

(都) 沼津南一色線 整備計画比較表

整備案	整備案 概要図	安全性		円滑性		事業性		古墳
		古墳北側交差点の安全性	道路構造基準の適合	東西道路の接続	古墳北側 信号の運用	用地補償	概算 事業費	利活用
整備案 B 西側 T 字 4 車線		✗ 信号機は不適 ピーク時は常時青信号にする必要があり、屈曲した道路での車両の走行が危険	✗ 屈曲部が不適合	✗ 東西道路と接続不可 東熊堂、西熊堂からは、中心市街地へ行くのに迂回が必要	—	用地買収 1,400 m ² 建物補償 3件	約 5億円	○: 周辺施設と一体利用が可能 ○: 隣接市有地の活用が可能 (古墳案内・駐車場等)
整備案 F 西側 T 字 2 車線 + 東側 2 車線		✗ 信号機は不適 ピーク時は常時青信号にする必要があり、屈曲した道路での車両の走行が危険	✗ 西側: 屈曲部が不適合	✗ 東西道路と接続不可 西熊堂からは、中心市街地へ行くのに迂回が必要	—	用地補償 1,200 m ² 建物補償 2件	約 8億円	○: 隣接市有地の活用が可能 (古墳案内・駐車場等) △: 橋梁下の空間利用により、古墳形状の把握が可能 ✗: 道路により古墳が周辺から隔離
整備案 G 西側 T 字 2 車線 + 東側トンネル 2 車線		✗ 信号機は不適 ピーク時は常時青信号にする必要があり、屈曲した道路での車両の走行が危険	✗ 西側: 屈曲部が不適合 東側: トンネル部分での傾斜が大きく不適合	✗ 東西道路と接続不可 西熊堂からは、中心市街地へ行くのに迂回が必要	—	用地買収 800 m ² 建物補償 2件	約43億円	○: 周辺施設と一体利用が可能 ✗: 隣接市有地の活用が困難
整備案 D 西側 S 字 2 車線 + 東側 2 車線		△ 交差点の形状が大きく複雑になるため、車両の輻輳による衝突の危険性	△ 特例値を用いて適合	○ 東西道路の接続可	✗ 3 サイクルの青信号設定が必要で、待ち時間による渋滞車両が国道一号まで影響	用地買収 2,100 m ² 建物補償 5件	約11億円	○: 隣接市有地の活用が可能 (古墳案内・駐車場等) △: 橋梁下の空間利用により、古墳形状の把握が可能 ✗: 道路により古墳が周辺から隔離
整備案 E 西側 S 字 2 車線 + 東側トンネル 2 車線		○ 西側のみの交差点でコンパクト	✗ 東側: トンネル部分での傾斜が大きく不適合	△ 東西道路の接続可 接続する南一色線が急勾配なため、安全性が課題	△ 通常の十字交差点として運用が可能だが、ピーク時は東西道路の青信号が制限	用地買収 1,800 m ² 建物補償 5件	約45億円	○: 周辺施設と一体利用が可能 ✗: 隣接市有地の活用が困難
整備案 H 西側トンネル 2 車線 + 東側 2 車線		○ 東側のみの交差点でコンパクト	△ 特例値を用いて適合	△ 東西道路の接続可 東西道路からは、中心市街地へ行くことが可能であるが、北進方向へは迂回が必要	○ 通常の十字交差点として運用が可能	用地買収 400 m ² 建物補償 0件	約35～ 40億円 (要精査)	○: 周辺施設と一体利用が可能 ○: 隣接市有地の活用が可能 (古墳案内・駐車場等) △: 橋梁下の空間利用により、古墳形状の把握が可能