

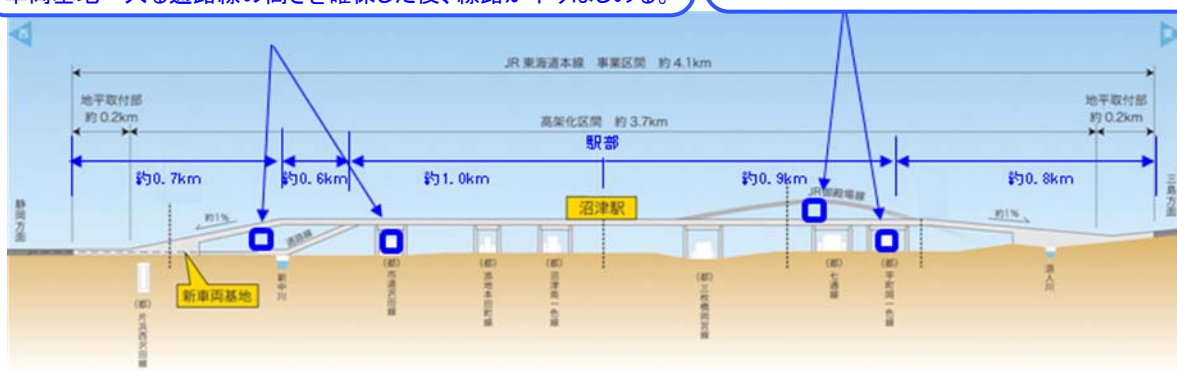
1. 現計画における高架区間の考え方



コントロールポイント: 御殿場線(西→東)
 ・ホームの高さから東海道線の高さを確保できるまで上る。
 ・(都)平町岡一色線の高さを確保した後、線路が下りはじめる。

コントロールポイント: 東海道本線終点(東→西)
 ・(都)市道沢田線(のぼり道ガード)の高さを確保した後、車両基地へ入る通路線が下りはじめる。
 ・車両基地へ入る通路線の高さを確保した後、線路が下りはじめる。

コントロールポイント: 東海道本線起点(西→東)
 ・(都)平町岡一色線の高さを確保した後、線路が下りはじめる。



2. 各代替素案における土地区画整理事業の事業費について

沼 A-1、沼 A-2

事業	総事業費	沼津市負担	算出根拠
静岡東部拠点第二地区 (18.5ha) H19~H36	約 105 億円	約 53 億円	沼津市作成の「沼津駅周辺土地区画整理事業」パンフに掲載されている事業費 123 億円に、平成 25 年 1 月 10 日公表の沼津駅周辺総合整備事業の概要に掲載されている執行率 14.7%を引いた数値 (沼津市負担分は 50%に設定)
沼津駅南第一地区 (3.3ha) H14~	約 45 億円	約 23 億円	沼津市作成の「沼津駅周辺土地区画整理事業」パンフに掲載されている事業費 53 億に、平成 25 年 1 月 10 日公表の沼津駅周辺総合整備事業の概要に掲載されている執行率 14.7%を引いた数値 (沼津市負担分は 50%に設定)
沼津駅南第二地区 (12.1ha) 未着手	約 117 億円	約 59 億円	平成 25 年 1 月 10 日公表の沼津駅周辺総合整備事業の概要に掲載されている市の土地区画整理事業の事業費約 293 億円から上記 2 地区の事業費 (123 億+53 億) を引いた数字 (沼津市負担分は 50%に設定)
合計	約 267 億円	約 135 億円	

2. 各代替素案における土地区画整理事業の事業費について (続き)

沼 B-3~B-6

事業	総事業費	沼津市負担	算出根拠
静岡東部拠点 第二地区 (18.5ha) H19~H36	約 105 億円	約 53 億円	鉄道高架中止に伴い、地区内の車両基地が現在のまま残るため、事業を見直す必要がある。 計画の見直しや、既に関収した用地の処理や買収に応じている権利者など補償等を踏まえると、既存事業費程度の費用が発生するものとして設定した。(沼津市負担は 50%に設定。)
沼津駅南第一 地区(3.3ha) H14~	約 45 億円	約 23 億円	ほぼ事業が完了しており、鉄道高架の中止に関わらず事業が完了するため、沼 A 案と同額にしている。
沼津駅南第二 地区(12.1ha) 未着手	約 64 億円	約 32 億円	当該地区は事業化前であり、鉄道高架によりスリム化される鉄道用地が区域内に多く占めるため、事業は中止となる想定。 ただし、隣接した沼津駅南第一地区の土地区画整理事業で整備されている道路等と接続などの整備が必要となるため、事業区域の内鉄道敷地以外(51ha)の半分を買収し基盤整備を図る。(地価は H25 地価公示から 20 万/m ² 、基盤整備は 5 万円/m ² とした)(沼津市負担は 50%に設定。)
合計	約 214 億円	約 108 億円	

沼 B-7

事業	総事業費	沼津市負担	算出根拠
静岡東部拠点 第二地区 (18.5ha) H19~H36	約 105 億円	約 53 億円	当該地区は、片浜地区への車両基地の移転を前提とした土地区画整理事業地区であり、鉄道高架を中止した場合、計画の見直しや、既に関収した用地の処理や買収に応じている権利者など補償等が発生する。 計画の見直しや、既に関収した用地の処理や買収に応じている権利者など補償等を踏まえると、既存事業費程度の費用が発生するものとして設定した。(沼津市負担は 50%に設定。)
沼津駅南第一 地区(3.3ha) H14~	約 45 億円	約 23 億円	沼 B-3~B-6 と同じ
沼津駅南第二 地区(12.1ha) 未着手	約 64 億円	約 32 億円	沼 B-3~B-6 と同じ
合計	約 214 億円	約 108 億円	

3. 沼A-1 総合整備型 第1案 と 沼A-2 総合整備型 第2案 について

●A-1 案とは、計画決定された内容だけのベースの案

A-1 案とは、総合整備事業を計画通り行う案で、総合整備事業として決定された内容だけを取り出し、今回の検討のベース案として設定したものです。

総合整備事業として決定された内容は、事業の骨格的な部分だけであるため、追加的、あるいは、補完的に様々な取り組みやソフト策が実際に検討途上にあり、勉強会においても、決定された内容だけでは不十分ではないかという指摘や、様々な提案が出されています。

●A-2 案とは、追加補完的に改善を加えた案

今回の検討では、このような追加的・補完的な取り組みや提案内容を取り込んだ改善案を A-2 案として区別しています。このことで、A-1 案で示される骨格的な事業内容だけは終わらせないことを明確化しています。

具体的には、これまでの勉強会等を通じて提案された「起爆剤となる公共施設」、「魅力ある広場や緑地空間」、「土地・建物の高度利用」、「エリアマネジメント」を通じて地区全体のまちづくりを戦略的に進めていくことなどを A-1 案に追加した案となっています。

なお、これまでの勉強会で提示された資料においても、こうした提案を実施するための費用を A-2 案の事業費として加算していますが、これらの内容や事業費は、あくまでも想定の数値であり、また、必ずしも事業費の拡大を担保しようとするものではありません。A-2 案の趣旨は、あくまでも A-1 案に追加補完的な改善を加えることです。

沼A-1 総合整備型 第1案



計画決定された内容だけの
ベースの案

追加補完的な取り組みなど

- 起爆剤となる公共施設
- 魅力ある広場や緑地空間
- 土地・建物の高度利用
- エリアマネジメント

これらを通じて地区全体の
まちづくりを戦略的に進める

沼A-2 総合整備型 第2案



追加補完的に改善を加えた案

4. 沼A-3 総合整備型 第3案 の整備方法について

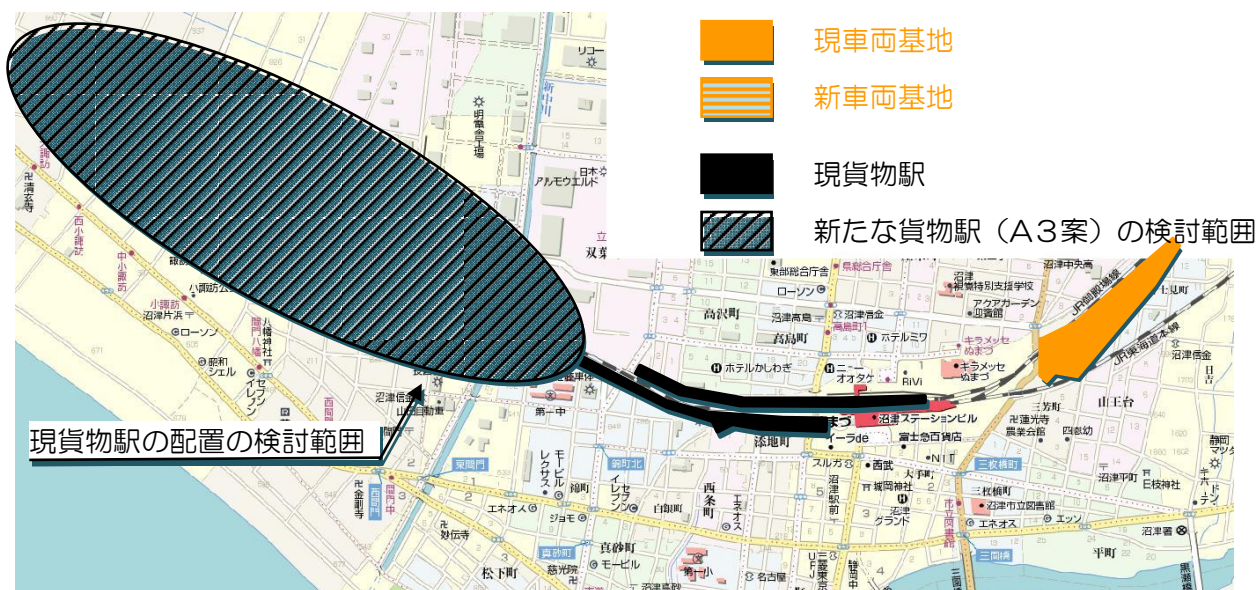
沼A-3案（貨物駅を現位置に存続したまま本線を高架化する案）については、下のような方法を想定して、詳細を検討中です。

案1 現貨物駅ごと、高架化をする



案2 現貨物駅コンテナヤード周辺に貨物駅を設置する

- ・現貨物駅コンテナヤードや新車両基地の周辺に新たな貨物駅用地を確保し、貨物駅を設置する。
- ・現貨物駅コンテナヤードを活かして他施設を改修するか、全体の再整備を行うのか検討が必要。



4. 沼B-7 個別対応型 第7案 について

沼B-7案は車両基地のみを移設して静岡東部拠点第二地区の土地区画整理事業を行う案です。

静岡東部拠点第二地区土地区画整理事業は、車両基地の移転により空いた土地を活用して土地の交換や道路整備などを行うため、まず車両基地を移設してから、土地区画整理事業を実施するスケジュールとなっています。

新車両基地は、鉄道高架を前提として位置を設定しているため、高架化しない場合、本線の運行に支障を及ぼさないよう、新車両基地への引き込み線の配置を検討する必要があります。

既に新車両基地の用地は確保してありますが、場合によっては、用地をさらに確保する必要がある可能性があります。

