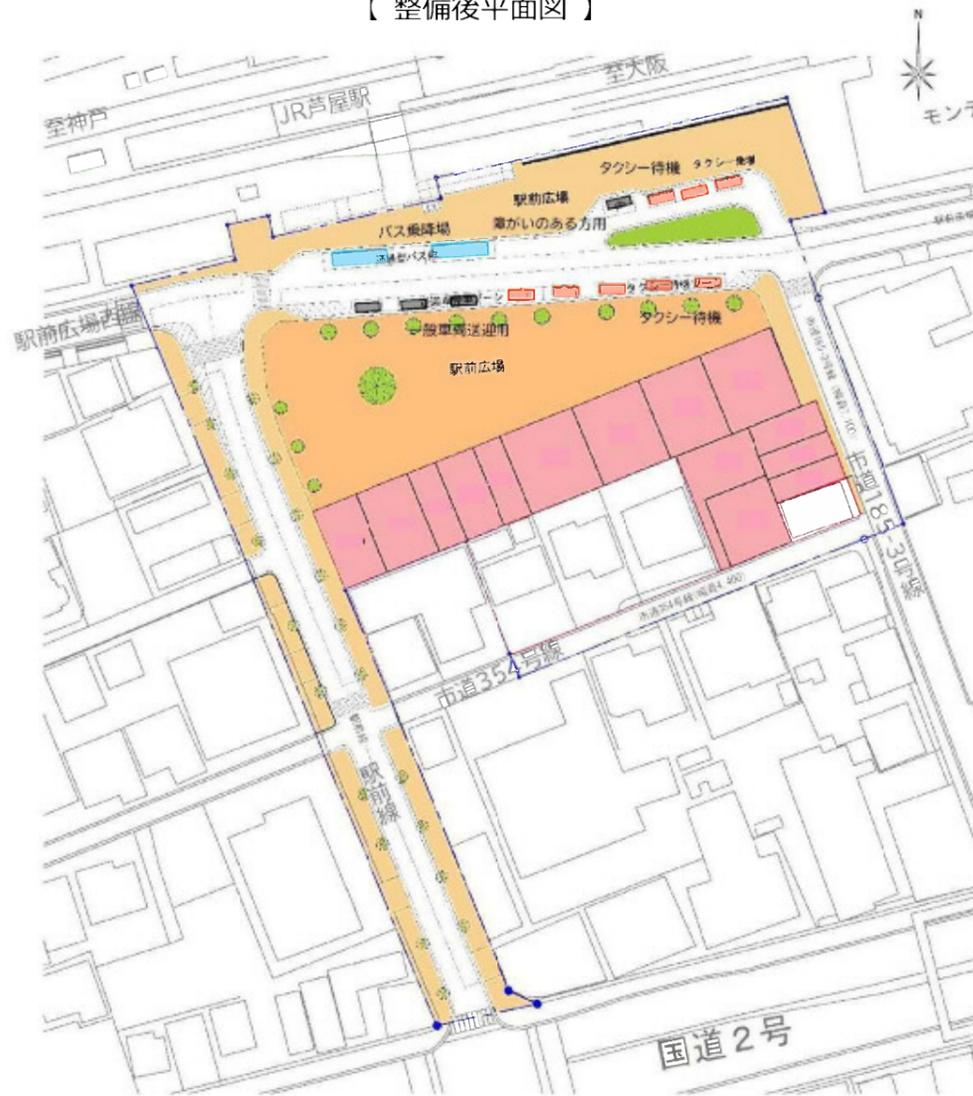


パターン⑩ 一部の市民の方から提案のあった計画をベースとした場合

【 事業手法 】

事業手法	土地区画整理事業（治道整備街路事業）
------	--------------------

【 整備後平面図 】



【 交通結節機能 】

バスバース	2台（乗降2台，待機0台）
タクシーバース	8台（乗降2台，待機6台）
一般車バース	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9,500㎡
用地買収面積	約5,100㎡
転出件数	8件
平均減歩率 (減価買収後)	73% (16%)

【 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	53.5 億円	地下駐輪場	10.4 億円
工事	6.1 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	66.6 億円	小計	34.3 億円
（事業外の費用）		事業費合計	123.7 億円
事業外経費	22.8 億円	市の実質負担額 (負担割合)	93.2 億円 (75.3%)

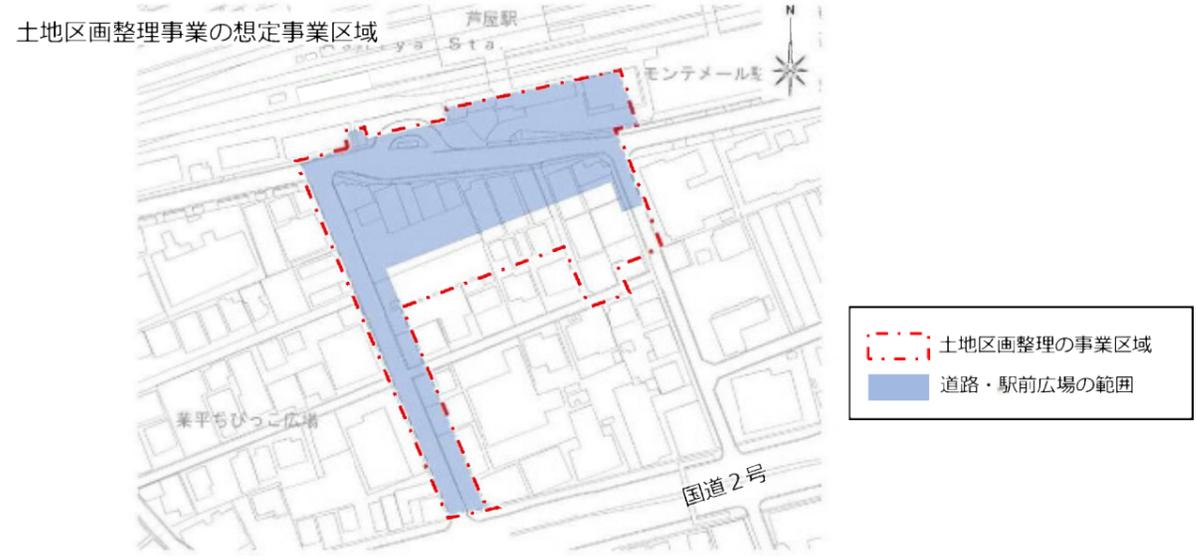
【 事業の検証 】

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。バス・タクシーバースは必要台数を満たしていない。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	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	駅前に公園・緑地に類する環境空間を整備するため、ゆとりある駅前空間を創出することができる。しかし、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。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。	△
	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、総額としては中程度であるが、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。また、施行面積などの条件が、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な条件となる。	△	

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の内容は考慮することなく、令和2年5月に一部の市民の方から本市へ提案があった提案書を基に、提案内容をできるだけ実現可能な計画となるように精査を行った計画でシミュレーションを行います。

事業区域は、下記のとおりとします。



本パターンでは一部の市民の方からの提案書に基づき、“**沿道整備街路事業**”を採用し、シミュレーションを行うこととします。“沿道整備街路事業”とは、直接買収方式では街路事業の施行が難しい路線において、直接買収と区画整理の換地を組み合わせることで道路用地を確保する手法です。道路区域外への換地は敷地レベルの土地区画整理事業を活用し、地権者の同意が絶対に必要な条件となります。

道路・駅前広場などの公共用地の面積が大きいことから、パターンCと同様で事業施行者による用地の先行買収（減価買収）が必要となります。前述の提案書に基づき、区域内で駐車場など建物がない敷地を先行買収し、残りの土地を店舗や住宅で按分し、再配置することとします。また、駅前広場計画にあたってはロータリーを整備せず、交通結節点の利用車両は道路路側に駐停車する形状とし、駅前店舗前面にまとまりのある歩行者空間を整備します。

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	4,425 m ²	47.0 %	1,992 m ²	21.1 %
	芦屋市	636 m ²	6.8 %	-	-
	J R西日本	2,437 m ²	25.8 %	-	-
	小計	7,498 m ²	-	1,992 m ²	-
公共用地	道路・駅前広場	1,922 m ²	20.4 %	7,428 m ²	78.9 %
	合 計	9,420 m ²	100.0 %	9,420 m ²	100.0 %

※ 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。

■ 事業の実現性について

整備前の宅地面積7,498m²が整備後には1,992m²になりますので、平均減歩率は**73.4%**ですが、提案書に基づき区域内の土地を5,141m²（芦屋市所有地とJR用地を除くと2,068m²）先行買収することにより平均減歩率は**15.5%**となります。

$$(7,498\text{m}^2 - 5,141\text{m}^2 - 1,992\text{m}^2) \div (7,498\text{m}^2 - 5,141\text{m}^2) = 15.5\%$$

この場合、一般宅地から2,068m²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47%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。本シミュレーションでは、土地所有者の意向は考慮に入れず、提案書に指定された土地を先行買収の対象地として検討を行いましたが、実際に事業を施行する場合には、土地所有者の同意が必要です。沿道整備街路事業は、関係権利者全員の同意がないと土地区画整理事業の事業認可を受けることができません。また、道路用地外の買収にあたっては、土地を売却した権利者は譲渡所得の課税の特例の適用を受けることができませんので、権利者の同意を得ることは難しくなります。**先行買収に係る同意が得られない場合は、事業を施行することはできません。**

■ 交通結節点機能 及び 交通の安全性について

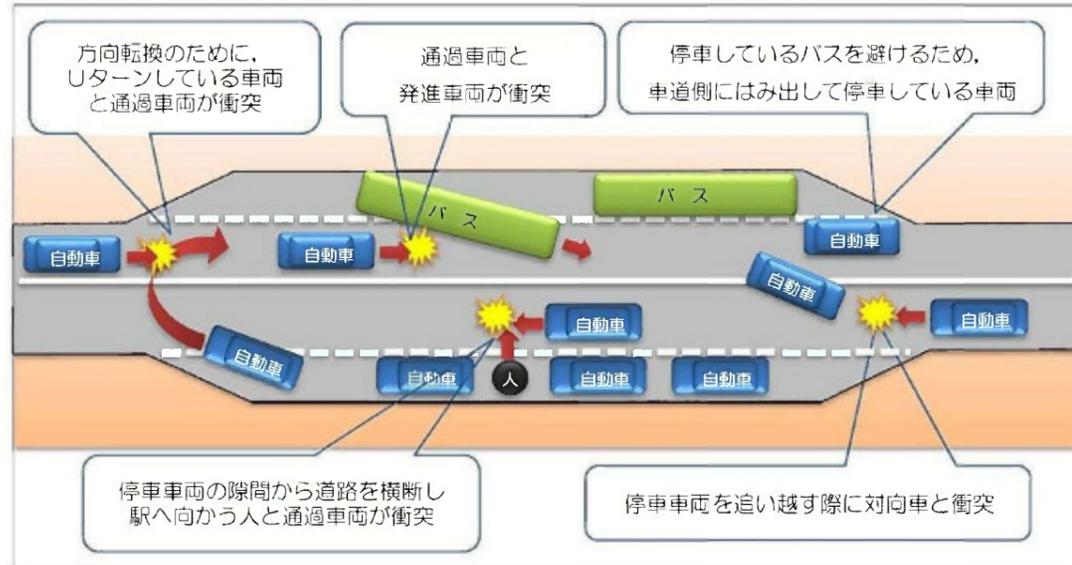
本パターンにおける交通施設の必要施設数と整備可能施設数の比較は下記のとおりです。

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）	2台（乗降車用2台，待機場 0台）
タクシーバース	10台（乗降車用2台，待機場 8台）	8台（乗車用 2台，待機場 6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駅前広場整備を計画した場合、パターンAと同様で、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。

本パターンでは、駅前店舗前面にまとまった規模の環境整備空間が整備されるので、落ち着きやゆとりのある空間整備には寄与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

- ◆ 相当量（宅地の4割以上）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。
- ◆ 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。
- ◆ 駅前店舗前面にまとまった規模の環境整備空間が整備されるので、落ち着きやゆとりのある空間が創出される。