

二次提案書

伝承のみちへ古代と未来をつなぐ



デザインコンセプト

道路と歴史資源と生活環境が一体的な景観形成が図られ、**古代の象徴と現代の都市形成が未来につながる**複合的な施設として整備することを目指します。

古代へのアプローチ

高尾山古墳は、東日本における最古級かつ最大級の古墳であり、古墳整備保護範囲においては、現存する古墳区域を積極的に復元して保存を行います。トンネル構造と橋梁にて守られた古墳区域を、学術的な空間として広く公開し、また地域に開放された憩いの場として活用します。

現代へのアプローチ

本整備施設からは、北方は富士山と愛鷹山、南方は駿河湾と香貫山が望め、これらの背景は沼津の風景を司るものとなっています。道路や古墳を整備する際には周辺の風景を取り込み、それらとの馴染みや対峙が感じられる景観形成を図り、沼津の中心市街地への玄関口としての印象を備えます。

祭祀へのアプローチ

この地に鎮座していた東熊堂穂見神社と熊野神社の祭典は、地域住民にとって幼い頃から思い出に刻まれ、今も楽しみの一つでもあります。この記憶を閉ざすことなく古墳整備保護範囲や周辺道路では交流と安らぎが満たされ、新たな思い出の風景を育んでいきます。

全体計画

古墳を磨き際立たせる

- 古代の古墳へは、現代の道路や神社から、新たなアプローチを経て地域や沼津の未来へとつないでいきます。
- 往時の古墳の様相を余すことなく感じてもらうことを目的に、古墳整備を軸として神社、橋梁、トンネル、市有地をつないでいきます。
- シンプルで実現可能な道路構造物をつくります。(経済的かつ施工性に優れる)

古代

現代

未来



全体平面図

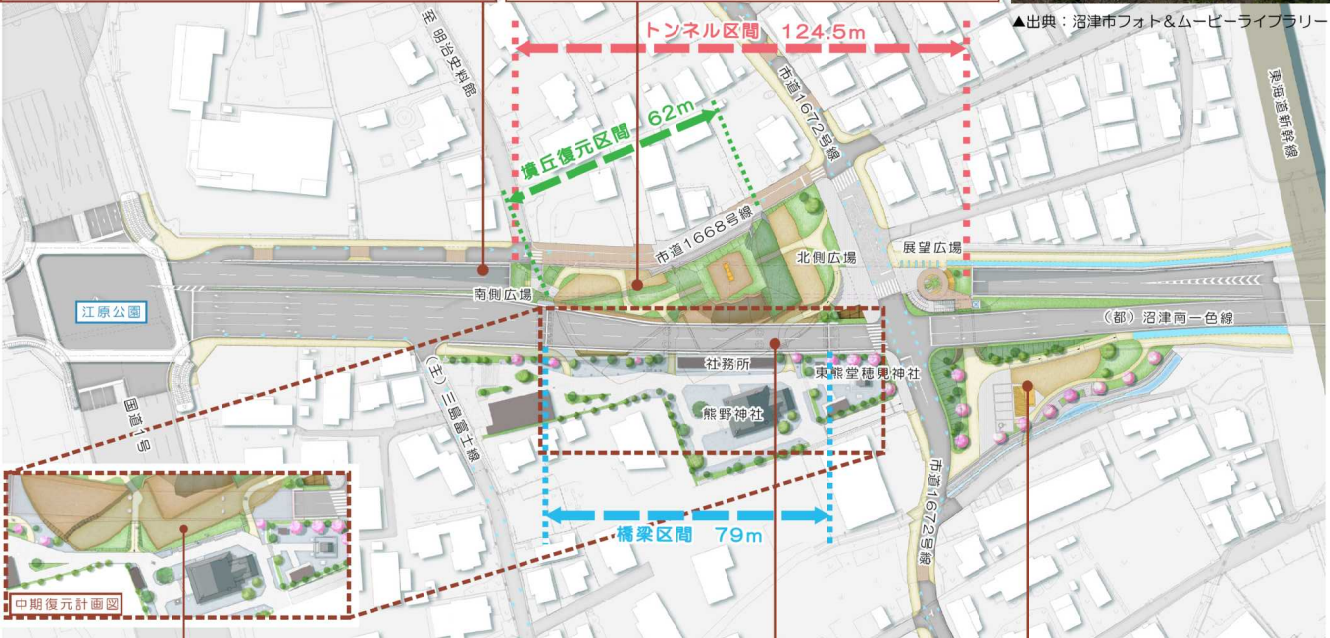
S=1:1500

トンネルへ古代と現代をつなぐトンネルのデザイン

- 古墳内部へといざなう坑口のデザイン⇒P.3
- 古代と現代を体験するビューポイント⇒P.3
- 古墳地下へスムーズに入ることができるアプローチ道路⇒P.3
- 古墳を守り現代をつなぐトンネルの施工（毀損ゼロ）⇒P.7

古墳へ各時代の魅力をつなぐ古墳のデザイン

- 築造時の外観と内観を見せるハイブリッドな復元計画⇒P.4
- 地下道とエレベーターによるバリアフリー動線計画⇒P.8
- 歩行者のユニバーサルデザインに配慮した照明計画⇒P.8
- 多様な展示や解説方法から古墳を読み解くサイン計画⇒P.8



神社へ祭祀と人をつなぐみちのデザイン

- 初期、中期、長期にわたる古墳の復元計画⇒P.10
- 祭典時は南進車線すべてを利用した“にぎわい”の創出⇒P.10

橋梁へ古代と神社をつなぐ橋のデザイン

- 主役である古墳を引き立たせるシンプルな橋梁⇒P.2
- 古墳と神社をつなぐ“ゲート性”の橋⇒P.2
- スレンダーな主桁と広い桁下のエントランス性⇒P.2
- 古墳及び周辺環境の保全に配慮した橋梁の施工計画⇒P.7

市有地へ沼津の自然と地域をつなぐ園地のデザイン

- 古墳全貌を望む展望広場⇒P.9
- 愛鷹山湧水の親水空間⇒P.9
- 地域の魅力をサポートする休憩・サイクリスポート⇒P.9
- 古代の風景や愛着ある表情のファニチャーデザイン⇒P.9

二次提案書

主役である古墳を引き立たせるシンプルな橋梁

明るく柔らかくシンプルなデザイン

橋梁規模を抑え、シンプルなデザインとするため、園内（周溝）に2基の橋脚を配置した『PC3径間連続ラーメン中空床版橋』とします。本構造形式は、桁高を65cmまで縮小できるため、桁下園路の空間を明るく開放的に演出できます。実績からの構造信頼性は高く、維持管理手法も明確であり経済的な橋梁です。



古墳と神社をつなぐ“ゲート性”の橋

ゲートのシンボル性を有する橋脚

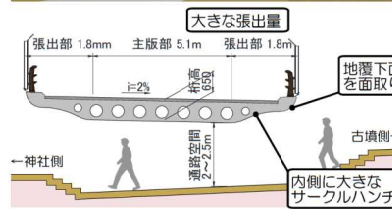


古代より古墳を守り続けてきた神社は、東側隣接地に移転しましたが、古墳との関係は深いものと思われます。神社から古墳園内へのアクセスは、橋梁が園内へと通じる「ゲート」となり、その両側の橋脚がゲートのシンボルとなります。

主桁のデザイン

主桁を薄く、柔らかく見せる

桁下進入時の圧迫感を軽減するため、“柔らかくみ”を考慮した曲面デザインとします。また、低桁高により、歩行者空間を高く（約2～2.5m）確保し、神社を含めた園路の回遊性に配慮します。



橋面のデザイン

透過性が高く快適な道路空間

古墳と調和する快適で安全な道路空間とします。

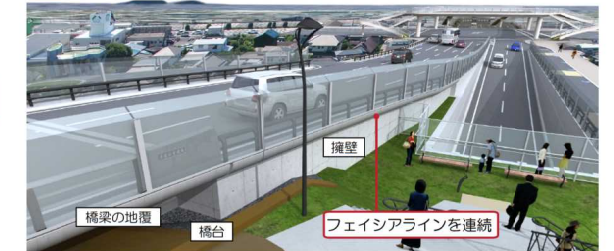
- 横枠材を省略した透明性維持の高いアクリル板の遮音壁 / 投物防止柵
- スリムで眺望性の高い車両用防護柵（規格品）
- ※損傷時の取替等、維持管理に配慮して規格品を使用します。
- 高い橋面排水性能を有する鋼製排水溝を地覆内に設置（P6参照）



橋台背面アプローチ部のデザイン

フェイスライン（地覆最外ライン）の連続

主桁の視覚的連続性を保つため、フェイスラインは橋台背面の土工部（擁壁）まで連続し、構造物の景観向上を図ります。



桁下及び橋脚のデザイン

受梁を省略し、光を注ぎこむ和らなフォルム

- スリムに見せる八角形断面を有する2柱式のラーメン橋脚により、主桁を柔らかく支え、桁下空間に優しさと開放感を演出します。
- 園内の橋脚には排水管を設置しません（鋼製排水溝により両側の橋台のみで流末処理）。従って桁下の古墳を一切汚損しません。



スレンダーな主桁と広い桁下のエントランス空間

北側広場の園路からの見え方



- 緩やかな園路が優しく橋梁方面へ導きます。
- 連続性 / 軽快性を感じるスレンダーな主桁とします。
- 桁下空間を高く確保し、開放性に配慮します。
- 透光板（投物防止柵）の設置により、車両の走行音等を軽減でき、安全・快適に園路を散策できます。

神社境内から見た橋梁と古墳



- 「中期」計画（神社の社務所が移転）における、神社側から正面ゲートとしての橋梁の見え方です。
- 背面に位置する古墳への視認性や、夜間の園内利用に配慮した安全性（防犯性）を高めます。（P8参照）
- 両側に位置する橋脚がゲート性を象徴します。

古墳前方部付近の園路からの見え方



- 橋梁と墳丘前方部、墳丘後方部との位置関係を不思議な光景として体験できる視点です。
- 古墳を保全（干渉を回避）するための緩やかな凸状の主桁縦断曲線が認識できます。
- マツシブな橋梁・曲面デザインを近景で視認できます。

古墳内部へといざなう坑口のデザイン

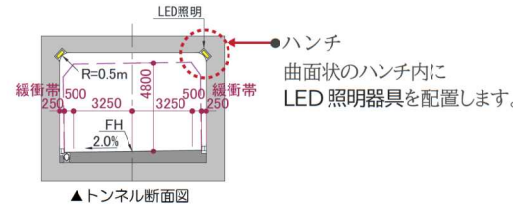
トンネル内部へスムーズに引き込まれるデザイン

- トンネル内部へスムーズに引き込まれるリップカーブ(上唇の曲線)を有する坑口
- 木棺直葬を彷彿させる杉板型枠による壁面デザイン
- 古墳の地下を横断“地下へもぐり～地上へあがる”を感じる水平ライン(地下水位)



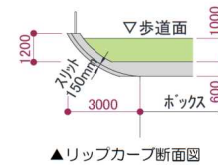
トンネル内空断面の設定

- 内空幅：側壁前面には緩衝帯(25cm)を設け、壁面の景観維持と維持補修性に配慮します。
- 内空高さ：重要物流道路を想定した4.8mを確保します。



リップカーブ(上唇の曲線)

トンネル入口の坑門は、進入する際の圧迫感を軽減するとともに、緩やかにトンネル内部へと導く壁面デザインとし、古墳内部へ通ずる地下道をイメージさせます。



木棺直葬を彷彿させる杉板型枠による壁面デザイン

コンクリート面に木調の柄を落とし込んだトンネルは、運転者に古代の王がここに眠っていることを暗示させます。



古代と現代を体験するビューポイント

- 地下トンネルへ進入する走行車両をその上空から眺められる「古代と現代」を体験できるスポットとして捉えます。『古代』の古墳を伝承するために採用された『現代』の技術を駆使した掘割構造とします。
- 道路構造物や附属物施設等は煩雑感の軽減に努め、眺望性や構造物の視覚的連続性に配慮したデザインとし、併せて周辺環境との調和を図ります。
- 道路上に面する広場には、手摺りを設けた歩道柵(アルミ部材 + アクリル製透光板)を設置し、見通しの確保と安全対策を行います。

南側広場からの見え方(『現代』トンネル入口)



『現代』の技術を駆使した掘割構造の全貌が見られます。橋梁から連続する左側擁壁の合流構造も面白い光景です。

南側広場からの見え方(『古代』古墳)



南側広場から北側を望めば『古代』の古墳が見られます。園路を進むと前方部と後方部の姿を実感できます。

古墳地下へスムーズに進入できるアプローチ道路

煩雑感を軽減する道路内部空間・外部空間のデザイン

- 古墳墳丘部の存在が遠目からも認識できるように広い視界性を確保します。
- 坑口部のデザインはトンネルへスムーズに引き込まれるデザイン(左頁参照)とします。
- 周辺隣接道路等との煩雑感を軽減するため、附属物は透過性の高い投物防止柵や車両用防護柵を設置し、道路景観の向上と道路の安全性を確保します。

投物防止柵：横枠材を省略した透明性維持の高いアクリル板を使用
※遮音壁と同様の構造です。

車両用防護柵：透過性を高めた景観配慮型 TMS 型防護柵(規格品)
※損傷時の取替等、維持管理に配慮して規格品を使用します。

トンネル入口の見える方



U型擁壁(右側側壁)と東側道路の路側部擁壁を分離・別構造とすることにより、右側側壁高さを低く抑え、車両からの圧迫感を軽減します。
※構造物一般図(その2)5-5断面図参照

トンネル出口の見える方



古墳や展望広場との調和を図ります。周辺道路及び周辺環境との調和に配慮するとともに、広い視界を確保します。

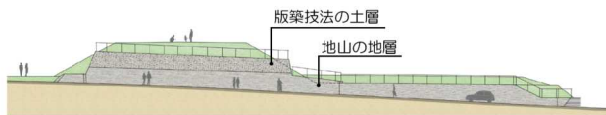
二次提案書

道路構造物を活用して古墳の外観を再現する

トンネル坑口の上部や古墳西側の擁壁を活用して古墳の規模がわかる保存、復元を行います。遺構面から100cm程度の盛土を行い想定される墳丘の高さや周溝の規模を復元します。

墳丘の版築土層と地層を再現した西側の壁面展示

既存の擁壁を残しつつ、その前面に古墳の崩壊を防ぐ目的で既存擁壁を補強します。この擁壁表面に版築技法の土層や地山の地層を表現して、市道を古墳の見学空間として活用します。



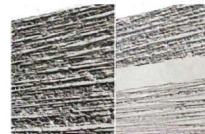
▲西側面図

ハイブリッドピーリング工法

コンクリート表面をウォータージェット、サンドブラスト、ピーリング等を用いて複合意匠を形成する最新のコンクリートデザイン工法です。

版築の異なる土質を表現するのに最適です。

▼壁面仕上りイメージ



墳丘の形を路面に投影

西側の市道は歩車共存のコミュニティ道路とします。舗装材はインターロッキングブロックを用いて墳丘の輪郭を道路面に表現します。



積極的に前方部を復元

トンネル上部の空間を活用して、前方部墳丘の外観形状を復元します。
(前方部墳丘延長 約30m)
(前方部墳丘高さ 約1m)

築造時の外観と内観を見せるハイブリッドな復元

高尾山古墳の西側は、現状は著しく毀損していますが、それ以外の3方は形状が認識できるものとなっています。前後を南北面、左右を東西面とした場合、毀損のない南北面を中心に古墳の外観(築造時の形状)を復元してその規模を体感して頂きます。東西面では古墳の内観(築造方法)を見て頂ける復元を行います。



発掘時の形状を活かして古墳の内観を再現する

発掘時の形状に沿って古墳の構造がわかる保存、復元を行います。30cm程度の薄層盛土や土のうで遺構面を覆い、内観の形状に近い復元を行います。

版築技法がわかる薄層盛土

土壌硬化材による
フェーシング

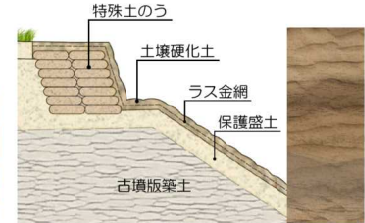
自然土に硬化材を混入した土を用いて、表面を強固な層で覆い遺構を保護します。薄層であり凹凸の表現も可能です。

▼史跡植山古墳(奈良県橿原市)



特殊土のうによる組積み

外観復元部との高低差処理には、強固な土のうを用います。土のうの表面には左記のフェーシングを行い、古代の様に数種の土を用いて版築土層を再現します。



▲版築土層復元断面図

深さを体感できる周溝部

桁下空間も土壌硬化舗装によるフェーシングを行い、周溝の深さが感じ取られ、また周溝内を自由に往来が出来るよう平坦な仕上を行います。



▲史跡河内寺廃寺金堂跡(大阪府東大阪市)



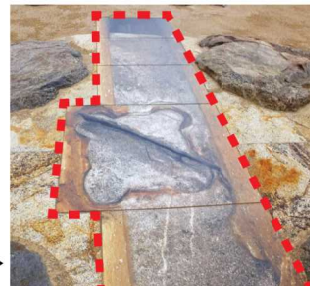
▲史跡河内寺廃寺金堂跡(大阪府東大阪市)

埋葬施設をみせる

原寸大の展示

写真焼付陶板

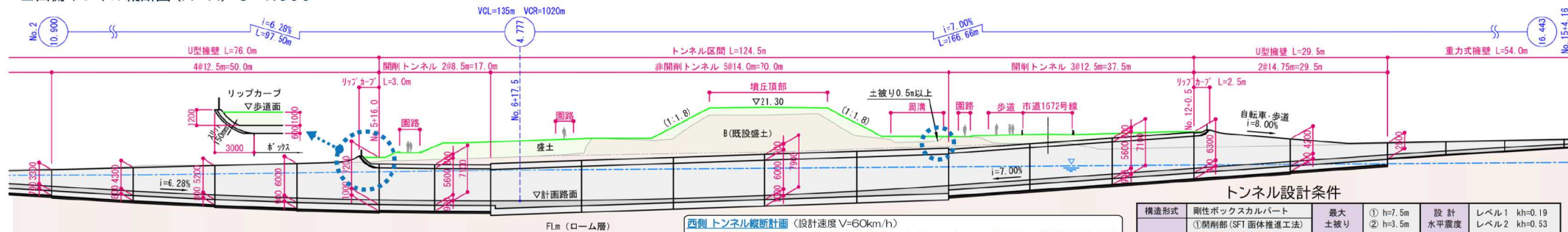
写真焼付陶板は、耐候性、耐久性に優れ、変色せず美しい状態を保ち続ける陶板です。復元した墳丘の主体部にあたる位置に発掘調査時の写真を用いて副葬品の出土状況等を展示します。 史跡尼寺廃寺跡塔跡(奈良県香芝市)



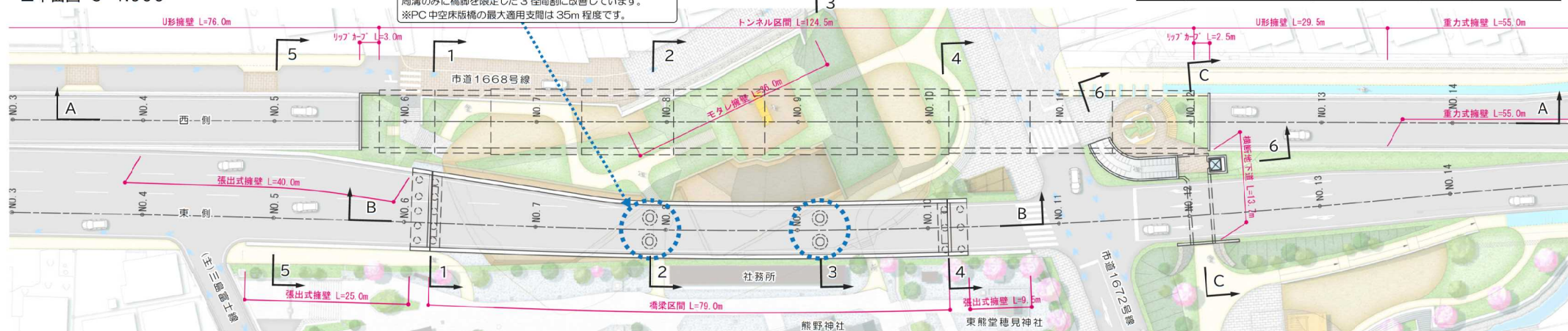
各種構造物一般図(その1)

二次提案書

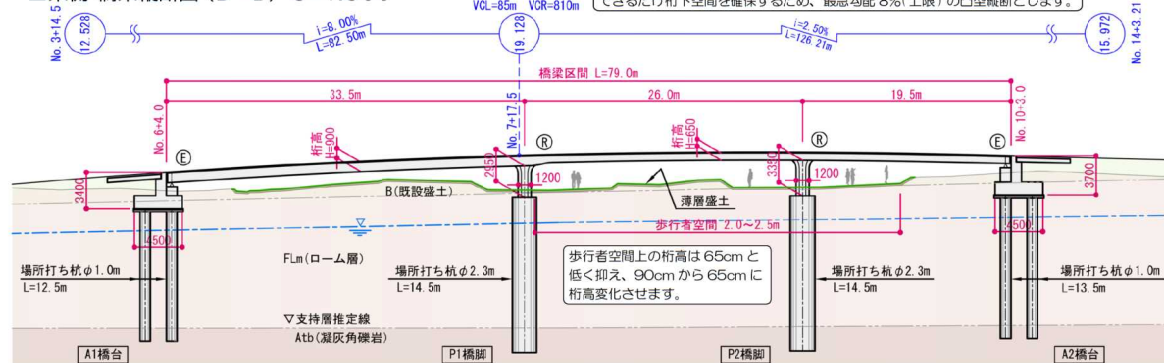
■西側トンネル縦断面図(A-A) S=1:600



■平面図 S=1:600



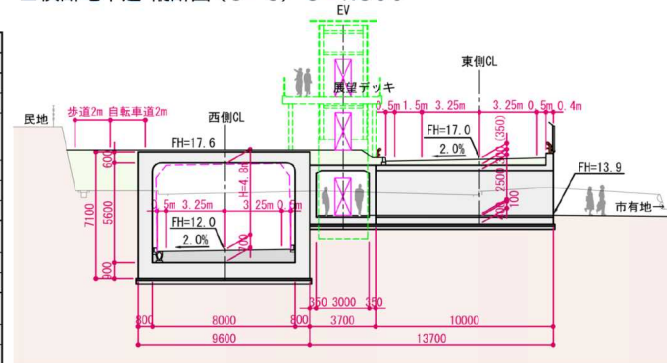
■東側橋梁縦断面図(B-B) S=1:500



橋梁設計条件

橋梁形式	PC3径間連続ラーメン中空床版橋
橋長	79.0m
支間長	33.5m+25.0m+19.5m
有効幅員	7.5m~11.03m
使用材料	コンクリート $\sigma_{cc}=50\text{N/mm}^2$ 鉄筋 SD345
架設工法	枠組支保工架設
構造形式	2柱式ラーメン橋脚
柱寸法	1.2m×1.2m 八角形断面
使用材料	コンクリート $\sigma_{cc}=24\text{N/mm}^2$ 鉄筋 SD345
杭種	場所打ち杭φ1.0m、φ2.3m
打設工法	おろし工法(全周回転式)
使用材料	コンクリート $\sigma_{cc}=30\text{N/mm}^2$ 鉄筋 SD490
支持層	凝灰角礫岩 N>50
地盤種別	II種地盤

■横断地下道縦断面図(C-C) S=1:300

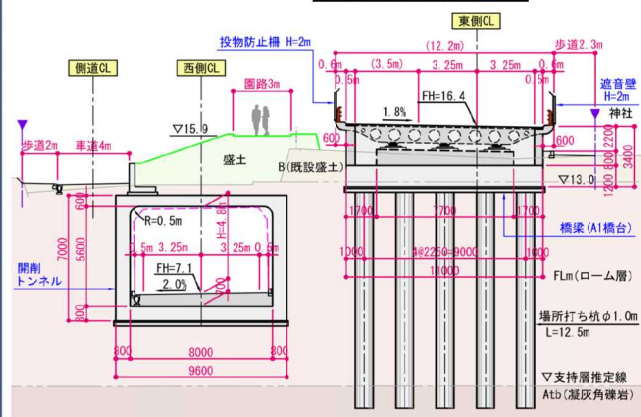


各種構造物一般図(その2)

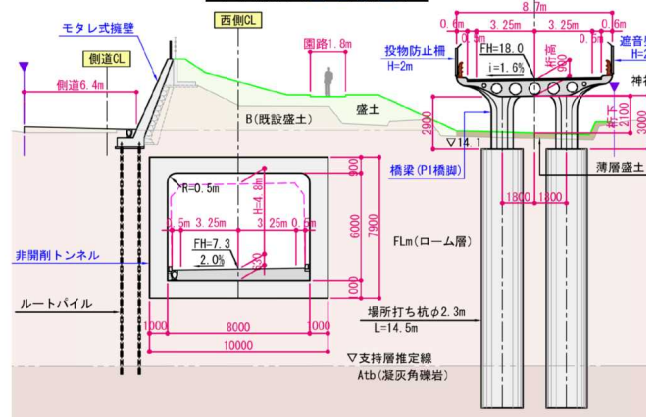
二次提案書

■主要部構造断面図 S=1:300

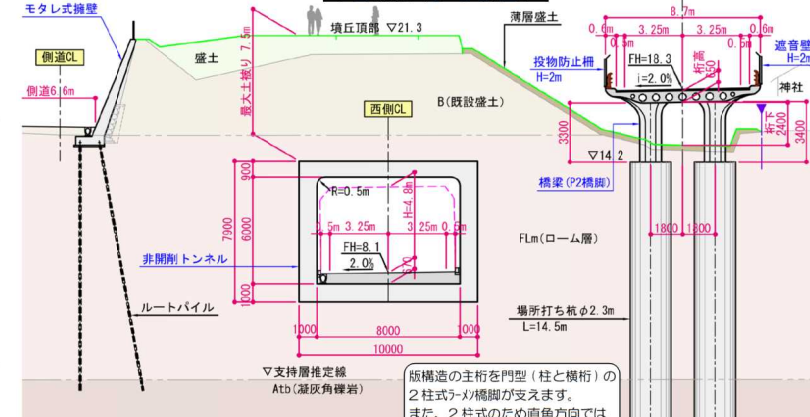
A1 橋台(1-1 断面)



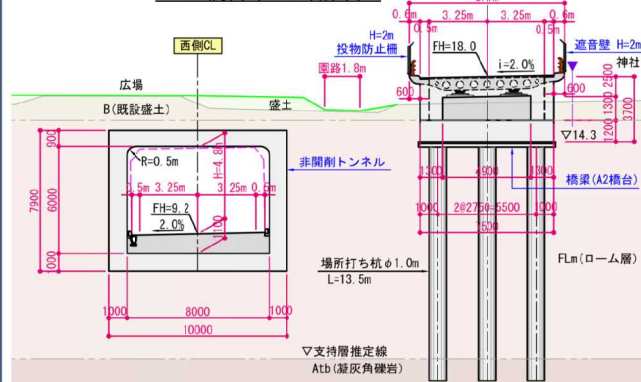
P1 橋脚(2-2 断面)



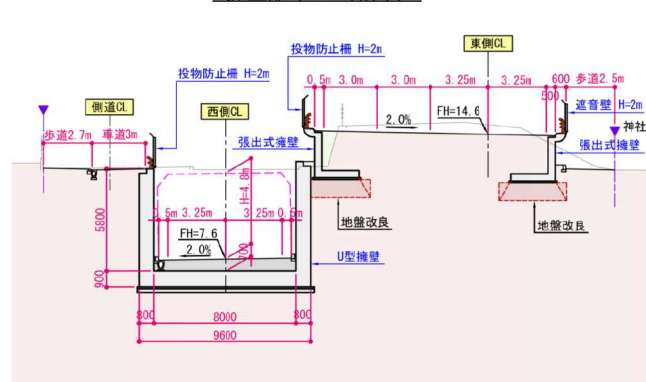
P2 橋脚(3-3 断面)



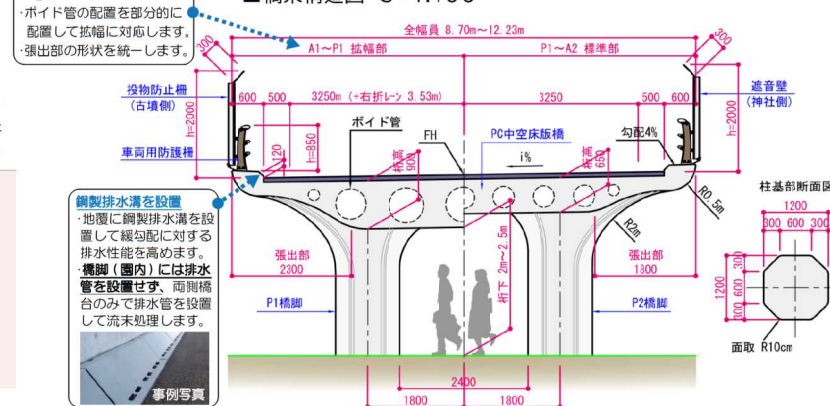
A2 橋台(4-4 断面)



擁壁部(5-5 断面)



■橋梁構造図 S=1:100



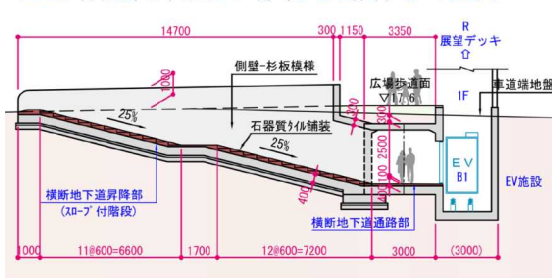
トンネルの構造安全性の照査結果一覧表

非開削ボックス	部 材		鉄筋量	応力度 N/mm ²	コンクリート σ _c < σ _{ca} 鉄筋 σ _s < σ _{sa}
	頂版	底版			
非開削ボックス	頂版 t=0.9m	下面	D29@125	σ _s =148<180 (常時)	
	側壁 t=1.0m	外面	D32@125	σ _s =194<300 (L1地震時)	
	側壁 t=1.0m	外面	D35@125	σ _c =1'<12 (L1地震時)	
	底版 t=1.0m	外面	D32@125	σ _s =135<160 (常時)	
浮上りの照査		Fs=3.1>1.2 (許容安全率)	……OK		
支持力の照査		V=2020kN/m<2350kN/m (許容支持力)	……OK		
開削ボックス	部 材		鉄筋量	応力度 N/mm ²	コンクリート σ _c < σ _{ca} 鉄筋 σ _s < σ _{sa}
	頂版	底版			
開削ボックス	頂版 t=0.6m	下面	D19@250	σ _s =143<180 (常時)	
	側壁 t=0.8m	外面	D29@125	σ _s =9'<300 (L1地震時)	
	側壁 t=0.8m	外面	D29@125	σ _c =6.7<9.0 (L1地震時)	
	底版 t=0.8m	外面	D25@250	σ _s =12'<160 (常時)	
浮上りの照査		Fs=1.24>1.2 (許容安全率)	……OK		
支持力の照査		V=950kN/m<2020kN/m (許容支持力)	……OK		

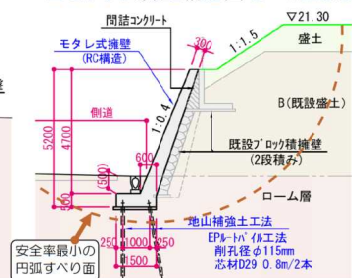
橋梁の構造安全性の照査結果一覧表

主 桁	解析モデル	
	上部一体構造モデル	下部一体構造モデル
主要部	照査位置	曲げ応力度 σ _N /mm ² 許容値 σ _N /mm ²
	A1~P1 支間部	上縁 設計荷重時 14.0<16.0
	(桁高 90cm)	下縁 温度変化時 -0.2>-2.3
	P1 支間部	上縁 温度変化時 0.5>0.0
橋脚	P1~P2 支間部	下縁 設計荷重時 13.2<16.0
	(桁高 65cm)	上縁 設計荷重時 14.6<16.0
		下縁 温度変化時 -0.6>-2.3
	耐震設計手法	非線形動的解析 (I _h & 2)
基礎杭	断面形状/配置鉄筋	1.2m×1.2m (八角形) D51-1 段
	基礎の塑性化	有り
	決定ケース	最大応答変位 0.036m<変位制限値 0.044m
	設計荷重	※残留変位、塑性ヒンジ、回転角等問題なし
基礎杭	断面形状/配置鉄筋	φ2.3m D51-2 段
	曲げ耐力照査	橋脚の終局水平耐力で、I _h & 2 保耐照査
	せん断力の照査	φ2.3m D51-2 段
		曲げモーメント M _{max} =33900kNm
基礎杭		降伏曲げモーメント M _y =34700kNm
		判定 M _{max} <M _y
		杭基礎のせん断力 S=4900kN
		斜め引張破壊制限値 Sa=5500kN 判定 S<Sa

■EV 付横断地下道X0°部(6-6 断面) S=1:250



■モタレ式擁壁構造図 S=1:200



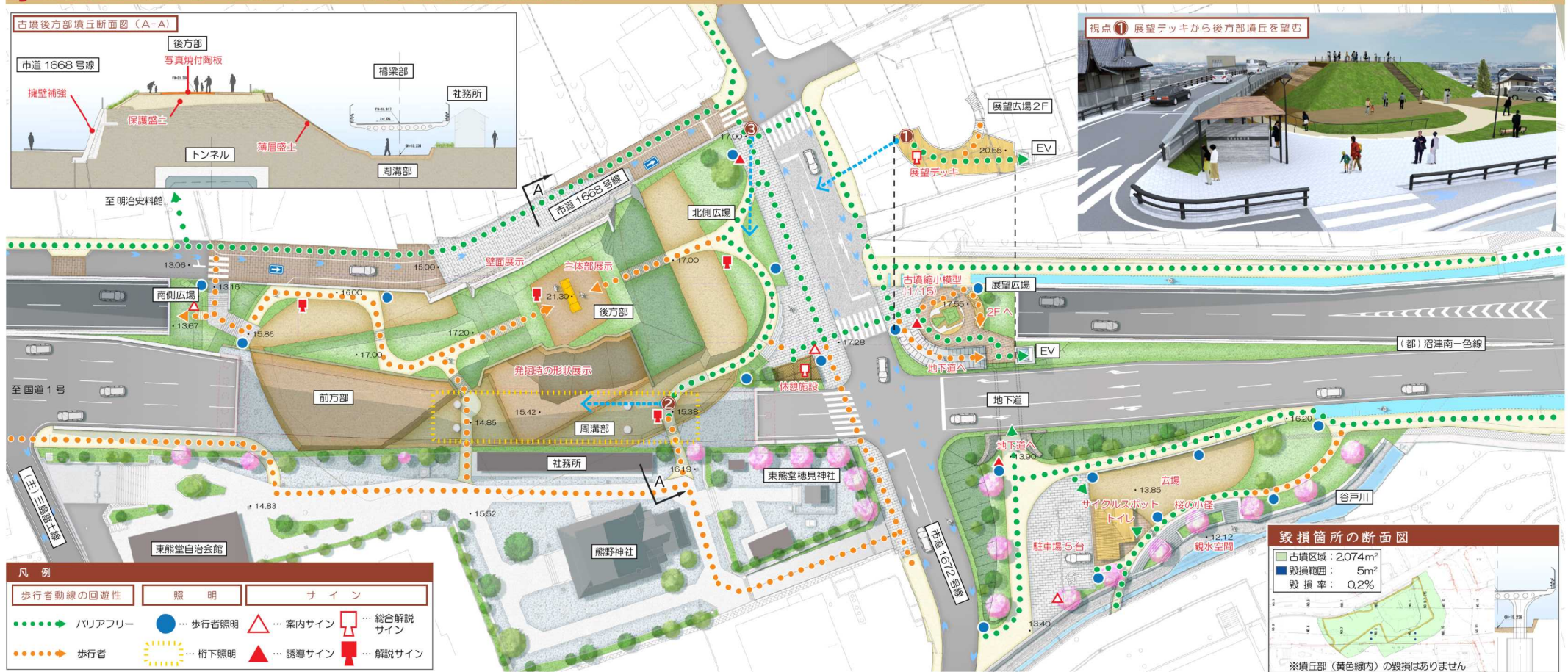
擁壁部の保全対策

現況の擁壁は現行の耐震基準を満足しておらず、盛土に伴う荷重・地盤の影響等により、今後、古溝が毀損する可能性があります。そこで、**現況の擁壁を壊すことなく、前面側に新たなモタレ式擁壁を構築・補強して、擁壁部の保全対策を行います。**

ル・パル工法は、擁壁の支持力及び盛土の滑り安定に寄与する地盤補強工法です。

重要度/要求性能	重要度 1	Ⅱ & 2 地震
安定計算結果 (補強前)	滑動・支持力で OUT	対工が必要
対策工法	ル・パル工法	延長方向 0.8m 以上
安定計算結果 (補強後)	滑動・支持力のせん断で抵抗	安全率 F=1.21>1.2
地滑り安定結果	安全率 F=1.21>1.2	

■ 古墳範囲及び市有地整備 ～すべての人が『古代』と『現代』を体験できる～



バリアフリー動線計画

地下道とエレベーターによるバリアフリー動線

古墳区域と市有地の高低差を勘案すると、8% スロープによるアプローチ通路を設置した場合、勾配区間がとてま長くなり、スムーズに古墳区域へ到達することが困難となります。市有地と展望広場をつなぐ地下道と EV を用いることで車道との交差を避け、安全かつ最短でアプローチが可能となります。

サインは各エリアの入口に案内図の付いたサインを設置し、地下道入口や交差点では矢示誘導サインを設置して明確な案内を行います。

地下道断面图▶



照明配置計画

公園及び道路のユニバーサルデザインに配慮した照明配置

都市公園及び道路の移動円滑化整備ガイドライン等に準拠した照度を確保して、安全・快適な利用が図れるよう灯具を配置します。

公園部：
通路部分 1Lux 以上
階段等の危険箇所 5Lux 以上

地下道：
階段及び通路 50Lux 以上
出入口 100Lux 以上

歩道部：
5Lux 以上



古墳のサイン計画

様々な展示や解説方法から古墳を読み解く スマートフォンを利用した解説

入口や展望デッキには、古墳全体を解説する総合解説サインを多言語対応で設置します。古墳を構成する墳丘や周溝及び主体部等の主要な場所から、それらを解説するサインを設置します。これらサインは、歩行者動線に沿って配置します。

AR(拡張現実)により古代当時や発掘調査時の状況を再現します。また出土した遺物の状況を原位置で見て頂くことが出来ます。

▼写真4枚 史跡河内寺岡寺跡 (大阪府東大阪市)



古墳・隣接市有地に関すること(その2)

二次提案書

市有地の整備～地域の『古代』と『現代』の魅力を体験できる～

古墳全貌を望む展望広場

展望広場は駐車場と古墳区域をつなぐ連絡通路はもとより、地下道上屋とEV施設を活用して古墳を遠くから眺める展望空間として機能します。

▼北西方向に見える富士山

1Fの円形広場の中心に高尾山古墳縮小模型を配置してシンボリックな広場を形成します。

2Fからは南方に古墳が望め、下方の縮小模型と見比べることができます。また、北西方向には富士山を望むことができ、双方を楽しむことができる広場となります。



展望広場のイメージ

愛鷹山湧水の親水空間

市有地の東側には谷戸川が流れており、愛鷹山の湧水が絶えずまちなかに注がれています。河川改修では、親水型の護岸を整備して湧水と触れ合うことができる空間を整備します。普段の散策や古墳の見学に訪れた方々に清らかな流れを介し、憩いを提供します。



▲親水空間断面図



親水空間と広場のイメージ

地域の魅力をサポートする休憩・サイクルスポット

沼津市ではサイクリング環境の整備を積極的に推進しています。本整備において新たな観光サイクリングコースとして高尾山古墳に立ち寄ってもらい、休憩やサイクル情報を享受できる施設を整備します。またトイレを併設し、古墳見学や地域生活の便益を図ります。



KANOGAWA

サイクリングマップ
(沼津市産業振興部
スポーツ交流推進課)



休憩・サイクルスポット

平面図

サイクル情報
休憩スペース

休憩・サイクルスポットのイメージ

古代の風景や愛着ある表情のファニチャーデザイン

弥生末期の風景(浮島沼)

浮島地区や原地区にわたる湿地に大小の沼が点在しており、これらを総称して浮島沼と呼ばれました。沼の周囲には浮島ヶ原と呼ばれる、湿田やヨシ・マコモが茂る低湿地帯が広がっていました。



水草の風景を添える



■てすり

・水草の形状をモチーフにした支柱

■園内照明

・水草の形状をモチーフにしたフォルム

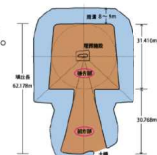


■フェンス

・水草の形状をモチーフにした柵

古墳の形状

高尾山古墳は、方形と方形(台形)をつなぎ合わせた前方後方墳です。この形は古墳時代の初期に多く造られ、主に東海地方から東に分布します。



出典：『スルガ最初の王ここに眠る 高尾山古墳』▲
(沼津市教育委員会 沼津市文化財センター)

愛着ある表情を備える



■ベンチ

・古墳の形状をモチーフにしたフレーム
・愛鷹山の間伐材を用いた座板



■パーゴラ

・古墳の形状をモチーフにしたベンチ
・愛鷹山の間伐材を用いたルーバーとベンチ
・トンネル壁面デザインと同調する杉板型枠のコンクリート壁



■ボード

・古墳の形状をモチーフにしたスリムなフォルム

二次提案書

初期、中期、長期にわたる古墳の復元計画 〜『完全性』と『真正性』の確立を目指して〜

古墳の復元とバリアフリー空間の拡張

(都)沼津南一色線の道路整備に係る古墳整備は初期段階と捉えています。
道路完成後も古墳整備は続いていくものと考えています。

- 初期の復元整備においては、現古墳整備保護範囲内の復元を行います。
- 車椅子で古墳区域にアプローチ出来るエリアは、下図点線範囲になります。

初期計画



- 中期の復元整備では、神社に係る古墳区域の復元を図ります。
- 神社と古墳とが一体的な繋がりを得る基壇状エントランスや参道を整備します。
- 車椅子で古墳区域にアプローチ出来るエリアは、下図点線範囲まで広がります。

中期計画



▲中期計画における神社と一体となった桁下空間のイメージ

- 長期の復元整備では、西側の古墳区域の復元を図ります。
- 西側範囲の史跡指定が必要となります。
- 車椅子で古墳区域にアプローチ出来るエリアは、下図点線範囲まで更に広がり墳丘上部にスロープで上ることも可能となります。

長期計画



▲平城京大極殿（奈良県奈良市）バリアフリースロープの事例（3.6mの高低差をつなぐ）

祭典時の道路利用方法 〜『古代』と『現代』『祈り』と『にぎわい』ここでしか得られない『ハレ』空間の創出〜

古墳と一体となった南進車線すべてを利用した“にぎわい”の創出

祭典時に南進車線の車道一部を利用することは祭典利用者の安全が確保できないため車両流入を制限します。国道1号への大型車等は岡宮地内で迂回誘導します。

地元車両は、右平面図の車両動線に示す通行が可能です。

- これまでの参拝や露店の楽しみ方に加えて、道路面を歩いてもらい、古墳とともに橋梁頂部から富士山を望むといった新たな緑日の楽しみ方を提案します。
- 南進車線の4車線すべてを利用するため、休憩・飲食スペースといった、ゆったりとした祭典空間を創出します。



祭典時 道路利用平面図

