・・・・・〔沼津市〕
安全で快適な自転車利用環境の整備を目的に、本路線は「自転車道」の整備を進めて行く。
- (エ) 岡宮北土地区画整理事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・〔沼津市〕
新たな住宅地の創出や、体系的な交通網の整備を図り、区画整理事業を進めている。

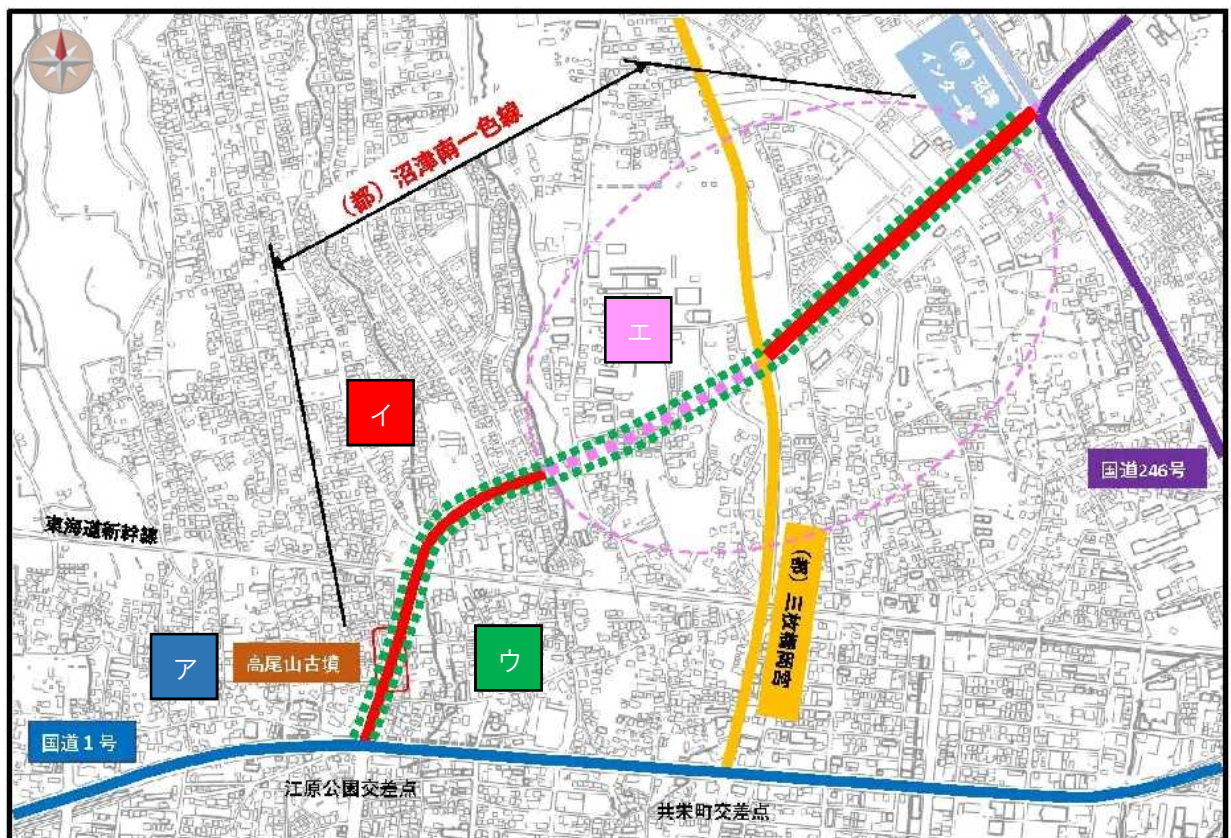


図7：周辺の事業計画図

7 設計にあたって前提とする事項

【目的】

- ・ 沼津市の都市構造にとって重要な南北道路であり、東名高速道路及び近隣市町をつなぐ主要な幹線道路である（都）沼津南一色線の整備と東日本で最古級かつ最大級の前方後方墳である高尾山古墳の保存の両立を目指している。
- ・ （都）沼津南一色線は、道路構造基準における都市部の一般道路で、規格が高く交通量も多い道路であるため、安全性や円滑性の高い構造が求められている。
- ・ 高尾山古墳は、その重要性から、原位置での古墳の保存、利活用といった視点も必要になり、考古学上重要な遺跡であることから、国史跡指定を目指すものであり、道路計画にあたっては、古墳の保存、利活用に配慮する。

【道路設計に関する関係法令等の遵守】

- ・ 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。

【道路設計の範囲】

- ・ 都市計画決定された道路区域内において、道路構造物の設計を行うものとする。
- ・ （都）沼津南一色線に接続する市道 1672 号線、（主）三島富士線との影響範囲までを含む。

I 古墳の保存 （参考 1、2 参照）

- ・ 高尾山古墳の保存にあたっては、発掘調査の結果に基づく必要があり、現状を維持したまま復元整備を行うことを基本とするものである。このため道路構造物等と景観的調和を図りつつ、古墳の文化財としての価値を尊重した道路整備を図る。

① 保存

- ・ 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、古墳区域内は道路整備にあたり現状変更をしないことを基本とする。
- ・ やむを得ず古墳区域内に毀損が生じる場合は、埋蔵文化財発掘調査の実施等、文化財保護法に係る措置に従うものとする。
- ・ 古墳区域と道路区域の重複範囲のうち、トンネル部は掘削上部の墳丘に影響が及ばない（沈下や亀裂等）施工とする。

② 復元

- ・ 残存する墳丘部は築造時の状態への復元とするが、前方部及び後方部の上面で現況より約 1 m の盛土、後方部の法面勾配は 30 度を基本とする。
- ・ 後方部東法面及び橋梁下部の周溝部は、現況に近い状態の薄層盛土復元とする。
- ・ 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。
- ・ 古墳整備保護範囲内の周溝部を除く部分は、緑化施工等による盛土表面保護とする。
- ・ 道路整備範囲内において、施工方法の検討により墳丘等（古墳西側の欠損部分など）の復元が可能であれば復元する。

③ 利活用

- ・ 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。
- ・ 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 か所を想定している。
- ・ 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。
- ・ 出入り口、階段、園路等には、必要な照度を確保できるよう照明灯を配置する。

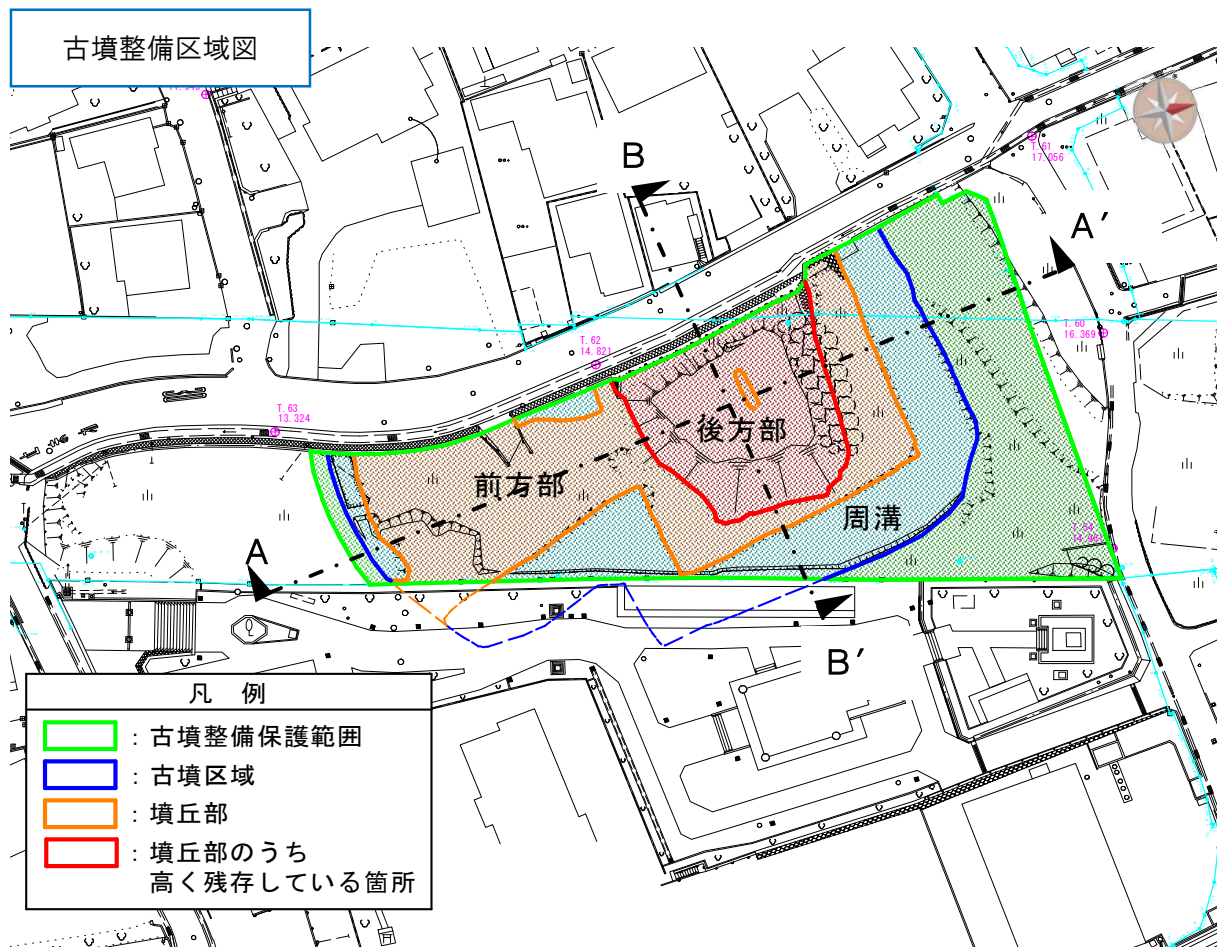
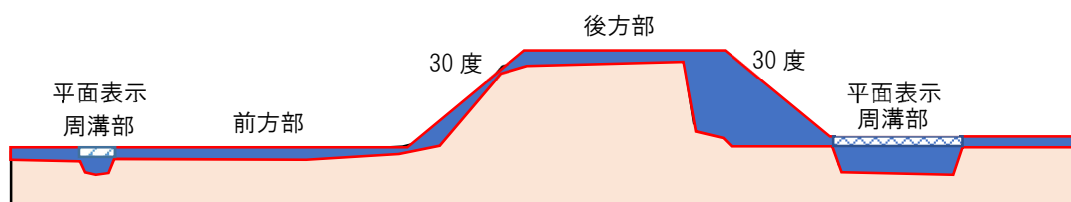


図8：古墳整備区域図

A－A'断面



B－B'断面

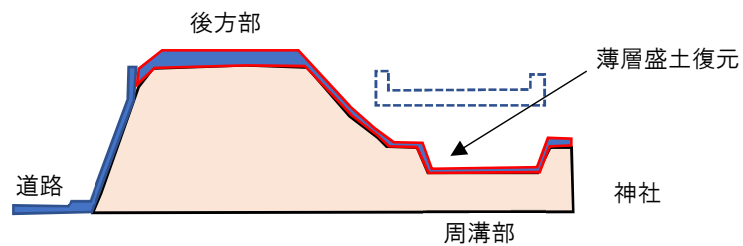


図9：古墳復元イメージ図

Ⅱ 道路機能

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
- ・ 車線数：4車線
- ・ 幅員：25.0m（標準）、30.0m（国道1号交差部）
- ・ 最小曲線半径：R=120m（特例値）
- ・ 最急縦断勾配：i=7.0%（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。）

② 橋梁

- ・ 設計速度：50 km/h を下限とする。
- ・ 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）
- ・ 橋梁形式の選定は自由とするが、古墳の現状保存に配慮すること。やむを得なく古墳を毀損する場合、最小限に抑えるように配慮する。

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=4.5m以上
- ・ トンネル工法の選定は自由とするが、古墳の現状保存に配慮すること。やむを得なく古墳を毀損する場合、最小限に抑えるように配慮する。
- ・ 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2参照）
- ・ トンネルの西側の沿道利用として必要となる側道の幅員構成：車道4m（路肩幅員を含む）、歩道2mとする。

④ 交差点部

(ア) 国道 1 号江原公園交差点（交差方式は平面交差とする。）

- ・ 国道 1 号に接続する車線数は、南進方向は 2 車線（直進左折、直進）＋右折付加車線 2 車線、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、（都）沼津南一色線の整備に合わせ、現況の横断歩道橋を撤去し、横断歩道橋を新たに架け替えが予定されている。なお、将来、架け替えが予定されている横断歩道橋は国土交通省により検討されている。
（江原公園交差点の横断歩道橋については、設計競技の対象外とする。）

(イ) 市道 1672 号線交差点（交差方式は南進方面のみ平面交差とする。）

- ・ 交差点北側の車線数は、南進方向は 2 車線（直進左折、直進）＋右折付加車線 1 車線、北進方向は 2 車線とする。
- ・ 南進方向の 2 車線は、（都）沼津南一色線と平面交差するが、北進方向の 2 車線は、古墳の下をトンネルで通過し、東海道新幹線手前で平面交差する構造となるため、市道 1672 号線とは平面交差しない。
- ・ 市道 1672 号線の車線数は、（都）沼津南一色線の東西方向ともに片側 1 車線とし、国道 1 号へ向かう南進車線に接続する。（北進方向への右・左折は不可）

⑤ 環境影響

- ・ （都）沼津南一色線は、国道 1 号と国道 246 号を繋ぐ幹線となり、大型車両も走行し交通量の多い道路となることから、沿線住民や自治会から騒音、振動について配慮するよう求められている。
- ・ 騒音対策の必要性を検証するために実施した環境影響調査では、道路完成後の環境予測の結果において、密粒度アスファルト舗装時に道路交通騒音が環境基準値を超えることが想定されたため、騒音低減対策として遮音壁を講じるものとする。
- ・ 今回の道路整備範囲外の東海道新幹線以東の道路整備においても、騒音低減対策として、遮音壁を設置する計画である。

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又は松沢川に放流する。※設計時には、流下能力を確認し道路整備に伴う雨水流出量の貯留、分流又は河川断面の改善など排水計画の検討を行う。

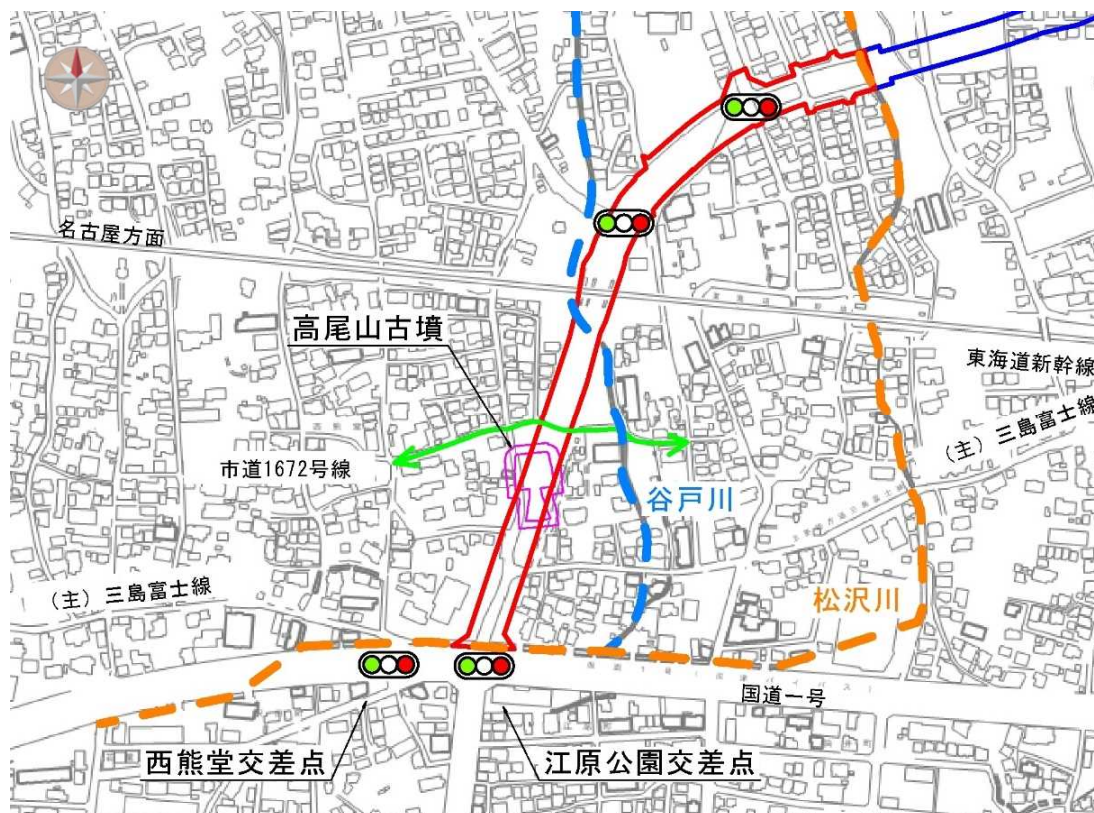


図 10：河川位置図（谷戸川・松沢川）

Ⅲ 関連する計画・事業等

① 景観計画

- ・対象範囲内において良好な景観形成を図るため、（都）沼津南一色線と高尾山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ものである。
- ・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、景観に関する要件は「沼津市景観計画」を満たすものとする。

「沼津市景観計画」

<https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/keikan/keikanho/kouso.htm>

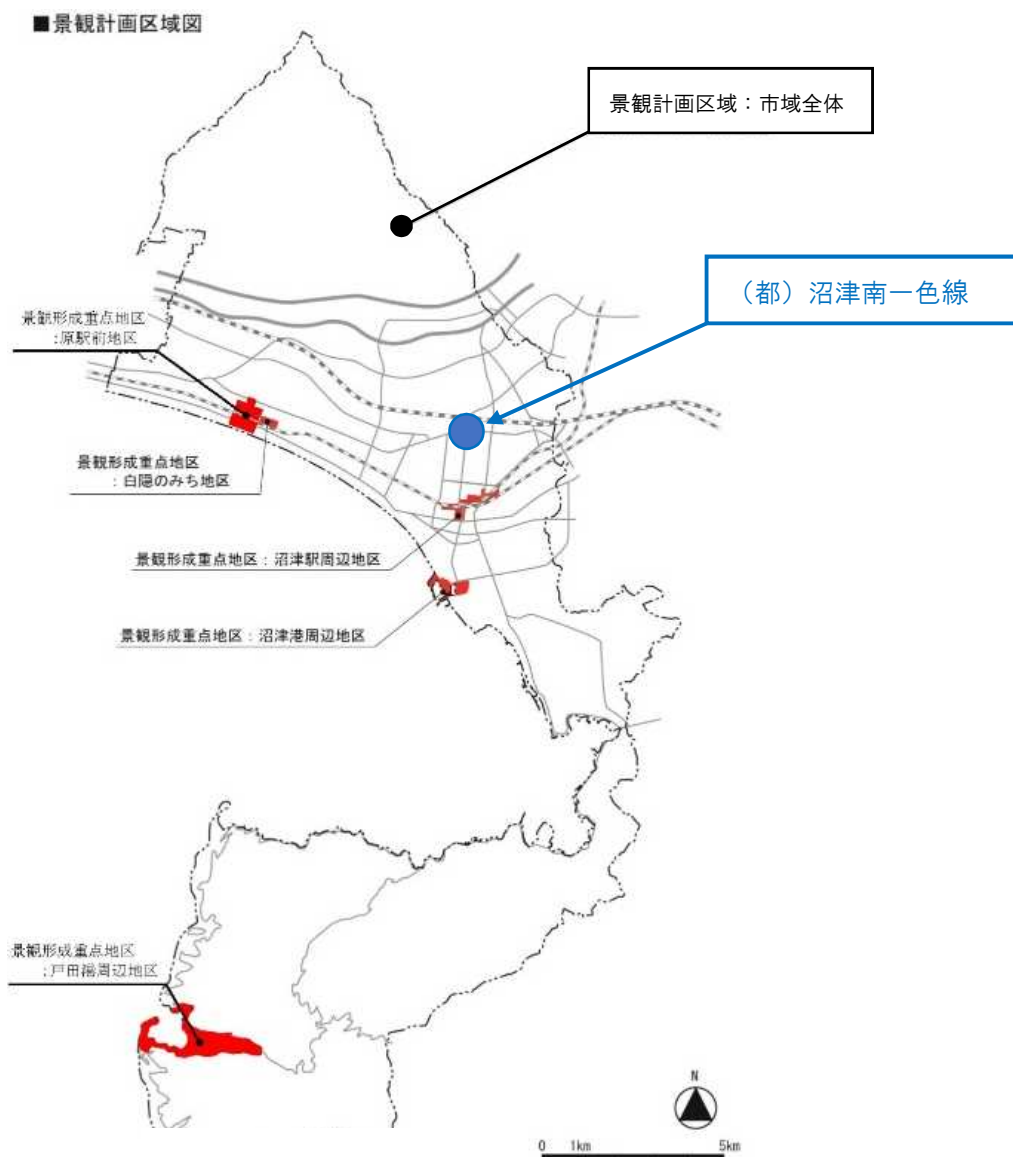


図 11：沼津市景観区域図

② 自転車・歩行者ネットワーク

- ・（都）沼津南一色線周辺には小中学校、高校が点在しており、周辺道路は高校性の通学路となっていることから現在は、歩行者、自転車及び車両が錯綜している状況である。
- ・本路線は、沼津市自転車ネットワーク計画に位置付けされており、自転車道として整備する路線である。
- ・国道 1 号から市道 1672 号線の区間は、橋梁とトンネルにより整備される区間であり、歩道の整備を予定していないため、自転車道の確保が出来ない。このため、この区間においては、側道及び周辺の地域内道路に迂回することとなる。迂回する路線は車道混在等の整備により、自転車走行空間の確保を予定している。
- ・市道 1672 号線から東海道新幹線の区間は、自転車道の整備を行うこと。

「沼津市自転車ネットワーク計画」

<https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/cyclenetwork/index.htm>

③ 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。このため、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。

【自転車ネットワーク・無電柱化推進計画】

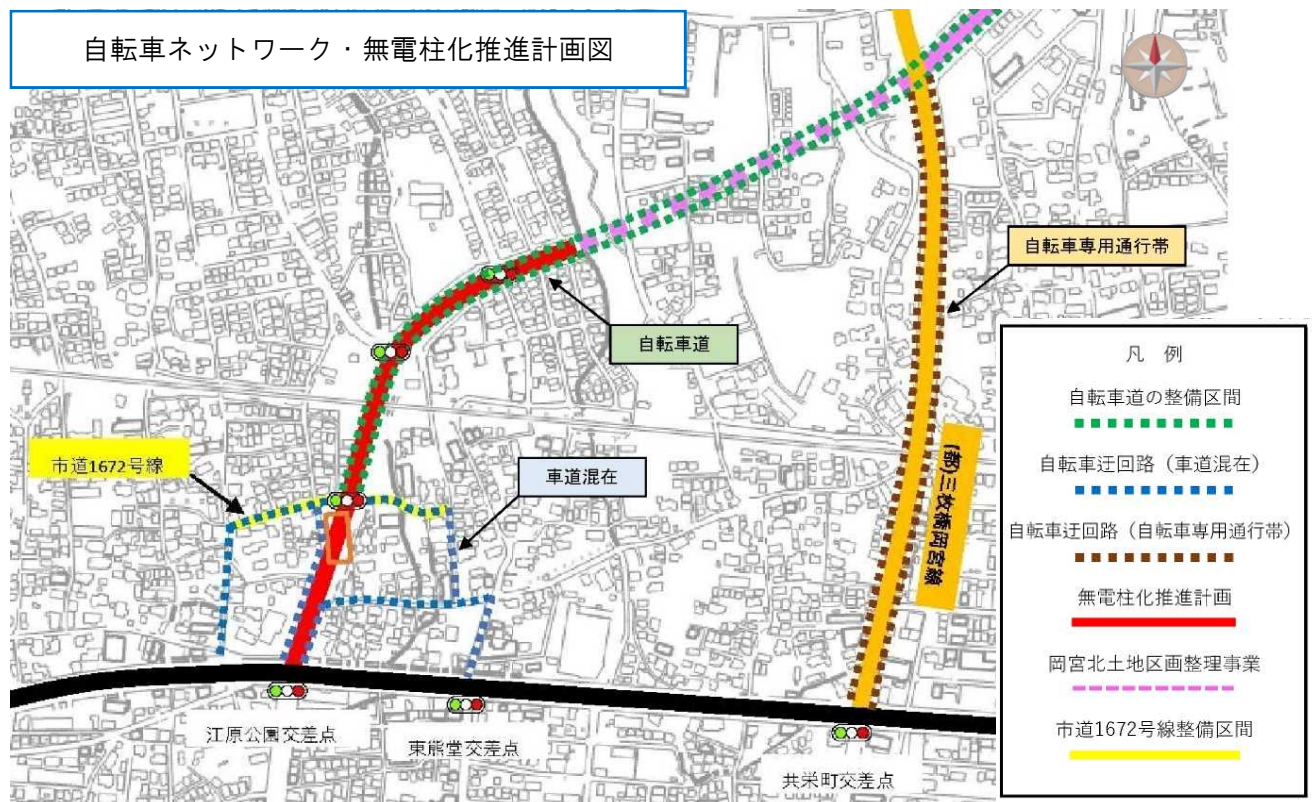


図 12：自転車ネットワーク・無電柱化推進計画図

自転車道検討一般図（案） 歩道 W=2.0m・自転車道 W=2.0m

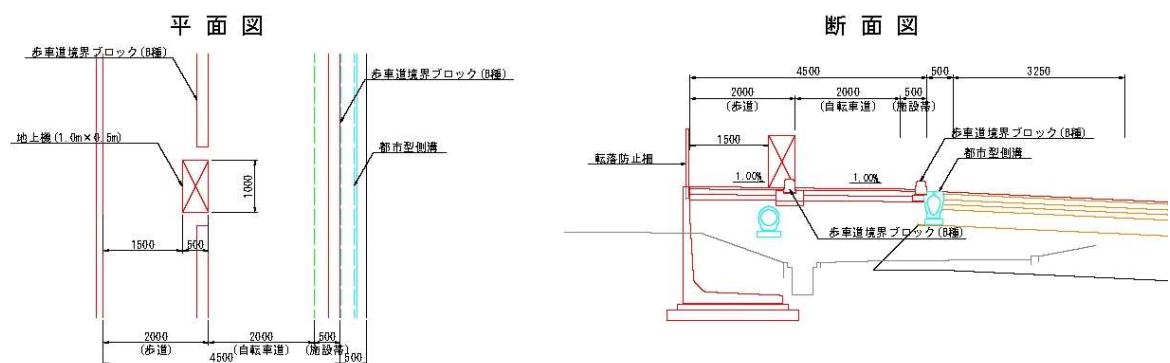
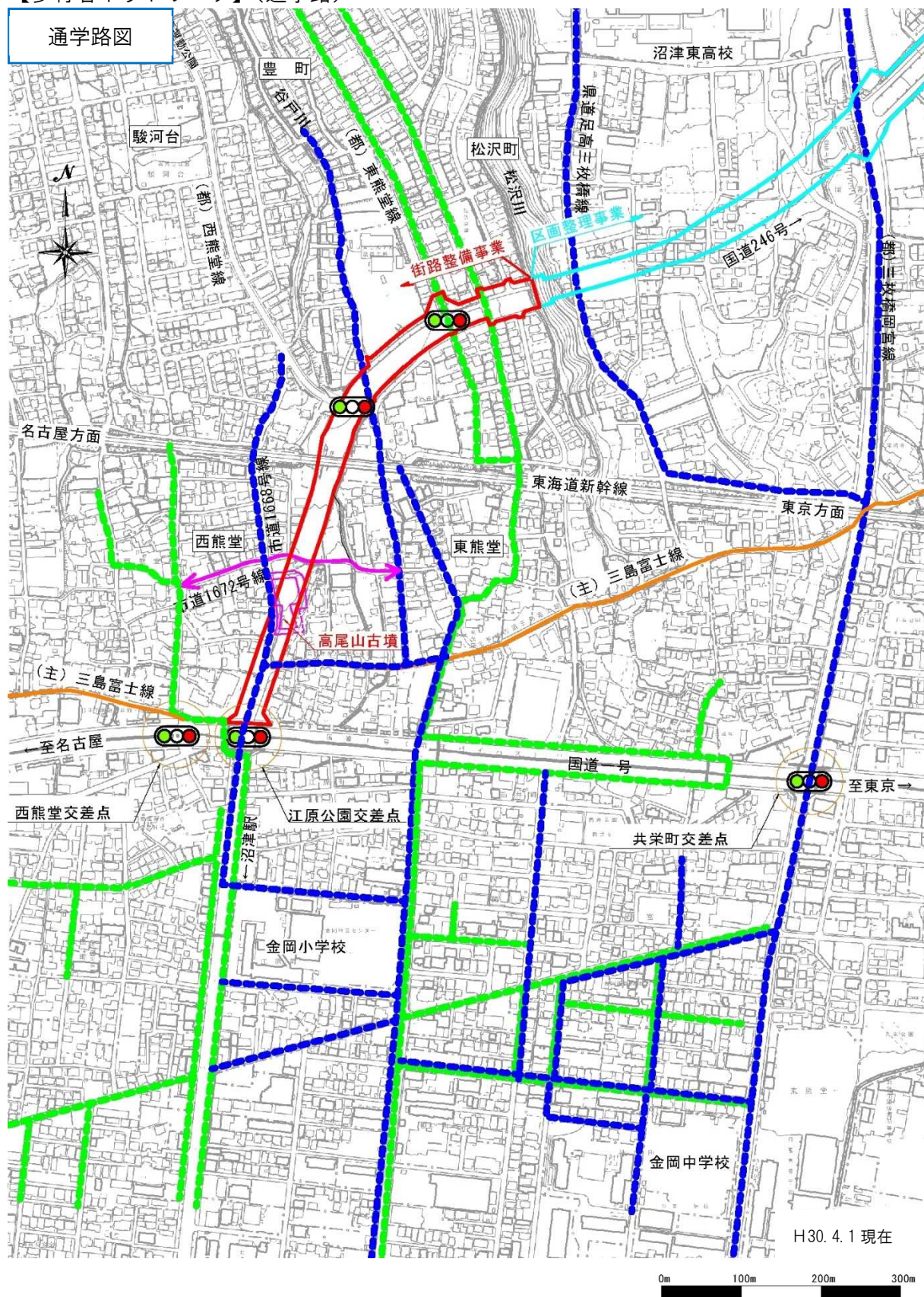


図 13：自転車検討一般図

【歩行者ネットワーク】（通学路）



④ 東熊堂穂見神社の祭典について

- ・地域の風物詩として住民に親しまれている東熊堂穂見神社の祭典は、毎年11月に2日間、国道1号江原公園交差点から（主）三島富士線までの2車線道路を全面通行止めの交通規制をかけ、道路の両側に露店を配置し盛大に実施されている。
- ・約170年間前から続く祭典は、（都）沼津南一色線の道路整備が完了した後も、現在と同様に盛大に継続されることが地元の要望である。
- ・祭典利用のスペースとしては、南進車線の歩道と車道の一部を使用し、交通規制を行い、参拝者のための経路を確保する必要がある。
- ・道路整備完了後、地元の東熊堂自治会は、東熊堂側（南進方向）の歩道と車道の一部を利用し、参拝者用の通路及び露店スペースを確保し、祭典を実施する予定である。
- ・車道の交通規制については、1車線の車道（西側）を利用することを想定しているが、規制の実施にあたっては、警察との協議、申請が必要となる。

毎年11月末の土日に開催し、約4万人が訪れる。

高尾山神社祭典状況

平成30年11月24・25日

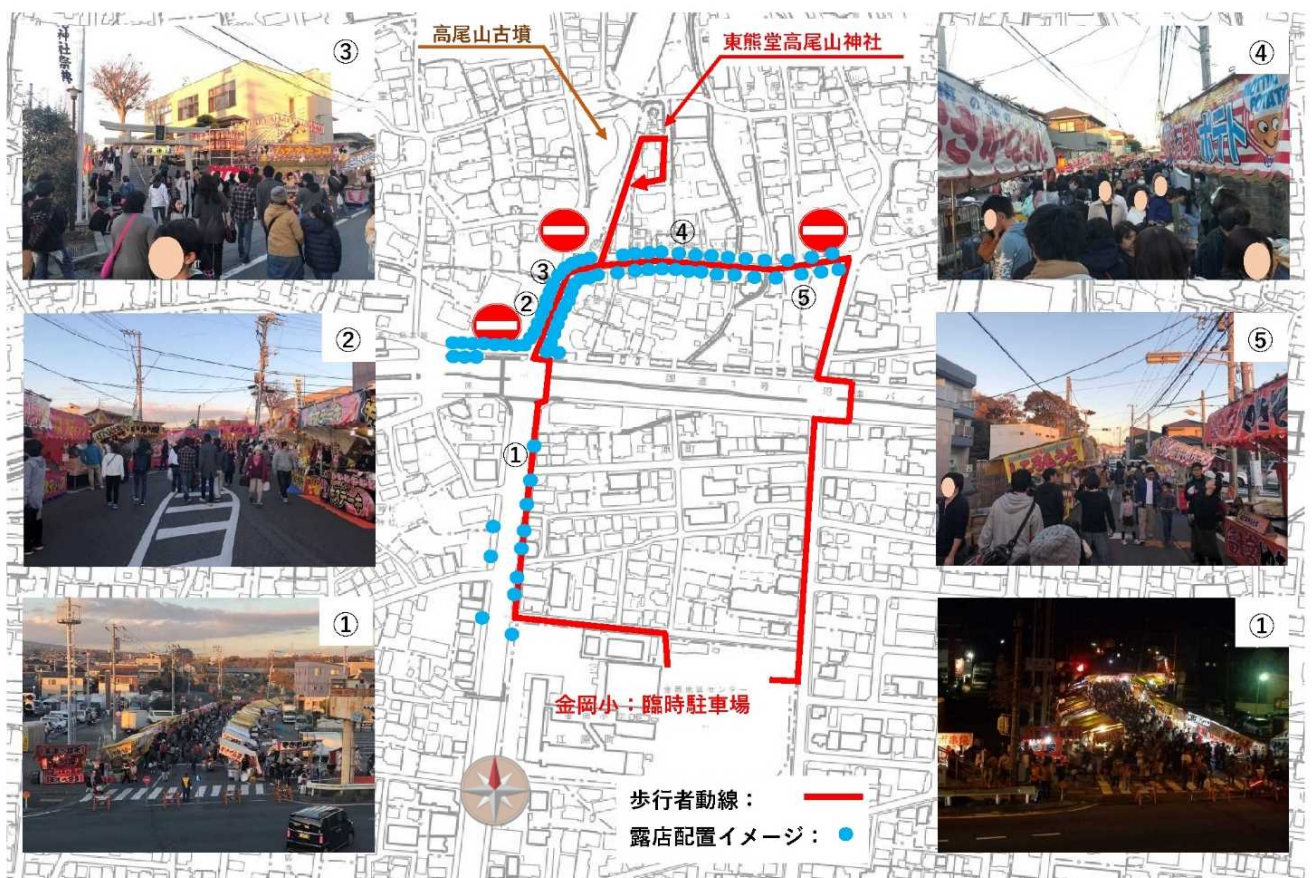


図 15：祭典状況図

⑤ 市有地の整備について

- ・古墳北東部の市有地（約 1,900 m²）に、古墳見学者駐車場（乗用車 5 台程度）が必要である。また、車両の出入り口については、市道 1672 号線から出入りを行うものとする。
- ・市有地の東側を流れる谷戸川に、道路排水を放流する当たり、雨水流出量の貯留、分流又は流下能力不足の改善などの整備を行う必要がある。
- ・市有地は、駐車場や河川改修の整備のほか、地域住民の憩いの場として、人が集まり交流の輪を広げる拠点づくりや、様々な活動（社会科見学や地域活動など）が行えるようなオープンスペースとしての機能を確保する必要がある。

8 提案にあたって重視すべき事項

提案内容については、まず、古墳の保全・利活用と、道路の利用に関する基本的な方針・コンセプトを求める。このうち道路の利用には、車両の円滑な通行、人や自転車の安全で快適な通行という日常的な利用と、東熊堂穗見神社の祭礼時の利用が含まれる。つぎにそのコンセプトを一体的に実現するランドスケープデザインと構造デザインを求める。これらについては完成した空間や構造物・道路付属物等の姿のみならず、利活用のしくみ、施工時の古墳への影響、環境影響、維持管理への配慮も含まれる。

I 古墳の保存、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大変重要である。
- ・ 高尾山古墳の歴史的価値を次世代に継承するため、往時を体験できる復元整備が必要である。
- ・ 道路構造物と隣接又は重複する空間であることから、景観的調和を踏まえた安全への配慮を重視する。

① 古墳の保存・復元について

- ・ 恒久的な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こととする。
- ・ 道路整備後に実施する古墳整備のための盛土工事等（特に後方部東法面など）において、支障が及ばないように構造物との適切な空間を確保することが必要である。
- ・ 古墳区域内において作業ヤード等により一時的に使用する場合は、掘削が伴わない場合であっても荷重による沈下などが生じないように、現況を保護するための適切な養生を講じ、古墳への影響を最小限に抑えることとする。
- ・ 一時的な掘削において古墳区域内に毀損が生じる場合は、掘削土や同等の土を使用するなどにより、古墳整備に配慮した現状復元が必要である。

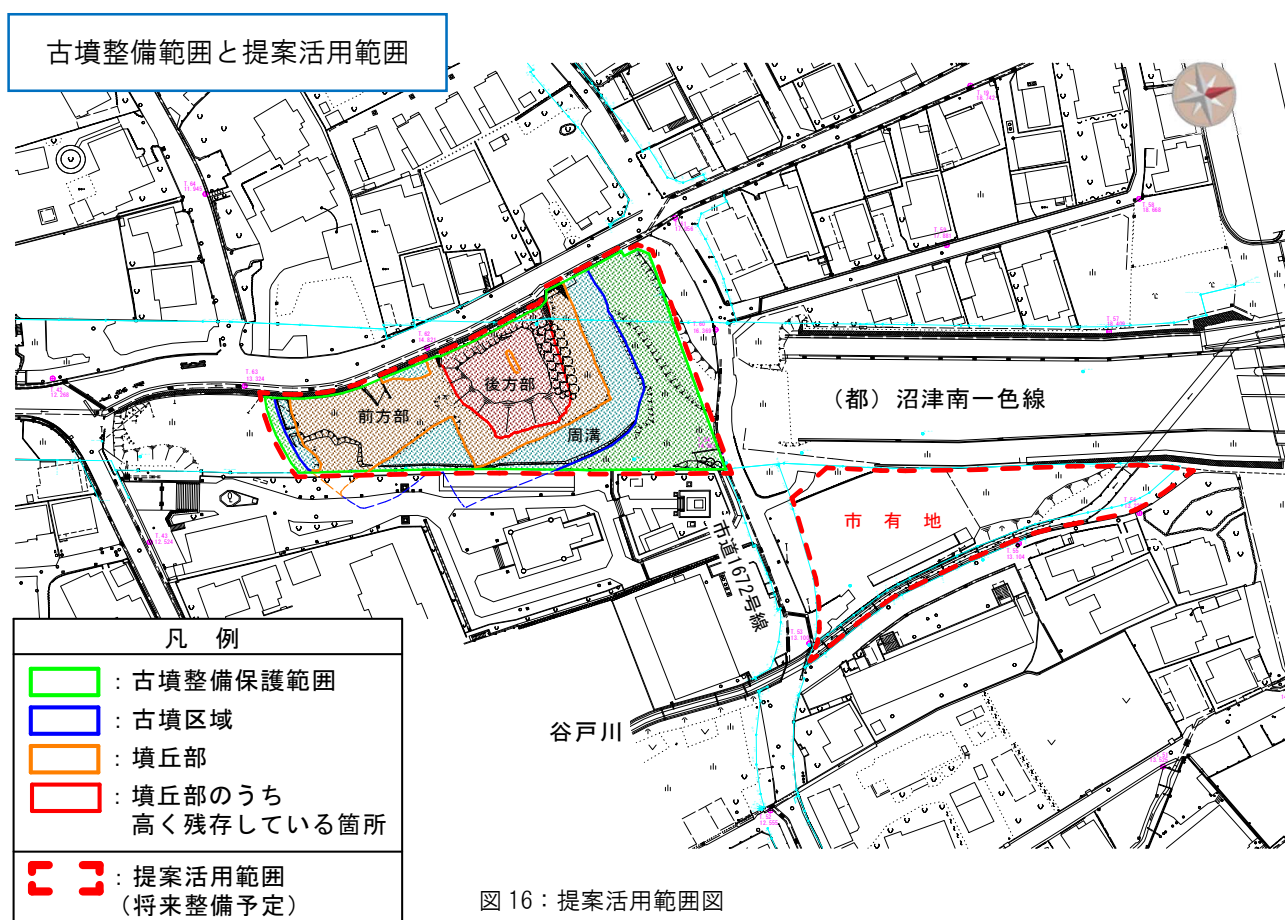
② 古墳の利活用について

- ・ 古墳整備保護範囲には見学者を含み不特定多数の出入りがあることから、安全性を確保した動線を検討する必要がある。
- ・ 動線の検討にあたっては、後方部上面からの転落防止や周辺道路との隔離など安全に配慮することが必要である。
- ・ 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、また、東西方向の歩行者用通路の機能を考慮したデザインが望ましい。

- ・ アクセスポイントについては、見学者等の出入りにあたり周辺道路との段差を避けるなどのバリアフリーについて配慮することが望ましい。
- ・ 古墳保護整備範囲は、夜間についても人の出入りが想定されることから、照明灯の配置など夜間対策を講じる必要がある。
- ・ 特に橋梁下部の空間については、治安・防犯上の対策も講じる必要がある。

③ 古墳北東部の市有地について

- ・ 古墳北東部の市有地（約 1,900 m²）に見学者駐車場（乗用車 5 台程度や緑地帯等：約 200 m²）の配置を予定している。地域の憩いの場を含めた最適な駐車場計画、駐車場及び市有地から古墳北東部のアクセスポイントへの安全かつ適切な歩行者動線・誘導案内表示の設置が望ましい。
- ・ 古墳北東部の市有地については、見学者駐車場以外にも古墳と併せて地元の人々に利用され愛されるような場の創出など、有効な利用方法を検討することが望ましい。
- ・ 古墳北東部の市有地に隣接する谷戸川の一部は、道路排水放流先として河川断面の確保が必要である。



Ⅱ 道路の利用

- ・事業区間の周辺に立地する小・中学校への通学路や生活道路に通過交通が流入し、児童や生徒及び地域住民等と車両が輻輳している状況があるため、自動車交通の快適性、安全性を確保するとともに、（都）沼津南一色線や周辺道路において、歩行者等の安全確保することを重視する。

① 自動車

- ・東海道新幹線方面からの南進車両は、下り勾配から橋梁を上り、下った後に国道1号江原公園交差点へ進入するため、信号待ちの車列への追突等が懸念されるため、南進車線において、速度抑制等の交通安全対策を重視する。
- ・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安全かつ円滑な走行の確保に配慮する。

② 歩行者、自転車

- ・児童や生徒及び地域住民等を（都）沼津南一色線の歩道や周辺道路の歩行空間へ安全に誘導する方策に配慮する。
- ・市道1672号線を境に北側は（都）沼津南一色線、南側は側道や地域内道路を利用することになる動線の中で安全かつ円滑な走行を確保することに配慮する。

③ 東熊堂穗見神社の祭典

- ・祭典時の歩道と車道の利用については、露店配置スペースや参道として一体的に活用できるような道路の形態や機能に配慮したデザインが望ましい。

Ⅲ デザイン

① 古墳と道路空間の調和、両立（ランドスケープ）

- ・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ことを重視する。
- ・道路構造物、道路附属物は古墳の眺望を阻害せず、古墳の景観に馴染むようなトータルデザインを重視する。

② 道路構造物としてのデザイン（構造デザイン）

- ・橋梁やトンネルといった耐力及び安全性を求められる道路構造物は、一般的に重量感や圧迫感のある構造となりがちである。（都）沼津南一色線の道路構造物については、古墳が主役となるよう、シンプルかつ構造上無駄のないフォルムとなるデザインを重視する。

（ア）橋梁

- ・古墳が主役となるようシンプルかつ構造上無駄のないフォルムとすることを重視する。
- ・古墳空間を体験できる見学者の回遊を可能とする桁下空間の確保が望ましい。
- ・古墳の景観と調和する桁裏や橋脚のデザインが望ましい。

（イ）トンネル

- ・古墳が主役となるようシンプルかつ構造上無駄のないフォルムとすることを重視する。
- ・ランドマークとなる古墳墳丘部の下部を潜り進むトンネルの坑口形状は、古墳とその地形に馴染む形状となることが望ましい。
- ・トンネル進入時にドライバーに対して、心理的に圧迫感を与えることのないよう、錯視対策に配慮する。

（ウ）附属物（照明灯や防護柵など）

- ・古墳を引き立て、周辺の住環境に馴染むデザインを重視する。
- ・景観に配慮し、ドライバーに混乱を与えない案内標示の方策に配慮する。
- ・道路附属物は、乱立、乱表示による景観への阻害を極力回避し、形状・色彩について周辺の景観と調和の取れたデザインに配慮する。

IV 機能としての条件

① 環境影響

- ・ 遮音壁を配置する箇所により構造や材質が異なる場合であっても、全体的なデザインを統一することを重視する。
- ・ 遮音壁の設計にあたっては、沿道市街地の状況、住宅との近接性及び周辺道路構造物と調和の図れるデザインとし、道路交通騒音の環境基準値を満たす配置や構造とすることに配慮する。

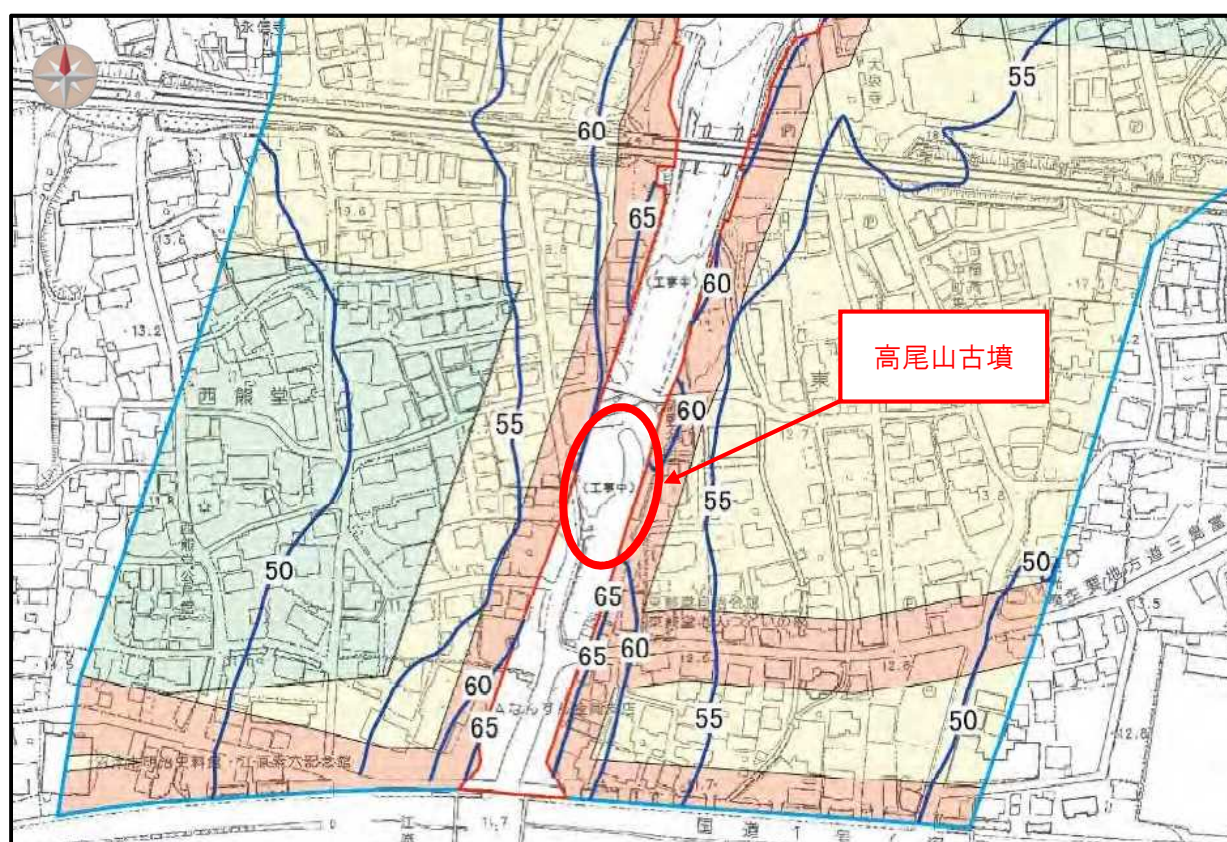
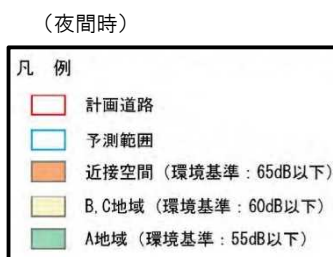


図 17：予測結果平面コンター図（密粒舗装時：夜間：地上 1.2m）



② 施工計画（古墳への影響、地元への配慮）

- ・ 橋梁やトンネル施工時の掘削、使用機械の走行や立坑の配置等により、古墳が影響を受ける場合は古墳を保護するための養生や工法選択等に配慮する。
- ・ 東熊堂、西熊堂地区の住民生活や道路利用者等の通行への影響を最小限とするため、工事による通行規制が極力生じないように配慮する。

③ 維持管理

- ・ 道路施設は、経年的な劣化や事故等による破損が想定されることから、道路構造物は維持管理に支障をきたさない構造とすることを重視する。
- ・ 建設費、維持管理費用に関しても十分に考慮することが望ましい。

（ア）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に必要なクリアランスを確保できない場合の対策を立てることが望ましい。

（イ）使用部材等

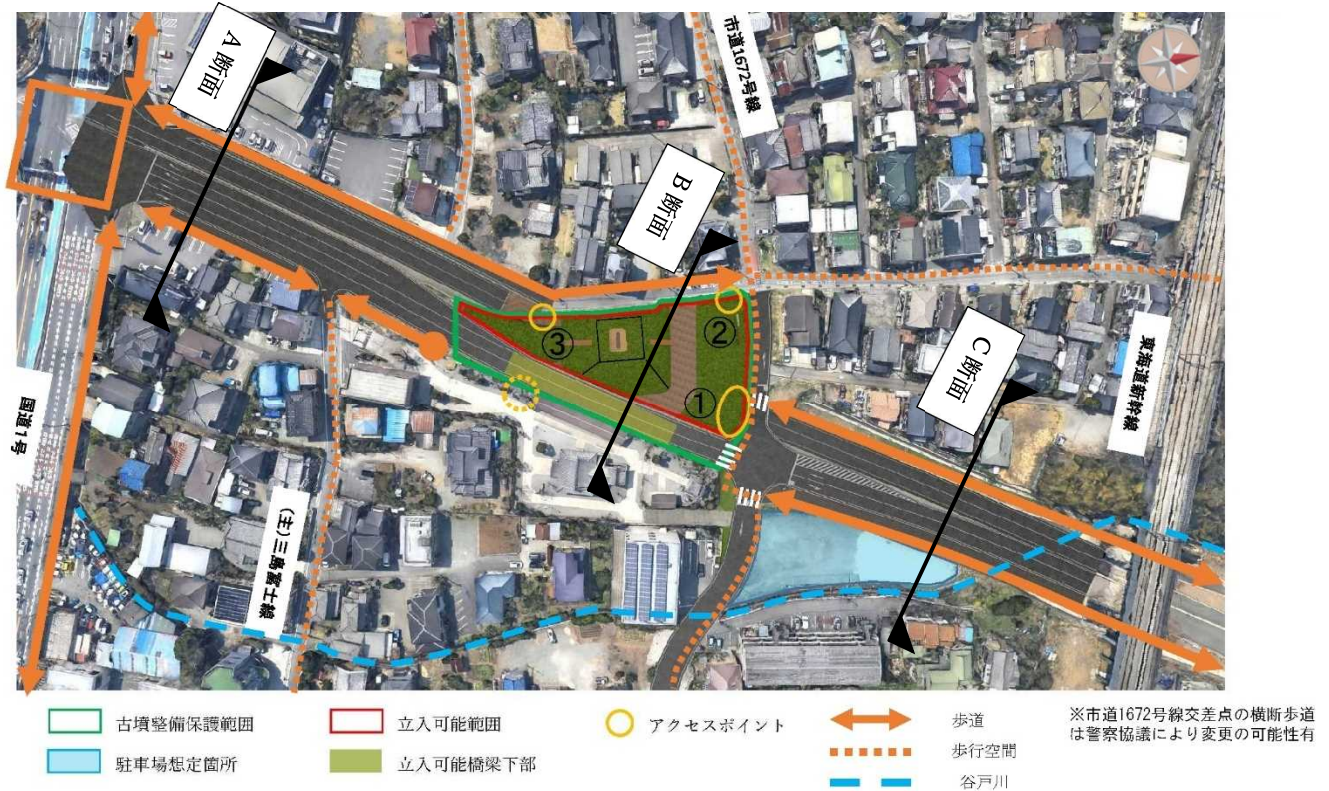
- ・ 橋梁、トンネル及び道路附属物の使用材料は、極力容易に入手できるものが望ましい。
- ・ 特殊な補修、交換方法のものは極力避けることが望ましい。

（ウ）雨水処理

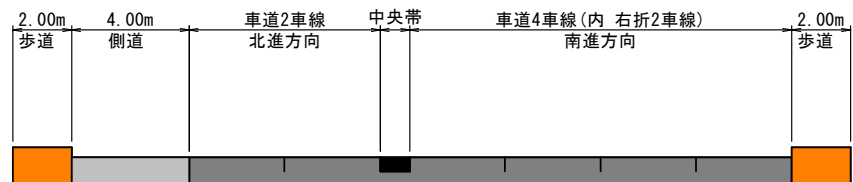
- ・ 橋梁の雨水処理については、古墳を汚損させない排水計画とすることを重視する。
- ・ 使用材料は耐久年数、費用などから、ライフサイクルコストに考慮したものが望ましい。
- ・ トンネル内の雨水処理について、ポンプの配置や性能、維持管理について最適な処理方法に配慮する。

9 参考資料

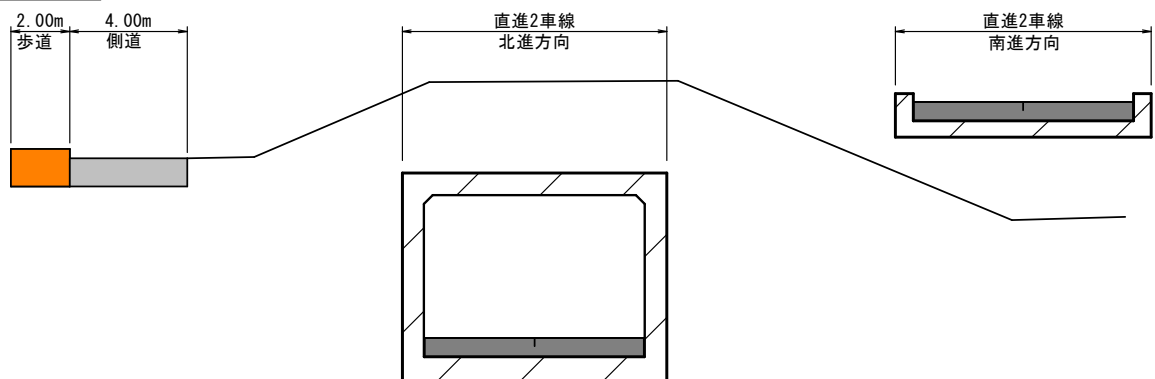
【参考1】古墳整備配置図・横断図



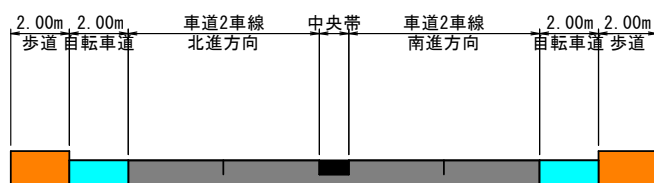
A断面



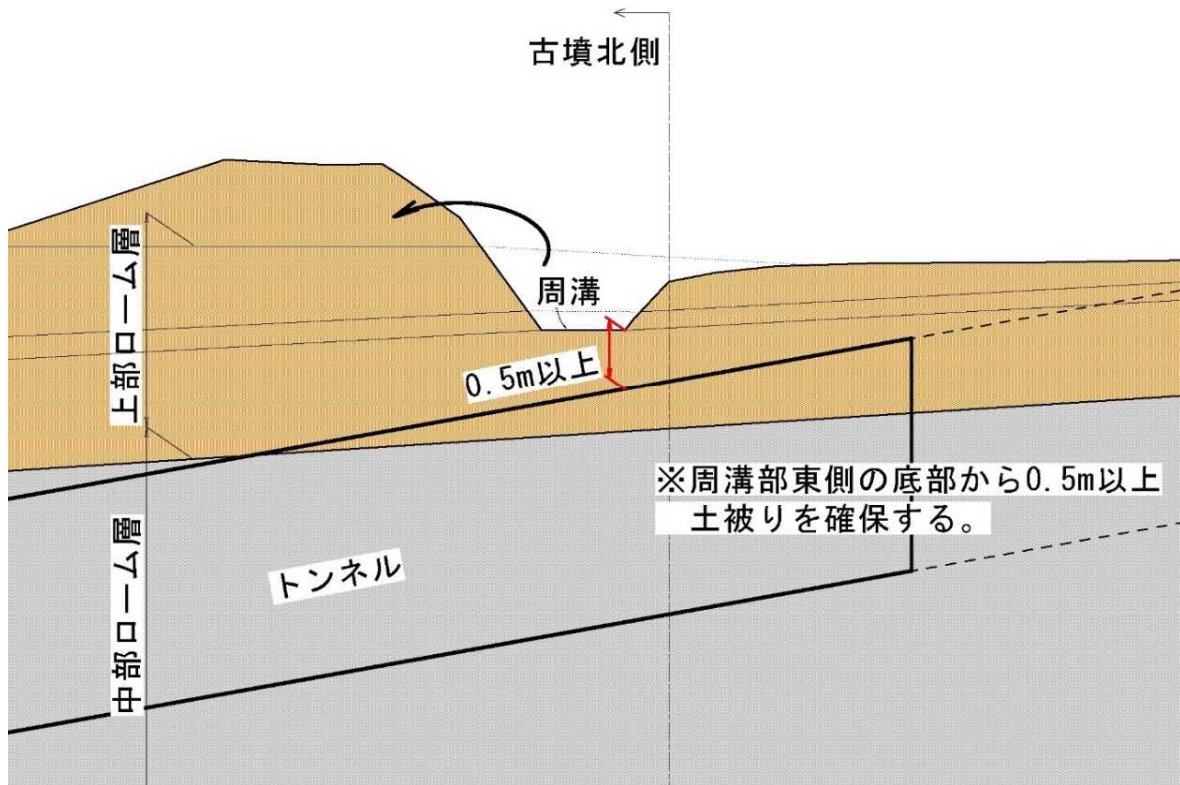
B断面



C断面



【参考2】トンネルの土被り



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

担 当 課：沼津市 建設部 道路建設課 街路整備係
電 話：055-934-4779
F A X：055-934-4782
E-mail：douro@city.numazu.lg.jp

平成31年 月 策定