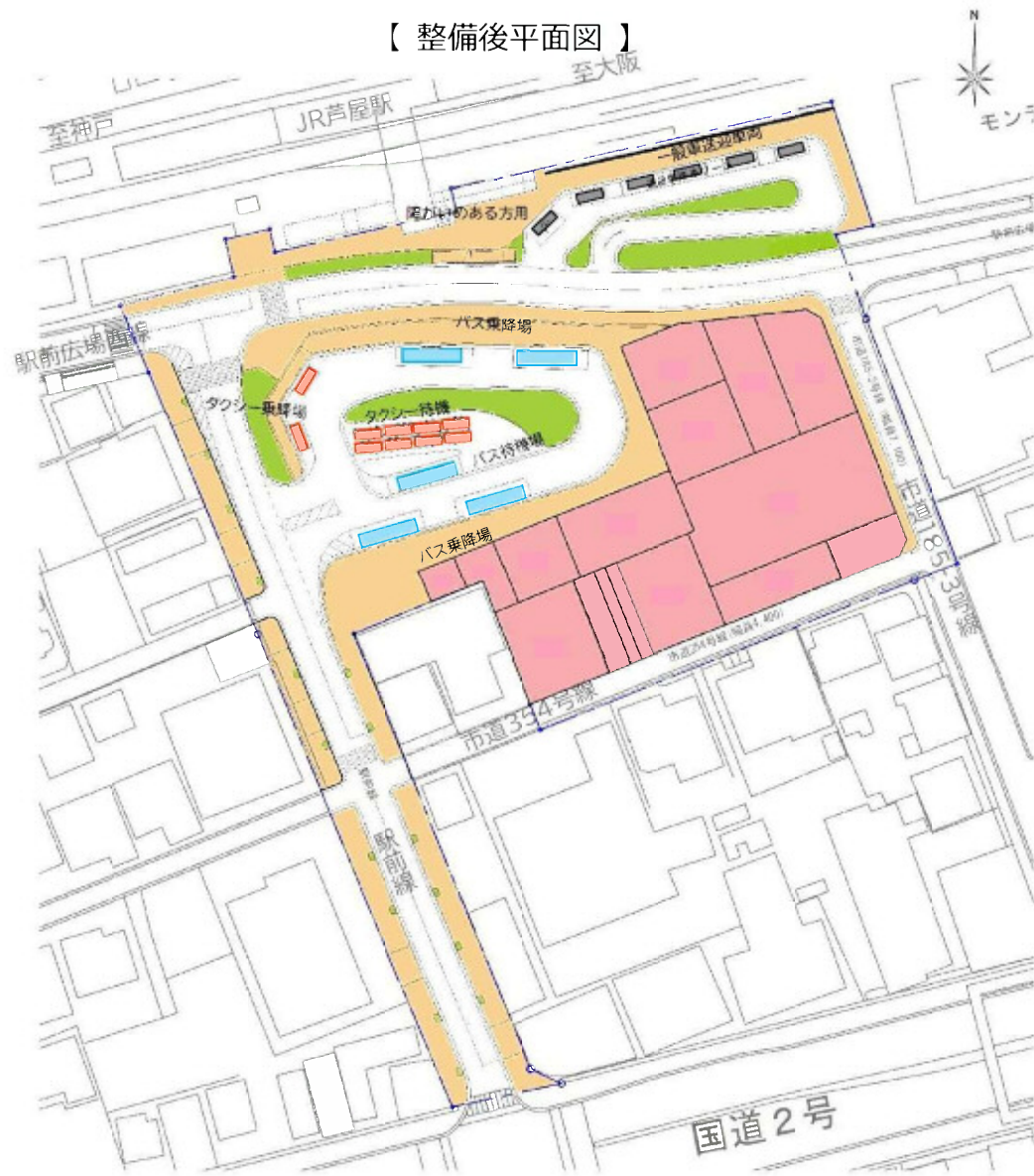


パターン© 現行計画の駅前広場と道路拡幅を周辺宅地の整理と併せて行う場合

【 事業手法 】

事業手法	土地区画整理事業
------	----------

【 整備後平面図 】



【 交通結節機能 】

バスバス	5台 (乗降4台, 待機1台)
タクシーバス	10台(乗降2台, 待機8台)
一般車バス	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10,900㎡
用地買収面積	約5,100㎡
転出件数	10件
平均減歩率 (減価買収後)	68% (20%)

【 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	77.4 億円	地下駐輪場	10.4 億円
工事	5.9 億円	ペDESTリアンデッキ	8.1 億円
その他	7.0 億円	J R 駅舎改良	15.8 億円
小計	90.3 億円	小計	34.3 億円
事業費合計		124.6 億円	
市の実質負担額 (負担割合)		84.9 億円 (68.1%)	

【 事業の検証 】

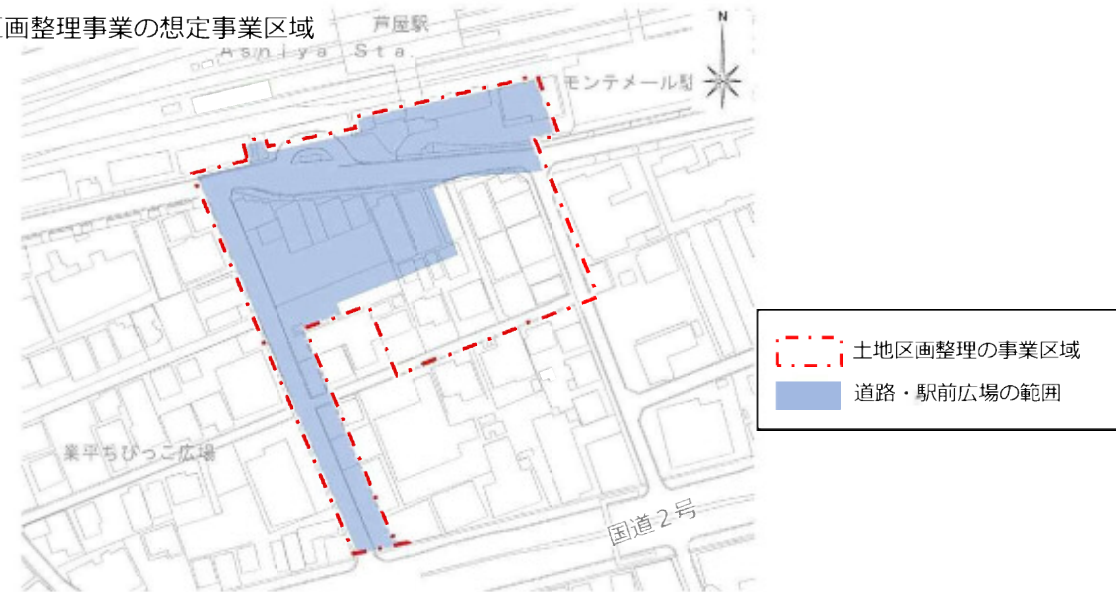
評価項目	内容	評価	
交通課題の解決	バス・タクシーなど交通事業者用と一般車用のロータリーが整備され、交通結節点としての機能向上が見込まれる。また、ロータリーを整備することにより歩行者と車両を分離することができ交通安全性が向上する。公安委員会や道路管理者の意見を踏まえた計画であり、警察は通過型の交通処理より安全であると判断している。	○	
地区内権利者の居住・商売の継続	整備する公共施設（道路及び駅前広場）の規模が大きいため、地権者から多くの土地を先行買収しなければ事業が成立しない。また、土地区画整理事業では基本的に借家人は権利者として扱われないため、区域外に転出せざるを得ない場合がある。	△	
まちなみ、景観	減歩が多く狭小な宅地が発生する。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	先行買収は任意の契約であり、土地を売却してくれる協力者がいなければ事業を推進することはできない。	×	
関連事業	駐輪場	駅前広場の地下に整備が可能となる。駐輪場の集約整備が可能となる。	○
	J R 駅舎改良	J R 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DEST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。駅前広場と駅舎との連絡通路であり、事業費を抑制するため、整備規模を見直す必要がある。	△
	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。施行面積等の条件が土地区画整理事業の国庫補助採択要件を満たしていないため、国庫補助の活用においては不利となる。	△	

## 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）と周辺宅地を一体的に整備できる「土地区画整理事業」を採用したシミュレーションを行います。

事業区域は、現在、都市計画決定されているJR芦屋駅南地区の市街地再開発事業と同様の区域とします。

土地区画整理事業の想定事業区域



本地区においては、整備する駅前広場や道路の規模が大きいため、**減歩率が非常に大きくなり**、区域内における宅地の総価額が整備前より小さくなります（減価補償地区）。土地区画整理事業を成立させるためには減価補償金をもって、**地権者から多くの用地を先行買収する必要があります**。

土地区画整理事業によるシミュレーション

		現 状		整 備 後	
宅 地	一般宅地	5,421 m <sup>2</sup>	49.7 %	2,750 m <sup>2</sup>	25.2 %
	芦屋市 ※	636 m <sup>2</sup>	5.8 %	—	—
	JR西日本	2,437 m <sup>2</sup>	22.3 %	—	—
	小計	8,494 m <sup>2</sup>	—	2,750 m <sup>2</sup>	—
公共用地	道路・駅前広場	2,414 m <sup>2</sup>	22.1 %	8,158 m <sup>2</sup>	74.8 %
	合 計	10,908 m <sup>2</sup>	100.0 %	10,908 m <sup>2</sup>	100.0 %

※ 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1） 区域内の地権者が残留する場合（減価買収を行わない場合）

整備前の宅地面積8,494m<sup>2</sup>が整備後には2,750m<sup>2</sup>になりますので、宅地面積の減少割合(これを「平均減歩率」と言います。)が**67.6%**となってしまいます。

$$(8,494\text{m}^2 - 2,750\text{m}^2) \div 8,494\text{m}^2 = 67.6\%$$

また、このケースの場合、宅地が狭小地となり、減歩後、建築可能な面積を確保できない宅地が多く生じます。

### ■ （シミュレーション2） 減歩率を抑えるために先行買収を行った場合

平均減歩率を緩和するために、土地の売却を希望する地権者の方より市が先行買収を行います。この際に先行買収する面積は、整備前から整備後において減少した地区内の宅地総価額の差額（減価補償金）に相当する面積とします。本ケースでは、施行区域内で5,077m<sup>2</sup>（芦屋市所有地とJR用地を除くと2,004m<sup>2</sup>）の土地を先行買収することにより、平均減歩率は**19.5%**に緩和されます。

$$(8,494\text{m}^2 - 5,077\text{m}^2 - 2,750\text{m}^2) \div (8,494\text{m}^2 - 5,077\text{m}^2) = 19.5\%$$

この場合においても、一般宅地から2,004m<sup>2</sup>の先行用地買収が必要となり、その相当面積分（一般宅地全体の37%相当）の**地権者が地区外への転出を強いられてしまう**こととなります。また、先行買収は任意の土地売買であるため、**売却希望者がいない場合は、事業を施行することはできません**。（もしくはシミュレーション1の平均減歩率で施行することになります。）なお、前ページの“整備後平面図”の宅地の区画割はシミュレーション2で試算したものです。

### シミュレーションのまとめ

- ◆ 相当量（宅地の4割弱）の地区外転出（先行買収）がなければ、事業の実施はできないが、先行買収の可能性は土地の所有者の意向次第であり、事業の実現性は低い。
- ◆ 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。