

評価項目による比較評価（案）【全評価項目】

*：資料4-1に掲載した評価項目

広域的な観点からの比較評価（案）

<p>地域づくりの目標</p>	<p>広域的拠点に</p>																																																																																	
<p>地域づくりの目標</p>	<p>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</p>																																																																																	
<p>評価項目</p>	<p>R1* 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</p>																																																																																	
<p>評価指標</p>	<p>広域的な拠点としての人口集積、集客性の向上</p>																																																																																	
<p>指標が示す意味合い</p>	<p>●拠点地区として必要な可住人口、従業人口および来訪者数の増加分</p>																																																																																	
<p>データ・比較</p>	<p>(可住人口の増加)</p> <table border="1"> <caption>(可住人口の増加)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>沼津駅周辺地区</th> <th>原地区(西側ゾーン)</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案2</td> <td>1,380</td> <td>1,650</td> <td>3,030</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>1,380</td> <td>1,470</td> <td>2,850</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>1,380</td> <td>730</td> <td>2,110</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>410</td> <td>1,470</td> <td>1,880</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>0</td> <td>1,470</td> <td>1,470</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>410</td> <td>730</td> <td>1,140</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>0</td> <td>730</td> <td>730</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0</td> <td>410</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	シナリオ	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計	代替案2	1,380	1,650	3,030	代替案4	1,380	1,470	2,850	代替案7	1,380	730	2,110	代替案9	410	1,470	1,880	代替案10	0	1,470	1,470	代替案12	410	730	1,140	代替案13	0	730	730	現計画	0	410	410	趨勢	0	0	0	<p>(従業人口の増加)</p> <table border="1"> <caption>(従業人口の増加)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>沼津駅周辺地区</th> <th>原地区(西側ゾーン)</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案2</td> <td>4,781</td> <td>3,580</td> <td>8,361</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>4,781</td> <td>3,200</td> <td>7,981</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>4,781</td> <td>1,600</td> <td>6,381</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>1,250</td> <td>3,200</td> <td>4,450</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>0</td> <td>3,200</td> <td>3,200</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>1,250</td> <td>1,600</td> <td>2,850</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>0</td> <td>1,600</td> <td>1,600</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0</td> <td>1,250</td> <td>1,250</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	シナリオ	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計	代替案2	4,781	3,580	8,361	代替案4	4,781	3,200	7,981	代替案7	4,781	1,600	6,381	代替案9	1,250	3,200	4,450	代替案10	0	3,200	3,200	代替案12	1,250	1,600	2,850	代替案13	0	1,600	1,600	現計画	0	1,250	1,250	趨勢	0	0	0
シナリオ	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計																																																																															
代替案2	1,380	1,650	3,030																																																																															
代替案4	1,380	1,470	2,850																																																																															
代替案7	1,380	730	2,110																																																																															
代替案9	410	1,470	1,880																																																																															
代替案10	0	1,470	1,470																																																																															
代替案12	410	730	1,140																																																																															
代替案13	0	730	730																																																																															
現計画	0	410	410																																																																															
趨勢	0	0	0																																																																															
シナリオ	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計																																																																															
代替案2	4,781	3,580	8,361																																																																															
代替案4	4,781	3,200	7,981																																																																															
代替案7	4,781	1,600	6,381																																																																															
代替案9	1,250	3,200	4,450																																																																															
代替案10	0	3,200	3,200																																																																															
代替案12	1,250	1,600	2,850																																																																															
代替案13	0	1,600	1,600																																																																															
現計画	0	1,250	1,250																																																																															
趨勢	0	0	0																																																																															
<p>評価</p>																																																																																		
<p>計測の前提・方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅周辺地区は、E1-1で算定した住居系床面積の増加量から、住宅平均床面積(85㎡)および平均世帯人員(2.3人)を用いて増加居住人口を算定 原地区は、H2-2で算定した可住人口を採用 	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅周辺地区は、E1-7で算定した業務系床面積から、床面積当たりの従業人口の原単位を用いて従業人口を推計 従業人口の原単位は、大規模開発地区関連交通計画マニュアルから事務所ビルの原単位の1/2に設定(1,450人/ha) 原地区は、H2-3で算定した従業人口を採用 																																																																																
<p>使用データ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基礎調査建物用途現況 																																																																																	

地域づくりの目標	広域的拠点に																																																													
地域づくりの目標	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																																																													
評価項目	R1 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																																																													
評価指標	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																																																												
指標が示す意味合い	●拠点地区として必要な可住人口、従業員人口および来訪者数の増加分	●多様な都市的サービスの提供するための公共公益施設整備																																																												
データ・比較	<p>(来訪者数の増加(人/日))</p> <table border="1"> <caption>(来訪者数の増加(人/日))</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>原地区(西側ゾーン)</th> <th>沼津駅周辺地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>代替案2</td><td>11,110</td><td>1,000</td></tr> <tr><td>代替案4</td><td>11,110</td><td>1,000</td></tr> <tr><td>代替案7</td><td>11,110</td><td>0</td></tr> <tr><td>代替案9</td><td>3,629</td><td>1,000</td></tr> <tr><td>代替案10</td><td>0</td><td>1,000</td></tr> <tr><td>代替案12</td><td>0</td><td>3,629</td></tr> <tr><td>代替案13</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>0</td><td>3,629</td></tr> <tr><td>趨勢</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	シナリオ	原地区(西側ゾーン)	沼津駅周辺地区	代替案2	11,110	1,000	代替案4	11,110	1,000	代替案7	11,110	0	代替案9	3,629	1,000	代替案10	0	1,000	代替案12	0	3,629	代替案13	0	0	現計画	0	3,629	趨勢	0	0	<p>(主たる公共公益施設の集積状況)</p> <table border="1"> <caption>(主たる公共公益施設の集積状況)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>原地区(西側ゾーン)</th> <th>沼津駅周辺地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>代替案2</td><td>8</td><td>4</td></tr> <tr><td>代替案4</td><td>8</td><td>4</td></tr> <tr><td>代替案7</td><td>2</td><td>4</td></tr> <tr><td>代替案9</td><td>8</td><td>4</td></tr> <tr><td>代替案10</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>代替案12</td><td>2</td><td>4</td></tr> <tr><td>代替案13</td><td>2</td><td>0</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>0</td><td>1</td></tr> <tr><td>趨勢</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	シナリオ	原地区(西側ゾーン)	沼津駅周辺地区	代替案2	8	4	代替案4	8	4	代替案7	2	4	代替案9	8	4	代替案10	0	8	代替案12	2	4	代替案13	2	0	現計画	0	1	趨勢	0	0
シナリオ	原地区(西側ゾーン)	沼津駅周辺地区																																																												
代替案2	11,110	1,000																																																												
代替案4	11,110	1,000																																																												
代替案7	11,110	0																																																												
代替案9	3,629	1,000																																																												
代替案10	0	1,000																																																												
代替案12	0	3,629																																																												
代替案13	0	0																																																												
現計画	0	3,629																																																												
趨勢	0	0																																																												
シナリオ	原地区(西側ゾーン)	沼津駅周辺地区																																																												
代替案2	8	4																																																												
代替案4	8	4																																																												
代替案7	2	4																																																												
代替案9	8	4																																																												
代替案10	0	8																																																												
代替案12	2	4																																																												
代替案13	2	0																																																												
現計画	0	1																																																												
趨勢	0	0																																																												
評価																																																														
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅周辺地区は、E1-5で算定した商業系床面積から、床面積当たりの来訪者人口の原単位から来訪者数を推計 来訪者の原単位は、大規模開発地区関連交通計画マニュアルから地方都市商業の原単位の1/2に設定(5,300人/ha) 原地区は、道の駅整備の標準的な入り込み客数年間35万人の日平均値(1,000人/日)とした。 																																																													
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基礎調査建物用途現況 	—																																																												

地域づくりの目標	交流拠点として賑わう																																									
地域づくりの目標	交通やモノ・ヒトの交流拠点を形成する																																									
評価項目	R2 アクセス圏域が広がるか																																									
評価指標	一定時間内のカバー人口の変化																																									
指標が示す意味合い	●道路整備に伴う鉄道横断部を中心とする走行環境の改善に伴い、一定時間内のカバー圏人口の増加が見込まれ、来訪機会・交流機会の創出に寄与																																									
データ・比較	<p>(一定時間内のカバー人口の変化)</p> <p>■ 沼津駅を拠点とした15分圏内人口の増加数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>代替案</th> <th>15分圏人口(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>代替案2</td><td>14,630</td></tr> <tr><td>代替案4</td><td>14,630</td></tr> <tr><td>代替案7</td><td>14,630</td></tr> <tr><td>代替案9</td><td>12,120</td></tr> <tr><td>代替案10</td><td>0</td></tr> <tr><td>代替案12</td><td>12,120</td></tr> <tr><td>代替案13</td><td>0</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>14,630</td></tr> <tr><td>趨勢</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> <p>※代替案9, 12は、沼B-4の結果を表示</p>	代替案	15分圏人口(人)	代替案2	14,630	代替案4	14,630	代替案7	14,630	代替案9	12,120	代替案10	0	代替案12	12,120	代替案13	0	現計画	14,630	趨勢	0	<p>(一定時間内のカバー人口の変化)</p> <p>■ 沼津港を拠点とした15分圏内人口の増加数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>代替案</th> <th>15分圏人口(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>代替案2</td><td>8,540</td></tr> <tr><td>代替案4</td><td>8,540</td></tr> <tr><td>代替案7</td><td>8,540</td></tr> <tr><td>代替案9</td><td>7,850</td></tr> <tr><td>代替案10</td><td>0</td></tr> <tr><td>代替案12</td><td>7,850</td></tr> <tr><td>代替案13</td><td>0</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>8,540</td></tr> <tr><td>趨勢</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> <p>※代替案9, 12は、沼B-4の結果を表示</p>	代替案	15分圏人口(人)	代替案2	8,540	代替案4	8,540	代替案7	8,540	代替案9	7,850	代替案10	0	代替案12	7,850	代替案13	0	現計画	8,540	趨勢	0
代替案	15分圏人口(人)																																									
代替案2	14,630																																									
代替案4	14,630																																									
代替案7	14,630																																									
代替案9	12,120																																									
代替案10	0																																									
代替案12	12,120																																									
代替案13	0																																									
現計画	14,630																																									
趨勢	0																																									
代替案	15分圏人口(人)																																									
代替案2	8,540																																									
代替案4	8,540																																									
代替案7	8,540																																									
代替案9	7,850																																									
代替案10	0																																									
代替案12	7,850																																									
代替案13	0																																									
現計画	8,540																																									
趨勢	0																																									
評価																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路ネットワークデータにより、沼津駅または沼津港を拠点として15分で到達可能なエリアの人口を集計 ・各走行速度は、道路交通センサスによる混雑時平均旅行速度を設定 ・各案で整備する幹線道路の旅行速度は、将来交通量推計結果をもとに、旅行速度を設定 ・到達可能エリアの人口は、国勢調査の地域メッシュ統計データから到達可能なメッシュの人口を集計 																																									
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・国勢調査地域メッシュ統計 																																									

地域づくりの目標		交流拠点として賑わう	何もせずに過ごすのは問題
地域づくりの目標		災害時の代替機能や復旧・復興の拠点を形成する	早く結論を出し地域整備を進める
評価項目		R3 復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか	R4 判断までの期間や判断の遅れに伴う影響
評価指標		県内、首都圏、中部圏へのアクセスルートの代替性	民間投資マインドの変化
指標が示す状況、意味合い		●沼津駅及び沼津 IC は国の広域防災拠点の位置づけがあるため、その実現・支援への寄与	●事業実施が遅れることによる民間投資への影響
比較	代替案2 (沼A-2・原A 広域A)	●原地区へ貨物駅が移転した場合、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比較的近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される。特に東駿河湾環状道路へのアクセス性が高いため、災害時の物資拠点としての機能が最も期待できる	精査中
	代替案4 (沼A-2・原B、広域C、D)	●貨物機能が市内に無くなることで、市内における物資輸送に対する影響だけでなく、静岡県東部など広域における物資輸送の代替性が低下する恐れがある	
	代替案7 (沼A-2・原C、広域C、D)	●同上	
	代替案9 (沼B-3・4、原B、広域B)	●貨物駅が現位置へ存続する場合、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比較的近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される	
	代替案10 (沼B-5・6、原B、広域B)	●同上	
	代替案12 (沼B-3・4、原C、広域B)	●同上	
	代替案13 (沼B-5・6、原C、広域B)	●同上	
	現計画	●原地区へ貨物駅が移転した場合、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比較的近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される。特に東駿河湾環状道路へのアクセス性が高いため、災害時の物資拠点としての機能が最も期待できる	
	趨勢比較ケース	●貨物駅が現位置へ存続する場合、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比較的近いことから、災害時の物資輸送の代替性が確保される	
評価			

<p>地域づくりの目標</p>	<p>何もせずに過ごすのは問題</p>	
<p>地域づくりの目標</p>	<p>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</p>	
<p>評価項目</p>	<p>R5* 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</p>	
<p>評価指標</p>	<p>時期別の累積効果</p>	
<p>指標が示す意味合い</p>	<p>●効果の発現時期と大きさ ●段階的な効果発現の有無</p>	
<p>データ・比較</p>	<p style="text-align: center;">沼津駅周辺地区における 南北の行き来、幹線道路整備などの交通利便性の向上効果</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="295 638 861 1086"> <p style="text-align: center;">鉄道横断部の歩行通路幅の合計値 (年別の累積値)</p> </div> <div data-bbox="869 638 1460 1086"> <p style="text-align: center;">鉄道横断部道路の交通容量の合計値 (年別の累積値)</p> </div> </div> <p>※代替案4, 7は貨物駅移転先が決まっていると想定 ※効果の発現年は標準的な工程を想定</p>	
<p>評価</p>		
<p>計測の前提・方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各案の事業スケジュールを想定し、自由通路、幅広自由通路、三ツ目ガードの立体道路改良、鉄道高架事業の完了にともない、確保される歩道幅員を年度別に集計し図化 事業スケジュールは、標準的な工程を想定している 	
<p>使用データ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の南北横断道路の道路幅員、車線数 	

地域づくりの目標	何もせずに過ごすのは問題	
地域づくりの目標	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	
評価項目	R5* 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	
評価指標	時期別の累積効果	
指標が示す意味合い	<ul style="list-style-type: none"> ●効果の発現時期と大きさ ●段階的な効果発現の有無 	
データ・比較	<p style="text-align: center;">沼津駅周辺地区における 土地区画整理事業による基盤整備</p> <p>※代替案4, 7は貨物駅移転先が決まっていると想定 ※効果の発現年は標準的な工程を想定</p>	<p style="text-align: center;">原地区における 活性化と基盤整備等</p> <p>※代替案4, 7は貨物駅移転先が決まっていると想定 ※効果の発現年は標準的な工程を想定</p>
評価		
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・各案の事業スケジュールを想定し、土地区画整理事業や、市街地再開発事業、高度利用の完了にとともに、増加する床面積を年度別に集計し図化 ・事業スケジュールは、標準的な工程を想定している ・土地区画整理の完了とともに、床面積が増える条件としている 	<ul style="list-style-type: none"> ・各案の事業スケジュールを想定し、施設整備に伴い増加する従業人口を年度別に集計し図化 ・事業スケジュールは、標準的な工程を想定している
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況

地域づくりの目標		何もせずに過ごすのは問題		
地域づくりの目標		総合的な戦略を持って地域づくりを進める		
評価項目		R6* 続的なリスクがなく、実現可能性があるか		
評価指標		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		
指標が示す状況、意味合い		●計画の見直し、用地買収、その他手続き等を整理		
データ・比較		事業工程（概略） 0 5 10 15 20年	沼津駅周辺地区の事業にともなう課題等広域（貨物駅）の課題等 原地区の事業にともなう課題等広域（貨物駅）の課題等	
	代替案2 (沼A-2・原A、広域A)		○計画案（市街地再開発事業や、新たに設定した公共施設整備等の事業）の作成 ○貨物駅の原地区移転（用地買収） ○地元住民との協議 等	
	代替案4 (沼A-2・原B、広域C、D)		○計画案（市街地再開発事業や、新たに設定した公共施設整備等の事業）の作成 ○貨物駅の新たな移転先の決定 ○地元住民との協議 等	
	代替案7 (沼A-2・原C、広域C、D)		同上	
	代替案9 (沼B-3・4、原B、広域B)		○計画の見直し ○買収済み用地（貨物駅・車両基地）処理、権利者との調整 ○関係機関協議 等	
	代替案10 (沼B-5・6、原B、広域B)		同上	
	代替案12 (沼B-3・4、原C、広域B)		同上	
	代替案13 (沼B-5・6、原C、広域B)		同上	
	現計画		○貨物駅の原地区移転（用地買収）	○貨物駅の原地区移転（用地買収）
	趨勢比較ケース		○実施途中の土地区画整理事業の計画変更 ○買収済み用地（貨物駅・車両基地）処理、権利者との調整 ○関係機関協議 等	○貨物予定地の活用方策見直し
評価				

※ 事業工程には、方針決定までのプロセスに要する期間と、用地取得・物件補償にかかる期間は含んでいません(想定できないため)。

地域づくりの目標		何もせずに過ごすのは問題	税金は効果的に使って																																																																		
地域づくりの目標		市民と民間と行政が協力し合って地域づくりを進める	沼津市財政に無理がないように																																																																		
評価項目		R7* 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	R8* 事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか																																																																		
評価指標		県や市の都市計画等との整合	全体の事業費（ランニングコストも含めた事業費）																																																																		
指標が示す状況、意味合い		●都市計画等の上位計画との整合を図る上での課題等を整理	●地域づくりや鉄道高架に関わる事業の内容や規模ごとの事業費																																																																		
比較	代替案2 (沼A-2・原A 広域A)	○沼津駅周辺は県や市の現都市計画と整合（要微修正） ○原地区は、新たな拠点地区として都市計画等の位置づけが必要	<p>単位：億円</p> <p>(総事業費)</p> <p>■ 維持管理費（50年） ■ 貨物駅近傍駅統合 ■ 原地区 ■ 沼津駅周辺地区 ● 沼津市負担分</p> <table border="1"> <caption>総事業費データ (億円)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>維持管理費（50年）</th> <th>貨物駅近傍駅統合</th> <th>原地区</th> <th>沼津駅周辺地区</th> <th>沼津市負担分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案2</td> <td>7</td> <td>518</td> <td>1,495</td> <td>845</td> <td>845</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>7</td> <td>418</td> <td>1,495</td> <td>874</td> <td>874</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>7</td> <td>139</td> <td>1,495</td> <td>734</td> <td>734</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>20</td> <td>418</td> <td>1,339</td> <td>572</td> <td>572</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>10</td> <td>418</td> <td>227</td> <td>336</td> <td>336</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>20</td> <td>139</td> <td>1,339</td> <td>432</td> <td>432</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>10</td> <td>298</td> <td>1,403</td> <td>227</td> <td>227</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>7</td> <td>688</td> <td>1,403</td> <td>218</td> <td>218</td> </tr> <tr> <td>趨勢比較ケース</td> <td></td> <td>○総合整備事業の中止に伴い、今後都市計画の大幅な見直しが必要。</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">計測の前提・方法</td> <td></td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ランニングコスト含めた事業費を積み上げ ランニングコストは、各案で整備される道路の維持管理費を集計（鉄道高架の維持管理は、鉄道事業者が実施するため、計上していません） </td> </tr> </tbody> </table>	項目	維持管理費（50年）	貨物駅近傍駅統合	原地区	沼津駅周辺地区	沼津市負担分	代替案2	7	518	1,495	845	845	代替案4	7	418	1,495	874	874	代替案7	7	139	1,495	734	734	代替案9	20	418	1,339	572	572	代替案10	10	418	227	336	336	代替案12	20	139	1,339	432	432	代替案13	10	298	1,403	227	227	現計画	7	688	1,403	218	218	趨勢比較ケース		○総合整備事業の中止に伴い、今後都市計画の大幅な見直しが必要。		評価				計測の前提・方法			<ul style="list-style-type: none"> ランニングコスト含めた事業費を積み上げ ランニングコストは、各案で整備される道路の維持管理費を集計（鉄道高架の維持管理は、鉄道事業者が実施するため、計上していません）
	項目	維持管理費（50年）		貨物駅近傍駅統合	原地区	沼津駅周辺地区	沼津市負担分																																																														
	代替案2	7		518	1,495	845	845																																																														
	代替案4	7		418	1,495	874	874																																																														
	代替案7	7		139	1,495	734	734																																																														
	代替案9	20		418	1,339	572	572																																																														
	代替案10	10		418	227	336	336																																																														
	代替案12	20		139	1,339	432	432																																																														
	代替案13	10		298	1,403	227	227																																																														
現計画	7	688	1,403	218	218																																																																
趨勢比較ケース		○総合整備事業の中止に伴い、今後都市計画の大幅な見直しが必要。																																																																			
評価																																																																					
計測の前提・方法			<ul style="list-style-type: none"> ランニングコスト含めた事業費を積み上げ ランニングコストは、各案で整備される道路の維持管理費を集計（鉄道高架の維持管理は、鉄道事業者が実施するため、計上していません） 																																																																		

地域づくりの目標	税金は効果的に使って																																									
地域づくりの目標	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																																								
評価項目	R8 事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか	R9* 社会的な効果をどう評価できるか																																								
評価指標	市財政の幅と事業の負荷率	費用便益比の確認プロセス																																								
指標が示す状況、意味合い	●代替案整備における市財政への影響	●事業費に対する便益の測定プロセスを整理																																								
データ	精査中	<p>国土交通省所管公共事業事業評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規採択時評価 ・再評価（事業着手後 5 年おきに実施、必要に応じ追加実施） ・事後評価（事業完了後 5 年以内に実施） <p>各代替案の費用対効果（B/C）の試算</p>  <table border="1"> <caption>(各代替案の費用便益比)</caption> <thead> <tr> <th>代替案</th> <th>(B) 交通環境改善便益 (億円)</th> <th>(C) 費用 (沼津駅周辺) (億円)</th> <th>(B/C) 費用便益比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案 2</td> <td>1,194</td> <td>796</td> <td>1.50</td> </tr> <tr> <td>代替案 4</td> <td>1,194</td> <td>796</td> <td>1.50</td> </tr> <tr> <td>代替案 7</td> <td>1,194</td> <td>796</td> <td>1.50</td> </tr> <tr> <td>代替案 9</td> <td>191</td> <td>185</td> <td>1.03</td> </tr> <tr> <td>代替案 10</td> <td>22</td> <td>20</td> <td>1.09</td> </tr> <tr> <td>代替案 12</td> <td>191</td> <td>185</td> <td>1.03</td> </tr> <tr> <td>代替案 13</td> <td>22</td> <td>20</td> <td>1.09</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>1,194</td> <td>796</td> <td>1.50</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>※代替案 9、12 は、沼B-4 の費用便益結果を表示 ※代替案 10、13 は、沼B-6 の費用便益分析結果を表示</p>	代替案	(B) 交通環境改善便益 (億円)	(C) 費用 (沼津駅周辺) (億円)	(B/C) 費用便益比	代替案 2	1,194	796	1.50	代替案 4	1,194	796	1.50	代替案 7	1,194	796	1.50	代替案 9	191	185	1.03	代替案 10	22	20	1.09	代替案 12	191	185	1.03	代替案 13	22	20	1.09	現計画	1,194	796	1.50	趨勢	0	0	0.00
代替案	(B) 交通環境改善便益 (億円)	(C) 費用 (沼津駅周辺) (億円)	(B/C) 費用便益比																																							
代替案 2	1,194	796	1.50																																							
代替案 4	1,194	796	1.50																																							
代替案 7	1,194	796	1.50																																							
代替案 9	191	185	1.03																																							
代替案 10	22	20	1.09																																							
代替案 12	191	185	1.03																																							
代替案 13	22	20	1.09																																							
現計画	1,194	796	1.50																																							
趨勢	0	0	0.00																																							
評価																																										
計測の前提・方法		<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル（国土交通省）による算定 ・代替案 9、12 は、自由通路＋整備される鉄道横断道路における費用便益を算定 ・代替案 10、13 は、自由通路の整備による費用便益を試算 																																								
使用データ	—	—																																								

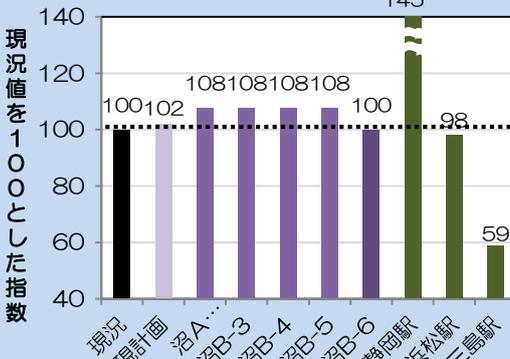
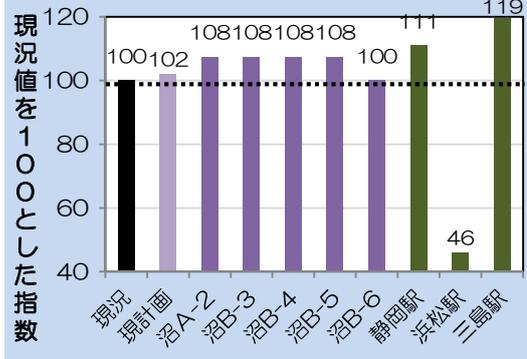
沼津駅周辺地区の評価項目による比較評価 (案)

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	多くの世代や多様な属性の人々が住まう	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						
評価項目	E1-1* 駅周辺の居住者人口の多さと集中度	E1-2 徒歩圏の居住人口の集中度						
評価指標	駅 1 km 圏内の新たな住宅床面積	駅 500m 圏内の新たな住宅床面積						
指標が示す意味合い	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺に居住者を呼び込むために確保できる住宅の床面積 ● 土地区画整理事業や、再開発事業、建物共同化による床面積の増加分 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前の利便性の高い地区に歩いて暮らせる住宅の確保 ● 土地区画整理事業や、再開発事業、建物共同化による床面積の増加分 						
データ	<p>(駅1km圏内の新たな住宅床面積)</p>							
	<p>(駅500m圏内の新たな住宅床面積)</p>							
	現況	139ha	沼 B-5	141ha	現況	43ha	沼 B-5	44ha
	現計画	141ha	沼 B-6	139ha	現計画	45ha	沼 B-6	43ha
	沼 A-2	145ha	静岡駅	170ha	沼 A-2	48ha	静岡駅	35ha
	沼 B-3	141ha	浜松駅	174ha	沼 B-3	44ha	浜松駅	41ha
沼 B-4	141ha	三島駅	132ha	沼 B-4	44ha	三島駅	17ha	
評価								
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査の住宅系建物面積に階高をかけて床面積を算出 ・増加する床面積は、各案における土地の高度利用を想定し、指定容積率の充足率を設定し試算 ・土地区画整理事業を実施し、土地の高度利用を積極的に進める沼 A-2 案は充足率70%に設定 ・その他地区は50%に設定 		同左					
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況 		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況 					

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	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	日々多くの従業者が通い、多くの人が行き来する																																								
評価項目	E1-3 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	E1-4 徒歩圏に通勤する従業者の多さ																																								
評価指標	駅 500m 圏内の公園の面積	定期券利用の乗降者数																																								
指標が示す意味合い	● 駅周辺の魅力づくりにつながる公園や広場などの公共空間の面積	● 駅前の徒歩圏内に通勤する定期券利用の乗降者数																																								
データ	<p>(駅500m圏内の公園面積)</p> <table border="1" data-bbox="319 1131 845 1321"> <tr> <td>現況</td> <td>1.5ha</td> <td>沼 B-5</td> <td>2.5ha</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>2.9ha</td> <td>沼 B-6</td> <td>1.5ha</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>3.9ha</td> <td>静岡駅</td> <td>1.7ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>2.5ha</td> <td>浜松駅</td> <td>0.3ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>2.5ha</td> <td>三島駅</td> <td>7.2ha</td> </tr> </table>	現況	1.5ha	沼 B-5	2.5ha	現計画	2.9ha	沼 B-6	1.5ha	沼 A-2	3.9ha	静岡駅	1.7ha	沼 B-3	2.5ha	浜松駅	0.3ha	沼 B-4	2.5ha	三島駅	7.2ha	<p>(定期券利用の乗車数)</p> <table border="1" data-bbox="882 1131 1458 1321"> <tr> <td>現況</td> <td>13,529人</td> <td>沼 B-5</td> <td>13,559人</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>13,559人</td> <td>沼 B-6</td> <td>13,529人</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>13,699人</td> <td>静岡駅</td> <td>29,610人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>13,559人</td> <td>浜松駅</td> <td>16,195人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>13,559人</td> <td>三島駅</td> <td>16,176人</td> </tr> </table>	現況	13,529人	沼 B-5	13,559人	現計画	13,559人	沼 B-6	13,529人	沼 A-2	13,699人	静岡駅	29,610人	沼 B-3	13,559人	浜松駅	16,195人	沼 B-4	13,559人	三島駅	16,176人
現況	1.5ha	沼 B-5	2.5ha																																							
現計画	2.9ha	沼 B-6	1.5ha																																							
沼 A-2	3.9ha	静岡駅	1.7ha																																							
沼 B-3	2.5ha	浜松駅	0.3ha																																							
沼 B-4	2.5ha	三島駅	7.2ha																																							
現況	13,529人	沼 B-5	13,559人																																							
現計画	13,559人	沼 B-6	13,529人																																							
沼 A-2	13,699人	静岡駅	29,610人																																							
沼 B-3	13,559人	浜松駅	16,195人																																							
沼 B-4	13,559人	三島駅	16,176人																																							
評価																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅500m圏内（駅から10分程度で歩ける距離）に位置する公園面積を集計 ・ 沼 A-2 は、土地区画整理区域内に整備予定の公園に加え、1ha の公園緑地を確保 ・ 沼 B-3、B-4、B-5 は、区画整理区域以外で、1ha の公園緑地を確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・ E2-1 で算定する業務系床面積の増分を、床面積当たりの従業人口の原単位を掛け従業人口を推計 ・ 算出した従業人口に、静岡県第2回 PT 調査による鉄道分担率4.5%をかけて定期利用の乗車数を算定 																																								
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土数値情報の都市公園データ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅別運輸状況（東海旅客鉄道） 																																								

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	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																				
評価項目	E1-5 徒歩圏における商業施設等が利用可能な施設の規模																				
評価指標	駅 500m 圏内の商業等床面積																				
指標が示す意味合い	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前に多くの来訪者を集めるために確保できる商業系の床面積 ● 土地区画整理事業や、再開発事業、建物共同化による床面積の増加分積 																				
データ・比較	<p>(駅500m圏内の商業等床面積)</p> <table border="1" data-bbox="311 1153 821 1310"> <tr> <td>現況</td> <td>24ha</td> <td>沼B-5</td> <td>24.4ha</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>25ha</td> <td>沼B-6</td> <td>24ha</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>27ha</td> <td>静岡駅</td> <td>49ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>24.4ha</td> <td>浜松駅</td> <td>110ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>24.4ha</td> <td>三島駅</td> <td>8ha</td> </tr> </table>	現況	24ha	沼B-5	24.4ha	現計画	25ha	沼B-6	24ha	沼A-2	27ha	静岡駅	49ha	沼B-3	24.4ha	浜松駅	110ha	沼B-4	24.4ha	三島駅	8ha
現況	24ha	沼B-5	24.4ha																		
現計画	25ha	沼B-6	24ha																		
沼A-2	27ha	静岡駅	49ha																		
沼B-3	24.4ha	浜松駅	110ha																		
沼B-4	24.4ha	三島駅	8ha																		
評価																					
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査の商業系建物面積に階高をかけて床面積を算出 ・土地区画整理事業における事業計画および用途地域の指定状況に基づき、各用途別の宅地面積に区分し、E1-1と同様に指定容積率の充足率から高度利用による増加床面積を試算 																				
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況 																				

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	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		
評価項目	E1-6 魅力的な都市景観の形成への貢献度		
評価指標	—		
指標が示す意味合い	●魅力的な都市景観形成に寄与できるか		
データ・比較	現計画	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真マネジメント）が行われないため、駅周辺全体の景観形成が図りにくい	
	沼 A-2	駅周辺全体のマネジメントにより都市景観形成に配慮したまちづくりが行われる	
	沼 B-3	個別施策において、都市景観に配慮したまちづくりが行われる	
	沼 B-4	同上	
	沼 B-5	同上	
	沼 B-6	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真マネジメント）が行われないため、駅周辺全体の景観形成が図りにくい	
評価			
計測の前提・方法	・沼津駅周辺地区のまちづくりの実施を契機として、景観に配慮したまちづくりが実施可能かどうかを整理		
使用データ	—		

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	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		日々多くの従業員が通い、多くの人が行き来する																																									
評価項目	E1-7 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		E1-7 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																																									
評価指標	駅 1 km 圏内の新たな公共公益施設用地の数		駅 1 km 圏内の新たな公共公益施設用地の面積																																									
指標が示す意味合い	● 駅周辺に多くの来評者を引きつける利便性の高い公共公益施設の立地		● 駅周辺に多くの来評者を引きつける利便性の高い公共公益施設の規模																																									
データ	<p style="text-align: center;">（駅1km圏内の新たな公共公益施設の数）</p>  <table border="1" data-bbox="319 1097 829 1276"> <tr> <td>現況</td><td>51カ所</td><td>沼B-5</td><td>55カ所</td> </tr> <tr> <td>現計画</td><td>52カ所</td><td>沼B-6</td><td>51カ所</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td><td>55カ所</td><td>静岡駅</td><td>74カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td><td>55カ所</td><td>浜松駅</td><td>50カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td><td>55カ所</td><td>三島駅</td><td>30カ所</td> </tr> </table>		現況	51カ所	沼B-5	55カ所	現計画	52カ所	沼B-6	51カ所	沼A-2	55カ所	静岡駅	74カ所	沼B-3	55カ所	浜松駅	50カ所	沼B-4	55カ所	三島駅	30カ所	<p style="text-align: center;">（駅1km圏内の新たな公共公益施設用地の面積）</p>  <table border="1" data-bbox="877 1097 1404 1276"> <tr> <td>現況</td><td>36ha</td><td>沼B-5</td><td>39ha</td> </tr> <tr> <td>現計画</td><td>37ha</td><td>沼B-6</td><td>36ha</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td><td>39ha</td><td>静岡駅</td><td>40ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td><td>39ha</td><td>浜松駅</td><td>17ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td><td>39ha</td><td>三島駅</td><td>43ha</td> </tr> </table>		現況	36ha	沼B-5	39ha	現計画	37ha	沼B-6	36ha	沼A-2	39ha	静岡駅	40ha	沼B-3	39ha	浜松駅	17ha	沼B-4	39ha	三島駅	43ha
現況	51カ所	沼B-5	55カ所																																									
現計画	52カ所	沼B-6	51カ所																																									
沼A-2	55カ所	静岡駅	74カ所																																									
沼B-3	55カ所	浜松駅	50カ所																																									
沼B-4	55カ所	三島駅	30カ所																																									
現況	36ha	沼B-5	39ha																																									
現計画	37ha	沼B-6	36ha																																									
沼A-2	39ha	静岡駅	40ha																																									
沼B-3	39ha	浜松駅	17ha																																									
沼B-4	39ha	三島駅	43ha																																									
評価																																												
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> 国土数値情報の公共施設データから、駅1km圏内の公共施設数を算出 各案に提案されている公共施設（行政サービス施設、体育館等を）増加分として追加 		<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基礎調査の公共公益施設面積に階高をかけて床面積を算出 各案に提案されている公共施設（行政サービス施設、体育館等を）増加分として追加 																																									
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> 国土数値情報の公共施設データ 		<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基礎調査建物用途現況 																																									

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	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																																																																								
評価項目	E1-7 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	E1-7 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																																																																							
評価指標	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																																																																							
指標が示す意味合い	● 買い物客等の来訪者の多さを、定期券以外の乗降客数で評価	● 駅周辺は多くの人が集い多様な利用が求められるが、そのような用地がどの程度生み出せるのかを評価																																																																							
データ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="316 658 836 1099"> <p>(定期券外の乗降者数)</p> <table border="1"> <caption>(定期券外の乗降者数)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>乗降者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現況</td><td>100</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>108</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>113</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>108</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>108</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>108</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>100</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>360</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>235</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>167</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="874 658 1410 1099"> <p>(鉄道用地の転用面積)</p> <table border="1"> <caption>(鉄道用地の転用面積)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>転用面積 (ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現況</td><td>0</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>8.5</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>8.5</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>0</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>0</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>0</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>乗降者数</th> <th>転用面積 (ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>7,988人</td> <td>0ha</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>8,628人</td> <td>8.5ha</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>9,028人</td> <td>8.5ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>8,628人</td> <td>0ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>8,628人</td> <td>0ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>8,628人</td> <td>0ha</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>7,988人</td> <td>0ha</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>28,777人</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>18,739人</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>13,317人</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		項目	乗降者数	現況	100	現計画	108	沼A-2	113	沼B-3	108	沼B-4	108	沼B-5	108	沼B-6	100	静岡駅	360	浜松駅	235	三島駅	167	項目	転用面積 (ha)	現況	0	現計画	8.5	沼A-2	8.5	沼B-3	0	沼B-4	0	沼B-5	0	沼B-6	0	項目	乗降者数	転用面積 (ha)	現況	7,988人	0ha	現計画	8,628人	8.5ha	沼A-2	9,028人	8.5ha	沼B-3	8,628人	0ha	沼B-4	8,628人	0ha	沼B-5	8,628人	0ha	沼B-6	7,988人	0ha	静岡駅	28,777人	-	浜松駅	18,739人	-	三島駅	13,317人	-
項目	乗降者数																																																																								
現況	100																																																																								
現計画	108																																																																								
沼A-2	113																																																																								
沼B-3	108																																																																								
沼B-4	108																																																																								
沼B-5	108																																																																								
沼B-6	100																																																																								
静岡駅	360																																																																								
浜松駅	235																																																																								
三島駅	167																																																																								
項目	転用面積 (ha)																																																																								
現況	0																																																																								
現計画	8.5																																																																								
沼A-2	8.5																																																																								
沼B-3	0																																																																								
沼B-4	0																																																																								
沼B-5	0																																																																								
沼B-6	0																																																																								
項目	乗降者数	転用面積 (ha)																																																																							
現況	7,988人	0ha																																																																							
現計画	8,628人	8.5ha																																																																							
沼A-2	9,028人	8.5ha																																																																							
沼B-3	8,628人	0ha																																																																							
沼B-4	8,628人	0ha																																																																							
沼B-5	8,628人	0ha																																																																							
沼B-6	7,988人	0ha																																																																							
静岡駅	28,777人	-																																																																							
浜松駅	18,739人	-																																																																							
三島駅	13,317人	-																																																																							
評価																																																																									
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> E1-5で算定する商業系床面積の増分から、床面積当たりの従業人口の原単位から来訪者数を推計 算出した来訪者数に、静岡県第2回PT調査による鉄道分担率 4.5%をかけて定期券外の乗車数を算定 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道高架化事業に伴い、これまで利用ができなかった鉄道用地が、どの程度転用できるか、事業計画に基づき面積を集計 																																																																							
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> 駅別運輸状況（東海旅客鉄道） 	<ul style="list-style-type: none"> 沼津駅付近連続立体交差事業計画 																																																																							

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	居住者の生活を支える多様な産業が集積		雇用が創出される	
評価項目	E2-1 * 徒歩圏でのオフィス等の多さ		E2-2 徒歩圏での雇用者の多さ	
評価指標	駅 500m 圏内のオフィス等床面積		駅 500m 圏内の従業者数	
指標が示す意味合い	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前に多くの従業者等を集めるために確保できる業務系の床面積 ● 土地区画整理事業や、再開発事業、建物共同化による床面積の増加分積 		<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前の賑わいを生む従業者数 	
データ	<p>(駅500m圏内のオフィス等床面積)</p>		<p>(駅500m圏内の従業者数)</p>	
	現況 18ha	沼 B-5 19ha	現況 24,500人	沼 B-5 25,230人
	現計画 19ha	沼 B-6 18ha	現計画 25,230人	沼 B-6 24,500人
	沼 A-2 22ha	静岡駅 36ha	沼 A-2 28,340人	静岡駅 62,503人
	沼 B-3 19ha	浜松駅 15ha	沼 B-3 25,230人	浜松駅 39,407人
	沼 B-4 19ha	三島駅 10ha	沼 B-4 25,230人	三島駅 11,500人
評価				
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査の業務系建物面積に階高をかけて床面積を算出 ・土地区画整理事業における事業計画および用途地域の指定状況に基づき、各用途別の宅地面積に区分し、E1-1と同様に指定容積率の充足率から高度利用による増加床面積を試算 		<ul style="list-style-type: none"> ・E2-1 で算定する業務系床面積の増分に床面積当たりの従業人口の原単位から従業人口をかけ算定 ・従業人口の原単位は、大規模開発地区関連交通計画マニュアルから事務所ビルの原単位の 1/2 を設定 (1450 人/ha) 	
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況 		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用途現況 	

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	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																																																						
評価項目	E3-1* 歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ	E3-1 歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ																																																					
評価指標	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																																																					
指標が示す意味合い	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道横断部における南北道路の歩道部の幅員の合計 ●歩行者、ベビーカーや自転車の安全で円滑な移動に対するゆとりある空間創出の余地 	<ul style="list-style-type: none"> ●駅南北の移動に対して、だれもが円滑に行われるかどうか 																																																					
データ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>(鉄道横断における歩行空間の大きさ_歩道幅員)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>上下移動あり</th> <th>上下移動なし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>100</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>636</td> <td>636</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>636</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>418</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>455</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>173</td> <td>173</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>173</td> <td>245</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>-</td> <td>245</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>-</td> <td>373</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>-</td> <td>82</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 50%;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>11m</td> <td>沼B-5</td> <td>19m</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>70m</td> <td>沼B-6</td> <td>19m</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>70m</td> <td>静岡駅</td> <td>27m</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>46m</td> <td>浜松駅</td> <td>41m</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>50m</td> <td>三島駅</td> <td>19m</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>		項目	上下移動あり	上下移動なし	現況	100	-	現計画	636	636	沼A-2	636	-	沼B-3	418	-	沼B-4	455	-	沼B-5	173	173	沼B-6	173	245	静岡駅	-	245	浜松駅	-	373	三島駅	-	82	現況	11m	沼B-5	19m	現計画	70m	沼B-6	19m	沼A-2	70m	静岡駅	27m	沼B-3	46m	浜松駅	41m	沼B-4	50m	三島駅	19m
項目	上下移動あり	上下移動なし																																																					
現況	100	-																																																					
現計画	636	636																																																					
沼A-2	636	-																																																					
沼B-3	418	-																																																					
沼B-4	455	-																																																					
沼B-5	173	173																																																					
沼B-6	173	245																																																					
静岡駅	-	245																																																					
浜松駅	-	373																																																					
三島駅	-	82																																																					
現況	11m	沼B-5	19m																																																				
現計画	70m	沼B-6	19m																																																				
沼A-2	70m	静岡駅	27m																																																				
沼B-3	46m	浜松駅	41m																																																				
沼B-4	50m	三島駅	19m																																																				
評価																																																							
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の鉄道横断部分の幹線道路、自由通路、高架下コンコース等の歩行空間の幅員を集計 ・沼A-2案は、幹線道路のほか高架下コンコース24m、高架下通路8mを含めている ・沼B-3、沼B-4の幅広自由通路は自由に通行できる幅員として30mを設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車などの駅南北の移動において移動円滑さを上下移動のあるなしで評価 																																																					
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の南北横断道路幅員 	-																																																					

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	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	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																																								
評価項目	E3-1 歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ	E3-2 公共交通の中心性																																								
評価指標	踏切の箇所数	駅前バスターミナル容量																																								
指標が示す意味合い	●鉄道横断における円滑な移動の支障となる踏切の箇所数	●駅前の交通結節機能を担うバスターミナルの容量（バスバース数）																																								
データ	<p>(踏切の箇所数)</p> <table border="1" data-bbox="316 1171 834 1350"> <tr> <td>現況</td> <td>13カ所</td> <td>沼B-5</td> <td>13カ所</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0カ所</td> <td>沼B-6</td> <td>13カ所</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>0カ所</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>13カ所</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>13カ所</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	現況	13カ所	沼B-5	13カ所	現計画	0カ所	沼B-6	13カ所	沼A-2	0カ所			沼B-3	13カ所			沼B-4	13カ所			<p>(駅前バスターミナル容量)</p> <table border="1" data-bbox="866 1171 1425 1350"> <tr> <td>現況</td> <td>14カ所</td> <td>沼B-5</td> <td>14カ所</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>18カ所</td> <td>沼B-6</td> <td>14カ所</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>18カ所</td> <td>静岡駅</td> <td>18カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>14カ所</td> <td>浜松駅</td> <td>17カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>14カ所</td> <td>三島駅</td> <td>12カ所</td> </tr> </table>	現況	14カ所	沼B-5	14カ所	現計画	18カ所	沼B-6	14カ所	沼A-2	18カ所	静岡駅	18カ所	沼B-3	14カ所	浜松駅	17カ所	沼B-4	14カ所	三島駅	12カ所
現況	13カ所	沼B-5	13カ所																																							
現計画	0カ所	沼B-6	13カ所																																							
沼A-2	0カ所																																									
沼B-3	13カ所																																									
沼B-4	13カ所																																									
現況	14カ所	沼B-5	14カ所																																							
現計画	18カ所	沼B-6	14カ所																																							
沼A-2	18カ所	静岡駅	18カ所																																							
沼B-3	14カ所	浜松駅	17カ所																																							
沼B-4	14カ所	三島駅	12カ所																																							
評価																																										
計測の前提・方法	・沼津駅付近連続立体交差事業により除却される踏切の数を集計	・現況のバスバース数を図上で計測 ・各案における駅前広場の増加面積から、整備が可能なバスバース数を試算																																								
使用データ	・沼津駅付近連続立体交差事業計画																																									

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	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																																									
評価項目	E3-3 高速道路からのアクセス性	E3-4 周辺地域からのアクセス性																																								
評価指標	東名、新東名 I Cからのアクセス時間	駅 1km 圏内における駐車場用地の面積																																								
指標が示す意味合い	●高速道路からの沼津駅周辺地区までのアクセス時間の短縮	●駅周辺にアクセスする自動車利用者のための駐車場用地の面積																																								
データ	<p>(東名 I Cから駅南までのアクセス時間)</p> <table border="1" data-bbox="316 1131 566 1317"> <tr> <td>現況</td> <td>13分</td> <td>沼 B-5</td> <td>13分</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>11分</td> <td>沼 B-6</td> <td>13分</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>11分</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>12分</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>12分</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	現況	13分	沼 B-5	13分	現計画	11分	沼 B-6	13分	沼 A-2	11分			沼 B-3	12分			沼 B-4	12分			<p>(駅周辺(駅1km圏内における)駐車場用地の面積)</p> <table border="1" data-bbox="863 1131 1436 1317"> <tr> <td>現況</td> <td>7.5ha</td> <td>沼 B-5</td> <td>8.5ha</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>7.5ha</td> <td>沼 B-6</td> <td>7.5ha</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>8.5ha</td> <td>静岡駅</td> <td>8.9ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>8.5ha</td> <td>静岡駅</td> <td>12.7ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>8.5ha</td> <td>静岡駅</td> <td>4.7ha</td> </tr> </table>	現況	7.5ha	沼 B-5	8.5ha	現計画	7.5ha	沼 B-6	7.5ha	沼 A-2	8.5ha	静岡駅	8.9ha	沼 B-3	8.5ha	静岡駅	12.7ha	沼 B-4	8.5ha	静岡駅	4.7ha
現況	13分	沼 B-5	13分																																							
現計画	11分	沼 B-6	13分																																							
沼 A-2	11分																																									
沼 B-3	12分																																									
沼 B-4	12分																																									
現況	7.5ha	沼 B-5	8.5ha																																							
現計画	7.5ha	沼 B-6	7.5ha																																							
沼 A-2	8.5ha	静岡駅	8.9ha																																							
沼 B-3	8.5ha	静岡駅	12.7ha																																							
沼 B-4	8.5ha	静岡駅	4.7ha																																							
評価																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路ネットワークデータの最短時間ルート検索により沼津駅～東名 IC までの到達時間を計測 ・各道路の走行速度は、道路交通センサスによる混雑時平均旅行速度を設定 ・各案に提案されている幹線道路の旅行速度は、将来交通量推計結果をもとに、旅行速度を設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査の自動車車庫建物面積に階高をかけて床面積を算出 ・各案において整備する駐車場の床面積を増加分として算定 																																								
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画基礎調査建物用現況 																																								

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	平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である																																									
評価項目	E3-5* 南北の移動の円滑さ	E3-6 東西の移動の円滑さ																																								
評価指標	南北断面の交通容量に対する駅 500m 圏内の発生交通量	立体道路に伴う東西方向の分断延長																																								
指標が示す意味合い	●鉄道横断部における自動車交通の混雑度合い	●個別整備案において整備する、立体道路（あまね、三ツ目ガードの改良）において分断される道路の延長																																								
データ	<p>(駅500m圏内の発生交通量÷交通容量)</p> <table border="1" data-bbox="331 1115 847 1305"> <tr> <td>現況</td><td>4.64</td><td>沼B-5</td><td>4.72</td> </tr> <tr> <td>現計画</td><td>0.97</td><td>沼B-6</td><td>4.64</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td><td>1.04</td><td>静岡駅</td><td>1.25</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td><td>2.83</td><td>浜松駅</td><td>3.15</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td><td>2.02</td><td>三島駅</td><td>1.74</td> </tr> </table>	現況	4.64	沼B-5	4.72	現計画	0.97	沼B-6	4.64	沼A-2	1.04	静岡駅	1.25	沼B-3	2.83	浜松駅	3.15	沼B-4	2.02	三島駅	1.74	<p>(立体道路に伴う東西方向の分断延長)</p> <table border="1" data-bbox="906 1115 1414 1305"> <tr> <td>現況</td><td>-</td><td>沼B-5</td><td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>現計画</td><td>分断なし</td><td>沼B-6</td><td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td><td>分断なし</td><td>静岡駅</td><td>-</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td><td>1,000m</td><td>浜松駅</td><td>-</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td><td>1,684m</td><td>三島駅</td><td>-</td> </tr> </table>	現況	-	沼B-5	分断なし	現計画	分断なし	沼B-6	分断なし	沼A-2	分断なし	静岡駅	-	沼B-3	1,000m	浜松駅	-	沼B-4	1,684m	三島駅	-
現況	4.64	沼B-5	4.72																																							
現計画	0.97	沼B-6	4.64																																							
沼A-2	1.04	静岡駅	1.25																																							
沼B-3	2.83	浜松駅	3.15																																							
沼B-4	2.02	三島駅	1.74																																							
現況	-	沼B-5	分断なし																																							
現計画	分断なし	沼B-6	分断なし																																							
沼A-2	分断なし	静岡駅	-																																							
沼B-3	1,000m	浜松駅	-																																							
沼B-4	1,684m	三島駅	-																																							
評価																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を横断する幹線道路の車線数から、交通容量を算定 ・各案で想定した増加床面積から、駅 500m 圏内において将来の交通量を算定 ・将来の交通量に対して、各案の交通容量に余裕があるかどうかを評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・あまねガード及び三ツ目ガードの鉄道オーバーの道路立体整備の計画図から、整備より道路の通行が遮断される区間（交差点間）を抽出しその延長を集計 																																								
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路計画（交通容量） ・都市計画基礎調査建物用途現況 	<ul style="list-style-type: none"> ・あまねガード及び三ツ目ガード鉄道オーバー改良計画図 																																								

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	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																				
評価項目	E4-1 * 災害時の避難場所の確保、堅牢建物への建て替え動向																				
評価指標	駅 500m圏内の堅牢建物の率																				
指標が示す意味合い	●建物更新により、建物倒壊や津波避難の安全性向上が図られる																				
データ	<div data-bbox="323 640 852 1093" style="text-align: center;"> <p>(駅500m圏内の堅牢建物の率)</p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%;"> <tr> <td>現況</td> <td>50.2%</td> <td>沼 B-5</td> <td>62.8%</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>59.3%</td> <td>沼 B-6</td> <td>54.9%</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>67.2%</td> <td>静岡駅</td> <td>71.6%</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>62.8%</td> <td>浜松駅</td> <td>62.7%</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>62.8%</td> <td>三島駅</td> <td>40.9%</td> </tr> </table> </div>	現況	50.2%	沼 B-5	62.8%	現計画	59.3%	沼 B-6	54.9%	沼 A-2	67.2%	静岡駅	71.6%	沼 B-3	62.8%	浜松駅	62.7%	沼 B-4	62.8%	三島駅	40.9%
現況	50.2%	沼 B-5	62.8%																		
現計画	59.3%	沼 B-6	54.9%																		
沼 A-2	67.2%	静岡駅	71.6%																		
沼 B-3	62.8%	浜松駅	62.7%																		
沼 B-4	62.8%	三島駅	40.9%																		
評価																					
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> 国土地理院の基盤地図情報から、現況堅牢建物棟数率を算定 沼 A-2 の土地区画整理区域内はすべて堅牢建物に、その他地区は普通建物の 20% が堅牢建物に建て変わるものとし試算 沼 B-3、B-4、B-5、B-6 は、東部拠点第二地区以外の土地区画整理区域内は普通建物の 50% が堅牢建物に、さらに沼 B-6 以外は、その他地区は普通建物の 20% が堅牢建物に建て変わるものとし試算 																				
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> 国土地理院基盤情報地図 																				

<p>地域づくりのポイント</p>	<p>④：安全で安心な地域</p>																																													
<p>地域づくりの目標</p>	<p>災害時に信頼できる避難経路が確保される</p>																																													
<p>評価項目</p>	<p>E4-2 南北断面の交通容量</p>																																													
<p>評価指標</p>	<p>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</p>																																													
<p>指標が示す意味合い</p>	<p>●津波発生時等において、鉄道駅北側へ多くの人々が避難できる</p>																																													
<p>データ</p>	<p>(一定時間内での鉄道北側への移動可能交通量(自動車者))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1 分間の移動可能交通量 (自動車)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>約 100 台</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>約 100 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>約 33 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>約 47 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>約 113 台</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>約 107 台</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>約 20 台</td> </tr> </tbody> </table>	1 分間の移動可能交通量 (自動車)		現況	約 20 台	現計画	約 100 台	沼 A-2	約 100 台	沼 B-3	約 33 台	沼 B-4	約 47 台	沼 B-5	約 20 台	沼 B-6	約 20 台	静岡駅	約 113 台	浜松駅	約 107 台	三島駅	約 20 台	<p>(一定時間内での鉄道北側への移動可能交通量(歩行者))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1 分間の移動可能交通量 (歩行者)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>約 100 台</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>約 100 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>約 33 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>約 47 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>約 113 台</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>約 107 台</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>約 20 台</td> </tr> </tbody> </table>	1 分間の移動可能交通量 (歩行者)		現況	約 20 台	現計画	約 100 台	沼 A-2	約 100 台	沼 B-3	約 33 台	沼 B-4	約 47 台	沼 B-5	約 20 台	沼 B-6	約 20 台	静岡駅	約 113 台	浜松駅	約 107 台	三島駅	約 20 台
1 分間の移動可能交通量 (自動車)																																														
現況	約 20 台																																													
現計画	約 100 台																																													
沼 A-2	約 100 台																																													
沼 B-3	約 33 台																																													
沼 B-4	約 47 台																																													
沼 B-5	約 20 台																																													
沼 B-6	約 20 台																																													
静岡駅	約 113 台																																													
浜松駅	約 107 台																																													
三島駅	約 20 台																																													
1 分間の移動可能交通量 (歩行者)																																														
現況	約 20 台																																													
現計画	約 100 台																																													
沼 A-2	約 100 台																																													
沼 B-3	約 33 台																																													
沼 B-4	約 47 台																																													
沼 B-5	約 20 台																																													
沼 B-6	約 20 台																																													
静岡駅	約 113 台																																													
浜松駅	約 107 台																																													
三島駅	約 20 台																																													
<p>評価</p>																																														
<p>計測の前提・方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各案で提案されている鉄道横断部の道路の車線数から 1 分あたりに通行可能な交通量を算定 	<ul style="list-style-type: none"> 各案で提案されている鉄道横断部の歩行空間の幅から、1 分あたりに通行可能な交通量を算定 また、鉄道横断部における高低差の有無より、上下移動による抵抗を考慮して交通量を算定 																																												
<p>使用データ</p>	<p>—</p>																																													

原地区の評価項目による比較評価 (案)

地域づくりのポインツ		①：誇りである文化と景観の活用	
地域づくりの目標	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		
評価項目	H1-1* 秩序と戦略のあるランドデザインとなっているか	H1-2 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	
評価指標	実現性		—
指標が示す意味合い	●実現に向けた課題	●地元の協議を踏まえ、まちづくりの目標にそった案となるか	
比較	原 A 案	●上位計画等において新たな拠点地区としての位置付けが前提 ●貨物駅移転関連施設以外の事業主体未決定 ●新たな広範囲の用地取得が必要	●PI の中で地元と協議の上検討し、今後も協議を進めていくことで、地元との間で共有されたランドデザインとなる
	原 B 案	●上位計画等において新たな拠点地区としての位置付けが前提 ●施設整備の事業主体未決定 ●新たな広範囲の用地取得が必要	●同上
	原 C 案	●施設整備の事業主体未決定 ●新たな用地取得が必要	●同上
	現計画	●新たな用地取得が必要	●現計画案は地区のランドデザインが示されていない
	趨勢比較ケース	●現況と変わらない	●現況と変わらない
評価			
計測の前提・方法	・各案の実現化にともない懸念される課題を整理	・PI をきっかけとして今後も地元との協議をふまえたまちづくりの検討が行われるかどうか整理	
使用データ	—		—

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		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		
評価項目		H1-3* 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	H1-4 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	
評価指標		乱開発されることにならないか、市街地が分散し農地と混在することにならないか	既存の住環境に騒音等の悪影響がないか	駅を中心とした暮らしのパターンが実現されるか
指標が示す意味合い		●原地区西側ゾーンの開発における市計画との整合性や、その規模と地元影響		●原地区全体の整備構想により、駅を中心とした市街地構造になるか
比較	原A案	●地区全体の計画に基づいた開発の規制誘導が可能	●貨物駅整備による騒音、粉じん、交通混雑などの影響が懸念される ●病院施設等による交通混雑、騒音（救急車その他）などの影響が懸念される	●原駅周辺の整備により、コンパクトな市街地が形成が期待される
	原B案	●同上	●病院施設等による交通混雑、騒音（救急車その他）などの影響が懸念される	●同上
	原C案	●貨物駅予定地以外は、現行の土地利用規制による	●同上	●同上
	現計画	●同上	●貨物駅整備による騒音、粉じん、交通混雑などの影響が懸念される	●原駅周辺においては、各種対策を個別に行うことで、コンパクトな市街地を形成
	趨勢比較ケース	●現況と変わらない	●現況と変わらない	●同上
評価				
計測の前提・方法		・原地区西側ゾーンについて、面的に計画誘導する場合と、貨物駅予定地のみを限定的に整備する場合における周辺環境への影響を整理	・各案において懸念される周辺環境への影響を整理	・勉強会等で検討した原地区の全体構想が、駅中心としたコンパクトな市街地の構造に寄与するかどうかを整理
使用データ		—	—	—

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		地域資源を活かし、定住と雇用と来街者を生み出す																			
評価項目		H2-1 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	H2-2* 若い人も含め定住者が増えるか																		
評価指標		—	地区の夜間人口																		
指標が示す意味合い		●実現に向けた課題	●原地区西側ゾーンの整備に伴い増加する可住人口																		
データ・比較	原 A 案	●歴史文化資料館、観光案内所、道の駅、歩行者ネットワーク整備等により観光資源を活かしたまちづくりが可能	<p>(地区の夜間人口)</p> <p>現況人口を100とした指数</p> <table border="1"> <caption>(地区の夜間人口) 現況人口を100とした指数</caption> <thead> <tr> <th>案名</th> <th>人口</th> <th>指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原A</td> <td>13,269人</td> <td>114</td> </tr> <tr> <td>原B</td> <td>13,089人</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>原C</td> <td>12,349人</td> <td>106</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>11,619人</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</td> <td>11,619人</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>※趨勢ケースは、現況値と変わらないものとしている</p>	案名	人口	指数	原A	13,269人	114	原B	13,089人	113	原C	12,349人	106	現計画	11,619人	100	現況・趨勢	11,619人	100
	案名	人口		指数																	
	原A	13,269人		114																	
	原B	13,089人		113																	
	原C	12,349人		106																	
現計画	11,619人	100																			
現況・趨勢	11,619人	100																			
原 B 案	●同上																				
原 C 案	●原地区西側ゾーンは貨物駅予定地の整備に限定されるため、観光資源を活かしたまちづくりは限定される。																				
現計画	●現況と変わらない																				
趨勢比較ケース	●同上																				
評価																					
計測の前提・方法		・勉強会等で検討した原地区の地域づくりの戦略案が、歴史資源や地域資源などの観光資源を活かしたものとなっているかを整理	・H2-3 で推計した従業人口の内、原地区内に居住する割合を 20%と設定し、沼津市の平均世帯人員(2.3 人)をかけて、可住人口を推計																		
使用データ		—	—																		

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		地域資源を活かし、定住と雇用と来街者を生み出す																															
評価項目		H2-3* 新たな産業の雇用が増えるか	H2-4、H2-5 観光客が増えるか 新たな農業に関わる来訪者が増えるか																														
評価指標		地区の従業人口	入り込み客数																														
指標が示す意味合い		●原地区西側ゾーンの整備に伴い増加する従業人口	●道の駅整備による入り込み客数の増加																														
データ・比較	原 A 案	<p>(地区の従業人口)</p> <p>現況従業人口を100とした指数</p> <table border="1"> <caption>(地区の従業人口) 現況従業人口を100とした指数</caption> <thead> <tr> <th>案名</th> <th>従業人口</th> <th>指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原A</td> <td>5,404人</td> <td>296</td> </tr> <tr> <td>原B</td> <td>5,014人</td> <td>275</td> </tr> <tr> <td>原C</td> <td>3,419人</td> <td>187</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>1,824人</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</td> <td>1,824人</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	案名	従業人口	指数	原A	5,404人	296	原B	5,014人	275	原C	3,419人	187	現計画	1,824人	100	現況・趨勢	1,824人	100	<p>(入り込み客数)</p> <table border="1"> <caption>(入り込み客数) 人/日</caption> <thead> <tr> <th>案名</th> <th>入り込み客数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原A</td> <td>1,000人</td> </tr> <tr> <td>原B</td> <td>1,000人</td> </tr> <tr> <td>原C</td> <td>0人</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0人</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</td> <td>0人</td> </tr> </tbody> </table>	案名	入り込み客数	原A	1,000人	原B	1,000人	原C	0人	現計画	0人	現況・趨勢	0人
	案名		従業人口	指数																													
	原A		5,404人	296																													
	原B		5,014人	275																													
	原C		3,419人	187																													
現計画	1,824人	100																															
現況・趨勢	1,824人	100																															
案名	入り込み客数																																
原A	1,000人																																
原B	1,000人																																
原C	0人																																
現計画	0人																																
現況・趨勢	0人																																
原 B 案																																	
原 C 案																																	
現計画																																	
趨勢比較ケース																																	
評価																																	
計測の前提・方法		<ul style="list-style-type: none"> 整備される施設（物流ターミナルまたは医療施設）の面積を類似事例から想定し、床面積当たりの従業人口の原単位を用いて従業人口を推計 従業人口の原単位は、大規模開発地区関連交通計画マニュアルから事務所ビルの原単位の1/4を設定（725人/ha） 物流ターミナルは、類似事例から設定（260人/ha） 	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅整備より想定される入り込み客を全国平均値である年間 35 万人※と想定 ※「道の駅」を拠点とした地域活性化調査研究報告書（(財)地域活性化センター）による全国道の駅 974 箇所へのアンケート結果 年間 35 万人を日当たり入り込み客数に換算 																														
使用データ		—	—																														

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	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	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	
評価項目	H2-6 健康福祉医療などの新たな産業が進出したいくなる魅力があるか	H2-7 新たな農業に関わる産業が進出したいくなる魅力があるか	
評価指標	—	—	
指標が示す意味合い	●地区の整備により、健康福祉医療などの新たな産業の進出の可能性	●地区の整備により、農業関連の産業の進出の可能性	
データ・比較	原A案	●貨物駅及び周辺の整備により、南北道路や貨物駅周辺にまとまった土地が整備されるため、医療・健康・文化・流通関連等の産業の進出が期待できる	●貨物駅及び周辺の整備により、道の駅などの観光商業施設の整備が行われるため、関連した産業の進出が期待できる
	原B案	●貨物駅予定地を活用した整備により、南北道路や貨物予定地周辺にまとまった土地が整備されるため、医療・健康・文化等の産業の進出が期待できる	●道の駅などの観光商業施設の整備が行われるため、関連した産業の進出が期待できる。
	原C案	●貨物駅予定地の整備に限定されるため、新たな産業の進出はあまり期待できない	●貨物駅予定地の整備に限定されるため、新たな産業の進出はあまり期待できない
	現計画	●貨物駅及び周辺の整備により流通関連等の産業の進出が期待できる	●貨物駅関連の整備に限定されるため、農業関連の産業の進出は期待できない
	趨勢比較ケース	●現況と変わらない	●現況と変わらない
評価			
計測の前提・方法	・原地区西側ゾーンの各案において新たな産業の進出が期待できるかどうかを整理	・原地区西側ゾーンの各案において農業に関わる産業の進出が期待できるかどうかを整理	
使用データ	—	—	

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	水害が早急かつ抜本的に解決される	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	
評価項目	H3-1 水害の心配が解消されるか	H3-2 大量の通過およびアクセス交通の影響を緩和できるか	
評価指標	—	—	
指標が示す意味合い	●地区の整備とあわせた治水対策の実施	●東駿河湾環状道路などの整備にともない今後増大することが予測されるアクセス交通に対し、地区の整備により交通混雑の影響が緩和されるか	
データ・比較	原A案	●沼川新放水路整備事業等の治水対策と連携したまちづくりが進み、水害による安全性が向上する	●貨物駅及び周辺の整備により、南北横断道路の整備やその沿道の環境対策の実施されるため、アクセス交通の影響が緩和される
	原B案	●同上	●貨物駅予定地を活用した整備により南北道路の整備やその沿道の環境対策の実施により、アクセス交通の影響が緩和される
	原C案	●沼川新放水路整備事業は個別対策として実施される	●南北道路の整備に伴いアクセス交通の影響が緩和される
	現計画	●同上	●同上
	趨勢比較ケース	●同上	●道路整備を実施しないため、交通混雑にともなう居住環境への影響が懸念される
評価			
計測の前提・方法	・勉強会等で検討した原地区の地域づくりの戦略案において、水害対策が位置づけられているか整理	・原地区西側ゾーンの各案においてアクセス交通の影響が緩和されるか整理	
使用データ	—	—	

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		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	
評価項目		H3-3* 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	
評価指標		増加する交通量と南北方向・東西方向の交通容量の確保	歩行空間の大きさ
指標が示す意味合い		●南北横断道路新設による交通容量、歩行空間の増加	●地区整備により歩行空間の増加
データ・比較	原 A 案	●南北道路の整備に伴い、沿道の環境対策を実施	●南北道路をはじめ、貨物駅周辺の市街地整備にともない、歩行空間が確保される
	原 B 案	●同上	●南北道路をはじめ、貨物駅予定地周辺の市街地整備にともない、歩行空間が確保される
	原 C 案	●南北道路の整備に伴う、沿道の環境対策は限定的となるため、周辺の居住環境への影響が懸念される	●南北道路の整備にともない、歩行空間が確保される。市街地整備は貨物駅予定地内のみでの整備になるため、歩行空間は限定される
	現計画	●同上	●同上
	趨勢比較ケース	●現況と変わらない	●整備が行われなため、歩行空間は増加しない
評価			
計測の前提・方法		・各案において、南北横断道路新設にともなう居住環境への影響を整理	・原地区西側ゾーンの各案において、歩行空間が確保されるかを整理
使用データ		—	—

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	基盤と連動した地域づくりがなされる	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	
評価項目	H3-4 基盤整備を活かした地域づくりができるか	H3-5 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	
評価指標	—	—	
指標が示す意味合い	●東駿河湾環状道路等の整備を活かした地域づくりとなっているか	●自然災害に対する、人命を確保する避難場所の整備	
データ・比較	原A案	●東駿河湾環状道路や、新東名駿河湾沿津 SA へのアクセス性向上施策を受け、道の駅や医療施設の整備・誘致が図られる	●貨物用地内等へ津波避難タワーや、公園等を整備することで、災害時の避難場所が確保される
	原B案	●同上	●同上
	原C案	●貨物駅予定地の開発に限定されるため、基盤と連動した地域づくりが図りにくい	●同上
	現計画	●貨物駅関連整備に限定されるため、基盤と連動した地域づくりが図りにくい	●現況と変わらない
	趨勢比較ケース	●整備が行われないため、基盤と連動した地域づくりが図られない	●同上
評価			
計測の前提・方法	●原地区西側ゾーンの各案において、東駿河湾環状道路等の計画を踏まえた地域づくりとなっているか整理	●原地区西側ゾーンの各案において、災害時の避難場所が確保されているか整理	
使用データ	—	—	

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	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		
評価項目	H3-6 避難路が確保できるか		
評価指標	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）	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	
指標が示す意味合い	●津波発生時に山側へ避難するための避難路となる幹線道路等の整備	●地震・火災発生時に、安全に避難できる地区内生活道路における避難機能の確保	
データ・比較	原A案	●南北道路等の整備により、山側や避難場所への避難がしやすくなり、避難可能範囲が広がる	●貨物駅及び周辺の市街地整備の実施により、避難路としての機能が期待できる生活道路等が確保される
	原B案	●同上	●貨物駅予定地を活用した市街地整備の実施により、避難路としての機能が期待できる生活道路等が確保される
	原C案	●同上	●貨物駅予定地の整備に限定されるため、避難路としての機能が期待できる生活道路等の整備はされない
	現計画	●同上	●同上
	趨勢比較ケース	●現況と変わらない	●現況と変わらない
評価			
計測の前提・方法	●原地区西側ゾーンの各案において、津波による避難路となる幹線道路の整備により、避難可能か空間が増えるかどうかを整理	●原地区西側ゾーンの各案において、地震⇒火災発生時の避難路となる生活道路の整備により、避難可能か空間が増えるかどうかを整理	
使用データ	—		