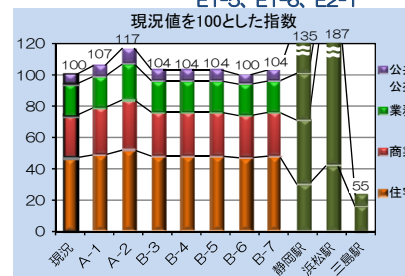


案	複数の事業を一体的に整備することでテコ入れを行い目標達成を目指す (総合整備事業を実施する)			個別の事業を積み上げることで目標達成を目指す(総合整備事業を実施しない)			
	沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2案	沼B-3 個別対応型 第3案	沼B-4 個別対応型 第4案	沼B-5 個別対応型 第5案	沼B-6 個別対応型 第6案	沼B-7 個別対応型 第7案
概略図							
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○現計画である「沼津駅周辺総合整備事業」(鉄道高架事業及び土地区画整理事業など)を実施 ○複数の事業一体的に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 	<ul style="list-style-type: none"> ○沼津駅周辺総合整備事業を実施(※高架区間の短縮については、詳細を精査中) ○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) 	<ul style="list-style-type: none"> ○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(三ッ目ガードなど)をオーバースタイル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 ○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ○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(三ッ目ガード、あまねガードなど)をアンダーパスまたはオーバースタイル改修(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 ○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ○沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法 ○橋上駅と自由通路(幅8~15m、自転車用スロープ等)を併設して整備 ○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ○自由通路(幅8~15m、自転車用スロープ等)の整備のみ ○土地・建物の高度利用等を図るための取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ○車両基地のみ移設 ○橋上駅と自由通路を併設して整備 ○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※1	約1,403億円(沼津市負担約537億円) 鉄道高架 約764億円 面的整備 約267億円 建物共同化・公共施設整備 約37億円 道路 約335億円 その他(治水対策等) (総合整備事業に含む)	約1,495億円(沼津市負担約584億円) 鉄道高架 約764億円 面的整備 約267億円 建物共同化・公共施設整備 約129億円 道路 約335億円 その他(治水対策等) (総合整備事業に含む)	約705~1,005億円(沼津市負担約262~311億円) 駅舎・自由通路等 約138~237億円 面的整備(区画整理見直し※2) 約214億円 建物共同化・公共施設整備 約175億円 道路 約148~348億円 その他(治水対策等) 約31億円	約833~1,339億円(沼津市負担約281~361億円) 駅舎・自由通路等 約138~237億円 面的整備(区画整理見直し※2) 約214億円 建物共同化・公共施設整備 約175億円 道路 約276~683億円 その他(治水対策等) 約30億円	約475~509億円(沼津市負担約219~235億円) 駅舎・自由通路 約52~86億円 面的整備(区画整理見直し※2) 約214億円 建物共同化・公共施設整備 約175億円 道路 約3億円 その他(治水対策等) 約31億円	約277~311億円(沼津市負担約125~141億円) 自由通路 約29~63億円 面的整備(区画整理見直し※2) 約214億円 建物共同化・公共施設整備 約175億円 道路 約3億円 その他(治水対策等) 約31億円	約560億円(沼津市負担約240億円) 駅舎・自由通路・車両基地移設 約137億円 面的整備(区画整理見直し※2) 約214億円 建物共同化・公共施設整備 約175億円 道路 約3億円 その他(治水対策等) 約31億円
主な実施事業と工程(概略)							

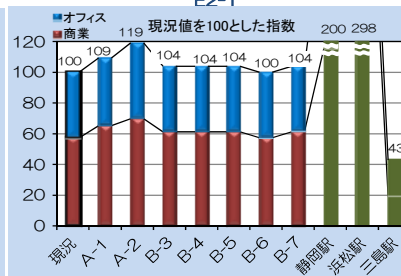
※1: 概算事業費には、民間費は含みません。※2: 現行の土地区画整理事業を中止し変更する場合(B案)は、計画の見直しや新たな道路整備等を実施にかかる費用を計上しています。

各戦略案(代替素案)の効果(抜粋)

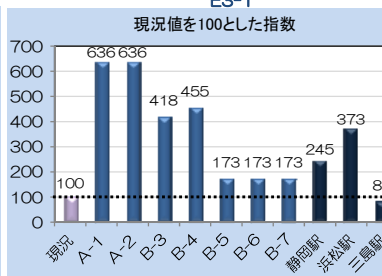
賑わい・活力・持続性
駅500m圏内の床面積
関連する評価指標: E1-1, E1-5, E1-6, E2-1



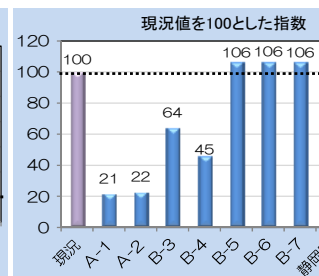
産業と雇用機会
駅500m圏内の商業・オフィス床面積
関連する評価指標: E1-5, E2-1



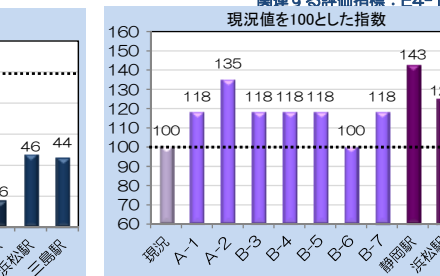
交流を支える移動性とアクセス
歩行者等の南北移動の円滑さ
関連する評価指標: E3-1



安全で安心な地域
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圏内の整中建物率)
関連する評価指標: E4-1



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本線を高架化する。
※詳細は精査中です。

どの案でも併せて提案されているもの
○仮設(暫定)自由通路(約15~20億円、設計・工事約5年)
○信号機変更などの交通ソフト策(約2500万円、手続・工事約2年)

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。(概算事業費: 約218億円、うち沼津市負担約100億円)