



# これまでに実施した古墳保存のための 道路設計検討について

## 〈資料目次〉

1. 道路設計の検討条件	1
2. 検討方針	2
3. 検討結果	3
4. 従来の整備方針	11

# 1.道路設計の検討条件

## 【検討区間】

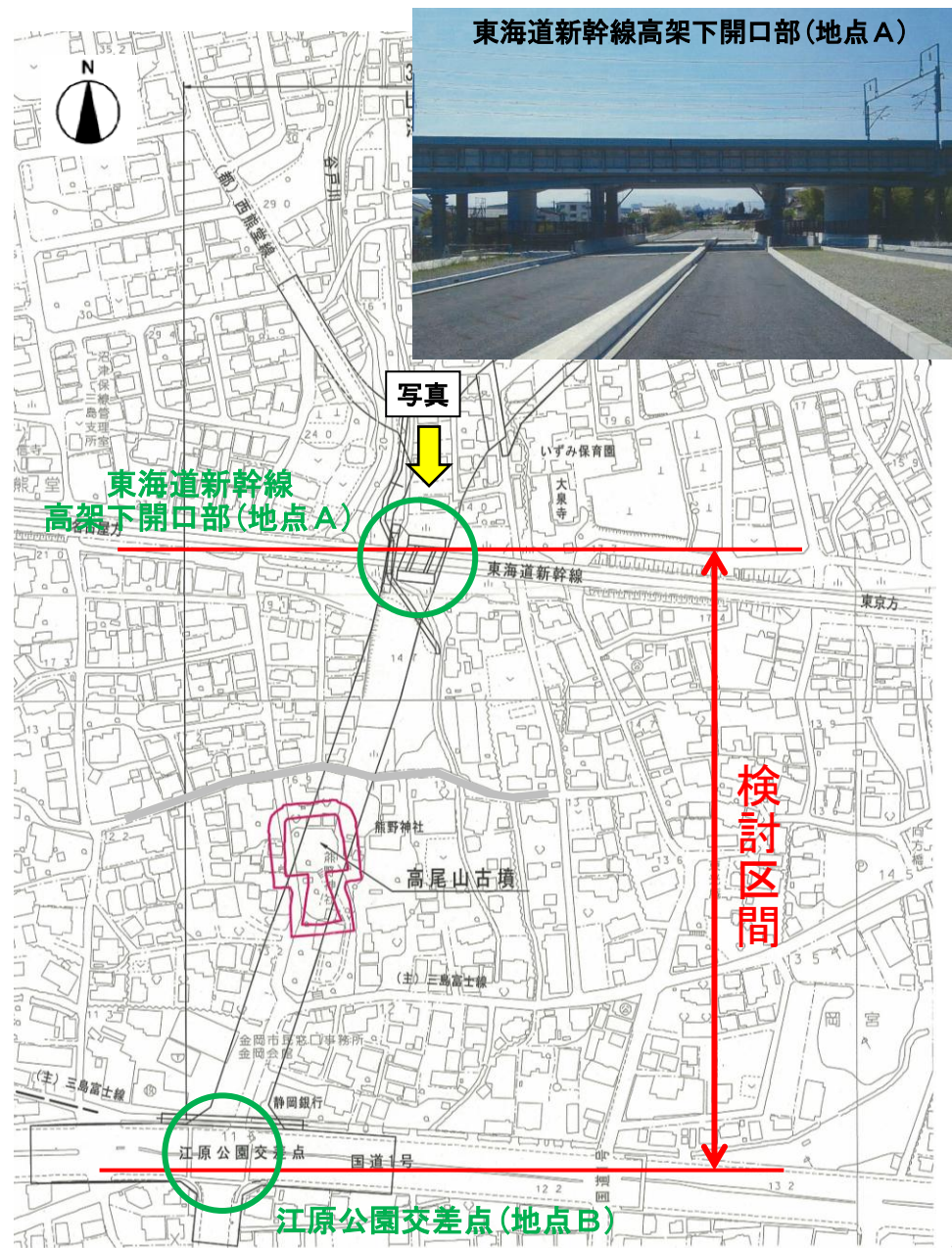
- 検討区間 国道1号江原公園交差点  
～東海道新幹線との交差点付近
- 延 長 約300m

## 【主な設計条件】

- 種級区分 第4種第1級
- 設計速度 60 km/h (幹線道路)
- 車線数 4車線
- 幅員 25m
- 最小半径 標準値150m (特例値120m)
- 縦断勾配 標準値5% (特例値7%)

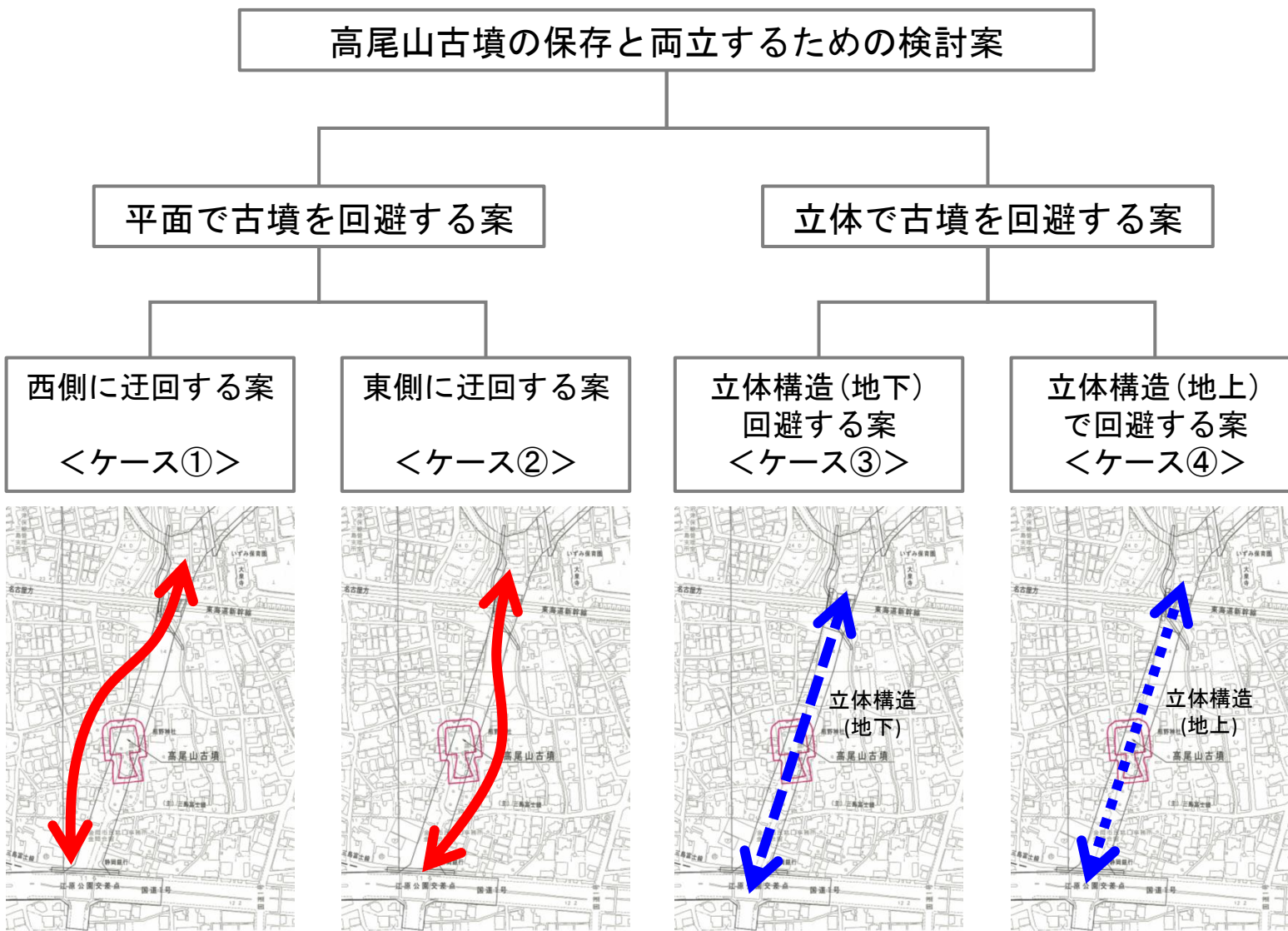
## 【検討の制約となる条件】

- 古墳の保護区域 遺跡より5mの離隔を確保
- 東海道新幹線との交差点 右図地点A  
(都市計画道路に合わせ新幹線の橋脚位置を設定済み)
- 江原公園交差点 右図地点B



## 2.検討方針

■高尾山古墳の保存と都市計画道路の整備を両立するための検討案として、以下の4ケースを検討しました。





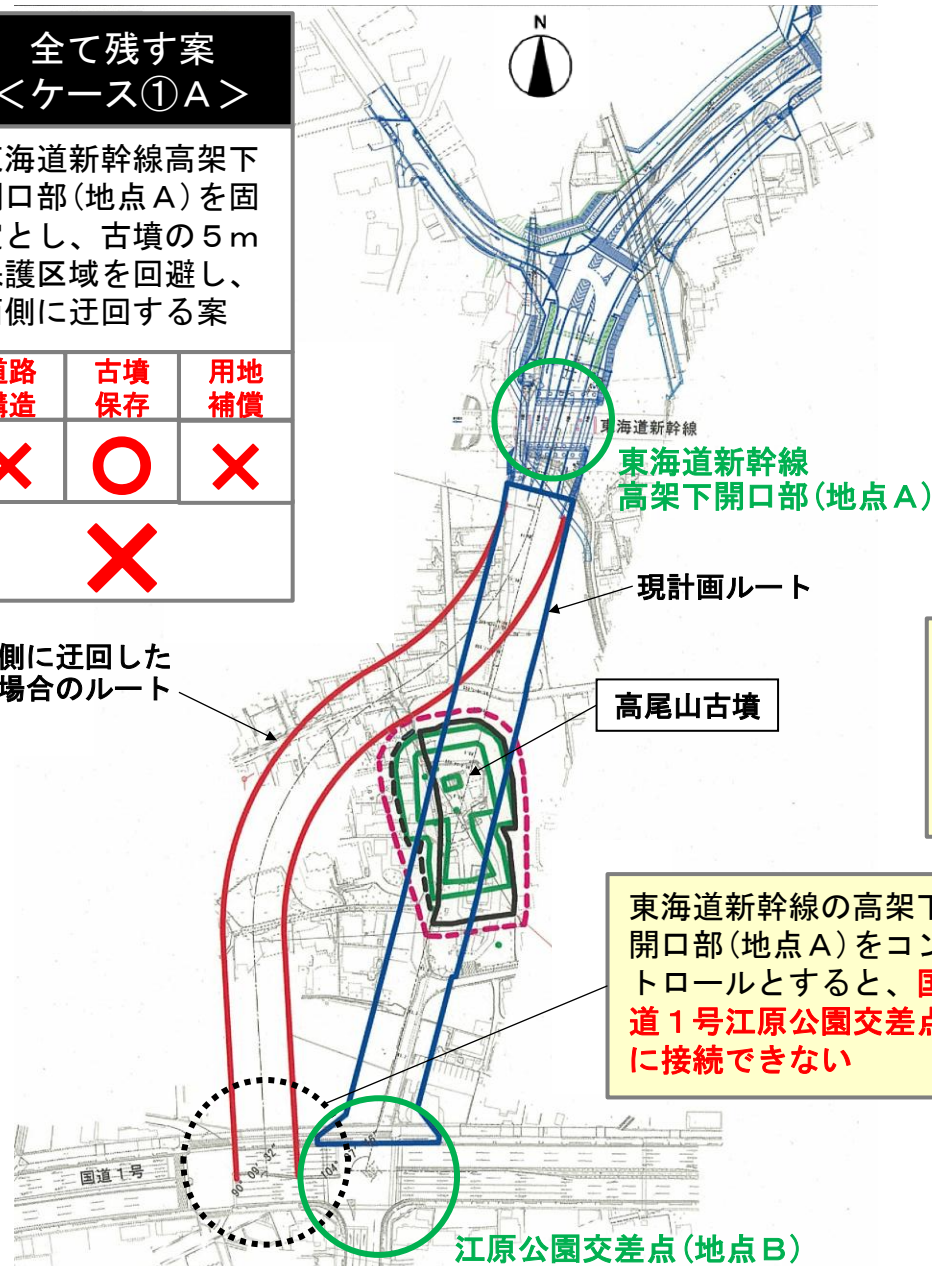
### 3.検討結果（西側に迂回する案）＜ケース①A・B＞

#### 全て残す案 ＜ケース①A＞

東海道新幹線高架下開口部(地点A)を固定とし、古墳の5m保護区域を回避し、西側に迂回する案

道路構造	古墳保存	用地補償
×	○	×
×		

西側に迂回した場合のルート



東海道新幹線の高架下開口部(地点A)をコントロールとすると、**国道1号江原公園交差点に接続できない**

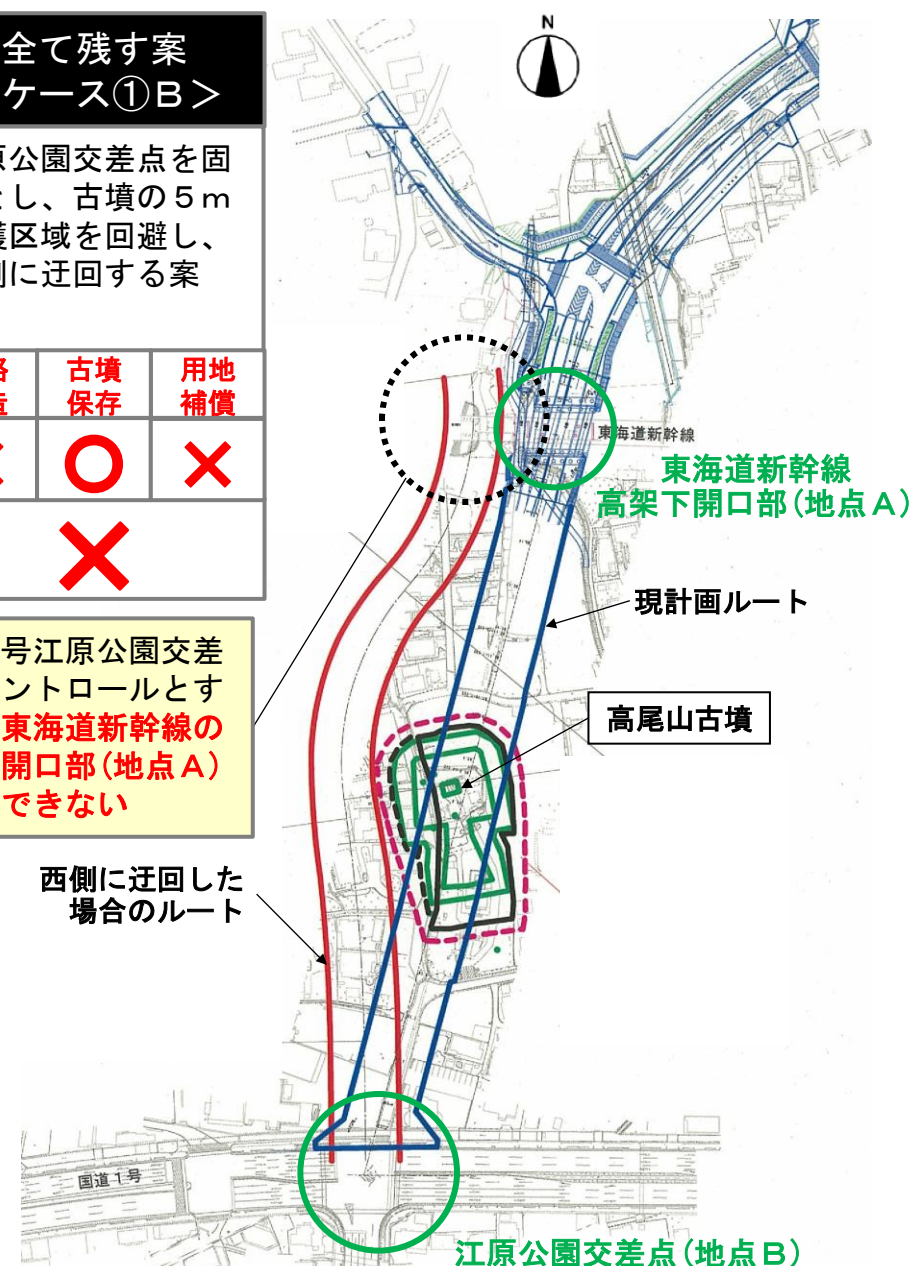
#### 全て残す案 ＜ケース①B＞

江原公園交差点を固定とし、古墳の5m保護区域を回避し、西側に迂回する案

道路構造	古墳保存	用地補償
×	○	×
×		

国道1号江原公園交差点をコントロールとすると、**東海道新幹線の高架下開口部(地点A)に接続できない**

西側に迂回した場合のルート



江原公園交差点(地点B)

# (西側に迂回する案) <ケース①C>

## 主体部を残す案 <ケース①C>

東海道新幹線高架下開口部(地点A)と江原公園交差点を固定とし、道路構造上可能な範囲で西側に迂回する案

道路構造	古墳保存	用地補償
○	×	×
	×	

追加で多くの用地買収が必要となる

西側に迂回した場合のルート

現計画ルート

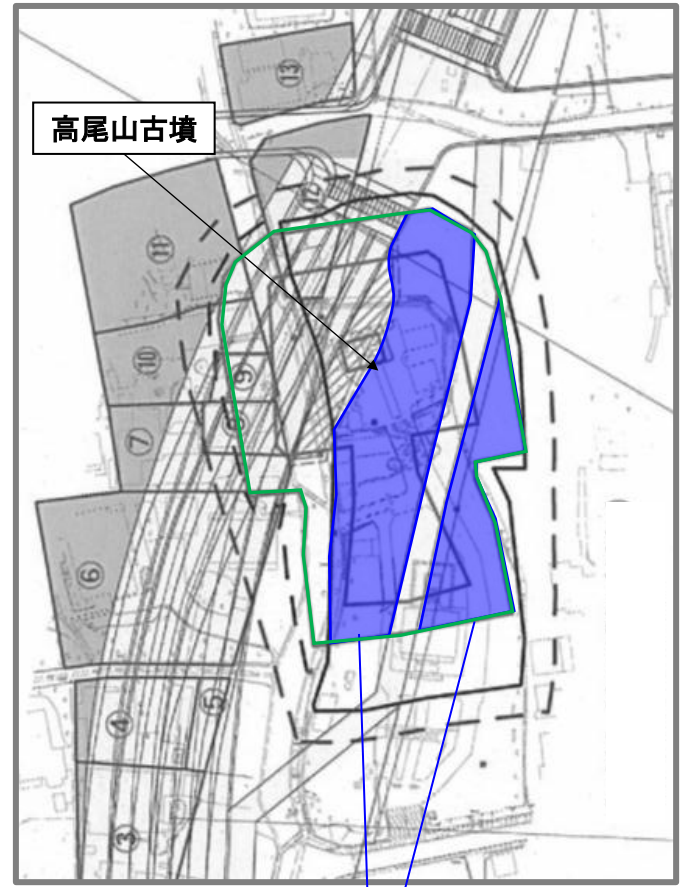
国道1号

江原公園交差点(地点B)

東海道新幹線  
高架下開口部(地点A)

東海道新幹線

高尾山古墳



残すことができる古墳の範囲  
(古墳全体の約51%)



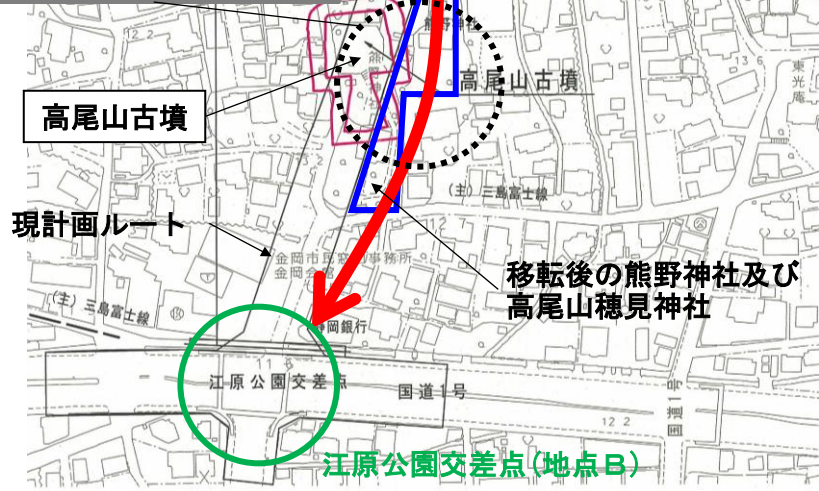
# (東側に迂回する案) <ケース②>

## 全て残す案 <ケース②>

東海道新幹線高架下  
開口部(地点A)を固  
定とし、古墳の5m  
保護区域を回避し、  
東側に迂回する案

道路 構造	古墳 保存	用地 補償
	○	×
	×	

移転した熊野神社及び  
高尾山穂見神社があり  
国道1号江原公園交差  
点に接続できない



移転前の高尾山穂見神社



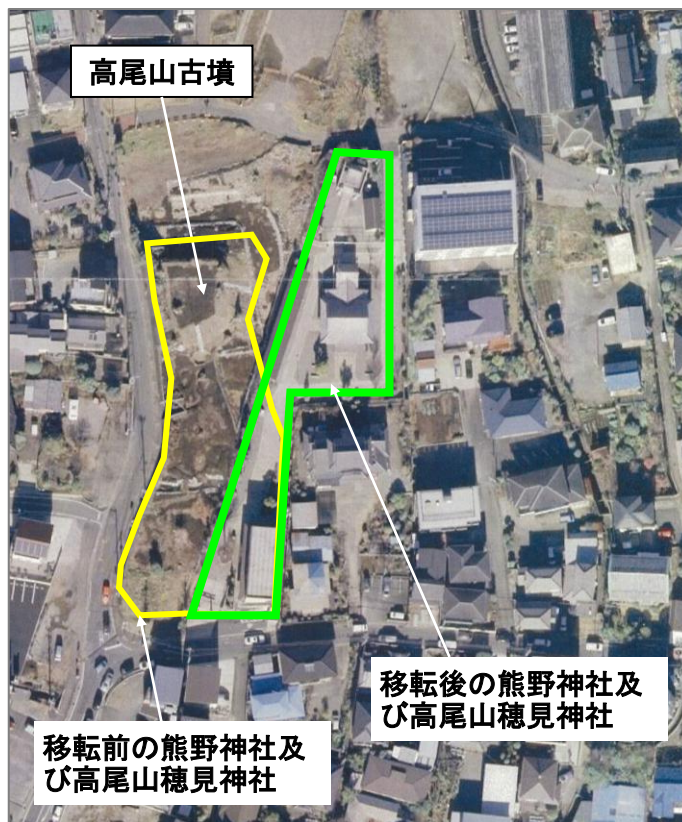
移転前の熊野神社



移転後の高尾山穂見神社



移転後の高尾山穂見神社



### 【熊野神社と高尾山穂見神社 の移転の経緯】

平成20年1月20日  
移転先の造成工事が終了し、  
仮社殿への仮遷座祭が執り行  
われる

平成20年3月6日～9日  
鎮守の森の伐採が行われる

平成21年6月4日  
新社殿の上棟祭が執り行わ  
れる

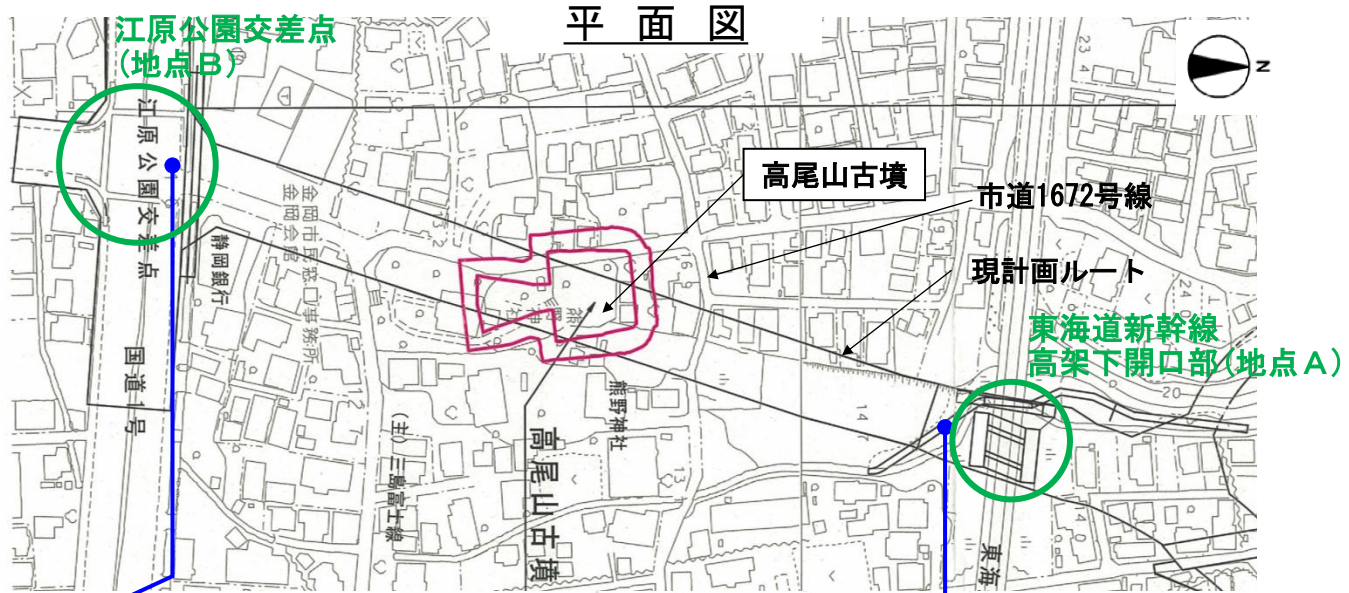
平成21年9月6日  
新社殿が完成し、遷座祭が執  
り行われる

# (立体構造(地下)で回避する案) <ケース③A>

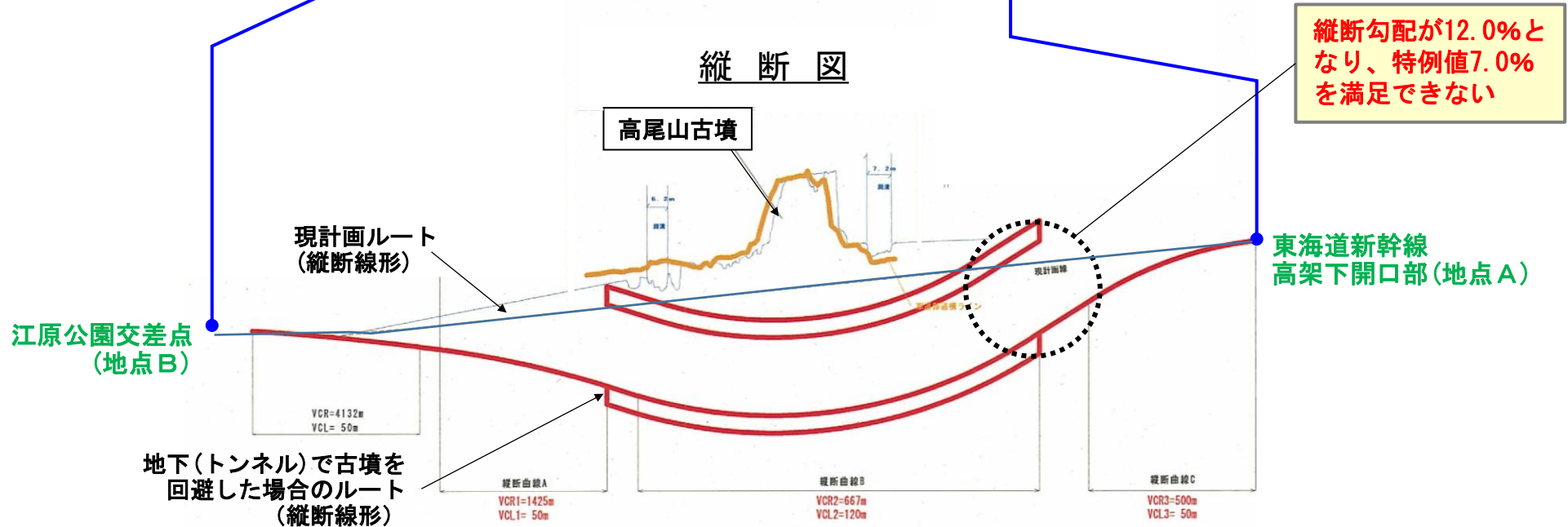
## 全て残す案 <ケース③A>

現計画ルート上において、地下(トンネル)で古墳を回避する案

道路構造	古墳保存	用地補償
×	○	
	×	



## 縦断図 (Cross-section Diagram)



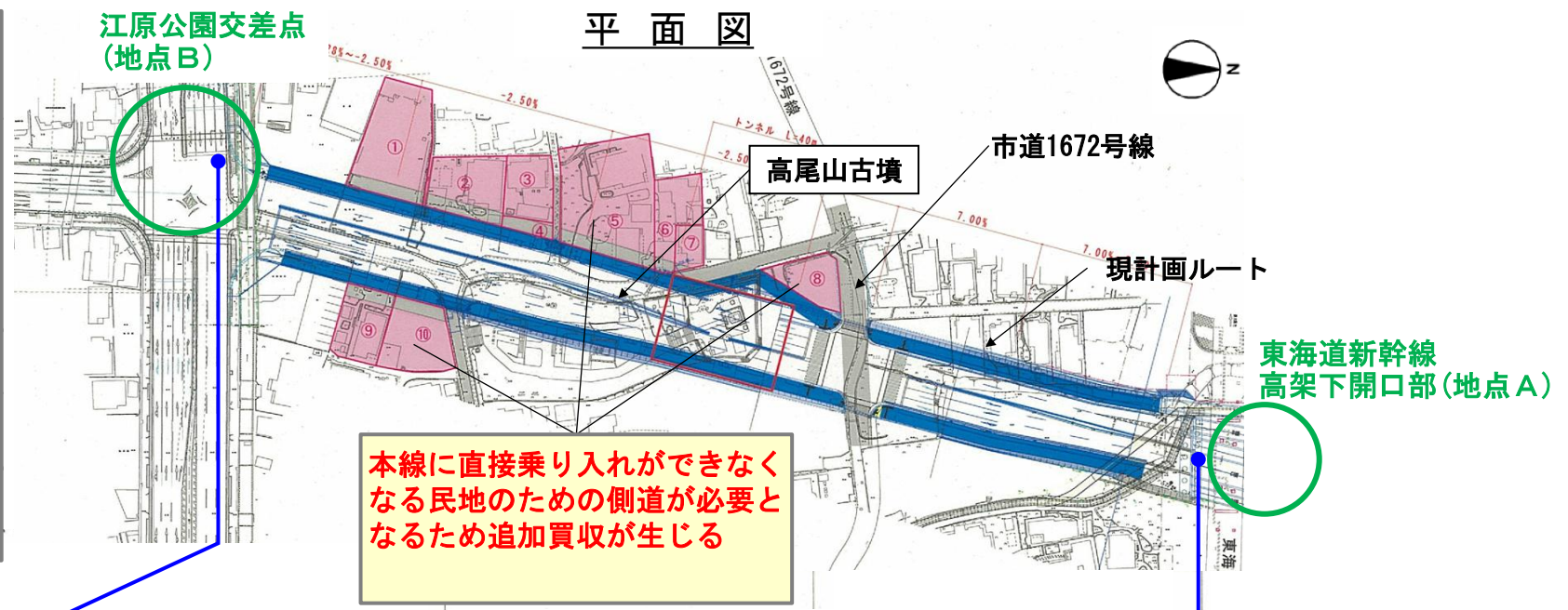


# (立体構造(地下)で回避する案) <ケース③B>

## 一部を残す案 <ケース③B>

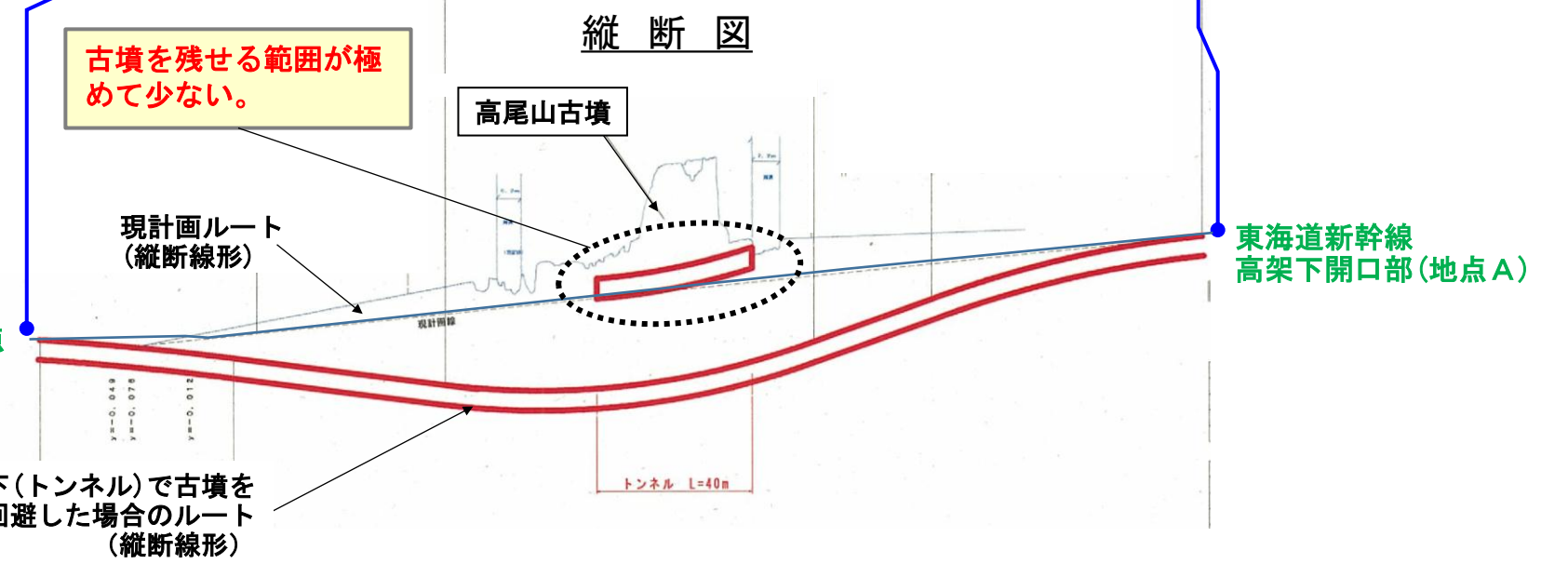
道路構造を満足する範囲で、現計画ルート上において、地下(トンネル)で古墳を回避する案

道路構造	古墳保存	用地補償
○	×	×
	×	



本線に直接乗り入れができなくなる民地のための側道が必要となるため追加買収が生じる

古墳を残せる範囲が極めて少ない。



地下(トンネル)で古墳を回避した場合のルート(縦断線形)

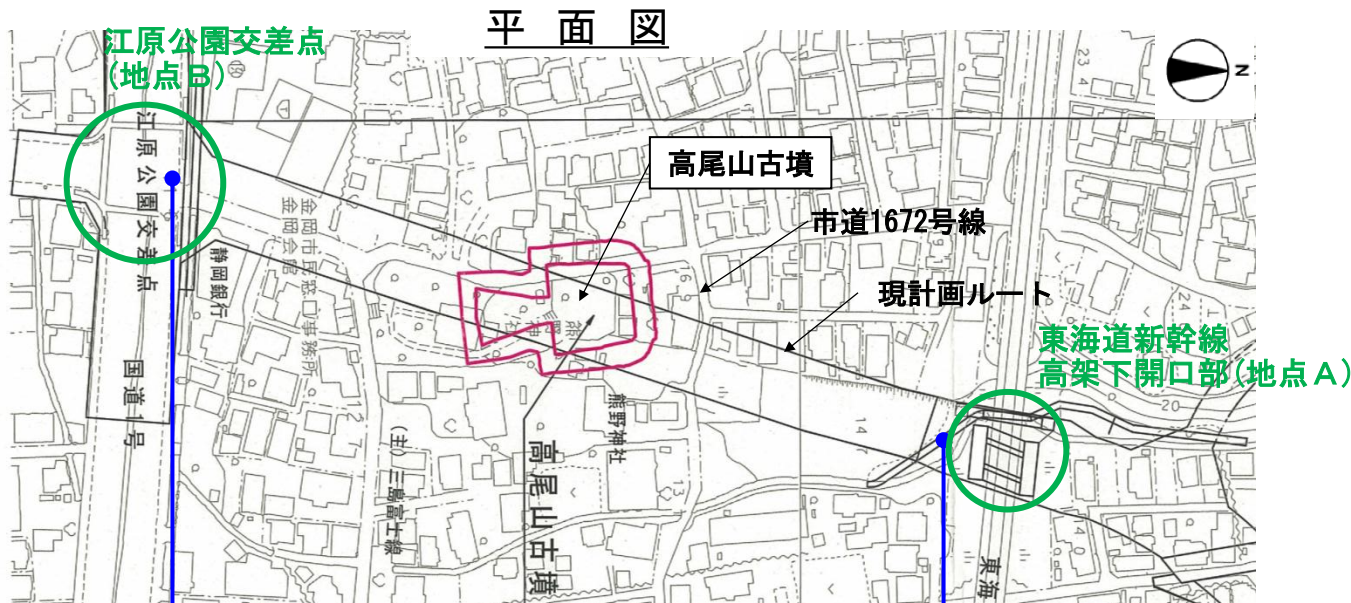


# (立体構造(地上)で回避する案) <ケース④A>

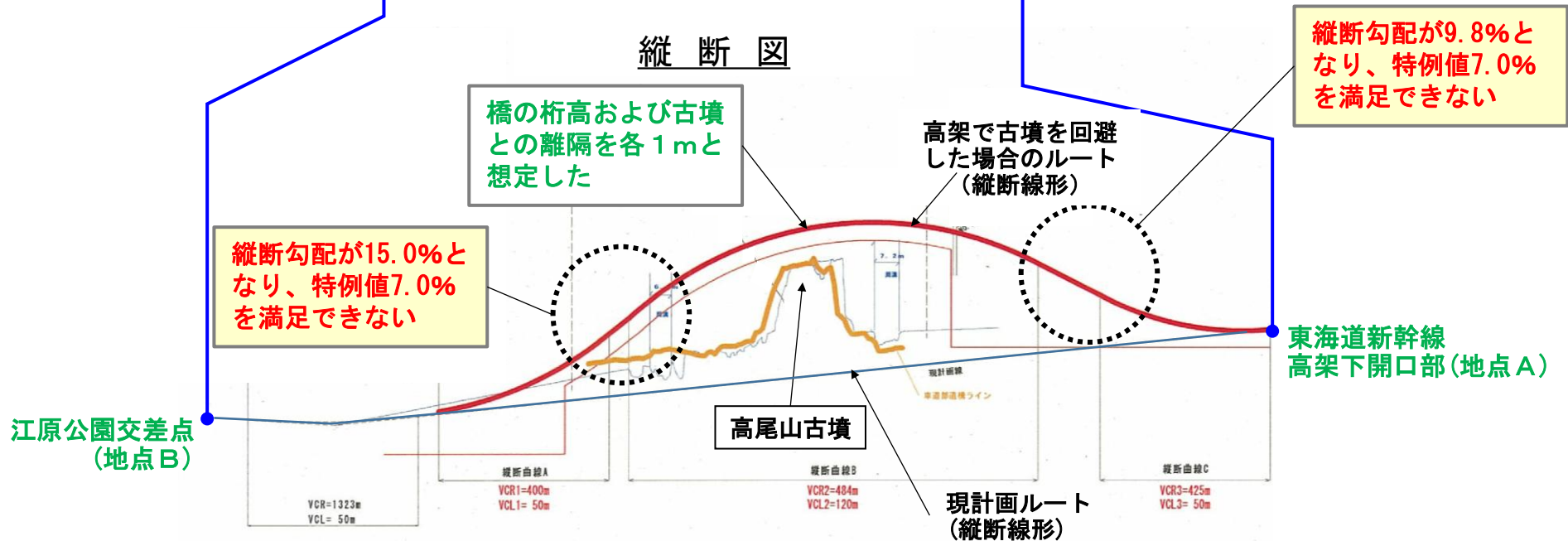
## 全て残す案 <ケース④A>

現計画ルート上において、高架で古墳を回避する案

道路構造	古墳保存	用地補償
×	○	
	×	



## 縦断図 (Cross-section Diagram)

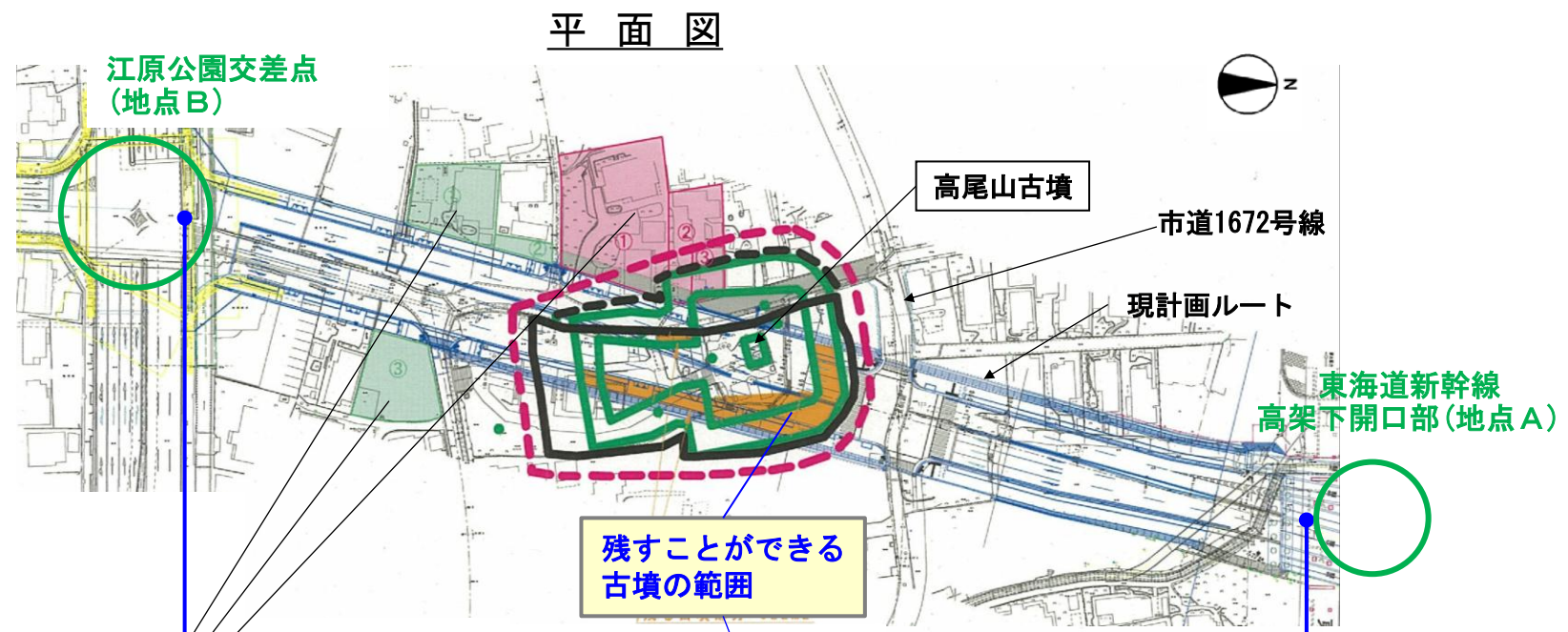


# (立体構造(地上)で回避する案) <ケース④B>

**一部を残す案  
<ケース④B>**

道路構造を満足範囲で、現計画ルート上において縦断線形を変更し、古墳の一部を保存する案

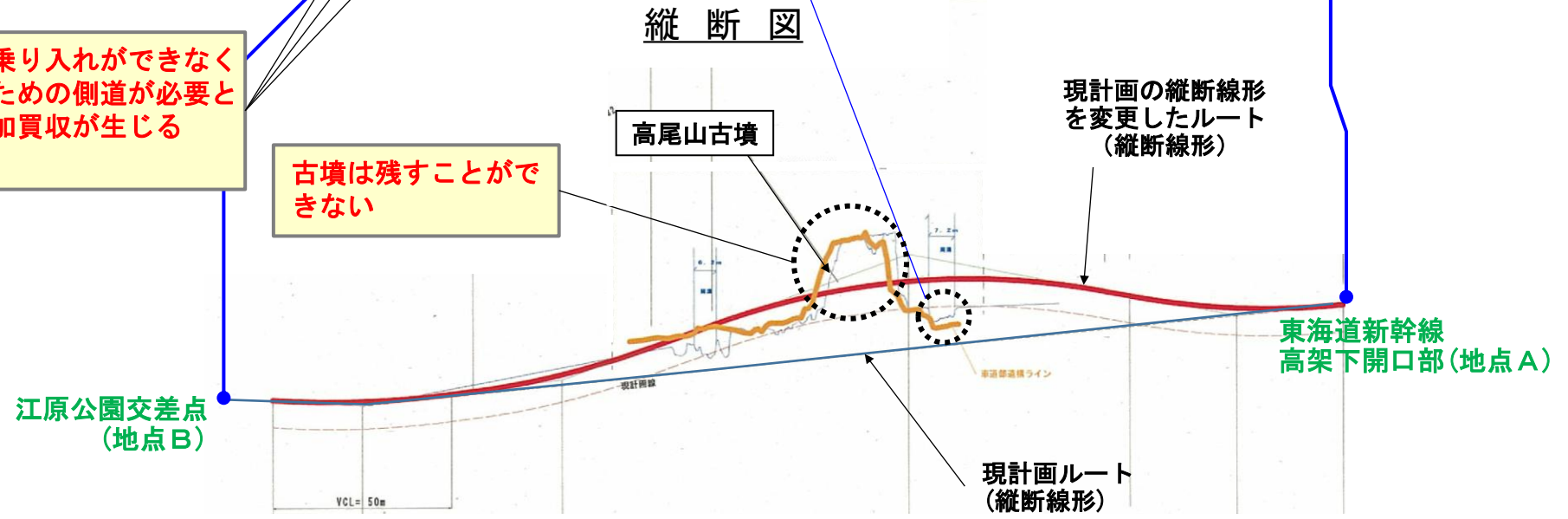
道路構造	古墳保存	用地補償
○	×	×
	×	



本線に直接乗り入れができなくなる民地のための側道が必要となるため追加買収が生じる

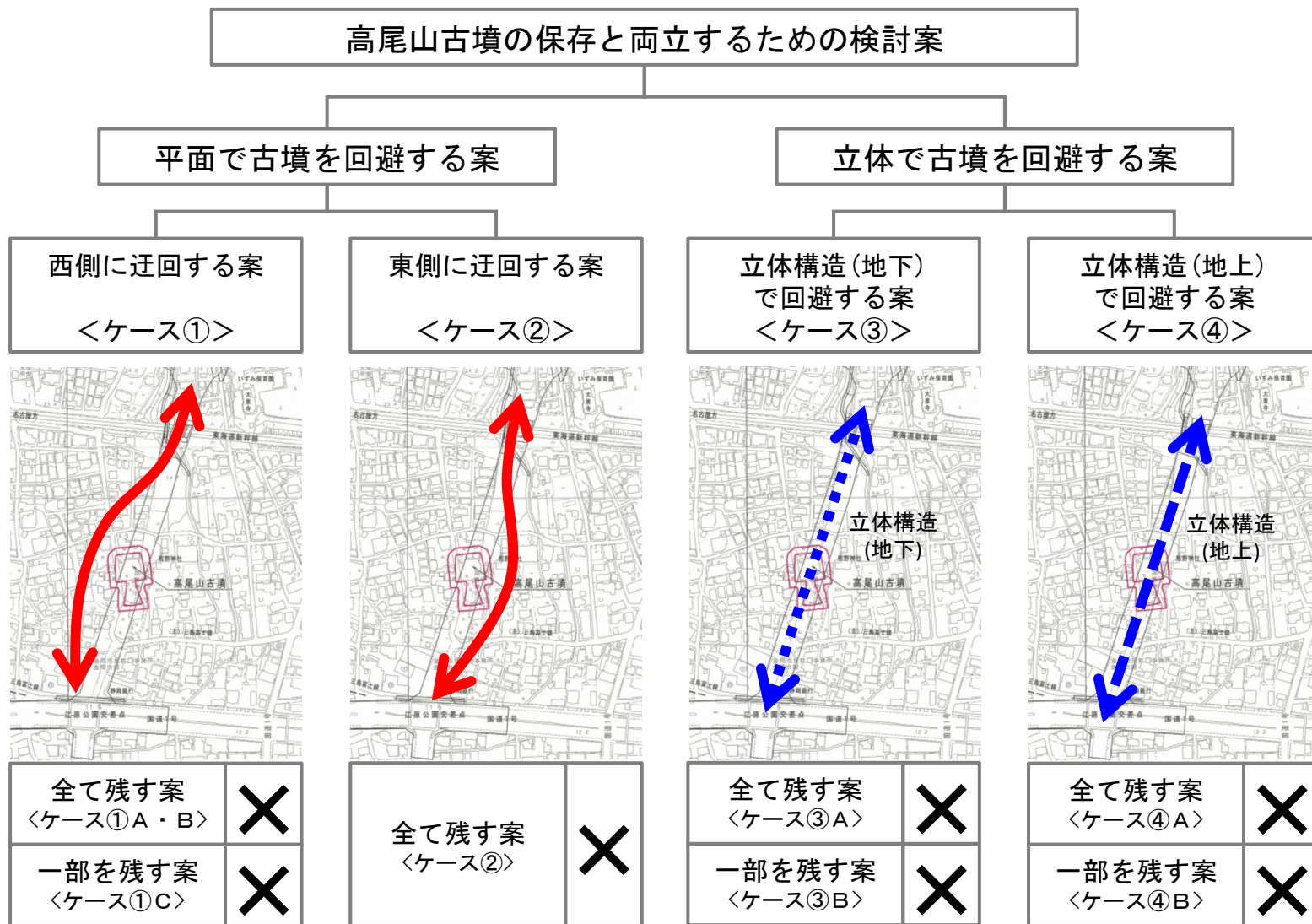
古墳は残すことができない

## 縦断図 (Cross-section Diagram)





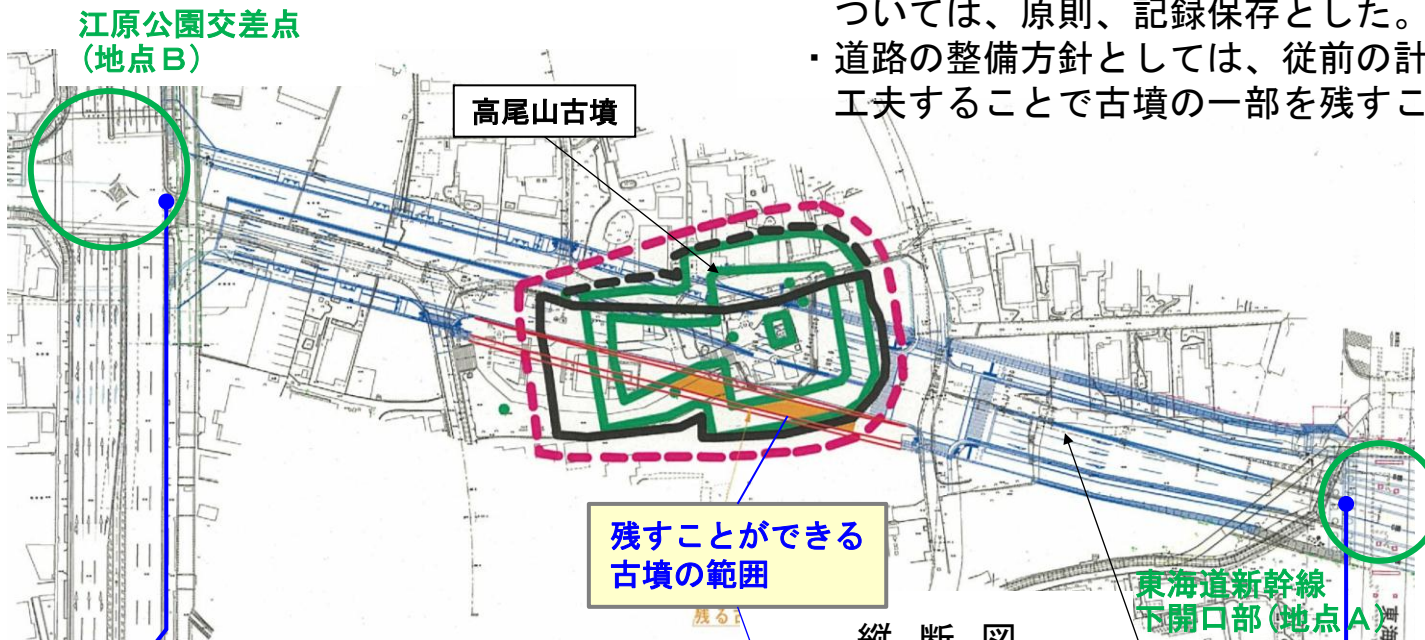
■都市計画道路(沼津南一色線)は、主要幹線道路と位置付けているため、第4種第1級、設計速度60km/h 4車線の道路として整備することを前提とすると、**現存する高尾山古墳を回避することは難しい。**



# 4.従来の整備方針

## 平面図

- 様々な検討を行ったが、古墳を回避することは難しいので、古墳については、原則、記録保存とした。
- 道路の整備方針としては、従前の計画区域の中で歩道の縦断勾配を工夫することで古墳の一部を残すこととした。



### 【整備方針の補足】

- ・ 埋蔵文化財調査を最新の技術や知見をもって丁寧に行った上で、調査により得られた成果も含め、古墳の価値を広く市民に知ってもらうための方策についても検討していた。

### (例)

- ・ 相応規模（実物の1/3程度）の復元施設の設置
- ・ 出土品の近傍文化施設における展示
- ・ デジタル技術を駆使した、当時の様子が体験できるような展示

## 縦断図

