



沼津高架PIプロジェクト Step4 代替案（パッケージ）

平成 25 年 8 月 静岡県

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、計画の検討を進めています。

Step4では、Step3で設定したテーマ①～③の代替素案を、どのように組み合わせ（パッケージ）することができるかを検討してきました。また、Step2で設定した地域づくりの目標をより達成できる案を選ぶためには、どんな視点で評価すればよいかについても検討しました。

計画の検討は、Stepで区切って議論を後戻りさせることなく効率的に進めることとしていますが、Step4の代替素案の組み合わせの検討を進めるに当たって、Step3では検討されなかった代替素案が新たに見出されることも想定されたため、必要に応じてStep3に立ち返り、検討を進めることとしました。

そして今回、検討の場でも出された多様な意見を整理し、ここに「Step4 代替案（パッケージ）」として検討結果をとりまとめました。（「評価項目」は別冊にまとめました。）

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前進したことに感謝申し上げます。

もくじ

I. Step3及びStep4におけるPIプロジェクトの取組み.....	1
II. 代替案の位置づけ.....	2
III. 関係機関との調整.....	3
IV. 代替素案の組合せと代替案.....	4
V. 代替案及び比較ケース.....	5

I. Step3 及び Step4 における PI プロジェクトの取組み

Step3 及び Step4 では、これまで（平成 25 年 4 月 12 日（ステップ 3 開始）～平成 25 年 8 月 29 日）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。

【Step3 及び Step4 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	<p>① 沼津高架 PI プロジェクトニュースレター第 6 号を発行（H25.5.12）しました。</p> <p>[主な掲載内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「Step2（目標の設定） 地域づくりの目標」のお知らせ ・Step3 代替素案と評価項目の意見募集 <p>② 沼津高架 PI プロジェクトニュースレター第 7 号を発行（H25.7.12）しました。</p> <p>[主な掲載内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Step3 地域づくりの戦略案（代替素案）の中間報告 ・Step3 代替素案と評価項目の意見募集
オープンハウス	<p>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 14 日間実施）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① H25.4.24～4.26：イシバシプラザ ② H25.5.1：B i V i 沼津 ③ H25.6.26～6.27：さんさんホール ④ H25.7.2：マックスバリュエクスプレス沼津原西店 ⑤ H25.7.5：B i V i 沼津 ⑥ H25.7.25～7.26：イーラ de ⑦ H25.7.31：マックスバリュエクスプレス沼津原町西店 ⑧ H25.8.20～8.22：イシバシプラザ
車座談議	<p>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。</p> <p>意見交換（11 団体、85 名に実施）</p>
勉強会	<p>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。（沼津駅周辺 2 回、原地区 3 回、合同 4 回）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 沼津駅周辺地区勉強会：H25/4/13、5/11 ② 原地区勉強会：4/20、5/14、7/23 ③ 合同勉強会：5/25、6/13、7/13、8/10 <p>参加者にアンケートを行いました。回収枚数 94 枚</p>
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 20 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 54 枚

Ⅱ. 「代替案（パッケージ）の位置づけ

「代替案（パッケージ）」は、Step4 において市民や関係者の皆さんから頂いたご意見を踏まえて作成した Step4 の成果です。

Step3 における「代替素案（論点ごと）」について、関係機関との調整を踏まえ実現可能性を確認した上で、それぞれのテーマで設定した代替素案を組み合わせ（パッケージ）たものです。

Step5 では、Step3 及び Step4 で設定した評価項目に基づいて、代替案の比較評価を行います。

Ⅲ. 関係機関との調整

代替素案（論点ごと）の設定において市民の皆さんから頂いた提案事項に関し、実現に向けて必要となる関係機関との調整状況について整理しました。

代替素案及び代替案については、鉄道事業者等の関係機関へ情報提供しています。

代替素案及び代替案は多くの案が提案されており、現時点ではそのひとつひとつを関係機関に対して協議し、承諾を得ることはできません。現計画を変更する場合は、改めて関係機関との協議・承諾が必要となります。また、鉄道事業者との協議に際しては、安全運行などに係る技術的な検討を行う必要があります。

これまでに頂いた鉄道事業者からの意見

《東海旅客鉄道株式会社》

○事業計画変更の影響について

- ・事業の変更を計画される場合は、従前の当社の対処方を変更することが必要となると思われるので、早急に協議いただきたいと存じます。

《日本貨物鉄道株式会社》

○事業計画変更の影響について

- ・事業計画変更の内容、程度に関わらず、現在の沼津貨物駅の機能は当然、維持されるものと考えております。なお、本事業を変更する際は事業主体である貴県から、あらためて協議があるものと認識しております。

また、区画整理事業エリアにも土地を所有する弊社は、換地計画が完了しない状態で事業が中断、或いは長期化することとなれば土地利用上大きな制約、影響を受けることとなります。

IV. 代替素案の組合せと代替案

Step3 で設定した各テーマの代替素案を組合せ、下記の 14 の代替案を設定します。

ここでは、沼津駅周辺地区において鉄道高架化せず、かつ、原地区において貨物駅の物流機能を活用する案などを除きます。また、地域整備の考え方が同様の代替素案（沼 B-3 案及び沼 B-4 案、沼 B-5 案及び沼 B-6 案）については、幅を持たせて代替案を設定しました。

		原地区				現計画 広域 A
		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 第 1 案	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		趨勢ケース 広域 B	

V. 代替案及び比較ケース

代替案 1

総合整備事業を実施し、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

沼津駅周辺では総合整備事業を行い、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-1

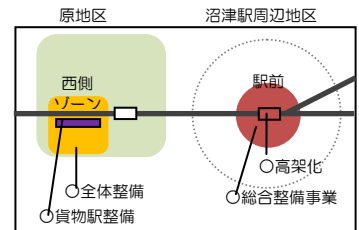
- 総合整備事業
- 鉄道高架化

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



代替案 2

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

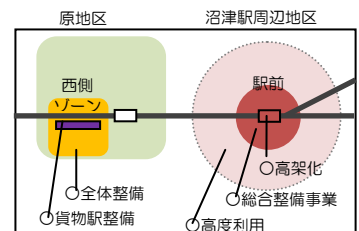
- 総合整備事業
- 土地等の高度利用
- 鉄道高架化

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



代替案 3

総合整備事業を実施し、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

沼津駅周辺では総合整備事業を行い、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-1

- 総合整備事業
- 鉄道高架化

原 B

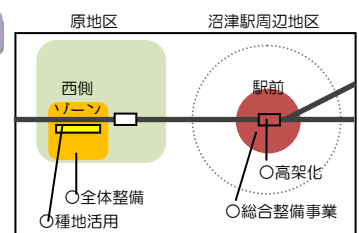
- 南北道路の整備、沿道環境対策
- 医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入
- 観光・商業施設、農業施設の誘致
- 既存住宅地の環境整備

広域 C

- 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

広域 D

- その他の場合



代替案 4

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

- 総合整備事業
- 土地等の高度利用
- 鉄道高架化

原 B

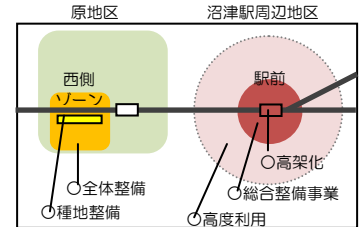
- 南北道路の整備、沿道環境対策
- 医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入
- 観光・商業施設、農業施設の誘致
- 既存住宅地の環境整備

広域 C

- 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

広域 D

- その他の場合



代替案 5

貨物駅を現位置に存続したまま高架化し、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、貨物駅を現位置に存続したまま高架化しつつ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

沼 A-3

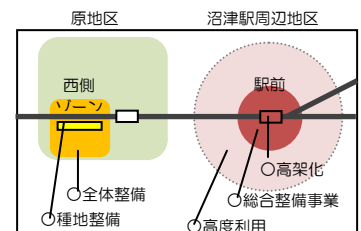
- 鉄道貨物駅を現位置に存続したまま鉄道高架化
- 土地等の高度利用

原 B

- 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

広域 D

- その他の場合



代替案 6

総合整備事業により沼津駅周辺地区を重点整備する案

沼津駅周辺で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（※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-1

- 総合整備事業
- 鉄道高架化

原 C

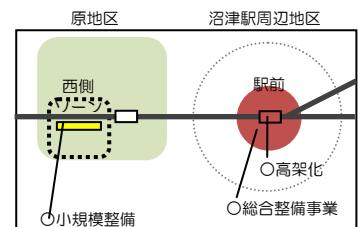
- 南北道路の整備
- 医療・健康、観光・文化等の機能導入

広域 C

- 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

広域 D

- その他の場合



代替案 7

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。）

沼 A-2

- 総合整備事業
- 土地等の高度利用
- 鉄道高架化

原 C

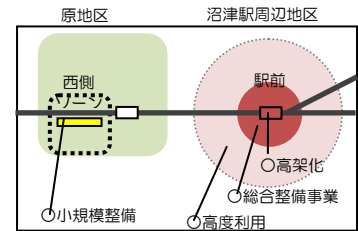
- 南北道路の整備
- 医療・健康・観光・文化等の機能導入

広域 C

- 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

広域 D

- その他の場合



代替案 8

貨物駅を現位置に存続したまま高架化し、沼津駅周辺地区を重点整備する案

沼津駅周辺では、貨物駅を現位置に存続したまま高架化しつつ都市機能の更なる集積を図り、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

沼 A-3

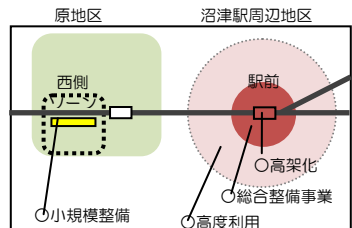
- 鉄道貨物駅を現位置に存続したまま鉄道高架化
- 土地等の高度利用

原 C

- 南北道路の整備
- 医療・健康・観光・文化等の機能導入

広域 D

- その他の場合



代替案 9

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-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

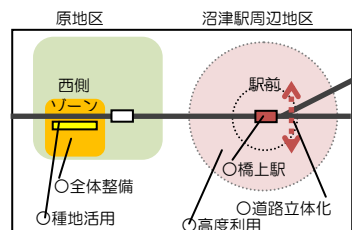
- 土地等の高度利用

原 B

- 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

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



代替案 10

原地区を拠点地区として位置づけ、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する

沼 B-5

- 橋上駅
- （幅広）自由通路
- （土地等の高度利用）

沼 B-6

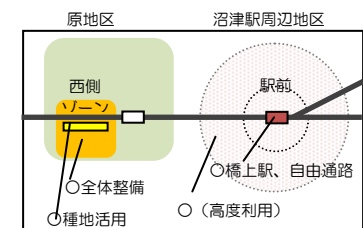
- 土地等の高度利用

原 B

- 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

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



代替案 11

原地区を拠点地区として位置づけ、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-7

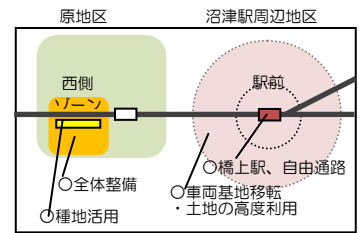
- 車両基地移設
- 橋上駅
- 自由通路
- 土地等高度利用

原B

- 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

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



代替案 12

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

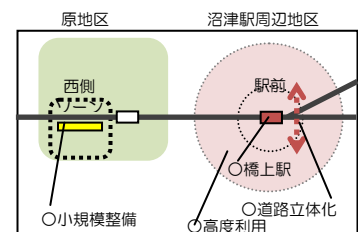
沼B-4

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



代替案 13

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

沼B-5

- 橋上駅
- （幅広）自由通路
- （土地等の高度利用）

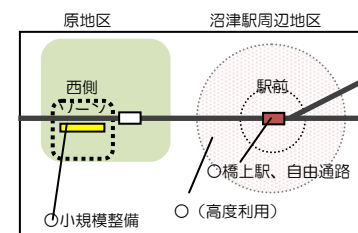
沼B-6

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



代替案 14

両地区とも整備を最小限に抑える案（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、貨物駅予定地のみを活用して整備

沼B-7

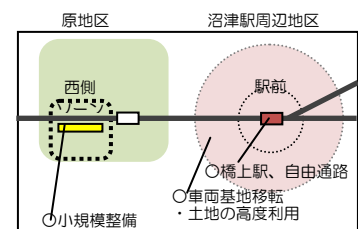
- 車両基地移設
- 橋上駅
- 自由通路
- 土地等高度利用

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



趨勢比較ケース

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

- 貨物駅を近傍駅へ移転等して総合整備事業を実施する（原趨勢ケース 1、2、3）
- 沼津駅周辺地区で個別の対応のみを行う（原趨勢ケース 4～8）
- 沼津駅周辺地区では新たな整備は行わず原地区のみ地域整備を行う（沼津趨勢ケース 1,2）

現計画（比較ケース）

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。

