

# 沼津駅周辺地区 地域づくりの戦略案（代替素案）

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

合勉 1  
資料 5-2  
(ステップ3 検討資料)

これまでの検討を踏まえて中間的に整理した戦略案（代替素案）です。今後（ステップ4）の検討において追加することも想定します。引き続き、ご意見をお聞かせ下さい。

案	総合整備事業を実施する		総合整備事業を実施しない				
	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-3 個別対応型 第3案	B-4 個別対応型 第4案	B-5 個別対応型 第5案
概略図							
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現計画である「沼津駅周辺総合整備事業」(鉄道高架事業及び土地区画整理事業など)を実施</li> <li>○複数の事業一体的に整備することでデコ入れを行い、抜本的に課題解決・目標実現を図る案</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沼津駅周辺総合整備事業を実施</li> <li>○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み(沼津駅周辺全体におけるマネジメントの視点を導入)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法</li> <li>○A-1と同水準の基盤整備</li> <li>○駅南北道路はオーバースタック</li> <li>○橋上駅、自由通路の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法</li> <li>○駅南北道路は4本をオーバースタック(基盤整備の水準を絞り込む)</li> <li>○橋上駅、幅広自由通路の整備</li> <li>○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法</li> <li>○駅南北道路1本(三目ガード)をオーバースタック(基盤整備の水準を絞り込む)</li> <li>○橋上駅、幅広自由通路の整備</li> <li>○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法</li> <li>○駅南北道路2本(三目ガード、あまねガード)をアンダーパス(基盤整備の水準を絞り込む)</li> <li>○橋上駅、幅広自由通路の整備</li> <li>○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○橋上駅、自由通路の整備</li> <li>○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み</li> </ul>
概算事業費	約 1,403 億円 (民間費は含まない)	約 1,507 億円 (民間費は含まない)	約 1,626 億円 (民間費は含まない)	約 1,283 億円 (民間費は含まない)	約 800 億円 (民間費は含まない)	約 1,339 億円 (民間費は含まない)	約 475 億円 (民間費は含まない)
	沼津市負担: 約 537 億円 国県 JR 負担: 約 866 億円	沼津市負担: 約 590 億円 国県 JR 負担: 約 917 億円	沼津市負担: 約 680 億円 国県 JR 負担: 約 945 億円	沼津市負担: 約 506 億円 国県 JR 負担: 約 776 億円	沼津市負担: 約 309 億円 国県 JR 負担: 約 492 億円	沼津市負担: 約 361 億円 国県 JR 負担: 約 978 億円	沼津市負担: 約 219 億円 国県 JR 負担: 約 256 億円
主な実施事業と工程(概略)	民間費: なし	民間費: 約 105 億円	民間費: 約 158 億円	民間費: 約 259 億円	民間費: 約 158 億円	民間費: 約 158 億円	民間費: 約 158 億円

## 各戦略案（代替素案）の効果（抜粋）

### 賑わい・活力・持続性

駅 500m 圏内の床面積

(住宅・商業・オフィス・公共施設)の床面積  
関連する評価指標: E1-1, E1-5, E1-6, E2-1

### 産業と雇用機会

駅 500m 圏内の商業・オフィス床面積

(商業・オフィスの床面積)  
関連する評価指標: E1-5, E2-1

### 交通を支える移動性とアクセス

歩行者・自転車や自動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  
駅南北道路の歩道幅員の合計)  
関連する評価指標: E3-1

### 安全で安心な地域

堅牢建物への建て替え動向

(駅 1km 圏内の発生交通量+交通容量)  
関連する評価指標: E3-5

(駅 500m 圏内の堅牢建物の率)  
関連する評価指標: E4-1

### 趨勢比較ケース

比較対象として現状のまま何も整備を行わない場合を想定する。  
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、まちづくりの支障のないような最低限の整備を実施する。  
その他、新中川の治水対策やガードの排水対策は、安全安心に関わる基盤整備として事業を実施する。