

第1章 住宅地開発とその開発時期別のつくり方

本章では、箕面市内の住宅地について、その全体像を把握した上で、開発年代ごとの住宅地のつくりの特徴を把握する。

1. 箕面市の住宅地開発

大阪の通勤圏に位置する箕面市は、箕面の山並みの南斜面、丘陵地帯であることから自然に恵まれ良好な住宅地として知られている。しかし、箕面市内の鉄道駅は市域西部に阪急電鉄箕面線があるのみで、地下鉄御堂筋線に繋がる北大阪急行の終着駅である千里中央駅や、阪急電鉄千里線の終着駅である北千里駅は、市域から南へ2 kmほどはなれたところに位置する。

図1-1は箕面市の集落および年代別の開発を示すものである。箕面市は現在の国道171号、旧西国街道沿いにいくつかの集落が点在していた田園地帯であった。1910年箕面有馬電気軌道株式会社は宝塚線の開業と同時に石橋から箕面に至る箕面支線の営業をはじめた。それと同時に、郊外住宅地として池田室町住宅地の売出しを始めた。その後も、沿線で住宅地開発が進められ、阪急箕面線沿線にもいくつかの住宅地が分布している。第一次世界大戦後は、住宅地開発は東西に伸びる国道171号線や山麓線の整備に伴い、道路沿いに広く分布するようになった。特に1970年代は、山麓線に沿って、いくつかの大規模な住宅地開発が行われた様子が読み取れる。

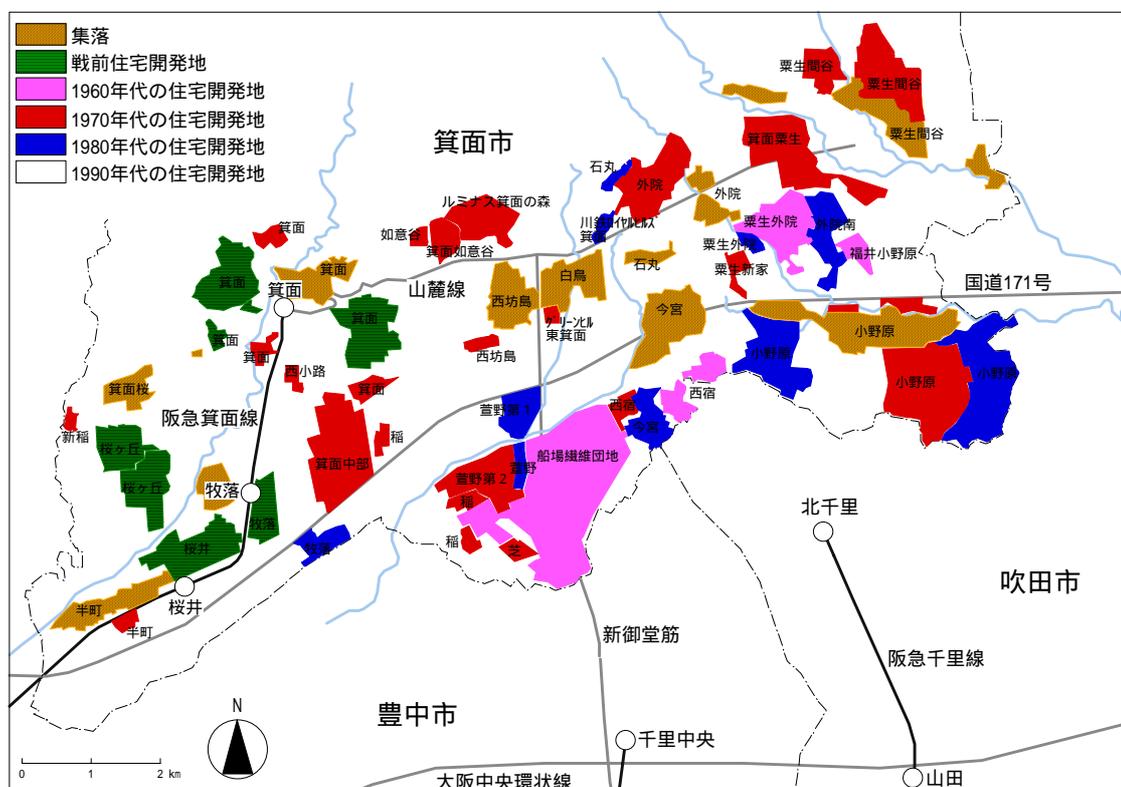


図1-1 箕面市の開発図

2006 年度発行の住宅地図から住宅地開発のみを取り出すと、これまで箕面市では 55 の住宅地開発が行なわれている。その内訳を見ると、戦前の住宅地開発が 4 地区、府営住宅 2 地区、市営住宅 7 地区、公社住宅 3 地区、公団住宅 6 地区、民間住宅地開発 27 地区であった。また土地区画整理事業により住宅地ができているところが 7 地区であった。

公的セクターによる開発は、集合住宅団地である。その他の開発では、戸建住宅地が形成されている。

表 1 - 1 箕面市の住宅地開発一覧

NO.		団地名	事業種別	開発面積 (ha)	建設開始年度 (年)	建設年度 昭和 (年)	建設終了年度 (年)	住宅の形式	種別・構造 (府、市、公) 事業主体 (民間) 施工者 (土地区画)	戸数 (戸)
1	戦前住宅地開発	桜井		55000坪	1911	明治43		戸建住宅	箕面有馬電気軌道	16~30
2	戦前住宅地開発	桜ヶ丘		50000坪	1922	大正11		戸建住宅	箕面有馬電気軌道	25
3	戦前住宅地開発	箕面			1934	昭和9		戸建住宅	阪神急行電鉄	
4	戦前住宅地開発	桜ヶ丘			1936	昭和11		戸建住宅	阪神急行電鉄	
5	府営住宅	箕面	公的一般	2.08	1953	28	-	共同住宅	1 中耐	272
6	市営住宅	桜ヶ丘	公的一般	0.57	1954	29	-	共同住宅	1 木	22
7	公社住宅	箕面	公的一般	3.1	1961	36	1963	共同住宅	中・質	440
8	市営住宅	桜ヶ丘	公的一般	0.16	1964	39	-	共同住宅	2 中耐	24
9	市営住宅	牧落	公的一般	0.2	1968	43	1925	共同住宅	高・質	60
10	公社住宅	福井小野原	一団地準	8.3	1968	43	1969	戸建住宅	宅・分	200
11	民間住宅地開発地	粟生外院	住造法	11.5	1968	43	1971	戸建住宅	阪急電鉄	600
12	民間住宅地開発地	外院	開発許可	13.1	1969	44	1977	戸建住宅	兼松江商	285
13	市営住宅	如意谷	公的一般	0.24	1970	45	1973	共同住宅	2 中耐	24
14	公団住宅	箕面如意谷	公的一般	7.9	1970	45	1972	共同住宅	中・分	610
15	民間住宅地開発地	稲	開発許可	1	1970	45	1972	戸建住宅	西川建設	40
16	民間住宅地開発地	粟生間谷	住造法	7.5	1970	45	1973	戸建住宅	有馬興業	252
17	民間住宅地開発地	粟生間谷	住造法	26.7	1970	45	1979	戸建住宅	阪急電鉄	722
18	市営住宅	瀬川	公的一般	0.43	1971	46	1973	共同住宅	1 中耐	64
19	公団住宅	箕面粟生	公的一般	19.12	1971	46	1987	共同住宅	低中高・質	2349
20	民間住宅地開発地	新稲	開発許可	1	1971	46	1973	戸建住宅	富士住研	78
21	民間住宅地開発地	半町	開発許可	1.5	1971	46	1972	戸建住宅	日商岩井	708
22	土地区画整理事業	箕面中部		29.44	1971	46	1976	混在	公共団体	1008
23	民間住宅地開発地	箕面	開発許可	1.1	1972	47	1975	戸建住宅	市開発協会	40
24	民間住宅地開発地	粟生新家	開発許可	3.5	1973	48	1975	戸建住宅	玉置産業	155
25	民間住宅地開発地	西宿	開発許可	2.3	1974	49	1977	戸建住宅	市開発協会	90
26	民間住宅地開発地	如意谷	開発許可	2	1974	49	1976	共同住宅	大京観光	235
27	民間住宅地開発地	粟生間谷	開発許可	1	1974	49	1977	戸建住宅	有馬興業	23
28	市営住宅	北芝	公的一般	0.42	1975	50	1980	共同住宅	2 中耐	36
29	民間住宅地開発地	稲	開発許可	1.1	1975	50	1977	戸建住宅	森本住宅	92
30	土地区画整理事業	稲		2.53	1975	50	1976	混在	箕面市 土地開発公社	86
31	民間住宅地開発地	西坊島	開発許可	1.8	1976	51	1977	戸建住宅	阪急不動産	95
32	民間住宅地開発地	粟生間谷	開発許可	1	1976	51	1978	戸建住宅	阪急電鉄	27
33	民間住宅地開発地	芝	開発許可	2.1	1977	52	1978	共同住宅	釋信雄	353
34	民間住宅地開発地	粟生間谷	開発許可	2.9	1977	52	1979	戸建住宅	阪急電鉄	80
35	民間住宅地開発地	西小路	開発許可	1.9	1977	52	1978	共同住宅	有楽土地	240
36	民間住宅地開発地	箕面	開発許可	2.2	1977	52	~	共同住宅	大阪観光	250
37	土地区画整理事業	小野原		35.14	1977	52	1985	混在	公共団体	1203
38	土地区画整理事業	萱野第 2		15.19	1977	52	1983	混在	公共団体	521
39	民間住宅地開発地	小野原	開発許可	20.7	1979	54	1986	共同住宅	阪急電鉄	508
40	民間住宅地開発地	粟生外院	開発許可	1.2	1980	55	-	共同住宅	星和地所 (株)	220
41	民間住宅地開発地	今宮	開発許可	2.3	1981	56	1982	戸建住宅	大倉建設 (株)	90
42	民間住宅地開発地	外院南	開発許可	6.5	1982	57	1986	戸建住宅	阪急電鉄	163
43	公社住宅	箕面小野原	住宅街区 整備事業	0.11	1983	58	-	混在	中・分	16
44	公団住宅	グリーンヒル東箕面	公的一般	2.25	1983	58	1983	共同住宅	中・分	220
45	土地区画整理事業	萱野第 1		7.56	1983	58	1988	混在	公共団体	259
46	公団住宅	小野原東	区画	30.5	1984	59	1988	混在	宅・分 低・分	1040
47	民間住宅地開発地	石丸	開発許可	4.4	1984	59	1985	共同住宅	藤和不動産 (株)	226
48	民間住宅地開発地	牧落	開発許可	2.7	1985	60	1986	共同住宅	(株) 奥村ハウジング	270
49	府営住宅	箕面桜	公的一般	0.74	1987	62	-	共同住宅	1・2 中耐	54
50	市営住宅	桜ヶ丘	公的一般	0.39	1987	62	1988	共同住宅	2 中耐	24
51	公団住宅	ルミナス箕面の森	公的一般	12	1987	62	1990	共同住宅	高・質分	600
52	民間住宅地開発地	萱野	開発許可	1.1	1988	63	1989	共同住宅	日本航空 (株)	100
53	民間住宅地開発地	川鉄ロイヤルヒルズ	開発許可	1.3	1988	63	1989	共同住宅	川鉄商事 (株)	93
	土地区画整理事業	船場繊維団地		73.01	1968	43	1972	非住宅地	大阪船場繊維 商卸団地組合	2000

2. 住宅地の開発年代とそのつくり

箕面市で行われた開発の中から、本研究で対象としている戸建て住宅地のみを取り出し、その構造を年代ごとに比較する。

対象となる戸建て住宅地は 23 事例ある。このうち戦前に行われた開発は 4 事例、1960年代は 3 事例、1970-1974 年は 9 事例、1975-1979 年は 4 事例、1980 年代は 4 事例となっている。

表 1 - 2 箕面市の戸建て住宅地開発一覧

NO.	団地名	事業種別	開発面積 (ha)	建設開始年度 (年)	建設年度 昭和 (年)	建設終了年度 (年)	住宅の形式	種別・構造 (府、市、公) 事業主体 (民間) 施工者 (土地区画)	戸数 (戸)	
1	戦前住宅地開発	桜井	55000坪	1911	明治43		戸建住宅	箕面有馬電気軌道	16~30	
2	戦前住宅地開発	桜ヶ丘	50000坪	1922	大正11		戸建住宅	箕面有馬電気軌道	25	
3	戦前住宅地開発	箕面		1934	昭和9		戸建住宅	阪神急行電鉄		
4	戦前住宅地開発	桜ヶ丘		1936	昭和11		戸建住宅	阪神急行電鉄		
10	公社住宅	福井小野原	一団地準 8.3	1968		43	1969	戸建住宅	宅・分	200
11	民間宅地開発地	粟生外院	住造法 11.5	1968		43	1971	戸建住宅	阪急電鉄	600
12	民間宅地開発地	外院	開発許可 13.1	1969		44	1977	戸建住宅	兼松江商	285
15	民間宅地開発地	稲	開発許可 1	1970		45	1972	戸建住宅	西川建設	40
16	民間宅地開発地	粟生間谷	住造法 7.5	1970		45	1973	戸建住宅	有馬興業	252
17	民間宅地開発地	粟生間谷	住造法 26.7	1970		45	1979	戸建住宅	阪急電鉄	722
20	民間宅地開発地	新稲	開発許可 1	1971		46	1973	戸建住宅	富士住研	78
21	民間宅地開発地	半町	開発許可 1.5	1971		46	1972	戸建住宅	日商岩井	708
23	民間宅地開発地	箕面	開発許可 1.1	1972		47	1975	戸建住宅	市開発協会	40
24	民間宅地開発地	粟生新家	開発許可 3.5	1973		48	1975	戸建住宅	玉置産業	155
25	民間宅地開発地	西宿	開発許可 2.3	1974		49	1977	戸建住宅	市開発協会	90
27	民間宅地開発地	粟生間谷	開発許可 1	1974		49	1977	戸建住宅	有馬興業	23
29	民間宅地開発地	稲	開発許可 1.1	1975		50	1977	戸建住宅	森本住宅	92
31	民間宅地開発地	西坊島	開発許可 1.8	1976		51	1977	戸建住宅	阪急不動産	95
32	民間宅地開発地	粟生間谷	開発許可 1	1976		51	1978	戸建住宅	阪急電鉄	27
34	民間宅地開発地	粟生間谷	開発許可 2.9	1977		52	1979	戸建住宅	阪急電鉄	80
41	民間宅地開発地	今宮	開発許可 2.3	1981		56	1982	戸建住宅	大倉建設(株)	90
42	民間宅地開発地	外院南	開発許可 6.5	1982		57	1986	戸建住宅	阪急電鉄	163
43	公社住宅	箕面小野原	住宅街区整備事業 0.11	1983		58	-	混在	中・分	16

建設時期別に、住宅地の道路の構造を見る。

(1) 戦前住宅開発地

阪急電鉄が戦前に開発した住宅地である。碁盤目状の整った敷地割がされており、中央には街路樹のあるメインストリートが 1 本あり、その他の道路はおおよそ 4 m から 6 m の復員で構成されている。メインストリートでは、隅切りが見られるが、その他の道路では隅切りが行われていない。メインストリートは現在は歩道が整備されているが、計画時はそれらの整備はなかった。各敷地には駐車スペースは確保されていない。

(2) 1960 年代の住宅地開発

8 m 幅員の幹線道路が整備されているが、2 次的な道路は幅員 3 m に足りないものもある。隅切りも行われておらず、必ずしも自動車が走りやすい道路にはなっていない。各敷地の駐車スペースは完全には確保されていない。

(3) 1970 年代前半の住宅地開発

小規模な開発が複数行われた時期である。道路幅員はいずれも等しく、隅切りが行われた自動車にとって走りやすい道路線形を持つ住宅地となっている。また、比較的規模の大きな住宅地では歩道のある幹線道路が整備されている。各敷地に駐車スペースが確保された形での分譲が見られるようになる。

(4) 1970 年代後半の住宅地開発

開発規模が小さな住宅地開発が行われている。単純な街区構成となっており、隅切りのなされた自動車にとって走りやすい道路が整備されている。

(5) 1980 年代の住宅地開発

道路幅員は、幹線道路では 10m 近くなり、狭いところでも 4 m 以上となっている。開発面積に対する道路面積割合も高く、各敷地に駐車スペースが確保されている。

3 . まとめ

戦前の住宅地開発では、乗り合いバスが入るなど、幹線道路での自動車の往来は考慮されていたが、各敷地には駐車スペースは用意されておらず、また、隅切りなどもなかった。幹線道路は、街路樹が植えられ、景観的には優れたものであるが、車道としては見通しが悪く、歩車の分離もできていないため、現在の交通量を考えると安全なものとは言いがたい。しかし、隅切りのない道路の構造上、自動車はスピードを落として通行する結果となっている。

1960年代の住宅地開発は、クルマの本格的な導入時期に入っていないため、道路幅員の狭い道路も見られる。敷地への駐車スペースの確保も計画されていない。

1970年代の住宅地開発は、各敷地がクルマを持つことを前提とした計画がなされており、道路幅員も敷地内へ駐車するに十分な幅員がとられている。また、道路の隅切りもなされており、幹線道路での歩者分離も行われている。

1980年代はさらに、自動車が走りやすい道路幅員の確保と、長い直線道路が計画されており、車の走りやすい住宅地となっていることがわかった。