

## 沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）について

### もくじ

1. 各戦略案（代替素案）の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
2. 各戦略案（代替素案）の実施事業・・・・・・・・・・・・・・10
3. 各戦略案（代替素案）の概算事業費及び事業期間・・11
4. 戦略案（代替素案）についてのこれまでの提案・・・・13
5. 各戦略案（代替素案）の目標に対する効果の比較・・16
6. 各戦略案（代替素案）の整備水準・・・・・・・・・・・・・・25

# 1. 各戦略案（代替素案）の概要

## A-1 総合整備型第1案

複数の事業を一体的に整備することで、課題解決・目標実現を図る戦略案

<概要>

- ・ 既往計画である鉄道高架事業及び土地区画整理事業などからなる「沼津駅周辺総合整備事業」を実施する。
- ・ 複数の事業一体的に整備することでテコ入れを行い、抜本的に課題解決・目標実現を図る。



凡例

	学校		土地区画整理事業		幹線道路
	寺社		土地区画整理事業(共同化)		その他の道路
	公園		再開発(商業業務用地)		歩行者専用道路
	主な公共施設		街区公園		歩道
			商店街		

【整備の基本方針】

- ・沼津駅周辺総合整備事業や関連する駅周辺での既往の計画を予定通り実施する

①賑わい・活力・持続性

- ・土地区画整理事業や鉄道高架関連事業により、鉄道跡地や高架下など新たな用地を生みだし、南北駅前広場の拡張や公園など駅周辺の土地の利用形態を再編する
- ・土地区画整理事業により整備された区画に、住宅、商業、業務施設の立地を期待する

②産業立地と雇用機会

- ・土地区画整理事業により整備された区画に、多様な産業が立地し新たなビジネスチャンスが発生することが期待できる

③交流を支える移動性とアクセス

- ・鉄道高架事業に伴い、道路の新設、踏切の除却、コンコースの整備など鉄道を横断する円滑な自動車交通、自転車・歩行者交通を確保する

④安全で安心な地域

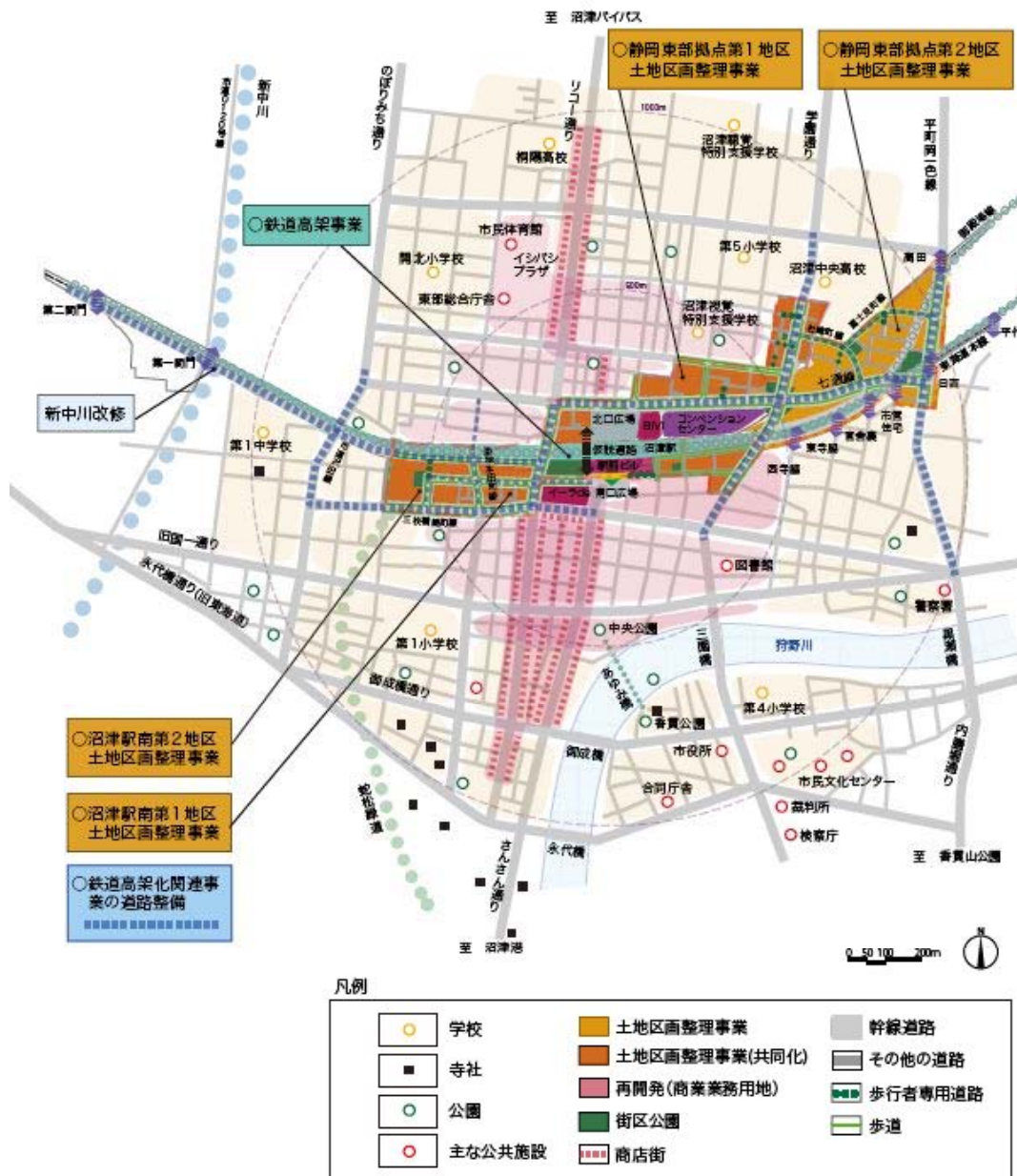
- ・鉄道高架事業に伴う踏切の除却により、災害時における鉄道南北の避難ルートが確保される
- ・道路の拡幅や建物更新が進み、建物倒壊や火災延焼の危険性が低減される
- ・新中川の治水対策は鉄道高架関連事業として実施する

**A-2 総合整備型第2案**

駅周辺を含めて複数の事業を一体的に整備し、マネジメントの視点を持つことで、より効果的に課題解決・目標実現を図る戦略案

<概要>

・A-1 総合整備型第1案で実施する事業に加え、沼津駅周辺全体におけるマネジメントの視点を持ち土地・建物の高度利用等を図るための取り組み等を追加する。





【整備の方向性】

- ・総合整備事業の範囲だけでなくその他駅周辺を含めて、再開発や建物共同化を図り、高度利用を進める
- ・特に、公共公益施設（体育館等）の駅周辺への集約化や、駅前において象徴的で魅力的な公園・緑地整備を図る

①賑わい・活力・持続性

- ・土地区画整理事業や鉄道高架関連事業により、鉄道跡地や高架下など新たな用地を生みだし、南北駅前広場の拡張や公園など駅周辺の土地の利用形態を再編する
- ・さらに、市街地を再編する地区内において、再開発事業や建物共同化など土地利用を高度化する。
- ・沼津駅前以外の沼津駅周辺についても、建物共同化や優良住宅整備など土地利用を高度化し、良好な住宅用地を生み出すとともに公共用地を創出する（歩道などの道路空間、公園や街路樹などの緑地）
- ・行政が活用できる高架下面積（高架下空間の約15%）について、積極的に施設整備し利活用を図る。

②産業立地と雇用機会

- ・土地区画整理事業とあわせ、建物の共同化などを行うことにより土地の高度利用を図ることで、多様な産業が立地し、新たなビジネスチャンスが発生することが期待できる

③交流を支える移動性とアクセス

- ・踏切除却だけでなく、駅前の歩道にアーケードを整備するなど快適な歩行空間を形成し回遊性を向上する
- ・鉄道高架の完成までの間の、仮設自由通路を整備する。または、既存跨線橋の耐震補強を行い、自由に通行できるようにする
- ・広域、周辺からの自動車アクセスを向上するため駐車場を整備する

④安全で安心な地域

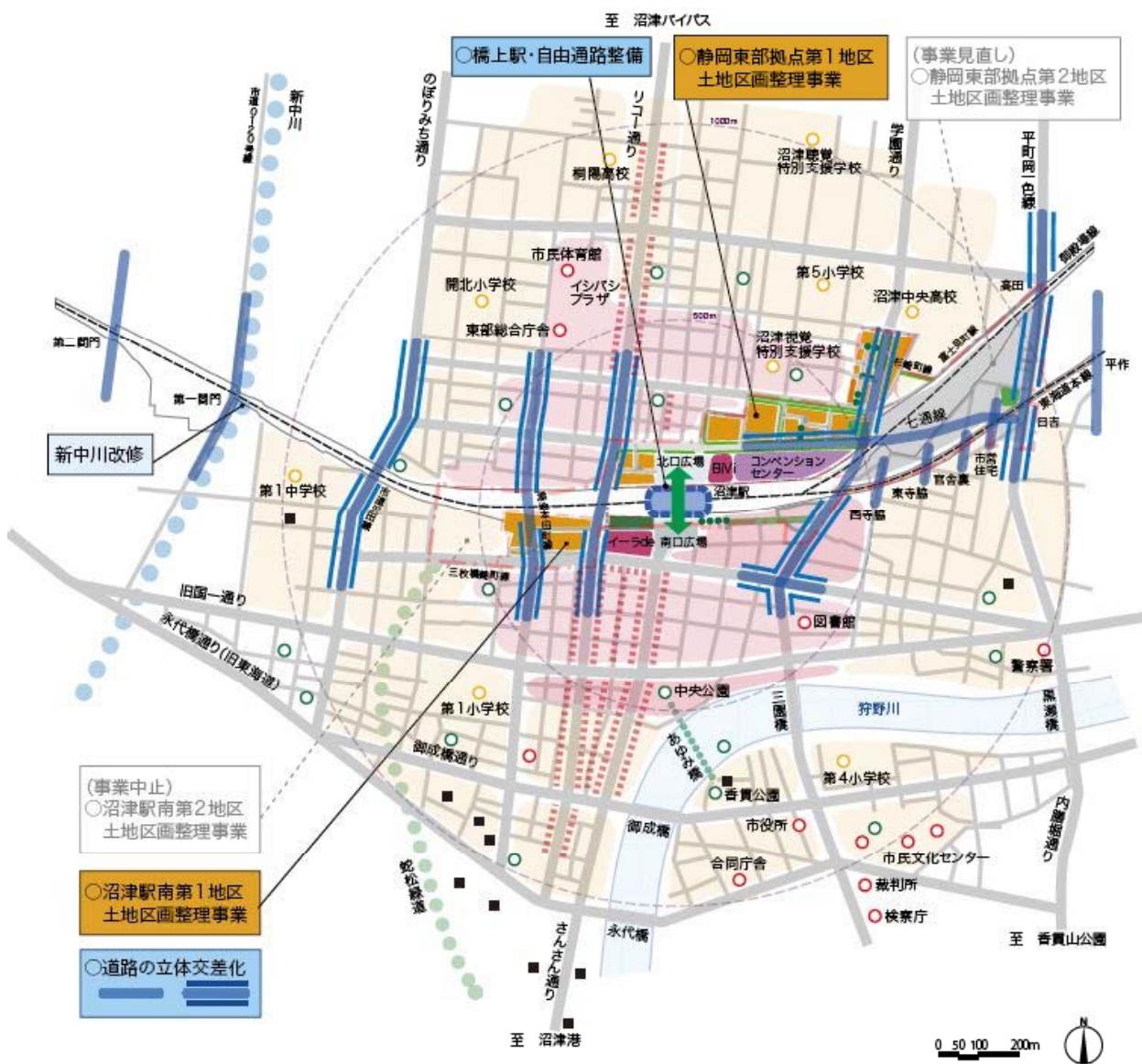
- ・鉄道高架事業に伴う踏切の除却により、災害時における鉄道南北の避難ルートが確保される
- ・道路の拡幅や建物更新が進み、建物倒壊や火災延焼の危険性が低減される
- ・新中川の治水対策は鉄道高架関連事業として実施する

**B-1 個別対応型第1案**

**個別の対策を積み上げることで課題解決・目標実現を図る戦略案**

<概要>

- ・鉄道高架事業以外の手法により、A-1 総合整備型第1案と同水準の基盤整備（道路の立体化、宅地整備など）を個別の事業により実施する。
- ・同水準の道路の交通容量を得るために鉄道ではなく道路を立体化したり、区画整備事業が縮小する分は他の手法により整備を行う。



凡例

○	学校	■	寺社	○	公園	○	主な公共施設	■	土地区画整理事業	■	再開発(商業業務用地)	■	建物共同化(商業住宅用地)	■	街区公園	■	商店街	■	幹線道路	■	その他の道路	■	歩行者専用道路	■	歩道
---	----	---	----	---	----	---	--------	---	----------	---	-------------	---	---------------	---	------	---	-----	---	------	---	--------	---	---------	---	----

【整備の基本方針】

- ・ 鉄道高架事業以外の手法により、A-1 総合整備型第1案と同水準の基盤整備（道路の立体化、宅地整備など）を個別の事業により実施する
- ・ これまで整備された土地区画整理事業、BiVi 沼津、東部コンベンションセンターなどは活用する
- ・ ただし、すでに着手済みの土地区画整理事業については、まちづくりに支障のないような最低限の整備を実施する
- ・ 新車両基地予定地などの買収済み用地の対応方針については、別途検討する

①賑わい・活力・持続性

- ・ 鉄道跡地や高架下など新たな用地による市街地再編ができない代わりに、沼津駅前および駅周辺において、建物共同化や優良住宅整備など土地利用を高度化し、住宅用地を生み出すとともに公共用地も捻出（歩道などの道路空間や公園や街路樹などの緑地）する

②産業立地と雇用機会

- ・ 沼津駅前および駅周辺の土地利用の高度化により多様な産業が立地し新たなビジネスチャンスが発生することを期待が期待できる

③交流を支える移動性とアクセス

- ・ 鉄道横断立体交差や南北自由通路を整備することにより、鉄道を横断する自動車交通、自転車歩行者交通を確保する
- ・ 鉄道用地が現状のままとなるため、現在以上の南北駅前広場の拡張などが行えないが、橋上駅化などにより機能を拡張する
- ・ 鉄道横断方向のみならず、これまでの土地区画整理事業の進捗に応じて、幹線街路の拡幅や整備により、自動車のみならず歩行者空間を確保（ただし、鉄道高架を行わないため物理的に整備できない道路については、整備を行わない）

④安全で安心な地域

- ・ 鉄道の南北を横断する立体道路により、災害時における鉄道南北の避難ルートが確保される
- ・ 建物の共有化や道路の拡幅により建物更新が進み、建物倒壊や火災延焼の危険性が低減される
- ・ 新中川の治水対策やガードの排水対策は、最低限の基盤整備として事業を実施する

**B-2 個別対応型第2案**

**個別の対策について必要最小限の整備に留める戦略案**

<概要>

- ・鉄道高架事業以外の手法によるが、A-1 総合整備型第1案と同水準の整備を目指さず、B-1 個別対応型第1案から、道路整備など最小限必要な整備を選択して個別の事業により実施する
- ・但し、沼津駅周辺全体におけるマネジメントの視点を持ち土地・建物の高度利用等を図るための取り組み等を追加する。



凡例

学校	土地区画整理事業	幹線道路
寺社	再開発(商業業務用地)	その他の道路
公園	建物共同化(商業住宅用地)	歩行者専用道路
主な公共施設	街区公園	歩道
	商店街	

【整備の方向性】

- ・総合整備事業を実施せず、B-1 個別対応型第 1 案から最小限必要な整備を選択して個別の事業により実施する
- ・これまで整備された土地区画整理事業、BiVi 沼津、東部コンベンションセンターなどは活用する
- ・ただし、すでに着手済みの土地区画整理事業については、まちづくりに支障のないような最低限の整備を実施する
- ・新車両基地予定地などの買収済み用地の対応方針については、別途検討する
- ・道路整備については最小限に留める。但し、沼津駅周辺全体におけるマネジメントの視点を持ち土地・建物の高度利用等を図るための取り組み等を追加する。

①賑わい・活力・持続性

- ・鉄道跡地や高架下など新たな用地による市街地再編ができない代わりに、沼津駅前および駅周辺において、建物共同化や優良住宅整備など土地利用を高度化し、良好な住宅用地を生み出すとともに公共用地も捻出（歩道などの道路空間や公園や街路樹などの緑地）する

②産業立地と雇用機会

- ・沼津駅前および駅周辺の土地利用の高度化により多様な産業が立地し新たなビジネスチャンスが発生することを期待が期待できる

③交流を支える移動性とアクセス

- ・必要最小限の鉄道横断立体交差や南北自由通路を整備することにより、鉄道を横断する円滑な自動車交通や自転車歩行者交通を確保する
- ・鉄道用地が現状のままとなるため、現在以上の南北駅前広場の拡張などが行えないが、橋上駅化などにより機能を拡張する
- ・鉄道横断方向のみならず、これまでの土地区画整理事業の進捗に応じて、幹線街路の拡幅や整備により、自動車のみならず歩行者空間を確保する（ただし、鉄道高架を行わないため物理的に整備できない道路については、整備を行わない）
- ・広域、周辺からの自動車アクセスを向上するため駐車場を整備する

④安全で安心な地域

- ・鉄道の南北を横断する立体道路により、災害時における鉄道南北の避難ルートが確保される
- ・建物の共有化により建物更新が進み、建物倒壊や火災延焼の危険性が低減される
- ・新中川の治水対策やガードの排水対策は、最低限の基盤整備として事業を実施する



## C 趨勢比較ケース

各案の比較対象として、現状のまま何も整備を行わない場合

<概要>

- ・新たな事業には着手しない場合。
- ・ただし、すでに土地区画整理事業等で移転の進んでいる地区については、まちづくりに支障のないような最低限の整備を実施する。
- ・新中川の治水対策やガードの排水対策は、安全安心に関わる最低限の基盤整備として事業を実施する。

本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

2. 各戦略案（代替案）の実施事業 ※赤枠のついたアイコンは、第4回勉強会での意見を踏まえ追加したもの。

種別	A-1 総合整備型第1案			A-2 総合整備型第2案			B-1 個別対応型第1案		B-2 個別対応型第2案			C 趨勢比較ケース
	駅前			駅前			視覚		駅前			その他駅周辺
土地区画整理事業	東部拠点第2地区 駅前 駅前	駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 駅前	駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第2地区 駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 駅前	駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 駅前
特定再開発事業	東部拠点第1地区 駅前 BiVi	駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 BiVi	駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 BiVi	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 BiVi	駅前 駅前	駅前 駅前	東部拠点第1地区 駅前 BiVi
市街地再開発事業	イーラde			イーラde		再開発	イーラde		イーラde		再開発	イーラde
駅拠点開発事業	麹コハソジョン			麹コハソジョン			麹コハソジョン		麹コハソジョン			麹コハソジョン
建物の共同化				建物共同化		建物共同化 商店街活性化		建物共同化				建物共同化 商店街活性化
公共公益施設				駅下サービス 新体育館 駐車場		駐車場	行政サービス		行政サービス 新体育館 駐車場			行政サービス 駐車場
公園整備				魅力的な緑地				街区公園	魅力的な緑地			街区公園
歩道など整備				アーケード整備				歩道整備	アーケード整備			歩道整備
駅前広場拡充	駅広拡充			駅広拡充			駅広拡充					
鉄道高架事業	鉄道高架			鉄道高架								
貨物駅移転 車両基地移転	貨物駅移転 車両基地移転			貨物駅移転 車両基地移転			貨物駅移転 車両基地移転		貨物駅移転 車両基地移転			
鉄道高架関連事業	南北幹線道路	平町岡一色線 あまねカード 三つ目カード 添地本田町線 のほのみちガード 片浜西沢田線 市道0120号		平町岡一色線 あまねカード 三つ目カード 添地本田町線 のほのみちガード 片浜西沢田線 市道0120号								
	東西幹線道路	七通線 大手町片浜線		七通線 大手町片浜線								
	自由通路	駅舎自由通路平面		駅舎自由通路平面								
	踏切除却	綿屋 平作 日吉 市営住宅 官舎裏 東寺殿 西寺殿 第一間門 第二間門 第四間門 第二小間門 第三小間門 高田		綿屋 平作 日吉 市営住宅 官舎裏 東寺殿 西寺殿 第一間門 第二間門 第四間門 第二小間門 第三小間門 高田								
	治水対策	新中川改修		新中川改修								
駅舎整備 自由通路整備			駅舎自由通路			橋上駅舎 自由通路(立体)		橋上駅舎 自由通路(立体)				
道路整備	南北幹線道路					駒形一色線(立体) あまねカード(立体) 三つ目カード(立体) 添地本田町線(立体) のほのみちガード(立体) 片浜西沢田線(立体) 市道0120号(立体)		駒形一色線(立体) あまねカード(立体) 三つ目カード(立体) 添地本田町線(立体) のほのみちガード(立体) 片浜西沢田線(立体) 市道0120号(立体)				
	東西幹線道路					七通線 杉崎町線		七通線 杉崎町線				
	踏切除却					綿屋(立体) 平作(立体) 日吉(立体) 市営住宅(立体) 官舎裏(立体) 東寺殿(立体) 西寺殿(立体) 第一間門(立体) 第二間門(立体) 第四間門(立体) 第二小間門(立体) 第三小間門(立体) 高田(立体)		綿屋(立体) 平作(立体) 日吉(立体) 市営住宅(立体) 官舎裏(立体) 東寺殿(立体) 西寺殿(立体) 第一間門(立体) 第二間門(立体) 第四間門(立体) 第二小間門(立体) 第三小間門(立体) 高田(立体)				
治水対策					新中川改修		新中川改修				新中川改修 カード橋水対策	

本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

3. 各戦略案の概算事業費及び事業期間

種別	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	その他駅周辺
土地区画整理事業	<p>駅前</p> <p>東部拠点第2地区 街区公園 約105億円 (18.5ha うち街区公園0.6ha)</p> <p>駅南第1地区 街区公園 三枚橋 錦町 添地 西条線 沼津 駅前線 約45億円(3.3ha うち街区公園0.2ha)</p> <p>駅南第2地区 街区公園 三枚橋 錦町 添地 西条線 沼津 駅前線 約117億円(12.1ha うち街区公園0.4ha)</p>	<p>駅前</p> <p>東部拠点第2地区 街区公園 約105億円 (18.5ha うち街区公園0.6ha)</p> <p>駅南第1地区 街区公園 三枚橋 錦町 添地 西条線 沼津 駅前線 約45億円(3.3ha うち街区公園0.2ha)</p> <p>駅南第2地区 街区公園 三枚橋 錦町 添地 西条線 沼津 駅前線 約117億円(12.1ha うち街区公園0.4ha)</p>	
特定再開発事業	<p>BiVi 沼津 東部拠点第1地区 街区公園 事業完了</p>	<p>BiVi 沼津 東部拠点第1地区 街区公園 事業完了</p>	
市街地再開発事業	<p>イーラdc 事業完了</p>	<p>イーラdc 事業完了</p>	<p>再開発 約12億円(約1.0ha) ※民間事業の一部を公共が負担</p>
駅拠点開発事業	<p>駅コアコンジョン 約37億円</p>	<p>駅コアコンジョン 約37億円</p>	
建物の共同化		<p>建物共同化 約1.5億円※民間事業の一部を公共が負担</p>	<p>商店街活性化 建物共同化 約1.5億円※民間事業の一部を公共が負担</p>
公共公益施設		<p>地下街ナイス 約7億円(約0.7ha)</p> <p>駐車場 約3億(約200台)※区画整理事業の中で土地を確保</p> <p>新体育館 約40億(約1.0ha)</p>	<p>駐車場 約13億(約200台) ※用地費含む</p>
公園整備		<p>魅力的な緑地 約10億(約1.0ha)</p>	
歩道など整備		<p>アーケード整備 約4億(約300m 歩道に屋根を付ける整備)</p>	
駅前広場拡充	<p>駅広拡充 駅南第2地区土地区画整理事業の中で整備(約1,700㎡)</p>	<p>駅広拡充 駅南第2地区土地区画整理事業の中で整備(約1,700㎡)</p>	
鉄道高架事業	<p>鉄道高架 約764億円</p>	<p>鉄道高架 約764億円</p>	
貨物駅移転 車両基地移転	<p>貨物駅移転 車両基地移転</p>	<p>貨物駅移転 車両基地移転</p>	
鉄道高架関連事業	<p>南北幹線道路 平町岡一色線 あまねガード 三つ目ガード 添地本町線 のほみちガード 片浜西沢田線 市道0120号 約335億円 鉄道高架関連事業</p> <p>東西幹線道路 七通線 大手町片浜線</p> <p>自由通路 駅舎自由通路(平面)</p> <p>踏切除却 綿屋 平作 日吉 市営住宅 官舎裏 東寺蔵 西寺蔵 第一間門 第二間門 第四間門 第二小環訪 第三小環訪 高田</p> <p>治水対策 新中川改修</p>	<p>南北幹線道路 平町岡一色線 あまねガード 三つ目ガード 添地本町線 のほみちガード 片浜西沢田線 市道0120号 約335億円 鉄道高架関連事業</p> <p>東西幹線道路 七通線 大手町片浜線</p> <p>自由通路 駅舎自由通路(平面)</p> <p>踏切除却 綿屋 平作 日吉 市営住宅 官舎裏 東寺蔵 西寺蔵 第一間門 第二間門 第四間門 第二小環訪 第三小環訪 高田</p> <p>治水対策 新中川改修</p>	
駅舎整備 自由通路整備		<p>駅舎自由通路 約29億円(幅員8m)</p>	
全体事業費	約1,403億円	約1,524億円	事業期間 約15年
(内 沼津市負担)	(約537億円)	(約599億円)	
(内 国県等負担)	(約866億円)	(約925億円)	※用地取得の期間は考慮していません。

※事業費は概算です。また、民間費は含みません。

本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

3. 各戦略案の概算事業費及び事業期間

種別	B-1 個別対応型第1案		B-2 個別対応型第2案	
	駅前	その他駅周辺	駅前	その他駅周辺
土地区画整理事業	<p>東部拠点第2地区 街区公園 約105億円 事業見直し</p> <p>駅前第1地区 街区公園 三枚橋 添地 沼津 約45億円(3.3ha うち街区公園0.2ha)</p> <p>駅前第2地区 三枚橋 錦町 添地 西条線 駅前線 約67億円(区画整理事業は中止、道路整備等の整備を計上)</p>		<p>東部拠点第2地区 街区公園 約105億円 事業見直し</p> <p>駅前第1地区 街区公園 三枚橋 添地 沼津 約45億円(3.3ha うち街区公園0.2ha)</p> <p>駅前第2地区 三枚橋 錦町 添地 西条線 約67億円(区画整理事業は中止、道路整備等の整備を計上)</p>	
特定再開発事業	<p>BiVi 沼津 東部拠点第1地区 街区公園 事業完了</p>	<p>約25億円 ※民間事業の一部を公共が負担</p>	<p>BiVi 沼津 東部拠点第1地区 街区公園 事業完了</p>	
市街地再開発事業	<p>イーラde 事業完了</p>	<p>再開発 約51億円 ※民間事業の一部を公共が負担</p>	<p>イーラde 事業完了</p>	<p>再開発 約51億円 ※民間事業の一部を公共が負担</p>
駅拠点開発事業	<p>駅コアパジョン 約37億円</p>		<p>駅コアパジョン 約37億円</p>	
建物の共同化		<p>建物共同化 約3億円※民間事業の一部を公共が負担</p>	<p>約14億円 (約0.35a) ※用地費含む</p> <p>約3億円(約200台) ※区画整理事業の中で土地を確保</p> <p>建物共同化 約3億円※民間事業の一部を公共が負担</p>	<p>約14億円(約0.35ha) ※用地費含む</p> <p>約13億円(約200台) ※用地費含む</p>
公共公益施設	<p>行政サービス 約28億円(約7ha) ※用地費含む</p>		<p>行政サービス 約14億円(約0.35ha) ※用地費含む</p> <p>新体育館 約40億円(約1.0ha) 駐車場</p> <p>約13億円(約200台) ※用地費含む</p>	<p>行政サービス 約14億円(約0.35ha) ※用地費含む</p> <p>駐車場 約13億円(約200台) ※用地費含む</p>
公園整備		<p>街区公園 約10億円(約0.4ha)</p>	<p>緑豊かな緑地 約10億円(約1.0ha)</p>	<p>街区公園 約10億円(約0.4ha)</p>
歩道など整備		<p>歩道整備 約2億円(約1ha)</p>	<p>アーケード整 約4億円(約300m 歩道に屋根を付ける整備)</p>	<p>歩道整備 約2億円(約1ha)</p>
駅前広場拡充	<p>駅広拡充 約4億円(約1,700㎡)</p>			
駅舎整備 自由通路整備	<p>橋上駅舎 約23億円</p> <p>自由通路(17.0%) 約29億円(幅員8m)</p>		<p>橋上駅舎 約23億円</p> <p>幅員50%自由通路(17.0%) 約108億円(幅員50m)</p>	
道路整備	<p>南北幹線道路</p> <p>河原一(17.7%) 約145億円(幅員27m) コブカド(17.0%) 約145円億(幅員27m)</p> <p>新井一(17.0%) 約128億円(幅員27m) 新井二(17.0%) 約81億円(幅員17m)</p> <p>新井三(17.0%) 約95億円(幅員20m) 新井四(17.0%) 約85億円(幅員18m)</p> <p>新井五(17.0%) 約81億円(幅員20m)</p>		<p>河原一(17.7%) 約145億円(幅員27m) 河原二(17.0%) 約145円億(幅員27m)</p> <p>新井一(17.0%) 約128億円(幅員27m) 新井二(17.0%) 約95億円(幅員20m)</p> <p>新井三(17.0%) 約85億円(幅員18m)</p> <p>新井四(17.0%) 約85億円(幅員18m)</p>	
	<p>東西幹線道路</p> <p>七通線 約145億円(幅員27m) 杉崎町線 約57億円(幅員12m)</p>		<p>七通線 約145億円(幅員27m) 杉崎町線 約57億円(幅員12m)</p>	
踏切除却	<p>線屋(立体) 平作(立体) 市営住宅(立体) 官舎東(立体) 東寺脇(立体) 約256億円(9箇所×約28億円)</p> <p>西寺脇(立体) 第二門前(立体) 第三門前(立体) 第一門前(立体)</p> <p>白吉(立体) 高田(立体) 第二門前(立体) 第一門前(立体) 上記幹線道路整備(立体)により踏切解消</p>		<p>線屋(立体) 平作(立体) 市営住宅(立体) 官舎東(立体) 東寺脇(立体) 西寺脇(立体) 第一門前(立体) 第二門前(立体) 第三門前(立体) 第四門前(立体)</p> <p>白吉(立体) 高田(立体) 第二門前(立体) 上記幹線道路整備(立体)により踏切解消</p>	
治水対策	<p>新中川改修 約30億円(幅員18m)</p>		<p>新中川改修 約30億円(幅員18m)</p>	
全体事業費	約1,626億円	事業期間 約27年	約1,177億円	事業期間 約20年
(内 沼津市負担)	(約680億円)	<p>※用地取得の期間は考慮していません。 ※計画変更および手続きで約6年程度、周辺への交通を配慮し道路整備を順次行っていくことを想定すると概ね27年の期間がかかります。 ※橋上駅・自由通路は約12年程度で供用開始</p>	(約453億円)	<p>※用地取得の期間は考慮していません。 ※計画変更および手続きで約6年程度、周辺への交通を配慮し道路整備を順次行っていくことを想定すると概ね20年の期間がかかります。 ※橋上駅・自由通路は約12年程度で供用開始</p>
(内 国県等負担)	(約945億円)		(約723億円)	

※事業費は概算です。また、民間費は含みません。

#### 4. 戦略案（代替素案）についてのこれまでの提案

種別	No	アイコン	提案・既往計画	案番号				
				A-1	A-2	B-1	B-2	
土地 区画 整理 事業	1	駅南 第1地区 など	土地区画整理事業	・ 区画整理事業の実施	○	○		
	2	東部拠点 第2地区	土地区画整理事業（既計画の廃止）	・ 東部拠点第2地区土地区画整理事業の計画見直し			○	○
再 開 発 事 業	3	BiVi 沼津 など	特定再開発事業、市街地再開発事業	・ BiVi 沼津、イーラ de	○	○	○	○
	4	再開発	市街地再開発事業	・ 駅前以外での市街地再開発事業を実施し、住宅、商業、業務床を整備		○	○	○
駅 拠 点 開 発 事 業	5	東部コ ンベン ション	駅拠点開発事業	・ 東部コンベンションセンター	○	○	○	○
建 物 床	6	建物 共同化	建物共同化、一体整備	・ 総合整備事業の範囲だけでなく、駅周辺を含めて再開発や建物の共同化を進め、駅前にふさわしく商業、オフィス、住居などを一体的に開発 ・ 民間と市民、行政が協働して、デザイン、機能の一貫性を確保		○	○	○
	7	—	民間の集合住宅を誘致	・ 駅周辺に人が多く住める環境を整備。特に、駅から歩ける範囲に高齢者が暮らしやすいマンションを民間で整備	○	○	○	○
	8	商店街 活性化	商店街の活性化・商業施設を誘致	・ 行って楽しくなる商業空間 ・ 生鮮食料品店のある商店街 ・ 沼津港への観光客を呼び込む飲食店 ・ 各商店街の連携や再編成		○		○



本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

沼勉 5  
資料 4

種別	No	アイコン	提案・既往計画		案番号			
					A-1	A-2	B-1	B-2
公共 公益 施設	9	高架下行政 サービス 新体 育館	公共施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所など官公庁施設</li> <li>・観光案内所</li> <li>・児童館、幼稚園、保育園など</li> <li>・体育館</li> <li>・文化の核となる文化施設</li> <li>・図書館</li> <li>・高度専門医療に特化した医療施設</li> </ul>		○		○
	10	—	民間の公益施設を誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教育、高度医療、福祉、介護などのサービス産業の誘致</li> <li>・大学、高校、専門学校など</li> <li>・企業誘致の呼び水となるような総合大学院大学や研究機関</li> </ul>		○		○
公園	11	街区公園	公園整備	・子どもが遊べ、人が集まれる公園	○	○	○	○
	12	魅力的な緑地		・南側散策の基点となり沼津の顔となるような魅力的な公園・緑地を駅前に整備		○		○
歩道	13	歩道整備		<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道空間の緑化</li> <li>・散策路、緑道の整備</li> </ul>	○	○	○	○
	14	アーケード整備		・駅前から駅周辺主要道路にアーケード設置		○		○
駅前 広場	15	駅広 拡充		・南口駅前広場をツアーバス等も停められるように広く整備	○	○	○	
鉄 道 高 架	16	鉄道 高架 高架下行政 サービス	鉄道高架化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路平面4車線化</li> <li>・高架下の有効活用</li> </ul>	○	○		
	17	仮設自由 通路	仮設の南北横断自由通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮設の自由通路（高架化されるまで）</li> <li>・跨線橋の自由通路化、耐震補強</li> </ul>		○		
	18	—	鉄道高架の取りやめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物駅と車両基地は存置</li> <li>・跨線橋の自由通路化、耐震補強</li> </ul>			○	○
	19	—	鉄道高架の取りやめ	・貨物駅と車両基地を移転し駅前開発				
貨 物 駅	20	貨物駅 移転	貨物駅の移転	—	○	○		
車 両 基 地	21	車両基 地移転	車両基地の移転	—	○	○		

本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

沼勉 5  
資料 4

種別	No	アイコン	提案・既往計画	案番号				
				A-1	A-2	B-1	B-2	
幹線道路	22	平町岡一色線など	鉄道高架関連事業の幹線道路整備	・南北幹線道路、東西幹線道路の整備	○	○		
	22	平町岡一色線(立体)など	道路の立体化(オーバーパス)	・平町岡一色線、のぼりみちガード他 ・三つ目ガードを御成橋通りから国道1号まで立体化 ・三つ目ガードからあまねガードまでつなぐバス専用のオーバーパス			○	○
	23	—	既存道路の拡幅	・あまねガード他				
	24	—	既存のまま	・のぼりみちガード、あまねガード他				
踏切	25	綿屋など	鉄道高架化による踏切除却	・鉄道高架化	○	○		
	26	綿屋(立体)など	道路立体化による踏切除却	・道路の立体化			○	
	27	—		・踏切のまま、または、廃止(通行止め) (第一間門、第2間門、東寺脇、西寺脇、官舎裏、市営住宅は立体化しない)				○
橋上駅舎	28	橋上駅舎	橋上駅舎	・橋上駅舎整備(鉄道高架を取りやめ)			○	○
自由通路	29	駅舎自由通路(平面)	鉄道高架事業による駅舎自由通路	—	○	○		
	30	自由通路(立体) 幅広自由通路(人工地盤)	パデストリアン・デッキ人工地盤	・幅の広いパデストリアン・デッキ(鉄道高架化取りやめ) ・自動車、自転車も通れるような人工地盤				○
駐車場	31	駐車場	駐車場整備	・駅地下や周辺の無料公共駐車場		○		○
交通管理	32	—	ソフト策による交通課題改善	・信号機の改変		○		○
治水対策	33	新中川改修	新中川改修	—	○	○	○	○
ソフト策	34	—	ソフト策	・高齢者と子供の世代間交流の仕組み ・学校、幼稚園、保育園などの教育・保育のソフト面の充実 ・子育て世代への減税 ・中心市街地入居者への補助金 ・一過性ではないイベント ・夜景景観、周辺ハイキングコース、狩野川や香貫山、沼津港など観光資源のPR		○		○

## 5. 各戦略案（代替素案）の目標に対する効果の比較

### 地域づくりのポイント①：賑わい・活力・持続性

多世代が住まう（多くの世代や多様な属性の人々が住まう）						
評価項目 （評価指標）	・ 駅周辺の居住者人口の多さと集中度 （駅 1km 圏内の新たな住宅床面積）				E1-1	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>（駅1km圏内の新たな住宅床面積） 増減率（%）</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>（駅1km圏内の新たな住宅床面積） 沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
駅 1km 圏内の新たな住宅床面積	— 約 139.0ha	(+1) 約 1.7ha増加 約 140.7ha	(+4) 約 6.2ha増加 約 145.2ha	(+1) 約 1.7ha増加 約 140.7ha	(+4) 約 6.2ha増加 約 145.2ha	
※（ ）の数字は現況を 100 とした指数の増減		静岡市 (+22) +31.0ha 約 170.0ha	浜松市 (+25) +35.0ha 約 174.0ha	三島市 (-35) -48.0ha 約 91.0ha		

多世代が住まう（多くの世代や多様な属性の人々が住まう）						
評価項目 （評価指標）	・ 徒歩圏での居住人口の集中度 （駅 500m 圏内の新たな住宅床面積）				E1-2	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>（駅500m圏内の新たな住宅床面積） 増減率（%）</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>（駅500m圏内の新たな住宅床面積） 沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
駅 500m 圏内の新たな住宅床面積	約 43.0ha	(+4) 約 1.7ha増加 約 44.7ha	(+11) 約 4.6ha増加 約 47.6ha	(+2) 約 0.9ha増加 約 43.9ha	(+8) 約 3.4ha増加 約 46.4ha	
※（ ）の数字は現況を 100 とした指数の増減		静岡市 (-19) -8.0ha 約 35.0ha	浜松市 (-5) -2.0ha 約 41.0ha	三島市 (-70) -30.0ha 約 13.0ha		

多世代が住まう（子育て世代から高齢世代まで多世代から居住地として選ばれる）						
評価項目 (評価指標)	・ 徒歩圏における生活者のための公園や広場等の公共空間の多さ (駅 500m 圏内の公園面積)				E1-3	
		<p>(駅500m圏内の公園面積) 増減率(%)</p>		<p>(駅500m圏内の公園面積) 沼津市現況との指数の差</p>		
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
駅 500m 圏内の 公園面積	約 1.5ha	(+93) 約 1.4ha増加 約 2.9ha	(+160) 約 2.4ha増加 約 3.9ha	(+67) 約 1.0ha増加 約 2.5ha	(+93) 約 1.4ha増加 約 2.9ha	
※ ( ) の数字は現況を 100 とした指数の増減		静岡市 (+13) +0.2ha 約 1.7ha	浜松市 (-80) -1.2ha 約 0.3ha	三島市 (+380) +5.7ha 約 7.2ha		

従業者が通う（沼津駅を中心に多くの人が行き来する）						
評価項目 (評価指標)	・ 徒歩圏に通勤する従業者の多さ (定期券利用の乗車数)				E1-4	
		<p>(定期券利用の乗車数) 増減率(%)</p>		<p>(定期券利用の乗車数) 沼津市現況との指数の差</p>		
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
定期券利用の乗車数	約 13,529 人/日	(+0) 約 30人増加 約 13,559人	(+1) 約 170人増加 約 13,699人	(+0) 約 30人増加 約 13,559人	(+1) 約 170人増加 約 13,699人	
※ ( ) の数字は現況を 100 とした指数の増減		静岡市 (+119) +16,081人 約 29,610人	浜松市 (+20) +2,666人 約 16,195人	三島市 (+20) +2,647人 約 16,176人		

来訪者が集う（商業活動の活力が郊外店にはない魅力を提供し、さらに多くの来訪者を集める）						
評価項目 （評価指標）	・ 徒歩圏における商業施設等が利用可能な施設の規模 （駅 500m 圏内の商業等床面積）				E1-5	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>（駅500m圏内の商業等床面積）</p> <p>増減率（%）</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>（駅500m圏内の商業等床面積）</p> <p>沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
<b>駅 500m 圏内の商業等床面積</b> ※（ ）の数字は現況を100とした指数の増減	約 24.2ha	(+14) 約 3.3ha増加 約 27.5ha	(+21) 約 5.2ha増加 約 29.4ha	(+7) 約 1.6ha増加 約 25.8ha	(+11) 約 2.6ha増加 約 26.8ha	
		静岡市	浜松市	三島市		
		(+102) +24.8ha 約 49.0ha	(+355) +85.8ha 約 110.0ha	(-67) -16.2ha 約 8.0ha		

来訪者が集う （観光資源や福祉医療などの新たなサービスの集積が、広域からも多くの来訪者を引きつける）						
評価項目 （評価指標）	・ 駅周辺地区での公共公益サービス（病院等）や観光資源の多様性 （駅 1km 圏内の新たな公共公益施設用地の数・面積）				E1-6	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>（駅1km圏内の新たな公共公益施設の数）</p> <p>増減率（%）</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>（駅1km圏内の新たな公共公益施設の数）</p> <p>沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
<b>駅 1km 圏内の新たな公共公益施設用地の数・面積</b> ※（ ）の数字は現況を100とした指数の増減	51 力所	(+2) 1 力所増加 52 力所	(+8) 4 力所増加 55 力所	(+2) 1 力所増加 52 力所	(+4) 2 力所増加 53 力所	
		静岡市	浜松市	三島市		
		(+45) +23 力所 74 力所	(-2) -1 力所 50 力所	(-41) -21 力所 30 力所		



本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

沼勉 5  
資料 4

来訪者が集う (観光資源や福祉医療などの新たなサービスの集積が、広域からも多くの来訪者を引きつける)																							
評価項目 (評価指標)	・ 駅周辺地区での公共公益サービス(病院等)や観光資源の多様性 (定期券外の乗降者数)				E1-7																		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>(定期券外の乗降者数)</p> <p>増減率(%)</p> <table border="1"> <caption>増減率(%)</caption> <tr><th>シナリオ</th><th>増減率(%)</th></tr> <tr><td>A-1</td><td>(8)</td></tr> <tr><td>A-2</td><td>(13)</td></tr> <tr><td>B-1</td><td>(8)</td></tr> <tr><td>B-2</td><td>(13)</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(定期券外の乗降者数)</p> <p>沼津市現況との指数の差</p> <table border="1"> <caption>沼津市現況との指数の差</caption> <tr><th>市</th><th>差</th></tr> <tr><td>静岡市</td><td>(260)</td></tr> <tr><td>浜松市</td><td>(135)</td></tr> <tr><td>三島市</td><td>(67)</td></tr> </table> </div> </div>						シナリオ	増減率(%)	A-1	(8)	A-2	(13)	B-1	(8)	B-2	(13)	市	差	静岡市	(260)	浜松市	(135)	三島市	(67)
シナリオ	増減率(%)																						
A-1	(8)																						
A-2	(13)																						
B-1	(8)																						
B-2	(13)																						
市	差																						
静岡市	(260)																						
浜松市	(135)																						
三島市	(67)																						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案																		
定期券外の乗降者数	約 7,988 人/日	(+8) 約 640 人増加 約 8,628 人	(+13) 約 1,040 人増加 約 9,028 人	(+8) 約 640 人増加 約 8,628 人	(+13) 約 1,040 人増加 約 9,028 人																		
※( )の数字は 現況を100とした 指数の増減		静岡市	浜松市	三島市																			
		(+260) +20,789 人 約 28,777 人	(+135) +10,751 人 約 18,739 人	(+67) +5,329 人 約 13,317 人																			

地域づくりのポイント②：産業立地と雇用機会

産業（居住者の生活を支える多様な産業が集積）						
評価項目 (評価指標)	・ 徒歩圏でのオフィス等の多さ (駅 500m 圏内のオフィス等床面積)				E2-1	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>(駅500m圏内のオフィス等床面積)</p> <p>増減率(%)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(駅500m圏内のオフィス等床面積)</p> <p>沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
駅 500m 圏内の オフィス等床面積	約 24.0ha	(+3) 約 0.6ha増加 約 24.6ha	(+12) 約 2.8ha増加 約 26.8ha	(+0) 約 0.0ha増加 約 24.0ha	(+5) 約 1.2ha増加 約 25.2ha	
		静岡市	浜松市	三島市		
※ ( ) の数字は 現況を 100 とし た指数の増減		(+67) +16.0ha 約 40.0ha	(-17) -4.0ha 約 20.0ha	(-4) -1.0ha 約 23.0ha		

雇用（雇用が創出される）						
評価項目 (評価指標)	・ 徒歩圏での雇用者の多さ (駅 500m 圏内の従業者数)				E2-2	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>(駅500m圏内の従業者数)</p> <p>増減率(%)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(駅500m圏内の従業者数)</p> <p>沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
駅 500m 圏内の 従業者数	約 24,500 人	(+3) 約 730 人増加 約 25,230 人	(+16) 約 3,840 人増加 約 28,340 人	(+3) 約 730 人増加 約 25,230 人	(+16) 約 3,840 人増加 約 28,340 人	
		静岡市	浜松市	三島市		
※ ( ) の数字は 現況を 100 とし た指数の増減		(+155) +38,003 人	(+61) +14,907 人	(-53) -13,000 人		

本資料は勉強会での検討用に作成したものであり  
計算値は計算方式を含め未精査であり暫定値です

沼勉 5  
資料 4

約62,503人 約39,407人 約11,500人

### 地域づくりのポイント③：交流を支える移動性とアクセス

歩行者のための空間（・徒歩や自転車が快適に移動できる・歩行者・自転車、子どもや高齢者、障害者が鉄道を挟んで南北地区を円滑に移動できる）

評価項目 (評価指標)	歩行者や自転車の南北移動の円滑さ (駅南北における歩行空間の大きさ)				E3-1
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅周辺の鉄道横断歩道の幅</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅周辺の鉄道横断歩道の幅 沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>					
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案
駅周辺地域における歩行空間の大きさ	約 11.0m	(+536) 約 59.0m増加 約 70.0m	(+536) 約 59.0m増加 約 70.0m	(+191) 約 21.0m増加 約 32.0m	(+391) 約 43.0m増加 約 54.0m
※( )の数字は現況を100とした指数の増減		静岡市 (+145) +16.0m 約 27.0m	浜松市 (+273) +30.0m 約 41.0m	三島市 (-18) -2.0m 約 9.0m	

歩行者のための空間（・徒歩や自転車が快適に移動できる・歩行者・自転車、子どもや高齢者、障害者が鉄道を挟んで南北地区を円滑に移動できる）

評価項目 (評価指標)	歩行者や自転車の南北移動の円滑さ (駅南北における移動の高低差)				E3-2
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅周辺の鉄道横断歩道の幅</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅周辺の鉄道横断歩道の幅 沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>					
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案
駅周辺地域における移動の高低差	鉄道横断に高低差あり	鉄道横断高低差なし	鉄道横断高低差なし	鉄道横断高低差あり	鉄道横断高低差あり
		静岡市	浜松市	三島市	
		鉄道横断高低差なし	鉄道横断高低差なし	鉄道横断高低差あり	鉄道横断高低差なし

公共交通（周辺都市から多くの人々が集まるために、鉄道など公共交通が充実している）

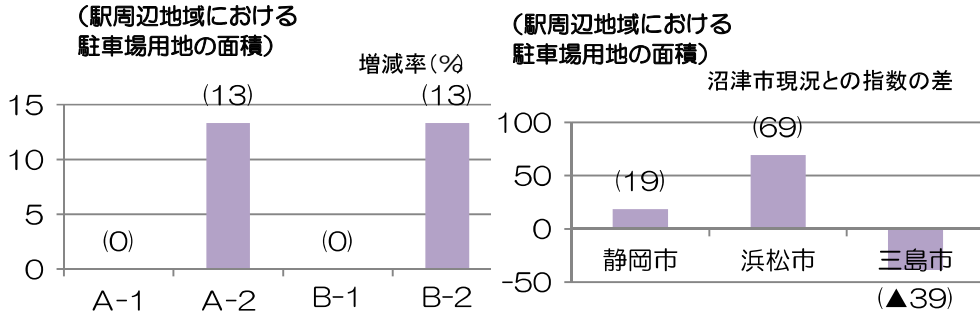
評価項目 (評価指標)	公共交通の中心性（駅前バスターミナル容量）					E3-3
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>(駅前バスターミナル容量) 増減率(%)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(駅前バスターミナル容量) 沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
駅前バスターミナル容量	約 14 箇所	(+29) 約 6 箇所増 約 18 箇所	(+29) 約 6 箇所増 約 18 箇所	(+29) 約 6 箇所増 約 18 箇所	(+0) 約 0 箇所増 約 14 箇所	
※ ( ) の数字は 現況を 100 とし た指数の増減		静岡市	浜松市	三島市		
		(+29) +4.0ha 約 18 箇所	(+21) +3.0ha 約 17 箇所	(-14) -2.0ha 約 12 箇所		

広域アクセス（広域からの自動車でのアクセスを担う幹線ネットワークが充実している）

評価項目 (評価指標)	高速道路からのアクセス性 (東名 I C から駅南までのアクセス時間)					E3-4
<p>(東名 I C から駅南までのアクセス時間) 増減率(%)</p>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
東名 I C から駅南までのアクセス時間	約 13 分	(+15) 約 2 分短縮 約 11 分	(+15) 約 2 分短縮 約 11 分	(+8) 約 1 分短縮 約 12 分	(+8) 約 1 分短縮 約 12 分	
※ ( ) の数字は 現況を 100 とし た指数の増減						

公共交通（周辺都市から多くの人々が集まるために、鉄道など公共交通が充実している）

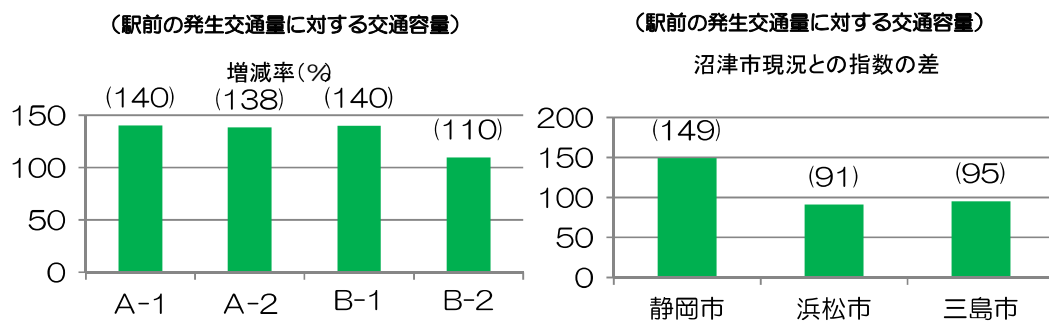
評価項目 (評価指標)	高速道路からのアクセス性 (駅周辺地域における駐車場用地の面積)	E3-5
----------------	-------------------------------------	------



	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案
駅周辺地域における駐車場用地の面積	約 7.5ha	(+0) 増減なし 約 7.5ha	(+13) 約 1.0ha増加 約 8.5ha	(+0) 増減なし 約 7.5ha	(+13) 約 1.0ha増加 約 8.5ha
※( )の数字は現況を100とした指数の増減		静岡市 (+19) +1.4ha 約 8.9ha	浜松市 (+69) +5.2ha 約 12.7ha	三島市 (-39) ▲2.9ha 約 4.6ha	

交通の循環（平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である）

評価項目 (評価指標)	南北の移動の円滑さ (駅前の発生交通量に対する交通容量)	E3-6
----------------	---------------------------------	------



	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案
駅前の発生交通量に対する交通容量	— 8.75	(+140) 約 6.8P向上 1.98	(+138) 約 6.7P向上 2.07	(+140) 約 6.8P向上 1.99	(+110) 約 5.3P向上 3.45
※( )の数字は現況を100とした指数の増減		静岡市 (+149) +7.2P 1.54	浜松市 (+91) +4.4P 4.35	三島市 (+95) +4.6P 4.14	

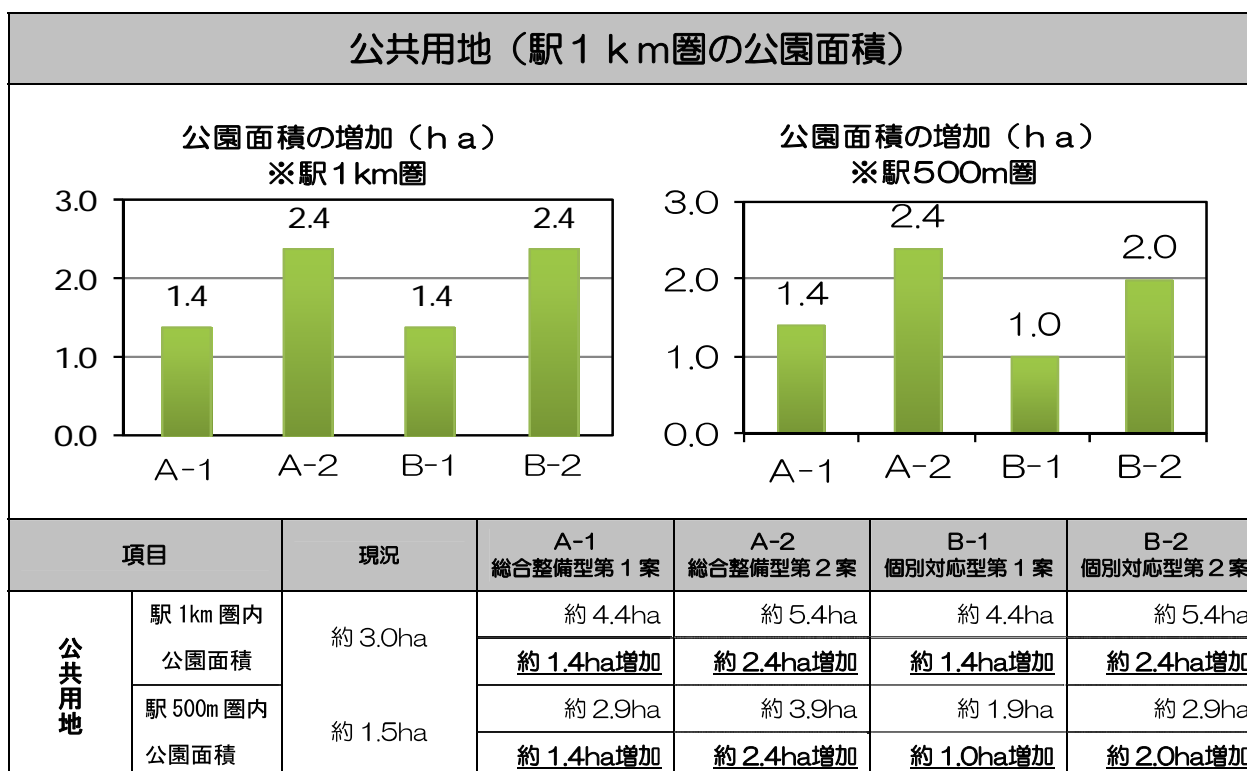
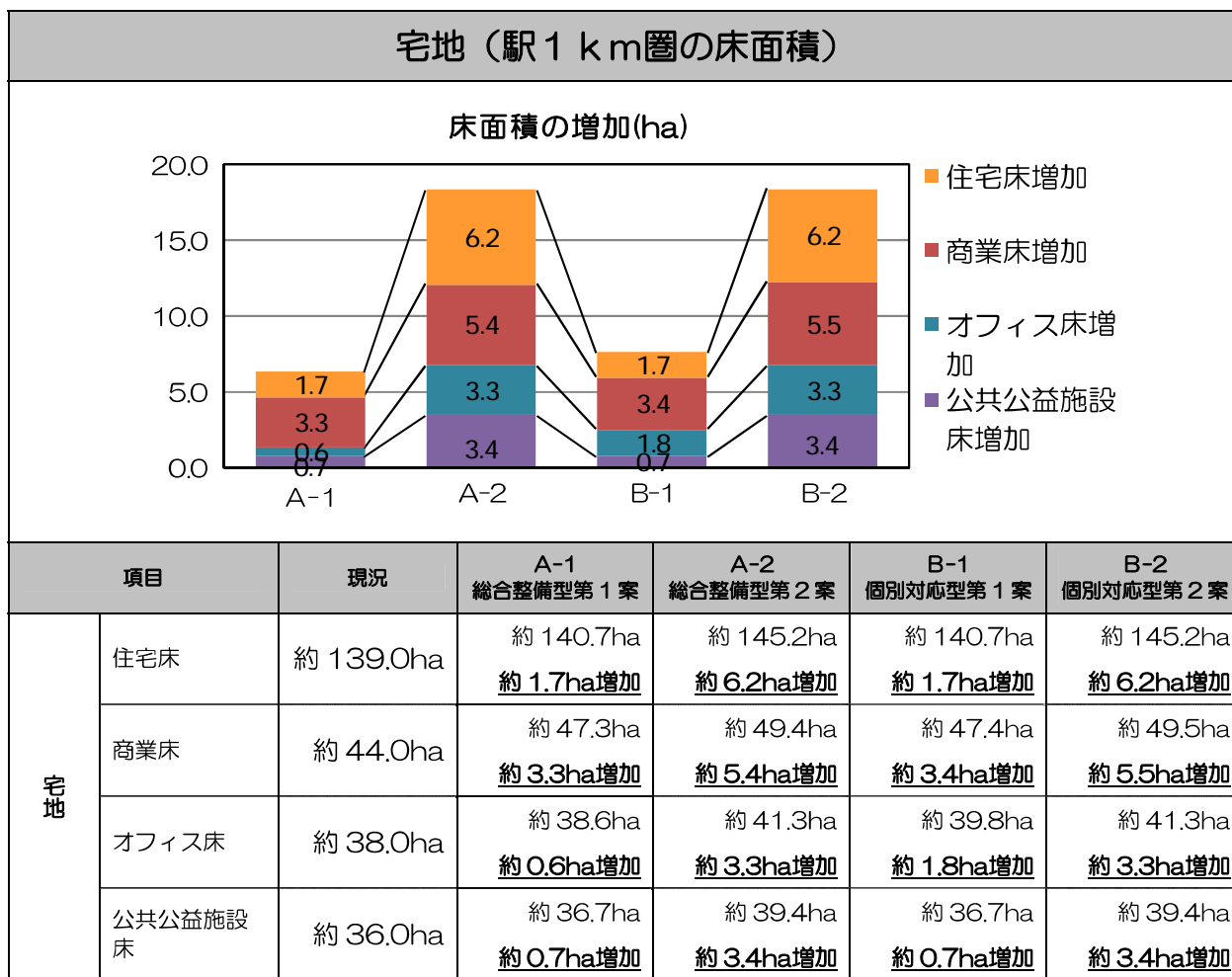


地域づくりのポイント④：安全で安心な地域

避難場所（地震や津波災害への備えがなされ、居住や企業立地における不安感が解消される）						
評価項目 （評価指標）	津波避難ビルの立地、堅牢建物への建て替え動向 （市街地の堅牢建物の率）				E4-1	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>（市街地の堅牢建物の率）</p> <p>増減率（%）</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>（市街地の堅牢建物の率）</p> <p>沼津市現況との指数の差</p> </div> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
市街地の堅牢建物の率	50.2%	(+18) 約9.1P増加 59.3%	(+35) 約17.5P増加 67.7%	(+18) 約9.1P増加 59.3%	(+35) 約17.4P増加 67.6%	
※（ ）の数字は現況を100とした指数の増減		静岡市	浜松市	三島市		
		(+43) 約21.4P増 71.6%	(+25) 約12.5P増 62.7%	(-19) ▲9.3P減 40.9%		

避難路（災害時に信頼できる避難経路が確保される）						
評価項目 （評価指標）	南北断面の交通容量 （一定時間内での鉄道北側への移動可能交通量（自動車・歩行者））				E4-2 E4-3	
<div style="text-align: center;"> <p>（一定時間内での鉄道北側への移動可能交通量（自動車・歩行者））</p> <p>増減率（%）</p> </div>						
	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案	
一定時間内での鉄道北側への移動可能交通量（歩行者）	1分間あたり移動可能交通量	(+578) 約3,470人増加	(+578) 約3,470人増加	(+193) 約1,160人増加	(+393) 約2,360人増加	
※（ ）の数字は現況を100とした指数の増減	約600人	約4,070人	約4,070人	約1,760人	約2,960人	

## 6. 各戦略案（代替素案）の整備水準

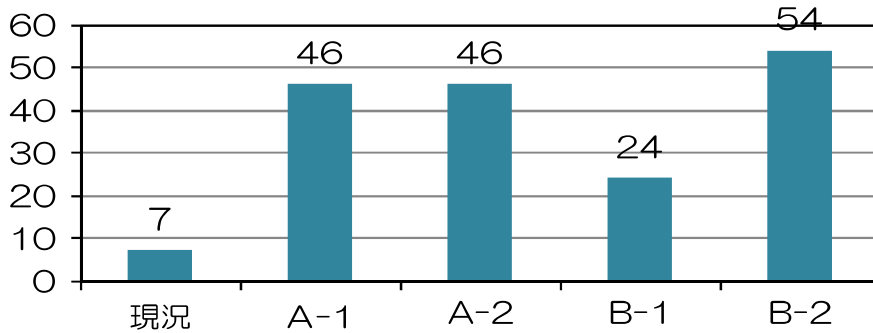


駅・鉄道（線路敷の状況）															
<p>線路敷面積の減少(ha)</p> <table border="1"> <caption>線路敷面積の減少(ha)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>減少面積(ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A-1</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>A-2</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>B-1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>B-2</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						シナリオ	減少面積(ha)	A-1	8.5	A-2	8.5	B-1	0	B-2	0
シナリオ	減少面積(ha)														
A-1	8.5														
A-2	8.5														
B-1	0														
B-2	0														
項目	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案										
駅・鉄道	線路敷面積	約 13.0ha	約 4.5ha <u>約 8.5ha減少</u>	約 4.5ha <u>約 8.5ha減少</u>	約 13.0ha <u>増加無し</u>	約 13.0ha <u>増加無し</u>									
	貨物駅		移転	移転	現状維持	現状維持									
	車両基地		移転	移転	現状維持	現状辞意									
	駅舎	駅南北にそれぞれ配置	鉄道高架下に整備	鉄道高架下に整備	自由通路とあわせて橋上駅整備	自由通路とあわせて橋上駅整備									

駅・鉄道（歩行者南北通路）																	
<p>歩行者南北通路の幅(m)</p> <table border="1"> <caption>歩行者南北通路の幅(m)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>幅(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>A-1</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>A-2</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>B-1</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>B-2</td> <td>54</td> </tr> </tbody> </table>						シナリオ	幅(m)	現況	11	A-1	70	A-2	70	B-1	32	B-2	54
シナリオ	幅(m)																
現況	11																
A-1	70																
A-2	70																
B-1	32																
B-2	54																
項目	現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案												
駅・鉄道	歩行者 南北通路	<b>3路線</b> <b>約 11m</b>	<b>7路線</b> <b>約 70m</b>	<b>7路線</b> <b>約 70m</b>	<b>4路線</b> <b>約 32m</b>	<b>4路線</b> <b>約 54m</b>											
		①あまねガード(約4m) ②三つ目ガード(約3m) ③のぼり道ガード(約4m)	①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④添地本田町線(約6m) ⑤のぼり道ガード(約8m) ⑥高架下コンコース(24m) ⑦高架下通路(8m)	①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④添地本田町線(約6m) ⑤のぼり道ガード(約8m) ⑥高架下コンコース(24m) ⑦高架下通路(8m)	①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④自由通路(約8m)	①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④幅広自由通路(約30m)											

駅・鉄道（自転車南北通路）

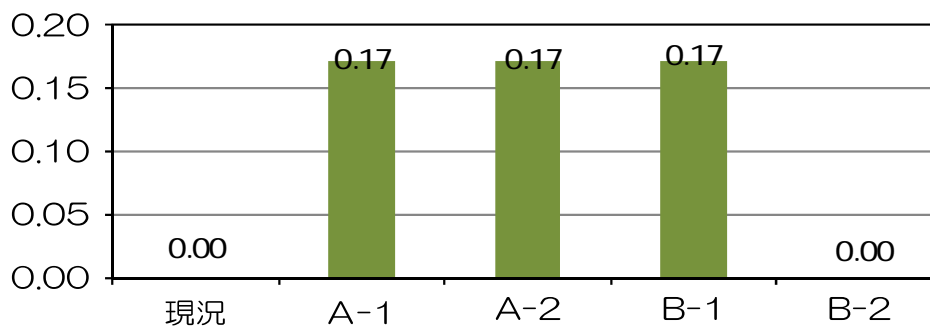
自転車南北通路の幅(m)



項目		現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案
駅・鉄道	自転車南北通路 (自転車歩行者道幅員)	<b>2路線 約7m</b> ①三つ目ガード(約3m) ②のぼり道ガード(約4m)	<b>6路線 約46m</b> ①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④添地本田町線(約6m) ⑤のぼり道ガード(約8m) ⑥高架下通路(8m)	<b>6路線 約46m</b> ①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④添地本田町線(約6m) ⑤のぼり道ガード(約8m) ⑥高架下通路(8m)	<b>3路線 約24m</b> ①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m)	<b>4路線 約54m</b> ①平町岡一色線(約8m) ②あまねガード(約8m) ③三つ目ガード(約8m) ④幅広自由通路(約30m)

駅・鉄道（駅前広場・ペDESTリアンデッキ）

南口駅前広場の増加面積(ha)



項目		現況	A-1 総合整備型第1案	A-2 総合整備型第2案	B-1 個別対応型第1案	B-2 個別対応型第2案
駅・鉄道	南口駅前広場	約0.78ha	<b>約0.17ha増加</b> 約0.95ha	<b>約0.17ha増加</b> 約0.95ha	<b>約0.17ha増加</b> 約0.95ha	増加なし 約0.78ha
	北口駅前広場	約1.12ha	約1.12ha	約1.12ha	約1.12ha	約1.12ha
	ペDESTリアンデッキ	なし	なし	なし	なし	幅広自由通路として整備

