

第1章 「まち」の現状

1. 「まち」の構造と住宅地開発の履歴

1-1 「まち」の構造

本調査で調査対象とするエリアは、箕面市南部の市街地エリアであり、箕面市の地域別計画で示される「西部地域」、「中部地域」、「東部地域」にあたる（図1-1）。

公共交通機関は「西部地域」の阪急電鉄箕面線のみである。地域内に「桜井」、「牧落」、「箕面」の3駅がある。「中部地域」は、調査対象エリア外の南方に地下鉄御堂筋線から続く北大阪急行の終点駅「千里中央駅」、「東部地域」は、地区外の南に阪急千里線終点駅「北千里駅」があるものの、いずれも箕面市エリアからの徒歩圏内ではないため、バスなどの交通機関が用いられている。このような立地のためであろう、箕面市民が普段の移動に自動車を使う割合は37%と、周辺市に比べ約10%も高い値となっている。

三つの地域を貫通する国道171号は、旧街道である西国街道と平行に計画的に造られた道路である。また、国道171号の北側に、国道171号とほぼ平行して「箕面山麓線」が造られている。

北には国立公園である箕面公園を含む山々が迫っており、市城南から形成された市街地は、山際まで迫り止まっている。

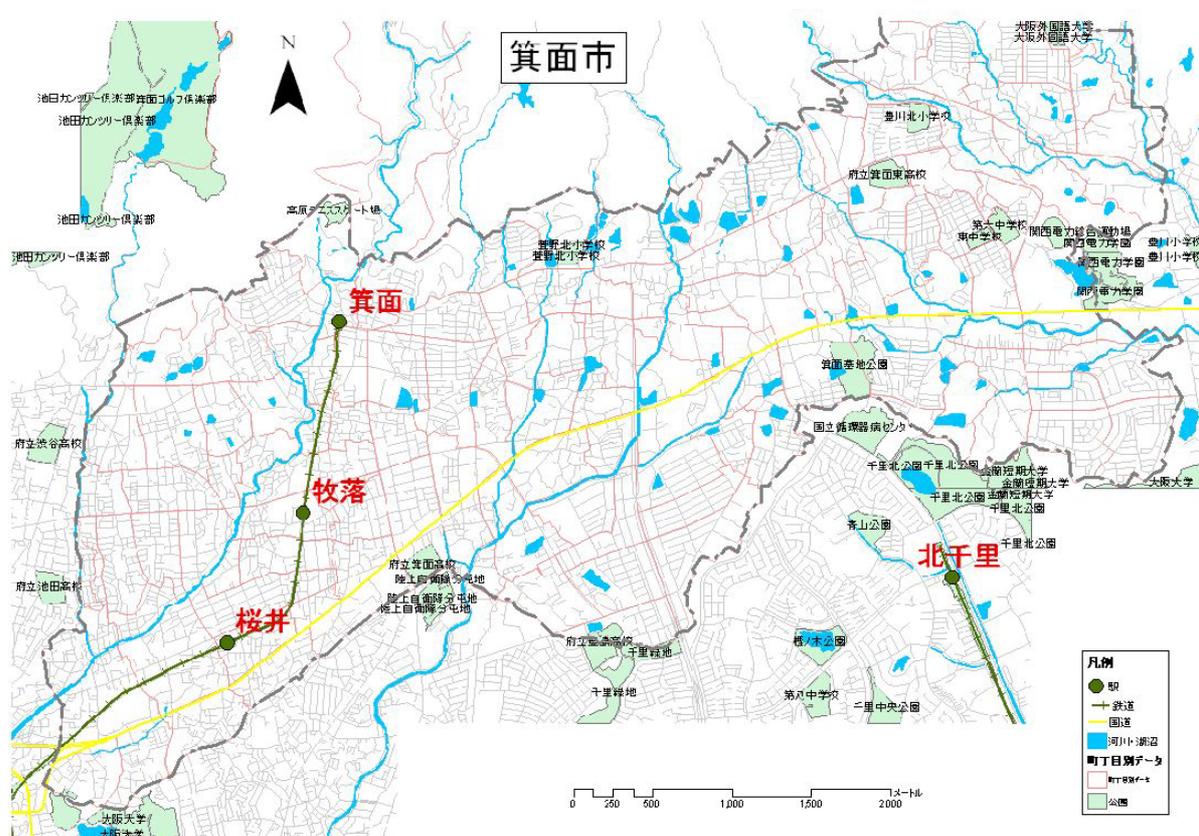


図1-2は、調査対象エリア内の教育施設、医療施設、公的な各施設などの生活施設をプロットしたものである。図から明らかなように、エリア内の公共施設、大規模病院などの生活施設は、「西部地域」に偏って立地している。「東部地域」の、特に北には、生活施設はほとんど見られないのが現状である。

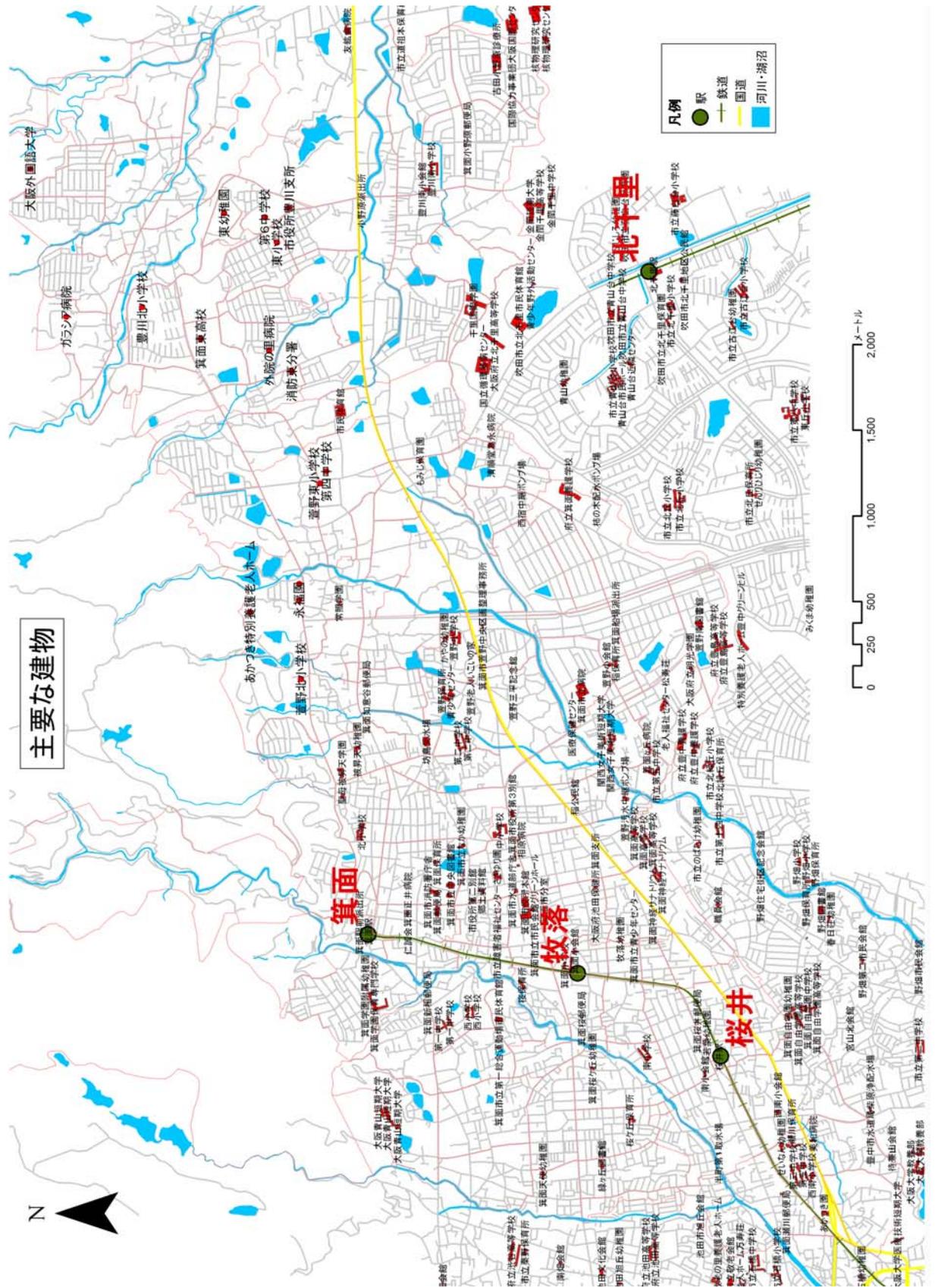


図1-2 調査対象地域の生活施設の立地

1-2 住宅地開発の履歴

図1-3は、箕面市の住宅地開発の履歴図である。現在の国道171号となっている旧西国街道に沿って、東から「小野原」、「新家」、「今宮」、「稲」、「牧落」、「櫻井」、「半町」の集落がと点在している。北にも、いくつかの集落を確認することが出来る。

調査対象地域内でこれまで開発された1ha以上の規模を持つ住宅地は36地区である。戦前の住宅地開発は、そのうち5地区であり、その中には日本建築協会と箕面有馬電気軌道の共同開発であり、1923年（大正12年）に住宅改造博覧会が開催された箕面櫻ヶ丘住宅が含まれている。これらの住宅地はいずれも阪急電鉄箕面線周辺に開発されていた駅を生活圏に持つ住宅地である。

第二次世界大戦後の住宅地開発は31地区である。特定土地区画整理による住宅地開発が4地区あり、その内2地区は箕面市が事業主体、他2地区は現・都市機構によるものである。主なものは、昭和44年に事業認可された「船場繊維団地土地区画整理事業(730,062㎡)」、昭和51年に事業認可された「中部土地区画整理事業(294,359㎡)」、昭和53年、昭和59年に事業認可された「小野原特定土地区画整理事業(351,398㎡)」、「小野原東特定土地区画整理事業(305,225㎡)」である。1地区は2003年にまちびらきが行われ、現在も施行中である大規模住宅地開発「国際文化公園都市・彩都」である。また、現・都市機構が行なった住宅地開発は7地区あり、いずれも集合住宅団地である。戦後の民間住宅地開発は18地区あり、内4地区は集合住宅団地、14地区は戸建て住宅地である。そのほか、大阪府営住宅の集合住宅団地、大阪府住宅供給公社の集合住宅団地が各1地区ずつある。これら戦後の住宅地開発31地区のうち、2地区のみが阪急箕面線沿線に位置しているが、他の29地区はすべて徒歩圏内に鉄道駅のない住宅地として開発された。

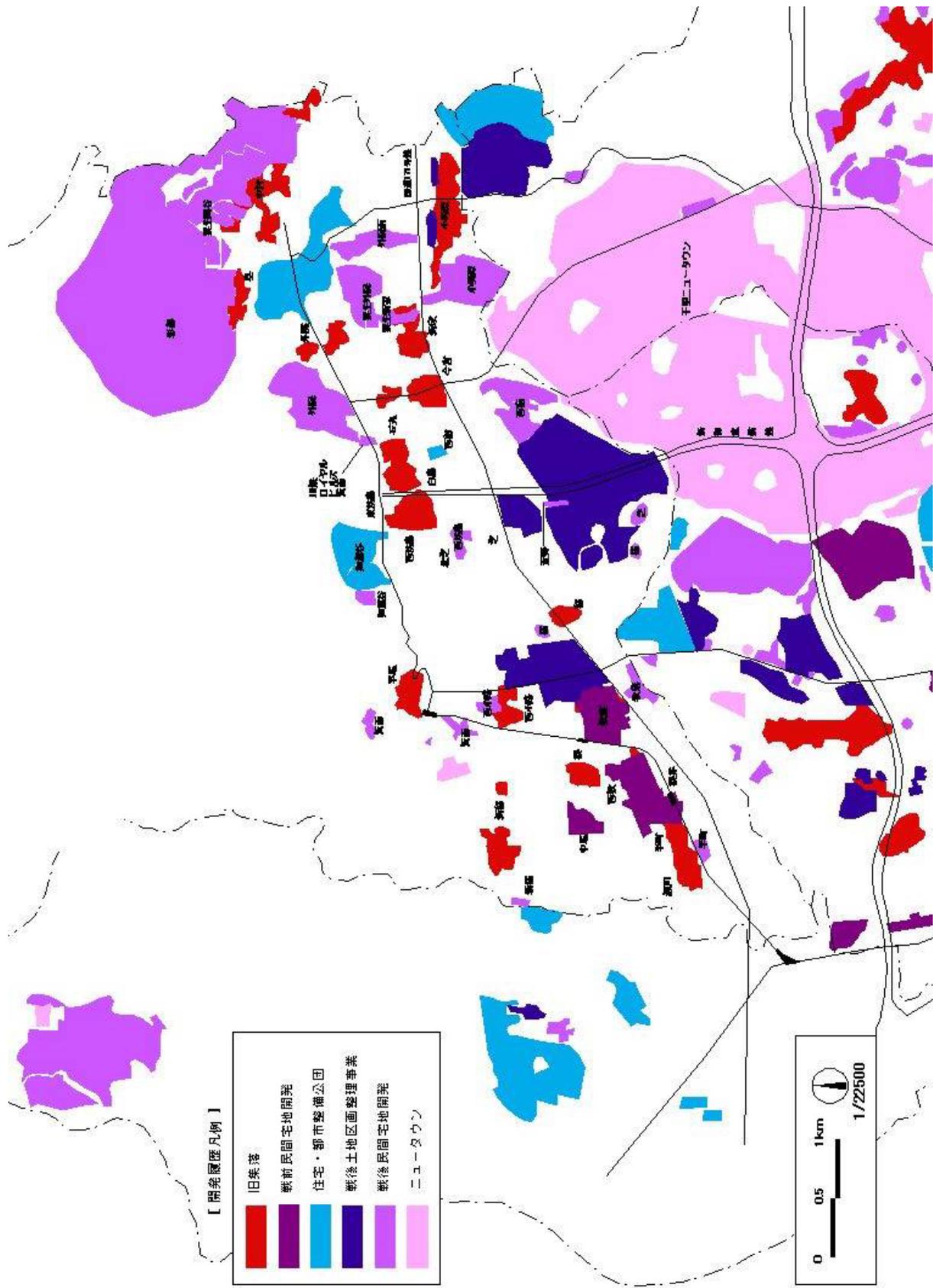


図1-3 住宅地開発の履歴図

1-3 人口の構成

図1-4は、町丁ごとを人口密度で塗り分けたものである。人口密度の高い地域が、西と東に偏っており、中央部は比較的人口密度が低い。また、人口密度の高い地域には計画的に開発された住宅地が多く含まれている。粟生間谷のエリアは、公共交通にも遠く、生活施設も余り立地していないところであるが、人口密度は高い地域となっている。

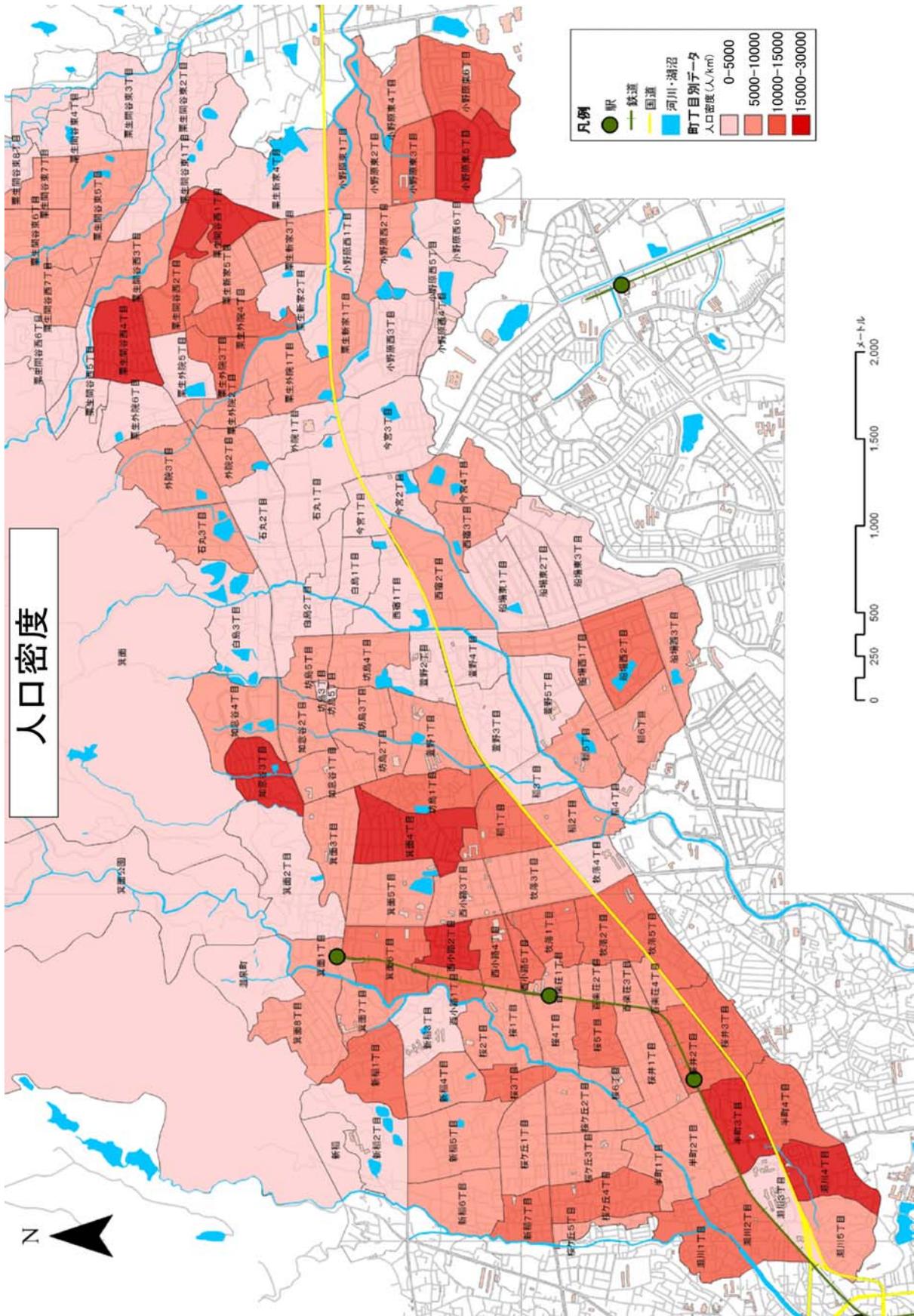


图 1 - 4 調査対象地域の町丁目別人口密度

図1-5は町丁ごとの世帯数を見たものである。特に世帯数が多いのは、粟生間谷西4丁目で、小野原東5丁目、船場西2丁目、箕面4丁目である。これらの町は、人口密度の高い地域にすべて含まれるが、粟生間谷は大阪外国語大学に近く、小野原は大阪大学に近いため、これらの大学に通う学生向けの集合住宅などが立地していると考えられるため、単身世帯が多いと予測される。船場西2丁目は、多くの集合住宅が立地する町である。

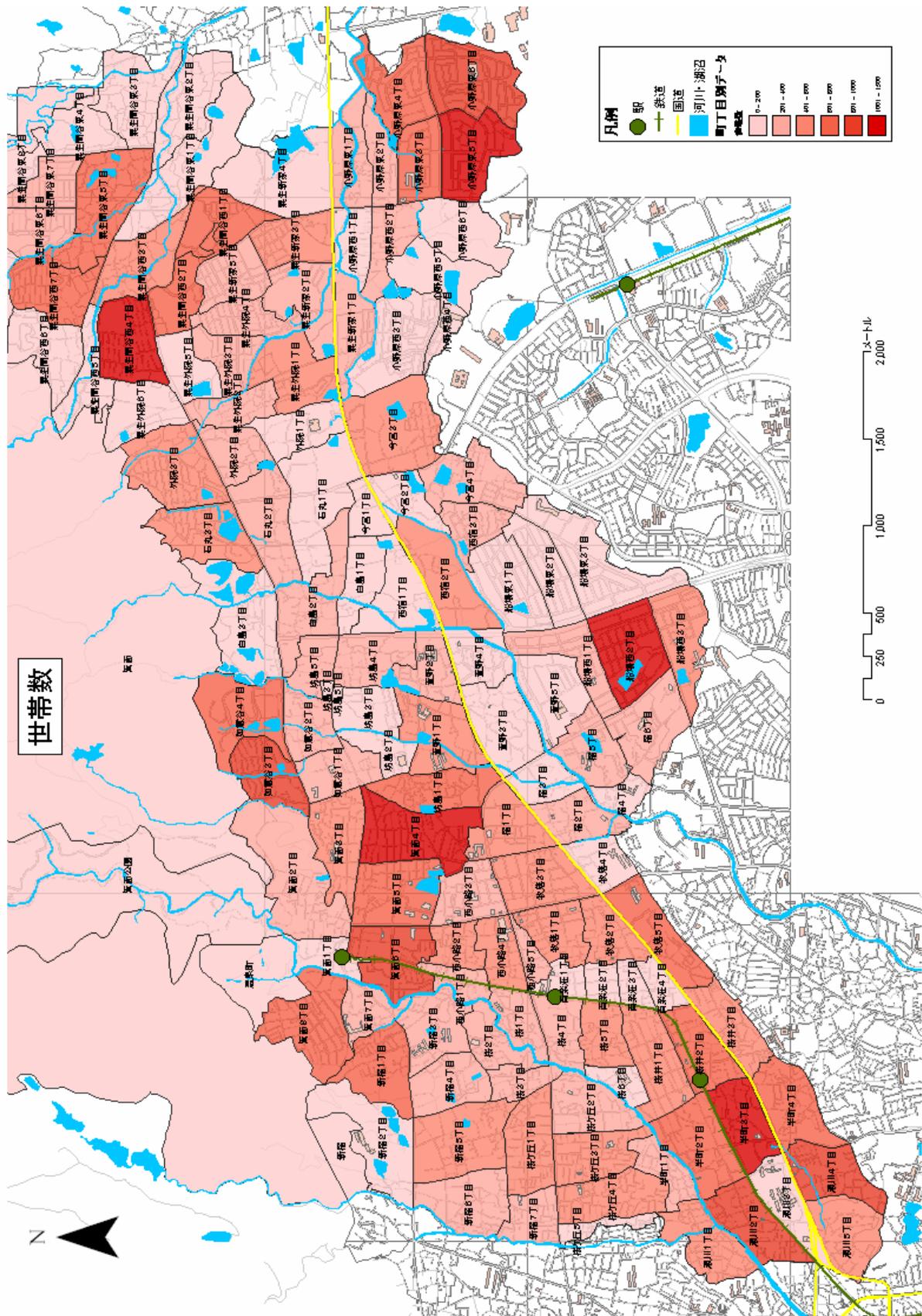


図1-5 調査対象地域の町丁目別世帯数

図1-6は、町の人口総数に対する65歳以上人口の割合別に塗り分けたものである。市街地が形成されてから長い年月が経過している「西部地域」で、割合の高い町が連なっているが、「東部地域」では、高齢者が多いと予測されがちな旧集落エリアではなく、戦後の住宅開発地で高齢者率が高くなっており、戦後に供給された住宅地で高齢化が始まっていることがわかる。

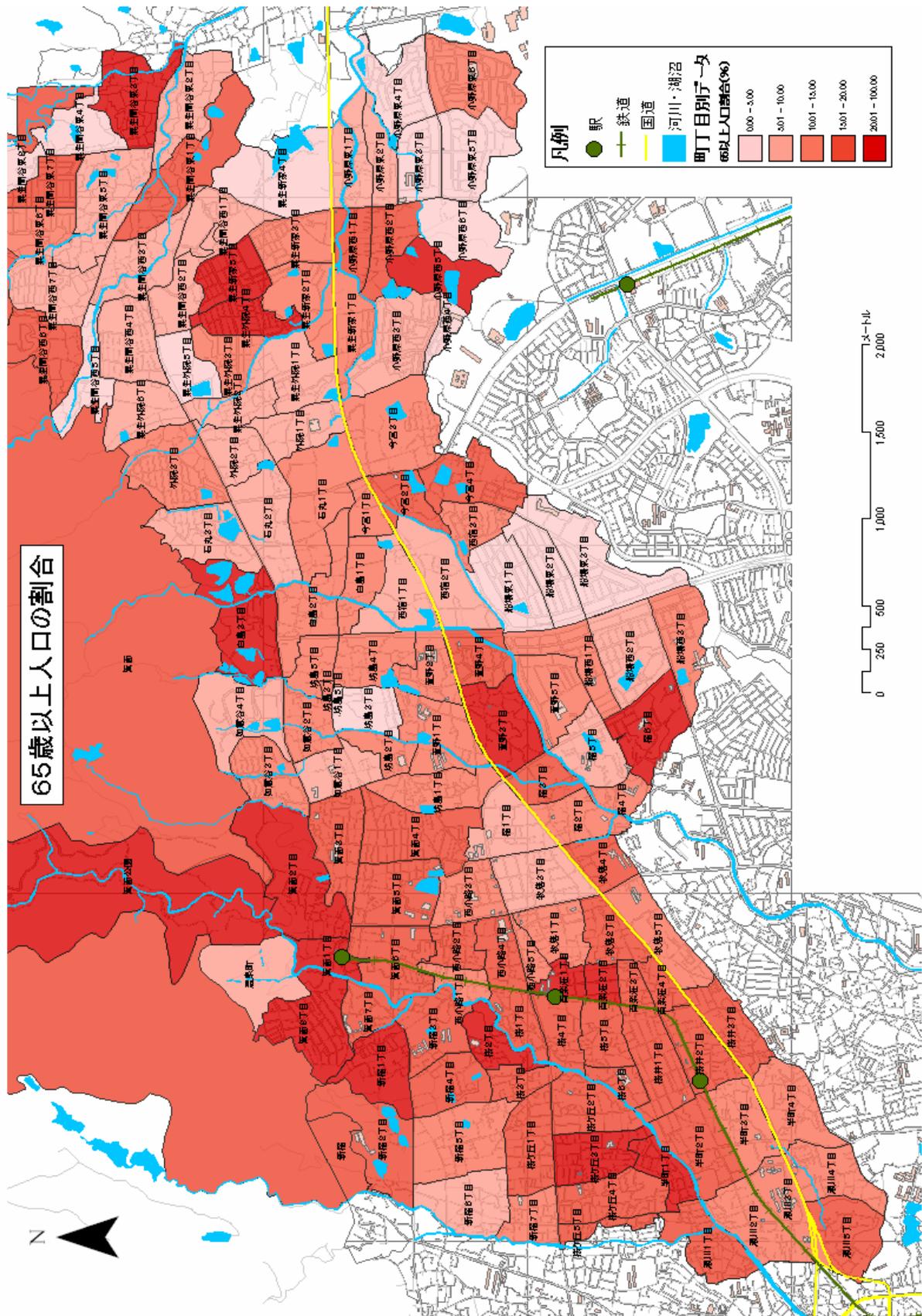


図1-6 調査対象地域の町丁目別65歳人口の割合

図1-7は、町毎の大学生、短大生、専門学校生数を多いものから塗り分けたものである。人数が多い町は、世帯数が多かった町と重なり、栗生間谷、小野原、さらに大阪大学の豊中キャンパスに近い最も西のエリアに多くの学生が居住していることがわかる。

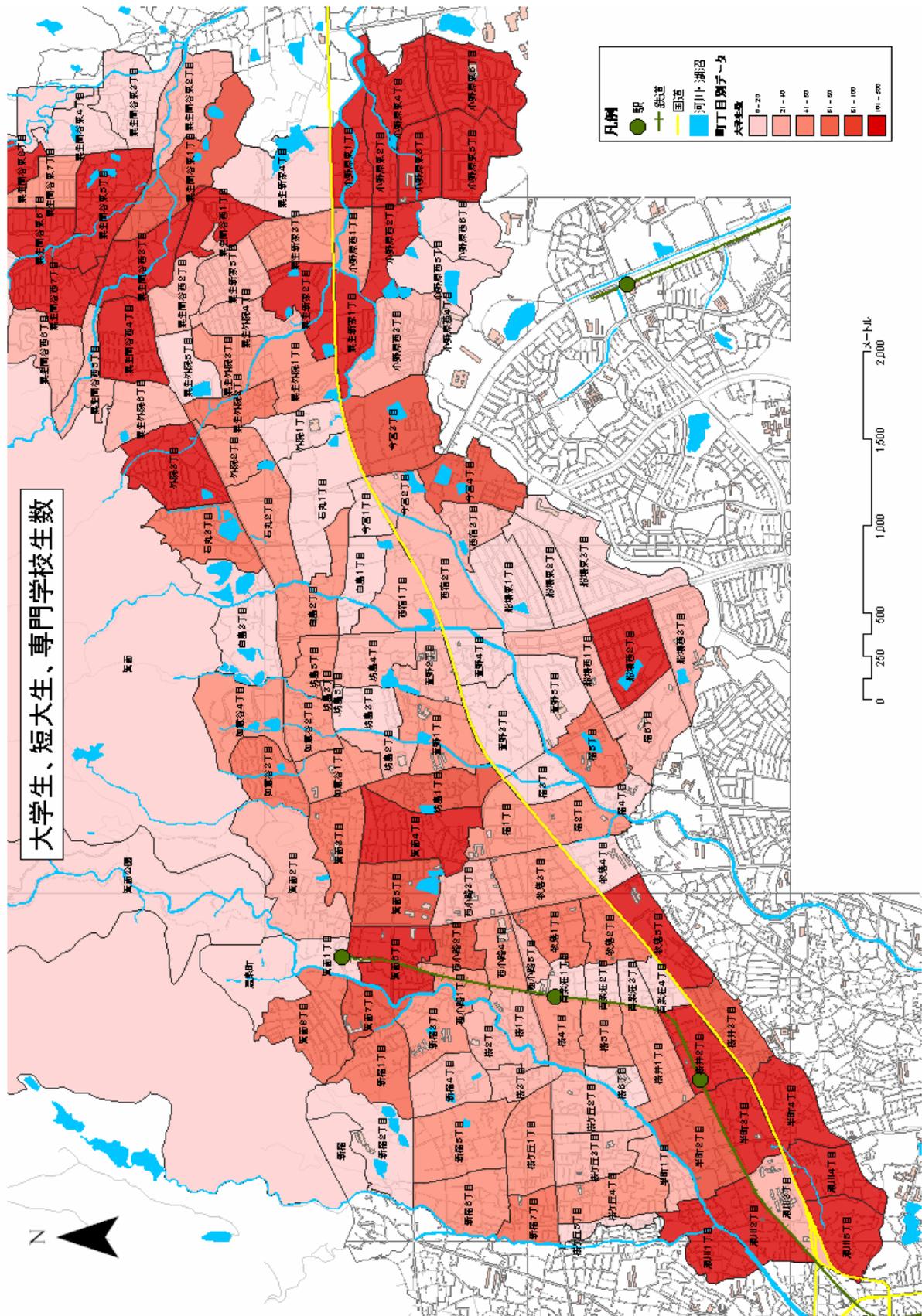


図1-7 調査対象地域の町丁目別大学生、短大生、専門学校生

2. 隠れた交通システム

2-1 調査の概要

箕面市の公共交通は、「西部地域」の阪急箕面線と阪急バスである。これに加え、箕面市が福祉目的に運行している「福祉バス」がある。このような公共交通の空白を埋めるべく、箕面市には民間施設が運行している送迎バスがある。これらをまとめて、「隠れた交通システム」とよぶこととする。

「隠れた交通システム」には、箕面市内や茨城市など箕面市近辺にある自動車教習所、中学校、高校、大学、幼稚園、学習塾、英語塾、病院、宿泊施設、宗教団体、ショッピングセンターなどがある。

そこで、箕面市内にはどのような送迎バスルートや無料バスルートなどの隠れた交通システムがあるのかを、各施設のホームページ検索などを行ないながら図にまとめた。

(1) 自動車教習所

このエリアには、4つの自動車教習所のバスがルートを持っている。茨木自動車教習所、太陽猪名川自動車教習所、豊中自動車教習所、みのお自動車教習所である。茨木自動車教習所は2ルートあり、1ルートは栗生間谷の住宅地を終点にしている。太陽猪名川自動車教習所は、箕面駅の北側、箕面市「西部地域」を巡回している。豊中自動車教習所は、箕面駅を最北として巡回している。みのお自動車教習所は、山麓線、国道171号線を東に走り、それぞれ、栗生間谷、小野原の住宅地を終点としている。人口構成の分析でも明らかのように、この2住宅地は、大阪外国語大学と大阪大学の学生が多く居住するエリアである。

教習所

- 茨木自動車教習所
- 太陽猪名川自動車教習所
- 豊中自動車教習所
- みのお自動車教習所

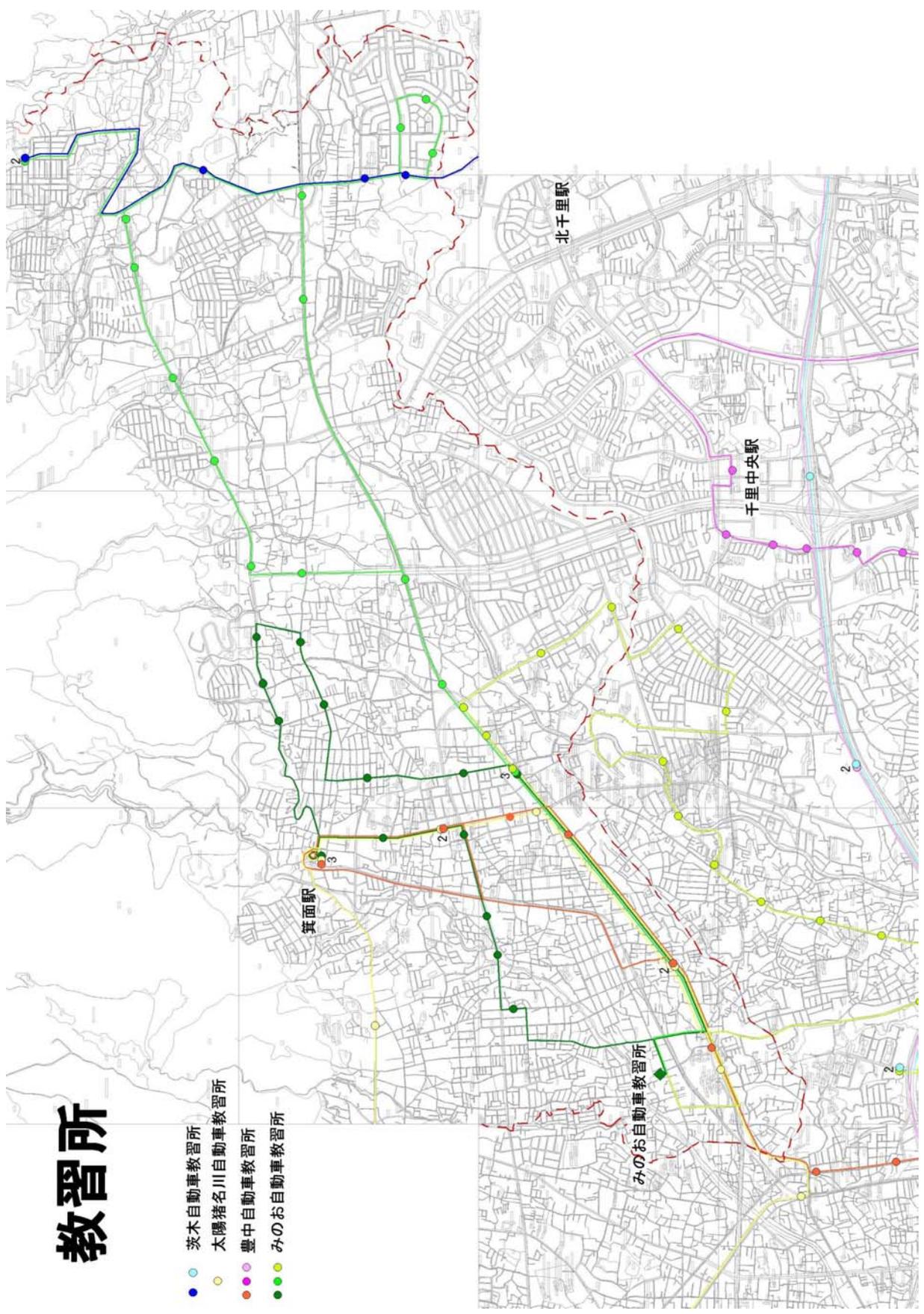


図 1 - 8 教習所のバス停とルート

(2) 病院

病院のバスは、ガラシア病院、友紘会総合病院、清順堂ためなが温泉病院のバスが走っている。これらは、ルートを特定することができなかつたので、バス停のみをプロットした。基本的には、いずれの病院も、千里中央駅、北千里駅と病院を結ぶルートを取っているが、友紘会総合病院は小野原、栗生間谷の住宅地にバス停を持っている。

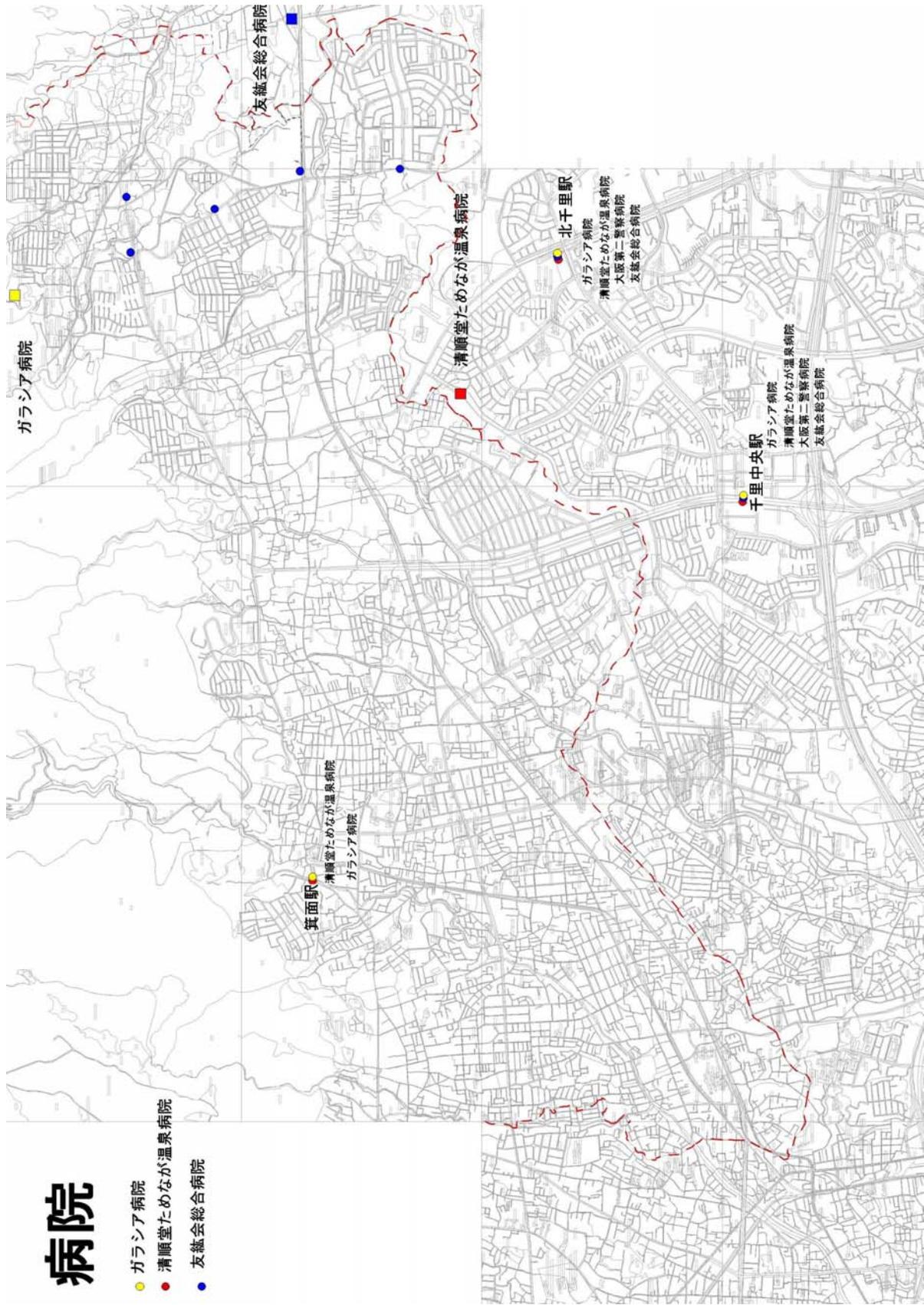


図 1 - 9 病院のバス停

(3) 幼稚園

幼稚園は、聖母被昇天学院幼稚園、若葉幼稚園、青山幼稚園、栗生幼稚園、箕面学園付属幼稚園について調査を行ったが、栗生幼稚園、箕面学園付属幼稚園の送迎ルートは固定していなかった。聖母被昇天学院幼稚園は駅を中心に、広域から園児を迎えているため、バス停は、小野原、箕面船場の二箇所にと停車するのみであった。千里ニュータウン内に立地する青山幼稚園は、小野原、栗生間谷、外院、箕面船場、その他のエリアを細かく回っている。

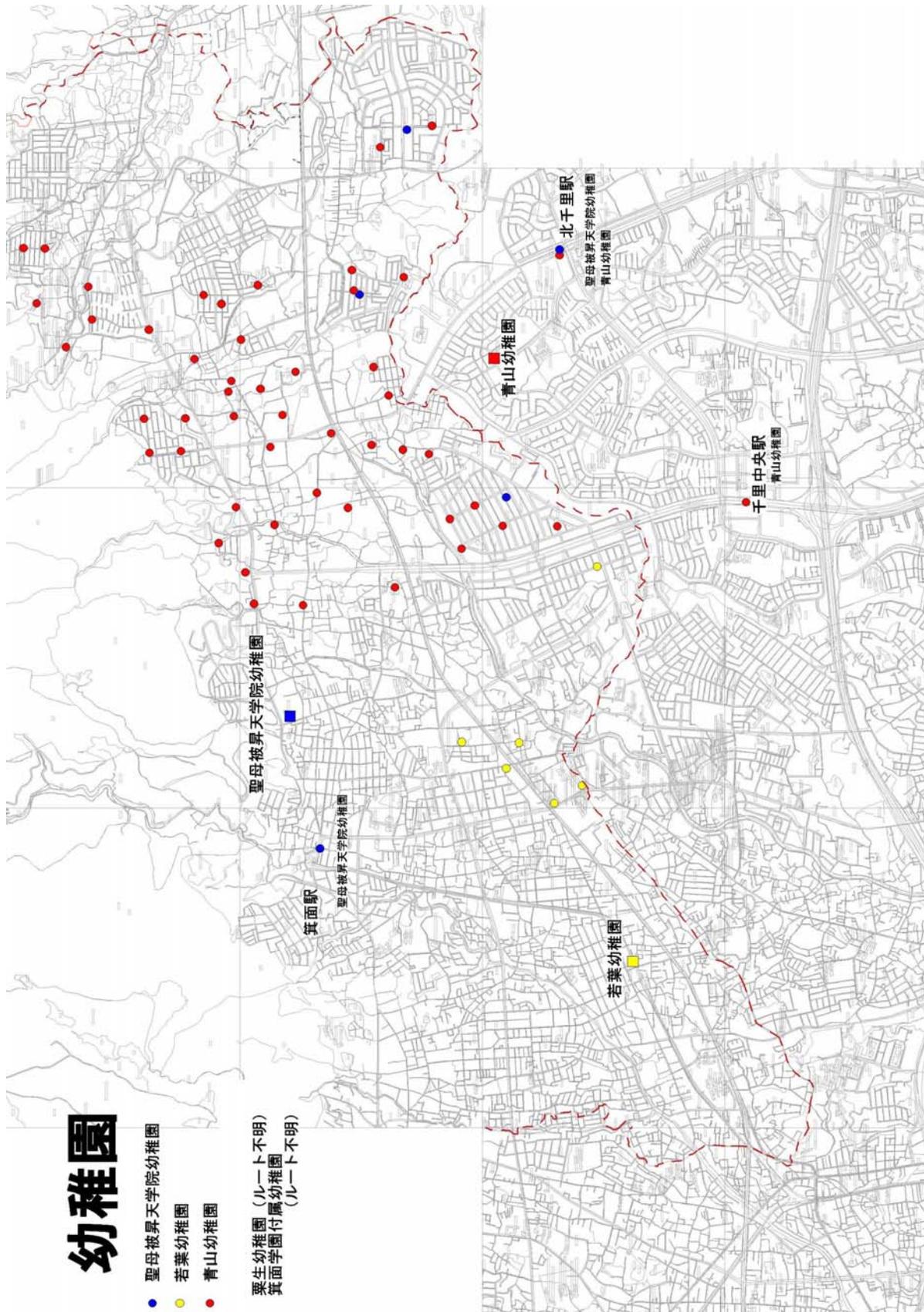


図 1 - 10 幼稚園のバス停

(4) 中学・高校・大学

箕面市内の学校は、聖母被昇天学院のみであったが、北千里駅、千里中央駅、箕面駅の各駅から、箕面市内を通り抜け、茨木市に位置する追手門学院、摂稜中学・高校、関西大倉学校の各学校へのバスが走っている。これらのバスルートは、道路の渋滞状況を見ながら日々決定されるため、固定されたものではない。

ここにあげた「隠れた交通システム」は、おそらく箕面市内の走るバスルートの一部であるには違いないが、様々な送迎バスが箕面市内を巡り、通過していることが明らかとなった。

小・中・高校

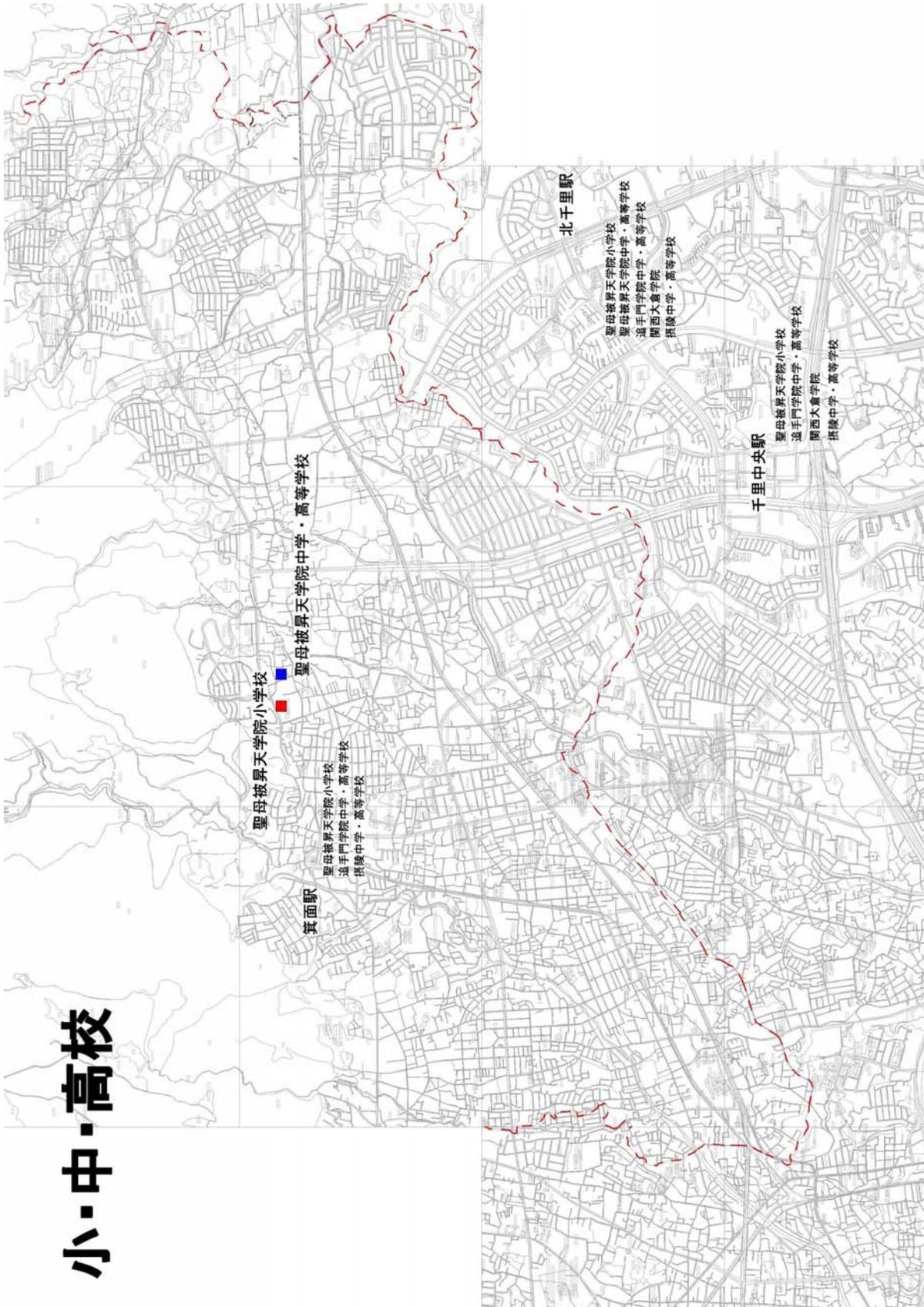


図1-11 小・中・高校のバス停

3. 国道 171 号および山麓線における店舗立地過程

3-1 調査の概要

国道 171 号と山麓線には、多くのロードサイド型の店舗が立地している。ベルト上のエリアではあるが、大きな商業集積がある。そこで、これらの商業集積が形成された過程を、1975 年、1989 年、2004 年の三時期に発行された住宅地図を用いて、店舗立地の過程を整理した。

調査の方法は、まず 2004 年の住宅地図を見ながら、現在の店舗立地、名称、業種を確認し、住宅地図に掲載店舗を追加した。さらに、すべての店舗について駐車場の様子、駐車台数を調査した。この結果を用いて、各調査対象道路と交差する道路との関係を加味しながら、2004 年の店舗立地図を作成した。交差する道路間の間隔は、立地する店舗の数とその関係で決まり、実際の距離を示してはいない。店舗間の間隔は、隣接しない場合、一敷地分をあけている。調査対象道路を挟んで向かい合う店舗はそのように示しているが、向かい合わない店舗は、位置をずらして表示した。

このようにして作成した 2004 年現在の店舗立地図を、1989 年の地図で確認し、2004 年に存在する店舗と同じ名称の店舗が 1989 年の地図に掲載されている場合、1989 年以前に立地した店舗とした。同じ名称で確認されない場合、2004 年に確認された店舗については 1989 年から 2004 年の間に立地した店舗とした。また、1989 年に記載されている名称、業種を記録した。1975 年についても同様の作業をした。

この調査の場合、2004 年現在店舗が立地している敷地のみを調査対象としているので、1975 年から 2004 年の間に一時的に店舗が立地した敷地については、調査対象外となる。しかし、国道 171 号の店舗、山麓線の店舗は増加する傾向にあり、一度店舗として駐車場整備がされた敷地は、その後も業種転換などをしながら店舗として利用され続けるため、調査漏れとなる敷地はほとんどなかった。国道 171 号では、1975 年に 67 店舗が立地し、その内 3 台以上の駐車スペースを持つもの（以下、本調査ではロードサイド型とよぶ）は 61.2%であったが、1989 年には、店舗数がほぼ 2 倍の 135 店舗となり、ロードサイド型は 73.3%となった。さらに、2004 年には店舗数は 181 店舗となり、1975 年の 2.7 倍に増え、ロードサイド型店舗はその内 80.1%を占めた。駐車場を持たない店舗数は、1975 年には 26 店舗、1989 年には 36 店舗に増えたが、2004 年は 36 店舗と変わらず、ロードサイド型店舗のみが増えていることがわかる。一方、山麓線では、1989 年に 17 店舗が立地しており、その内ロードサイド型は 3 店舗、17.6%に過ぎなかったが、2004 年には 75 店舗に増加し、58.7%がロードサイド型となった。

3-2 業種の推移

業種の推移について、図 1-12、13 に示す。自動車販売店、中古自動車・バイク販売店、自動車修理店、ガソリンスタンドなどを「自動車やバイクに関連する店舗」、コンビニエンスストア、100 円ショップ、タバコ屋、家具店など自動車・バイク関連でない販売店を「販売」、レストラン、ファーストフード店などを「飲食」、銀行、病院、理髪店、コインランドリーなどを「サービス」に分類した。「用途混合」は、ひとつの駐車場を複数の店舗が使っている場合である。国道 171 号では、1975 年から 1989 年に間に、自動車・バイク関連

店舗がおよそ2倍、1989年から2004年に1.4倍に増えており、そのほとんどがロードサイド型店舗である。販売店は1989年から2004年に大幅な増加を見せており、2.3倍となっている。その内訳は、アウトレットショップ、家具店、家電量販店、ホームセンター、靴屋など様々である。飲食店は、1975年から1989年に2.6倍となっており、ファーストフード店、ファミリーレストランが立地している。飲食店は、1989年から2004年までの変化がほとんどなく、ほぼ頭打ちの状態であるといえる。

山麓線は、新規に整備された道路であるため、沿道店舗がいまだまばらに立地している。ロードサイド型店舗もロードサイド型でない店舗もいずれもが増加傾向にある。販売店では、ドラッグストア、酒量販店、書店など、日常生活用品の販売店が立地している。また、国道171号ではほとんどみられなかったサービス店の立地も多くみられ、その内訳は医院や美容院が多い。山麓線は、幅員のゆったりした道路整備がされているため、店舗を利用するための路上駐車も多く見受けられた。

以上のように、国道171号では、ここ30年の間に多くのロードサイド型店舗が立地しており、中でも自動車・バイク関連の店舗や、量販店が集積していることがわかった。また、山麓線では日常生活を支える店舗が立地しているが、半数以上がロードサイド型店舗であった。

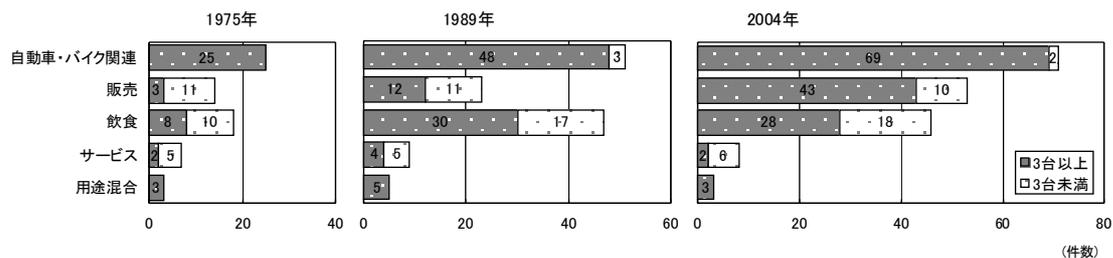


図1-12 国道171号の店舗立地の推移

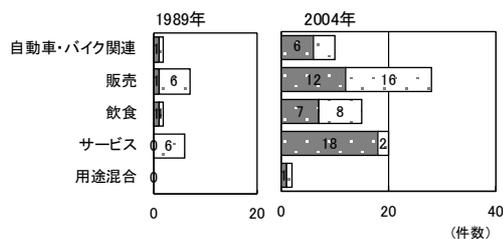


図1-13 山麓線の店舗立地の推移

3-3 国道171号沿道の店舗立地

国道171号沿道の店舗の中で、ロードサイド型（駐車台数3台以上）でないものは、「西部地域」の桜井周辺で集積しているものの、そのほかはほとんど見られず、数件を除いては1975年以前に立地した店舗である。

1975年から1989年間は、新御堂筋の開通の影響を受け萱野周辺でのロードサイド型店舗立地が多く見られたが、1989年から2004年間は、特に東部での店舗立地が著しい。

国道171号沿いには、自動車販売店、修理店、カー用品、ガソリンスタンド等の自動車関連店舗が多く立地している。このような店舗の存在が、クルマに依存した生活を支える上では重要な役割を果たしているといえる。

国道171号沿いのロードサイドショップは、沿道の住民をターゲットにしたものだけでなく、箕面市を通過する多くの自動車を対象としており、このような商業施設、産業施設が第二次世界大戦後の箕面市の発展に大きな役割を果たしてきた側面は評価しなければならない。

3-4 山麓線沿道の店舗立地

山麓線は、1975年時点では開通していなかったもので、1989年と2004年の比較を行った。山麓線沿道では、国道171号沿道とは異なり、ロードサイド型ではない駐車台数3台未満の店舗も多く立地している。徒歩圏内の消費者を対象とした小売店舗が比較的多く存在しているともいえる。

しかし、1989年から2004年への変化をみると、山麓線沿いにおいても、規模の大きな駐車場を持った店舗（ドラッグストア、酒販売店など）の立地が著しい。また、国道171号と異なり、山麓線沿いでは、バイク関連の販売店が立地する傾向がある。このように、道の性格によって立地する自動車関連施設も異なっている。

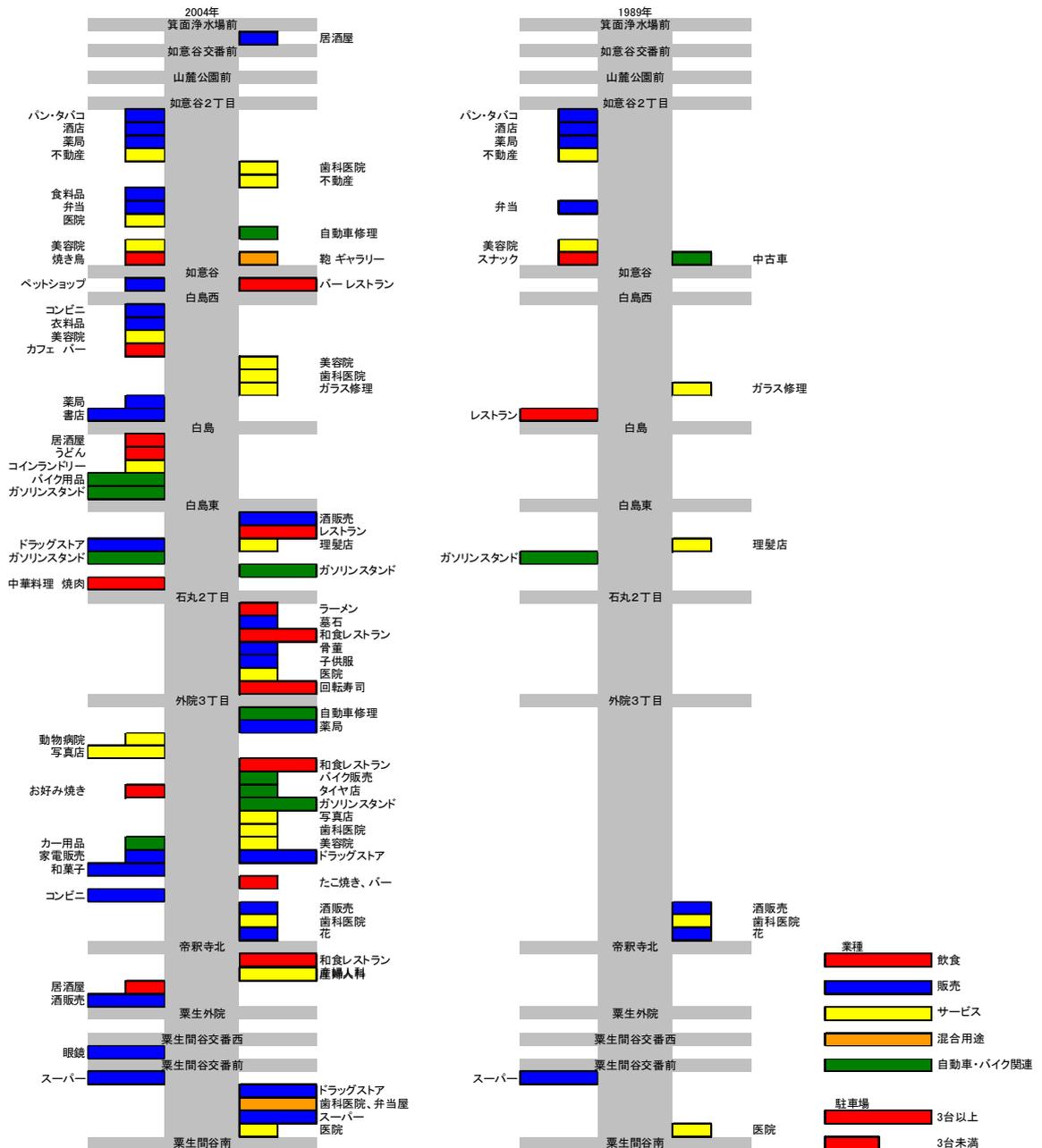


図1-15 山麓線年代別施設用途別別立地動向