

評価項目一覧

\* : 資料 4-1 に掲載した評価項目

■ 広域的な観点からの評価項目 (案)

地域づくりの目標	評価項目 (評価指標)	No.
<b>広域的拠点に</b> 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	<b>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</b> (広域的な拠点としての人口集積、集客性の向上) (主たる公共公益施設の集積状況)	R1*
<b>交流拠点として賑わう</b> 交通やモノ・ヒトの交流拠点を形成する	<b>アクセス圏域が広がるか</b> (一定時間内のカバー人口の変化)	R2
<b>何もせずにごすのは問題</b> 早く結論を出し地域整備を進める	<b>復旧・復興の際に、人流や物流が確保されるか</b> (県内、首都圏、中部圏へのアクセスルートの代替性)	R3
<b>何もせずにごすのは問題</b> 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	<b>判断までの期間や判断の遅れに伴う影響</b> (民間投資マインドの変化)	R4
<b>何もせずにごすのは問題</b> 総合的な戦略を持って地域づくりを進める	<b>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</b> (時期別の累積効果)	R5*
<b>何もせずにごすのは問題</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>手続的なリスクがなく、実現可能性があるか</b> (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)	R6*
<b>税金は効果的に使って</b> 沼津市財政に無理がないように	<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>	R7*
<b>税金は効果的に使って</b> 費用負担に見合った公共投資なのかを十分に検証する	<b>事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか</b> (全体の事業費)(ランニングコストも含めた事業費) (市財政の幅と事業の負荷率)	R8*
	<b>社会的な効果をどう評価できるか</b> (費用便益比の確認プロセス)	R9*

■ 沼津駅周辺地区の評価項目 (案)

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)	No.
<b>多世代が住まう</b> 多くの世代や多様な属性の人々が住まう	<b>駅周辺の居住者人口の多さと集中度</b> (駅 1km 圏内の新たな住宅床面積)	E1-1*
<b>多世代が住まう</b> 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	<b>徒歩圏の居住人口の集中度</b> (駅 500m 圏内の新たな住宅床面積)	E1-2*
<b>多世代が住まう</b> 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	<b>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</b> (駅 500m 圏内の公園の面積)	E1-3*
<b>従業者が通う</b> 日々多くの従業者が通い、多くの人が行き来する	<b>徒歩圏に通勤する従業者の多さ</b> (定期券利用の乗降者数)	E1-4
<b>来訪者が集う</b> 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	<b>徒歩圏における商業施設等が利用可能な施設の規模</b> (駅 500m 圏内の商業等床面積)	E1-5*
<b>来訪者が集う</b> 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	<b>魅力的な都市景観の形成への貢献度</b>	E1-6
<b>来訪者が集う</b> 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	<b>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</b> (駅 1 km 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) (鉄道用地の宅地・公共用地への転用面積)	E1-7*

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）	No.
<b>産業</b> 居住者の生活を支える多様な産業が集積	<b>徒歩圏でのオフィス等の多さ</b> （駅 500m 圏内のオフィス等床面積）	E 2-1*
<b>雇用</b> 雇用が創出される	<b>徒歩圏での雇用の多さ</b> （駅 500m 圏内の従業者数）	E 2-2

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）	No.
<b>歩行者のための空間</b> 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	<b>歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ</b> （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）	E 3-1*
<b>公共交通</b> 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	<b>公共交通の中心性</b> （駅前バスターミナル容量）	E 3-2
<b>広域アクセス</b> 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	<b>高速道路からのアクセス性</b> （東名、新東名 I Cからのアクセス時間）	E 3-3
	<b>周辺地域からのアクセス性</b> （駅 1km 圏内における駐車場用地の面積）	E 3-4
<b>交通の循環</b> 平常時、緊急時ともに駅周辺での道路交通が円滑である	<b>南北の移動の円滑さ</b> （南北断面の交通容量に対する駅 500m 圏内の発生交通量）	E 3-5*
	<b>東西の移動の円滑さ</b> （立体道路に伴う東西方向の分断延長）	E 3-6

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）	No.
<b>避難場所</b> 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	<b>災害時の避難場所の確保、堅牢建物への建て替え動向</b> （駅 500m 圏内の堅牢建物の率）	E 4-1*
<b>避難路</b> 災害時に信頼できる避難経路が確保される	<b>南北断面の交通容量</b> （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）	E 4-2

■原地区の評価項目（案）

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）	No.
<b>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</b> 原地区の魅力を守り、伸ばし、活かすため、秩序と戦略のある地域づくりを積極的に進めていく 人々が住まい働き集まる場と、自然や景観や農のための場を明確に区別したコンパクトな地域づくりを進める	<b>秩序と戦略のあるランドデザインとなっているか</b> （実現性）	H 1-1*
	<b>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</b>	H 1-2
	<b>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</b> （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はならないか）（既存の住環境に騒音等の影響がないか）	H 1-3*
	<b>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</b> （駅を中心とした暮らしのパターンが実現されるか）	H 1-4

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）	No.
<p><b>賑わい</b></p> <p>地域資源を活かし、定住と雇用と来街者を生み出す</p>	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	H2-1
	若い人も含め定住者が増えるか (地区の夜間人口)	H2-2*
	新たな産業の雇用が増えるか (地区の従業人口)	H2-3*
	観光客が増えるか (入り込み客数)	H2-4
	新たな農業に関わる来訪者が増えるか (入り込み客数)	H2-5
<p><b>新たな産業</b></p> <p>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</p>	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	H2-6
<p><b>農業と共存した産業</b></p> <p>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</p>	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	H2-7

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）	No.
<p><b>水害対策</b></p> <p>水害が早急かつ抜本的に解決される</p>	水害の心配が解消されるか	H3-1
<p><b>基盤整備と連動した地域づくり</b></p> <p>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</p>	大量の通過およびアクセス交通の影響を緩和できるか	H3-2
	地区内の自動車交通を円滑に処理でき、歩行者空間が確保されるなど、居住者の安全や居住環境を守れるか (増加する交通量と南北方向・東西方向の交通容量の確保) (歩行空間の大きさ)	H3-3*
<p><b>避難場所</b></p> <p>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</p>	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	H3-4
<p><b>避難路</b></p> <p>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</p>	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)	H3-5
		H3-6