

#### 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実現する方策解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、総合的な視点で、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。

## 広域的な観点からの比較評価

R 1	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 4
R 2	アクセス圏域が広がるか	P 8
R 3	復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか	P 9
R 4	判断までの期間や判断の遅れに伴う影響	P 10
R 5	早く効果が現れるか、かつ、長期的な地域づくりへの効果があるか	P 12
R 6	手続的なリスクがなく、実現可能性があるか	P 16
R 7	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	P 19
R 8	事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか	P 20
R 9	社会的な効果をどう評価できるか	P 23

## 沼津駅周辺地区の評価項目による比較評価

<b>: 賑わい・活力・持続性</b>		
E 1 - 1	駅周辺の居住者人口の多さと集中度	P 25
E 1 - 2	徒歩圏の居住人口の集中度	P 27
E 1 - 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	P 28
E 1 - 4	徒歩圏に通勤する従業員の多さ	P 29
E 1 - 5	徒歩圏における商業施設等が利用可能な施設の規模	P 30
E 1 - 6	魅力的な都市景観の形成への貢献度	P 31
E 1 - 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	P 32
<b>: 産業立地と雇用機会</b>		
E 2 - 1	徒歩圏でのオフィス等の多さ	P 36
E 2 - 2	徒歩圏での雇用者の多さ	P 37 6
<b>: 交流を支える移動性とアクセス</b>		
E 3 - 1	歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ	P 38
E 3 - 2	公共交通の中心性	P 41
E 3 - 3	高速道路からのアクセス性	P 42
E 3 - 4	周辺地域からのアクセス性	P 43
E 3 - 5	南北の移動の円滑さ	P 44
E 3 - 6	東西の移動の円滑さ	P 45
<b>: 安全で安心な地域</b>		
E 4 - 1	災害時の避難場所の確保、堅牢建物への建て替え動向	P 46
E 4 - 2	南北断面の交通容量	P 47

## 原地区の評価項目による比較評価

<b>：誇りである文化と景観の活用</b>	
H 1 - 1	秩序と戦略のあるランドデザインとなっているか P 4 9
H 1 - 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 P 4 9
H 1 - 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 P 5 0
H 1 - 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 P 5 1
<b>：農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい</b>	
H 2 - 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 P 5 1
H 2 - 2	若い人も含め定住者が増えるか P 5 2
H 2 - 3	新たな産業の雇用が増えるか P 5 3
H 2 - 4、H 2 - 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 P 5 4
H 2 - 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 P 5 5
H 2 - 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 P 5 6
<b>：新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>	
H 3 - 1	水害の心配が解消されるか P 5 6
H 3 - 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 P 5 6
H 3 - 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 P 5 7
H 3 - 4	基盤整備を活かした地域づくりができるか P 5 8
H 3 - 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 P 5 9
H 3 - 6	避難路が確保できるか P 5 0
<b>【参考】</b>	
【参考 1】	駅 500m 圏と 1 k m圏域の設定について P 6 0
【参考 2】	床面積の算定について P 6 3
【参考 3】	各案の事業スケジュール（案） P 6 6
【参考 4】	各案の事業費 P 7 6
【参考 5】	費用対効果の算定について P 7 7
【参考 6】	高速道路からのアクセス時間について（時間圏図の作成） P 8 2

広域的な観点からの比較評価

地域づくりの目標	広域的な拠点に																																												
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	拠点地区の可住人口の増加分																																												
データ・比較	<p style="text-align: center;"><b>(可住人口の増加)</b></p>																																												
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの人々が居住することで、働く場所や、集う場所が生まれ、広域的な拠点として、多様なサービスが提供され、人口集積、集客性が向上するものと考えられる。ここでは、各代替案で確保できる住宅床面積から算出した可住人口（沼津駅周辺と原地区（西側ゾーン）の可住人口の和）で比較。</li> <li>・沼津駅周辺地区は、評価項目 E1-1 で算定した住宅系床面積の増加量から、増加居住人口を算定し、これを可住人口とした。</li> </ul> <p style="text-align: center;">沼津駅周辺地区 可住人口の増加                      駅 1km 圏内</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2 案</th> <th>沼 B-3,4,5 案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅増加床面積(ha)</td> <td>1.90</td> <td>6.41</td> <td>1.90</td> </tr> <tr> <td>専用床面積率</td> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>住宅平均床面積 (㎡)</td> <td>85</td> <td>85</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>世帯数</td> <td>179</td> <td>603</td> <td>179</td> </tr> <tr> <td>一世帯あたり人員(人/世帯)</td> <td>2.3</td> <td>2.3</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td><b>増加可住人口</b></td> <td><b>410</b></td> <td><b>1,390</b></td> <td><b>410</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>専用床面積率（一般的マンションにおける値 80%とした） 住宅平均床面積 85㎡（中心市街地活性化基本計画による調査結果） 一世帯あたり人員 2.3 人（中心市街地活性化基本計画による調査結果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・原地区は、評価項目 H2-2 で算定した夜間人口を可住人口とみなして採用した。</li> </ul> <p style="text-align: center;">原地区（西側ゾーン） 可住人口の増加</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>原 A 案</th> <th>原 B 案</th> <th>原 C 案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>従業者増加数（人/日）</td> <td>2,980</td> <td>2,570</td> <td>1,280</td> </tr> <tr> <td>うち原地区内への居住者割合</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td><b>増加夜間人口</b></td> <td><b>600</b></td> <td><b>510</b></td> <td><b>260</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>従業者のうち原地区内への居住者割合 20%とした （従業者が沼津市内のみから通勤する場合、原浮島地区の沼津市全人口割合 12.7%から、少なくとも 12.7%は原地区へ居住していると言える、さらに職住近接の求める従業者がいるものと思われるため、12.7+ として 20%の従業者が原地区へ移住すると想定した）</p>		現計画	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5 案	住宅増加床面積(ha)	1.90	6.41	1.90	専用床面積率	80%	80%	80%	住宅平均床面積 (㎡)	85	85	85	世帯数	179	603	179	一世帯あたり人員(人/世帯)	2.3	2.3	2.3	<b>増加可住人口</b>	<b>410</b>	<b>1,390</b>	<b>410</b>		原 A 案	原 B 案	原 C 案	従業者増加数（人/日）	2,980	2,570	1,280	うち原地区内への居住者割合	0.2	0.2	0.2	<b>増加夜間人口</b>	<b>600</b>	<b>510</b>	<b>260</b>
	現計画	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5 案																																										
住宅増加床面積(ha)	1.90	6.41	1.90																																										
専用床面積率	80%	80%	80%																																										
住宅平均床面積 (㎡)	85	85	85																																										
世帯数	179	603	179																																										
一世帯あたり人員(人/世帯)	2.3	2.3	2.3																																										
<b>増加可住人口</b>	<b>410</b>	<b>1,390</b>	<b>410</b>																																										
	原 A 案	原 B 案	原 C 案																																										
従業者増加数（人/日）	2,980	2,570	1,280																																										
うち原地区内への居住者割合	0.2	0.2	0.2																																										
<b>増加夜間人口</b>	<b>600</b>	<b>510</b>	<b>260</b>																																										
使用データ	・都市計画基礎調査（H23）																																												

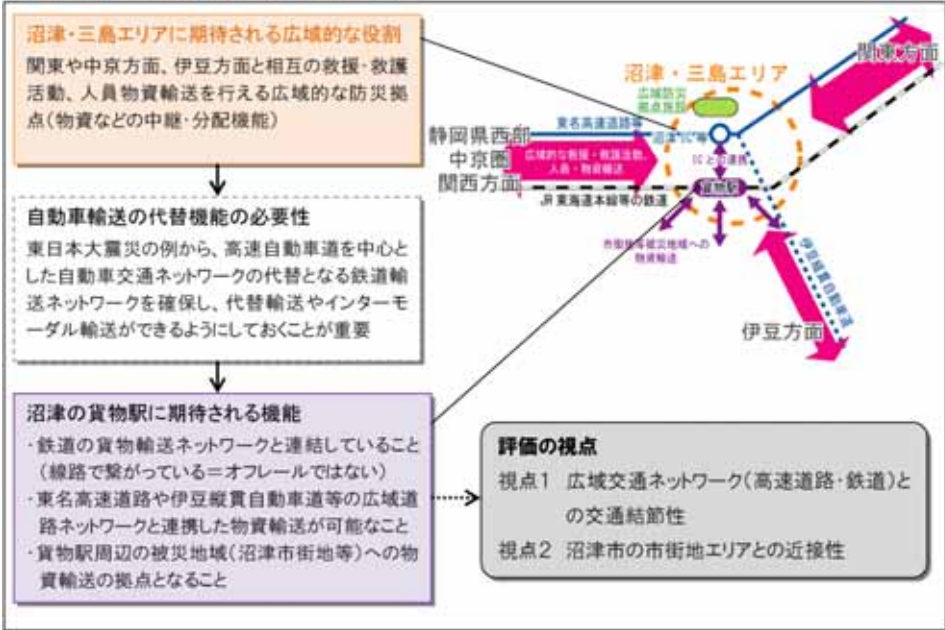
地域づくりの目標	広域的な拠点に																																								
地域づくりの目標	県東部地域の都市が連携しながら広域的な拠点として持続的に発展する																																								
評価項目	R1 拠点地域として人口が集積し、多様な都市的サービスが提供されるか																																								
評価指標	広域的な拠点としての人口集積、集客性の向上																																								
指標が示す意味合い	拠点地区の従業人口の増加分																																								
データ・比較	<p style="text-align: center;"><b>(従業人口の増加)</b></p> <table border="1"> <caption>従業人口の増加 (人)</caption> <thead> <tr> <th>代替案</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>4,290</td> <td>2,980</td> <td>7,270</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>4,290</td> <td>2,570</td> <td>6,860</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>4,290</td> <td>1,280</td> <td>5,570</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>1,160</td> <td>2,570</td> <td>3,730</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>0</td> <td>2,570</td> <td>2,570</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>1,160</td> <td>1,280</td> <td>2,440</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>0</td> <td>1,280</td> <td>1,280</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>1,160</td> <td>20</td> <td>1,180</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	代替案	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計	代替案2	4,290	2,980	7,270	代替案4	4,290	2,570	6,860	代替案7	4,290	1,280	5,570	代替案9	1,160	2,570	3,730	代替案10	0	2,570	2,570	代替案12	1,160	1,280	2,440	代替案13	0	1,280	1,280	現計画	1,160	20	1,180	趨勢	0	0	0
代替案	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計																																						
代替案2	4,290	2,980	7,270																																						
代替案4	4,290	2,570	6,860																																						
代替案7	4,290	1,280	5,570																																						
代替案9	1,160	2,570	3,730																																						
代替案10	0	2,570	2,570																																						
代替案12	1,160	1,280	2,440																																						
代替案13	0	1,280	1,280																																						
現計画	1,160	20	1,180																																						
趨勢	0	0	0																																						
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの人々が従業することで、多くの人々が訪れ、広域的な拠点として、多様なサービスが提供され、人口集積、集客性が向上するものと考えられる。ここでは、各代替案で確保できる業務系床面積から算出した従業人口（沼津駅周辺と原地区（西側ゾーン）の従業人口の和）で比較。</li> <li>・沼津駅周辺地区は、評価項目 E 2 - 1 で算定した業務系床面積から、従業人口を推計した。</li> <li>・単位面積当たり従業人口は、事務所ビルの原単位（大規模開発地区関連交通計画マニュアルの発生・集中原単位）の 1/2（1,450 人/ha）に設定。 （【参考】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））</li> <li>・原地区は、H2 - 3 で算定した従業人口を採用した。</li> </ul>																																								
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画基礎調査（H23）</li> <li>・大規模開発地区関連交通計画マニュアル</li> </ul>																																								

地域づくりの目標	広域的な拠点に																																													
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	拠点地区の来訪者数の増加分																																													
データ・比較	<p style="text-align: center;"><b>(来訪者数の増加(人/日))</b></p> <table border="1"> <caption>来訪者数の増加(人/日)のデータ</caption> <thead> <tr> <th>代替案</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>10,180</td> <td>1,600</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>10,180</td> <td>1,600</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>10,180</td> <td>570</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>3,820</td> <td>1,600</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>1,600</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>850</td> <td>570</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>570</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>3,820</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	代替案	原地区(西側ゾーン)	沼津駅周辺地区	代替案2	10,180	1,600	代替案4	10,180	1,600	代替案7	10,180	570	代替案9	3,820	1,600	代替案10	1,600	0	代替案12	850	570	代替案13	570	0	現計画	3,820	0	趨勢	0	0															
代替案	原地区(西側ゾーン)	沼津駅周辺地区																																												
代替案2	10,180	1,600																																												
代替案4	10,180	1,600																																												
代替案7	10,180	570																																												
代替案9	3,820	1,600																																												
代替案10	1,600	0																																												
代替案12	850	570																																												
代替案13	570	0																																												
現計画	3,820	0																																												
趨勢	0	0																																												
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設が集積することで、多くの人々が訪れ、広域的な拠点として、多様なサービスが提供され、人口集積、集客性が向上するものと考えられる。ここでは、各代替案で確保できる商業系床面積から算出した来訪者数(沼津駅周辺と原地区(西側ゾーン)の従業人口の和)で比較。</li> <li>沼津駅周辺地区は、評価項目 E1-5 で算定した商業系床面積から、来訪者数を推計した。</li> <li>単位面積当たり来訪者数は、地方都市商業の原単位(大規模開発地区関連交通計画マニュアル発生・集中原単位)の1/2(P.5参照)に設定(5300人/ha)。</li> </ul> <p>沼津駅周辺地区 来訪者人口の増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画案</th> <th>沼 A-2 案</th> <th>沼 B-3,4,5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商業増加床面積</td> <td>0.90</td> <td>2.40</td> <td>0.20</td> </tr> <tr> <td>専用床面積率(レンタル比)</td> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>来訪者数原単位(人/ha)</td> <td>5,300</td> <td>5,300</td> <td>5,300</td> </tr> <tr> <td>来訪者増加人口(人/日)</td> <td>3,820</td> <td>10,180</td> <td>850</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>原地区は、事例等を参考に道の駅、歴史文化資料館、公園の来場者数を推計した。</li> </ul> <p>原地区(西側ゾーン) 来訪者の増加数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>原 A 案</th> <th>原 B 案</th> <th>原 C 案</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道の駅整備による増加数(人/日)</td> <td>1,000</td> <td>1,000</td> <td>-</td> <td>標準的な道の駅の来場者数(約35万人/年)を参考</td> </tr> <tr> <td>歴史文化の資料館(人/日)</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>-</td> <td>沼津市歴史文化資料館の来館者数(約1万人/年)を参考</td> </tr> <tr> <td>公園(人/日)</td> <td>570</td> <td>570</td> <td>570</td> <td>沼津御用邸記念公園の来園者数(約20万人/年)を参考</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,600</td> <td>1,600</td> <td>570</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		現計画案	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5	商業増加床面積	0.90	2.40	0.20	専用床面積率(レンタル比)	80%	80%	80%	来訪者数原単位(人/ha)	5,300	5,300	5,300	来訪者増加人口(人/日)	3,820	10,180	850		原 A 案	原 B 案	原 C 案	備考	道の駅整備による増加数(人/日)	1,000	1,000	-	標準的な道の駅の来場者数(約35万人/年)を参考	歴史文化の資料館(人/日)	30	30	-	沼津市歴史文化資料館の来館者数(約1万人/年)を参考	公園(人/日)	570	570	570	沼津御用邸記念公園の来園者数(約20万人/年)を参考	合計	1,600	1,600	570	
	現計画案	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5																																											
商業増加床面積	0.90	2.40	0.20																																											
専用床面積率(レンタル比)	80%	80%	80%																																											
来訪者数原単位(人/ha)	5,300	5,300	5,300																																											
来訪者増加人口(人/日)	3,820	10,180	850																																											
	原 A 案	原 B 案	原 C 案	備考																																										
道の駅整備による増加数(人/日)	1,000	1,000	-	標準的な道の駅の来場者数(約35万人/年)を参考																																										
歴史文化の資料館(人/日)	30	30	-	沼津市歴史文化資料館の来館者数(約1万人/年)を参考																																										
公園(人/日)	570	570	570	沼津御用邸記念公園の来園者数(約20万人/年)を参考																																										
合計	1,600	1,600	570																																											
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市市計画基礎調査(H23)</li> <li>大規模開発地区関連交通計画マニュアル</li> </ul>																																													

地域づくりの目標	広域的な拠点に																																								
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	主たる公共公益施設の集積状況																																								
指標が示す意味合い	多様な都市的サービスを提供するための公共公益施設整備																																								
データ・比較	<p style="text-align: center;"><b>(主たる公共公益施設の集積状況)</b></p> <table border="1"> <caption>主たる公共公益施設の集積状況 (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>代替案</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</td> <td>8</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>4</td> <td>8</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>4</td> <td>8</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	代替案	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計	代替案2	4	8	12	代替案4	4	8	12	代替案7	4	2	6	代替案9	4	8	12	代替案10	0	8	8	代替案12	4	2	6	代替案13	0	2	2	現計画	1	0	1	趨勢	0	0	0
代替案	沼津駅周辺地区	原地区(西側ゾーン)	合計																																						
代替案2	4	8	12																																						
代替案4	4	8	12																																						
代替案7	4	2	6																																						
代替案9	4	8	12																																						
代替案10	0	8	8																																						
代替案12	4	2	6																																						
代替案13	0	2	2																																						
現計画	1	0	1																																						
趨勢	0	0	0																																						
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県東部地域の拠点となるために必要な都市的サービス提供の可能性を、整備が見込まれる公共公益施設数で比較。</li> <li>・各代替案において、沼津駅周辺地区及び原地区西側ゾーンに整備が見込まれる公共公益施設の数を集計。</li> </ul> <p>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</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>沼 A-2</th> <th>沼 B 3 ~ 5</th> <th>沼 B-6</th> <th>現計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4 施設</td> <td>4 施設</td> <td>0 施設</td> <td>1 施設</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新体育館</li> <li>・行政サービス(高架下)</li> <li>・立体駐車場(2 箇所)</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新体育館</li> <li>・行政サービス</li> <li>・立体駐車場(2 箇所)</li> </ul> </td> <td>-</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政サービス(高架下)</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p>表 原地区において整備が見込まれる公共公益施設</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>原 A 案</th> <th>原 B 案</th> <th>原 C 案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8 施設</td> <td>8 施設</td> <td>2 施設</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区のシンボル公園</li> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・原地区の歴史資料館</li> <li>・津波避難タワー、災害時の避難場所</li> <li>・海岸・富士山を見渡せる展望施設</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> <li>・道の駅</li> <li>・市民農園、体験農園</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区のシンボル公園</li> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・原地区の歴史資料館</li> <li>・津波避難タワー、災害時の避難場所</li> <li>・海岸・富士山を見渡せる展望施設</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> <li>・道の駅</li> <li>・市民農園、体験農園</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	沼 A-2	沼 B 3 ~ 5	沼 B-6	現計画	4 施設	4 施設	0 施設	1 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新体育館</li> <li>・行政サービス(高架下)</li> <li>・立体駐車場(2 箇所)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新体育館</li> <li>・行政サービス</li> <li>・立体駐車場(2 箇所)</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政サービス(高架下)</li> </ul>	原 A 案	原 B 案	原 C 案	8 施設	8 施設	2 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区のシンボル公園</li> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・原地区の歴史資料館</li> <li>・津波避難タワー、災害時の避難場所</li> <li>・海岸・富士山を見渡せる展望施設</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> <li>・道の駅</li> <li>・市民農園、体験農園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区のシンボル公園</li> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・原地区の歴史資料館</li> <li>・津波避難タワー、災害時の避難場所</li> <li>・海岸・富士山を見渡せる展望施設</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> <li>・道の駅</li> <li>・市民農園、体験農園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> </ul>																			
沼 A-2	沼 B 3 ~ 5	沼 B-6	現計画																																						
4 施設	4 施設	0 施設	1 施設																																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新体育館</li> <li>・行政サービス(高架下)</li> <li>・立体駐車場(2 箇所)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新体育館</li> <li>・行政サービス</li> <li>・立体駐車場(2 箇所)</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政サービス(高架下)</li> </ul>																																						
原 A 案	原 B 案	原 C 案																																							
8 施設	8 施設	2 施設																																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区のシンボル公園</li> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・原地区の歴史資料館</li> <li>・津波避難タワー、災害時の避難場所</li> <li>・海岸・富士山を見渡せる展望施設</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> <li>・道の駅</li> <li>・市民農園、体験農園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区のシンボル公園</li> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・原地区の歴史資料館</li> <li>・津波避難タワー、災害時の避難場所</li> <li>・海岸・富士山を見渡せる展望施設</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> <li>・道の駅</li> <li>・市民農園、体験農園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山の眺望を活かした施設(富士山センター)</li> <li>・公園・グラウンド・スポーツ施設</li> </ul>																																							
使用データ																																									

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	道路整備による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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <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> <p>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> <p>代替案9, 12は、沼B-4の結果を表示</p> </div> <div style="text-align: center;"> <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> <p>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</p> <p>代替案9, 12は、沼B-4の結果を表示</p> </div> </div>																																																																																				
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線道路ネットワークデータにより、沼津駅、沼津港又は沼津市役所を拠点として15分で到達可能なエリアの人口を集計</li> <li>・ 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引用</li> <li>・ 各代替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設定</li> <li>・ 到達可能エリアは、各拠点から、設定した旅行速度(15分)で到達できる道路ネットワーク上のメッシュ人口を集計した。</li> <li>・ メッシュ人口は国勢調査の地域メッシュ統計の人口データを引用</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="3">等時間圏人口・面積(15分)</th> <th rowspan="2">対応ケース</th> </tr> <tr> <th>沼津駅 起点</th> <th>沼津港 起点</th> <th>沼津市役所 起点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現況</td> <td>現況の等時間圏内の人口</td> <td>240,012人</td> <td>160,139人</td> <td>237,571人</td> <td>沼B-5</td> </tr> <tr> <td>現況の等時間圏内の面積</td> <td>5,966ha</td> <td>3,802ha</td> <td>5,940ha</td> <td>沼B-6</td> </tr> <tr> <td rowspan="9">将来</td> <td rowspan="3">鉄道交差1路線整備</td> <td>等時間圏内の人口</td> <td>252,135人</td> <td>167,990人</td> <td>246,502人</td> <td rowspan="3">沼B-3</td> </tr> <tr> <td>(現況人口に対する増減率)</td> <td>(5.1%増)</td> <td>(4.9%増)</td> <td>(3.8%増)</td> </tr> <tr> <td>(現況人口に対する増減数)</td> <td>(12,123人増)</td> <td>(7,851人増)</td> <td>(8,931人増)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">鉄道交差2路線整備</td> <td>等時間圏内の人口</td> <td>254,641人</td> <td>167,990人</td> <td>246,502人</td> <td rowspan="3">沼B-4</td> </tr> <tr> <td>(現況人口に対する増減率)</td> <td>(6.1%増)</td> <td>(4.9%増)</td> <td>(3.8%増)</td> </tr> <tr> <td>(現況人口に対する増減数)</td> <td>(14,629人増)</td> <td>(7,851人増)</td> <td>(8,931人増)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">鉄道交差4路線整備</td> <td>等時間圏内の人口</td> <td>254,641人</td> <td>168,682人</td> <td>246,502人</td> <td rowspan="3">沼A-2</td> </tr> <tr> <td>(現況人口に対する増減率)</td> <td>(6.1%増)</td> <td>(5.3%増)</td> <td>(3.8%増)</td> </tr> <tr> <td>(現況人口に対する増減数)</td> <td>(14,629人増)</td> <td>(8,543人増)</td> <td>(8,931人増)</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>等時間圏内の面積</td> <td>6,336ha</td> <td>3,960ha</td> <td>6,283ha</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>等時間圏内の面積</td> <td>6,547ha</td> <td>3,960ha</td> <td>6,283ha</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>等時間圏内の面積</td> <td>6,547ha</td> <td>3,987ha</td> <td>6,283ha</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>■ : 現況人口に対する増加率が第1位を着色</p>			等時間圏人口・面積(15分)			対応ケース	沼津駅 起点	沼津港 起点	沼津市役所 起点	現況	現況の等時間圏内の人口	240,012人	160,139人	237,571人	沼B-5	現況の等時間圏内の面積	5,966ha	3,802ha	5,940ha	沼B-6	将来	鉄道交差1路線整備	等時間圏内の人口	252,135人	167,990人	246,502人	沼B-3	(現況人口に対する増減率)	(5.1%増)	(4.9%増)	(3.8%増)	(現況人口に対する増減数)	(12,123人増)	(7,851人増)	(8,931人増)	鉄道交差2路線整備	等時間圏内の人口	254,641人	167,990人	246,502人	沼B-4	(現況人口に対する増減率)	(6.1%増)	(4.9%増)	(3.8%増)	(現況人口に対する増減数)	(14,629人増)	(7,851人増)	(8,931人増)	鉄道交差4路線整備	等時間圏内の人口	254,641人	168,682人	246,502人	沼A-2	(現況人口に対する増減率)	(6.1%増)	(5.3%増)	(3.8%増)	(現況人口に対する増減数)	(14,629人増)	(8,543人増)	(8,931人増)			等時間圏内の面積	6,336ha	3,960ha	6,283ha				等時間圏内の面積	6,547ha	3,960ha	6,283ha				等時間圏内の面積	6,547ha	3,987ha	6,283ha	
				等時間圏人口・面積(15分)				対応ケース																																																																													
		沼津駅 起点	沼津港 起点	沼津市役所 起点																																																																																	
現況	現況の等時間圏内の人口	240,012人	160,139人	237,571人	沼B-5																																																																																
	現況の等時間圏内の面積	5,966ha	3,802ha	5,940ha	沼B-6																																																																																
将来	鉄道交差1路線整備	等時間圏内の人口	252,135人	167,990人	246,502人	沼B-3																																																																															
		(現況人口に対する増減率)	(5.1%増)	(4.9%増)	(3.8%増)																																																																																
		(現況人口に対する増減数)	(12,123人増)	(7,851人増)	(8,931人増)																																																																																
	鉄道交差2路線整備	等時間圏内の人口	254,641人	167,990人	246,502人	沼B-4																																																																															
		(現況人口に対する増減率)	(6.1%増)	(4.9%増)	(3.8%増)																																																																																
		(現況人口に対する増減数)	(14,629人増)	(7,851人増)	(8,931人増)																																																																																
	鉄道交差4路線整備	等時間圏内の人口	254,641人	168,682人	246,502人	沼A-2																																																																															
		(現況人口に対する増減率)	(6.1%増)	(5.3%増)	(3.8%増)																																																																																
		(現況人口に対する増減数)	(14,629人増)	(8,543人増)	(8,931人増)																																																																																
		等時間圏内の面積	6,336ha	3,960ha	6,283ha																																																																																
		等時間圏内の面積	6,547ha	3,960ha	6,283ha																																																																																
		等時間圏内の面積	6,547ha	3,987ha	6,283ha																																																																																
使用データ	・ 道路交通センサス、国勢調査地域メッシュ人口統計データ																																																																																				



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	災害時の代替機能や復旧・復興の拠点を形成する
評価項目	R3 復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか
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
指標が示す意味合い	<p>国の広域防災拠点に位置づけられている、沼津駅および東名高速道路沼津ICとの連携・支援に対する寄与</p> <p>■ 沼津貨物駅に期待される機能と、評価の視点</p>  <p>資料：「中部圏地震防災基本戦略」、東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議、平成24年11月5日 「中部圏広域防災ネットワーク整備計画（第1次案）」、中部圏広域防災拠点ワーキンググループ、平成25年3月25日「早期復旧支援ルート確保手順（中部版くしの歯作戦）」、「道路管理防災・震災対策検討分科会平成23年度とりまとめ資料」東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議、平成24年3月 から作成</p>
比較	<p>代替案2（沼A-2・原A 広域A）</p> <p>沼津市街地と距離的に近く、東駿河湾環状道路へのアクセス性も高い原地区へ貨物駅が移転することから、高速道路と鉄道との結節性が高く、災害時の物資輸送の代替性が確保されるとともに、物資輸送拠点としての機能が最も期待できる。</p>
代替案4（沼A-2・原B、広域C、D）	<p>貨物駅機能が沼津市内に無くなることで、沼津市内だけでなく、静岡県東部広域における災害時の物資輸送において、鉄道による代替性が低下する恐れがある。</p>
代替案7（沼A-2・原C、広域C、D）	
代替案9（沼B-3・4、原B、広域B）	
代替案10（沼B-5・6、原B、広域B）	<p>貨物駅が現位置（沼津市街地）で存続することから、災害時の物資輸送の代替性が確保されるとともに、物資輸送拠点としての機能が期待できる（ただし、災害時の物資輸送路との連携が懸念される）。</p>
代替案12（沼B-3・4、原C、広域B）	
代替案13（沼B-5・6、原C、広域B）	
現計画	代替案2と同じ
趨勢比較ケース	代替案9、10、12、13と同じ

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		早く結論を出し地域整備を進める	
評価項目		R4 判断までの期間や判断の遅れによる影響	
評価指標		民間投資マインドの変化	
指標が示す意味合い		事業実施が遅れることによる民間投資への影響	
比較	地区	沼津駅周辺地区	原地区
	代替案2 (沼A-2・原A 広域A)	沼津駅周辺地区は、土地区画整理事業を現行計画で実施すれば、民間事業者の参画が期待される。 土地区画整理事業により基盤が整備されることにより民間開発の投資条件が整えられ、開発が期待される。	原地区西側ゾーンへの貨物駅整備及び南北道路の整備が進めば、物流関連施設の立地が期待される。
	代替案4 (沼A-2・原B、 広域C、D)	同上	原地区西側ゾーンにおける施設整備は、現計画の見直し後に民間開発の投資条件が整えられる。
	代替案7 (沼A-2・原C、 広域C、D)	同上	原地区西側ゾーンによる施設整備は、貨物予定地内に限定されるため民間投資は誘発されにくい。
	代替案9 (沼B-3・4、 原B、広域B)	土地区画整理事業を中止し、計画を見直すため、その間の期間において民間投資が滞る恐れがある	代替案4と同じ
	代替案10 (沼B-5・6、 原B、広域B)	土地区画整理事業を中止し、計画を見直すため、その間の期間において民間投資が滞る恐れがある。 交通インフラ整備が最小限に抑えられる案であるため、民間投資は誘発されにくい。	代替案4と同じ
	代替案12 (沼B-3・4、 原C、広域B)	代替案9と同じ	代替案7と同じ
	代替案13 (沼B-5・6、 原C、広域B)	代替案10案と同じ	代替案7と同じ
	現計画	代替案2と同じ	代替案2と同じ
趨勢比較ケース	中心市街地の衰退が今後も続くことが予想される	原地区西側ゾーンへの民間開発は期待できない。	

計測の前提・方法	<p>民間事業者へのヒアリング結果（まとめ）</p> <p>民間事業者へのヒアリング等によると、民間事業の事業スキームは最大でも5年の期間で事業を実施している。</p> <p>民間事業実施地区周辺における交通インフラ等の社会基盤整備は、地域の魅力や利便性快適性を高め、民間事業の価値も高めるため、重要な要素としている。</p> <p>その一方で、民間事業者は、公共事業と連携し事業投資する場合、公共の施設整備の遅れにより、自らの事業リスクが高くなることを危惧している。</p> <p>【参考】民間事業者へのヒアリング等の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前や郊外の大型店などの、大規模な商業施設について、主に定期借地権として用地を確保しテナント施設の整備を行っている。</li> <li>・事業の企画から竣工まで最大でも5年間のスキームで事業を行っている。</li> <li>・特に大きな事業でない限り、5年以上でのスキームの事業は行わない。</li> <li>・駅前などにおいては、大規模な敷地を確保するため、土地区画整理事業等の基盤整備が整っている方が事業しやすい。</li> <li>・土地区画整理事業であれば、保留地をまとめて取得できるためメリットがある。</li> <li>・土地の条件にもよるが、商圈人口等集客力のポテンシャルが、事業投資する上で最も重要。</li> <li>・再開発事業を実施する場合は、事業が完了する5年前ごろから参画するケースが多い。</li> <li>・開発予定地内の公共施設整備が遅れることにより、事業のリスクが高まる。</li> </ul>
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者へのヒアリング結果</li> </ul>

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	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;">鉄道横断部の歩行通路幅の合計値 (年別の累積値)</p> <table border="1"> <caption>鉄道横断部の歩行通路幅の合計値 (年別の累積値)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>代替案2,4,7,現計画</th> <th>代替案9,12</th> <th>代替案10,13</th> <th>趨勢</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0年</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>10年</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>19.0</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>12年</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>19.0</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>13年</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>19.0</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td>70.0</td> <td>46.0</td> <td>19.0</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>70.0</td> <td>46.0</td> <td>19.0</td> <td>11.0</td> </tr> </tbody> </table>	年	代替案2,4,7,現計画	代替案9,12	代替案10,13	趨勢	0年	11.0	11.0	11.0	11.0	10年	11.0	11.0	19.0	11.0	12年	11.0	11.0	19.0	11.0	13年	11.0	11.0	19.0	11.0	15年	70.0	46.0	19.0	11.0	20年	70.0	46.0	19.0	11.0
年	代替案2,4,7,現計画	代替案9,12	代替案10,13	趨勢																																
0年	11.0	11.0	11.0	11.0																																
10年	11.0	11.0	19.0	11.0																																
12年	11.0	11.0	19.0	11.0																																
13年	11.0	11.0	19.0	11.0																																
15年	70.0	46.0	19.0	11.0																																
20年	70.0	46.0	19.0	11.0																																
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替案について、効果が現れるまでの年数と効果の大小の関係を比較(ただし、用地取得等の不確定な期間は除く。)</li> <li>各代替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した。</li> <li>事業スケジュールは、標準的な工程を想定。</li> </ul>																																			
使用データ	・ 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	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;">鉄道横断部道路の交通容量の合計値 (年別の累積値)</p> <p style="text-align: center;">工事中における通行規制等による交通容量の減少は考慮していない</p>																
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替案について、効果が現れるまでの年数と効果の大小の関係を比較(ただし、用地取得等の不確定な期間は除く。)</li> <li>各代替案の事業スケジュールを想定し、三ツ目ガード・あまね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2車線以上の交通容量を年度別に集計し図化した。</li> <li>事業スケジュールは、標準的な工程を想定。</li> <li>道路の1日当たり通行可能な最大容量である交通容量は、道路構造令による設計基準交通量を基に算定。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>代替案 2,4,7 現計画</th> <th>代替案 9,12 (B-4案)</th> <th>代替案 10,13 趨勢</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4車線道路</td> <td>4路線 平町岡一色線 三ツ目ガード あまねガード のぼり道ガード</td> <td>2路線 三ツ目ガード あまねガード</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2車線道路</td> <td>3路線 添地本田町線</td> <td>1路線 のぼり道ガード</td> <td>3路線 三ツ目ガード あまねガード のぼり道ガード</td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>124,800 台/日</td> <td>67,200 台/日</td> <td>28,800 台/日</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">4車線道路は、1路線あたり28,800台/日、2車線道路は1路線当9,600台/日で算定</p>		代替案 2,4,7 現計画	代替案 9,12 (B-4案)	代替案 10,13 趨勢	4車線道路	4路線 平町岡一色線 三ツ目ガード あまねガード のぼり道ガード	2路線 三ツ目ガード あまねガード	-	2車線道路	3路線 添地本田町線	1路線 のぼり道ガード	3路線 三ツ目ガード あまねガード のぼり道ガード	交通容量	124,800 台/日	67,200 台/日	28,800 台/日
	代替案 2,4,7 現計画	代替案 9,12 (B-4案)	代替案 10,13 趨勢														
4車線道路	4路線 平町岡一色線 三ツ目ガード あまねガード のぼり道ガード	2路線 三ツ目ガード あまねガード	-														
2車線道路	3路線 添地本田町線	1路線 のぼり道ガード	3路線 三ツ目ガード あまねガード のぼり道ガード														
交通容量	124,800 台/日	67,200 台/日	28,800 台/日														
使用データ	・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	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 土地区画整理事業等による基盤整備</p> <table border="1"> <caption>床土地区画整理事業区域内の建物面積増加量 (ha)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>代替案2,4,7</th> <th>代替案9,12</th> <th>代替案10,13、趨勢</th> <th>現計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0年</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>5年</td> <td>6.0</td> <td>2.5</td> <td>1.1</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>10年</td> <td>6.0</td> <td>2.5</td> <td>1.1</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>12年</td> <td>10.8</td> <td>2.5</td> <td>1.1</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td>10.8</td> <td>2.5</td> <td>1.1</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>20年</td> <td>10.8</td> <td>2.5</td> <td>1.1</td> <td>3.8</td> </tr> </tbody> </table>	年	代替案2,4,7	代替案9,12	代替案10,13、趨勢	現計画	0年	0.0	0.0	0.0	0.0	5年	6.0	2.5	1.1	2.5	10年	6.0	2.5	1.1	2.5	12年	10.8	2.5	1.1	3.8	15年	10.8	2.5	1.1	3.8	20年	10.8	2.5	1.1	3.8
年	代替案2,4,7	代替案9,12	代替案10,13、趨勢	現計画																																
0年	0.0	0.0	0.0	0.0																																
5年	6.0	2.5	1.1	2.5																																
10年	6.0	2.5	1.1	2.5																																
12年	10.8	2.5	1.1	3.8																																
15年	10.8	2.5	1.1	3.8																																
20年	10.8	2.5	1.1	3.8																																
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>沼津駅周辺地区において計画されている土地区画整理事業区域内における、基盤整備完了後の建物床面積の増加量を集計した。</li> <li>各代替案について、効果が現れるまでの年数と効果の大小の関係を比較(ただし、用地取得等の不確定な期間は除く。)</li> <li>各代替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した。</li> <li>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。</li> <li>事業スケジュールは、標準的な工程を想定。</li> <li>代替案 2,4,7 は、土地のマネジメントにより高度利用を図る案のため、指定容積率の70%まで建物が建築されるものとして算定した。(その他案は50%に設定)</li> </ul>																																			
使用データ	・都市計画基礎調査(H23)																																			

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	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>原地区における活性化と基盤整備等</p> <table border="1"> <caption>原地区における活性化と基盤整備等の従業員数増加</caption> <thead> <tr> <th>代替案</th> <th>0年</th> <th>10年</th> <th>15年</th> <th>20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案 2</td> <td>0</td> <td>3,580</td> <td>3,580</td> <td>3,580</td> </tr> <tr> <td>代替案 4, 9, 10</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3,200</td> </tr> <tr> <td>代替案 7, 12, 13</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1,600</td> <td>1,600</td> </tr> <tr> <td>現計画、趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>効果の発現年は標準的な工程を想定</p>	代替案	0年	10年	15年	20年	代替案 2	0	3,580	3,580	3,580	代替案 4, 9, 10	0	0	0	3,200	代替案 7, 12, 13	0	0	1,600	1,600	現計画、趨勢	0	0	0	0
代替案	0年	10年	15年	20年																						
代替案 2	0	3,580	3,580	3,580																						
代替案 4, 9, 10	0	0	0	3,200																						
代替案 7, 12, 13	0	0	1,600	1,600																						
現計画、趨勢	0	0	0	0																						
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替案について、効果が現れるまでの年数と効果の大小の関係を比較（ただし、用地取得等の不確定な期間は除く。）</li> <li>各代替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員人口を年度別に集計し図化した。</li> <li>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。</li> <li>事業スケジュールは、合意形成や用地買収にかかる期間は想定できないため含めず、標準的な工程を想定。</li> <li>代替案 2 以外は、貨物駅移転廃止に伴う計画見直し、予定地の有効活用方策の検討の期間を考慮して、効果の発現が遅れるものとしている。</li> <li>従業員人口は、評価項目 R1 での算定値をもとに図化</li> </ul>																									
使用データ	・都市計画基礎調査（H23）																									

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 手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		
指標が示す意味合い		計画の見直し、用地買収、その他手続き等を整理		
比較	事業工程（概略）		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
	0 5 10 15 20年			
	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 区画整理などの地元住民との協議 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等の決定 区画整理などの地元住民との協議 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)		改良計画の見直し 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 道路改良や自由通路整備に伴う用地買収	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			貨物駅設置に伴う用地買収	
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	貨物予定地の維持管理	

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																				
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 手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																				
指標が示す意味合い	鉄道用地の宅地への転用で得られる固定資産税の増分																				
データ比較	<table border="1"> <caption>鉄道用地の転用による固定資産税の増額 (億円/年)</caption> <thead> <tr> <th>代替案</th> <th>増額 (億円/年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案2</td> <td>1.41</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>1.41</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>1.41</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>1.03</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	代替案	増額 (億円/年)	代替案2	1.41	代替案4	1.41	代替案7	1.41	代替案9	0	代替案10	0	代替案12	0	代替案13	0	現計画	1.03	趨勢	0
代替案	増額 (億円/年)																				
代替案2	1.41																				
代替案4	1.41																				
代替案7	1.41																				
代替案9	0																				
代替案10	0																				
代替案12	0																				
代替案13	0																				
現計画	1.03																				
趨勢	0																				
計測の前提 ・方法	<p>事業完了により得られる固定資産税の増加見込み額にて比較          鉄道用地の宅地への転用による固定資産税の増額の試算</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道用地を含めた土地区画整理事業の実施により、鉄道敷地が宅地になる（鉄道敷地の転換面積 8.5ha のうち、約 40% が宅地になると設定）ことで、固定資産税の増加が見込まれる。</li> <li>・ 宅地の土地の評価額は、富士見町周辺の平成 25 年の路線価をもとに設定した。</li> <li>・ 鉄道敷地の土地の評価額は、宅地の評価額の 1 / 3 とした。</li> <li>・ 代替案 2,4,7 の建物の評価額は、鉄道敷地から宅地になる面積から、指定容積率 200% のうち、約 70% の床面積を確保するものとして床面積を算定し、床面積当たりの建築費 20 万円 / m<sup>2</sup> で算定した。</li> <li>・ 現計画は、指定容積率 200% のうち、約 50% の床面積を確保するものとして上記と同様に試算した。</li> <li>・ 固定資産税の税率は、1.4% とした。</li> <li>・ 試算を行った結果、代替案 2、4、7 へ約 1.4 億円 / 年の税収が見込まれる。</li> <li>・ 事業中止や変更等により事業実施が遅れた場合には、これら税の徴収も遅れることとなる。</li> </ul>																				

鉄道用地の宅地への転用による固定資産税の増額の試算

土地の評価額の試算

	代替案2,4,7	現計画	備考
鉄道敷地の転用面積 (ha)	8.5	8.5	
宅地率	40%	40%	沼津駅周辺の土地区画整理事業区域による宅地率(鉄道用地を除く)約41%より設定
鉄道用地から宅地になる面積 (ha)	3.4	3.4	x
土地の価格 (千円/m <sup>2</sup> )	95	95	富士見町周辺の本25路線価より設定
土地の評価額 (億円)	32.3	32.3	

家屋の評価額の試算

鉄道用地から宅地になる面積 (ha)	3.4	3.4	
容積率	200%	200%	富士見町付近の指定容積率
充足率	70%	50%	土地マネジメントによる高度利用図る代替案2,4,7は70%に現計画は50%に設定(現在の区画整理内の充足率は40%)
増加する床面積(ha)	4.76	3.4	x x
家屋評価額単価 (20万円/m <sup>2</sup> )	20	20	設定値
家屋の評価額 (億円)	95.2	68.0	

鉄道敷を開発した場合の固定資産税額の試算

土地の評価額 (億円)	32.3	32.3	
家屋の評価額 (億円)	95.2	68.0	
合計	127.5	100.3	+
固定資産税の税率	1.4%	1.4%	標準的な税率
固定資産税額 (億円)	1.8	1.4	

現在の鉄道敷地の固定資産税の試算

鉄道敷地の転用面積 (ha)	8.5	8.5	
土地の評価額単価 (千円/m <sup>2</sup> )	31.7	31.7	一般土地価格の1/3
土地の評価額 (億円)	26.9	26.9	x
固定資産税の税率	1.4%	1.4%	標準的な税率
固定資産税額 (億円)	0.38	0.38	

固定資産税の増額 (億円)

鉄道敷を開発した場合の固定資産税額	1.79	1.40	
現在の鉄道敷地の固定資産税の試算	0.38	0.38	
固定資産税の増額	<b>1.41</b>	<b>1.03</b>	-

使用データ

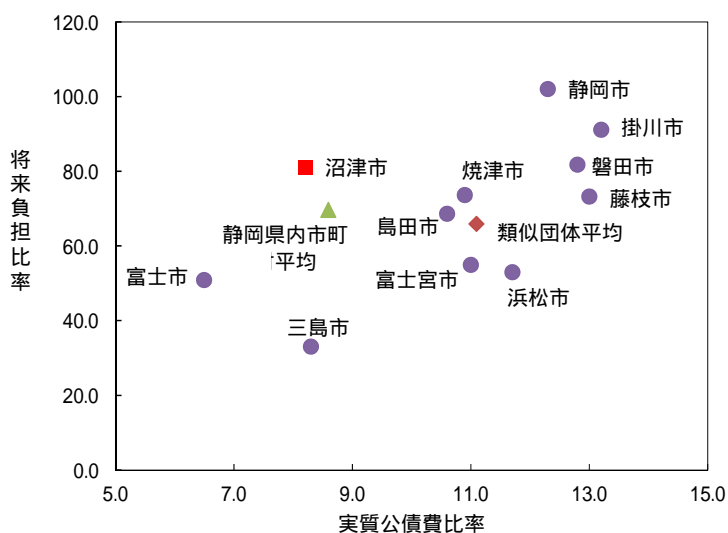
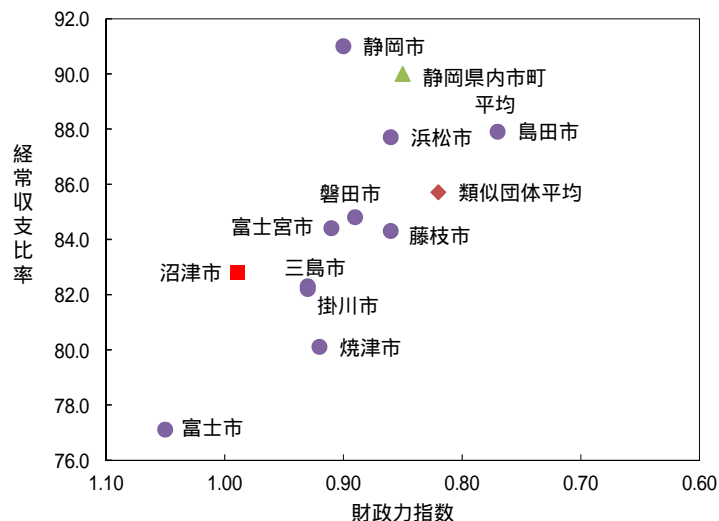
平成 25 年 路線価

<b>地域づくりの目標</b>		<b>何もせずに過ごすのは問題</b>
<b>地域づくりの目標</b>		<b>市民と民間と行政が協力し合って地域づくりを進める</b>
<b>評価項目</b>		<b>R 7</b> <b>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</b>
<b>評価指標</b>		<b>県や市の都市計画等との整合</b>
<b>指標が示す意味合い</b>		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
<b>比較</b>	<b>代替案 2</b> (沼 A-2・原 A 広域 A)	沼津駅周辺は、県東部の拠点としての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（現在、市街化調整区域である原西側ゾーンでは、計画的に開発事業を実施するため、都市構造の変更や土地利用計画の変更等が必要）
	<b>代替案 4</b> (沼 A-2・原 B、 広域 C、D)	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、貨物駅予定地の種地を活用した、新たな拠点地区として都市計画等の位置づけが必要（現在、市街化調整区域である原西側ゾーンでは、計画的に開発事業を実施するため、都市構造の変更や土地利用計画の変更等が必要）
	<b>代替案 7</b> (沼 A-2・原 C、 広域 C、D)	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、貨物駅予定地の都市計画変更が必要
	<b>代替案 9</b> (沼 B-3・4、 原 B、広域 B)	沼津駅周辺は都市計画等の大幅な変更が必要 原地区は、貨物駅予定地の種地を活用した、新たな拠点地区として都市計画等の位置づけが必要（現在、市街化調整区域である原西側ゾーンでは、計画的に開発事業を実施するため、都市構造の変更や土地利用計画の変更等が必要）
	<b>代替案 10</b> (沼 B-5・6、 原 B、広域 B)	沼津駅周辺は都市計画等の大幅な変更が必要 原地区は、貨物駅予定地の種地を活用した、新たな拠点地区として都市計画等の位置づけが必要（現在、市街化調整区域である原西側ゾーンでは、計画的に開発事業を実施するため、都市構造の変更や土地利用計画の変更等が必要）
	<b>代替案 12</b> (沼 B-3・4、 原 C、広域 B)	沼津駅周辺は都市計画等の大幅な変更が必要 原地区は、貨物駅予定地の都市計画変更が必要
	<b>代替案 13</b> (沼 B-5・6、 原 C、広域 B)	沼津駅周辺は都市計画等の大幅な変更が必要 原地区は、貨物駅予定地の都市計画変更が必要
	<b>現計画</b>	県や市の現都市計画と整合
	<b>趨勢比較ケース</b>	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。

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																																																																						
評価項目	R 8 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	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																																																																						
データ・比較	<p>単位：億円</p> <p>(総事業費)</p> <table border="1"> <caption>事業費データ (単位：億円)</caption> <thead> <tr> <th>代替案</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> <th>総事業費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案2</td> <td>7</td> <td>0</td> <td>307</td> <td>1,563</td> <td>739</td> <td>1,877</td> </tr> <tr> <td>代替案4</td> <td>7</td> <td>158</td> <td>307</td> <td>1,463</td> <td>768</td> <td>1,935</td> </tr> <tr> <td>代替案7</td> <td>7</td> <td>158</td> <td>0</td> <td>1,463</td> <td>624</td> <td>1,649</td> </tr> <tr> <td>代替案9</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>307</td> <td>1,000</td> <td>485</td> <td>1,327</td> </tr> <tr> <td>代替案10</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>307</td> <td>382</td> <td>304</td> <td>699</td> </tr> <tr> <td>代替案12</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1,000</td> <td>341</td> <td>1,041</td> </tr> <tr> <td>代替案13</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>382</td> <td>160</td> <td>413</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1,471</td> <td>537</td> <td>1,478</td> </tr> <tr> <td>趨勢</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>286</td> <td>0</td> <td>286</td> </tr> </tbody> </table>	代替案	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	総事業費	代替案2	7	0	307	1,563	739	1,877	代替案4	7	158	307	1,463	768	1,935	代替案7	7	158	0	1,463	624	1,649	代替案9	20	0	307	1,000	485	1,327	代替案10	10	0	307	382	304	699	代替案12	20	0	0	1,000	341	1,041	代替案13	10	0	0	382	160	413	現計画	0	0	0	1,471	537	1,478	趨勢	0	0	0	286	0	286
代替案	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	総事業費																																																																	
代替案2	7	0	307	1,563	739	1,877																																																																	
代替案4	7	158	307	1,463	768	1,935																																																																	
代替案7	7	158	0	1,463	624	1,649																																																																	
代替案9	20	0	307	1,000	485	1,327																																																																	
代替案10	10	0	307	382	304	699																																																																	
代替案12	20	0	0	1,000	341	1,041																																																																	
代替案13	10	0	0	382	160	413																																																																	
現計画	0	0	0	1,471	537	1,478																																																																	
趨勢	0	0	0	286	0	286																																																																	
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替案について、ランニングコスト含めた事業費を積み上げ。</li> <li>ランニングコストは、各代替案で整備される道路の維持管理費を集計したもの（高架下の道路や、高架橋の維持管理費であり、鉄道の高架橋など鉄道施設の維持管理は、鉄道事業者が実施するため、計上していない）。</li> <li>代替案 4,7 は、貨物駅近傍統合案を採用している。</li> <li>代替案 9, 12 は、沼 B-4 案の事業費（道路アンダーパス整備 1 本、幅広自由通路整備案）を採用している。</li> <li>代替案 10,13 は、沼 B-6 案の事業費（道路整備なし、自由通路整備（8m）整備）を採用している。</li> <li>代替案 12、13 は、原地区西側ゾーンのみでの事業費である。</li> </ul>																																																																						
使用データ																																																																							

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																		
評価項目	R 8 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	市財政の幅と事業の負荷率（市財政指標）																		
指標が示す意味合い	（参考）市財政の状況																		
データ・比較	（１）財政比較分析表（対類似団体（特例市））（平成 23 年度普通会計決算）																		
財政力指数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>沼津市</th> <th>類似団体（特例市）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H19</td> <td>1.08</td> <td>0.90</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>1.12</td> <td>0.92</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>1.11</td> <td>0.92</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>1.05</td> <td>0.88</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>0.99</td> <td>0.85</td> </tr> </tbody> </table>	年度	沼津市	類似団体（特例市）	H19	1.08	0.90	H20	1.12	0.92	H21	1.11	0.92	H22	1.05	0.88	H23	0.99	0.85
年度	沼津市	類似団体（特例市）																	
H19	1.08	0.90																	
H20	1.12	0.92																	
H21	1.11	0.92																	
H22	1.05	0.88																	
H23	0.99	0.85																	
経常収支比率	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>沼津市</th> <th>類似団体（特例市）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H19</td> <td>78.8</td> <td>91.1</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>79.1</td> <td>91.1</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>80.9</td> <td>91.0</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>82.0</td> <td>89.0</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>82.8</td> <td>90.2</td> </tr> </tbody> </table>	年度	沼津市	類似団体（特例市）	H19	78.8	91.1	H20	79.1	91.1	H21	80.9	91.0	H22	82.0	89.0	H23	82.8	90.2
年度	沼津市	類似団体（特例市）																	
H19	78.8	91.1																	
H20	79.1	91.1																	
H21	80.9	91.0																	
H22	82.0	89.0																	
H23	82.8	90.2																	
実質公債費比率	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>沼津市</th> <th>類似団体（特例市）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H19</td> <td>8.3</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>8.4</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>8.3</td> <td>9.8</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>8.3</td> <td>9.3</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>8.2</td> <td>8.6</td> </tr> </tbody> </table>	年度	沼津市	類似団体（特例市）	H19	8.3	10.5	H20	8.4	10.5	H21	8.3	9.8	H22	8.3	9.3	H23	8.2	8.6
年度	沼津市	類似団体（特例市）																	
H19	8.3	10.5																	
H20	8.4	10.5																	
H21	8.3	9.8																	
H22	8.3	9.3																	
H23	8.2	8.6																	
将来負担比率	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>沼津市</th> <th>類似団体（特例市）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H19</td> <td>96.1</td> <td>111.9</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>85.2</td> <td>103.8</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>87.4</td> <td>91.7</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>75.4</td> <td>90.9</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>81.0</td> <td>62.5</td> </tr> </tbody> </table>	年度	沼津市	類似団体（特例市）	H19	96.1	111.9	H20	85.2	103.8	H21	87.4	91.7	H22	75.4	90.9	H23	81.0	62.5
年度	沼津市	類似団体（特例市）																	
H19	96.1	111.9																	
H20	85.2	103.8																	
H21	87.4	91.7																	
H22	75.4	90.9																	
H23	81.0	62.5																	

(2) 財政比較分析表(対県内) (平成 23 年度普通会計決算)



財政力指数：財政力を示す

沼津市は、静岡県内において、トップクラスの財政力を有する。

経常収支比率：財政構造の弾力性を示す

沼津市は、静岡県内において、経常収支比率は相対的に低く、弾力性(自由度)の高い財政状況にある。

実質公債費比率：公債費の負担状況を示す

沼津市は、静岡県内において、実質公債費比率は相対的に低く、財政における公債費(借金)の(返済)負担は低位にある。

将来負担比率：将来負担の状況を示す

沼津市は、静岡県内において、将来負担比率は相対的に高いが、改善の方向にある。

計測の前提  
・方法

・沼津市の平成 23 年度普通会計決算における財政指標について整理し、県内団体との比較を行った。

使用データ

H23 財政状況資料集（静岡県 HP より）

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	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	R 9 社会的な効果をどう評価できるか																																								
評価指標	費用便益比の確認プロセス																																								
指標が示す意味合い	各代替案の費用対効果（交通改善効果）																																								
データ・比較	<p>国土交通省所管公共事業事業評価制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規採択時評価</li> <li>・再評価（事業着手後 5 年おきに実施、必要に応じ追加実施）</li> <li>・事後評価（事業完了後 5 年以内に実施）</li> </ul> <p>各代替案の費用対効果（B/C）の試算</p> <p>（各代替案の費用便益比）</p> <table border="1"> <caption>各代替案の費用便益比の試算</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>188</td> <td>1.01</td> </tr> <tr> <td>代替案 10</td> <td>22</td> <td>21</td> <td>1.03</td> </tr> <tr> <td>代替案 12</td> <td>191</td> <td>188</td> <td>1.01</td> </tr> <tr> <td>代替案 13</td> <td>22</td> <td>21</td> <td>1.03</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></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	188	1.01	代替案 10	22	21	1.03	代替案 12	191	188	1.01	代替案 13	22	21	1.03	現計画	1,194	796	1.50	趨勢	0	0	
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	188	1.01																																						
代替案 10	22	21	1.03																																						
代替案 12	191	188	1.01																																						
代替案 13	22	21	1.03																																						
現計画	1,194	796	1.50																																						
趨勢	0	0																																							
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析マニュアル（国土交通省）による算定</li> <li>・代替案 2、4、7 は鉄道の高架化による南北横断道路における道路交通環境の改善効果の費用便益を試算</li> <li>・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道路交通環境の改善効果の費用便益を試算（鉄道横断道路 2 路線をオーバーパスとアンダーパスで整備した場合の 2 ケースを試算）</li> <li>・代替案 10、13 は、自由通路の整備による交通環境の改善効果の費用便益を試算</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>代替案 2,4,7 (沼 A-2) 現計画</th> <th>代替案 9,12 (沼 B-4)</th> <th>代替案 10,13 (沼 B-6) (自由通路)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>費用 (億円)</td> <td>796</td> <td>188 ~ 460</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>795</td> <td>184 ~ 455</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1</td> <td>4.2</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>便 益 (億円)</td> <td>1194</td> <td>191</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>B / C</td> <td>1.5</td> <td>1.01 ~ 0.42</td> <td>1.03</td> </tr> <tr> <td>B - C</td> <td>398</td> <td>- 269 ~ 3</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>表中の金額は、各年度事業費を基準年（平成 24 年）の現在価値に割り戻した数値（割引率 4%）</p>		代替案 2,4,7 (沼 A-2) 現計画	代替案 9,12 (沼 B-4)	代替案 10,13 (沼 B-6) (自由通路)	費用 (億円)	796	188 ~ 460	21	事業費	795	184 ~ 455	19	維持管理費	1	4.2	1.8	便 益 (億円)	1194	191	22	B / C	1.5	1.01 ~ 0.42	1.03	B - C	398	- 269 ~ 3	1												
	代替案 2,4,7 (沼 A-2) 現計画	代替案 9,12 (沼 B-4)	代替案 10,13 (沼 B-6) (自由通路)																																						
費用 (億円)	796	188 ~ 460	21																																						
事業費	795	184 ~ 455	19																																						
維持管理費	1	4.2	1.8																																						
便 益 (億円)	1194	191	22																																						
B / C	1.5	1.01 ~ 0.42	1.03																																						
B - C	398	- 269 ~ 3	1																																						
使用データ	・費用便益分析マニュアル（国土交通省）																																								

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	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	R9 社会的な効果をどう評価できるか
評価指標	-
指標が示す意味合い	まちづくりという観点からの景観、騒音等の影響
データ・比較	<p>鉄道高架事業を実施する場合についての対応</p> <p>景観 高架構造物等については、周辺景観との調和に配慮して整備する。</p> <p>騒音 基準を上回ると想定される場合は、遮音壁等の設置により対応する。</p> <p>テレビ電波 障害が発生する場合は、アンテナの改善や共同受信設備の設置等により対応する。</p> <p>日照 基準に基づき、関連側道または公園等の公共空地を設ける。</p> <p>その他 各種基準に基づき、対策を行う。</p>
計測の前提・方法	<p>景観 「沼津市景観計画（H22年12月：沼津市）」に駅周辺の区域は景観形成重点地区に位置付けられ、『新たに整備される高架構造物等についても周辺景観との調和に配慮した整備を推進します。沿線については、電車車両から良好なまち並み景観を見ることができるよう、建築物の形態、意匠、色彩や屋根形状などに配慮するとともに、屋外広告物についても適切な誘導に努めます。』とされている。</p> <p>テレビ電波 「公共施設の設置に起因するテレビ受信電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について（S54年10月：建設省）」による。</p> <p>騒音 「在来鉄道の新設又は大規模改修に際しての騒音対策の指針について（H7年12月：環境省）」による。</p> <p>日照 「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について（S51年2月：建設省）」による。</p>
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	：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																																											
評価項目	E 1 - 1 駅周辺の居住者人口の多さと集中度																																											
評価指標	駅 1 k m 圏内の新たな住宅床面積																																											
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																																											
データ・比較	<p>(駅1km圏内の新たな住宅床面積)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況と床面積を100とした指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現況</td><td>100</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>101</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>105</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>101</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>101</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>101</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>100</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>122</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>125</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>95</td></tr> </tbody> </table>	項目	現況と床面積を100とした指数	現況	100	現計画	101	沼A-2	105	沼B-3	101	沼B-4	101	沼B-5	101	沼B-6	100	静岡駅	122	浜松駅	125	三島駅	95	<table border="1"> <tbody> <tr><td>現況</td><td>139ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>141ha</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>145ha</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>141ha</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>141ha</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>141ha</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>139ha</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>170ha</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>174ha</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>132ha</td></tr> </tbody> </table>	現況	139ha	現計画	141ha	沼A-2	145ha	沼B-3	141ha	沼B-4	141ha	沼B-5	141ha	沼B-6	139ha	静岡駅	170ha	浜松駅	174ha	三島駅	132ha
項目	現況と床面積を100とした指数																																											
現況	100																																											
現計画	101																																											
沼A-2	105																																											
沼B-3	101																																											
沼B-4	101																																											
沼B-5	101																																											
沼B-6	100																																											
静岡駅	122																																											
浜松駅	125																																											
三島駅	95																																											
現況	139ha																																											
現計画	141ha																																											
沼A-2	145ha																																											
沼B-3	141ha																																											
沼B-4	141ha																																											
沼B-5	141ha																																											
沼B-6	139ha																																											
静岡駅	170ha																																											
浜松駅	174ha																																											
三島駅	132ha																																											
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前（駅 500m 圏内）に徒歩で来られる範囲の居住者が多いことで駅前に往来が生まれ賑わい、活力の持続性をもつことにつながると考えられる。その範囲をここでは、概ね沼津市の中心市街地を含むエリアとして設定し、駅周辺 1 k m 圏内の住宅床面積で代理的に比較することとした。</li> <li>沼 B - 3 ~ 5 については、土地区画整理事業を実施せず、民間主導による再開発や建物共同化による住宅床の増加を想定している。</li> <li>現況（沼津駅、静岡駅、浜松駅、三島駅）における住宅の床面積は、住居系建物面積に、それぞれの建物の階数をかけて算出した。</li> <li>住居系建物面積は都市計画基礎調査の建物用途現況図、建物の階数は建物階層別現況図またはゼンリン地図からそれぞれ引用した。</li> <li>現計画や各代替案における床面積の増加分は、指定容積率に、代替案ごと土地利用の積極性に応じ設定した充足率（指定容積率で上限とされる開発面積に対する実際に開発されると想定される面積の割合）をかけて算出した。</li> <li>現況の指定容積率の充足率は、平均で約 4 0 %（次ページ表）であることから、現計画及び沼 B - 3 ~ 5 案では、充足率がさらに 1 0 % 向上して 5 0 % になると設定した。沼 A - 2 案は、土地区画整理事業を実施し、充足率を 7 0 % に設定した。（次ページ参照）</li> </ul>																																											

表 土地区画整理事業区域内の平均容積率現況

	宅地 (㎡)	延べ床面積	平均容積率	指定容積率	充足率
沼津駅南第一地区	7,367	10,365	141%	400%	35.2%
沼津駅南第二地区	20,138	40,722	202%	500%	40.4%
静岡東部拠点第一地区	57,046	53,054	93%	300%	31.0%
静岡東部拠点第二地区	30,415	34,508	113%	200%	56.7%
合計 (平均)	114,967	138,648	121%	350%	<b>40.8%</b>

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。

沼津駅 1 km 圏内の指定容積率べつ容積充足率結果をみると、沼津駅 1km 圏内では、容積率 500%の区域で、充足率 70%を超えている。

表 沼津駅 1km 圏内の容積充足率現況

指定容積率	宅地 (㎡)	延べ床面積	平均容積率	充足率
200%	1,157,404	1,068,112	92%	46.1%
300%	174,531	282,943	162%	54.0%
400%	396,252	731,255	185%	46.1%
500%	164,438	608,955	370%	<b>74.1%</b>
合計 (平均)	1,892,625	2,691,266	142%	55.1%

使用データ


・都市計画基礎調査 (H23)

地域づくりのポイント	：賑わい・活力・持続性																																					
地域づくりの目標	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	E 1 - 2 徒歩圏の居住人口の集中度																																					
評価指標	駅 500m 圏内の新たな住宅床面積																																					
指標が示す意味合い	駅前で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・比較	<p>(駅500m圏内の新たな住宅床面積)</p>	<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>43ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>45ha</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>48ha</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>44ha</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>44ha</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>44ha</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>43ha</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>35ha</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>41ha</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>17ha</td></tr> </table>	現況	43ha	現計画	45ha	沼A-2	48ha	沼B-3	44ha	沼B-4	44ha	沼B-5	44ha	沼B-6	43ha	静岡駅	35ha	浜松駅	41ha	三島駅	17ha																
現況	43ha																																					
現計画	45ha																																					
沼A-2	48ha																																					
沼B-3	44ha																																					
沼B-4	44ha																																					
沼B-5	44ha																																					
沼B-6	43ha																																					
静岡駅	35ha																																					
浜松駅	41ha																																					
三島駅	17ha																																					
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺に多くの方が居住することで、商業その他の施設需要が生まれ、施設が立地しやすくなると考えられる。ここでは、徒歩圏を 500m と設定し、駅 500m 圏内の住宅床面積で代理的に比較する。</li> <li>・ 沼 B-3 ～ 5 については、土地区画整理事業を実施せず、民間主導による再開発や建物共同化により住宅床の増加を想定している。</li> <li>・ 住居系建物面積は都市計画基礎調査の建物用途現況図、建物の階数は建物階層別現況図またはゼンリン地図からそれぞれ引用した。</li> <li>・ 現計画や各代替案における床面積の増加分は、指定容積率に、代替案ごと土地利用の積極性に応じ設定した充足率（指定容積率で上限とされる開発面積に対する実際に開発されると想定される面積の割合）をかけて算出した。</li> <li>・ 現況の指定容積率の充足率は、平均で約 40%（下表）であることから、現計画及び沼 B - 3 ～ 5 案では、充足率がさらに 10% 向上して 50% になると設定した。沼 A - 2 案は、土地区画整理事業を実施し、充足率を 70% に設定した。（前ページ参照）</li> </ul> <p>表 土地区画整理事業区域内の平均容積率現況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>宅地 (㎡)</th> <th>延べ床面積</th> <th>平均容積率</th> <th>指定容積率</th> <th>充足率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沼津駅南第一地区</td> <td>7,367</td> <td>10,365</td> <td>141%</td> <td>400%</td> <td>35.2%</td> </tr> <tr> <td>沼津駅南第二地区</td> <td>20,138</td> <td>40,722</td> <td>202%</td> <td>500%</td> <td>40.4%</td> </tr> <tr> <td>静岡東部拠点第一地区</td> <td>57,046</td> <td>53,054</td> <td>93%</td> <td>300%</td> <td>31.0%</td> </tr> <tr> <td>静岡東部拠点第二地区</td> <td>30,415</td> <td>34,508</td> <td>113%</td> <td>200%</td> <td>56.7%</td> </tr> <tr> <td>合計 (平均)</td> <td>114,967</td> <td>138,648</td> <td>121%</td> <td>350%</td> <td><b>40.8%</b></td> </tr> </tbody> </table>			宅地 (㎡)	延べ床面積	平均容積率	指定容積率	充足率	沼津駅南第一地区	7,367	10,365	141%	400%	35.2%	沼津駅南第二地区	20,138	40,722	202%	500%	40.4%	静岡東部拠点第一地区	57,046	53,054	93%	300%	31.0%	静岡東部拠点第二地区	30,415	34,508	113%	200%	56.7%	合計 (平均)	114,967	138,648	121%	350%	<b>40.8%</b>
	宅地 (㎡)	延べ床面積	平均容積率	指定容積率	充足率																																	
沼津駅南第一地区	7,367	10,365	141%	400%	35.2%																																	
沼津駅南第二地区	20,138	40,722	202%	500%	40.4%																																	
静岡東部拠点第一地区	57,046	53,054	93%	300%	31.0%																																	
静岡東部拠点第二地区	30,415	34,508	113%	200%	56.7%																																	
合計 (平均)	114,967	138,648	121%	350%	<b>40.8%</b>																																	
使用データ	・ 都市計画基礎調査 (H23)																																					

地域づくりのポイント	：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																																											
評価項目	E 1 - 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																																											
評価指標	駅 500m 圏内の公園の面積																																											
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																																											
データ・比較	<table border="1"> <caption>(駅500m圏内の公園面積)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況面積を100とした指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現況</td><td>100</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>193</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>260</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>167</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>167</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>167</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>100</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>113</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>20</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>480</td></tr> </tbody> </table>	項目	現況面積を100とした指数	現況	100	現計画	193	沼A-2	260	沼B-3	167	沼B-4	167	沼B-5	167	沼B-6	100	静岡駅	113	浜松駅	20	三島駅	480	<table border="1"> <tbody> <tr><td>現況</td><td>1.5 ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>2.9 ha</td></tr> <tr><td>沼 A-2</td><td>3.9 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-3</td><td>2.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-4</td><td>2.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-5</td><td>2.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-6</td><td>1.5 ha</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>1.7 ha</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>0.3 ha</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>7.2 ha</td></tr> </tbody> </table>	現況	1.5 ha	現計画	2.9 ha	沼 A-2	3.9 ha	沼 B-3	2.5 ha	沼 B-4	2.5 ha	沼 B-5	2.5 ha	沼 B-6	1.5 ha	静岡駅	1.7 ha	浜松駅	0.3 ha	三島駅	7.2 ha
項目	現況面積を100とした指数																																											
現況	100																																											
現計画	193																																											
沼A-2	260																																											
沼B-3	167																																											
沼B-4	167																																											
沼B-5	167																																											
沼B-6	100																																											
静岡駅	113																																											
浜松駅	20																																											
三島駅	480																																											
現況	1.5 ha																																											
現計画	2.9 ha																																											
沼 A-2	3.9 ha																																											
沼 B-3	2.5 ha																																											
沼 B-4	2.5 ha																																											
沼 B-5	2.5 ha																																											
沼 B-6	1.5 ha																																											
静岡駅	1.7 ha																																											
浜松駅	0.3 ha																																											
三島駅	7.2 ha																																											
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常の中にある「緑や水辺などの快適な公共空間」について、各代替案で整備が見込まれる公園面積で比較する。</li> <li>・ここでは、徒歩圏を500mと設定し、駅からの徒歩圏である駅500m圏内で整備が見込まれる公園面積にて比較する。</li> <li>・現況（沼津駅、静岡駅、浜松駅、三島駅）における、駅を中心に半径500mの範囲の公園面積は、国土数値情報（都市公園データ）から算出した。</li> <li>・現在の土地区画整理事業は、区域内で約1.4haの公園が増加する計画である。</li> <li>・そのため、現計画では約1.4haの公園が増加することになり、沼A-2では、加えて1haの公園緑地を確保することを想定した。</li> <li>・現計画の土地区画整理事業を見直す、沼B-3、B-4、B-5案については土地区画整理事業区域外で1haの公園緑地を確保することを想定した。</li> <li>・B-6案は、すでに着手済みの土地区画整理事業についてのみ最低限の整備をする案であるため、公園緑地面積の増加はないものと想定した。</li> </ul>																																											
使用データ	・国土数値情報（平成23年度 国土交通省国土政策局）の都市公園データ																																											

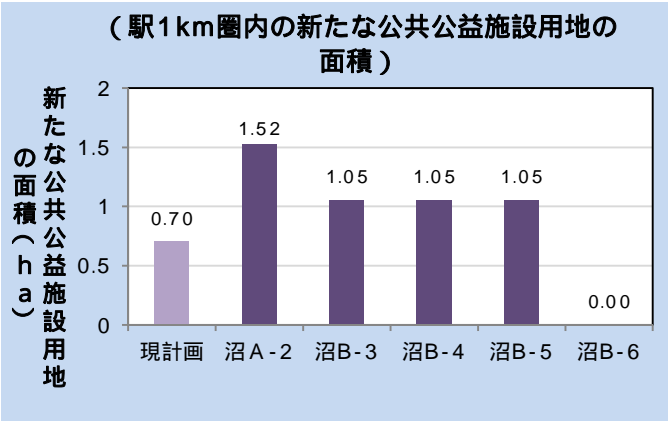
地域づくりのポイント	：賑わい・活力・持続性																																											
地域づくりの目標	日々多くの従業員が通い、多くの人が行き来する																																											
評価項目	E 1 - 4 徒歩圏に通勤する従業員の多さ																																											
評価指標	定期券利用の乗降者数																																											
指標が示す意味合い	駅前の徒歩圏内に通勤する定期券利用の乗降者数																																											
データ・比較	<p>(定期券利用の乗車数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況</th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2</th> <th>沼 B-3</th> <th>沼 B-4</th> <th>沼 B-5</th> <th>沼 B-6</th> <th>静岡駅</th> <th>浜松駅</th> <th>三島駅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗車数</td> <td>100</td> <td>101</td> <td>104</td> <td>101</td> <td>101</td> <td>101</td> <td>100</td> <td>219</td> <td>120</td> <td>120</td> </tr> </tbody> </table>	項目	現況	現計画	沼 A-2	沼 B-3	沼 B-4	沼 B-5	沼 B-6	静岡駅	浜松駅	三島駅	乗車数	100	101	104	101	101	101	100	219	120	120	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>13,529人</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>13,699人</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>14,109人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>13,689人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>13,689人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>13,689人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>13,529人</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>29,610人</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>16,195人</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>16,176人</td> </tr> </tbody> </table>	現況	13,529人	現計画	13,699人	沼 A-2	14,109人	沼 B-3	13,689人	沼 B-4	13,689人	沼 B-5	13,689人	沼 B-6	13,529人	静岡駅	29,610人	浜松駅	16,195人	三島駅	16,176人
項目	現況	現計画	沼 A-2	沼 B-3	沼 B-4	沼 B-5	沼 B-6	静岡駅	浜松駅	三島駅																																		
乗車数	100	101	104	101	101	101	100	219	120	120																																		
現況	13,529人																																											
現計画	13,699人																																											
沼 A-2	14,109人																																											
沼 B-3	13,689人																																											
沼 B-4	13,689人																																											
沼 B-5	13,689人																																											
沼 B-6	13,529人																																											
静岡駅	29,610人																																											
浜松駅	16,195人																																											
三島駅	16,176人																																											
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価項目 E 2 - 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員人口の原単位を掛け従業員人口を推計</li> <li>・単位面積当たり従業員人口は、事務所ビルの原単位（大規模開発地区関連交通計画マニュアルの発生・集中原単位の 1/2（1,450 人 / ha）に設定。 （【参考】沼津駅 1km 圏内の単位面積当たり従業員人口 1,333 人/ha 従業員人口 40,499 人 ÷ 業務系床面積 38ha × 0.8）</li> <li>・鉄道利用者数は、沼津駅周辺に通勤する人の鉄道分担率 13.5%（第 2 回静岡県東駿河湾都市圏パーソントリップ調査）をかけて算定した。  アンケート調査などにより一定の地域において「人の動き」を調べる調査</li> </ul>																																											
使用データ	・平成 22 年度 駅別運輸状況（東海旅客鉄道）																																											

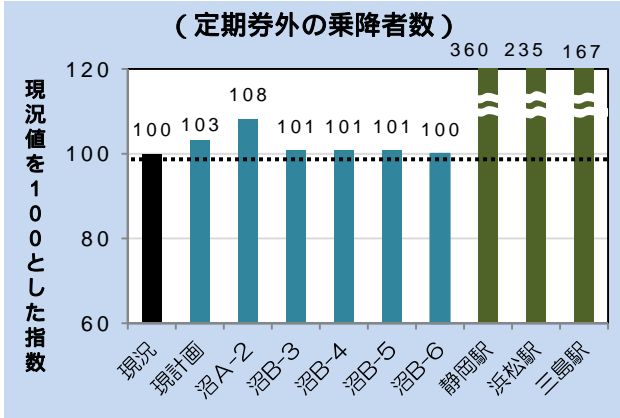
地域づくりのポイント	：賑わい・活力・持続性																					
地域づくりの目標	商業活動の活力が郊外店にはない魅力を提供し、さらに多くの来訪者を集める																					
評価項目	E 1 - 5 徒歩圏における商業施設等が利用可能な施設の規模																					
評価指標	駅 500m 圏内の商業等床面積																					
指標が示す意味合い	駅前に多くの来訪者を集めるために確保できる商業系の床面積 土地区画整理事業や、再開発事業、建物共同化による床面積の増加分																					
データ・比較		<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>24.2ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>25.1ha</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>26.6ha</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>24.4ha</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>24.4ha</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>24.4ha</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>24.2ha</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>48.5ha</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>109.6ha</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>8.1ha</td></tr> </table>	現況	24.2ha	現計画	25.1ha	沼A-2	26.6ha	沼B-3	24.4ha	沼B-4	24.4ha	沼B-5	24.4ha	沼B-6	24.2ha	静岡駅	48.5ha	浜松駅	109.6ha	三島駅	8.1ha
現況	24.2ha																					
現計画	25.1ha																					
沼A-2	26.6ha																					
沼B-3	24.4ha																					
沼B-4	24.4ha																					
沼B-5	24.4ha																					
沼B-6	24.2ha																					
静岡駅	48.5ha																					
浜松駅	109.6ha																					
三島駅	8.1ha																					
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の近くに、買い物を楽しむ場が多いほど、鉄道等公共交通を利用して多くの人々が集い、賑わいにつながり、その賑わいがさらなる来訪者を集めると考えられる。ここでは、徒歩圏内を 500m と設定し、駅 500m 圏内の商業等床面積にて代理的に比較する。</li> <li>・現況（沼津駅、静岡駅、浜松駅、三島駅）における、商業系建物床面積（24ha）は、商業系建物面積に、それぞれの建物の階数をかけて算出した。</li> <li>・商業系建物面積は都市計画基礎調査の建物用途現況図、建物の階数は建物階層別現況図またはゼンリン地図からそれぞれ引用した。</li> <li>・現計画や各代替案における床面積の増加分は、指定容積率に、代替案ごと土地利用の積極性に応じ設定した充足率（指定容積率で上限とされる開発面積に対する実際に開発されると想定される面積の割合）をかけて算出した。</li> <li>・現況の指定容積率の充足率は、平均で約 40%（P 24 参照）であることから、現計画及び沼 B - 3 ~ 5 案では、充足率がさらに 10% 向上して 50% になると設定した。沼 A - 2 案は、土地区画整理事業を実施し、さらに周辺の土地の高度利用を積極的に進めることから、充足率を 70% に設定した。</li> </ul> <p>表 各代替素案の商業等の面積の増加分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>沼 A - 2</th> <th>沼 B - 3</th> <th>沼 B - 4</th> <th>沼 B - 5</th> <th>沼 B - 6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>増加床面積 (ha)</td> <td>0.9</td> <td>2.4</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>			現計画	沼 A - 2	沼 B - 3	沼 B - 4	沼 B - 5	沼 B - 6	増加床面積 (ha)	0.9	2.4	0.2	0.2	0.2	0						
	現計画	沼 A - 2	沼 B - 3	沼 B - 4	沼 B - 5	沼 B - 6																
増加床面積 (ha)	0.9	2.4	0.2	0.2	0.2	0																
使用データ	・都市計画基礎調査（H 23）																					

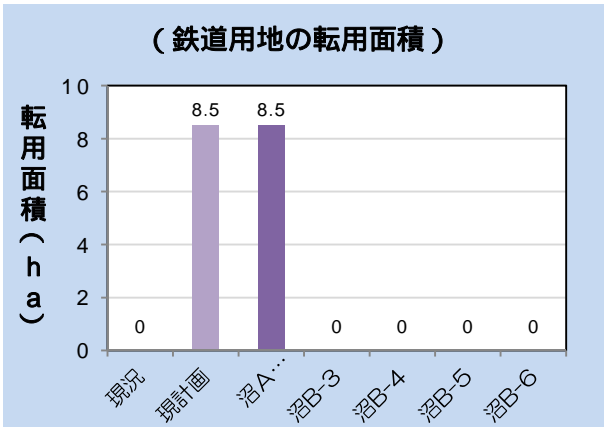

地域づくりのポイント	：賑わい・活力・持続性		
地域づくりの目標	食や景観などの観光資源が広域からも多くの来訪者を引きつける		
評価項目	E 1 - 6 魅力的な都市景観の形成への貢献度		
評価指標	-		
指標が示す意味合い	魅力的な都市景観形成に寄与できるか		
データ・比較	現計画	現時点で決定されている沼津駅周辺総合整備事業のみを行うため、景観形成もその範囲にとどまり限定的になる。	 3次元CGによる鉄道高架化のイメージ
	沼 A-2	現時点で決定されている沼津駅周辺総合整備事業に加え、事業区域外を含めた駅周辺全体をマネジメントすることにより都市景観形成に配慮したまちづくりが行われる。	
	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ため、全体としての景観形成は限定的になる。	 3次元CGによるオーバースのイメージ
	沼 B-4		
	沼 B-5	同上	 3次元CGによる橋上駅のイメージ
	沼 B-6	現在の土地区画整理事業の区域で事業内容を見直した上、事業実施するため、景観形成もその範囲にとどまり限定的になる。	
	計測の前提・方法	・それぞれの代替素案について、その案に基づいたまちづくりを実施した場合に、景観に配慮したまちづくりが実現可能かどうかを評価	
使用データ			

地域づくりのポイント	：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																																											
評価指標	駅1km圏内の新たな公共公益施設の数																																											
指標が示す意味合い	駅周辺に多くの来訪者を引きつける利便性の高い公共公益施設の立地																																											
データ・比較	<p>(駅1km圏内の新たな公共公益施設の数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現況</td><td>51</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>52</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>55</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>55</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>55</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>55</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>51</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>74</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>50</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>30</td></tr> </tbody> </table>	項目	数	現況	51	現計画	52	沼A-2	55	沼B-3	55	沼B-4	55	沼B-5	55	沼B-6	51	静岡駅	74	浜松駅	50	三島駅	30	<table border="1"> <tbody> <tr><td>現況</td><td>51カ所</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>52カ所(+1)</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>55カ所(+4)</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>55カ所(+4)</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>55カ所(+4)</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>55カ所(+4)</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>51カ所(0)</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>74カ所</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>50カ所</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>30カ所</td></tr> </tbody> </table>	現況	51カ所	現計画	52カ所(+1)	沼A-2	55カ所(+4)	沼B-3	55カ所(+4)	沼B-4	55カ所(+4)	沼B-5	55カ所(+4)	沼B-6	51カ所(0)	静岡駅	74カ所	浜松駅	50カ所	三島駅	30カ所
項目	数																																											
現況	51																																											
現計画	52																																											
沼A-2	55																																											
沼B-3	55																																											
沼B-4	55																																											
沼B-5	55																																											
沼B-6	51																																											
静岡駅	74																																											
浜松駅	50																																											
三島駅	30																																											
現況	51カ所																																											
現計画	52カ所(+1)																																											
沼A-2	55カ所(+4)																																											
沼B-3	55カ所(+4)																																											
沼B-4	55カ所(+4)																																											
沼B-5	55カ所(+4)																																											
沼B-6	51カ所(0)																																											
静岡駅	74カ所																																											
浜松駅	50カ所																																											
三島駅	30カ所																																											
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地の範囲を駅1km圏内と設定し、国土数値情報の公共施設データから、駅1km圏内の現況公共施設数を算出し、各代替素案に提案されている行政サービス施設、体育館等の公共施設増加分として追加。(次ページ参照)</li> </ul> <p>【公共施設_沼津駅周辺】 国土数値情報の公共施設データ(平成18年度)</p>																																											
使用データ	・ 国土数値情報（平成23年度 国土交通省国土政策局）の公共施設データ																																											



地域づくりのポイント	：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	E 1 - 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面積																	
指標が示す意味合い	駅周辺に多くの来訪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・比較	 <p>(駅1km圏内の新たな公共公益施設用地の面積)</p>	<table border="1"> <tr> <td>現況</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0.7ha</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>1.52ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>1.05ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>1.05ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>1.05ha</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>0 ha</td> </tr> </table>	現況	-	現計画	0.7ha	沼 A-2	1.52ha	沼 B-3	1.05ha	沼 B-4	1.05ha	沼 B-5	1.05ha	沼 B-6	0 ha		
現況	-																	
現計画	0.7ha																	
沼 A-2	1.52ha																	
沼 B-3	1.05ha																	
沼 B-4	1.05ha																	
沼 B-5	1.05ha																	
沼 B-6	0 ha																	
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>高架下行政サービスは、約 4.7ha の高架下面積の 15%（約 0.7ha）を公共施設用地として設定した</li> <li>行政サービス施設は、高架下行政サービスと同規模の床を確保し、容積率 300% の建築物を建築すると想定し約 0.23ha（<math>0.7\text{ha} \div 3</math>）に設定した</li> <li>新体育館は、既存の市民体育館と同規模の床面積約 1.0ha を確保するものとし、容積率 200% の体育館を建築すると想定し約 0.5ha に設定した</li> <li>駐車場は、1 か所 200 台（0.5ha）の床を確保するものとして、容積率 300% の立体駐車場を建築すると想定し約 0.16ha に設定した</li> </ul> <p>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</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2</th> <th>沼 B3 ~ 5</th> <th>沼 B-6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>整備する公共公益施設</td> <td>1 施設 ・行政サービス（高架下）(0.7ha)</td> <td>4 施設 ・新体育館 (0.5ha) ・行政サービス（高架下）(0.7ha) ・立体駐車場(2 箇所) (0.32ha)</td> <td>4 施設 ・新体育館 (0.5ha) ・行政サービス (0.23ha) ・立体駐車場(2 箇所) (0.32ha)</td> <td>0 施設 -</td> </tr> <tr> <td>新たに公共公益施設用地</td> <td>0.7ha</td> <td>1.52ha</td> <td>1.05</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>				現計画	沼 A-2	沼 B3 ~ 5	沼 B-6	整備する公共公益施設	1 施設 ・行政サービス（高架下）(0.7ha)	4 施設 ・新体育館 (0.5ha) ・行政サービス（高架下）(0.7ha) ・立体駐車場(2 箇所) (0.32ha)	4 施設 ・新体育館 (0.5ha) ・行政サービス (0.23ha) ・立体駐車場(2 箇所) (0.32ha)	0 施設 -	新たに公共公益施設用地	0.7ha	1.52ha	1.05	0
	現計画	沼 A-2	沼 B3 ~ 5	沼 B-6														
整備する公共公益施設	1 施設 ・行政サービス（高架下）(0.7ha)	4 施設 ・新体育館 (0.5ha) ・行政サービス（高架下）(0.7ha) ・立体駐車場(2 箇所) (0.32ha)	4 施設 ・新体育館 (0.5ha) ・行政サービス (0.23ha) ・立体駐車場(2 箇所) (0.32ha)	0 施設 -														
新たに公共公益施設用地	0.7ha	1.52ha	1.05	0														
使用データ	・都市計画基礎調査（H23）																	

地域づくりのポイント	：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	E 1 - 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																														
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																														
データ・比較		<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>7,988人</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>8,238人</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>8,648人</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>8,048人</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>8,048人</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>8,048人</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>7,988人</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>28,777人</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>18,739人</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>13,317人</td></tr> </table>	現況	7,988人	現計画	8,238人	沼A-2	8,648人	沼B-3	8,048人	沼B-4	8,048人	沼B-5	8,048人	沼B-6	7,988人	静岡駅	28,777人	浜松駅	18,739人	三島駅	13,317人									
現況	7,988人																														
現計画	8,238人																														
沼A-2	8,648人																														
沼B-3	8,048人																														
沼B-4	8,048人																														
沼B-5	8,048人																														
沼B-6	7,988人																														
静岡駅	28,777人																														
浜松駅	18,739人																														
三島駅	13,317人																														
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価項目 E1-5 で算定した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から来訪者数を推計</li> <li>単位面積当たり来訪者人口は、地方都市商業の原単位（大規模開発地区関連交通計画マニュアル発生・集中原単位の 1/2 に設定（5300人/ha）。</li> <li>算出した来訪者数のうち、鉄道を利用する人が、定期券外の乗車又は降車数として想定した。</li> <li>鉄道利用者数は、沼津駅周辺に訪れる人の鉄道分担率 6.5%（第 2 回静岡県東駿河湾都市圏パーソントリップ調査）をかけて算定した。</li> </ul> <p>アンケート調査などにより一定の地域において「人の動き」を調べる調査</p> <p>沼津駅周辺地区 来訪者人口の増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2 案</th> <th>沼 B-3,4,5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商業増加床面積</td> <td>0.90</td> <td>2.40</td> <td>0.20</td> </tr> <tr> <td>専用床面積率（レンタル費）</td> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>来訪者数原単位(人/ha) 1</td> <td>5,300</td> <td>5,300</td> <td>5,300</td> </tr> <tr> <td>来訪者増加人口（人/日）</td> <td>3,816</td> <td>10,176</td> <td>848</td> </tr> <tr> <td>鉄道分担率</td> <td>6.5%</td> <td>6.5%</td> <td>6.5%</td> </tr> <tr> <td>鉄道利用者の増加数（定期利用以外）</td> <td>250</td> <td>660</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table> <p>1床面積あたり従業者数 5,300人/haで算定 （大規模開発地区関連交通計画マニュアルの地方都市の商業の発生集中原単位 10,600人 TE/ha・日）の 1/2 を設定）</p>				現計画	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5	商業増加床面積	0.90	2.40	0.20	専用床面積率（レンタル費）	80%	80%	80%	来訪者数原単位(人/ha) 1	5,300	5,300	5,300	来訪者増加人口（人/日）	3,816	10,176	848	鉄道分担率	6.5%	6.5%	6.5%	鉄道利用者の増加数（定期利用以外）	250	660	60
	現計画	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5																												
商業増加床面積	0.90	2.40	0.20																												
専用床面積率（レンタル費）	80%	80%	80%																												
来訪者数原単位(人/ha) 1	5,300	5,300	5,300																												
来訪者増加人口（人/日）	3,816	10,176	848																												
鉄道分担率	6.5%	6.5%	6.5%																												
鉄道利用者の増加数（定期利用以外）	250	660	60																												
使用データ	・平成 22 年度 駅別運輸状況（東海旅客鉄道）																														

地域づくりのポイント	：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	E 1 - 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	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	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・比較	 <table border="1" data-bbox="1141 548 1452 974"> <tr><td>現況</td><td>0ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>8.5ha</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>8.5ha</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>0ha</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>0ha</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>0ha</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>0ha</td></tr> </table>	現況	0ha	現計画	8.5ha	沼A-2	8.5ha	沼B-3	0ha	沼B-4	0ha	沼B-5	0ha	沼B-6	0ha	
現況	0ha															
現計画	8.5ha															
沼A-2	8.5ha															
沼B-3	0ha															
沼B-4	0ha															
沼B-5	0ha															
沼B-6	0ha															
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の高架化を行う現計画及び沼A - 2案では、鉄道高架化に伴い貨物待避線や車両基地等が撤去されることにより、鉄道敷面積を約8.5ha減少させることができ、これを宅地や公共用地へ転用することができる。</li> <li>・鉄道の高架化を行わない沼B - 3～6案は、鉄道敷面積が現況と変わらない。</li> </ul>															
																
使用データ	-															

地域づくりのポイント	：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																					
評価項目	E 2 - 1 徒歩圏でのオフィス等の多さ																					
評価指標	駅 500m 圏内のオフィス等床面積																					
指標が示す意味合い	駅前には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																					
データ・比較	<p>(駅500m圏内のオフィス等床面積)</p>	<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>18.0ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>19.1ha</td></tr> <tr><td>沼 A-2</td><td>21.7ha</td></tr> <tr><td>沼 B-3</td><td>19.0ha</td></tr> <tr><td>沼 B-4</td><td>19.0ha</td></tr> <tr><td>沼 B-5</td><td>19.0ha</td></tr> <tr><td>沼 B-6</td><td>18.0ha</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>35.8ha</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>15.0ha</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>10.1ha</td></tr> </table>	現況	18.0ha	現計画	19.1ha	沼 A-2	21.7ha	沼 B-3	19.0ha	沼 B-4	19.0ha	沼 B-5	19.0ha	沼 B-6	18.0ha	静岡駅	35.8ha	浜松駅	15.0ha	三島駅	10.1ha
現況	18.0ha																					
現計画	19.1ha																					
沼 A-2	21.7ha																					
沼 B-3	19.0ha																					
沼 B-4	19.0ha																					
沼 B-5	19.0ha																					
沼 B-6	18.0ha																					
静岡駅	35.8ha																					
浜松駅	15.0ha																					
三島駅	10.1ha																					
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道を利用し、かつ、駅から徒歩で通勤する従業人口が多いほど、駅前の往来が生まれ賑わいにつながると考えられる。ここでは、徒歩圏内を 500m と設定し、駅 500m 圏内のオフィス床面積にて代理的に比較する。</li> <li>・現況（沼津駅、静岡駅、浜松駅、三島駅）における、業務系建物床面積は、業務系建物面積に、それぞれの建物の階数をかけて算出した。</li> <li>・業務系建物面積は都市計画基礎調査の建物用途現況図、建物の階数は建物階層別現況図またはゼンリン地図からそれぞれ引用した。</li> <li>・現計画や各代替案における床面積の増加分は、指定容積率に、代替案ごと土地利用の積極性に応じ設定した充足率（指定容積率で上限とされる開発面積に対する実際に開発されると想定される面積の割合）をかけて算出した。</li> <li>・現況の指定容積率の充足率は、平均で約 40%（P 2 4 参照）であることから、現計画及び沼 B - 3 ~ 5 案では、充足率がさらに 10% 向上して 50% になると設定した。沼 A - 2 案は、土地区画整理事業を実施し、充足率を 70% に設定した。</li> </ul> <p>表 各代替素案のオフィス等床面積の増加分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>沼 A - 2</th> <th>沼 B - 3</th> <th>沼 B - 4</th> <th>沼 B - 5</th> <th>沼 B - 6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>増加床面積 (ha)</td> <td>1.1</td> <td>3.7</td> <td>1.0</td> <td>1.0</td> <td>1.0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>			現計画	沼 A - 2	沼 B - 3	沼 B - 4	沼 B - 5	沼 B - 6	増加床面積 (ha)	1.1	3.7	1.0	1.0	1.0	0						
	現計画	沼 A - 2	沼 B - 3	沼 B - 4	沼 B - 5	沼 B - 6																
増加床面積 (ha)	1.1	3.7	1.0	1.0	1.0	0																
使用データ	・都市計画基礎調査（H23）																					

地域づくりのポイント	：産業立地と雇用機会																						
地域づくりの目標	雇用が創出される																						
評価項目	E 2 - 2 徒歩圏での雇用者の多さ																						
評価指標	駅 500m 圏内の従業者数																						
指標が示す意味合い	駅前の賑わいを生む従業者数																						
データ・比較	<p>(駅500m圏内の従業者数)</p>	<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>24,500人</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>25,780人</td></tr> <tr><td>沼A-2</td><td>28,790人</td></tr> <tr><td>沼B-3</td><td>25,660人</td></tr> <tr><td>沼B-4</td><td>25,660人</td></tr> <tr><td>沼B-5</td><td>25,660人</td></tr> <tr><td>沼B-6</td><td>24,500人</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>62,503人</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>39,407人</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>11,500人</td></tr> </table>	現況	24,500人	現計画	25,780人	沼A-2	28,790人	沼B-3	25,660人	沼B-4	25,660人	沼B-5	25,660人	沼B-6	24,500人	静岡駅	62,503人	浜松駅	39,407人	三島駅	11,500人	
現況	24,500人																						
現計画	25,780人																						
沼A-2	28,790人																						
沼B-3	25,660人																						
沼B-4	25,660人																						
沼B-5	25,660人																						
沼B-6	24,500人																						
静岡駅	62,503人																						
浜松駅	39,407人																						
三島駅	11,500人																						
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅徒歩圏内に働く人々の多さを、評価項目 E 2 - 1 で算定した業務系床面積から収容可能な従業人口数を算出し、比較。</li> <li>業務系床面積に単位面積当たりの従業人口をかけて従業人口を算定</li> <li>単位面積当たり従業人口は、事務所ビルの原単位(大規模開発地区関連交通計画マニュアルの発生・集中原単位の 1/2 (1,450 人/ha) に設定。 (【参考】沼津駅 1km 圏内の単位面積当たり従業人口 1,333 人/ha 従業人口 40,499 人 ÷ 業務系床面積 38ha × 0.8 )</li> <li>現況の駅 500m 圏内の従業者数は、H18 年事業所・企業統計調査 500m メッシュ統計結果から集計(駅を拠点として半径 500m のエリアにかかるメッシュを集計)</li> </ul> <p>沼津駅周辺地区 従業人口の増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2 案</th> <th>沼 B-3,4,5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>業務増加床面積</td> <td>1.10</td> <td>3.70</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td>専用床面積率(レンタル比)</td> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>従業者数原単位(人/ha) 1</td> <td>1450</td> <td>1450</td> <td>1450</td> </tr> <tr> <td>従業者増加人口(人)</td> <td>1,280</td> <td>4,290</td> <td>1,160</td> </tr> </tbody> </table> <p>専用床面積率(事務所ビルにおける一般的な値とした 80% に設定 1 床面積あたり従業者数 1450 人/ha で算定 (大規模開発地区関連交通計画マニュアルの単館型事務所ビルの発生集中原単位 2,900 人 TE/ha・日の 1/2 を設定)</p>				現計画	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5	業務増加床面積	1.10	3.70	1.00	専用床面積率(レンタル比)	80%	80%	80%	従業者数原単位(人/ha) 1	1450	1450	1450	従業者増加人口(人)	1,280	4,290	1,160
	現計画	沼 A-2 案	沼 B-3,4,5																				
業務増加床面積	1.10	3.70	1.00																				
専用床面積率(レンタル比)	80%	80%	80%																				
従業者数原単位(人/ha) 1	1450	1450	1450																				
従業者増加人口(人)	1,280	4,290	1,160																				
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画基礎調査(H23)</li> <li>平成 18 年事業所・企業統計調査</li> </ul>																						

地域づくりのポイント	：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																																																			
評価指標	鉄道横断における歩行空間の大きさ_歩道幅員																																																			
指標が示す意味合い	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																																																			
データ・比較	<table border="1"> <caption>(鉄道横断における歩行空間の大きさ_歩道幅員)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</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>418</td> <td>455</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>173</td> <td>173</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>245</td> <td>373</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>82</td> <td>-</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>82</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	シナリオ	上下移動あり	上下移動なし	現況	100	-	現計画	636	636	沼A-2	418	455	沼B-3	173	173	沼B-4	245	373	沼B-5	82	-	静岡駅	-	245	浜松駅	-	373	三島駅	82	-	<table border="1"> <tr> <td>現況</td> <td>11m</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>70m</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>70m</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>46m</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>50m</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>19m</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>19m</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>27m</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>41m</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>9m</td> </tr> </table>	現況	11m	現計画	70m	沼A-2	70m	沼B-3	46m	沼B-4	50m	沼B-5	19m	沼B-6	19m	静岡駅	27m	浜松駅	41m	三島駅	9m
シナリオ	上下移動あり	上下移動なし																																																		
現況	100	-																																																		
現計画	636	636																																																		
沼A-2	418	455																																																		
沼B-3	173	173																																																		
沼B-4	245	373																																																		
沼B-5	82	-																																																		
静岡駅	-	245																																																		
浜松駅	-	373																																																		
三島駅	82	-																																																		
現況	11m																																																			
現計画	70m																																																			
沼A-2	70m																																																			
沼B-3	46m																																																			
沼B-4	50m																																																			
沼B-5	19m																																																			
沼B-6	19m																																																			
静岡駅	27m																																																			
浜松駅	41m																																																			
三島駅	9m																																																			
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各案において整備される、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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>表 各代替案の鉄道横断部の歩道幅員</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>現況</th> <th>現計画、沼A-2</th> <th>沼B-3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3路線(約11m)</td> <td>7路線(約70m)</td> <td>4路線(約46m)</td> </tr> <tr> <td>あまねガード(約4m) 三つ目ガード(約3m) のぼり道ガード(約4m)</td> <td>平町岡一色線(約8m) 三つ目ガード(約8m) あまねガード(約8m) 添地本田町線(約6m) のぼり道ガード(約8m) 高架下コンコース(24m) 高架下通路(8m)</td> <td>三つ目ガード(約8m) あまねガード(約4m)現況 幅広自由通路(約30m) のぼり道ガード(約4m)現況</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>沼B-4</th> <th>沼B-5、沼B-6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4路線(約50m)</td> <td>4路線(約19m)</td> </tr> <tr> <td>あまねガード(約8m) 三つ目ガード(約8m) のぼり道ガード(約4m)現況 幅広自由通路(約30m)</td> <td>あまねガード(約4m)現況 三つ目ガード(約3m)現況 のぼり道ガード(約4m)現況 自由通路(8m)</td> </tr> </tbody> </table>		現況	現計画、沼A-2	沼B-3	3路線(約11m)	7路線(約70m)	4路線(約46m)	あまねガード(約4m) 三つ目ガード(約3m) のぼり道ガード(約4m)	平町岡一色線(約8m) 三つ目ガード(約8m) あまねガード(約8m) 添地本田町線(約6m) のぼり道ガード(約8m) 高架下コンコース(24m) 高架下通路(8m)	三つ目ガード(約8m) あまねガード(約4m)現況 幅広自由通路(約30m) のぼり道ガード(約4m)現況	沼B-4	沼B-5、沼B-6	4路線(約50m)	4路線(約19m)	あまねガード(約8m) 三つ目ガード(約8m) のぼり道ガード(約4m)現況 幅広自由通路(約30m)	あまねガード(約4m)現況 三つ目ガード(約3m)現況 のぼり道ガード(約4m)現況 自由通路(8m)																																			
現況	現計画、沼A-2	沼B-3																																																		
3路線(約11m)	7路線(約70m)	4路線(約46m)																																																		
あまねガード(約4m) 三つ目ガード(約3m) のぼり道ガード(約4m)	平町岡一色線(約8m) 三つ目ガード(約8m) あまねガード(約8m) 添地本田町線(約6m) のぼり道ガード(約8m) 高架下コンコース(24m) 高架下通路(8m)	三つ目ガード(約8m) あまねガード(約4m)現況 幅広自由通路(約30m) のぼり道ガード(約4m)現況																																																		
沼B-4	沼B-5、沼B-6																																																			
4路線(約50m)	4路線(約19m)																																																			
あまねガード(約8m) 三つ目ガード(約8m) のぼり道ガード(約4m)現況 幅広自由通路(約30m)	あまねガード(約4m)現況 三つ目ガード(約3m)現況 のぼり道ガード(約4m)現況 自由通路(8m)																																																			
使用データ	・駅周辺の南北横断道路幅員																																																			

地域づくりのポイント	：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	
評価指標	駅南北における移動の高低差	
指標が示す意味合い	だれもが、駅南北を円滑に移動できるかどうか	
データ・比較	現計画	沼津駅周辺は鉄道が高架化されるため、歩行者や自転車等は、高架下道路（歩道）や、駅コンコースを使い、駅の南北を上下移動なく往来できる。
	沼 A-2	
	沼 B-3	沼津駅周辺の鉄道は現状どおり平面のままである。歩行者や自転車等は、自由通路（橋上駅）やオーバーパス道路（またはアンダーパス）の歩道部を使って駅の南北を往来することになるが、その際、階段、スロープ、エスカレータ、エレベータなどによる上下移動が必要となる。
	沼 B-4	
	沼 B-5	沼津駅周辺の鉄道は現状どおり平面のままである。歩行者や自転車等は、自由通路（橋上駅）や既存アンダーパス（三ツ目ガード等）の歩道部を使って駅の南北を往来することになるが、その際、階段、スロープ、エスカレータ、エレベータなどによる上下移動が必要となる。
	沼 B-6	
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替素案における、歩行者や自転車等で沼津駅の南北を移動する際の円滑さについて、移動の際の上下移動の状況で評価</li> </ul>	
使用データ		

地域づくりのポイント	：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																															
評価指標	踏切の箇所数																															
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																															
データ・比較	<table border="1"> <caption>(踏切の箇所数)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>踏切箇所数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>	項目	踏切箇所数	現況	13	現計画	0	沼A-2	0	沼B-3	13	沼B-4	13	沼B-5	13	沼B-6	13	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>13カ所</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>0カ所</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>0カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>13カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>13カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>13カ所</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>13カ所</td> </tr> </tbody> </table>	現況	13カ所	現計画	0カ所	沼A-2	0カ所	沼B-3	13カ所	沼B-4	13カ所	沼B-5	13カ所	沼B-6	13カ所
項目	踏切箇所数																															
現況	13																															
現計画	0																															
沼A-2	0																															
沼B-3	13																															
沼B-4	13																															
沼B-5	13																															
沼B-6	13																															
現況	13カ所																															
現計画	0カ所																															
沼A-2	0カ所																															
沼B-3	13カ所																															
沼B-4	13カ所																															
沼B-5	13カ所																															
沼B-6	13カ所																															
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替素案における、歩行者や自転車等で沼津駅の南北を移動する際の円滑さについて、除却される踏切の数で評価</li> <li>沼B - 3、4は、既存の立体交差（三ツ目ガード等）が改良されるが、既存の踏切の除却はないため、現況と同じ13カ所</li> <li>沼B - 5、6は、橋上駅舎や自由通路の新設のみであり、既存の踏切の除却はないため、現況と同じ13カ所</li> </ul> <p>【参考】現況の踏切（13カ所）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th colspan="3">踏切名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">東海道本線</td> <td>綿屋</td> <td>平作</td> <td>日吉</td> </tr> <tr> <td>市営住宅</td> <td>官舎裏</td> <td>東寺脇</td> </tr> <tr> <td>西寺脇</td> <td>第一間門</td> <td>第二間門</td> </tr> <tr> <td>第四間門</td> <td>第二小諏訪</td> <td>第三小諏訪</td> </tr> <tr> <td>御殿場線</td> <td>高田</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		路線名	踏切名			東海道本線	綿屋	平作	日吉	市営住宅	官舎裏	東寺脇	西寺脇	第一間門	第二間門	第四間門	第二小諏訪	第三小諏訪	御殿場線	高田											
路線名	踏切名																															
東海道本線	綿屋	平作	日吉																													
	市営住宅	官舎裏	東寺脇																													
	西寺脇	第一間門	第二間門																													
	第四間門	第二小諏訪	第三小諏訪																													
御殿場線	高田																															
使用データ																																

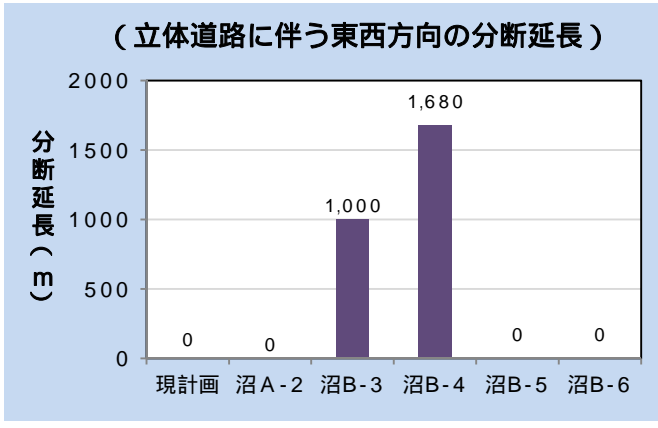
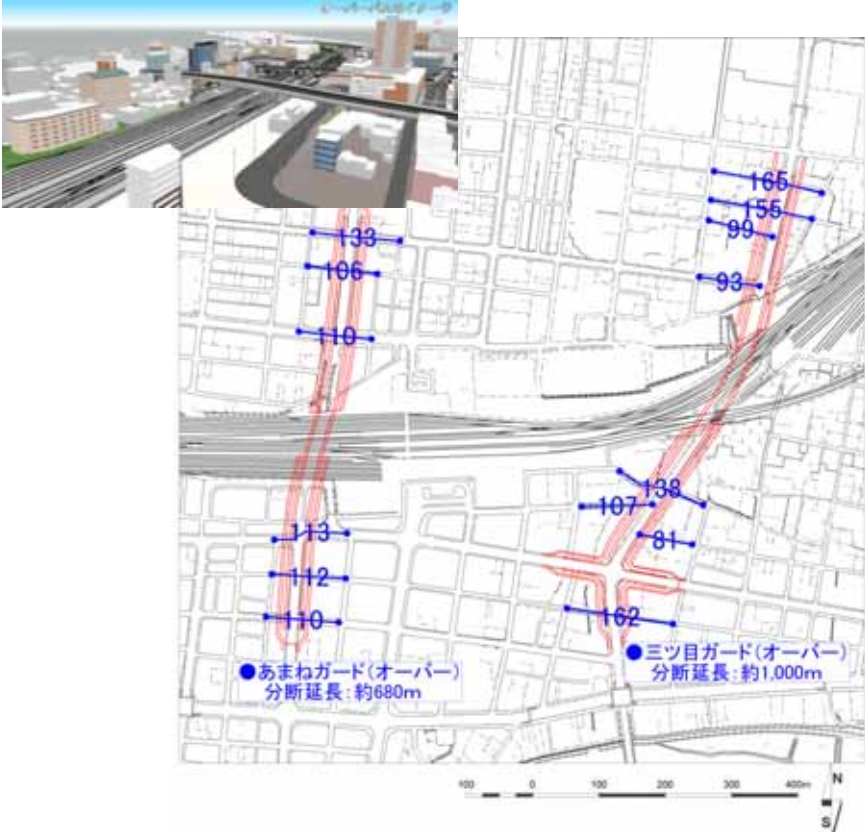


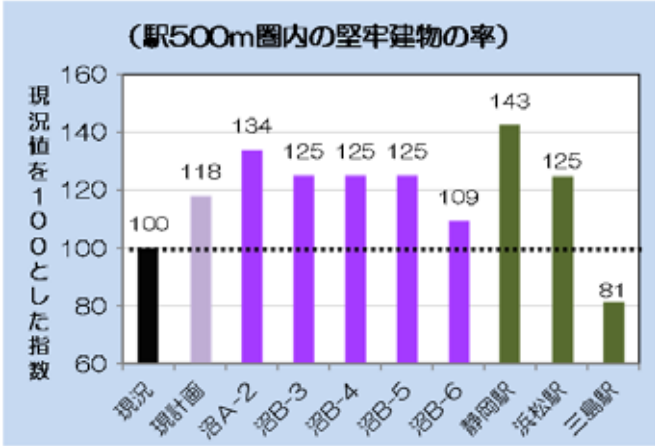
地域づくりのポイント	： 交流を支える移動性とアクセス																									
地域づくりの目標	周辺都市から多くの人々が集まるために、公共交通が充実している																									
評価項目	E3 - 2 公共交通の中心性																									
評価指標	駅前バスターミナル容量																									
指標が示す意味合い	駅前の交通結節機能を担うバスターミナルの容量（バス数）																									
データ・比較	<p>(駅前バスターミナル容量)</p>	<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>16 力所</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>22 力所</td></tr> <tr><td>沼 A-2</td><td>22 力所</td></tr> <tr><td>沼 B-3</td><td>16 力所</td></tr> <tr><td>沼 B-4</td><td>16 力所</td></tr> <tr><td>沼 B-5</td><td>16 力所</td></tr> <tr><td>沼 B-6</td><td>16 力所</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>18 力所</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>17 力所</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>12 力所</td></tr> </table>	現況	16 力所	現計画	22 力所	沼 A-2	22 力所	沼 B-3	16 力所	沼 B-4	16 力所	沼 B-5	16 力所	沼 B-6	16 力所	静岡駅	18 力所	浜松駅	17 力所	三島駅	12 力所				
現況	16 力所																									
現計画	22 力所																									
沼 A-2	22 力所																									
沼 B-3	16 力所																									
沼 B-4	16 力所																									
沼 B-5	16 力所																									
沼 B-6	16 力所																									
静岡駅	18 力所																									
浜松駅	17 力所																									
三島駅	12 力所																									
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現況（沼津駅、静岡駅、浜松駅、三島駅）における、バス数（バス1台が停車できるスペースの数）は地図、バス会社ホームページ等から計測した。</li> <li>・ 沼津駅は現在、16台（駅北口6台、駅南口10台）のバスが停車できるスペースがある。</li> <li>・ 現計画および沼 A - 2 案では、鉄道を高架化（貨物駅待避線の移転）することで、鉄道敷が狭くなるため、南口の駅前広場面積が約 1,700 m<sup>2</sup> 広くすることができる。</li> <li>・ 1,700 m<sup>2</sup> の増加面積から、駅前広場の計画指針により標準的なバス乗降や車道面積を確保した場合、右図のように6バスが確保できる。</li> </ul>																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>面積 (m<sup>2</sup>)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通に利用できる面積</td> <td>1102.5</td> <td>計画指針により環境空間を確保した残りの面積</td> </tr> <tr> <td>バス乗降場面積</td> <td>409.5</td> <td>=3.25m × 63m × 2 路線</td> </tr> <tr> <td>車道面積</td> <td>693</td> <td>=5.5m × 63m × 2 路線</td> </tr> <tr> <td>環境空間面積</td> <td>567</td> <td>交通に利用できる面積の約 50% を確保</td> </tr> <tr> <td>広場の利用空間</td> <td>189</td> <td>=3.0m × 63m</td> </tr> <tr> <td>歩道+滞留面積</td> <td>378</td> <td>=3.0m × 63m × 2 路線</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1669.5</td> <td>1,700 m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>		面積 (m <sup>2</sup> )	備考	交通に利用できる面積	1102.5	計画指針により環境空間を確保した残りの面積	バス乗降場面積	409.5	=3.25m × 63m × 2 路線	車道面積	693	=5.5m × 63m × 2 路線	環境空間面積	567	交通に利用できる面積の約 50% を確保	広場の利用空間	189	=3.0m × 63m	歩道+滞留面積	378	=3.0m × 63m × 2 路線	合計	1669.5	1,700 m <sup>2</sup>	
	面積 (m <sup>2</sup> )	備考																								
交通に利用できる面積	1102.5	計画指針により環境空間を確保した残りの面積																								
バス乗降場面積	409.5	=3.25m × 63m × 2 路線																								
車道面積	693	=5.5m × 63m × 2 路線																								
環境空間面積	567	交通に利用できる面積の約 50% を確保																								
広場の利用空間	189	=3.0m × 63m																								
歩道+滞留面積	378	=3.0m × 63m × 2 路線																								
合計	1669.5	1,700 m <sup>2</sup>																								
使用データ	・ 駅前広場計画指針（平成 10 年 5 月 日本交通計画協会）																									

地域づくりのポイント	： 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	E 3 - 3 高速道路からのアクセス性																															
評価指標	東名、新東名 I C からのアクセス時間																															
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																															
データ・比較	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>時間短縮 ↓ 現況値を100とした指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>93</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>93</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	項目	時間短縮 ↓ 現況値を100とした指数	現況	100	現計画	86	沼A-2	86	沼B-3	93	沼B-4	93	沼B-5	100	沼B-6	100	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>14分</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>12分</td> </tr> <tr> <td>沼A-2</td> <td>12分</td> </tr> <tr> <td>沼B-3</td> <td>12分</td> </tr> <tr> <td>沼B-4</td> <td>12分</td> </tr> <tr> <td>沼B-5</td> <td>14分</td> </tr> <tr> <td>沼B-6</td> <td>14分</td> </tr> </tbody> </table>	現況	14分	現計画	12分	沼A-2	12分	沼B-3	12分	沼B-4	12分	沼B-5	14分	沼B-6	14分
項目	時間短縮 ↓ 現況値を100とした指数																															
現況	100																															
現計画	86																															
沼A-2	86																															
沼B-3	93																															
沼B-4	93																															
沼B-5	100																															
沼B-6	100																															
現況	14分																															
現計画	12分																															
沼A-2	12分																															
沼B-3	12分																															
沼B-4	12分																															
沼B-5	14分																															
沼B-6	14分																															
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線道路ネットワークデータにより、東名 IC から沼津駅南口までのアクセス時間の短縮効果を計測し、幹線道路整備による効果を検証</li> <li>・ 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引用</li> <li>・ 各代替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設定</li> <li>・ 代替案毎に設定した幹線道路の旅行速度を入力した、道路ネットワークデータを用い、東名 IC から沼津駅南口までの最短時間のルート検索を行い、各代替案における最短でのアクセス時間を計測した。</li> </ul>																															
使用データ	・ 道路交通センサス																															

地域づくりのポイント	：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	E 3 - 4 周辺地域からのアクセス性																																	
評価指標	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	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・比較		<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>7.5 ha</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>7.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 A-2</td><td>8.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-3</td><td>8.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-4</td><td>8.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-5</td><td>8.5 ha</td></tr> <tr><td>沼 B-6</td><td>7.5 ha</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>8.9 ha</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>12.7 ha</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>4.7 ha</td></tr> </table>	現況	7.5 ha	現計画	7.5 ha	沼 A-2	8.5 ha	沼 B-3	8.5 ha	沼 B-4	8.5 ha	沼 B-5	8.5 ha	沼 B-6	7.5 ha	静岡駅	8.9 ha	浜松駅	12.7 ha	三島駅	4.7 ha												
現況	7.5 ha																																	
現計画	7.5 ha																																	
沼 A-2	8.5 ha																																	
沼 B-3	8.5 ha																																	
沼 B-4	8.5 ha																																	
沼 B-5	8.5 ha																																	
沼 B-6	7.5 ha																																	
静岡駅	8.9 ha																																	
浜松駅	12.7 ha																																	
三島駅	4.7 ha																																	
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺へアクセスする自動車利用者の利便性を駐車場の床面積の規模で評価</li> <li>・ 現況の駐車場用地の面積は、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</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>表 代替素案における 駅500m圏内の駐車场面積</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>代替素案</th> <th>現況面積</th> <th>増加駐車场面積</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>7.5 ha</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>7.5 ha</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>8.5 ha</td> <td>約 1.0 ha 増加</td> <td>200 台 (床面積 0.5 ha) の立体駐車場を 2 箇所整備</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3、B-4、B-5、 沼 B-6</td> <td>8.5 ha 7.5 ha</td> <td>約 1.0 ha 増加 -</td> <td>同上</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>8.9 ha</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>12.7 ha</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>4.7 ha</td> <td>-</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		代替素案	現況面積	増加駐車场面積	備考	現況	7.5 ha	-		現計画	7.5 ha			沼 A-2	8.5 ha	約 1.0 ha 増加	200 台 (床面積 0.5 ha) の立体駐車場を 2 箇所整備	沼 B-3、B-4、B-5、 沼 B-6	8.5 ha 7.5 ha	約 1.0 ha 増加 -	同上	静岡駅	8.9 ha	-		浜松駅	12.7 ha	-		三島駅	4.7 ha	-	
代替素案	現況面積	増加駐車场面積	備考																															
現況	7.5 ha	-																																
現計画	7.5 ha																																	
沼 A-2	8.5 ha	約 1.0 ha 増加	200 台 (床面積 0.5 ha) の立体駐車場を 2 箇所整備																															
沼 B-3、B-4、B-5、 沼 B-6	8.5 ha 7.5 ha	約 1.0 ha 増加 -	同上																															
静岡駅	8.9 ha	-																																
浜松駅	12.7 ha	-																																
三島駅	4.7 ha	-																																
使用データ	・ 都市計画基礎調査 ( H 2 3 )																																	

地域づくりのポイント	： 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	E 3 - 5 南北の移動の円滑さ																																																																										
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																																																																										
指標が示す意味合い	鉄道横断面における自動車交通の混雑度合い																																																																										
データ・比較	<p>( 駅500m圏内の発生交通量 ÷ 交通容量 )</p>	<table border="1"> <tr><td>現況</td><td>4.64</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>0.97</td></tr> <tr><td>沼 A-2</td><td>1.04</td></tr> <tr><td>沼 B-3</td><td>2.83</td></tr> <tr><td>沼 B-4</td><td>2.02</td></tr> <tr><td>沼 B-5</td><td>4.72</td></tr> <tr><td>沼 B-6</td><td>4.64</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>1.25</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>3.15</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>1.74</td></tr> </table>	現況	4.64	現計画	0.97	沼 A-2	1.04	沼 B-3	2.83	沼 B-4	2.02	沼 B-5	4.72	沼 B-6	4.64	静岡駅	1.25	浜松駅	3.15	三島駅	1.74																																																					
現況	4.64																																																																										
現計画	0.97																																																																										
沼 A-2	1.04																																																																										
沼 B-3	2.83																																																																										
沼 B-4	2.02																																																																										
沼 B-5	4.72																																																																										
沼 B-6	4.64																																																																										
静岡駅	1.25																																																																										
浜松駅	3.15																																																																										
三島駅	1.74																																																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道を横断する幹線道路の車線数から、交通容量を算定</li> <li>・ 駅 500m 圏内に多くの人々が集まる商業施設やオフィスなどが集積した場合、将来の交通量を予測した。</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>表 各案における南北断面交通容量に対する駅 500m 圏内の発生交通量</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況、B-6</th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4 車線</td> <td>-</td> <td>4 路線</td> <td>4 路線</td> </tr> <tr> <td>2 車線</td> <td>3 路線</td> <td>1 路線</td> <td>1 路線</td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>28,800 台/日</td> <td>124,800 台/日</td> <td>124,800 台/日</td> </tr> <tr> <td>駅周辺発生交通量</td> <td>133,600 台/日</td> <td>139,100 台/日</td> <td>149,200 台/日</td> </tr> <tr> <td>交通容量に対する発生交通量の比( / )</td> <td>4.64</td> <td>1.11</td> <td>1.20</td> </tr> <tr> <th></th> <th>沼 B-3 案</th> <th>沼 B-4 案</th> <th>沼 B-5</th> </tr> <tr> <td>4 車線</td> <td>1 路線</td> <td>2 路線</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2 車線</td> <td>2 路線</td> <td>1 路線</td> <td>3 路線</td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>48,000 台/日</td> <td>67,200 台/日</td> <td>28,800 台/日</td> </tr> <tr> <td>駅周辺発生交通量</td> <td>136,000 台/日</td> <td>136,000 台/日</td> <td>136,000 台/日</td> </tr> <tr> <td>交通容量に対する発生交通量の比( / )</td> <td>2.83</td> <td>2.02</td> <td>4.72</td> </tr> <tr> <th></th> <th>静岡駅</th> <th>浜松駅</th> <th>三島駅</th> </tr> <tr> <td>4 車線</td> <td>4 路線</td> <td>3 路線</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2 車線</td> <td>5 路線</td> <td>7 路線</td> <td>3 路線</td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>163,200 台/日</td> <td>153,600 台/日</td> <td>28,800 台/日</td> </tr> <tr> <td>駅周辺発生交通量</td> <td>204,600 台/日</td> <td>483,400 台/日</td> <td>50,000 台/日</td> </tr> <tr> <td>交通容量に対する発生交通量の比( / )</td> <td>1.25</td> <td>3.15</td> <td>1.74</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路構造令にもとづき、幹線道路は、4 種 1 級と想定し、それぞれ交通容量は 2 車線：9,600 台/日 (24 時間)、4 車線：28,800 台/日 (24 時間) と想定する。(それぞれ交差点の多い道路)</p>				現況、B-6	現計画	沼 A-2	4 車線	-	4 路線	4 路線	2 車線	3 路線	1 路線	1 路線	交通容量	28,800 台/日	124,800 台/日	124,800 台/日	駅周辺発生交通量	133,600 台/日	139,100 台/日	149,200 台/日	交通容量に対する発生交通量の比( / )	4.64	1.11	1.20		沼 B-3 案	沼 B-4 案	沼 B-5	4 車線	1 路線	2 路線	-	2 車線	2 路線	1 路線	3 路線	交通容量	48,000 台/日	67,200 台/日	28,800 台/日	駅周辺発生交通量	136,000 台/日	136,000 台/日	136,000 台/日	交通容量に対する発生交通量の比( / )	2.83	2.02	4.72		静岡駅	浜松駅	三島駅	4 車線	4 路線	3 路線	-	2 車線	5 路線	7 路線	3 路線	交通容量	163,200 台/日	153,600 台/日	28,800 台/日	駅周辺発生交通量	204,600 台/日	483,400 台/日	50,000 台/日	交通容量に対する発生交通量の比( / )	1.25	3.15	1.74
	現況、B-6	現計画	沼 A-2																																																																								
4 車線	-	4 路線	4 路線																																																																								
2 車線	3 路線	1 路線	1 路線																																																																								
交通容量	28,800 台/日	124,800 台/日	124,800 台/日																																																																								
駅周辺発生交通量	133,600 台/日	139,100 台/日	149,200 台/日																																																																								
交通容量に対する発生交通量の比( / )	4.64	1.11	1.20																																																																								
	沼 B-3 案	沼 B-4 案	沼 B-5																																																																								
4 車線	1 路線	2 路線	-																																																																								
2 車線	2 路線	1 路線	3 路線																																																																								
交通容量	48,000 台/日	67,200 台/日	28,800 台/日																																																																								
駅周辺発生交通量	136,000 台/日	136,000 台/日	136,000 台/日																																																																								
交通容量に対する発生交通量の比( / )	2.83	2.02	4.72																																																																								
	静岡駅	浜松駅	三島駅																																																																								
4 車線	4 路線	3 路線	-																																																																								
2 車線	5 路線	7 路線	3 路線																																																																								
交通容量	163,200 台/日	153,600 台/日	28,800 台/日																																																																								
駅周辺発生交通量	204,600 台/日	483,400 台/日	50,000 台/日																																																																								
交通容量に対する発生交通量の比( / )	1.25	3.15	1.74																																																																								
使用データ	・ 都市計画基礎調査 ( H 2 3 )																																																																										

地域づくりのポイント	： 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	E 3 - 6 東西の移動の円滑さ																																									
評価指標	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	個別整備案において整備する立体道路（あまね、三つ目ガードの改良）において分断される道路の延長																																									
データ・比較	<p>( 立体道路に伴う東西方向の分断延長 )</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>現況</th> <td>-</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現計画</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>1,000m</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>1,680m</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	現況	-	現計画	分断なし	沼 A-2	分断なし	沼 B-3	1,000m	沼 B-4	1,680m	沼 B-5	分断なし	沼 B-6	分断なし	静岡駅	-	浜松駅	-	三島駅	-	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>1,000m</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>1,680m</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>分断なし</td> </tr> <tr> <td>静岡駅</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>浜松駅</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>三島駅</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	現況	-	現計画	分断なし	沼 A-2	分断なし	沼 B-3	1,000m	沼 B-4	1,680m	沼 B-5	分断なし	沼 B-6	分断なし	静岡駅	-	浜松駅	-	三島駅	-
現況	-																																									
現計画	分断なし																																									
沼 A-2	分断なし																																									
沼 B-3	1,000m																																									
沼 B-4	1,680m																																									
沼 B-5	分断なし																																									
沼 B-6	分断なし																																									
静岡駅	-																																									
浜松駅	-																																									
三島駅	-																																									
現況	-																																									
現計画	分断なし																																									
沼 A-2	分断なし																																									
沼 B-3	1,000m																																									
沼 B-4	1,680m																																									
沼 B-5	分断なし																																									
沼 B-6	分断なし																																									
静岡駅	-																																									
浜松駅	-																																									
三島駅	-																																									
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>沼 B - 3 案では三つ目ガード、沼 B - 4 案・三つ目ガード及びあまねガードを高架橋（鉄道上をオーバーパス）にする計画である。</li> <li>鉄道をまたぐ高架橋は、鉄道の南北にスロープ部があることから、これまで平面交差点で東西の往来ができた道路が分断される。</li> <li>鉄道をまたぐために必要最小限の高架橋の延長は、鉄道の建築限界などから、三つ目ガード部で約 1000m、あまねガード部で約 680mとなる。</li> </ul> 																																									
使用データ																																										

地域づくりのポイント	：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	E 4 - 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・比較	 <table border="1" data-bbox="1177 450 1481 884"> <tr><td>現況</td><td>50.2%</td></tr> <tr><td>現計画</td><td>59.3%</td></tr> <tr><td>沼 A-2</td><td>67.2%</td></tr> <tr><td>沼 B-3</td><td>62.8%</td></tr> <tr><td>沼 B-4</td><td>62.8%</td></tr> <tr><td>沼 B-5</td><td>62.8%</td></tr> <tr><td>沼 B-6</td><td>54.9%</td></tr> <tr><td>静岡駅</td><td>71.6%</td></tr> <tr><td>浜松駅</td><td>62.7%</td></tr> <tr><td>三島駅</td><td>40.9%</td></tr> </table>	現況	50.2%	現計画	59.3%	沼 A-2	67.2%	沼 B-3	62.8%	沼 B-4	62.8%	沼 B-5	62.8%	沼 B-6	54.9%	静岡駅	71.6%	浜松駅	62.7%	三島駅	40.9%											
現況	50.2%																															
現計画	59.3%																															
沼 A-2	67.2%																															
沼 B-3	62.8%																															
沼 B-4	62.8%																															
沼 B-5	62.8%																															
沼 B-6	54.9%																															
静岡駅	71.6%																															
浜松駅	62.7%																															
三島駅	40.9%																															
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の堅牢化が地震・津波等の災害に有効であり、居住や企業立地における不安感の解消にもつながる。特に、来訪者、従業員など多くの人々が集まる駅前（500mとして設定）においては、多くの避難空間を確保する必要があることから、各代替素案で予想される堅牢建物の率で比較する。</li> <li>・現況（沼津駅、静岡駅、浜松駅、三島駅）における、駅を中心に半径500mの範囲の堅牢建物の率は、国土地理院の基盤地図情報を用い、区域内全建物面積（普通建物と堅牢建物の和）に対する堅牢建物面積の比として算出した。</li> <li>・現計画および沼 A - 2 案は、土地区画整理事業の進展に伴い、拠点第二地区以外の普通建物がすべて堅牢建物に建て替えられると想定。さらに、A - 2 案では、土地区画整理事業区域外でも建物の共同化等により普通建物の 20% が堅牢建物に建て変わるものとして算出。</li> <li>・現計画の土地区画整理事業を見直す、沼 B - 3、B - 4、B - 5 案については土地区画整理事業区域内での普通建物の 50% が堅牢建物に建て変わり、区域外でも建物の共同化等により普通建物の 20% が堅牢建物に建て変わるものと想定。</li> <li>・B - 6 案は、すでに着手済みの土地区画整理事業についてのみ最低限の整備をする案であるため、普通建物の 50% が堅牢建物に建て変わるものと想定。</li> </ul> <p>表 各案の堅牢建物率の算定 (単位：ha)</p> <table border="1" data-bbox="392 1541 1465 1854"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画</th> <th>A-2</th> <th>B-3～5</th> <th>B-6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>区画整理(拠点第2地区以外)はすべて堅牢化</td> <td>区画整理(拠点第2除く)はすべて堅牢化。その他地区は建物共同化等により普通建物20%が堅牢化</td> <td>区画整理(拠点第2除く)は50%が堅牢化+その他地区普通建物の20%が堅牢化</td> <td>区画整理(拠点第2除く)は50%が堅牢化</td> </tr> <tr> <td>普通建物</td> <td>10.3</td> <td>8.3</td> <td>9.4</td> <td>12.62</td> </tr> <tr> <td>堅ろう建物</td> <td>15.0</td> <td>17.0</td> <td>15.9</td> <td>13.90</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>25.3</td> <td>25.3</td> <td>25.3</td> <td>25.34</td> </tr> <tr> <td>堅牢建物率</td> <td>59.3%</td> <td>67.2%</td> <td>62.8%</td> <td>54.9%</td> </tr> </tbody> </table>			現計画	A-2	B-3～5	B-6		区画整理(拠点第2地区以外)はすべて堅牢化	区画整理(拠点第2除く)はすべて堅牢化。その他地区は建物共同化等により普通建物20%が堅牢化	区画整理(拠点第2除く)は50%が堅牢化+その他地区普通建物の20%が堅牢化	区画整理(拠点第2除く)は50%が堅牢化	普通建物	10.3	8.3	9.4	12.62	堅ろう建物	15.0	17.0	15.9	13.90	合計	25.3	25.3	25.3	25.34	堅牢建物率	59.3%	67.2%	62.8%	54.9%
	現計画	A-2	B-3～5	B-6																												
	区画整理(拠点第2地区以外)はすべて堅牢化	区画整理(拠点第2除く)はすべて堅牢化。その他地区は建物共同化等により普通建物20%が堅牢化	区画整理(拠点第2除く)は50%が堅牢化+その他地区普通建物の20%が堅牢化	区画整理(拠点第2除く)は50%が堅牢化																												
普通建物	10.3	8.3	9.4	12.62																												
堅ろう建物	15.0	17.0	15.9	13.90																												
合計	25.3	25.3	25.3	25.34																												
堅牢建物率	59.3%	67.2%	62.8%	54.9%																												
使用データ	・基盤地図情報（国土地理院）																															

地域づくりのポイント	：安全で安心な地域																																																														
地域づくりの目標	災害時に信頼できる避難経路が確保される																																																														
評価項目	E 4 - 2 南北断面の交通容量																																																														
評価指標	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）																																																														
指標が示す意味合い	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																																																														
データ・比較	<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"> <tr> <td colspan="2">1 分間の移動可能交通量 (自動車)</td> </tr> <tr> <td>現況</td> <td>約 20 台</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>約 87 台</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>約 87 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> </table>	1 分間の移動可能交通量 (自動車)		現況	約 20 台	現計画	約 87 台	沼 A-2	約 87 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 87 台																																																														
沼 A-2	約 87 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																																																														
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波発生時において、鉄道駅南側（海側）から北側への自動車の移動のしやすさを、移動可能交通量で評価した。</li> <li>各代替素案で整備される鉄道部南北横断道路の車線数から、1分あたりに通行可能な交通量（車両台数）を算出。</li> </ul> <p>表 一定時間内での鉄道北側への移動可能交通量（自動車）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現計画、沼 A-2</th> <th>沼 B-3 案</th> <th>沼 B-4 案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4 車線</td> <td>4 路線</td> <td>1 路線</td> <td>2 路線</td> </tr> <tr> <td>2 車線</td> <td>1 路線</td> <td>2 路線</td> <td>1 路線</td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>124,800 台/日</td> <td>48,000 台/日</td> <td>67,200 台/日</td> </tr> <tr> <td>1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )</td> <td>86.7</td> <td>33.3</td> <td>46.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>沼 B-5 ~ 6、現況</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4 車線</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2 車線</td> <td>3 路線</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>28,800 台/日</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )</td> <td>20.0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>静岡駅</td> <td>浜松駅</td> <td>三島駅</td> </tr> <tr> <td>4 車線</td> <td>4 路線</td> <td>3 路線</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2 車線</td> <td>5 路線</td> <td>7 路線</td> <td>3 路線</td> </tr> <tr> <td>交通容量</td> <td>163,200 台/日</td> <td>153,600 台/日</td> <td>28,800 台/日</td> </tr> <tr> <td>1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )</td> <td>113.3</td> <td>106.7</td> <td>20.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路構造令にもとづき、幹線道路は、4種1級と想定し、それぞれ交通容量は2車線：9,600台/日、4車線：28,800台/日と想定する。（それぞれ交差点の多い道路）</p>				現計画、沼 A-2	沼 B-3 案	沼 B-4 案	4 車線	4 路線	1 路線	2 路線	2 車線	1 路線	2 路線	1 路線	交通容量	124,800 台/日	48,000 台/日	67,200 台/日	1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )	86.7	33.3	46.7		沼 B-5 ~ 6、現況			4 車線	-			2 車線	3 路線			交通容量	28,800 台/日			1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )	20.0				静岡駅	浜松駅	三島駅	4 車線	4 路線	3 路線	-	2 車線	5 路線	7 路線	3 路線	交通容量	163,200 台/日	153,600 台/日	28,800 台/日	1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )	113.3	106.7	20.0
	現計画、沼 A-2	沼 B-3 案	沼 B-4 案																																																												
4 車線	4 路線	1 路線	2 路線																																																												
2 車線	1 路線	2 路線	1 路線																																																												
交通容量	124,800 台/日	48,000 台/日	67,200 台/日																																																												
1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )	86.7	33.3	46.7																																																												
	沼 B-5 ~ 6、現況																																																														
4 車線	-																																																														
2 車線	3 路線																																																														
交通容量	28,800 台/日																																																														
1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )	20.0																																																														
	静岡駅	浜松駅	三島駅																																																												
4 車線	4 路線	3 路線	-																																																												
2 車線	5 路線	7 路線	3 路線																																																												
交通容量	163,200 台/日	153,600 台/日	28,800 台/日																																																												
1 分間の移動可能交通量 ( ÷ 24 ÷ 60 )	113.3	106.7	20.0																																																												
使用データ	道路構造令																																																														

地域づくりのポイント	：安全で安心な地域																																										
地域づくりの目標	災害時に信頼できる避難経路が確保される																																										
評価項目	E 4 - 2 南北断面の交通容量																																										
評価指標	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）																																										
指標が示す意味合い	津波発生時等において、鉄道駅北側へ多くの人が避難できる																																										
データ・比較	<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>項目</th> <th>現況</th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2</th> <th>沼 B-3</th> <th>沼 B-4</th> <th>沼 B-5</th> <th>沼 B-6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>移動可能交通量 (歩行者)</td> <td>100</td> <td>947</td> <td>947</td> <td>414</td> <td>414</td> <td>172</td> <td>172</td> </tr> </tbody> </table>	項目	現況	現計画	沼 A-2	沼 B-3	沼 B-4	沼 B-5	沼 B-6	移動可能交通量 (歩行者)	100	947	947	414	414	172	172	<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 430 人</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>約 4,070 人</td> </tr> <tr> <td>沼 A-2</td> <td>約 4,070 人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-3</td> <td>約 1,780 人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-4</td> <td>約 1,780 人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-5</td> <td>約 740 人</td> </tr> <tr> <td>沼 B-6</td> <td>約 740 人</td> </tr> </tbody> </table>	1 分間の移動可能交通量 (歩行者)		現況	約 430 人	現計画	約 4,070 人	沼 A-2	約 4,070 人	沼 B-3	約 1,780 人	沼 B-4	約 1,780 人	沼 B-5	約 740 人	沼 B-6	約 740 人									
項目	現況	現計画	沼 A-2	沼 B-3	沼 B-4	沼 B-5	沼 B-6																																				
移動可能交通量 (歩行者)	100	947	947	414	414	172	172																																				
1 分間の移動可能交通量 (歩行者)																																											
現況	約 430 人																																										
現計画	約 4,070 人																																										
沼 A-2	約 4,070 人																																										
沼 B-3	約 1,780 人																																										
沼 B-4	約 1,780 人																																										
沼 B-5	約 740 人																																										
沼 B-6	約 740 人																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波発生時において、鉄道駅南側（海側）から北側への自動車の移動のしやすさを、移動可能交通量で評価した。</li> <li>各代替案で整備される鉄道横断部の歩行空間の幅から、1 分当たり通行可能な交通量を算定した。また、鉄道横断部における上下移動による抵抗を考慮して交通量を算定した。</li> </ul> <p>単位幅員あたり 1 分間交通量（平地移動の場合）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>避難のような多くの人数が一定方向に移動する場合、歩行速度と密度の関係式は以下の式が利用されている。（交通工学ハンドブックより）</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>式：<math>v=A - Bk</math>  <math>v</math>：歩行速度 (m/s)、<math>A</math>、<math>B</math> パラメータ(行事・催事の時 <math>A=1.35</math>、<math>B=0.38</math>)  <math>k</math>：密度 (人/m<sup>2</sup>) (行事・催事の時 <math>k=1.0</math> 人/m<sup>2</sup>)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記式を用いて、単位幅員あたり 1 分間交通量は以下の式で表せる。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>単位幅員あたり 1 分間交通量 = <math>60 \times v \times k = 60 \times k \times (A - Bk)</math>  <math>= 60 \times 1.0 \times (1.35 - 0.38 \times 1.0) = 58.2</math> 人/m・min</p> </div> <p>高低差がある場合の単位幅員当たり 1 分間交通量</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道横断部における上下移動がある場合、歩行速度が低下し、交通量は減少ため、上下移動による歩行移動は、平地よりも 1.5 倍の時間がかかるため、高低差がある場合単位幅員あたり 1 分間交通量を算定する。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>高低差がある場合の単位幅員当たり 1 分間交通量  <math>= 58.2 \div 1.5 = 38.8</math> 人/m・min</p> </div> <p>表 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>ケース</th> <th>現況</th> <th>現計画</th> <th>沼 A-2 案</th> <th>沼 B-3 案</th> <th>沼 B-4 案</th> <th>沼 B-5,6 案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">歩行空間</td> <td>3 路線</td> <td>7 路線</td> <td>7 路線</td> <td>4 路線</td> <td>4 路線</td> <td>4 路線</td> </tr> <tr> <td>11m</td> <td>70m</td> <td>70m</td> <td>46m</td> <td>50m</td> <td>19m</td> </tr> <tr> <td>高低差</td> <td>あり</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>あり</td> <td>あり</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>単位幅員あたり 1 分間交通量</td> <td>38.8 人/m</td> <td>58.2 人/m</td> <td>58.2 人/m</td> <td>38.8 人/m</td> <td>38.8 人/m</td> <td>38.8 人/m</td> </tr> <tr> <td>移動可能交通量 (1 分間)</td> <td>430 人</td> <td>4,070 人</td> <td>4,070 人</td> <td>1,780 人</td> <td>1,940 人</td> <td>740 人</td> </tr> </tbody> </table>		ケース	現況	現計画	沼 A-2 案	沼 B-3 案	沼 B-4 案	沼 B-5,6 案	歩行空間	3 路線	7 路線	7 路線	4 路線	4 路線	4 路線	11m	70m	70m	46m	50m	19m	高低差	あり	なし	なし	あり	あり	あり	単位幅員あたり 1 分間交通量	38.8 人/m	58.2 人/m	58.2 人/m	38.8 人/m	38.8 人/m	38.8 人/m	移動可能交通量 (1 分間)	430 人	4,070 人	4,070 人	1,780 人	1,940 人	740 人
ケース	現況	現計画	沼 A-2 案	沼 B-3 案	沼 B-4 案	沼 B-5,6 案																																					
歩行空間	3 路線	7 路線	7 路線	4 路線	4 路線	4 路線																																					
	11m	70m	70m	46m	50m	19m																																					
高低差	あり	なし	なし	あり	あり	あり																																					
単位幅員あたり 1 分間交通量	38.8 人/m	58.2 人/m	58.2 人/m	38.8 人/m	38.8 人/m	38.8 人/m																																					
移動可能交通量 (1 分間)	430 人	4,070 人	4,070 人	1,780 人	1,940 人	740 人																																					
使用データ	交通工学ハンドブック																																										



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ト		：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		H 1 - 1 秩序と戦略のあるランドデザインとなっているか
評価指標		実現性
指標が示す意味合い		実現に向けた課題
比較	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秩序と戦略ある地域づくりを進めていくために、県・市総合計画及び県・市都市計画マスタープラン等において新たな拠点地区としての位置付けが前提となる。</li> <li>・貨物駅関連施設（現計画）以外の施設整備計画・施行主体について、調整する必要がある。</li> <li>・新たに広範囲（貨物駅用地 2.7ha+ ）の用地取得が必要となる。</li> </ul>
	原 B 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秩序と戦略ある地域づくりを進めていくために、県・市総合計画及び県・市都市計画マスタープラン等において新たな拠点地区としての位置付けおよび都市計画の変更が前提となる。</li> <li>・具体的な施設整備計画及びその施行主体について、調整する必要がある。</li> <li>・新たに広範囲（貨物駅予定地 2.7ha+ ）の用地取得が必要となる。</li> </ul>
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画の変更が前提となる。</li> <li>・具体的な施設整備計画及び施行主体について、調整する必要がある。</li> <li>・新たな用地取得（2.7ha またはそれ以下）が必要となる。</li> </ul>
	現計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物駅用地として新たな用地取得（2.7ha）が必要となる。</li> </ul>
	趨勢比較ケース	
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
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		H 1 - 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		-
指標が示す意味合い		・地元との間で共有された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
比較	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PI 活動にて地元の皆さんと検討した地域づくりの目標に沿った案である。</li> <li>・今後も地元の皆さんとコミュニケーションを図りながら計画を検討することで、地元との間で共有されたランドデザインとなり得る。</li> </ul>
	原 B 案	
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PI 活動にて地元の皆さんと検討した地域づくりの目標に近い案である。</li> <li>・今後も地元の皆さんとコミュニケーションを図りながら計画を検討することで、地元との間で共有されたランドデザインとなり得る。</li> </ul>
	現計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PI 活動にて地元の皆さんと検討した地域づくりの目標に沿っているとはいえない。</li> </ul>
	趨勢比較ケース	
計測の前提・方法		
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		H 1 - 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
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
指標が示す意味合い		原地区西側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
比較	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・変更される都市計画に基づき、地区全体の開発の規制誘導が可能となる。</li> <li>・開発規模・地元への影響も含めて、地元と共有が可能となる。</li> </ul>
	原 B 案	
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物駅予定地内の開発となるため、周辺への影響は限定的となる。</li> <li>・貨物駅予定地以外は、現行の土地利用規制による。</li> </ul>
	現計画	
	趨勢比較ケース	
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
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		H 1 - 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
評価指標		既存の住環境に騒音等の悪影響がないか
指標が示す意味合い		原地区西側ゾーンの開発における住環境への影響
比較	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物駅での荷役や貨物列車着発時の騒音・粉じん、トレーラー（コンテナ）等による交通混雑・騒音などの影響が懸念される</li> <li>・病院施設等の関係車両による交通混雑、騒音（救急車その他）などの影響が懸念される</li> </ul>
	原 B 案	
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院施設等の関係車両による交通混雑、騒音（救急車その他）などの影響が懸念される</li> </ul>
	現計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物駅整備による荷役や着発時の騒音・粉じん、トレーラー（コンテナ）等による交通混雑・騒音などの影響が懸念される</li> </ul>
	趨勢比較ケース	
計測の前提・方法		・各案において懸念される周辺環境への影響を整理
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		H 1 - 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		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
比較	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原駅周辺を含む原地区東側ゾーンの整備により、コンパクトな市街地の形成が期待できる。</li> <li>・新たな定住者の増加により、駅周辺に賑わいが増す可能性がある。</li> </ul>
	原 B 案	
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原駅周辺を含む原地区東側ゾーンの整備により、コンパクトな市街地の形成が期待できる。</li> </ul>
	現計画	
	趨勢比較ケース	
計測の前提・方法		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P I 活動の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</li> </ul>
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		H 2 - 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
評価指標		-
指標が示す意味合い		実現に向けた課題
比較	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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となる。</li> <li>・具体的な施設整備計画及びその施行主体について調整が必要。</li> </ul>
	原 B 案	
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原地区西側ゾーンの整備範囲が貨物駅予定地のみ限定されるため、観光資源を活かしたまちづくりは限定的となる。</li> <li>・具体的な施設整備計画及びその施行主体について調整が必要。</li> </ul>
	現計画	
	趨勢比較ケース	
計測の前提・方法		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P I 活動の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</li> </ul>
使用データ		

地域づくりのポイント	：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 - 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	原地区西側ゾーンの整備に伴い増加する夜間人口																								
データ・比較	<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"> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原A</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td>原B</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td>原C</td> <td>101</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</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>	シナリオ	指数	原A	103	原B	103	原C	101	現計画	100	現況・趨勢	100	<p>夜間人口</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>原 A</td> <td>20,489人</td> </tr> <tr> <td>原 B</td> <td>20,399人</td> </tr> <tr> <td>原 C</td> <td>20,149人</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>19,889人</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</td> <td>19,889人</td> </tr> </tbody> </table>		原 A	20,489人	原 B	20,399人	原 C	20,149人	現計画	19,889人	現況・趨勢	19,889人
シナリオ	指数																								
原A	103																								
原B	103																								
原C	101																								
現計画	100																								
現況・趨勢	100																								
原 A	20,489人																								
原 B	20,399人																								
原 C	20,149人																								
現計画	19,889人																								
現況・趨勢	19,889人																								
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替素案で予想される夜間人口を比較する。</li> <li>各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する。</li> <li>評価項目 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、夜間人口を推計。(従業者が沼津市内のみから通勤する場合、原浮島地区の沼津市全人口割合 12.7%から、少なくとも 12.7%は原地区へ居住していると言える、さらに職住近接の求める従業者が+ いるものと思われるため、12.7+として 20%の従業者が原地区へ移住すると想定した)</li> <li>原地区の現況人口(19,889人)は、平成 24 年 1 月 1 日現在の住民基本台帳人口(外国人は除く)の数値</li> <li>趨勢ケースについては、現況値と変わらないものとした。</li> </ul> <p>表 夜間人口の増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>原 A 案</th> <th>原 B 案</th> <th>原 C 案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>従業者増加数(人/日)</td> <td>2,980</td> <td>2,570</td> <td>1,280</td> </tr> <tr> <td>うち原地区内への居住者割合</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>増加夜間人口</td> <td>600</td> <td>510</td> <td>260</td> </tr> </tbody> </table>				原 A 案	原 B 案	原 C 案	従業者増加数(人/日)	2,980	2,570	1,280	うち原地区内への居住者割合	0.2	0.2	0.2	増加夜間人口	600	510	260						
	原 A 案	原 B 案	原 C 案																						
従業者増加数(人/日)	2,980	2,570	1,280																						
うち原地区内への居住者割合	0.2	0.2	0.2																						
増加夜間人口	600	510	260																						
使用データ																									

地域づくりのポイント	：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	H 2 - 3 新たな産業の雇用が増えるか																																																										
評価指標	地区の従業人口																																																										
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																																																										
データ・比較	<p>(地区の従業人口) 現況従業人口を100とした指数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>指数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原 A</td> <td>132</td> </tr> <tr> <td>原 B</td> <td>128</td> </tr> <tr> <td>原 C</td> <td>114</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</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>				項目	指数	原 A	132	原 B	128	原 C	114	現計画	100	現況・趨勢	100	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">従業人口</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原 A</td> <td>12,242 人</td> </tr> <tr> <td>原 B</td> <td>11,882 人</td> </tr> <tr> <td>原 C</td> <td>10,542 人</td> </tr> <tr> <td>現計画</td> <td>9,282 人</td> </tr> <tr> <td>現況・趨勢</td> <td>9,262 人</td> </tr> </tbody> </table>	従業人口		原 A	12,242 人	原 B	11,882 人	原 C	10,542 人	現計画	9,282 人	現況・趨勢	9,262 人																														
項目	指数																																																										
原 A	132																																																										
原 B	128																																																										
原 C	114																																																										
現計画	100																																																										
現況・趨勢	100																																																										
従業人口																																																											
原 A	12,242 人																																																										
原 B	11,882 人																																																										
原 C	10,542 人																																																										
現計画	9,282 人																																																										
現況・趨勢	9,262 人																																																										
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する。</li> <li>各代替素案における従業者の増加人数は、整備される施設（物流関連施設または医療施設）の面積を類似事例から想定し、その面積に床面積当たりの従業人口をかけて算出した。</li> <li>現況の従業人口は平成 18 年事業所企業統計調査における原地区の従業者数（9,262 人）から引用した。</li> <li>物流関連施設における単位面積当たり従業人口は、物流施設における一般的な収支コスト算定例から 260 人/ha に設定（床面積 1.98ha、職員 20 名、パート・アルバイト 500 人）</li> <li>医療施設従業者原単位は、県内の 500 床以上の主な病院施設の 8 施設の実績値から原単位を調査し（241～467 人/ha）、地元の要望を踏まえて最大値の原単位を採用（467 人/ha）。</li> <li>貨物駅そのものの従業者数は、20 名として算定（物流センター職員と同程度とした）</li> </ul> <p>表 従業人口の増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>原 A 案</th> <th>原 B 案</th> <th>原 C 案</th> <th>現計画</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>医療施設増加床面積(ha)</td> <td>5.5</td> <td>5.5</td> <td>2.8</td> <td>-</td> <td>事例等による設定値</td> </tr> <tr> <td>従業者数原単位(人/ha)</td> <td>467</td> <td>467</td> <td>467</td> <td>-</td> <td>聖隷三方原病院及び中東遠総合医療センター実績値より設定</td> </tr> <tr> <td>増加従業人口（医療施設）</td> <td>2,569</td> <td>2,569</td> <td>1,284</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>物流センター + 周辺事業所の立地の増加床面積(ha)</td> <td>1.5</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>-</td> <td>物流センター(0.5ha)、周辺事業所 1.0ha に設定</td> </tr> <tr> <td>従業者数原単位(人/ha)</td> <td>260</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>物流センターの収支コスト算定例から設定</td> </tr> <tr> <td>増加従業人口（物流関連施設）</td> <td>390</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>増加従業人口（貨物駅）</td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td>20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>増加従業人口 合計</td> <td>2,980</td> <td>2,570</td> <td>1,280</td> <td>20</td> <td>人/日</td> </tr> </tbody> </table>						原 A 案	原 B 案	原 C 案	現計画	備考	医療施設増加床面積(ha)	5.5	5.5	2.8	-	事例等による設定値	従業者数原単位(人/ha)	467	467	467	-	聖隷三方原病院及び中東遠総合医療センター実績値より設定	増加従業人口（医療施設）	2,569	2,569	1,284	-		物流センター + 周辺事業所の立地の増加床面積(ha)	1.5	0.0	0.0	-	物流センター(0.5ha)、周辺事業所 1.0ha に設定	従業者数原単位(人/ha)	260	-	-	-	物流センターの収支コスト算定例から設定	増加従業人口（物流関連施設）	390	0	0	-		増加従業人口（貨物駅）	20			20		増加従業人口 合計	2,980	2,570	1,280	20	人/日
	原 A 案	原 B 案	原 C 案	現計画	備考																																																						
医療施設増加床面積(ha)	5.5	5.5	2.8	-	事例等による設定値																																																						
従業者数原単位(人/ha)	467	467	467	-	聖隷三方原病院及び中東遠総合医療センター実績値より設定																																																						
増加従業人口（医療施設）	2,569	2,569	1,284	-																																																							
物流センター + 周辺事業所の立地の増加床面積(ha)	1.5	0.0	0.0	-	物流センター(0.5ha)、周辺事業所 1.0ha に設定																																																						
従業者数原単位(人/ha)	260	-	-	-	物流センターの収支コスト算定例から設定																																																						
増加従業人口（物流関連施設）	390	0	0	-																																																							
増加従業人口（貨物駅）	20			20																																																							
増加従業人口 合計	2,980	2,570	1,280	20	人/日																																																						
使用データ	・「物流センターのしくみ」(平成 23 年 白井秀彰・田中彰夫) 物流センターの従業者原単位の算定に使用																																																										

地域づくりのポイント	: 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 - 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	入り込み客数																				
指標が示す意味合い	道の駅等の施設整備による入り込み客数の増加																				
データ・比較	<p>(入り込み客数) 人/日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原A</td> <td>1,600人</td> </tr> <tr> <td>原B</td> <td>1,600人</td> </tr> <tr> <td>原C</td> <td>570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>	項目	人数	原A	1,600人	原B	1,600人	原C	570人	現計画	0人	現況・趨勢	0人								
項目	人数																				
原A	1,600人																				
原B	1,600人																				
原C	570人																				
現計画	0人																				
現況・趨勢	0人																				
計測の前提・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する。</li> <li>原A、原Bの各案で提案されている、道の駅、歴史文化の資料館、公園の整備による来訪者数を想定した。</li> <li>「道の駅」の来訪者数は全国道の駅974箇所へのアンケート結果（「道の駅」を拠点とした地域活性化調査研究報告書）から、原地区道の駅の入込客数を全国平均値である年間35万人（一日当たり入込客数を1000人）と想定する。</li> <li>「歴史文化の資料館」の来訪者数は、類似施設である沼津市歴史文化資料館の来館者数から1万人/年（30人/日）と想定する。</li> <li>「公園」の来訪者数は、類似施設である沼津御用邸記念公園の来園者数から20万人/年（570人/日）と想定する。</li> </ul> <p>表 来訪者数の増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>原A案</th> <th>原B案</th> <th>原C案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道の駅整備による増加数（人/日）</td> <td>1,000</td> <td>1,000</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>歴史文化の資料館（人/日）</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>公園（人/日）</td> <td>570</td> <td>570</td> <td>570</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,600</td> <td>1,600</td> <td>570</td> </tr> </tbody> </table>		原A案	原B案	原C案	道の駅整備による増加数（人/日）	1,000	1,000	-	歴史文化の資料館（人/日）	30	30	-	公園（人/日）	570	570	570	合計	1,600	1,600	570
	原A案	原B案	原C案																		
道の駅整備による増加数（人/日）	1,000	1,000	-																		
歴史文化の資料館（人/日）	30	30	-																		
公園（人/日）	570	570	570																		
合計	1,600	1,600	570																		
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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）</li> <li>沼津市歴史文化資料館の来館者数、および沼津御用邸記念公園の来園者数は沼津市ホームページより</li> </ul>																				

地域づくりのポイント		：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
評価項目		H 2 - 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
評価指標		-
指標が示す意味合い		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
比較	原 A 案	・貨物駅及び南北道路の整備に加え、貨物駅周辺も含めた計画に基づく基盤整備を行うため、流通関連に加え医療・健康・文化等の多様な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加え、貨物駅予定地周辺も含めた計画に基づく基盤整備を行うため、医療・健康・文化等の多様な産業の進出が期待できる。
	原 C 案	・整備が貨物駅予定地に限定されるため、新たな産業の進出も限定的となる。
	現計画	・貨物駅及び南北道路の整備により流通関連等の産業の進出が期待できる
	趨勢比較ケース	
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コンセプト：広域からのアクセスを活かした新たな活力創出の拠点 )
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		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		H 2 - 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
評価指標		-
指標が示す意味合い		地区の整備による、農業関連の産業の進出の可能性
比較	原 A 案	・貨物駅及び南北道路の整備に加え、道の駅などの観光商業施設や、体験型農園等の農業系施設の整備が行われるため、農業に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加え、道の駅などの観光商業施設や、体験型農園等の農業系施設の整備が行われるため、農業に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、現況と変わらない。
	現計画	・貨物駅関連の整備に限定されるため、現況と変わらない。
	趨勢比較ケース	・現況と変わらない
計測の前提・方法		・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 ( 原地区西側ゾーンのコンセプト：広域からのアクセスを活かした新たな活力創出の拠点 )
使用データ		

<b>地域づくりのポイント</b>		<b>: 新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>
<b>地域づくりの目標</b>		水害が早急かつ抜本的に解決される
<b>評価項目</b>		H 3 - 1 水害の心配が解消されるか
<b>評価指標</b>		-
<b>指標が示す意味合い</b>		地区の整備とあわせた治水対策の実施
<b>比較</b>	原 A 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・（いずれの代替素案の場合でも）沼川新放水路整備事業等の治水対策が進み、水害に対する安全性が向上する</li> </ul>
	原 B 案	
	原 C 案	
	現計画	
	趨勢比較ケース	
<b>計測の前提・方法</b>		・ 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
<b>使用データ</b>		

<b>地域づくりのポイント</b>		<b>: 新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>
<b>地域づくりの目標</b>		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
<b>評価項目</b>		H 3 - 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
<b>評価指標</b>		-
<b>指標が示す意味合い</b>		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
<b>比較</b>	前提	・ 各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する
	原 A 案	・ 貨物駅の整備に合わせた南北道路の整備に加え、貨物駅周辺も含めた計画に基づく基盤整備を実施するため、アクセス交通の影響が緩和される。
	原 B 案	・ 貨物駅予定地を活用した整備に加え、貨物駅予定地周辺も含めた計画に基づく基盤整備を実施するため、アクセス交通の影響が緩和される。
	原 C 案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
	現計画	
	趨勢比較ケース	・ 道路を整備しないため、交通混雑にともなう居住環境への影響が懸念される。
<b>計測の前提・方法</b>		・ 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
<b>使用データ</b>		



<b>地域づくりのポイント</b>		<b>: 新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>
<b>地域づくりの目標</b>		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
<b>評価項目</b>		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
<b>評価指標</b>		増加する交通量と南北方向・東西方向の交通容量の確保
<b>指標が示す意味合い</b>		南北横断道路新設による交通容量、歩行空間の増加
<b>比較</b>	<b>前提</b>	・各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する。
	<b>原A案</b>	・南北道路の整備に加え、貨物駅周辺も含めた計画に基づく基盤整備を実施することから、交通容量は増加するとともに沿道の環境対策の実施が可能となる。
	<b>原B案</b>	・南北道路の整備に加え、貨物駅予定地周辺も含めた計画に基づく基盤整備を実施することから、交通容量は増加するとともに沿道の環境対策の実施が可能となる。
	<b>原C案</b>	・南北道路を整備することから、部分的に交通容量は増加する。
	<b>現計画</b>	
	<b>趨勢比較ケース</b>	・道路を整備しないため、交通混雑にともなう居住環境への影響が懸念される。
<b>計測の前提・方法</b>		・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
<b>使用データ</b>		

<b>地域づくりのポイント</b>		<b>: 新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>
<b>地域づくりの目標</b>		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
<b>評価項目</b>		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
<b>評価指標</b>		歩行空間の大きさ
<b>指標が示す意味合い</b>		地区の整備による歩行空間の増加
<b>比較</b>	<b>前提</b>	・各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する
	<b>原A案</b>	・南北道路をはじめ、周辺道路の整備にともない、原地区西側ゾーンで面的に歩行空間が確保される。
	<b>原B案</b>	
	<b>原C案</b>	・南北道路にともなう歩行空間が確保される。
	<b>現計画</b>	
	<b>趨勢比較ケース</b>	
<b>計測の前提・方法</b>		・各代替素案の原地区西側ゾーンにおいて、歩行空間が確保されるかを整理
<b>使用データ</b>		

<b>地域づくりのポイント</b>		<b>: 新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>
<b>地域づくりの目標</b>		<b>基盤と連動した地域づくりがなされる</b>
<b>評価項目</b>	<b>H3 - 4</b> <b>基盤整備を活かした地域づくりができるか</b>	
<b>評価指標</b>	-	
<b>指標が示す意味合い</b>		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
<b>比較</b>	<b>前提</b>	・各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する
	<b>原 A 案</b>	・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・誘致の可能性はある。
	<b>原 B 案</b>	
	<b>原 C 案</b>	・開発が貨物駅予定地に限定されるため、道路等基盤と連動した地域づくりが図りにくい。
	<b>現計画</b>	・開発が貨物駅関連整備に限定されるため、道路等基盤と連動した地域づくりが図りにくい。
	<b>趨勢比較ケース</b>	・整備が行われないため、道路等基盤と連動した地域づくりが図られない。
<b>計測の前提・方法</b>		・各代替素案において、原地区西側ゾーンが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
<b>使用データ</b>		

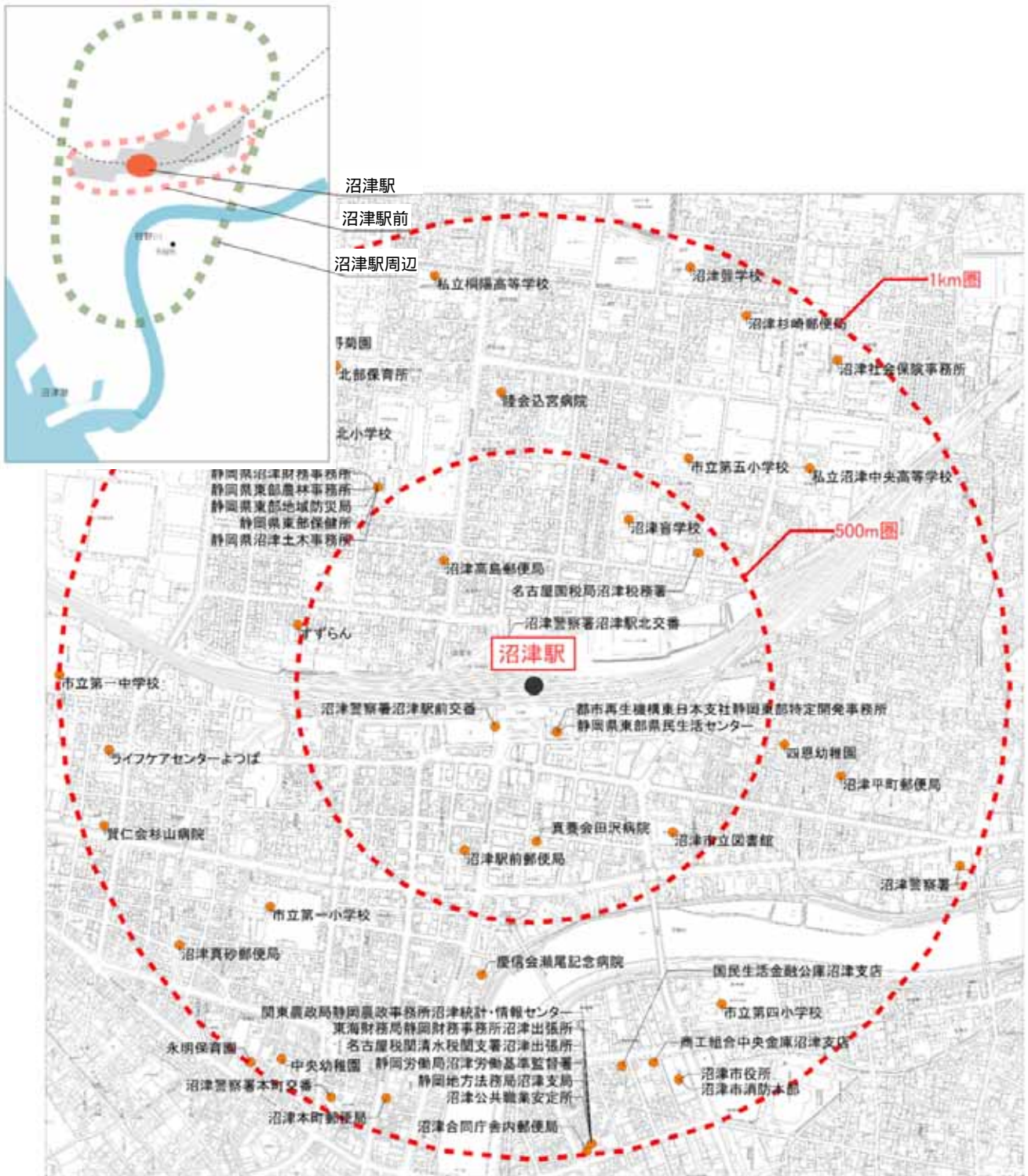
<b>地域づくりのポイント</b>		<b>: 新たな地域づくりを支える基盤づくり</b>
<b>地域づくりの目標</b>		<b>津波などの大規模災害時を想定した避難場所が確保される</b>
<b>評価項目</b>	<b>H3 - 5</b> <b>地震、津波、川の氾濫、液状化などの災害時の避難場所が確保されるか</b>	
<b>評価指標</b>	-	
<b>指標が示す意味合い</b>		自然災害に対する、人命を確保する避難場所の整備
<b>比較</b>	<b>前提</b>	・各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する
	<b>原 A 案</b>	・貨物用地及びその周辺エリアに津波避難タワーや、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。
	<b>原 B 案</b>	
	<b>原 C 案</b>	・貨物用地内に津波避難タワーや、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。
	<b>現計画</b>	・緑地を整備することで、災害時の避難場所として確保される。
	<b>趨勢比較ケース</b>	
<b>計測の前提・方法</b>		・各代替素案において、原地区西側ゾーンに災害時の避難場所が確保されているか整理
<b>使用データ</b>		

地域づくりのポイント		：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）
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
比較	前提	・各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する
	原A案	・南北道路をはじめ、周辺道路の整備にともない、山側や避難場所への避難が非常にしやすくなり、避難可能範囲が広がる。
	原B案	
	原C案	・南北道路の整備にともない、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。
	現計画	
	趨勢比較ケース	
計測の前提・方法		・各代替素案において、原地区西側ゾーンの避難可能性の大小を道路（避難路）整備の観点から整理
使用データ		

地域づくりのポイント		：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		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		地震・火災発生時に、安全に避難できる地区内生活道路などの避難機能の確保
比較	前提	・各代替素案ともに原地区北側・東側ゾーンの整備は同じため、西側ゾーンのみで比較する
	原A案	・貨物駅及び周辺の道路整備の実施により、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	
	原C案	・貨物駅予定地の整備に限定されるため、南北道路以外で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	
	趨勢比較ケース	
計測の前提・方法		・各代替素案において、原地区西側ゾーンに地震（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		

## 【参考1】駅500m圏と1km圏域の設定について

- ・ステップ2におけるまちづくりの目標では、沼津駅周辺を拠点として、定住人口のあつまるコンパクトなまちを目指し、歩いて楽しい街中にする等の目標が掲げられた。
- ・これ目標への達成をなるべく数値で評価することを目指し、統計上整理できる指標として、500m圏、1km圏を設定した。
- ・500m圏は徒歩圏の範囲を説明する指標として、設定した
- ・1km圏は概ね沼津市の中心市街地を含むエリアを含むため設定した



## 【参考2】床面積の算定について

### (1) 現況データ

- ・都市計画基礎調査の建物用途現況から算定
- ・建物図形から建築面積を計測し、階数を乗じて床面積を算定
- ・階数は、ゼンリン住宅地図により入力した。

床面積の集計

単位:ha

	沼津駅		静岡駅		浜松駅		三島駅	
	1km圏	500m圏	1km圏	500m圏	1km圏	500m圏	1km圏	500m圏
住宅	138.9	43.4	170.3	35.2	174.1	40.5	131.5	16.9
商業	44.2	24.2	92.1	48.5	135.5	109.6	19.4	8.1
業務	38.0	18.0	75.7	35.8	43.1	15.0	17.4	10.1
公共公益	36.0	5.8	40.0	3.9	16.5	4.8	42.9	15.0
工場	7.0	0.5	3.9	0.4	2.0	0.2	16.7	3.0
自動車車庫	7.5	4.1	8.9	5.1	12.7	7.6	4.7	1.2
その他	0.3	0.1	27.9	26.2	29.5	9.0	0.8	0.0
合計	271.9	96.2	418.8	155.1	413.5	186.7	233.2	54.3
住宅+商業+業務+公共公益	257.0	91.4	378.1	123.4	369.2	169.9	211.1	50.1
商業+業務	82.2	42.2	167.9	84.4	178.6	124.6	36.8	18.2

資料：都市計画基礎調査建物用途データ、ゼンリン住宅地図

### (2) 将来床面積の増分の算定結果

- ・将来床面積の増分を戦略案（代替素案）の毎に開発規模を想定し、以下の通りに設定した。
- ・なお、下表の500m圏は、沼津駅周辺総合整備事業のエリア（駅前）とし、500～1km圏は、その他駅前周辺として、それぞれ、開発による増床を算定した。

増加床面積

単位:ha

	A-1			A-2			B-1, 3~5,7			B-2		
	500m圏	500~1km圏	合計	500m圏	500~1km圏	合計	500m圏	500~1km圏	合計	500m圏	500~1km圏	合計
住宅	1.9	-	1.9	4.8	1.6	6.4	1.2	0.7	1.9	3.7	2.7	6.4
商業	0.9	-	0.9	2.4	0.2	2.6	0.2	0.7	0.9	1.2	1.4	2.6
業務	1.1	-	1.1	3.7	0.5	4.2	1.0	0.1	1.1	2.3	1.8	4.1
公共公益施設	0.7	-	0.7	2.2	0.5	2.7	1.2	1.5	2.7	1.2	1.5	2.7
合計	4.6	-	4.6	13.1	2.8	15.9	3.6	3.0	6.6	8.4	7.4	15.8
商業+業務	2.0	-	2.0	6.1	0.7	6.8	1.2	0.8	2.0	3.5	3.2	6.7

- ・公共公益施設における増床分は、戦略案で想定している公共公益施設毎に整備される床面積を想定し、増床分として設定した。

公共公益施設の増加床面積の算定

単位: ha

	A-1			A-2			B-1、3~5、7			B-2		
	500m圏	500~1km圏	合計	500m圏	500~1km圏	合計	500m圏	500~1km圏	合計	500m圏	500~1km圏	合計
高架下行政サービス	0.7	-	0.7	0.7	-	0.7	-	-	-	-	-	-
行政サービス施設	-	-	-	-	-	-	0.7	-	0.7	0.7	-	0.7
新体育館	-	-	-	1.0	-	1.0	-	1.0	1.0	-	1.0	1.0
駐車場	-	-	-	0.5	0.5	1.0	0.5	0.5	1.0	0.5	0.5	1.0
合計	0.7	-	0.7	2.2	0.5	2.7	1.2	1.5	2.7	1.2	1.5	2.7

A-1案:500m圏:約4.7haの高架下面積の15%(約7,000㎡)を公共施設床として確保する

A-2案:500m圏:約4.7haの高架下面積の15%(約14,00㎡)、約1haの新体育館及び、200台の駐車場(約0,5ha)を公共施設床として確保する。

A-2案:500m~1km圏:200台の駐車場(約0,5ha)を公共施設床として確保する。

B-1,3~5,7案:500m圏:A1案の高架下行政サービス施設床約7,000㎡、200台の駐車場(約0,5ha)をその他の場所で確保する

B-1,3~5,7案:500m~1km圏:約1haの新体育館及び、200台の駐車場(約0,5ha)を公共施設床として確保する。

B-2案:500m圏:約4.7haの高架下面積の15%(約7,000㎡)、200台の駐車場(約0,5ha)を公共施設床として確保する。

B-2案:500m~1km圏:約4.7haの高架下面積の7000㎡、約1haの新体育館及び、200台の駐車場(約0,5ha)を公共施設床として確保する。

- ・以下、各戦略案における、住宅、商業、業務の増加床面積の算定結果を示す。

「A-1案：総合整備型1案」の場合

- ・沼津駅周辺整備事業により実施される土地区画整理事業により、指定容積率の50%の床が開発されるものと想定して床面積を算定した。

A-1案:総合整備型1案

充足率50%(指定容積の50%の床が開発されるものと想定)

単位: ha

	東部拠点第一			東部拠点第二		駅南第一		駅南第二		合計	現況床面積	増加床面積(駅前)
	商業地	商業業務地	住宅地	低層住宅地	中高層住宅地	その他地区	商業地	商業業務地				
面積(ha)	0.8	2.4	1.5	4.3	0.54	0.67	0.8	1.0				
指定容積率(%)	300%	300%	200%	200%	400%	400%	500%	500%				
充足率	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%				
延床面積(ha)	1.20	3.60	1.50	4.30	1.08	1.34	2.00	2.50				
住宅	-	-	1.50	4.30	0.76	0.67	-	-	7.23	5.35	1.88	
商業	0.72	1.44	-	-	0.11	0.27	0.80	0.50	3.84	2.98	0.86	
業務	0.48	2.16	-	-	0.22	0.40	1.20	2.00	6.46	5.38	1.08	
合計	1.20	3.60	1.50	4.30	1.08	1.34	2.00	2.50	17.52	13.71	3.81	
備考	商業60%業務40%に配分	商業40%業務60%に配分	住宅100%に配分	住宅100%に配分	住宅70%商業10%業務20%に配分	住宅50%商業20%業務30%に配分	商業40%業務60%に配分	商業20%業務80%に配分				

「A-2案：総合整備型2案」の場合

- ・沼津駅周辺整備事業により実施される土地区画整理事業とあわせて、再開発事業等の実施により土地の高度利用を図るため、指定容積率の70%の床が開発されるものと想定して床面積を算定した。
- ・さらに、駅周辺地区において、床面積2.3ha(イーラdeの半分の床面積)の再開発事業を実施するものとして床面積を算定した。

A-2案:総合整備型2案

充足率70%(指定容積の70%の床が開発されるものと想定)

単位: ha

	東部拠点第一			東部拠点第二		駅南第一		駅南第二		その他駅周辺地区	合計	現況床面積	増加床面積(計)	増加床面積(駅前)
	商業地	商業業務地	住宅地	低層住宅地	中高層住宅地	その他地区	商業地	商業業務地						
面積(ha)	0.8	2.4	1.5	4.3	0.54	0.67	0.8	1	-					
指定容積率(%)	300%	300%	200%	200%	400%	400%	500%	500%	-					
充足率	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	-					
延床面積(ha)	1.68	5.04	2.10	6.02	1.51	1.88	2.80	3.50	2.30					
住宅	-	-	2.10	6.02	1.06	0.94	-	-	1.61	11.73	5.35	6.38	4.77	
商業	1.01	2.02	-	-	0.15	0.38	1.12	0.70	0.23	5.60	2.98	2.62	2.39	
業務	0.67	3.02	-	-	0.30	0.56	1.68	2.80	0.46	9.50	5.38	4.12	3.66	
合計	1.68	5.04	2.10	6.02	1.51	1.88	2.80	3.50	2.30	26.83	13.71	13.12	10.82	
備考	商業60%業務40%に配分	商業40%業務60%に配分	住宅100%に配分	住宅100%に配分	住宅70%商業10%業務20%に配分	住宅50%商業20%業務30%に配分	商業40%業務60%に配分	商業20%業務80%に配分	住宅70%商業10%業務20%に配分					

「B-1,3~5,7 案：個別整備型1案」の場合

- ・東部拠点第一地区及び駅南第一地区は、土地区画整理事業により、指定容積率の50%の床が開発されるものと想定して床面積を算定した。
- ・東部拠点第二地区土地区画整理事業は、計画の見直しを図るが、鉄道用地以外(約6.6ha)の宅地部分(約50%の3.3haと想定)は建て替えにより開発が行われものとして、上記と同様に、床面積を算定した。
- ・駅南第二地区土地区画整理事業は、計画を中止する。
- ・駅周辺地区は、「A-1案：総合整備型1案」と同様の増加床面積を確保するための、再開発又は建物共同化を行うものとして床面積を算定した。

B-1案：個別対応型1案 充足率50%(指定容積の50%の床が開発されるものと想定) 単位:ha

	東部拠点第一		東部拠点第二		駅南第一		駅南第二(中止)	その他	合計	現況床面積	増加床面積(計)	増加床面積(駅前)
	商業地	商業業務地	住宅地	低層住宅地	中高層住宅地区	その他地区	現況	駅周辺地区				
面積(ha)	0.8	2.4	1.5	3.3	0.54	0.67	-	-				
指定容積率(%)	300%	300%	200%	200%	400%	400%	-	-				
充足率	50%	50%	50%	50%	50%	50%	-	-				
延床面積(ha)	1.20	3.60	1.50	3.30	1.08	1.34	-	-				
住宅	-	-	1.50	3.30	0.76	0.67	0.35	0.65	7.23	5.35	1.88	1.23
商業	0.72	1.44	-	-	0.11	0.27	0.60	0.70	3.84	2.98	0.86	0.16
業務	0.48	2.16	-	-	0.22	0.40	3.12	0.08	6.46	5.38	1.08	1.00
合計	1.20	3.60	1.50	3.30	1.08	1.34	4.07	1.43	17.52	13.71	3.81	2.38
備考	商業60%業務40%に配分	商業40%業務60%に配分	住宅100%に配分	住宅100%に配分	住宅70%商業10%業務20%に配分	住宅50%商業20%業務30%に配分	事業中止	A-1案と同規模の開発となるように床面積を算定				

「B-2案：個別整備型2」の場合

- ・東部拠点第一地区及び駅南第一地区は、土地区画整理事業とあわせて、再開発事業等の実施により土地の高度利用を図るため、指定容積率の70%の床が開発されるものと想定して床面積を算定した。
- ・東部拠点第二地区土地区画整理事業は、計画の見直しを図るが、鉄道用地以外(約6.6ha)の宅地部分(約50%の3.3haと想定)は建て替えにより開発が行われものとして、上記と同様に、床面積を算定した。
- ・駅南第二地区土地区画整理事業は、計画を中止する。
- ・駅周辺地区は、「A-2案：総合整備型2案」と同様の増加床面積を確保するための、再開発又は建物共同化を行うものとして床面積を算定した。

B-2案：個別対応型2案 充足率50%(指定容積の50%の床が開発されるものと想定) 単位:ha

	東部拠点第一		東部拠点第二		駅南第一		駅南第二(中止)	駅周辺地区	合計	現況床面積	増加床面積(計)	増加床面積(駅前)
	商業地	商業業務地	住宅地	低層住宅地	中高層住宅地区	その他地区	現況					
面積(ha)	0.8	2.4	1.5	3.3	0.54	0.67	-	-				
指定容積率(%)	300%	300%	200%	200%	400%	400%	-	-				
充足率	70%	70%	70%	70%	70%	70%	-	-				
延床面積(ha)	1.68	5.04	2.10	4.62	1.51	1.88	-	-				
住宅	-	-	2.10	4.62	1.06	0.94	0.35	2.66	11.73	5.35	6.38	3.72
商業	1.01	2.02	-	-	0.15	0.38	0.60	1.45	5.60	2.98	2.62	1.17
業務	0.67	3.02	-	-	0.30	0.56	3.12	1.82	9.50	5.38	4.12	2.30
合計	1.68	5.04	2.10	4.62	1.51	1.88	4.07	5.93	17.52	13.71	13.12	7.19
備考	商業60%業務40%に配分	商業40%業務60%に配分	住宅100%に配分	住宅100%に配分	住宅70%商業10%業務20%に配分	住宅50%商業20%業務30%に配分	事業中止	A-2案と同規模の開発となるように床面積を算定				

【容積率の充足率の設定について】

- ・土地区画整理事業の計画地区における、現況の指定容積率の充足度は、次表に示す通り、平均で約40%となっている。
- ・現況結果を踏まえ、現計画である沼 A-1 および沼 B-3～B-5 については、充足率平均よりも、10%程度向上するものと設定した
- ・さらにより、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

表 土地区画整理事業区域内の平均容積率現況

	宅地 (㎡)	延べ床面積	平均容積率	指定容積率	充足率
沼津駅南第一地区	7,367	10,365	141%	400%	35.2%
沼津駅南第二地区	20,138	40,722	202%	500%	40.4%
静岡東部拠点第一地区	57,046	53,054	93%	300%	31.0%
静岡東部拠点第二地区	30,415	34,508	113%	200%	56.7%
合計 (平均)	114,967	138,648	121%	350%	<b>40.8%</b>

資料：都市計画基礎調査

沼津駅1km圏内の指定容積率べつ容積充足率結果をみると、沼津駅1km圏内では、容積率500%の区域で、充足率70%を超えている。

表 沼津駅1km圏内の容積充足率現況

指定容積率	宅地 (㎡)	延べ床面積	平均容積率	充足率
200%	1,157,404	1,068,112	92%	46.1%
300%	174,531	282,943	162%	54.0%
400%	396,252	731,255	185%	46.1%
500%	164,438	608,955	370%	<b>74.1%</b>
合計 (平均)	1,892,625	2,691,266	142%	55.1%

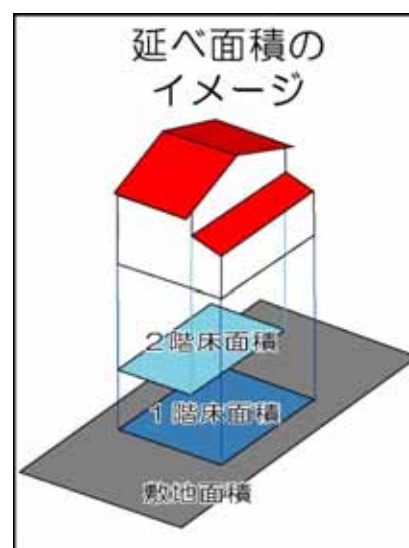
資料：都市計画基礎調査

【容積率について】

- ・建築物の延べ床面積に対する敷地面積の割合のことを言います。
- ・容積率 = 延べ床面積 ÷ 敷地面積

- ・容積率の充足率とは

都市計画区域内では土地の種別によって指定容積率が設定されており、指定容積率によって建築が認められている床面積のうち、実際に建築されている延べ床面積の割合のことをいいます。商業地など土地を高度に利用している地域等では一般的に容積率の充足度が高い傾向にあります。







出典：「沼津駅周辺土地地区画整理事業パンフレット（沼津市作成）」

沼津駅南第一地区

	面積 (ha)
公共用地	1.92
道路	1.75
公園	0.17
宅地	1.34
中層建築物地区	0.54
駐車場地区	0.13
その他地区	0.67
合計	3.26

宅地面積は沼津市中心市街地活性化基本計画 (H21\_11)における数値

沼津駅南第二地区

	面積 (ha)
公共用地	6.8
道路	6.4
公園	0.4
宅地	5.3
鉄道用地	3.5
商業地	0.8
商業業務地	1.0
合計	12.1

宅地面積は設計図を图上計測

静岡東部拠点地区第一

	面積 (ha)
公共用地	4.8
道路	3.5
広場	1.1
公園	0.2
宅地	7.3
商業地	0.8
商業業務地	2.4
住宅地	1.5
拠点施設用地	2.6
合計	12.1

宅地面積はUR都市機構HP資料より

静岡東部拠点地区第二  
(新車両基地エリアは含まず)

	面積 (ha)
公共用地	5.7
道路	5.1
公園	0.6
宅地	6.8
鉄道用地	1.0
拠点施設用地	1.5
住宅用地	4.3
合計	12.5

公共用地、宅地面積は設計図を图上計測

区画整理計

	面積 (ha)
公共用地	19.22
道路	16.75
公園	1.37
広場	1.1
宅地	20.74
鉄道用地	4.5
拠点施設用地	4.1
商業用地	1.6
商業業務用地	3.4
住宅用地	7.1
合計	39.96





【沼津駅周辺地区】戦略案の想定スケジュール

B-3案 個別対応型第3案

・沼津駅周辺地区整備事業は外の最初の半面により整備(橋上駅、自由通路等)  
 ・土地、建物の高度利用等を図るための取り組み  
 ・駅周辺道路(本もオナーバス)を主としてオナーバス位置を定めたケースや、アンダーパスケースなどが存在)

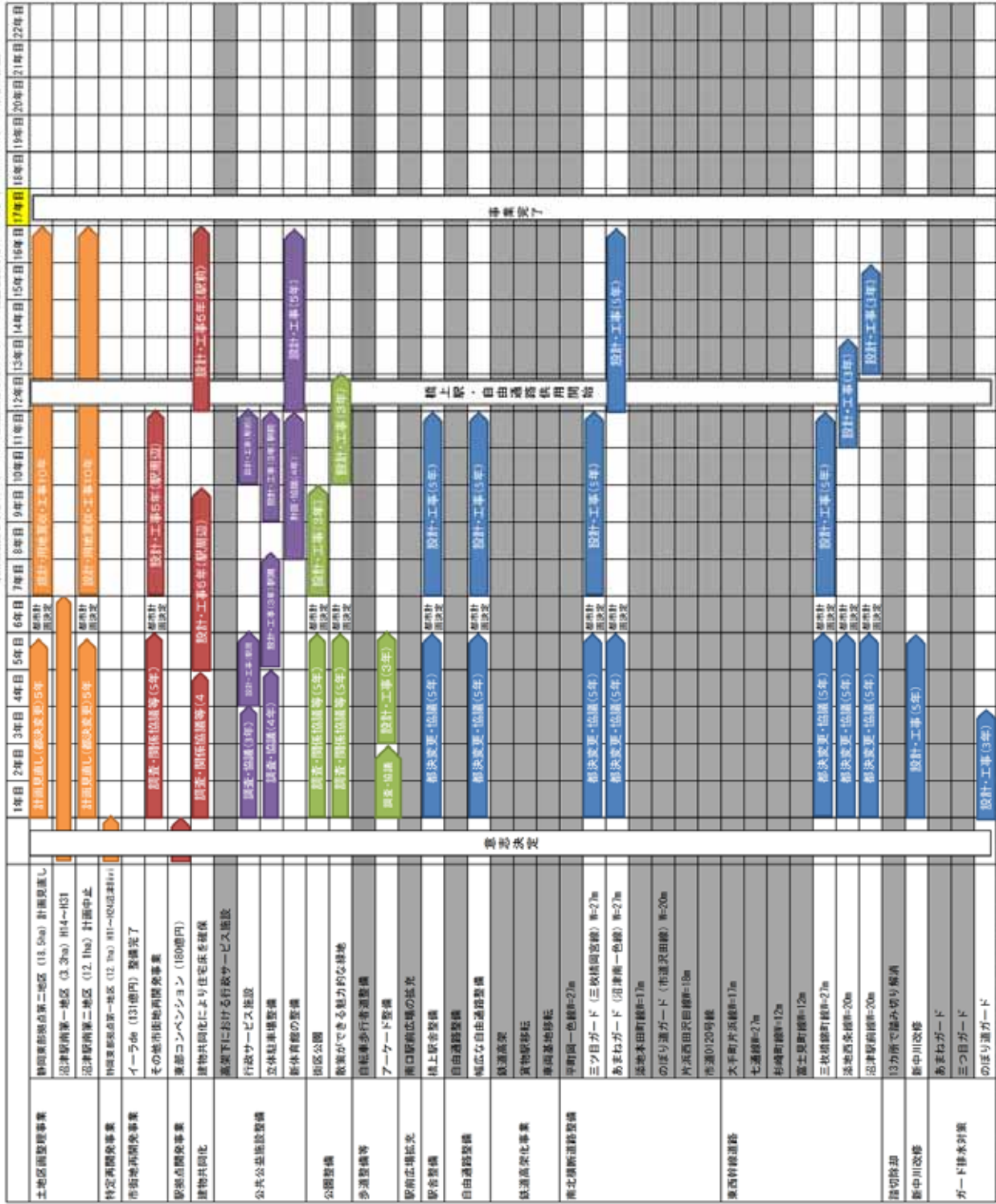
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目	17年目	18年目	19年目	20年目	21年目	22年目
土地地区整理事業																						
特定再開発事業																						
市街地再開発事業																						
駅前広場整備																						
公園整備																						
歩道整備等																						
駅前広場拡充																						
駅前整備																						
自由通路整備																						
鉄道高架化事業																						
南北横断道路整備																						
東西幹線道路																						
踏切除却																						
新中川改修																						
ガード橋水対策																						

※このスケジュールは、用地買収や関係機関協議などがスムーズに進捗した場合の想定したものです。

【沼津駅周辺地区】戦略案の想定スケジュール

B-4案 個別対応型第4案

・沼津駅周辺地区整備事業以外の個別の手法により整備（橋上駅、自由通路等）  
 ・土地、建物の買収は同等を認めるための取り組み  
 ・駅前広場跡 2本をアンダーパス（3本を2本としてアンダーパスを設置を考えたケースや、オーバーパス（3本を2本）などがある）

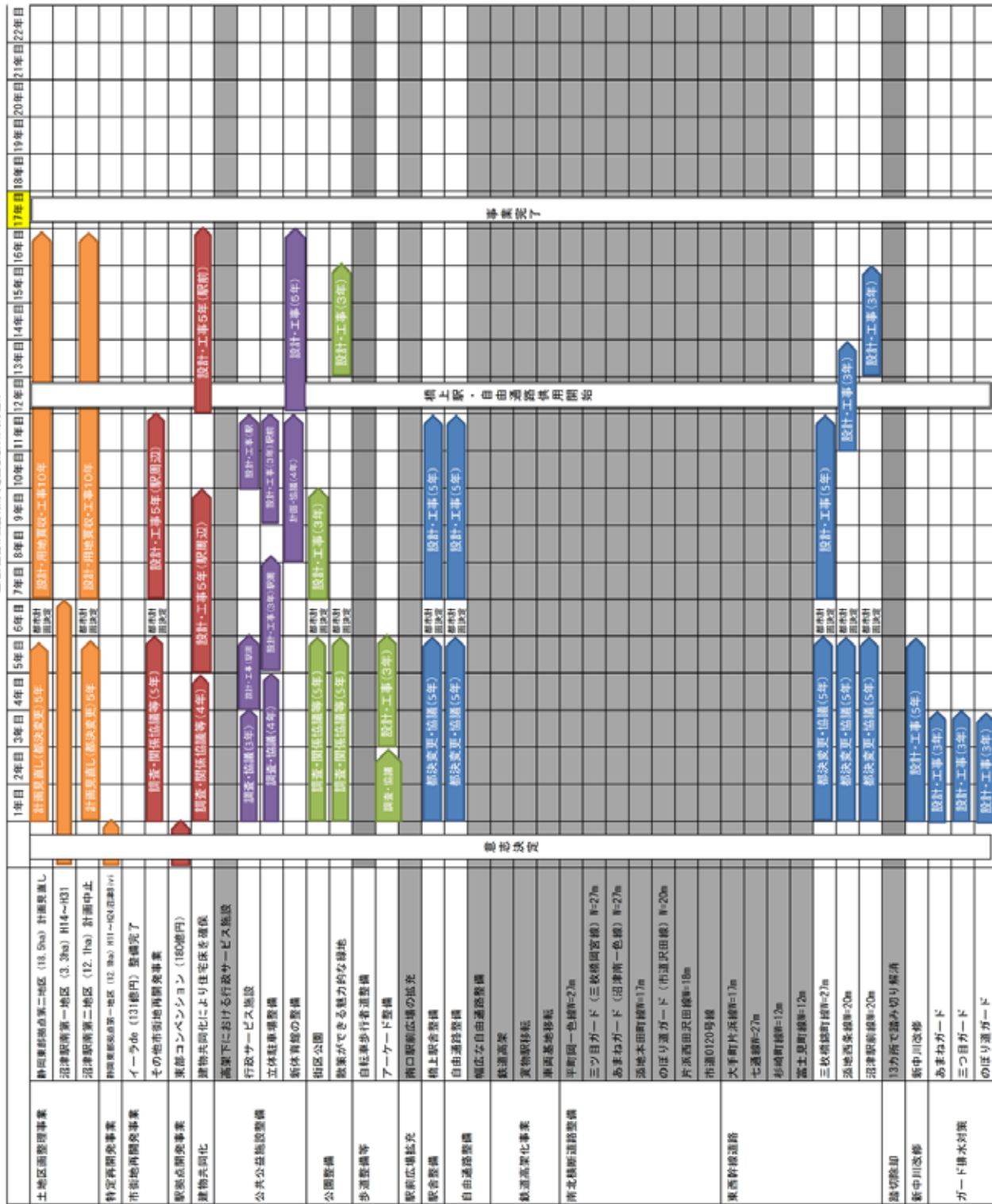


※このスケジュールは、用地買収や関係機関協議などがスムーズに進行した場合の想定したものです。

【沼津駅周辺地区】戦略案の想定スケジュール

B-5案 個別対応型第5案

・橋上駅、自由通路の整備  
・土地、建物の高度利用等を図るための取り組み



※このスケジュールは、用地買収や関係機関協議などがスムーズに運行した場合は仮定したものです。

【沼津駅周辺地区】戦略案の想定スケジュール

B-6 案 個別対応型第6案

-自由通路のみ整備

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目	17年目	18年目	19年目	20年目	21年目	22年目	
土地区画整理事業																							
沼津駅前第一地区 (18.9ha) 計画見直し																							
沼津駅前第一地区 (3.3ha) H14~H31																							
沼津駅前第二地区 (12.1ha) 計画中止																							
特定再開発事業																							
市街地再開発事業																							
駅前広場整備																							
建物共同化																							
公共施設整備																							
公園整備																							
歩道整備等																							
駅前広場拡充																							
駅舎整備																							
自由通路整備																							
鉄道高架化事業																							
南北横断道路整備																							
東西幹線道路																							
踏切除却																							
新中川改修																							
ガード排水対策																							

※このスケジュールは、用地買収や関係機関協議などがスムーズに進行した上で作成したものです。

【沼津駅周辺地区】戦略案の想定スケジュール

B-7案 個別対応型第7案

・駅周辺地区のみ建設、駅周辺地区移設後の跡地について、土地、建物の高度利用等を図るための取り組み

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目	17年目	18年目	19年目	20年目	21年目	22年目
土地区画整理事業																						
沼津駅南第一地区 (3.3ha) H14~H31																						
沼津駅南第二地区 (12.1ha) 計画中止																						
市街地再開発事業																						
市街地再開発事業																						
市街地再開発事業																						
駅周辺開発事業																						
建物共同化																						
公共公益施設整備																						
公園整備																						
歩道整備等																						
駅前広場拡充																						
駅舎整備																						
自由通路整備																						
鉄道高架化事業																						
南北横断道路整備																						
三ツ目ガード (沼津南一色線) 幅=27m																						
あまねガード (沼津南一色線) 幅=27m																						
浜地木田野線幅=17m																						
のほり道ガード (市道沢田線) 幅=20m																						
片浜西田沢田線幅=18m																						
市道0120号線																						
大手町片浜線幅=17m																						
七通線幅=27m																						
杉崎町線幅=12m																						
富士見町線幅=12m																						
三枚橋町線幅=27m																						
浜地西条線幅=20m																						
沼津駅前線幅=20m																						
踏切除却																						
新中川改修																						
ガード積み対策																						

※このスケジュールは、用地買収や関係機関協議などがスムーズに進行した場合の仮定したものです。



原A案 物流機能を活用した全体整備案

【原地区】  
各駅路線の整備スベック

		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目	17年目	18年目	19年目	20年目
東側ゾーン	歴史文化の資料館		調査・協議(2年)	設計・工事(3年)																	
	観光案内・休憩所		調査・協議(2年)	設計・工事(3年)																	
	原駅南北の回遊性確保(駅舎改修)			調査・協議(6年)	設計・工事(5年)																
	海岸、原駅から浮島ICへつながる交通軸			都決変更・協議(5年)	設計・工事(5年)																
	沼川新放水路整備			調査・協議(4年)	設計・工事(15年)																
西側ゾーン	貨物駅			用地取得・設計・工事(5年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)	調査・協議(6年)
	南北道路の新設			貨物駅整備と併せて実施																	
	物流基地(ターミナル)			貨物駅整備後に整備(民間開発)																	
	富士山などの眺望を活かした施設			貨物駅上空に整備を想定																	
	医療施設(高齢者施設、子どものための医療施設、介護施設など)			民間開発																	
	看護、介護関連の学校			民間開発																	
	狭隘道路の改善																				
	新駅の設置			貨物駅整備後に整備																	
	公園・グラウンド・スポーツ施設																				
	津波避難タワー																				
北側ゾーン	道の駅(観光センター、飲食、物販、仮眠所など)			調査・協議(2年)	設計・工事(3年)																
	ピオトープ、自然・運動公園、市民農園			調査・協議(2年)	設計・工事(3年)																
その他	サイクリングロード(沼川桜並木沿い)			都決変更・協議(5年)	設計・工事(5年)																

原B案 種値を活かした先行的機能導入案

【原地区】

各駅路案の整備スペース

		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目	17年目	18年目	19年目	20年目	
東側ゾーン	歴史文化の資料館		調査・協議(2年)		設計・工事(3年)																	
	観光案内・林麴所		調査・協議(2年)		設計・工事(3年)																	
	原駅南北の回遊性確保(駅舎改修)				調査・協議(6年)																	
	海岸、原駅から浮島ICへつながる交通軸				都決変更・協議(5年)		都市計画決定															
	沼川新放水路整備				調査・協議(4年)																	
	貨物駅																					
西側ゾーン	南北道路の新設																					
	物流基地(ターミナル)																					
	富士山などの眺望を活かした施設																					
	医療施設(高齢者施設、子どものための医療施設、介護施設など)																					
	看護、介護関連の学校																					
	狭隘道路の改善																					
	新駅の設置																					
	公園・グラウンド・スポーツ施設																					
	津波避難タワー																					
	道の駅(観光センター、飲食、物販、仮眠所など)																					
北側ゾーン	ピオトープ、自然・運動公園、市民農園																					
	サイクリングロード(沼川桜並木沿い)																					
その他																						

意志決定

貨物移転廃止に伴う計画見直し、予定地の有効活用方策の検討



## 【参考4】各案の事業費

### 【沼津駅周辺地区】

代替案		評価	維持管理費
総合整備型	沼A - 1 (現行政案)	事業費約 1,471 億円 (沼津市負担約 537 億円)	1,000 万円/年 ・関連道路：1,000 万円/年 高架構造物は、鉄道事業者の財産となるため維持管理費なし (沼津市負担 500 万円/年) 関連道路の 50% に設定
	沼A - 2 (A-1+マネジメント)	事業費約 1,563 億円 (沼津市負担約 584 億円)	同上
個別対応型	沼B - 3 (1本立体交差、自由通路+橋上駅、土地建物高度利用)	事業費約 773 ~ 1,071 億円 (沼津市負担約 262 ~ 311 億円)	2,500 万円/年 ・立体交差道路 1 本：1,000 万円/年 ・関連道路：1,000 万円/年 ・自由通路 500 万/年と設定 (沼津市負担 1000 万円/年) 関連道路の 50% + 自由通路 立体道路 (三ツ目ガード改良) は県管理
	沼B - 4 (2本立体交差、自由通路+橋上駅、土地建物高度利用)	事業費約 901 ~ 1,407 億円 (沼津市負担約 280 ~ 361 億円)	3,500 万円/年 ・立体交差道路 2 本：2,000 万円/年 ・関連道路：1,000 万円/年 ・自由通路 500 万/年と設定 (沼津市負担 1000 万円/年) 関連道路の 50% + 自由通路 立体道路 (三ツ目・あまねガード改良) は県管理
	沼B - 5 (自由通路+橋上駅、土地建物高度利用)	事業費約 543 億円 (沼津市負担約 219 億円)	1,500 万円/年 ・関連道路：1,000 万円/年 ・自由通路 500 万/年と設定 (沼津市負担 1000 万円/年) 関連道路の 50% + 自由通路
	沼B - 6 (自由通路)	事業費約 382 億円 (沼津市負担約 149 億円)	1,500 万円/年 ・関連道路：1,000 万円/年 ・自由通路 500 万/年と設定 (沼津市負担 1000 万円/年) 関連道路の 50% + 自由通路
	沼B - 7 (車両基地のみ移設、土地建物高度利用)	事業費約 628 億円 (沼津市負担約 240 億円)	1,000 万円/年 ・関連道路：1,000 万円/年 (沼津市負担 500 万円/年) 関連道路の 50% + 自由通路

### 【原地区】

代替案	評価	維持管理費
原A (活性化案 ~ 貨物駅を積極的に活用 ~)	事業費約 307 億円 (沼津市負担約 155 億円)	400 万円/年 ・南北道路 2 本 (沼津市負担 400 万円)
原B (活性化案 ~ 貨物駅予定地とその周辺を整備)	事業費約 307 億円 (沼津市負担約 155 億円)	同上
原C (活性化案 ~ 貨物駅予定地のみ整備)	事業費約 21 億円 (沼津市負担約 11 億円)	同上

## 【参考5】費用対効果の算定について

### 費用便益比の確認プロセス

#### 国土交通省所管公共事業事業評価

- ・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）

### 道路投資の費用便益分析

#### （1）沼津駅周辺の道路整備

##### 考え方

- ・鉄道高架事業の費用便益分析を行うため、第2回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査をもとに、将来交通量の検討が行われている
- ・ここでは、鉄道高架事業の費用便益分析結果の整理とともに、鉄道高架事業を伴う総合整備事業によらず、個別対応型の事業による費用便益分析（道路整備に伴う費用便益分析）を行う
- ・鉄道高架事業の費用便益分析は、ネットワークシミュレーションにより将来交通量を予測するとともに、以下の便益を算出している
  - 自動車利用者
    - ・時間短縮便益
    - ・走行経費減少便益
    - ・交通事故減少便益
    - ・踏切事故解消便益
  - 歩行者自転車
    - ・踏切待ち解消便益
    - ・迂回解消便益
- ・総合整備事業によらず個別対応型の事業による費用便益分析は、その効果が総合整備事業に比べ範囲限定的であることから、「街路事業における費用便益分析マニュアル（案）H12.6」に示される簡便法により便益を算定する

## 鉄道高架化事業有無別の将来交通量

- ・鉄道高架事業の費用便益分析を行うにあたり、ガードに関する交通量を整理している



<p><b>【轍道ガード】</b></p> <p>H22 交通量：20,184 台/日 H35 交通量：13,191 台/日           (高架あり) H35 交通量：17,980 台/日           (高架なし)</p> <p>将来交通量予測シミュレーション時の交通容量 整備前：14,000 台/日 整備後：28,800 台/日</p>
--

<p><b>【あまねガード】</b></p> <p>H22 交通量：17,783 台/日 H35 交通量：26,309 台/日           (高架あり) H35 交通量：16,747 台/日           (高架なし)</p> <p>将来交通量予測シミュレーション時の交通容量 整備前：12,000 台/日 整備後：28,800 台/日</p>
---

<p><b>【ミツ目ガード】</b></p> <p>H22 交通量：25,606 台/日 H35 交通量：28,933 台/日           (高架あり) H35 交通量：23,885 台/日           (高架なし)</p> <p>将来交通量予測シミュレーション時の交通容量 整備前：18,000 台/日 整備後：28,800 台/日</p>
---

## 個別対応型事業による混雑度の変化、便益の算定

- ・高架を行わない場合の交通量と、将来交通量の予測に関するシミュレーションに用いた交通容量をもとに混雑度を算出する
- ・整備後の交通容量は、オーバース・アンダーパスの別によらず、鉄道高架を行った場合と同様と想定した
- ・混雑度の変化に応じた速度の変化を推計する。推計は、「街路事業における費用便益分析マニュアル（案）H12.6」に示される混雑度と平均旅行速度の関係を用いる。
- ・旅行速度の変化をもとに、時間短縮便益、走行経費減少便益および車線数の変化に伴う交通事故減少便益を算出する。

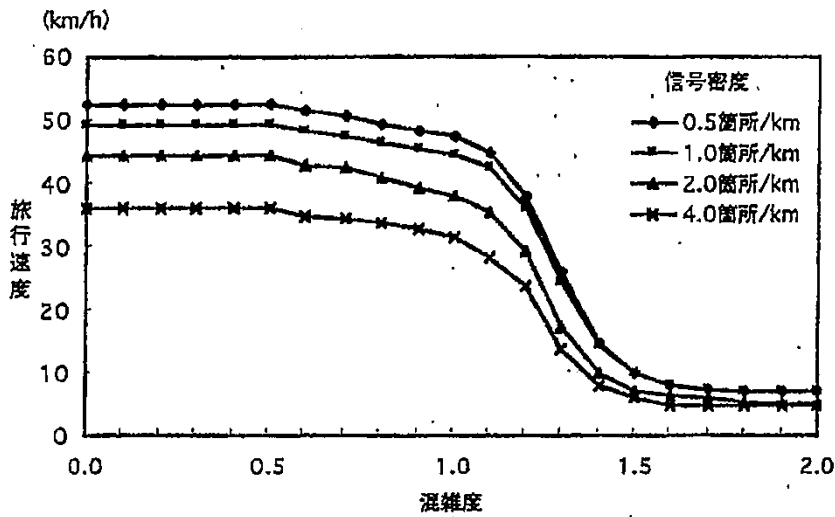


図 2-7 信号交差点密度別の混雑度と年平均旅行速度の関係式

出典：シミュレーションによる年間平均旅行速度の推定（交通工学、Vol. 24 No.6、1989）  
（建設省土木研究所 柴田政雄、河野辰雄）

表 2-1 信号密度別の信号交差点密度別の混雑度と年平均旅行速度の関係

		混雑度															
		0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0
信号密度 (箇所/km)	0.0	55.5	54.5	53.5	52.5	51.5	50.5	47.5	40.0	27.5	15.5	10.0	8.0	7.5	7.0	7.0	7.0
	0.5	52.5	51.5	50.5	49.5	48.5	47.5	45.0	38.0	26.0	15.0	10.0	8.0	7.5	7.0	7.0	7.0
	1.0	49.5	48.5	47.5	46.5	45.5	44.5	42.5	36.0	24.5	14.5	10.0	8.0	7.5	7.0	7.0	7.0
	2.0	44.5	43.0	42.5	41.0	39.5	38.0	35.5	29.5	17.5	10.0	7.0	6.5	6.0	5.5	5.2	5.2
	4.0	36.0	35.0	34.5	34.0	33.0	31.5	28.5	24.0	14.0	8.0	6.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0

注 1) 上に示した図 2-5 の出典資料には信号密度 0 の道路は含まれていない。ここでは信号密度 0.5 と 1.0 の値の差を信号密度 0.5 の値に加えることにより、信号密度 0 の道路の旅行速度を求めた。

注 2) 混雑度 0.5 以下の場合は混雑度 0.5 の旅行速度を用いる。

表 便益の算定結果

		幟道ガード	あまねガード	三ツ目ガード	単位
H22交通量	現況	20,184	17,783	25,606	台/日
H35交通量	高架あり	13,191	26,309	28,933	台/日
H35交通量	高架なし	17,980	16,747	23,885	台/日
シミュレーション時 交通容量	整備前 (現況)	14,000	12,000	18,000	台/日
	整備後 (4種1級4車線相当)	28,800	28,800	28,800	台/日
混雑度	整備前( ÷ )	1.28	1.40	1.33	
	整備後( ÷ )	0.62	0.58	0.83	
旅行速度	整備前( に応じた速度)	16.00	8.00	12.20	km/h
	整備後( に応じた速度)	34.90	35.20	33.70	km/h
速度向上による短縮時間		1.02	2.90	1.57	分
時間短縮便益		321	854	660	百万円/年
走行経費減少便益	整備前	30.24	39.21	32.97	円/台・km
	整備後	25.05	25.02	25.25	円/台・km
		17	43	34	百万円/年
交通事故減少便益		4	4	5	百万円/年
便益計		342	901	699	百万円/年



### 自由通路の整備に伴う歩行者便益の算定

迂回解消便益は、鉄道高架事業の費用便益分析においても、あまねガードからの転換による迂回解消として算出されている。

個別事業の実施に伴う歩行者便益の算出についても、あまねガードからの転換として算定する

区 分	交通量	自由通路への転換割合 (想定値)
歩行者	4,638 人/日	61.6% (470m→60m)
自転車	1,862 台/日	—

平成 22 年 11 月あまねガード交通量

$$\begin{aligned} \text{歩行者便益} &= \text{歩行者交通量} \times \text{転換割合} \times \text{短縮歩行距離} \div \text{歩行速度} \times \text{原単位} \\ &\quad (\text{原単位は自動車便益と同様と想定}) \\ &= 4,638 \text{ 人/日} \times 61.6\% \times 410\text{m} \div 60\text{m/分} \times 25.57 \text{ 円/分} \times 365 \text{ 日} \\ &= 182 \text{ 百万円/年} \end{aligned}$$

	代替案 2,4,7 (沼 A-2) 現計画	代替案 9,12 (沼 B-4)	代替案 10,13 (沼 B-6) (自由通路)
費用 (億円)	796	188 ~ 460	21
事業費	795	184 ~ 455	19
維持管理費	1	4.2	1.8
便 益 (億円)	1194	191	22
B / C	1.5	1.01 ~ 0.42	1.03
B - C	398.4	- 269 ~ 3	1

表中の金額は、各年度事業費を基準年（平成 24 年）の現在価値に割り戻した数値（割引率 4%）

## 【参考6】高速道路からのアクセス時間について（時間圏図の作成）

### （1）使用データ

時間圏作成において使用したデータ（設定速度、人口データ等）について以下に示す。

表 1 各種使用データ

項目	使用データ
人口	平成 22 年国勢調査 500m メッシュデータ
時間圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 15 分圏（沼津駅、沼津港、沼津市役所、原新貨物駅）</li> <li>・ 30 分圏域（原新貨物駅）</li> </ul>
時点	現況（H22）、将来（東駿河湾環状道路（西区間開通））
旅行速度（km/h）	<p>◎対象路線：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「平成 22 年度 JR 東海道本線・JR 御殿場線社会資本整備総合交付金事業（街路）工事に伴う事業効果検討資料作成業務委託」の交通量（現況・将来）と交通容量より、混雑度を算出</li> <li>・ 「費用便益分析の簡便算定法の計算例」に記載されている混雑度と信号密度の関係より、旅行速度を設定</li> </ul> <p>◎その他の路線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 22 年道路交通センサスより、道路種別別・車線数別の混雑時平均旅行速度データ</li> </ul>

### （2）旅行速度の設定

#### 対象路線

「平成 22 年度 JR 東海道本線・JR 御殿場線社会資本整備総合交付金事業（街路）工事に伴う事業効果検討資料作成業務委託」の交通量（現況・将来）と交通容量より、混雑度を算出した。

表 混雑度の算出（既存資料より）

		轍道 ガード	あまね ガード	三ツ目 ガード	日吉 踏切	単位
H22交通量	現況	20,184	17,783	25,606	5,452	台/日
H35交通量	高架なし	17,980	16,747	23,885	5,546	台/日
交通容量 (シミュレーション)	整備前 (現況)	14,000	12,000	18,000	7,200	台/日
	整備後 (4種1級4車線相当)	28,800	28,800	28,800	24,000	台/日
混雑度	整備前( ÷ )	1.28	1.40	1.33	0.77	-
	整備後( ÷ )	0.62	0.58	0.83	0.23	-

資料：平成22年度JR東海道本線・JR御殿場線社会資本整備総合交付金事業（街路）工事に伴う事業効果検討資料作成業務委託

また、算出した混雑度を基に、「費用便益分析の簡便算定法の計算例（表）」に記載されている混雑度と信号密度の関係より、「轍道ガード」、「あまねガード（（一）沼津停車場東沢田線）」、「三ツ目ガード（一般国道 414 号）」、「日吉踏切（（都）平町岡一色線）」の鉄道横断区間の旅行速度を表設定した。

表 信号交差点別の混雑度と年平均旅行速度 (km/h) の関係

		混雑度																		
		0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0
信号 密度	0.0	58.5	57.5	56.5	55.5	54.5	53.5	52.5	51.5	50.5	47.5	40.0	27.5	15.5	10.0	8.0	7.5	7.0	7.0	7.0
	0.5	55.5	54.5	53.5	52.5	51.5	50.5	49.5	48.5	47.5	45.0	38.0	26.0	15.0	10.0	8.0	7.5	7.0	7.0	7.0
	1.0	52.5	51.5	50.5	49.5	48.5	47.5	46.5	45.5	44.5	42.5	36.0	24.5	14.5	10.0	8.0	7.5	7.0	7.0	7.0
	2.0	49.0	47.5	46.0	44.5	43.0	42.5	41.0	39.5	38.0	35.5	29.5	17.5	10.0	7.0	6.5	6.0	5.5	5.2	5.2
	4.0	39.0	38.0	37.0	36.0	35.0	34.5	34.0	33.0	31.5	28.5	24.0	14.0	8.0	6.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	5.0	33.0	32.0	31.0	30.0	29.0	28.5	28.0	27.0	25.5	23.5	20.0	11.0	7.0	6.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
6.0	27.0	26.0	25.0	24.0	23.0	22.5	22.0	21.0	19.5	18.5	16.0	8.0	6.0	6.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	

：対象地点(東海道線)から南北方向それぞれ500m(計1km)の信号密度(1箇所/km)は概ね4.0である。

出典：費用便益分析の簡便算定法の計算例

表 道路種別別・車線数別の混雑時平均旅行速度

		路線	混雑度	設定速度 (整備路線)	対応 ケース
現況		幟道	1.28	16.0	沼B-5 沼B-6 沼B-7
		あまね	1.40	8.0	
		三つ目	1.33	12.2	
		日吉	0.77	34.2	
1 路線 整備		幟道	1.28	16.0	沼B-3
		あまね	1.40	8.0	
		三つ目	0.83	33.7	
		日吉	0.77	34.2	
2 路線 整備		幟道	1.28	16.0	沼B-4
		あまね	0.58	35.2	
		三つ目	0.83	33.7	
		日吉	0.77	34.2	
4 路線 整備		幟道	0.62	34.9	沼A-1 沼A-2 沼B-2
		あまね	0.58	35.2	
		三つ目	0.83	33.7	
		日吉	0.23	38.7	

※黄色着色：将来混雑度および将来旅行速度

その他の路線の速度設定

その他の路線については、平成 22 年道路交通センサスより、道路種別別・車線数別の混雑時平均旅行速度データを利用した(辞表参照)。

表 道路種別別・車線数別の混雑時平均旅行速度

(単位: km/h)

	車線数								総計
	1	2	3	4	5	6	7	8	
高速道路				73.6			74.9		73.7
一般国道	35.2	35.7	23.6	34.3	35.1	27.3	46.1	60.7	35.3
主要地方道	34.5	32.9	36.9	24.9	28.5	20.2			32.1
一般県道	31.2	31.2		23.5	20.3	26.5			30.6
指定市の一般市道		23.5	16.9	22.8	16.4	24.9			22.6
総計	32.5	32.9	26.5	34.0	24.1	26.4	67.7	60.7	33.0

資料：H22道路交通センサス



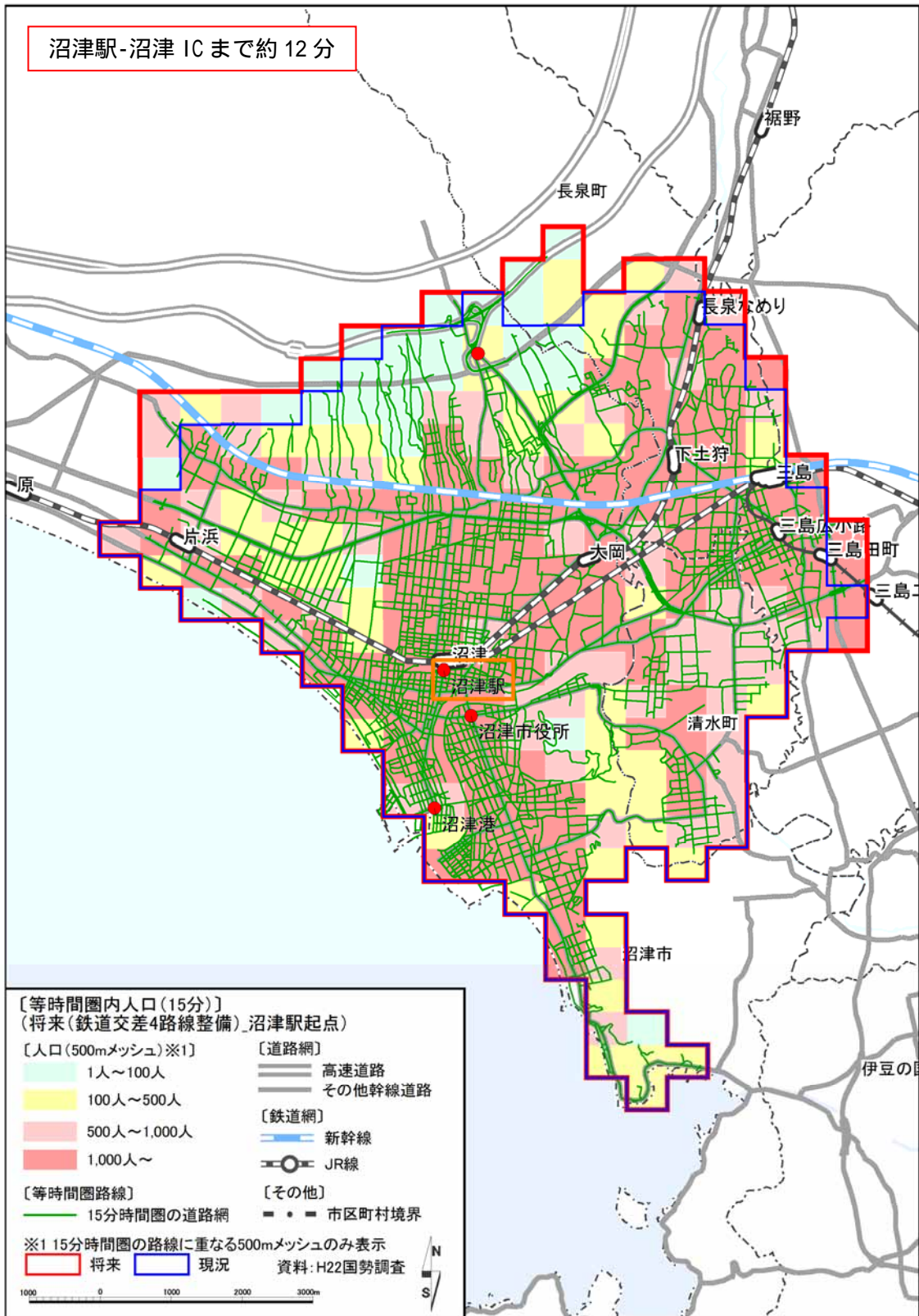


図 15分時間圏の人口(将来〔鉄道交差4路線整備〕沼津駅)

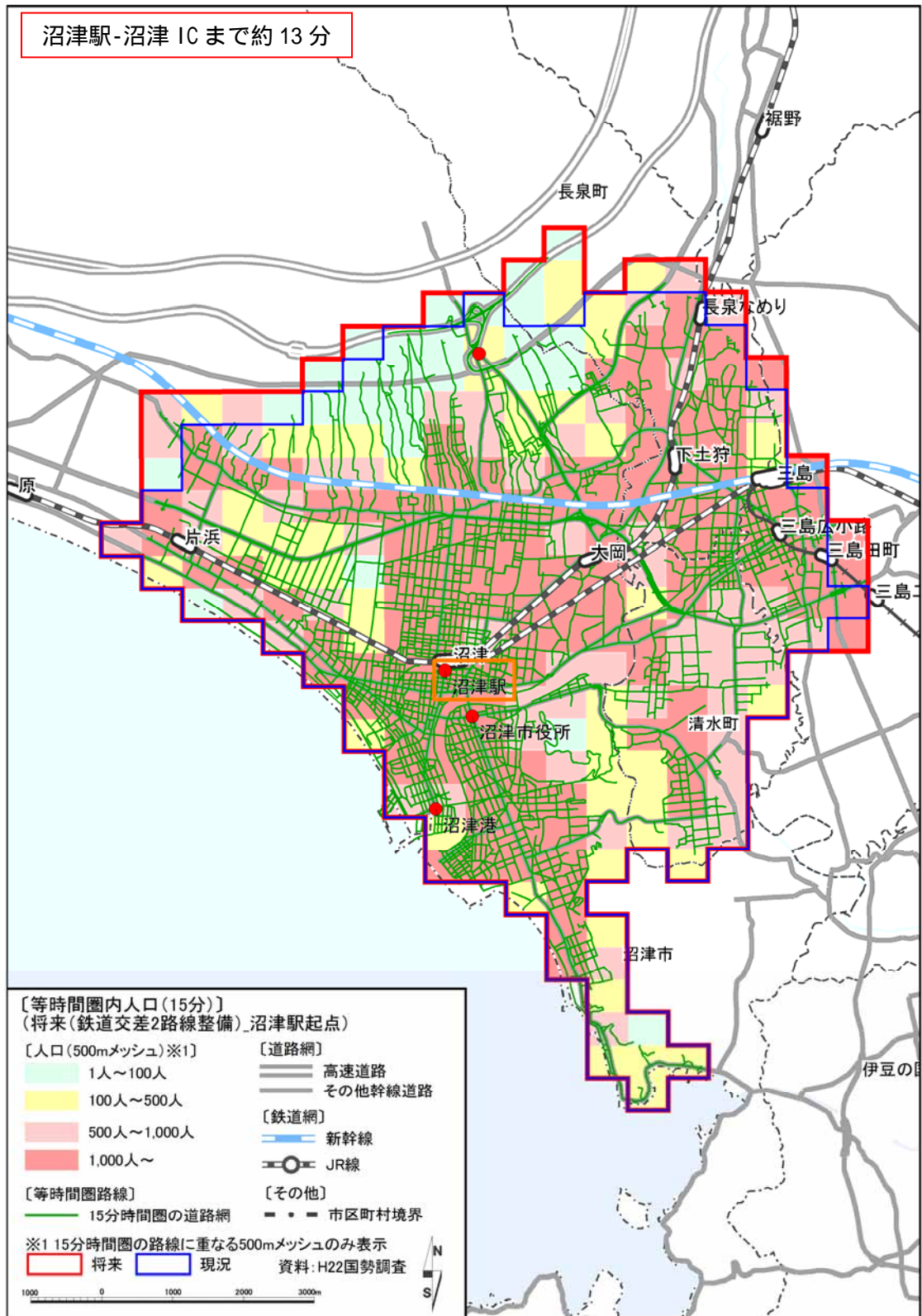


図 15分時間圏の人口(将来〔鉄道交差2路線整備〕沼津駅)

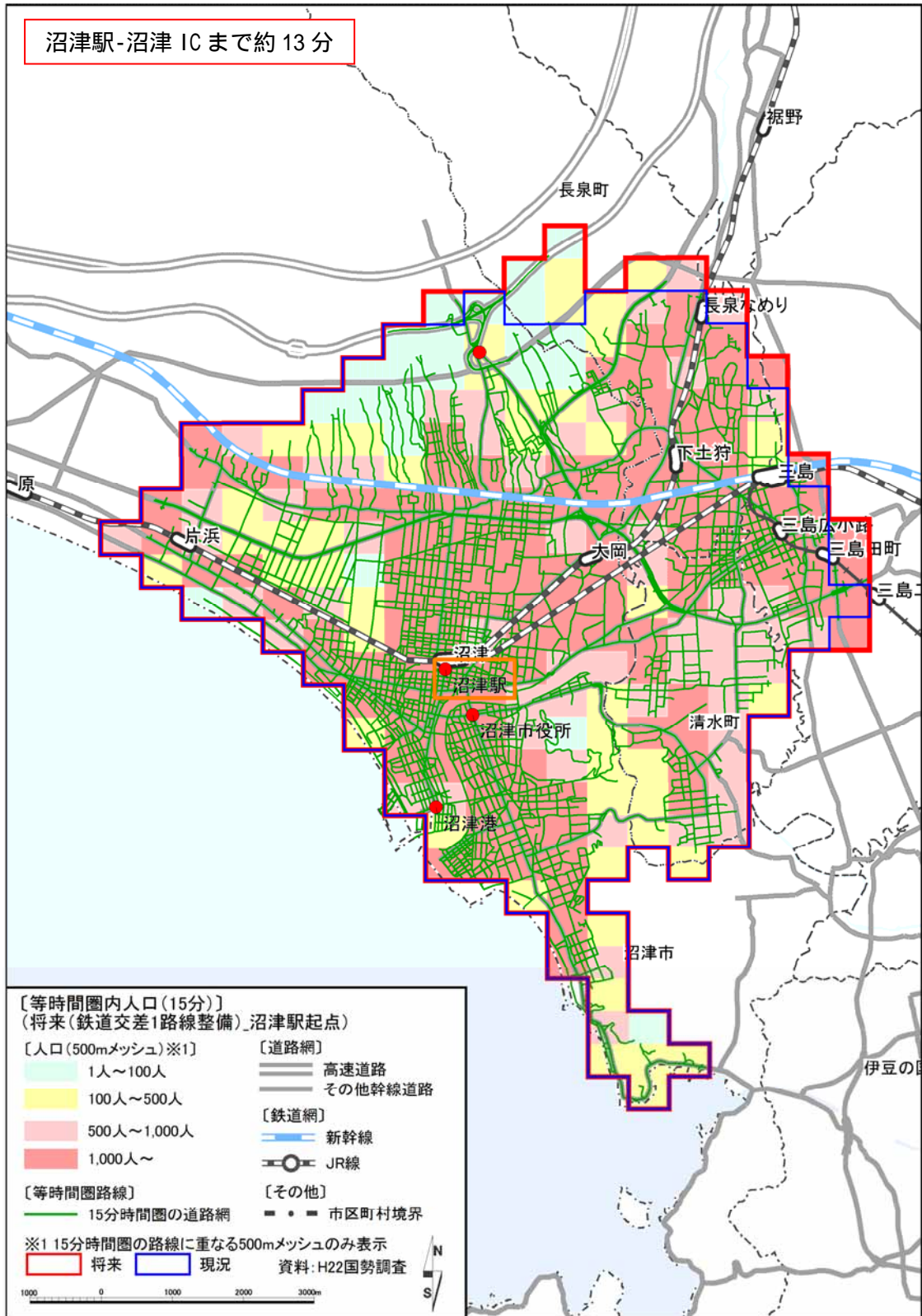


図 15分時間圏の人口(将来〔鉄道交差1路線整備〕沼津駅)

沼津港起点 (15分圏)

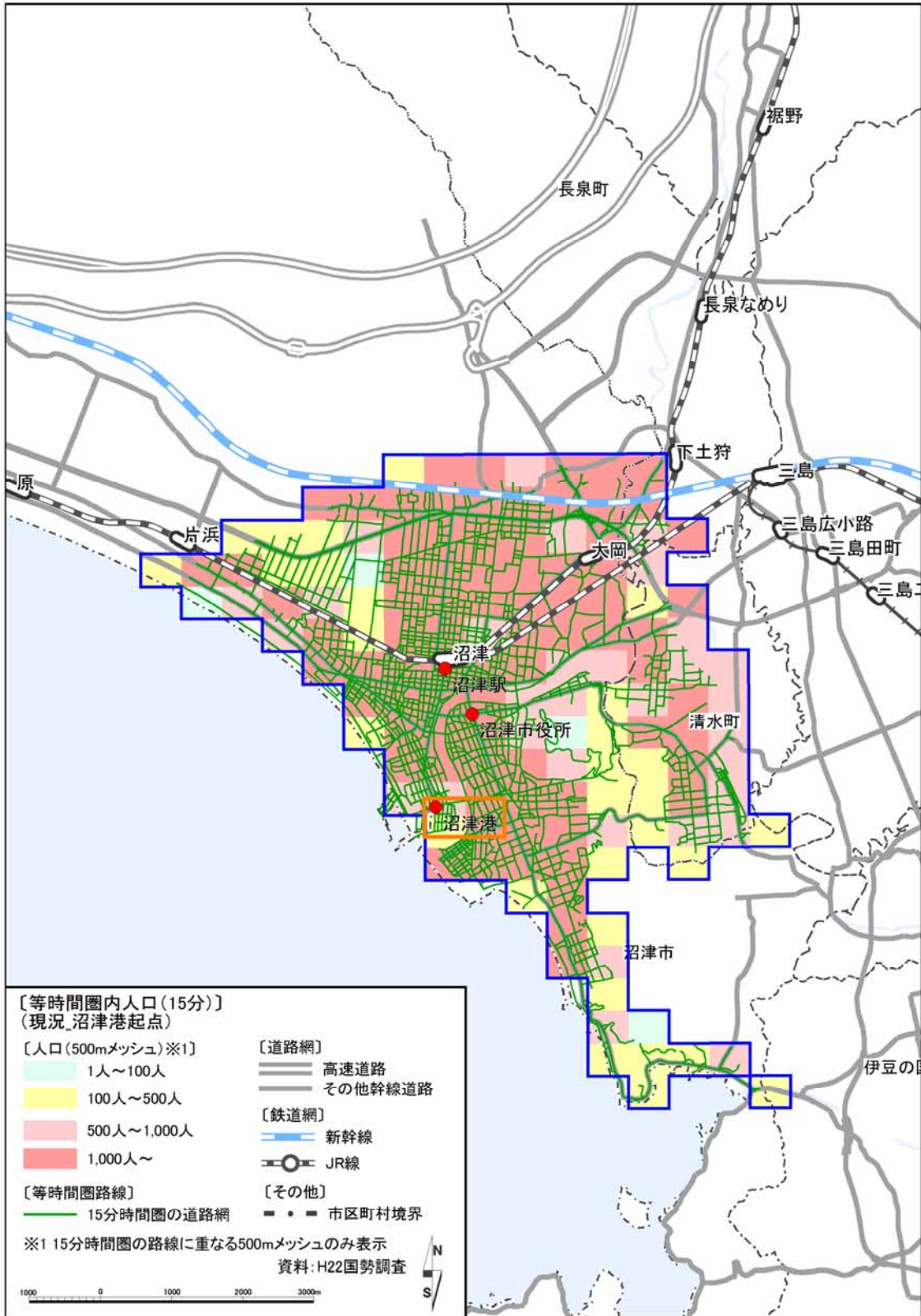


図 15分時間圏の人口 (現況\_沼津港)



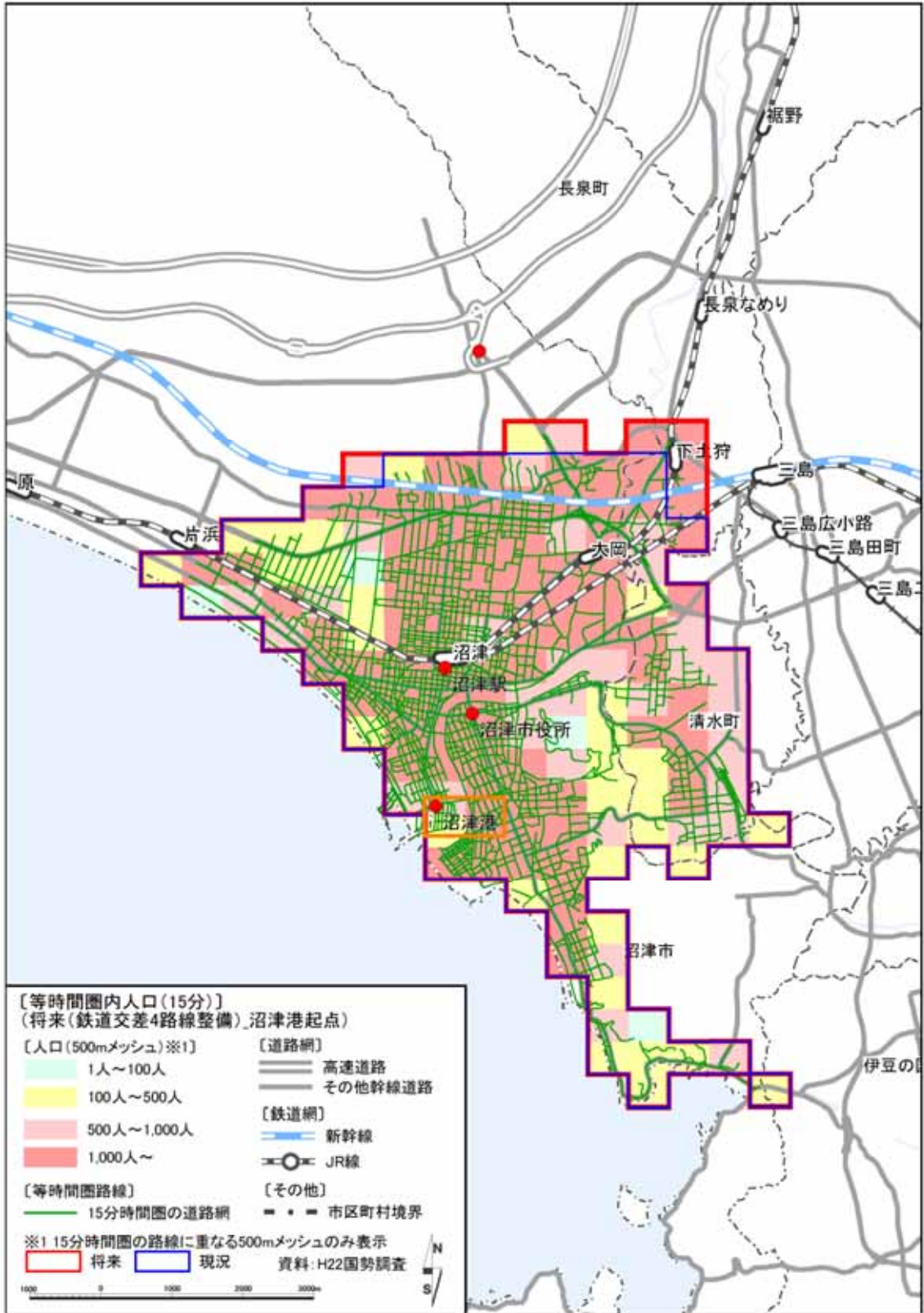


図 15分時間圏の人口(将来[鉄道交差4路線整備] 沼津港)

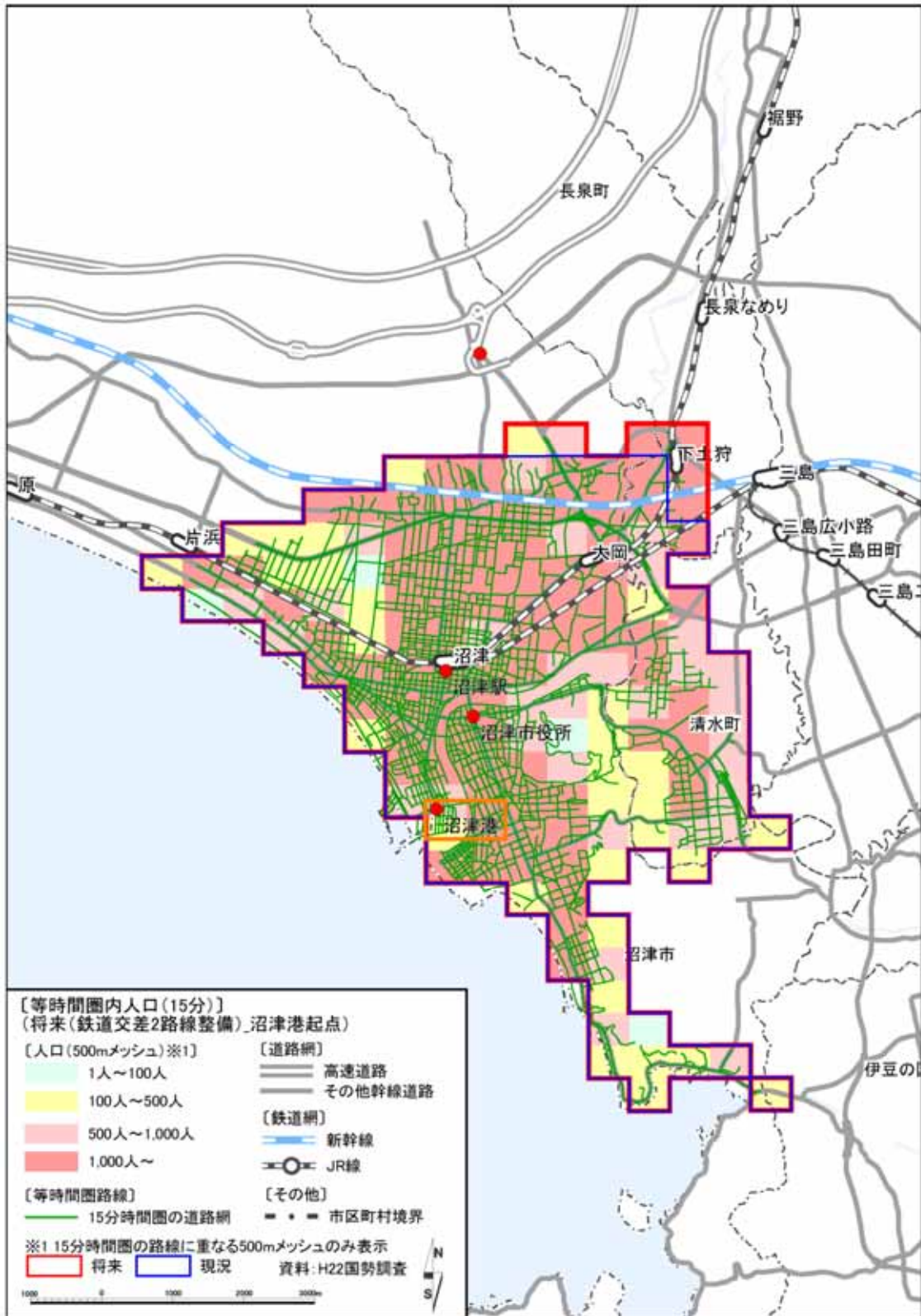


図 15分時間圏の人口(将来〔鉄道交差2路線整備〕\_沼津港)

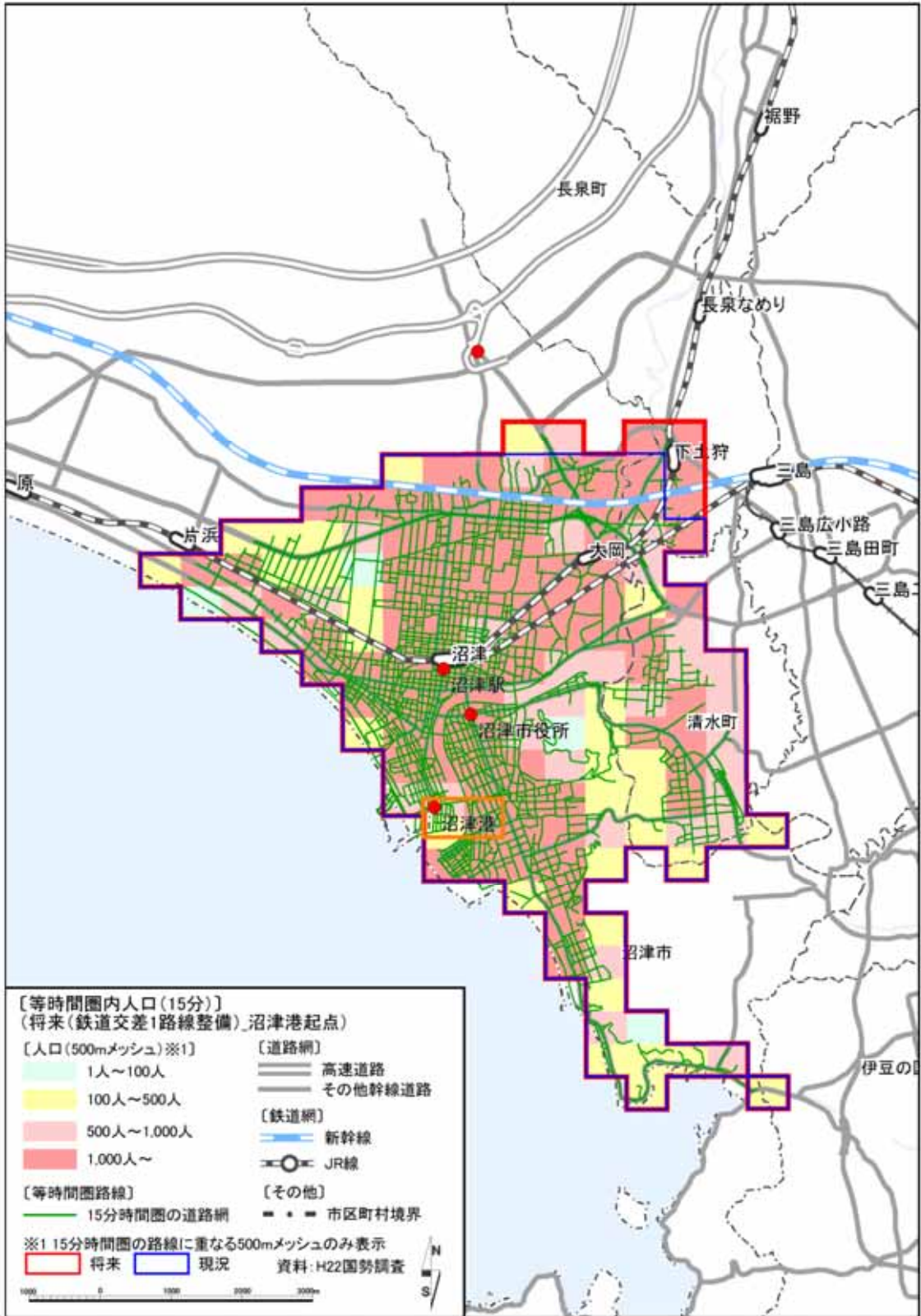


図 15分時間圏の人口（将来〔鉄道交差1路線整備〕\_沼津港）

沼津市役所起点（15分圏）

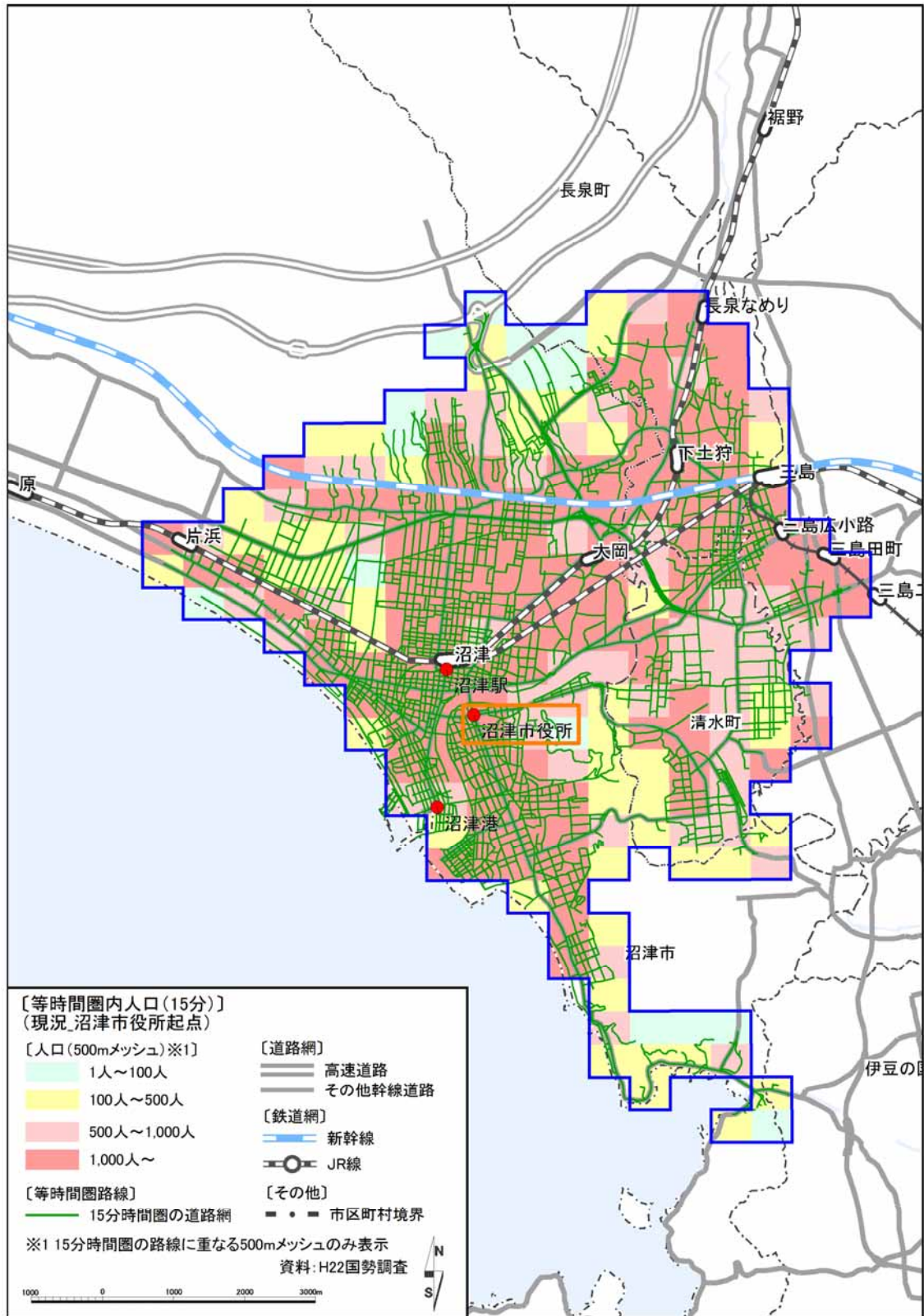


図 15分時間圏の人口（現況\_沼津市役所）

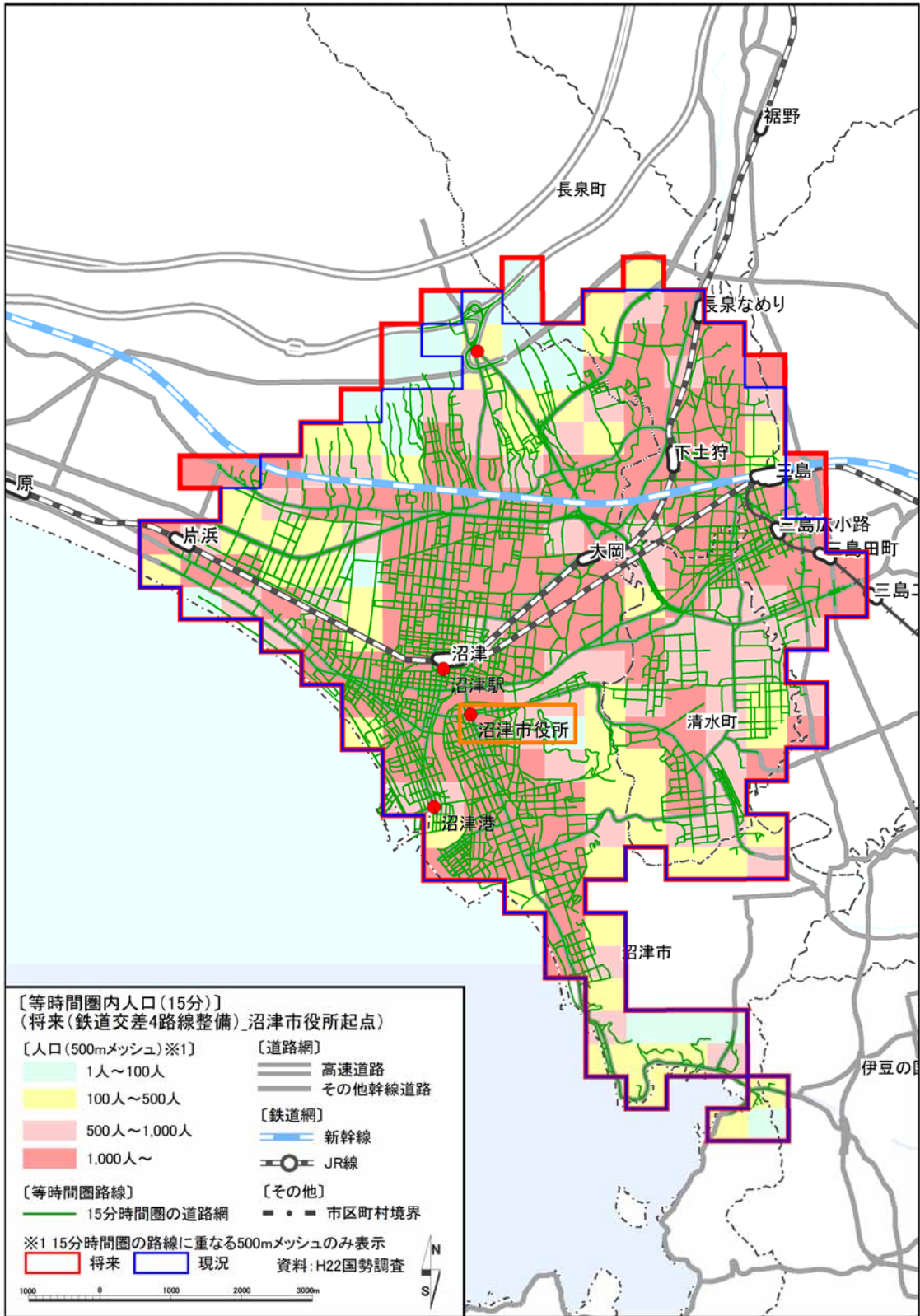


図 15分時間圏の人口（将来〔鉄道交差4路線整備〕\_沼津市役所）

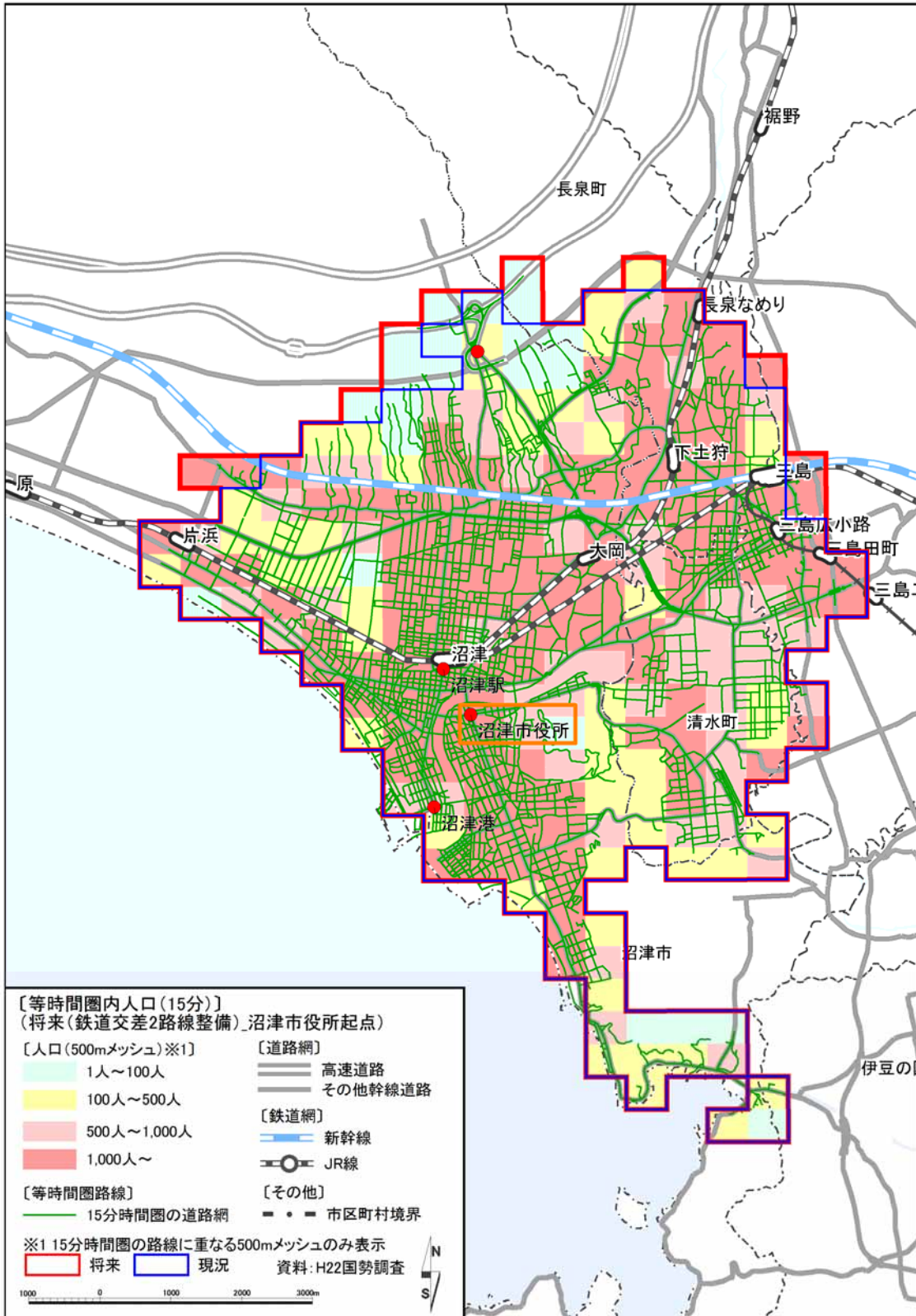


図 15分時間圏の人口（将来〔鉄道交差2路線整備〕\_沼津市役所）

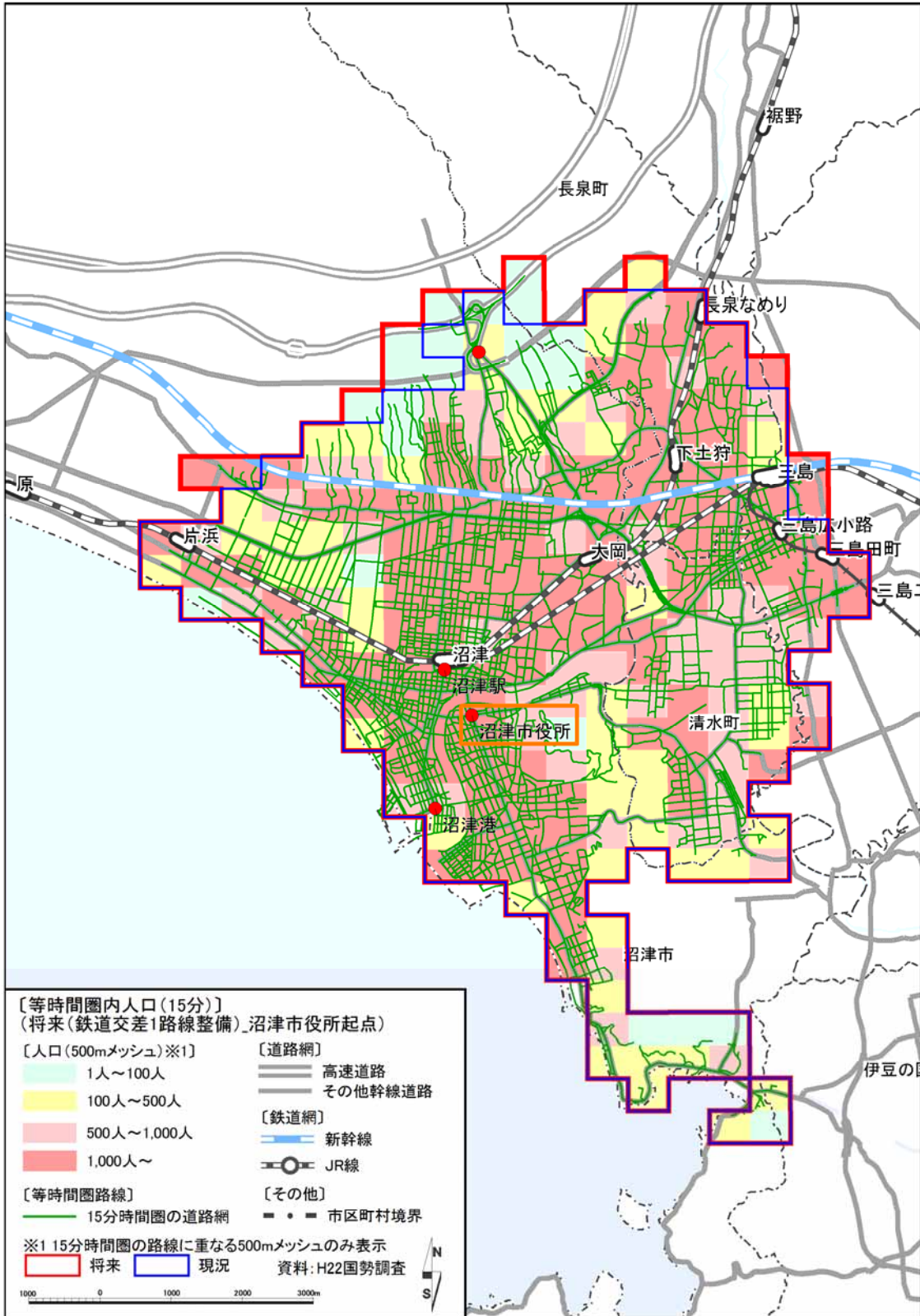


図 15分時間圏の人口(将来〔鉄道交差1路線整備〕\_沼津市役所)

原新貨物駅起点（15分圏）

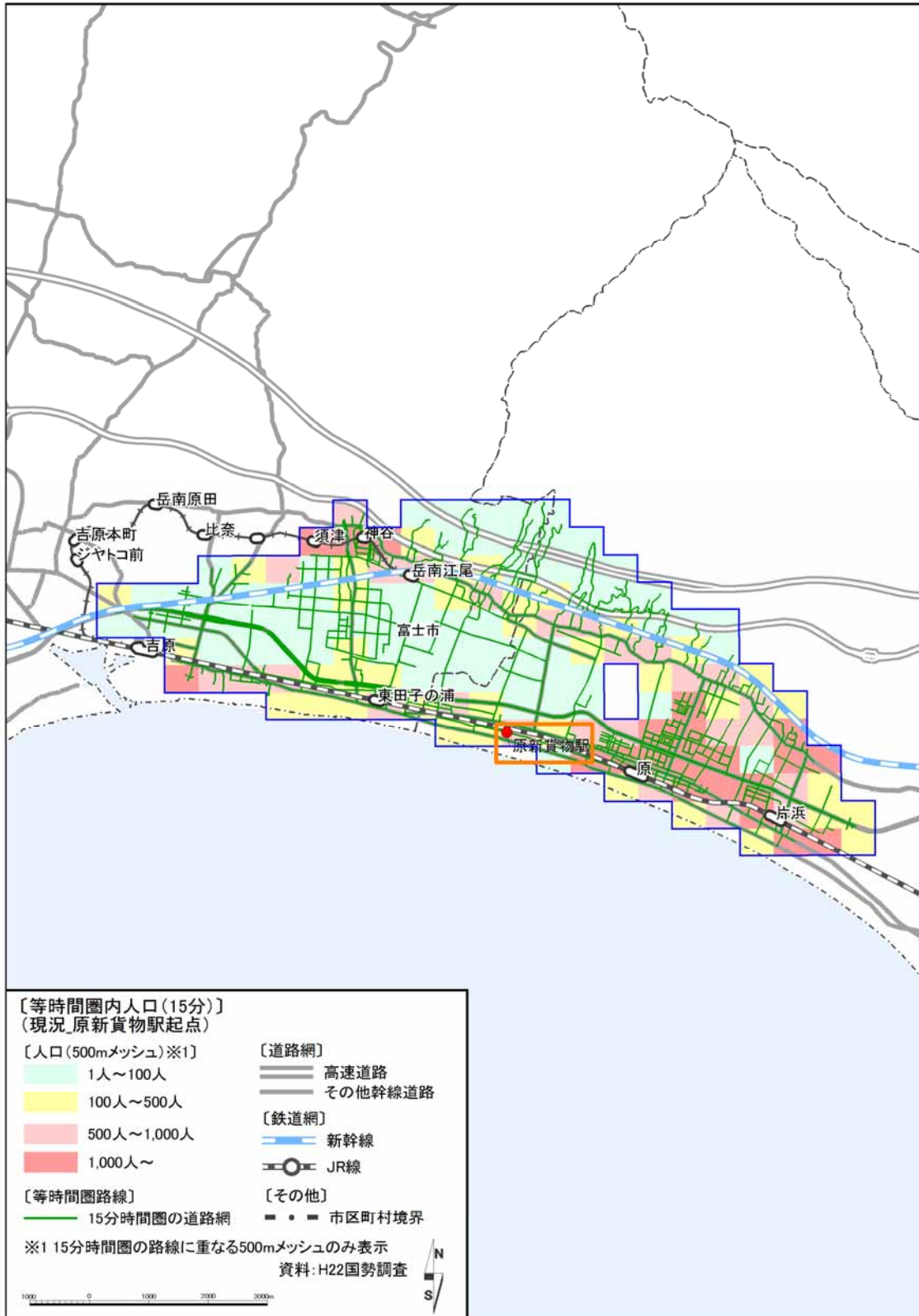
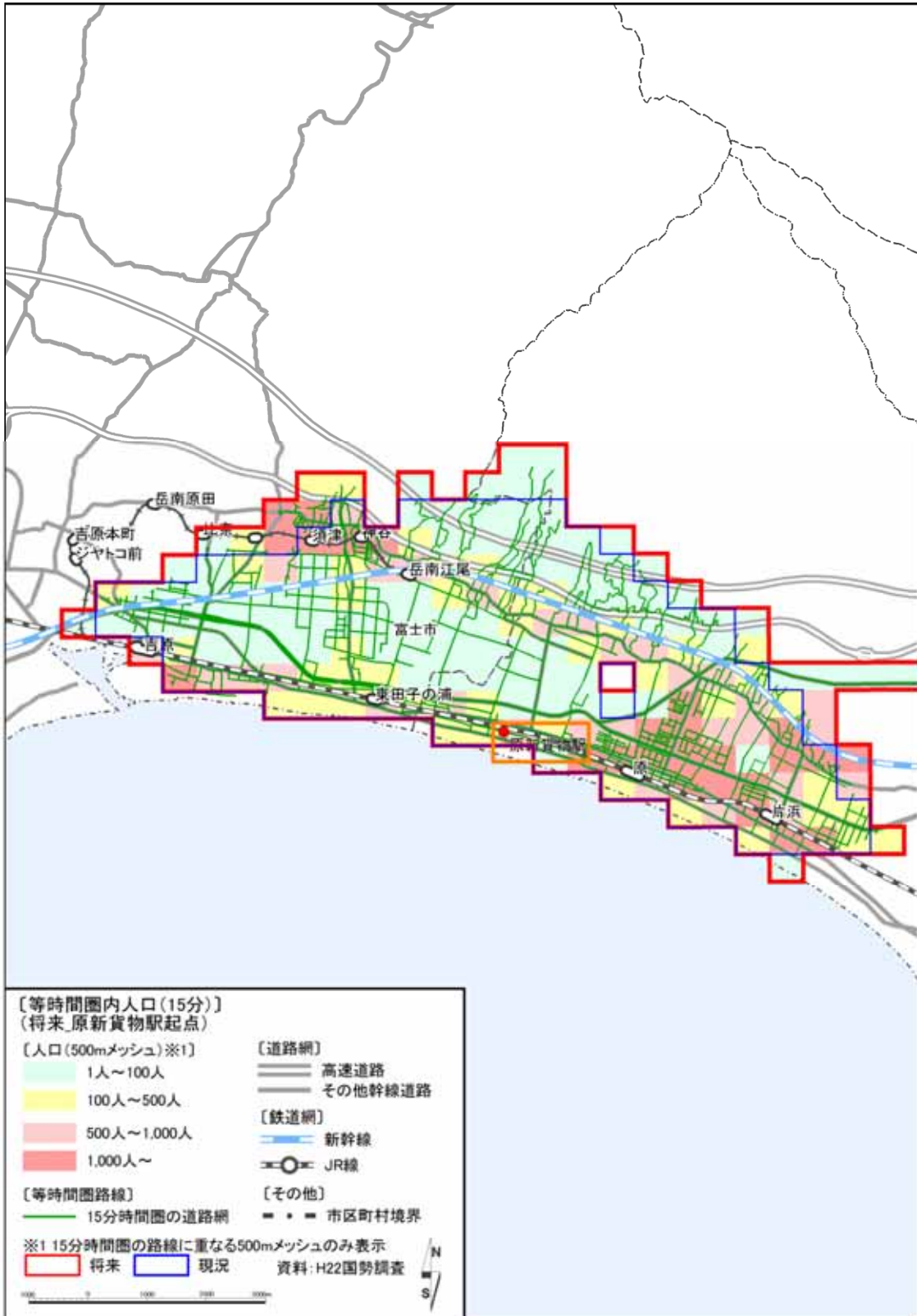


図 15分時間圏の人口（現況\_原新貨物駅）





15分時間圏の人口（将来\_原新貨物駅）

原新貨物駅起点（30分圏）

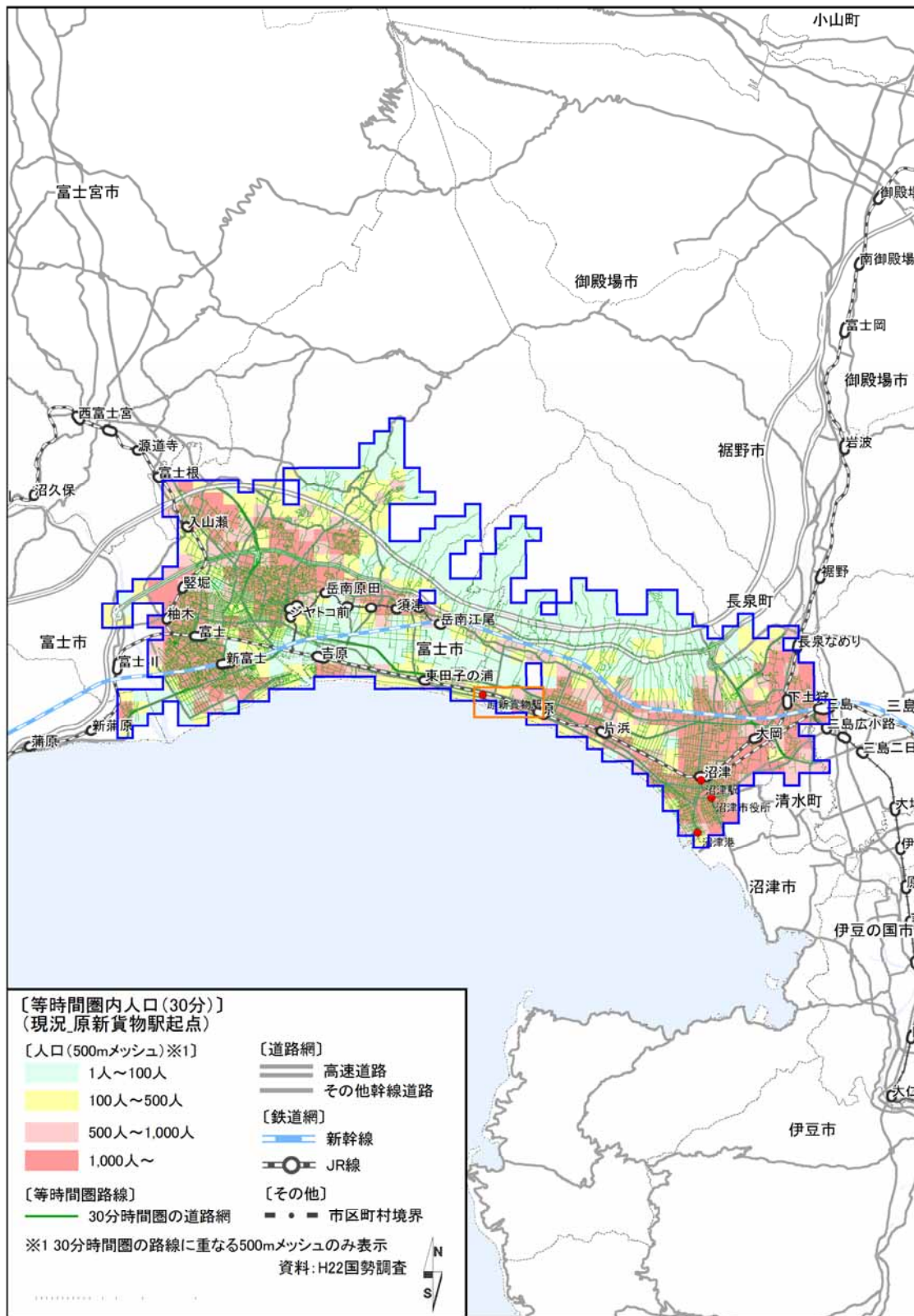


図 30分時間圏の人口（現況\_原新貨物駅）

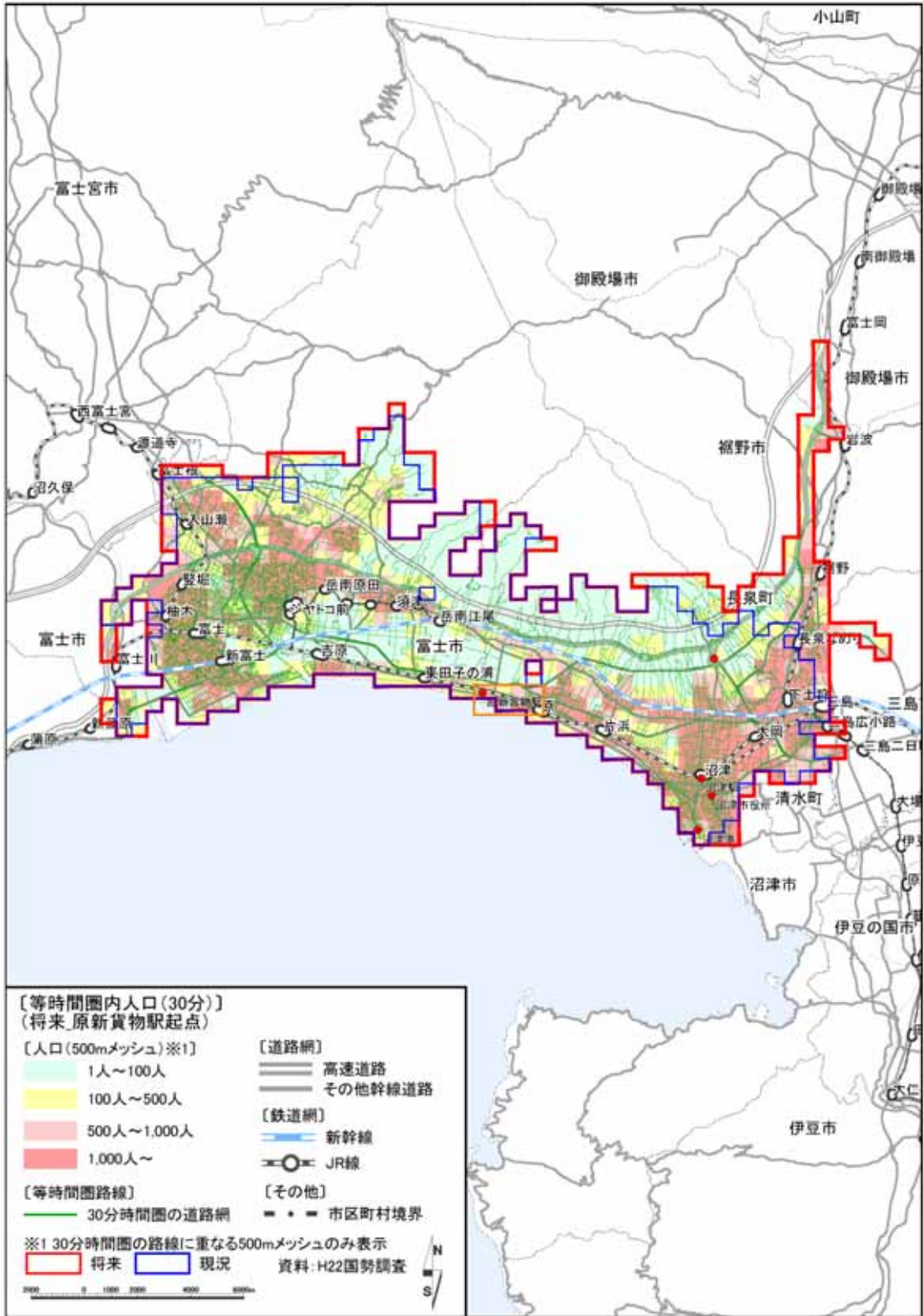


図 30分時間圏の人口(将来\_原新貨物駅)