

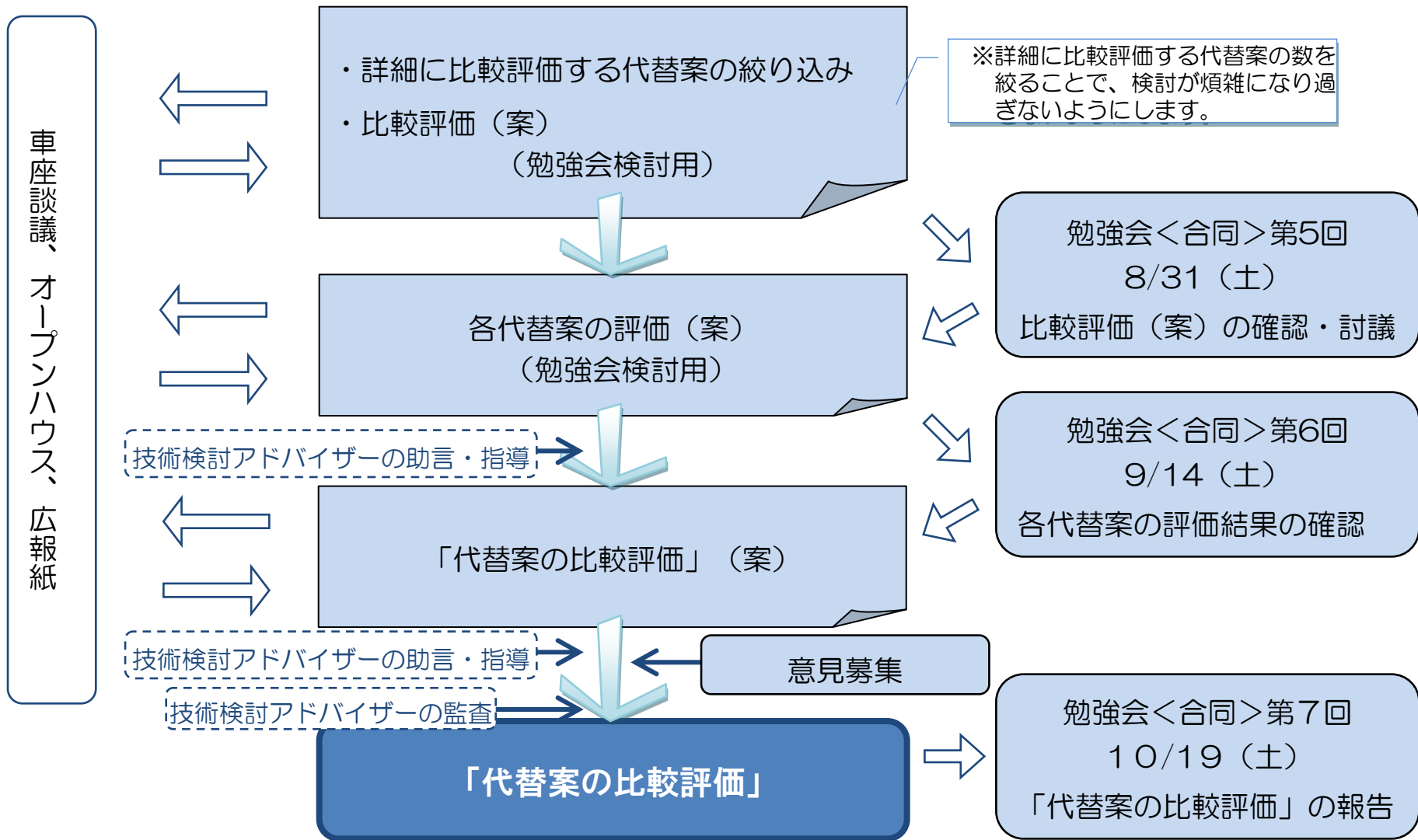
沼津高架P Iプロジェクト



報告事項3 Step 5 代替案の比較評価(案)について

【第11回P I委員会】

ステップ5の進め方



Step3 代替素案 テーマ②地区レベル(沼津駅周辺)

(現計画)

沼A-1に効果を高める取組みを追加する

沼A-1 総合整備型 第1案

総合整備事業を実施して、
目標達成を目指す

沼A-2 総合整備型 第2案

マネジメント、土地の高度利用など

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高架化

同水準の基盤整備を行う

沼B-1に比べ、幹線道路等の整備を絞り込む

沼B-1 個別対応型 第1案

総合整備事業を実施しないで、
目標達成を目指す

沼B-2 個別対応型 第2案

オーバースタック4本と橋上駅

沼B-7 個別対応型 第7案

車両基地の移設と橋上駅

沼B-3 個別対応型 第3案

オーバースタック1本と橋上駅

沼B-4 個別対応型 第4案

アンダーパス2本の改修と橋上駅

沼B-5 個別対応型 第5案

橋上駅のみ

沼B-6 個別対応型 第6案

自由通路のみ

趨勢比較ケース

新たな整備を行わない

Step3 代替素案 テーマ③地区レベル(原地区)

西側ゾーンにおける戦略案（代替案）

● 広域からのアクセスを活かした新たな活力創出の拠点

● 原A 物流機能を活用した全体整備案

鉄道貨物駅の物流機能を活用して、倉庫や流通・加工などの物流関連産業の企業立地と雇用創出を狙う。貨物駅南側のエリアを中心に基盤整備を行い、物流関連産業誘致のほかに、医療・健康や観光・文化、防災機能の導入を図る。

● 原B 種地を活かした先行的機能導入案

まずは、すでに取得されている鉄道貨物駅予定地の全部または一部を使って、広域アクセス性を活かした医療・健康、観光・文化、交流型農業の導入を図る。その後、貨物駅予定地の南側のエリアなどにまとまった用地を確保することで観光や商業施設の誘致を行う。

● 原C 小規模整備案

すでに確保されている鉄道貨物駅予定地の全部または一部を使って、広域アクセス性を活かした医療・健康、観光・文化、交流型農業の導入を図る。

趨勢比較ケース

Step4 代替案(パッケージ)

		沼津駅周辺地区							
原地区		沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2案	沼A-3 総合整備型 第3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
	原A 物流機能を 活用した全 体整備案	代替案1 広域A	代替案2 広域A	—	—	—	—	—	—
	原B 種地を活か した先行の 機能導入案	代替案3 広域C,D	代替案4 広域C,D	代替案5 広域D	代替案9 広域B 広域B		代替案10 広域B 広域B		代替案11 広域B
	原C 小規模整備 案	代替案6 広域C,D	代替案7 広域C,D	代替案8 広域D	代替案12 広域B 広域B		代替案13 広域B 広域B		代替案14 広域B

代替素案の絞り込みについて

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

- 沼A-1案は、今回の検討のベースとして設定した案。
- 沼A-1案と原地区を組合せた代替案1, 3, 6は、沼津駅周辺地区は『現計画』と、原地区は代替案2, 4, 7と同じ案であり、現計画と代替案2, 4, 7を詳細に検討すれば、その検討に含まれる。

⇒代替案1, 3, 6は詳細に検討する案の対象から除外し、代替案2, 4, 7と現計画を詳細に検討する案とする。

代替素案の絞り込みについて

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高架化する案

案1：現貨物ごと高架化する

- 工事中の仮設線路が必要
→新たな用地取得が必要
- 待避線が移転しない
→現計画より駅周辺の公園、道路、宅地に転換する土地が減少
- 事業費
→事業費は概算で現計画の約1.5倍
(400億円プラス)

案2：現貨物駅コンテナヤード周辺に 貨物駅を設置する

- 待避線をコンテナヤードの西側に移設
→新たな用地取得（約3ha）が必要

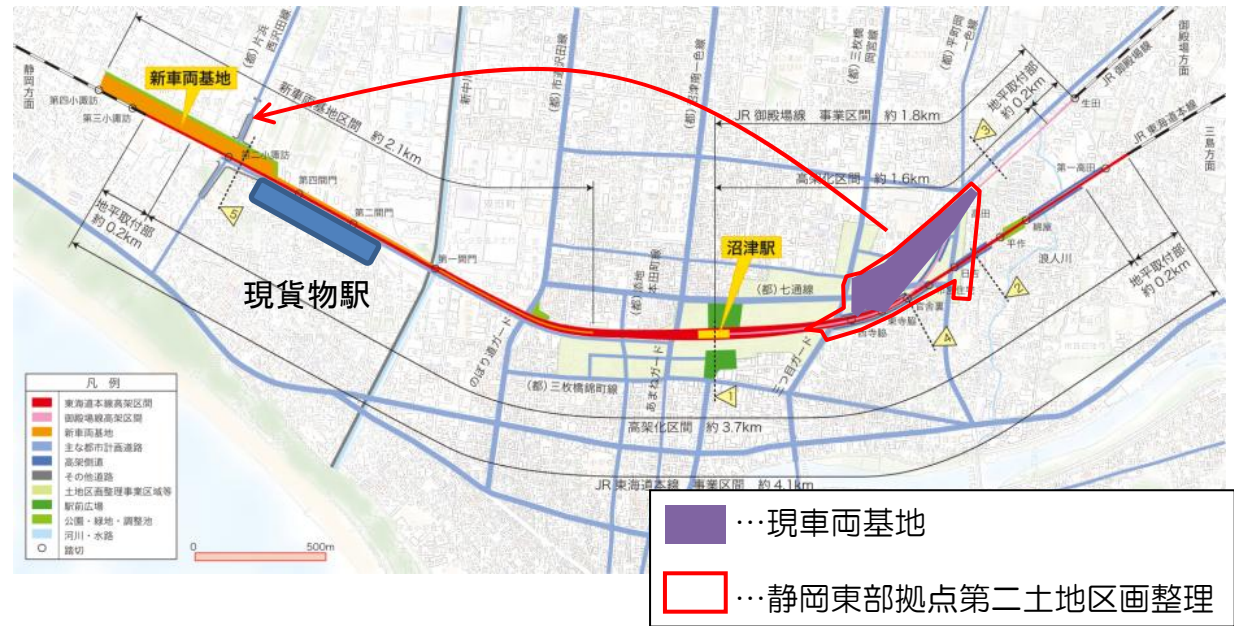
⇒沼A-3と組合せた代替案（代替案5,8）は詳細に検討する案の対象から除外する



代替素案の絞り込みについて

沼B-7 個別対応型 第7案 車両基地のみを移設して区画整理を実施する案

- 東海道本線の運行と交差しないように、新車両基地への引き込み線の再検討を要する
- 場合によっては現車両基地に数本の留置線が残る
- 高架事業に伴わないため、移転の費用負担は土地区画整理事業（市事業）



⇒沼B-7と組合せた代替案（代替案11,14）は詳細に検討する案の対象から除外する

代替案のうち詳細に検討する案

		沼津駅周辺地区							
		沼A-1 総合整備型 第1案	沼A-2 総合整備型 第2案	沼A-3 総合整備型 第3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
原地区	原A 物流機能を活用した全体整備案	代替案1 広域A	代替案2 広域A	—	—	—	—	—	—
	原B 種地を活かした先行の機能導入案	代替案3 広域C,D	代替案4 広域C,D	代替案5 広域D	代替案9 広域B 広域B		代替案10 広域B 広域B		代替案11 広域B
	原C 小規模整備案	代替案6 広域C,D	代替案7 広域C,D	代替案8 広域D	代替案12 広域B 広域B		代替案13 広域B 広域B		代替案14 広域B

代替案の比較評価(案)の概要

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

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆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

E、H

R1、R2

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇原地区の拠点整備での価値の向上
- ◇事業効果の発現までの期間が長い
- ◇上位計画への位置付けが必要
- ◇地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要
- ◇事業費の縮減努力が必要

R6、R5

R5

R7

R7

R8

代替案の比較評価(案)の概要

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。）

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆歩いて移動できる範囲を中心に集積製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
- ◆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、R3

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、取り扱いの検討が必要 R3
- ◇原地区の拠点整備での価値の向上と、新たな関係者の反発の恐れ R6、R5
- ◇貨物駅移転等の検討に伴い、事業効果の発現までの期間が長い R5
- ◇上位計画への位置付けが必要 R7
- ◇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
- ◇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

代替案の比較評価(案)の概要

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。）

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆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、R3

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇貨物駅予定地における施設整備の誘導と、新たな関係者の反発の恐れ R6、R5
- ◇貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、取り扱いの検討が必要 R3
- ◇貨物駅移転等の検討に伴い、事業効果の発現までの期間が長い R5
- ◇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
- ◇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
- ◇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

代替案の比較評価(案)の概要

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

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆ 鉄道高架化を伴わず、沼津駅周辺南北の道路整備での移動性向上と、原地区の拠点性を高め効果を期待 E、H
- ◆ 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
- ◆ 貨物駅は現位置に存続して機能を保持 R3
- ◆ 事業費は現計画に比べ抑制 R8

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇ 都市計画等の見直し・協議や、道路整備に伴う新たな用地買収も必要であるなど、事業効果の発現までの期間が長くなる恐れ R6、R7
- ◇ 原地区の拠点整備での価値の向上と、新たな関係者の反発の恐れ R6、R5
- ◇ 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
- ◇ 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

代替案の比較評価(案)の概要

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

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆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
- ◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持
- ◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制

E、H

R3

R8

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇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
- ◇都市計画等の見直し・協議が必要だが、変更が済めば自由通路整備に伴う効果発現が早期に期待
- ◇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
- ◇原地区の拠点整備での価値の向上に向けた取り組みが必要
- ◇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

R1、R2

R6、R7

R7

R6

R7

代替案の比較評価(案)の概要

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

比較評価(案)概要

メリットや可能性

評価項目

- ◆鉄道高架化を伴わず、沼津駅周辺南北の道路整備での移動性向上と、原地区で貨物駅予定地へ施設整備を誘導し効果を期待 E、H
- ◆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
- ◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 R3
- ◆事業費は現計画に比べて抑制 R8

デメリットやリスク・課題

評価項目

- ◇都市計画等の大幅な変更が必要で、道路整備に伴う新たな用地買収も必要であるなど、事業効果の発現までの期間が長くなる恐れ R6、R7
- ◇貨物駅予定地における施設整備と誘導と、新たな関係者の反発の恐れ R6、R5
- ◇原地区で施設等の整備を行うにあたり事業主体の決定が必要 R7
- ◇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

代替案の比較評価(案)の概要

代替案 1 3

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

比較評価(案)概要

メリットや可能性

	評価項目
◆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、原地区で貨物駅予定地へ施設整備を誘導し、効果を期待	E、H
◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持	R3
◆事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制	R8

デメリットやリスク・課題

	評価項目
◇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
◇都市計画等の見直し・協議が必要だが、変更が済めば自由通路整備に伴う効果発現が早期に期待	R6、R7
◇原地区で施設等の整備を行うにあたり事業主体の決定が必要	R7
◇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