



第1回基本計画検討委員会での課題について

(資料編)

〈資料目次〉

1. 検討空間について	1
2. 景観計画について	2
3. 東熊堂穂見神社の祭典状況について	4
4. 排水検討について	7
5. 橋梁の設計について	9
6. 環境影響調査について	12
7. トンネルの設計について	15

1.検討空間について

・来場者駐車場位置、橋梁下立入範囲、アクセスポイント3箇所を新たに明記

- ・古墳整備保護範囲への出入りが自由であると、周辺道路への飛び出しなどの原因となるため、市道1672号線交差点に近接し連続性がある箇所(北東部①、北西部②)から出入りをさせる。また、駐車場想定箇所から最短である北東部①より進入させることが出来る。
- ・前方部西側③は南北動線の確保及び近接する明治史料館との回遊を目的とし出入りをさせる。



■ 古墳整備保護範囲

□ 立入可能範囲

○ アクセスポイント

↔ 歩道

歩行空間

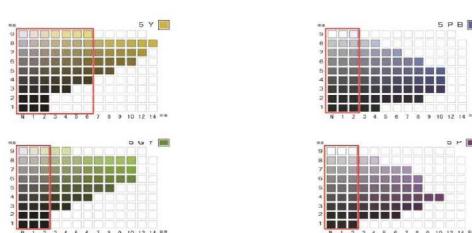
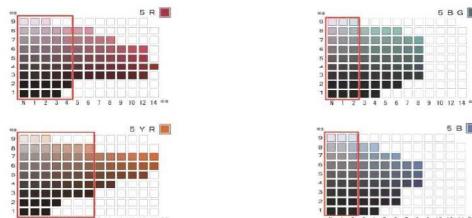
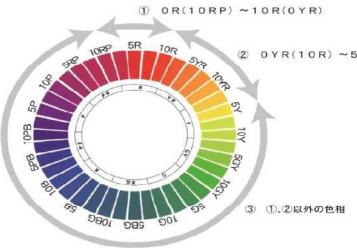
■ 駐車場想定箇所

■ 立入可能橋梁下部

※市道1672号線交差点の横断歩道
は警察協議により変更の可能性有

谷戸川

2.景観計画について①



(1) 市域全体の届出対象行為

景観計画区域内で行われる行為のうち、一定の規模を超える人規模な建築物の建築等を届出対象とします。また、届出対象となる行為および規模・要件は次のとおりとします。(市域全域及び景観形成重点地区共通)

行為	対象となる規模・要件
建築物	1 高さが 15m、又は延べ床面積が 1,000 m ² を超える建築物の新築、増築、改築又は移転 2 高さが 15m、又は延べ床面積が 1,000 m ² を超える建築物の外観を変更することとなる修繕若しくは模様替え又は色彩の変更で、変更する部分の見付面積が当該見付面積の 2 分の 1 を超えるもの
工作物	1 次に掲げる工作物の新設、増築、改築又は移転 2 次に掲げる工作物の外観を変更することとなる修繕若しくは模様替え又は色彩の変更で、変更する部分の見付面積が当該見付面積の 2 分の 1 を超えるもの 1) 摻壁その他これに類するもの 高さ 5m を超えるもの 2) 木柱、鉄柱、鉄筋コンクリート造の柱その他これらに類するもの 3) 煙突その他これに類するもの 4) 裝飾塔、記念塔その他これらに類するもの 5) 高架水槽、サイロ、物見塔その他これらに類するもの 6) 觀光用のエレベーター、エスカレーターその他これらに類するもの 7) ウォーターシュート、コースターその他これらに類するもの 8) メリーゴーラウンド、観覧車その他これらに類するもの 9) 自動車車庫の用に供する立体的施設その他これらに類するもの 10) アスファルトプラント、コンクリートプラント、クラッシャープラントその他これらに類するもの 11) 石油、ガス、穀物、飼料などの貯蔵又は処理の用に供する施設 12) 汚物処理施設、ごみ焼却施設その他これらに類する処理施設 13) 橋梁、高架道路、高架鉄道その他これらに類するもの 長さ 20m を超えるもの
開発行為	1 都市計画法第4条第12項に規定する開発行為で、開発区域面積が 2,000 m ² 以上のもの
特定照明	1 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、リーフライト、スポットライト、レーザーその他これらに類する物（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。 ※ただし、沼津駅周辺地区を除く。

※ただし、市長が認めたものについては届出対象の適用除外とする。

③開発行為

項目	制限内容
擁壁、法面等	• 現況の地形をできる限り活かし、長大な擁壁や法面が生じないようにすること。 • 拥壁は、素材、表面処理の工夫、前面の緑化等により周辺の景観及びまち並みとの調和に努めること。 • 法面は、緑化等により周辺の景観及びまち並みとの調和に努めること。 • フェンス等の色彩、形状は周辺の景観及びまち並みとの調和に努めること。
緑化	• できる限り公共施設に面する部分に緑化を行うこと。 • 植種、配置の工夫等により周辺の景観及びまち並みとの調和に努めること。 • 良好的な既存の樹木はできる限り保全及び活用に努めること。

②工作物

ア 景観形成基準

項目	制限内容
形態・意匠	• 周辺や背景の自然景観やまち並み景観と調和すること。 • 付帯設備は、できる限り露出させないようにし、やむを得ず露出させる場合は、工作物全体との調和を図ること。 • 建築物に隣接して工作物を設置する場合は、建築物との調和に努めること。 • 擾壁を設置する場合は、圧迫感を軽減するために、緑化及び素材、形態に配慮すること。 • 橋梁、高架道路、高架鉄道の整備については、全体のバランスや桁側面、橋脚、配管など各部の形態、意匠を工夫し、量感や圧迫感の軽減に努めるとともに、周辺の自然環境やまち並みとの調和に努めること。
高さ	・周辺のまち並み景観の中で、できる限り突出した印象を与えないよう努めること。
緑化	・行為地内の道路に面する部分はできる限り緑化を図ること。

イ 変更命令基準

項目	制限内容
色彩	• 工作物の外観の色彩の制限は、日本工業規格 Z8721〔色の表示方法－三属性による表示〕（以下、マンセル値と呼ぶ。）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 上記以外の色相 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

※届出対象行為に基づき届出された行為が「景観形成基準」に適合しない場合は、景観法第1章第3項に基づき、設計の変更その他の必要な措置をとることを勧告することとなります。

同様に、「変更命令基準」に適合しない場合は、景観法第17章第1項に基づき、設計の変更その他の必要な措置をとることを命じることとなります。

④特定照明

項目	制限内容
	• 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の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。

※届出対象行為に基づき届出された行為が上記の制限内容に適合しない場合は、景観法第16章第3項に基づき、設計の変更その他の必要な措置をとることを勧告することとなります。

出典元:沼津市景観計画 H27.4月改定

2.景観計画について②

■景観特性(広域景観)



①墳丘部からの眺望



- ・墳丘部からは、北方角の道路軸線上にみる眺望として、**市街地景観、奥に富士山・愛鷹山を望む**。また、周囲を望むと各方面の山々が望める。

3. 東熊堂穂見神社の祭典について① (祭典状況)

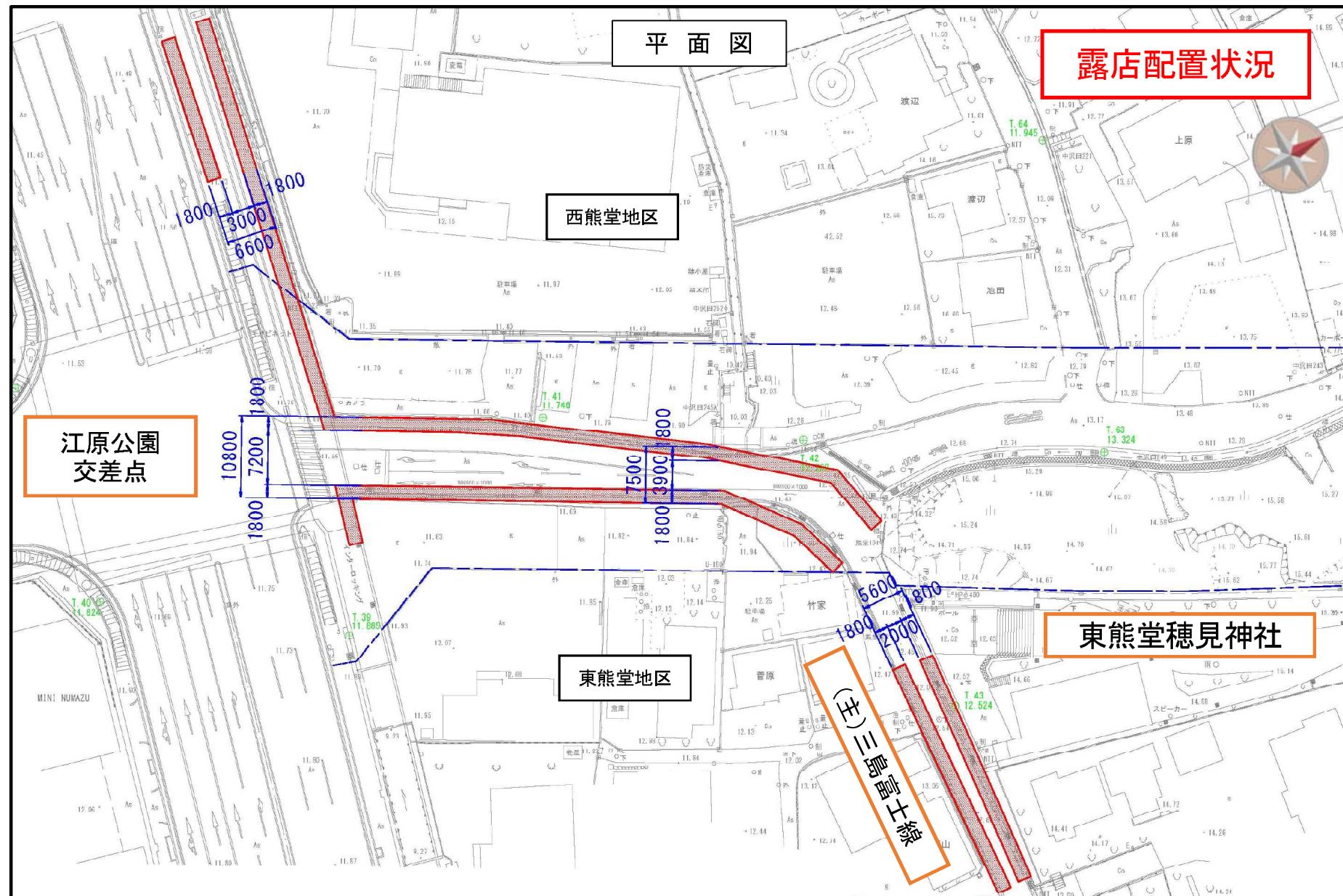
毎年11月末の土日に開催し、約4万人が訪れる。

平成30年11月24日(土)～25日(日)

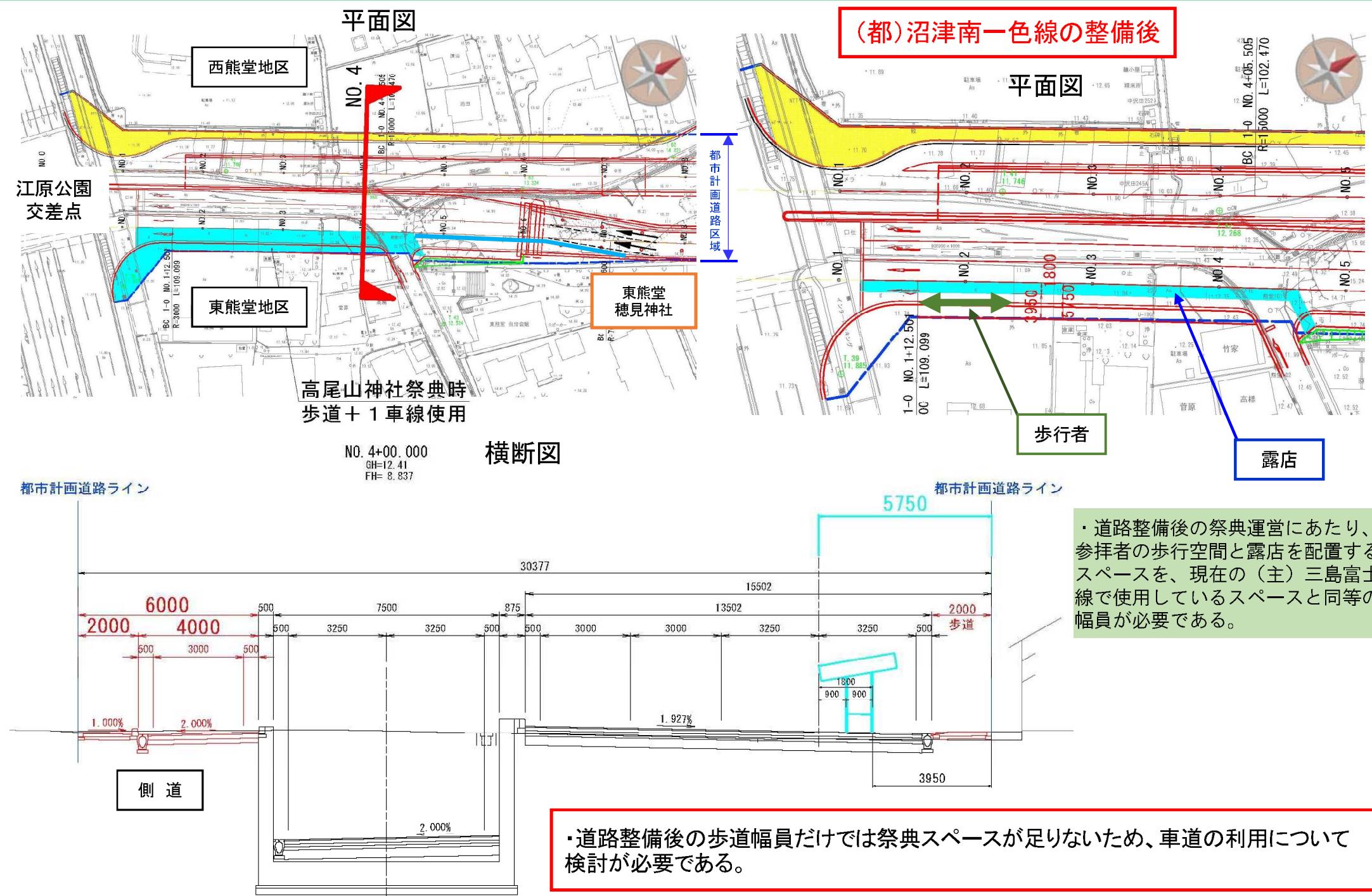


3. 東熊堂穂見神社の祭典について② (露店配置状況)

多くの来場者は、江原公園交差点から（主）三島富士線を利用する。そのため、江原公園交差点から、露店は隙間なく立ち並んでいる。東熊堂穂見神社前から東へ向かう（主）三島富士線は、道路の両側に露店が立ち並んでいるが、道路幅員が狭いため露店数は密には立ち並んでいない。平成30年度は露店数は約150～200店。開催時間は11月24日（土）午前10時から25日（日）午後2時まで。



3. 東熊堂穂見神社の祭典について③ (整備後の露店配置計画案)



4.排水検討について①

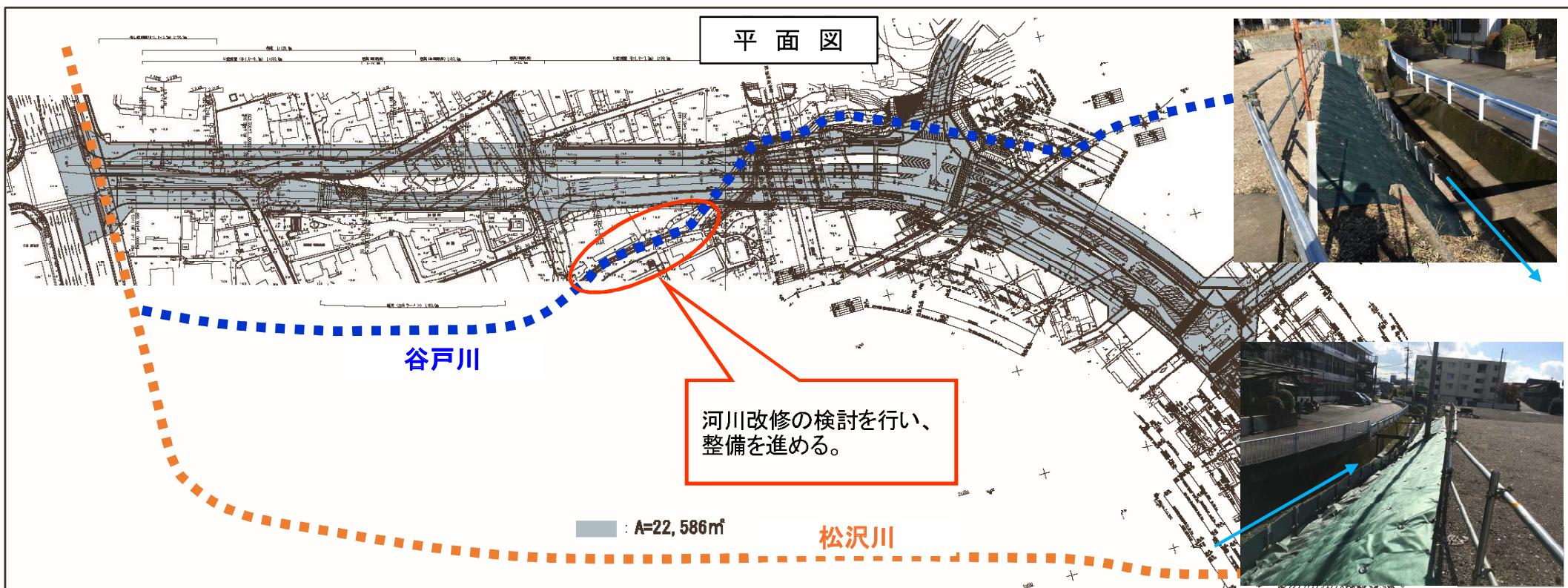
■流域について

(都)沼津南一色線トンネル区間の強制排水について

- ✓ トンネル内は、凹部となるため路面排水の流末となるので、強制排水施設が必要。流末は、松沢川として計画する。

松沢川、谷戸川の状況について

- ✓ 流出係数は「若干庭がある住宅地域:0.65」から、整備後は「路面:0.95」となり、流入量は増加する。(路面面積A=22,586m²)
- ✓ (都)沼津南一色線を整備することによる路面排水は、近接している谷戸川と松沢川に流入する。
- ✓ 松沢川と谷戸川へ流出するに当たり、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。



4. 排水検討について②

0.2 雨水流出量の算出

雨水流出量の算出は、下式の合理式（ラショナル式）を用いる。

$$Q = \frac{1}{3.6} \times C \times I \times A$$

Q : 雨水流出量 (m³/sec)
 C : 流出係数
 I : 降雨強度 (mm/hr)
 A : 流域面積 (km²)

0.2.2 流出係数

(1) 完成後（路面排水）

路面の流出係数は、最大量を加味して「0.95」を採用する。

解表 2-2 (a) 地表面の工種別基礎流出係数

地表面の種類		流出係数	採用値
路面	舗装	0.70~0.95	0.95
	砂利道	0.30~0.70	
路肩、のり面等	細粒土	0.40~0.65	
	粗粒土	0.10~0.30	
	硬岩	0.70~0.85	
	軟岩	0.50~0.75	
砂質土の芝生	勾配 0~2%	0.05~0.10	
	勾配 2~7%	0.10~0.15	
	勾配 7%以上	0.15~0.20	
粘性土の芝生	勾配 0~2%	0.13~0.17	
	勾配 2~7%	0.18~0.22	
	勾配 7%以上	0.25~0.35	
屋根		0.75~0.95	
間地		0.20~0.40	
芝、樹木の多い公園		0.10~0.25	
勾配の緩い山地		0.20~0.40	
勾配の急な山地		0.40~0.60	
田、水面		0.70~0.80	
畑		0.10~0.30	

出典：道路土工要領、H12.6、P1

道路設計要領、H21.6、P.4-

0.2.1 降雨強度

降雨強度は『路面排水工等に用いる標準降雨強度（3年確率10分間降雨強度）道路土工要領P130』より $I = 100\text{mm/hr}$ とする。

(2) 現況（市街地）

市街の流出係数については、「0.60~0.90」が基準値である。

高尾山古墳もあり、浸透する雨水も多いと考えられるため「浸透面の屋外作業場等の間地を若干もつ工場地域及び若干庭がある住宅地域」の「0.65」を採用する。

解表 2-2 (b) 用途地域別平均流出係数

用途地域の種類	流出係数
敷地内に間地が非常に少ない商業地域及び類似の住宅地域	0.80
浸透面の屋外作業場等の間地を若干もつ工場地域及び若干庭がある住宅地域	0.65
住宅公団団地等の中層住宅団地及び1戸建て住宅の多い地域	0.50
庭園を多く持つ高級住宅地域及び畠地等が割合残っている郊外地域	0.35

出典：道路土工要領、H12.6、P134

解表 2-3 流出係数

地表面の種類	流出係数	地表面の種類	流出係数
路面及び法面	0.70~1.00	市街	0.60~0.90
急峻の山地	0.75~0.90	森林地帯	0.20~0.40
緩い山地	0.70~0.80	山地河川流域	0.75~0.85
起伏ある土地および樹林	0.50~0.75	平地小河川流域	0.45~0.75
平坦な耕地	0.45~0.60	半分以上平地の大河川流域	0.50~0.75
たん水した水田	0.70~0.80		

出典：道路土工要領、H12.6、P134

0.2.3 雨水流出量

(都) 沼津南一色線竣工後の雨水流出量は、「0.607 (m³/sec)」⇒「0.415 (m³/sec)」(約 1.5 倍) の流量となる。

$$Q = \frac{1}{3.6} \times C \times I \times A$$

【(都) 沼津南一色線竣工後】

$$Q = \frac{1}{3.6} \times 0.95 \times 100\text{mm/hr} \times 0.023 \text{ km}^2$$

$$Q = 0.6069$$

$$= 0.607 (\text{m}^3/\text{sec})$$

【現況】

$$Q = \frac{1}{3.6} \times 0.65 \times 100\text{mm/hr} \times 0.023 \text{ km}^2$$

$$Q = 0.4153$$

$$= 0.415 (\text{m}^3/\text{sec})$$

→ 【増加流出量】 $0.607 - 0.415 = 0.192 \text{ m}^3/\text{sec}$

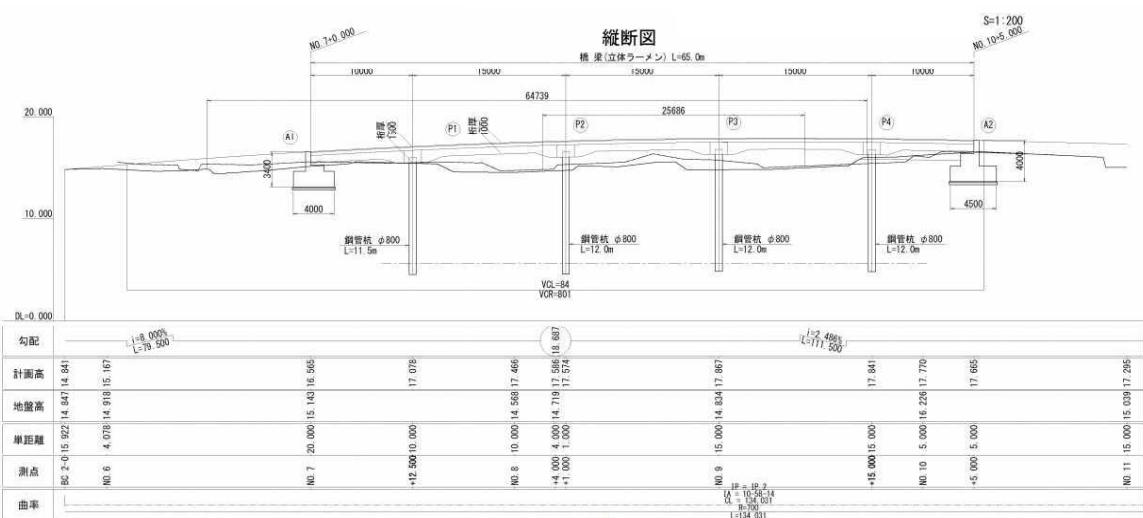
5. 橋梁の設計について①

■大型車交通量による橋梁の補正について

変動応力の補正

- ✓ 大型車交通量の変化によって、疲労設計荷重の変動応力が補正される。
- ✓ 大型車交通量、2,000台/(日・車線)で補正係数が変化するが、橋梁のスパン長がL=50m以下であればその影響を受けない。
- ✓ 推計交通量約25,800台/(日・4車線)で、大型車混入率20.6%のため、約1,330台/(日・車線)となる。
- ✓ 沼津南一色線は、一方向一車線当たり日大型車交通量が2,000台/(日・車線)を下回るので、補正係数は1.0とする。

東側橋梁(参考図)



(2) 変動応力の補正

疲労設計荷重(F荷重)の移動載荷により求めた変動応力には、以下の変動応力補正係数 γ_F を考慮する。

$$\gamma_F = \gamma_{F1} \times \gamma_{F2} \times \gamma_{F3} \times i_f \times \gamma_a \quad \dots \quad (8.2.1)$$

表-8.2.2 正負交番しない影響線形状を有する部材の同時載荷等補正係数 γ_{F3}

$ADTT_{SLi}$	$L_{B2} \leq 50m$	$50m < L_{B2}$
$ADTT_{SLi} \leq 2000$	1.00	1.00
$2000 < ADTT_{SLi}$	1.00	1.10

ここに、 L_{B2} ：対象とする断面力の影響線の基線長の和(m)

$ADTT_{SLi}$ ：一方向一車線当たり日大型車交通量(台/(日・車線))

i_f ：動的作用の影響を補正するための係数

出典：道路橋示方書・同解説Ⅱ鋼橋・鋼部材編

5.橋梁の設計について②

■車線長の影響について

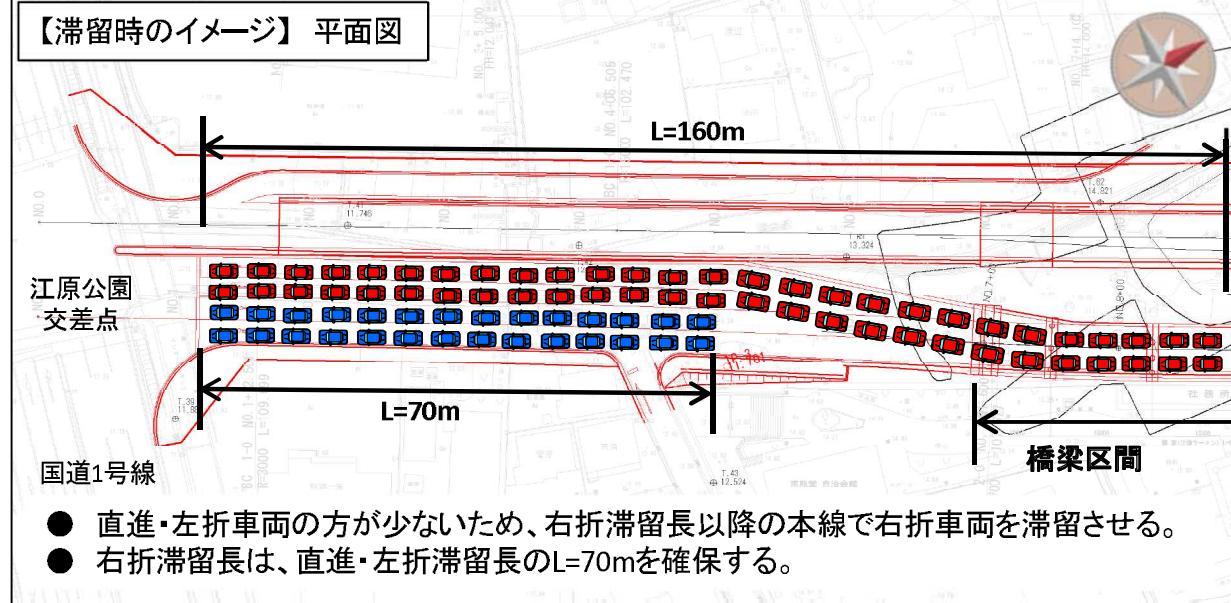
推計交通量

- ◆直進・左折滞留長 L=70m(2車線)
- ◆右折滞留長 L=160m(2車線)

直進・左折車両よりも右折車両の方が多く滞留するため、直進・左折車両の滞留長を確保することで滞留長を最小長にしている。

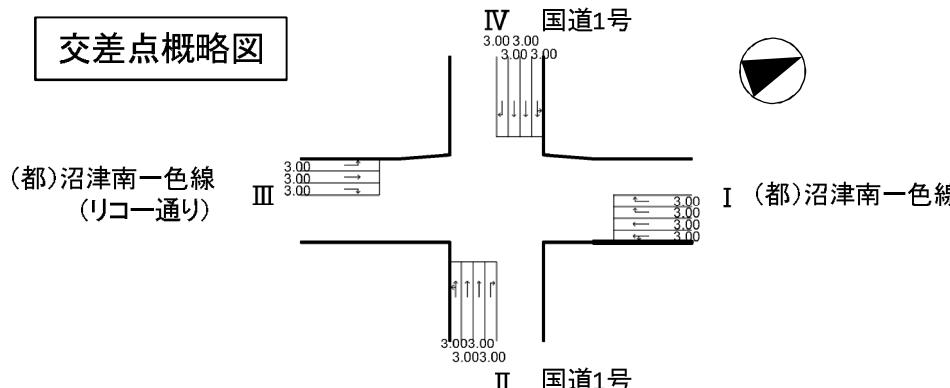
最小長としても橋梁までシフト長が影響する。

【滞留時のイメージ】平面図

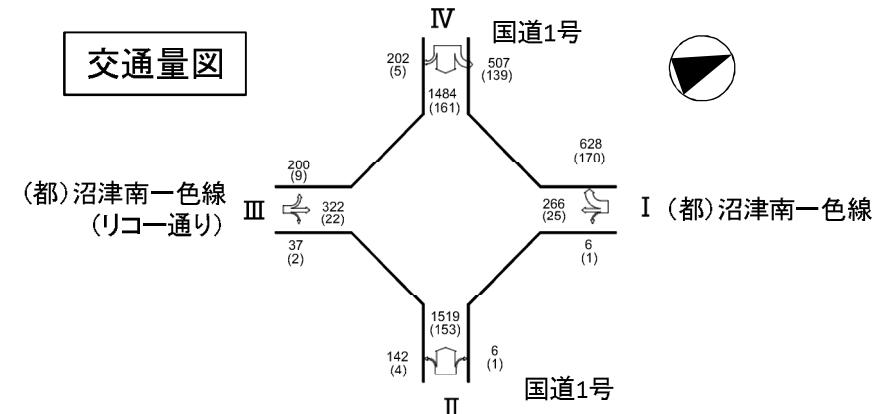


流入部	I			II			III			IV		
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1
設計交通量 q	272 (6+266)	628		1,661 (142+1519)	6	200	322	37		1,991 (507+1484)	202	
交通容量比 q/C_i	0.389	0.913		0.710	0.029	0.699	0.899	0.089		0.913	0.910	
交通処理案のチェック	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	
滞留長 L_s (m)	68.7	159.6		242.4	4.1	86.9	137.6	22.9		305.5	85.6	

交差点概略図



交通量図



5.橋梁の設計について③

■橋台の位置について

古墳の掘削影響

- ✓ 縦断線形は、国道1号との接続、高尾山古墳、市道1672号との接続でコントロールされる。
- ✓ 現計画のB案(橋台を墳丘部から離す)の場合、古墳毀損面積は少なくなる。
- ✓ 橋台南側はカウンターウエイトなど、橋台形式を検討できるスペースは確保可能であるが、隣接している西側U型擁壁の施工性などの影響を考慮する。

凡例



墳丘部



高く残存している個所



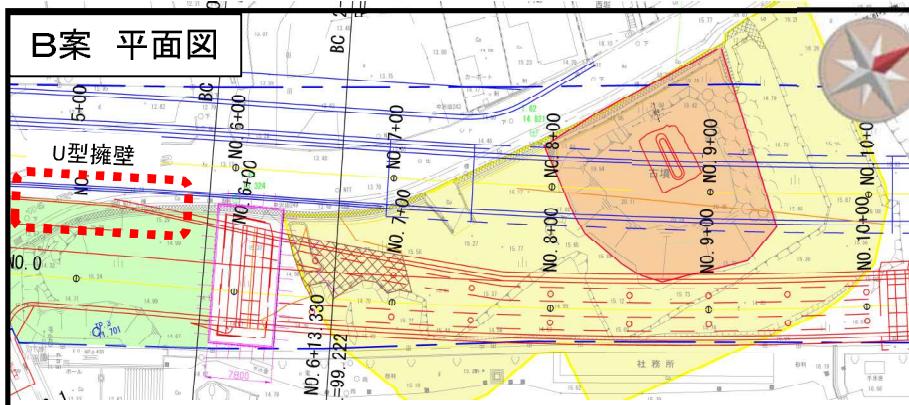
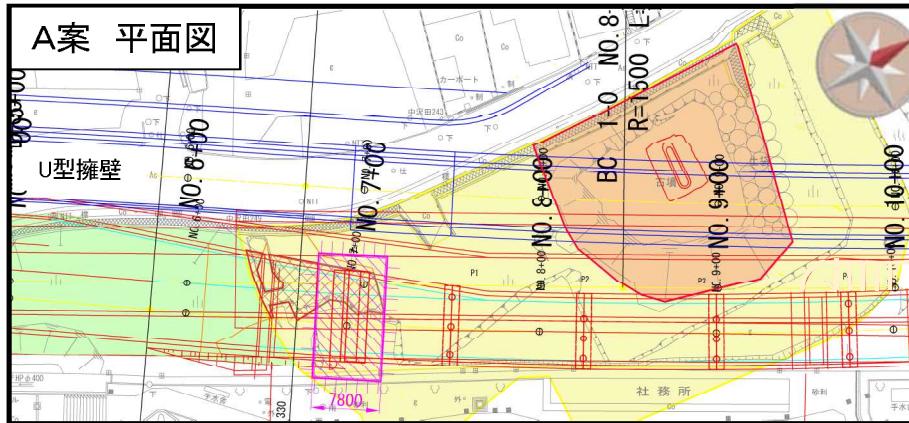
作業ヤード



桁下毀損部分



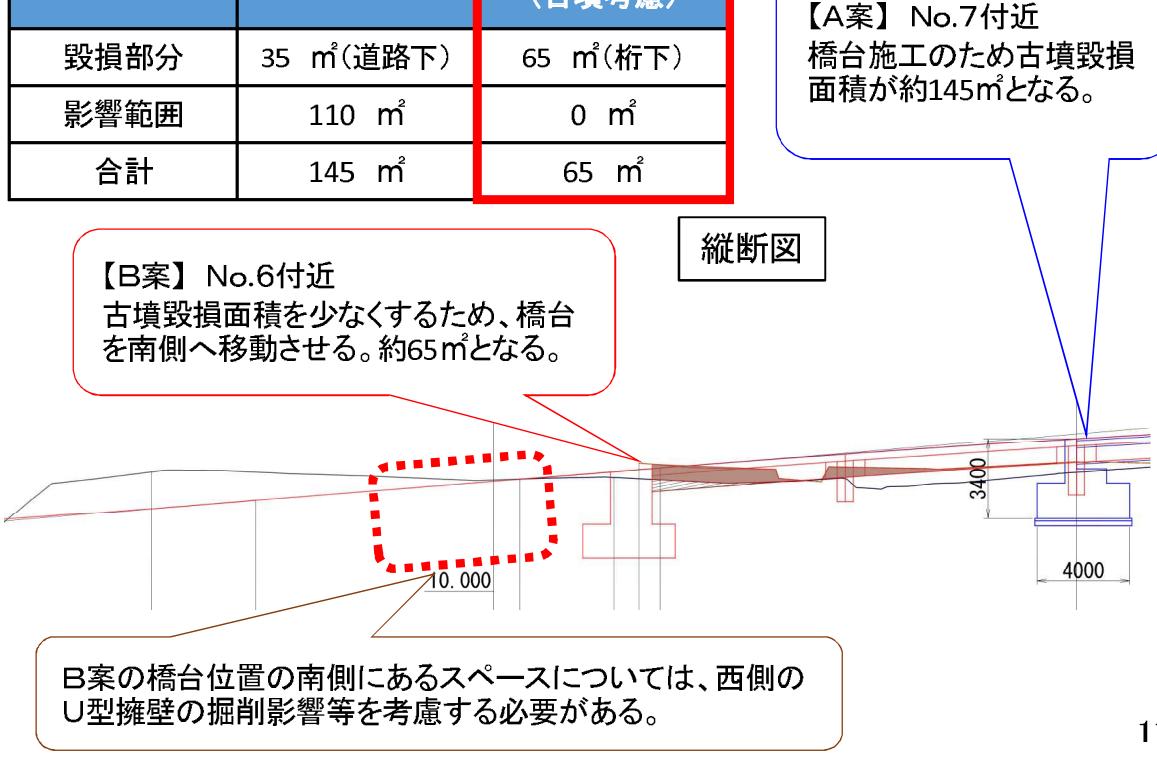
影響範囲



橋台位置	A案	B案 (古墳考慮)
毀損部分	35 m ² (道路下)	65 m ² (桁下)
影響範囲	110 m ²	0 m ²
合計	145 m ²	65 m ²

【A案】No.7付近
橋台施工のため古墳毀損
面積が約145m²となる。

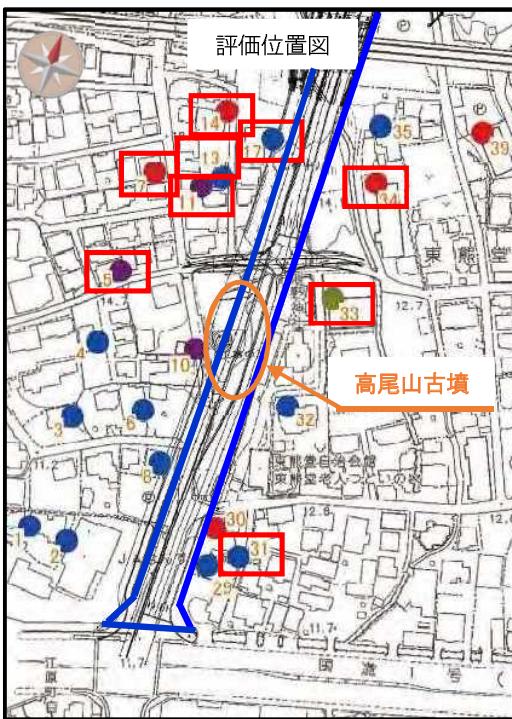
縦断図



B案の橋台位置の南側にあるスペースについては、西側の
U型擁壁の掘削影響等を考慮する必要がある。

6.環境影響調査について（騒音）①（予測結果）

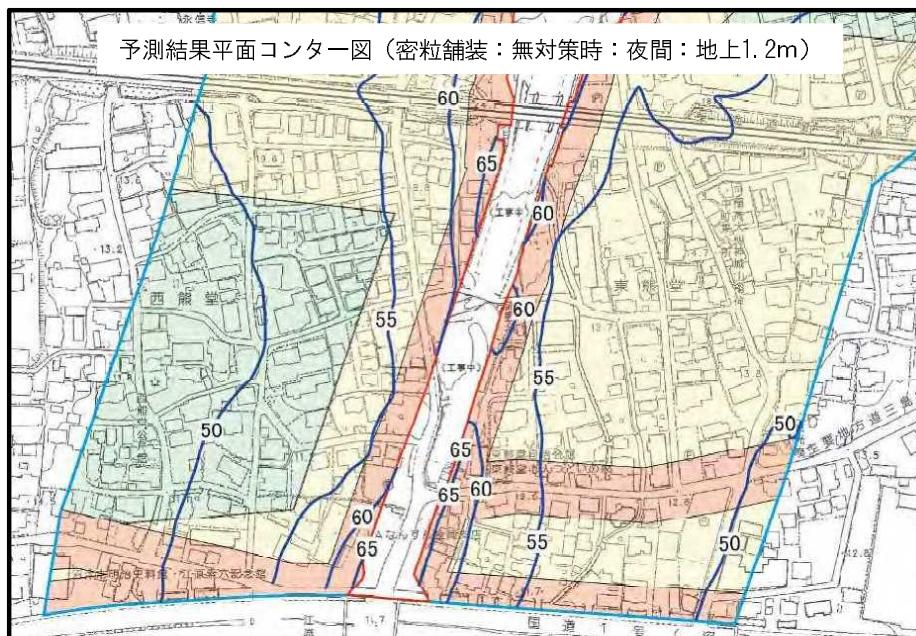
・環境影響調査の結果により、環境基本法に規定される環境基準値（無対策時）を超えていたため、対策（低騒音舗装など）が必要となる。



凡 例	
●	2階建ての住居
●	3階建ての住居
●	3階建地盤が高くなった上に2階建ての住居
●	地盤が高くなった上に3階建ての住居

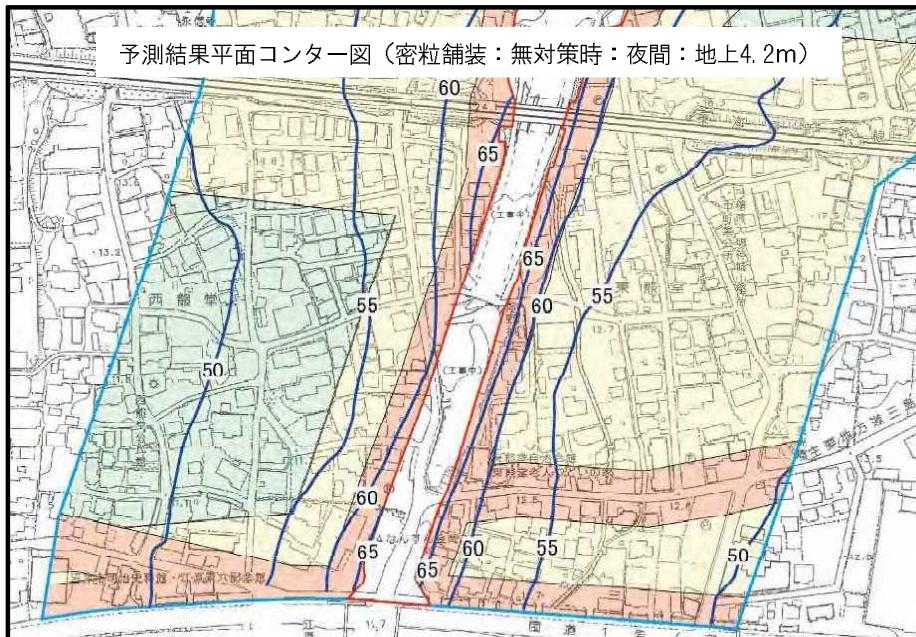
(夜間時)

凡 例	
■	計画道路
■	予測範囲
■	近接空間（環境基準：65dB以下）
■	B,C地域（環境基準：60dB以下）
■	A地域（環境基準：55dB以下）



密粒舗装における予測結果（無対策時：環境影響評価）

地点 No	予測高さ (m)	区分	環境基準値 (dB)		予測結果 (dB)		評価
			昼間	夜間	昼間	夜間	
1	4.2	A	60	55	57	55	○
	1.2	A	60	55	56	54	○
2	4.2	B,C	65	60	60	58	○
	1.2	B,C	65	60	59	57	○
3	4.2	A	60	55	55	54	○
	1.2	A	60	55	54	53	○
4	4.2	A	60	55	56	54	○
	1.2	A	60	55	54	53	○
5	7.2	A	60	55	58	56	×
	4.2	A	60	55	57	55	○
6	4.2	B,C	65	60	59	58	○
	1.2	B,C	65	60	57	55	○
7	7.2	A	60	55	59	58	×
	4.2	A	60	55	58	57	×
	1.2	A	60	55	57	55	○
8	4.2	近接	70	65	66	64	○
	1.2	近接	70	65	61	60	○
9	4.2	B,C	65	60	59	57	○
	1.2	B,C	65	60	58	57	○
10	7.2	近接	70	65	64	62	○
	4.2	近接	70	65	62	60	○
11	7.2	B,C	65	60	62	61	×
	4.2	B,C	65	60	61	60	○
12	7.2	A	60	55	59	58	×
	4.2	A	60	55	59	58	×
13	4.2	B,C	65	60	63	62	×
	1.2	B,C	65	60	61	60	○
14	7.2	B,C	65	60	63	61	×
	4.2	B,C	65	60	63	61	×
	1.2	B,C	65	60	61	60	○
15	4.2	B,C	65	60	62	60	○
	7.2	A	60	55	59	57	×
16	4.2	A	60	55	58	56	×
	1.2	A	60	55	57	55	○
17	4.2	近接	70	65	69	68	×
	1.2	近接	70	65	68	67	×



地点 No	予測高さ (m)	区分	環境基準値 (dB)		予測結果 (dB)		評価
			昼間	夜間	昼間	夜間	
29	4.2	近接	70	65	65	64	○
	1.2	近接	70	65	65	64	○
	7.2	近接	70	65	66	65	○
30	4.2	近接	70	65	66	65	○
	1.2	近接	70	65	66	65	○
31	4.2	B,C	65	60	62	61	×
	1.2	B,C	65	60	62	61	×
32	4.2	B,C	65	60	61	60	○
	1.2	B,C	65	60	59	57	○
33	10.2	B,C	65	60	63	61	×
	7.2	B,C	65	60	61	60	○
	4.2	B,C	65	60	59	57	○
34	7.2	B,C	65	60	63	61	×
	4.2	B,C	65	60	60	58	○
	1.2	B,C	65	60	56	55	○
35	4.2	B,C	65	60	62	60	○
	1.2	B,C	65	60	57	56	○
36	4.2	近接	70	65	67	66	×
	1.2	近接	70	65	56	55	○
37	7.2	B,C	65	60	64	63	×
	4.2	B,C	65	60	61	59	○
	1.2	B,C	65	60	57	55	○
38	7.2	近接	70	65	67	65	○
	4.2	近接	70	65	64	63	○
	1.2	近接	70	65	57	56	○
39	7.2	B,C	65	60	58	57	○
	4.2	B,C	65	60	57	55	○
	1.2	B,C	65	60	55	54	○

※ 予測結果の地点12、36、37は本区間外（新幹線北側）

6.環境影響調査について（騒音）②（低減対策検討）

■騒音低減対策検討について

対策方法：低騒音舗装（排水性舗装）

【メリット】

- ・施工直後の予測結果は、環境基準値を満たすことができる。
- ・密粒舗装より低騒音舗装は、空隙により走行音が分散されるため、一般的に2~3db程度、騒音を低減できる。
- ・遮音壁の設置による低減対策より、工事費は安価となる。
- ・遮音壁を設置するより、圧迫感がなく景観に配慮できる。

【デメリット】

- ・施工後、3~5年程度で、目詰まり等で騒音低減の機能低下が生じる。
- ・施工後、10年程度で騒音低減効果が無くなり、騒音レベルは密粒舗装と同等になる。
- ・対策として、機能低下後には高圧洗浄等の清掃や、低減効果が無くなった際には、低騒音舗装の打ち換え（概ね10年程度）が必要となる。



対策方法：遮音壁設置（金属板・透光板）

【メリット】

- ・予測結果から環境基準値を超えた範囲は、騒音レベルを低減でき、低騒音舗装より効果を持続できる。
- ・当初より設置することを想定しているため、供用開始後の設置については、構造的や施工性に問題が少ない。

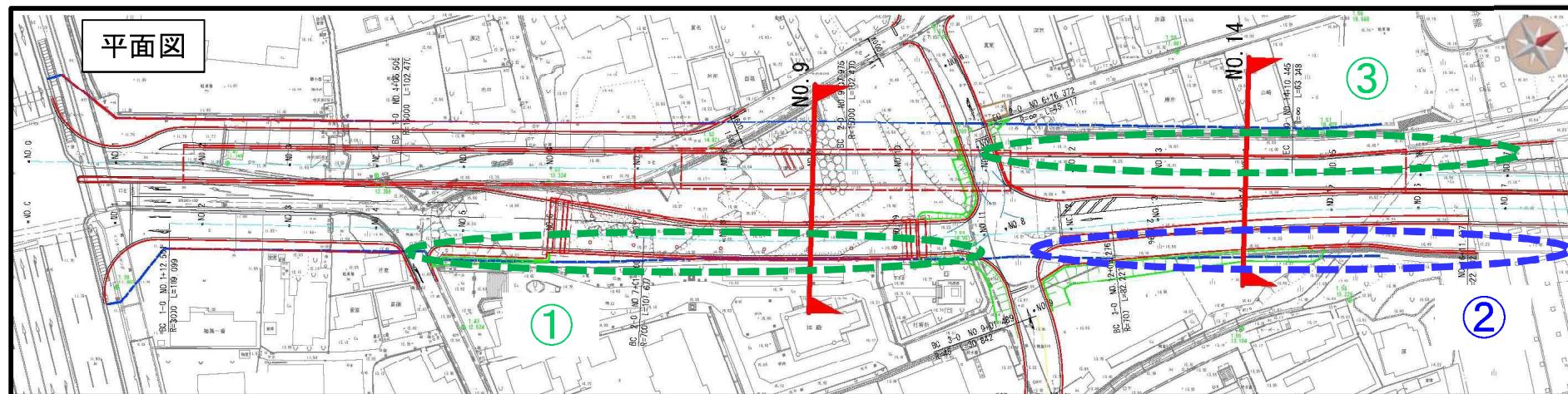
【デメリット】

- ・設置する工事費が低騒音舗装より高価になる。
- ・官民境界の家屋沿いに設置する場合、遮音壁による圧迫感などが生じるため、金属板や透光板のパネルの材質を使い分ける必要がある。
- ・低騒音舗装に比べ景観への影響が大きい。

6.環境影響調査について③（今後の方針について）

◆今後の方針について

- ・(都)沼津南一色線は、環境影響調査の予測結果より、環境基準値(無対策時)を超えていたため、騒音低減対策を行う。
- ・対策方法の低騒音舗装は、騒音低減の機能低下が生じ、定期的な舗装の打ち換えを行うことになる。本路線は、交通量も多い道路であることや、近隣住民の快適な生活を確保すること、供用開始後に騒音対策を実施することは、道路整備時に実施することに比べ、予算確保が難しくなり、対応が不十分になる恐れがあるなどから、遮音壁の設置を計画する。

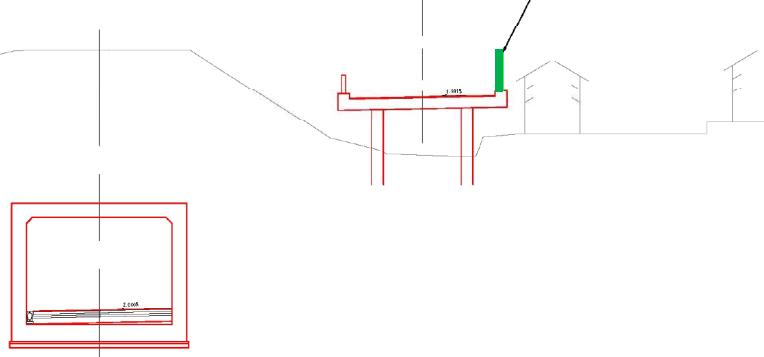


・遮音壁を設置する場合は、①、③は遮音壁H=2m②は遮音壁H=1mを基本とし、これによらない場合は、同等の性能を確保すること。

横断図

N0. 9+0

① 遮音壁H=2m

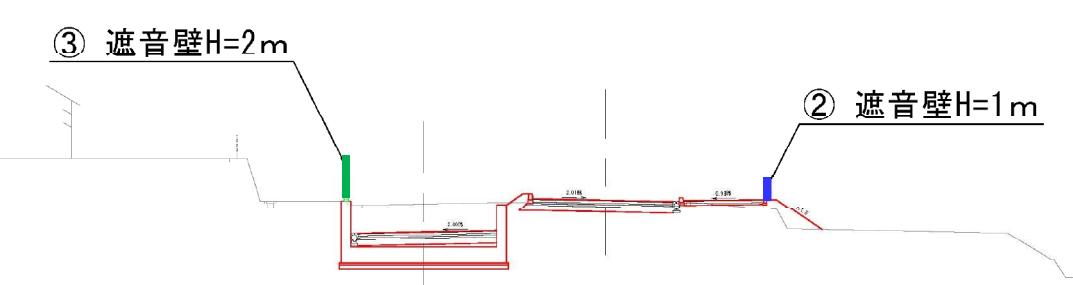


横断図

N0. 14+0

③ 遮音壁H=2m

② 遮音壁H=1m

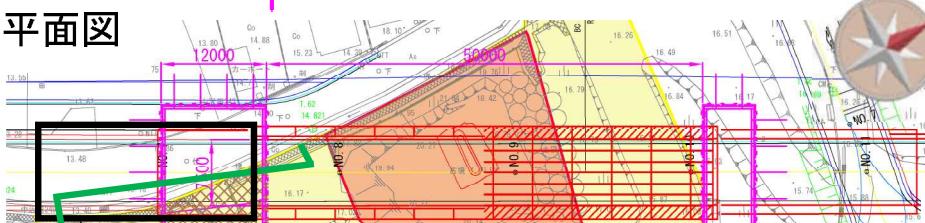
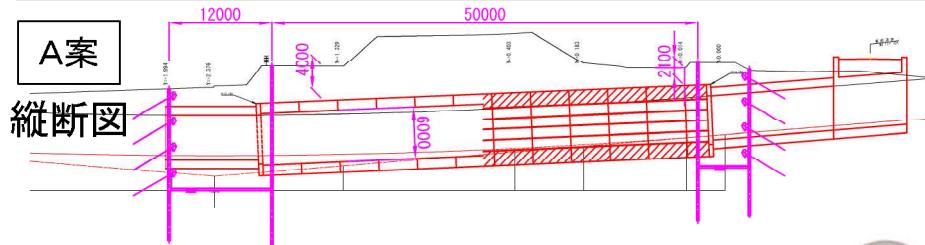


7.トンネルの設計について①

■立坑の位置について

推進工法(西側トンネル 設計速度V=60km/h 特例値 i=7%) 【影響範囲 約80m² 毀損面積 約45m²】

- ✓ 推進工法は、直線でボックスカルバートを施工する必要がある。縦断は、国道1号との接続、東海道新幹線交差部の橋梁がコントロールされる。
- ✓ 現在の計画位置は、縦断上凹部となる位置で最小断面での計画(A案)としている。
- ✓ 毀損する箇所の追加の埋文調査を行う可能性がある。また、仮設構造物で毀損した部分と南側の一部を、ボックスカルバートを配置した場合、上空は古墳の復元が可能である。

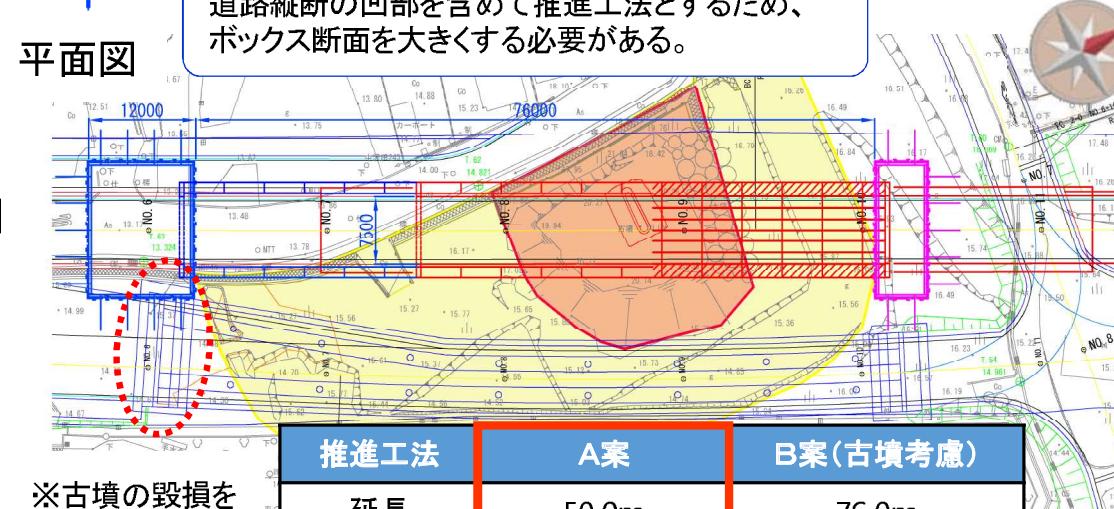
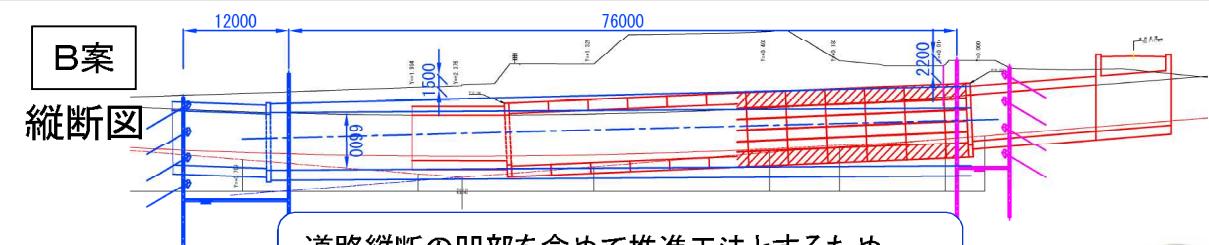


凡例

■ 墳丘部

■ 高く残存している個所

■ 影響範囲



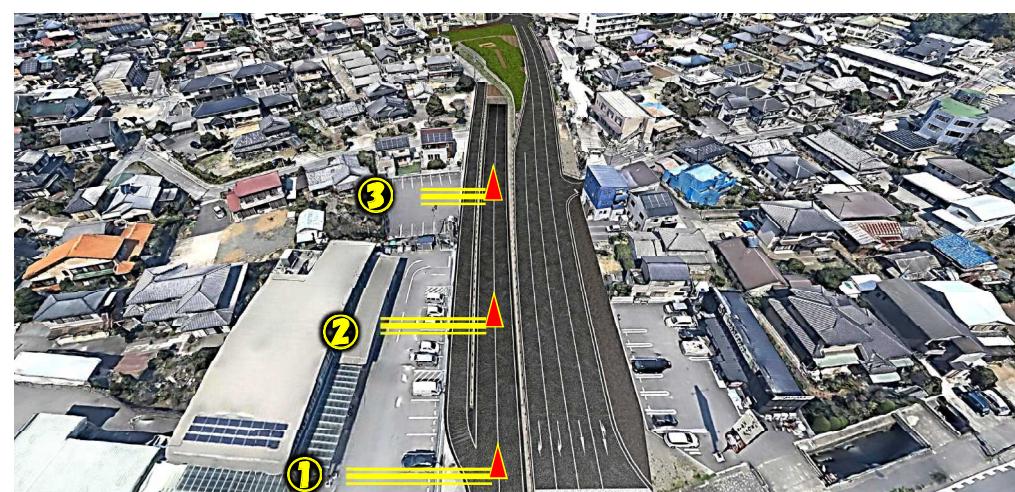
推進工法	A案	B案(古墳考慮)
延長	50.0m	76.0m
内空断面	6000×7500mm	6600×7500mm
最少土被り	2100mm	1500mm
概算工事費	1,200,000千円	2,000,000千円

7.トンネルの設計について②

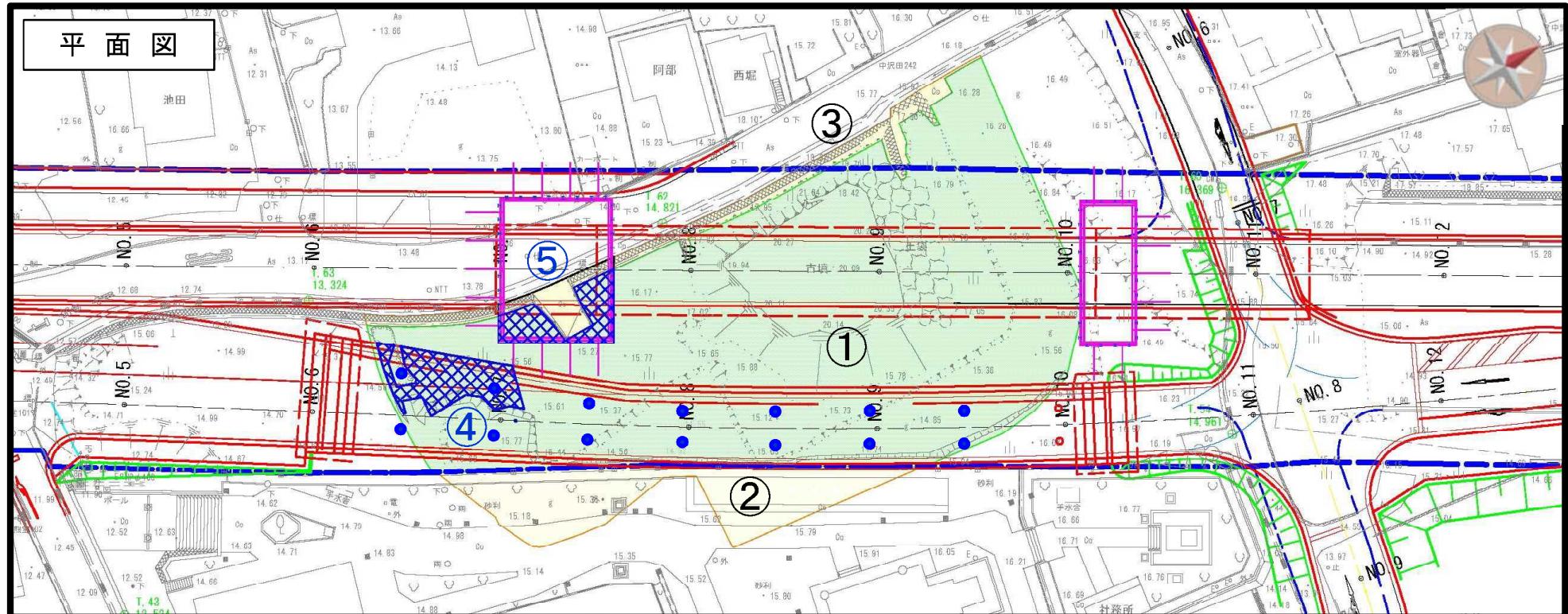
■トンネルの坑口について

トンネル坑口

- ✓ トンネルの坑口に関しては、圧迫感や錯視の軽減を図るため、坑口等のデザインを検討する。



■古墳毀損面積について



古墳面積・毀損面積

- 古墳面積は① $A=1,811.7\text{m}^2$ 、② $A=232.3\text{m}^2$ 、③ $A=125.0\text{m}^2$ で、合計は $A=2,169\text{m}^2$ である。
 - 毀損面積は④(橋桁による毀損を想定) $A=64.8\text{m}^2$ 、⑤(仮設構造物による毀損、復元可) $A=79.2\text{m}^2$ で、合計は $A=144\text{m}^2$ となる。
 - 橋脚が毀損する面積については、橋脚 $\phi 700$ (2本×7列)と仮定した場合、毀損面積は $A=5.4\text{m}^2$ となる。
 - 毀損割合については、古墳面積 $A=2,169\text{m}^2$ に対し、毀損面積 $A=144+5.4=149.4\text{m}^2$ のため、**毀損率は6.9%**となる。
- ※毀損面積 $A=149.4\text{m}^2$ ／古墳面積 $A=2,044\text{m}^2$ (①+②)=**毀損率7.3%**
- 毀損面積 $A=149.4\text{m}^2$ ／古墳面積 $A=1,811.7\text{m}^2$ (①)=**毀損率8.2%****