

■評価指標及び評価項目一覧[広域的な観点からの評価項目(テーマ①)]

No.	評価項目	評価指標	アウトプット	算定方法	原単位等	備考
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	広域的な拠点としての人口集積、集客性の向上	可住人口(人)の増加	代替案で確保できる床面積に原単位を乗じて算定	世帯人員2.3人/世帯 世帯床面積85㎡:市平均 (沼津市中心市街地活性化基本計画より)	【参考2】
			従業人口(人)の増加		従業人口原単位:1450人/ha (大規模開発地区関連交通計画マニュアル_事務所ビルより)	【参考2】
			来訪者数(人)の増加		来訪者原単位:5300人/ha (大規模開発地区関連交通計画マニュアル_地方都市商業より)	【参考2】
			公共公益施設数	勉強会での意見をもとに公共公益施設数を想定	-	
R2	アクセス圏域が広がるか	一定時間内のカバー人口の変化	沼津駅を起点とした15分圏域内人口(人)	幹線道路ネットワークデータ(走行速度は混雑時旅行速度)によるシミュレーション	国勢調査による地域メッシュ統計人口	【参考6】
			沼津港を起点とした15分圏域内人口(人)			【参考6】
R3	復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか	県内、首都圏、中部圏へのアクセスルートの代替性	中部圏地震防止基本戦略	定性評価	-	
R4	判断までの期間や判断の遅れに伴う影響	民間投資マインドの変化	民間事業者へのヒアリング	定性評価	-	
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	時期別の累積効果	鉄道横断部の歩行通行幅の合計値(m)	事業スケジュールに基づき、供用開始時期を想定し、時系列積上	-	【参考3】
			沼津駅周辺の鉄道横断部道路の交通容量(台/日)		交通容量:4車線道路 1路線あたり28800台/日 2車線道路 1路線あたり9600台/日 (道路構造令より)	【参考3】
			土地区画整理事業区域内の建物床面積の累積増加量(ha)	事業スケジュールに基づき、事業完了時期を想定し、時系列積上	-	【参考3】
			原地区西部ゾーンの従業人口増加数(人)	事業スケジュールに基づき、施設整備完了時期を想定し、時系列積上	従業人口原単位:1450人/ha (大規模開発地区関連交通計画マニュアル_事務所ビルより)	【参考3】
R6	手続的なリスクがなく、実現可能性があるか	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	計画の見直し、用地買収、その他手続き	定性評価	-	
			鉄道用地の転用による固定資産税の増額(億円/年)	鉄道用地が宅地となることによる固定資産税の増加額を算定	固定資産税率1.4%	
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	県や市の都市計画等との整合	上位計画の位置づけや都市計画の変更の有無	定性評価	-	
R8	事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか	全体の事業費(ランニングコストも含めた事業費)	総事業費	維持管理費を含む総事業費を積上	-	【参考4】
			財政比較分析表	定性評価	-	
R9	社会的な効果をどう評価できるか	費用便益比の確認プロセス	各代替案の費用対効果(B/C)を算定	道路交通環境改善効果の費用便益を算定	費用便益分析マニュアルより(国土交通省)	【参考5】

■評価項目及び評価指標一覧[沼津駅周辺地区の評価項目(テーマ②)]

No.	評価項目	評価指標	アウトプット	算定方法	原単位等	備考
E1-1	駅周辺の居住者人口の多さと集中度	駅1km圏内の新たな住宅床面積	駅1km圏内の新たな住宅床面積(ha) (現況値を100とした指数)	代替案で確保できる住宅地面積に、指定容積充足率を乗じて算定	沼A-2案 指定容積充足率:70% その他 指定容積充足率:50% (現況区画整理地内充足率約40%)	【参考1】 【参考2】
E1-2	徒歩圏の居住人口の集中度	駅500m圏内の新たな住宅床面積	駅500m圏内の新たな住宅床面積(ha) (現況値を100とした指数)	代替案で確保できる住宅地面積に、指定容積充足率を乗じて算定	沼A-2案 指定容積充足率:70% その他 指定容積充足率:50% (現況区画整理地内充足率約40%)	【参考1】 【参考2】
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	駅500m圏内の公園の面積	駅500m圏内の公園の面積(ha) (現況値を100とした指数)	沼A-2案は、総合整備事業は事業計画に基づく公園面積に1.0haの公園緑地を確保、個別事業型(沼B-3~5)の場合は1.0haの増加を想定	-	【参考1】
E1-4	徒歩圏に通勤する従業者の多さ	定期券利用の乗降者数	定期券利用の乗者数(人) (現況値を100とした指数)	E2-1で算定した業務系床面積に、面積あたり従業者数原単位、鉄道分担率を乗じて算定	従業人口原単位:1450人 (大規模開発地区関連交通計画マニュアル事務所ビルより)(概ね沼津市1kmに近似) 鉄道分担率:13.5%(第2回東駿河湾都市圏PT調査より)	【参考2】
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	駅500m圏内の商業等床面積	駅500m圏内の商業等床面積(ha) (現況値を100とした指数)	代替案で確保できる商業系宅地面積に、指定容積充足率を乗じて算定	沼A-2案 指定容積充足率:70% その他 指定容積充足率:50% (現況区画整理地内充足率約40%)	【参考1】 【参考2】
E1-6	魅力的な都市景観の形成への貢献度	-	魅力的な都市景観形成に寄与できるか	定性評価	-	
E1-7	駅周辺地区での公共サービス(病院等)や観光資源の多様性	駅1km圏内の新たな公共施設用地の数	駅1km圏内の新たな公共施設用地の数 (現況値を100とした指数)	国土数値情報公共施設データに、提案された公共施設を加算	-	【参考1】
		駅1km圏内の新たな公共施設用地の面積	駅1km圏内の新たな公共施設用地の面積(ha)	各案に提案されている公共施設等の用地面積を積上	容積率 行政サービス施設、駐車場:300% 体育館:200%	【参考1】
		定期券外の乗降者数	定期券外の乗降者数(人) (現況値を100とした指数)	E1-5で算定した商業床面積に、面積あたり来訪者数原単位、鉄道分担率を乗じて算定	来訪者原単位:5300人/ha(大規模開発地区関連交通計画マニュアル地方都市商業より) 鉄道分担率:6.5%(第2回東駿河湾都市圏PT調査より)	【参考2】
		鉄道用地の宅地・公共用地への転用面積	鉄道用地の転用面積(ha)	沼津駅周辺土地区画整理事業により宅地・公共用地へ転用される面積を計測	-	
E2-1	徒歩圏でのオフィス等の多さ	駅500m圏内のオフィス等床面積	駅500m圏内のオフィス等床面積(ha) (現況値を100とした指数)	代替案で確保できる業務系宅地面積に、指定容積充足率を乗じて算定	沼A-2案 指定容積充足率:70% その他 指定容積充足率:50% (現況区画整理地内充足率約40%)	【参考1】 【参考2】
E2-2	徒歩圏での雇用の多さ	駅500m圏内の従業者数	駅500m圏内の従業者数(人) (現況値を100とした指数)	E2-1で算定したオフィス等床面積に、面積あたり従業者数原単位を乗じて算定	従業人口原単位:1450人 (大規模開発地区関連交通計画マニュアル事務所ビルより)(概ね沼津市1kmに近似)	【参考1】 【参考2】
E3-1	歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ	鉄道横断における歩行空間の大きさ歩道幅員	鉄道横断における歩行空間の大きさ歩道幅員(m) (現況値を100とした指数)	代替案で確保できる歩道幅員の積上	-	
		駅南北における移動の高低差	駅南北移動における高低差の有無	高低差の有無	-	
		踏切の箇所数	現計画区域における踏切の箇所数	除却される踏切数	-	
E3-2	公共交通の中心性	駅前バスターミナル容量	駅前のバスバース数	現計画による駅前広場増加面積をもとに標準的レイアウトによる台数を算定	標準的バスバース規模	
E3-3	高速道路からのアクセス性	東名、新東名ICからのアクセス時間	東名ICから駅南までのアクセス時間(分) (現況値を100とした指数)	幹線道路ネットワークデータ(走行速度は混雑時旅行速度)によるシミュレーション	-	【参考6】
E3-4	周辺地域からのアクセス性	駅1km圏内における駐車場用地の面積	駅1km圏内における駐車場用地の面積(ha) (現況値を100とした指数)	都市計画基礎調査自動車庫建物面積に階高を乗じて算定 増加分は1haと想定(沼A-2、沼B-3~5)	-	【参考1】
E3-5	南北の移動の円滑さ	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圏内の発生交通量÷交通容量 (現況値を100とした指数)	増加床面積に対し、発生集中交通量を算出、道路交通容量との比を算出	発生集中量 (大規模開発地区関連交通計画マニュアル原単位(発生集中、分担率、平均乗車人員等より))	【参考1】
E3-6	東西の移動の円滑さ	立体道路に伴う東西方向の分断延長	立体道路に伴う東西方向の分断延長(m)	鉄道建築限界、道路勾配を踏まえ、道路概略設計より立体交差道路すり付き位置を想定し、その延長を算定	-	
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	駅500m圏内の堅牢建物の率	駅500m圏内の堅牢建物の率(%) (現況値を100とした指数)	現況(基盤地図情報(国土地理院)に基づき堅牢建物を集計)に対し、区画整理の実施状況を想定して算定	沼A-2 区画整理内(拠点第二以外)はすべて堅牢化。その他、20%が堅牢化 沼B-3~5区画整理内(拠点第二以外)は50%が堅牢化。その他、20%が堅牢化 沼B-6区画整理内(拠点第二以外)は50%が堅牢化。その他は現状のまま	【参考1】 【参考2】
E4-2	南北断面の交通容量	1分間の移動可能交通量(自動車)(台) (現況値を100とした指数)		道路車線数による単位時間あたりの可能交通量	交通容量:4車線道路 1路線あたり28800台/日 2車線道路 1路線あたり9600台/日 (道路構造令より)	
		1分間の移動可能交通量(歩行者)(人) (現況値を100とした指数)		歩道幅員による、単位時間あたりの可能交通量(上下移動抵抗を含む)	幅員あたり1分間交通量:58.2/m・min、高低差がある場合38.8/m・min	

■評価指標及び評価項目一覧[原地区の評価項目(テーマ③)]

No.	評価項目	評価指標	アウトプット	算定方法	原単位等	備考
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	実現性	実現に向けた課題	定性評価	-	
H1-2	グ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	-	地元との間で共有されたグランドデザインとするために今後必要となるプロセス等	定性評価	-	
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	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	原地区西部ゾーンの開発における都市計画との整合性や、その規模と地元影響	定性評価	-	
		既存の住環境に騒音等の悪影響がないか	原地区西部ゾーンの開発における住環境への影響	定性評価	-	
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	駅を中心とした暮らしのパターンが実現されるか	原地区全体の整備構想により、原駅を中心とした市街地構造になるか	定性評価	-	
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	-	実現に向けた課題	定性評価	-	
H2-2	若い人も含め定住者が増えるか	地区の夜間人口	西側ゾーンの夜間人口(人)	従業人口に基づき、地区内居住割合を想定して居住人口を算出	地区内居住割合(想定) 世帯人員2.3人/世帯(沼津市中心市街地活性化基本計画より)	
H2-3	新たな産業の雇用が増えるか	地区の従業人口	西側ゾーンの従業人口(人)	提案施設に類似事例による一般的な従業人口の原単位を乗じて設定	類似施設の従業員数	
H2-4	観光客が増えるか	入り込み客数	入り込み客数(人)	提案施設に類似事例による一般的な来訪者数の原単位を乗じて設定	類似施設の来訪者数	
H2-5	新たな農業に関わる来訪者が増えるか	入り込み客数	入り込み客数(人)	提案施設に類似事例による一般的な来訪者数の原単位を乗じて設定	類似施設の来訪者数	
H2-6	健康福祉医療などの新たな産業が進出したくなる魅力があるか	-	地区の整備による、健康福祉医療などの新たな産業の進出の可能性	定性評価	-	
H2-7	新たな農業に関わる産業が進出したくなる魅力があるか	-	地区の整備による、農業関連の産業の進出の可能性	定性評価	-	
H3-1	水害の心配が解消されるか	-	地区の整備とあわせた治水対策の実施	定性評価	-	
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	-	東駿河湾環状道路などの整備に伴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	定性評価	-	
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	増加する交通量と南北方向・東西方向の交通量の確保	南北横断道路新設による交通容量、歩行空間の増加	定性評価	-	
		歩行空間の大きさ	地区の整備による歩行空間の増加	定性評価	-	
H3-4	基盤整備を活かした地域づくりができるか	-	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	定性評価	-	
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	-	自然災害に対する人命を確保する避難場所の整備	定性評価	-	
H3-6	避難路が確保できるか	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)	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	定性評価	-	
		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	地震・火災等の災害発生時(家屋の倒壊)における安全な避難容量	定性評価	-	