

2) 都市構造の特性

箕面市の地域区分及び、各地域の特性



本市では、総合計画や都市計画マスタープランにおいて地域別の方針などを定める際、本市域をその地域特性の違いから、5つの地域に区分している。

西部地域は、本市で最も古くから市街地形成が進んできた地域で、面積の約7割が宅地利用されており、これは市全体の約半分が集積していることになる。建物は、専用住宅としての利用が多く、阪急箕面線沿線や山麓部には、宅地規模の大きい良好な住環境が形成されている。中心市街地である箕面駅、桜井駅周辺には、古くからの商業集積があり、また、箕面駅周辺は市の代表的な生活文化拠点となっている。加えて、箕面駅は、箕面公園散策の入口である滝道に続く、観光都市箕面の玄関口でもある。

中部地域は、国道423号と国道171号の結節点であり交通の要所である。コム・アート・ヒルや箕面新都心（かやの中央）などの商業集積と田園都市的要素が混在している。また、みのおライフプラザや市立病院といった保健・医療・福祉拠点が集積している。

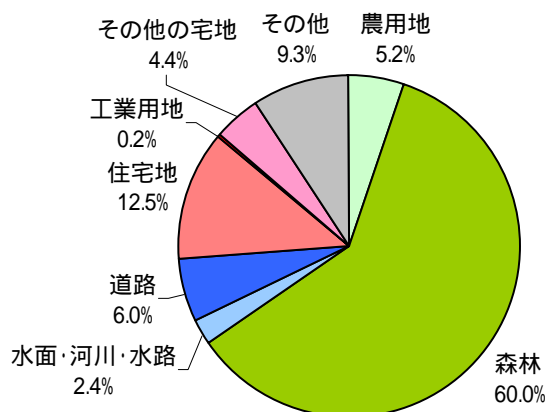
東部地域は、山林が多い地域で、市街地としては比較的新しく、昭和40年代半ば以降、計画的な市街地整備による低層・中高層の住宅地を中心とした土地利用が進められてきた。地域内に大阪外国語大学や千里国際学園が立地する国際性豊かな地域で、茨木市との境界地域に、新たに国際文化公園都市「彩都」がまち開きした（平成16年4月）。粟生地区や小野原地区では、ロードサイドに商業集積が見受けられる。

北部地域は、大部分が山林で構成されており、宅地利用は北部全体のうち2%である。国道423号と並行して流れる余野川沿いに、集落が展開している。箕面北部丘陵整備事業として、長寿社会に対応し、豊かな自然に囲まれたニュータウン「水と緑の健康都市」の開発が進められている。

中央山間地域は、本市全域の約6割を占める広大な山間・山麓地である。全域が市街化調整区域であり、大部分が近隣緑地保全区域に指定されている。箕面を代表する観光・レクリエーション資源、明治の森箕面国定公園があり、年間250万人を超える観光客が訪れている。

箕面市の土地利用現況

(ha)	
農用地	247
森林	2,873
水面・河川・水路	117
道路	286
宅地	818
住宅地	600
工業用地	8
その他の宅地	210
その他	443
合計	4,784

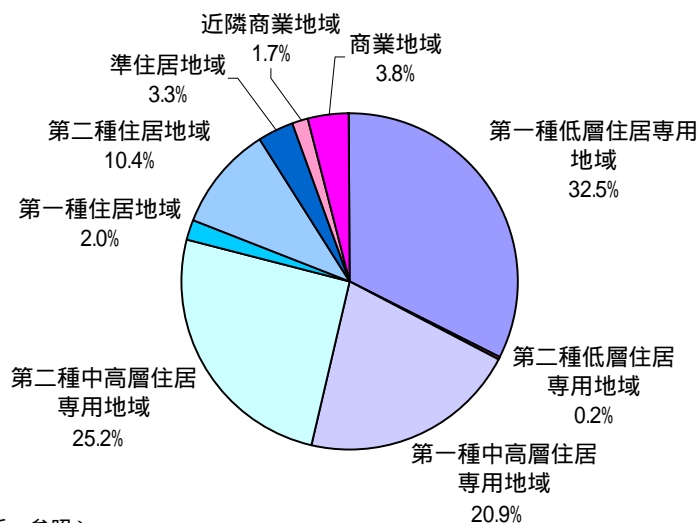


(市勢年鑑 平成 15 年度版 土地利用現況 平成 13 年のデータを参照)

箕面市の土地利用現況と見ると、4,784ha のうち 60.1% が中央山間地域の森林である。宅地としての利用は 17.1% であり、うち住宅地は 12.5% となっている。

箕面市の都市計画区域

(ha)	
第一種低層住居専用地域	646
第二種低層住居専用地域	4
第一種中高層住居専用地域	415
第二種中高層住居専用地域	501
第一種住居地域	39
第二種住居地域	206
準住居地域	65
近隣商業地域	34
商業地域	75
市街化区域面積計	1,985
市街化調整区域面積	2,799
都市計画区域計	4,784



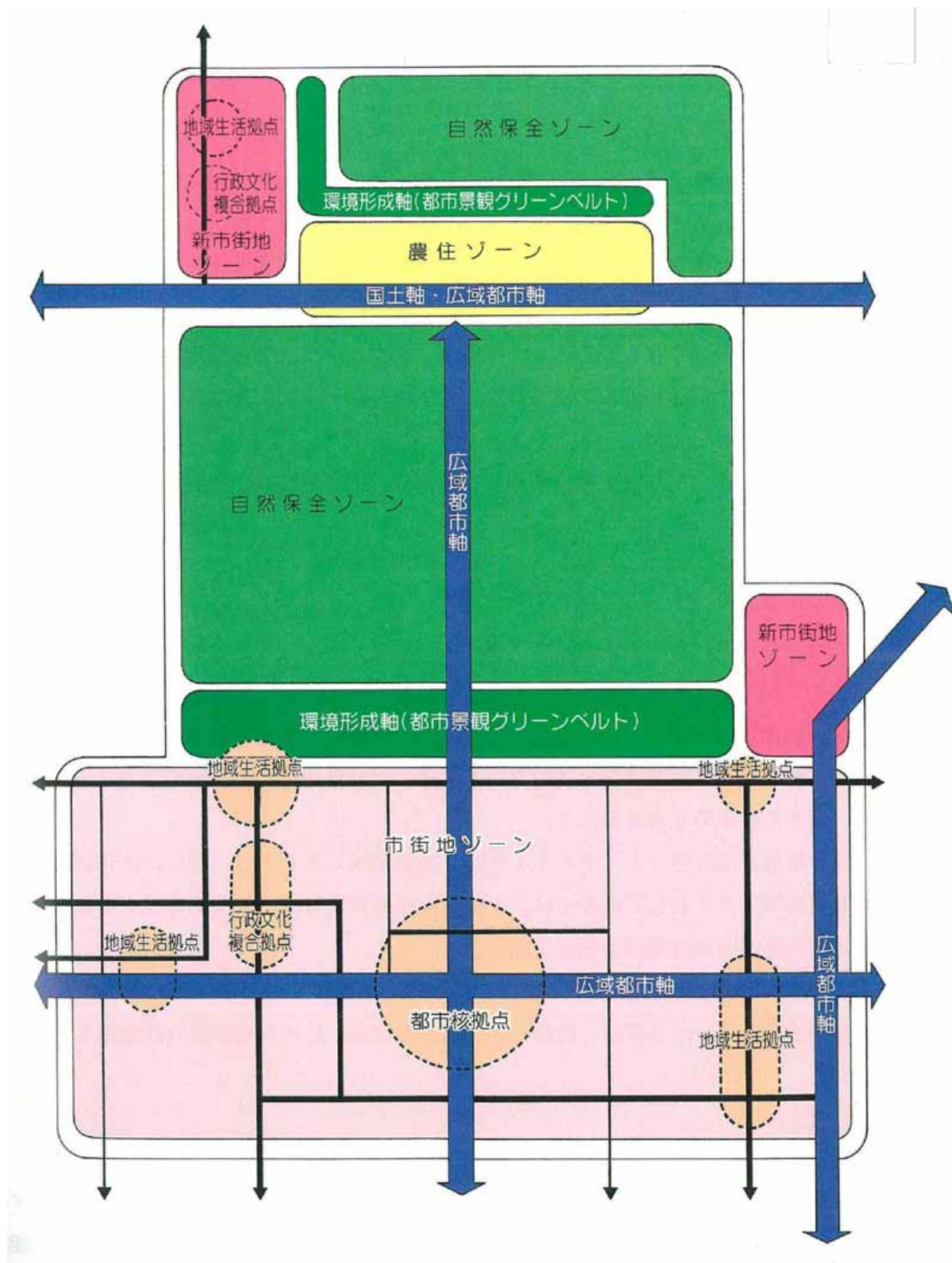
(箕面市都市計画区域地区図 平成 15 年 12 月版 参照)

本市の全域が都市計画区域 (4,784ha) であり、現在、そのうちの 41.5% (1,985ha) が市街化区域で、58.5% (2,799ha) が市街化調整区域である。また、本市は主に住宅地としての市街地開発が進められ、市街化区域のうち、94.5% を住居系の用途地域が占めており、第一種低層住居専用地域が 32.5% となっている。

商業系の用途地域は全体の 5.5% であり、うち商業地域は、西部は箕面駅前、中部は箕面新都心 (かやの中央) 及び、船場団地の業務高度利用地区で計 75ha となっている。近隣商業地域は、西部では箕面市役所周辺から府道豊中亀岡線沿い、牧落、桜井駅前、東部では小野原東特定土地区画整理区域内の小野原豊中線沿いの一部、北部は止々呂美東西線沿いの計 34ha となっている。

工業系の用途地域の指定はない。

箕面市の将来都市構造

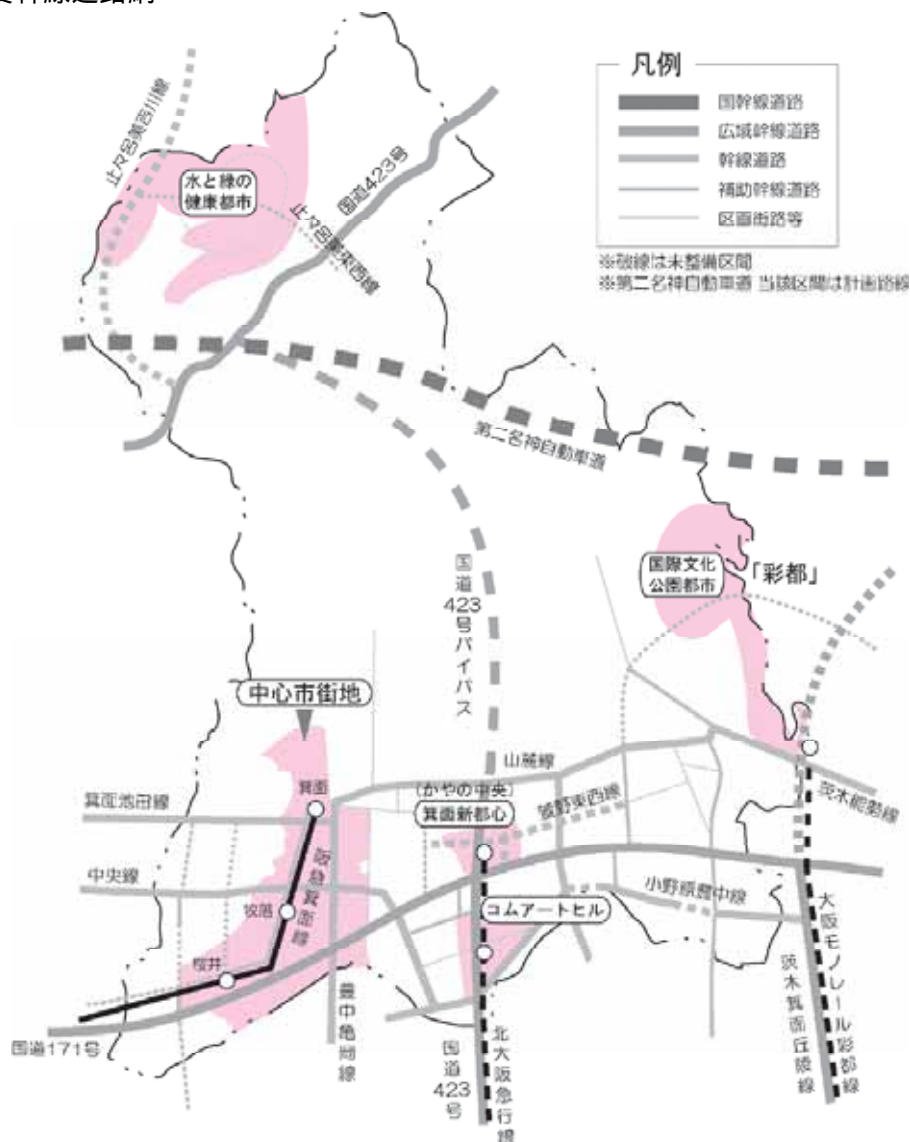


都市計画マスタープラン 参照

中心市街地は、都市計画マスタープランにおいて地域生活拠点、行政文化複合拠点として位置づけられている既成市街地を含んでいる。

箕面市の交通体系

(1) 主要幹線道路網



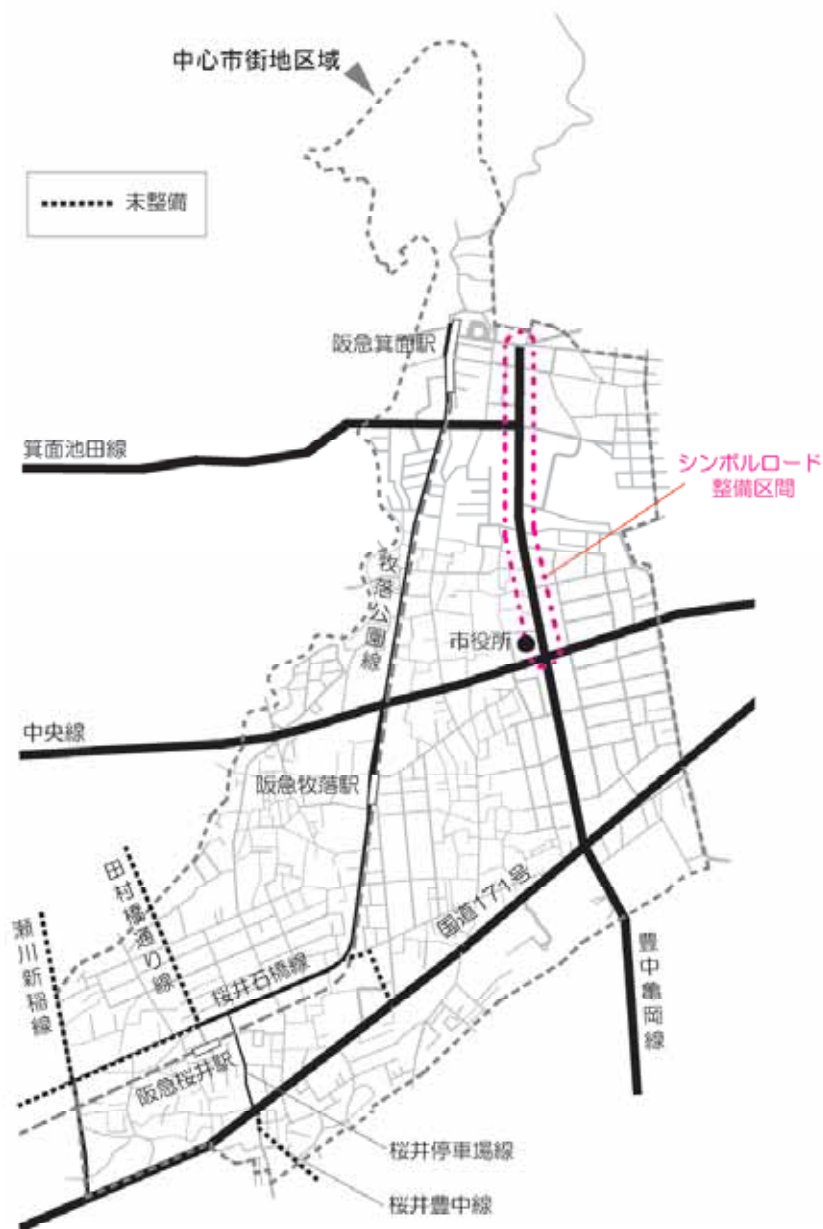
本市の幹線道路は西部・中部・東部地域に、それぞれ箕面池田線（山麓線）及び、国道171号が東西に伸び、池田市と茨木市に続いている。この2本は京阪神間を結ぶ主要幹線として通過交通量が多い。

大阪中心部からは、府道豊中亀岡線が箕面駅前まで整備され、また国道423号が萱野中央まで整備されている。この423号では、水と緑の健康都市の開発や第二名神高速道路箕面区間の整備にあわせ、北部地域と大阪都心とのアクセス向上、北摂地域の渋滞緩和を目的に、萱野～下止々呂美間をつなぐバイパス（箕面有料道路）整備事業が進行中である。

また、箕面市東端部と茨木市を結ぶ茨木箕面丘陵線の延伸が進められており、国際文化公園都市「彩都」の開発にあわせて平成16年3月に一部供用されている。

本市の鉄道網は、西部地域は箕面駅を起点として、大阪都心と結ぶ阪急箕面線が運行している。中部地域は北大阪急行線の延伸計画があり、箕面新都心（かやの中央）と千里中央を結ぶ予定である。また、東部地域では、大阪モノレール彩都線が平成19年開業予定で延伸工事が進められている。

(2) 中心市街地区域における幹線道路整備状況



【都市計画道路の状況】

平成 16 年度 7 月現在

路線番号	路線名	計画決定				事業認可	改良率(%)
		年月日	幅員(m)	延長	種別		
3.6.14	牧落公園線	S 52. 12. 12	8	1,800	市道	済	100.0
3.6.15	桜井豊中線	S 52. 12. 12	10	210	市道	未	
3.6.16	桜井石橋線	S 52. 12. 12	10~16	1,690	市道	済(一部未)	
3.4.2	大阪箕面線(豊中亀岡線)	S 52. 11. 25	16~18	1,790	府道	済	100.0
3.4.3	田村橋通り線	S 52. 11. 25	16~20	1,580	市道	未	
3.4.7	中央線	S 52. 11. 25	16~22	3,950	市道	済	100.0
3.5.11	箕面池田線	S 52. 11. 25	12	1,610	府道	済	100.0
3.5.13	瀬川新稲線	S 52. 12. 12	12~22	2,510	市道	済(一部未)	25.8

箕面駅前～大阪都心間の主要幹線である府道豊中亀岡線は、箕面駅前から市役所前交差点までをシンボルロードとして整備しており、地域住民が中心となった街路環境美化活動(アドプト・ロード・プログラム)が展開されている。

桜井駅周辺の道路の多くは、幅員 4～5mの狭路で構成されている。また、幹線道路は未整備の区間が多い。都市計画道路桜井石橋線は、通りの両脇が商店街を形成しており、近隣住民の主要動線となっている。府道桜井停車場線は、国道 171 号から桜井駅前への主要アクセス路である。通りに商店が立地し、また、主に箕面自由学園の生徒が通学路として利用しているが、幅員が 6mと狭く、歩車分離ができていない。

よって、桜井駅前の交通機能上の課題としては、市内の道路交通網の向上と歩行者の通行安全性等の対策として、都市基盤を整備することが必要であると考えられる。

牧落駅周辺や市役所周辺といった西小路～牧落一、二丁目の辺りは敷地が広く、良質な低層住宅街である。しかし、区画整理されていない狭路が入り組んだ、旧集落の街路構成が残っており、街区内の車での移動は不便である。

(3) 交通に関するデータ

【幹線道路交通量】

			有効幅員 (m)	自動車(二輪含む)通行量						(年)
				H2 (m)	H5 (m)	H6 (m)	H7 (m)	H9 (m)	H10 (m)	
国道	171号(小野原)	東部	20.00	21,075		30,700		32,616		31,800
府道	豊中亀岡線(西小路)	西部	18.00	12,879					15,651	
	箕面池田線(箕面)	西部	8.00	7,845	6,628		8,246		7,751	
	箕面池田線(坊島)	中部	20.00	22,281	19,174		23,340	23,042		22,291
	箕面池田線(外院)	中部	16.00	13,722	13,095		15,573		16,816	
市道	箕面摂津線(今宮)	中部	16.00	6,380					11,770	
	中央線(西小路)	西部	16.00	13,633	11,914		15,459			

平日の12時間通行量

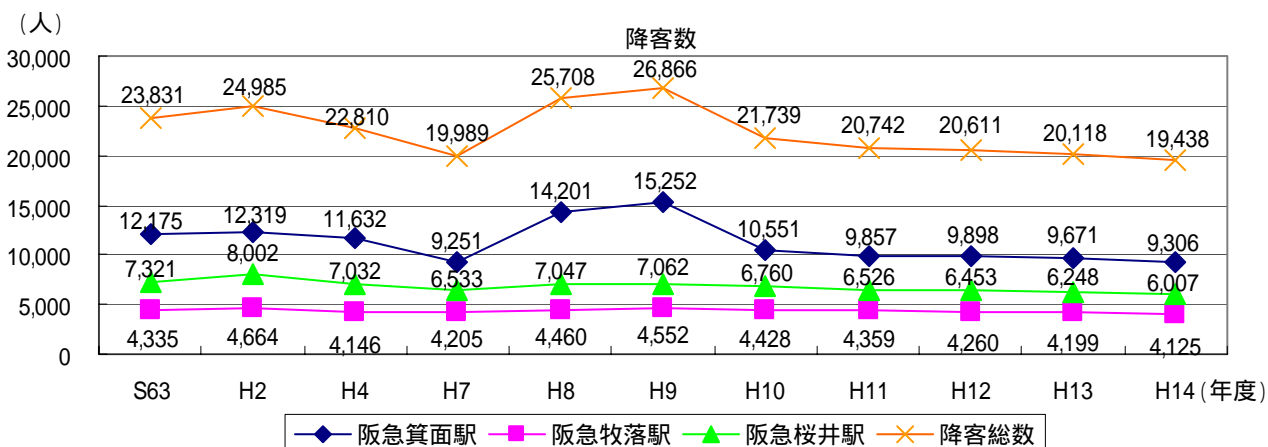
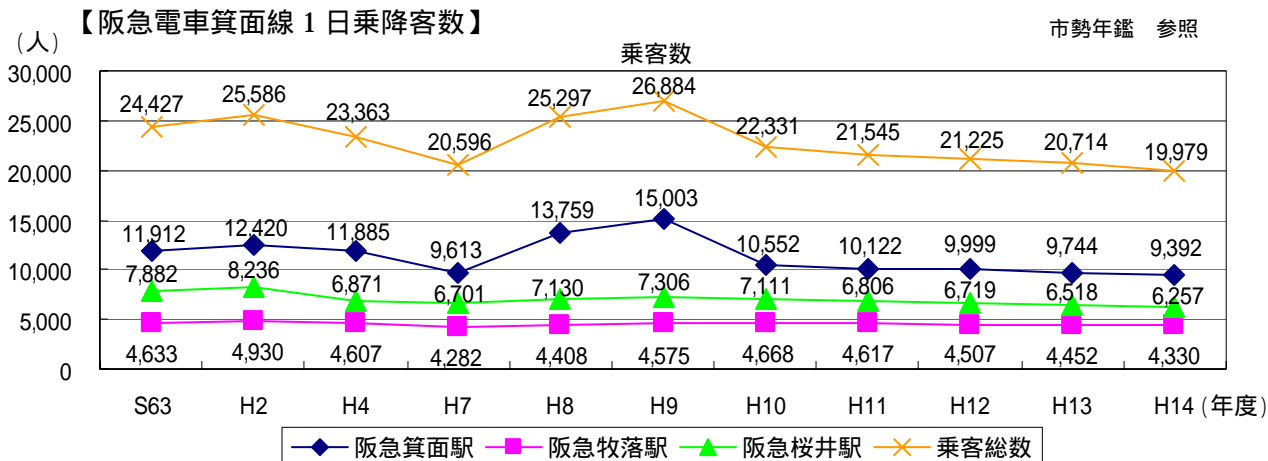
			有効幅員 (m)	歩行者・自転車通行量						(年)
				H2 (m)	H5 (m)	H6 (m)	H7 (m)	H9 (m)	H10 (m)	
国道	171号(小野原)	東部	20.00	630		427		1,996		1,359
府道	豊中亀岡線(西小路)	西部	18.00	2,145					4,494	
	箕面池田線(箕面)	西部	8.00	3,768	1,967		2,407		2,132	
	箕面池田線(坊島)	中部	20.00	231	445		440	245		280
	箕面池田線(外院)	中部	16.00	700	878		1,301		1,241	
市道	箕面摂津線(今宮)	中部	16.00	3,181					1,249	
	中央線(西小路)	西部	16.00	1,892	2,222		3,449			

平日の12時間通行量

市勢年鑑 参照

自動車交通量について、国道 171 号と並んで交通量が多いのは、箕面新都心(かやの中央)の傍である箕面池田線の坊島付近で、この辺りが国道 171 号、国道 423 号、山麓線の結節点となる交通の要所であることを如実に示している。中心市街区域を含む西部では、箕面駅前～豊中間の南北のアクセスである府道豊中亀岡線や、市役所前を東西に走る中央線の交通量が多い。箕面～池田間を結ぶ箕面池田線箕面(箕面六丁目)の通行量は中央線の 55%前後であり、通過交通として中央線がよく利用されている状況がうかがえる。

歩行者、自転車通行量では、自動車と対照的に、箕面池田線(箕面)をはじめ中心市街地区域内の通行量が、中部の萱野付近を大きく上回っている。計測地点付近に、生活拠点となる商業施設、公共施設が集中しているためであると思われる。



阪急箕面線乗降客数の平成 14 年度の昭和 63 年度比をみると、総数では乗降客共に約 18% 減少している。年次による変化はあるものの、阪急箕面線の乗降客総数のうち約半数は、箕面駅の利用客である。箕面駅では、平成 7 年から 8 年にかけて乗降客数が大幅に増加しているが、平成 10 年に再び減少し、平成 14 年ではピーク時の約 60% となっている。

牧落、桜井駅では僅かな増減があるものの、乗降客数はほぼ横ばいの傾向にある。

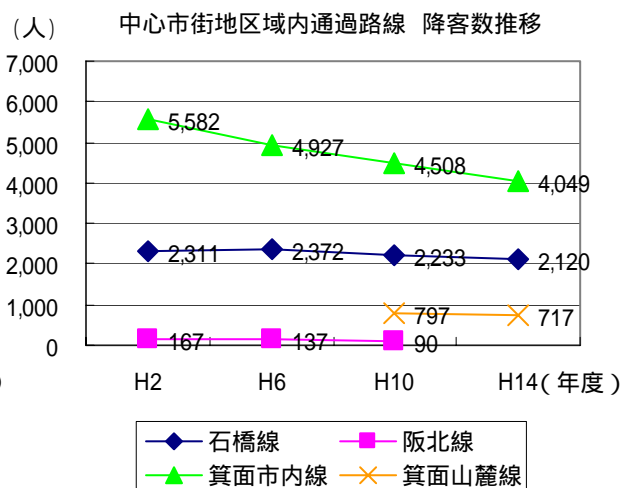
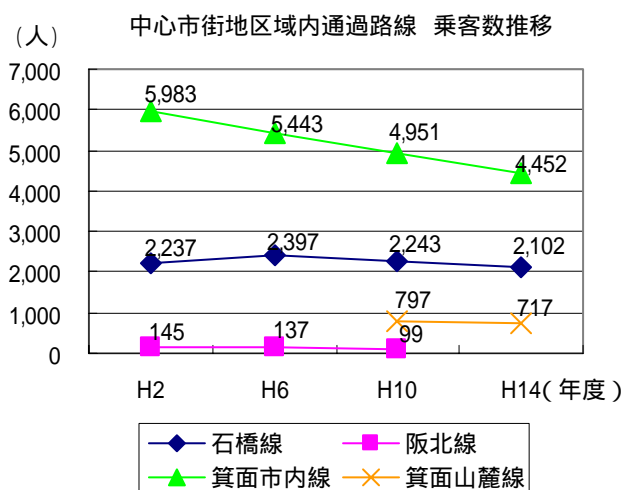
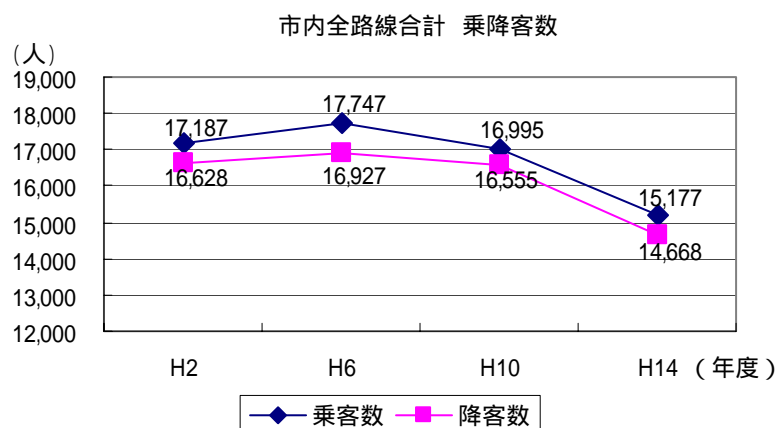
【阪急箕面線各駅の鉄道端末交通手段の状況】(初乗り・最終降車は定期券使用人数)

	合計	合計					
		徒歩	自転車	バイク・車	バス・タクシー	その他(不明)	
阪急箕面駅	合計(人)	8,604	6,317	774	525	872	116
	構成比(%)	100.0	73.4	9.0	6.1	10.1	1.3
	初乗り(人)	4,864	3,248	664	486	446	20
	最終降車(人)	3,740	3,069	110	39	426	96
阪急牧落駅	合計(人)	2,960	2,494	357	15	94	0
	構成比(%)	100.0	84.3	12.1	0.5	3.2	0.0
	初乗り(人)	2,278	1,968	235	15	60	0
	最終降車(人)	682	526	122	0	34	0
阪急桜井駅	合計(人)	5,092	4,513	470	44	35	30
	構成比(%)	100.0	88.6	9.2	0.9	0.7	0.6
	初乗り(人)	4,142	3,578	470	44	20	30
	最終降車(人)	950	935	0	0	15	0

大都市交通センサス 近畿圏資料編 平成 7 年 参照

鉄道端末交通手段について、箕面、牧落、桜井駅前についてそれぞれ 73.4%、84.3%、88.7%が徒歩であり、特に桜井、牧落駅において、当駅最終降車の定期利用者が、当駅初乗りの定期券利用者の 22.9%~29.9%しかいないことから、両駅は、住民の通勤・通学利用が主であると推察できる。

【阪急バス 1 日乗降客数】



(箕面市内線...白島線、箕面中央線、如意谷線の合計)

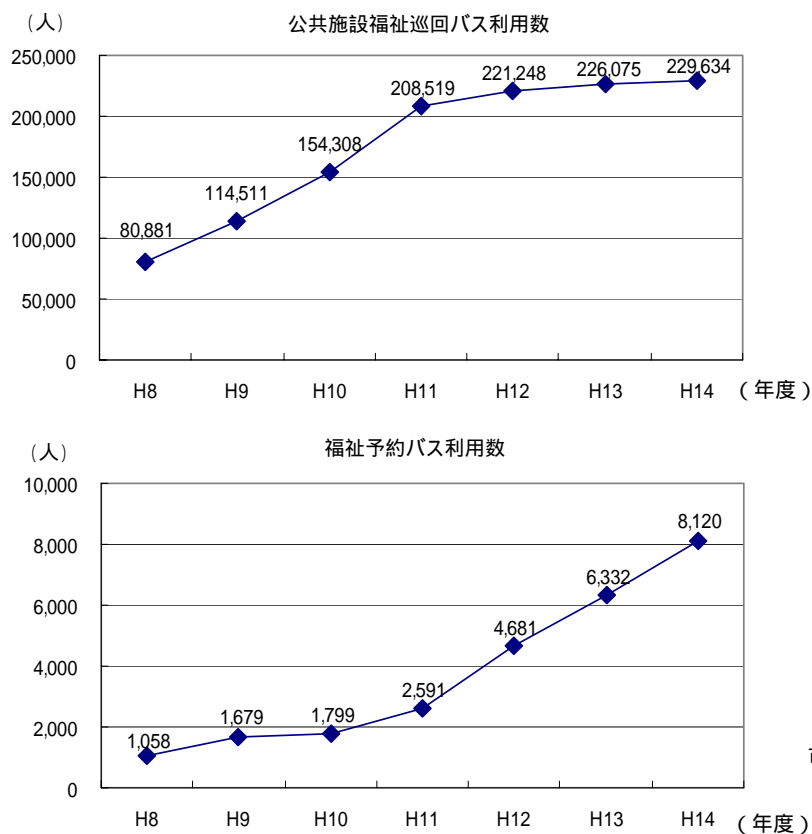
市勢年鑑 参照

(各路線中心市街地通過ルート)

石橋線	...	石橋～箕面(国道171号)～茨木
阪北線	...	梅田～十三～豊中～箕面(府道豊中亀岡線)
白島線	...	新稲～箕面(箕面池田線)～白島～船場～千里中央
箕面中央線	...	石橋～桜ヶ丘～箕面(中央線)～船場～千里中央
箕面山麓線	...	粟生～萱野～箕面(府道豊中亀岡線)～如意谷～粟生～間谷

本市内で運行している阪急バスの全路線及び、中心市街地区域内を通過する路線についての1日の乗降客数を計測したデータである。全路線合計では、平成5年頃までは乗降客とも増加傾向にあったが、以後は利用者が減る傾向となり、平成14年と平成6年の乗降客数を比較すると、それぞれ14.5%減、13.3%減となっている。中心市街地区域内を通る路線について、西部地域と中部地域を東西につなぎ、中央線や箕面池田線を通る路線については、乗降客数の減少が著しく、平成14年と平成2年の乗客数、降客数を比較すると、それぞれ25.6%減、27.5%減となっている。自家用車や自転車等の保有が増えるにつれ、中心市街地から船場・千里中央へのアクセスに、それらを利用する率が高くなっているとも考えられる。

【箕面市福祉バス利用状況】



本市では、高齢者、障害者などの交通弱者のための市内移動の利便性を向上するために、平成8年から、公共施設福祉巡回バス及び、福祉予約バスを運行している。

公共施設巡回福祉バス

市内主要公共施設、福祉施設（市役所、みのおライフプラザ、老人福祉センター、ふれあい就労支援センター、各地の生涯学習センター・図書館など）を利用する人のための公共交通機関。月～土曜日の運行で、祝日及び、年末年始は運休。料金は無料。リフト付きで、車イスの乗車も可。

福祉予約バス

車イス使用者など、公共交通機関の利用が難しい人を自宅から医療機関、公共施設に送迎するサービス。自宅から片道30分以内の場所で、月に往復3回までの利用に限られている。

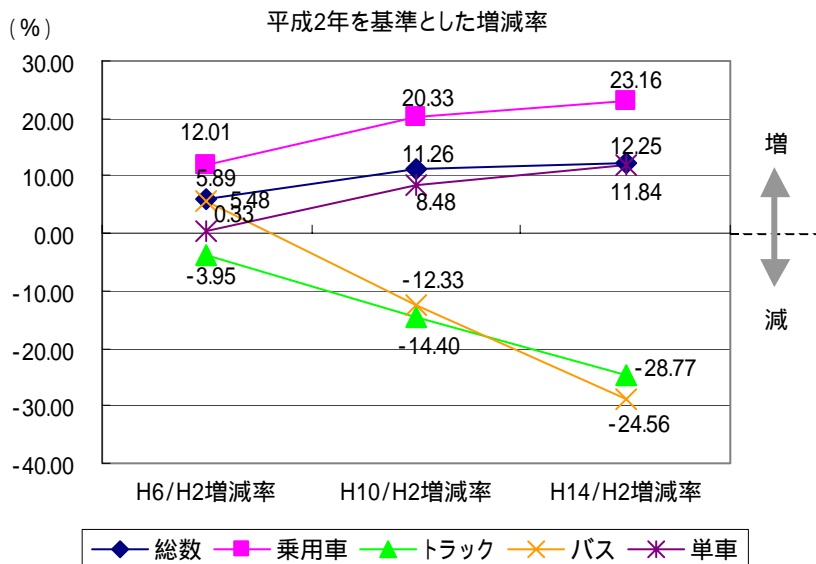
福祉バス（公共施設巡回福祉バス、福祉予約バス）については、平成8年度の運行開始から、公共施設巡回福祉バス、福祉予約バスともに年々利用客が増加している。公共施設巡回福祉バスの利用者数が、平成8年度から平成11年度までに急激に増え、その後は緩やかな伸びになっているのに対し、福祉予約バスは平成11年度以降の利用者数の伸びが著しい。公共施設巡回福祉バスの社会的必要性が認知され、安定した需要が得られるようになったころから、徐々に個別対応型の福祉サービスの提供ができる福祉予約バスの認知度が増え、需要が増えてきたものと考えられる。

【自動車登録台数】

	H2	H6	H10	H14	(年)
総数	58,140	61,562	64,685	65,262	
乗用車	30,870	34,578	37,147	38,020	
トラック	8,865	8,515	7,588	6,688	
バス	73	77	64	52	
単車	18,332	18,392	19,886	20,502	

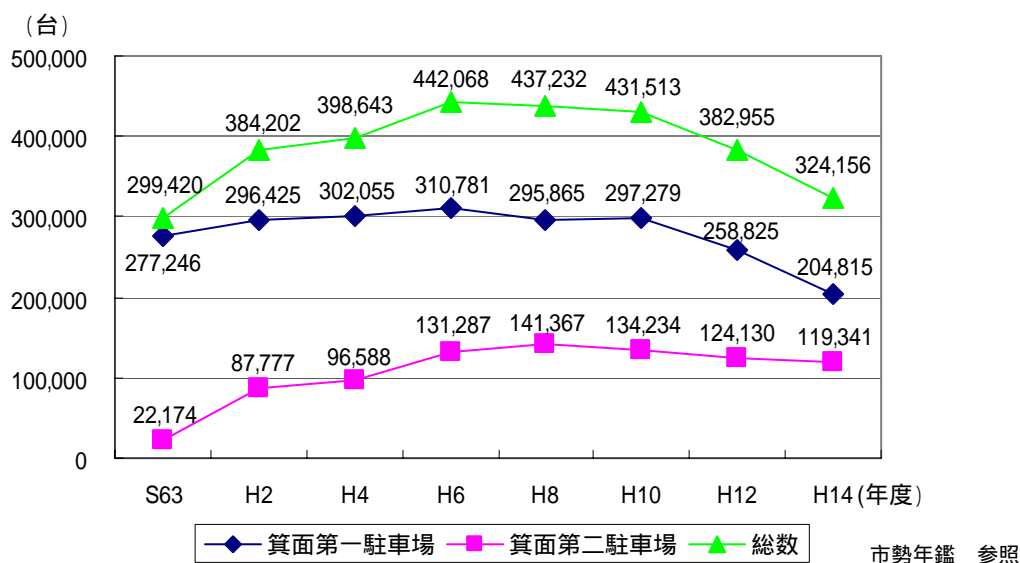
(単位 台)

総数は、特殊車両（農作業用等自動車・キャンピングカー等、小型三輪車）を除いた数値である。



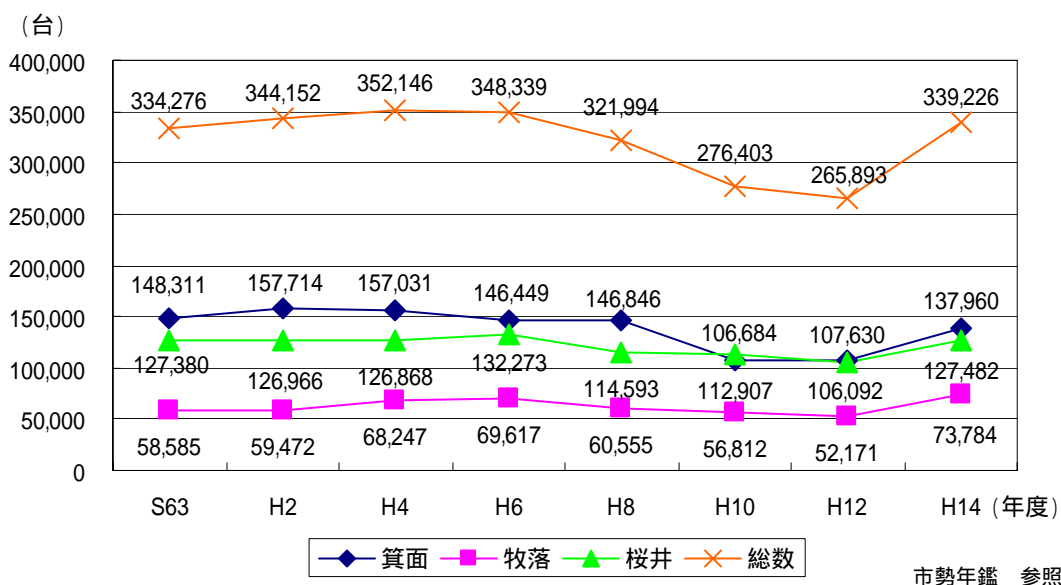
平成 2、6、10、14 年について、本市の自動車登録台数の推移を示したものである。平成 2 年を基準とした平成 6 年、10 年、14 年の増減率をグラフにすると、車両登録総数（特殊車両を除く）は増加する傾向にあり、車社会の進展を数値で確認することができる。ただし、登録数が増加しているのは自動車と単車で、トラック（業務車両）とバス（公共車両）は逆に減少している。

【箕面駅前駐車場利用状況】



箕面駅前にある第一・第二駐車場の利用車数は、平成6～8年度をピークに近年では減少している。本市の自動車登録台数が年々増加しているのに対し、第一駐車場でピーク時の34.1%減、第二駐車場で15.6%減であることから、車での箕面駅周辺施設利用者数が減少していることがうかがえる。要因としては、ロイヤルエースやダイエーといった日常的な集客力を持つ地域の各店舗が相次いで退店したこと、商店街の衰退、郊外店の進出、中心市街地区域内での人口の減少などが考えられる。

【駐輪場利用状況】



中心市街地地区における駐輪場利用台数は、平成4年度前後をピークに減少し、平成12年度の時点ではピーク時の75.5%であった。しかし近年、再び利用者が増加する傾向を示しており、平成14年度の平成12年度比で27.6%の増となっている。