

沼津高架P Iプロジェクト



報告事項4 全ステップを通じたP I 活動状況報告について

【第12回P I 委員会】

全ステップを通しての活動結果

勉強会における活動結果

駅周辺: 5回(16時間)
原地区: 5回(14時間40分)
合 同: 7回(23時間50分)
現地視察会: 1回(11時間)

合計: 18回(65時間30分)



車座談議における活動結果

開催回数: 49回(74時間40分)
延べ団体数: 58団体
参加人数: 延べ488人



オープンハウスにおける活動結果

開催回数: 27回 (389時間)

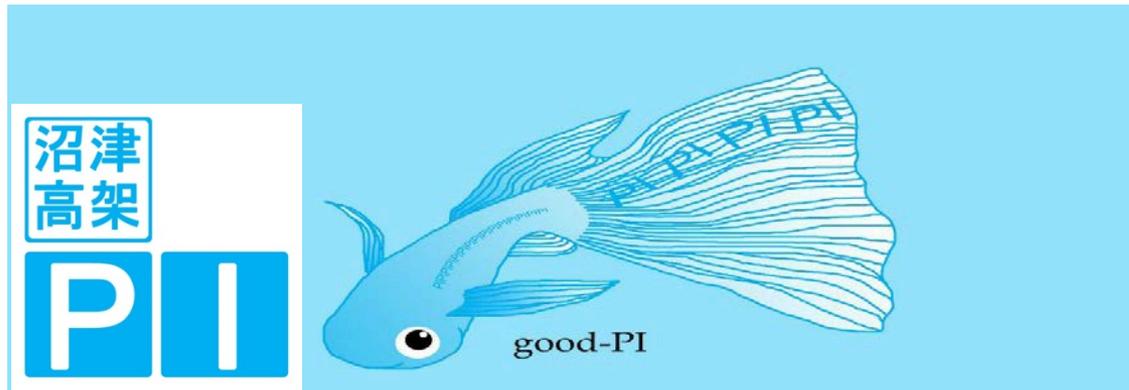
聴取票数: 2, 376人



広報紙・ホームページにおける活動結果

広報紙：ニューズレター全9号
HP閲覧数：14,148件(鉄道高架)
8,674件(PIプロジェクト)

FaceBook投稿数：121回



FaceBookのロゴ



広報紙：ニューズレター創刊号

各ステップの成果について

ステップ1の成果 P I 実施計画

PI実施計画の策定

PI実施計画は沼津高架PIプロジェクトの「概要」「ビジョン」「進め方」「プロセス」「議論の内容・テーマ」「コミュニケーションの方法」「実施体制」「PI委員会の役割」などについてまとめた。

議論が混乱しないよう、段階的にステップを踏み一つ一つ確認しながら進めるプロセスとした。



ステップ2の成果 地域づくりの目標

ステップ2 「地域づくりの目標」

ステップ3以降の議論における基点として
「地域づくりの目標」を作成



これまで寄せられた意見を「どの
ような地域を目指すのか」という
視点で読み解き、テーマごと整理
し、地域づくりの目標を作成



地域づくりの目標

暮らし

交流

活力
(産業・雇用)

交通

防災

ステップ2「地域づくりの目標」

広域的 (テーマ①)

(1) 地域を取り巻く状況について

(2) 地域づくりの目標

1. 広域的な中心に（拠点）
 - 1-1 広域的な拠点地域に
 - 1-2 地域でうまく連携して
2. 交流拠点としての賑わいを（交流）
 - 2-1 交通の要衝として
 - 2-2 モノの交流拠点として
 - 2-3 災害時の代替機能や復旧・復興の拠点として
3. 何もせずに過ごすのは問題（戦略）
 - 3-1 早く結論を
 - 3-2 すぐに効果が現れる対策を
 - 3-3 長期的視点から抜本的な対策を
 - 3-4 効果的で戦略的な投資を
 - 3-5 市民と民間と行政が協力を
4. 税金は効果的に使ってほしい
(財政と事業効果)
 - 4-1 沼津市財政に無理がないように
 - 4-2 費用に見合った対策を

沼津駅周辺地区 (テーマ②)

(1) 地域を取り巻く状況について

(2) 地域づくりの目標

1. 誰もが暮らしやすく（暮らし）
 - 1-1 誰もが支えあえる街に
 - 1-2 生活に必要な施設が揃い便利な地域に
 - 1-3 魅力のある都市空間に
2. 多くの人が集う街に（交流）
 - 2-1 広域から人が集まる街に
 - 2-2 街なかに賑わいを
 - 2-3 環境・観光・食のポテンシャルを活かして
3. 持続的な経済活動と雇用機会を
(産業・雇用)
 - 3-1 新たな産業とビジネスを
 - 3-2 商売をしたくなる街に
4. 外も中も移動しやすく（交通）
 - 4-1 広域からのアクセスのよい地域に
 - 4-2 スムーズで安全な自動車交通を
 - 4-3 歩いて楽しい街なかに
 - 4-4 自転車での快適な移動を
 - 4-5 利便性の高い公共交通を
5. 地震や津波にも強い地域に（防災）
 - 5-1 災害リスクへの備えを
 - 5-2 災害時の避難を円滑に
 - 5-3 安全・安心で選ばれる地域に

(3) 地域づくりのポイント

原地区 (テーマ②)

(1) 地域を取り巻く状況について

(2) 地域づくりの目標

1. 自然豊かな暮らしを（暮らし）
 - 1-1 豊かな住環境を守り活かすための地域づくりを
 - 1-2 地域への愛着と誇りを大切に
 - 1-3 誰もが安心して暮らせる街に
 - 1-4 将来を見据え計画的に
2. 人が集まる魅力ある地域に（交流）
 - 2-1 豊かな地域資源を活かして
 - 2-2 広域から人を呼び込む
 - 2-3 賑わいを生む仕掛けを
3. 地域に活力を（産業・雇用）
 - 3-1 地域資源を活かして地域の商業に活力を
 - 3-2 産業が集積し雇用を生み出す
 - 3-3 「農」に関わる地域の文脈を活かして
4. 広域も南北も移動しやすく（交通）
 - 4-1 広域からのアクセスのよい地域に
 - 4-2 地域内を安全で快適な移動を
 - 4-3 公共交通が便利に使える
5. 水害にも津波にも強い地域に（防災）
 - 5-1 災害リスクへの備えを
 - 5-2 災害時の避難を円滑に
 - 5-3 安全・安心で選ばれる地域に

(3) 地域づくりのポイント

ステップ3の成果 代替素案（論点ごと）

テーマ①広域レベル

沼津市内に貨物駅がある

A 鉄道貨物駅が原地区に移転する場合

現在の計画とおり貨物駅を原地区へ移転する案

B 鉄道貨物駅を現位置で存続させる場合

沼津駅付近の鉄道を高架化せず、貨物駅を現位置で存続する案

沼津市内に貨物駅がない

C 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

貨物駅を近傍の貨物駅(富士駅、吉原駅など)へ統合する案

その他

D その他の場合

貨物駅の「荷役機能」と「待避機能」を分離し、それぞれ別の場所へ移転する案 など

テーマ②地区レベル(沼津駅周辺)

(現計画)

沼A-1 総合整備型 第1案

総合整備事業を実施して、
目標達成を目指す

同水準の基盤整備を行う

沼B-1 個別対応型 第1案

総合整備事業を実施しないで、
目標達成を目指す

趨勢比較ケース

新たな整備を行わない

沼A-1に効果を高める取組みを追加する

沼A-2 総合整備型 第2案

マネジメント、土地の高度利用など

沼B-1に比べ、幹線道路等の整備を絞り込む

沼B-2 個別対応型 第2案

オーバースタック4本と橋上駅

沼B-3 個別対応型 第3案

オーバースタック1本と橋上駅

沼B-4 個別対応型 第4案

アンダーパス2本の改修と橋上駅

沼B-5 個別対応型 第5案

橋上駅のみ

沼B-6 個別対応型 第6案

自由通路のみ

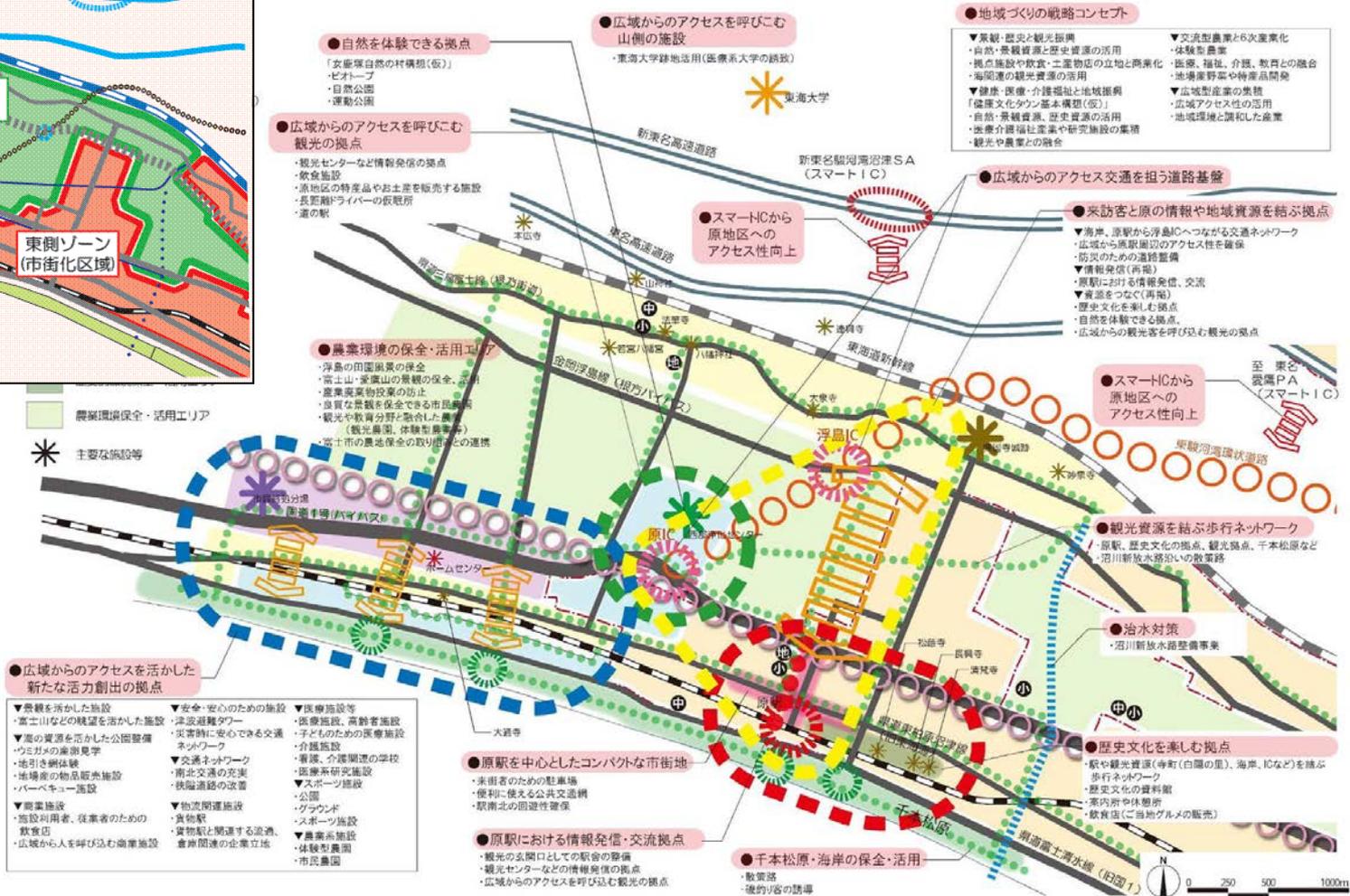
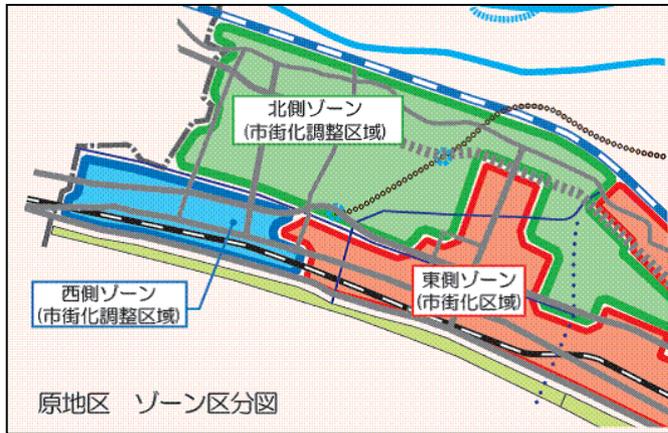
沼A-3 総合整備型 第3案

貨物駅を現位置に存続したまま高架化

沼B-7 個別対応型 第7案

車両基地の移設と橋上駅

テーマ③地区レベル(原地区)



テーマ③地区レベル(原地区)

西側ゾーンにおける戦略案(代替案)

● 広域からのアクセスを活かした新たな活力創出の拠点

● 原A 物流機能を活用した全体整備案

鉄道貨物駅の物流機能を活用して、倉庫や流通・加工などの物流関連産業の企業立地と雇用創出を狙う。貨物駅南側のエリアを中心に基盤整備を行い、物流関連産業誘致のほかに、医療・健康や観光・文化、防災機能の導入を図る。

● 原B 種地を活かした先行的機能導入案

まずは、すでに取得されている鉄道貨物駅予定地の全部または一部を使って、広域アクセス性を活かした医療・健康、観光・文化、交流型農業の導入を図る。その後、貨物駅予定地の南側のエリアなどにまとまった用地を確保することで観光や商業施設の誘致を行う。

● 原C 小規模整備案

すでに確保されている鉄道貨物駅予定地の全部または一部を使って、広域アクセス性を活かした医療・健康、観光・文化、交流型農業の導入を図る。

趨勢比較ケース

ステップ4の成果 代替案（パッケージ）

代替案(パッケージ)

		沼津駅周辺地区									
		沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2案	沼A-3 総合整備型 第3案	沼B-3 個別対応型 第3案	沼B-4 個別対応型 第4案	沼B-5 個別対応型 第5案	沼B-6 個別対応型 第6案	沼B-7 個別対応型 第7案	沼B-7 個別対応型 第7案	
原地区	原A 物流機能を活用した全体整備案	代替案1 広域A	代替案2 広域A	—	—	—	—	—	—	—	
	原B 種地を活かした先行の機能導入案	代替案3 広域C,D	代替案4 広域C,D	代替案5 広域D	代替案9 広域B 広域B		代替案10 広域B 広域B		代替案11 広域B		
	両地区に投資				原地区に重点						
原C 小規模整備案	代替案6 広域C,D	代替案7 広域C,D	代替案8 広域D	代替案12 広域B 広域B		代替案13 広域B 広域B		代替案14 広域B			
沼津駅周辺地区に重点				両地区で整備を限定							

各代替案(パッケージ)の概要

代替案1

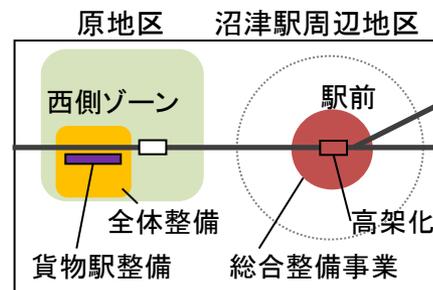
総合整備事業により両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では総合整備事業を行い、原地区では貨物駅を活用し西側ゾーン全体を整備する

沼A-1
総合整備型
第1案

原A
物流機能を
活用した全
体整備案

広域A



代替案2

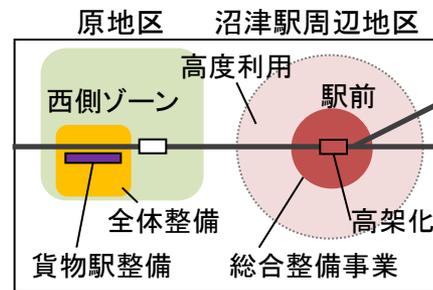
総合整備事業を発展させ両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区では貨物駅を活用し西側ゾーン全体を整備する

沼A-1
総合整備型
第1案

原A
物流機能を
活用した全
体整備案

広域A



代替案3

総合整備事業により両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では総合整備事業を行い、原地区では貨物駅を整備せず、種地を活用して西側ゾーン全体を整備する

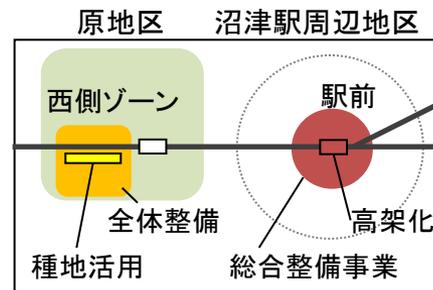
沼A-1
総合整備型
第1案

原B
種地を活か
した先行的
機能導入案

広域C

広域D

※貨物駅を近傍駅へ統合する場合には、移転先の駅改修等を行う必要がある。



各代替案(パッケージ)の概要

<p>代替案4</p> <p>代替案5</p>	<p>総合整備事業を発展させ両地区に大きな投資効果を狙う案</p> <p>沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区では貨物駅を整備せず、種地を活用して西側ゾーン全体を整備する</p> <p>沼A-2 総合整備型 第2案</p> <p>沼A-3 総合整備型 第3案</p> <p>原B 種地を活かした先行的機能導入案</p> <p>広域C</p> <p>広域D</p> <p>※貨物駅を近傍駅へ統合する場合には、移転先の駅改修等を行う必要がある。</p> <p>※貨物駅を現位置に存続したまま高架化するには、別途検討が必要。</p>	
<p>代替案6</p>	<p>総合整備事業により沼津駅周辺地区を重点整備する案</p> <p>沼津駅周辺では総合整備事業を行い、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備する</p> <p>沼A-1 総合整備型 第1案</p> <p>原C 小規模整備案</p> <p>広域C</p> <p>広域D</p> <p>※貨物駅を近傍駅へ統合する場合には、移転先の駅改修等を行う必要がある。</p>	
<p>代替案7</p> <p>代替案8</p>	<p>総合整備事業を発展させ沼津駅周辺地区を重点整備する案</p> <p>沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備する</p> <p>沼A-2 総合整備型 第2案</p> <p>沼A-3 総合整備型 第3案</p> <p>原C 小規模整備案</p> <p>広域C</p> <p>広域D</p> <p>※貨物駅を近傍駅へ統合する場合には、移転先の駅改修等を行う必要がある。</p> <p>※貨物駅を現位置に存続したまま高架化するには、別途検討が必要。</p>	

各代替案(パッケージ)の概要

代替案9

総合整備事業以外で両地区に大きな投資効果を狙う案

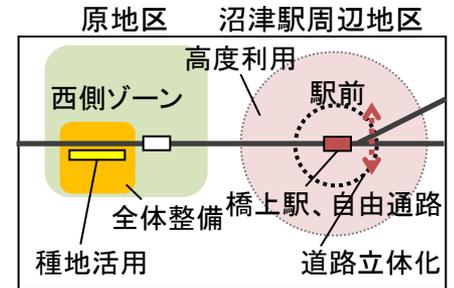
沼津駅周辺では高架化を行わずに課題解決を図り、原地区では貨物駅を整備せず、種地を活用して西側ゾーン全体を整備する

沼B-3
個別対応型
第3案

沼B-4
個別対応型
第4案

原B
種地を活かした
先行的機能導入案

広域B



代替案10

原地区を重点整備する案

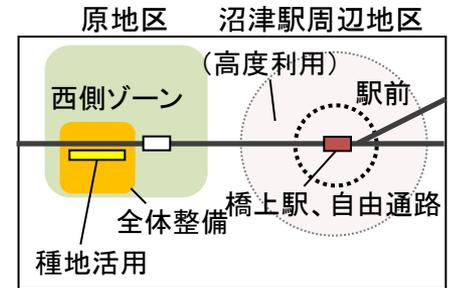
沼津駅周辺では整備を限定して事業費を抑え、原地区では貨物駅を整備せず、種地を活用して西側ゾーン全体を整備する

沼B-5
個別対応型
第5案

沼B-6
個別対応型
第6案

原B
種地を活かした先行的
機能導入案

広域B



代替案11

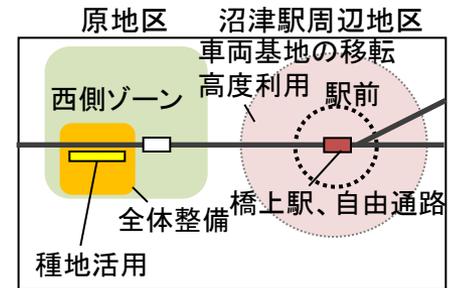
原地区を重点整備する案(車両基地移設あり)

沼津駅前では都市機能の集積を図りつつ貨物駅を存続し、原地区では貨物駅を整備せず、種地を活用して西側ゾーン全体を整備する

沼B-7
個別対応型
第7案

原B
種地を活かした先行的
機能導入案

広域B



各代替案(パッケージ)の概要

代替案1 2

総合整備事業以外で沼津駅周辺地区を重点整備する案

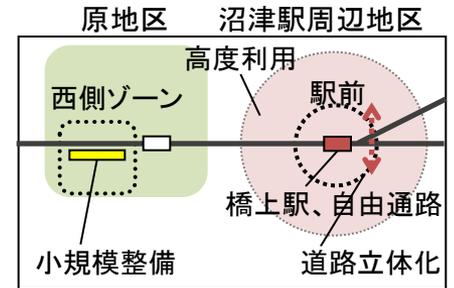
沼津駅周辺では高架化を行わずに課題解決を図り、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備する

沼B-3
個別対応型
第3案

沼B-4
個別対応型
第4案

原C
小規模整備
案

広域B



代替案1 3

両地区とも最小限の整備に絞り込む案

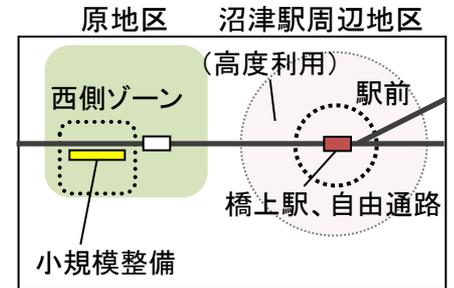
沼津駅周辺では整備を限定して事業費を抑え、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備する

沼B-5
個別対応型
第5案

沼B-6
個別対応型
第6案

原C
小規模整備
案

広域B



代替案1 4

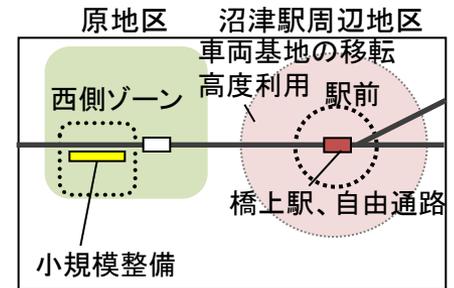
両地区とも最小限の整備に絞り込む案(車両基地移設あり)

沼津駅前では都市機能の集積を図りつつ貨物駅を存続し、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備する

沼B-7
個別対応型
第7案

原C
小規模整備
案

広域B



各代替案(パッケージ)の概要

比較趨勢 ケース

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(比較ケース)

貨物駅を近傍駅へ移転などして総合整備事業を実施するケース

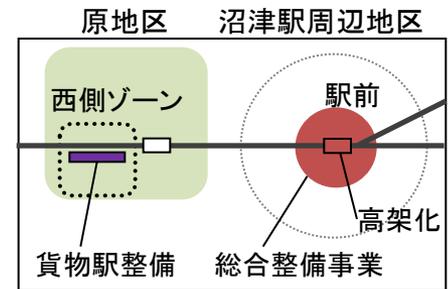
沼津駅周辺地区で個別対応のみを行うケース

沼津駅周辺地区では新たな整備を行わず原地区のみ地域整備を行う

現計画

現在の行政案(比較ケース)

沼津駅前において総合整備事業を行い、原地区に貨物駅を移転するケース



ステップ3・4の成果 評価項目

広域的な観点からの評価項目

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）	No.
広域的な拠点に	県東部地域の都市が連携しながら広域的な拠点として持続的に発展する	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 （県内での人口集積率とその変化） （主たる公共公益施設の集積状況）	R1
交流拠点として賑わう	交通やモノ・ヒトの交流拠点を形成する	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）	R2
	災害時の代替機能や復旧・復興の拠点を形成する	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）	R3
何もせずに過ごすのは問題	早く結論を出し地域整備を進める	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）	R4
	すぐに効果が現れる対策と同時に長期的視点から抜本的な対策を行う	早く効果が現れるか、かつ、長期的な地域づくりへの効果があるか （時期別の累積効果）	R5
	総合的な戦略を持って地域づくりを進める	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）	R6
	市民と民間と行政が協力し合って地域づくりを進める	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
税金は効果的に使って	沼津市財政に無理がないように	事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか （全体事業費）（ランニングコストも含めた事業費） （市財政の幅と事業の負荷率）	R8
	費用負担に見合った公共投資なのかを十分に検証する	社会的な効果をどう評価できるか （費用便益比の確認プロセス）	R9

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント①:賑わい・活力・持続性

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）	No.
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	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
	生活に必要な施設が近くに集まり、歩いても便利に暮らせる	徒歩圏の居住人口の集中度 (駅500m圏内の新たな住宅床面積)	E1-2
	日常の中に緑や水辺などの快適な公共空間があるなどで、多世代から居住地として選ばれる	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圏内の公園や歩行空間の面積)	E1-3
従業者が 通う	日々多くの従業者が通い、多くの人が行き来する	徒歩圏に通勤する従業者の多さ (定期券利用の乗降者数)	E1-4
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	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
	食や景観などの観光資源が広域からも多くの来訪者を引きつける	魅力的な都市景観の形成への貢献度	E1-6
	福祉や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	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) (定期券外の乗降者数)	E1-7

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント②: 産業立地と雇用機会

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）	No.
産業	居住者の生活を支える 多様な産業が集積	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
雇用	雇用が創出される	徒歩圏での雇用者の多さ (駅500m圏内の従業者数)	E2-2

沼津駅周辺地区の評価項目

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

地域づくりの目標	評価項目（評価指標）	No.	
<p>歩行者のための空間</p>	<p>歩行者・自転車、子どもや高齢者、障害者が快適に移動できる 特に、鉄道を挟んで南北地区を円滑に移動できる</p>	<p>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）</p>	E3-1
<p>公共交通</p>	<p>周辺都市から多くの人々が集まるために、公共交通が充実している</p>	<p>公共交通の中心性 （駅前バスターミナル容量）</p>	E3-2
<p>広域アクセス</p>	<p>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</p>	<p>高速道路からのアクセス性 （東名、新東名 Cからのアクセス時間）</p>	E3-3
		<p>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）</p>	E3-4
<p>交通の循環</p>	<p>平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である</p>	<p>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）</p>	E3-5
		<p>東西の移動の円滑さ （立体道路に伴う東西方向の分断延長）</p>	E3-6

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント④:安全で安心な地域

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）	No.
	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	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)	E4-1
	災害時に信頼できる避難経路が確保される	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

原地区の評価項目

地域づくりのポイント①: 誇りである文化と景観の活用

地域づくりの目標	評価項目（評価指標）	No.	
 <p>戦略的なグランドデザインに基づくコンパクトな地域づくり</p>	<p>原地区の魅力を守り、伸ばし、活かすため、秩序と戦略のある地域づくりを積極的に進めていく</p>	<p>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)</p>	H1-1
		<p>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</p>	H1-2
	<p>人々が住まい働き集まる場と、自然や景観や農のための場を明確に区分けしたコンパクトな地域づくりを進める</p>	<p>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はならないか、市街地が分散し農地と混在することにはならないか) (既存の住環境に騒音等の影響がないか)</p>	H1-3
		<p>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)</p>	H1-4

原地区の評価項目

地域づくりのポイント②: 農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）	No.
賑わい	地域資源を活かし、定住と雇用と来街者を生み出す	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	H2-1
		若い人も含め定住者が増えるか (地区の夜間人口)	H2-2
		新たな産業の雇用が増えるか (地区の従業員人口)	H2-3
		観光客が増えるか (入り込み客数)	H2-4
		新たな農業に関わる来訪者が増えるか (入り込み客数)	H2-5
新たな産業	健康、福祉、医療などの新たな産業を誘致して、原地区で直接雇用を生み出す	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	H2-6
農業と共存した産業	観光や教育分野と融合した新たな農業を視野に入れ、雇用、交流、生産をもたらす	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	H2-7

原地区の評価項目

地域づくりのポイント③: 新たな地域づくりを支える基盤づくり

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）	No.
水害対策	水害が早急かつ抜本的に解決される	水害の心配が解消されるか	H3-1
基盤整備と連動した地域づくり	大量の通過交通やアクセス交通を担う道路基盤が整備される	大量の通過およびアクセス交通の影響を緩和できるか	H3-2
		地区内の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)	H3-3
	基盤整備と連動した地域づくりがなされる	基盤整備を活かした地域づくりができるか	H3-4
避難場所	津波などの大規模災害時を想定した避難場所が確保される	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	H3-5
避難路	津波などの大規模災害時を想定した信頼できる避難経路が確保される	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)	H3-6

ステップ5の成果 代替案の比較評価

代替案のうち詳細に検討する案

		沼津駅周辺地区							
		沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2案	沼A-3 総合整備型 第3案	沼B-3 個別対応型 第3案	沼B-4 個別対応型 第4案	沼B-5 個別対応型 第5案	沼B-6 個別対応型 第6案	沼B-7 個別対応型 第7案
原地区	原A 物流機能を活用した全体整備案	代替案1 広域A	代替案2 広域A	—	—	—	—	—	—
	原B 種地を活かした先行の機能導入案	代替案3 広域C,D	代替案4 広域C,D	代替案5 広域D	代替案9 広域B 広域B		代替案10 広域B 広域B		代替案11 広域B
	原C 小規模整備案	代替案6 広域C,D	代替案7 広域C,D	代替案8 広域D	代替案12 広域B 広域B		代替案13 広域B 広域B		代替案14 広域B

代替案の比較評価(案)の概要

代替案2

案の概要

総合整備事業を発展させ、原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、貨物駅を活用して原地区西側ゾーン全体を整備

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆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

E、H

R1、R2

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇原地区の拠点整備での価値の向上
- ◇事業効果の発現までの期間が長い
- ◇上位計画への位置付けが必要
- ◇地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要
- ◇事業費の縮減努力が必要

R6、R5

R5

R7

R7

R8

代替案の比較評価(案)の概要

代替案4

案の概要

総合整備事業を進展させ、原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り、原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、貨物駅を整備せず種地を活用して西側ゾーン全体を整備（※貨物駅を近傍駅へ統合する場合には、移転先の駅改修等を行う必要があります。）

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆歩いて移動できる範囲を中心に集積製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
- ◆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

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇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
- ◇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
- ◇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
- ◇上位計画への位置付けが必要 R7
- ◇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
- ◇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

代替案の比較評価(案)の概要

代替案7

案の概要

総合整備事業を進展させ沼津駅周辺地区を重点整備する案

沼津駅周辺では都市機能のさらなる集積を図り原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備（※貨物駅を近傍駅へ統合する場合には、移転先の駅改修等を行う必要があります。）

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆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的形成 R1、R2、R3

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇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
- ◇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
- ◇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
- ◇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
- ◇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

代替案の比較評価（案）の概要

代替案9

案の概要

総合整備事業を実施せず、原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では高架化を行わずに課題解決を図り、原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、貨物駅を整備せず種地を活用して西側ゾーン全体を整備

比較評価（案）概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆ 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
- ◆ 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
- ◆ 貨物駅は現位置に存続して機能を保持 R3
- ◆ 事業費は現計画に比べ抑制 R8

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇ 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
- ◇ 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
- ◇ 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
- ◇ 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

代替案の比較評価(案)の概要

代替案10

案の概要

総合整備事業を実施せず、原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

沼津駅周辺では高架化を行わずに課題解決を図り、原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、貨物駅を整備せず種地を活用して西側ゾーン全体を整備

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 R3
- ◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制 R8

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇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
- ◇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
- ◇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
- ◇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
- ◇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

代替案の比較評価(案)の概要

代替案12

案の概要

総合整備事業以外で沼津駅周辺地区を重点整備する案

沼津駅周辺では高架化を行わずに課題解決を図り、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆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
- ◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 R3
- ◆事業費は現計画に比べて抑制 R8

デメリットやリスク・課題

評価項目

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

代替案の比較評価(案)の概要

代替案 1 3

案の概要

両地区とも整備を最小限に抑える案

沼津駅周辺では整備を限定して事業費を抑え、原地区では貨物駅を整備せず、貨物駅予定地のみを活用して整備

比較評価(案)概要

メリットや可能性

	評価項目
◆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
◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持	R3
◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制	R8

デメリットやリスク・課題

	評価項目
◇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
◇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
◇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
◇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

ステップ6 推奨案の選定

選定する代替案

		沼津駅周辺地区							
		沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2案	沼A-3 総合整備型 第3案	沼B-3 個別対応型 第3案	沼B-4 個別対応型 第4案	沼B-5 個別対応型 第5案	沼B-6 個別対応型 第6案	沼B-7 個別対応型 第7案
原地区	原A 物流機能を活用した全体整備案	代替案1 広域A	代替案2 広域A	—	—	—	—	—	—
	原B 種地を活かした先行の機能導入案	代替案3 広域C,D	代替案4 広域C,D	代替案5 広域D	代替案9 広域B 広域B		代替案10 広域B 広域B		代替案11 広域B
	原C 小規模整備案	代替案6 広域C,D	代替案7 広域C,D	代替案8 広域D	代替案12 広域B 広域B		代替案13 広域B 広域B		代替案14 広域B

選定する代替案の概要

代替案 2

総合整備事業を発展させ、貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- ・総合整備事業及び鉄道高架化(現計画)に加え、駅周辺の土地・建物の高度利用
- ・原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・貨物駅を原地区に整備
- ・原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

選定する代替案の概要

代替案 4

総合整備事業を発展させ、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- ・総合整備事業及び鉄道高架化(現計画)に加え、駅周辺の土地・建物の高度利用
- ・貨物駅の他地域への移転など
- ・原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

選定する代替案の概要

代替案 9

沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- ・沼津駅周辺地区の南北幹線道路立体化(1~2本)
- ・橋上駅、幅広自由通路
- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用
- ・原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

選定する代替案の概要

代替案10

沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案

- ・橋上駅、自由通路
- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用
- ・原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など