



沼津高架PIプロジェクト
Step5 代替案の比較評価（案）

未定稿

平成 25 年●月 静岡県

はじめに

静岡県では、沼津高架PIプロジェクト・PI実施計画に基づき沼津駅付近鉄道高架事業について、市民や関係者の皆さんとのコミュニケーションを図りながら、段階的に Step で区切って計画の検討を進めています。

これまで、Step2で取りまとめた「Step2（目標の設定）地域づくりの目標平成 25 年 4 月 静岡県」を議論の基点として、ステップ3、4としてテーマごとに定めた地域づくりの目標を達成するための代替素案やその評価項目について、様々なご意見を頂きながら予断なく検討してきました。

Step5は、これまでの Step において設定してきた代替素案とそれらを組合せた代替案（パッケージ）を評価項目に沿って比較評価する段階です。

今回、検討の場でも出された多様な意見を踏まえ、ここに「Step5 代替案の比較評価」として検討結果をとりまとめました。

皆様の積極的な関わりによって、沼津高架PIプロジェクトの基本理念である互恵的解決に向けて、更に一歩前進したことに感謝申し上げます。

もくじ

- I. Step5 における PI プロジェクトの取組み2
- II. 「代替案の比較評価」の位置づけ3
- III. 詳細に比較評価する代替案4
- IV. 代替案の比較評価 10
 - (1) 代替素案の条件設定 10
 - (2) 代替素案の比較評価 14
 - (3) 代替案（パッケージ）ごとの評価 29

I. Step5 における PI プロジェクトの取組み

Step5 では、これまで（平成 25 年 8 月 31 日（ステップ 5 開始）～平成 25 年 9 月 26 日現在）下記のような多重多層のコミュニケーションを実施しました。

【Step5 におけるこれまでの PI プロジェクトの取組み】

コミュニケーションの方法	取組みの概要
ホームページ	沼津高架PIプロジェクトの検討・取組み状況をお知らせしました。随時更新しています。
広報紙	① 沼津高架PIプロジェクトニュースレター第8号を発行（H25. 10. 5 予定） [主な掲載内容] ・ Step3、Step4 のお知らせ ・ Step5 代替案の比較評価の意見募集
オープンハウス	市民の皆さんの集まる場所で、計画に関する情報や進捗状況などをパネル展示し、ご意見を伺いました。（計●日間実施）
車座談議	PI運営事務局が各種団体などへ伺い、沼津高架PIプロジェクトや計画などについて情報提供し、意見交換を行いました。 意見交換（●団体に実施）
勉強会	主に鉄道高架化事業に関心のある団体等から推薦された参加者からなる勉強会を設置し、これまでの計画やまちづくりの考え方を共有しながら議論を行いました。（合同2回） ① 合同勉強会： 8/31、9/14 参加者にアンケートを行いました。 回収枚数●枚
メール、FAX、郵送等での意見募集	常時、ご意見を募集しています。 意見提出者●名
傍聴者アンケート	PI委員会や勉強会の傍聴者に、アンケートを行いました。 回収枚数●枚

Ⅱ. 「代替案の比較評価」の位置づけ

■比較評価の基本的な考え方について

ステップ5 比較評価では、これまでに検討した「地域づくりの目標(ステップ2)」と関連づけて設定された「評価項目(ステップ3・4)」に従い、各代替素案および代替案を評価します。

PIプロジェクトでは、「地域づくりの目標」に掲げた、様々な将来像や課題をできるだけ実現する解決策を探っています。そのため、特定の評価項目のみを重視することなく、総合的な視点で、各案が持つ長所や短所、外的要因から見る可能性や考えられるリスクなどの特徴を整理します。

■比較評価の条件について

代替素案・代替案(ステップ3・4)は、地域整備の大きな方向性を示した概略的なもので、具体的な事業内容が定まっていない段階のものであります。そのため、その効果や影響について簡単に比較評価できるものではありません。

各代替案の比較評価(ステップ5)にあたっては、できるだけ定量的な比較評価となるように内容や仕様などの諸条件を設定しています。

ただし、各代替案の内容や仕様などの諸条件は、幅を持っており、不確定要素も多いことから、その趣旨や考え方を踏まえた代表的な仕様を設定したうえで、比較評価します。

また、その際、現状や類似事例なども傍証データ(間接的な証拠)として参考にし、比較評価の正確性や客観性を高めています。

■監査について

比較評価(案)の内容については、現在、技術検討アドバイザーが監査中です。

技術検討アドバイザーからいただいた監査、指導並びに助言等の内容は、技術的検討等において積極的に取り入れるとともに、静岡県(PI)のホームページ上などに公開します。

Ⅲ. 詳細に比較評価する代替案

(1) 代替案 (ステップ3)

これまで検討された代替素案は次の通りです。

表 代替素案 (議論のテーマごと)

沼津駅周辺地区の代替素案	沼A-1	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅周辺は鉄道高架を伴う総合整備型で整備を行う 土地区画整理事業などでの市街地整備、基盤整備を行う
	沼A-2	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅周辺は鉄道高架を伴う総合整備型で整備を行う 土地区画整理事業などでの市街地整備、基盤整備を行う 周辺を含む土地の高度利用等、マネジメントの視点を含み都市機能の更なる集積を図り、拠点性を高める
	沼A-3	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅周辺は鉄道高架を伴う総合整備型で整備を行う 貨物駅は現位置に存続したまま高架化を行う 土地区画整理事業などでの市街地整備、基盤整備を行う 周辺を含む土地の高度利用等、マネジメントの視点を含み都市機能の更なる集積を図り、拠点性を高める
	沼B-3、4	<ul style="list-style-type: none"> 総合整備によらず、個別事業の組み合わせで効果発揮を図る 鉄道南北の移動性向上に向け、南北道路を1~2本立体化(鉄道オーバーもしくはアンダー)し、混雑緩和や移動性を向上する 橋上駅および幅広自由通路を整備し、歩行者や自転車の南北移動の円滑性や回遊性向上を図る 土地区画整理事業は、鉄道高架を行わないため現状で取りやめとなるが、周辺を含む土地の高度利用等の民間誘導を期待し、都市機能の集積を図り拠点性を高める
	沼B-5、6	<ul style="list-style-type: none"> 総合整備によらず、極力費用を掛けずに個別事業の組み合わせで、短期間で効果発揮を図る 橋上駅(沼B-5のみ)および幅広自由通路を整備し、歩行者や自転車の南北移動の円滑性や回遊性向上を図る(自動車の南北移動性は現状のまま) 土地区画整理事業は、鉄道高架を行わないため現状で取りやめとなる
	沼B-7	<ul style="list-style-type: none"> 総合整備によらず、極力費用を掛けずに個別事業の組み合わせで、短期間で効果発揮を図る 橋上駅および幅広自由通路を整備し、歩行者や自転車の南北移動の円滑性や回遊性向上を図る(自動車の南北移動性は現状のまま) 車両基地のみ移転を行い、車両基地跡地を含む土地区画整理事業を実施するとともに、周辺を含む土地の高度利用等の民間誘導を期待し、都市機能の集積を図り拠点性を高める
原地区の代替素案	原A	<ul style="list-style-type: none"> 貨物駅を整備するとともに、物流機能を活用して原地区西側ゾーン全体を整備 南北道路の整備や沿道環境対策を実施 医療・健康、観光・文化、流通等の産業機能の導入 観光・商業施設、農業施設の誘致 既存住宅地の環境整備等を実施
	原B	<ul style="list-style-type: none"> 貨物駅を整備せず、貨物駅予定地を種地として新たな機能を導入し、原地区西側ゾーン全体へ整備を広げる 南北道路の整備や沿道環境対策を実施 医療・健康、観光・文化等の産業機能の導入 観光・商業施設、農業施設の誘致 既存住宅地の環境整備等を実施
	原C	<ul style="list-style-type: none"> 貨物駅を整備せず、貨物駅予定地において小規模な地域整備を行い、周辺への影響を極力軽減した整備を実施 南北道路の整備や沿道環境対策を実施 医療・健康、観光・文化等の機能の導入

広域の代替素案	広域 A	・ 鉄道貨物駅は原地区へ移転
	広域 B	・ 鉄道貨物駅は現位置で存続し、鉄道高架化は行わない
	広域 C	・ 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合 ・ 近傍貨物取り扱い駅は、富士駅および吉原駅（共に沼津市外）
	広域 D	・ その他の場合 ・ 現位置での高架化、荷役機能と待避機能の分離等

(2) 代替案（ステップ4）

- ・代替案は、沼津駅周辺地区における代替素案（6案）、原地区における代替素案（3案）広域的な観点からの代替素案（4案）の組み合わせによって設定しました。
- ・また、比較の対象として、現計画案および現在の状況のまま推移する趨勢案についても、代替案の一つとして設定しました。
- ・このうち、沼津駅周辺地区において鉄道貨物駅が存続するにも係わらず原地区へ貨物駅を移転するといった、物理的にあり得ない組み合わせは除外しました。また、沼A-1案および沼A-3案、沼B-7案は、次の理由から詳細な検討の対象とせず、組み合わせを設定しました。

沼A-1（沼津駅周辺は総合整備型での整備）

本案は、沼津駅周辺については現計画案と同様であり、比較対象として現計画案を設定するため、詳細な検討からは除外しました。

沼A-3（貨物駅を現位置に存続したまま本線を高架化）

本案は、事業費の増加や用地取得の発生、都市計画道路の変更、駅前に確保できる土地面積の減少、通行止めとなる道路の発生など、実現に向けた課題が多く、詳細な検討からは除外しました。

沼B-7（鉄道高架化を行わずに車両基地のみ移設）

本案は、車両基地を移設し、静岡東部拠点第2地区の土地区画整理事業を行う案であり、他のB案と併せて実施可能な案であることから、単独での詳細な検討からは除外しました。

表 代替案（代替素案の組み合わせ、パッケージ案）

		原地区の代替素案				
		【原A】 物流機能を活用した全体整備案 ●物流機能を活用して西側ゾーン全体を整備	【原B】 種地を活かした機能導入案 ●種地を活用して新たな機能を導入し、後に西側ゾーン全体を整備	【原C】 小規模整備案 ●小規模な地域整備とし、周辺への影響を軽減	趨勢比較ケース ●積極的な地域づくりを行わない場合	
沼津駅周辺地区の代替素案	【沼A-1】 総合整備型第1案 ●総合整備事業	代替案1 (広域A)	代替案3 (広域C, D)	代替案6 (広域C, D)	原-趨勢 (広域C, D)	現計画案 (広域A)
	【沼A-2】 総合整備型第2案 ●総合整備事業 ●土地等の高度利用 (マシ' M)の視点)	代替案2 (広域A)	代替案4 (広域C, D)	代替案7 (広域C, D)	(広域C, D)	
	【沼A-3】 総合整備型第3案 ●貨物駅を現位置存続したまま高架化	(-)	代替案5 (広域D)	代替案8 (広域D)	(広域B)	
	【沼B-3】 個別対応型第3案 ●南北道路1本立体化 ●橋上駅 ●幅広自由通路 ●土地利用高度化	(-)	代替案9 (広域B)	代替案12 (広域B)	(広域B)	
	【沼B-4】 個別対応型第4案 ●南北道路2本立体化 ●橋上駅 ●幅広自由通路 ●土地利用高度化	(-)	(広域B)	(広域B)	(広域B)	
	【沼B-5】 個別対応型第5案 ●橋上駅 ●幅広自由通路 ●土地利用高度化	(-)	代替案10 (広域B)	代替案13 (広域B)	(広域B)	
	【沼B-6】 個別対応型第6案 ●自由通路	(-)	(広域B)	(広域B)	(広域B)	
	【沼B-7】 個別対応型第7案 ●車両基地移設 ●橋上駅 ●幅広自由通路 ●土地利用高度化	(-)	代替案11 (広域B)	代替案14 (広域B)	(広域B)	
	趨勢比較ケース ●積極的な地域づくりを行わない場合	(-)	(広域B)	沼-趨勢 (広域B)	趨勢案 (広域B)	

(3) 比較評価における評価項目と評価指標

これまで検討された、地域づくりの目標と関連づけた評価項目と評価指標は次の通りです。

表 地域づくりの目標と評価項目、評価指標

論点	地域づくりの目標	No	評価項目	評価指標
広域的観点	広域的拠点に	R1	拠点地域として人口が集積し、多様な都市的サービスが提供されるか	広域的な拠点としての人口集積、集客性の向上 主たる公共公益施設の集積状況
	交流拠点として賑わう	R2	アクセス圏域が広がるか	一定時間内のカバー人口の変化
		R3	復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか	県内、首都圏、中部圏へのアクセスルートの代替性
	何もせずに過ごすのは問題	R4	判断までの期間や判断の遅れに伴う影響	民間投資マインドの変化
		R5	早く効果が現れるか、かつ、長期的な地域づくりの効果があるか	時期別の累積効果
		R6	手続的なリスクがなく、実現可能性があるか	施策実施にともなう課題、事業の中止や変更のための追加的費用や手続きに要する時間
		R7	県や市の都市計画等との整合がとれ、市民や民間との協働が図られるか	県や市の都市計画等との整合
	税金は効果的に使って	R8	事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか	全体の事業費(ランニングコストも含めた事業費)
沼津駅周辺地区	賑わい・活力・持続性	E1-1	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
		E1-2	徒歩圏の居住者人口の集中度	駅500m圏内の新たな住宅床面積
		E1-3	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圏内の公園の面積
		E1-4	徒歩圏に通勤する従業員の多さ	定期券利用の乗降者数
		E1-5	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
		E1-6	魅力的な都市景観の形成への貢献度	
		E1-7	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 定期券外の乗降者数 鉄道用地の宅地・公共用地への転用面積
	産業立地と雇用機会	E2-1	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
		E2-2	徒歩圏での雇用者の多さ	駅500m圏内の従業員数
	交流を支える移動性とアクセス	E3-1	歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ	鉄道横断における歩行空間の大きさ、歩道幅員 駅南北における移動の高低差 踏切の箇所数
		E3-2	公共交通の中心性	駅前バスターミナル容量
		E3-3	高速道路からのアクセス性	東名、新東名ICからのアクセス時間
		E3-4	周辺地域からのアクセス性	駅1km圏内における駐車場用地の面積
		E3-5	南北の移動の円滑さ	南北断面の交通容量に対する駅500m圏内の発生交通量
		E3-6	南北の移動の円滑さ	立体道路に伴う東西方向の分断延長
	安全で安心な地域	E4-1	災害時の避難場所の確保、堅牢建物への建て替え動向	駅500m圏内の堅牢建物の率
		E4-2	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

表 地域づくりの目標と評価項目、評価指標

論点	地域づくりの目標	No	評価項目	評価指標
原地区	誇りである文化と景観の活用	H1-1	秩序と戦略のあるグランドデザインとなっているか	実現性
		H1-2	グランドデザインが地元との間で共有されたものとなるか	
		H1-3	居住の区域、産業の区域、残すべき農地・自然・景観・農の区域が区別されるか	乱開発されることにならないか、市街地が分散し農地と混在することにならないか 既存の住環境に騒音等の悪影響がないか
		H1-4	コンパクトな範囲に人口が集約し、歩いて暮らせる市街地構造となるか	駅を中心とした暮らしのパターンが実現されるか
	農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい	H2-1	原の魅力ある歴史資源や地域資源などの観光資源を活かせるか	
		H2-2	若い人も含め定住者が増えるか	地区の夜間人口
		H2-3	新たな産業の雇用が増えるか	地区の従業員人口
		H2-4	観光客が増えるか	入り込み客数
		H2-5	新たな農業に関わる来訪者が増えるか	
		H2-6	健康福祉医療などの新たな産業が進出したくなる魅力があるか	
		H2-7	新たな農業に関わる産業が進出したくなる魅力があるか	
	新たな地域づくりを支える基盤づくり	H3-1	水害の心配が解消されるか	
		H3-2	大量の通過およびアクセス交通の影響を緩和できるか	
		H3-3	地区内の自動車交通を円滑に処理でき、歩行者空間が確保されるなど、居住者の安全や居住環境を守れるか	増加する交通量と南北方向・東西方向の交通容量の確保 歩行空間の大きさ
		H3-4	基盤整備を活かした地域づくりができるか	
		H3-5	地震、津波、川の氾濫、液状化などの災害時の避難場所が確保されるか	
		H3-6	避難路が確保できるか	津波発生時における一定時間内での山側や避難場所への移動可能な範囲(自動車・歩行者) 地震・火災等の災害発生時(家屋等の倒壊)における安全な避難路容量

IV. 代替案の比較評価

(1) 代替素案の条件設定

- ・これまで検討した代替素案について、沼津駅周辺地区および原地区における代替素案の条件設定は次の通りです。

【沼津駅周辺地区】

代替素案	沼A-2：沼津駅周辺総合整備型第2案
案の趣旨	現計画の総合整備事業をさらに強化し、定住人口や商業業務機能の拡充を図り、よりコンパクトで拠点性の高いまちづくりを行うため、沼津駅周辺においてまちづくりのマネジメントを前提としながら土地の高度利用や都市機能のさらなる集積を図る。 鉄道貨物駅は現位置より移転。
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画と同様に、鉄道高架、総合整備事業を実施する。 ・現計画と同様、都市計画決定済みの土地区画整理事業を実施する(鉄道用地転用面積 8.5ha)。 ・案の趣旨に従い、よりコンパクトで拠点性の高いまちづくりを行うため、現計画に加え土地の高度利用を前提に、容積充足率を 70%と想定して床面積を算出する。 ・この容積充足率は、沼津駅 1km 圏内の商業系用途地域のうち指定容積率 500%の区域や、静岡市中心部の商業系用途地域のうち指定容積率 600%の区域に相当する目標値である。 ・今回の想定では、駅 1km 圏内全てが同様に充足することは考えにくいものの、沼津駅 1km 圏内の一部で 70%を超えていることに鑑み、高度利用を期待して設定する。
備考	

代替素案	沼B-3・4：個別対応型第3・4案（縮小型）
案の趣旨	現計画の総合整備事業とは異なり、個別事業で対応を図る。 沼津駅周辺の土地区画整理事業は現状に留め実施されないが、周辺の土地利用については民間誘導等を促進して高度利用を図る。 鉄道貨物駅は現位置にて存続。
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・案の趣旨に従い、鉄道高架および総合整備事業は実施しない。 ・ただし、南北の移動性を高めるため、鉄道高架化の対案として南北横断道路を1本(B-3)ないしは2本(B-4)整備し、鉄道立体交差はオーバーないしはアンダーで対応する。 ・南北横断道路整備の本数や整備方法について、整備費用や整備期間、

	<p>整備影響範囲に幅を有することになる。事業主体は現時点で想定できないが、国道および県道が整備の対象と考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業は、総合整備事業を実施しないため、現状にて留める（鉄道用地転用面積はゼロ）。これまで進捗した事業の計画変更や、収束に向けた調整が必要である。 ・案の趣旨に従い、周辺の土地利用については高度利用を図ることから、容積充足率を現時点より1割程度向上すると想定して床面積を算出する。土地区画整理事業が実施されないため、容積充足率についても沼A-2より低く想定する。 ・現時点の土地区画整理地区内の容積充足率は平均約40%であり、50%への向上を想定する。現在の沼津駅1km圏内の容積充足率は平均46.8%であり、若干の期待を含め充足率50%への向上として設定する。
備考	

代替素案	沼B-5・6：個別対応型第5・6案（小規模型）
案の趣旨	<p>現計画の総合整備事業とは異なり、個別事業で対応を図る。鉄道南北の移動は歩行者等に特化し、早期の効果発現を図る。沼津駅周辺の土地区画整理事業は現状に留め実施されない。周辺の土地利用については民間誘導等を促進して高度利用を図る（自由通路のみ整備の場合、高度利用を図らないとして設定）。鉄道貨物駅は現位置にて存続。</p>
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・案の趣旨に従い、鉄道高架および総合整備事業は実施しない。 ・南北の移動性は、早期の効果発揮を期待して、歩行者等のみに限定的に取り組み、南北自由通路を整備する。 ・土地区画整理事業は、総合整備事業を実施しないため、現状にて留める（鉄道用地転用面積はゼロ）。これまで進捗した事業の計画変更や、収束に向けた調整が必要である。 ・自由通路に加え橋上駅や周辺土地利用の高度化を図る案と、自由通路の整備のみとする案を想定する。周辺土地利用を高度化する案では、容積充足率を現時点より1割程度向上すると想定して床面積を算出する。土地区画整理事業が実施されないため、容積充足率についても沼A-2より低く想定する。 ・現時点の土地区画整理地区内の容積充足率は平均約40%であり、50%への向上を想定する。現在の沼津駅1km圏内の容積充足率は平均46.8%であり、若干の期待を含め充足率50%への向上として設定する。
備考	

【原地区】

代替素案	原A：物流機能を活用した全体整備案
案の趣旨	鉄道貨物駅の整備を契機に、物流機能を活用するとともに、原地区全体の拠点性を高めるべく、医療・健康、観光・文化、流通等の産業機能を導入するとともに、既存住宅地の環境整備も図る。
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画と同様に、鉄道貨物駅は原地区に移転整備する。 ・現計画に加えて、鉄道貨物駅をはじめ原地区全体を沼津市西側の拠点として整備する。現時点の市計画では、原地区全体を整備する具体的な位置づけや案は未定であるが、スマートインターチェンジや東駿河湾環状道路など交通利便性の向上や、富士山の世界文化遺産登録など、積極的投資の機会と捉えて拠点化を設定する。 ・現計画と同様に、鉄道を横断する南北道路を整備するとともに、沿道環境対策を実施する。沿道環境対策は、原地区全体の計画的な整備の一環として、乱開発等の防止を含めて設定する。 ・さらに、案の趣旨に基づき、医療・健康、観光・文化、流通等の産業機能を導入する。施設の具体的な規模、内容、配置位置などの詳細は未定であるため、類似事例を参考に規模を想定する。 ・ここで想定した施設はあくまで類似事例を参考としたものであり、施設立地を担保するものではないが、交通利便性や地域資源、ファルマーバレープロジェクト等の医療・健康に関する取り組みなど、可能性や期待値は高いと考えられる。
備考	

代替素案	原B：種地を活かした機能導入案
案の趣旨	鉄道貨物駅は原地区に整備せず、貨物駅予定地を活かして整備を図る原地区全体の拠点性を高めるべく、医療・健康、観光・文化等の産業機能を導入するとともに、既存住宅地の環境整備も図る
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・案の趣旨に基づき、鉄道貨物駅は原地区以外を整備を想定する ・鉄道貨物駅が立地しないことから、貨物駅予定地を種地として、原地区全体を沼津市西側の拠点として整備する。現時点の市計画では、原地区全体を整備する具体的な位置づけや案は未定であるが、スマートインターチェンジや東駿河湾環状道路など交通利便性の向上や、富士山の世界文化遺産登録など、積極的投資の機会と捉えて拠点化を設定する。 ・現計画と同様に、鉄道を横断する南北道路を整備するとともに、沿道環境対策を実施する。沿道環境対策は、原地区全体の計画的な整備の一環として、乱開発等の防止を含めて設定する。ただし、鉄道横断道路は鉄道貨物駅の整備が行われなため、整備時期や実施主体など不確定要素がある。

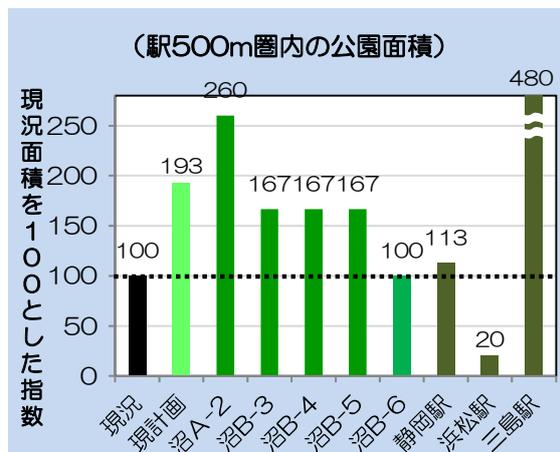
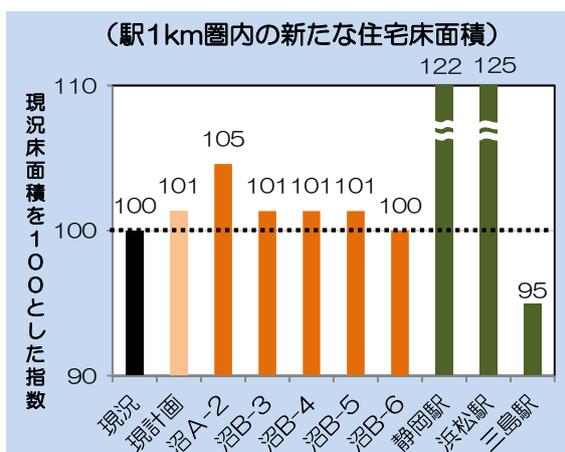
	<ul style="list-style-type: none"> ・さらに、案の趣旨に基づき、医療・健康、観光・文化等の産業機能を導入する。施設の具体的な規模、内容、配置位置などの詳細は未定であるため、類似事例を参考に規模を想定する。 ・ここで想定した施設はあくまで類似事例を参考としたものであり、施設立地を担保するものではないが、交通利便性や地域資源、ファルマーバレープロジェクト等の医療・健康に関する取り組みなど、可能性や期待値は高いと考えられる。
備考	

代替素案	原C：小規模整備案
案の趣旨	鉄道貨物駅は原地区に整備せず、貨物駅予定地を活かして整備を図る 原地区全体への影響を軽減するため、貨物駅予定地のみの小規模な整備を図る
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・案の趣旨に基づき、鉄道貨物駅は原地区以外の整備を想定する ・鉄道貨物駅が立地しないことから、貨物駅予定地において施設整備を誘導する。施設整備は貨物駅予定地内に留め、周辺への影響を抑制する。周辺土地利用は、現状の土地利用規制に従う。 ・現計画と同様に、鉄道を横断する南北道路を整備する。ただし、鉄道横断道路は鉄道貨物駅の整備が行われなため、整備時期や実施主体など不確定要素がある。 ・貨物駅予定地への施設整備誘導は、案の趣旨に基づき、医療・健康、観光・文化等の産業機能を導入する。施設の具体的な規模、内容、配置位置などの詳細は未定であるため、類似事例を参考に貨物駅予定地の面積などを加味して、規模を想定する。 ・ここで想定した施設はあくまで類似事例を参考としたものであり、施設立地を担保するものではないが、交通利便性や地域資源、ファルマーバレープロジェクト等の医療・健康に関する取り組みなど、可能性や期待値は高いと考えられる。
備考	

(2) 代替素案の比較評価

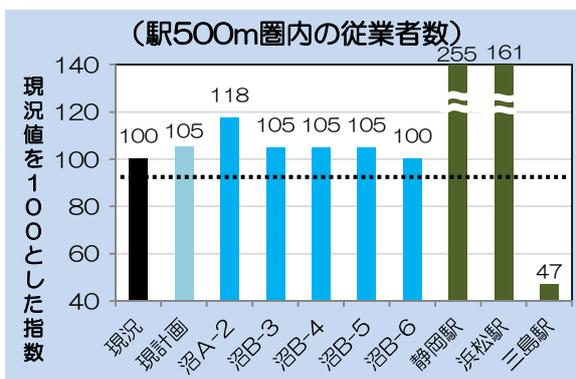
【賑わい、活力、持続性(E1)】

- ・沼津駅周辺地区において、土地区画整理事業区域および周辺部を含め、マネジメントの観点から土地利用の高度化を図る沼 A-2 案では、現計画以上の住宅床面積となる可能性がある。また、公園や広場などの公共空間面積も同様に確保できる可能性がある。
- ・沼 B-3、4、5 案は、民間主導による再開発や建物共同化により現計画規模の住宅床を確保するため、民間誘導を促進する取り組みが必要である。



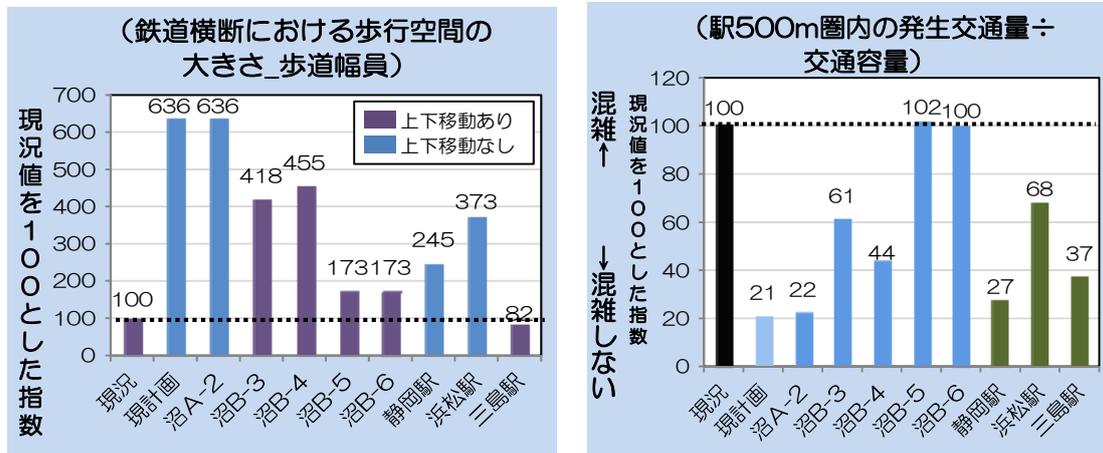
【産業立地と雇用機会 (E2)】

- ・沼津駅周辺地区において、土地区画整理事業区域および周辺部を含め、マネジメントの観点から土地利用の高度化を図る沼 A-2 案では、静岡駅周辺や浜松駅周辺には及ばないものの、現計画以上の商業・業務等の床面積が確保できる可能性がある。
- ・沼 B-3、4、5 案は、民間主導による再開発や建物共同化により現計画規模のオフィス等床面積を確保するため、民間誘導を促進する取り組みが必要である。



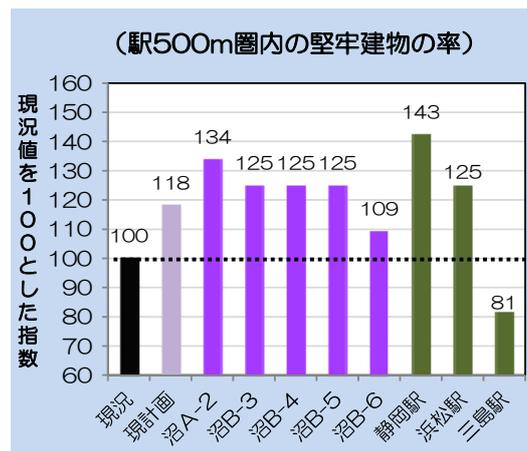
【交流を支える移動性とアクセス (E3)】

- ・沼津駅周辺地区において、現計画および沼 A-2 案は総合整備型の整備であり、鉄道横断部における歩行空間や、鉄道横断部の交通容量は、現況に比べ大きく高まる。一方、個別対応型では、現況より効果はあるが、現計画に比べて効果は小さい。



【安全で安心な地域 (E4)】

- ・沼津駅周辺地区において、地震時の建物倒壊を防ぎ津波避難の場所にもなり得るような堅牢建物の割合をみると、土地区画整理事業区域および周辺部を含めマネジメントの観点から土地利用の高度化を図る沼 A-2 案は、現計画や浜松駅周辺地区のレベルを上回る。
- ・沼 B-3、4、5 案は、民間主導による再開発等による建て替えを期待するため、民間誘導を促進する取り組みが必要である。

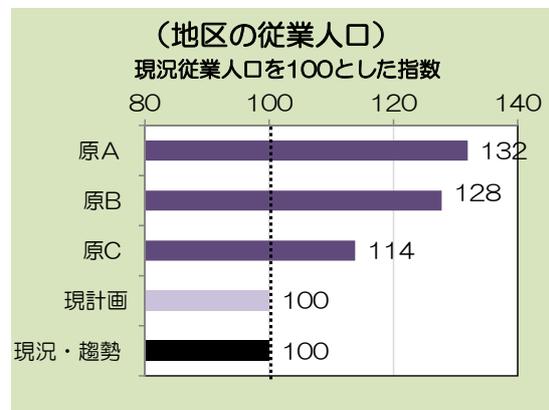
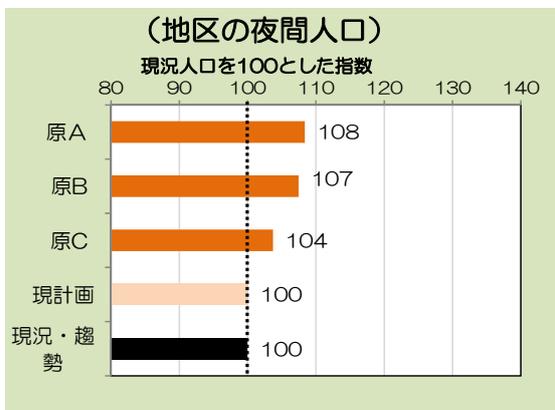


【誇りである文化と景観の活用（H1）】

- ・原地区において、計画的な地域整備や計画の実現性をみると、地区全体を整備する場合には、上位計画等において新たな拠点地区として位置づけ、地区全体の計画的な開発や規制誘導を行うことで、秩序と戦略のあるランドデザインが描けることとなる。
- ・貨物駅予定地のみでの整備の場合には、周辺の乱開発や周辺環境の影響などは、現在の土地利用規制等の範囲内での扱いにならざるを得ない。

【農や自然と共存した産業、暮らし、賑わい（H2）】

- ・原地区において、地区全体を計画的に整備する場合には、施設整備はあくまでも各種事例からの想定ではあるものの、現計画に比べ居住人口や従業人口の増加が期待できる。



【新たな地域づくりを支える基盤づくり（H3）】

- ・原地区において、地区内の自動車交通を円滑に処理するとともに、歩行空間を確保するため南北道路が整備される。南北道路整備に伴う沿道の実環境対策は、地区全体の計画的な整備を行うことで、達成が期待される。

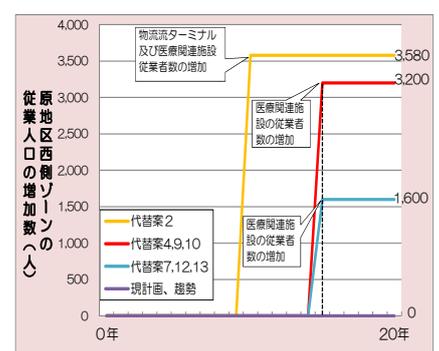
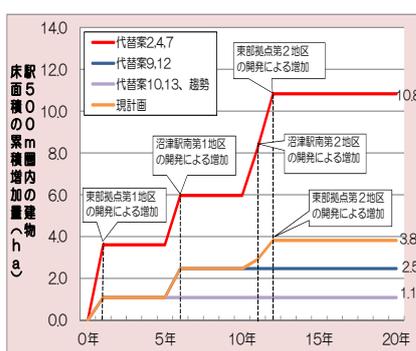
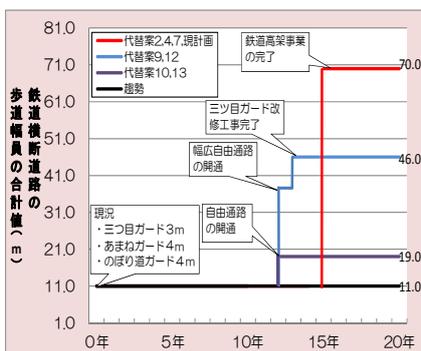
【拠点地域として人口が集積し、多様な都市的サービスが提供されるか(R1)】

- ・沼津駅周辺地区では、現計画に比ベマネジメントを伴う総合整備型の整備を行うことで、床面積の増加可能性に起因して居住人口、従業員人口、来訪者数の増加が期待できる。
- ・原地区では、現計画に比ベ西側ゾーンの整備を行うことで居住人口、従業員人口、来訪者の増加が期待できる。



【早く効果が現れるか、かつ、長期的な地域づくりの効果があるか(R5)】

- ・沼津駅周辺地区では、総合整備型の整備では交通利便性は効果発現が遅いものの効果は高い。一方自由通路など、新たな用地買収を伴わない整備は効果発現時期が相対的に早い。建物立地は不確定要素が多いが、基盤整備を伴う土地区画整理事業の実施では各地区の整備を行うことで段階的に効果が発現される。
- ・原地区では、導入施設の規模等は想定であるが、事業が決定済みである総合整備型の場合であれば、早期の基盤整備が可能であり従業員人口の早期増加が期待できる。



【手続的なリスクがなく、実現可能性があるか（R6）】

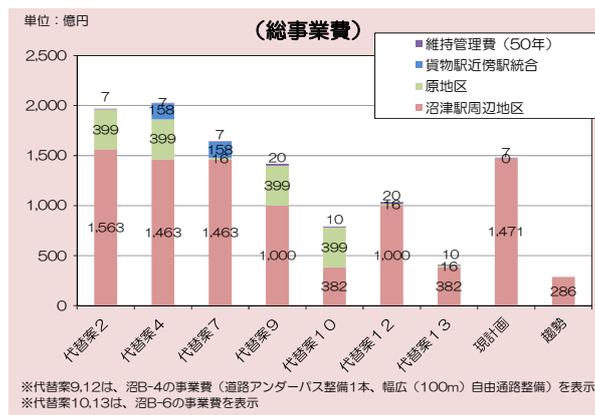
- ・計画の見直しには、合意形成や新たな計画決定、用地買収、関係機関等との協議・調整など、一定の時間を新たに要する。
- ・原地区の整備については、原地区全体の計画案や位置づけの検討、関係機関との協議・調整など、一定の時間を要する。

【県や市の都市計画等との整合がとれ、市民や民間との協働が図られるか（R7）】

- ・計画の見直しには、県や市の現都市計画等の大幅な変更が必要である。
- ・原地区の整備については、現計画では貨物駅のみ移転であり、原地区全体の整備を行う場合には、新たな都市計画等の位置づけが必要である。

【事業費が将来にわたって市財政の負担とならないか（R8）】

- ・沼津駅周辺における総事業費は、自由通路のみ整備を行う場合や趨勢案では、現計画に比べ約 85%の削減が想定される。
- ・原地区の整備については、現計画では貨物駅の移転のみであることから、原地区の整備に関する費用が上乗せされる。



【社会的な効果をどう評価できるか（R9）】

- ・社会的な効果をみると、趨勢案を除きいずれの代替案も費用便益比は1を超え、投資効果があると判断できる。



【沼A-2案】

案の趣旨

- ・ 本案は、総合整備事業型の現計画に対し、歩いて移動できる範囲に住宅、商業施設、業務施設をコンパクトに集積させ、拠点性の高いまちづくりを進めることで、より多くの居住者や来訪者を集め、賑わいを作り出そうとする案である。
- ・ このため、本案では、総合整備事業における4地区の土地区画整理事業や市街地再開発事業を基礎として、それらの事業区域やその周辺部での市街地整備を上手にマネジメントして土地の高度利用や建物の共同化を進め、多くの住宅・商業業務床を生み出すことを提案している。また、土地区画整理事業を活用して、居住者や来街者を引き付ける公園や緑地などの公共空間や、公共公益施設を設ける用地も創出しようとするものであり、まちの魅力を整えようとする案である。

居住人口の増加の見込み（コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる現計画以上の住宅床の増加）

- ・ 本案は、土地区画整理事業区域および周辺部での市街地整備をマネジメントすることを提案している。土地区画整理事業区域内では、建物が新たに立ち上がることとなるほか、周辺部についても土地の高度利用や建物の共同化が図られることを前提として、土地区画整理事業区域の土地面積あたりの容積充足率（従前の平均約40%）が静岡市中心部並み（約70%）まで高まると見込めば、駅1km圏内での住宅床面積は、現況に比べ6ha（1,390人に相当）増加、また、現計画に比べ4ha（約980人に相当）増加となる。これは、104世帯を収容する20階建てのマンション約6棟分に相当する規模であり、現状の沼津駅周辺と静岡駅周辺（ともに1km圏）の居住人口の差に対して、約2割程度を占める規模であることから、賑わいや商業環境に目に見える違いをもたらし得る規模と考えられる。なお、ここでは生み出し得る床面積規模を算定しただけで、居住人口の増加や賑わいを生み出されることを直接保証するものではなく、可能な規模を想定したまでである。

来訪者の増加の見込み（コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる現計画以上の商業・業務床の増加）

- ・ 新規に建物が整備されまとまった規模の床面積が生み出されるとともに、居住者や来街者の増加が見込まれることで、商業施設の立地や活性化が促進されることが考えられる。沼津駅周辺地区は、駅前に位置していることから、飲食店や物販店など商業系施設の立地が容易に想像され、その場合には約3haの商業床の増加が見込まれる。地方都市における飲食店や物販店など商業系施設においては、この規模の商業床の増加を行うことで約1.1万人の集客が期待できる。
- ・ 観光客等来訪者についても、沼津市の中心部であることから、行政サービスや新体育館などの集客施設の立地を想定することに無理はなく、その結

果、入れ込み客数の増加が考えられる。

公共空間の確保の見込み（駅前の魅力づくりにつながる現計画以上の公園面積）

- ・本代替素案は、駅前に公園や緑地などを設け、居住者や来訪者にとって魅力や潤いを提供することを想定している。公園面積を想定すると、現計画では現況の概ね2倍程度の2.9haを予定しているが、本代替素案では、土地区画整理事業区域以外での建物共同化にあわせて、さらに1.0haの追加（現況公園面積の2.6倍）確保することを想定している。

交通改善の見込み（コンパクトなまちづくりを支える南北の移動性の改善）

- ・本代替素案は、鉄道を高架することで、沼津駅周辺地区の南北移動性を改善する案である。本代替素案は、徒歩で移動できるコンパクトな範囲に施設を集積させることで賑わいを創造しようとする案であるため、駅周辺地区において新たに生じる発生集中交通量にも対応が必要となる。
- ・鉄道高架化に伴って、南北方向の幹線道路が平面で抜けることから、交通需要と南北方向の比を見ると、概ね静岡市中心部と同程度の円滑性が確保されることが考えられ、現状に比べ約8割の改善が期待できる。現状ではガードの幅員の狭さから、ガードに直結する交差点の右左折処理が不十分で、渋滞を招いているが、この点も解決されることが期待される。
- ・次に歩行者や自転車での南北横断の状況を見ると、本案では、歩道幅員の合計が現状より約6倍増加し、通勤通学のピーク時におけるすれ違いや、ベビーカーなどでの移動が改善されるとともに、路面が平面となることで自転車での移動が大きく改善する。

災害への備え（駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率向上）

- ・地震や津波、火災などの災害に対する脆弱性も駅周辺地域の重要な課題であるが、本代替素案では、土地区画整理事業を通じて駅周辺部での施設の建て替えが進むため、最新の基準を満たす堅牢建物や耐火建築物への更新が進むものと想定される。
- ・その水準は、堅牢建物の建て変わりを前提とすると、堅牢建物棟数比で現況の約50%から約67%となる。

必要な事業費（現計画に対し追加的な費用が生じる）

- ・本代替素案は、既計画事業を基礎として、その効果を高めるためのマネジメントや追加事業等、あるいは、事業効率化方策を追加的に行うことを想定したものであるため、その内容によっては追加的な費用が生じることも考えられる。仮に公園などの公共施設整備や一部公共負担を要する再開発の実施を想定した場合は、現計画に比べて92億円程度の事業費の増加が考えられる。

効果発現までの期間（既計画同様で大幅な見直しを伴わない）

- ・南北横断の道路が供用されるまでの期間は、土地取得のための期間に因るが、事業の再開から概ね16年と想定される。それ以前の概ね2年以降には土地区画整理事業において建物が立ち上がり始め、居住者や通勤者、買い物客などが増えるといった効果が見え始めることとなる。

- ・総合整備事業の再開に関して行政的な決断が遅れる場合や、土地取得が遅延する場合には、鉄道高架事業や土地区画整理事業等の事業が再開できず、効果も生じない期間が続くこととなる。

【沼B-3、4案】

案の趣旨

- ・本案は、鉄道高架事業を含む総合整備事業を実施せずに、高架道路で鉄道を超え、市街地整備は民間開発で賄う案である。
- ・今後予定されている沼津駅周辺の土地区画整理事業は実施せず、施工中の事業については行き止まり道路のままではなく、ネットワークとして完結するように整備を行う。市街地整備では、エリアマネジメントを実施することで土地の高度利用や建物の共同化を進め、住宅や商業業務施設を生み出すとともに、公園などの公共空間や公共施設用地も創出することとしている。

居住人口の増加の見込み（賑わいづくりにつながる住宅床は周辺部を中心に現計画と同程度の増加）

- ・民間開発とエリアマネジメントを通じて、土地面積あたりの容積充足率を現状（約40%）から沼津駅1km圏平均と静岡駅1km圏平均の中間水準（約50%）に向上できるとすれば、駅周辺地区の住宅床面積（1km圏内）は、現況に比べ約2ha（410人に相当）程度増加することとなり、現計画と同程度の増加量を確保できることとなる。民間開発を基本とするため、市場動向に応じてこの想定を上回る場合も下回る場合も考えられる。なお、ここでは生み出し得る床面積の規模を算定しただけで、居住人口の増加や賑わいを生み出されることを直接保証するものではない。

来訪者の増加の見込み（賑わいづくりにつながる商業・業務床は現計画より若干増加）

- ・業務施設や商業施設については、民間開発とエリアマネジメントで容積充足率の向上を前提とすると、現計画案に比べて若干多い床面積（約0.4ha）を確保されることが期待できる。なお、点在する空き店舗を活用することも前提とするならば、さらに多くの床面積を確保することも考えられる。
- ・観光客等来訪者についても、沼津市の中心部であることから、行政サービスや新体育館などの集客施設の立地を想定することに無理はなく、その結果、入れ込み客数の増加が考えられる。

公共空間の確保の見込み（現計画よりは少ないが現況より多い公園面積）

- ・本代替素案においても、駅前に公園や緑地などを設けることを想定しているが、土地区画整理事業を見直すことから、土地区画整理事業区域内でのこれ以上の公園面積確保は想定できない。このため、土地区画整理事業区域以外で、建物共同化等に併せて1.0haの追加（現況公園面積の1.7倍）確保することを想定している。土地区画整理事業で確保される公園面積より0.4ha程度少ない規模としかならないため、それ以上の公園整備のためには、建物共同化で公園や緑地の創出や、新たな公園用地の取得が必要と

なる。

まちづくりへの影響（道路整備に伴う新たな用地買収が必要）

- ・ 本案で前提とする南北道路は、交差点との接続のために、延長を伸ばす必要があるとともに、その間については、側道を含めた幅の道路用地の確保が必要となるため、沿道の現土地利用を大きく改変することとなり、まちづくりへの影響も大きい。

交通改善の見込み（自動車交通は現状より改善するが市街地分断が懸念、歩行者自転車等の南北移動は高低差あり）

- ・ 本代替素案では、鉄道を跨ぐ南北横断道路を1路線（B-3）、もしくは、2路線整備（B-4）し、高架道路ないしはアンダーパスとして整備することを想定している。駅前に施設を集約させてコンパクトで拠点性の高い市街地整備を前提とするならば、駅周辺地区に各種交通が新たに発生集中するが、自動車交通については南北横断の新規道路で対応できるため、現計画ほどではないものの、現況よりも円滑となることが期待される。また、その水準は、静岡駅周辺レベルには至らないものの、浜松駅周辺と同等もしくはそれ以上の水準となると推測される。
- ・ しかし、南北道路が急勾配とならないようにするためには、高架（またはアンダー）区間を一定の距離とする必要があるが、このため、鉄道近辺の東西方向の幹線道路との平面交差が困難となる。従って自動車で南北移動するためには、迂回を強いられることとなり、駅近辺からは円滑に南北移動ができない。
- ・ 歩行者の南北移動は、高架道路またはアンダーパスに付随する歩道が担うこととなるが、高低差があるため自転車や車椅子での移動には適さない。
- ・ 南北道路の建設では、工事期間中に現道に支障が生じ、特にアンダーパスでは、長期にわたって現ガードを通行止めとする必要が生じるため、工事中の交通への影響が大きい。

災害への備え（駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率向上）

- ・ 地震や津波、火災などの災害に対する脆弱性も駅周辺地域の重要な課題であるが、本代替素案で前提としている民間開発が進むことで、最新の基準を満たす堅牢建物や耐火建築物への更新がある程度は進むものと想定される。
- ・ その水準は、堅牢建物の建て変わりを前提とすると、堅牢建物棟数比で現況の約50%から約63%となる。

必要な事業費（現計画よりも抑制）

- ・ 本代替素案は、既計画事業を廃止し、代替として高架道路（またはアンダーパス）を新規整備し、市街地整備を民間開発に委ね、公共投資を控えるものである。このため、事業は、現計画に比べ、南北横断道路アンダーパスおよび幅広の自由通路の整備を前提とすると、約1,000億円（現計画の約7割程度）に縮小する。一定の整備水準を確保しつつ、事業費を抑えることが本案の最大の特徴となる。

- ・南北道路の整備においては、高架道路またはアンダーパスの整備に伴い、現在の幹線道路沿道の多くの土地が必要となるが、堅牢建物も多いため、工事費、補償費、用地取得費が大きな規模となることが予想される。

効果発現までの期間（計画変更手続きや用地取得の可能性などが不確定要素）

- ・南北を横断する高架道路（あるいはアンダーパス）の供用までには、都市計画の廃止手続き、および、新規道路の都市計画決定手続きに要する期間、土地取得のための期間、工事期間が必要となる。用地取得の期間を除くと事業の再開から概ね 12 年と想定される。用地取得の期間を含めなければ、南北道路の供用までの期間は現計画より約 4 年程度短縮されることとなる。用地取得には現在の幹線道路沿道の多くの地権者が関わるため、長期間必要となることが予想される。
- ・高架道路（あるいはアンダーパス）が供用されるまでは、民間主導で市街地開発を淡々と進めることとなる。このことは、土地区画整理事業区域以外については、A-1 案と同じ条件である。また、土地区画整理事業区域については、事業や都市計画の廃止手続きの間、市街地整備を行うことが事実上困難となる。
- ・総合整備事業の再開に関して行政的な決断が遅れる場合や、土地取得が遅延する場合には、民間開発を手控えることが予想され、停滞期間が続くこととなる。

【沼 B-5、6 案】

案の趣旨

- ・本案は、鉄道高架事業を含む総合整備事業を実施せずに、鉄道横断について自由通路を整備すること歩行者等の機能を高める案である。市街地整備は民間開発で賄う案であるが、自由通路の整備のみとして市街地整備を伴わない場合（B-6）も想定する。
- ・今後予定されている沼津駅周辺の土地区画整理事業は実施せず、施工中の事業については行き止まり道路のままではなく、ネットワークとして完結するように整備を行う。市街地整備では、エリアマネジメントを実施することで土地の高度利用や建物の共同化を進め、住宅や商業業務施設を生み出すとともに、公園などの公共空間や公共施設用地も創出することとしている。

居住人口の増加の見込み（賑わいづくりにつながる住宅床は周辺部を中心に現計画と同程度に増加）土地の高度利用をしない場合は増加を見込まない

- ・本代替素案（沼 B-5 案）において、民間開発とエリアマネジメントを通じて、土地面積あたりの容積充足率を現状（約 40%）から沼津駅 1km 圏平均と静岡駅 1km 圏平均の中間水準（約 50%）に向上できるとすれば、駅周辺地区の住宅床面積（1km 圏内）は、現況に比べ約 2ha（410 人に相当）程度増加することとなり、現計画と同程度の増加量を確保できることとなる。民間開発を基本とするため、市場動向に応じてこの想定を上回る場合

も下回る場合も考えられる。なお、ここでは生み出し得る床面積の規模を算定しただけで、居住人口の増加や賑わいを生み出されることを直接保証するものではない。

来訪者の増加の見込み（賑わいづくりにつながる商業・業務床は現計画より若干増加） 土地の高度利用をしない場合は増加を見込まない

- ・本代替素案（沼 B-5 案）において、業務施設や商業施設については、民間開発とエリアマネジメントで容積充足率の向上を前提とすると、現計画案に比べて若干多い床面積（約 0.4ha）を確保されることが期待できる。なお、点在する空き店舗を活用することも前提とするならば、さらに多くの床面積を確保することも考えられる。
- ・観光客等来訪者についても、沼津市の中心部であることから、行政サービスや新体育館などの集客施設の立地を想定することに無理はなく、その結果、入れ込み客数の増加が考えられる。

公共空間の確保の見込み（現計画よりは少ないが現況より公園面積は増加） ± 土地の高度利用をしない場合は増加を見込まない

- ・本代替素案（沼 B-5 案）においても、駅前に公園や緑地などを設けることを想定しているが、土地区画整理事業を見直すことから、土地区画整理事業区域内でのこれ以上の公園面積確保は想定できない。このため、土地区画整理事業区域以外で、建物共同化等に併せて 1.0ha の追加（現況公園面積の 1.7 倍）確保することを想定している。土地区画整理事業で確保される公園面積より 0.4ha 程度少ない規模としかならないため、それ以上の公園整備のためには、建物共同化で公園や緑地の創出や、新たな公園用地の取得が必要となる。

まちづくりへの影響（道路整備に伴う新たな用地買収は不要だが、成長の可能性を阻害する恐れ）

- ・本代替素案では、道路整備を行わず、歩行者等の利用に資する自由通路のみ整備を行う。このため、周辺道路網は現況のままであり、まちづくりへの影響は少ない。結果として、成長の可能性を阻害する恐れがある。

交通改善の見込み（自動車交通は現状と変わらず、歩行者・自転車等の南北移動は高低差があり、駅以外は現状と変化なし）

- ・本代替素案では、自由通路の整備を想定している。このため、自動車交通については現状のままであり、市街地整備などが行われ発生集中する交通量が増加した場合には、さらに混雑する可能性がある。
- ・歩行者の南北移動は、自由通路の整備で空間が確保されるが、高低差があるため自転車や車椅子での移動に制約が生じる。

災害への備え（駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率向上） ± 土地の高度利用をしない場合は増加を見込まない

- ・地震や津波、火災などの災害に対する脆弱性も駅周辺地域の重要な課題であるが、本代替素案（沼 B-5 案）で前提としている民間開発が進むことで、最新の基準を満たす堅牢建物や耐火建築物への更新がある程度は進むもの

と想定される。

- ・その水準は、堅牢建物の建て変わりを前提とすると、堅牢建物棟数比で現況の約 50%から約 63%となる。

必要な事業費（現計画に比べて抑制）

- ・本代替素案は、既計画事業を廃止し、自由通路を新規整備し、沼 B-5 案では市街地整備を民間開発に委ね、公共投資を控えるものである。このため、事業は、現計画に比べ、自由通路の整備を前提とすると、約 382 億円（現計画の約 3 割程度）に縮小する。最小限の整備を目指し、事業費を抑えることが本案の最大の特徴となる。

効果発現までの期間（計画変更手続きや用地取得の可能性などが不確定要素）

- ・南北を横断する自由通路の供用までには、都市計画の廃止手続き、および、新規の都市計画決定手続きに要する期間、土地取得のための期間、工事期間が必要となる。用地取得の期間を除くと事業の再開から概ね 12 年と想定される。
- ・市街地整備を行う沼 B-5 案では、民間主導で市街地整備を淡々と実施することになる。このことは、土地区画整理事業区域以外については、A-1 案と同じ条件である。また、土地区画整理事業区域については、事業や都市計画の廃止手続きの間、市街地整備を行うことが事実上困難となる。
- ・総合整備事業の再開に関して行政的な決断が遅れる場合や、土地取得が遅延する場合には、民間開発を手控えることが予想され、停滞期間が続くこととなる。

【原 A 案】

案の趣旨

- ・本代替案は、物流機能を活用した新たな拠点地区として原地区を位置づける案であり、市街化区域への編入を念頭に、貨物駅の整備を契機として物流機能や医療・健康、観光・文化、流通、生産等の諸機能を周辺地区に導入する案である。これら導入機能の立地と広域交通アクセスの強化に伴い、長期的に拠点的地区としてさらなる土地利用の転換が誘導されることを期待する案である。

従業人口と雇用（物流機能等を活用した新たな拠点地区として位置づけ、従業人口の増加や機能発揮を狙う）

- ・貨物駅やその他の施設が整備されることに伴う住環境への影響が懸念されているが、地区全体の総合的な計画に基づき抜本的な環境対策や無秩序な開発の規制を図ることで、無秩序な開発に任せるよりも質の高い市街地整備の実現を意図した案である。
- ・貨物駅のみを整備する現計画では、貨物駅に直接関連する従業者については原地区へ移転することとなるが、拠点地区として計画的な整備を行い、貨物駅に関連する物流機能やその他の施設の立地を誘導することで、より多くの従業人口が貼りつくことが期待できる。拠点地区の具体的な計画は

検討されていないが、導入機能を仮設定し、類似施設の就業者数をもとに試算すると、現計画に比べ約3倍の就業人口を想定することもできる。また、最近の物流施設に併設される仕分・組立・選別を行う施設では多くの労働力を必要とするが、まとまった雇用の場を提供することも考えられる。**基盤整備とまちづくり（貨物駅整備やその他施設整備に伴う住環境等への影響が懸念）**

- ・ 計画的な拠点整備においては、将来の開発規模にあわせて幹線道路や排水処理施設などの骨格的な社会基盤施設が貨物駅整備にあわせて進められることになり、特に南北方向の幹線道路については、開発に伴うアクセス交通の処理とともに広域的な通過交通への対応が期待できる。
- ・ 一方で、これら社会基盤整備に伴う住環境等への影響が懸念されるため、計画的で秩序ある拠点整備を目指し対応を図る。

必要な事業費（拠点整備に伴い費用は増加）

- ・ 計画的な拠点整備を進めるための費用は、計画内容で異なるため、現時点で明確な規模を算定することは困難であるが、社会基盤施設等を仮設定することで想定される事業規模として、およそ399億円となるパターンが考えられる。この場合、貨物駅以外の事業については、開発状況を見ながら中長期に実施することが一般的であり、このため短期的な財政への影響は限定的となる。

効果発現までの期間（拠点整備に伴う位置づけを行い早期の効果発現を狙う）

- ・ 幹線道路等の基盤施設、貨物駅、環境対策施設などの関連施設が初めに整備され、追って周辺地区の民間開発が進むと想定できる。基盤整備等には用地取得の期間を除いて約15年の期間を要すると考えられる。拠点整備の総合的な計画が予め策定され、地区全体での開発をマネジメントすることができれば、こうした基盤施設が出揃う以前から民間開発を開始することも考えられる。
- ・ 貨物駅が整備されることとなれば、確実に整備されるため、周辺開発の強いインセンティブとなり、民間開発を早期に誘導すると考えられる。

【原B案】

案の趣旨

- ・ 本代替案は、市街化区域への編入を念頭に原地区を新たな拠点地区として位置づける案であるが、貨物駅の整備を行わず、医療・健康、観光・文化、流通、生産等の諸機能を導入する案である。これら導入機能の立地と広域交通アクセスの強化に伴い、長期的に拠点的地区としてさらなる土地利用の転換が誘導されることを期待する案であり、その際、貨物駅予定地を開発の種地として活用することも考えられる。

従業人口・雇用（新たな拠点として位置づけ、従業人口の増加や機能発揮を狙う）

- ・ 貨物駅の整備は伴わないが、導入施設が整備されることに伴う住環境への

影響が懸念される。このため、地区全体の総合的な計画のもとで、抜本的な環境対策や無秩序な開発の規制を図り、無秩序な開発に任せるよりも質の高い市街地整備を実現することも意図した案である。

- ・拠点地区として計画的な整備を行い、多様な施設の立地を誘導することで、従業員人口を貼り付けようとする案である。現在は拠点地区の具体的な計画は検討されていないため、導入機能を仮設定し、類似施設の就業者数をもとに試算すると、現計画に比べ約 2 倍の従業員人口を想定することもできる。

基盤整備とまちづくり（施設整備に伴う住環境等への影響が懸念）

- ・計画的な拠点整備においては、将来の開発規模にあわせて幹線道路や排水処理施設などの骨格的な社会基盤施設の整備がなされることとなり、特に南北方向の幹線道路については、開発に伴うアクセス交通の処理とともに広域的な通過交通への対応が期待できる。

必要な事業費（拠点整備に伴い費用は増加）

- ・計画的な拠点整備を進めるための費用は計画の内容で異なるため、現時点で明確な規模を算定することは困難であるが、社会基盤施設等を仮設定することで想定される事業規模として、およそ 399 億円となるパターンが考えられる。この場合、貨物駅整備に要する費用は不要となるものの、その他の事業費については、新規事業として計上することとなり、中長期に実施時期を分散させることで財政への影響も限定的となる。

効果発現までの期間（拠点整備に伴う位置づけを行い早期の効果発現を狙う）

- ・幹線道路等の基盤施設が初めに整備され、追って周辺地区の民間開発が進むと想定できる。基盤整備等には用地取得の期間を除いて約 10 年の期間を要すると考えられる。拠点整備の総合的な計画が予め策定され、地区全体での開発をマネジメントすることができれば、こうした基盤施設が出揃う以前から民間開発を開始することも考えられる。
- ・ただし、拠点整備にあたり貨物駅の取り扱いについて計画の変更を伴うため、変更に必要な期間など不確定要素となる。

【原 C 案】

案の趣旨

- ・本代替案は、原地区において貨物駅予定地の後処理を行う案であり、対象土地の再利用を図るものである。原 A 案、B 案と異なり、貨物駅予定地のうち取得用地のみを対象として土地利用の変更を行い、医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入を図ることを提案するものであり、拠点としての位置づけはせず、従って市街化区域編入などは念頭に置かない。

従業員人口・雇用（貨物駅予定地を利用し、従業員人口の増加を狙う）

- ・貨物駅予定地への各種施設の立地に伴い、現計画に比べ従業員人口の増加が期待できる。導入機能を仮設定して試算すると、現計画に比べ地区の従業員人口は増加が想定し得ると考えられる。なお、ここでの検討は従業員人口増加を保証するものではない。

基盤整備とまちづくり（貨物駅予定地以外は現行の土地利用規制に従う）

- ・交通面については、現都市計画で決定されている南北道路が整備されることとなるが、この他、排水処理施設などの基盤施設が整備されれば、貨物駅予定地における土地利用を支える基盤となるとともに、広域的なアクセスの整備や南北方向の通過交通対策が期待される。
- ・貨物駅予定地以外の区域については現都市計画における計画や規制を前提とし、一体的・総合的な計画的整備は見込まない。

必要な事業費（新たな導入施設整備で費用は増加）

- ・貨物駅整備を行わないため、既計画からの追加的な費用は限られるが、新たな導入施設の整備によってはおよそ 16 億円必要となるパターンが考えられる。

効果発現までの期間（アクセス道路が整備されないと施設整備や効果発現が見込めない）

- ・貨物駅予定地における取得用地を用いるため、計画や調整が済めば直ぐに事業に着手できるが、アクセス交通が見込まれる施設の整備は、南北道路の整備以降となると考えられる。
- ・貨物駅予定地の整備にあたり、貨物駅の取り扱いについて計画の変更を伴うため、変更にあたる期間など不確定要素となる。

(3) 代替案（パッケージ）ごとの評価

(1) 代替案 2

【案の特徴】

この案は、総合整備事業を現計画以上に発展し、沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区全体は新たな拠点地区として位置づけ、貨物駅整備を契機に原地区西側ゾーン全体を整備することで、両地区に大きな投資効果を狙う案です。

【案の評価】

◆歩いて移動できる範囲を中心に集積性の高い地域づくりを進め、長期的に大きな効果を期待（E、H）

- ・本代替案は、沼津駅周辺地区における総合整備事業を基礎としながら、既計画以上の住宅、商業施設、業務施設を歩いて移動できる範囲にコンパクトに集積させ、より多くの居住者や来訪者を集めて賑わいを作り出そうとする案である。また、鉄道を高架化することで、駅南北における自動車・歩行者等の交通課題を解消し、駅周辺地区の機能集積や発生集中交通への抜本的な対応を図ることが意図されている。一般論としての聞き取りでは、商業業務系民間事業者の事業意欲は、交通インフラ等の社会基盤整備や商圈人口等の集客力ポテンシャルを考慮するため、この点からみても居住者等の増加の可能性が高まることが期待される。
- ・原地区においては、貨物駅の整備を契機に新たな拠点地区として地域づくりを進めることで、物流機能や医療・健康、観光・文化、流通、生産等の諸機能を導入することを意図している。これら導入機能の立地と広域交通アクセスの強化に伴い、長期的にはさらなる土地利用の転換が誘導され、結果として従業人口や雇用が定着し、観光客など来街者が増加することなどの効果が期待される。

◆居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成（R1、R2、R3）

- ・本代替案は、沼津駅周辺地区での総合整備事業を強化促進するとともに、原地区においては貨物駅整備と併せて周辺地区を拠点地区と位置付けて一体的に地域づくりを進めようとする案である。
- ・両地区で想定されている地域づくりが進められた場合、居住人口、従業人口、来街者の増加し、商業業務等のサービス機能、および、生産機能の集積が見込まれる。さらに、その集積効果がさらなる賑わいや税収の拡大をもたらすことが期待されるなど、長期的にも県東部地域における生活や生産を牽引する拠点到成長することが期待される。

◇原地区の拠点整備での価値の向上（R6, R5）

- ・これまで、原地区においては、地元への十分な調整もなく下水処理施設などの施設が整備されてきたことへの心情的反発や、実質的デメリットへの不満が用地の取得を滞らせたと考えられる。
- ・本案は貨物駅の整備を含む案であり、貨物駅用地等の用地取得が課題である。しかし、原地区を新たな拠点地区として再生し、地域資源を活かしつつ、過疎化問題にも対応した案であり、長期的に両地区に大きなメリットをもたらし得る案である。両地区に互恵的な解決策を提案するものであることから、状況の改善が期待される。

◇事業効果の発現までの期間が長い（R5）

- ・沼津駅南北交通問題の解消や、駅周辺地区への施設の集積を図るまでには、総合整備事業の核となる鉄道高架事業の完成を待たなければならず、このため、効果発現までの期間が長期に及ぶ。
- ・本案では、既に計画が法定決定され、事業主体も決定しているため、事業開始までに期間を要さないが、鉄道高架を行わない案については、工期自体は短く済むものの、既都市計画の変更手続き、新たな都市計画の決定、新たな用地取得、財源確保など、事業化までに多くの時間を要する。このため、鉄道高架を行わない案の事業効果が最終的に発現するまでの期間が圧倒的に短くなるということではないと考えられる。

◇上位計画への位置付けが必要（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域への編入を念頭に、本格的な拠点地区として整備されることを想定しているため、整備開発保全の方針や沼津市総合計画、都市マスタープラン等の上位計画等に拠点地区として位置付けられる必要がある。
- ・人口減少が予想される時代において、新たに市街化区域を拡大するためには明確な根拠が必要である。新たな拠点地区として位置付けられるよう、市は県とともに、しっかりとした計画論を構築し、市街化区域への編入の必然性を説明する必要がある。

◇地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、面的整備事業に加え、市民・民間企業・行政機関が連携して市街地整備を総合的かつ戦略的にマネジメントする必要がある。
- ・原地区においても同様に、市民・民間企業・行政機関が連携して、具体的な地域づくりの方向性を引き続き検討することが必要である。

◇事業費の縮減努力が必要（R8）

- ・ 本案の概算総事業費を仮設定した計画のもとで算定すると、現計画よりも約3割程度、また、市の負担額は最大で約5割程度大きくなる可能性がある。
- ・ 想定した計画には曖昧な内容や長期的に整備すべき内容も含むため、直ちに財政負担を心配する状況ではなく、また、大規模な投資に依りて大きな効果を期待するものであるから、事業費が大きいことが直ぐに問題となる訳ではないが、既計画よりも大きな費用を要することとなるため、可能な限りコスト縮減の努力は必要である。

(2) 代替案4

【案の特徴】

この案は、総合整備事業を現計画以上に発展し、沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区全体は新たな拠点地区として位置づけ、貨物駅機能は沼津市内に存在せず、近傍駅統合などその他の方策で機能担保を図る案です。

【案の評価】

◆歩いて移動できる範囲を中心に集積性の高い地域づくりを進め、長期的に大きな効果を期待（E、H）

- ・本代替案は、沼津駅周辺地区における総合整備事業を基礎としながら、既計画以上の住宅、商業施設、業務施設を歩いて移動できる範囲にコンパクトに集積させ、より多くの居住者や来訪者を集めて賑わいを作り出そうとする案である。また、鉄道を高架化することで、駅南北における自動車・歩行者等の交通課題を解消し、駅周辺地区の機能集積や発生集中交通への抜本的な対応を図ることが意図されている。一般論としての聞き取りでは、商業業務系民間事業者の事業意欲は、交通インフラ等の社会基盤整備や商圏人口等の集客力ポテンシャルを考慮するため、この点からみても居住者等の増加の可能性が高まることが期待される。
- ・原地区においては、貨物駅の整備はしないものの、貨物駅予定地やその周辺を拠点地区として位置付け、物流機能や医療・健康、観光・文化、流通、生産等の諸機能を導入することを意図している。これら導入機能の立地と広域交通アクセスの強化に伴い、長期的にはさらなる土地利用の転換が誘導され、結果として従業人口や雇用が定着し、観光客など来街者が増加することなどの効果が期待される。

◆居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成（R1、R2、R3）

- ・本代替案は、沼津駅周辺地区での総合整備事業を強化促進するとともに、原地区においては貨物駅整備と併せて周辺地区を拠点地区と位置付けて一体的に地域づくりを進めようとする案である。
- ・両地区で想定されている地域づくりが進められた場合、居住人口、従業人口、来街者が増加し、商業業務等のサービス機能、および、生産機能の集積が見込まれる。さらに、その集積効果がさらなる賑わいや税収の拡大をもたらすことが期待されるなど、長期的にも県東部地域における生活や生産を牽引する拠点到成長することが期待される。

◇貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、取り扱いの検討が必要（R3）

- ・貨物駅は、近傍駅への統合や荷役機能の分離など、市外へ機能が移転する。このため、平常時とともに災害時の物資輸送において鉄道での代替性が低下する恐れがある。

◇原地区の拠点整備での価値の向上と、新たな関係者の反発の恐れ（R6, R5）

- ・これまで、原地区においては、地元への十分な調整もなく下水処理施設などの施設が整備されてきたことへの心情的反発や、実質的デメリットへの不満が用地の取得を滞らせたと考えられる。
- ・本案は貨物駅を整備せず、新たな拠点地区として再生し、地域資源を活かしつつ、過疎化問題にも対応した案であり、長期的に両地区に大きなメリットをもたらす得る案であるため、地権者にとっては受け入れやすい案と考えられるが、貨物駅移転先地権者など新たな関係者などの反発を生じる可能性があり、状況の改善につながるとは限らない。

◇貨物駅移転等の検討に伴い、事業効果の発現までの期間が長い（R5）

- ・貨物駅の新たな移設先など取り扱いを決定するまでには、移転地域との調整、関係機関協議、用地取得、統合先施設改修の手続きや工事等、長期間を要することが考えられるが、その間、沼津駅周辺地区の鉄道高架事業等の整備が進められないこととなる。
- ・事業が開始された後も、沼津駅南北交通問題の解消や駅周辺地区への施設の集積が図られるなどの効果が発現するまでには、総合整備事業の核となる鉄道高架事業の完成を待たなければならない。
- ・また、沼津市内の鉄道荷役機能が無くなることとなるため、市内における物資輸送の産業に対する影響だけでなく、災害時における広域的な物資輸送の代替性が低下する恐れがある。

◇上位計画への位置付けが必要（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域への編入を念頭に、本格的な拠点地区として整備されることを想定しているため、整備開発保全の方針や沼津市総合計画、都市マスタープラン等の上位計画等に拠点地区として位置付けられる必要がある。
- ・人口減少が予想される時代において、新たに市街化区域を拡大するためには明確な根拠が必要である。新たな拠点地区として位置付けられるよう、市は県とともに、しっかりとした計画論を構築し、市街化区域への編入の必然性を説明する必要がある。

◇地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、面的整備事業に加え、市民・民間企業・行政機関が連携して市街地整備を総合的かつ戦略的にマネジメントする必要がある。
- ・原地区においても同様に、市民・民間企業・行政機関が連携して、具体的な地域づくりの方向性を引き続き検討することが必要である。

◇貨物駅移転等に伴い事業費が増加するため、事業費の縮減努力が必要（R8）

- ・貨物駅を近傍駅に統合等する場合、既存駅と同等の機能確保を図るため、貨物移転先の用地買収や駅改修にかかる事業費や補償費が追加される。
- ・本案の概算総事業費を仮設定した計画のもとで算定すると、現計画よりも約4割程度、また、市の負担額は最大で5割を超えて大きくなる可能性がある。
- ・想定した計画には曖昧な内容や長期的に整備すべき内容も含むため、直ちに財政負担を心配する状況ではなく、また、大規模な投資に応じて大きな効果を期待するものであるから、事業費が大きいことが直ぐに問題となる訳ではないが、既計画よりも大きな費用を要することとなるため、可能な限りコスト縮減の努力は必要である。

(3) 代替案7

【案の特徴】

この案は、総合整備事業を現計画以上に発展し、沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区は貨物駅を整備せず貨物駅予定地のみ活用して施設整備を行う案です。貨物駅機能は沼津市内に存在せず、近傍駅統合などその他の方策で機能担保を図る案です。

【案の評価】

◆歩いて移動できる範囲を中心に集積性の高い地域づくりを進め、長期的に大きな効果を期待 (E,H)

- ・本代替案は、沼津駅周辺地区における総合整備事業を基礎としながら、既計画以上の住宅、商業施設、業務施設を歩いて移動できる範囲にコンパクトに集積させ、より多くの居住者や来訪者を集めて賑わいを作り出そうとする案である。また、鉄道を高架化することで、駅南北における自動車・歩行者等の交通課題を解消し、駅周辺地区の機能集積や発生集中交通への抜本的な対応を図ることが意図されている。一般論としての聞き取りでは、商業業務系民間事業者の事業意欲は、交通インフラ等の社会基盤整備や商圈人口等の集客力ポテンシャルを重視するため、この点からみても居住者等の増加の可能性が高まることが期待される。
- ・原地区においては、貨物駅を整備はしないものの、貨物駅予定地を活用し、周辺への影響を極力抑え、小規模限定的ながら施設整備を行う。

◆居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点形成 (R1、R2、R3)

- ・沼津駅周辺地区は、面的整備に伴う可住・従業人口、来訪者数の増加、幹線道路整備に伴う一定時間内のカバー人口増加が見込まれる。このことは、都市機能の集積や来訪機会の拡大につながり、県東部地域の拠点形成への貢献が期待できる。

◇貨物駅予定地における施設整備の誘導と、新たな関係者の反発の恐れ (R6,R5)

- ・これまで、原地区においては、地元への十分な調整もなく下水処理施設などの施設が整備されてきたことへの心情的反発や、実質的デメリットへの不満が用地の取得を滞らせたと考えられる。
- ・本案は貨物駅を整備せず、貨物駅予定地において施設整備を誘導する案であり、沼津駅周辺地区のみならず原地区においてもメリットをもたらし得る案である。原地区全体の拠点性が高まるまでに至らないものの、地権者にとっては受け入れやすい案と考えられるが、貨物駅移転先地権者など新たな関係者などの反発を生じる可能性があり、状況の改善につながるとは限らない。

◇貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、取り扱いの検討が必要（R3）

- ・貨物駅は、近傍駅への統合や荷役機能の分離など、市外へ機能が移転する。このため、平常時とともに災害時の物資輸送において鉄道での代替性が低下する恐れがある。

◇貨物駅移転等の検討に伴い、事業効果の発現までの期間が長い（R5）

- ・貨物駅の新たな移設先など取り扱いを決定するまでには、移転地域との調整、関係機関協議、用地取得、統合先施設改修の手続きや工事等、長期間を要することが考えられるが、その間、沼津駅周辺地区の鉄道高架事業等の整備が進められないこととなる。
- ・事業が開始された後も、沼津駅南北交通問題の解消や駅周辺地区への施設の集積が図られるなどの効果が発現するまでには、総合整備事業の核となる鉄道高架事業の完成を待たなければならない。
- ・また、沼津市内の鉄道荷役機能が無くなることとなるため、市内における物資輸送の産業に対する影響だけでなく、災害時における広域的な物資輸送の代替性が低下する恐れがある。

◇施設等の整備を行うにあたり事業主体の決定や、新たな用地取得が課題（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域の編入などを想定せず貨物駅予定地において施設整備の誘導を図るものである。このため、貨物駅予定地周辺は市街化調整区域の位置づけのままであり、現在と同様の土地利用規制を受ける。

◇地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、面的整備事業に加え、市民・民間企業・行政機関が連携して市街地整備を総合的かつ戦略的にマネジメントする必要がある。
- ・原地区においても同様に、市民・民間企業・行政機関が連携して、具体的な地域づくりの方向性を引き続き検討することが必要である。

◇貨物駅移転等に伴い事業費が増加するため、事業費の縮減努力が必要（R8）

- ・貨物駅を近傍駅に統合等する場合、既存駅と同等の機能確保を図るため、貨物移転先の用地買収や駅改修にかかる事業費や補償費が追加される。
- ・本案の概算総事業費を仮設定した計画のもとで算定すると、現計画よりも若干ではあるが増加し、同時に、市の負担額も高まる可能性がある。
- ・想定した計画には曖昧な内容や長期的に整備すべき内容も含むため、直ちに財政負担を心配する状況ではなく、また、大規模な投資に際して大きな効果を期待するものであるから、事業費が大きいことが直ぐに問題となる訳ではないが、既計画よりも大きな費用を要することとなるため、可能な限りコスト縮減の努力は必要である。

(4) 代替案9

【案の特徴】

この案は、総合整備事業を実施せず、沼津駅周辺では高架化を行わずに鉄道南北移動や周辺部における機能集積を高め、原地区全体は新たな拠点地区として位置づけ貨物駅を整備せず種地として活用し、貨物駅は現位置で存続し機能確保を狙う案です。

【案の評価】

◆鉄道高架化を伴わず、沼津駅周辺南北の道路整備での移動性向上と、原地区の拠点性を高め効果を期待（E、H）

- ・沼津駅周辺地区において、鉄道高架化を実施せず、鉄道南北を横断する道路整備、橋上駅や自由通路を整備することで全体の事業費を抑え、かつ、上下移動は残るものの南北の移動性向上の効果を得る。また、土地区画整理事業を行わないため、駅周辺の賑わい形成に期待される効果は小さいが、賑わい形成や公共空間の確保については、民間開発の誘導などソフト施策の推進を行う。
- ・原地区については、広域アクセス向上等を契機にして新たな拠点として位置付け、貨物駅予定地を種地として活用して計画的な土地利用を誘導することで、景観や歴史文化・農・自然などの地域資源を守りながら、新たな産業誘致を図り、雇用だけでなく定住促進が期待できる。

◆居住・従業・来訪者の増加やアクセス圏域の広がり等から、居住等人口は増加が期待（R1、R2）

- ・沼津駅周辺地区は総合整備事業を実施しないが、民間開発の誘導などで可住・従業人口、来訪者数の増加、鉄道横断の南北幹線道路整備に伴う一定時間内のカバー人口などが増加し、原地区においても拠点化を図ることから、不確定要素が大きいものの現計画よりもわずかながら増加が期待できる。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）

- ・貨物駅が現位置に存続するため、高速道路や鉄道との結節性が高く、また沼津市街地との距離も近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される。

◆事業費は現計画に比べ抑制（R8）

- ・沼津駅周辺地区において、国道県道の道路整備が中心になるなど、原地区の整備を想定しても現計画よりもわずかながら事業費を抑えることができる。

◇都市計画等の見直し・協議や、道路整備に伴う新たな用地買収も必要であるなど、事業効果の発現までの期間が長くなる恐れ（R6、R7）

- ・貨物駅を現位置で存続するためには、現計画の変更に伴う関係機関協議や調整、手続き等、時間を要するため、その間、沼津駅周辺地区および原地区の事業等の整備が進められないこととなる。特に、原地区や片浜地区に買収済みの用地の処理、地権者との調整、実施途中の土地区画整理事業の計画変更その他、都市計画の大幅な変更手続きが必要となる。
- ・また、鉄道を横断する道路整備（オーバースパスもしくはアンダーパス）については、取り付けの位置が制限され新たな地域分断や用地買収が必要となり、効果発現時期が不確定となる。効果も、鉄道近傍では道路整備に伴う地域分断で迂回が必要になるなど、移動性向上に制約を受けることになる。

◇原地区の拠点整備での価値の向上と、新たな関係者の反発の恐れ（R6、R5）

- ・本案は貨物駅を整備せず、新たな拠点地区として再生し、地域資源を活かしつつ、過疎化問題にも対応した案であるが、事業主体や事業手法の決定、新たな用地買収などが課題となる。
- ・一方、沼津駅周辺については鉄道を横断する道路整備（オーバースパスもしくはアンダーパス）に伴い、地域分断や用地買収が必要になるなど、新たな関係者などの反発が生じる可能性がある。これは鉄道貨物駅移転先についても同様であり、状況の改善につながるとは限らない。

◇原地区を新たな拠点として位置づけ、市街地の拡大など投資を行う理由付けが必要（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域への編入を念頭に、本格的な拠点地区として整備されることを想定しているため、整備開発保全の方針や沼津市総合計画、都市マスタープラン等の上位計画等に拠点地区として位置付けられる必要がある。
- ・人口減少が予想される時代において、新たに市街化区域を拡大するためには明確な根拠が必要である。新たな拠点地区として位置付けられるよう、市は県とともに、しっかりとした計画論を構築し、市街化区域への編入の必然性を説明する必要がある。

◇地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、公共の面的整備だけでなく、市民や民間、行政が連携して、駅周辺地区全体のマネジメントの視点を持ち、ソフト施策も含めた取り組みが必要。
- ・原地区においても同様に、市民や民間、行政が連携して、具体的な地域づくりの方向性を引き続き検討することが必要である。

(5) 代替案10

【案の特徴】

この案は、総合整備事業を実施せず、沼津駅周辺では高架化を行わず歩行者等限定的に機能を高め、原地区全体は新たな拠点地区として位置づけ貨物駅を整備せず種地として活用し、貨物駅は現位置で存続し機能確保を狙う案です。

【案の評価】

◆鉄道高架を伴わず、沼津駅周辺は現計画に比べ早期に南北移動の歩行者交通の円滑化が実現、原地区の拠点性を高め効果を期待（E、H）

- ・沼津駅周辺地区においては、長期的な効果は現計画に比べ小さいものの、自由通路を整備することで上下移動は残るものの、駅南北の歩行者交通の円滑化を最も早く実現し得る。（ただし、都市計画変更の手続きや関係機関等との協議の期間が掛る。）
- ・原地区については、広域アクセス向上等を契機にして新たな拠点として位置付け、貨物駅予定地を種地として活用して計画的な土地利用を誘導することで、景観や歴史文化・農・自然などの地域資源を守りながら、新たな産業誘致を図り、雇用だけでなく定住促進が期待できる。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）

- ・貨物駅が現位置に存続するため、高速道路や鉄道との結節性が高く、また沼津市が位置との距離も近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される。
- ・ただし、貨物駅移転に関する事業の計画変更を伴うことから関係機関との協議が必要。

◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制（R8）

- ・原地区では、現計画に比べ事業費が大きくなるものの、沼津駅周辺地区では事業費を抑制できる。市の負担額についても抑制できることから、市財政への
- ・また、他の代替案同様、市財政へのマイナス影響は軽微と想定される。（要検証）

◇中心市街地で人口が増加せず、道路整備も伴わないため、県東部地域を牽引する拠点形成の可能性が限られる（R1、R2）

- ・沼津駅周辺地区では、土地区画整理事業を行わず、可住・従業人口、来訪者数の増加については民間開発に委ねられ不確実である。また、幹線道路整備を行わないため、一定時間内のカバー人口は増加しにくい。
- ・原地区では一定の人口増が見込まれるが限定的であり、両地区合わせた人口等の集積の期待は小さく、県東部地域の拠点形成への貢献は期待しにくい。

◇都市計画等の見直し・協議が必要だが、変更が済めば自由通路整備に伴う効果発現が早期に期待（R6、R7）

- ・沼津駅周辺地区においては、現在都市計画決定されている総合整備事業を中止することから、原地区や片浜地区に買収済みの用地の処理、地権者との調整、実施途中の土地区画整理事業の計画変更その他、都市計画の大幅な変更手続きが必要となる。
- ・変更手続き後に事業が実施され、道路整備を伴わないため鉄道南北移動の効果は上下移動は残るものの効果発現が早期に期待される。

◇中心市街地への投資を抑制し、原地区を新たな拠点として位置づけ、市街地の拡大など投資を行う理由づけが必要（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域への編入を念頭に、本格的な拠点地区として整備されることを想定しているため、整備開発保全の方針や沼津市総合計画、都市マスタープラン等の上位計画等に拠点地区として位置付けられる必要がある。
- ・人口減少が予想される時代において、中心市街地への公共投資を抑制しつつ、原地区で市街化区域を拡大するためには明確な根拠が必要である。新たな拠点地区として位置付けられるよう、市は県とともに、しっかりとした計画論を構築し、市街化区域への編入の必然性を説明する必要がある。

◇原地区の拠点整備での価値の向上に向けた取り組みが必要（R6）

- ・これまで、原地区においては、地元への十分な調整もなく下水処理施設などの施設が整備されてきたことへの心情的反発や、実質的デメリットへの不満が用地の取得を滞らせたと考えられる。
- ・本案は貨物駅を整備せず、新たな拠点地区として再生し、地域資源を活かしつつ、過疎化問題にも対応した案であるが、事業主体や事業手法の決定や、新たな用地買収などが課題となる。

◇地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、公共の面的整備だけではなく、市民や民間、行政が連携して、駅周辺地区全体のマネジメントの視点を持ち、ソフト施策も含めた取り組みが必要。
- ・原地区においても同様に、市民や民間、行政が連携して、具体的な地域づくりの方向性を引き続き検討することが必要である。

(6) 代替案 1 2

【案の特徴】

この案は、総合整備事業を実施せず、沼津駅周辺では高架化を行わず機能を高め、原地区は貨物駅を整備せず貨物駅予定地のみ活用して整備し、貨物駅は現位置で存続し機能確保を狙う案です。

【案の評価】

◆鉄道高架化を伴わず、沼津駅周辺南北の道路整備での移動性向上と、原地区で貨物駅予定地へ施設整備を誘導し効果を期待 (E、H)

- ・沼津駅周辺地区において、鉄道高架化を実施せず、南北横断の道路整備、橋上駅や自由通路を整備することで全体の事業費を抑え、かつ、現計画よりは小さいものの一定程度の効果を得る。また、土地区画整理事業を行わないため、駅周辺の賑わい形成に期待される効果は小さいが、賑わい形成や公共空間の確保については、民間開発の誘導などソフト施策の推進を行う。
- ・原地区については、貨物駅予定地を活用し、周辺への影響を極力抑え、小規模ながら現計画と比較して貨物駅以外の施設整備を行う。

◆居住・従業・来訪者の増加やアクセス圏域の広がり等から、居住等人口は増加が期待 (R1、R2)

- ・沼津駅周辺地区は総合整備事業を実施しないが、民間開発の誘導などで居住・従業人口、来訪者数の増加、幹線道路整備に伴う一定時間内のカバー人口などが増加し、原地区においても貨物駅予定地に施設整備の誘導を図ることから、不確定要素が大きいものの現計画よりもわずかながら増加が期待できる。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 (R3)

- ・貨物駅が現位置に存続するため、高速道路や鉄道との結節性が高く、また沼津市街地との距離も近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される。

◆事業費は現計画に比べて抑制 (R8)

- ・沼津駅周辺地区において、国道県道の道路整備が中心になるなど現計画よりも事業費を抑えることができる。結果として、市の負担額についても抑制できる。
- ・また、他の代替案同様、市財政へのマイナス影響は軽微と想定される。(要検証)

◇都市計画等の大幅な変更が必要で、道路整備に伴う新たな用地買収も必要であるなど、事業効果の発現までの期間が長くなる恐れ（R6、R7）

- ・貨物駅を現位置で存続するためには、現計画の変更に伴う関係機関協議や調整、手続き等、時間を要するため、その間、沼津駅周辺地区および原地区の事業等の整備が進められないこととなる。特に、原地区や片浜地区に買収済みの用地の処理、地権者との調整、実施途中の土地区画整理事業の計画変更その他、都市計画の大幅な変更手続きが必要となる。
- ・また、鉄道を横断する道路整備（オーバーパスもしくはアンダーパス）については、取り付けの位置が制限され新たな地域分断や用地買収が必要となり、効果発現時期が不確定となる。効果も、鉄道近傍では道路整備に伴う地域分断で迂回が必要になるなど、移動性向上に制約を受けることになる。

◇貨物駅予定地における施設整備の誘導と、新たな関係者の反発の恐れ（R6、R5）

- ・これまで、原地区においては、地元への十分な調整もなく下水処理施設などの施設が整備されてきたことへの心情的反発や、実質的デメリットへの不満が用地の取得を滞らせたと考えられる。
- ・本案は貨物駅を整備せず、貨物駅予定地の整備を誘導する案であるが、事業主体や事業手法の決定、新たな用地買収などが課題となる。
- ・一方、沼津駅周辺については鉄道を横断する道路整備（オーバーパスもしくはアンダーパス）に伴い、地域分断や用地買収が必要になるなど、新たな関係者などの反発が生じる可能性がある。これは鉄道貨物駅移転先についても同様であり、状況の改善につながるとは限らない。

◇原地区で施設等の整備を行うにあたり事業主体の決定が必要（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域への編入までを想定せず貨物駅予定地において施設整備の誘導を図るものである。このため、貨物駅予定地周辺は市街化調整区域の位置づけのままであり、現在と同様の土地利用規制を受けることから、乱開発や周辺居住環境への影響低減に向けた取り組みが必要である。
- ・また、貨物駅予定地について施設整備を誘導するためには、まとまった土地が必要であることから、土地の取り扱いについて事業主体のあり方を含めて検討する必要がある。

◇地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、公共の面的整備だけでなく、市民や民間、行政が連携して、駅周辺地区全体のマネジメントの視点を持ち、ソフト施策も含めた取り組みが必要。
- ・原地区においては、貨物駅予定地の整備内容を想定して比較しただけに過ぎず、整備の必要性や可能性、事業主体などを検討する必要がある。

(7) 代替案 13

【案の特徴】

総合整備事業を実施せず、沼津駅周辺では高架化を行わず歩行者等限定的に機能を高め、原地区は貨物駅を整備せず貨物駅予定地のみ活用して整備し、貨物駅は現位置で存続し機能確保を狙う案です。

【案の評価】

◆鉄道高架を伴わず、沼津駅周辺は現計画に比べ早期に南北移動の歩行者交通の円滑化が実現、原地区で貨物駅予定地へ施設整備を誘導し、効果を期待 (E、H)

- ・沼津駅周辺地区においては、長期的な効果は現計画に比べ小さいものの、自由通路を整備することで上下移動は残るものの、駅南北の歩行者交通の円滑化を最も早く実現し得る。(ただし、都市計画変更の手続きや関係機関等との協議の期間が掛る。)
- ・原地区については、貨物駅予定地を種地として活用し、周辺への影響を極力抑え、小規模ながら現計画と比較して貨物駅以外の施設整備を行う。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 (R3)

- ・貨物駅が現位置に存続するため、高速道路や鉄道との結節性が高く、また沼津市が位置との距離も近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される。
- ・ただし、貨物駅移転に関する事業の計画変更を伴うことから関係機関との協議が必要。

◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制 (R8)

- ・原地区では、現計画に比べ事業費が大きくなるものの、沼津駅周辺地区では道路整備を伴わないため事業費を抑制できる。結果として、市の負担額についても抑制できる。

◇中心市街地で人口が増加せず、道路整備も伴わないため、県東部地域を牽引する拠点形成の可能性が限られる (R1、R2)

- ・沼津駅周辺地区では、土地区画整理事業を行わず、可住・従業人口、来訪者数の増加については民間開発に委ねられ不確実である。また、幹線道路整備を行わないため、一定時間内のカバー人口は増加しにくい。
- ・原地区では一定の人口増が見込まれるが限定的であり、両地区合わせた人口等の集積の期待は小さく、県東部地域の拠点形成への貢献は期待しにくい。

◇都市計画等の見直し・協議が必要だが、変更が済めば自由通路整備に伴う効果発現が早期に期待（R6、R7）

- ・沼津駅周辺地区においては、現在都市計画決定されている総合整備事業を中止することから、原地区や片浜地区に買収済みの用地の処理、地権者との調整、実施途中の土地区画整理事業の計画変更その他、都市計画の大幅な変更手続きが必要となる。
- ・変更手続き後に事業が実施され、道路整備を伴わないため鉄道南北移動の効果は上下移動は残るものの効果発現が早期に期待される。

◇原地区で施設等の整備を行うにあたり事業主体の決定が必要（R7）

- ・本案における原地区の地域づくりは、市街化区域への編入までを想定せず貨物駅予定地において施設整備の誘導を図るものである。このため、貨物駅予定地周辺は市街化調整区域の位置づけのままであり、現在と同様の土地利用規制を受けることから、乱開発や周辺居住環境への影響低減に向けた取り組みが必要である。
- ・また、貨物駅予定地について施設整備を誘導するためには、まとまった土地が必要であることから、土地の取り扱いについて事業主体のあり方を含めて検討する必要がある。

◇地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、公共の面的整備だけでなく、市民や民間、行政が連携して、駅周辺地区全体のマネジメントの視点を持ち、ソフト施策も含めた取り組みが必要。
- ・原地区においては、貨物駅予定地の整備内容を想定して比較しただけに過ぎず、整備の必要性や可能性、事業主体などを検討する必要がある。

(8) 現計画案

【案の特徴】

総合整備事業を実施し、沼津駅周辺では高架化を行い、原地区では貨物駅の整備を実施する案です。

【案の評価】

◆歩いて移動できる範囲を中心に集積性の高い地域づくりを進め、長期的に大きな効果を期待 (E、H)

- ・沼津駅周辺地区においては、土地区画整理事業の手法を用いて面的整備を行い、駅前及び駅周辺の賑わい形成に効果が期待できる。同時に、鉄道高架化に伴い駅南北における自動車・歩行者等の交通課題の解消が図られる。このことで、商圈の広がりや周辺開発の増加に対しても柔軟に対応することが期待できる。
- ・原地区においては、鉄道貨物駅を移転し貨物輸送や物流の円滑化を図る。

◆居住・従業・来訪者の増加など、県東部地域における拠点形成 (R1、R2、R3)

- ・沼津駅周辺地区では、面的整備に伴う可住・従業人口、来訪者数の増加、幹線道路整備に伴う一定時間内のカバー人口増加が見込まれる。このことは、都市機能の集積や来訪機会の拡大につながり、県東部地域の拠点形成への貢献が期待できる。
- ・また、沼津市街地との距離が比較的近い原地区に貨物駅を整備することから、高速道路や鉄道との結節性が高く、災害時の物資拠点としての機能保持に期待できる。

◇原地区における反発 (R6、R5)

- ・これまで、原地区においては、地元への十分な調整もなく下水処理施設などの施設が整備されてきたことへの心情的反発や、実質的デメリットへの不満が用地の取得を滞らせたと考えられる。
- ・貨物駅整備に伴う用地取得等が必要であり、地元住民の心情に配慮が求められる。

◇事業効果の発現までの期間が長い (R5)

- ・沼津駅南北交通問題の解消や、駅周辺地区への施設の集積を図るまでには、総合整備事業の核となる鉄道高架事業の完成を待たなければならず、このため、効果発現までの期間が長期に及ぶ。
- ・既に計画が法定決定され、事業主体も決定しているため、事業開始までに期間を要さない。

◇地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

- ・沼津駅周辺地区について、中心市街地活性化の取り組みは位置付けられているものの、「地域づくりの目標」と整合した取り組みが求められる。

(9) 趨勢案の評価

【案の特徴】

沼津駅周辺地区、原地区のいずれかの地区、もしくは両地区で、積極的な地域づくりを行わないケースです。

【案の評価】

◇沼津駅周辺や原地区に公共投資を行わず、沼津市の活力が衰退する恐れ (E、H)

- ・沼津駅周辺地区では、今以上の公共投資を行わないため、土地区画整理事業が進捗せず鉄道南北横断も現状のままであり、賑わい形成のこれ以上の進展が期待できない。結果として、商圈の広がりや周辺開発の増加に対しても柔軟に対応できない可能性がある。
- ・原地区についても現状のままとなり、貨物駅予定地を含め周辺まちづくりは手つかずとなり、衰退の恐れがある。
- ・結果として、県東部の拠点都市としての位置づけが達せられず、都市間競争において衰退の恐れがある。

◇原地区西側ゾーンにおける用地が、活用されにくい恐れ (R6)

- ・貨物駅整備に伴う用地取得が現状のままストップすることで、活用しにくい土地が生まれてしまうほか、活用されない土地の維持・管理費用が永続的に必要となる。

◇地域づくりに関する、市民や民間、行政との連携が困難に (R7)

- ・地域づくりに関する連携や、行政と市民や民間との話し合いの場を設けることが今後困難になる可能性がある。