

## JR芦屋駅南地区再開発事業について

### 1 事業手法の検討結果について 【資料1】

### 2 事業費縮減額検討結果について 【資料2】

(1) 縮減額

事業費 ▲34億5千万円（うち市負担額 ▲20億7千万円）

(2) 内訳

(億円)

事業種目		時点	当初計画	検討案	縮減額
			令和2年2月28日	令和2年11月	
再 開 発 事 業	再開発ビル		17.2	16.0	▲1.2
	道路		5.5	5.9	+0.4
	その他		12.3	8.6	▲3.7
	用地・補償		108.2	100.4	▲7.8
	小計		143.2	130.9	▲12.3
関 連 事 業	公益施設		10.3	0	▲10.3
	地下駐輪場		16.7	10.4	▲6.3
	ペDESTリアンデッキ		15.0	9.4	▲5.6
	JR駅舎改良		15.8	15.8	±0
	小計		57.8	35.6	▲22.2
合計			201.0	166.5	▲34.5

### 3 検討項目について

(1) 再開発ビル ▲1.2億

・最新単価への入替え及び一部材料の見直し等

(2) 道路 +0.4億

・人件費及び資材価格の上昇によるもの

(3) その他 ▲3.7億

・電線共同溝ほか

市道354号線, 185-3号線の無電柱化をとりやめ等

- (4) 用地・補償 ▲7.8億  
・令和2年5月時点の地価上昇が昨年度見込みより緩やかであり、今後横ばいとの見込みとしたため。
- (5) 公益施設 ▲10.3億 【資料3】
- (6) 地下駐輪場 ▲6.3億 【資料4】
- (7) ペDESTリアンデッキ ▲5.6億 【資料5】

#### 4 地元への対応

令和2年11月14日	地権者の皆様への説明会
令和2年11月28日	まちづくり協議会の皆様への説明会（予定）

# J R 芦屋駅南地区における事業手法の検討

## 1. まちづくりの目標

一般的に「まちづくり」の目標としては、「住みよいまちへ向けた秩序あるまちなみをつくること」「まちの活力を創造する役割を担うこと」があげられます。これらを実現していくための制度が、いわゆるまちづくりの「事業手法」であり、その内容は基本的には、それぞれ該当する法律に基づきます。

J R 芦屋駅南地区における「まちづくり」の事業手法について比較・検討を行います。本地区のまちづくりの目標としては、下記の3つの方針を達成することを前提としています。

### ① 交通環境の再整備・強化

- 歩行者等の安全性確保（バリアフリー）
- 駅南北の連携と交通結節機能の強化

### ② 落ち着きやゆとりある駅前拠点の形成

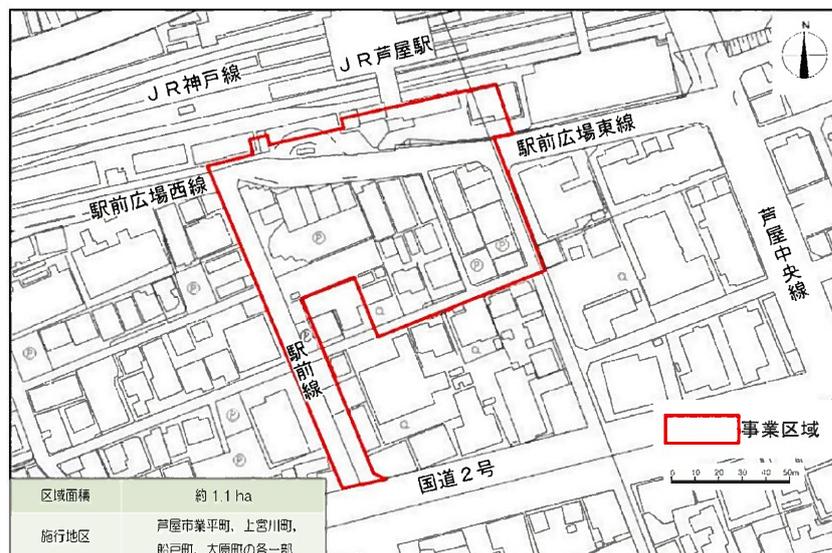
- 芦屋の中心核としてふさわしい南の玄関口としての顔づくり
- 落ち着きやゆとりのある生活環境づくり

### ③ 地域アイデンティティの創出

- 快適で品格ある都市環境・景観形成（アメニティの創出）

【出典：「J R 芦屋駅南地区まちづくり基本計画 ～「芦屋」を発信する多世代交流のまちづくり～」より】

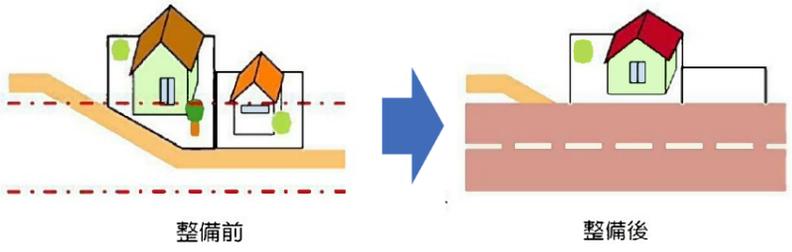
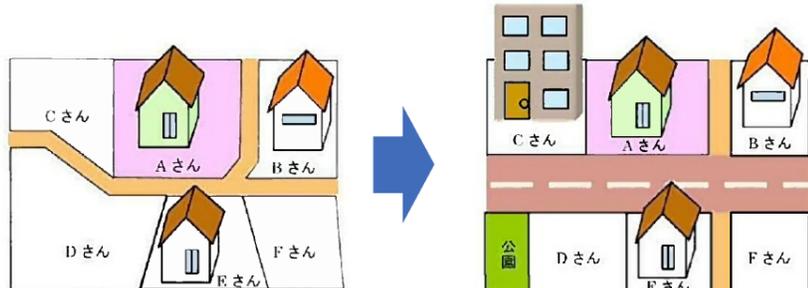
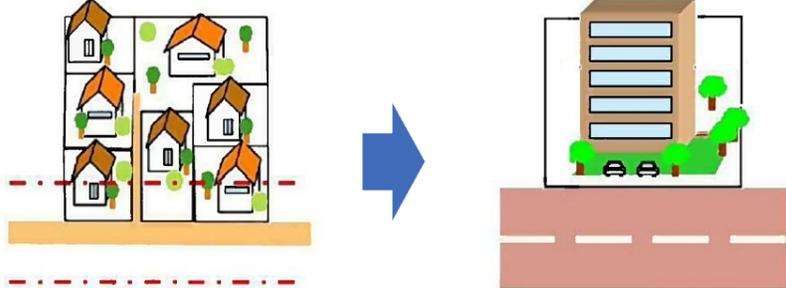
検討にあたって、事業を施行する範囲は、現在、事業計画決定されている「J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業」の事業区域を基に、各事業手法に対応して、必要な範囲を設定するものとします。



## 2. 事業手法について

代表的な「まちづくり」の事業手法としては、大きく「線的に整備する**街路事業**」「面的に整備する**土地区画整理事業**」「立体的に整備する**市街地再開発事業**」の3つが考えられます。それぞれの手法の特徴などは下表のとおりです。

### ■ 事業手法の比較

事業	街路事業	土地区画整理事業	市街地再開発事業
パターン	線的な整備	面的な整備	立体的な整備
目的	主に道路や駅前広場のみを整備する。	道路や駅前広場の整備と併せて、個々の宅地を再配置し、より土地を利用しやすくする。	道路や駅前広場の整備と併せて、建物を共同化し、関係権利者ができるだけ従前と同様の生活や営業を行えるようにする。
手法	道路や駅前広場にかかる用地のみを買収して整備する。	一定の区域を定めて、地区内の地権者から少しずつ土地を提供（減歩）してもらい、道路や駅前広場の整備を行うとともに、土地の入替え（換地）や整形化を行う。	一定の区域を定めて、共同で、道路や駅前広場の整備を行うとともに、共同ビル（再開発ビル）を建設し、権利変換により建物の床を取得する。
イメージ	 <p>整備前 → 整備後</p> <p>道路の用地のみ 買収します</p>	 <p>整備前 → 整備後</p> <p>道路などを整備します 土地を整形に再配置します</p>	 <p>整備前 → 整備後</p> <p>道路などを整備します 土地・建物は共同化・高度利用します</p>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路や駅前広場のみを整備するので、費用と時間を抑えられる。</li> <li>● “切り取り型”で買収し整備を行うため、道路や駅前広場にかかる関係権利者は転出する必要がある。</li> <li>● 買収後利用しにくい土地が残り、家が建てられない場合は別の場所へ移転することになる。</li> <li>● 周辺と一体のまちづくりが行えないため、危険な交差点などが生じるなど、課題が残る場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般に道路や駅前広場にかかる関係権利者でも、転出する必要がない。</li> <li>● 土地の入替えや整形化により宅地の利用価値を高めることができる。</li> <li>● 地区全体で計画的なまちづくりが可能。</li> <li>● 大きな公共施設整備を行う場合は用地の先行買収（減価買収）が必要となる。</li> <li>● 一般的な街路事業と比べ、時間と費用がかかる。</li> <li>● 借地権者と所有者が対象権利者で借家人は対象外。このため、借家人は地区外に転出しなければならない場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路や駅前広場にかかる関係権利者でも、再開発ビルの床を取得すれば転出する必要がない。（転出とビル取得を選ぶことができる。）</li> <li>● 共同化により、土地の高度利用や防災性の高い建物整備が可能。</li> <li>● 借家人も事業に参加し再開発ビルへ入居が可能。</li> <li>● 地区全体で計画的なまちづくりが可能。</li> <li>● 一般的な街路事業と比べ、時間と費用がかかる</li> <li>● 再開発ビルを建築するため、事業費が大きくなる。</li> <li>● 保留床を売却することができない場合の事業リスクを伴う。</li> </ul>
根拠法令	道路法，都市計画法	土地区画整理法	都市再開発法

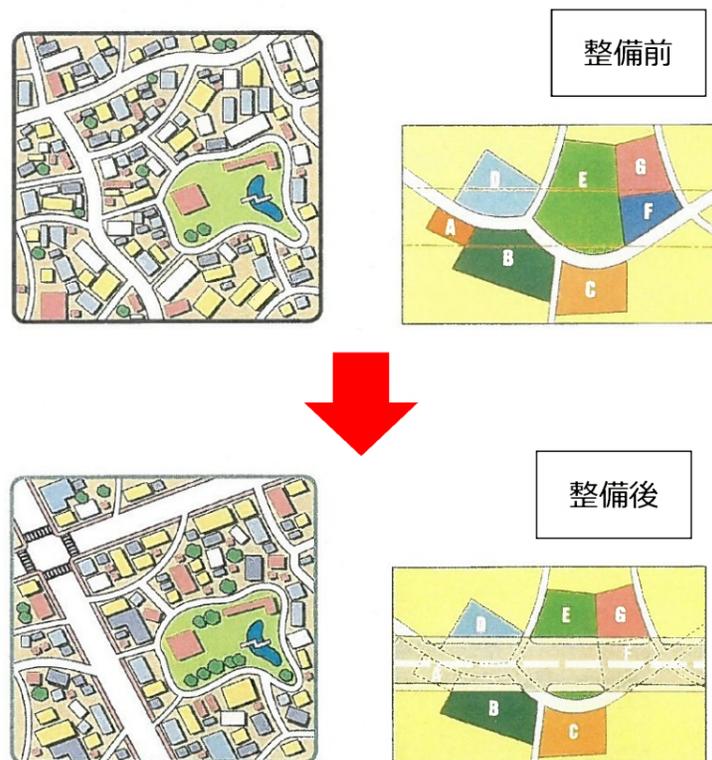
### 3. 事業の仕組みについて

#### ① 街路事業

- 街路事業は、道路や駅前広場を整備するために、道路や駅前広場の**用地のみを買収して整備する事業**です。
- “切り取り型”で整備を行うため、関係者は転出を強いられてしまうほか、整備後も利用しにくい土地が残ったり、周辺のまちづくりに寄与できないなどの課題が残る場合があります。

#### 前提条件：道路用地のみの切り取り買収であること

- 都市計画決定された幹線道路の用地を買収し個別に整備します。原則として生活道路や宅地の整備は行いません。
- 全面的に買収された場合は他の地区に移転するしかありません。
- 新たに道路に面する宅地は便利になりますが、その他の宅地はそのまま残ります。
- 道路部分しか買収しないので、活用しにくい不整形な土地が残ることがあります。

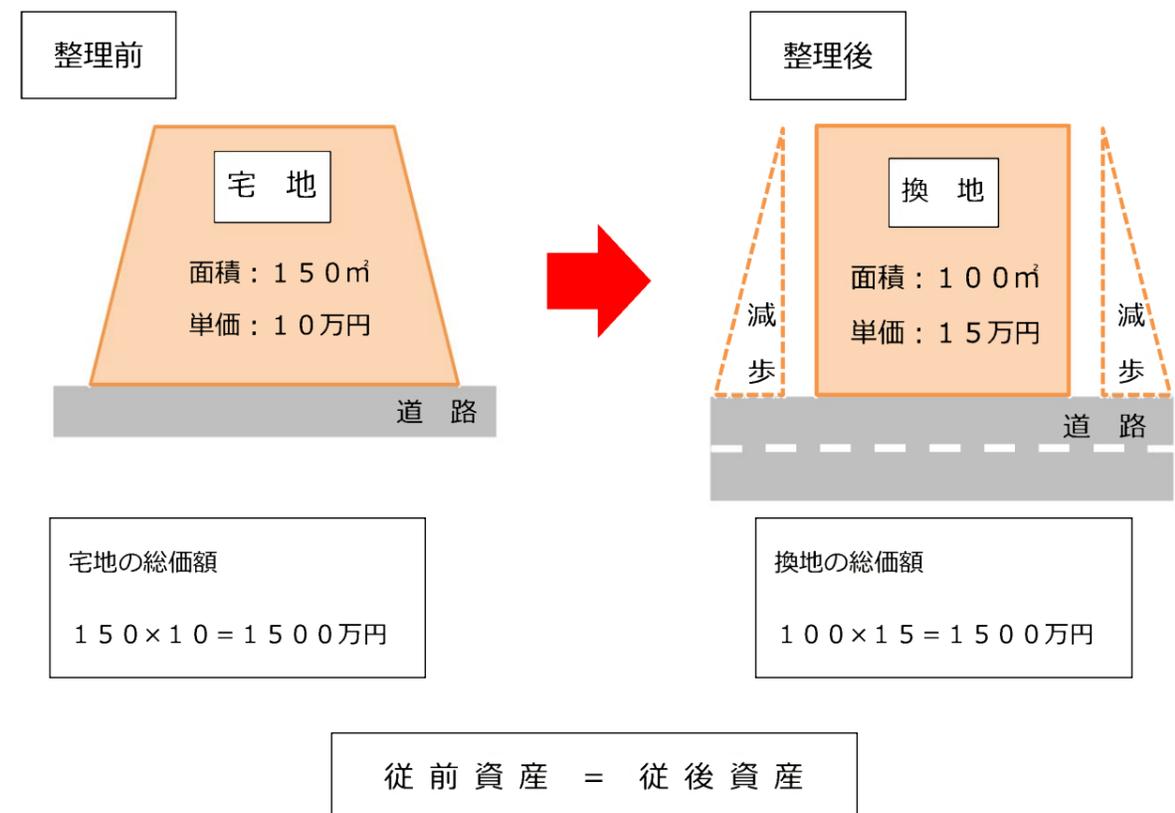


#### ② 土地区画整理事業

- 土地区画整理事業は、道路や公園などの整備を行うとともに、土地の入れ替えや、土地の整形化により**宅地の利用価値を高めるために行う事業**で、事業前後で地権者の土地の形状の変化や移動が生じる場合があります。
- 土地区画整理事業では、「整理前後で資産価額は**等価**であること」「換地と減歩は全ての地権者に**公平**に行われること」の前提条件に基づいて事業が進められます。

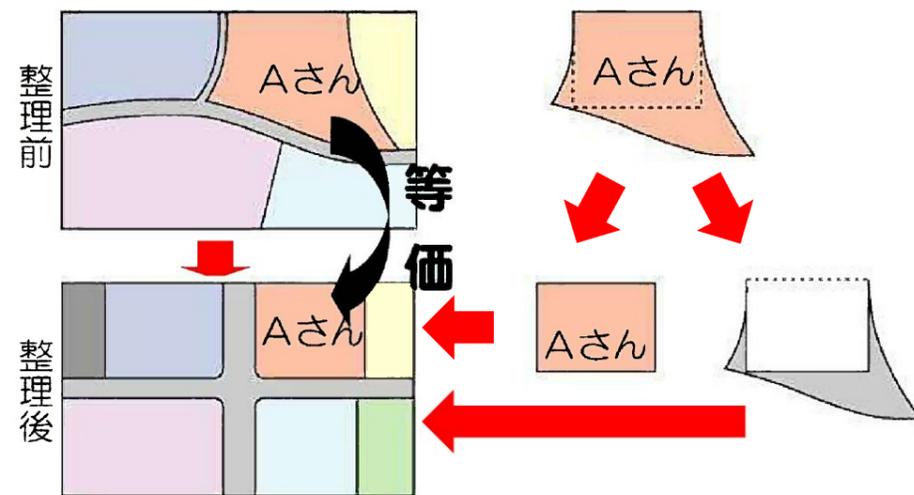
#### 前提条件 1：従前資産額と従後資産額は等価であること

- 施行地区内の地権者の土地に関わる資産を「従前資産」といいます。
- 新しく整備される土地（換地）の資産を権利者の「従後資産」といいます。
- 土地区画整理事業では、従前資産 = 従後資産 となります。



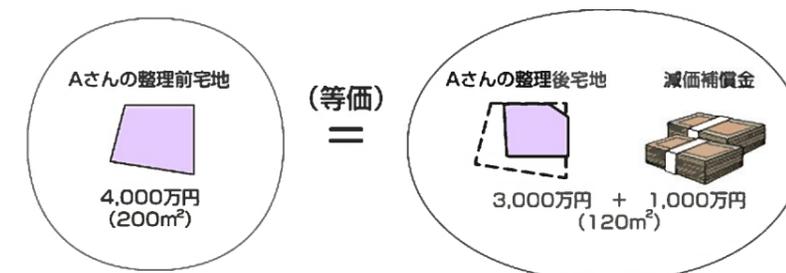
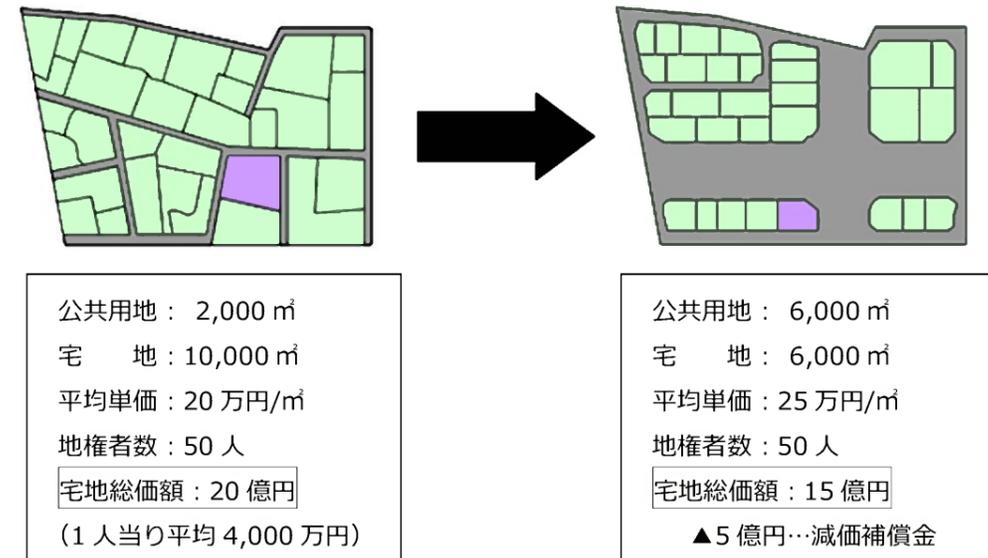
## 前提条件 2 : 換地と減歩は全ての権利者に公平に行われること

- 土地区画整理事業の事業前の宅地評価は、権利者間で不公平がないように、従前の宅地とあまり変わらない環境のもとで行い、新しく土地の位置を定めます。これを「**換地**」といいます。
- 「換地」は、全ての地権者に公平に行い、原則として、換地と従前の宅地との位置、地積、土質、水利、利用状況、環境等が照応するように定めます。これを「**照応の原則**」といいます。
- 事業により向上した資産価値相当分については、地区内の権利者に土地を提供し負担していただきます。これを「**減歩**」といいます。
- 「減歩の算定方法」についても、前頁の「前提条件 1」に基づき、整理前後でその価格が等価となりますので、全ての地権者に公平となります。しかし、「減歩率」は一律ではありません。(例えば、整理前に、前面道路が狭いなどの理由で価格の低い土地から、整理後に道路が広くなり、価格の高い土地に換地される場合などは、一般的に、他の場合より減歩率は高くなります。)
- 「換地」は「照応の原則」に基づき定めますが、それぞれの宅地の事情や技術的な理由から完全に照応することはできません。換地設計上、止むを得ず発生した換地間の不均衡を是正するために金銭での清算を行います。この金銭を「**清算金**」といいます。



## 【減価補償について】

- 土地区画整理事業は健全な市街地の形成を図り、公共の福祉の増進を目的としており、事業の施行後においては、原則として宅地の利用価値は増進するものです。しかし、開発の進んだ既成市街地にあつては、事業による増進もそれほどではなく、また、道路・公園等の公共用地の負担が大きすぎると、地区全体で施行後の宅地価額の総額が、施行前の宅地価額の総額と比べて減少することがあります。このような地区を「**減価補償地区**」と言い、事業施行者が地方公共団体である場合、その差額に相当する額を権利者に交付しなければなりません。これを「**減価補償金**」といいます。
- 実際の事業においては、「減価補償金」相当額の土地を施行者が先行買収（「**減価買収**」）することにより、事業後に減価しないようにすることが一般的です。



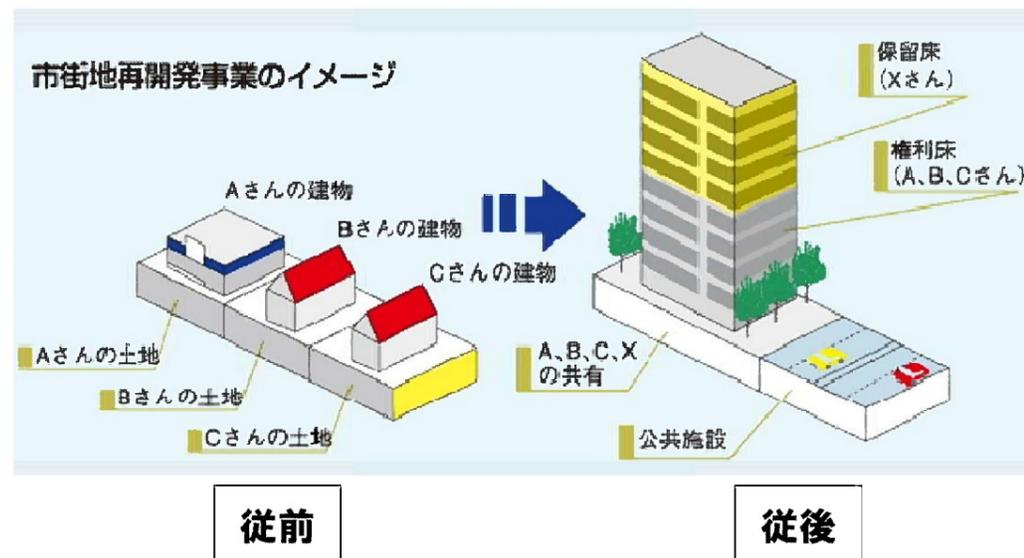
減価補償金は地権者ごとに金銭で交付すると、換地面積が小さくなり宅地利用が困難になるなど、現実的ではないので、事業施行者が減価補償金をもって先行買収を行い、減歩率を低減するのが一般的です。

### ③市街地再開発事業

- 市街地再開発事業は、道路や駅前広場などの整備を行うとともに、**共同ビル（以下、「再開発ビル」といいます。）を建設する事業**で、土地と建物が事業に関係することになります。
- 市街地再開発事業でも、土地区画整理事業と同様の考え方で、「**従前従後では資産額が等価であること**」などの原則に基づきます。

### 前提条件：従前資産額と従後資産額は等価であること

- 施行地区内の権利者の従前の土地や建物に関わる資産の合計を「従前資産」といいます。
- 新しく整備される資産の合計を権利者の「従後資産」といいます。一般的に、市街地再開発事業の場合は、「従後資産」のうちの建物は、再開発ビルの中の「区分所有」、土地は、それに見合う「共有の持ち分」となります。（下図参照）
- このように、従前資産を従後資産に変換することを「**権利変換**」（第二種事業では「**管理処分**」）といいます。
- 土地区画整理事業と同様、一権利者の「**従前資産**」は「**従後資産**」と同額となります。



### 【市街地再開発事業の仕組み】

- 市街地再開発事業は、以下の「地権者」「保留床取得者（新しい居住者・商業者）」「地方公共団体」の3者の協力により成り立ちます。
- 事業に必要な資金は原則として、土地の高度利用で生み出した余剰床（「保留床」）の売却資金と地方公共団体からの補助金等でまかさないです。

#### 権利変換（管理処分）

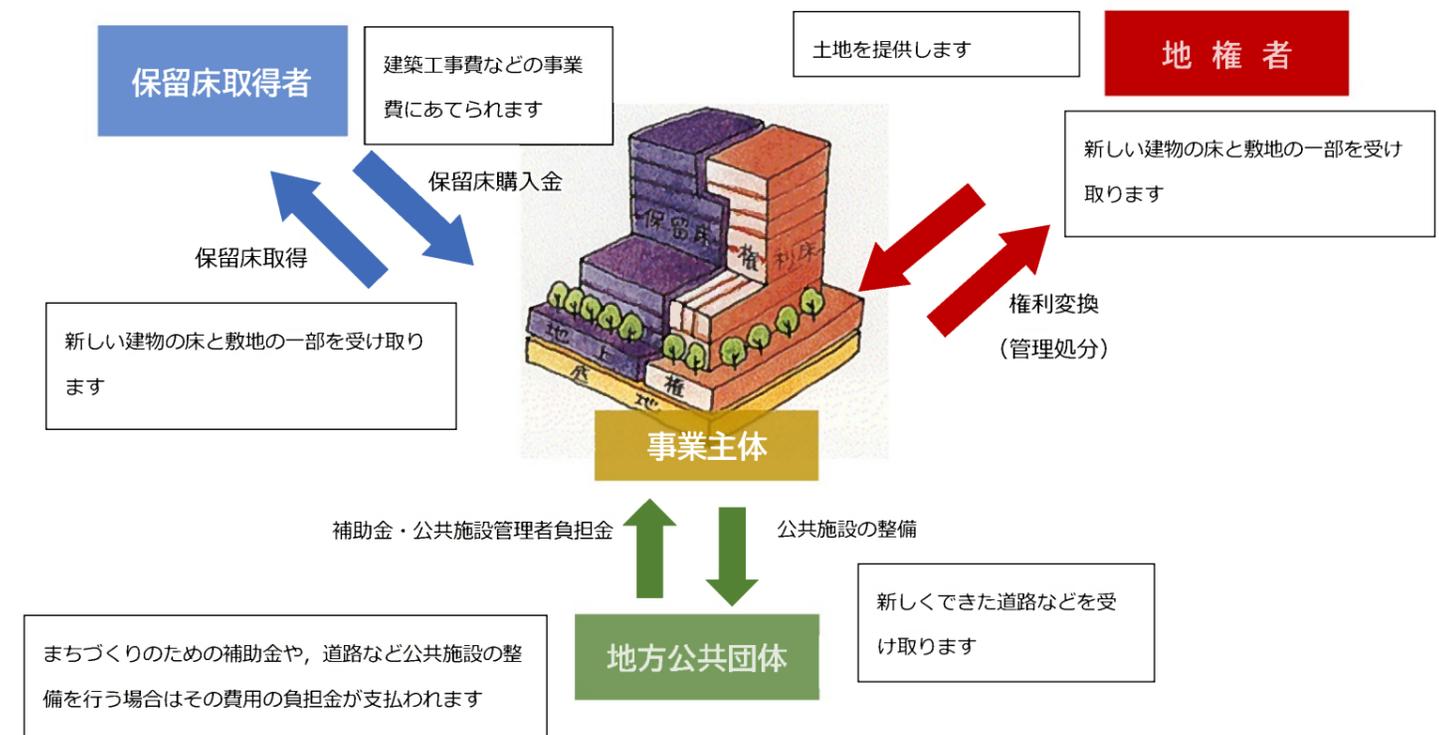
- 事業主体が基準や鑑定評価に基づき、地区内地権者の土地・建物（従前資産）を算定し、それに“見合う”新しく建設された建物の床と敷地の一部が権利者に与えられます。（または金銭給付により転出することもあります。）

#### 保留床の処分

- 事業主体は再開発ビルを建設し、権利者に与える床（**権利床**）のほか売却する床（**保留床**）により、事業に要する資金を捻出します。

#### 地方公共団体の支援等（公共施設管理者負担金など）

- 道路など公共施設を整備する場合は、その整備に要する費用を当該公共施設の管理者が負担します。これを「**公共施設管理者負担金**」といいます。
- またその他、事業地区の状況に応じて様々な補助金制度や融資制度があります。

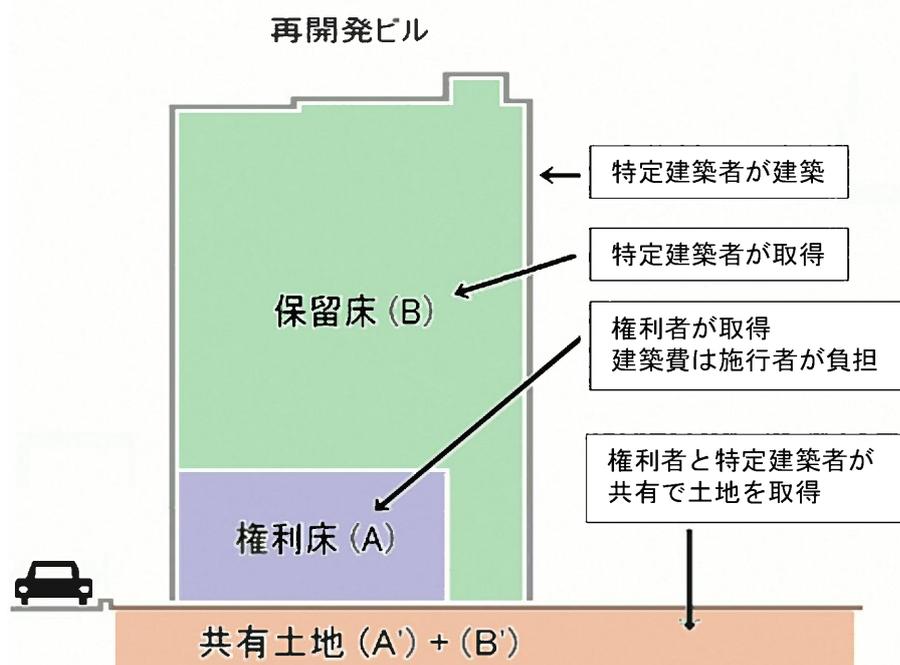


## 【民間活力の導入】

- 市街地再開発事業の施行にあたり、再開発ビルの資産価値を高めることや建物整備の円滑化や工期短縮を図ることを目的に、民間事業者のノウハウを活用し、豊富な実績に基づく提案・助言などを受けることができます。
- 民間活力の導入方式には都市再開発法に基づくものと基づかないものを含め、複数の制度があり、JR芦屋駅南地区では「**特定建築者制度**」を採用します。

### 特定建築者制度とは

- 市街地再開発事業の再開発ビルの建築は、事業主体が自ら行うことが原則ですが、施行者の負担を軽減すると同時に民間事業者等の能力の積極的活用を図りつつ、市街地再開発事業の円滑な実施を図る趣旨から、昭和55年の都市再開発法の改正により特定建築者制度が創設されました。
- 特定建築者制度の主なメリットは以下のとおりです。
  - ① 民間事業者等が一定の保留床を取得するため、**床処分のリスクが軽減**されます。
  - ② 民間事業者等が**自らの資金で建物を整備**するため、施行者の事業資金調達が軽減されます。
  - ③ 民間事業者等のノウハウ活用により、**建物整備の円滑化・迅速化**が期待できます。
  - ④ 民間事業者等のノウハウ活用により、施設建築物の**有効かつ効果的な管理運営**が図られます。



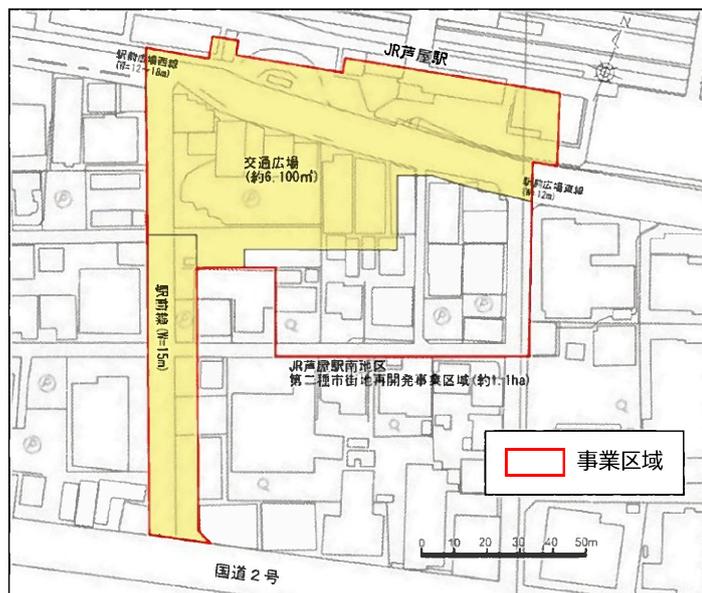
## 4. 事業シミュレーション

実際にそれぞれの事業を、本地区に適用した場合、どのようになるか、6つのパターンに分類し、シミュレーションを行います。

### ○ シミュレーションパターンの考え方

現在、下図のように交通広場や道路が都市計画決定されています。シミュレーションにおいては、現行の都市計画を前提とせず、ロータリーを整備しないで道路拡幅のみを行うパターンや、現計画の道路や交通広場を前述の3つの手法によって整備するパターン等で検討します。

また、市街地再開発事業の検討では、再開発ビルの規模を地権者の権利床を充足する程度まで低減した場合のシミュレーションも行います。



### ○ 本地区に必要な交通結節点機能

交通結節点とは、複数の交通手段をつなぐ場所の事で、JR芦屋駅南地区では、交通量調査の結果に基づき、下記の交通結節点としての機能を持った施設を整備する必要があります。すべてのパターンにおいて、この施設数の整備を目標とします。

バスバース数 : 4台

タクシーバース数 : 10台 (乗降用2台, 待機場8台)

一般車バース数 : 4台 (一般用3台, 障がいのある方用1台)

### ○ 過年度までに締結した協定等の取扱い

シミュレーションにあたり、これまでに関係者と締結した協定や土地売買等の契約については、破棄されることなく継続されるものとして取り扱います。事業手法の選択によっては、協定等が不要となる場合もありますが、事業外経費として計上します。

次頁以降でシミュレーション結果を説明します。

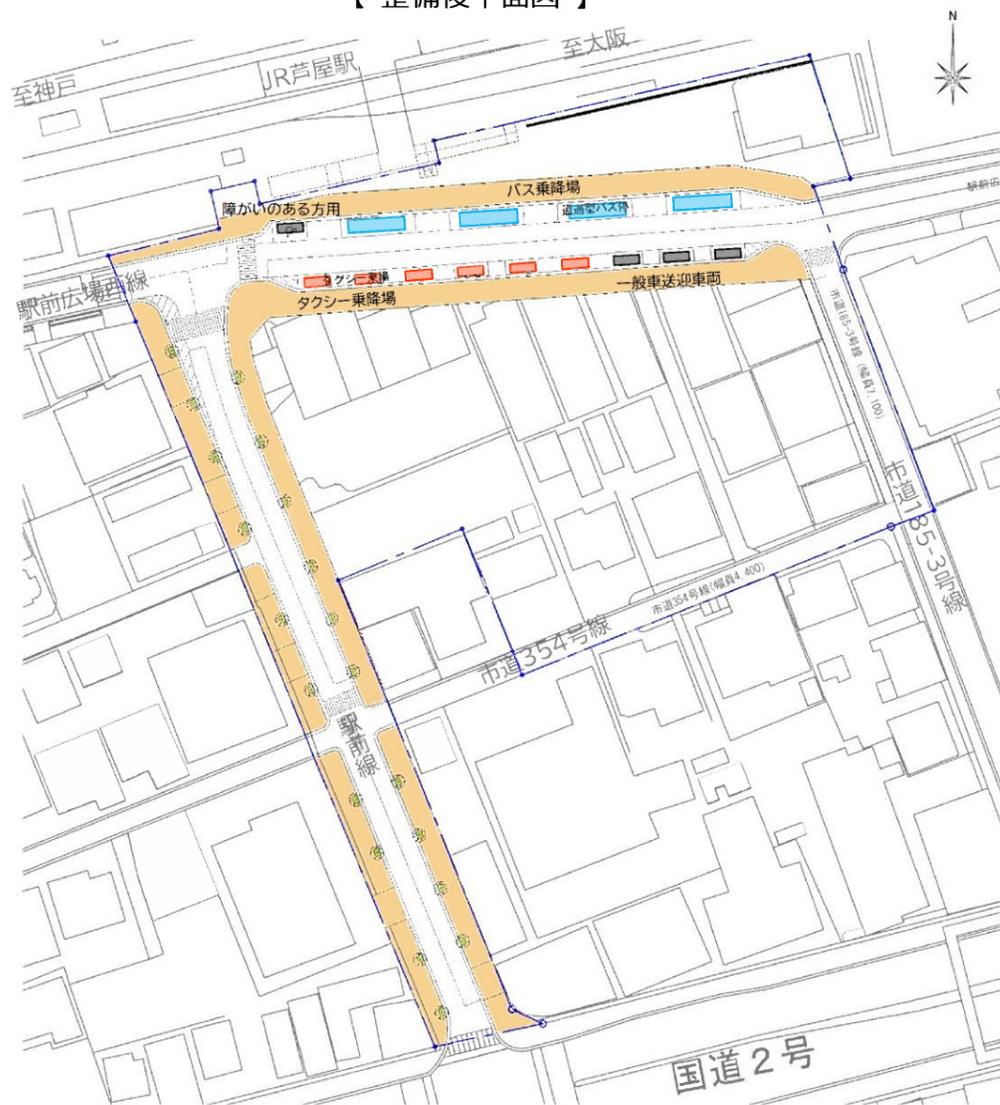
事業手法	街路事業		土地区画整理事業		第二種市街地再開発事業							
	駅前広場・道路区域の土地のみを直接買収		周辺土地を含めたエリアで換地を行い、土地の一部を出し合って駅前広場・道路及び沿道宅地を一体的に整備		周辺の土地を含めたエリアの土地・建物を共同化、再開発ビルへ高度利用化することにより駅前広場・道路を整備							
パターン	㊶	㊷	㊸	㊹	㊺	㊻						
概要	現道を拡幅し、バス・一般車の駐車スペースを整備する場合	現計画の駅前広場と道路(駅前線)拡幅のみを行う場合	現計画の駅前広場と道路(駅前線)拡幅を区画整理の手法を用いて行う場合	令和2年5月に一部の市民の方から提案のあった計画をベースとした場合	現計画をベースに事業費縮減を行った場合	㊺の再開発ビルを譲受け希望者分のみ程度の規模(11階建て→6階建て)まで縮小した場合						
事業区域整備イメージ												
交通課題の解決	✕ できない	○ できる	○ できる	✕ できない	○ できる	○ できる						
地区内の権利者の居住・商売の継続	△ 一部の権利者はできない	✕ できない	△ 一部の権利者はできない	△ 一部の権利者はできない	○ できる	○ できる						
総事業費	総事業費 86.3 億円 うち市負担額 67.9 億円	総事業費 130.7 億円 うち市負担額 88.4 億円	総事業費 124.6 億円 うち市負担額 84.9 億円	総事業費 123.7 億円 うち市負担額 93.2 億円	総事業費 166.5 億円 うち市負担額 実質 99.0 億円	総事業費 167.6 億円 うち市負担額 120.1 億円						
負担者別(右)												
事業種別(左)	<p>主たる事業(上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル</li> <li>道路</li> <li>その他(測量・設計等)</li> <li>用地・補償</li> <li>事業外の執行経費等</li> </ul> <p>関連事業(下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐輪場</li> <li>ペDESTリアンデッキ</li> <li>JR駅舎改良</li> </ul>		<p>主たる事業(上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル</li> <li>道路</li> <li>その他(測量・設計等)</li> <li>用地・補償</li> <li>事業外の執行経費等</li> </ul> <p>関連事業(下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐輪場</li> <li>ペDESTリアンデッキ</li> <li>JR駅舎改良</li> </ul>		<p>主たる事業(上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル</li> <li>道路</li> <li>その他(測量・設計等)</li> <li>用地・補償</li> <li>事業外の執行経費等</li> </ul> <p>関連事業(下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐輪場</li> <li>ペDESTリアンデッキ</li> <li>JR駅舎改良</li> </ul>		<p>主たる事業(上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル</li> <li>道路</li> <li>その他(測量・設計等)</li> <li>用地・補償</li> <li>事業外の執行経費等</li> </ul> <p>関連事業(下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐輪場</li> <li>ペDESTリアンデッキ</li> <li>JR駅舎改良</li> </ul>		<p>主たる事業(上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル</li> <li>道路</li> <li>その他(測量・設計等)</li> <li>用地・補償</li> <li>事業外の執行経費等</li> </ul> <p>関連事業(下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐輪場</li> <li>ペDESTリアンデッキ</li> <li>JR駅舎改良</li> </ul>		<p>主たる事業(上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル</li> <li>道路</li> <li>その他(測量・設計等)</li> <li>用地・補償</li> <li>事業外の執行経費等</li> </ul> <p>関連事業(下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐輪場</li> <li>ペDESTリアンデッキ</li> <li>JR駅舎改良</li> </ul>	

## パターン① 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 】

バスバース	4台 (乗降4台, 待機0台)
タクシーバース	6台 (乗降2台, 待機4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)

区分	事業費
用地・補償	29.9 億円
工事	1.7 億円
その他	7.0 億円
小計	38.6 億円

(関連事業の費用)

区分	事業費
地下駐輪場	0 円
ペDESTリアンデッキ	0 円
J R 駅舎改良	15.8 億円
小計	15.8 億円

(事業外の費用)

事業外経費	31.9 億円
-------	---------

事業費合計	86.3 億円
市の実質負担額 (負担割合)	67.9 億円 ( 78.7 % )

### 【 事業の検証 】

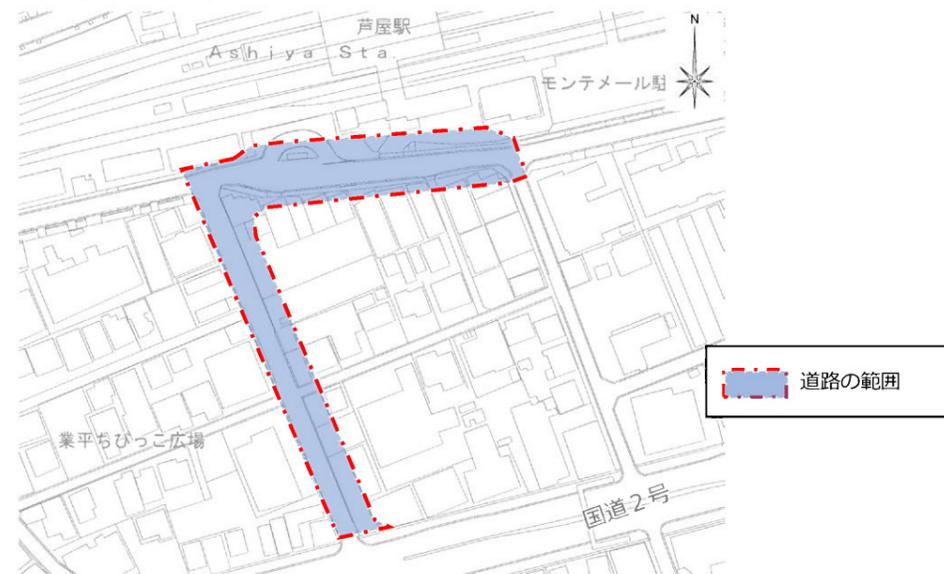
評価項目	内容	評価	
交通課題の解決	通過車両と乗降車両が交錯し、危険な状態が生じる。タクシーバースは必要台数を満たしておらず、整備前より交通結節機能が低下する。バスは旋回できるスペースがなく、運行方向が限定されるため、利便性が劣る。タクシー及び一般車の乗降場と駅との移動に道路横断が必要であるため、駅利用者による道路の乱横断を誘発する。整備後の交通状況は整備前より悪化する可能性が高い。警察はロータリー型の交通処理の方が安全であると判断している。	×	
地区内権利者の居住・商売の継続	一部の地権者の転出が必要となる。道路拡幅による用地買収件数は一定数、必要であるが、残地での営業・居住は可能な箇所が多い。	△	
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。	×
	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。

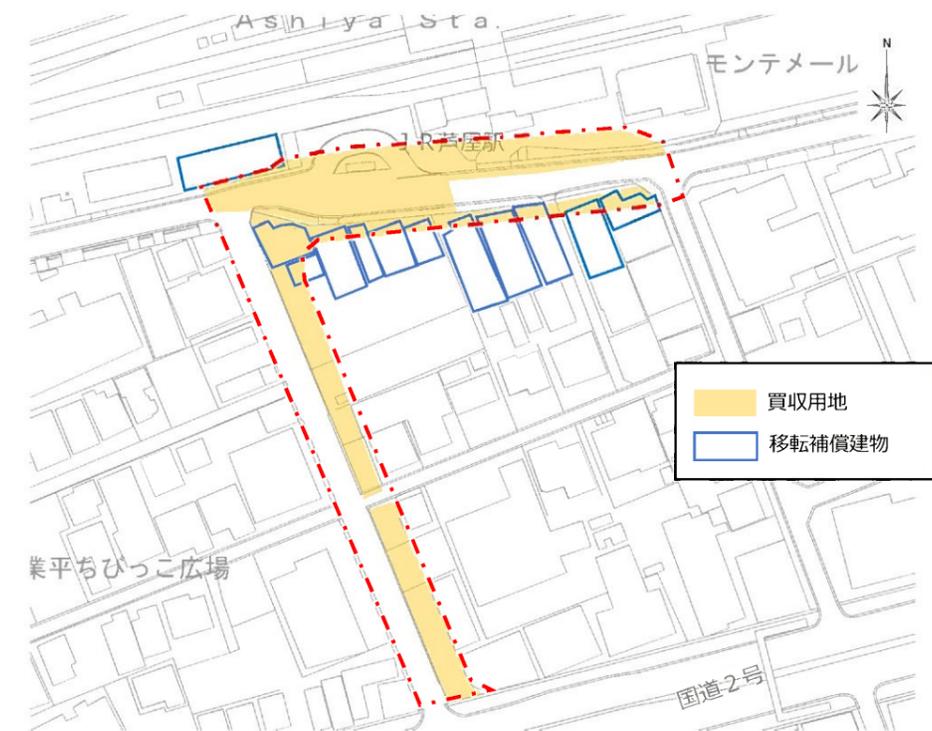
したがって、本シミュレーションでは都市計画の変更を行ったと想定し、都市計画決定された公共施設の内、宅地にかかる右図黄着色の区域が買収の対象となり、道路として整備され、それ以外の土地はそのまま残ることとなります。

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	10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）

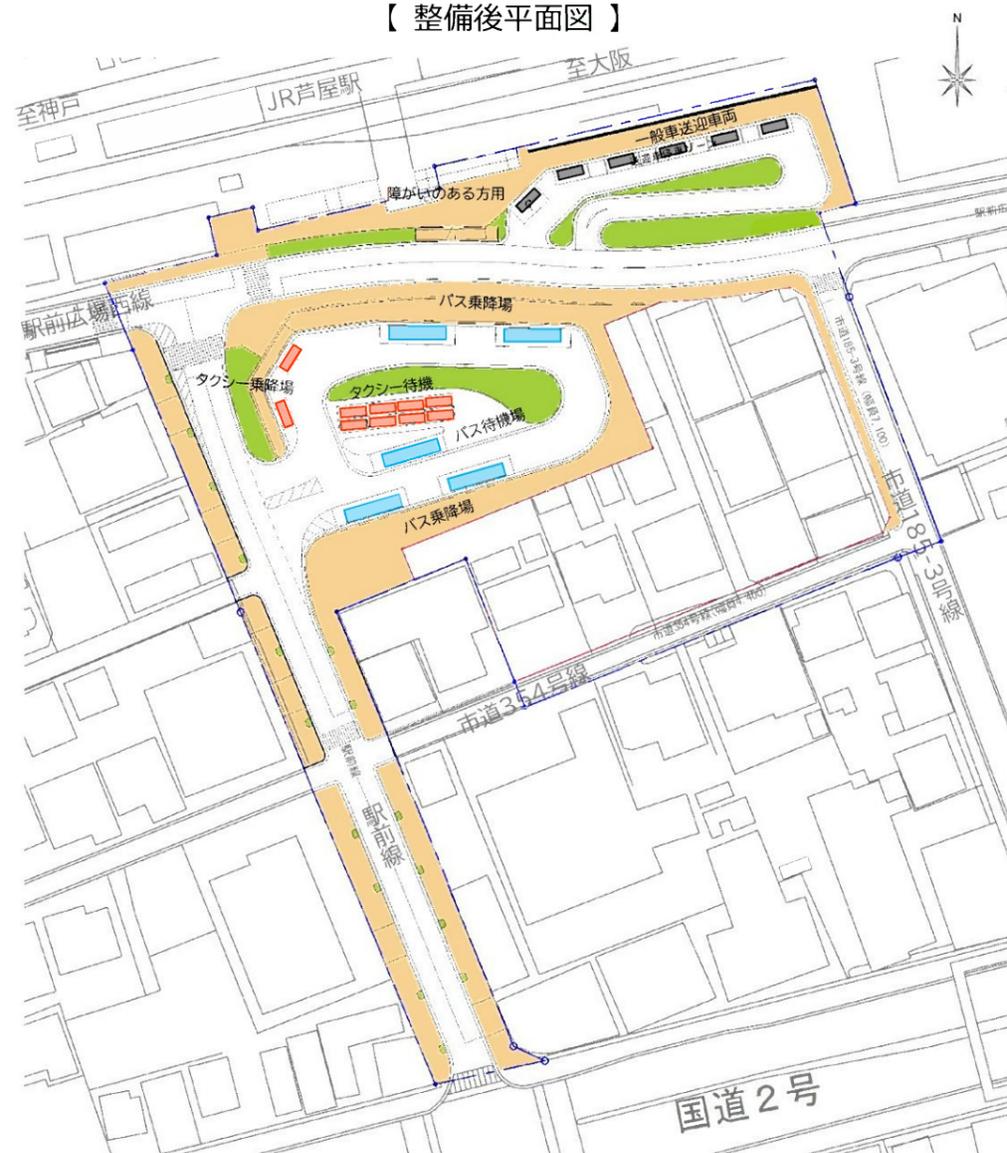


## パターン⑧ 現行計画の駅前広場と道路拡幅のみを行う場合

### 【 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DEST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 】

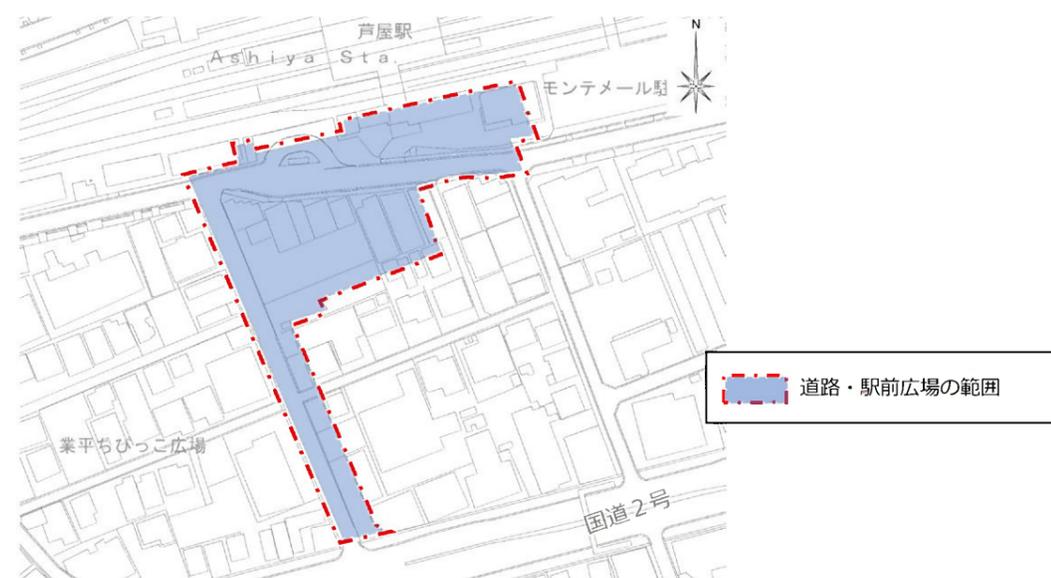
評価項目	内容	評価	
交通課題の解決	バス・タクシーなど交通事業者用と一般車のロータリーが整備され、交通結節点としての機能向上が見込まれる。また、ロータリーを整備することにより歩行者と車両を分離することができ交通安全性が向上する。公安委員会や道路管理者の意見を踏まえた計画であり、警察は通過型の交通処理より安全であると判断している。	○	
地区内権利者の居住・商売の継続	道路及び駅前広場に係る地権者は全て転出する必要がある。地区内での居住・商売の継続は不可となる。	×	
まちなみ、景観	切り取り買収方式であるため、不整形な残地が生じる。また、個別の宅地の開発に関しては、個々の事情に委ねるため、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。	△
	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。

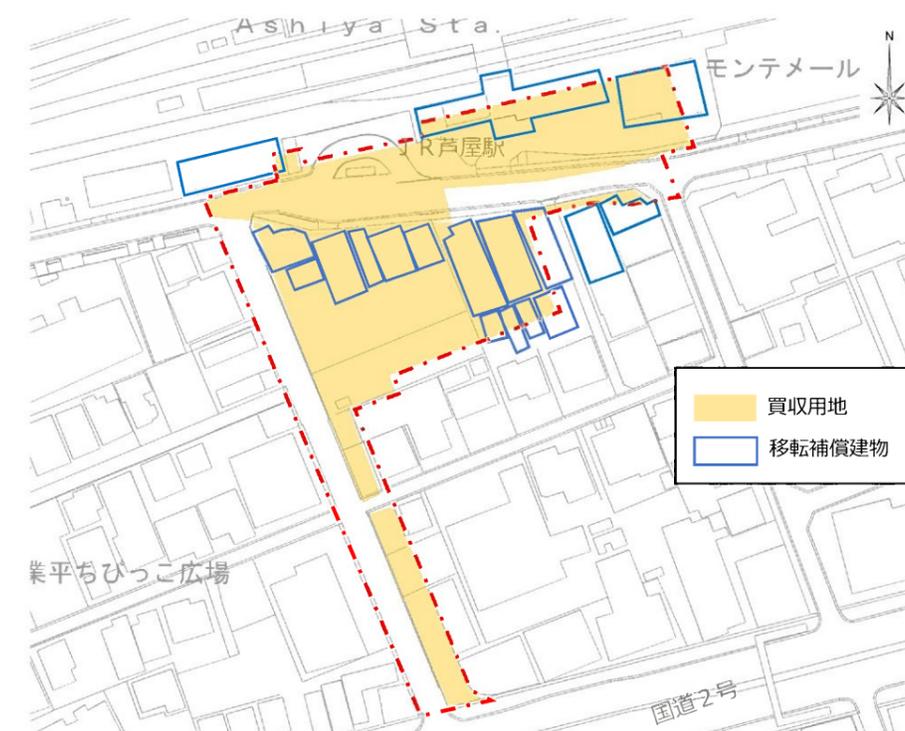
したがって、本シミュレーションでは現在都市計画決定されている公共施設の内、宅地にかかる右図黄着色の区域が買収の対象となり、道路・駅前広場として整備され、それ以外の土地はそのまま残ることとなります。

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る宅地の面積は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 ㎡	—
	J R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 ㎡

※ 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。



## シミュレーションのまとめ

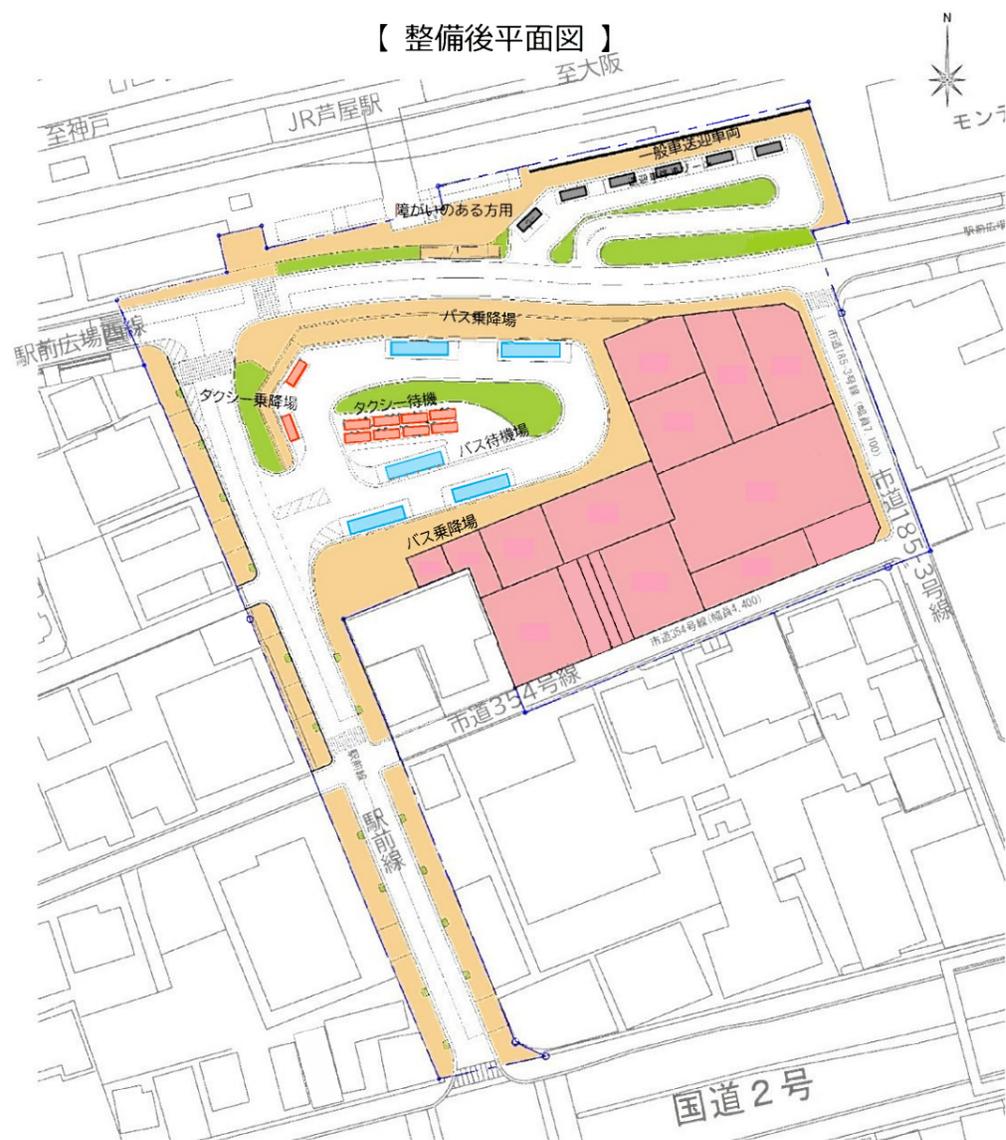
- ◆ 公共施設（道路・駅前広場）の整備に支障となる用地・建物は転出を強いられることとなり、相当な面積の転出が必要となる。
- ◆ 計画どおりの駅前広場を整備するので、“交通環境の再整備・強化”を達成することができる。

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)

区分	事業費
用地・補償	77.4 億円
工事	5.9 億円
その他	7.0 億円
小計	90.3 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	8.1 億円
J R 駅舎改良	15.8 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 】

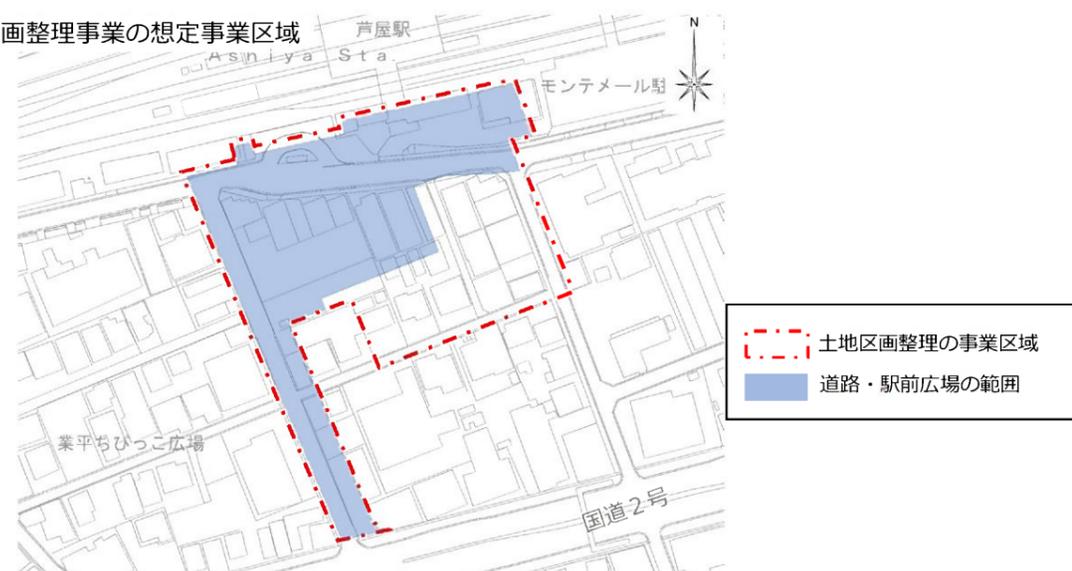
評価項目	内容	評価	
交通課題の解決	バス・タクシーなど交通事業者用と一般車用のロータリーが整備され、交通結節点としての機能向上が見込まれる。また、ロータリーを整備することにより歩行者と車両を分離することができ交通安全性が向上する。公安委員会や道路管理者の意見を踏まえた計画であり、警察は通過型の交通処理より安全であると判断している。	○	
地区内権利者の居住・商売の継続	整備する公共施設（道路及び駅前広場）の規模が大きいため、地権者から多くの土地を先行買収しなければ事業が成立しない。また、土地区画整理事業では基本的に借家人は権利者として扱われないため、区域外に転出せざるを得ない場合がある。	△	
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 %	—	—
	J R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 %

※ 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。

### ■ （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8,494 m<sup>2</sup>が整備後には2,750 m<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5,077 m<sup>2</sup>（芦屋市所有地とJR用地を除くと2,004 m<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2,004 m<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

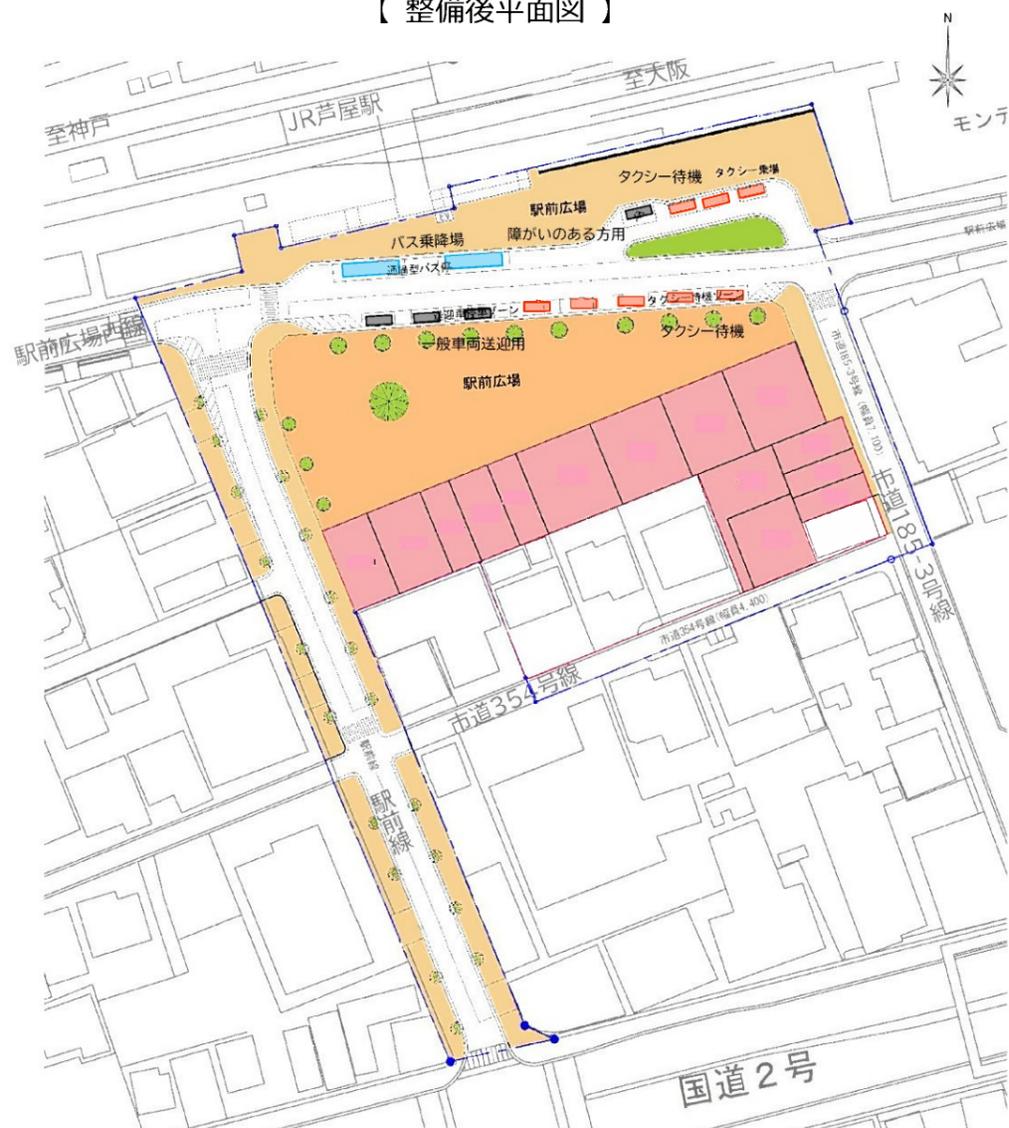
- ◆ 相当量（宅地の4割弱）の地区外転出（先行買収）がなければ、事業の実施はできないが、先行買収の可能性は土地の所有者の意向次第であり、事業の実現性は低い。
- ◆ 計画どおりの駅前広場を整備するので、“交通環境の再整備・強化”を達成することができる。

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（沿道整備街路事業）
------	--------------------

【 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)

区分	事業費
用地・補償	53.5 億円
工事	6.1 億円
その他	7.0 億円
小計	66.6 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	8.1 億円
J R 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	22.8 億円
-------	---------

事業費合計	123.7 億円
市の実質負担額 (負担割合)	93.2 億円 (75.3%)

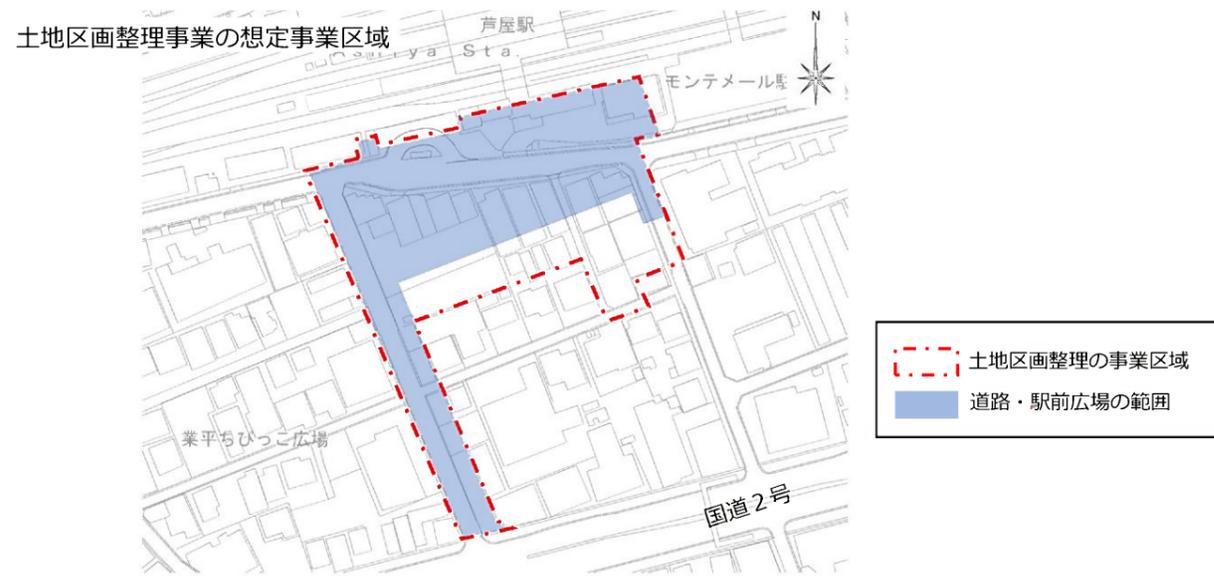
【 事業の検証 】

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◎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 <sup>2</sup>	47.0 %	1,992 m <sup>2</sup>	21.1 %
	芦屋市	636 m <sup>2</sup>	6.8 %	—	—
	J R西日本	2,437 m <sup>2</sup>	25.8 %	—	—
	小計	7,498 m <sup>2</sup>	—	1,992 m <sup>2</sup>	—
公共用地	道路・駅前広場	1,922 m <sup>2</sup>	20.4 %	7,428 m <sup>2</sup>	78.9 %
	合 計	9,420 m <sup>2</sup>	100.0 %	9,420 m <sup>2</sup>	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7,498m<sup>2</sup>が整備後には1,992m<sup>2</sup>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5,141m<sup>2</sup>（芦屋市所有地とJR用地を除くと2,068m<sup>2</sup>）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2,068m<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47%相当）の**地権者が地区外への転出を強いられる**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

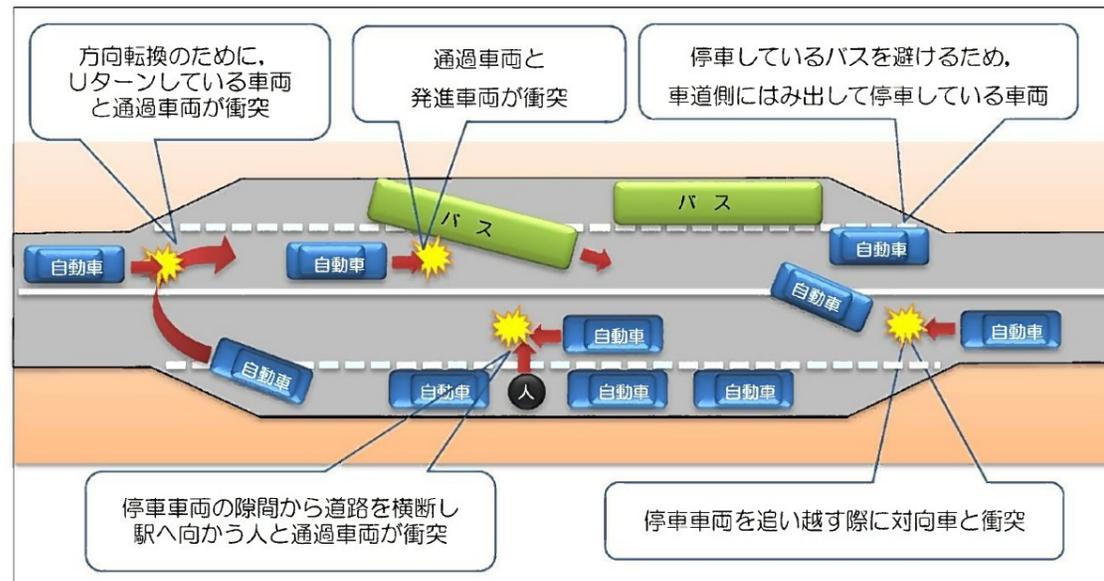
本パターンにおける交通施設の必要施設数と整備可能施設数の比較は下記のとおりです。

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Ⓐ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。

## パターン⑤ 現行計画で事業費削減を行った場合

### 【 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
J R 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 % )

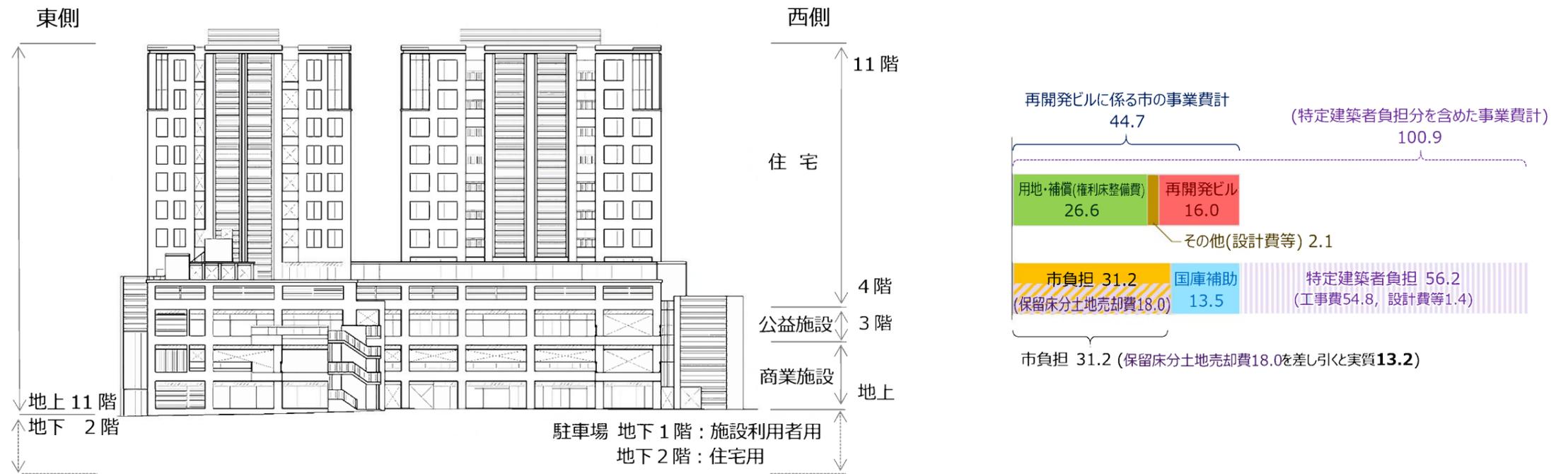
### 【 事業の検証 】

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。	○
	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の内、高額であるが、市負担割合は最も低い。	×	

# パターン⑥ 再開発ビルを譲受け希望者分の規模まで縮小した場合の事業費等の検討

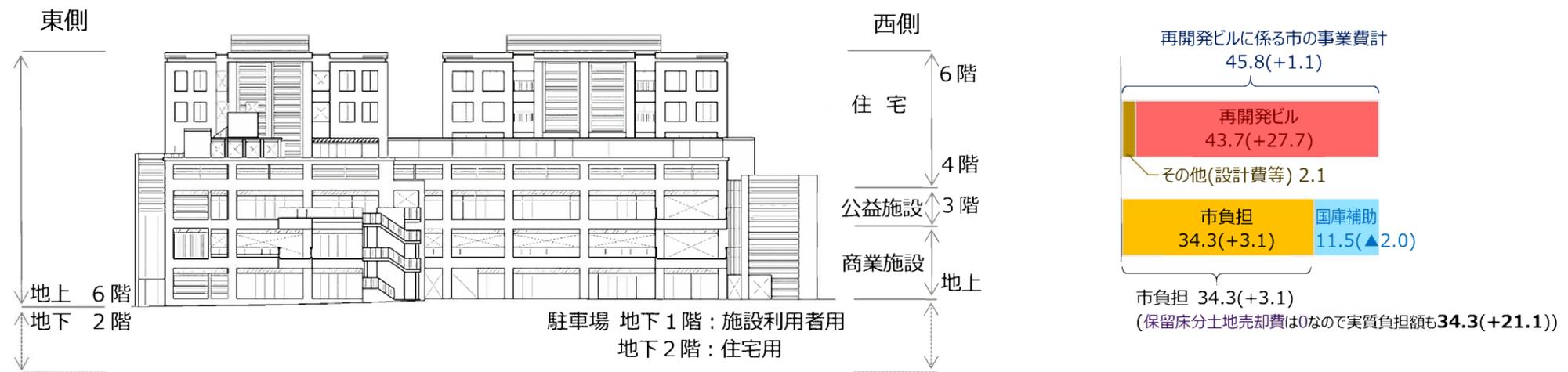
(単位：億円)

パターン⑤  
現行計画の再開発ビルの  
規模のままの場合



- ◆ 現行計画では特定建築者を活用して再開発ビルを整備することとしています。
- ◆ 見直し後の再開発ビルの建築工事費70.8億円のうち、市が負担する金額は共用部分の補助金等の16.0億円で、残りの54.8億円は特定建築者が負担します。
- ◆ 市が用地取得・整備した敷地上に特定建築者が再開発ビルを建築することとなるため、市が譲受け予定者に譲り渡すビルの権利床部分を特定建築者から買い取る費用(権利床整備費)として26.6億円を計上しています。
- ◆ 市が用地取得・整備した敷地のうち、保留床の敷地に相当する部分は特定建築者に売却するため、保留床分土地売却費18.0億円を歳入として計上しています。
- ◆ 再開発ビルに係る市の事業費の合計は44.7億円で、保留床分土地売却費18.0億円を差し引いた市の実質負担額は13.2億円となります。

パターン⑥  
再開発ビルを譲受け希望者分の  
規模まで縮小した場合



- ◆ 再開発ビルを譲受け希望者分の規模(6階建て)まで縮小すると、再開発ビルの建築工事費が70.8億円から43.7億円まで減少します。
- ◆ しかしながら、保留床がなくなることにより、保留床の処分による事業採算を前提とした特定建築者制度の活用ができず、再開発ビルの建築は市が自ら行う必要があります。
- ◆ 建築工事費の総額は▲27.1億円となり、市負担額は+27.7億円となります。
- ◆ 特定建築者制度が活用できないため、権利床整備費の26.6億円の歳出、保留床分土地売却費18.0の歳入はどちらも無くなります。
- ◆ これらの再開発ビルに係る市の事業費の合計と比較すると、事業費の合計は45.8億円で+1.1億円となり、市の実質負担額は34.3億円で+21.1億円となります。

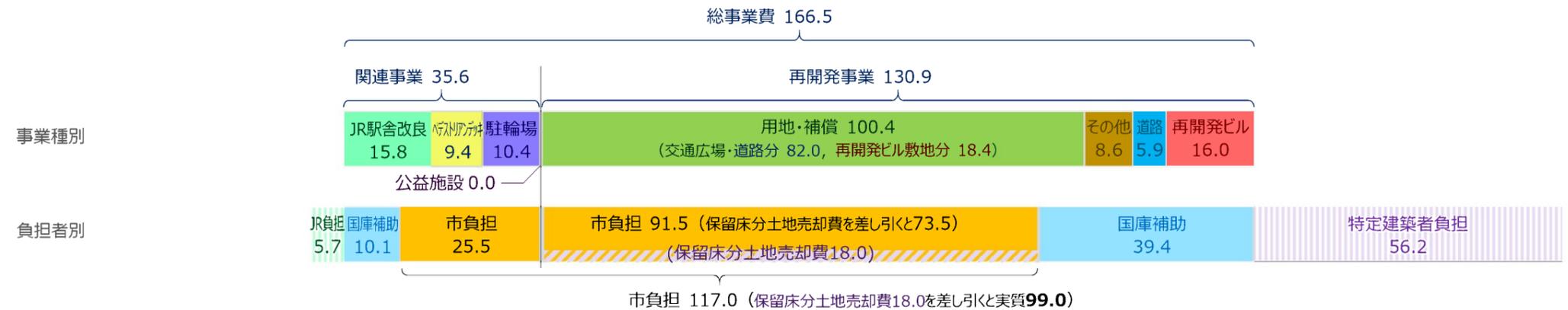
# J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業（関連事業を含む）事業費の縮減検討結果

(単位：億円)

令和2年2月28日  
調査特別委員会資料



令和2年11月  
事業費縮減検討結果



※ 平成29年3月の都市計画決定以降の事業費を令和2年11月時点で積算したものです。  
なお、将来分の国庫補助金は、制度上の補助率に基づいて算出した金額のうち、概ね7割の交付が受けられた場合を想定しています。

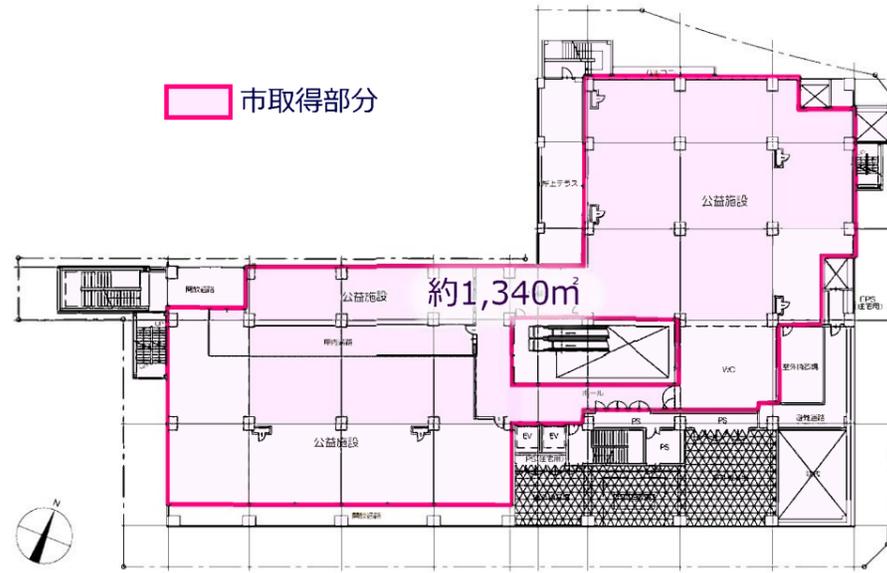
縮減額



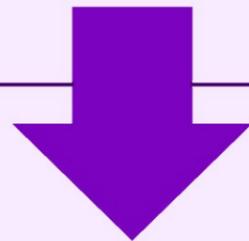
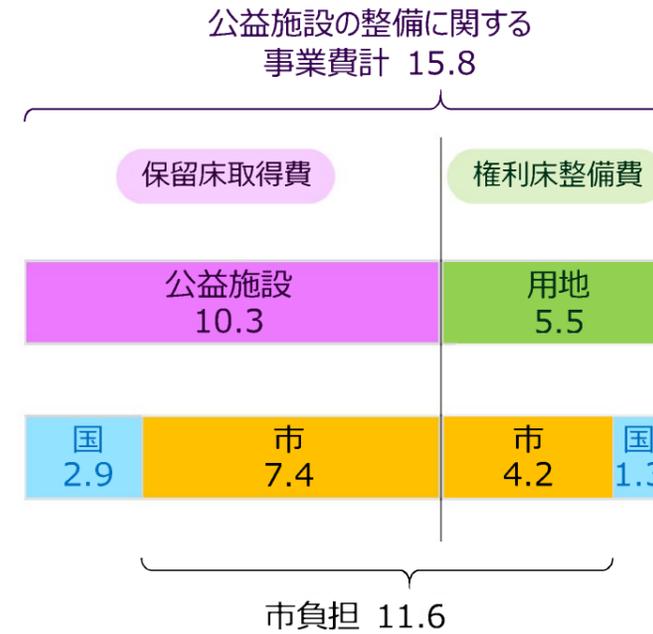
# 再開発ビル3階の公益施設の整備に関する事業費の縮減検討結果

(単位：億円)

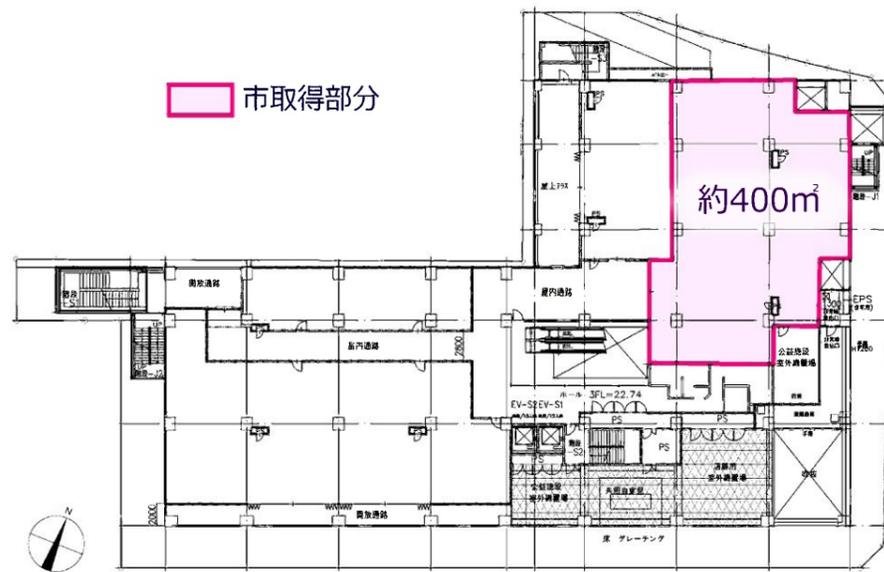
当初案



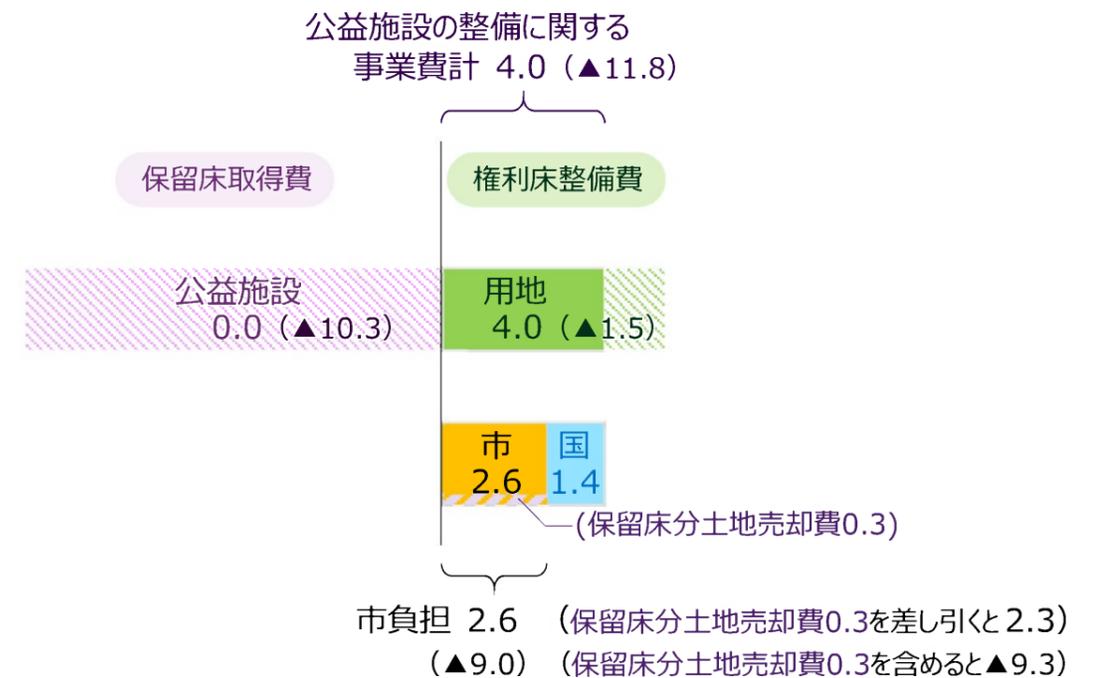
再開発ビル3階平面図



縮減案



再開発ビル3階平面図



※ 国庫補助金は、制度上の補助率に基づいて算出した金額のうち、7割の交付が受けられた場合を想定しています。

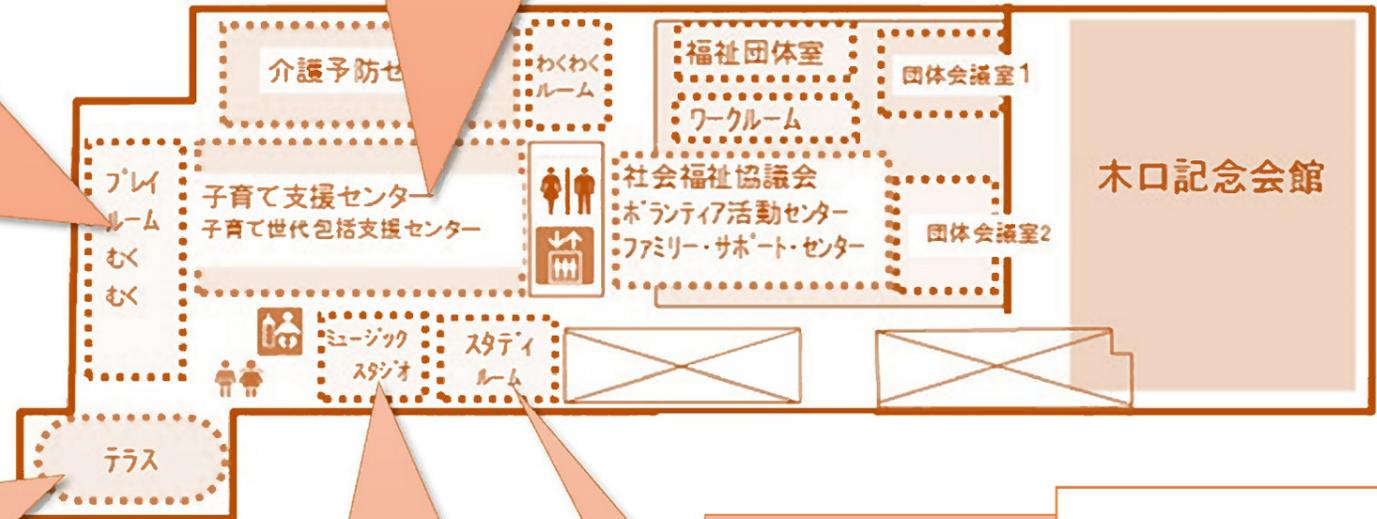
【参考】呉川町子育て支援センター（廊下・トイレ等含め約635㎡）



プレイルーム（約131㎡）



事務室（約100㎡）



テラス（約102㎡）



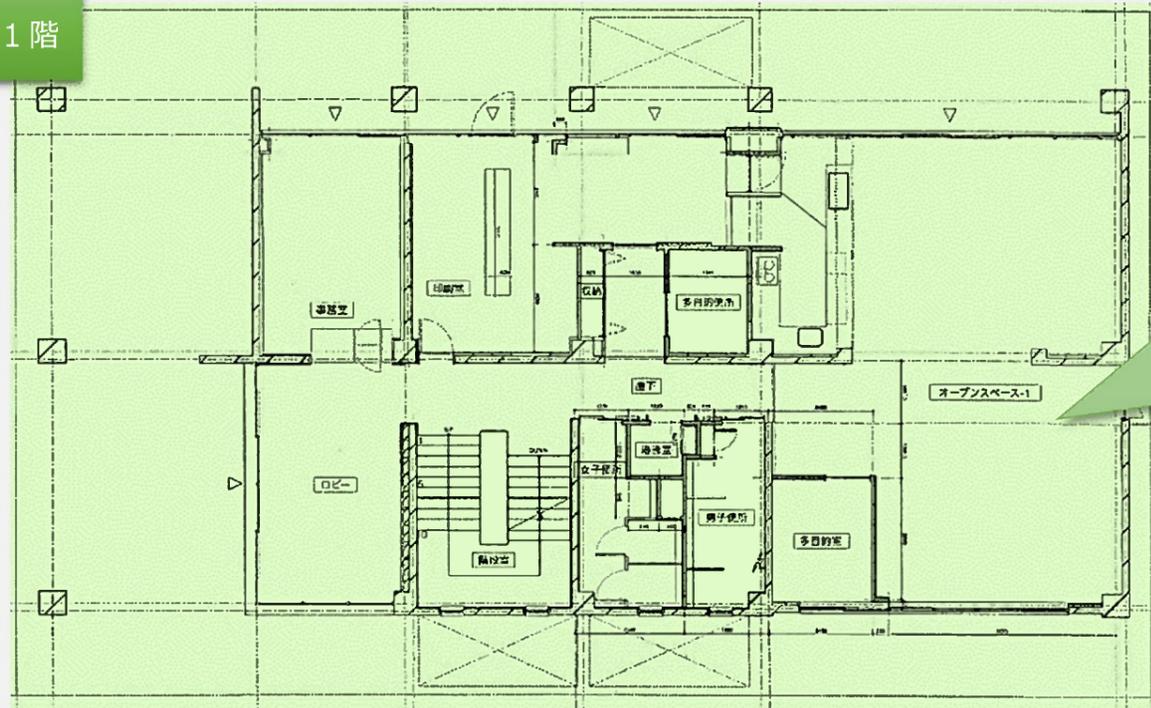
ミュージックスタジオ（約47㎡）



スタディールーム（約45㎡）

【参考】あしや市民活動センターリードあしや（1階・約228㎡/2階・315㎡）

1階



オープンスペース（約86㎡）

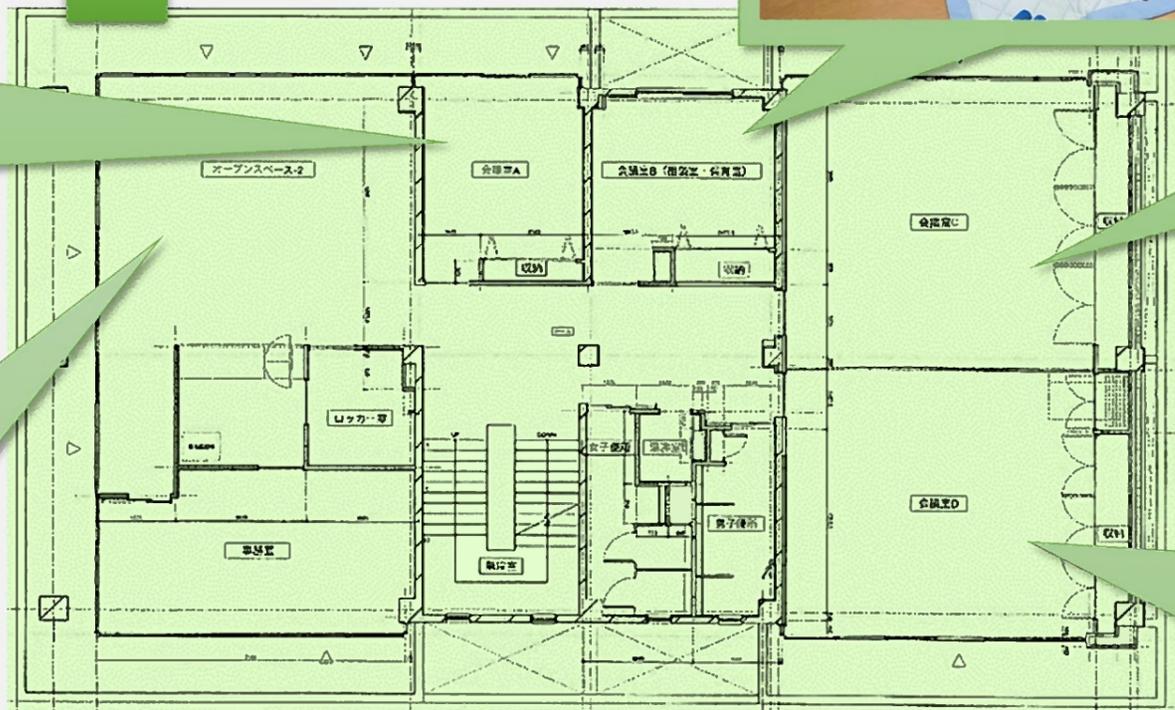


会議室 B（約17㎡）

会議室 C（約50㎡）



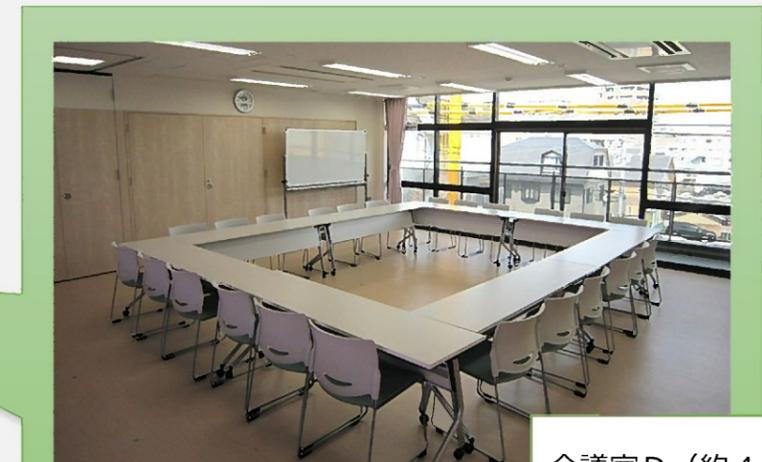
2階



会議室 A（約17㎡）



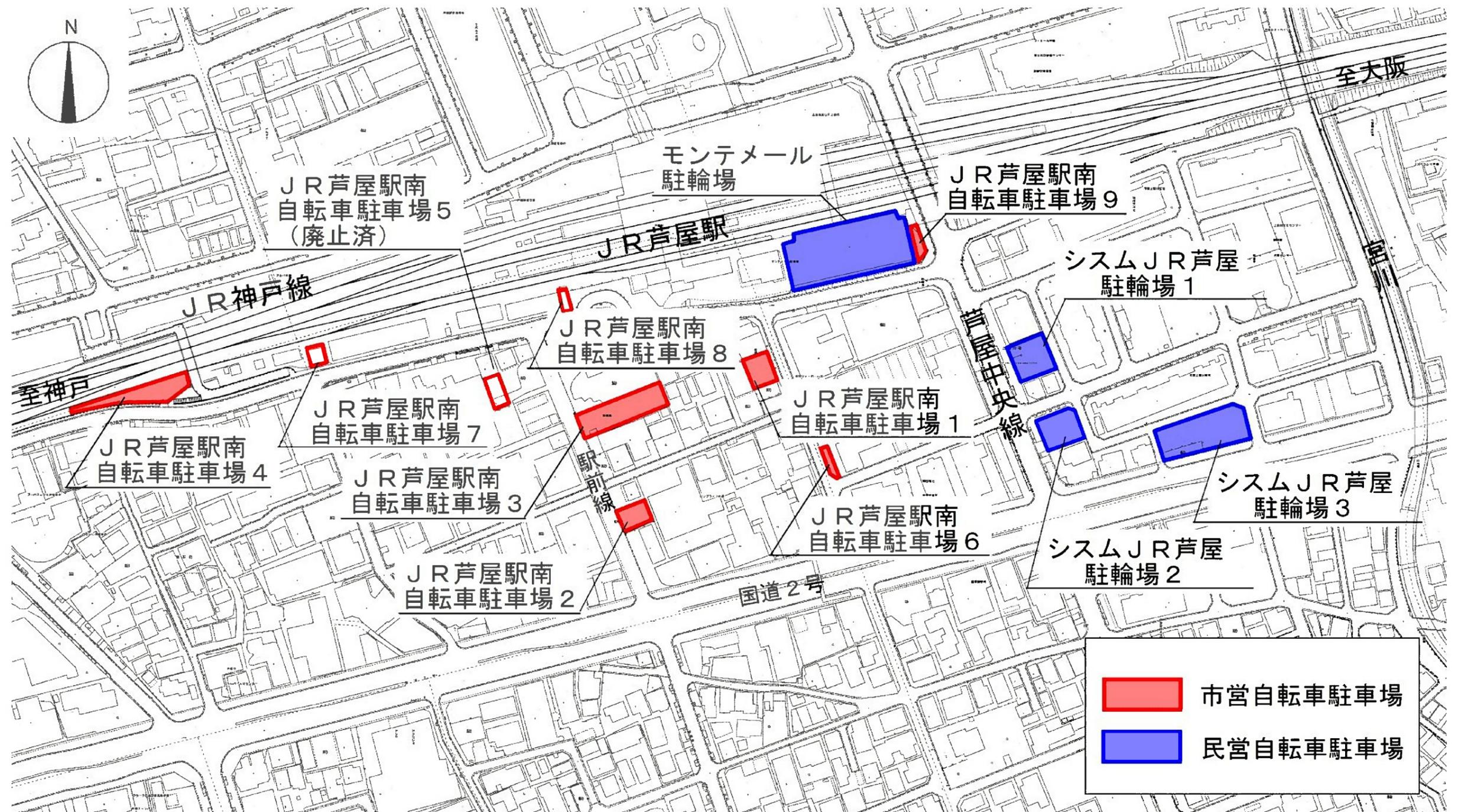
団体交流スペース（約47㎡）



会議室 D（約46㎡）

# 自転車駐車場計画における需要予測の見直しについて

## 1. 地区周辺における自転車駐車場の現状



※ 「JR芦屋駅南自転車駐車場5」は、平成27年11月に廃止。  
 「JR芦屋駅南自転車駐車場7」及び「JR芦屋駅南自転車駐車場8」は令和元年9月30日に廃止。  
 「シスムJR芦屋駐輪場3」は平成31年2月に規模縮小。

# 自転車駐車場計画における需要予測の見直しについて

## 2. 自転車駐車場の整備台数の見直しについて

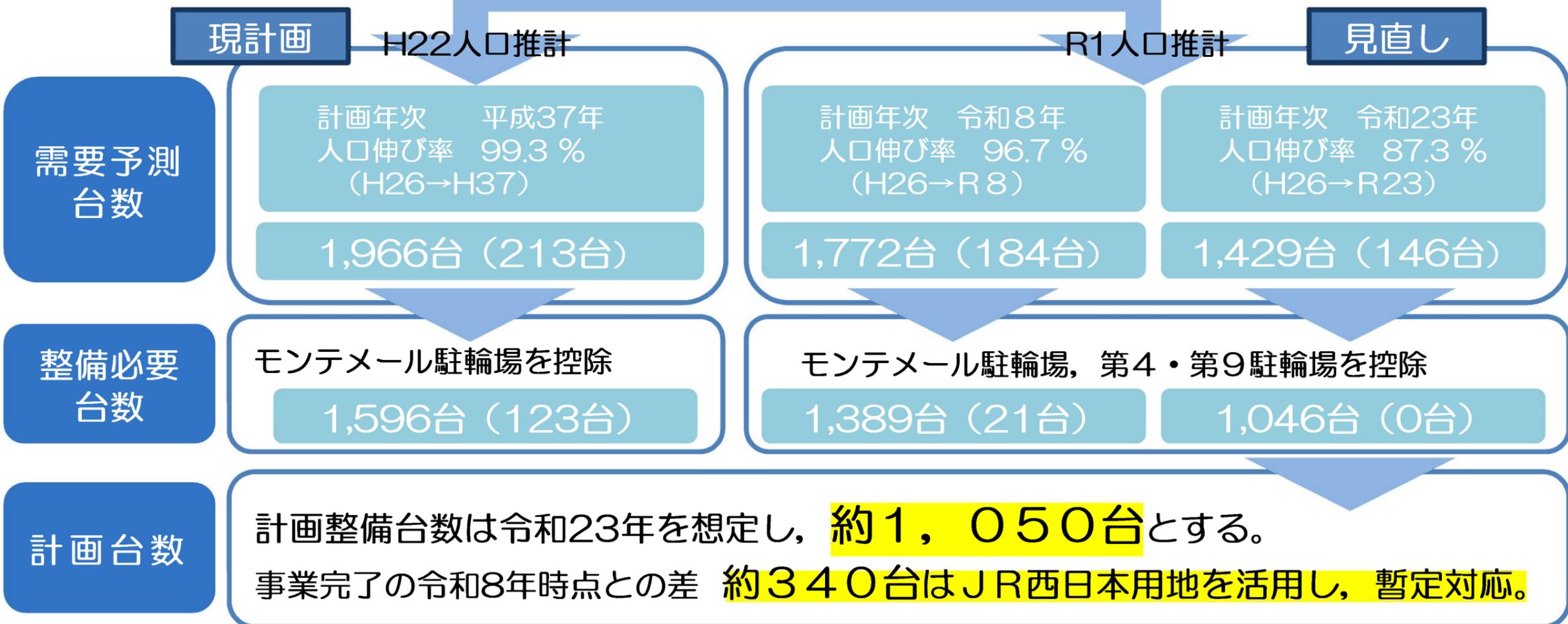
平成26年度に駐輪場計画を作成した際には、平成22年の人口推計結果を用い需要予測を行ったが、最新（令和元年10月）の人口推計結果を反映させ、需要予測及び計画台数の見直しを行う。

収容台数

平成26年度調査時点の自転車駐車場収容台数 2,479台 (311台)  
 (参考：令和元年度時点の収容台数 2,172台 (274台))

利用台数

調査結果に基づく利用台数は 1,793台 (190台) 稼働率72% (61%)  
 (参考：令和元年度時点の利用台数 1,476台 (187台) 稼働率68% (68%))



※ ( ) 内は、原動機付自転車の台数です。

# 自転車駐車場計画における需要予測の見直しについて

## 【参考】平成26年度（調査実施年度）の利用状況

			自転車（台）			原動機付自転車（台）		
			収容台数	利用台数	稼働率（%）	収容台数	利用台数	稼働率（%）
市 営	JR芦屋駅南自転車駐車場1	定期	91	93	102.2	50	49	98.0
	JR芦屋駅南自転車駐車場2	定期	156	148	94.9	—	—	—
	JR芦屋駅南自転車駐車場3	一時利用	332	223	67.2	59	25	42.4
	JR芦屋駅南自転車駐車場4	定期	—	—	—	73	33	45.2
	JR芦屋駅南自転車駐車場5	定期	160	167	104.4	—	—	—
	JR芦屋駅南自転車駐車場6	定期	67	66	98.5	20	22	110.0
	JR芦屋駅南自転車駐車場7	定期	—	—	—	19	15	78.9
	JR芦屋駅南自転車駐車場8	定期	12	12	100.0	—	—	—
	JR芦屋駅南自転車駐車場9	定期	13	13	100.0	—	—	—
	小計			831	722	86.8	221	144
民 営	シスムJR芦屋駐輪場1	一時利用	365	293	80.3	—	—	—
	シスムJR芦屋駐輪場2	定期	328	296	90.2	—	—	—
	シスムJR芦屋駐輪場3	定期	585	176	30.1	—	—	—
	小計			1,278	765	59.8	—	—
モンテメール駐輪場		定期・一時利用	370	303	81.9	90	46	51.1
合 計			2,479	1,790	72.2	311	190	61.1

# 自転車駐車場計画における需要予測の見直しについて

## 【参考】令和元年度時点の利用状況

			自転車（台）			原動機付自転車（台）			
			収容台数	利用台数	稼働率（%）	収容台数	利用台数	稼働率（%）	
市営	JR芦屋駅南自転車駐車場1	定期	91	86	94.5	50	43	86.0	
	JR芦屋駅南自転車駐車場2	定期	178	176	98.9	—	—	—	
	JR芦屋駅南自転車駐車場3	定期・一時利用	348	309	88.8	43	33	76.7	
	JR芦屋駅南自転車駐車場4	定期	—	—	—	73	47	64.4	
	JR芦屋駅南自転車駐車場6	定期	67	65	97.0	20	19	95.0	
	JR芦屋駅南自転車駐車場7	定期	—	—	—	19	12	63.2	
	JR芦屋駅南自転車駐車場8	定期	33	21	63.6	—	—	—	
	JR芦屋駅南自転車駐車場9	定期	24	25	104.2	—	—	—	
	小計			741	682	92.0	205	153	75.1
民営	シスムJR芦屋駐輪場1	一時利用	350	168	48.0	—	—	—	
	シスムJR芦屋駐輪場2	定期	328	264	80.5	—	—	—	
	シスムJR芦屋駐輪場3	定期	198	44	22.2	—	—	—	
	小計			876	476	54.3	—	—	—
	モンテメール駐輪場	定期・一時利用	555	317	57.1	69	34	49.3	
合計			2,172	1,475	67.9	274	188	68.6	

# 自転車駐車場計画における需要予測の見直しについて

## 【参考】需要予測の手順について

JR芦屋駅南側の駐輪需要の予測は下記の手順で行います。

### ① 利用実態調査

区域内の駐輪場及び周辺路上駐輪について、実態調査を行います。平日・休日ともに実施し、1時間ごとの台数を把握します。また、台数調査と併せて利用者へのアンケート調査も行い、利用者の目的・年齢・性別・職業・居住地等を把握します。

### ② 利用目的別・距離圏域別の分類

需要予測にはピーク時間帯の駐輪台数等を用います。（本地区においては平日13時台の駐輪台数を用い推計することとします。）一時利用及び路上駐輪の台数は実態調査結果を、月極利用の台数は定期利用実態を用います。

アンケート調査の結果に基づき、駐輪台数等を利用目的（通勤・通学・その他）に分類し、更に駅と居住地との距離圏域別（500m毎）に分類します。

### ③ 将来利用者数の予測

「芦屋市将来人口推計」において、市内の各小学校区別に設定された人口伸び率を用い、利用目的別及び距離圏域別の将来人口伸び率を設定します。設定した将来人口伸び率を目的別・距離圏域別に分類したピーク時間帯利用者数に乗じます。

今回の見直し検討においては、利用実態調査を実施した平成26年から、再開発事業完了年度の令和8年度及び完了から15年が経過した令和23年度の将来利用者数を予測します。（「自転車駐輪場整備マニュアル（建設省都市局監修・自転車駐車場研究会編著）」を参考に完成後15年を設定しました。）

### ④ 駐輪場需要量の推計

利用目的別・距離圏域別に求めた将来利用台数を合計し、駐輪場需要量を求めます。

# 自転車駐車場計画における需要予測の見直しについて

【参考】平成22年人口推計と令和元年人口推計における伸び率の比較

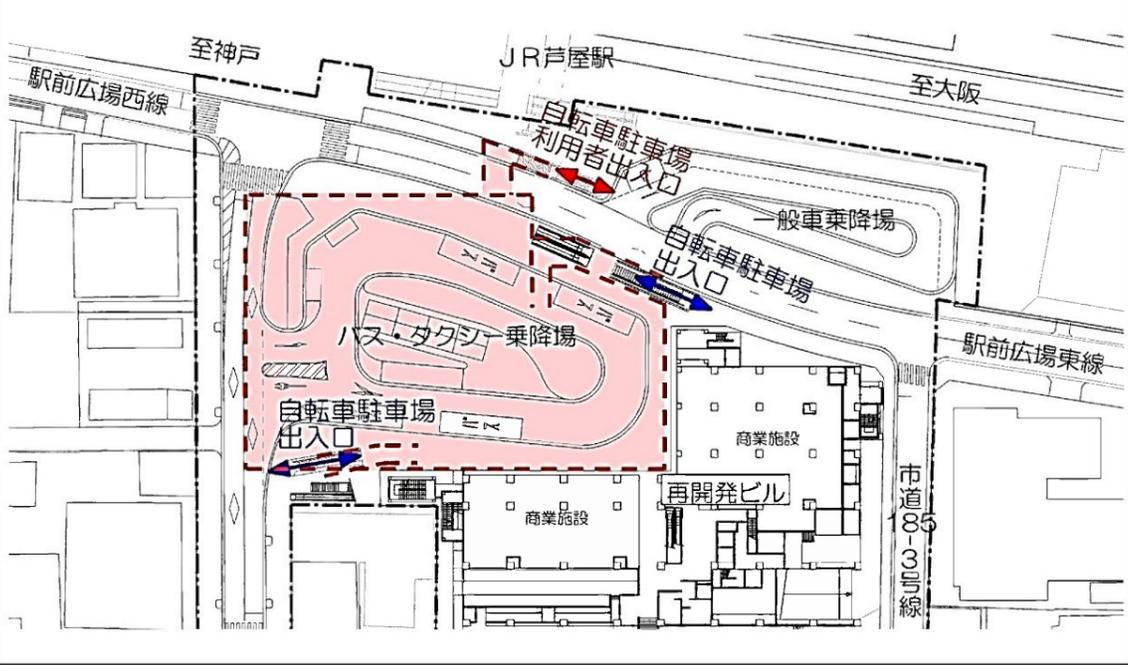
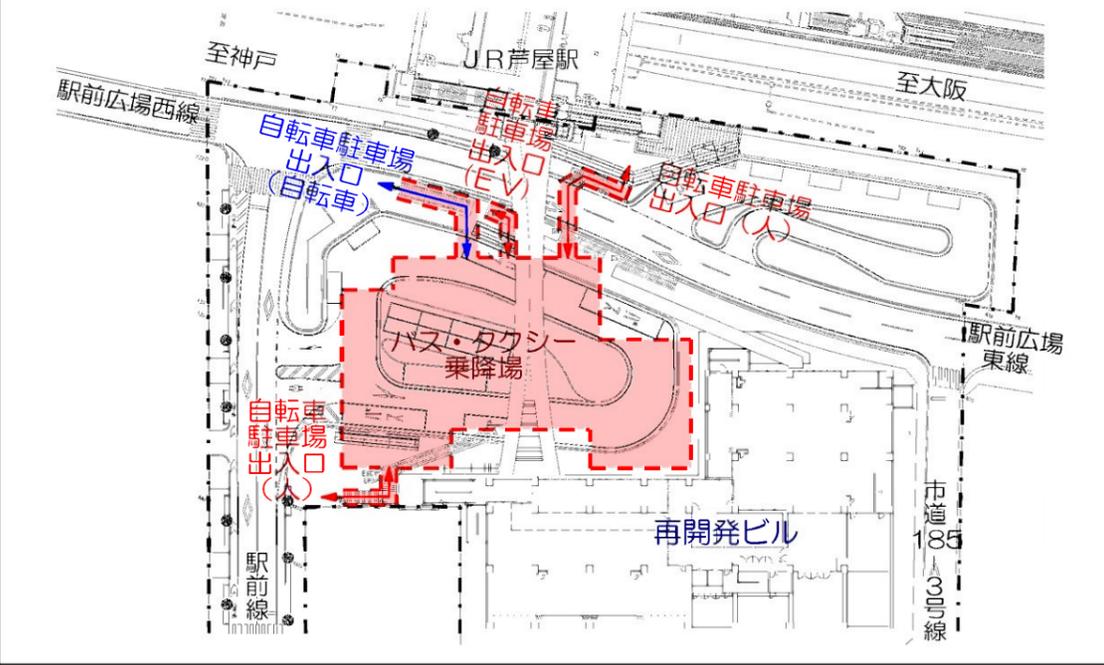
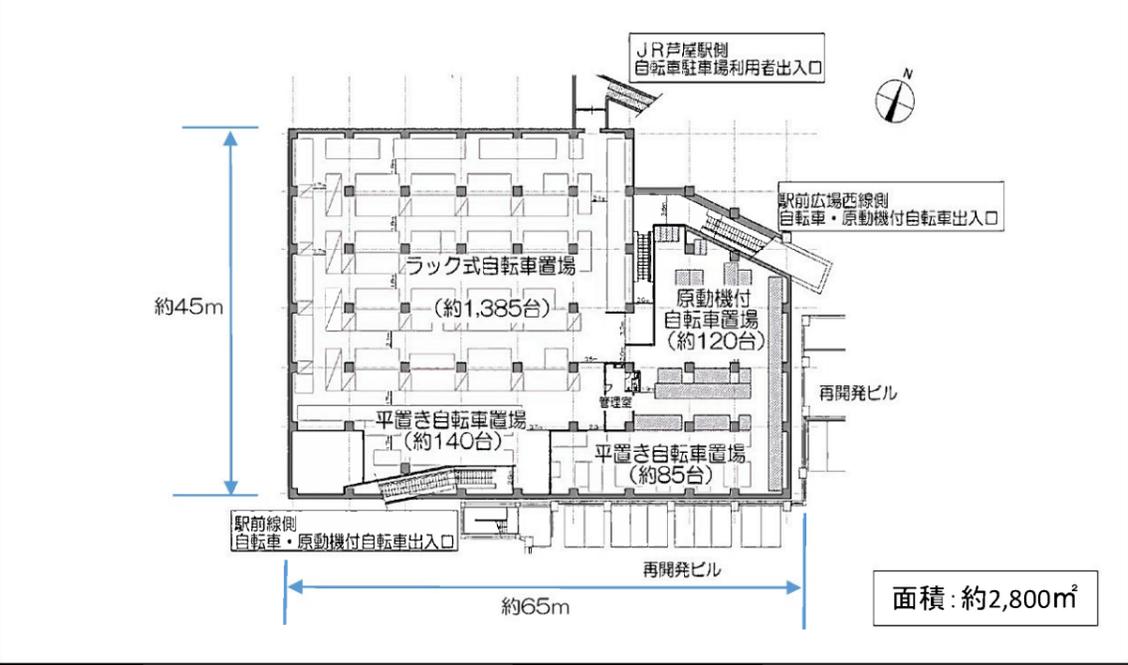
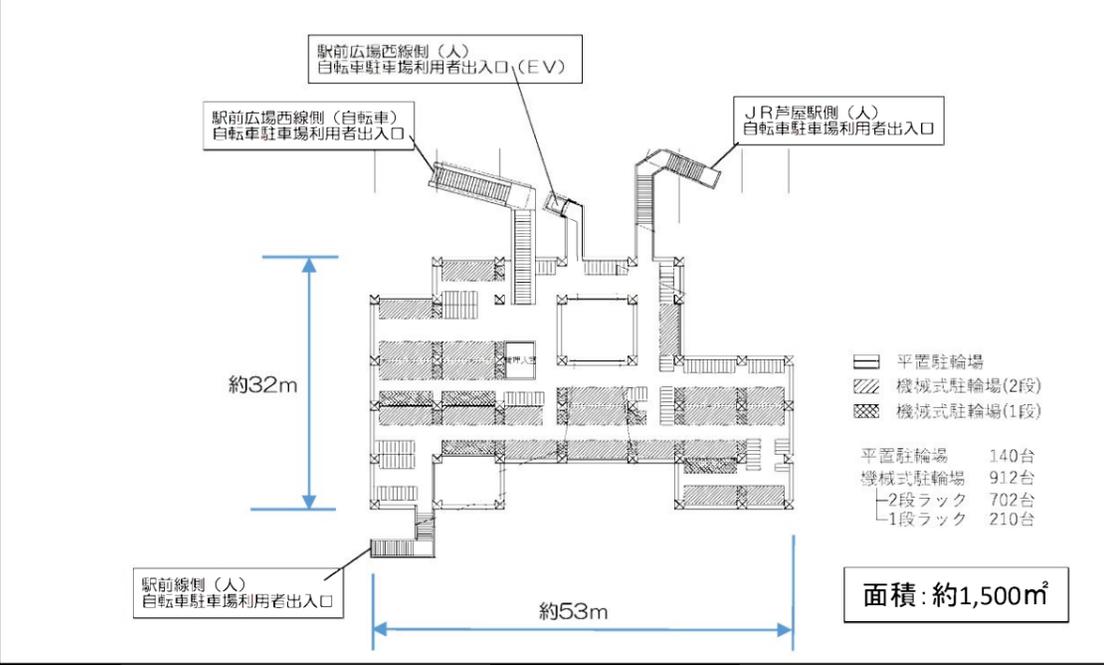
目的別・圏域別の人口伸び率（％）

圏域	① 平成26年→平成37年			② 平成26年→令和8年			③ 平成26年→令和23年		
	通勤	通学	その他	通勤	通学	その他	通勤	通学	その他
0～500m	137.1	103.2	106.9	93.3	117.0	101.0	70.4	94.6	93.6
500～1000m	129.6	103.2	106.8	92.8	117.7	100.5	70.5	93.0	93.4
1000～1500m	115.4	95.9	101.6	92.0	110.8	99.6	69.8	87.3	92.4
1500m～	102.6	89.3	99.4	99.1	122.4	103.6	81.0	102.3	93.3

【参考】市内総人口における人口伸び率（％）

	① 平成26年→平成37年			② 平成26年→令和8年			③ 平成26年→令和23年		
	通勤	通学	その他	通勤	通学	その他	通勤	通学	その他
目的別	98.5	119.9	103.0	92.2	113.4	98.9	71.1	90.9	91.2
総人口	99.3			96.7			87.3		

地下駐輪場の整備に関する事業費の縮減検討結果

案	当初案		縮減案					
地上階平面図								
地下階平面図								
駐輪台数	自転車	約1,610台	原動機付自転車	約120台	自転車	約1,050台	原動機付自転車	0台
事業費	約16.7億円				約10.4億円			

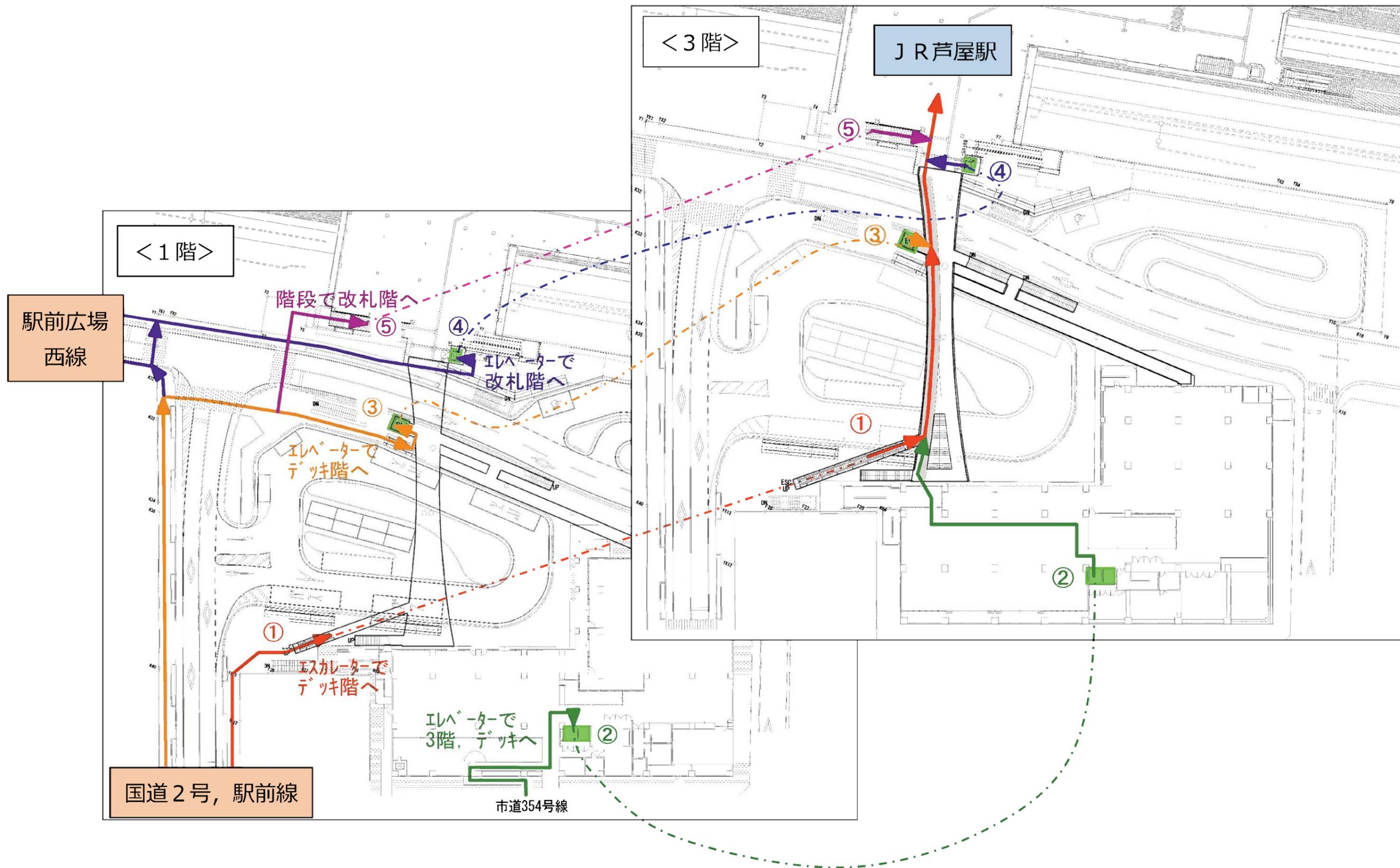
ペDESTリアンデッキ検討比較表

案	① 検討案A		② 検討案B		③ 検討案C		④ 縮減案		⑤ 工期分割案		
図											
概要	エレベーター	なし	エレベーター	なし	エレベーター	1機	エレベーター	1機	④を前提とした検討案 工期をⅠ期／Ⅱ期に分割することで、初期工事費を抑えた案。 Ⅰ期施工区間で東西道路の横断動線の歩車分離を行い、市の情勢を見ながらⅡ期を施行し、最終形態を目指すもの。		
	エスカレーター	4機（東側：上下，南側：上×2）	エスカレーター	4機（東側：上下，南側：上×2）	エスカレーター	4機（東側：上下，南側：上×2）	エスカレーター	1機（南側：上）			
	階段	南側3～2階，2～1階，東側2～1階	階段	南側3～2階，2～1階	階段	南側3～2階，2～1階	階段	南側3～2階，2～1階，東側3～2階，2～1階			
	デッキ広場	2箇所（東西通路にそれぞれ1箇所ずつ）	デッキ広場	1箇所（再開発ビル側に1箇所）	デッキ広場	1箇所（西側通路と一体的に1箇所）	デッキ広場	なし			
	整備面積	約2,500㎡	整備面積	約1,300㎡	整備面積	約1,300㎡	整備面積	約570㎡			
事業費	×	約 29 億円	×	約 16 億円	×	約 17 億円	○	約 9.4 億円	—	工期を分けることで、縮減案の工事費より増加する。	
デッキ階への上がりやすさ	駅前線 (○)	△	エスカレーター：1～2階（上），2～3階（上） 階段：1～2階，2～3階	△	エスカレーター：1～2階（上），2～3階（上） 階段：1～2階，2～3階	△	エスカレーター：1～2階（上），2～3階（上） 階段：1～2階，2～3階	○	エスカレーターがデッキ階へ直通で接続されている。 エスカレーター：1～3階（上） 階段：1～2階，2～3階	×	（Ⅰ期）バス・タクシー乗降場をぐるりと迂回する必要がある。 （Ⅱ期）施工時の規制等により動線確保が難しい。
	一般車乗降場 (○)	○	階段でデッキ階へ直接アクセスができる。	△	デッキ階へ直接アクセスできない。 一般車乗降場を迂回し、駅舎エスカレーターを利用して駅舎へアクセスする。	△	デッキ階へ直接アクセスできない。 一般車乗降場を迂回し、駅舎エスカレーターを利用して駅舎へアクセスする。	△	デッキ階へ直接アクセスできない。 一般車乗降場を迂回し、駅舎エスカレーターを利用して駅舎へアクセスする。	△	（Ⅰ期，Ⅱ期）デッキ階へ直接アクセスできない。 一般車乗降場を迂回し、駅舎エスカレーターを利用して駅舎へアクセスする。
	バス・タクシー乗降場 (○)	△	エスカレーターでのみデッキ階へ直接アクセスができる。	△	エスカレーターでのみデッキ階へ直接アクセスができる。	○	エスカレーターかエレベーターでデッキ階へ直接アクセスができる。	○	エレベーターか階段でデッキ階へ直接アクセスができる。	○	（Ⅰ期，Ⅱ期）エレベーターか階段でデッキ階へ直接アクセスができる。
再開発ビルへのアクセス	△	西棟3階，東棟2階へ直接アクセスできる。 西棟2階へは階段でのアクセスとなる。 東棟への動線は遠回りとなる。	△	西棟3階，東棟2階へ直接アクセスできる。 西棟2階へは階段でのアクセスとなる。 東棟への動線は遠回りとなる。	○	西棟3階，東棟2階へ直接アクセスできる。 西棟2階へは階段でのアクセスとなる。 西棟・東棟いずれも直線でアクセスできる。	○	西棟3階，東棟2階へ直接アクセスできる。 西棟2階へは階段でのアクセスとなる。 西棟・東棟いずれも直線でアクセスできる。	×	（Ⅰ期）西棟への直接アクセスはできない。	
地下駐輪場へのアクセス	×	エレベーターがなく，直接アクセスできない。	×	エレベーターがなく，直接アクセスできない。	○	エレベーターにより直接アクセスできる。	○	エレベーターにより直接アクセスできる。	○	（Ⅰ期，Ⅱ期）エレベーターにより直接アクセスできる。	
バリアフリー	△	東側通路は高低差を解消する必要があるため遠回りとなる。 デッキにエレベーターがないため，再開発ビルや駅舎のエレベーターを利用することになる。	△	東側通路は高低差を解消する必要があるため遠回りとなる。 デッキにエレベーターがないため，再開発ビルや駅舎のエレベーターを利用することになる。	○	動線が直線的であるため最短距離での移動ができる。 デッキにエレベーターがある。	○	動線が直線的であるため最短距離での移動ができる。 デッキにエレベーターがある。	△	（Ⅰ期）西棟へのアクセスは東棟経由となるため遠回りとなる。	
デッキ上の空間	歩行空間	○	【通路幅】西側：約6.2m，東側：約3.0m 植栽帯があり，歩行者が緑を感じながら通行できる。	○	【通路幅】西側：約4.5m，東側：約4.0m 植栽帯があり，歩行者が緑を感じながら通行できる。	○	【通路幅】西側：約6.0m，東側：約3.7m 植栽帯があり，歩行者が緑を感じながら通行できる。	△	【通路幅】西側：約4.3m，東側：約3.0m 最低限の通路幅を確保する。	—	
	広場空間	○	【広場面積】西側：約650㎡，東側：約700㎡ 大きな溜り空間を2箇所整備することにより，多種多様な使用方法が考えられる。	△	【広場面積】約160㎡ 溜り空間を再開発ビル側に1箇所整備し，公益施設と連携した使い方が考えられる。	○	【広場面積】約400㎡ B案に比べ溜り空間を広く整備した案。 通路と一体的に空間を確保する。	×	広場空間なし。 最低限の通路幅を確保する。	—	
景観	×	バス・タクシー乗降場・一般車乗降場部が覆われることにより影や圧迫感が増大する。 デッキ上の面積が広く，柱の本数や大きさが増加することで，歩行者の通行の妨げになる可能性がある。	×	バス・タクシー乗降場・一般車乗降場部が覆われることにより影や圧迫感が増大する。 デッキ上の面積が広く，柱の本数や大きさが増加することで，歩行者の通行の妨げになる可能性がある。	△	バス・タクシー乗降場が覆われることにより影や圧迫感が増大する。 デッキ上の面積が広く，柱の本数や大きさが増加することで，歩行者の通行の妨げになる可能性がある。	○	地上への影や圧迫感は①～③案に比べると軽減される。	△	（Ⅱ期）分割施工の影響により，柱を1本追加する必要がある。	
施工条件	△	施工面積が広いため，工期，施工範囲，規制等様々な面で影響がある。 他工事との調整で再開発ビル完成直後の動線確保が困難となる可能性がある。	△	施工面積が広いため，工期，施工範囲，規制等様々な面で影響がある。 他工事との調整で再開発ビル完成直後の動線確保が困難となる可能性がある。	○	他工事との施工調整は少なく，再開発ビル完成直後の動線確保も可能である。	○	他工事との施工調整は少なく，再開発ビル完成直後の動線確保も可能である。	×	（Ⅱ期）Ⅰ期部分を供用開始した後で，再度交通規制をかけるため，歩行者及びバス・タクシー利用者，再開発ビル利用者への影響が非常に大きい。	



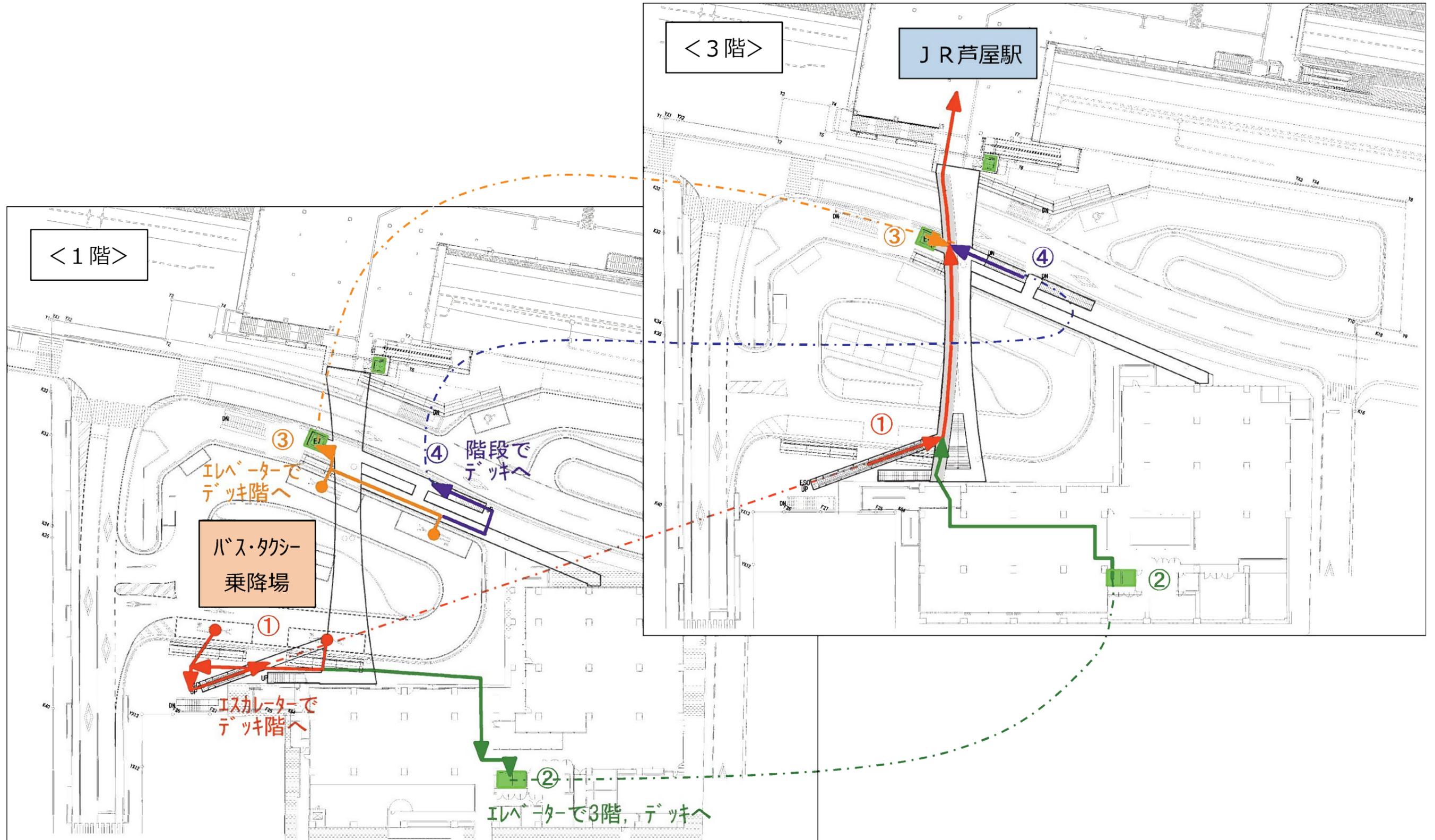
# ペDESTリアンデッキ動線図

国道2号, 駅前線, 駅前広場西線~ J R 芦屋駅



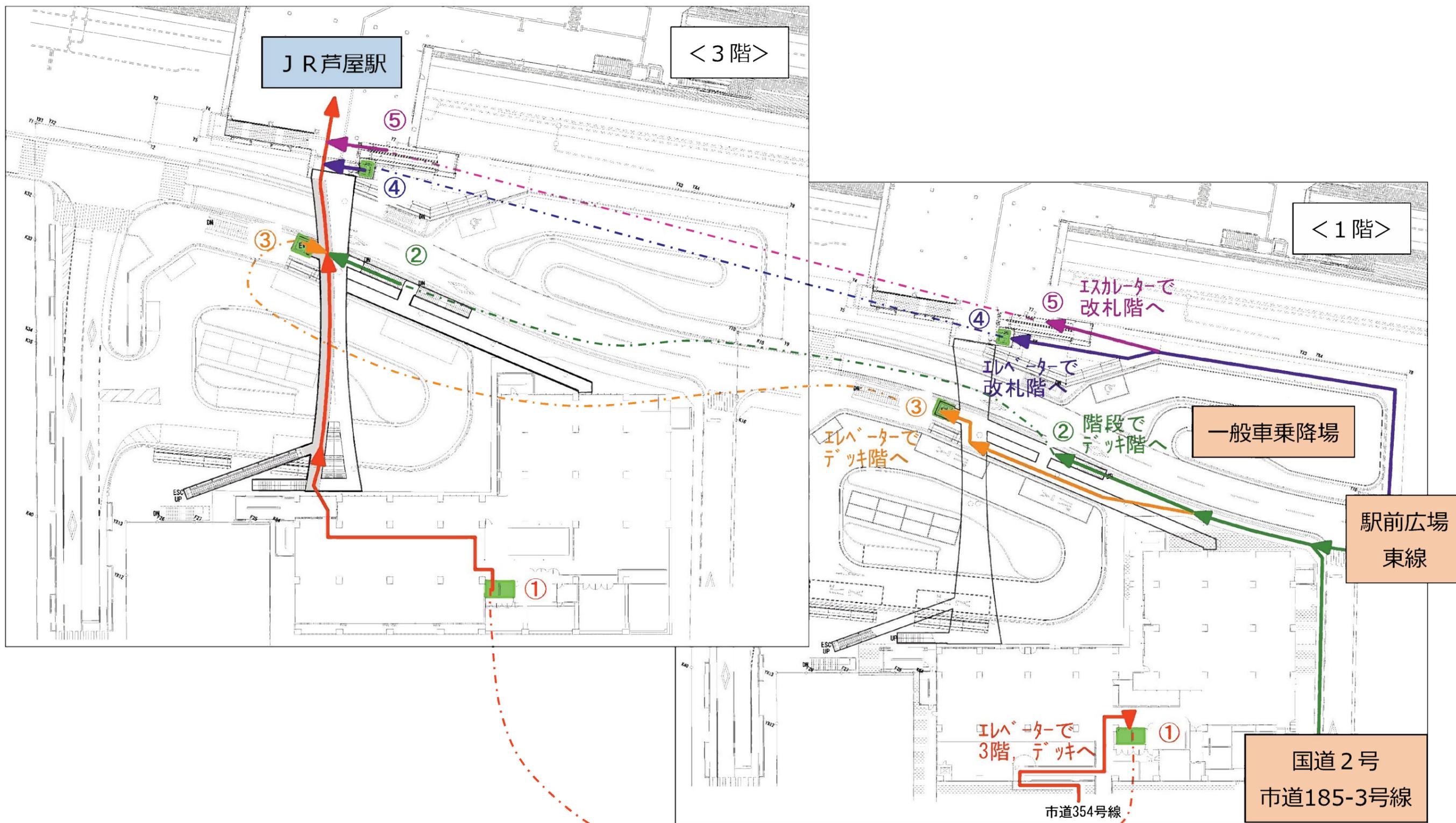
# ペDESTリアンデッキ動線図

バス・タクシー乗降場～J R 芦屋駅



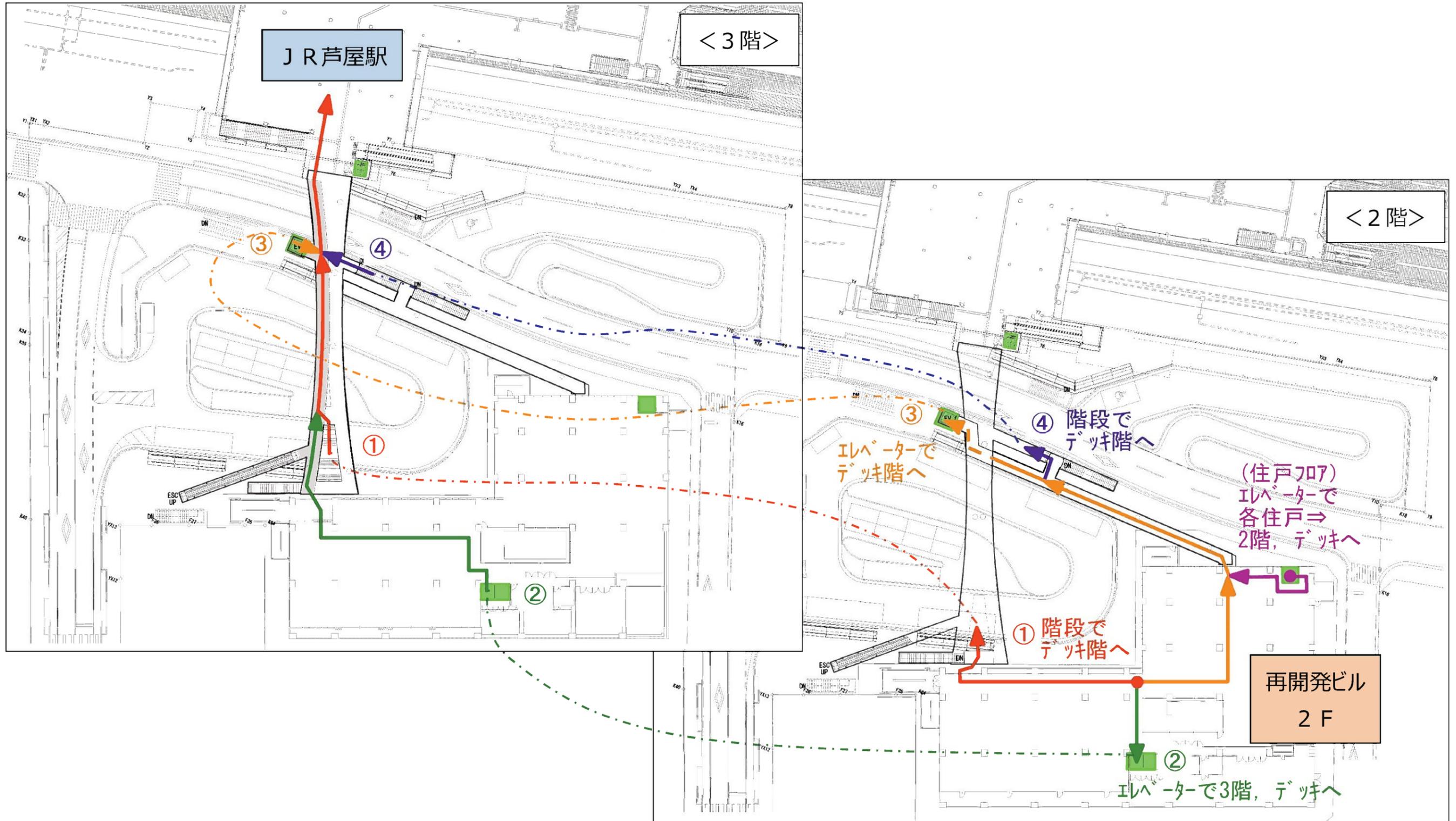
# ペDESTリアンデッキ動線図

国道2号, 市道185-3号線, 一般車乗降場, 駅前広場東線~JR芦屋駅



# ペDESTリアンデッキ動線図

再開発ビル2階～J R 芦屋駅



ペDESTリアンデッキ 完成イメージ図

