

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

各代替案の比較評価（案）概要

■本資料について

この資料は、前回（8月31日、第5回）勉強会において、「評価項目による比較評価（案）」について皆様にご議論いただいた内容等を踏まえて、各代替案のメリット・可能性、デメリット・リスク等をPI運営事務局が整理したものであり、今回の勉強会における検討のたたき台です。

■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、様々な将来像や課題をできるだけ同時に満たす解決策を探っています。そのため、特定の評価項目のみを重視することなく、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総合的な視点で整理します。

■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、その効果や影響について簡単に比較評価できるものではありません。

各代替案の比較評価（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に内容や仕様などの諸条件を設定しています。

ただし、各代替案の内容や仕様などの諸条件は、幅を持っており、不確定要素も多いことから、その趣旨や考え方を踏まえた代表的な仕様を設定したうえで、比較評価します。

また、その際、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

比較評価（案）の内容については、現在、技術検討アドバイザーが監査中です。

技術検討アドバイザーからいただいた監査、指導並びに助言等の内容は、技術的検討等において積極的に取り入れるとともに、静岡県（PI）のホームページ上などに公開します。

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

1. 詳細に比較評価する代替案

		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 物流機能を活用して、西側ゾーン全体を整備	原 B 種地を生かした先行的機能導入案 種地を活用して、早く新たな機能を導入し、後に西側ゾーン全体を整備	原 C 小規模整備案 小規模な地域整備とし周辺への影響を軽減	趨勢比較 ケース 積極的な地域づくりを行わない場合	
沼津駅周辺地区	沼 A-1 総合整備型第1案 ○総合整備事業	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	
	沼 A-2 総合整備型第2案 ○総合整備事業 ○土地等の高度利用 (マネジメントの視点)	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 ○貨物駅を現位置に 存続したまま高架化	—	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 ○南北道路1本立体化 ○橋上駅 ○幅広自由通路 ○土地等高度利用	—	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 ○南北道路2本立体化 ○橋上駅 ○幅広自由通路 ○土地等高度利用	—	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 ○橋上駅 ○幅広自由通路 ○土地等の高度利用	—	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 ○自由通路	—	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 ○車両基地移設 ○橋上駅 ○自由通路 ○土地等高度利用	—	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 ○積極的な地域づくり を行わない場合	—	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	

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

2. 各代替案の比較評価（案）概要

代替案 2	
案の概要	
<p>総合整備事業を進展させ、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</p> <p>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</p>	
<div style="background-color: #E67E22; color: white; padding: 2px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">沼 A-2</div> <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 	<div style="background-color: #2980B9; color: white; padding: 2px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">原 A</div> <ul style="list-style-type: none"> ○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
<div style="background-color: #6A5ACD; color: white; padding: 2px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">広域 A</div> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道貨物駅が原地区に移転する場合 	
比較評価（案）概要	
メリットや可能性	評価項目
◆コンパクトで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
◆居住者等増加やアクセス圏域の広がり等が期待され、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
◇計画決定されているものの鉄道高架事業の完成を待つことから、事業効果の発現までの期間が比較的長い	R5
◇原地区を拠点とすることで地域の価値が向上するが、原地区西側ゾーンにおける貨物駅等の用地取得が課題	R6
◇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
◇原地区を都市計画マスタープラン等の上位計画において新たな拠点として位置付けることが必要	R7
◇概算事業費は、現計画の約3割増（概算）、事業費の縮減努力が必要	R8

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼 A-2）	評価項目
◆まちづくりのマネジメントを前提として、コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる、現計画以上の住宅床の増加が期待	E1-1
◆駅前の魅力づくりにつながる、現計画以上の公園面積の増加が期待	E1-3
◆まちづくりのマネジメントを前提として、コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる、現計画以上の商業・業務床の増加が期待	E2-1
◆コンパクトなまちづくりを支え、南北の移動性が改善	E3-1、E3-5
◆駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率向上が期待	E4-1
原地区の比較評価（案）（原 A）	評価項目
◆物流機能等を活用した新たな拠点地区として位置づけ機能発揮を狙う	H1-1
◇貨物駅やその他施設の住環境への影響が懸念	H1-3
◆原地区西側ゾーンにおける従業人口の増加が期待	H2-2、H2-3

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

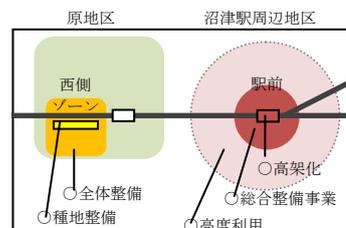
代替案 4

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。）

- | | | | |
|--|---|---|---|
| <p>沼 A-2</p> <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 | <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C</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合 | <p>広域D</p> <ul style="list-style-type: none"> ○その他の場合 |
|--|---|---|---|



比較評価（案）概要

メリットや可能性	評価項目
◆コンパクトで集積性の高い地域づくりを進め、地域づくりの目標に対して長期的に大きな効果を期待	E、H
◆居住者等増加やアクセス圏域の広がり等が期待され、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
◇貨物駅の新たな移転先の決定等の手続きに長期間かかることが懸念され、事業効果の発現までの期間が長くなる恐れ	R5、R6
◇原地区において貨物駅以外の施設等を整備するに当たり、事業主体や事業手法の決定、新たな用地取得が課題	R5、R6
◇原地区を都市計画マスタープラン等の上位計画において新たな拠点として位置付けることが必要	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
◇貨物駅の近傍駅統合等の費用が追加されることで概算事業費は最も大きく、事業費の縮減努力が必要	R8

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼A-2）	評価項目
◆まちづくりのマネジメントを前提として、コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる、現計画以上の住宅床の増加が期待	E1-1
◆駅前の魅力づくりにつながる、現計画以上の公園面積の増加が期待	E1-3
◆まちづくりのマネジメントを前提として、コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる、現計画以上の商業・業務床の増加が期待	E2-1
◆コンパクトなまちづくりを支え、南北の移動性が改善	E3-1、E3-5
◆駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率向上が期待	E4-1
原地区の比較評価（案）（原B）	評価項目
◆新たな拠点地区として位置づけ機能発揮を狙う	H1-1
◇施設の住環境への影響が懸念	H1-3
◆原地区西側ゾーンにおける従業人口の増加が期待	H2-2、H2-3

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

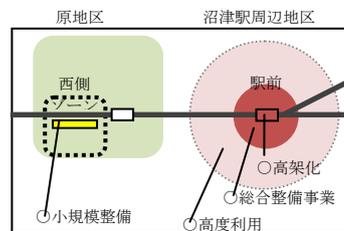
代替案 7

案の概要

総合整備事業を進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 | 原 C | 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 ○医療・健康、観光・文化等の機能導入 | <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 |



比較評価（案）概要

メリットや可能性	評価項目
◆ 駅周辺にはコンパクトで集積性の高い地域づくりに長期的に大きな効果が期待でき、原地区は最小限の整備を行いある程度の効果を期待	E、H
◆ 居住者等増加やアクセス圏域の広がり等が期待され、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
◇ 貨物駅の新たな移転先の決定等の手続きに長期間かかることが懸念され、事業効果の発現までの期間が長くなる恐れ	R5、R6
◇ 原地区において小規模であるが施設等の整備を行うに当たり、新たな用地取得が課題。また、上位計画等での位置付けや、事業主体の決定も課題	R5、R6、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
◇ 貨物駅の近傍駅統合等の費用が追加されることで概算事業費は現計画より大きく、事業費の縮減努力が必要	R8

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼 A-2）	評価項目
◆ まちづくりのマネジメントを前提として、コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる、現計画以上の住宅床の増加が期待	E1-1
◆ 駅前の魅力づくりにつながる、現計画以上の公園面積の増加が期待	E1-3
◆ まちづくりのマネジメントを前提として、コンパクトで一層の賑わいづくりにつながる、現計画以上の商業・業務床の増加が期待	E2-1
◆ コンパクトなまちづくりを支え、南北の移動性が改善	E3-1、E3-5
◆ 駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率向上が期待	E4-1
原地区の比較評価（案）（原 C）	評価項目
◆ 貨物駅予定地で限定的に諸機能を導入し影響を軽減	H1-1
◇ 貨物駅予定地以外は現行の土地利用規制に従う	H1-3
◆ 限定的であるが従業人口の増加が期待	H2-2、H2-3

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

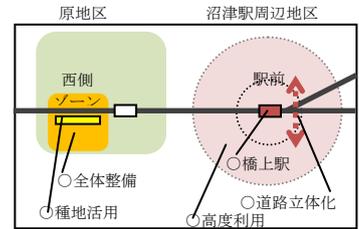
代替案 9

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> | <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 |
|---|--------------------|---|---|



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に、沼津駅周辺南北の道路整備や、原地区での施設整備など地域づくりを行い、一定程度、地域づくりの目標の達成が期待 | E、H |
| ◆居住者等増加やアクセス圏域の広がり等から、居住者等人口は現計画よりわずかながら増加が期待 | R1、R2 |
| ◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持 | R3 |
| ◆概算事業費は、差は小さいが現計画より抑制 | R8 |

デメリットやリスク・課題

評価項目

- | | |
|--|----------|
| ◇総合整備事業の中止に伴い、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 | R5、R6、R7 |
| ◇原地区において貨物駅以外の施設等を整備するに当たり、事業主体や事業手法の決定、新たな用地取得が課題 | R6 |
| ◇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 |
| ◇原地区を都市計画マスタープラン等の上位計画において新たな拠点として位置付けることが必要 | R7 |

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼B-3、4）

評価項目

- | | |
|---------------------------------------|------|
| ◆賑わいづくりにつながる住宅床は周辺部を中心に現計画と同程度に増加が期待 | E1-1 |
| ◆現計画よりは少ないが現況よりは公園面積の増加が期待 | E1-3 |
| ◆賑わいづくりにつながる商業・業務床は現計画より若干増加が期待 | E2-1 |
| ◇歩行者・自転車等の駅南北の移動は、高低差があり、駅以外は現状と変わらない | E3-1 |
| ◇駅南北の自動車交通は現状より改善するが、立体道路の市街地分断が懸念 | E3-5 |
| ◆駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率がある程度向上が期待 | E4-1 |

原地区の比較評価（案）（原B）

評価項目

- | | |
|-------------------------|-----------|
| ◆新たな拠点地区として位置づけ機能発揮を狙う | H1-1 |
| ◇施設の住環境への影響が懸念 | H1-3 |
| ◆原地区西側ゾーンにおける従業人口の増加が期待 | H2-2、H2-3 |

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

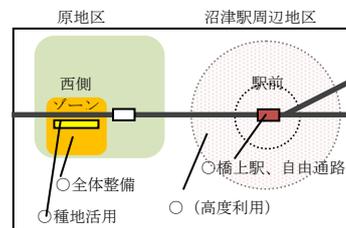
代替案 10

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

- | | | | |
|---|--|---|---|
| <p>沼B-5</p> <ul style="list-style-type: none"> ○橋上駅 ○幅広自由通路 ○土地等の高度利用 | <p>沼B-6</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自由通路 | <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 |
|---|--|---|---|



比較評価（案）概要

メリットや可能性	評価項目
◆沼津駅周辺は現計画に比べ、早期に南北の歩行者交通の円滑化が実現、原地区を拠点として位置付けることで、地域づくりの目標を達成	R5、E、H
◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持	R3
◆事業費は、現計画に比べ約半分に抑制（概算）	R8
デメリットやリスク・課題	評価項目
◇中心市街地での居住者等人口が増加せず※、アクセス圏域が広がらないなど、県東部地域を牽引する拠点形成が期待しにくい ※土地の高度利用をしない場合	R1、R2
◇総合整備事業の中止に伴い、都市計画等の大幅な変更が必要	R5、R6、R7
◇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付けが必要。また、原地区において貨物駅以外の施設等を整備するに当たり、事業主体や事業手法の決定、新たな用地取得が課題	R6、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

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼B-5、6）	評価項目
◆賑わいづくりにつながる住宅床は周辺部を中心に現計画と同程度に増加が期待※	E1-1
◆現計画よりは少ないが現況よりは公園面積の増加が期待※	E1-3
◆賑わいづくりにつながる商業・業務床は現計画より若干増加が期待※	E2-1
◇歩行者・自転車等の駅南北の移動は、高低差があり、駅以外は現状と変わらない	E3-1
◇駅南北の自動車交通は、現状と変わらない	E3-5
◆駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率がある程度向上が期待※	E4-1
※ 土地の高度利用をしない場合は増加を見込まない	
原地区の比較評価（案）（原B）	評価項目
◆新たな拠点地区として位置づけ機能発揮を狙う	H1-1
◇施設の住環境への影響が懸念	H1-3
◆原地区西側ゾーンにおける従業人口の増加が期待	H2-2、H2-3

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

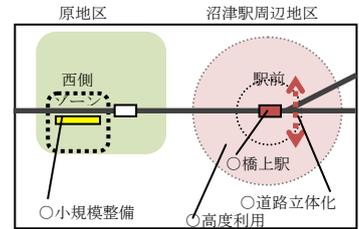
代替案 1 2

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

- | | | | |
|---|--------------------|---|---|
| <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> | <p>原C</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南北道路の整備 ○医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入 | <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 |
|---|--------------------|---|---|



比較評価（案）概要

メリットや可能性	評価項目
◆沼津駅周辺南北の道路整備、原地区は最小限の整備を行い、ある程度の効果を期待する	E、H
◆居住者等増加やアクセス圏域の広がり等から、居住者等人口は現計画よりわずかながら増加が期待	R1、R2
◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持	R3
◆事業費は、現計画に比べ約7割に抑制（概算）	R8
デメリットやリスク・課題	評価項目
◇総合整備事業の中止に伴い、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	R5、R6、R7
◇原地区において小規模であるが施設等の整備を行うに当たり、新たな用地取得が課題。また、上位計画等での位置付けや、事業主体の決定も課題	R5、R6、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

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼B-3、4）	評価項目
◆賑わいづくりにつながる住宅床は周辺部を中心に現計画と同程度に増加が期待	E1-1
◆現計画よりは少ないが現況よりは公園面積の増加が期待	E1-3
◆賑わいづくりにつながる商業・業務床は現計画より若干増加が期待	E2-1
◇歩行者・自転車等の駅南北の移動は、高低差があり、駅以外は現状と変わらない	E3-1
◇駅南北の自動車交通は現状より改善するが、立体道路の市街地分断が懸念	E3-5
◆駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率がある程度向上が期待	E4-1
原地区の比較評価（案）（原C）	評価項目
◆貨物駅予定地で限定的に諸機能を導入し影響を軽減	H1-1
◇貨物駅予定地以外は現行の土地利用規制に従う	H1-3
◆限定的であるが従業人口の増加が期待	H2-2、H2-3

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

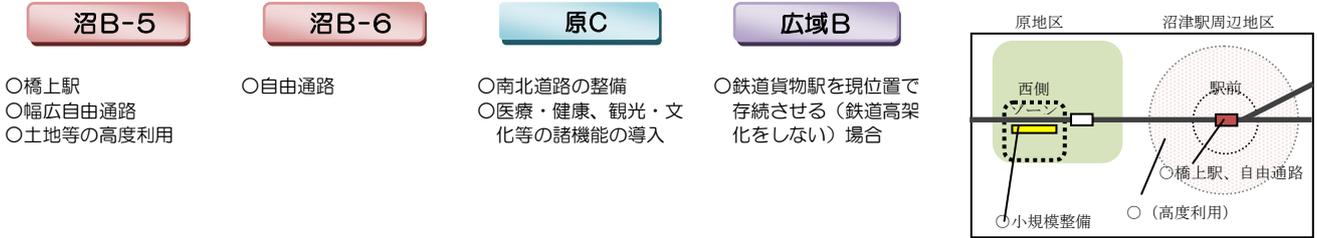
本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

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
◆沼津駅周辺は現計画に比べ、早期に南北の歩行者交通の円滑化が実現、原地区は最小限の整備を行いある程度の効果を期待する	E、H
◆貨物駅は現位置に存続して機能を保持	R3
◆事業費は、現計画に比べ約3割に抑制（概算）	R8
デメリットやリスク・課題	評価項目
◇中心市街地での居住者等人口が増加せず※、アクセス圏域が広がらないなど、県東部地域を牽引する拠点形成が期待しにくい ※土地の高度利用をしない場合	R1、R2
◇原地区において小規模であるが施設等の整備を行うに当たり、新たな用地取得が課題。また、上位計画等での位置付けや、事業主体の決定も課題	R5、R6、R7
◇総合整備事業の中止に伴い、都市計画等の大幅な変更が必要	R6、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

地区別の比較評価

沼津駅周辺地区の比較評価（案）（沼B-5、6）	評価項目
◆賑わいづくりにつながる住宅床は周辺部を中心に現計画と同程度に増加が期待※	E1-1
◆現計画よりは少ないが現況よりは公園面積の増加が期待※	E1-3
◆賑わいづくりにつながる商業・業務床は現計画より若干増加が期待※	E2-1
◇歩行者・自転車等の駅南北の移動は、高低差があり、駅以外は現状と変わらない	E3-1
◇駅南北の自動車交通は、現状と変わらない	E3-5
◆駅前の堅牢建物や耐火建築物の比率がある程度向上が期待※	E4-1
※ 土地の高度利用をしない場合は増加を見込まない	
原地区の比較評価（案）（原C）	評価項目
◆貨物駅予定地で限定的に諸機能を導入し影響を軽減	H1-1
◇貨物駅予定地以外は現行の土地利用規制に従う	H1-3
◆限定的であるが従業人口の増加が期待	H2-2、H2-3

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

本資料は、勉強会での検討用に作成したものです。

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。

比較評価（案）概要

メリットや可能性	評価項目
◆沼津駅周辺地区においてコンパクトで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
◆居住・従業・来訪者の増加やアクセス圏域の広がり等が期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成	R1、R2
デメリットやリスク・課題	評価項目
◇原地区において、貨物駅整備に伴う住環境への影響が懸念される一方で、従業人口等の大きな増加や地域資源の活用などが図られにくい	H
◇原地区西側ゾーンにおける貨物駅用地等の用地取得が課題	R6
◇計画決定されているものの鉄道高架事業の完成を待つことから、事業効果の発現までの期間が比較的長い	R5
◇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

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題

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

比較評価（案）概要

デメリットやリスク・課題	評価項目
◇コンパクトで集積性の高い地域づくりが行われず、中心市街地の活力低下や高齢化の進行等が懸念	E、H
◇原地区西側ゾーンにおける取得済み用地が活用されにくい恐れ	R6
◇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

◆：メリットや可能性 ◇：デメリットやリスク・課題