

# ふるさとの風景をつくる「みちにわ」

地名の由来となった熊野神社、広く信仰を集める高尾山穂見神社  
 二つの社を祀り、長く地域の心の拠りどころであったこの地は  
 1800年もの昔もまた、地域の象徴的な場所であった  
 これからも地域の大切な場所でありつづけるために  
 はらかな時を超え、ふたたび古墳はその姿をあらわしたのではないだろうか  
 この土地の意思を汲みとり  
 古墳と神社、道と広場がひとつの庭をなし  
 四季折々の古墳と織りなす日常風景とともに  
 地域の暮らしを支え、地域の新たな核となる居場所「みちにわ」を目指す

## デザインコンセプト

- 1 時を超え、地域の心の拠りどころでありつづける場所づくり
- 2 古墳のある日常風景で、古墳への愛着が高まる場所づくり
- 3 暮らしを支える、歩行者優先の街路ネットワーク
- 4 古墳を保全し、その魅力を引き立たせる橋とトンネル

### ■ 橋梁・トンネルデザイン

- ・古墳を一切毀損しない施工と構造デザイン
- ・古墳の魅力を引き立てる空間デザイン
- ・周辺のまちなみに溶け込む形態デザイン

### ■ 古墳の保存・活用デザイン

- ・古墳の価値を守り、高める保存・活用計画
- ・築造当時の姿をイメージできる復元デザイン
- ・日常的に古墳の魅力を味わえる活用デザイン

### ■ 利活用・プロセスデザイン

- ・古墳と周辺が一体的につながる空間計画
- ・古墳のある日常風景を生む居場所デザイン
- ・誇りと愛着を醸成するプロセスデザイン



古墳の価値を伝え、古墳への愛着を高める日常風景の演出



安全・安心で、歩いて暮らせる街路空間の創出



地域の特徴を活かし日常を豊かにする居場所空間の創出



地域の歴史や誇りを継承するハレの日の演出

# 二次提案書

## 「みちにわ」全体デザイン

### ♣ 古墳のある日常風景を演出する、地域の新たな核となる居場所

- 古墳整備保護範囲と熊野神社、市有地とそれらに接する市道を一体的な空間とすることで、地域の新たな核となる居場所をつくります
- 古墳周辺の4つの拠点と回遊ルートにより、四季折々の古墳のある日常風景を演出し、ふるさとの風景をつくります

### ♣ 拠点①：エントランス広場

古墳前方部と空中歩廊のエントランスとなる広場を設けます



### ♣ 古墳の景観を阻害しない標識配置

歩道橋への共架などの工夫により古墳への眺めを阻害しないようにします

### ♣ 拠点②：北側広場

心地よい歩道空間と縁側のある展示施設で、古墳の眺めを楽しめる地域の居場所をつくります



### ♥ 回遊性を生み出す空中歩廊

南北の広場をつなぐことで回遊性を高め、古墳と富士山など、様々な眺めを楽しめる風景を演出します

### ♥ 古墳の隣接市道

古墳に接する区間は、舗装の工夫で、歩行者優先の街路とします

### ♥ 安全安心で、歩いて暮らせる街路空間

- 歩行空間の確保や右折制限などにより、**地域内の通過交通を減らし、安全で歩くのが楽しくなる歩行者優先の街路空間**をつくります
- 小中学校の通学路などを踏まえ**安全に移動できる歩行者ルート**をつくります
- 広域ネットワークの自転車は、**歩行者や自転車自身の安全性に配慮した迂回ルート**を設定します
- 周辺の地域資源をつなぐ街路ネットワークで、**住民も来訪者も楽しめる散策ルート**をつくります



### ♥ 住環境を向上する植栽

道路脇の空間を積極的に緑化することで、より魅力的な住環境をつくります

### ♥ 南進線の右折規制

地域内道路の抜け道利用を防ぐため、東西市道への右折を禁止します

### ◆ ハレの日に対応した道路

祭典時には、トンネルを相互通行とし、風物詩である屋台の連なる風景を演出します

### ♥ 神社へのバリアフリー動線

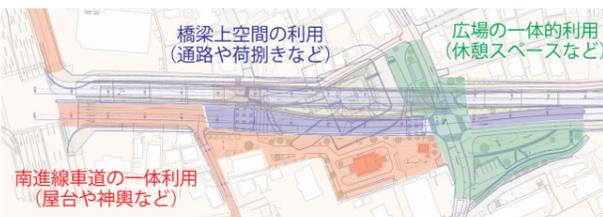
沼津南一色線の歩道から神社境内へのバリアフリーのアクセスを確保します

### ♣ 古墳を保存し、その魅力を引き立てる橋とトンネル

- 当時の最先端の技術を用いて造られた古墳の技術思想を継承し、現代の最先端の構造・施工技術を用いた橋とトンネルにより、**古墳を一切毀損せず最大限に保存復元**します
- 古墳のある風景を大切に、**周辺の風景に溶け込むデザイン**とします
- ドライバーからも**古墳が印象的に見えるような工夫**をします

### ◆ ハレの日「東熊堂高尾山神社祭典」の演出

- 屋台が立ち並び、多くの人で賑わう地域の代表的なお祭り「東熊堂高尾山神社祭典」を、**より魅力的に開催できる広場・街路空間**とします
- 南進線を通行止めにするを想定し、**空間の一体的利用に支障をきたさないデザイン**とします



### ◆ 土橋の可視化

本来の古墳への入口と考えられる土橋を可視化します

### ♣ 拠点③：神社境内

社務所を移設し、古墳と神社を一体化するとともに、境内から古墳へのアクセスルートを確認します



### ♥ 歩行者優先の街路デザイン

舗装の工夫で歩道空間を確保するとともに、車道を狭く見せることで通過する車の速度を抑制します

### ♥ 自転車の迂回ルート

歩行者および自転車の安全性を確保するため、市道東側から東熊堂交差点へ抜ける計画とします

### ♣ 谷戸川の改修

河川線形を工夫し、市有地広場と一体となった緑豊かな親水空間を創出します

### ♣ 拠点④：市有地広場

古墳来訪者用の駐車場を備え、普段は子供たちの遊び場となり、イベントも実施できる使い勝手の良い空間とします

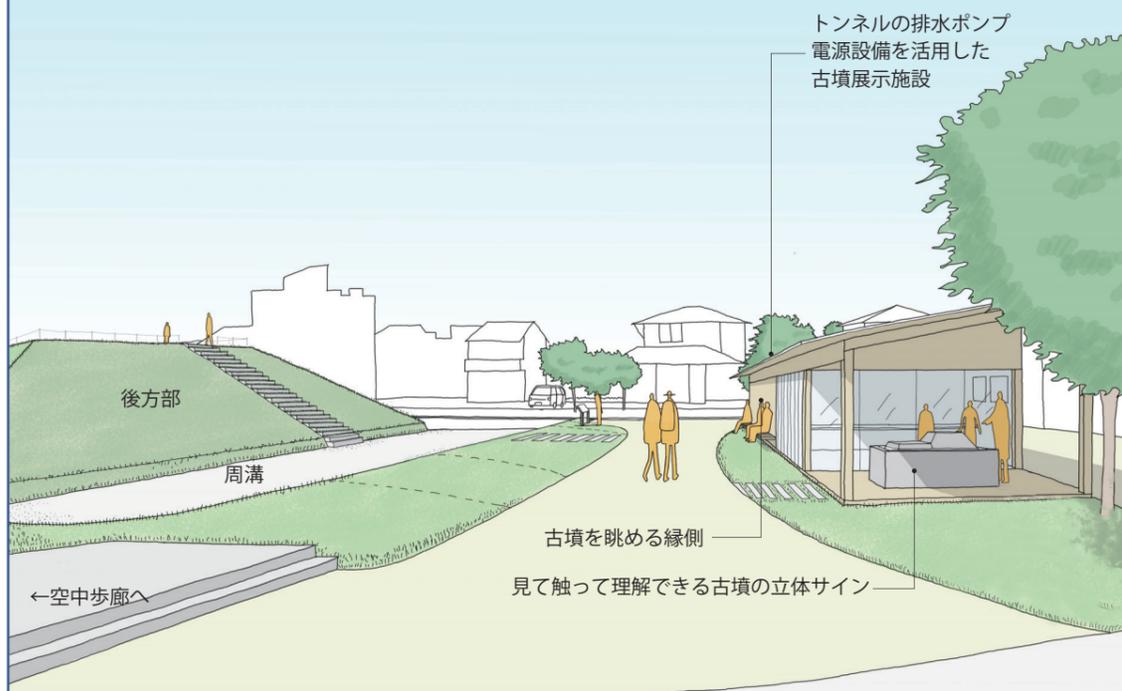


全体平面図 S=1/1000

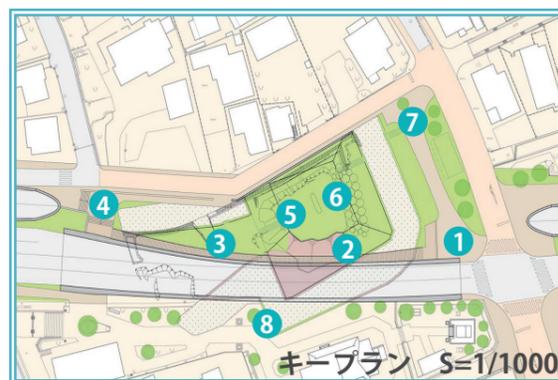
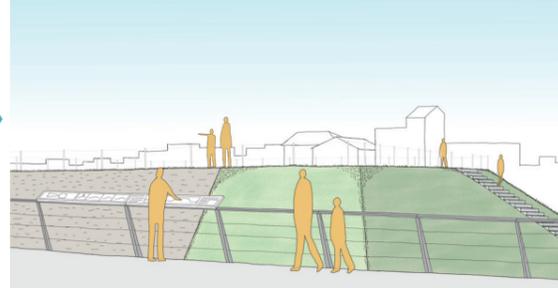
# 二次提案書

## 「みちにわ」空間体験のイメージ

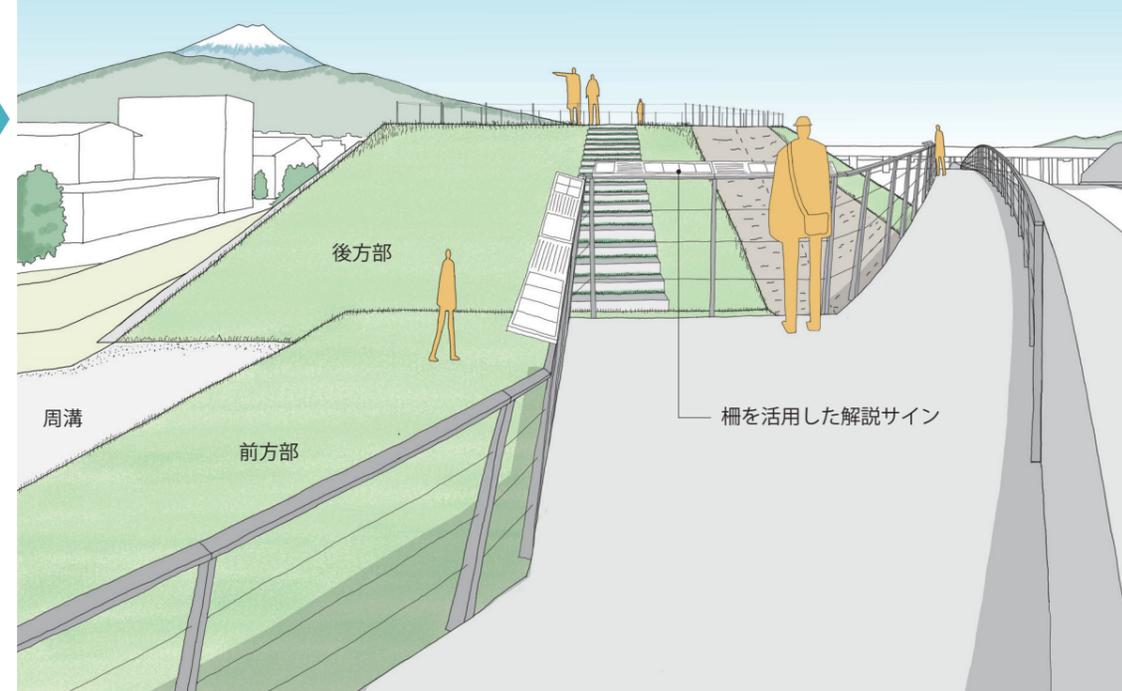
1 古墳をのんびり眺め、地域の居場所となる古墳北側広場



2 様々な古墳の眺めを楽しめる空中歩廊



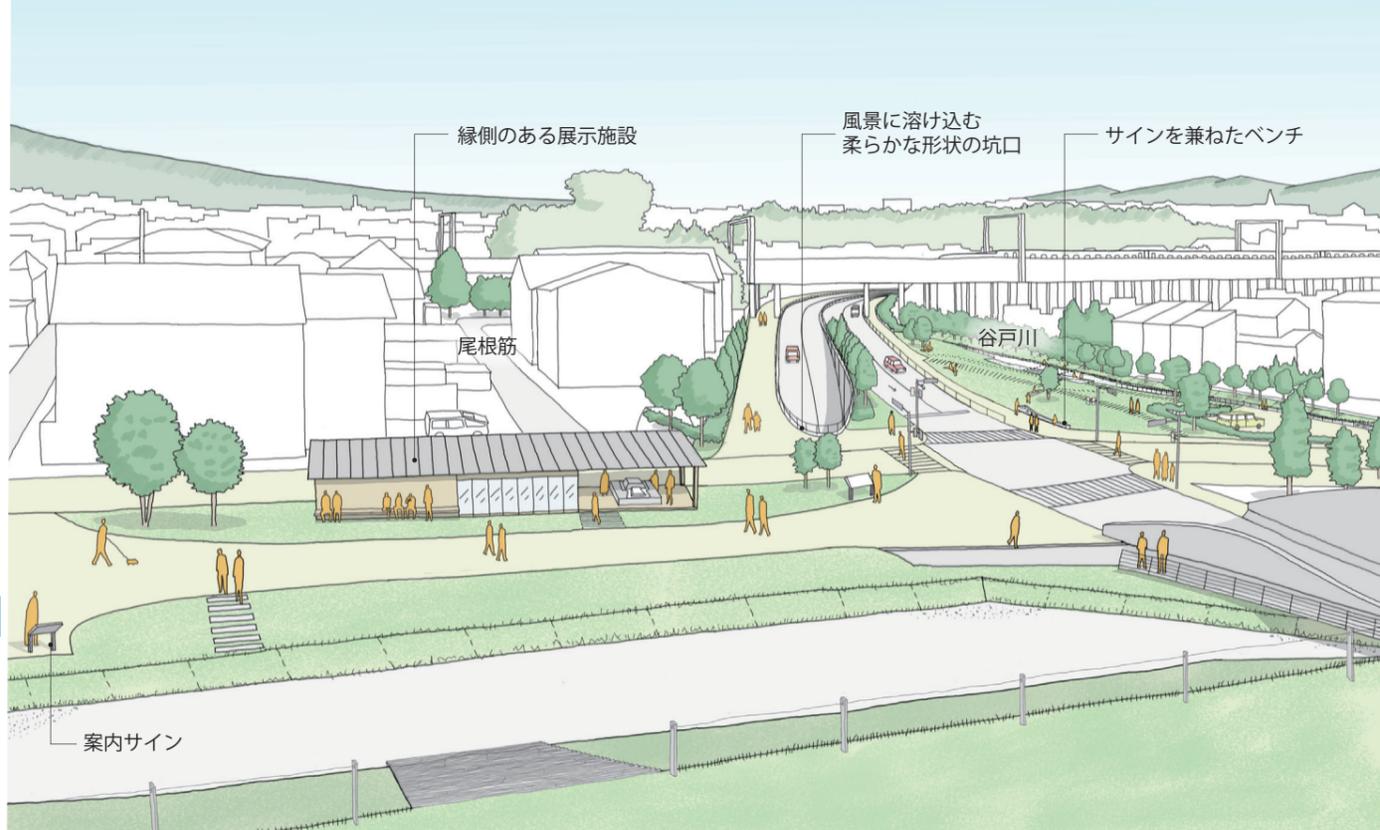
3 古墳越しに富士山を望む空中歩廊の眺望スペース



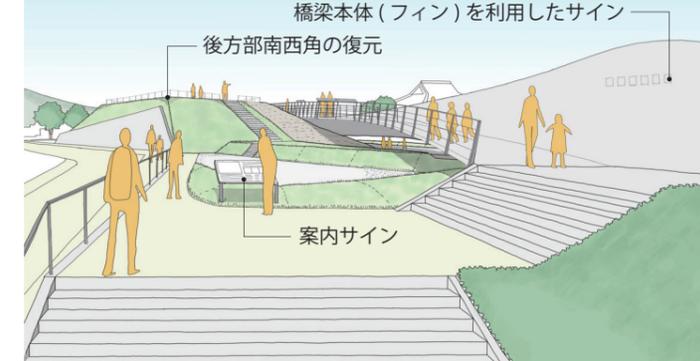
8 古墳と一体となり、古墳へのアクセスが可能な神社境内



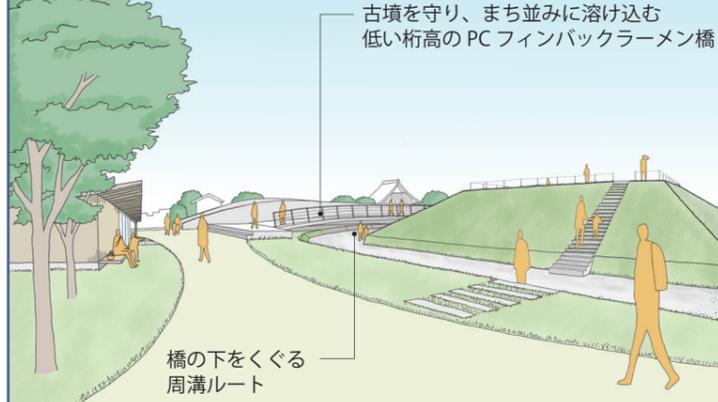
6 富士山や愛鷹山を望み、谷戸に挟まれた古墳の立地する尾根地形を理解できる後方部北側の眺め



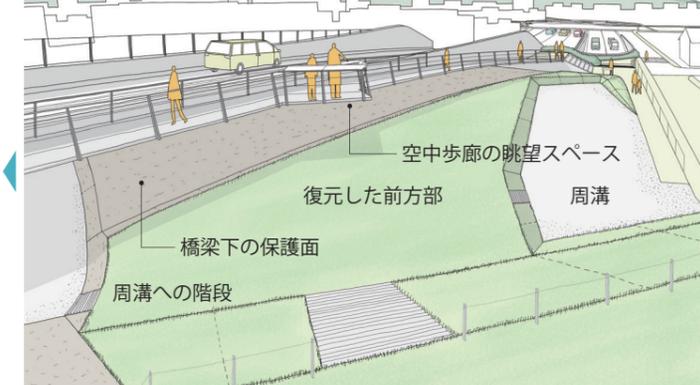
4 古墳前方部へのエントランスとなる古墳南側広場



7 自らの通り道となり古墳のある日常風景を生む古墳北側広場



5 駿河湾と沼津市街を望む後方部南側の眺め



# 二次提案書

## 橋梁・トンネルデザイン

### ■古墳を毀損せず、南北に古墳広場を確保できるトンネル計画

- 古墳区域は推進工法による非開削の函渠工、アプローチ区間は開削にてU型擁壁を構築します
- 立坑は古墳区域の範囲外に設けます
- これにより、古墳の保存に加え、前方部へのエントランスとなる南側広場、展示施設を有する北側広場を設け、「みちにわ」空間を実現します



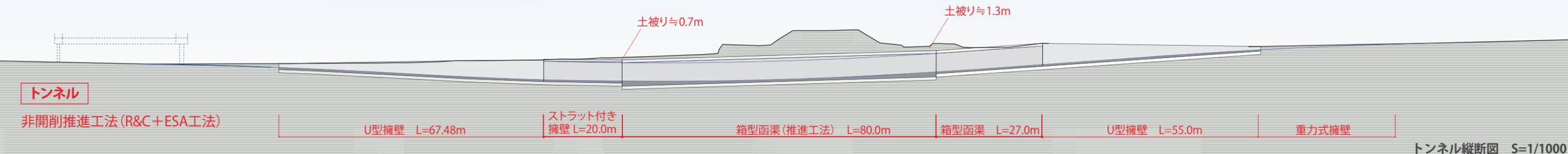
### ■ドライバーに古墳を印象づける坑口デザイン

- 古墳がより印象的に見えるよう、山アテ効果を生み出すシンプルなトンネル坑口デザインとします
- トンネル進入時の圧迫感を軽減できるように、入口付近の明暗差を小さくできる、U字型の坑口の平面形状とします
- 古墳の眺めを阻害する施設を坑口付近に設けないようにします



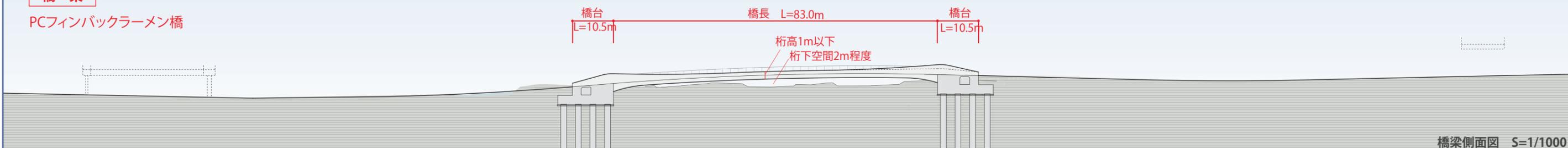
### ■周辺の住環境を向上させる緑化デザイン

- 周辺の住宅地の魅力を高め、道路構造物の無機質な印象を和らげるよう、側道や歩道脇の空間を活用し積極的に緑化をおこないます



## 橋梁

PCフィンバックラーメン橋



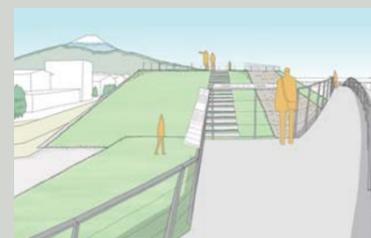
### ■古墳を毀損せず、周辺のまちなみに溶け込む橋

- 周囲のまちなみに溶け込み、古墳を引き立てるスケールの橋とします
- 古墳区域に橋脚を設けず、桁高を1m以下に抑えることができるPCフィンバックラーメン橋を採用します
- フィンの高さを抑え、走行車両からも古墳を眺めることができます



### ■古墳のある風景を演出し、回遊性を生み出す空中歩廊

- 富士山や愛鷹山、新幹線や祭りの屋台など、古墳が織りなす四季折々の風景を楽しめる空中歩廊を、橋梁本体に添架します
- 空中歩廊には、解説サインとともに前方部からの眺めを楽しめる展望スペースを設けます



### ■神社と北側広場の行き来が可能な桁下空間

- 橋梁の桁高を1m以下に抑え、2m程度の桁下空間を確保することで、周溝を利用して神社と北側広場との行き来を可能にします

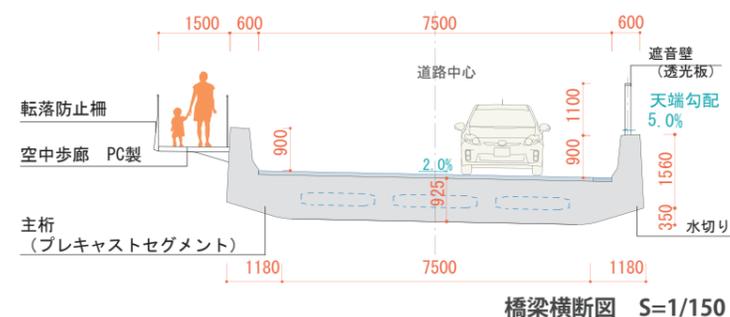


# 二次提案書

## 橋梁設計の考え方

### ■ 橋梁概要

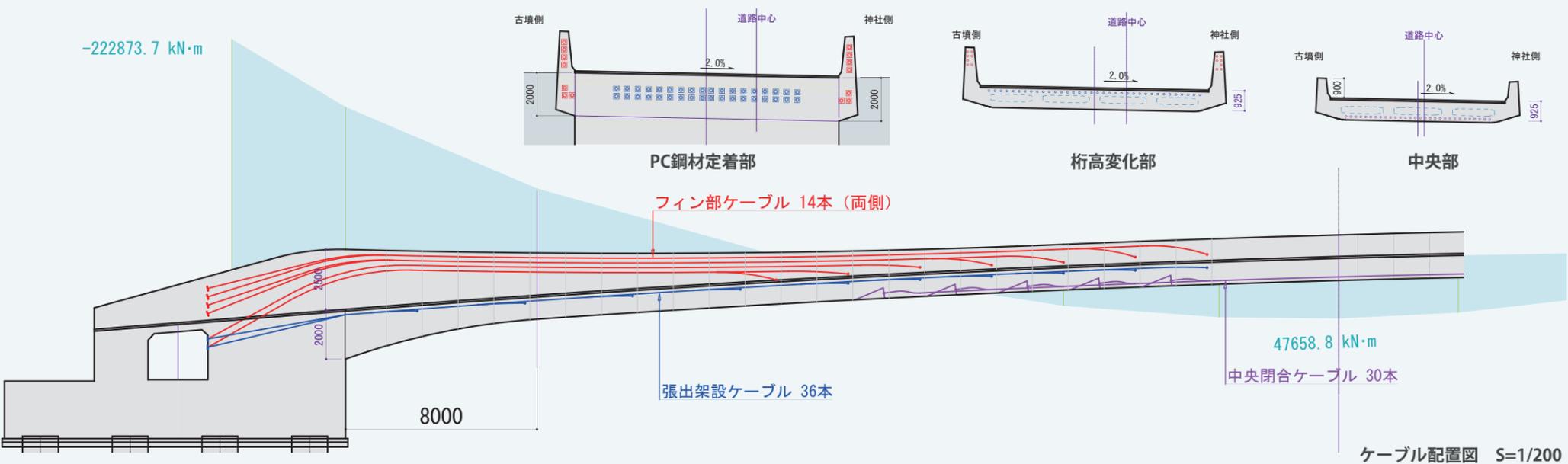
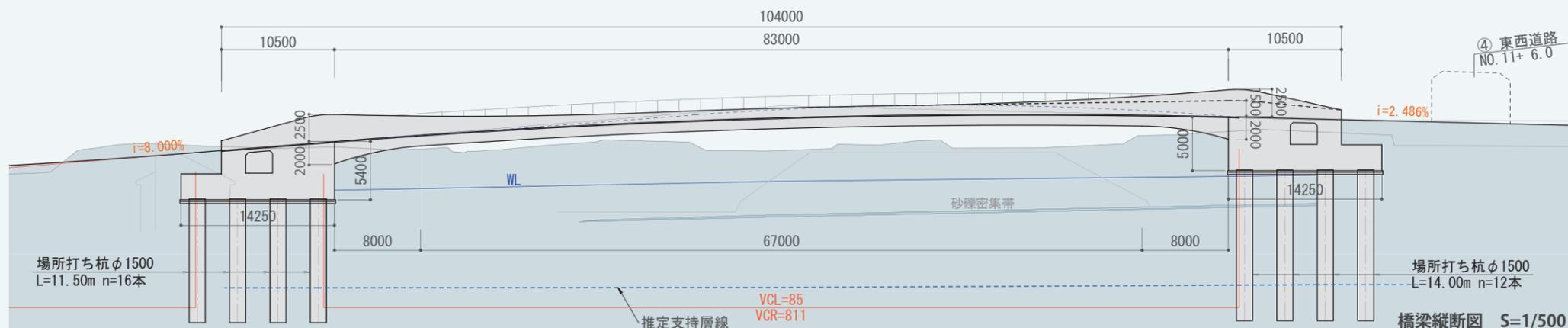
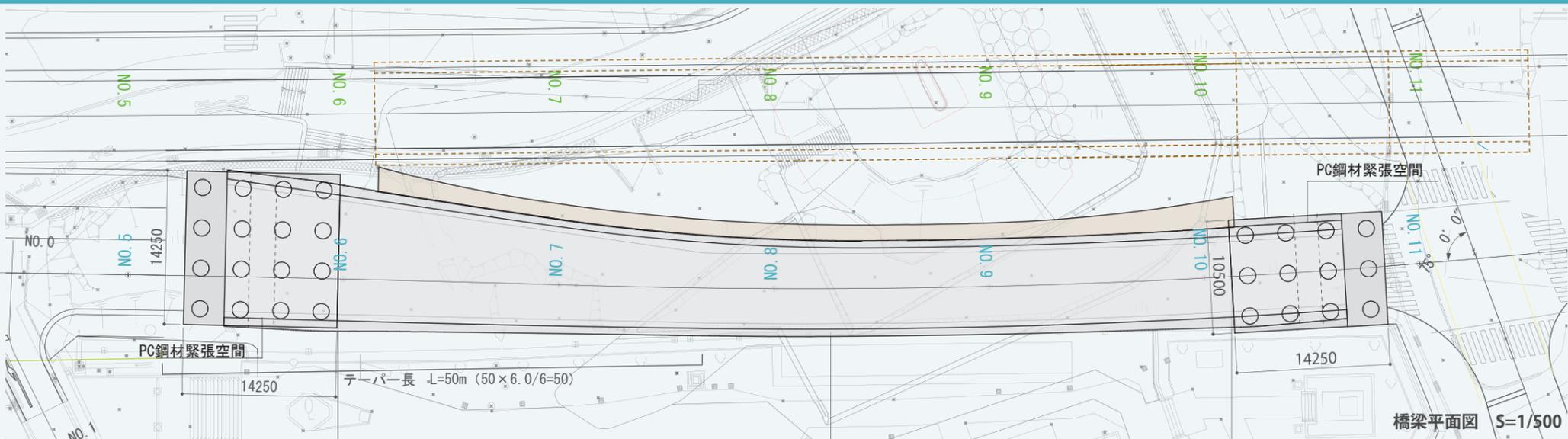
- ・橋長：83.0m
- ・上部工形式：PCフィンバックラーメン橋  
(プレキャストセグメント片持ち架設)
- ・基礎工形式：場所打ち杭 φ1500
- ・主要材料：主桁 コンクリート  $\sigma_{ck}=60\text{N/mm}^2$   
PC鋼材 SWPR7HT



上部工計算結果					
鋼材配置		左支点上	中央	右支点上	
PC鋼材 (12S15.7)	フィン部	14本	—	14本	—
	主版上側	36本	—	30本	—
	主版下側	—	30本	—	—
コンクリート応力度(60N/mm <sup>2</sup> )		左支点上	中央	右支点上	許容値
最大張出時	上縁	4.43	—	5.72	0.0< $\sigma$ <19.0
	下縁	4.25	—	4.63	0.0< $\sigma$ <19.0
中央閉合施工時	上縁	2.72	—	3.67	0.0< $\sigma$ <19.0
	下縁	6.43	—	7.11	0.0< $\sigma$ <19.0
死荷重時	上縁	2.10	11.23	2.80	0.0< $\sigma$ <19.0
	下縁	7.65	3.69	8.81	0.0< $\sigma$ <19.0
設計荷重時	上縁	1.11	14.74	1.68	-2.0< $\sigma$ <19.0
	下縁	9.27	-0.28	10.63	-2.0< $\sigma$ <19.0
温度時	上縁	2.52	15.22	2.89	-2.5< $\sigma$ <22.0
	下縁	9.35	-2.10	10.85	-2.5< $\sigma$ <22.0

基礎工計算結果						
基礎工計算結果		A 1		A 2		
場所打ち杭 φ1.5m (全周回転)		L=11.5m	16本	L=14.0m	9本	
		鉄筋D19-32本		鉄筋D32-22本		
安定の耐荷性能の照査		結果	制限値	結果	制限値	
死荷重時	変位量(mm)	$\delta_{fx}$	1.0	15.0	11.4	15.0
	支持力(kN)	Pmax	4,442	6,873	5,041	7,737
		Pmin	1,512	-991	315	-1,726
死荷重 + 活荷重時	変位量(mm)	$\delta_{fx}$	4.0	15.0	5.5	15.0
	支持力(kN)	Pmax	5,479	6,873	6,458	7,737
		Pmin	862	-991	-1,596	-1,726
地震時	変位量(mm)	$\delta_{fx}$	5.1	15.0	4.4	15.0
	支持力(kN)	Pmax	5,197	6,873	5,732	7,737
		Pmin	746	-991	-384	-1,726

## 橋梁一般図



トンネル設計の考え方

■トンネル概要

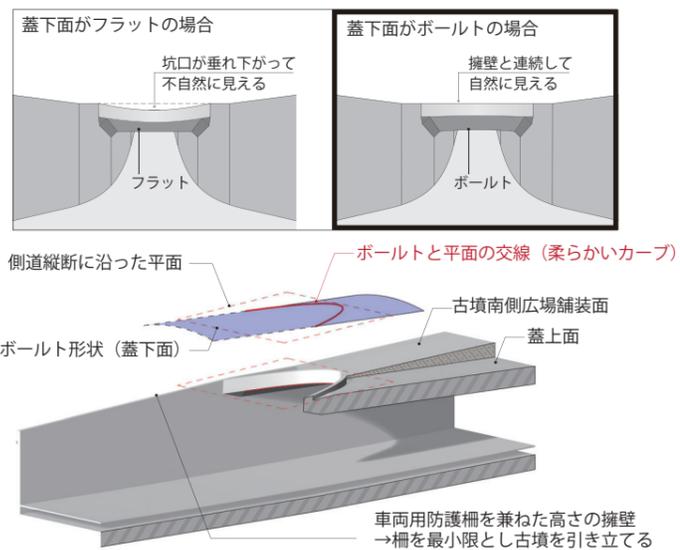
- ・延長 : 127.0m
- ・トンネル形式 :  
 【箱型函渠 (非開削部)】 推進工法 (R&C+ESA 工法) L=80.0m  
 工場製作プレキャスト  $\sigma_{ck}=40N/mm^2$   
 【その他函渠、擁壁 (開削部)】 場所打ち施工  $\sigma_{ck}=24N/mm^2$

■古墳を一切毀損しないトンネル計画

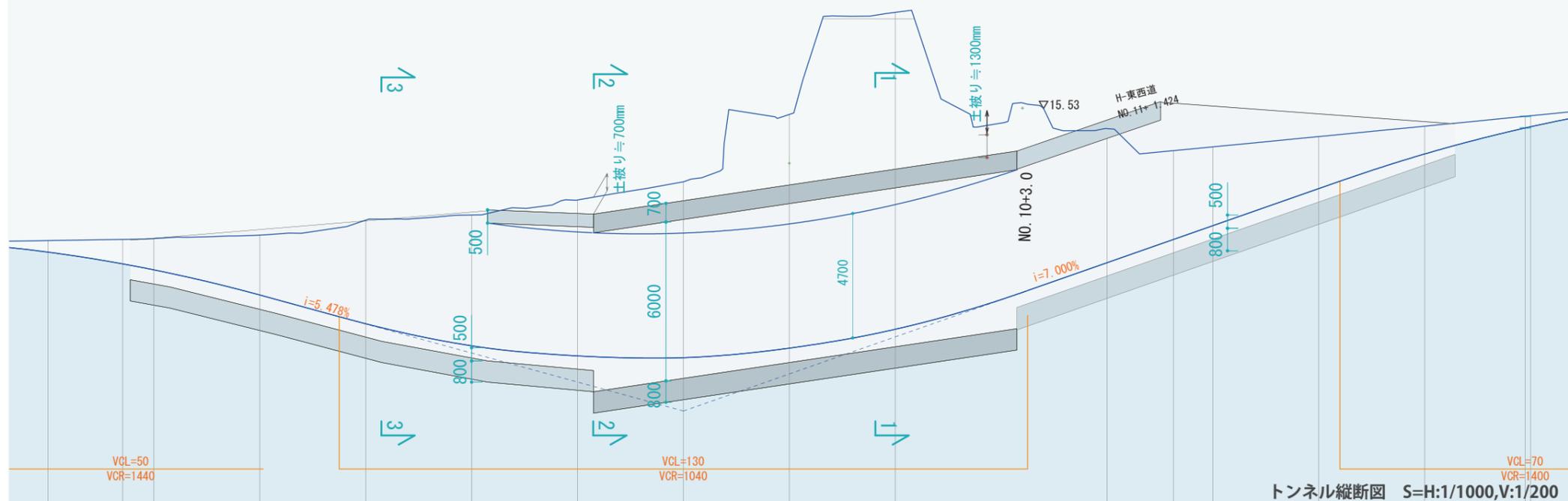
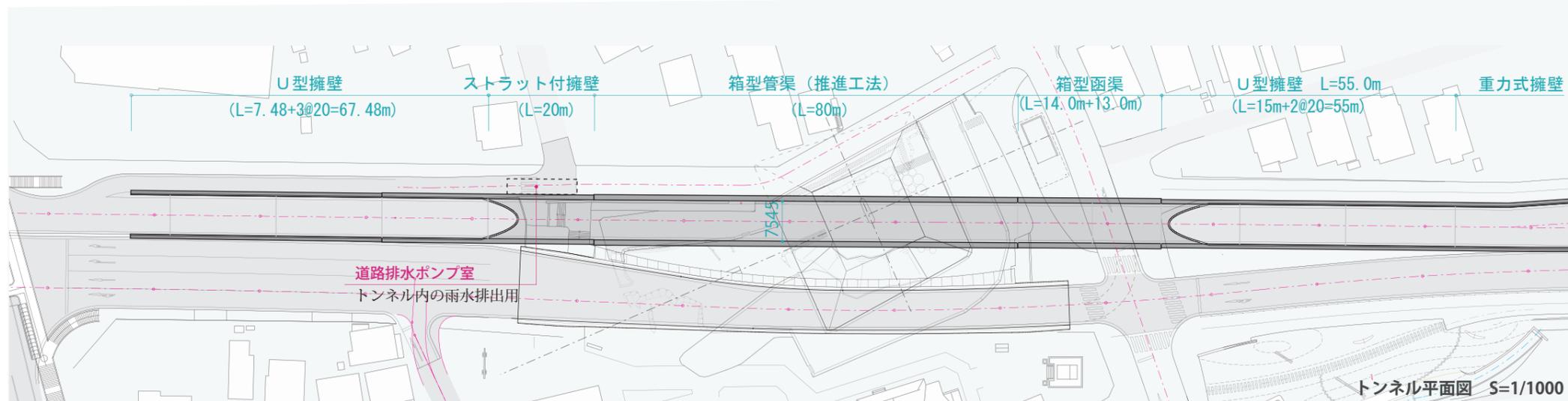
- ・設計速度 60km/h の特例値を適用し、**周溝部で 50cm 以上の土被りを確保**する道路の縦断線形とします
- ・古墳の周溝の範囲外に立坑を設け、古墳の下は推進工法による非開削の函渠工、アプローチ区間は開削にて U 型擁壁を構築し、上部を蓋掛構造とします
- ・上記の計画により、古墳の復元に加え、南側にエントランス広場、北側に古墳広場を確保します

■自然な形状に見える坑口デザイン

- ・形状操作が容易な U 型擁壁 + 蓋掛け区間に坑口を設けます
- ・圧迫感軽減のため、**柔らかいカーブの平面形状**とします。このとき、坑口が自然に見えるよう、**蓋下面をボルト形状**とします



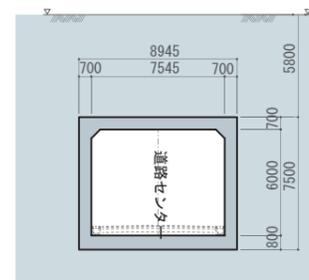
トンネル一般図



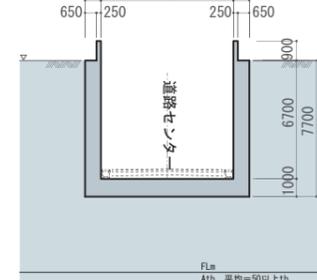
1-1 断面計算結果

部材厚	頂版		側壁				底板	
	①端部	②径間部	③上端部	④下端部	⑤端部	⑥径間部		
主鉄筋	外側 6-D35 内側 6-D35	6-D35 6-D35	1000 (700+300) 6-D35	700 6-D35	1000 (700+300) 6-D35	700 6-D35	800 6-D38	800 6-D38
断面力 (常時)	M	kN・m	-426.9	509.2	-518.2	-553.4	-532.5	702.4
	N	kN	269.2	269.2	542.3	645.2	343.2	343.2
	S	kN	430.5	-	-214.7	254.9	-527.8	-
応力度 (常時)	$\sigma_c$	N/mm <sup>2</sup>	5.1	< 14.0	6.0	< 14.0	7.3	< 14.0
	$\sigma_s$	N/mm <sup>2</sup>	115.6	< 180	139.9	< 180	127.0	< 180
	$\tau_a$	N/mm <sup>2</sup>	0.706	> 0.561	-	-	0.352	< 0.561
せん断補強鉄筋	3-D13@250		-	-	-	-	3-D13@250	

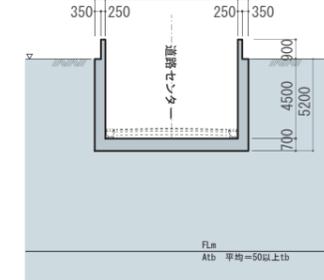
(1-1 断面/推進部)



(2-2 断面/立坑部)



(3-3 断面/一般掘削部)



トンネル横断面図 S=1/400

# 二次提案書

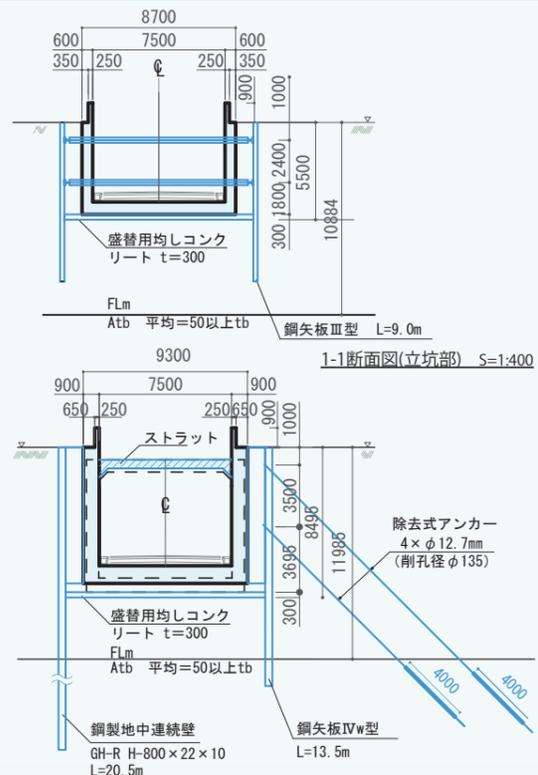
## 施工方法 (トンネル)

### ■古墳保存をより確実にするトンネル施工

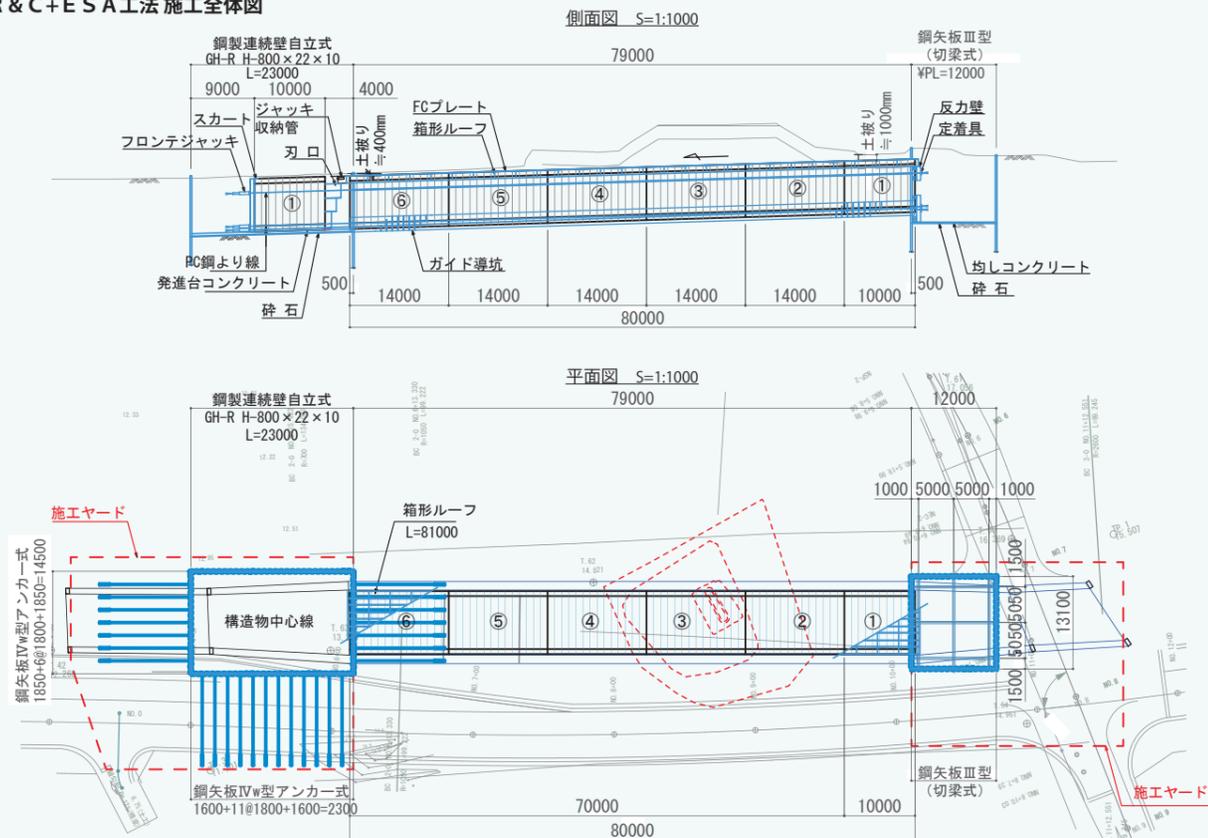
- ・工場にて製作したプレキャスト部材を、発進立坑内で組み立て、R&C 工法による先行防護と長距離に適したESA 工法の組み合わせにより部材を推進します
- ・推進工法は道路縦断の低い側 (南側) から発進し、古墳下での精度を確保します
- ・プレキャスト部材とすることで摩擦力を軽減するとともに、部材厚を薄くして、古墳への影響を最小限に抑えます
- ・土被りの薄い周溝部は、あらかじめ盛土を施し、保護してから施工します

### ■立坑

- ・発進立坑は、住宅地への影響を避けるため西側は鋼製連続壁自立式構造とします。また橋台に干渉する東側は除去式アンカーとし、施工後に撤去します
- ・到達立坑は、切梁式の鋼矢板構造とします



### ■R&C+ESA工法 施工全体図

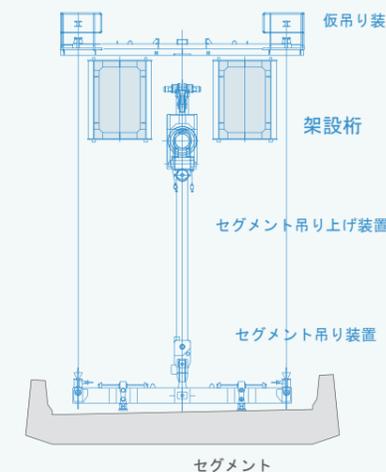


## 施工方法 (トンネル)

### ■古墳区域に立ち入らない施工方法

- ・墳丘などの遺構面に触らずに施工できるように、ラーメン橋台を起点とするプレキャストのセグメントによる張り出し施工を採用します
- ・古墳区域外に位置するラーメン橋台とハンチ部は、支保工による現場打ちにて施工します。古墳区域内は、架設桁を用いたプレキャストのセグメントによる張り出し施工とし、区域内に立ち入らずに施工します
- ・空中歩廊は、あらかじめ橋梁本体に埋め込んでおいたネジ鉄筋に、プレキャストコンクリートによるスラブを固定します。橋梁本体の路面から架設することで、古墳区域に影響しないようにします

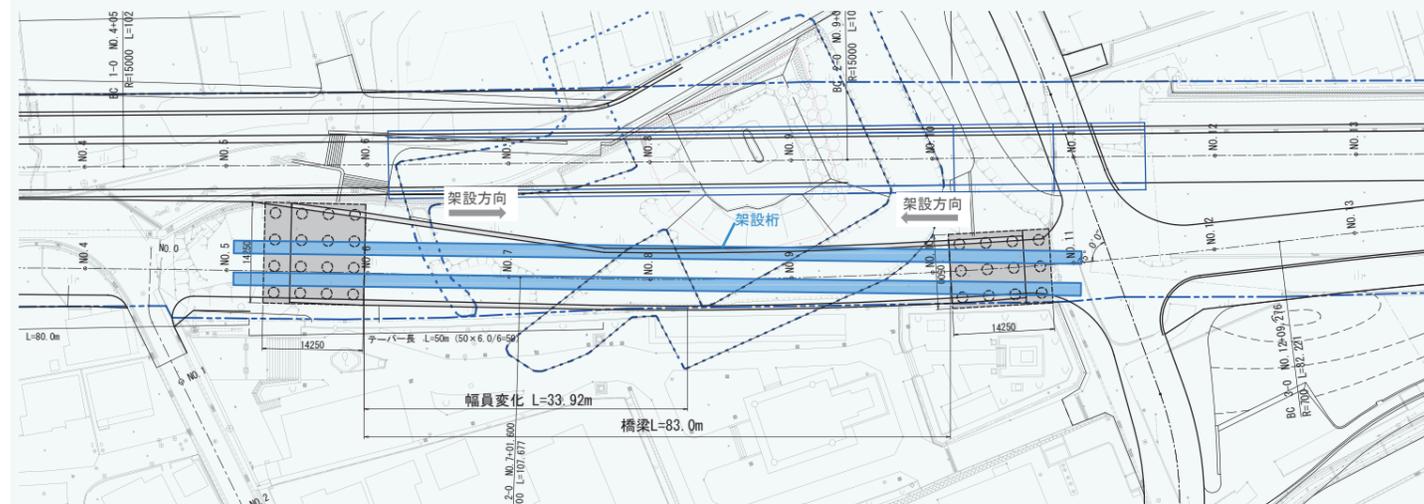
■架設桁断面図



■STEP2



■STEP3



# 二次提案書

## 維持管理について

### ■ミニマムメンテナンスと高い耐久性を有する構造

橋梁とトンネルは、古墳の保全の観点からも、最小のメンテナンス頻度で、高い耐震性を有する構造を採用します。また、住宅地に近接することから、騒音や振動が発生しにくく、良好な住環境を維持できる構造とします。

### ■橋梁

#### 高い耐久性と低い桁高

60N/mm<sup>2</sup> という強度の高いコンクリートを用いたプレキャストセグメント方式にすることで、高い耐久性と低い桁高を実現します

#### 高い耐震性とミニマムメンテナンス

ラーメン構造とすることで、地震に強い構造で、支承や伸縮装置といった定期的なメンテナンスや大地震後に取り替えが必要な部材を無くし、古墳の保全とミニマムメンテナンスを実現します。また主桁コンクリートの表面を塗装し、汚れを防止します

#### 騒音や振動の抑制

揺れにくく、車両走行による低周波が生じないコンクリートラーメン構造とし、良好な住環境を維持します

#### 将来への備え

主桁の背面に設けた PC 鋼材緊張空間は、将来の維持管理空間としても活用します

### ■トンネル

#### 高い耐久性とミニマムメンテナンス

非開削部は、強度の高いコンクリートを用いたプレキャスト部材で構成することにより、部材を薄くするとともに、高品質、高耐久性を実現します。また、コンクリート表面が緻密であることより、汚れにくくなる利点があります

#### シンプルな形状とメンテナンスの省力化

開削部は、シンプルな形状の現場打ちコンクリートとし、漏水といった劣化要因が発生しないように配慮します

### ■工事費

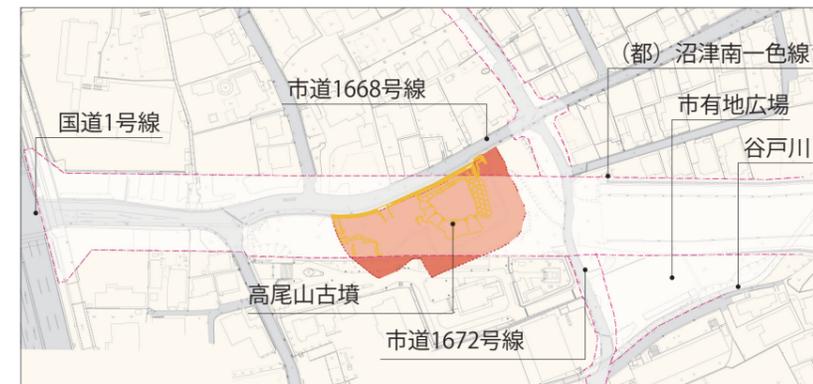
\* 空中歩廊を含む

種別	金額 (千円)	備考
橋梁工事費*	732,270	L=83m
(橋梁 1m 当たり工費)	8,823	千円 / m
トンネル工事費	2,779,657	L=262m
(トンネル 1m 当たり工費)	10,609	千円 / m
道路工事費	115,855	
全体工事費 (消費税抜き)	3,627,782	千円
工事費合計 (消費税込み)	3,990,560	千円

## 整備のプロセスについて

### ■整備において大切にすること

本整備は、トンネル、橋梁、古墳に加え、市有地広場や市道、また神社境内や谷戸川といった、多くの整備が関係しています。これらを適切な順番で整備することで、地域内通過交通の早期解消と古墳の保存・活用を実現します。



STEP0 | 現況図 NTS

### ■STEP 1 トンネル整備

トンネルの推進工法に必要な発進立坑が道路南進線に影響するため、トンネルから整備します。

最初に推進工法区間を施工することとし、発進・到達立坑の工事、古墳周溝部への土盛り後に、プレキャスト部材を用いた推進工法により施工します。

その後、両側の開削区間を同時に施工します。トンネルは、推進工法区間が約3年半、開削区間が約1年の全体で約4年半の工期を想定しています。

トンネル完成後は、トンネルの2車線を南北1車線の暫定供用とし、地区内の通過交通を減らします。

### ■STEP 2 古墳保護工+橋梁整備

橋梁整備を実施する前に、架橋後に整備が困難な古墳前方部の橋梁下区間と後方部南東角部について、古墳の保護工を実施します。

その後、古墳区域内に立ち入らずに橋梁を施工します。まずラーメン橋台とハンチ部を施工し、架設桁を用いたプレキャストのセグメントによる張り出し施工を実施します。最後に空中歩廊を整備します。

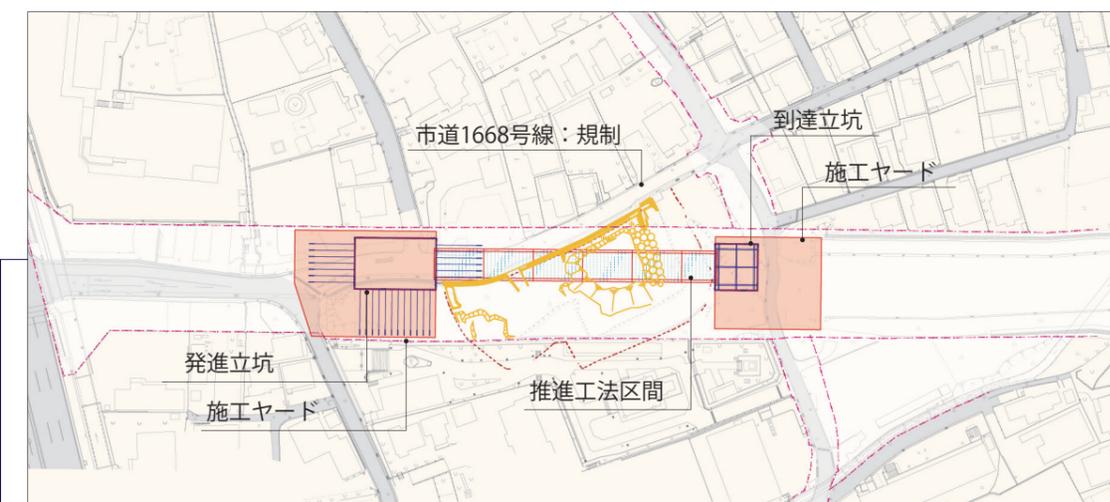
両側から張り出し、セグメントを効率よく架設します。施工ヤードは、沿道の住宅や祭典利用等に配慮し、北側を主とします。

橋梁は約2年の工期を想定しています。

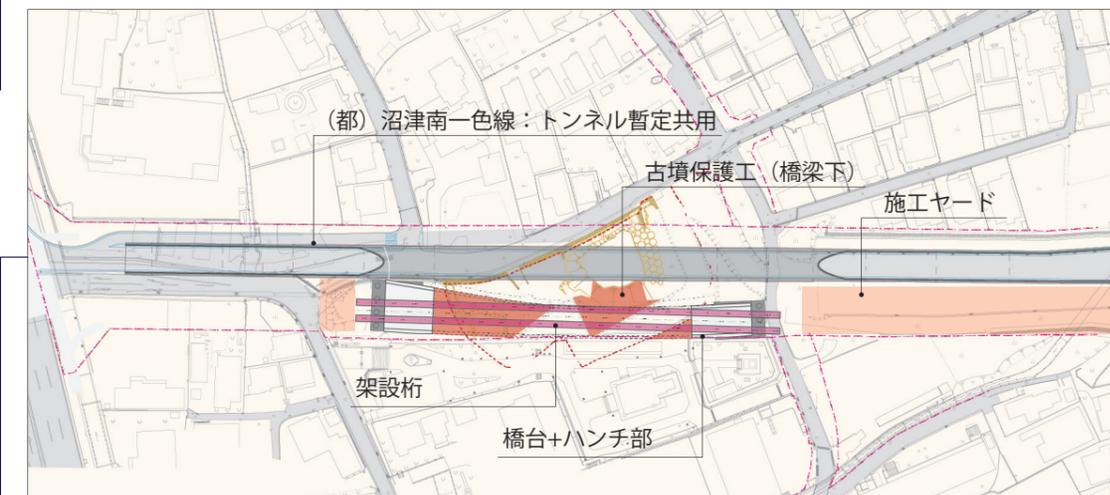
### ■STEP 3 史跡整備+周辺街路・市有地広場整備+谷戸川改修

橋梁整備後は、古墳の史跡整備とあわせ、周辺街路や神社境内の整備を実施します。また、谷戸川改修と市有地広場の整備も同時に実施します。

これらの整備には約2年の工期を想定しています。



STEP1 | トンネル架設平面図 S=1/2000



STEP2 | 橋梁架設平面図 S=1/2000



STEP3 | 関連整備完了図 S=1/2000

# 二次提案書

## 古墳の保存・活用デザイン

### ■古墳の価値を守り高める保存・活用計画

- 道路線形の工夫、トンネルや橋梁の構造・施工方法の工夫により、古墳区域内を一切毀損しない計画を実現します（現時点で入手可能な資料による検証に基づく）
- 前方後方墳の特徴的な形状、築造時の社会的背景や生活の様子分かる遺物、尾根筋の立地特性など、古墳の本質的価値をわかりやすく伝え、古墳の価値を高める保存・活用計画とします
- 古墳の価値が分かりやすく身近に感じられるようにすることで、古墳を大切にす市民意識を醸成し、地域の文化的価値を高めます

### ■築造当時の姿をイメージできる復元デザイン

周溝も含め可能な限り復元し、築造当時の姿を再現します。復元が困難な箇所は、長い歴史の中で失われてしまった事実も人の歴史の積み重ねとして伝わるよう、復元エリアと明確に分けつつ遺構面を保護します。付帯施設は、復元と誤解されない設えとします

#### 前方後方墳の特徴を可視化する復元

墳丘の各頂点、前方部の頸部、土橋、周溝など、橋梁と重ならない範囲は最大限復元し、当時の形状や高さを体験できるようにします。保存盛土のうえ、墳丘表面はシバ等の地被植物、周溝底面は砂利敷きとし、当時と同じ自然浸透による排水とします



#### 遺構面の保護

橋梁により復元困難な部分は、これ以上の毀損が進まないようモルタル吹付や樹脂混合凝土などによって保護します。橋梁完成後に立ち入りが困難となる古墳前方部の橋梁下部は、保護工を実施の上、さらなる保護のため埋土します

#### シンプルでさりげないデザインの付帯施設

墳丘斜面に設ける見学者用の階段は、シンプルなプレキャストコンクリート製とし、遺構面を毀損しない構造とします。また、見学者の安全性に配慮し、後方部上部の外周にはロープなどを用いた簡易な柵を設けます

### ■日常的に古墳の魅力を味わえる活用デザイン

地域の日常風景をはぐくむ「みちにわ」空間は、古墳を様々な角度から眺めることができる、他にはない空間となります。実物を目の前にして、場所に合った適切なサインや展示を設けることで、「みちにわ」空間全体が一連のガイダンス機能を有し、日常的に古墳を楽しめるようにします

#### 北側広場の展示施設

見学拠点となる北側広場には、高尾山古墳の理解をを広げるための展示施設を設けます。古墳に関わる学術的な内容のほか、出土遺物のレプリカや立体模型など、子供から大人まで楽しめる展示ができる空間とします

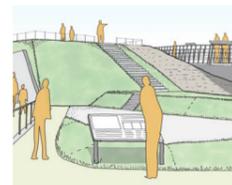


透明板を用いた復元形状サイン※

触ることもできる立体サイン

#### 空中歩廊の手すりを活用した解説サイン

様々な視点で古墳を眺められる空中歩廊には、手すりを活用した解説サインを設けます。古墳の南北主軸線との交点に眺望スペースを設け、東日本最大級の古墳にふさわしい富士山を背景にした圧倒的な風景を演出します



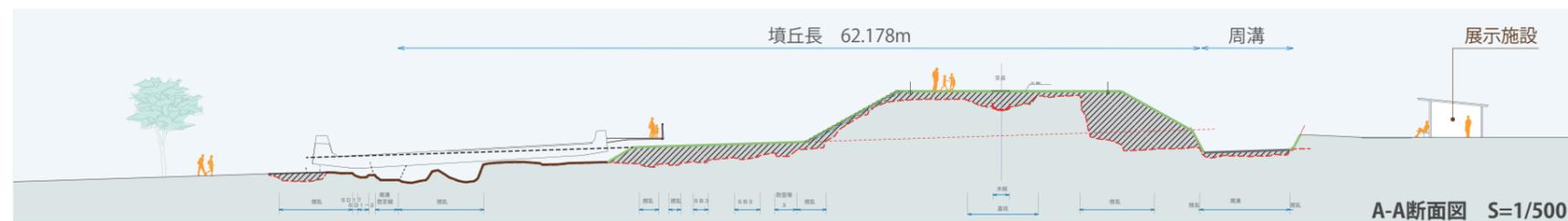
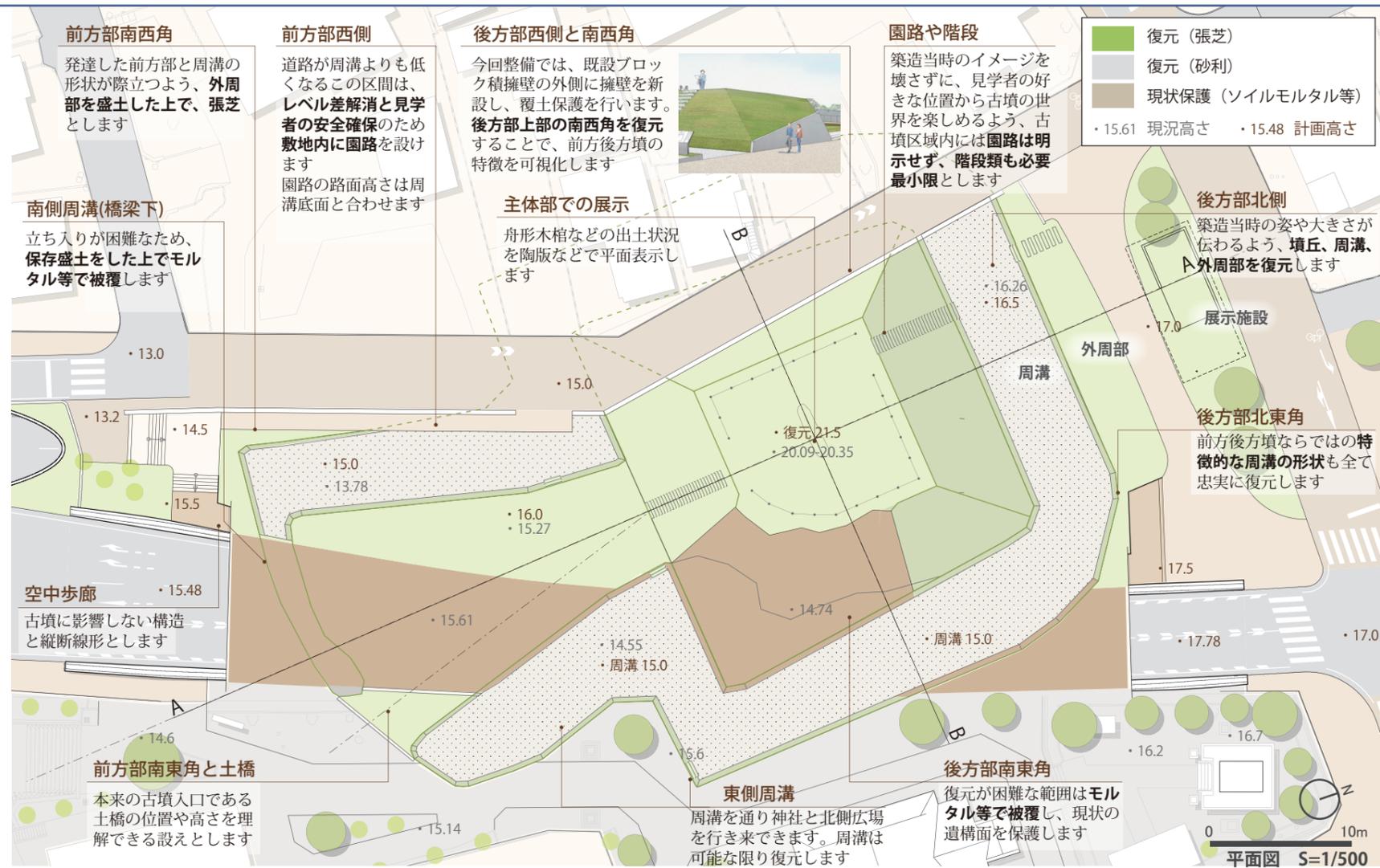
眺望スペース

解説サイン

#### 周溝の外周部の解説サイン

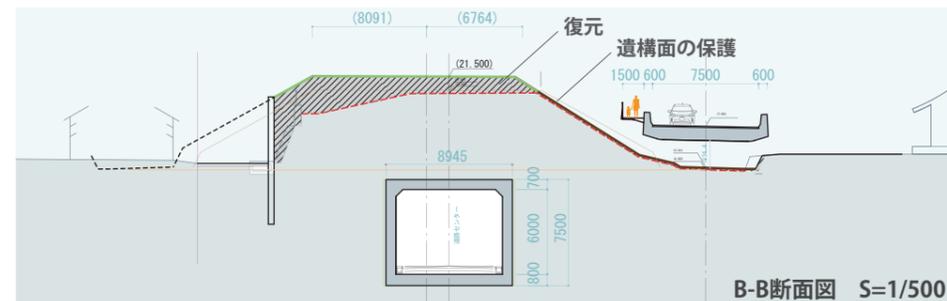
ポイントごとの解説サインで、見学者の理解を助けます

※ <https://news.livedoor.com/article/detail/9639463/>



### ■西側部分の将来的な復元を視野に入れた整備

- すでに大きく欠損している西側部分は、市道や民有地にかかっているため現時点での復元は困難ですが、将来の完全復元に対応できるよう、既設ブロック積擁壁を撤去せず、市道側にコンクリート擁壁を設置して覆土保存をおこないます
- 発掘調査報告書によると西側周溝の下半は残存している可能性があることから、市道や擁壁工事に当たってはそれらを毀損しない計画とします



# 二次提案書

## 利活用デザイン・プロセスデザイン

### ■古墳の魅力を楽しみながら学べ、 周辺の回遊性を創る古墳広場と空中歩廊

#### 4つの回遊拠点

前方部側から古墳の大きさを実感できる**南側広場**、展示施設と縁側もありゆっくり古墳を眺められる**北側広場**、地域の鎮守であり古墳に寄り添う**熊野神社**と**高尾山穂見神社**の境内、谷戸川の水辺と緑豊かな**市有地広場**の4つを主な回遊拠点として位置づけ、古墳の魅力を味わい佇める場所をつくります

#### 空中歩廊と回遊ルート

南北の広場を繋ぐ橋本体に添架した**空中歩廊**、橋の下をくぐり抜け墳丘の大きさを間近に体感できる**神社と北側広場を繋ぐ周溝部のルート**、町並みや遠くの山並みも一望できる**墳丘部のルート**など、多趣多様なルートが回遊行動を生み出します

#### 景観をすっきり見せるサインデザイン

主役の古墳を引き立てるよう、**路面や構造物の壁面を上手に使ったサイン**を設置します。独立して建てるサインは雑多にならないよう、位置や表示内容を吟味し、**統一感のある色や形状**とします

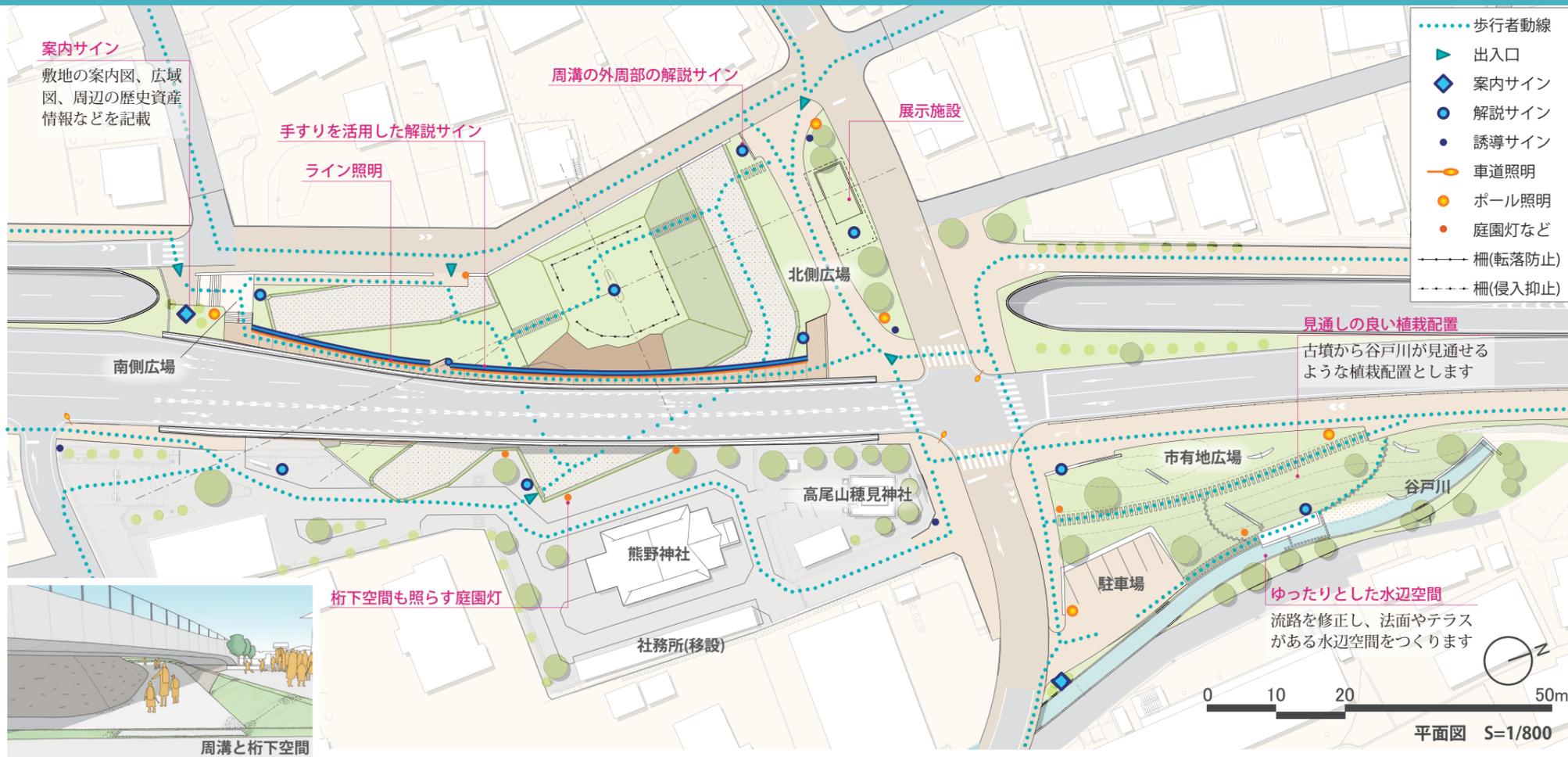
### ■古墳や谷戸川が日常の風景となる、緑豊かな市有地広場

#### 古墳〜川を繋ぐ緑の丘

谷戸川の改修も見据え、古墳、神社、市有地、川が一体的につながる緑豊かな広場空間とし、**地域イメージの向上**も図ります

#### 豊かな日常風景の演出

古墳や谷戸の風景を楽しむ**園路**、子どもたちの遊び場にもなる**芝生のスロープ**や**水辺のテラス**などで、豊かな日常風景を演出します。駐車場は地域のイベント時のバッファゾーンなど、**多様な使い方**ができるようにします



### ■防犯性と周辺の光環境に配慮した適切な明かり

- ・夜間も開放するため、防犯のための照明は必要ですが、周辺地域は住宅地であり、過度に明るくするのは適切ではありません。**橋梁下や駐車場などの人が届きにくい場所、交差点や出入口などの動線が錯綜する場所**などを中心に、照明を適切に配置します。
- ・古墳の雰囲気や損なわないよう、灯具は高さ 3m 程度の**シンプルな形状**とし、**明かりの色は電球色**とします。



### ■地域のための「みちにわ」を実現するプロセスデザイン 〜沼津の新たな文化的遺産として、地域の誇りを醸成する

- ・例えば、幹線道路の設計速度の低減や、地域内の一方通行化など、より**安全・安心な道づくり**に向けた提案に取り組みます
- ・設計段階での住民ワークショップや社会実験、また建設段階での情報発信や市民施工など、**地域に愛される「みちにわ」**に向けた**プロセスデザイン**にも取り組みます
- ・先行して施工されるトンネルを相互通行として暫定供用するなど、**地域の道路環境の早期改善に向けた工夫**にも取り組みます
- ・明治資料館や近隣の学校とのコラボレーションにより、さまざまな学習活動や広報活動へと展開し、**地域の誇りを醸成**します
- ・橋梁やトンネルデザイン、空間デザインや文化財の保存活用、プロセスデザインに**豊富な経験を有するチーム**で取り組みます

