

沼津高架P Iプロジェクト



Step 3 代替素案（論点ごと）と
評価項目【中間報告】

【第9回P I委員会】

評價項目

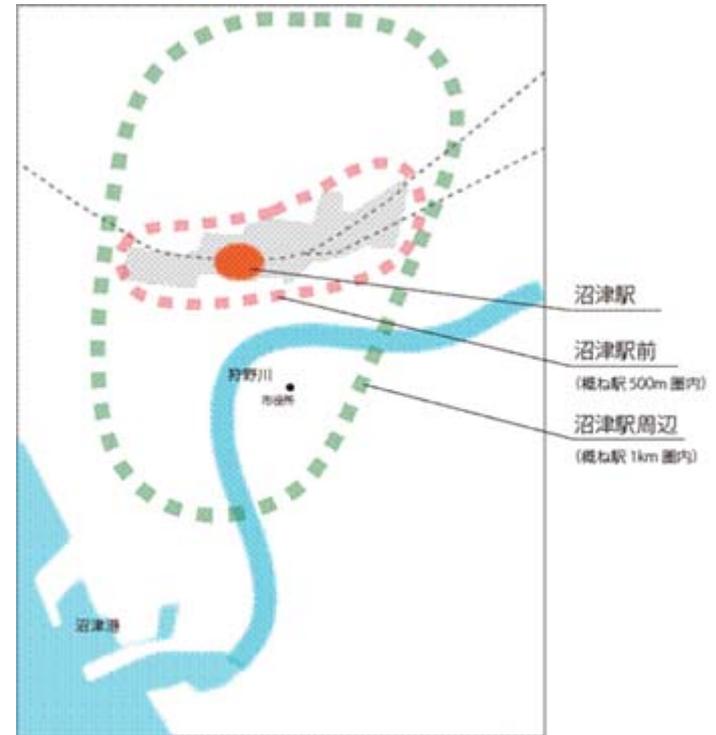
評価項目と評価指標

評価項目

- 複数の代替素案を比較評価し、「地域づくりの目標」をどれだけ達成できるか確かめる物差し

評価指標

- 評価項目にそって具体的に調べるため、評価項目を代理的に表したもの
- 定量的な評価指標については、将来の状況についても容易にデータが取得できるものを選定
- 沼津駅周辺では、駅500m圏内を沼津駅前として徒歩圏、沼津駅周辺を駅1km圏内として設定



沼津駅周辺地区エリア区分図

広域的な観点からの評価項目

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）
<p>広域的な拠点に</p>	<p>県東部地域の都市が連携しながら広域的な拠点として持続的に発展する</p>	<p>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 （県内での人口集積率とその変化） （主たる公共公益施設の集積状況）</p>
<p>交流拠点として賑わう</p>	<p>交通やモノ・ヒトの交流拠点を形成する</p>	<p>アクセス圏域が広がるか （一定時間内のカバー人口の変化）</p>
<p>何もせずに過ごすのは問題</p>	<p>早く結論を出し地域整備を進める</p>	<p>復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか （県内、首都圏、中部圏へのアクセスルートの代替性）</p>
<p></p>	<p>すぐに効果が現れる対策と同時に長期的視点から抜本的な対策を行う</p>	<p>判断までの期間や判断の遅れに伴う影響 （民間投資マインドの変化）</p>
<p></p>	<p>総合的な戦略を持って地域づくりを進める</p>	<p>対策のタイミングや長期的な地域づくりへの効果の大きさ （時期別の累積効果）</p>
<p></p>	<p>市民と民間と行政が協力し合って地域づくりを進める</p>	<p>手続的なリスクがなく、実現可能性があるか （施策実施にともなう課題、事業の中止や変更のための追加的費用や手続きに要する時間）</p>
<p>税金は効果的に使って</p>	<p>沼津市財政に無理がないように</p>	<p>民間投資や市民活動を誘導できるか</p>
<p></p>	<p>費用負担に見合った公共投資なのかを十分に検証する</p>	<p>事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか （市財政の幅と事業の負荷率）</p>
<p></p>	<p></p>	<p>社会的な効果をどう評価できるか （費用便益比の確認プロセス）</p>

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント①:賑わい・活力・持続性

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）
多世代が 住まう	多くの世代や多様な属性の人々が住まう	駅周辺の居住者人口の多さと集中度 (駅1km圏内の新たな住宅床面積)
	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	徒歩圏の居住人口の集中度 (駅500m圏内の新たな住宅床面積)
	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	徒歩圏における生活者のための公園や広場等の公共空間の多さ (駅500m圏内の公園や歩行空間の面積)
従業者が 通う	日々多くの従業者が通い、多くの人が行き来する	徒歩圏に通勤する従業者の多さ (定期券利用の乗降者数)
来訪者が 集う	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	徒歩圏における商業施設等が利用可能な施設の規模 (駅500m圏内の商業等床面積)
	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	魅力的な都市景観の形成への貢献度
	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	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 (駅1km圏内の新たな公共公益施設用地の数・面積) (定期券外の乗降者数)

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント②: 産業立地と雇用機会

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）
	居住者の生活を支える 多様な産業が集積	徒歩圏でのオフィス等の多さ (駅500m圏内のオフィス等床面積)
	雇用が創出される	徒歩圏での雇用者の多さ (駅500m圏内の従業者数)

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント③: 交流を支える移動性とアクセス

地域づくりの目標	評価項目（評価指標）
<p>歩行者のための空間</p> <p>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</p>	<p>歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ （鉄道横断における歩行空間の大きさ(歩道幅員) （駅南北における移動の高低差） （踏切の箇所数）</p>
<p>公共交通</p> <p>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</p>	<p>公共交通の中心性 （駅前バスターミナル容量）</p>
<p>広域アクセス</p> <p>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</p>	<p>高速道路からのアクセス性 （東名、新東名ICからのアクセス時間）</p> <p>周辺地域からのアクセス性 （駅1km圏内における駐車場用地の面積）</p>
<p>交通の循環</p> <p>平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である</p>	<p>南北の移動の円滑さ （南北断面の交通容量に対する駅500m圏内の発生交通量）</p> <p>東西の移動の円滑さ （立体道路に伴う東西方向の分断延長）</p>

沼津駅周辺地区の評価項目

地域づくりのポイント④:安全で安心な地域

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）
避難場所	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	津波避難ビルの立地、堅牢建物への建て替え動向 （駅500m圏内の堅牢建物の率）
避難路	災害時に信頼できる避難経路が確保される	南北断面の交通容量 （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）

原地区の評価項目

地域づくりのポイント①: 誇りである文化と景観の活用

地域づくりの目標	評価項目（評価指標）
<p>戦略的なランドデザインに基づくコンパクトな地域づくり</p>	<p>秩序と戦略のあるランドデザインとなっているか （実現性）</p>
	<p>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>
	<p>居住の区域、産業の区域、残すべき農地・自然・景観・農の区域が区別されるか （乱開発されることにはならないか、市街地が分散し農地と混在することにならないか）</p>
	<p>コンパクトな範囲に人口が集約し、歩いて暮らせる市街地構造となるか （駅を中心とした暮らしのパターンが実現されるか）</p>

原地区の評価項目

地域づくりのポイント②: 農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）
賑わい	地域資源を活かし、定住と雇用と来街者を生み出す	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
		若い人も含め定住者が増えるか (地区の夜間人口)
		新たな産業の雇用が増えるか (地区の従業員人口)
		観光客が増えるか (入り込み客数)
		新たな農業に関わる来訪者が増えるか (入り込み客数)
新たな産業	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	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
農業と共存した産業	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	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

原地区の評価項目

地域づくりのポイント③: 新たな地域づくりを支える基盤づくり

地域づくりの目標		評価項目（評価指標）
水害対策	水害が早急かつ抜本的に解決される	水害の心配が解消されるか
基盤整備と連動した地域づくり	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	大量の通過およびアクセス交通の影響を緩和できるか 地区内の交通を円滑に処理でき、居住者の安全や居住環境を守れるか (南北方向・東西方向の交通容量の確保)
	基盤整備と連動した地域づくりがなされる	基盤整備を活かした地域づくりができるか
避難場所	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	津波避難ビル等が確保されるか
避難路	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	避難路が確保できるか (津波発生時における一定時間内での山側や避難場所への移動可能な範囲(自動車・歩行者) (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)

代替素案（論点ごと）

テーマ①広域レベル

沼津市内に貨物駅がある

A 鉄道貨物駅が原地区に移転する場合

現在の計画とおり貨物駅を原地区へ移転する案

B 鉄道貨物駅を現位置で存続させる場合

沼津駅付近の鉄道を高架化せず、貨物駅を現位置で存続する案

沼津市内に貨物駅がない

C 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

貨物駅を近傍の貨物駅(富士駅、吉原駅など)へ統合する案

その他

D その他の場合

貨物駅の「荷役機能」と「待避機能」を分離し、それぞれ別の場所へ移転する案 など

テーマ②地区レベル(沼津駅周辺)

(現計画)

A-1 総合整備型 第1案

総合整備事業を実施して、
目標達成を目指す

同水準の基盤整備を行う

B-1 個別対応型 第1案

総合整備事業を実施しないで、
目標達成を目指す

趨勢比較ケース

新たな整備を行わない

A-1に効果を高める取組みを追加する

A-2 総合整備型 第2案

マネジメント、土地の高度利用など

B-1に比べ、幹線道路等の整備を絞り込む

B-2 個別対応型 第2案

オーバースパス4本と橋上駅

B-3 個別対応型 第3案

オーバースパス1本と橋上駅

B-4 個別対応型 第4案

アンダーパス2本の改修と橋上駅

B-5 個別対応型 第5案

橋上駅のみ

テーマ③地区レベル(原地区)

西側ゾーンにおける戦略案（代替案）

A 活性化案

A-1 活性化案～鉄道貨物駅が原地区に移転する場合～

貨物駅を現計画に沿って整備するとともに、これを原地区の活性化のために積極的に活用する案

A-2 活性化案～鉄道貨物駅が原地区に移転しない場合～

貨物駅を整備しない案
原地区活性化のための取り組みについては自治体や民間が行う開発を期待する案

趨勢比較ケース

