



**桜井駅周辺地区再整備計画**

**平成 26 年（2014 年）5 月**

**箕面市**

## 目次

---

はじめに	1
1. 目的	3
2. 対象区域	3
I. 桜井駅周辺地区の現状把握	5
1. 上位計画・関連計画の整理	7
2. 都市計画の整理	9
3. 桜井駅周辺地区の人口・世帯数・年齢構成	11
4. 桜井駅周辺地区の交通	12
5. 桜井駅周辺地区の地域資源	13
6. 桜井駅周辺地区の経過と現状	14
II. 地域住民・商業者・駅利用者の意向把握	17
1. 調査概要	19
2. 調査結果	21
III. 桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の記録	25
1. 桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の役割・委員・開催経過	27
2. 検討懇話会における主要な意見の整理	28
IV. 桜井駅周辺地区再整備計画に向けて	31
1. 桜井駅周辺地区の課題	33
2. 桜井駅周辺地区再整備のコンセプトと整備計画	34
3. 桜井駅前広場の整備	35
4. 一時駐車スペースの確保	39
5. 桜井駅へのアクセス改善	41
6. 計画の実現に向けて	42
V. 将来像の実現に向けたロードマップの検討	43
1. 事業実施スケジュール（案）	45
2. 桜井駅周辺地区の整備イメージ	46



はじめに

---



## 1. 目的

本地区は、1910年の駅開設以降、良好な郊外住宅地として発展し、駅前には近隣型商業の集積地となっている。第五次箕面市総合計画においては地域生活拠点と位置づけられ、既成市街地における重要な役割を占める。しかし、モータリゼーションの進展とそれに伴う郊外型商業の隆盛、商業施設の老朽化などにより、また社会基盤整備の遅れも相まって、本地区の拠点性を発揮しきれていない現状もある。

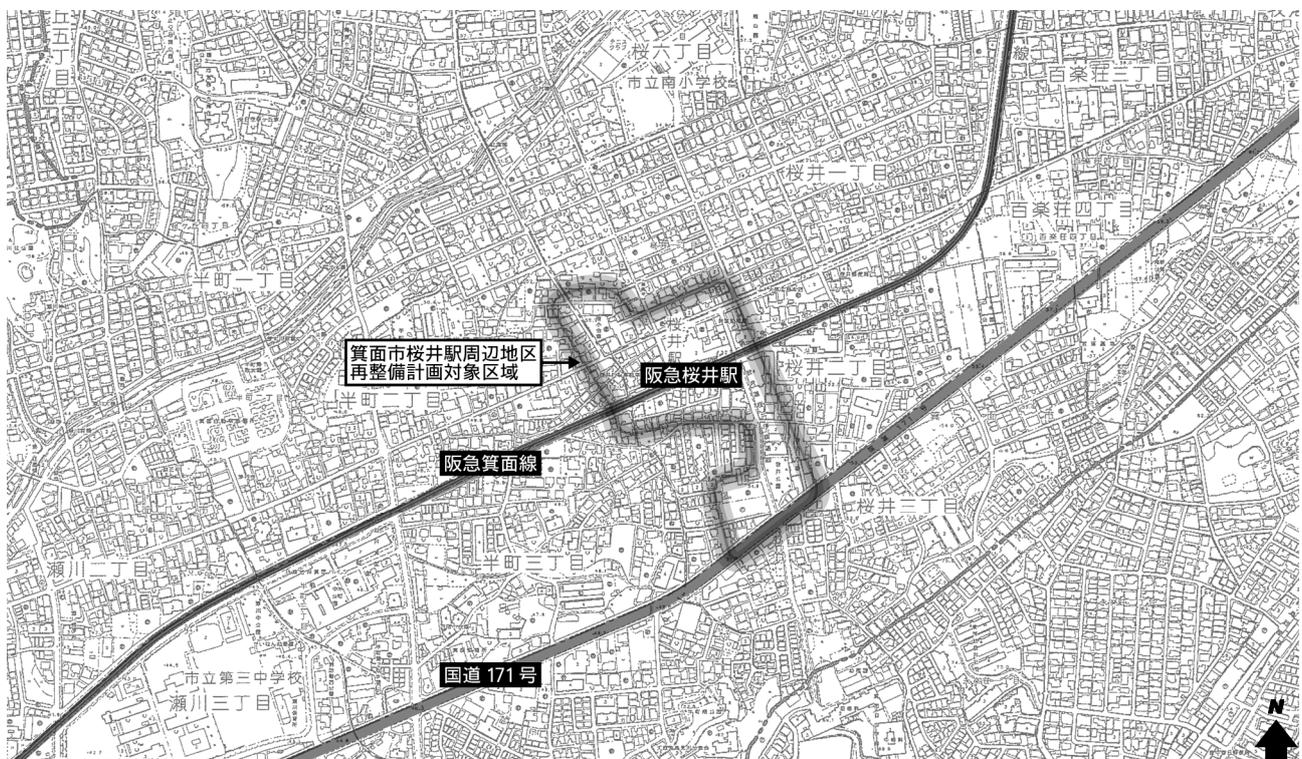
本地区の整備については、総合計画(西部地域)の中で「桜井駅周辺について、官民の役割分担と協働により駅前地域の再生を進めるとともに、地域資源を生かした地域密着型の歩いて暮らせるまちづくりを進める。」と定められており、その具体化が政策課題となっている。

本計画はそうした中、地元地権者、商業者が中心となって進められた商業施設の建替えプランが具体化したことに伴い、そのインパクトを受けて駅周辺整備を進めるべく、「桜井駅周辺地区再整備懇話会」から提出された提言に基づき、本地区のまちづくりの方針、並びに、広場イメージ、駐車・駐輪機能、周辺道路整備など公共施設の整備に関する考え方を整理し、桜井駅周辺地区の具体的な将来像を示すことを目的とする。

## 2. 対象区域

計画対象区域は、阪急桜井駅を中心とした桜井一丁目、二丁目の各一部とする。

駅前の商業集積地をはじめ、周辺の住宅地や、国道171号に近接する桜井公園等も区域に含め、検討を行う。



図：箕面市桜井駅周辺地区再整備計画における検討対象区域



## Ⅰ. 桜井駅周辺地区の現状把握

---





## 2) 都市計画マスタープラン（計画期間：1996年～概ね15～20年後に見直し）

都市計画マスタープランにおける「将来の都市構造」の中で、桜井駅周辺地区を「地域生活拠点」として位置づけし、「地域整備の方針」として、次の施策が示されている。

### 【商業、業務地の整備方針：桜井地区】

- ・駅前地区にふさわしい都市基盤（道路、駅前広場等）を整備する。
- ・個性と魅力ある地域商業核を形成する。
- ・環境整備にあたって、周辺の風格ある住宅地との調和を図る。

## 3) 中心市街地活性化基本計画（計画期間：2005～2014年度）

中心市街地活性化法に基づき、平成16年12月に「箕面市中心市街地活性化基本計画」を策定し、様々な都市機能が空洞化しつつある桜井地区を箕面市の中心市街地と位置づけ、活性化重点地区として、次の整備方針が示されている。

### 【整備コンセプト】

- ・地域資源を生かした地域密着型商い・生活支援交流の拠点形成

### 【推進施策】

- (1) 安全性・防災性の維持：バリアフリーのまちづくり
- (2) 交通機能の向上：駐車・駐輪場の整備・改善
- (3) 街路整備：都市計画道路桜井石橋線の整備、府道桜井停車場線の整備
- (4) 生活交流拠点整備：桜井駅前生活拠点づくり

## 2. 都市計画の整理

### 1) 道路

都市計画道路として、桜井駅北側に東西に通る桜井石橋線があり、それと直交して南北に通る田村橋通り線がある。また、桜井駅に面して桜井駅前広場が計画されている。

### 2) 用途地域

桜井駅北側の一帯（桜井石橋線沿い、田村橋通り線沿い）並びに、府道桜井停車場線沿いは近隣商業地域（指定容積率 300%、指定建ぺい率 80%）となっており、国道 171 号沿いは準住居地域（指定容積率 200%、指定建ぺい率 60%）となっている。

また、桜井石橋線の東方面は第一種住居地域（指定容積率 200%、指定建ぺい率 60%）、西方面並びに阪急箕面線と国道 171 号間は第一種中高層住居専用地域（指定容積率 200%、指定建ぺい率 60%）となり、桜井石橋線以北は第一種低層住居専用地域（指定容積率 150%、指定建ぺい率 60%）となっている。

### 3) 防火地域

桜井駅北側並びに府道桜井停車場線沿いの近隣商業地域の範囲は準防火地域に指定されており、その他は法 22 条区域となる。

### 4) 都市施設等

桜井駅の西側に桜井自転車駐車場が都市計画決定されている。



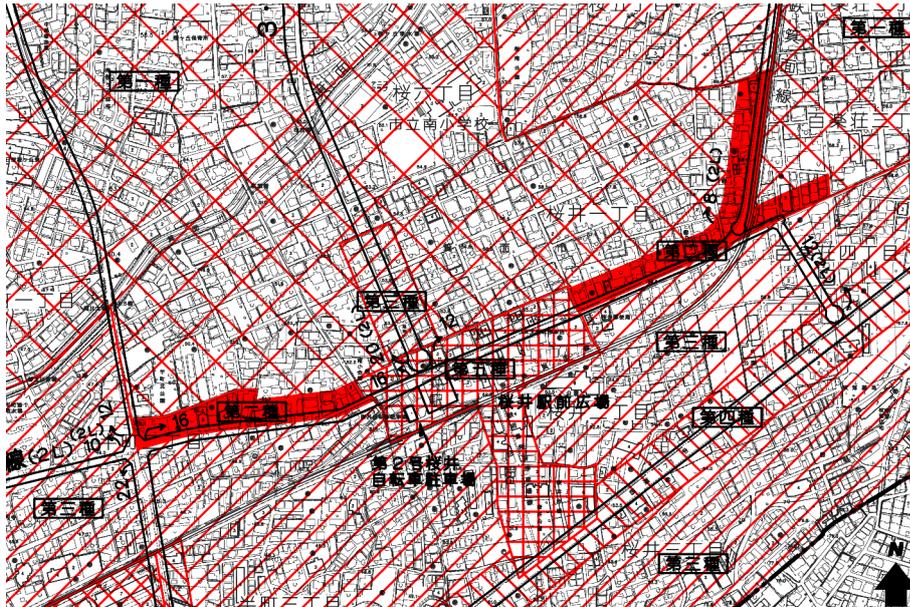
凡 例	
市 域 界	・全域都市計画区域
市 街 化 区 域 界	・市街化調整区域との区分線
用 途 地 域 界	① 用途・地帯による地域界 ② 用途・地帯による地域界 ③ 用途・地帯による地域界 ④ 用途・地帯による地域界 ⑤ 用途・地帯による地域界 ⑥ 用途・地帯による地域界 ⑦ 用途・地帯による地域界 ⑧ 用途・地帯による地域界 ⑨ 用途・地帯による地域界 ⑩ 用途・地帯による地域界 ⑪ 用途・地帯による地域界 ⑫ 用途・地帯による地域界 ⑬ 用途・地帯による地域界 ⑭ 用途・地帯による地域界 ⑮ 用途・地帯による地域界 ⑯ 用途・地帯による地域界 ⑰ 用途・地帯による地域界 ⑱ 用途・地帯による地域界 ⑲ 用途・地帯による地域界 ⑳ 用途・地帯による地域界 ㉑ 用途・地帯による地域界 ㉒ 用途・地帯による地域界 ㉓ 用途・地帯による地域界 ㉔ 用途・地帯による地域界 ㉕ 用途・地帯による地域界 ㉖ 用途・地帯による地域界 ㉗ 用途・地帯による地域界 ㉘ 用途・地帯による地域界 ㉙ 用途・地帯による地域界 ㉚ 用途・地帯による地域界 ㉛ 用途・地帯による地域界 ㉜ 用途・地帯による地域界 ㉝ 用途・地帯による地域界 ㉞ 用途・地帯による地域界 ㉟ 用途・地帯による地域界 ㊱ 用途・地帯による地域界 ㊲ 用途・地帯による地域界 ㊳ 用途・地帯による地域界 ㊴ 用途・地帯による地域界 ㊵ 用途・地帯による地域界 ㊶ 用途・地帯による地域界 ㊷ 用途・地帯による地域界 ㊸ 用途・地帯による地域界 ㊹ 用途・地帯による地域界 ㊺ 用途・地帯による地域界 ㊻ 用途・地帯による地域界 ㊼ 用途・地帯による地域界 ㊽ 用途・地帯による地域界 ㊾ 用途・地帯による地域界 ㊿ 用途・地帯による地域界
用 途 地 域	① 第一種低層住居専用地域 ② 第二種低層住居専用地域 ③ 第一種中高層住居専用地域 ④ 第二種中高層住居専用地域 ⑤ 第一種住居地域 ⑥ 第二種住居地域 ⑦ 準住居地域 ⑧ 近隣商業地域 ⑨ 商業地域
用 途 種 別	① 第一種低層住居専用地域 ② 第二種低層住居専用地域 ③ 第一種中高層住居専用地域 ④ 第二種中高層住居専用地域 ⑤ 第一種住居地域 ⑥ 第二種住居地域 ⑦ 準住居地域 ⑧ 近隣商業地域 ⑨ 商業地域
防 火 地 域	防火地域 準防火地域
高 度 利 用 地 区	第一種高度地区 第二種高度地区 第三種高度地区 第四種高度地区 第五種高度地区
特 別 業 務 地 区	特別業務地区
市 街 地 開 発 事 業	市街地開発事業
外 壁 後 退 距 離 1.5m 以 上 の 区 域	外壁後退距離1.5m以上の区域 (建築に準ずる用途地域)
地 区 計 画	地区計画
無 效 地 区	無効地区
都 市 計 画 道 路	都市計画道路
都 市 高 速 鉄 道	都市高速鉄道
都 市 計 画 公 園	都市計画公園
そ の 他 の 都 市 計 画 地 域	その他の都市計画地域
市 街 化 区 域 面 積	約 1,985ha
市 街 化 調 整 区 域 面 積	約 2,799ha
都 市 計 画 区 域 面 積	約 4,784ha
計	約 1,985ha (100%)

図：都市計画図（用途地域） scale 1/10000  
【出典】箕面市都市計画データ／箕面市

### 5) 高度地区

桜井駅北側並びに府道桜井停車場線沿いの範囲は第五種高度地区となっており、国道 171 号沿いは第四種高度地区となっている。

また、桜井石橋線の東西方面（北側のみ）は第二種高度地区、阪急箕面線と国道 171 号間は第三種高度地区となり、桜井石橋線以北は第一種高度地区となっている。



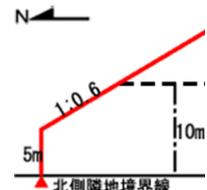
凡 例	
市域界	全域都市計画区域
市街化区域界	市街化調整区域との区別線
都市計画道路	
第一種高度地区	第五種高度地区
第二種高度地区	第六種高度地区
第三種高度地区	第七種高度地区
第四種高度地区	第八種高度地区

図：都市計画図(高度地区) scale 1/10000  
 [出典] 箕面市都市計画データ/箕面市

## 参考：高度地区種別ごとの制限内容

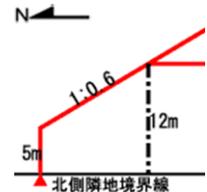
### 【第一種高度地区】

- ・建築物の各部分の高さ（地盤面からの高さによる。以下同じ。）の最高限度は、当該部分から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離に 0.6 を乗じて得たものに 5m を加えたものとする。



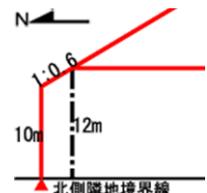
### 【第二種高度地区】

- ・建築物の高さの最高限度は、12m とする。
- ・建築物の各部分の高さの最高限度は、当該部分から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離に 0.6 を乗じて得たものに 5m を加えたものとする。



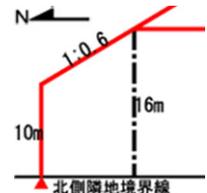
### 【第三種高度地区】

- ・建築物の高さの最高限度は、12m とする。
- ・建築物の各部分の高さの最高限度は、当該部分から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離に 0.6 を乗じて得たものに 10m を加えたものとする。



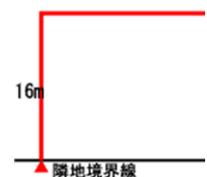
### 【第四種高度地区】

- ・建築物の高さの最高限度は、16m とする。
- ・建築物の各部分の高さの最高限度は、当該部分から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離に 0.6 を乗じて得たものに 10m を加えたものとする。



### 【第五種高度地区】

- ・建築物の高さの最高限度は、16m とする。



※高度地区には特例制度が設けられており、基準を満たしている良好な住環境に寄与する建築計画については、市長の許可が得られれば、絶対高さ制限を一定限度まで緩和することができる。

### 3. 桜井駅周辺地区の人口・世帯数・年齢構成

#### 1) 桜井駅周辺地区の人口並びに世帯数

桜井駅から半径 500m 内外の丁目として、桜井一丁目、桜井二丁目、桜井三丁目、半町二丁目、半町三丁目、半町四丁目があり、合計 10,032 人、4,425 世帯の地域住民が生活している。

表：桜井駅周辺地区の人口並びに世帯数 [出典] 箕面市資料 (H25.11)

	男	女	合計	世帯数
桜井一丁目	676 人	759 人	1,435 人	614 世帯
桜井二丁目	746 人	821 人	1,567 人	760 世帯
桜井三丁目	633 人	703 人	1,336 人	560 世帯
半町二丁目	809 人	839 人	1,648 人	680 世帯
半町三丁目	1,058 人	1,202 人	2,260 人	1,051 世帯
半町四丁目	879 人	907 人	1,786 人	760 世帯
合計	4,801 人	5,231 人	10,032 人	4,425 世帯
箕面市全体	63,823 人	68,883 人	132,706 人	57,171 世帯

#### 2) 桜井駅周辺地区の年齢構成

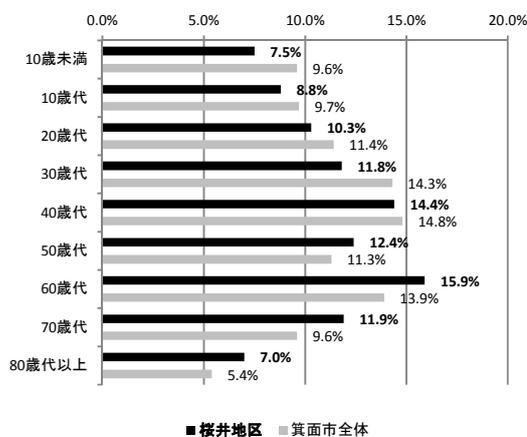
上記の範囲の年齢構成は、「60 歳代」が 15.9%と最も多く、続いて「40 歳代」が 14.4%、「50 歳代」が 12.4%となっている。

一方、箕面市全体の年齢構成は、「40 歳代」が 14.8%と最も多く、続いて「30 歳代」が 14.3%、「60 歳代」が 13.9%となっている。

全体を見ると、「40 歳代」までは本市全体の方が年齢構成の割合が高く、「50 歳代」以降は桜井周辺地区の方が年齢構成の割合が高くなっており、本地区の高齢化がうかがえる。

表・グラフ：桜井駅周辺地区の年齢構成 [出典] 箕面市資料 (H25.11)

	桜井周辺地区		箕面市全体	
	人数	割合	人数	割合
10 歳未満	748 人	7.5%	12,776 人	9.6%
10 歳代	871 人	8.8%	12,897 人	9.7%
20 歳代	1,026 人	10.3%	15,129 人	11.4%
30 歳代	1,178 人	11.8%	18,913 人	14.3%
40 歳代	1,430 人	14.4%	19,598 人	14.8%
50 歳代	1,233 人	12.4%	14,954 人	11.3%
60 歳代	1,572 人	15.9%	18,484 人	13.9%
70 歳代	1,185 人	11.9%	12,761 人	9.6%
80 歳代以上	699 人	7.0%	7,194 人	5.4%
合計	9,942 人	100.0%	132,706 人	100.0%



## 4. 桜井駅周辺地区の交通

### 1) 阪急桜井駅の乗降客数

阪急桜井駅の乗客・降客数は、年間あたり 210～220 万人、1 日あたり 5500 人程度の利用がある。これは本市の中で、箕面駅に次ぐ利用規模となっている。

表：阪急箕面線乗降客数 [出典] 箕面市資料

単位：人

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
乗客総数	7,369,442	7,263,853	7,090,903	7,190,874	7,221,022
箕面	3,608,938	3,378,427	3,279,968	3,313,021	3,323,184
牧落	1,545,925	1,641,270	1,632,633	1,653,281	1,731,795
桜井	2,214,579	2,244,156	2,178,302	2,224,572	2,166,043
降客総数	7,304,609	7,144,355	6,973,122	7,152,602	7,135,219
箕面	3,624,845	3,343,437	3,262,630	3,356,561	3,327,069
牧落	1,528,039	1,621,277	1,568,357	1,611,975	1,678,407
桜井	2,151,725	2,179,641	2,142,135	2,184,066	2,129,743

表：阪急箕面線 1 日乗降客数 [出典] 箕面市資料

単位：人

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
乗客総数	18,563	17,895	17,950	17,905	17,857
箕面	8,516	8,191	8,152	8,049	7,959
牧落	4,244	4,158	4,213	4,239	4,242
桜井	5,803	5,546	5,585	5,617	5,656
降客総数	18,106	17,510	17,573	17,586	17,567
箕面	8,460	8,146	8,133	8,052	7,966
牧落	4,078	4,006	4,056	4,079	4,070
桜井	5,568	5,358	5,384	5,455	5,531

### 2) 桜井駅前自転車駐車場の利用状況

桜井駅前自転車駐車場の利用状況は、年間あたり 12 万人程度の利用がある。これは、本市の自転車駐輪場の中で、箕面駅前自転車駐車場に次ぐ規模となっている。

表：自転車駐車場利用状況 [出典] 箕面市資料

単位：台

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
利用者総数	348,313	343,420	361,658	375,110	378,792
箕面	144,000	140,344	151,958	168,483	165,991
牧落	80,134	81,197	83,532	87,366	89,104
桜井	124,179	121,879	126,168	119,261	123,697

### 3) 暫定ロータリー内コインパーキングの利用状況

暫定ロータリー内のコインパーキングの利用状況は、月当たり平均（平成 25 年 7～9 月）12,043 台となっており、その内、20 分以内の無料利用は、9,675 台と 80%を占めている。

表：暫定ロータリー内コインパーキングの利用状況 [出典] 箕面市資料

単位：台

		平成 25 年 7 月	平成 25 年 8 月	平成 25 年 9 月	平均
平日	駐車台数	11,633	10,019	9,786	10,479
	※20 分以内の無料利用	9,248 (79.5%)	8,146 (81.3%)	7,845 (80.2%)	8,413 80.3%
休日	駐車台数	1,646	884	2,161	1,564
	※20 分以内の無料利用	1,342 (81.5%)	721 (81.6%)	1,723 (79.7%)	1,262 80.7%
合計	駐車台数	13,279	10,903	11,947	12,043
	※20 分以内の無料利用	10,590 (79.7%)	8,867 (81.3%)	9,568 (80.1%)	9,675 80.3%

## 5. 桜井駅周辺地区の地域資源

### 1) 歴史的背景

桜井地区は、明治43年(1910年)の箕面有馬電気軌道の開通に伴い計画的に形成された住宅地であり、本地区では、近隣の住民を対象とした地域密着型の商業機能が集積されてきた。また、地区の中心を通る桜井石橋線は、かつては西国街道として、人々の往来でにぎわいをみせた。

戦後は、周辺の宅地開発など、戸建て住宅を主とする住宅地として発展を遂げている。



図：大正10年の桜井



写真：昭和2年の桜井



写真：昭和45年の桜井

【出典】日本図誌大系 近畿Ⅰ/朝倉書店

### 2) 歴史と自然を備えたまちなみ景観

東西に通る西国街道沿いには、歴史的な旧家など、趣あるまちなみが残る。また、桜ヶ丘の住宅改造博覧会に代表される、北摂の良好な住宅地として、大正期から続く閑静なまちなみが広がる。田村橋通りや紅葉橋通りには緑の生け垣が施され、桜井一丁目の桜並木などが、独特の歴史的・文化的雰囲気醸し出し、レトロな景観資源が暮らしの中に息づいている。

さらに、まちの背後に箕面の豊かな山なみが連なり、まちの遠景として特徴づけることに加え、田村橋や紅葉橋から望むホテルや紅葉など、四季折々の表情を見せる箕面川の風景、個人宅の豊かな植栽がまちに彩りを与えている。



写真：桜ヶ丘住宅改造博覧会跡地



写真：紅葉橋通り



写真：桜井一丁目の桜並木

### 3) 醸成された地域コミュニティ

本地区には、歴史ある住宅地としての、醸成されたコミュニティが備わっている。また、「桜井まつり（桜井地区納涼の夕べ）」や「箕面100円商店街」、「とうほく+さくらい つながり市」などのイベントも開催されている。



写真：桜井まつり（桜井地区納涼の夕べ）



写真：箕面100円商店街



写真：とうほく+さくらい つながり市

## 6. 桜井駅周辺地区の経過と現状

### 1) 桜井駅周辺地区の経過

桜井駅前には昭和 34 年に駅前広場が都市計画決定されたが、未だ整備されておらず、長年にわたって法定再開発事業の実施が検討されてきた。しかし、バブルの崩壊に伴う地価の下落や不良債権の処理問題、国の補助金削減などの影響もあり、最終的には地権者間の合意に至らず、市は、平成 16 年 3 月に事業手法を見直し、“歩いて暮らせるまちづくり”をコンセプトに、官民の役割分担で駅周辺の再整備を進めることとした。

つまり、行政は、駅前広場の整備、駐車・駐輪機能の確保など公共施設の整備と民間による商業再生への支援を行うこととし、商業の活性化や商業施設の更新は民間の創意工夫により進めることとした。

以降、市は将来の駅前広場の整備に備え、用地の先行取得を進めて、箕面市土地開発公社が事業用地や代替用地を取得している。商業施設の更新については、現在地元地権者や商業者が中心となって、敷地を一体化した商業施設の建替えプランを検討している。

このプランでは、商業施設の建替えの前段で、隣接する箕面市土地開発公社の所有地を含めた敷地整序型土地区画整理事業（個人施行）によって敷地を整形化することが提案されており、市としても、箕面市土地開発公社が所有する代替地の整形化が図れることや、土地区画整理事業で周辺道路の拡幅や歩行者空間の確保が実現できること、加えて、賑わいの核となるプロムナードの形成が可能になるなど、まちづくりの観点からメリットが大きいことから、積極的に支援している。

#### 【桜井駅周辺地区再整備に向けた経過】

昭和 34 年	都市計画決定（桜井石橋線・駅前広場 1,800 m <sup>2</sup> を含む）
昭和 63 年	桜井駅周辺地区再生計画策定（約 40 ha）
平成 5 年	桜井再開発協議会設立、基本計画策定（約 1.8 ha）
平成 8 年	上記協議会解散（規模縮小へ）
平成 9 年 2 月	桜井駅前地区市街地再開発準備組合設立（約 0.6 ha）
平成 16 年 3 月	法定再開発事業の見直し・方向転換

“歩いて暮らせるまちづくり”をコンセプトに、官民の役割分担で進めることとした。

#### [行政の役割]

- ・駅前広場の整備、駐車・駐輪機能の確保など公共施設の整備及び商業再生への支援

#### [民の役割]

- ・商業の活性化や商業施設の更新は民間の創意工夫により推進

平成 18 年 3 月	桜井スーパー旧館部分が第 3 者に売却
平成 18 年 9 月	桜井駅前地区市街地再開発準備組合解散
平成 22 年 3 月	箕面市土地開発公社が桜井スーパー旧館部分（約 1,300 m <sup>2</sup> ）を事業用地として買収（H22.6 引渡し）
平成 22 年 8 月	取得した事業用地に暫定ロータリーをオープン
平成 24 年 1 月	将来の駅前広場整備に備えるため、代替用地として暫定ロータリー東隣の用地（約 300 m <sup>2</sup> ）を取得
平成 26 年 3 月	敷地整序型土地区画整理事業（個人施行）の認可（約 2,600 m <sup>2</sup> ）

## 2) 暫定ロータリーの整備

本市では、箕面市土地開発公社が買収した旧桜井スーパーマーケット跡地（桜井駅前広場として都市計画決定されていたエリアの一部）を、地区の課題解消のため、その活用方法を検討してきた。

その結果、平成 22 年度に、民間駐車場事業者に土地を 5 年間貸借し、暫定的にロータリー機能をもったコインパーキングを整備することとなった。

駅への送迎利用が可能となるよう、民間の駐車場事業者の協力を得て 20 分間無料となっており、場内には歩行者専用の通路も整備され、阪急桜井駅に直結することから本地区における駅利用者の利便性が格段に改善された。



写真：コインパーキングが併設された  
暫定ロータリー

## 3) 桜井駅前土地区画整理事業

駅前広場予定地の東側に隣接する面積約 2,600 m<sup>2</sup>のエリアで行う個人施行の土地区画整理事業で、健全な市街地の形成を図るため、敷地整序型土地区画整理事業により公共施設の整備改善と敷地の整序を行なう。

施行地区の面積が小さく、商業施設の建替え用地を確保する必要があることから、減歩を極力抑えることとして保留地はとらず、事業に必要な資金は補助金と施行者負担金等で賄う計画としている。

周辺道路の拡幅用地や緑道は公共減歩（8.3%）で生み出し、事業で整備することになっているが、市が並行して進める道路事業を一体的に進めることによって、官民協働で中心市街地に相応しい、活気と賑わいのあるまちづくりを進める。

### 【土地区画整理事業の計画概要等】

[土地] 個人施行の敷地整序型土地区画整理事業（※箕面市土地開発公社も 1 地権者）

区域面積：2,600 m<sup>2</sup>

地権者数：土地所有者 4 名、借地権者 1 名

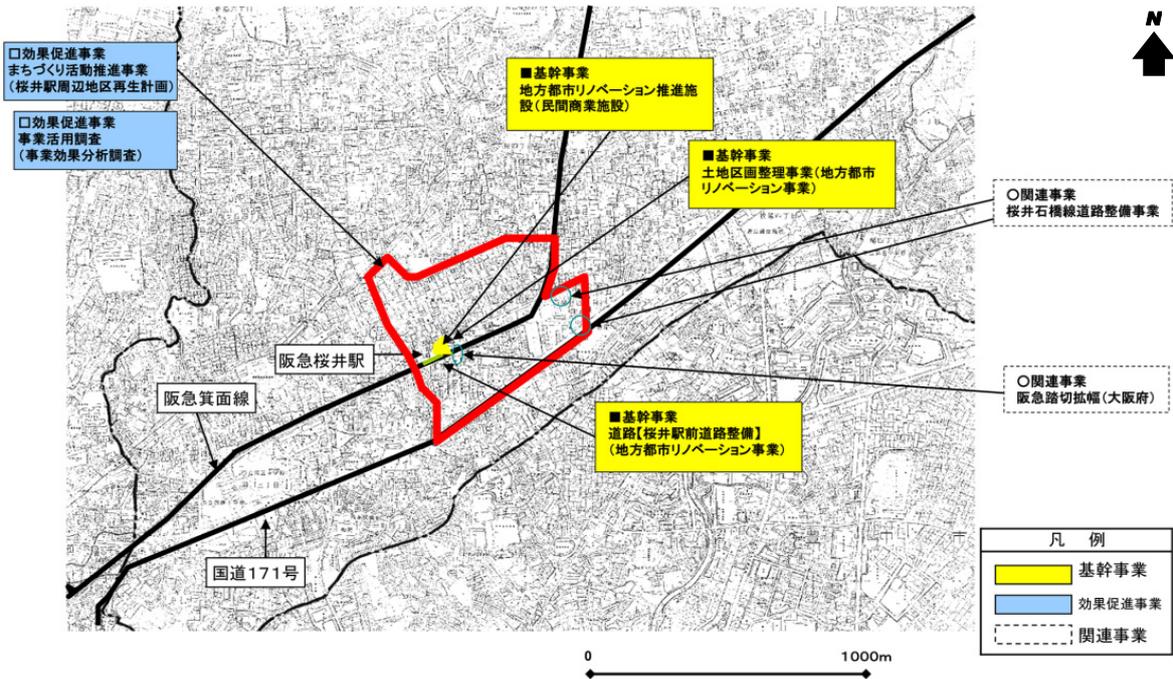
[建物] 等価交換事業（※民間で完結）

地権者数：土地所有者 3 名

予定建築物：5 階建て（1 階：駐車場・テナント、2 階～5 階：住戸）

## 4) 社会資本整備総合交付金の活用

地元地権者、商業者による商業施設の更新が具体化したことから、市としてもこれを支援し、積年の課題であった桜井駅周辺地区の再整備を進めるべく、特定財源の確保に向けて国及び大阪府と協議を進めた結果、平成 24 年度の緊急経済対策で打ち出された「地方都市リノベーション事業」の活用が可能となり、新規事業として採択された。リノベーション事業の枠組みを活用することにより、商業施設に対する補助だけでなく、従来は規模要件が不足して補助の対象とならなかった土地区画整理事業についても補助の対象となったほか、駅前広場の一部やそこにつながる歩行者空間（プロムナード）の整備等についても国の支援を受けることが可能となった。



図：箕面市桜井駅周辺地区整備方針概要図  
 [出典] 箕面市桜井駅周辺地区都市再生整備計画／箕面市

【箕面市桜井駅周辺地区都市再生整備計画（地方都市リノベーション事業）】

1. 目標

- [大目標] 官民の役割分担と協働により駅前地域の再生を進めるとともに、地域資源を生かした地域密着型の歩いて暮らせるまちづくり
- [目標1] 地域商業を活性化し、地域の利便性向上を図る。
- [目標2] 地域特性を生かした商業機能の改善を図る。
- [目標3] 中心市街地に相応しい街並み形成や交通結節点に相応しい環境整備を図る。

2. 計画期間

平成24年度～平成26年度（今後、延長する予定）

3. 整備方針と主な事業

[方針] 地区の将来像を示す再整備計画を市民・事業者の参画を得て作成し、駅前広場の整備を促進する。

- ➡まちづくり活動推進事業  
都市再生土地区画整理事業  
道路事業（駅前広場の一部やそこにつながる歩行者空間の整備等）

[方針] 地元地権者、事業者の施設更新や地域活性化の事業に対する支援を行い、地域の利便性向上を図る。

- ➡地方都市リノベーション推進施設 [民間商業施設] (300㎡)  
事業活用調査

[方針] 地元地権者が合意に達した敷地整序型土地区画整理事業を支援し、駅前広場整備に向けた機運の醸成を図るとともに、官民が協働したまちづくりを進める。

- ➡都市再生土地区画整理事業  
地方都市リノベーション推進施設 [民間商業施設] (300㎡)  
道路事業（駅前広場の一部やそこにつながる歩行者空間の整備等）

## II. 地域住民・商業者・駅利用者の意向把握

---



# 1. 調査概要

## 1) 調査の目的

本地区再整備に向け、駅周辺の地域住民及び商業者、駅利用者に対し、駅前広場整備を含むまちづくりに関する意向の把握を目的とする。

なお、アンケートは、地域住民・商業者を対象とするものと、駅利用者を対象とするもので、異なる手法により実施した。

## 2) 地域住民・商業者アンケート

### ① 配布回収状況

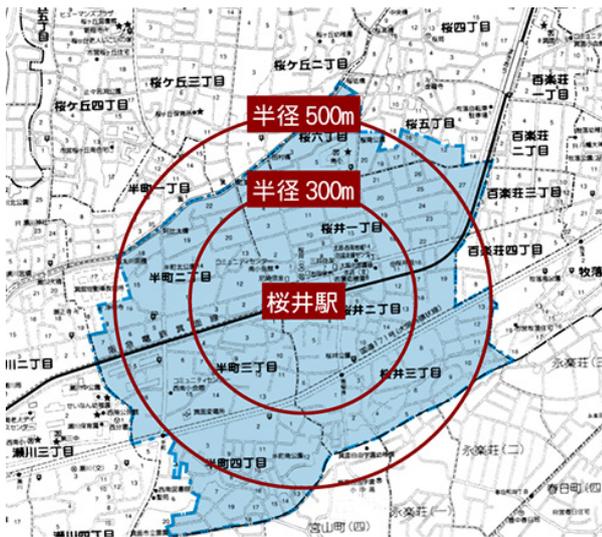
- ・配布対象：桜井駅から半径約 500m 以内に居住する地域住民並びに、駅周辺の商業者
- ・配布数：3240 票（内訳：地域住民：3162 票、商業者：78 票）
- ・回収数：1187 票
- ・回収率：36.6%

### ② 調査時期

- ・平成 25 年 12 月 9 日～12 月 31 日

### ③ 調査方法

- ・地域住民については、本地区の自治会加入者に対し、自治会を通じてアンケート票を配布し、世帯主に限定せず、任意の家族に回答を求めた。
- ・商業者については、本地区の商店会加入者に対し、商店会を通じてアンケート票を配布し、回答を求めた。
- ・回収方法は郵送による。



図：地域住民アンケート調査範囲  
N ↑ no scale

表：配布自治会一覧

配布自治会	世帯数
桜井第二自治会	150
東桜井自治会	270
桜井第一自治会	330
メゾン箕面自治会	46
桜井第七自治会	200
箕面サンハイツ自治会	78
パレス箕面自治会	60
曙自治会	33
桜井住宅自治会	19
桜井荘園自治会	26
桜南会	44
桜井第八自治会	23
桜井南山荘園自治会	53
桜井第六自治会	26
南桜井自治会	80
南山会	51
桜井第五自治会	267
半町自治会	560
日商岩井ハイツ自治会	407
半町南天荘自治会	47
半町南山自治会	310
南半町自治会	82
計	3,162

表：配布商店会一覧

配布商店会	会員数
桜井商店会事業協同組合	49
桜井スーパーマーケット商人会	5
阪急桜井市場商人会	24
計	78

### 3) 駅利用者アンケート

#### ① 配布回収状況

- ・配布対象：桜井駅利用者
- ・配布数：500 票
- ・回収数：116 票
- ・回収率：23.2%

#### ② 調査時期

- ・平成 25 年 12 月 18 日（水）及び 12 月 21 日（土）の午前 8 時から午後 5 時まで

#### ③ 調査方法

- ・桜井駅利用者に対し、平日並びに週末に街頭でアンケート票（はがき）を配布し、回答を求めた。
- ・回収方法は郵送による。

## 2. 調査結果

### 1) アンケート結果の整理

地域住民及び商業者、駅利用者ともに、安心・安全な歩行者空間やオープンスペース、駐車スペース、魅力ある店舗や賑わい空間を望む意見が多かった。

一方で、駅の改札口が北側に限定されていることを課題とする意見や、周辺の良い住環境と調和した景観等、「桜井らしさ」を大切にしたいという意見もみられた。

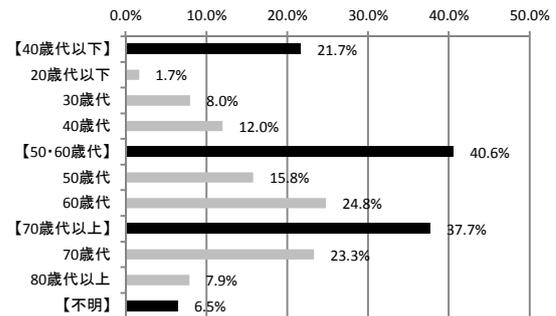
### 2) 回答者の年齢

#### ① 地域住民・商業者

表・グラフ：回答者の年齢

総数（地域住民・商業者）：1,187

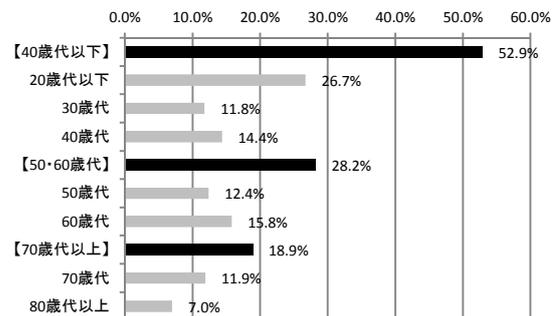
回答	割合
40歳代以下	21.7%
20歳代以下	1.7%
30歳代	8.0%
40歳代	12.0%
50・60歳代	40.6%
50歳代	15.8%
60歳代	24.8%
70歳代以上	37.7%
70歳代	23.3%
80歳代以上	7.9%
不明	6.5%
合計	100.0%



表・グラフ：配布対象地域における住民の年齢構成（市資料・H24.11）

総数：9,942

年代	人数	割合
40歳代以下	5,253人	52.9%
20歳代以下	2,645人	26.7%
30歳代	1,178人	11.8%
40歳代	1,430人	14.4%
50・60歳代	2,805人	28.2%
50歳代	1,233人	12.4%
60歳代	1,572人	15.8%
70歳代以上	1,884人	18.9%
70歳代	1,185人	11.9%
80歳代以上	699人	7.0%
合計	9,942人	100.0%



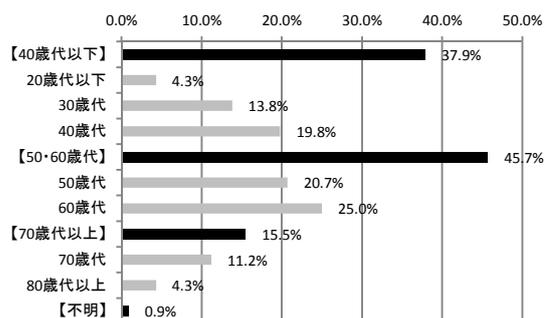
- ・回答者の年齢は、「50・60歳代」が40.6%と最も高く、続いて「70歳代以上」が37.7%、「40歳代以下」が21.7%となっている。
- ・年齢の内訳は、「60代」が24.8%と最も高く、続いて「70代」が23.3%、「50代」が15.8%となっている。
- ・参考として、アンケート配布対象地域の住民の年齢構成をみると、「20歳代以下」が26.7%と最も多くなっているが、30歳代から80歳代以上までの区分において、アンケート回答者の年齢構成と、概ね同等の傾向を示す。

## ② 駅利用者

表・グラフ：回答者の年齢

総数（駅利用者）：116

回答	割合
40歳代以下	37.9%
20歳代以下	4.3%
30歳代	13.8%
40歳代	19.8%
50・60歳代	45.7%
50歳代	20.7%
60歳代	25.0%
70歳代以上	15.5%
70歳代	11.2%
80歳代以上	4.3%
不明	0.9%
合計	100.0%



- ・回答者の年齢は「50・60歳代」が45.7%と最も高く、続いて「40歳代以下」が37.9%、「70歳代以上」が15.5%となっている。
- ・年齢の内訳は、「60歳代」が25.0%と最も高く、続いて「50歳代」が20.7%、「40歳代」が19.8%となっている。

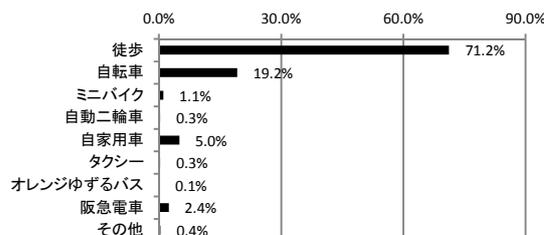
## ③ 地域住民・商業者における桜井駅周辺への交通手段

表・グラフ：問「桜井駅周辺への主要な交通手段は何ですか？」

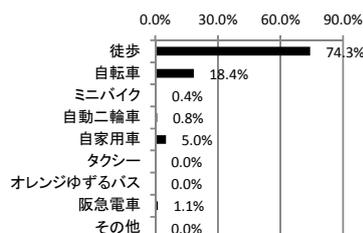
総数（地域住民・商業者）：1,251 ※複数回答を含む

回答	全体	40歳代以下	50・60歳代	70歳代以上
徒歩	71.2%	74.3%	63.7%	79.9%
自転車	19.2%	18.4%	24.3%	12.6%
ミニバイク	1.1%	0.4%	2.3%	0.3%
自動二輪車	0.3%	0.8%	0.2%	0.3%
自家用車	5.0%	5.0%	6.4%	2.5%
タクシー	0.3%	0.0%	0.2%	0.5%
オレンジゆずるバス	0.1%	0.0%	0.0%	0.3%
阪急電車	2.4%	1.1%	2.5%	2.8%
その他	0.4%	0.0%	0.4%	0.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

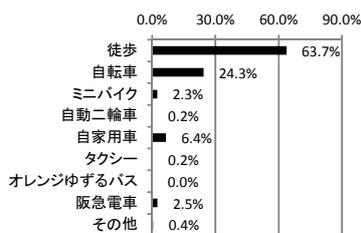
【全体】



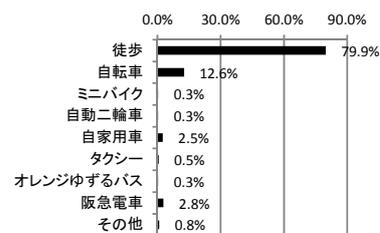
【40歳代以下】



【50・60歳代】



【70歳代以上】



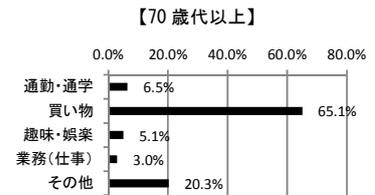
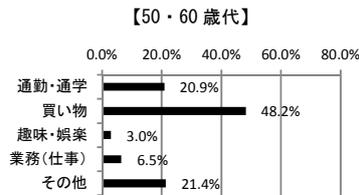
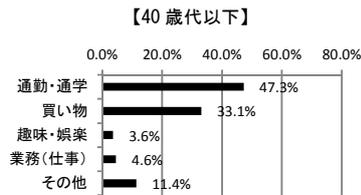
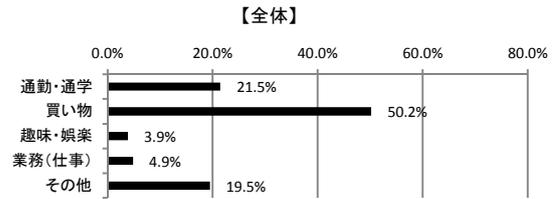
- ・「桜井駅周辺への主要な交通手段は何ですか？」の問に対し、全体的には「徒歩」が71.2%と最も高く、続いて「自転車」が19.2%となっており、徒歩と自転車が9割以上を占める。
- ・年代別に見ると、「徒歩」の割合は「70歳代以上」が79.9%と最も高く、続いて「40歳代以下」が74.3%となっている。一方、「自転車」「自家用車」の割合は「50・60歳代」が24.3%、6.4%と、双方ともに、最も高くなっている。

## 4) 桜井駅周辺に来る目的

### ① 地域住民・商業者

表・グラフ：問「桜井駅周辺に来る主な目的は何ですか？」  
 総数（地域住民・商業者）：1,334 ※複数回答分含む

回答	全体	40歳代以下	50・60歳代	70歳代以上
通勤・通学	21.5%	47.3%	20.9%	6.5%
買い物	50.2%	33.1%	48.2%	65.1%
趣味・娯楽	3.9%	3.6%	3.0%	5.1%
業務（仕事）	4.9%	4.6%	6.5%	3.0%
その他	19.5%	11.4%	21.4%	20.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

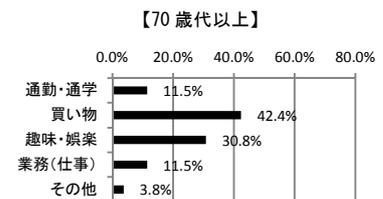
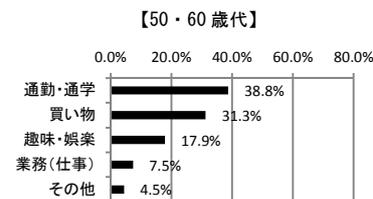
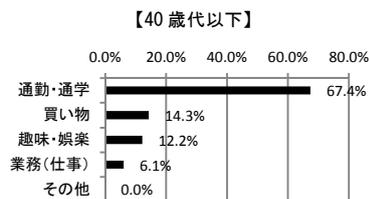
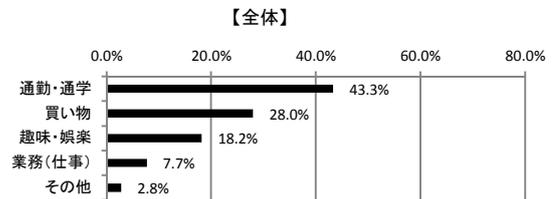


- ・「桜井駅周辺に来る主な目的は何ですか？」の問に対し、全体的には「買い物」が50.2%と最も高く、続いて「通勤・通学」が21.5%となっている。なお、「買い物」は桜井駅周辺での買い物だけでなく、電車を利用した大阪市内への買い物も含まれる。
- ・年代別に見ると、「40歳代以下」では「通勤・通学」が最も高く、「50・60歳代」「70歳代以上」は「買い物」が最も高い。年代があがるにつれて、「通勤・通学」の割合が低くなり、「買い物」の割合が高くなっている。

### ② 駅利用者

表・グラフ：問「桜井駅周辺に来る主な目的は何ですか？」  
 総数（駅利用者）：143 ※複数回答分含む

回答	全体	40歳代以下	50・60歳代	70歳代以上
通勤・通学	43.3%	67.4%	38.8%	11.5%
買い物	28.0%	14.3%	31.3%	42.4%
趣味・娯楽	18.2%	12.2%	17.9%	30.8%
業務（仕事）	7.7%	6.1%	7.5%	11.5%
その他	2.8%	0.0%	4.5%	3.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



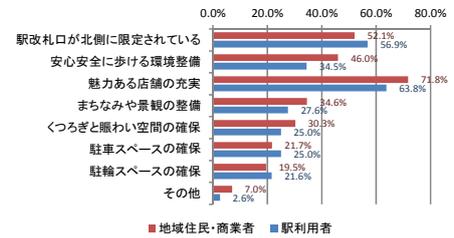
- ・「桜井駅周辺に来る主な目的は何ですか？」の問に対し、全体的には「通勤・通学」が43.3%と最も高く、続いて「買い物」が28.0%となっている。なお、「買い物」は桜井駅周辺での買い物だけでなく、電車を利用した大阪市内への買い物も含まれる。
- ・年代別に見ると、「40歳代以下」「50・60歳代」では「通勤・通学」が最も高く、「70歳代以上」は「買い物」が最も高い。年代があがるにつれて、「通勤・通学」の割合が低くなり、「買い物」や「趣味・娯楽」の割合が高くなっている。

## 5) 主要な意見のまとめ

### ① まちづくりの課題について

表・グラフ：問「桜井駅周辺のまちづくりを進めるにあたり、どのようなことが課題と感じますか？」

回答	地域住民 商業者	駅利用者
駅改札口が北側に限定されている	52.1%	56.9%
安心安全に歩ける環境整備	46.0%	34.5%
魅力ある店舗の充実	71.8%	63.8%
まちなみや景観の整備	34.6%	27.6%
くつろぎと賑わい空間の確保	30.3%	25.0%
駐車スペースの確保	21.7%	25.0%
駐輪スペースの確保	19.5%	21.6%
その他	7.1%	2.6%

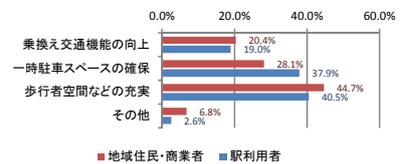


・まちづくりの課題として、「地域住民・商業者」「駅利用者」共に、「魅力ある店舗の充実」という意見が最も多く、「駅改札口が北側に限定されている」「安心安全に歩ける環境整備」と続く。

### ② 駅前広場整備の視点について

表・グラフ：問「駅前広場を整備するにあたり、どのような考え方や機能を重視すべきと思いますか？」

回答	地域住民 商業者	駅利用者
乗換え交通機能の向上	20.4%	19.0%
一時駐車スペースの確保	28.1%	37.9%
歩行者空間などの充実	44.7%	40.5%
その他	6.8%	2.6%
合計	100.0%	100.0%



・駅前広場整備の視点として、「地域住民・商業者」「駅利用者」共に、「歩行者空間などの充実」という意見が最も多くなっている。

### III. 桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の記録

---



# 1. 桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の役割・委員・開催経過

## 1) 検討懇話会の役割

桜井駅周辺地区再整備検討懇話会は、本計画を作成するにあたり、本地区の活性化に向け、望ましいまちづくりや公共施設等の整備に関して、様々な立場で専門的な視点から幅広く議論を進め、本市に提言を行う地域主体の組織である。

検討懇話会は、桜井駅周辺の住民や事業者、桜井駅を活用する乗降客など、本地区を生活拠点として利用する人々の意向把握の実施にかかる助言や、駅前広場、駐車場、駐輪場、周辺道路整備などにおける整備方針の検討、そして、本地区再整備にかかる意見のとりまとめを行い、提言書として本市へ提出した。

## 2) 検討懇話会委員

表：桜井駅周辺地区再整備検討懇話会委員名簿

氏名	団体・組織名	備考
1 委員長 加藤 司	大阪市立大学大学院経営学研究科教授	学識経験者（商業振興）
2 副委員長 若本 和仁	大阪大学大学院工学研究科准教授	学識経験者（まちづくり・都市景観）
3 委員 稲垣 千秋	箕面商工会議所	事業者
4 委員 兼古 清司	桜井商店会事業協同組合	事業者
5 委員 山本 祥徳	桜井スーパーマーケット商人会	事業者
6 委員 井上 整	箕面まちづくり協議会	まちづくり団体
7 委員 前田 直哉	箕面 FM まちそだて株式会社	TMO
8 委員 谷 茂男	桜井第一自治会	自治会長
9 委員 藤井 稔夫	桜井第二自治会	自治会長
10 委員 金平 成明	桜井第五自治会	自治会長
11 委員	公募市民	市民
12 委員 伊藤 登	公募市民	市民
13 委員 中井 浩己	箕面市みどりまちづくり部長	行政
14 委員 広瀬 幸平	箕面市地域創造部長	行政
15 委員 柿谷 武志	箕面市鉄道延伸・まちづくり政策統括監	行政

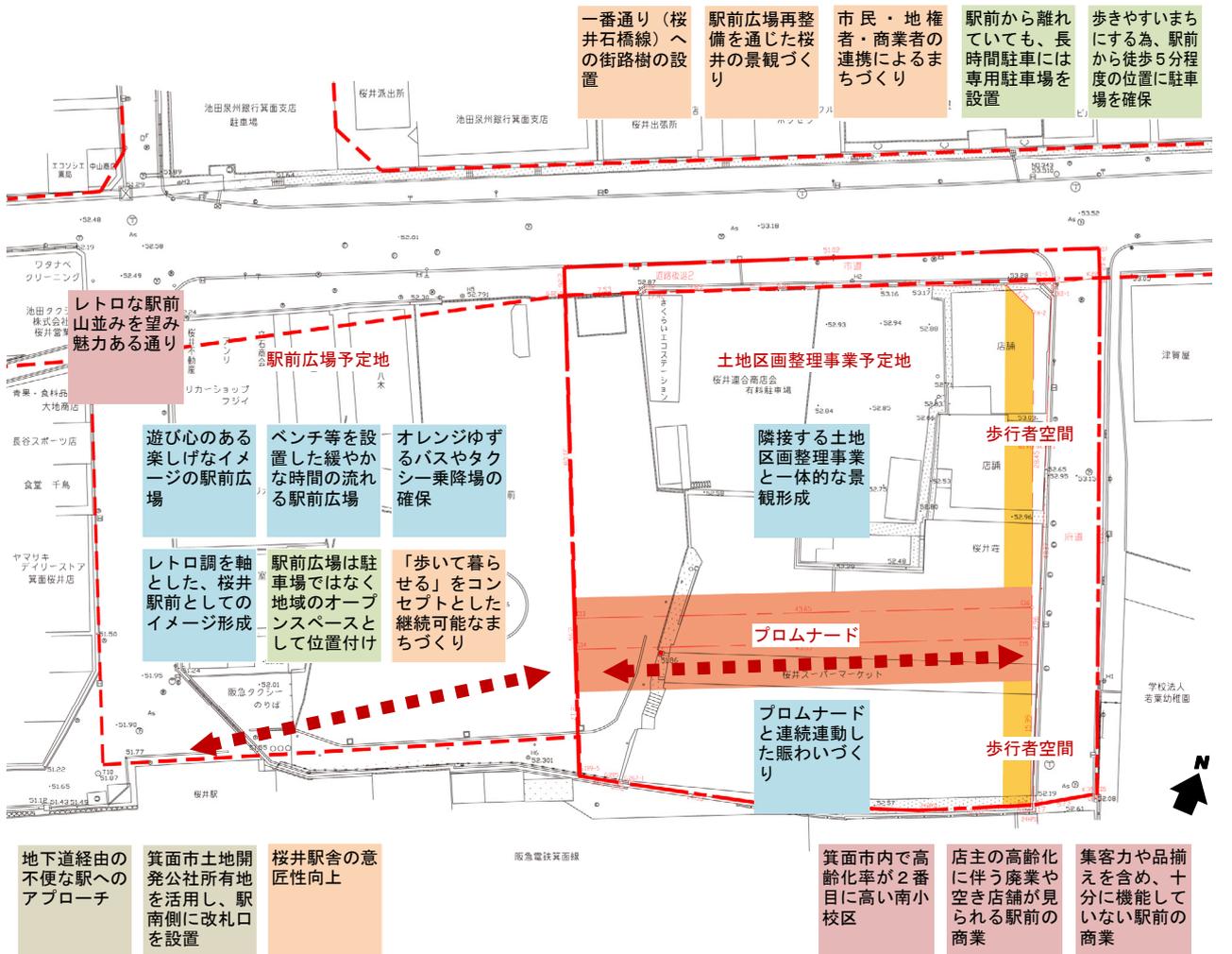
## 3) 開催経過

表：桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の開催経過

名称	日時	場所	議題
第1回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会	平成25年10月17日(木) 19:00~21:00	箕面市役所本館 3階委員会室	懇話会委員長及び副委員長選出について 懇話会の運営について 桜井駅周辺地区の経過と現状について 今後のスケジュールについて アンケートについて その他・次回懇話会の日程確認
第2回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会	平成25年11月18日(月) 19:00~21:00	箕面市役所本館 3階委員会室	第1回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の振り返り 桜井駅前広場のイメージについて アンケート案について その他・次回懇話会の日程確認
第3回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会	平成26年1月27日(月) 19:00~21:00	コミュニティー センター 南小会館	第2回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の振り返り 地域住民・事業者・駅利用者アンケートの結果について 桜井駅周辺地区再整備の考え方について
第4回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会	平成26年2月17日(月) 19:00~21:00	箕面市役所本館 3階委員会室	第3回桜井駅周辺地区再整備検討懇話会の振り返り 桜井駅前広場等に関する意見交換会の報告 桜井駅周辺地区整備検討懇話会報告書素案について

## 2. 検討懇話会における主な意見の整理

検討懇話会における本地区再整備に関する主な意見を以下に整理する。



【凡例】

- …地区の現状に関する意見
- …桜井地域のまちづくりに関する意見
- …駅前広場の整備に関する意見
- …駐車スペースの確保に関する意見
- …駅南側からの桜井駅へのアクセスに関する意見
- 破線…都市計画ライン
- 一点鎖線…区画整理区域界

図：主要意見の整理

### ① 地区の現状

- ・レトロな駅前山並みを望み魅力ある通り
- ・箕面市内で高齢化率が2番目に高い南小校区
- ・店主の高齢化に伴う廃業や空き店舗が見られる駅前の商業
- ・集客力や品揃えを含め、十分に機能していない駅前の商業

### ② 桜井地域のまちづくり

- ・「歩いて暮らせる」をコンセプトとした、継続可能なまちづくり
- ・駅前広場再整備を通じた桜井の景観づくり

- ・市民・地権者・商業者の連携によるまちづくり
- ・一番通り（桜井石橋線）への街路樹の設置
- ・桜井駅舎の意匠性向上

### ③ 駅前広場の整備

- ・遊び心のある、楽しげなイメージの駅前広場
- ・ベンチ等を設置した緩やかに時間の流れる駅前広場
- ・隣接する土地区画整理事業と一体的な景観形成
- ・プロムナードと連続連動した賑わいづくり
- ・オレンジゆずるバスやタクシー乗降場の確保
- ・「レトロ」をデザインの基調とするなど、「桜井のまち」としてのイメージ形成

### ④ 駐車スペースの確保

- ・「歩きやすいまち」にする為、駅前広場内ではなく、駅前から徒歩5分程度の場所に駐車場を確保
- ・駅前から少し離れていても、長時間駐車には、専用駐車場を設置
- ・駅前広場は駐車スペースとしてではなく、地域のオープンスペースとしての位置付けが重要

### ⑤ 駅南側からの桜井駅へのアクセス改善

- ・地下道経由の不便な駅へのアプローチ
- ・箕面市土地開発公社所有地を活用し、駅南側に改札口新設



#### IV. 桜井駅周辺地区再整備計画に向けて

---



## 1. 桜井駅周辺地区の課題

---

上位計画の位置付け並びに、本地区の地域資源、検討懇話会における意見、地域住民・商業者・駅利用者のアンケート結果から、以下に示す課題に、総合的に取り組むことが求められる。

### ① 地域のオープンスペースの不足

本地区には、桜井まつり（桜井地区納涼の夕べ）等のイベント開催の拠点や、地域住民が憩いの場として集うことのできるスペースが不足している。また、本地区は比較的建物が密集しており、桜井の背後に控える箕面の山並みや、桜井の街並み、空を望むことのできるような、ゆったりとしたオープンスペースがない。

### ② 安心安全な歩行者動線の確保

本地区は、歩車分離が明確でない場所、道路幅員が十分でない場所等がみられ、高齢者や乳幼児連れの親子が、安心して安全に歩いたり、ゆっくりと駅前の商店で買い物を楽しんだりできる環境や人の動線が十分に確保されているとは言い難い。また、駅北側の一番通り（桜井石橋線）は、道路幅員は広いものの、街路樹等の植栽がなく、駅前の主要な通りとしてのしつらえが整っていない。

### ③ 桜井らしい駅前景観の創出

本地区は、背後の住宅地と比較して雑多なイメージが強い。また、古くから続くレトロな住宅街のイメージや豊かな緑といった地域特性も感じられにくい。さらに、隣接する土地区画整理事業用地で計画される建築物や外構計画と駅前のデザインに統一感を備えることや、新しい駅前空間に相応しい駅舎の意匠性向上も望まれる。

### ④ 自家用車による送迎利用ニーズ

暫定ロータリーに設置された一時利用駐車場は、利用者の80%が20分以内、その内の90%が10分以内という短時間利用の実態で、駅への送迎目的のニーズが高い。駅前広場の整備の際、自家用車による送迎利用に対応できる機能の導入が求められる。

### ⑤ 地域商業の活性化

本地区の商業は、個人事業主による小規模な店舗が多い。営業年数が長い店舗が多く、なじみの店として、地域住民から親しみを持った利用が行われている。しかしながら、店舗数や、サービス内容、店構えの陳腐化等の理由から、若年世代に敬遠される側面が見受けられる。

### ⑥ 一時駐車スペースの不足

本地区では、自動車を利用した来街者もあることから、駅前広場の整備の際、暫定ロータリーに設置された一時駐車場の代替機能の検討が求められる。本地区には、民間による一時駐車場も少なく、路上駐車が増加や、それに伴うスムーズな交通の阻害が懸念される。

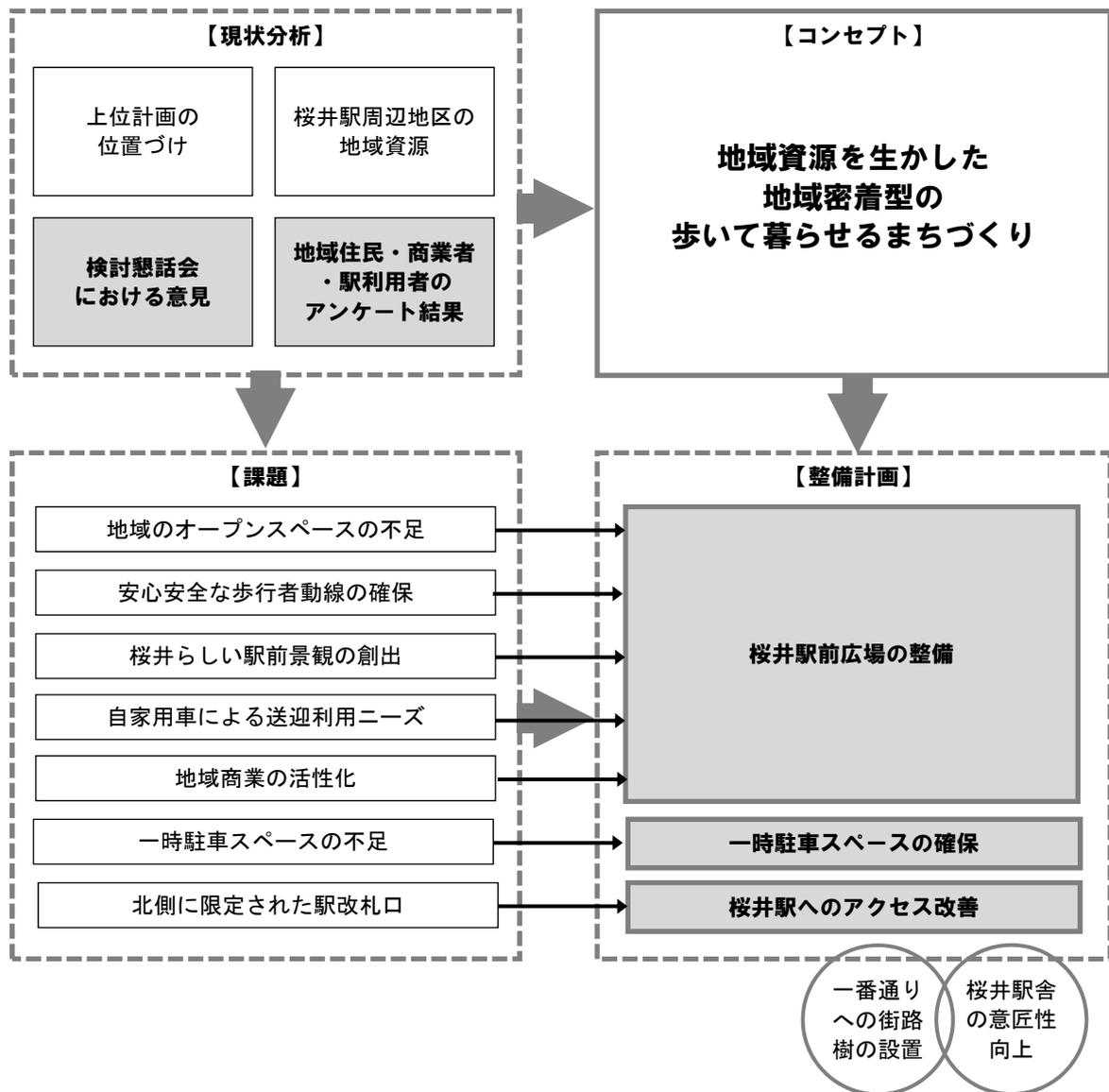
### ⑦ 北側に限定された駅改札口

桜井駅には北側にしか改札口がないため、駅南側からのアクセスは、東側の踏切、若しくは、西側の地下道を経由して線路を横断し、当該改札口まで到達する必要がある。なお、東側の踏切は、歩道もなく、自動車、自転車、歩行者の各交通が交錯し、安全とは言い難い状態にあり、西側の地下道は、階段による上下移動を伴い、バリアフリー化されていない。

## 2. 桜井駅周辺地区再整備のコンセプトと整備計画

前述の課題解消に向け、本計画のコンセプトを『地域資源を生かした地域密着型の歩いて暮らせるまちづくり』とし、『桜井駅前広場の整備』『一時駐車スペースの確保』『桜井駅へのアクセス改善』の3つの整備方針を掲げる。

また、検討懇話会から提言のあった、一番通り（桜井石橋線）への街路樹の設置については道路整備の中で検討することとし、阪急電鉄に対する桜井駅舎の意匠性向上については、適宜要請するものとする。



図：桜井駅周辺地区再整備のコンセプトと整備計画

### 3. 桜井駅前広場の整備

---

#### 1) 駅前広場整備の基本方針

##### ① 緩やかに時間の流れる駅前広場

ベンチなどストリートファニチャーの配置や、緑豊かな植栽を行い、地域住民や駅利用者、商業利用者が憩える、緩やかに時間の流れる駅前広場とする。

##### ② 地域のオープンスペースの形成

地域の中心として、多様な人が集い、祭りやフリーマーケット等のイベントにも活用できるオープンスペースとなる駅前広場とする。また、比較的建物が密集した本地区において、火災の延焼防止や震災時の避難、緊急活動のための防災空間となる駅前広場をめざす。

##### ③ 安心安全な歩行者動線の確保

誰もが安心して安全に歩くことができるように、周辺歩道の整備を含めた、ユニバーサルデザインによる、歩行者動線の確保を図る。

##### ④ 駅前の一体的な景観形成

隣接する土地区画整理事業用地で建設される建築物やプロムナードと統一感をもった、一体的な景観を形成する。また、本地区の特性である、歴史ある住宅街に似合う「レトロ」なデザインを基調とすることや、自然素材を使うなど、地域性を備えた桜井らしい駅前広場の景観を創出する。

##### ⑤ 送迎利用ニーズへの対応

現在の暫定ロータリーに設置された駐車場は、利用者の80%が20分以内、その内の90%が10分以内という、短時間利用の実態があり、駅への送迎ニーズが高いため、自家用車の送迎利用に対応できる駅前広場とする。

##### ⑥ 地域商業の活性化

桜井のまちの玄関口として、地域商業の活性化につながる駅前広場をめざす。新たな商業施設が並ぶ土地区画整理区域内のプロムナードや、周辺既存商店に対して、スムーズな動線を確保する。

#### 2) 計画条件の整理

##### ① 施設機能の設定

###### A 公益交通

公益交通として、タクシー乗場、降場、待機場を確保する。

###### B 一般交通

一般交通として、身障者にも配慮した自家用車の乗降場を確保する。

###### C 公共交通

コミュニティバス（オレンジゆずるバス）の乗降場は、駅前ロータリー内ではなく、現在の乗降場がある北側道路（桜井石橋線）に面して設置する。

###### D 一時駐車スペース

一時駐車スペースは駅前広場内ではなく、駅から徒歩5分圏内に確保するものとし、駅前広場は円滑な交通の流れを確保するとともに、歩行者空間の充実を図るものとする。

## ② 自転車交通との共存

駅西方には、桜井自転車駐車場があるため、駅前広場西側に歩行者並びに自転車が共存可能な広幅員の空間（自転車歩行者道など）を整備する。

## 3) 駅前広場施設配置の考え方

プロムナードからの延伸ライン以南を「人」中心のコミュニティ広場とし、以北を「自動車」の乗降を目的とするロータリーとする。コミュニティ広場にはベンチ等を配置するとともに、イベント利用にも活用できるように、プロムナードと一体となった歩行者空間とし、一部に利用者がゆっくりと滞留できるスペースを設置する。また、ロータリー内には、送迎利用のニーズが高いことから、身障者にも配慮した自家用車の乗降に利用できるスペースを設けるとともに、タクシーの乗降場を確保する。なお、緊急時に消防車等の大型車が転回できる、ゆとりある広さとする。

## 4) 歩道幅員等

道路構造令、箕面市が管理する市道の構造の技術的基準等を定める条例及び駅前広場計画指針を元に幅員等の諸元を以下に設定する。

### ① 歩道幅員

歩道幅員は通行帯と車道側にバス待ち等の上屋（シェルター）が設置出来ることを目標に標準を設定する。通行帯は、自転車歩行者道の幅員として3～4m、バス待ち等の上屋の施設帯幅員として2m、あわせて5～6mを想定する。

### ② 車道幅員

車道は停車帯と通行帯で構成される。停車帯は道路構造令の駐車桟が入る大きさで、小型車幅員は2.5m（桟の幅2.3m）、バスは3.5m（桟の幅3.3m）、身障者用は3.5mを想定する。また、通行帯は2.5m+側方余裕0.5m×2とし、最小3.5mを想定する。ただし、ほぼ直角走行を強いる交通広場では曲線走行軌跡を勘案する必要があり、小型車限定で4m以上、バスは6m以上を想定する。

### ③ 歩車道境界

歩車道境界石は歩車道の視覚的物理的分界を示すもので、交通安全上、設置することが望ましい。バス乗降場では、バスの床面に対して円滑に乗り降りしやすいように高さ15cmが一般的である。また、タクシー、一般車乗降場では、一旦車道に足を踏み出してから乗降することとなるため、横断歩道と同等の2cm、身障者用では、0～2cmが一般的である。

本計画においては、バスのロータリー内への進入を設定していないため、0～2cmの間で検討する。

## 5) 駅前広場意匠デザインの方向性

桜井のまちの特性である、歴史ある住宅街が備える「レトロ」な雰囲気キーワードとし、駅前広場の意匠デザインとする。参考として、以下に各施設のイメージを例示する。

### ① 舗装材

歩行者にとって歩きやすい舗装は、アスファルト舗装等の滑りにくい平坦な舗装と言えるが、桜井の特徴である「レトロ」な雰囲気を考慮すると、石・ブロック系舗装による景観的效果は大きい。



写真：石（ピンコロ）



写真：石（切石）



写真：レンガ



写真：ウッドデッキ（再生木）



写真：インターロッキングブロック



写真：コンクリート平板舗装

## ② 照明器具・車止め・ベンチ等

「レトロ」な雰囲気を演出するため、ガス灯風街路灯や、铸铁風の車止めやベンチなどの駅前広場にかかる施設の導入を検討する。



写真：ガス灯風外灯（箕面駅）



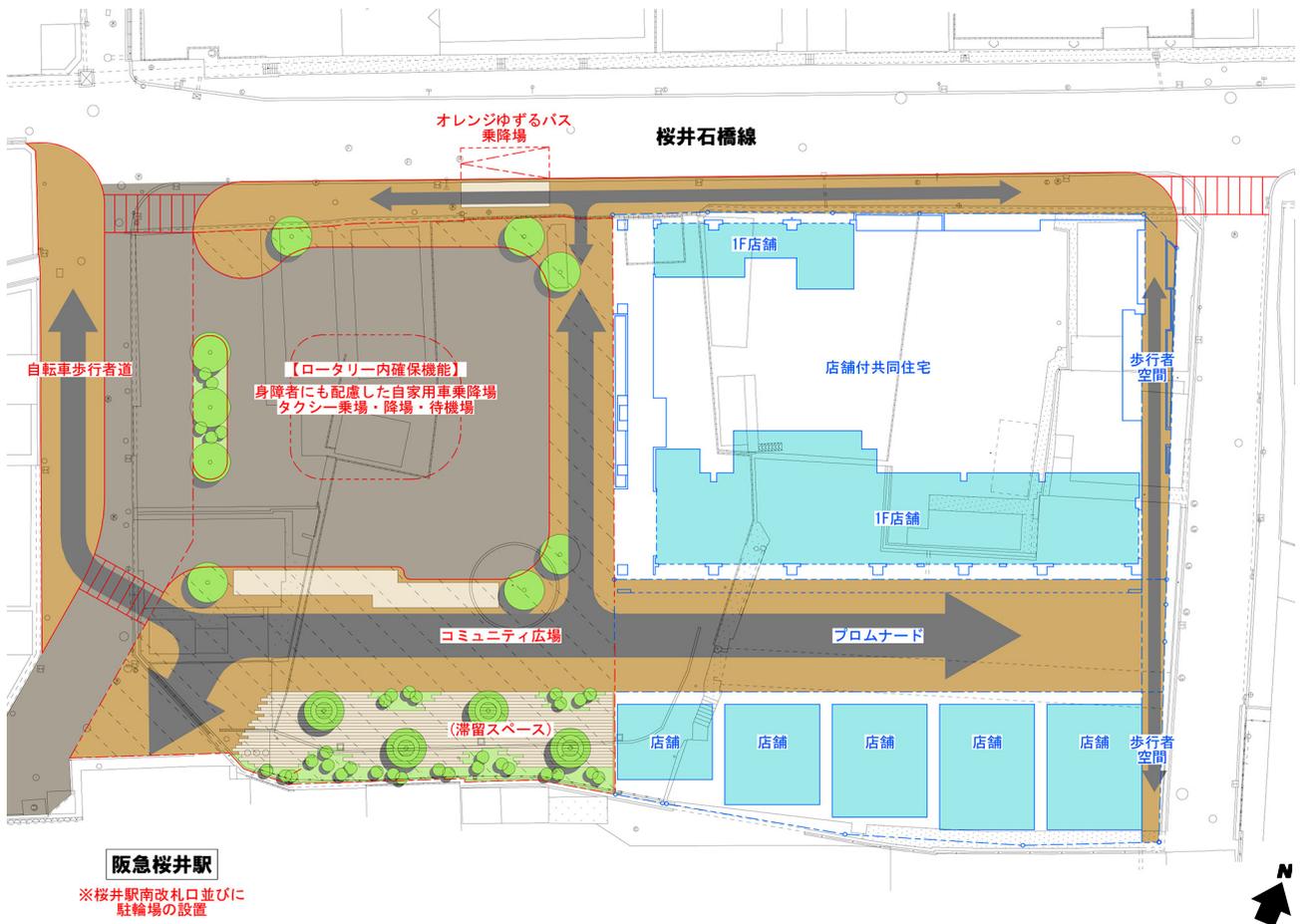
写真：車止め



写真：ベンチ

## 6) 駅前広場整備イメージ案

### ① 桜井駅前広場整備イメージ案



図：桜井駅前広場整備計画図 scale 1/600

※ロータリーの形状については、歩行者の安全を最優先に、今後、関係者と十分に協議して決定する。  
 ※土地区画整理事業用地内の建築物は、今後、変更となる場合がある。

## ② イメージパース



図：イメージパース1  
北西交差点から駅前広場を望む

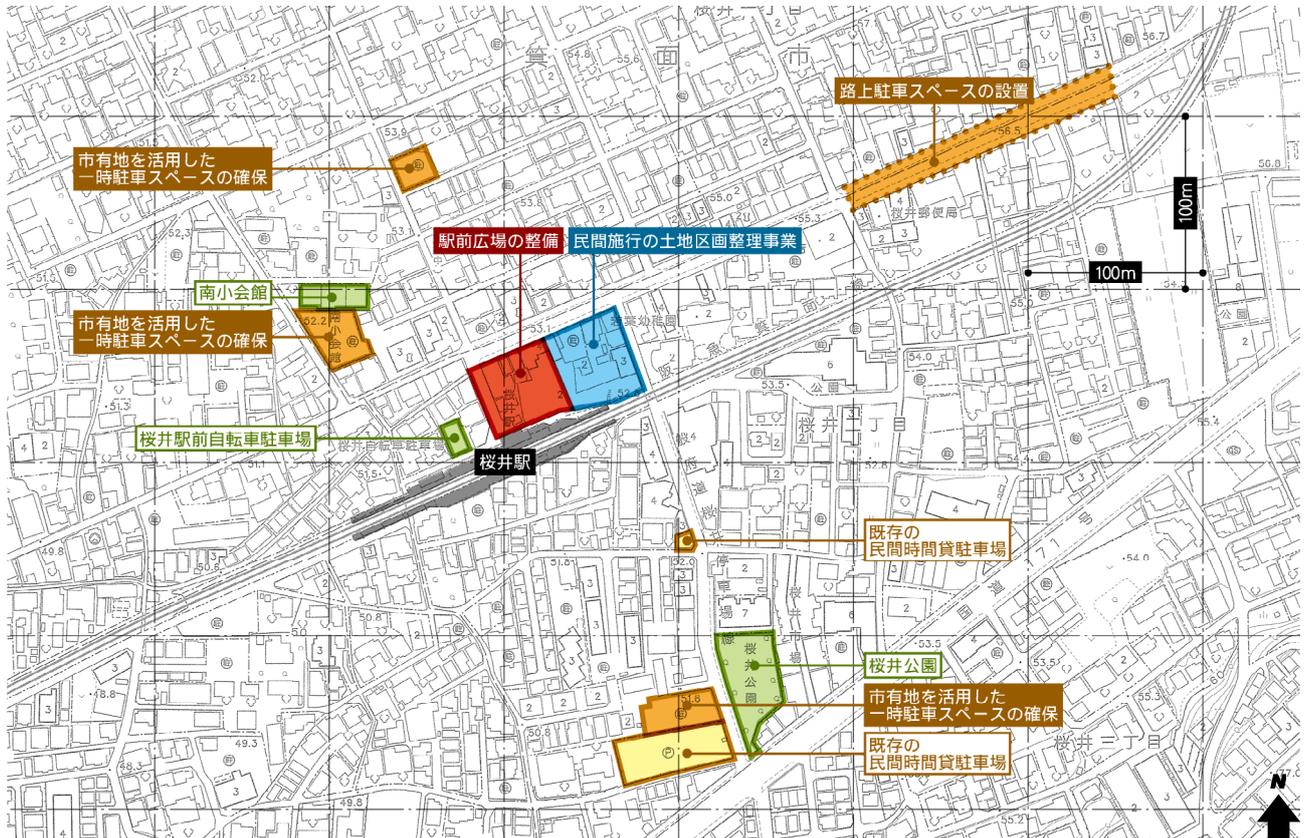


図：イメージパース2  
西側歩道から駅前広場並びにコミュニティ広場・プロムナードを望む

## 4. 一時駐車スペースの確保

暫定ロータリーに設置された一時駐車スペースの代替機能として、また、地域商業の利便性向上に向け、一時駐車スペースを確保する。

なお、「歩いて暮らせるまちづくり」の実現に向け、歩行者空間の充実を図るため、一時駐車スペースは駅前広場内ではなく、駅から徒歩5分圏内に確保する。



図：桜井駅周辺における一時駐車スペース検討図 scale 1/4000

一時駐車スペースの確保に当たっては、以下に掲げる手法が考えられる。

### 1) 時間貸駐車場の確保

本地区の市有地並びに箕面市土地開発公社所有地を活用して、時間貸し駐車場を整備するとともに、駅周辺の民間の時間貸し駐車場との連携を図る。

なお、時間貸し駐車場の効果的な活用を図るためには、各商店が、利用者に周辺駐車場の無料チケットを配布するなど、商業者自らの取組みとの連携を図る。

### 2) 新たな駐車場用地の取得

利便性が高い場所に時間貸し駐車場を確保するため、新たな駐車場用地の取得をめざす。

また、銀行等に対しても、駐車・駐輪場整備の協力を要請する。

### 3) 路上駐車スペースの設置

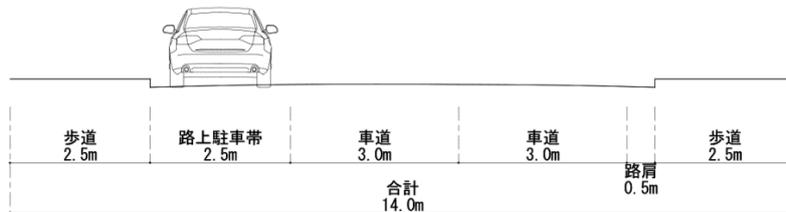
比較的道路幅員が広い桜井石橋線の路上に駐車スペースの設置を検討する。なお、設置に際しては、関係法令に適合することは基より、周辺住民の理解が大前提となるため、関係機関との協議や丁寧な説明による合意形成に努める。

#### ① 必要道路幅員の設定

路上の駐車スペース設置に求められる一般的な道路幅員として、片側駐車で14.0m以上、両側駐車で16.0mが必要になる。ここでは、片側駐車を想定し、道路幅員14.0m以上を設置条件とする。



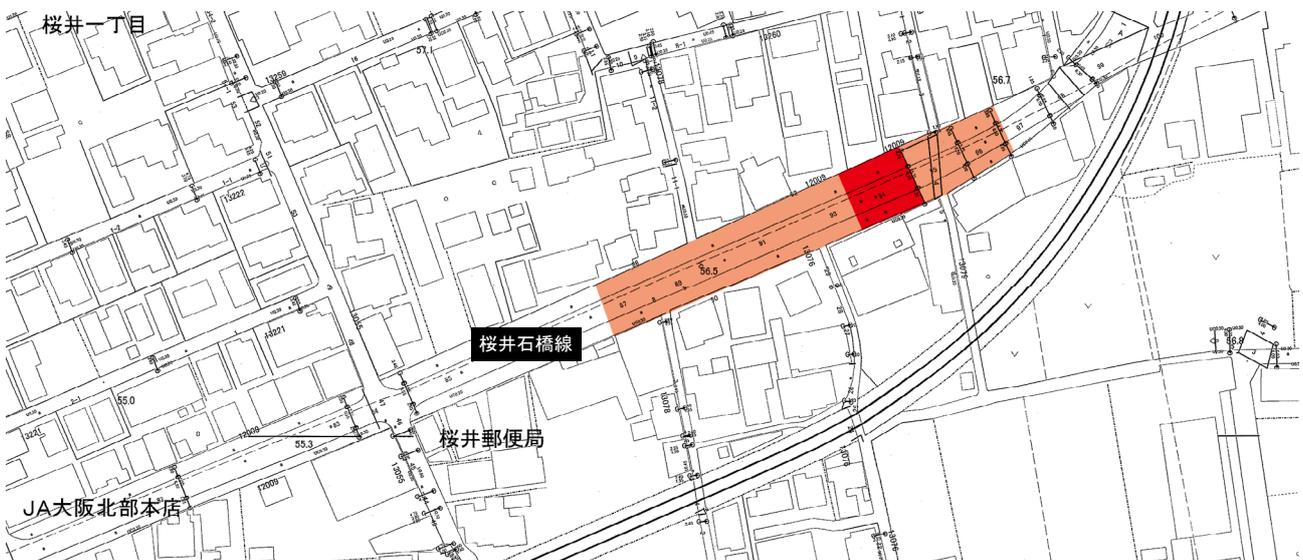
図：両側に路上駐車帯を設けた場合の必要道路幅員（必要幅員：16.0m）



図：片側に路上駐車帯を設けた場合の必要道路幅員（必要幅員：14.0m）

#### ② 設置範囲の検討

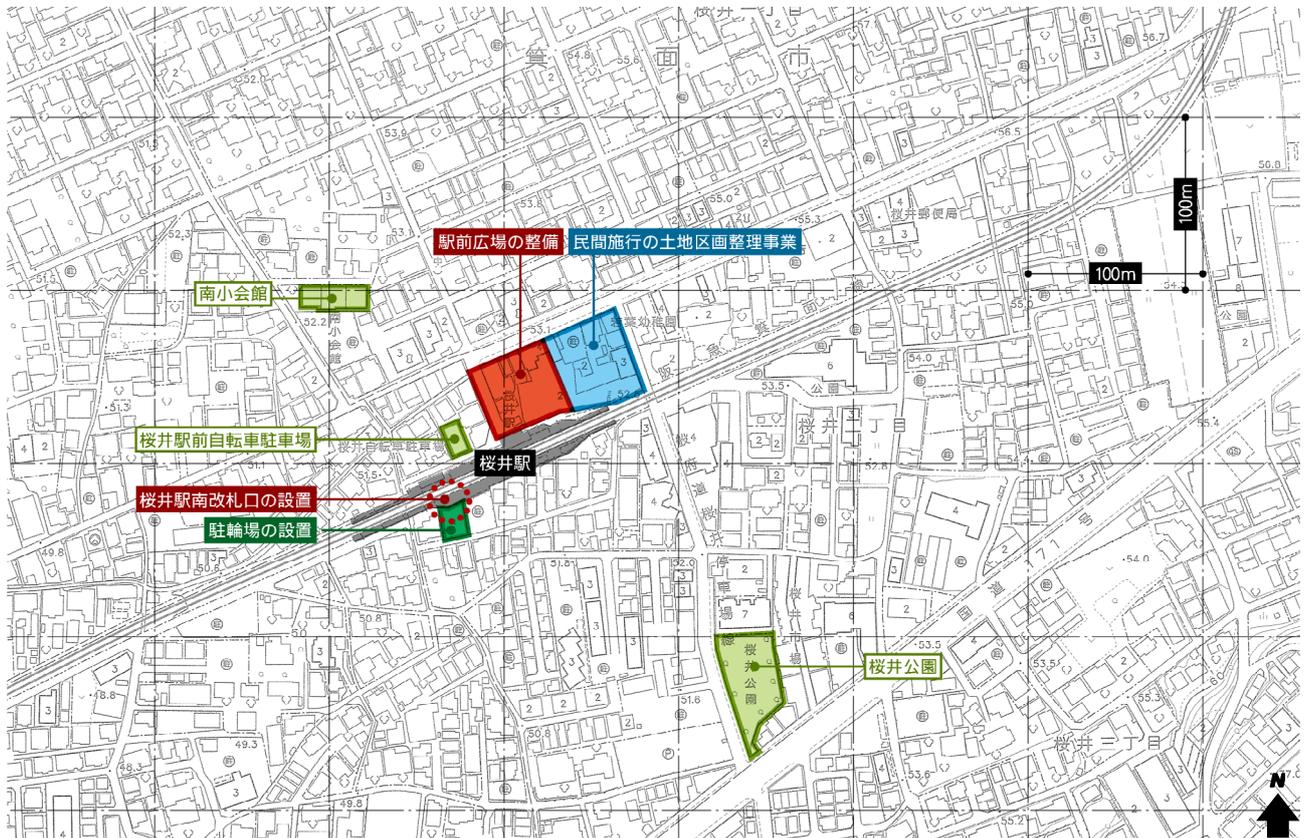
対象路線の幅員を確認すると、幅員16m以上区間、14m以上区間の分布は、下図のようになる。そこで、幅員14m以上の区間（着色部）を対象に、片側の路上駐車スペースの設置を検討する。



図：路上駐車スペース設置可能範囲 scale 1/2000  
 凡例：■幅員16m以上の区間 ■幅員14m以上16m未満の区間

## 5. 桜井駅へのアクセス改善

検討懇話会やアンケート調査でも課題として認識されている、桜井駅の「北側に改札口が限定されている」ことに対し、駅南側地域から駅へのアクセス性の向上について検討する。なお、改札口並びに駐輪場の新設は、地域環境に影響する可能性が強いことから、検討に当たっては、周辺住民の合意形成に努めるものとする。



図：桜井駅南改札口設置検討図 scale 1/4000

### 1) 桜井駅南改札口設置

桜井駅に対し、駅南側住民の約7割が「北側限定の駅改札口」に課題を感じていることから、桜井駅南側地区に対する駅へのアクセス性の向上に向け、阪急電鉄と協議を行い、駅南改札口の設置を検討する。

### 2) 駐輪場の設置

駅南改札口の設置に合わせ、箕面市土地開発公社の所有地を活用した駐輪場の新設を検討する。

## 6. 計画の実現に向けて

---

官民の役割分担のもと、行政と地元商業者がそれぞれの役割を果たすことが重要であり、「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、行政は駅前広場やプロムナードなど公共空間の魅力づくりを進め、地域商業者や市民は、魅力的な個店や、その個店同士が連携して実施するイベントなど、ソフト事業としての商業活性化策が必要である。

また、環境や景観整備という点においても、ハード事業としての取り組みに加え、各個店の商品陳列、サインデザイン、商店街としての一体感などが大きな要素であることから、商業者の主体的な取り組みが重要で、「自分たちがまちを育てる主役」との認識のもと、様々な参加型まちづくりの実施主体となる必要がある。

**行政の役割：** 公共施設の整備及び商業再生への支援

**民の役割：** 商業の活性化や商業施設の更新

## V. 将来像の実現に向けたロードマップの検討

---



## 1. 事業実施スケジュール（案）

平成 25 年 2 月に社会資本整備総合交付金（箕面市桜井駅前周辺地区都市再生整備事業）に事業採択されおり、この交付金を活用して事業の推進を図る。

表：事業実施スケジュール（案）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度 以降
<b>第 1 フェーズ</b>				
① 歩行者空間・周辺道路等の整備 【担当：みどりまちづくり部】	実施設計	整備工事		
② 駅周辺への一時駐車スペースの確保 【担当：地域創造部】	候補地の選定等			
③ 桜井駅南改札口設置の検討 【担当：地域創造部】	阪急電鉄との調整			
④ 民間による商業施設の更新	土地区画整理	商業施設建設		
⑤ 景観誘導・ルール of 検討 【担当：みどりまちづくり部、地域創造部】	ルール of 検討	景観誘導		
<b>第 2 フェーズ</b>				
駅前広場の整備（ロータリーの整備等）	駅前地権者との調整		事業の進捗状況、駅前地権者の意向を見極めて駅前広場整備事業の実施	

## 2. 桜井駅周辺地区の整備イメージ

### 【平成 26 年度】

- コミュニティ広場やプロムナードの設計着手
- 土地区画整理事業の工事着手

- ・ コミュニティ広場やプロムナードの設計に着手
- ・ 地権者が主体となり、土地区画整理事業による再整備に着手



### 【平成 28 年度】

- コミュニティ広場やプロムナードの完成
- 土地区画整理事業の完了

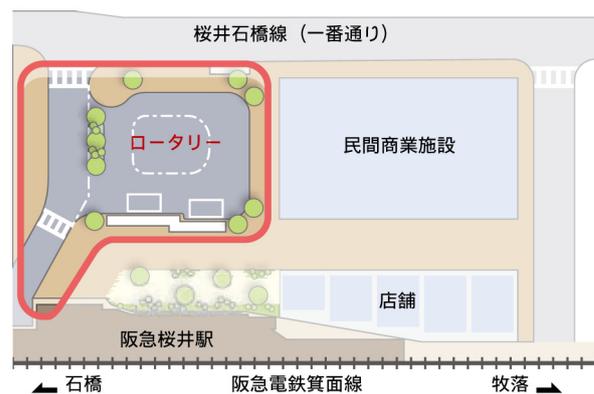
- ・ コミュニティ広場及びプロムナードの整備が完了
- ・ 民間による商業施設の更新が完了
- ・ 駅周辺への一時駐車スペースの確保
- ・ 桜井駅南改札口の設置



### 【平成 29 年度以降】

- 駅前広場（ロータリー）の完成により、桜井駅周辺地区の再整備完了

- ・ 駅前広場においてロータリー、送迎ができる一時停車スペース、タクシーの乗降場等を整備





---

## 桜井駅周辺地区再整備計画

---

発行：箕面市

平成 26 年（2014 年）5 月

〒562-0003

大阪府箕面市西小路四丁目六番一号

tel: 072-723-2121（代表）

fax: 072-722-7655

<http://www.city.minoh.osaka.jp>

編集：箕面市 地域創造部 地域活性化室 特定地域活性化課

---

印刷物番号
-------

26-3
------



緑豊かな北大阪都市みのお

箕面市