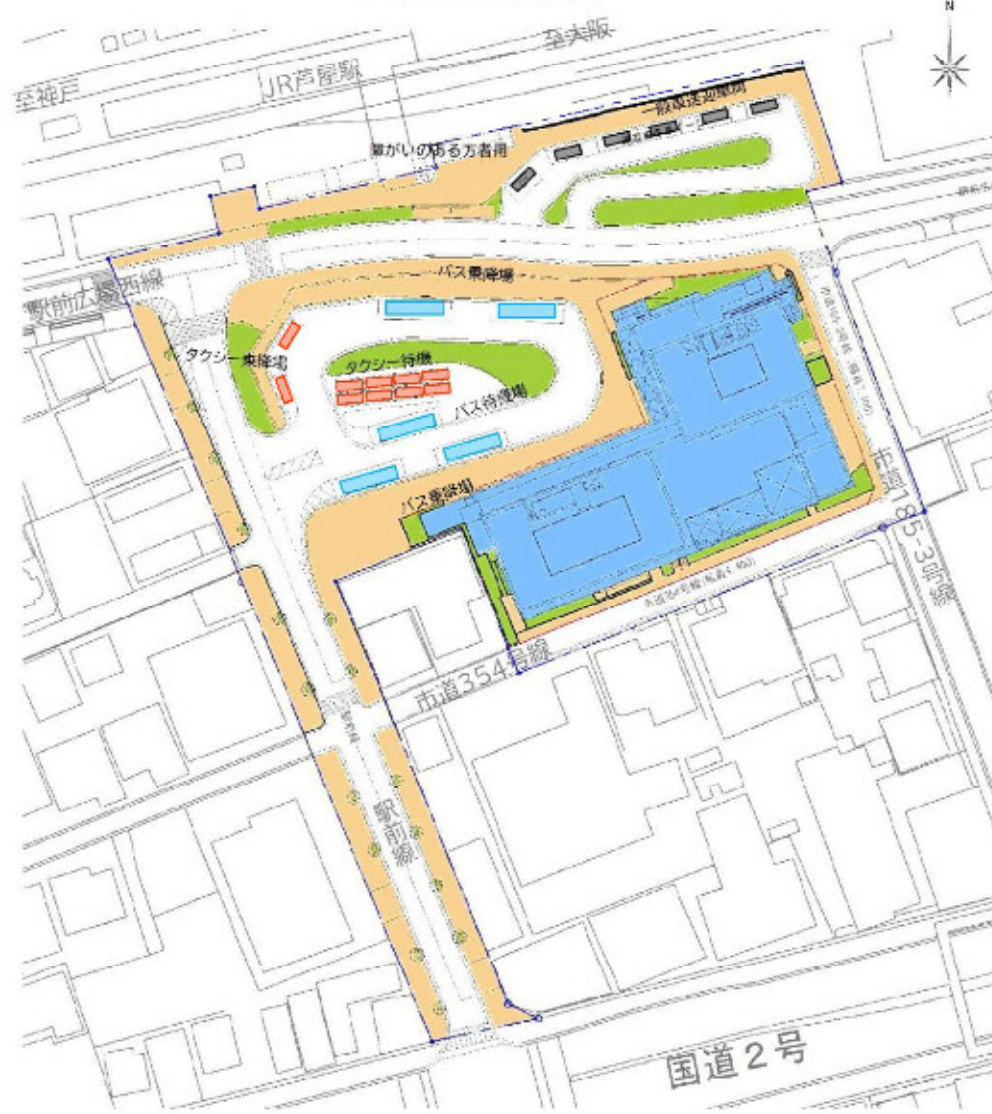


パターン⑤ 現行計画で事業費縮減を行った場合

【 事業手法 】

事業手法	第二種市街地再開発事業
------	-------------

【 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7,800㎡	
転出件数	地権者の意向による	
施設建築物 (再開発ビル)	構造	鉄筋コンクリート造
	階数	地下2階/地上11階
	敷地面積	約2,750㎡
	延床面積	約16,080㎡

【 事業に要する経費 】

(主たる事業の費用)

区分	事業費
再開発ビル	16.0 億円
用地・補償	100.4 億円
道路・駅前広場	5.9 億円
その他	8.6 億円
小計	130.9 億円

(関連事業の費用)

区分	事業費
地下駐輪場	10.4 億円
ペDESTリアンデッキ	9.4 億円
JR駅舎改良	15.8 億円
小計	35.6 億円

事業費合計	166.5 億円
市の実質負担額 (負担割合)	99.0 億円 (59.5 %)

【 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	権利床の譲受けを希望すれば、地区内での居住・商売の継続は可能である。	○	
まちなみ、景観	まちなみ、景観に配慮した再開発ビルを建築することにより、芦屋の玄関口にふさわしい駅前空間の整備が可能である。	○	
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。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である。	△
公益施設	再開発ビルによって生まれる床を活用して、公益施設の整備が可能である。	○	
経済性	事業費の総額は全てのシミュレーションパターン内の、高額であるが、市負担割合は最も低い。	×	