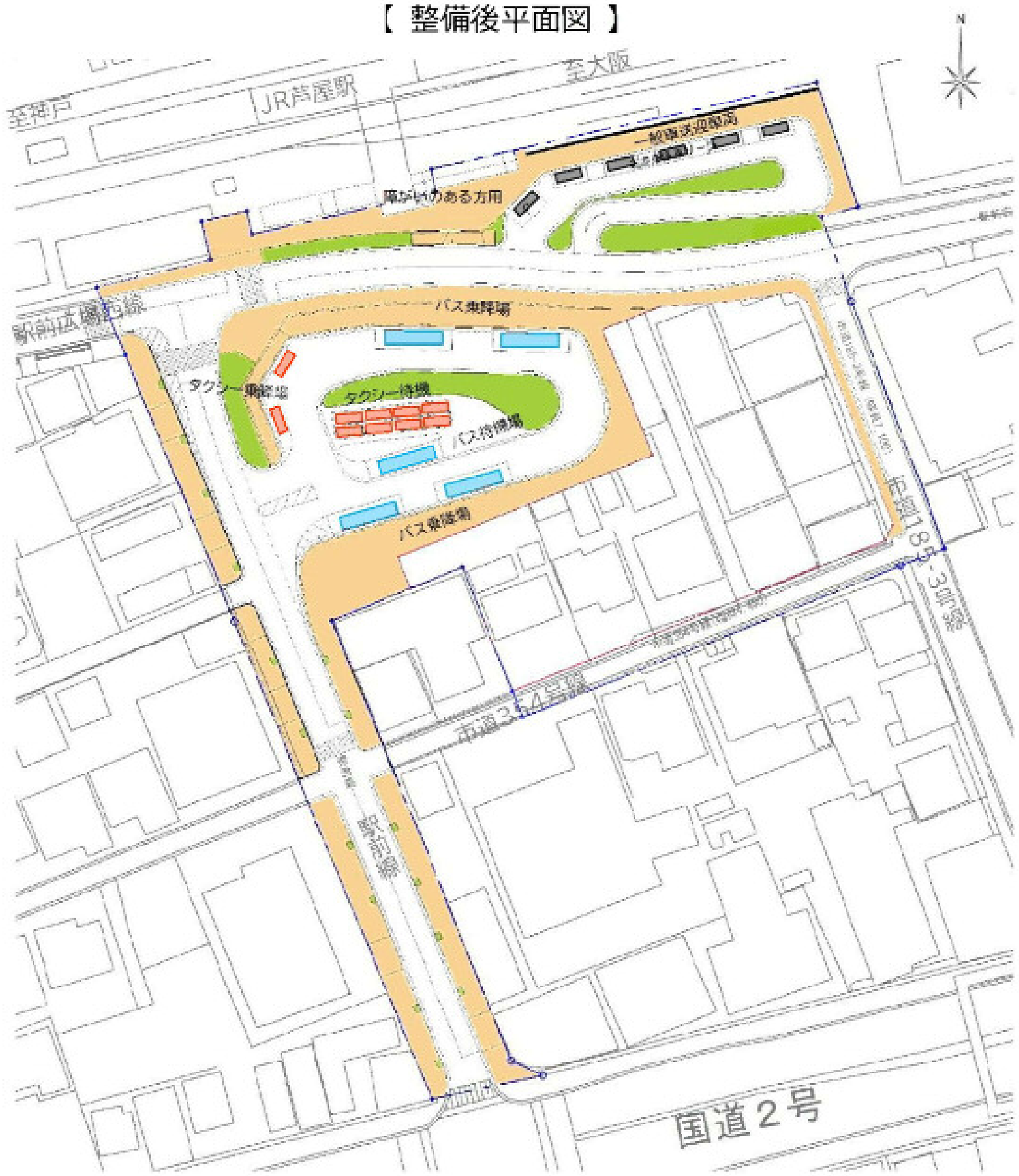
パターンⒷ 現行計画の駅前広場と道路拡幅のみを行う場合

【 事業手法 】

事業手法	街路事業

【 整備後平面図 】



【 交通結節機能 】

バスバース	5台 (乗降4台，待機1台)
タクシーバース	10台(乗降2台，待機8台)
一般車バース	6台 (一般5台，障がいのある方用1台)

【 事業の概要 】

施行面積	約7,500㎡
用地買収面積	約5,700㎡
転出件数	14件

【 事業に要する経費 】

(主たる事業の費用)

区分	事業費
用地・補償	82.1 億円
工事	4.1 億円
その他	7.0 億円
小計	93.2 億円

(関連事業の費用)

区分	事業費
地下駐輪場	10.4 億円
ペデストリアンデッキ	8.1 億円
JR駅舎改良	15.8 億円
小計	34.3 億円

(事業外の費用)

事業外経費	3.2 億円

事業費合計	130.7 億円
市の実質負担額 (負担割合)	88.4 億円 (67.6 %)

【 事業の検証 】

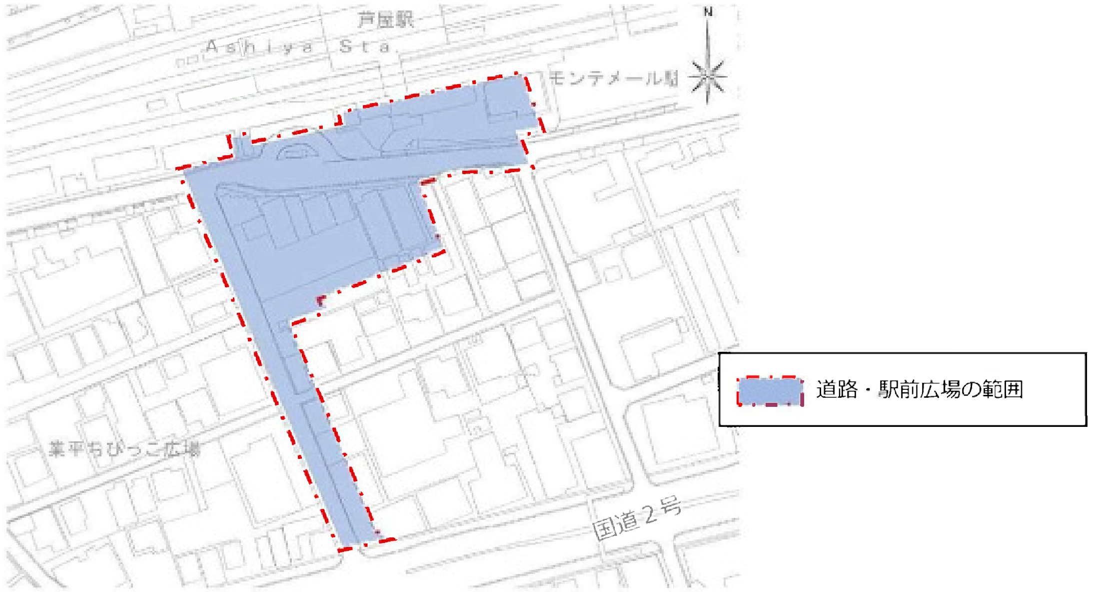
評価項目		内 容	評価
交通課題の解決		バス・タクシーなど交通事業者用と一般車用のロータリーが整備され，交通結節点としての機能向上が見込まれる。また，ロータリーを整備することにより歩行者と車両を分離することができ交通安全性が向上する。公安委員会や道路管理者の意見を踏まえた計画であり，警察は通過型の交通処理より安全であると判断している。	○
地区内権利者の居住・商売の継続		道路及び駅前広場に係る地権者は全て転出する必要がある。地区内での居住・商売の継続は不可となる。	×
まちなみ，景観		切り取り買収方式であるため，不整形な残地が生じる。また，個別の宅地の開発に関しては，個々の事情に委ねるため，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	駅前広場の地下に整備が可能である。駐輪場の集約整備が可能となる。	○
	JR駅舎改良	JR西日本と締結した工事協定の内容と事業内容が一致するので駅舎の改良は当初の想定どおり。	○
	ペデストリアンデッキ	駅利用者による道路及び駅前広場の乱横断を防ぎ，交通安全性を向上させるために立体横断施設の整備が必要となる。	△
	公益施設	既存道路の拡幅と駅前広場の整備のみの事業であり，公益施設を整備することはできない。	×
経済性		事業費は全てのシミュレーションパターンの内，総額及び市負担割合，共に中程度である。	△

シミュレーションのポイント

本パターンでは，まちづくりの前提条件である“交通環境の再整備・強化”を実現するために必要な交通施設を確保し，整備手法としては公共施設（道路・駅前広場）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多くの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（道路・駅前広場）は，現在，都市計画決定されている道路と同様の形状とします。

街路事業の想定事業区域



■　用地買収面積 及び 移転補償建物数について

街路事業は，道路や駅前広場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。

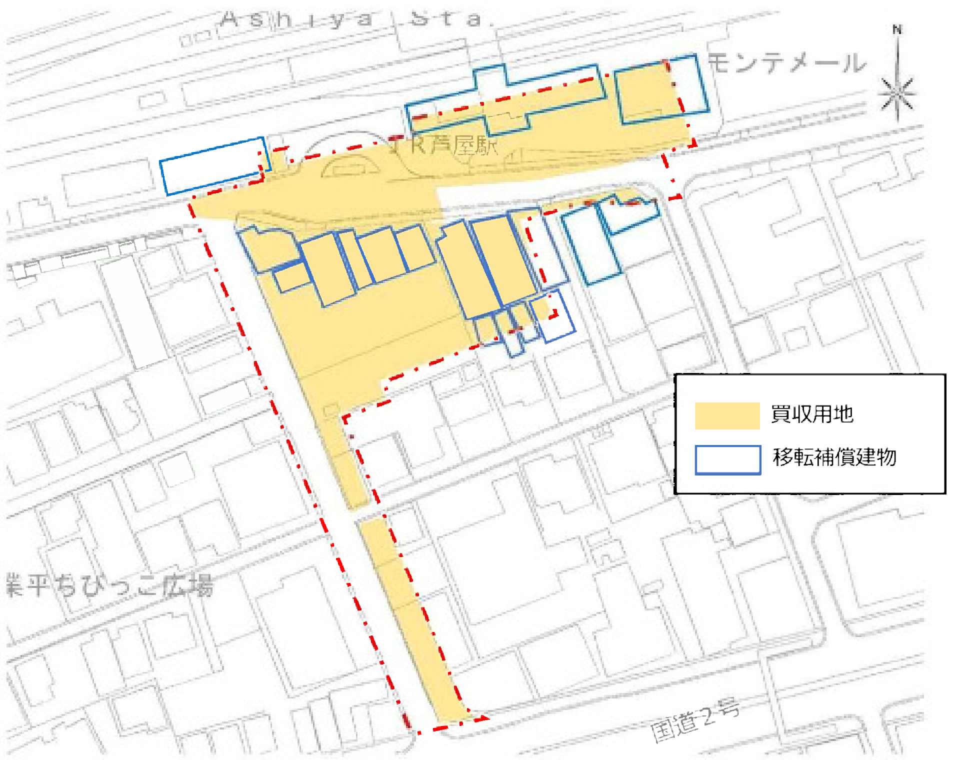
したがって，本シミュレーションでは現在都市計画決定されている公共施設の内，宅地にかかる右図黄着色の区域が買収の対象となり，道路・駅前広場として整備され，それ以外の土地はそのまま残ることとなります。

公共施設（道路・駅前広場）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５,７１９㎡（市所有地及びＪＲ用地を除くと２,８５２㎡）となります。移転や改築等の補償が必要な建物数は１８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	2,852 ㎡	–
	芦屋市 ※	430 ㎡	–
	ＪＲ西日本	2,437 ㎡	–
	小計	5,719 ㎡	–
公共用地	道路・駅前広場	1,796 ㎡	7,515 ㎡
合　計		7,515 ㎡	7,515 ㎡

※ＪＲ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。



シミュレーションのまとめ

- ◆ 公共施設（道路・駅前広場）の整備に支障となる用地・建物は転出を強いられることとなり，相当な面積の転出が必要となる。
- ◆ 計画どおりの駅前広場を整備するので，“交通環境の再整備・強化”を達成することができる。