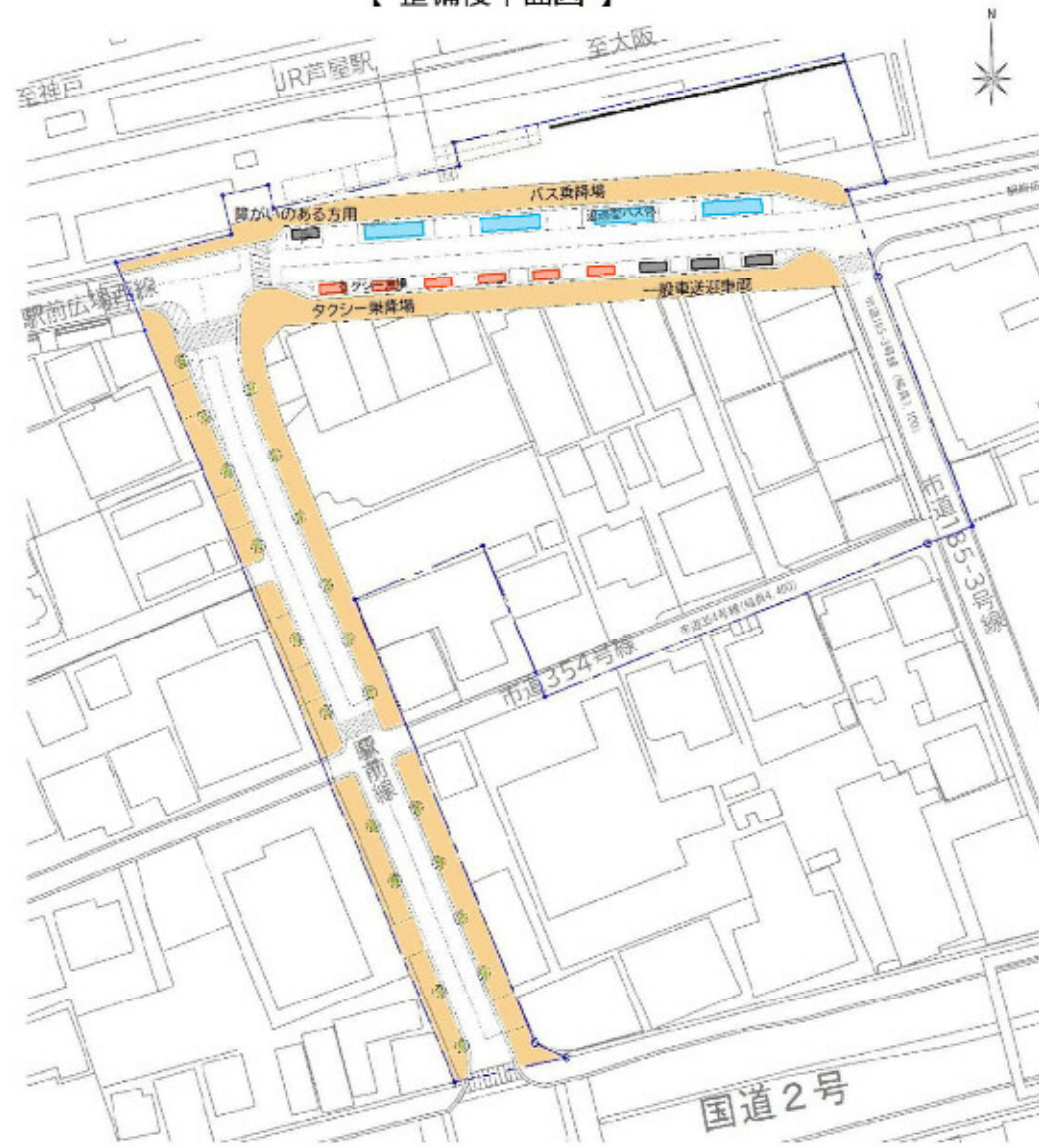


パターン④ 駅前の現道を拡幅しバス・一般車等の駐車スペースを整備する場合

【事業手法】

事業手法	街路事業
------	------

【整備後平面図】



【交通結節機能】

バスバス	4台 (乗降4台, 待機0台)
タクシーバス	6台 (乗降2台, 待機4台)
一般車バス	4台 (一般3台, 障がいのある方用1台)

【事業の概要】

施行面積	約4,500㎡
用地買収面積	約2,700㎡
転出件数	3件

【事業に要する経費】

（主たる事業の費用）		（関連事業の費用）	
区分	事業費	区分	事業費
用地・補償	29.9 億円	地下駐輪場	0 円
工事	1.7 億円	ペDESTリアンデッキ	0 円
その他	7.0 億円	JR 駅舎改良	15.8 億円
小計	38.6 億円	小計	15.8 億円
（事業外の費用）		事業費合計	86.3 億円
事業外経費	31.9 億円	市の実質負担額 （負担割合）	67.9 億円 （78.7%）

【事業の検証】

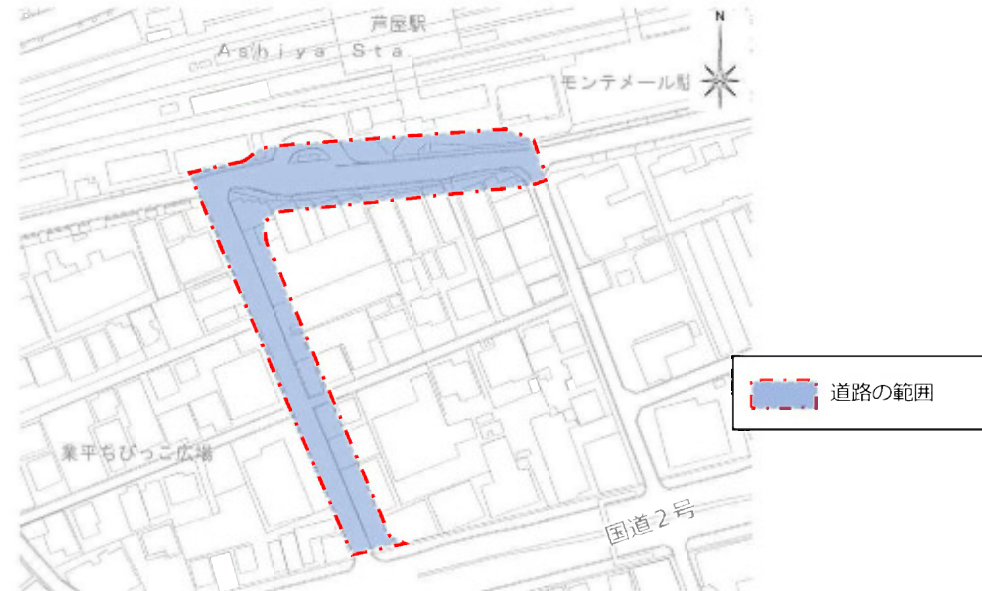
評価項目	内容	評価	
交通課題の解決	通過車両と乗降車両が交錯し、危険な状態が生じる。タクシーバスは必要台数を満たしておらず、整備前より交通結節機能が低下する。バスは旋回できるスペースがなく、運行方向が限定されるため、利便性が劣る。タクシー及び一般車の乗降場と駅との移動に道路横断が必要であるため、駅利用者による道路の乱横断を誘発する。整備後の交通状況は整備前より悪化する可能性が高い。警察はロータリー型の交通処理の方が安全であると判断している。	×	
地区内権利者の居住・商売の継続	一部の地権者の転出が必要となる。道路拡幅による用地買収件数は一定数、必要であるが、残地での営業・居住は可能な箇所が多い。	△	
まちなみ、景観	切り取り買収方式であるため、不整形な残地が生じる。また、個別の宅地の開発に関しては、個々の事情に委ねるため、不揃いなビルが乱立する恐れがある。	×	
事業の推進性	用地買収において課税の特例が適用される。また、収用適格事業であり、事業の推進性は高い。	○	
関連事業	駐輪場	既存道路の拡幅のみの事業であり、まとまった空間は生まれないので、駐輪場整備はできない。現況の駐輪場台数が減少するため代替措置を別途講じる必要がある。	×
	JR 駅舎改良	JR西日本とは工事協定を締結し駅改良を進めているが、本シミュレーションパターンでは駅舎移転の必要性はなく、移転に係る費用に国庫補助を見込めないため、市負担額が高額となる。（エスカレーター設置に係る費用のみが、国庫補助の対象となる。）	×
	ペDESTリアンデッキ	駅利用者による道路の乱横断を防ぐために立体横断施設を整備するべきであるが、整備には更なる用地取得を伴う。	×
	公益施設	既存道路の拡幅のみの事業であり、公益施設を整備することはできない。	×
経済性	事業費総額は全てのシミュレーションパターンの内、最も安価であるが、駅舎の移転に国庫補助が見込めないため、市の負担割合は高い。	○	

シミュレーションのポイント

本パターンでは、本地区で決定されている現行の都市計画決定の内容は考慮することなく、既存道路の拡幅整備のみを行います。整備手法としては公共施設（道路）の用地のみを直接買収方式で整備する「街路事業」を採用したシミュレーションを行います。街路事業では、関係する地権者から用地を買収する必要がありますが、その対象範囲は、都市計画決定されている公共施設の範囲に限定されます。

シミュレーションにおいて、整備する公共施設は、下記のとおりとします。

街路事業の想定事業区域



■ 用地買収面積 及び 物件移転補償建物数について

街路事業は、道路などの公共施設を整備するために都市計画決定されている公共施設の用地のみを買収（切り取り型）し、整備することになります。

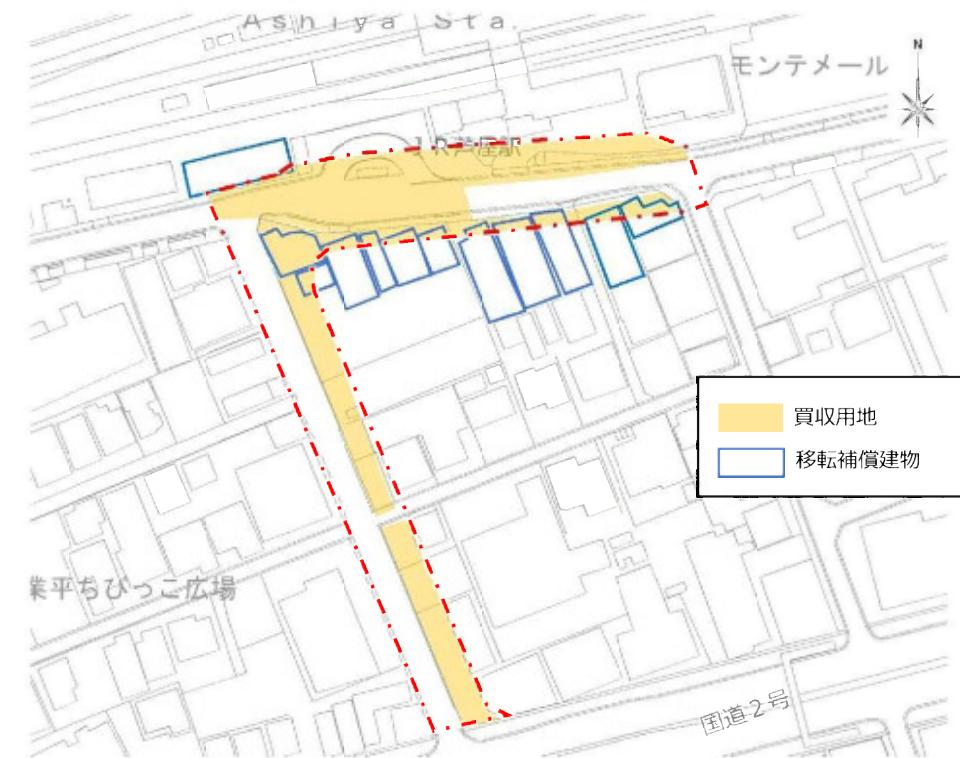
したがって、本シミュレーションでは都市計画の変更を行ったと想定し、都市計画決定された公共施設の内、宅地にかかる右図黄着色の区域が買収の対象となり、道路として整備され、それ以外の土地はそのまま残ることとなります。

公共施設（道路）にかかる用地は右表のとおりで、事業のために転出を強いられてしまう宅地の面積は2,718㎡（市所有地及びJR用地を除くと1,020㎡）となります。移転や改築等の補償が必要な建物数は12件となります。

街路事業によるシミュレーション

		現 状	整 備 後
宅 地	一般宅地	1,020 ㎡	—
	芦屋市 ※	162 ㎡	—
	J R西日本	1,536 ㎡	—
	小 計	2,718 ㎡	—
公共用地	道路・駅前広場	1,796 ㎡	4,514 ㎡
合 計		4,514 ㎡	4,514 ㎡

※ J R芦屋駅南地区市街地再開発事業の計画決定後に芦屋市が取得した用地は一般宅地に含まれています。



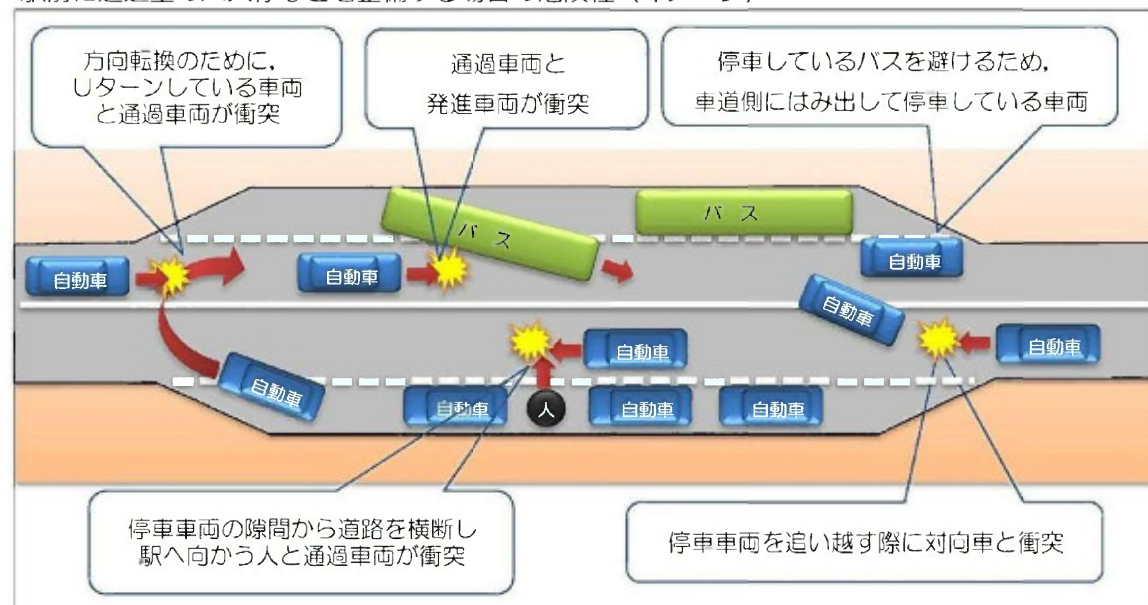
■ 交通結節点機能 及び 交通の安全性について

本パターンにおける交通施設の必要施設数と整備可能施設数の比較は下記のとおりです。

施設名	必要施設数	整備可能施設数
バスバース	4 台 (乗降車用 4 台, 待機場 0 台)	4 台 (乗降車用 4 台, 待機場 0 台)
タクシーバース	1 0 台 (乗降車用 2 台, 待機場 8 台)	6 台 (乗車用 2 台, 待機場 4 台)
一般車用バース	4 台 (一般車用 3 台, 身障者用 1 台)	4 台 (一般車用 3 台, 身障者用 1 台)

本パターンの形状で道路整備を計画した場合、交通環境の再整備・強化に**必要な施設数を整備することはできません**。また、通過車両と乗降車両が交錯する状態となり、交通の危険性は増加します。交通結節点機能及び交通安全性の向上は見込めなく、**整備後の交通状況は整備前に比べ悪化する**と考えられます。

駅前に通過型のバス停などを整備する場合の危険性（イメージ）



シミュレーションのまとめ

- ◆ 公共施設（道路）の整備に支障となる用地・建物の面積や件数は他のケースと比較すると少ない。
- ◆ まちづくりの根本的な目標である“交通環境の再整備・強化”を達成することができない。