

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.代替案の比較評価	4
（1）詳細に比較評価する代替案	4
（2）代替素案の条件設定	6
（3）評価項目に沿った比較評価	10
（4）代替素案の比較評価	17
（5）代替案（パッケージ）の比較評価	24

【参考 1】評価項目の一覧

【参考 2】沼津高架PIプロジェクト監査報告書

別冊：評価項目ごとの比較評価

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10月31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（H25.10.7） [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10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（10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32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3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14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、様々な将来像をできるだけ実現する方策を探っています。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す。そのため、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、代表的な内容や仕様などの条件を設定しました。各条件は、代替素案・代替案の趣旨や考え方を踏まえ、幅を持たせて設定しつつ、算出される数値は、代替案の比較をするために必要な精度としました。

また、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

ステップ5の検討にあたって、PI委員会から推薦された専門家である技術検討アドバイザーからの監査及び助言を受け、比較評価における条件設定や使用するデータの適切性、評価方法の妥当性等について、専門的観点から問題がないかをチェックいただきました。

技術検討アドバイザーからの監査等の内容とその対応は、静岡県（PI）のホームページなどに公開しています。

Ⅲ.代替案の比較評価

(1) 詳細に比較評価する代替案

Step5 では、検討が煩雑になり過ぎないようにするため、Step4 において設定した 14 の代替案のうち、詳細に比較評価する 7 つの代替案を絞り込みました。

		原地区				現計画
		原 A 物流機能を活用した全体整備案	原 B 種地を活かした 先行的 機能導入案	原 C 小規模整備案	趨勢比較 ケース	
沼津駅周辺地区	沼 A-1 総合整備型	代替案 1 広域 A	代替案 3 広域 C、D	代替案 6 広域 C、D	原 趨勢ケース 原趨勢ケース1 広域 C、D	現計画 広域 A
	沼 A-2 総合整備型 第 2 案	代替案 2 広域 A	代替案 4 広域 C、D	代替案 7 広域 C、D	原趨勢ケース2 広域 C、D	
	沼 A-3 総合整備型 第 3 案	—	代替案 5 広域 D	代替案 8 広域 D	原趨勢ケース3 広域 D	
	沼 B-3 個別対応型 第 3 案	—	代替案 9 広域 B	代替案 12 広域 B	原趨勢ケース4 広域 B	
	沼 B-4 個別対応型 第 4 案	—	広域 B	広域 B	原趨勢ケース5 広域 B	
	沼 B-5 個別対応型 第 5 案	—	代替案 10 広域 B	代替案 13 広域 B	原趨勢ケース6 広域 B	
	沼 B-6 個別対応型 第 6 案	—	広域 B	広域 B	原趨勢ケース7 広域 B	
	沼 B-7 個別対応型 第 7 案	—	代替案 11 広域 B	代替案 14 広域 B	原趨勢ケース8 広域 B	
	趨勢比較ケース	—	沼津 趨勢ケース 沼津趨勢ケース1 広域 B		沼津趨勢ケース2 広域 B	

次の案については、以下の理由から詳細な検討は行わないこととしました。

■沼A-1 総合整備型第1案（総合整備事業を計画通り行う案）

この案は、今回の検討のベースとして設定したものです。

「現計画（沼A-1案＋原地区に貨物駅移転）」を比較対象としているので、計画通りの総合整備事業（沼A-1案）も比較評価できるため、詳細な検討からは除外しました。

■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案）

この案は、待避線や貨物用地等の近隣への移転が必要となり、新たな用地取得や、都市計画道路の変更、沼津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の課題があり、また、事業費も現計画の約1.5倍程度になると想定されるため、詳細な検討からは除外しました。

■沼B-7 個別対応型第7案（鉄道高架化を行わずに車両基地のみ移設）

この案は、車両基地を移設し、静岡東部拠点第二地区の土地区画整理事業を行う案であり、他の沼B案と併せて実施可能な案ですが、鉄道配線の変更に伴い、新たな用地確保の可能性があることや、高架事業を伴わないため移転費用が土地区画整理事業（市事業）となる等の課題があることから、詳細な検討からは除外しました。

■どの案でも併せて提案されているもの

沼津駅周辺地区における仮設（暫定）自由通路や交通ソフト策など、どの案でも併せて提案されているものについては、単独での詳細な検討からは除外しました。

(2) 代替素案の条件設定

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す。そのため、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、代表的な内容や仕様などの条件を下記のように設定しました。各条件は、代替素案・代替案の趣旨や考え方を踏まえ、現状や類似事例などを参考にしながら幅を持たせて設定しました。

■沼津駅周辺地区

沼A-2 総合整備型第2案	
条件	<ul style="list-style-type: none"> この案は、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）。 この案は、よりコンパクトで拠点性の高いまちづくりを行う案の趣旨に従い、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した。 土地区画整理事業区域内における土地の高度利用や建物の共同化を政策的に進めた場合、現在の県中部の拠点都市である静岡駅前程度の充足率（指定容積率の70%程度）まで床供給が生じ得ると考えることは、類似都市との比較という点で無理がない。 駅前1km圏内における容積率500%の区域では、充足率約74%であり、静岡駅前の容積率600%のエリアでは、充足率90%であることから、充足率70%に想定することには無理がない。

沼B-3、4 個別対応型第3、4案	
条件	<ul style="list-style-type: none"> この案は、個別事業の組み合わせで効果を発揮するという案の趣旨に従い、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、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。 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（鉄道用地から都市的整備に転用される面積はない）。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、沼津駅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た。土地区画整理事業を一部中止することから、基盤整備が行われない地区が存在し、建物更新が進まない地区も存在することを踏まえ、容積充足率は沼A-2より低く50%を想定する。

沼B-5、6 個別対応型第5、6案

条件

- この案は、費用をかけずに個別事業の組み合わせで効果を発揮するという案の趣旨に従い、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（鉄道用地から都市的整備に転用される面積はない）。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。
- 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。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（55%）と静岡駅1km圏平均（58%）の中間水準（約50%）に設定した。
- 案の趣旨に従い、沼津駅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た。土地区画整理事業を一部中止することから、基盤整備が行われない地区が存在し、建物更新が進まない地区も存在することを踏まえ、容積充足率は沼A-2より低く50%を想定した。

■ 原地区

原A 物流機能を活用した全体整備案	
条件	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画と同様に、貨物駅は原地区に移転整備する。 ・現計画に加えて、貨物駅をはじめ原地区全体を沼津市西部の拠点として整備する。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。 ・従業人口の増加数の算定では、貨物駅と連携した物流拠点施設の立地を想定し、原地区周辺の国道 1 号沿いにある物流施設と同規模（約 0.5ha）の物流センターおよび関連企業（約 1.0ha）が立地すると想定している。さらに、他都市の医療施設の事例から、5.5ha の医療施設の整備を想定している。 ・物流施設の従業者数原単位は他の事例から設定（260 人/ha）。 ・医療施設従業者原単位は、県内の 500 床以上の主な病院施設の 8 施設の実績値から原単位を調査し（241～467 人/ha）、目標値としてそのうち最も大きい原単位を採用（467 人/ha）した。 ・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く、今後、施設の誘致に向けた積極的な取り組みが必要となる。

原B 種地を活かした機能導入案	
条件	<ul style="list-style-type: none"> • この案は、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するという案の趣旨に基づき、貨物駅は原地区以外の整備を想定する。 • 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部の拠点として整備する。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。 • 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。 • 従業人口の増加数の算定では、他都市の医療施設の事例から、5.5haの医療施設の整備を想定している。 • 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く、今後、施設の誘致にむけた積極的な取り組みが必要となる。

原C 小規模整備案	
条件	<ul style="list-style-type: none"> • この案は、貨物駅を整備せず貨物駅予定地において施設整備を行うという案の趣旨に基づき、貨物駅は原地区以外の整備を想定する。 • 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。 • 従業人口の増加数の算定では、他都市の医療施設の事例から、2.8haの医療施設の整備を想定している。 • 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く今後、施設の誘致にむけた積極的な取り組みが必要となる。

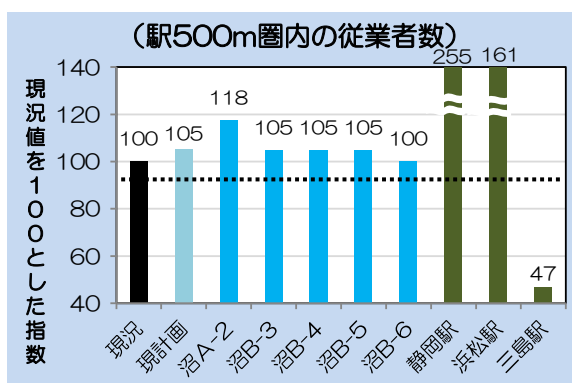
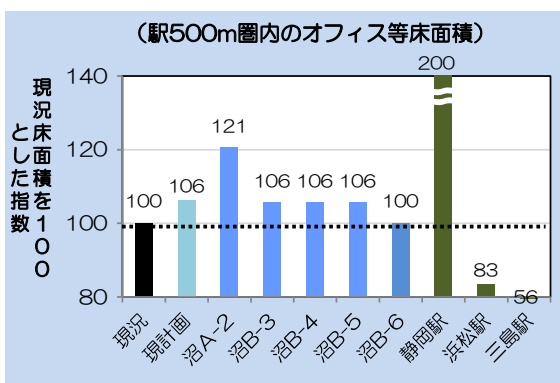
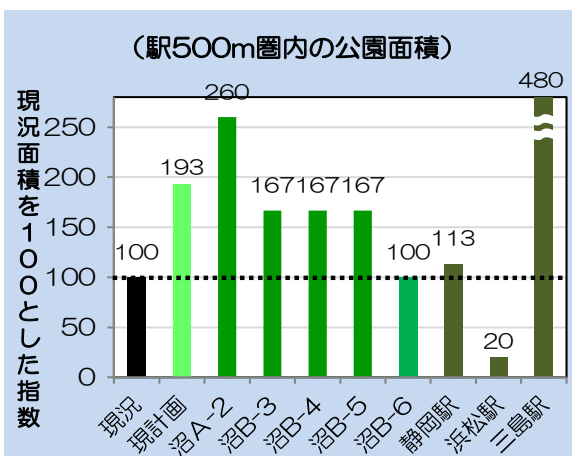
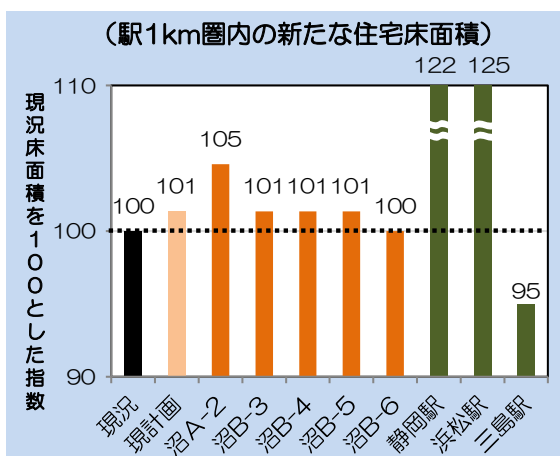
(3) 評価項目に沿った比較評価

代替案（パッケージ）の比較評価に先立ち、代替素案及び代替案を評価項目に沿って比較評価しました。

① 沼津駅周辺地区の評価項目

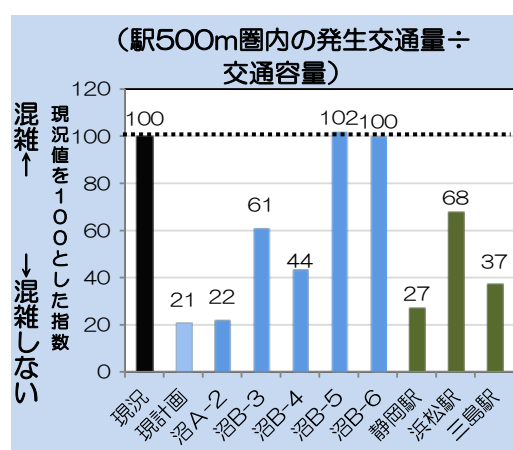
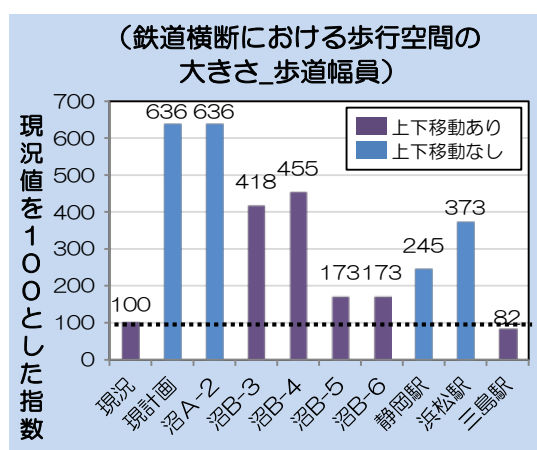
■賑わい、活力、持続性（E1）、産業立地と雇用機会（E2）

- 沼津駅周辺地区において、駅徒歩圏内で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、新たな市街地整備事業の面積が他案より大きく、住宅・商業・業務・公共施設の床面積が現計画の3倍（約13ha）取れる余地があるなど、他案に比べ床供給の余地が最も大きい。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。
- 約13haの増加規模は、現況の沼津駅徒歩圏の床面積（約91ha）の約14%の増加となる。



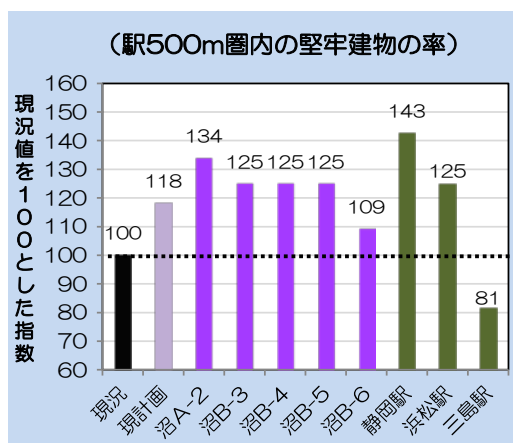
■交流を支える移動性とアクセス（E3）

- ・現計画および沼A-2案では、鉄道高架で踏切解消や歩道等を整備することで鉄道横断における歩道幅員が、現況の3路線11mから7路線70mと約6倍に増加し、これまで鉄道横断のために集中していた歩行者や自転車の移動が分散し、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性が改善されるとともに、路面が平面となることで、高齢者や自転車での移動が大きく改善する。
- ・鉄道高架を伴わない沼B-3、4案では、鉄道を横断する立体道路の整備（2本）及び幅広自由通路が整備され、鉄道横断における歩道幅員が、現況の3路線11mから、4路線50mと約4.5倍に増加する。よって、これまで鉄道横断のために集中していた歩行者や自転車の移動が分散することで、上下移動の困難性を伴うものの、歩行者、自転車の移動性は改善される。
- ・鉄道高架を伴わず自由通路のみ整備する沼B-5、6案では、鉄道を横断する自由通路が整備され、鉄道横断における歩道幅員が、現況の3路線11mから、4路線19mと約1.7倍に増加し、これまで鉄道横断のために集中していた歩行者や自転車の移動が分散することで、上下移動の困難性を伴うものの、歩行者、自転車の移動性は改善される。
- ・沼津駅周辺における鉄道横断部の現況の交通容量は、県中部の拠点都市である静岡駅周辺の約2割弱となっており、約134,400台/日の差がある。現計画および沼A-2案では、鉄道高架に伴い駅横断部の幹線道路が整備され、概ねこの差分程度の交通容量（124,800台/日）が確保される。また、沼津駅周辺の土地の開発にともなう発生交通量の増加に対して、混雑度の目安となる交通容量に対する発生交通量の比は、1.20となる。
- ・鉄道高架を行わず個別道路整備を行う沼B-3、4案では、鉄道高架案に及ばないものの交通容量が増加する。道路整備を伴わない沼B-5、6案では、交通容量の増加は無い。



■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駅徒歩圏内で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、新たな市街地整備事業の面積が他案より大きく、建物更新が進むことで堅牢建物の割合も高くなり、現計画のレベルを上回る。
- ・沼 B-3、4、5 案についても、沼 A-2 案には劣るもののマネジメントの観点から土地利用の高度化を図り建物更新が進むことで堅牢建物の割合も高くなり、現計画のレベルを上回る。



② 原地区の評価項目

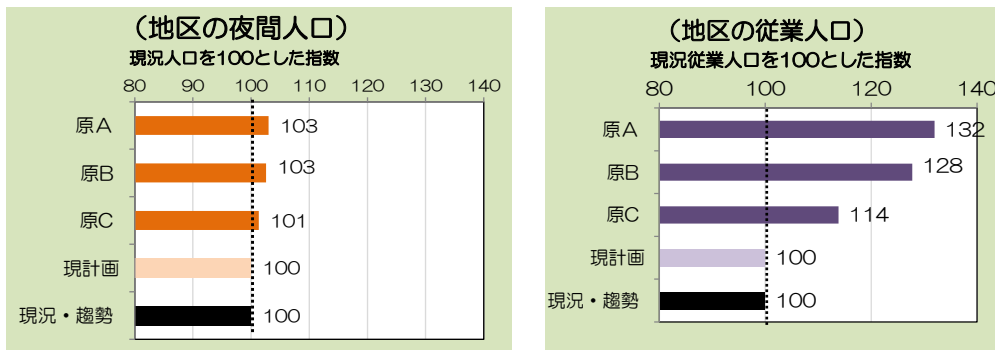
■誇りである文化と景観の活用（H1）

- ・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。
- ・また、貨物駅を整備する原 A 案は、現計画と同様に、荷役や列車発着時の騒音・粉じん、トレーラー（コンテナ）等による交通混雑・騒音等の影響が懸念され、貨物駅を整備せず施設整備を行う原 B 案、原 C 案では、施設等の関係車両による交通混雑・騒音などの影響が懸念される。

■農や自然と共存した産業、暮らし、賑わい（H2）

- ・原地区西側ゾーンにおいて、新たな拠点地区としての地域づくりを位置づけ、医療施設等の立地が進むことを想定した場合には、従業人口の増加が見込まれる。原 A 案は、貨物駅の整備を前提とした物流施設の整備も想定しており、原 B 案、原 C 案に比べ従業人口は多い。原 C 案は、貨物駅予定地における限定的な施設立地を想定しているため、原 A 案、原 B 案に比べ従業人口が少ない想定である。なお、地区の従業人口のうち一定割合が同地区内に居住すると仮定した場合、地区の夜間人口も従業人口の想定に比例し増加すると想定される。

- なお、立地施設の規模や従業人口は、他都市の類似施設の事例をもとに、原地区西側ゾーンにおいて新たな拠点地区としての地域づくりを行う面積に応じて設定しており、各案の比較のための想定値である。



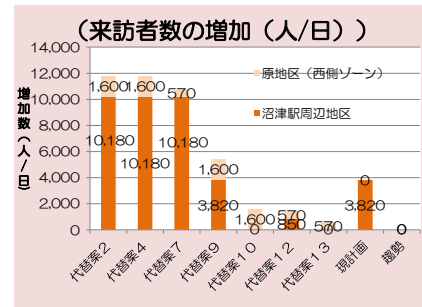
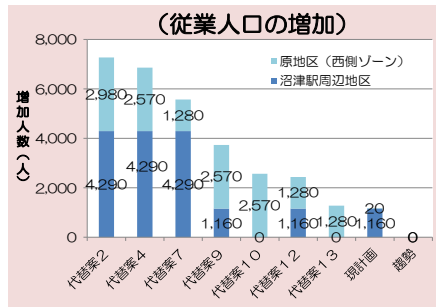
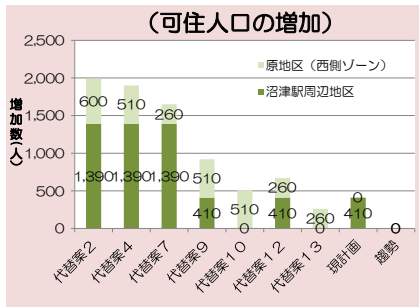
■ 新たな地域づくりを支える基盤づくり (H3)

- 原地区西側ゾーンにおいて、拠点地区としての整備にあわせて、国道1号と県道を結ぶ南北幹線道路を整備し、開発に伴うアクセス交通が確保され、開発の誘発が期待できるとともに、広域的な通過交通への対処にも効果が期待される。また、幹線道路整備に伴う沿道の開発や環境対策が期待できる。
- 原A案は、貨物駅整備とあわせた基盤づくりを行うことになる。原B案は、拠点地区としての整備にあわせた基盤づくりを行うが、開発に伴うアクセス交通の発生とあわせた基盤づくりを行うことになる。原C案は、貨物駅予定地における限定的な施設立地を想定しているため、施設立地にあわせた基盤づくりを行うことになる。

③ 広域の評価項目

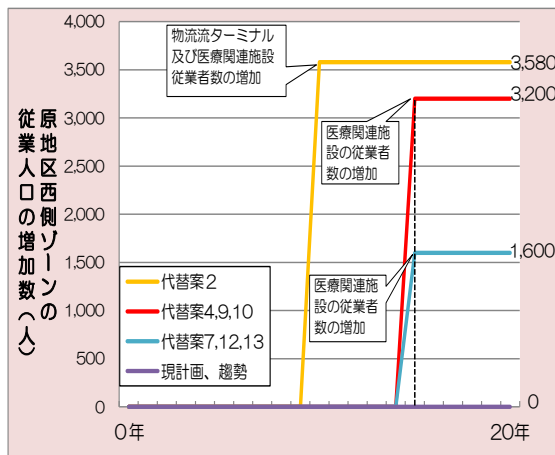
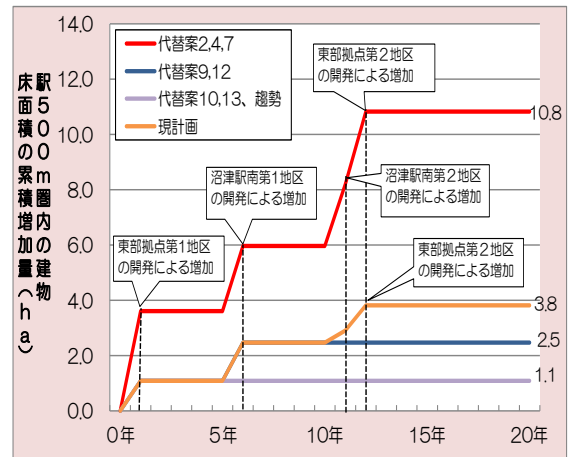
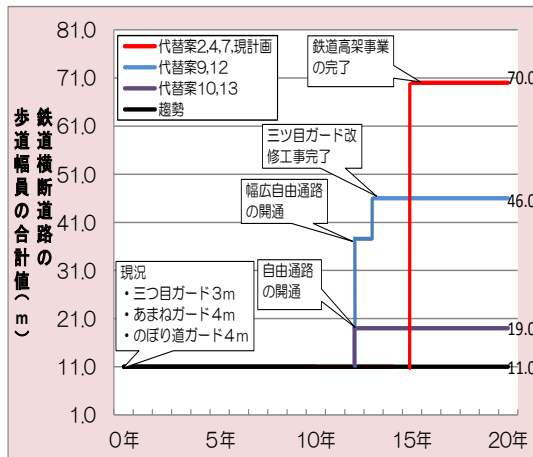
■ 拠点地域として人口が集積し、多様な都市的サービスが提供されるか (R1)

- 代替案2は、沼津駅周辺地区において駅徒歩圏内での新たな市街地整備事業の面積が他案より大きく、また、原地区西側ゾーンにおける貨物駅整備に伴う物流施設を含む拠点地区としての整備の実施で、想定施設の規模が他案より大きい。結果として、他案に比べて施設面積や床供給の余地がもっとも大きい案である。(E1、E2、H2と関連)
- 新規床供給に対し、需要が追いつくかという議論については、駅徒歩圏内の居住は高齢者にも適しており、住み替え需要の増加が想定されることや、行政効率面からも公共公益サービスの都心への集中化が行われると見ることが妥当で、人口が減るから床需要が伸びないということは単純には言い難い。
- また、仮に短期的に需要が追いつかないとしても、道路や広場等のインフラ整備水準が高いことから、今後生じる需要に対して土地利用転換が図られやすく、結果として床需要の機会を逃さず、長期的に機能が蓄積していきやすい。



■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)

- 用地買収や手続きの期間を考慮せずに、一般的な事業期間のみで比較すると、鉄道高架を伴う場合には、駅南北の交通問題を解消するため鉄道高架事業の完成を待たねばならず、事業が完了し効果が発現するまでの年数について16年程度となる。一方、鉄道高架を行わない案については、12年程度となる。
- 建物立地は不確定な要素が多いが、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完了後に段階的に効果が発現される。
- 原地区西側ゾーンについて、代替案2(原A)では貨物駅用地の取得についての協議が必要となるが、その他の案についても、新たな貨物駅用地の確保、事業中止にともなう協議や補償等の手続きにかかる時間など不確定な要素が多い。



■ 手続的なリスクがなく、実現可能性があるか（R6）

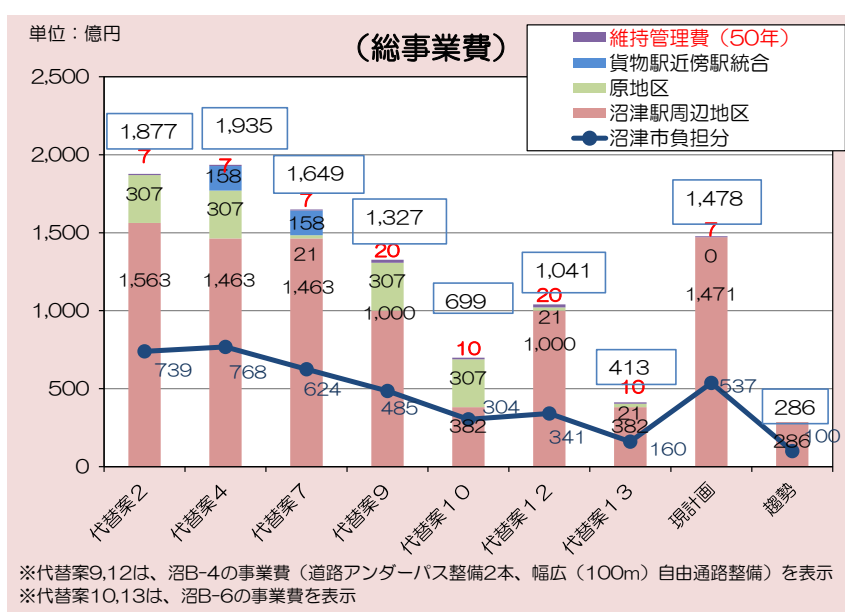
- 代替案 2 は、沼津駅周辺地区は鉄道高架を行い、原地区では貨物駅整備とともに新たな拠点地区として再生し、地域資源を活かしつつ、過疎化問題にも対応した案であり、長期的に沼津駅周辺地区及び原地区に大きなメリットをもたらす得る案である。しかしながら、貨物駅用地の取得が課題となる。また、原地区を新たな拠点として整備する場合、沼津市の都市計画を見直す必要がある。
- 代替案 4 は、沼津駅周辺地区は鉄道高架を行い、原地区では貨物駅を整備せず新たな拠点地区として再生し、地域資源を活かしつつ、過疎化問題にも対応した案であり、長期的に沼津駅周辺地区及び原地区に大きなメリットをもたらす得る案である。しかしながら、新たな貨物駅の移転先など貨物駅の動向が課題となる。また、原地区を新たな拠点として整備する場合、沼津市の都市計画を見直す必要がある。
- 代替案 7 は、沼津駅周辺地区は鉄道高架を行い、原地区では貨物駅予定地を活用して新たな施設を誘導する案であり、長期的に沼津駅周辺地区及び原地区に大きなメリットをもたらす得る案である。しかしながら、新たな貨物駅の移転先などの動向が課題となる。
- 代替案 9、10 は、沼津駅周辺地区は鉄道高架を行わず、原地区で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、長期的に沼津駅周辺地区及び原地区に大きなメリットをもたらす得る案である。しかしながら、鉄道高架事業の見直しや新たな貨物駅の移転先などの動向が課題となる。また、原地区を新たな拠点として整備する場合、沼津市の都市計画を見直す必要がある。
- 代替案 12、13 は、沼津駅周辺地区は鉄道高架を行わず、原地区では貨物駅予定地を活用して新たな施設を誘導する案であり、長期的に沼津駅周辺地区及び原地区に大きなメリットをもたらす得る案である。しかしながら、鉄道高架事業の見直しや新たな貨物駅の移転先などの動向が課題となる。

■ 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）

- いずれの案についても、原地区西側ゾーンの位置づけ、鉄道高架や貨物駅移転の見直しなど、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。
- 特に、貨物駅の移転等については、鉄道事業者との新たな協議・調整が必要である。原地区の整備についても、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。

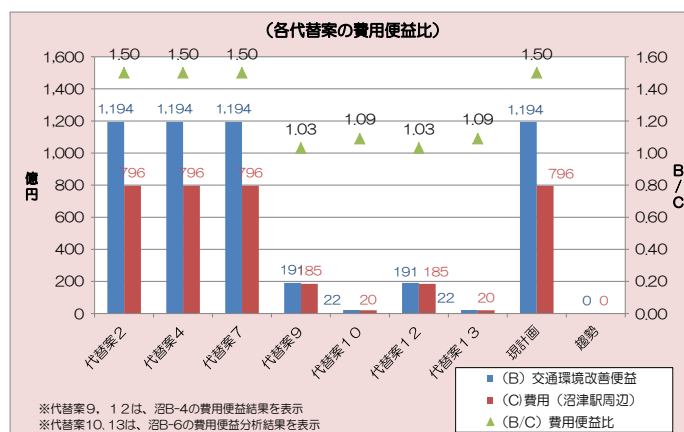
■事業費が将来にわたって市財政の負担とならないか（R8）

- ・現時点では、沼津市の財政は健全であるといえる。
- ・各代替案で想定した事業を積み上げて試算すると、鉄道高架を伴う代替案 2、4、7 は現計画に比べ総事業費は増加、その他の案については現計画に比べ総事業費は抑制される。もっとも事業費が大きい代替案 4 は、貨物駅の近傍駅統合等を伴う案であり、全体の事業費は約 1,940 億円と想定される。一方、沼津駅周辺地区は自由通路のみの整備とし、原地区においても貨物駅予定地のみの整備を行う代替案 13 はもっとも事業が少なく、全体の事業費は約 408 億円と想定される。
- ・なお、全体の事業費は、各代替案で想定した各種事業を、他都市の事業事例などを参考に比較のために算出し集計したものであり、今後、さらに条件等を精査することで、コストの縮減等も可能であると考えられる。



■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、道路交通環境の改善効果のみの費用便益比は 1 を超え、投資効果があると判断できる。



(4) 代替素案の比較評価

沼 A-2 総合整備型第 2 案

■案の趣旨

- 本代替素案は、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。

■県東部拠点の中心都市としての機能集積の見込み（他案に比べ床の供給量が最も多い）

- 本代替素案は、土地区画整理事業区域および周辺部での市街地整備の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。ただし、あくまでも比較評価のための条件設定であり、条件の通り民間開発が誘導できないリスクがある。
- 駅徒歩圏内での新たな市街地整備事業の面積が他案より大きく、住宅・商業・業務・公共施設の床面積が現計画の 3 倍（約 13ha）取れる余地があるなど、他案に比べ床供給の余地が最も大きい。

■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、駅徒歩圏内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。公園面積は、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、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、沼津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。
- 沼津駅周辺地区における鉄道横断部の現況の交通容量は、県中部の拠点都市である静岡駅周辺の約 2 割弱となっており、約 134,400 台／日の差がある。鉄道高架に伴い駅横断部の幹線道路が整備され、概ねこの差分程度の交通容量（124,800 台／日）が確保される。
- また、沼津駅周辺地区の土地の開発に伴う発生交通量の増加に対して、混雑度の目安となる交通容量に対する発生交通量の比は、1.20 となる。

- ・鉄道高架に伴う踏切解消や歩道等の整備に伴い鉄道横断における歩道幅員は、現況の3路線11mから7路線70mと約6倍に増加し、これまで鉄道横断のために集中していた歩行者や自転車の移動が分散でき、通勤通学のピークにおける自転車と歩行者、ベビーカー等のすれ違による危険性が改善されるとともに、路面が平面となることで歩行者や自転車等の移動性が大きく改善する。

■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、液状化などの災害への対策も沼津駅周辺地区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沼津駅周辺地区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、堅牢建物の建て替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。

沼B-3、4 個別対応型第3、4案

■案の趣旨

- ・本代替素案は、鉄道高架事業を含む総合整備事業を実施せずに、立体道路（オーバーパスまたはアンダーパス）で鉄道を横断し、市街地整備は民間主導で実施する案である。
- ・今後予定されている沼津駅周辺地区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。ただし、あくまでも比較評価のための条件設定であり、条件の通り民間開発が誘導できないリスクがある。

■県東部拠点の中心都市としての機能集積の見込み（現計画より少ない床の供給量）

- ・民間開発とエリアマネジメントを通じて、床面積の供給が図られる場合、駅徒歩圏内において、住宅・商業・業務・公共公益施設の床面積が現況と比べ、現計画の4.6haより少ない規模であるが、約3.6ha増加する余地がある。

■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、駅徒歩圏内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（場所は未定）。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、建物共同化等による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）

- ・本代替素案では、鉄道を横断する南北道路として立体道路（オーバースパスまたはアンダースパス）を想定しており、鉄道を横断し交差点と接続するためには、立体道路のスロープ部の距離が必要となり、これまで平面交差点で東西の往来ができた道路が分断される。
- ・また、立体道路のスロープ部分に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る。

■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、立体道路（オーバースパスまたはアンダースパス）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、沼津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。
- ・沼津駅周辺地区における鉄道横断部の現況の交通容量は、県中部の拠点都市である静岡駅周辺の約2割弱となっており、約134,400台/日の差がある。鉄道を横断する立体道路を2路線整備することで、概ねこの差分の約5割の交通容量（67,200台/日）が確保される。
- ・また、沼津駅周辺地区の土地の開発に伴う発生交通量の増加に対して、混雑度の目安となる交通容量に対する発生交通量の比は2.02となる。
- ・鉄道を横断する立体道路の整備（2本）及び幅広自由通路が整備され、鉄道横断における歩道幅員が、現況の3路線11mから、4路線50mと約4.5倍に増加し、これまで鉄道横断のために集中していた歩行者や自転車の移動が分散することで、上下移動の困難性を伴うものの、歩行者、自転車の移動性は改善される。
- ・立体道路（オーバースパスまたはアンダースパス）の整備で移動性は、スロープ部の距離が必要となり、鉄道近傍位置から立体道路を利用して鉄道横断する場合、移動距離が長くなる場合がある。
- ・南北道路の建設では、工事期間中に現道に支障が生じ、特にアンダースパスでは、長期にわたって現ガードを交通規制する必要があるため、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、液状化などの災害への対策も沼津駅周辺地区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、堅牢建物の建て替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。

■案の趣旨

- ・本代替素案は、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で歩行者等の利便性等を高める案である。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地区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。ただし、あくまでも比較評価のための条件設定であり、条件の通り民間開発が誘導できないリスクがある。

■県東部拠点の中心都市としての機能集積の見込み（現計画より少ない床の供給量）

- ・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床面積の供給が図られる場合駅徒歩圏内において、住宅・商業・業務・公共公益施設の床面積が現況と比べ、現計画の 4.6ha より少ない規模であるが、約 3.6ha 増加する余地がある。

■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（場所は未定）。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。
- ・土地の高度利用を実施しない場合（沼 B-6 案）は、増加は見込まない。

■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）

- ・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るが、新たな用地買収は不要である。

■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）

- ・本代替素案では、自由通路のみの整備を想定している。このため、沼津駅周辺地区における鉄道横断部の現況の交通容量は、現況とかわらず、県中部の拠点都市である静岡駅周辺の約 2 割弱となっており、約 134,400 台/日の差がある。

- ・また、沼津駅周辺地区の土地の開発に伴う発生交通量の増加に対して、混雑度の目安となる交通容量に対する発生交通量の比は、4.72 と現況の 4.64 よりも混雑度合いが高くなる。
- ・鉄道を横断する自由通路が整備され、鉄道横断における歩道幅員が現況の 3 路線 11m から、4 路線 19m と約 1.7 倍に増加し、これまで鉄道横断のために集中していた歩行者や自転車の移動が分散することで、上下移動の困難性を伴うものの、歩行者、自転車の移動性は改善される。

■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、液状化などの災害への対策も沼津駅周辺地区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、堅牢建物の建て替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。

原 A 物流機能を活用した全体整備案

■案の趣旨

- ・本代替素案は、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。ただし、あくまでも比較評価のための条件設定であり、条件の通り導入機能の立地が誘導できないリスクがある。

■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集積することが期待できる。
- ・原地区西側ゾーンにおいて、貨物駅整備を契機に、新たな拠点地区として位置づけ、貨物駅に関連する物流施設やその他医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加数が他の案に比べ最も多く約 2,980 人の増加となり、現況の原地区の従業人口 9,262 人から約 32% の増加となる。

■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より、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る。特に、原地区西側ゾーンにおいて、貨物駅整備とあわせて県道東柏原沼津線と県道富士清水線を結ぶ南北幹線道路が整備されることで、開発に伴うアクセス交通が確保され、開発の誘発が期待できるとともに、広域的な通過交通への対処にも効果が期待される。また、幹線道路整備に伴う沿道の開発や環境対策が期待できる。
- ・一方で、貨物駅やこれら社会基盤整備に伴う騒音・粉じん、交通混雑・騒音などの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。

原 B 種地を活かした先行的機能導入案

■案の趣旨

- ・本代替素案は、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。ただし、あくまでも比較評価のための条件設定であり、条件の通り導入機能の立地が誘導できないリスクがある。

■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交通混雑・騒音など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、従業人口の増加を促す案である。原地区西側ゾーンにおいて、新たな拠点地区としての地域づくりを位置づけ、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加数が原A案について多く約 2,570 人の増加となり、現況の原地区の従業人口 9,262 人から約 28%の増加となる。

■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より、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進められることになる。特に、原地区西側ゾーンにおいて、県道東柏原沼津線と県道富士清水線を結ぶ南北幹線道路が整備されることで、開発に伴うアクセス交通が確保され、開発の誘発が期待できるとともに、広域的な通過交通への対処にも効果が期待される。また、幹線道路整備に伴う沿道の開発や環境対策が期待できる。

■案の趣旨

- 本代替素案は、原地区において貨物駅予定地の後処理を行う案であり、対象となる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。ただし、あくまでも比較評価のための条件設定であり、条件の通り導入機能の立地が誘導できないリスクがある。

■従業人口・雇用（貨物駅予定地を利用し、従業人口の増加を狙う）

- 原地区西側ゾーンにおいて、貨物移転用地におけるまちづくりを図り、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加数が約 1,280 人の増加となり、現況の原地区の従業人口 9,262 人から約 14%の増加となる。

■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）

- 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交通混雑・騒音など住環境への影響が懸念される。
- 交通面については、貨物予定地と幹線道路を結ぶ南北道路が整備されることとなる。周辺地区における排水処理施設や広域幹線道路の整備等に伴う開発圧力を貨物予定地内で受け止める。
- 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。

(5) 代替案（パッケージ）の比較評価

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

沼 A-2

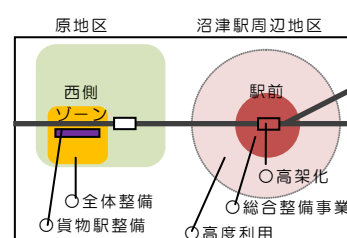
- 総合整備事業
- 土地等の高度利用
- 鉄道高架化

原 A

- 鉄道貨物駅の整備
- 南北道路の整備、沿道環境対策
- 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

広域 A

- 鉄道貨物駅が原地区に移転する場合



◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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、R4)

- ・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。
- ・沼津駅周辺地区において、住宅床供給余地が他案に比べて最も多く約 6.4ha 見込まれ、仮に供給余地すべての住宅開発が行われた場合、約 1,390 人の増加人口が見込まれる。これは、現計画の増加人口 410 人の約 3.4 倍の増加となる。
- ・原地区西側ゾーンにおいて、貨物駅整備を契機に、新たな拠点地区として位置づけ、貨物駅に関連する物流施設やその他医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加とともに、約 600 人程度の可住人口の増加が見込まれる。約 600 人の増加人口は、原地区の現況の人口(19,889 人)の約 3%増となる。
- ・沼津駅周辺地区および原地区ともに、新規床供給に対し、需要が追いつかないという議論については、駅徒歩圏内の居住は高齢者にも適しており、住み替え需要の増加が想定されることや、行政効率面からも公共公益サービスの都心への集中化が行われると見ることが妥当で、人口が減るから床需要が伸びないということは単純には言い難い。また、仮に短期的に需要が追いつかないとしても、道路や広場等のインフラ整備水準が高いことから、今後生じる需要に対して土地利用転換が図られやすく、結果として床需要の機会を逃さず、長期的に機能が蓄積していきやすい。

◆県東部地域の拠点として機能集積の機運の向上 (R2)

- ・沼津駅周辺地区では鉄道高架事業に伴う幹線道路整備が鉄道横断部を中心とする自動車走行環境の改善で、駅を拠点として15分圏内のカバー人口が、現況の約24万人から、約1.5万人増の約25.5万人となる。
- ・沼津駅周辺地区において、本代替案は土地区画整理事業区域および周辺部で市街地整備をマネジメントすることで、床の供給量が最も多く確保できるため、機能集積のチャンスが期待できる。

◆広域防災拠点としての貨物駅の必要性、拠点整備で原地区の価値の向上（R3、R6、R5）

- ・原地区において、本代替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、沼津市内に鉄道輸送機能を担保することで、災害時の物資輸送の拠点になりえる。また、原地区は沼津市内と距離的にも近く、東駿河湾環状道路へのアクセス性も高いことから、輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保が図られる。さらに、鉄道、港湾、高速道路と連携し広域的な防災拠点として、関東、中京、伊豆方面をつなぐ広域防災拠点の役割を担う可能性がある。
- ・さらに、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。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間等を考慮せずに、一般的な事業期間のみで比較した場合、駅南北の交通問題を解消するためには、鉄道高架事業の完成を待たねばならず、事業効果が発現するまでの年数は16年程度となる。
- ・また、原地区について、貨物駅用地の取得などが必要であり、地権者や関係者などとの交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇上位計画への位置付けが必要（R7）

- ・本代替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、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や沼津市総合計画、都市計画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。
- ・原地区について、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）

- 沼津駅周辺地区および原地区について、本代替案の概算総事業費は、仮設定した計画のもとで算定すると約 1,877 億円となり、現計画よりも約 399 億円、また、市の負担額は最大で約 202 億円大きくなる可能性がある。
- しかしながら、長期的に東部地区の拠点としての都市機能集積が図られ沼津原両地区の活性化に最も寄与し、さらに駅南北の交通問題の改善効果が最も高い。
- 既計画よりも大きな費用を要する案であり、可能な限りコスト縮減の努力は必要である。

代替案 4

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。）

沼 A-2	原 B	広域 C	広域 D
<ul style="list-style-type: none"> ○ 総合整備事業 ○ 土地等の高度利用 ○ 鉄道高架化 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 南北道路の整備、沿道環境対策 ○ 医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入 ○ 観光・商業施設、農業施設の誘致 ○ 既存住宅地の環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合 	<ul style="list-style-type: none"> ○ その他の場合

◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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、R4）

- ・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、原地区全体を新たな拠点地区と位置付けて、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案である。
- ・沼津駅周辺地区において、住宅床供給余地が他案に比べて最も多く約 6.4ha 見込まれ、仮に供給余地すべての住宅開発が行われた場合、約 1,390 人の増加人口が見込まれる。これは、現計画の増加人口 410 人の約 3.4 倍の増加となる。
- ・原地区西側ゾーンにおいて、新たな拠点地区として地域づくりを位置づけ、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加とともに、約 510 人程度の可住人口の増加が見込まれる。約 510 人の増加人口は、原地区の現況の人口（19,889 人）の約 3%増となる。
- ・沼津駅周辺地区および原地区について、新規床供給に対し、需要が追いつくかという議論については、駅徒歩圏内の居住は高齢者にも適しており、住み替え需要の増加が想定されることや、行政効率面からも公共公益サービスの都心への集中化が行われると見ることが妥当で、人口が減るから床需要が伸びないということは単純には言い難い。また、仮に短期的に需要が追いつかないとしても、道路や広場等のインフラ整備水準が高いことから、今後生じる需要に対して土地利用転換が図られやすく、結果として床需要の機会を逃さず、長期的に機能が蓄積していきやすい。

◆県東部地域の拠点として機能集積の機運の向上（R2）

- ・沼津駅周辺地区では鉄道高架事業に伴う幹線道路整備が鉄道横断部を中心とする自動車走行環境の改善で、駅を拠点として15分圏内のカバー人口が、現況の約24万人から、約1.5万人増の約25.5万人となる。
- ・沼津駅周辺地区において、本代替案は土地区画整理事業区域および周辺部で市街地整備をマネジメントすることで、床の供給量が最も多く確保できるため、機能集積のチャンスが期待できる。

◇貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念（R3）

- ・本代替案では、貨物駅は、近傍駅への統合や荷役機能の分離などにより、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も鉄道での代替性が低下する恐れがある。
- ・原地区以外に新たな貨物駅移転先等を決めた場合、貨物駅移転先地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間を考慮せずに一般的な事業期間のみで比較した場合、駅南北の交通問題を解消するためには、鉄道高架事業の完成を待たねばならず、効果が発現するまでの年数は16年程度となる。また、新たな貨物駅用地の確保や事業中止にともなう協議や補償等の手続きにかかる時間など、現計画や代替案2に比べ不確定な要素が多い。

◇貨物駅移転等の検討に時間を要する（R6）

- ・本代替案は、原地区に貨物駅を整備せず、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、長期的に沼津駅周辺及び原地区に大きなメリットをもたらし得る案である。しかしながら、鉄道事業者の意向に大きく左右される案であるので、まずは、鉄道事業者と協議を実施する必要がある。
- ・また、原地区を新たな拠点として整備する場合、沼津市の都市計画を見直す必要がある。
- ・計画の決定が遅れることで民間事業者の撤退や規模縮小などのリスクがさらに高まることから、できるだけ早期に事業着手することが重要である。

◇上位計画への位置付けが必要（R7）

- ・本代替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、都市計画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。
- ・原地区について、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）

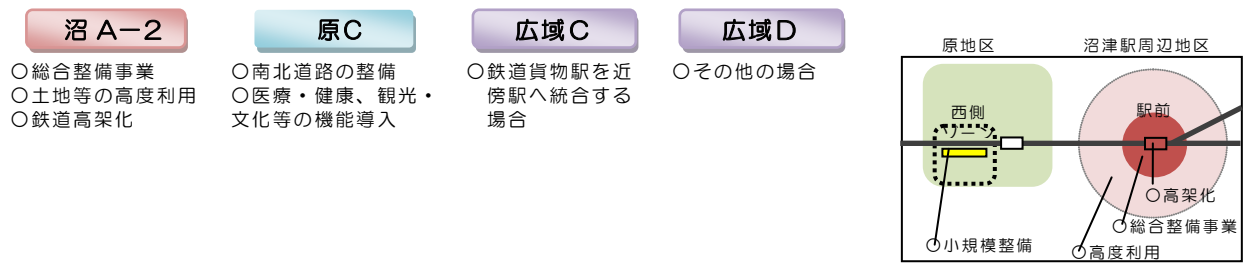
- ・ 原地区に貨物駅を整備せず、貨物駅を近傍駅に統合等する場合、既存駅と同等の機能確保を図るため、貨物移転先の用地買収や駅改修にかかる事業費や補償費が追加される。
- ・ 本代替案の概算総事業費は、仮設定した計画のもとで算定すると約 1,935 億円となり、現計画よりも約 457 億円、また、市の負担額は最大で約 231 億円大きくなる可能性がある。
- ・ 既計画よりも大きな費用を要する案であり、可能な限りコスト縮減の努力は必要である。

代替案 7

案の概要

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

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。）



◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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、R4）

- ・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を整備せず、貨物駅予定地のみを活用した整備を行う案である。
- ・沼津駅周辺地区において、住宅床供給余地が他案に比べて最も多く約 6.4ha 見込まれ、仮に供給余地すべての住宅開発が行われた場合、約 1,390 人の増加人口が見込まれる。これは、現計画の増加人口 410 人の約 3.4 倍の増加となる。
- ・沼津駅周辺地区および原地区において、新規床供給に対し、需要が追いつかという議論については、駅徒歩圏内の居住は高齢者にも適しており、住み替え需要の増加が想定されることや、行政効率面からも公共公益サービスの都心への集中化が行われると見ることが妥当で、人口が減るから床需要が伸びないということは単純には言い難い。また、仮に短期的に需要が追いつかないとしても、道路や広場等のインフラ整備水準が高いことから、今後生じる需要に対して土地利用転換が図られやすく、結果として床需要の機会を逃さず、長期的に機能が蓄積していきやすい。

◆県東部地域の拠点として機能集積の機運の向上（R2）

- ・沼津駅周辺地区では鉄道高架事業に伴う幹線道路整備が鉄道横断部を中心とする自動車走行環境が改善され、駅を拠点として 15 分圏内のカバー人口が、現況の約 24 万人から、約 1.5 万人増の約 25.5 万人となる。
- ・沼津駅周辺地区において、本代替案は土地区画整理事業区域および周辺部で市街地整備をマネジメントすることで、床の供給量が最も多く確保できるため、機能集積のチャンスが期待できる。

◇貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念（R3）

- ・本代替案では、貨物駅は、近傍駅への統合や荷役機能の分離などにより、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も鉄道での代替性が低下する恐れがある。
- ・原地区以外に新たな貨物駅移転先等を決めた場合、貨物駅移転先地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間を考慮せずに一般的な事業期間のみで比較した場合、駅南北の交通問題を解消するためには、鉄道高架事業の完成を待たねばならず、効果が発現するまでの年数は16年程度となる。また、新たな貨物駅用地の確保や事業中止に伴う協議や補償等の手続きにかかる時間など、現計画や代替案2に比べ不確定な要素が多い。

◇貨物駅移転等の検討に時間を要する（R6）

- ・本代替案は、原地区に貨物駅を整備せず、貨物駅予定地を活用して新たな施設を誘導する案である。しかしながら、新たな貨物駅の移転先などの動向が課題となる。また、貨物移転用地周辺における道路等の基盤整備は最小限行うこととなるため、新たな施設の立地誘導が進まない恐れがある。
- ・計画の決定が遅れることで民間事業者の撤退や規模縮小などのリスクがさらに高まることから、できるだけ早期に事業着手することが重要である。

◇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）

- ・本代替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。南北横断道路など公共施設は市が行い、貨物駅予定地を活用した施設誘導は民間主導にて行うこのため、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。
- ・本代替案の概算総事業費は、仮設定した計画のもとで算定すると約1,649億円となり、現計画よりも約171億円増加し、同時に、市の負担額も大きくなる可能性がある。
- ・既計画よりも大きな費用を要する案であり、可能な限りコスト縮減の努力は必要である。

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

<p>沼B-3</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南北道路立体化（1～2本） ○橋上駅 ○幅広自由通路 ○土地等の高度利用 	<p>沼B-4</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南北道路の整備、沿道環境対策 ○医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入 ○観光・商業施設、農業施設の誘致 ○既存住宅地の環境整備 	<p>原B</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南北道路の整備、沿道環境対策 ○医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入 ○観光・商業施設、農業施設の誘致 ○既存住宅地の環境整備 	<p>広域B</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	
---	---	---	---	--

◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆居住者等の人口は現計画よりわずかながら増加が期待（R1）

- ・本代替案は、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ある。
- ・沼津駅周辺は、民間開発の誘導で住宅床供給余地が約 1.9ha 見込まれ、仮に供給余地すべての住宅開発が行われた場合、約 410 人の増加人口が見込まれる。これは、現計画の増加人口 410 人と同規模である。
- ・原地区西側ゾーンにおいて、新たな拠点地区として地域づくりを位置づけ、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加とともに、約 510 人程度の可住人口の増加が見込まれる。約 510 人の増加人口は、原地区の現況の人口（19,889 人）の約 3%増となる。
- ・沼津駅周辺に加え、原地区においても拠点化を図ることから、不確定な要素が大きいものの現計画よりもわずかながら居住者等の人口増加が期待できる。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）

- ・本代替案は、貨物駅が現位置に存続するため、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）

- ・本代替案の総事業費は、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約 1,357 億円となり、現計画よりも約 151 億円事業費を抑えることができる。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間を考慮せずに一般的な事業期間のみで比較した場合、鉄道高架事業を実施せず、自由通路及び幹線道路整備を個別に行う事業のため、12年程度となる。また、現行の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、財源確保等、事業化までに多くの時間を要するため、現計画や代替案2に比べ不確定な要素が多い。

◇原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）

- ・本代替案は、原地への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消され、さらに、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、長期的に原地区に大きなメリットをもたらし得る案である。
- ・原地区について、貨物予定地の整備に伴う事業主体や事業手法の決定、新たな用地買収などが必要であり、貨物駅用地として買収に応じた地権者、新たな地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。
- ・一方、沼津駅周辺地区については鉄道を横断する立体道路整備（オーバーストラ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、新たな地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇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）

- ・本代替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、都市計画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。
- ・原地区について、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、沼津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である。
- ・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。

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

沼B-5	沼B-6	原B	広域B
<ul style="list-style-type: none"> ○橋上駅 ○幅広自由通路 ○土地等の高度利用 	<ul style="list-style-type: none"> ○自由通路 	<ul style="list-style-type: none"> ○南北道路の整備、沿道環境対策 ○医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入 ○観光・商業施設、農業施設の誘致 ○既存住宅地の環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○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

◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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 (R1)

- ・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く、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。
- ・原地区西側ゾーンにおいて、新たな拠点地区として地域づくりを位置づけ、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加とともに、約510人程度の可住人口の増加が見込まれる。約510人の増加人口は、原地区の現況の人口(19,889人)の約3%増となる。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 (R3)

- ・本代替案は、貨物駅が現位置に存続するため、災害時の物資輸送の代替性が確保される。

◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制 (R8)

- ・沼津駅周辺地区および原地区において、各代替素案で想定した事業を積み上げて試算すると、本代替案の全体の事業費は約699億円と想定され、現計画よりも約779億円を抑えることができる。

◇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事業による開発に期待する。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。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間を考慮せずに一般的な事業期間のみで比較した場合、鉄道高架事業を実施せず、自由通路及び幹線道路整備を個別に行う事業のため、12年程度となる。また、現行の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、財源確保等、事業化までに多くの時間を要するため、現計画や代替案2に比べ不確定な要素が多い。

◇原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）

- ・本代替案は、原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消され、さらに、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、長期的に原地区に大きなメリットをもたらし得る案である。
- ・原地区について、貨物予定地の整備に伴う事業主体や事業手法の決定、新たな用地買収などが必要であり、貨物駅用地として買収に応じた地権者、新たな地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇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）

- ・本代替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、都市計画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。
- ・原地区について、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。

◇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、沼津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である。
- ・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。

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

沼B-3

- 南北道路立体化（1～2本）
- 橋上駅
- 幅広自由通路
- 土地等の高度利用

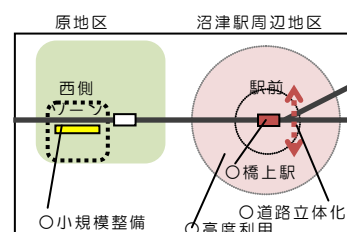
沼B-4

原C

- 南北道路の整備
- 医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入

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



◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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）

- ・沼津駅周辺地区において鉄道高架化を実施せず、鉄道南北移動や周辺部における機能集積を高め、原地区は貨物駅予定地に施設整備の誘導を図り、貨物駅は現位置で存続し機能確保を狙う案である。
- ・沼津駅周辺は、民間開発の誘導で住宅床供給余地が約 1.9ha 見込まれ、仮に供給余地すべての住宅開発が行われた場合、約 410 人の増加人口が見込まれる。これは、現計画の増加人口 410 人の同規模である。
- ・原地区西側ゾーンにおいて、貨物移転用地におけるまちづくりを図り、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加とともに、約 260 人程度の可住人口の増加が見込まれる。約 260 人の増加人口は、原地区の現況の人口（19,889 人）の約 1%増となる。
- ・沼津駅周辺地区において、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、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）

- ・本代替案は、貨物駅が現位置に存続するため、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）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、各代替素案で想定した事業を積み上げて試算すると、本代替案の全体の事業費は約 1,041 億円と想定され、現計画よりも約 437 億円事業費を抑えることができる。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間を考慮せずに一般的な事業期間のみで比較した場合、鉄道高架事業を実施せず、自由通路及び幹線道路整備を個別に行う事業のため、12年程度となる。また、現行の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、財源確保等、事業化までに多くの時間を要するため、現計画案や代替案2に比べ不確定な要素が多い。

◇原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）

- ・本代替案は、原地区へ貨物駅移転をしないため、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消される案である。
- ・貨物移転用地周辺における道路等の基盤整備は最小限行うこととなるため、新たな施設の立地誘導が進まない恐れがある。
- ・原地区について、貨物予定地の整備に伴う事業主体や事業手法の決定、新たな用地買収などが必要であり、貨物駅用地として買収に応じた地権者、新たな地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。
- ・一方、沼津駅周辺地区については鉄道を横断する道路整備（オーバースト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、新たな地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。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。

◇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）

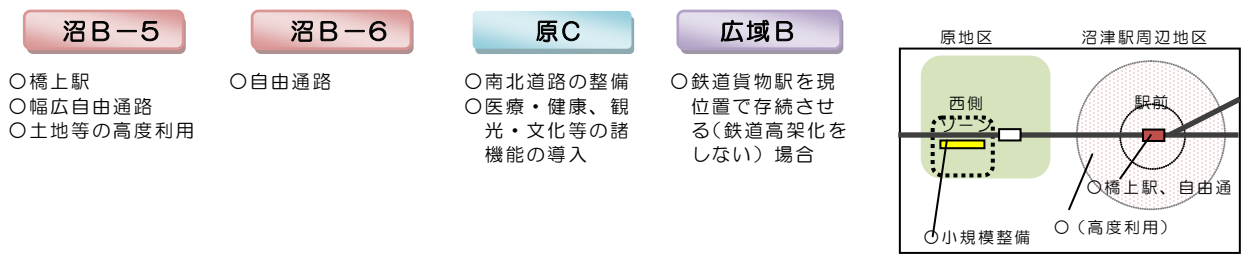
- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、公共の面的整備だけでなく、市民や民間、行政が連携して、沼津駅周辺地区全体のマネジメントの視点を持ち、ソフト施策も含めた取り組みが必要である。
- ・原地区においても同様に、市民や民間、行政が連携して、具体的な地域づくりの方向性を引き続き検討することが必要である。

代替案 13

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



◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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 (R6)

- 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く、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案である。

◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 (R3)

- 本代替案は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、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制 (R8)

- 沼津駅周辺地区および原地区について、各代替素案で想定した事業を積み上げて試算すると、本代替案の全体の事業費は約 413 億円と想定され、現計画よりも約 1,065 億円事業費を抑えることができる。

◇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事業による開発に期待する。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。
- 原地区西側ゾーンにおいて、貨物移転用地におけるまちづくりを図り、医療施設等の立地が進めば、従業人口の増加とともに、約 260 人程度の可住人口の増加が見込まれる。約 260 人の増加人口は、原地区の現況の人口 (19,889 人) の約 1%増となる。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要 (R5、R6)

- 沼津駅周辺地区および原地区について、用地買収の期間を考慮せずに一般的な事業期間のみで比較した場合、鉄道高架事業を実施せず、自由通路及び幹線道路整備を個別に行う事業であり、事業期間は概ね 12 年程度となる。また、現行の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、財源確保等、事業化までに多くの時間を要するため、現計画や代替案 2 に比

べ不確定な要素が多い。

- ・沼津駅周辺地区について、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。

◇原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）

- ・本代替案は、原地区へ貨物駅移転をしないため、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消される案であるが、鉄道事業者の意向に大きく左右される案である。
- ・貨物移転用地周辺における道路等の基盤整備は最小限行うこととなるため、新たな施設の立地誘導が進まない恐れがある。
- ・原地区について、貨物予定地の整備に伴う事業主体や事業手法の決定、新たな用地買収などが必要であり、貨物駅用地として買収に応じた地権者、新たな地権者や関係者などとの新たな交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇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）

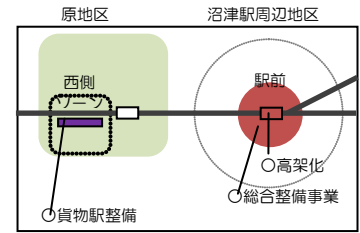
- ・沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用を図るためには、公共の面的整備だけでなく、市民や民間、行政が連携して、沼津駅周辺地区全体のマネジメントの視点を持ち、ソフト施策も含めた取り組みが必要である。
- ・原地区においては、貨物駅予定地の整備内容を想定して比較しただけに過ぎず、整備の必要性や可能性、事業主体などを検討する必要がある。

現計画（比較ケース）

案の概要

現在の行政案

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。



◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◆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）

- ・現計画は、沼津駅周辺地区において、土地区画整理事業の手法を用いて面的整備を行い、沼津駅前及び沼津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、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が期待できる。
- ・ただし、原地区においては、貨物駅以外の地域整備が位置付けられていない。

◆広域防災拠点としての貨物駅の必要性（R3）

- ・現計画は貨物駅を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、沼津市内に鉄道輸送機能を担保することで、災害時の物資輸送の拠点になりえる。また、原地区は沼津市内と距離的にも近く、東駿河湾環状道路へのアクセス性も高いことから、輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保が図られる。さらに、鉄道、港湾、高速道路と連携し広域的な防災拠点として、関東、中京、伊豆方面をつなぐ広域防災拠点の役割を担う可能性がある。

◇事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

- ・沼津駅周辺地区および原地区について、不確定要素である用地買収や手続きの期間を考慮しないで、一般的な事業期間のみで比較した場合、駅南北の交通問題を解消するためには、鉄道高架事業の完成を待たねばならず、効果が発現するまでの年数は16年程度となる。
- ・原地区について、貨物駅用地の取得などが必要であり、地権者や関係者などとの交渉・協議が生じ、その理解を得る必要がある。

◇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）

- ・現計画は、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。

趨勢比較ケース

案の概要

両地区で、積極的な地域づくりを行わないケース

<沼津駅周辺地区>

- 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、まちづくりに支障のないような最低限の整備
- 新中川の治水対策やガードの排水対策など、安全安心に関わる基盤整備

<原地区>

- 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）の実施

◆メリットや可能性、◇デメリットやリスク・課題

◇沼津駅周辺地区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。
- 沼津駅周辺地区の土地区画整理事業は、これまでも事業が進捗せず道路整備や建物立地が滞るなど、負の波及効果も想定される。本来のペースで事業進捗していた場合に得られた効果が期待できず、今後も同様の状況が続く可能性がある。
- 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で、衰退の恐れがある。
- 沼津市としては、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）

- 原地区について、趨勢比較ケースでは、貨物駅整備に伴う用地取得が現状のまま停滞することで、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）

- 沼津駅周辺地区、原地区ともに、趨勢比較ケースでは、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。

【参考1】評価項目の一覧

■ 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 （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）	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 災害時の代替機能や復旧・復興の拠点を形成する	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） 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）	R2 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 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	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） 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）	R4 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 費用負担に見合った公共投資なのかを十分に検証する	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） （市財政の幅と事業の負荷率） 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）	R8 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 1 km 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） （鉄道用地の宅地・公共用地への転用面積）	E1-7

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

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.
歩行者のための空間 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	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）	E3-1
公共交通 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	公共交通の中心性 （駅前バスターミナル容量）	E3-2
広域アクセス 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	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）	E3-3
	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）	E3-4
交通の循環 平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である	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）	E3-5
	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）	E3-6

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.
避難場所 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、堅ろう建物への建て替え動向 （駅500m圏内の堅ろう建物の率）	E4-1
避難路 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.
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 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 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	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）	H1-1
	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	H1-2
	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）	H1-3
	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）	H1-4

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

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.
<p>水害対策</p> <p>水害が早急かつ抜本的に解決される</p>	<p>水害の心配が解消されるか</p>	<p>H3-1</p>
<p>基盤整備と連動した地域づくり</p> <p>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</p> <p>基盤整備と連動した地域づくりがなされる</p>	<p>大量の通過およびアクセス交通の影響を緩和できるか</p>	<p>H3-2</p>
	<p>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 <small>（増加する交通量と南北方向・東西方向の交通容量の確保） <small>（歩行空間の大きさ）</small></small></p>	<p>H3-3</p>
	<p>基盤整備を活かした地域づくりができるか</p>	<p>H3-4</p>
<p>避難場所</p> <p>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</p>	<p>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</p>	<p>H3-5</p>
<p>避難路</p> <p>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</p>	<p>避難路が確保できるか <small>（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）） <small>（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）</small></small></p>	<p>H3-6</p>

【参考2】沼津高架P Iプロジェクト監査報告書

技術検討アドバイザーは、沼津高架P Iプロジェクトにおいて計画検討チームが実施した「Step5 代替案の比較評価」に伴う技術検討について、主にそれぞれの専門分野から監査、指導並びに助言等を行った。各技術検討アドバイザーは、「Step5 代替案の比較評価」について計画検討チームから報告を受け、必要に応じて説明を求めた。また、現地調査についても実施した。

監査、指導並びに助言等は、代替案の比較評価に関する方法論や使用データ、算出根拠の妥当性や正当性について行うものであり、代替案の内容の是非などについては対象外とした。

沼津高架P Iプロジェクト技術検討アドバイザー

井出 多加子 成蹊大学経済学部経済経営学科教授
岩倉 成志 芝浦工業大学工学部土木学科教授
谷口 守 筑波大学システム情報系社会工学域教授
日比野 直彦 政策研究大学院大学准教授

■監査結果

(1) 代替素案の条件設定に対する監査結果

代替案の事業効果を算定するために設定した前提条件については、不確定な要素も多いが、現状や類似事例を参考に設定するなど、他都市と比較しても一般的な範囲を逸脱した設定はされていない。

(2) 評価項目に沿った比較評価

評価項目に沿って算出された数値は、一定の条件を前提としており、過大評価、過小評価となる要素も見受けられる。

しかし、今回は各案を比較することを目的としており、算出した数値自体に精度を求めるものではなく、各案の比較評価における使用に限った上では算出方法に問題はないと言える。

また、定量化が難しい指標に関する比較については、各案の可能性や考えられる課題について記述しているが、各案の前提条件に基づく相対的な表現に留めており問題ないと言える。

(3) 代替素案及び代替案（パッケージ）の比較評価

<比較評価結果の精度について>

各案の比較評価は、条件設定および評価項目に沿った比較評価に基づいているため、いずれの代替案も不確実な要素を含んでいる。

しかし、評価結果は、これら不確実性を踏まえ、代替案の比較評価という目的に照らして、上下関係が変位することが無い程度の精度を有していることが認められる。

<不確実性とリスク認識について>

代替案（パッケージ）の比較評価では、代替案の実現に向けて必要な、上位計画への位置づけ、マネジメントや施設誘致、開発誘導に向けた努力、コスト縮減など、民間の開発動向や今後の取り組み、政策判断を要する事項についても触れられている。

これらの事項は、現時点で担保されたものではないため、いずれの代替案においても不確定な要素であることに十分留意し、リスクとして記述がされている。