



沼津高架PIプロジェクト プロジェクトレポート【概要】

平成 25 年 11 月 静岡県

(案)

・PIプロジェクトの背景と目的	1
・PIプロジェクトのビジョンとプロセス	2
・参加とコミュニケーション活動	3
・計画検討	6
1．地域づくりの目標	6
2．代替素案（論点ごと）	7
3．代替案（パッケージ）	10
4．評価項目	12
5．比較評価	15
6．選定	19
7．配慮事項（付帯条件）	24
・PIプロセスの助言と評価	25
・技術検討内容の助言と監査	27
・総括	28

． P I プロジェクトの背景と目的

1 ． P I プロジェクト発足に至る背景

(1) 沼津駅付近鉄道高架事業の概要

沼津駅付近鉄道高架事業は、鉄道（ JR 東海道本線・ JR 御殿場線 ）を一定区間高架化することで、都市交通の円滑化と南北市街地の一体化を図ることを目的とする事業である。また、土地区画整理事業等の関連事業を一体的に実施して、災害時の防災性の向上、魅力ある都市拠点の形成、都心居住の促進など、これからの都市に求められる都市機能の形成を目指す。

本事業は、昭和 60 年代に構想が世に出された後、平成 7 年の兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）を踏まえた鉄道高架構造物の設計見直しや平成 12 年の国の公共事業見直しにより一旦中止となったが、高架延長の短縮やコスト縮減を図り、平成 15 年に現在沼津駅付近にある車両基地と貨物駅の移転を含めて都市計画決定された。

(2) 有識者会議の提言と県推進方針

県では、地元住民の反対に加えて、少子高齢化や厳しい財政状況、長引く景気低迷など社会情勢の変化を踏まえ、鉄道高架事業の位置付けについて改めて見直すため、平成 22 年に学識経験者による「沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議」（座長：森地 茂 政策研究大学院大学教授）を設置した。同会議は、平成 23 年 6 月に出した報告書において、貨物駅の移転を含む同事業は県東部地域の拠点都市を形成するために効果的であり合理性・妥当性を有するとする一方、貨物駅の移転先については合意形成が必要であり、合意形成にあたっては、市民参画型計画策定手法であるパブリックインボルブメント（ P I ）方式を導入すべきとの提言を行った。

これを受け県では、事業は推進とする一方、 P I 方式を導入し他の選択肢の議論を否定せず十分な合意形成を行うとする「沼津駅付近鉄道高架事業推進方針」（平成 23 年 6 月）を公表した。

2 ． P I プロジェクトの目的

沼津高架 P I プロジェクトは、市民や関係者とのコミュニケーションを図りながら、計画の検討を進め、沼津駅付近鉄道高架事業等の方向付けを行うことを目的とした。

沼津高架 P I プロジェクトでは、鉄道高架化や駅周辺開発、貨物駅の移転など様々な論点について考え得る案を予断なく検討し、市民や関係者と徹底したコミュニケーションを図りながら意見を聴き、オープンに議論することとし、また、透明性・公平性を確保するため、第三者の有識者からなる「沼津駅付近鉄道高架事業に関する P I 委員会」（委員長：石田東生 筑波大学教授）を設置して、監視・助言・評価を受けながら進めることとした。

このような取り組みを行うことで、市民や関係者のニーズを把握、反映し、行政の進め方に対する信頼の確保に努めるものである。

PIプロジェクトのビジョンとプロセス

1. PIプロジェクトのビジョン

PIプロジェクトでは、正当な理由なく個人が犠牲になるような不条理や多くの市民が不利益を被る状況を避ける（不幸を生まない）ことで地域や個人にとっても、公共の利益にとっても相互に価値のある解決策を模索する。

そこで、「『不幸を生まない』解決策の模索」「沼津中心市街地の活性化と拠点地区まちづくりの推進」「次世代につながる社会資本の整備」「建設的、強制的、自律的、構成的な議論と信頼構築」の4点を基本理念として、現在のような複数の論点がぶつかり合ったり絡み合ったりしている二項対立的状況を脱却し、互恵的解決を目指す。

2. PIプロジェクトのプロセス

PIプロジェクトでは、議論が混乱しないよう、段階的にステップを踏み、一つ一つ確認しながら進めるプロセスとした。

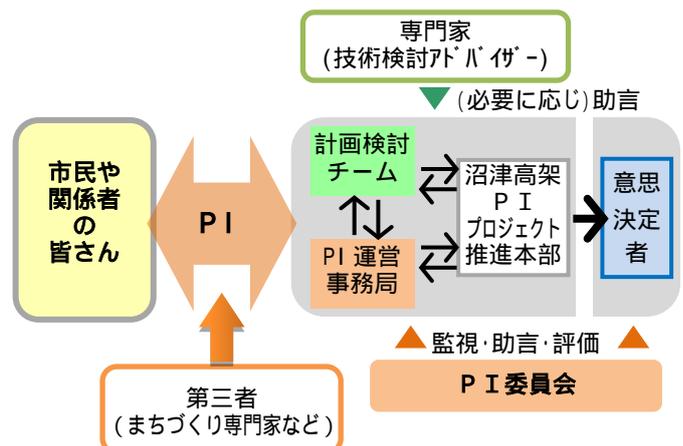
ステップ1では、検討の進め方をPI実施計画で明確にし市民等と共有した。ステップ2において目指すべき地域づくりの目標を共有し、ステップ3において地域づくりの目標を達成するためテーマ別（広域、地区別）に複数の代替素案を設定した。ステップ4では、テーマ別の代替素案を組合せた代替案と比較評価の視点を設定した。ステップ5では、評価項目を使い様々な角度から複数の代替案を比較した。ステップ6では、これまでの検討を踏まえて、沼津高架に関する意思決定の判断材料として代替案を選定するとともにその根拠を整理した。



3. PIプロジェクトの体制

PIプロジェクトは透明で公正に進めることが必要であるため、計画検討と参加、委員会で構成した。計画検討チームは、技術的な計画検討を行う。必要に応じ専門家から助言を受ける。

PI運営事務局は、市民や関係者の皆さんとコミュニケーションを図る役割を専任的に担う。まちづくり専門家などの第三者は、コミュニケーションの場での議論の仲介役を担う。沼津高架PIプロジェクト推進本部は、多様な利害や関心を踏まえながらステップごとの結論を出す。また、意思決定にあたり、案を選定する。沼津駅付近鉄道高架事業の方向付けは、PIプロジェクトでの検討結果を判断材料にして、意思決定者が行う。



．参加とコミュニケーション活動

1 ．参加の枠組み

PIプロジェクトでは、各ステップにおいて、勉強会や車座談議、オープンハウス、ホームページや広報紙といった市民とのコミュニケーションを実施し、直接的・間接的に多重多層の対話を行い、相互の理解を図りながら進めた。

鉄道高架化や駅周辺開発、貨物駅の移転等への関心や利害関心の高さに応じて、異なるコミュニケーションツールを用いてアプローチすることとし、関心の高い市民等ほど継続的集中的に議論できる勉強会や車座談議といったコミュニケーションツールを用い、幅広い市民等からの意見把握や行政からの情報提供を目的としてオープンハウスやホームページ、広報紙を用いた。



2 ．コミュニケーション活動

(1) 勉強会

目的

勉強会は、PIプロジェクトにおける中心的なコミュニケーションのツールであり、これまでの計画やまちづくりの考え方を共有しながら、主なステークホルダー（利害関係者）が一堂に会して各 Step での議論を通じて互恵的解決を探ることを目的とする。

参加者等

参加者は、主に鉄道高架事業等に関心のある団体等から推薦された 44 名（代理人 30 名）からなる。同じメンバーで継続的に進めた。

また、ファシリテーター（まちづくり専門家などの第三者）が議論の仲介役として参加した。

さらに、各回とも公開とし、傍聴者延べ 名、報道関係者延べ 社・ 名が来場した。

開催回数

勉強会は、地区別勉強会と合同勉強会からなる。Step2、3 までの検討は地区別（沼津駅周辺地区、原地区）で行い、Step4 以降は合同にて開催した。

地区別勉強会をそれぞれ 5 回、合同勉強会を 7 回、合計 17 回開催した。

その他、参加者が貨物駅や橋上駅その他施設等を訪問する現地視察会を 1 回開催した。

活動結果

鉄道高架や貨物駅移転に対して立場の異なる市民が一堂に会して、多様な価値観を表明することで、賛否をめぐる対立構造から脱却し、共通の地域づくりの目標を見出すことができた。

さらに、ニーズを踏まえた複数案の代替案を絞り込むに至った。

加えて、迅速な意思決定や市民参加プロセスの確保とさらなる具体検討の必要性など、今後の地域づくりの進め方に関して共通の提言をとりまとめた。

また、勉強会において参加者同士や行政がオープンに対話を行ったことから、市民の県や事務局に対する信頼の確保につながった（勉強会参加者アンケートより）。

（２）車座談議

目的

車座談議は、P I 運営事務局が自治会や団体などを訪問し、鉄道高架事業等やP I における検討状況について情報提供し、意見交換することで情報の共有を図ることを目的とする。

参加者

参加者は、地元自治会や市民団体、NPO、産業関連団体、民間企業など。団体からの開催要望にも応じて開催した。

一部の車座談議では、ファシリテーター（まちづくり専門家などの第三者）が議論の仲介役として参加した。

また、P I 委員会からの助言を受け、車座談議の一環として、鉄道、運送、港湾、バス・タクシー、商業などの事業者へのヒアリングを実施した。

開催実績

合計 47 回（平成 25 年 10 月現在）開催し、延べ団体数 56 団体、延べ参加人数 440 人。その他、事業者ヒアリングを計 14 回行った。

活動結果

幅広い市民や関係者に対して情報提供と意見交換を行うことができた。また、勉強会参加者やその団体に対しては、より詳細な情報提供と意見交換が可能となり、勉強会の補完的な役割を担った。

（３）オープンハウス

目的

オープンハウスは、市民の多く集まる市内各所にて、鉄道高架事業等やP I における検討状況をパネル展示にて情報提供し、広く市民から意見を把握することを目的とする。

開催実績

合計 22 回、41 日間開催した。延べ来場数 2077 人。（平成 25 年 10 月現在）市内の商業施設やイベントスペース、地区センター、学校などを会場として開催した。

活動結果

幅広い市民に対して情報提供を行うことができた。また、商業施設や学校を会場とすることで、女性や若年層を含むより広範な層にアプローチできた。

(4) 広報紙・ホームページなど

目的

広報誌及びホームページは、P Iプロジェクトの検討状況や各 Step の成果を広く情報提供することを目的として作成した。

実績

広報紙は、計 9 号(予定)作成し、各 Step の検討状況の情報提供や市民への意見募集を行った。各号約 7 万 8 千部を発行し、新聞折り込み及び施設配架にて配布した。

県ホームページにて、P Iプロジェクトのページを立ち上げ、全般的な情報提供と意見募集を行った。その他、SNS ツールである facebook の運営も行った。

3 . 成果

Step2 では、オープンハウスや車座談議、勉強会などの双方向の議論の場を設けて多様な利害関心を把握し、「地域づくりの目標」に反映した。

Step 3、4 では、オープンハウスや車座談議、勉強会、広報紙を活用し、「地域づくりの目標」を具現化するため提案された様々な具体的方策を組合せ、代替素案及び代替案に反映した。また、Step2 で把握した利害関心に加え、新たに評価項目として提案された内容について、具体的な事業内容が定まっていない代替素案及び代替案を評価し得るものについては、評価項目に反映した。

Step5 では、勉強会や車座談議を中心として、代替素案及び代替案のメリットやデメリットに関する意見を把握した。

また、Step6 選定に向けて、勉強会や車座談議を中心として、代替案の選定に向けた考え方について意見を把握した。

・計画検討

1 . 地域づくりの目標

(1) 位置付けと検討方法

Step 2「地域づくりの目標」は、鉄道高架や貨物駅移転の賛否をめぐる対立構造から脱却して、地域づくりに関する多様な利害関心を整理し共通の目標像を見出したものであり、互恵的解決を探るPIプロジェクトにおける基点となるものである。

地域づくりの目標の設定にあたっては、オープンハウスや車座談議、勉強会などの双方向の議論の場を設けることで、多様な利害関係者との重層的なコミュニケーションを図り、また、結果を広く周知することで、広く市民的議論が展開されるよう努めた。

(2) 地域づくりの目標

広域的な地域づくりの目標

広域的な地域づくりの目標は、以下の大きく4点である。

1. 広域的な中心に(拠点地域としての都市機能の集積、他都市と連携した東部地域の持続的な発展)
2. 交流拠点としての賑わい(周遊観光の拠点性確保、新たな物流拠点の形成と企業立地、防災上の地の利の活用)
3. 何もせずに過ごすのは問題(地域経済の衰退を未然に防ぐ早急な意思決定、長期的ビジョンと戦略に基づく抜本的な地域づくり)
4. 税金は効果的に使ってほしい(市財政への大きな負担の回避、波及的な効果も含めた便益の吟味)

沼津駅周辺地区の地域づくりの目標

沼津駅周辺地区の地域づくりの目標は、以下の大きく4点である。これらに対する方策はそれぞれ解決されるのではなく、相互に作用しあって好循環を生むものであるべき。

1. 賑わい・活力・持続性(住宅や施設公共空間の集積、オフィスの集積と公共交通の充実、商業活動の活力や多様性の創出)
2. 産業立地と雇用機会(商業や各種サービス、公益、医療関連、観光・食分野など多様な産業集積)
3. 交流を支える移動性とアクセス(徒歩や自転車での快適な移動、公共交通の充実、幹線交通及び地区内道路ネットワークの充実)
4. 安全で安心な地域(地震や津波災害への備え、施設の老朽化対策や堅牢建物への更新、信頼できる避難場所と避難経路の確保)

原地区の地域づくりの目標

原地区の地域づくりの目標は、以下の大きく3点である。単に静かで変わらぬ暮らしができればいいということではなく、積極的に地域づくりを進める、無秩序な開発から地域の資源を守り、地域社会を維持・更新していくべき。

1. 誇りである文化と景観の活用(景観、自然、歴史を活用した秩序と戦略のある地域づくり)
2. 農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい(健康・福祉・医療などの新たな産業誘致、観光・教育分野と融合した農業など、定住と雇用と来街者を生み出す戦略)
3. 新たな地域づくりを支える基盤づくり(水害の早急かつ抜本的な解決、道路基盤の整備)

2 . 代替素案（論点ごと）

（1）位置付けと検討方法

Step3「代替素案(論点ごと)」は、沼津駅付近鉄道高架事業等について判断するにあたり、様々な論点について考え得る案を予断なく検討するため、地域づくりの目標を実現するための方策について複数の案(論点ごと)を整理したものである。

「地域づくりの目標」を具現化するため様々に提案された具体的方策を組合せ、地域整備の考え方の違いから代替素案を設定した。

勉強会を中心とした議論の場における検討にあたっては、地域づくりの目標との関係が意識されるよう工夫し、また、議論が短絡的な比較評価に陥らないよう注意しながら、考え得る案が予断なく検討されるよう努めた。

（2）代替素案（論点ごと）

広域的な代替素案

広域レベル(テーマ)の代替素案は、貨物駅の移転の有無や移転先の異なる以下の4案である。

沼津市内に鉄道貨物駅が存続

A 鉄道貨物駅が原地区に移転する場合

沼津市内に鉄道貨物駅が存続しない

B 鉄道貨物駅を現位置で存続させる(鉄道高架化をしない)場合

C 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する場合

その他

D その他の場合

・貨物駅の「荷役機能」と「待避機能」を分離し別の場所へ移転するケースなど

沼津駅周辺地区の地域づくりの戦略案（代替素案）

沼津駅周辺地区の地域づくりの戦略案（代替素案）は、総合整備事業の区域だけでなく、中心市街地等も含む沼津駅周辺地区全体の地域のあり方を対象範囲として、「地域づくりの目標」を具現化するため様々に提案された具体的方策を組合せたものである。

現計画である「沼津駅周辺総合整備事業」（鉄道高架事業及び土地区画整理事業など）を実施することで、複数の事業を一体的に整備してテコ入れを行い、抜本的に課題解決・目標実現を図る案

沼A-1 総合整備型 第1案

- ・総合整備事業及び鉄道高架化（現計画）

沼A-2 総合整備型 第2案

- ・総合整備事業及び鉄道高架化（現計画）に加え、駅周辺の土地・建物の高度利用

沼A-3 総合整備型 第3案

- ・鉄道貨物駅を現位置に存続したまま鉄道高架化
- ・駅周辺の土地・建物の高度利用

沼津駅周辺総合整備事業以外の個別の手法を用いた対策を積み上げることで課題解決・目標実現を図る案

沼B-3 個別対応型 第3案

- ・南北幹線道路立体化（2本）
- ・橋上駅、幅広自由通路
- ・駅周辺の土地・建物の高度利用

沼B-4 個別対応型 第4案

- ・南北幹線道路立体化（1本）
- ・橋上駅、幅広自由通路
- ・駅周辺の土地・建物の高度利用

沼B-5 個別対応型 第5案

- ・橋上駅、幅広自由通路
- ・駅周辺の土地・建物の高度利用

沼B-6 個別対応型 第6案

- ・橋上駅、自由通路

沼B-7 個別対応型 第7案

- ・車両基地移設
- ・橋上駅、自由通路
- ・駅周辺の土地・建物の高度利用

原地区の地域づくりの戦略案（代替素案）

原地区における地域づくりの戦略案(代替素案)は、現計画における貨物駅用地だけでなく、地区全体の地域のあり方を対象範囲として、「地域づくりの目標」を具現化するための考え方やアイデアを示したものである。西側ゾーンの地域づくりの戦略案（代替素案）は、「広域からのアクセスを活かした新たな活力創出の拠点」とすることを共通のコンセプトとし、新たな機能導入を検討するにあたり整備の範囲や進め方の異なる以下3案である。

原 A 物流機能を活用した全体整備案

- ・原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・鉄道貨物駅の整備
- ・南北道路の整備、沿道環境対策
- ・医療・健康、観光・文化、流通等の産業機能の導入
- ・観光・商業施設、農業施設の誘致
- ・既存住宅地の環境整備

原 B 種地を活かした先行的機能導入案

- ・原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・南北道路の整備、沿道環境対策
- ・医療・健康、観光・文化等の諸機能の導入
- ・観光・商業施設、農業施設の誘致
- ・既存住宅地の環境整備

原 C 小規模整備案

- ・南北道路の整備
- ・医療・健康、観光・文化等の機能導入

比較ケース

その他、沼津駅周辺地区及び原地区の代替素案については、比較ケースとして、現在のまま何も地域整備を行わない「趨勢比較ケース」をそれぞれ設定した。

3 . 代替案（パッケージ）

（ 1 ）位置付けと検討方法

Step 4 「代替案（パッケージ）」は、代替素案（論点ごと）について関係機関との調整を踏まえ実現可能性を確認した上で、それらを組合せたものである。

Step4 の内容は、Step3 と相互関係が深いため、P I 委員会の助言のもと並行して進めた。勉強会を中心とした議論の場における検討にあたっては、議論が短絡的な比較評価に陥らないよう注意しながら、考え得る案が予断なく検討されるよう努めた。

（ 2 ）関係機関との調整について

代替素案及び代替案は多くの具体的な方策を含んでおり、現時点では、そのひとつひとつを関係機関に対して協議し、承諾を得ることはできない。ただし、現計画を変更する場合は、改めて関係機関との協議・承諾が必要となる。また、鉄道事業者との協議に際しては、安全運行などに係る技術的な検討を行う必要がある。

（ 3 ）代替素案（論点ごと）の組合せと代替案（パッケージ）

代替案（パッケージ）は、Step3 で設定した各テーマの代替素案（論点ごと）を組合せた14案である。

ここでは、沼津駅周辺地区において鉄道高架化せず、かつ、原地区において貨物駅の物流機能を活用する案などを除き、また、地域整備の考え方が同様の代替素案(沼 B-3 案及び沼 B-4 案、沼 B-5 案及び沼 B-6 案)については、幅を持たせることで一つの代替案とした。

また、14 案の代替案に対して、比較ケースとして「現計画」及び「趨勢比較ケース」を設定した。

原地区 沼津駅周辺地区	原 A	原 B	原 C	現計画	趨勢比較ケ-ス
沼 A - 1	代替案 1	代替案 3	代替案 6		
沼 A - 2	代替案 2	代替案 4	代替案 7		
沼 A - 3	-	代替案 5	代替案 8		
沼 B - 3	-	代替案 9	代替案 12		
沼 B - 4	-				
沼 B - 5	-	代替案 10	代替案 13		
沼 B - 6	-				
沼 B - 7	-	代替案 11	代替案 14		

代替案		代替素案の組合せ		
		広域	沼津駅 周辺地区	原地区
代替案 1	総合整備事業を実施し、原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案	広域 A	沼 A-1	原 A
代替案 2	総合整備事業を発展させ、貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案	広域 A	沼 A-2	原 A
代替案 3	総合整備事業を実施し、原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案	広域 C,D	沼 A-1	原 B
代替案 4	総合整備事業を発展させ、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案	広域 C,D	沼 A-2	原 B
代替案 5	貨物駅を現位置に存続したまま高架化し、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案	広域 D	沼 A-3	原 B
代替案 6	総合整備事業により沼津駅周辺地区を重点整備する案	広域 C,D	沼 A-1	原 C
代替案 7	貨物駅を他地区へ移転等しつつ、総合整備事業を発展させ沼津駅周辺地区を重点整備する案	広域 C,D	沼 A-2	原 C
代替案 8	貨物駅を現位置に存続したまま高架化し、沼津駅周辺地区を重点整備する案	広域 C,D	沼 A-3	原 C
代替案 9	沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案	広域 B	沼 B-3 沼 B-4	原 B
代替案 10	沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案	広域 B	沼 B-5 沼 B-6	原 B
代替案 11	原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案(車両基地移設あり)	広域 B	沼 B-7	原 B
代替案 12	沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り(南北幹線道路の立体化等)沼津駅周辺地区を重点整備する案	広域 B	沼 B-3 沼 B-4	原 C
代替案 13	両地区とも整備を最小限に抑える案	広域 B	沼 B-5 沼 B-6	原 C
代替案 14	両地区とも整備を最小限に抑える案(車両基地移設あり)	広域 B	沼 B-7	原 C

4 . 評価項目

(1) 位置付けと検討方法

Step3、4「評価項目」は、複数の代替案を比較評価し「地域づくりの目標」をどれだけ達成できるかを確かめる物差しとするものであると同時に、代替素案(論点ごと)を立案する際の判断材料としても活用したものである。

評価項目とともに設定した評価指標については、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である。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んだ。

勉強会を中心とした議論の場における検討にあたっては、地域づくりの目標との評価項目の関係が意識されるよう工夫した。

(2) 評価項目

< 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)	No.
広域的拠点に	拠点地域として人口が集積し、多様な都市的サービスが提供されるか (広域的な拠点としての人口集積、集客性の向上) (主たる公共公益施設の集積状況)	R1
	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)	R2
交流拠点として賑わう	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)	R3
	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)	R4
何もせずに過ごすのは問題	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 (時期別の累積効果)	R5
	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)	R6
	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	R7
税金は効果的に使って	事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか (全体の事業費)(ランニングコストも含めた事業費)(市財政の幅と事業の負荷率)	R8
	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)	R9

< 沼津駅周辺地区の評価項目 >

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	評価項目 (評価指標)	No.
多世代が 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)	E1-1
	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)	E1-2
	徒歩圏における生活者のための公園や広場等の公共空間の多さ (駅 500m 圏内の公園の面積)	E1-3
従業者が通う	徒歩圏に通勤する従業者の多さ (定期券利用の乗降者数)	E1-4
来訪者が集う	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)	E1-5
	魅力的な都市景観の形成への貢献度	E1-6
	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) (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 : 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.
産業	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)	E2-1
雇用	徒歩圏での雇用者の多さ (駅 500m 圏内の従業者数)	E2-2

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	評価項目 (評価指標)	No.
歩行者のための 空間	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)	E3-1
公共交通	公共交通の中心性 (駅前バスターミナル容量)	E3-2
広域アクセス	高速道路からのアクセス性 (東名、新東名 I C からのアクセス時間)	E3-3
	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)	E3-4
交通の循環	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)	E3-5
	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)	E3-6

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	評価項目 (評価指標)	No.
避難場所	災害時の避難場所の確保、堅牢建物への建て替え動向 (駅 500m 圏内の堅牢建物の率)	E4-1
避難路	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)	E4-2

< 原地区の評価項目 >

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	評価項目 (評価指標)	No.
戦略的なグランドデザインに基づくコンパクトな地域づくり	秩序と戦略のあるグランドデザインとなっているか (実現性)	H1-1
	グランドデザインが地元との間で共有されたものとなるか	H1-2
	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)(既存の住環境に騒音等の影響がないか)	H1-3
	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)	H1-4

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	評価項目 (評価指標)	No.
賑わい	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 (地区の従業員人口)	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
新たな産業	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
農業と共存した産業	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 : 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.
水害対策	水害の心配が解消されるか	H3-1
基盤整備と連動した地域づくり	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
	基盤整備を活かした地域づくりができるか	H3-4
避難場所	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	H3-5
避難路	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)	H3-6

5 . 比較評価

(1) 位置付けと検討方法

Step5「比較評価」では、これまでに検討した複数の代替素案および代替案を評価項目を用いて比較評価する。

比較評価にあたって、特定の評価項目のみを重視することなく、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偏りなく客観的かつ公平に整理したことで、互恵的な解決策の余地が見出せるよう努めた。

また、代替素案・代替案は、地域整備の大きな方向性を示したもので、具体的な事業内容が定まっていない段階であるため、できるだけ定量的な比較評価となるよう、案の趣旨や考え方を踏まえた代表的な条件を設定した。さらに、現状や類似事例などの傍証データ（間接的な証拠）を参考し、比較評価の正確性や客観性を高める工夫を行った。

勉強会を中心とした議論の場における検討にあたっては、案の選定は行わないことを周知し、特定の案を残すことに執着せずに、どの案についても客観的に議論できるよう努めた。

(2) 詳細に比較評価する代替案

Step5 では、検討が煩雑になり過ぎないようにするため、Step4 において設定した 14 案の代替案のうち、詳細に比較評価する代替案を以下の 7 案に絞り込んだ。

原地区 沼津駅周辺地区	原 A	原 B	原 C	現計画	趨勢比較ケ-ス
沼 A - 1	代替案 1	代替案 3	代替案 6		
沼 A - 2	代替案 2	代替案 4	代替案 7		
沼 A - 3	-	代替案 5	代替案 8		
沼 B - 3	-	代替案 9	代替案 12		
沼 B - 4	-				
沼 B - 5	-	代替案 10	代替案 13		
沼 B - 6	-				
沼 B - 7	-	代替案 11	代替案 14		

「沼 A - 1 総合整備型第 1 案（総合整備事業を計画通り行う案）」について
今回の検討のベ - スとして設定したものであり、比較ケースにおいて計画通りの総合整備事業（沼 A - 1 案）を比較評価できるため、本案は詳細な検討からは除外した。

「沼 A - 3 総合整備型第 3 案（貨物駅を現位置に存続したまま高架化する案）」について
待避線や貨物用地等の近隣への移転が必要となり、新たな用地取得や都市計画道路の変更などの課題があり、また、事業費も現計画の約 1.5 倍程度になると想定されるため、詳細な検討からは除外した。

「沼 B - 7 個別対応型第 7 案（鉄道高架化を行わずに車両基地のみ移設）」について

他の沼 B 案と併せて実施可能な案であることから、詳細な検討からは除外した。

どの案でも併せて提案されているものについて

沼津駅周辺地区における仮設（暫定）自由通路や交通ソフト策は、どの案でも併せて提案されていることから単独での詳細な検討からは除外した。

（ 3 ）代替案の比較評価

代替案 2

総合整備事業を進展させ、貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- 居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成（R1、R4）
- 県東部地域の拠点として機能集積の機運の向上（R2）
- 広域防災拠点としての貨物駅の必要性、拠点整備で原地区の価値の向上（R3、R6、R5）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）
- 上位計画への位置付けが必要（R7）
- 地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要（R7）
- 事業費の縮減努力が必要（R8）

代替案 4

総合整備事業を進展させ、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- 居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成（R1、R2、R4）
- 県東部地域の拠点として機能集積の機運の向上（R2）
- 貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念（R3）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）
- 貨物駅移転等の検討に時間を要する（R6）
- 上位計画への位置付けが必要（R7）
- 地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要（R7）
- 貨物駅移転等に伴い事業費が増加するため、事業費の縮減努力が必要（R8）

代替案 7

貨物駅を他地区へ移転等しつつ、総合整備事業を進展させ沼津駅周辺地区を重点整備する案

- 居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成（R1、R2、R4）
- 県東部地域の拠点として機能集積の機運の向上（R2）
- 貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念（R3）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）
- 貨物駅移転等の検討に時間を要する（R6）
- 施設等の整備を行うにあたり事業主体の決定や、新たな用地取得が課題（R7）
- 地域づくりの具体化に向け市民・民間・行政の連携が必要（R7）
- 貨物駅移転等に伴い事業費が増加するため、事業費の縮減努力が必要（R8）

代替案 9

沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り（南北幹線道路の立体化等）、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- 居住者等の人口は現計画よりわずかながら増加が期待（R1）
- 貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）
- 事業費は現計画に比べ抑制（R8）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）
- 原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）
- 原地区を新たな拠点として位置づけ、市街地の拡大など投資を行う理由付けが必要（R7）
- 地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

代替案 10

沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案

- 鉄道高架を伴わず、沼津駅周辺は現計画に比べ早期に南北移動の歩行者交通の円滑化が実現、原地区の拠点性を高め効果を期待（R1）
- 貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）
- 事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制（R8）
- 中心市街地で人口が増加せず、道路整備も伴わないため、県東部地域を牽引する拠点形成の可能性が限られる（R1、R2）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）
- 原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）
- 中心市街地への投資を抑制し、原地区を新たな拠点として位置づけ、市街地の拡大など投資を行う理由付けが必要（R7）
- 地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

代替案 12

沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り（南北幹線道路の立体化等）、沼津駅周辺地区を重点整備する案

- 居住・従業・来訪者の増加やアクセス圏域の広がり等から、居住等人口は増加が期待（R1、R2）
- 貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）
- 事業費は現計画に比べて抑制（R8）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）
- 原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）
- 地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

代替案 13

両地区とも整備を最小限に抑える案

- 鉄道高架を伴わず、沼津駅周辺は現計画に比べ早期に南北移動の歩行者交通の円滑化が実現（R6）
- 貨物駅は現位置に存続して機能を保持（R3）
- 事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制（R8）
- 中心市街地で人口が増加せず、道路整備も伴わないため、県東部地域を牽引する拠点形成の可能性が限られる（R1、R2）
- 事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

原地区への貨物駅移転がなくなり、懸案となっている原地区の用地買収の問題が解消されるが、関係者との新たな協議が必要（R6、R5）

地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

現計画

歩いて移動できる範囲を中心に集積性の高い地域づくりを進め、長期的に大きな効果を期待（E、H）

居住・従業・来訪者の増加など、県東部地域における拠点を形成（R1、R2、R3）

広域防災拠点としての貨物駅の必要性（R3）

事業期間短縮に向けた努力が必要（R5、R6）

地域づくりの具体化に向けて、市民や民間、行政との連携が必要（R7）

趨勢比較ケース

沼津駅周辺地区や原地区に公共投資を行わず、沼津市の活力が衰退する恐れ（E、H）

原地区西側ゾーンにおける用地が、活用されにくい恐れ（R6）

地域づくりに関する、市民や民間、行政との連携が困難に（R7）

6 . 選定

(1) 位置付けと検討方法

Step6 では、地域づくりの目標やそれを実現するための複数の代替素案・代替案、評価項目に基づく比較評価などの検討を踏まえて、総合的な視点から、推奨案の候補となる案を選定する。これを意思決定の判断材料とする。

(2) 選定の考え方

これまでのPI活動を踏まえ、「Step2 地域づくりの目標」のテーマ 広域レベルを鑑み、以下の観点から推奨案の候補を選定した。

県東部地域における拠点形成の効果

PIプロジェクトにおける検討を通じて、目指すべき地域の将来像が共有された。

広域的な視点から、沼津市はその個性と魅力を活かし、県東部地域の拠点としての各機能を確保することが求められる。

沼津駅周辺地区においては、郊外化に伴う衰退を防止し、駅の拠点形成、駅徒歩圏への機能集積、それを支える都市交通基盤や魅力的な公共空間を創出することが求められる。

原地区においては、そのポテンシャル（広域アクセスの向上、富士山、歴史文化、一体的農地）を活用する新たなビジネスの展開と広域アクセス向上に伴い想定し得る乱開発や交通問題の防止することが求められる。

沼津市は県東部地域における拠点都市としての役割を担っており、将来に渡りその拠点性が確保されるべきであると認識する。そのため、両地区が県東部地域の牽引役となるような地域整備を県の政策として実施すべきであり、拠点形成に効果がある現実的な選択をする。

投資規模の妥当性

PIプロジェクトにおける検討を通じて、拠点形成を目標としながらも、大規模な公共投資が市財政へ過度な負荷となるのではないかという世代間のバランスに関する懸念が大きな関心事であることが改めて明らかになった。

現実的で無理のない規模の基盤投資を前提として、民間投資を活用するためのソフト策も組み込みながら、最大限の拠点形成効果を引き出せる案を選択する。

一方で、将来の拠点形成のための投資を控え、抜本的な都市整備を行わず最低限の公共投資とする代替案についても、選択肢として残る。

実現化までの期間の考慮

PIプロジェクトにおける検討を通じて、拠点形成に向けた抜本的な対策と同時に、早急な対策が求められることが共有された。そのためには、実現化までの期間を総合的に判断することが必要である。

拠点形成の実現までの期間がかかり、効果の発現が遅れてしまう代替案は避けたい。工事期間だけでなく、用地取得、都市計画変更、関係者協議、事業化などの手続きに要する期間が長い場合や、不確実性が高く進捗が滞る可能性の高い案では、拠点形成に支障がある。

(3) 推奨案の候補として選定する案とその根拠

推奨案の候補として選定する案

推奨案の候補として、代替案 2、代替案 4、代替案 9、代替案 10 を選定する。

代替案 2

総合整備事業を発展させ、貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

< 想定する地域整備の内容 >

- ・ 総合整備事業及び鉄道高架化（現計画）に加え、駅周辺の土地・建物の高度利用
- ・ 原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・ 貨物駅を原地区に整備
- ・ 原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

代替案 4

総合整備事業を発展させ、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

< 想定する地域整備の内容 >

- ・ 総合整備事業及び鉄道高架化（現計画）に加え、駅周辺の土地・建物の高度利用
- ・ 貨物駅の他地域への移転など
- ・ 原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・ 原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

代替案 9

沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

< 想定する地域整備の内容 >

- ・ 沼津駅周辺地区の南北幹線道路立体化（1～2本）
- ・ 橋上駅、幅広自由通路
- ・ 沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用
- ・ 原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・ 原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

代替案 10

沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案

< 想定する地域整備の内容 >

- ・ 橋上駅、自由通路
- ・ 沼津駅周辺地区の土地・建物の高度利用
- ・ 原地区全体を新たな拠点地区として位置付け、あらかじめ計画的な土地利用を想定
- ・ 原地区西側ゾーンにおける道路整備、産業機能の導入、施設の誘致、住宅地の環境整備など

ただし、代替素案・代替案は、地域整備の大きな方向性を示した概略的なものであり、想定する地域整備の内容は、必ずしも今後の施設の立地等を担保するものではない。

選定の根拠

< 代替案 7、代替案 12、代替案 13（原 C 小規模整備案）について >

西側ゾーンへの貨物駅移転や貨物駅予定地のみを活用し施設導入を図る「原 C 小規模整備案」は、貨物駅予定地のみを整備の範囲が限定されることから、周辺住環境の悪化や現行の土地利用規制が計画的開発を妨げて地域資源を損失することが懸念される。

沼津市全体における拠点形成のためには、西側ゾーン全体を含む計画的な地域づくりの方策が必要である。

原地区において貨物駅予定地のみを整備範囲を限定する「原 C 小規模整備案」は、原地区西側ゾーンのポテンシャルを活かしきれないだけでなく、乱開発が地域資源を損ねる懸念があり、また、貨物駅予定地以外のエリアをそのまま放置すべきではないという地元住民の強い思いとは反するものである。

よって、「原 C 小規模整備案」を組み合わせた代替案 7、代替案 12、代替案 13 は選定しない。

< 代替案 2 について >

駅周辺では総合整備事業を実施し、原地区に移転した貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う「代替案 2」は、沼津駅周辺において、居住・交流人口の増加、駅南北の自動車・歩行者交通の抜本的改善が他の案に比べて期待でき、原地区においては、幹線道路等の骨格的な基盤整備と計画的な土地利用を規制誘導し、地域資源を保全・活用した地域整備を目指すものであり、県東部地域における拠点性の確保に対して有効な手段である。

公共投資と民間投資の相乗効果を発揮させて賑わいを生み出すソフト策を含めた対策を追加することも可能であるが、現計画よりも事業費が増加する可能性がある。より効率的な事業とするため財政への負担軽減の観点から、コスト削減努力が求められる。

原地区における貨物駅用地の確保がこの案の不確実性を高める主な要素である。

< 代替案 4 について >

駅周辺では総合整備事業を実施し、貨物駅を原地区に移転せず、貨物駅予定地を種地として活用して、原地区を沼津市西部の拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う「代替案 4」は、沼津駅周辺地区においては、居住・交流人口の増加、駅南北の自動車・歩行者交通の抜本的改善が他の案に比べて期待でき、原地区においては、幹線道路等の骨格的な基盤整備と計画的な土地利用を規制誘導し、地域資源を保全・活用した地域整備を目指すものであり、県東部地域における拠点性の確保に対して有効な手段である。

公共投資と民間投資の相乗効果を発揮させて賑わいを生み出すソフト策を含めた対策を追加することも可能であり、現計画よりも事業費が増加する可能性がある。

原地区において貨物駅予定地を種地として行う開発については事業主体、規模等、現段階では明確となっていないことに加え、貨物駅の取扱いについて鉄道事業者の意向に大きく左右されることがこの案の不確実性を高める主な要素である。

<代替案 9 について>

駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り、原地区では貨物駅予定地を種地として活用して原地区を沼津市西部の拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う「代替案 9」は、駅南北の幹線道路の立体化整備や橋上駅、自由通路を整備することで事業費を大きく抑えることが可能となる。

沼津駅周辺地区においては、歩行者の南北動線は確保されることにより、市街地の回遊性の確保が可能となる。ただし、幹線道路の立体化整備を行えば、南北交通には一定の効果は表れるが、沿道への影響や新たな市街地の分断が生じるなどの課題があり、必ずしも改善が図られるとは言えず、居住・交流人口の増加が図られたとしても、それを受け止める交通体系が確保されないことから、機能的で暮らしやすい市街地の形成が課題として残る。原地区においては、幹線道路等の骨格的な基盤整備と計画的な土地利用を規制誘導し、地域資源を保全・活用した地域整備を目指すものである。

また、大幅な都市計画変更と幹線道路の立体整備に伴う中心市街地での用地確保が、不確実性を高める主な要素である。

<代替案 10 について>

沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する「代替案 10」は、橋上駅や自由通路を整備することで事業費を大きく抑えることが可能となる。

沼津駅周辺地区においては、歩行者の南北動線は確保されることにより、市街地の回遊性の確保が可能となる。ただし、居住・交流人口の増加が図られたとしても、それを受け止める交通体系が確保されないことから、機能的で暮らしやすい市街地の形成が課題として残る。原地区においては、幹線道路等の骨格的な基盤整備と計画的な土地利用を規制誘導し、地域資源を保全・活用した地域整備を目指すものである。

原地区西側ゾーン整備の事業主体の決定が、不確実性を高める主な要素である。

以上から、代替案 2、代替案 4、代替案 9、代替案 10 はそれぞれ、県東部地域における拠点形成に対して一定の効果と投資規模の妥当性が期待できる。

しかし、いずれの案も実現化に向けてはそれぞれ固有の不確実性を含んでおり、この時点でこれ以上の絞りこみは不可能であると判断した。

よって、推奨案の候補として、代替案 2、代替案 4、代替案 9、代替案 10 を選定する。

< 詳細に比較評価しない代替案について >

「沼 A-1 総合整備型第 1 案」は、検討のベースとして設定した現計画案であり、「沼 A-2 総合整備型第 2 案」にて現計画に対して拠点形成の効果を向上させる取り組みを追加・補完する考え方が示されていることから、「沼 A-1 総合整備型第 1 案」を組み合わせた代替案 1、代替案 3、代替案 6 は選定しない。

貨物駅を現位置に存続したまま本線を高架化する「沼 A-3 総合整備型第 3 案」については、待避線や貨物用地等の近隣への移転が必要となり、新たな用地取得や、都市計画道路の変更、沼津駅前に確保できる土地面積の減少、通行止めとなる道路の発生などの課題が想定されるにも関わらず現計画に比べ事業費が著しく増大すると考えられ、投資規模が妥当でないことが明らかであるため、「沼 A-3 総合整備型第 3 案」を組み合わせた代替案 5、代替案 8 は選定しない。

鉄道高架化を実施せず車両基地のみを移設して静岡東部拠点第二地区の土地区画整理事業を行う「沼 B-7 個別対応型第 7 案」については、他の個別対応型の案と併せて実施できる案であることから、「沼 B-7 個別対応型第 7 案」を組み合わせた代替案 11、代替案 14 それ自体は選定しない。

< 選定する代替案 >

原地区	原 A	原 B	原 C
沼津駅周辺地区			
沼 A - 1	代替案 1	代替案 3	代替案 6
沼 A - 2	代替案 2	代替案 4	代替案 7
沼 A - 3	-	代替案 5	代替案 8
沼 B - 3	-	代替案 9	代替案 12
沼 B - 4	-		
沼 B - 5	-	代替案 10	代替案 13
沼 B - 6	-		
沼 B - 7	-	代替案 11	代替案 14

7 . 配慮事項（付帯条件）

（勉強会での共通認識を受けて作成）

PIプロセスの助言と評価

1. PI委員会の役割

PI委員会は、以下の視点から、PIプロジェクトが透明で公正に進められているかを監視し、助言・評価する役割を担う。計画内容の評価や事業の方向付けをするものではない。

【PI委員会による監視、助言、評価の視点】

- ✓ 多様な利害や関心を調整して互恵的な解決を模索しているか
- ✓ どのステップの検討をしているか明確にしながら進めているか
- ✓ 議論が混乱しないよう、各ステップの趣旨に応じた検討を行っているか
- ✓ 多様な利害や関心を踏まえた上で、目的や代替案、評価項目を設定しているか
- ✓ 市民や関係者との多重多層のコミュニケーションを行っているか
- ✓ 積極的かつ適切に情報を提供しているか、十分に意見を聴き論点を把握しているか
- ✓ PI委員会の助言を踏まえて、適切にPIを実施しているか

2. PI委員の選考

知事が委嘱した委員を持って構成したPI委員選考委員会が以下のPI委員を選考した。

石田東生（いしだはるお）	筑波大学システム情報工学科教授
城山英明（しろやまひであき）	東京大学公共政策大学院教授
高井佳江子（たかいかえこ）	弁護士
寺部慎太郎（てらべしんたろう）	東京理科大学理工学部土木工学科准教授
松浦正浩（まつうらまさひろ）	東京大学公共政策大学院特任准教授
目加田説子（めかたもとこ）	中央大学総合政策学部教授

（敬称略、五十音順、委員長）

3. 活動実績

PI委員会は、全12回開催した。（第1回PI委員会：平成23年11月23日～第12回PI委員会：平成25年11月4日）

その他に、PI委員は、勉強会、車座談議及びオープンハウスの視察を行った。

4. 技術検討アドバイザーの推薦

Step5「代替案の比較評価」において、技術的な検討内容に関し第三者の専門家から指導や監査を仰ぎ、公正で客観的な検討を心がけるべきとして、PI委員会は、4名の技術検討アドバイザーを推薦した。

技術検討アドバイザーは、PIプロジェクトにおいて計画検討チームが行う技術的な計画検討等に対して指導並びに助言を行い、また、検討結果に対する監査を行う。

5 . 助言・評価と対応

(P I 委員会報告書を受けて作成)

．技術検討内容の助言と監査

1 ．技術検討アドバイザーの役割

技術検討アドバイザーは、沼津高架P Iプロジェクトにおいて計画検討チームが行う技術的な計画検討等に対して指導並びに助言を行い、また、検討結果に対する監査を行う。

助言と監査を通じて、検討における前提の置き方や使用するデータの適切性、評価分析方法の妥当性、比較評価結果の導き方などについて問題がないか確認し、判断材料としての適切性を高める。

2 ．技術検討アドバイザーの選考

P I委員会が以下の技術検討アドバイザーを推薦し選考した。

井出多加子（いでたかこ） 成蹊大学経済学部経済経営学科教授
岩倉成志（いわくらせいじ） 芝浦工業大学工学部土木工学科教授
谷口守（たにくちまもる） 筑波大学システム情報系社会工学域教授
日々野直彦（ひびのなおひこ） 政策研究大学院大学准教授

（敬称略、五十音順）

3 ．助言・監査と対応

技術検討アドバイザーに対して、「評価項目および評価指標一覧」及び「全評価項目に沿った比較評価（案）」（第6回合同勉強会資料4-2）を対象として、評価指標の算定方法や条件の設定が妥当であるか、追加して確認すべき事項があるか等の視点で指導並びに助言を依頼した。（平成25年9月19日に資料提供、後日面会して説明）その結果、技術検討アドバイザーから、各評価項目に関連して61件の指導並びに助言をいただき、修正等の対応を行った。

また、「Step5 代替案の比較評価（案）」を対象として、算定方法や条件設定が妥当であるか、評価分析方法の妥当性、比較評価結果の導き方などの監査を依頼した（平成25年10月10日に資料提供、後日面会して説明）。その結果、代替案の条件設定については、不確定な要素も多いが、現状や類似事例を参考に設定するなど、他都市と比較しても一般的な範囲を逸脱した設定ではないとされた。評価項目に沿った比較評価については、今回は各案を比較することを目的としており、算出した数値自体に精度を求めるものではなく、各案の比較評価における使用に限った上では算出方法に問題はないとされた。また、定量化が難しい指標に関する比較については、各案の前提条件に基づく相対的な表現に留めており問題ないとされた。代替素案及び代替案（パッケージ）の比較評価結果については、各案の比較評価は、いずれの代替案の不確実性を踏まえ、代替案の比較評価という目的に照らして、上下関係が変位することが無い程度の精度を有していることが認められた。また、いずれの代替案も実現に向けては不確定な要素があることに十分留意し、リスクとして記述がされているとされた。

技術検討アドバイザーからの助言と監査の内容及びその対応については、ホームページなどに公表する。

. 総括

(第12回PI委員会の議論を受けて作成)