

技術検討アドバイザーの助言とその対応等（暫定版）

※頁番号は、「全評価項目に沿った比較評価（案）」（第6回合同勉強会資料4-2）の番号。

No.	頁	評価項目	助言	対応等
1	-	全体	数値が四捨五入をしてあったりしていなかったり、不統一。	人口等の数値は10の位で四捨五入し、統一しました。
2	4	R1 H2-2	「表 原地区（西側ゾーン） 可住人口の増加」について、R1 と H2-2 と不整合。原地区内への居住者割合の算出根拠が不明。	<p>原地区内への居住者割合の設定につきましては、新たに施設整備（今回の場合は主として医療施設）を実施した場合に、従業者のうち何割が定住するかという類似事例等のデータがなく、次の2通りを想定しました。</p> <p>《ケース1》 新たに整備する施設には沼津市全域からの就業がみこまれると仮定し、沼津市全人口における原・浮島地区の人口割合が、その施設の全従業人口における原・浮島地区への定住人口の割合と等しく、12.7%となる。</p> <p>《ケース2》 新たな施設に原・浮島地区から通勤する者は、東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H16）の自宅が原・浮島地区にある者のうち、通勤で原・浮島地区内に移動する者の割合と等しく、36.9%となる。</p> <p>これらを考慮し、安全側（低め）となる20%を採用しました。</p>
3	4	R1 H2-2	原地区内への居住者割合 20%の算出根拠として、原浮島地区の沼津市全人口割合 12.7%とする理由が不明である。原地区で従業している割合を算出するか、類似規模の開発事例をから算出すべきと考える。	同上

No.	頁	評価項目	助言	対応等
4	5	R1	大規模開発地区関連交通計画マニュアル等の原単位を使用する場合は、現状と比較してから使用すること。	現単位について、単位面積当たりの従業人口を駅周辺の実績データから検証しました。 現単位 1,450 人/ha に対し、沼津駅 1km 圏内の実績値は 1,333 人/ha でほぼ近い数値であるため、マニュアルの原単位を採用しました。
5	5	R1	【参考】の式は標記が間違っている。1333 人/ha にはならない。床面積に 0.8 を乗じる根拠についても説明を追記すること。	数式の記述ミスでした。 「沼津駅 1km 圏内の単位面積当たり従業人口 1,333 人/ha ÷ 従業者人口 40,499 人 ÷ (業務系床面積 38ha × 専用床面積率 0.8)」です。0.8 は専用床面積率です。
6	4 51	R1 H2-2	R1 の可住地人口の増加数が、H2-2 の夜間人口の増加数と不整合	R1 の数値が間違っておりまして、H2-2 に合わせて修正しました。
7	4	R1	B-3～5 の増加床面積は 0.2ha ではないか？単位を追記すること。 P28「表 各代替案の商業等の面積の増加分」不整合。	駅 1 km の数値を採用していますので、1.9ha を採用しています。 単位は ha を追記しました。
8	6	R1	大規模開発地区関連交通計画マニュアルの商業床面積率、駅距離及び平休日割引率を考慮した方が良いのではないかな。	商業床面積による割引率は施設規模までは想定していないため、床面積 1.5ha 以下の割引率である 1.0 を採用しました。駅距離による割引率は、駅 500m 圏内では 1.0 から 0.95 の間になるため 1.0 としました。
9	7	R1	「表 沼津駅周辺地区において整備が見込まれる公共公益施設数」において、表が沼 B-3～5、沼 B-6 となっているが、代替案では沼 B-3、-4 と沼 B-5、-6 が類似の案となっているが、それで良いかな。	B-5 と B-6 は道路整備をしないことで類似の案としており、施設整備については違いがあるものとなっています。 代替案の評価では、沼 B-4 と沼 B-6 を代表させて比較しています。
10	8	R2	表中、沼津駅起点では 1 路線を整備した場合と 2 路線整備した場合では圏内人口が変化するが、沼津港及び市役所を起点としても変化しないのはなぜかな。	沼津市役所及び沼津港は起点が近接しており、鉄道横断する交通が 2 路線のうちに近い方に集中しているため、1 路線整備した場合と 2 路線整備した場合では変化していません。

No.	頁	評価項目	助言	対応等
11	9	R3	貨物駅が市街地に近いことが評価ポイントとなるか？災害時は物流ポイントを被災地近くに持たない方が良い。その意味で沼津市街地の外にある原地区にあることに意味があるのでは？	代替性という観点からは市街地に近いことは評価のポイントとなりません。「市街地エリアへの近接性」の記述を削除しました。
12	14	R5	通常、区画整理事業では基盤整備完成後、住宅の建築されるまでに時間がかかるので、ビルトアップの時間を見込むが、今回は考慮されていない。実勢と合っていないのではないかと？	今回、用地取得等の不確定な期間を除く前提で計算しました。このため、計算上、基盤整備が完了すると同時に住宅が建築されることと想定しました。
13		全体	各代替案と並べて静岡、浜松、三島との比較があるが、時間がかかってしまうことでこれら他都市との都市間競争でハンディを負ってしまうということが本当の問題では？	STEP6 の検討において参考とさせていただきます。
14	16	R6	代替案9から13について、貨物駅の新たな移転先を検討する必要はないか？	代替案9から13は現位置のまま貨物駅が存続することとなるため、新たな移転先を検討する必要はありません。
15	16	R6	床面積当たりの建築費を20万円/㎡と設定しており、低いと思われる。根拠を確認した方が良い。	住宅の坪単価は50～70万円位を想定して20万/㎡で設定しました。
16	20	R8	事業費と維持管理費が区別できるように記載すること。	事業費と維持管理費が区別できるように記載を訂正しました。
17	21	R8	代替案ごとの資金計画を作成できないか。	資金計画については、代替案自体が不確定な要素が多く、また、事業主体も決定しておりません。そのため、資金計画を立てる際に記載の割合や利息等の設定根拠が大変不確かなものとなり、資金計画については作成することができません。
18	21	R8	「事業の負荷率」という指標はどこにも示されていない。	資金計画が作成できませんでしたので、負荷率を数値として算出することはできませんでした。

No.	頁	評価項目	助言	対応等
19	23	R9	B-Cは見るのか？見ないのか？	B-Cについても算出しました。評価の項目となります。
20	23	R9	代替案9、12のB/Cが0.42となる場合、B-Cはマイナスになるはずではないか。また、案が2つにもかかわらず、幅で記載している理由を記載すべき。	記載ミスです。-269 億円のマイナスが抜けておりました。 幅の記載しているのは、鉄道横断部の道路をアンダーパスで整備した場合とオーバーパスで整備した場合です。説明を追記いたします。
21	23	R9	原地区で計算をしないこと理由を追記した方がよい。	原地区においては、代替案自体が不確定な要素が多く、具体的な事業が想定できないため費用対効果を実施していない旨を追記します。
22	24	E1-1	「グラフ 駅 1km 圏内の新たな住宅床面積」の沼A-2は104ではなく、105である。	105に訂正しました。
23	24 ～		これ以降、グラフの標記が代替案でなく、A-2、B-3となっているが、表則を合わせなくて良いのか？	P23以降は、沼津駅周辺地区の評価指標であるため、代替素案ごとのA-2の記述としています。
24	24	E1-1	充足率が下表の実績と比較しても、低めに抑えられているが、根拠を示すこと。実績は容積率が高いと充足率が上がるが、上表の設定では逆になっている。	以下の記述を追加しました。 「土地区画整理事業が完了あるいは事業中の区域があり、まだ建建物が立ち上がっていない地区があるため、駅1km圏の平均の容積充足率より低い値となっている。」
25	27	E1-3	A-2は既存市街地内に1haの公園を整備する案となっているが、その可能性の根拠は？	勉強会（ワークショップ）の中で、住民から駅前に公園緑地を要望が出たことから位置づけています今後実施予定の区画整理事業区域内で確保する等が考えられますが、可能性の検討までは行っておりません。

No.	頁	評価項目	助言	対応等
26	33	E1-7	本来駅前商業施設に来る人の鉄道分担率はもっと高くないか？また、現在の分担率を用いる妥当性は？	駅前の商業施設に来る人の分担率を調査したデータはなく、鉄道の分担率は、東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H16）の駅周辺のゾーンにおける目的別代表交通手段別集中交通量を全目的の鉄道利用の比率（6.5%）を採用しました。同調査で将来値も設定していますが、鉄道高架事業の完成を前提とした道路ネットワークの設定となっておりますので、現在の分担率としました。
27	33	E1-7	上表では、現計画とB-3～5の乗降客数が同じとなっており、「表 沼津駅周辺地区 来訪者人口の増加」と不整合。	グラフと数値を修正しました。B-3～5の乗降客数を「8,048人」に修正し合わせてグラフも修正しました。
28	36	E2-2	500m圏内のランクをとるために500mメッシュを当てはめるといのはかなり荒っぽい。500m圏がかかったメッシュはすべて対象にしているのか？データのとり方の説明が不足している。	既存のデータが500mメッシュであったので、止むを得ず500mメッシュを採用しています。また「駅を拠点として半径500mのエリアにかかるメッシュをすべて対象にしています」と説明を追加しました。
29	36	E2-2	「表 沼津駅周辺地区 従業人口の増加」について、P4と不整合。	沼 A-2 の従業増加人口の数値を修正（4,290人）に修正しました。
30	36	E2-2	「表 沼津駅周辺地区 従業人口の増加」について、従業者増加人口（人/日）の単位は正確か？	単位は人/日ではなく、人です。修正しました。
31	43	E3-5	道路構造令の交通容量は12時間か？24時間か？	24時間です。追記しました。
32	45	E4-1	「表 各案の堅牢建物率の算定」の単位が不明。【参考2】床面積の算定と数値的な整合がとれているのか？	単位（ha）を記述しました。【参考2】床面積の算定の考え方とあわせて、数値を設定しています。
33	51	H2-2	「表 原地区（西側ゾーン） 可住人口の増加」について、R1とH2-2と不整合。	R1の数値が間違っておりましたので、H2-2に合わせて修正しました。
34	51	H2-2	趨勢ケースの文章の意味が不明。	どの案も人口の自然減は考慮せず、趨勢案については現況値と変わらないものとした。説明を修正します。

No.	頁	評価項目	助言	対応等
35	52	H2-3	医療施設 5.5ha は相当な規模であるが、その根拠を追記すること。道路密度との関係からも適正規模が疑問である。	医療施設は勉強会での意見を踏まえ、県内の 500 床以上の病院施設のうち、データが入りできた 8 施設を検討しました。そのうち、目標値として最も大きい値を採用しています。
36	52	H2-3	使用している原単位が聖隷三方原病院の実績値となっているが、他の事例も調査し、幅をもたせて算定した方がよいのではないか。	同上
37	52	H2-3	人口に関する評価指標が、ほぼ医療施設の増加人口となっている点については、政策として医療施設を誘致する計画があるのならばよいが、そうでないならば医療施設がくるからこの代替案が良い、と市民の方が錯覚しないように、あくまでもひとつのアイデアであることをきちんと説明すること。	代替案の比較評価(案)代替案の条件設定の中で、現在、病院建設において具体的な計画は無く、施設の内容や規模などは未定である旨を記述し、類似事例を元にして数値を算定している旨を記述しました。
38	57	H3-5	H3-5:津波被害が想定される地域と考えて良いか?そこに大規模な医療施設を整備する妥当性が不明である。	県の第 4 次被害想定において当該地域は、堤防の整備されており、津波による被害想定では浸水しないエリアとなっていますが、津波を不安に感じる意見があります。
39	57	H3-5	H3-5:津波被害が想定される地域と考えて良いか?そこに大規模な医療施設を整備する妥当性が不明である。	同上
40	57	H3-5	H3-5:津波被害が想定される地域の場合、公園や緑地整備で避難場所が確保されるとされる理由が不明である。	避難場所として公園や緑地を整備するのは、津波が発生しない場合の地震を想定しています。
41	59	参考 1	1 行目、脱字	訂正しました。
42	76	参考 5	現貨物駅部分の踏切でかなりの遮断時間が生じているようであるが、その解消を考慮しないのはなぜか?	鉄道高架事業に伴い、貨物駅が移転される沿 A-2 案においては、踏切解消を考慮し便益を算定しています。
43	76	参考 5	鉄道事業者側が受ける便益というのは考慮に入れないのか?	鉄道高架にかかる維持管理についても費用に入れていないため、鉄道事業者の便益は考慮していません。