

広域的な観点からの評価項目による比較評価（案）【抜粋】 ※各代替案の特徴を明確に表す評価項目・指標を抜粋しました。

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		
指標が示す意味合い	●拠点地区として必要な可住人口、従業人口および来訪者数の増加分		
データ・比較			
評価			
計測の前提・方法	<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 m²）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 	<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	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>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> <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>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>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、自由通路、幅広自由通路、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。 	<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もない、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"> 駅周辺の南北横断道路の歩道幅員 	<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

本資料は勉強会での検討用に作成したものです

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		市民と民間と行政が協力し合って地域づくりを進める
評価項目		R6 手続的なリスクがなく、実現可能性があるか		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
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		●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
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	○計画案（西側ゾーン）の作成 ○貨物駅を縮小する場合の計画見直し ○貨物駅設置に伴う用地買収 ○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	○既定計画の見直し ○関係機関協議 等 ○計画案（西側ゾーン）の作成 ○地元住民との協議 等
	代替案7 （沼A-2・原C、 広域C、D）		同上	○既定計画の見直し ○関係機関協議 等 ○計画案（貨物駅予定地）の作成 ○地元住民との協議
	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	○既定計画の見直し ○関係機関協議 等 ○計画案（西側ゾーン）の作成 ○地元住民との協議 等 ○関係機関協議 等
	代替案10 （沼B-5・6、 原B、広域B）		同上	同上
	代替案12 （沼B-3・4、 原C、広域B）		同上	○既定計画の見直し ○関係機関協議 等 ○計画案（貨物駅予定地）の作成 ○地元住民との協議
	代替案13 （沼B-5・6、 原C、広域B）		同上	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	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	全体の事業費（ランニングコストも含めた事業費）	費用便益比の確認プロセス
指標が示す状況、意味合い	●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	●事業費に対する便益の測定プロセスを整理
データ	<p>単位：億円</p> <p>(総事業費)</p> <p>※代替案9、12は、沼B-4の事業費を表示 ※代替案10、13は、沼B-6の事業費を表示</p>	<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> <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>
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） 	<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

沼津駅周辺地区の評価項目による比較評価（案）【抜粋】※各代替案の特徴を明確に表す評価項目・指標を抜粋しました。

地域づくりのポイント	①：賑わい・活力・持続性	②：産業立地と雇用機会	③：交流を支える移動性とアクセス	④安全で安心な地域		
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	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	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居住者の生活を支える多様な産業が集積 等	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	平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である	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	E1-1 駅周辺の居住者人口の多さと集中度	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	E2-1 (E1-2, E1-5, E1-7) 徒歩圏における住宅・商業・業務・公共公益施設等の床面積	E3-1 歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ	E3-5 南北の移動の円滑さ	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 1 km 圏内の新たな住宅床面積	駅 500m 圏内の公園の面積	駅 500m 圏内の商業・業務等床面積	鉄道横断面における歩行空間の大きさ_歩道幅員	南北断面の交通容量に対する駅 500m 圏内の発生交通量	駅 500m 圏内の堅牢建物の率
指標が示す意味合い	●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	●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	●駅前に多くの来訪者を集めるために確保できる住宅・商業・業務・公共公益施設等の床面積 ●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	●鉄道横断面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	●鉄道横断面における自動車交通の混雑度合い	●地震地の建物倒壊を防ぎ、津波避難場所となりえる堅牢建物の率
データ	<p>(駅1km圏内の新たな住宅床面積)</p> <p>(駅500m圏内の公園面積)</p> <p>(駅500m圏内の床面積)</p> <p>(鉄道横断面における歩行空間の大きさ_歩道幅員)</p> <p>(駅500m圏内の発生交通量÷交通容量)</p> <p>(駅500m圏内の堅牢建物の率)</p>	<p>(駅500m圏内の公園面積)</p> <p>(駅500m圏内の床面積)</p> <p>(鉄道横断面における歩行空間の大きさ_歩道幅員)</p> <p>(駅500m圏内の発生交通量÷交通容量)</p> <p>(駅500m圏内の堅牢建物の率)</p>	<p>(駅500m圏内の床面積)</p> <p>(鉄道横断面における歩行空間の大きさ_歩道幅員)</p> <p>(駅500m圏内の発生交通量÷交通容量)</p> <p>(駅500m圏内の堅牢建物の率)</p>	<p>(鉄道横断面における歩行空間の大きさ_歩道幅員)</p> <p>(駅500m圏内の発生交通量÷交通容量)</p> <p>(駅500m圏内の堅牢建物の率)</p>	<p>(駅500m圏内の堅牢建物の率)</p>	
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 	<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"> 都市計画基礎調査の用途別の建物面積に階高をかけて用途別床面積を算出 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、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"> 駅周辺の鉄道横断面部分の幹線道路、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"> 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"> 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"> 都市計画基礎調査建物用途現況 	<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"> 都市計画基礎調査建物用途現況 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の南北横断面道路幅員 	<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"> 国土地理院基盤地図情報

原地区の評価項目による比較評価（案）【抜粋】 ※各代替案の特徴を明確に表す評価項目・指標を抜粋しました。

地域づくりのポイント		①：誇りである文化と景観の活用		②：農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい		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	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		地域資源を活かし、定住と雇用と来街者を生み出す		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	H1-1 秩序と戦略のあるグランドデザインとなっているか	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		H2-2 若い人も含め定住者が増えるか	H2-3 新たな産業の雇用が増えるか	H3-3 地区内の自動車交通を円滑に処理でき、歩行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	実現性	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	地区の夜間人口	地区の従業人口	増加する交通量と南北方向・東西方向の交通容量の確保	
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		●原地区西側ゾーンの整備に伴い増加する、可住人口と従業人口		●南北横断道路新設による交通容量、歩行空間の増加	
データ・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	●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	<p>(地区の夜間人口)</p> <p>現況人口を100とした指数</p> <p>(地区の従業人口)</p> <p>現況従業人口を100とした指数</p>	●南北横断道路新設による交通容量、歩行空間の増加	
	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	●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	●南北道路の整備に伴い、沿道の実環境対策を実施
	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	●貨物駅予定地以外は、現行の土地利用規制による	●同上		●南北道路の整備に伴う、沿道の実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	
	現計画	●新たな用地取得が必要	●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		●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	●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	・各案の実現化に向けて懸念される課題を整理	・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	・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	・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)	・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	