

戦略案（代替素案）の設定について

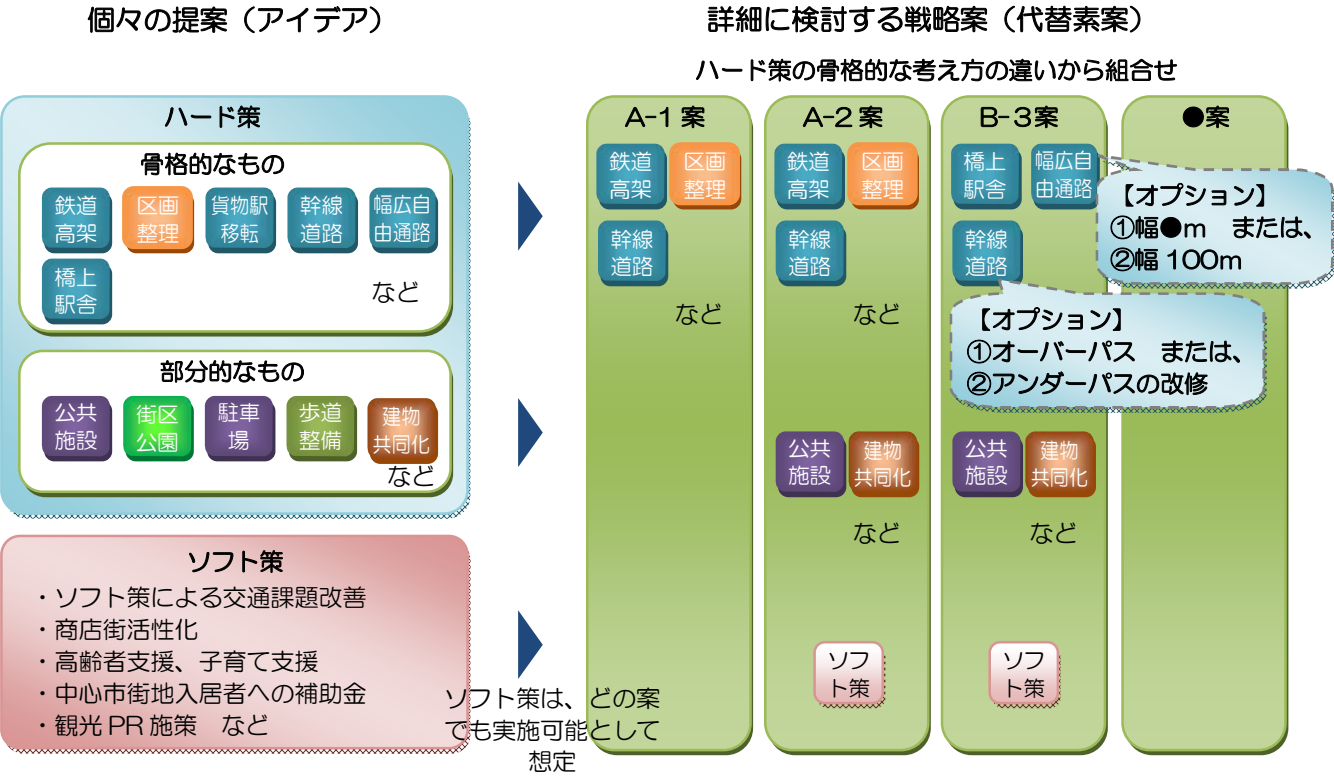
■個々の提案（アイデア）を組み合わせ、戦略案（代替素案）を設定しました

- ・これまで、ハード策・ソフト策の両面から、地域づくりの目標を達成するための様々な具体的方策が提案されています。
- ・「戦略案（代替素案）」とは、これら個々の提案（アイデア）を組合わせたものです。

■戦略案（代替素案）に『幅』を持たせることで、案の数を絞りました

- ・個々の提案をそのまま組合せると、戦略案（代替素案）が膨大な数になり、ステップ 4 以降の議論が大変です。議論を効率化するために、戦略案（代替素案）の数を絞り、複雑さを減らす必要があります。
- ・そのため、戦略案（代替素案）には、ある程度の『幅』を持たせることとして、方向性の似た戦略案（代替素案）は一つの案にまとめて整理しました。

※ 例えば、「道路のオーバース整備またはアンダーパスの改修」をひとつの戦略案（代替素案）に含めます。



沼津駅周辺地区 戦略案（代替素案）

沼津駅周辺地区の地域づくりの戦略案（代替素案）は、総合整備事業の区域だけでなく、中心市街地等も含む沼津駅周辺地区全体の地域のあり方を対象範囲として、「地域づくりの目標」（ステップ2）を具現化するための考え方やアイデアを示したものです。

ステップ3を進めるなかで、暮らし、交流、産業・雇用、交通、防災などに関するそれぞれの取り組みが、相互に作用しあって好循環を生み、総体として機能することで、課題解決や目標達成すべきことが提案されました。

各戦略案（代替素案）は、以下のコンセプトの組み合わせにより課題解決や目標達成を図るものです。

●駅前（徒歩圏）に機能集積した市街地構造

- ・駅前（徒歩圏）への商業・業務・住宅を集積させ、街を行き交う人を増やし、経済活動を活性化
- ・買い物と仕事と暮らしが相互に支え合う自律的で持続性のある都市活動
- ・駅前地区の外側でも居住人口を集積し、駅前の商業を支える商圈を構成
- ・エリアマネジメントの視点から建物共同化や高度利用を促し、活力を生むスペースを確保
- ・駅前で高齢者や子育て世代にとってもやさしく快適に暮らせ、自然や歴史を感じられる空間整備
- ・多世代の居住者が歩いて暮らせる生活環境や公共サービスの向上と、歩行空間や広場空間の充実
- ・住んでよし、訪れてよしの魅力ある市街地整備と、沼津の顔となる拠点性のある駅前整備

●産業立地と雇用機会を拡大

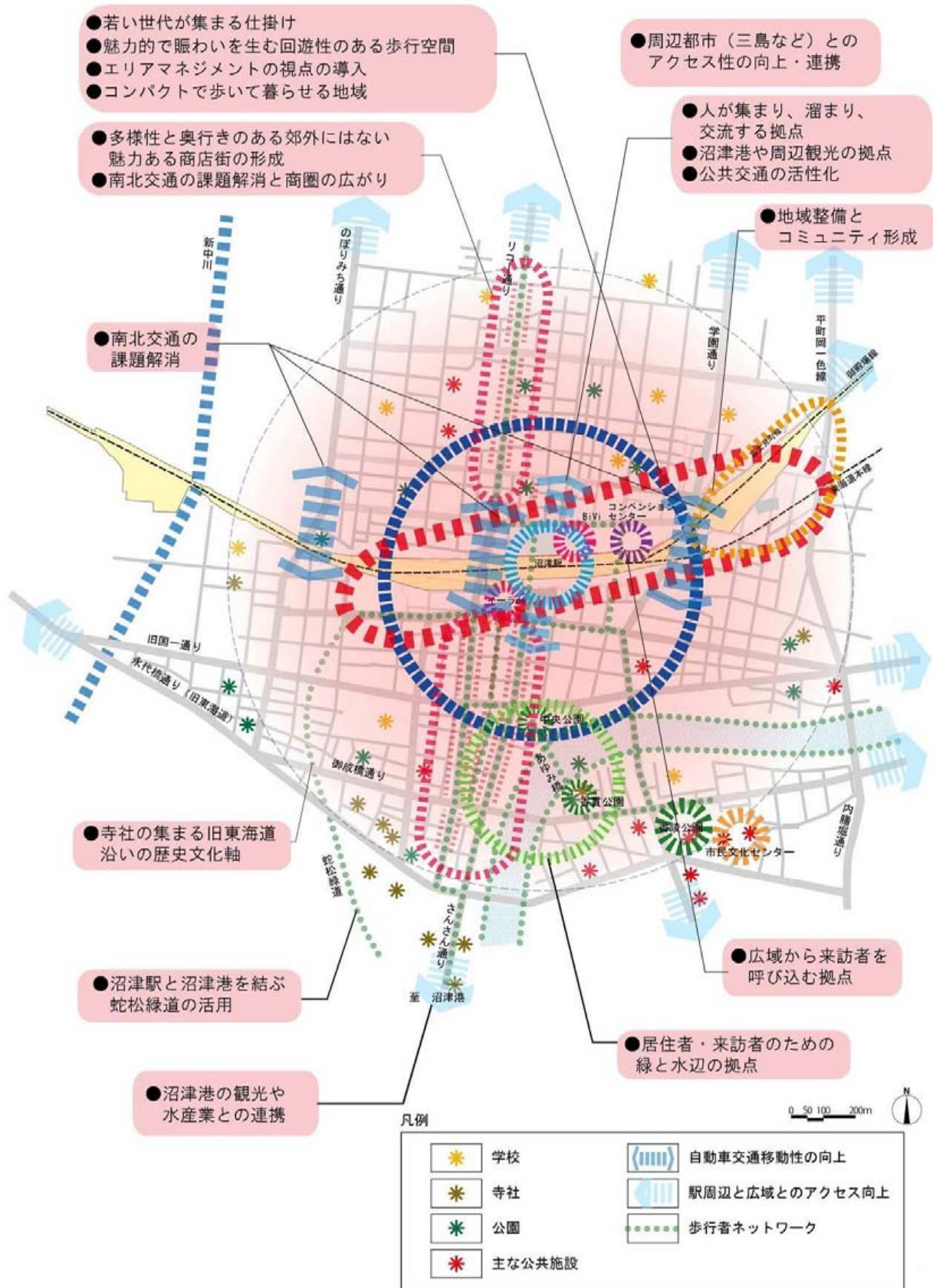
- ・駅前の居住者や従業者等に支えられた様々な都市機能の集積のメリットを活かした企業誘致
- ・広域を前提とした公共公益サービス（医療、介護福祉、教育など）や商業、業務のさらなる集積
- ・コンベンションセンターや港などの集客拠点との連携
- ・従業者にとっても働きたい高質の空間づくり
- ・多様な業態の集積が自律的なビジネス機会を創出
- ・広域も含めた雇用機会を生み、まちを行き交う人が増加

●交流を支える移動性とアクセス

- ・公共交通や自動車での広域からのアクセスを向上させる駅前ターミナルや駐車場の拡充
- ・駅を中心に歩行者空間や広場空間をネットワーク化し、拠点間の回遊性と商圈を拡大
- ・鉄道を跨ぐ南北方向の道路や通路により自動車および歩行者の移動性を向上
- ・自転車、高齢者、子供、ベビーカー、車椅子での南北方向および東西方向の移動性を向上

●安全で安心な地域と信頼

- ・区画整理事業や民間開発により建物更新を進めることで、地震や津波災害に強い地区を形成
- ・避難場所と避難路を確保し、それを示すことで安全への信頼感を獲得



沼津駅周辺地区の活性化に向けたコンセプト

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

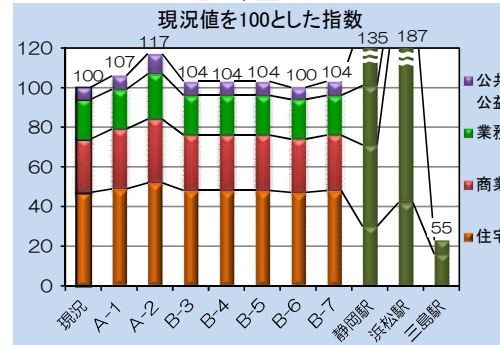
合勉2
資料4-2
(ステップ3検討資料)

案	複数の事業を一体的に整備することでテコ入れを行い目標達成を目指す (総合整備事業を実施する)			個別の事業を積み上げることで目標達成を目指す(総合整備事業を実施しない)				
	沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2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	
概略図								
概要	○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 ○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・目標実現を図る案	○沼津駅周辺総合整備事業を実施	○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法 ○駅南北道路1本(ミツ目ガードなど)をオーバーパスまたはアンダーパス改修(基盤整備の水準を絞り込む) ○橋上駅と幅広自由通路(幅50m~100m)を併設して整備	○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法 ○駅南北道路2本(ミツ目ガード、あまねガードなど)をアンダーパスまたはオーバーパス改修(基盤整備の水準を絞り込む) ○橋上駅と幅広自由通路(幅50m~100m)を併設して整備	○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法	—	—	○車両基地のみ移設
	○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み(駅周辺全体におけるマネジメントの視点を導入)	○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み	○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み	○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み	○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み	—	—	○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み
概算事業費	約1,403億円(沼津市負担約537億円)	約1,495億円(沼津市負担約584億円)	約705~1,005億円(沼津市負担約262~311億円)	約833~1,339億円(沼津市負担約281~361億円)	約475億円(沼津市負担約219億円)	約277億円(沼津市負担約125億円)	約560億円(沼津市負担約240億円)	
	鉄道高架 約764億円	鉄道高架 約764億円	駅舎・自由通路等 約138~237億円	駅舎・自由通路等 約138~237億円	駅舎・自由通路 約52億円	自由通路 約29億円	駅舎・自由通路・車両基地移設 約137億円	
	面的整備 約267億円	面的整備 約267億円	面的整備 約214億円	面的整備 約214億円	面的整備 約214億円	面的整備 約214億円	面的整備 約214億円	
	建物共同化・公共施設整備 約37億円	建物共同化・公共施設整備 約129億円	建物共同化・公共施設整備 約175億円	建物共同化・公共施設整備 約175億円	建物共同化・公共施設整備 約175億円	—	建物共同化・公共施設整備 約175億円	
	道路 約335億円	道路 約335億円	道路 約148~348億円	道路 約276~683億円	道路 約3億円	道路 約3億円	道路 約3億円	
その他 —	その他 —	その他 約31億円	その他 約30億円	その他 約31億円	その他 約31億円	その他 約31億円		
主な実施事業と工程(概略)								
	※用地取得にかかる期間は含みません。	※用地取得にかかる期間は含みません。	※用地取得にかかる期間は含みません。	※用地取得にかかる期間は含みません。	※用地取得にかかる期間は含みません。	※用地取得にかかる期間は含みません。	※用地取得にかかる期間は含みません。	

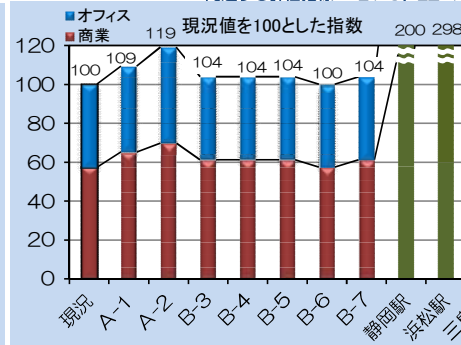
※『仮設(暫定)自由通路』(約15~20億円、設計・工事約5年)は、いずれの案でも併せて整備することが考えられます。
※概算事業費には、民間費は含みません。

各戦略案(代替素案)の効果(抜粋)

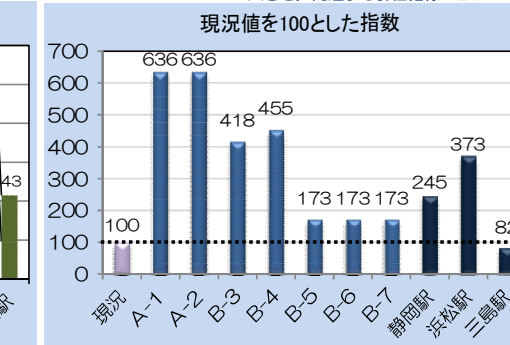
賑わい・活力・持続性
駅500m圏内の床面積
関連する評価指標: E1-1, E1-5, E1-6, E2-1



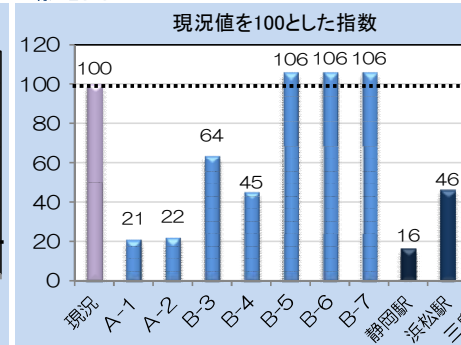
産業と雇用機会
駅500m圏内の商業・オフィス床面積
関連する評価指標: E1-5, E2-1



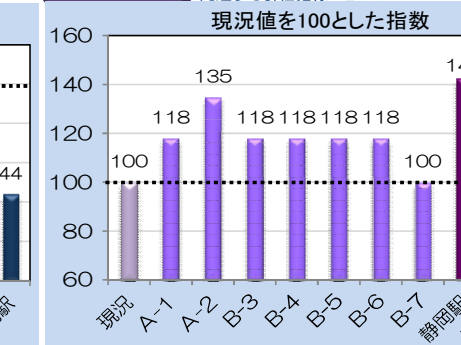
交流を支える移動性とアクセス
歩行者等の南北移動の円滑さ(鉄道横断における歩行空間の大きさ) 関連する評価指標: E3-1



自動車の南北移動の円滑さ
(駅1km圏内の発生交通量÷交通容量) 関連する評価指標: E3-5



安全で安心な地域
堅牢建物への建て替え動向(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、まちづくりに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。

沼津駅周辺地区 これまでに提案された戦略案（代替素案）

種別	No	アイコン	提案・既往計画	案番号									
				A-1	A-2	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7	
土地 区画 整理 事業	1		土地区画整理事業	・ 区画整理事業の実施	○	○	○ -部	○ -部	○ -部	○ -部	○ -部	○ -部	○ -部
	2		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		特定再開発事業、市街地再開発事業	・ BiVi 沼津、イーラ de	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	4		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		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、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		○		○	○	○	○		○
公 共 益 施 設	9		公共施設	・ 市役所など官公庁施設 ・ 観光案内所 ・ 児童館、幼稚園、保育園など ・ 体育館 ・ 文化の核となる文化施設 ・ 図書館 ・ 高度専門医療に特化した医療施設		○		○	○	○	○		○

種別	No	アイコン	提案・既往計画	案番号										
				A-1	A-2	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7		
	10	—	民間の公益施設を誘致	・教育、高度医療、福祉、介護などのサービス産業の誘致 ・大学、高校、専門学校など ・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		○		○	○	○	○			○
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		・歩道空間の緑化 ・散策路、緑道の整備	○	○	○	○	○	○	○			○
	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		・広場、車寄せスペースなど駅前広場の拡充 ・南口駅前広場をツアーバス等も止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	・幹線道路平面4車線化 ・高架下の有効活用	○	○								
	17	仮設自由通路	仮設の南北横断自由通路	・仮設の自由通路（高架化されるまで） ・跨線橋の自由通路化、耐震補強		○								
	18	—	鉄道高架の取りやめ	・貨物駅と車両基地は存置 ・跨線橋の自由通路化、耐震補強			○	○	○	○	○	○		
	19	—	鉄道高架の取りやめ	・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	—	○	○								○
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、三ツ目ガード、のぼりみちガード他 ・三ツ目ガードを御成橋通りから国道1号まで立体化 ・三ツ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			○	○	○	○				

種別	No	アイコン	提案・既往計画	案番号										
				A-1	A-2	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7		
	23	—	既存道路の拡幅	・あまねガード他										
	24	—	既存のまま	・平町岡一色線、三ツ目ガード、あまねガード、のぼりみちガード、他							○			
	25	—	新たなアンダーパス	・三ツ目ガードの現道の下にS字カーブを解消する道路を通す					○					
	26	—	三ツ目ガード立体自由通路	・三ツ目ガードを自動車専用道路にし、歩行者・自転車等の自由通路を設置										
踏切	27	綿屋 など	鉄道高架化による踏切除却	・鉄道高架化	○	○								
	28	綿屋 (立体) など	道路立体化による踏切除却	・道路の立体化			○							
	29	—		・踏切のまま、または、廃止(通行止) (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	30	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	31	駅舎自由 通路(平面)	鉄道高架事業による駅舎自由通路	—	○	○								
	32	自由通路 (立体) 幅広自由通路 (人工地盤)	自由通路幅広自由通路(人工地盤)	・幅の広いペDEST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				○	○	○	○			
	33	—	現跨線橋の自由通路化	・跨線橋を自由通路として運用										
駐 車 場	34	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	35	—	ソフト策による交通課題改善	・信号機の改変 ・中心市街地の人車分離 ・ガードの排水ポンプ容量強化		○		○	○	○	○	○	○	○
	36	—	新しい公共交通、LRTの導入	・広域的なLRTの導入										
治 水 対 策	37	新中川 改修	新中川改修	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

種別	No	アイコン	提案・既往計画	案番号									
				A-1	A-2	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7	
ソフト策	38	—	ソフト策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、狩野川や香貴山、沼津港など観光資源のPR 		○		○	○	○	○	○	○

原地区 地域づくりの戦略案（代替素案）

原 A 活性化案

原地区では、単に静かで変わらぬ暮らしができればいいのではなく、積極的に地域づくりを進めることで、無秩序な開発から地域の資源を守り、地域社会を維持・更新していくことが求められています。活性化案は、原地区の地域資源や周辺の開発を最大限に活かし、以下のコンセプトに基づいて原地区全体の活性化を図る戦略案（代替素案）です。

● 景観や歴史資源を活かした観光振興

- ・ 自然・景観資源（富士山・愛鷹山のパノラマ、海）と原宿の歴史資源を活かした観光の振興
- ・ 道の駅などの拠点施設や、飲食・土産物店を基軸に商業化
- ・ 松原の散策、磯釣り、地引き網漁、ウミガメ観察など、海に関わる観光資源の活用

● 健康・医療・介護福祉を軸とした地域振興

- ・ 自然・景観資源や歴史資源を活用した健康・医療・介護福祉産業の立地
- ・ 医療介護福祉産業や研究施設など関連機能の集積
- ・ 観光や農業の取り組みとの融合

● 交流型農業と6次産業化を軸とした農業振興

- ・ 観光農園や市民農園など体験型農業と農地等農業基盤の利活用
- ・ 体験型農業と医療介護福祉産業や教育との融合
- ・ 地場産野菜や特産品の開発と販売

● 広域型産業の集積と雇用の創造と定住促進

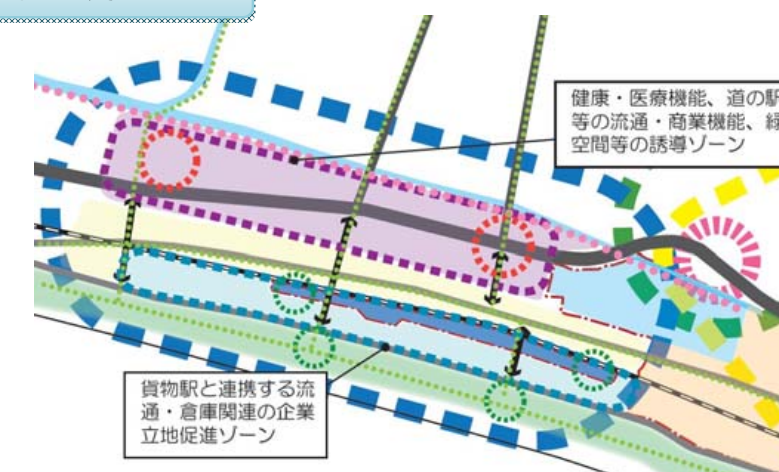
- ・ 広域交通アクセスを活かした産業の立地促進
- ・ 地域環境と調和した新たな産業の集積
- ・ 新たな雇用の創出と定住の促進

原地区西部ゾーンにおける地域づくりの戦略案（代替素案）

原 A-1 活性化 第1案～貨物駅を積極的に活用～

原地区の西部に計画されている鉄道貨物駅を現計画に沿って整備するとともに、貨物駅の整備を契機として道路ネットワークや施設を整備するなど、貨物駅を原地区の活性化のために積極的に活用する案です。

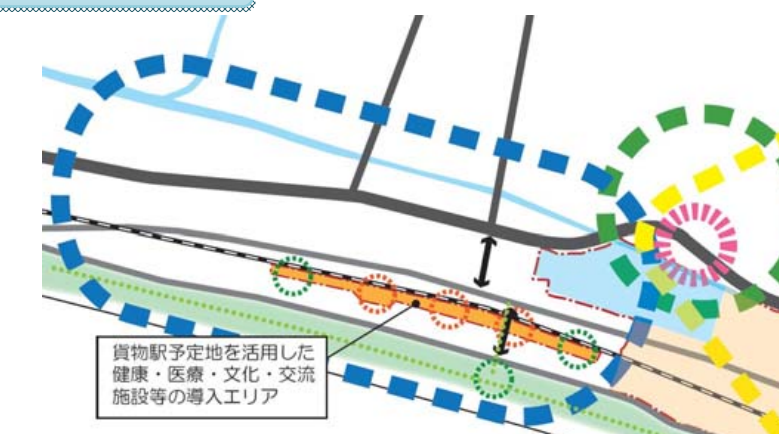
周辺の貨物駅機能も集約し、より積極的に貨物・物流の拠点性を高めるケースも含まれます。



原 A-2 活性化 第2案～貨物駅予定地のみ整備～

西部ゾーン全体（貨物駅予定地の周辺）には地域整備を行わず、現・鉄道貨物駅予定地に限定して、鉄道貨物駅以外の各種施設用地として活用する案です。

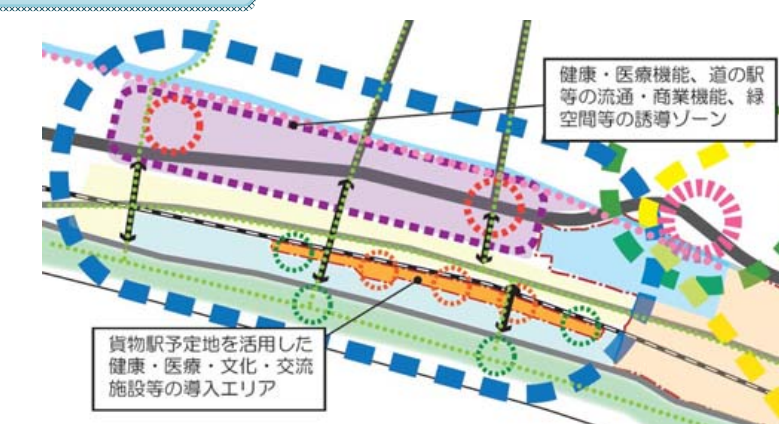
原地区全体の活性化のための取り組みについては、自治体や民間が行う開発を期待します。



原 A-3 活性化 第3案～貨物駅予定地とその周辺を整備

現・鉄道貨物駅予定地については、鉄道貨物駅ではなく、各種施設用地として活用するとともに、施設整備に伴い、西部ゾーン全体（貨物駅予定地の周辺）も何らかの地域整備を行う案です。

原地区全体の活性化のための取り組みについては、自治体や民間が行う開発を期待します。



原 趨勢比較ケース

現在、想定されている事業（沼川新放水路整備、新東名スマートIC等）以外は積極的な地域づくり（施設等の整備や規制誘導等）を行わない場合を比較ケースとして設定します。幹線道路沿道の乱開発や高齢化に伴う人口減少、処分場の立地などが懸念されるケースです。

【凡例】

- 主要道路
- 歩行者道のネットワーク（回遊の道）
- シンボル道路（原駅前通り）
- ○ ○ 桜並木
- 市街地（市街化区域）
- 住環境保全・向上エリア
- 地域活性化機能導入エリア
- 既存産業高度化・新産業誘導エリア
- 駅周辺活性化エリア
- 歴史的環境保全・活用エリア
- 農業環境保全・活用エリア
- ✳ 主要な施設等

● 自然を体験できる拠点

- 「女鹿塚自然の村構想(仮)」
- ・ピオトープ
- ・自然公園
- ・運動公園

● 広域からのアクセスを呼びこむ観光の拠点

- ・観光センターなど情報発信の拠点
- ・飲食施設
- ・原地区の特産品やお土産を販売する施設
- ・長距離ドライバーの仮眠所
- ・道の駅

● 広域からのアクセスを呼びこむ山側の施設

- ・東海大学跡地活用(医療系大学の誘致)

● 地域づくりの戦略コンセプト

- ▼ 景観・歴史と観光振興
 - ・自然・景観資源と歴史資源の活用
 - ・拠点施設や飲食・土産物店の立地と商業化
 - ・海関連の観光資源の活用
- ▼ 健康・医療・介護福祉と地域振興
 - ・自然・景観資源、歴史資源の活用
 - ・医療介護福祉産業や研究施設の集積
 - ・観光や農業との融合
- ▼ 交流型農業と6次産業化
 - ・体験型農業
 - ・医療、福祉、介護、教育との融合
 - ・地場産野菜や特産品開発
- ▼ 健康文化タウン基本構想(仮)
 - ・自然・景観資源、歴史資源の活用
 - ・医療介護福祉産業や研究施設の集積
 - ・観光や農業との融合
- ▼ 広域型産業の集積
 - ・広域アクセス性の活用
 - ・地域環境と調和した産業

● 広域からのアクセス交通を担う道路基盤

● 来訪客と原の情報や地域資源を結ぶ拠点

- ▼ 海岸、原駅から浮島ICへつながる交通ネットワーク
 - ・広域から原駅周辺のアクセス性を確保
 - ・防災のための道路整備
- ▼ 情報発信(再掲)
 - ・原駅における情報発信、交流
- ▼ 資源をつなぐ(再掲)
 - ・歴史文化を楽しむ拠点
 - ・自然を体験できる拠点
 - ・広域からの観光客を呼び込む観光の拠点

● スマートICから原地区へのアクセス性向上

- ・至 東名愛鷹PA(スマートIC)

● 農業環境の保全・活用エリア

- ・浮島の田園風景の保全
- ・富士山・愛鷹山の景観の保全、活用
- ・産業廃棄物投棄の防止
- ・良質な景観を保全できる市民農園
- ・観光や教育分野と融合した農業(観光農園、体験型農業等)
- ・富士市の農地保全の取り組みとの連携
- ・ピオトープ、自然公園、運動公園等の整備

● 観光資源を結ぶ歩行ネットワーク

- ・原駅、歴史文化の拠点、観光拠点、千本松原など
- ・沼川新放水路沿いの散策路

● 治水対策

- ・沼川新放水路整備事業

● 観光資源を結ぶ自転車ネットワーク

- ・千本松原と連携した沼川桜並木沿いのサイクリングロード

● 歴史文化を楽しむ拠点

- ・駅や観光資源(寺町(白隠の里)、海岸、ICなど)を結ぶ歩行ネットワーク
- ・歴史文化の資料館
- ・案内所や休憩所
- ・飲食店(ご当地グルメの販売)

● 広域からのアクセスを活かした新たな活力創出の拠点

- ▼ 景観を活かした施設
 - ・富士山などの眺望を活かした施設
- ▼ 海の資源を活かした公園整備
 - ・ウミガメの産卵見学
 - ・地引き網体験
 - ・地場産の物品販売施設
 - ・バーベキュー施設
- ▼ 商業施設
 - ・施設利用者、従業者のための飲食店
 - ・広域から人を呼び込む商業施設
- ▼ 安全・安心のための施設
 - ・津波避難タワー
 - ・災害時に安心できる交通ネットワーク
 - ・災害時の避難場所
 - ・看護、介護関連の学校
 - ・医療系研究施設
 - ▼ 物流関連施設
 - ・貨物駅
 - ・貨物駅と関連する流通、倉庫関連の企業立地
 - ・新駅
 - ・物流基地(ターミナル)機能
- ▼ 医療施設等
 - ・医療施設、高齢者施設
 - ・子どものための医療施設
 - ・介護施設
 - ・看護、介護関連の学校
 - ・医療系研究施設
 - ▼ スポーツ施設
 - ・公園
 - ・グラウンド
 - ・スポーツ施設
 - ▼ 農業系施設
 - ・体験型農園
 - ・市民農園

● 原駅を中心としたコンパクトな市街地

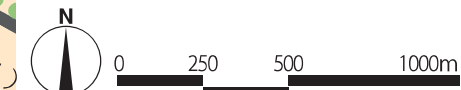
- ・来街者のための駐車場
- ・便利に使える公共交通網
- ・駅南北の回遊性確保

● 原駅における情報発信・交流拠点

- ・観光の玄関口としての駅舎の整備
- ・観光センターなどの情報発信の拠点
- ・広域からのアクセスを呼び込む観光の拠点

● 千本松原・海岸の保全・活用

- ・散策路
- ・磯釣り客の誘導



広域的な代替素案

広域レベル（テーマ①）の代替素案として、貨物駅の移転の有無、移転先の違いから、以下を設定します。

<広域的な代替素案>

沼津市内に鉄道貨物駅がある

広域 A 鉄道貨物駅が原地区に移転する場合

広域 B 鉄道貨物駅を現位置で存続させる（鉄道高架化をしない）場合

沼津市内に鉄道貨物駅がない

広域 C 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

その他

広域 D その他の場合

広域 A 鉄道貨物駅が原地区に移転する場合

- ・現在の計画されているとおり、貨物駅を原地区へ移転する案です。
- ・用地の取得が困難となっています。

広域 B 鉄道貨物駅を現位置で存続させる（鉄道高架化をしない）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です。

広域 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へ統合する案です。
- ・沼津駅の近傍で貨物を取扱っている駅には、富士駅及び吉原駅があります。この場合、沼津市内から貨物駅がなくなることとなります。
- ・鉄道事業者との協議を新たに行う必要があります。

図：東海道本線における沼津駅・原駅及び近傍駅の概略



本資料は沼津高架PIプロジェクトでの検討用に作成した
ものであり、代替素案については関係者と未調整です

合勉2
資料4-4
(ステップ3検討資料)

広域D その他の場合

- ・その他の案として、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があります。
- ・鉄道施設に関して、現計画とは異なる整備を行う場合には、鉄道事業者との協議を新たに行う必要があります。
- ・今後の検討において、新たな案が出された場合は、その案についても代替素案として検討します。