

**おおつき創生(都市計画マスター)プラン 意見募集結果**  
**【案件名】「おおつき創生(都市計画マスター)プラン(素案)について」**

<b>意見提出期間</b>		平成28年11月26日(土)～12月17日(土)
<b>結果公表日</b>		平成29年1月6日(金)
<b>意見等の提出件数</b>		提出者 2名、提出項目 7件
<b>意見等の提出方法</b>		メール 1名、持参 1名
<b>No</b>	<b>意見等の内容</b>	<b>市の考え方</b>
1	<p>○都市計画マスタープランに前回のものの検討が含まれていないことについて</p> <p>大月市都市計画マスタープランには、少なくとも前回のものがあると思いますが、前回のマスタープランの骨子の実施度はどの程度か、それが実現できなかった原因は何かの総括がなされておられません。これを行わないと、今回マスタープランを作成しても、単なる文章作成の仕事をしたことに留まる危険性はないでしょうか。</p>	<p>前回の計画策定時には、人口が増加することを勘案して策定しているが、人口減少の到来により、本市の人口は少子高齢化により、著しく減少しています。</p> <p>そのため、平成28年2月に策定された、「大月市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、人口減少・地域活性化を目指し、駅周辺・市内の学校跡地等の市有地を有効に活用するコンパクトなまちづくりを進めることしました。</p> <p>また、来年度に立地適正化計画を策定するため、現在の都市計画マスタープランを見直すこととしました。</p>
2	<p>○市役所本庁舎建設計画が都市計画マスタープランに含まれていることについて</p> <p>大月駅北口再開発と老朽化した市民会館の改築、さらには市役所本庁舎の新築がセットになっていることが、今回の都市計画マスタープランの骨子の一つであると読み取れると思います。約20年後の平成37年には大月市の人口は16,664人となり、平成28年8月の人口から約9千人減少することが予想されており、大月市そのものの存続が危ぶまれているなかで、20億もの出費をして市役所本庁舎の建設を行うことがどれ程の意義を有するか疑問とせざるを得ません。</p>	<p>本市の活性化・人口減少対策を図るため大月駅北側の整備を重点施策として位置付け、住居・商業・公共施設等の複合的な整備を進めることとしました。</p>
3	<p>○中央高速道路への市内からのアクセスの悪さが検討不足であることについて</p> <p>大月市都市計画マスタープランであることに性格上やむを得ないことはと思いますが、市内の交通状況の調査については、市役所を軸に各地からのアクセスは検討しておりますが、東京中心部への一極集中化が急速に進行しているかで、東京近郊では圏央道の整備が進み、また東京外環自動車道路の整備が行われようとしており、中央高速道路の役割は急速に変化していることへの分析がなされていないと思われまます。</p> <p>大月市内には大月インターカ所しか高速道路への接続口は存在しないため、東京方面へ行く場合、中央高速道路から市内への交通アクセスは、特に東部地域、および国道139号沿いの市内北部地域への時間的ロスを生じていると思います。片道10分～20分であっても往復になると大きな時間的ロスになります。</p> <p>都市部の不動産価格には駅から徒歩何分という尺度があるのですが、都心から100キロ圏の大月市においては、高速道路の入り口から自動車でも何分掛かるかという尺度が成立するものと思います。</p> <p>JRの電車運行ダイヤを改善することは、沿線自治体からの要望があっても実現は困難ですが、談合坂スマートインターと大月インターとの間にスマートインターの設置を要望していくことの方が、まだ少しは実現への可能性が残されているのではないのでしょうか。スマートインター設の必要性を大月市都市計画マスタープランの中の盛り込むことを希望します。</p>	<p>本市の財政状況では、現時点でのスマートインターチェンジの整備は難しいので、計画の見直し時に検討したいと考えています。</p>

4	<p>○観光地化・リゾート地化について</p> <p>工業団地の造成による工場誘致、および新たな住宅地の造成による宅地開発といった、多額の出費とリスクを伴うものではなく、豊かな自然を売り物にした観光開発および住環境の整備を行っていくという方向性での計画案自体は良いと思いますが、豊かな自然があるというだけでは人を引きつけるだけの力を持つことにはならないと考えます。箱根などの観光地の山林を見るにつけ、大月市のそれとはだいぶ趣を異にしていることに気がつきませす。大月市の山林から産出される材木は必ずしも優良材ではなく、道路や鉄道から見える範囲の山林の大部分は県有林が占めているのですから、杉等の人工林が連なるのではなく、山林としての景観形成を進める必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>また、廃校となった校舎等の活用策については、クラフト工房の整備、音楽関係者への練習環境の提供、創作活動を行う人や遠隔地起業家が利用可能な施設整備、週末を市内で過ごすための宿泊施設の整備等、マスコミで取り上げられたことのある内容が列挙されているように感じます。芸術家村としては、相模原市緑区の一部となった旧藤野町が有名ですが、同地で自然発生的に形成されたことを行政指導的に行えるかは疑問とせざるを得ず、市内の各地で同じようなことを行っても意味はないので、地域の特性に合ったものとすべきであると思ひますし、宿泊施設等のランニングコストは財政的な負担となって跳ね返る危険性を秘めていると考えます。</p>	<p>ご提案を参考といたします。</p>
5	<p>○市民の現状認識として、大月市には静かな住環境があるとされていることについて</p> <p>山に挟まれた長く狭隘な地形の大月市が静かであるとはとても思ひませせんし、国道20号を車では走行するだけでこのことは直ちに認識されるどころです。市内の自動車騒音・振動問題に目を向けないで都市計画マスタープランを策定しても無意味であると思ひます。</p>	<p>現状では、国道20号の自動車騒音・振動問題は、発生していません。</p>
6	<p>○都市計画マスタープランと実際の市政とのギャップについて</p> <p>大月市の人口減少に歯止めをかけるため、市内第3の拠点として、「鳥沢駅周辺の規制市街地を維持していくために、適切な都市機能の集積を図る」とのことですが、都市機能の必須条件である下水道計画一つをとっても、市役所担当者からは、富浜支所以西の地域は計画そのものを変更しており、少なくとも10年以上は計画変更が行われないうとの回答を得ております。第3の拠点であり、都市計画マスタープランの実施期間には到底都市機能の集積が行われることは期待できないことは予想されるどころですが、少なくとも言行一致的な都市計画マスタープランの提示を行うことを期待しております。</p>	<p>下水道計画等と整合を図り見直し時の参考といたします。</p>
7	<p>○大月駅西駐車場に、市街地再開発事業により市役所を含む複合ビルを建設する。</p> <p>(1)現在の大月駅西駐車場は、富士急線線路とJR線線路に挟まれているため、法律上の制限で大きな建物建設出来ないという事なので、富士急線線路をJR線線路の方に寄せて移動し、敷地が南側道路に接する事により大きな建物を建設出来るようにする。</p> <p>(2)(1)により生じた敷地に、市街地再開発事業によって、市役所・商業施設・ホテル・展望レストラン・温浴施設等を含む複合ビルを建設する。このビルを仮称・大月駅南口ビルと称す。以下、南口ビルと略。</p> <p>(3)南口ビル主棟のBブロックの右側には、エレベータ(以下、E V)を設置する。E Vの右側・当ビルの東端に東面には富士急線ホームへの連絡通路を接続する。同・北面には南北通路を接続する。</p> <p>(4)跨線橋より西の所に南口ビル別棟を建設する。南口ビル別棟の目的は、市議会用の部屋、及び、市議会が使用していない時の多目的の部屋を兼ねるものとする。間取設計上余裕があれば市議会とは関係ない部屋を設けるのもいいでしょう</p>	<p>富士急行(株)に、線路移動の計画がないため、現時点でこの計画は難しいと考えています。</p>