

今後の検討方針について

〈資料目次〉

1. 古墳保存のための道路設計の検討 1
2. 検討上の留意事項 6

1.古墳保存のための道路設計の検討

これまでに行った検討では、設計速度や車線数などを当初計画と同じ条件で行ってきたが、今後の検討においては設計条件を以下のように幅広く設定する。

【これまで行ってきた検討すべき条件】

	<当初>		<今後の検討>
①設計速度	60 km/h	→	・ 60 or 50 or 40 km/h
②車線数	4車線	→	・ 4車線 or 2車線
③断面構成	歩車道が一連の単断面	→	・ 複断面も含め検討
④古墳との離隔	周溝から5m	→	・ 古墳の価値を棄損しない範囲で幅広く検討

(1) 設計速度

- 道路構造令では、特別の理由によりやむを得ない場合は、設計速度を変更することができるが示されている。
- これまで60km/hとしてきた設計速度を50km/hもしくは40km/hとした場合、縦断勾配や最小半径の自由度が高まる。

【主な設計条件】

<当初>

<今後の検討>

	60 km/h	50 km/h	40 km/h
■設計速度	60 km/h	50 km/h	40 km/h
■最小半径	標準値 150 m 特例値 120 m	標準値 100 m 特例値 80 m	標準値 60 m 特例値 50 m
■縦断勾配	標準値 5 % 特例値 7 %	標準値 6 % 特例値 8 %	標準値 7 % 特例値 9 %

(2) 車線数

- これまで車線数は、4車線(幅員25m)を前提として検討を行った。
- 今後は、4車線の必要性を検証するとともに、当該部を2車線とする可能性を検討していく。
- ただし、車線数については、原則、下記のとおり計画交通量により判断されるものであるため、次回は将来交通量推計を提示し検討を行う。

【車線数の決定基準】

■ 種級区分 第4種第1級の場合

- ・ 設計基準交通量が12,000台/日を上回る場合、⇒4車線
- ・ 設計基準交通量が12,000台/日以下の場合、⇒2車線

(道路構造令より)

(参考)

【道路の種級について】

- ①道路は、その存する地域などにより第1種から第4種まで区分される。
当該道路は「都市部」の「その他の道路」となるため**第4種**となる。

道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別	道路の区分「種」	
	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

(道路構造令より)

- ②さらに第4種道路の「級」は、「道路の種類」と1日あたりの「計画交通量」によって区分される。

当該道路は10,000台/日以上交通量を想定しているため、**第1級**となる。

道路の種類	計画交通量 (単位 1日につき台)			
	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

(道路構造令より)

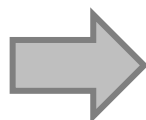
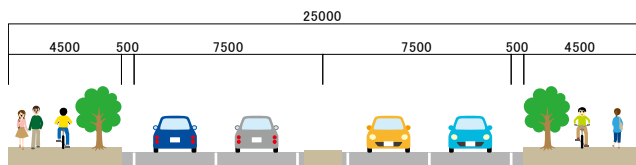
(3) 複断面

- 断面構成に関しては、幅員25m(標準部)を前提としてきたが、**複断面(上下線の分離、歩車道の分離など)した場合**について検討する

<当初>

<今後の検討>

幅員25mを前提として道路設計



例①)

上り線と下り線を分離して道路設計する場合



例②)

歩道と車道を分離して道路設計する場合



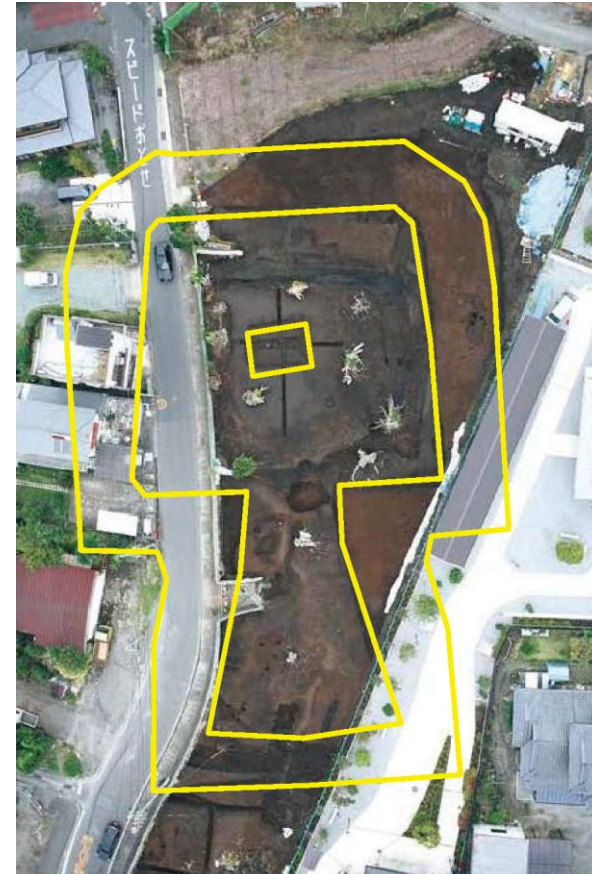
(4) 古墳との離隔（保護する区域の設定）

- これまでの検討では古墳の保存に関しては、保護区域を周溝から5mの離隔を確保することを前提としてきたが、**それ以外の保護区域の設定について検討**する。

■ 古墳の保護区域

従前の保護区域：周溝より5mの離隔を確保

⇒ 墳丘部や周溝部をそれぞれどのように取り扱うかについて今後詳細に検討



2.検討上の留意事項

今後の検討は、以下の事項に留意して実施する。

- (都)沼津南一色線の東西地域(東熊堂地区、西熊堂地区)をつなぐ地域内交通を確保をできるか。
- 沼津南一色線に隣接する宅地の接道に支障はないか。

