

自治連分科会 “JR 駅南開発計画”

リーダー：高橋

メンバー：助野、伊藤、孝岡、広瀬、本郷、阪口、大永

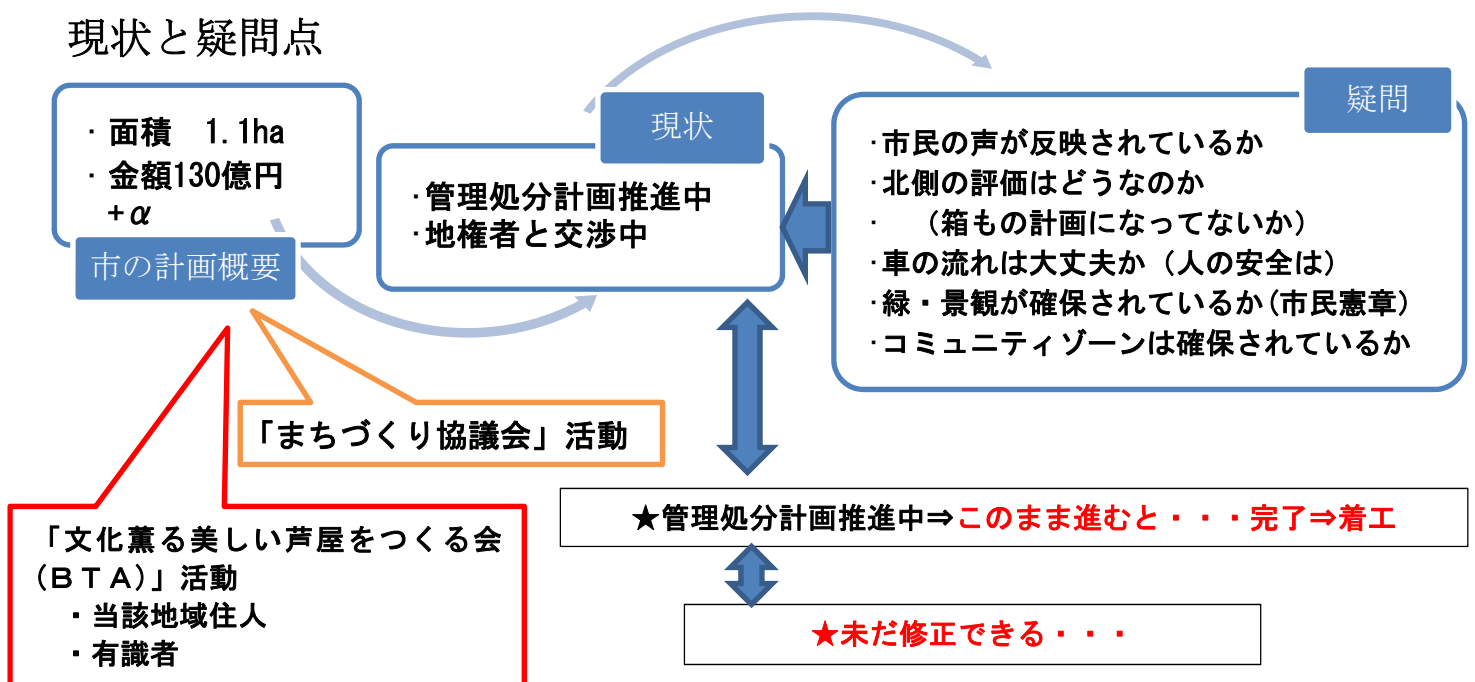
BTAメンバー：竹山、大竹、西田、岩崎、古田、井上

「駅南再開発をもっと市民のために !!」

駅前が**市民の誇り**となるものにするべく、

市民の声を集め、行政へ提案していきたい。

現状と疑問点



お願い

- ① 市案は疑問
- ② BTA案に賛同
- ③ ほか

ご意見)

上記番号に○をし、ご意見あれば記入し、自署の上、上記メンバーに手渡すか、自治連HP (<https://ashiya-jichiren.jp>) へ書き込んでください。
よろしくお願いします。

住所：

町

サイン



図1、再開発区域



図2、最新案の北西からのパース、駅付近から見る

JR芦屋駅南地区市街地再開発事業の概要

1. 事業区域は図1の太い一点鎖線で囲まれた部分。北は芦屋駅まで、南側は国道2号線に達する。その他の部分は、駅南道路より一本南の道路際まで、東西は概ね現在の南北道路が境界となる。
2. 黄色い部分が再開発ビル。赤い点線が再開発ビルの敷地の範囲。
3. 図2は、事業協力者提案の最新案のパース。事業協力者とは、ディベロッパーおよび建設会社による共同企業体、今回の場合は東急不動産と竹中工務店が共同企業体を組む。

計画の概要

事業区域面積	約1.1ha
ビル敷地面積	約2,600㎡
ビル延床面積 (容積率対象)	約10,270㎡
容積率	395% (400%以下)
階数	地上11階地下2階
高さ	45.3m
主要用途	住宅・商業・公益
住宅戸数	48戸
バス停留所	3箇所
事業費	約130億円

今後の事業の流れ

年度など	事業の段階	主な手続き	具体的な作業
平成30年度	管理処分計画	事業計画の決定 ↓ 管理処分計画(案)の縦覧 ↓ 管理処分計画の決定	管理処分計画(案)の作成 市街地再開発審査会での議決
平成31年度	移転期間(6ヶ月)		土地等の取得→除却整地工事
平成32年度以降	工事等		再開発ビル建築工事・公共施設工事
平成35年3月完成予定		建築工事完了告示 公共施設工事完了公告	

市民と芦屋市との協働で使いやすい駅前広場の整備を

駅前広場などの市民合意の整備が課題

JR芦屋駅南再開発では再開発ビルの敷地や大まかな形状が決定されており、その改善も課題になっていますが、現在最も注力されるべき点は駅前広場整備の課題です。この問題については、以下の四つの検討課題があります。これらの課題に多くついては、芦屋市と私たち市民との意見には大きな齟齬はありません。市民の皆様のご意見を尊重しながら継続して芦屋市と協議していきたいと思います

第一、大型空中デッキの縮小

現在は、駅北の再開発のような大型の空中デッキが計画されています。これが無駄であるとする市議会や私たちの主張を受け、芦屋市からは改善の意向が示されています。

第二、店舗の路面店化

当初の駅南再開発案では、駅北再開発と同じように、共益費が高く集客が難しい百貨店

型のインナー店舗形式です。私たちと芦屋市との協議の場で、経営が容易な路面店形式の店舗とするとの回答をいただきました。

第三、芦屋らしい歴史と文化を感じさせる景観

駅前広場は、市民が愛着の持てる、芦屋らしい、歴史と文化性を感じさせる魅力的で、市民にとって利用価値のある空間として整備してほしいと考えます。この点については、芦屋市も、実際に建物の設計を行う東急・竹中共同企業体も同様の意向であることがわかりました。

第四、バスロータリーの通過型への変更

バス・タクシーの乗降場は、これまでの駅に近接した通過型停留所から、道路南の閉鎖型ロータリーに変更されようとしています。利便性や安全性に欠けるロータリー案を取りやめ、これまでと同じ通過型の乗降場に戻すよう、お願いをしているところです。

通過型は無理なく設置可能、ロータリー型は使用困難

通過型のバス停は問題なく設置が可能

図1は、東急・竹中共同企業体の提案を下敷きに、私たちの会が作成した、現在と同じ形の通過型のバス停と市民広場を設けた案です。①は3台並んだ通過型のバス停留所です。前後にかなりゆとりがあります。②はタクシーロータリーです。どちらも駅近で、乗降客の利便性はとても高いですね。③が駅の階段の出入口です。エレベーター出入口はタクシー乗り場の近くです。

道路を拡げれば課題の停車列問題も解消

④は問題になっている送迎車の停車列ですが、1台の幅を広場に食い込ませているので、渋滞の恐れは少ないでしょう。⑤には平置き駐車場を設けており、停車列を減少させる効果があります。⑥は歩行者専用の駅前広場です。



図1、私たちの会提案の通過型バス停留所と駅前広場

ロータリー型のバスの回転部分の外径は規定よりもかなり少ない約22m

市提示の図面ではバスの回転外径の推奨値は26mです。旧建設省監修の「駅前広場計画指針」では最少のバスの回転半径は12m（直径24m）とあります。しかし今回のロータリー計画では回転外径は約22mしかありません。コンピューター作成のバス回転軌跡図ではぎりぎり回転できているように記されています（図2）。（平成28年度芦屋市素案による）

非民主的な芦屋市の駅南地区まちづくり協議会

平成26年7月より、地権者を主にし周辺住民も入った駅南地区まちづくり協議会（以下、協）が過去40回開催されました。その実、協は、市の一方向的な説明の場になっており、正しい議論がなされていません。過去3年間の総会が何も決定できないまま保留になってきました。芦屋市には市民参加のための立派な参画条例がありながら、真の市民参加はおろそかにされています。

姫路市では市民と市長が駅前広場づくりで協働

裏面記載の記事には、姫路市長が既存の市の案を没にして、市民から案を募り、協働ですてきな駅前広場を実現した事例が紹介されています。

しかし実際にバスの平面型を貼り付けてみると、かなり無理のあることが判明します。図2の中の黄色い四角は定位置に停車した路線バス、赤い四角は走行中の路線バス、緑の四角は会社送迎バスなどの一般バスです。

路線バス相互で接触などの恐れ

①の定位置に路線バスが止まっていると、後ろから来たバス②は横をすり抜けて右に回転すると、張り出す左後部が停車バスに接触する可能性がとても高いように思われます。どうか②の位置に進んでも、バス②が邪魔をし、切り返しが必要かもしれません。また②にバスが止まっていると待機所から出てくるバス③は前進できません。

一般バスは駐停車スペースが少なく、路線バスの運行に障害

一般バス④が停車していれば、次の一般バスは①の位置しか停車するところ

がなく、路線バス④は走行できません

一旦入れば前進も後退も困難なロータリー

図2を見れば、バスの、回転がゆとりなくぎりぎりであることがわかります。タクシーも利用するロータリーで、バスが一旦入れば、前進も後退も困難な状況になると心配されます。

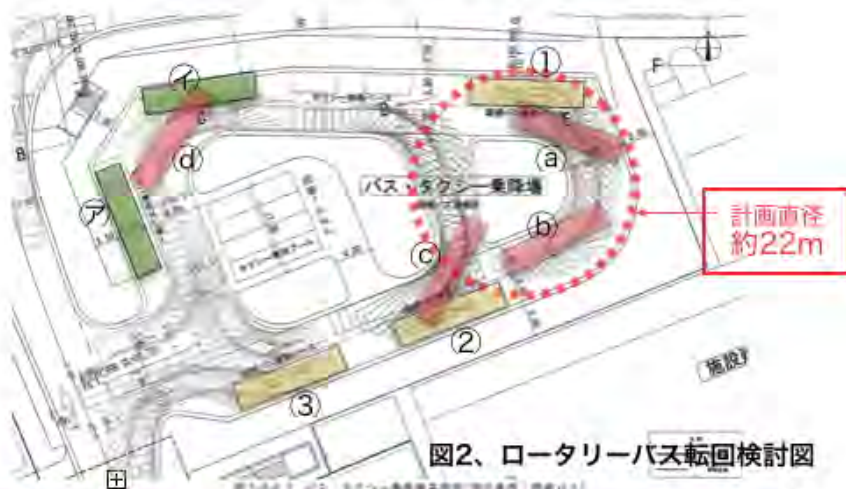


図2、ロータリーバス転回検討図

車のみの交通広場を市民広場に改善した姫路市の事例

当初案では自動車のみの交通広場

当初の計画案では、下図左のようにバスやタクシーに占拠される、自動車利用のみの交通広場でした。新駅ビルの北西には大きなバスターミナル、そして北東にはタクシーの待機駐車場とタクシー乗り場が計画され、市民には歩道状の狭い空間をただ歩くことしか許されませんでした。

改善案では歴史的遺構を中心とした市民広場整備

市民・民間団体と姫路市が協働で作成した改善案は、当初案からの大変更となりました。タクシーの待機駐車場と乗り場がバスターミナル付近に移動しました。そしてその空間は下図右のように堀込みガーデンに歴史的遺構を保存した、姫路城を眺めながら歩行者がゆっ

たりと散策できる市民広場に改善されました。

姫路市が協働を呼びかけた公民各種団体・市民による多様な活動 2008-2012

- ・市素案への市民意見募集・アンケート
- ・姫路駅北駅前広場整備推進会議
- ・専門家ワークショップ 市民ワークショップ

姫路市の呼びかけに応じた市民・民間団体

- ・市民的立場からの計画案の提案：市議会創夢会、商工会議所、市商連、市民有志
- ・NPOスローシティ協会の活動：シャレットワークショップ 2回(全国の学生案)、連続セミナー、駅前景観フォーラム、社会実験
- ・姫路駅前広場活用準備会の活動：姫路駅前広場活用連絡会 エリアマネジメントフォーラム開催

姫路市素案=ほぼ交通広場



市民広場に変更になった
タクシー待機駐車場・乗り場

改善案

バスターミナル



タクシー待機駐車場・乗り場を、歴史的遺構を生かした市民広場に変更

JR芦屋駅南再開発芦屋市案

(1)大失敗の新長田再開発のミニ版の芦屋市案

低層部分にインナー型の商業床部分と公共施設、その上に高層の住宅床部分が屹立します。文化性に乏しくガラガラの空き店舗と超高層住宅が連なる最近の大失敗である新長田再開発のミニ版です。失敗の駅北再開発にも類似です。

(2)駅前広場が市民排除のロータリーになりバスやタクシーに占領されて建物にも大きな制約

本来は人々が利用する一番有用で魅力的な部分を公園や駅前広場にすべきです。しかし芦屋市案では駅北の失敗に反省無く、バスやタクシーのための蛸壺型ロータリーを設けています。

(3)不必要なロータリーでバスの発着が5～8分遅延

J R 芦屋駅南バス停留所ような中間駅には、本来バスロータリーは必要の無いものです。無理矢理導入する狭いロータリーにより、バスの発着が現況よりも5～8分遅れるとの専門家の意見です。ロータリーは芦屋浜の阪急バスのターミナルのようにバスの起・終点に設けるものです。不便なロータリーを、駅前にわざわざつくる必要はありません。

(4)大きな課題である停車列による渋滞を解消することができないロータリー固執の芦屋市案

芦屋市案では、現在の渋滞の原因である長時間縦列停車の送迎自家用車を、道路北側の狭い

一般車ロータリーに入れる計画です。しかしこのロータリーが極めて狭く利用不能の事態が予測されます。そのため送迎自家用車はこれまでどおり道路に縦列で停車するものと思われます。送迎車停車による渋滞の解消はこの再開発の大きな課題ですが芦屋市案では解消できません。

(5)狭い出入口で事故が起こればバスがストップ

ロータリーの狭い出入口もトラブルの元です。狭くバスの走行が困難な形状で、見通しも悪く、一旦事故が起これば長時間、バスなどの運行ができません。これも専門家の意見です。

(6)道路を渡ってバスやタクシーに乗る不便

これまでは駅から降り立てばすぐにバスやタクシーに乗れましたが、芦屋市案では道路を渡ってややこしい形のロータリーから乗り込まねばなりません。3階に陸橋があるとは言え、道路を歩いて渡る場合も少なくないと考えられます。渡る危険性や大きな荷物がある場合や雨天時の不便さが心配されます。

(7)一見の見栄えは良いが大借金の元の大型デッキ

芦屋市の最新案(上図)では3階部分に大型の歩行者用デッキが2箇所設けられています。駅から公共施設や商業施設に行く人のたまり場ということでしょうか。パースの見栄えは良いですがあまり利用価値が無いと思われます。

事業計画案は工事費大幅増で市民に被害

無駄な工事費増増で事業費は130億円に増加！

2018年1月に提示された事業計画案では、事業費が約130億円に達しています。今回の再開発は市施行のものであり、芦屋市＝市民の負担は事業費の約1/3に達します。すなわち約42億円程度が市民の負担になります。もとの予定総事業費は約100億円でした。しかし無駄な大型デッキの追加計画などで工事費が30億円程度も膨らんでいます。

「つくる会」案は80億円で50億円も安い

中層で、無駄な空中デッキや地下室がない「つくる会」案は、総事業費が約80億円で済みます。市民の負担が20億円ほど低くなります。

無駄なコストの増加は再開発事業の失敗に！

再開発事業は公共の負担金・補助金のほか、余った床の売却益で収入を確保する必要があります。現況では、余った床の売却益＝保留床処分金の額が増加し、再開発事業の困難性が増加します。これまでの全国の再開発事業は失敗の累積で、芦屋駅北の再開発も瀕死の状況です。このままの無駄

な計画では駅南再開発も同様の轍を踏み、売却が不調で失敗事業になる可能性は少なくありません。無駄な事業費の増加は減に慎むべきです。

担当ディベロッパーはおよび腰、無理なバブル的な値付けをするべきではない

昨年末この再開発事業の担当ディベロッパー（事業協力者＝特定建築者）として東急不動産・竹中工務店共同企業体が選定されました。竹中工務店と面談しましたが、リスクの高い芦屋市案に対し消極的な姿勢であることが判明しました。

心配されるのは東急不動産による売却床の販売価格が東京並みに高騰し、関西の1.5～2倍の高価格になるのではないかとことです。こうなれば実需対応ということではなく、バブル的な投機の需要にたよる事になってしまいます。当初の販売は好調で事業は成功したように見えても、その後の実態は利用の少ない廃墟もどきというようなことになりかねません。

JR芦屋駅南再開発「文化薫る美しい芦屋をつくる会」案

市民の運動「文化薫る美しいまち芦屋をつくる会」の連絡先は裏頁下に記載

魅力的で事業性良好な「つくる会」案



- ① バス停は駅からすぐの位置で便利
- ② タクシー乗り場も駅そば。狭いロータリーでもタクシーは利用可
- ③ 広場に食い込んで停車帯を設け、渋滞問題は解消
- ④ 買い物や送迎に簡単に入出りができる平置き駐車場
- ⑤ ゆったりと広い広場。オープンカフェや様々な催しで、芦屋の象徴となる
- ⑥ 店舗は路面店で客があふれる。4～6階は便利で美しい住宅
- ⑦ 住宅用駐車場
- ⑧ JR芦屋駅降り口

「つくる会」案配置図

「つくる会」案、ヨーロッパの街並みのような魅力がある

私たちは2016年3月の都市計画決定を機に「文化薫る美しい芦屋をつくる会」案（以下、「つくる会」案）を作成しました。その特徴は次のとおりです。

(1)文化性・歴史性を感じさせる中層の大正モダンデザインの低層建築の美しい街並み景観の実現

多くの市民が愛し誇りに思う都市景観は文化性と歴史性豊かな、大正モダンデザインのヒューマンスケールの低層の街並みです。住宅都市芦屋の玄関口に、なじみにくい現代モダンの高層の建築がしゃしゃり出るのはふさわしくありません。

(2)無駄なロータリーは避け美しい駅前広場を整備

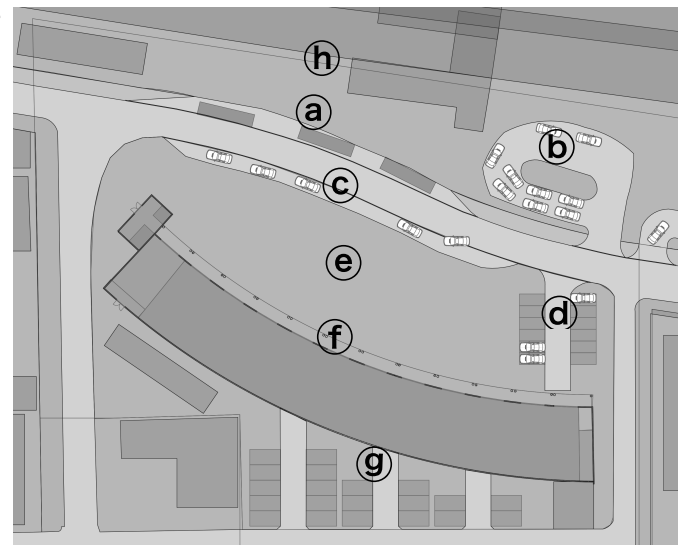
無駄で使いにくい芦屋市案のロータリーを取りやめ、芦屋の顔となるゆったりと美しい駅前広場を整備したいものです。歴史的な雰囲気と豊かな緑が訪れる人の心を和ませます。

(3)無駄なデッキや地下室を減らし安い工事費に

「つくる会」案は、無駄を排して、工事費を抑えた計画です。無駄な大型空中デッキは取りやめています。また利用しにくく工事費の高い地下駐車場をやめ、広場の片隅にコストの低い平置き駐車場を設けます。

(4)店舗は商売の成立が確実な路面店スタイル

店舗は、路面店(1階)のみで、広場に面して配しています。皆が集う魅力的な広場に面して経営を行う路面店は、商売繁盛でしょう。地権者である商業者もここで店舗を再開したいでしょうし、外からの算入も大いに期待できます。



(5)大量の送迎自家用車による停車列は広場沿いの停車帯で問題なく対応

渋滞の原因になっていた停車列の問題解消のため、南側の広場に食い込ませる形で道路に沿って停車帯を設けています。これにより停車列の問題は解決されるでしょう。

(6)駅に直結のバス停留所・タクシー乗り場

駅から便利な位置に、バス停留所とタクシー乗り場を設けています。渡り廊下状の屋根をかければ、雨にも濡れません。これにより、蛸壺型の使いにくいロータリーは不要になり、市民がゆったりと利用できる駅前広場を設けることができるようになりました。