

第3章 地域間の交通連携の検討

1. 地域間の交通ネットワークの現状と課題

1-1 道路ネットワークの現状と課題

(1) 広域ネットワーク

大月市を中心とした広域ネットワークは、下図のとおりである。中央自動車道の大月 IC を中心とした同心円によれば、大月 IC から東京方面の次の IC は上野原 IC であり、直線距離で約 15km、談合坂スマート IC が開通しても約 10km と距離がある。

本市の東西方向は 20km 以上あるため、市内に高速道路 IC が 1 箇所のみではアクセス利便性が十分であるとは言えない。

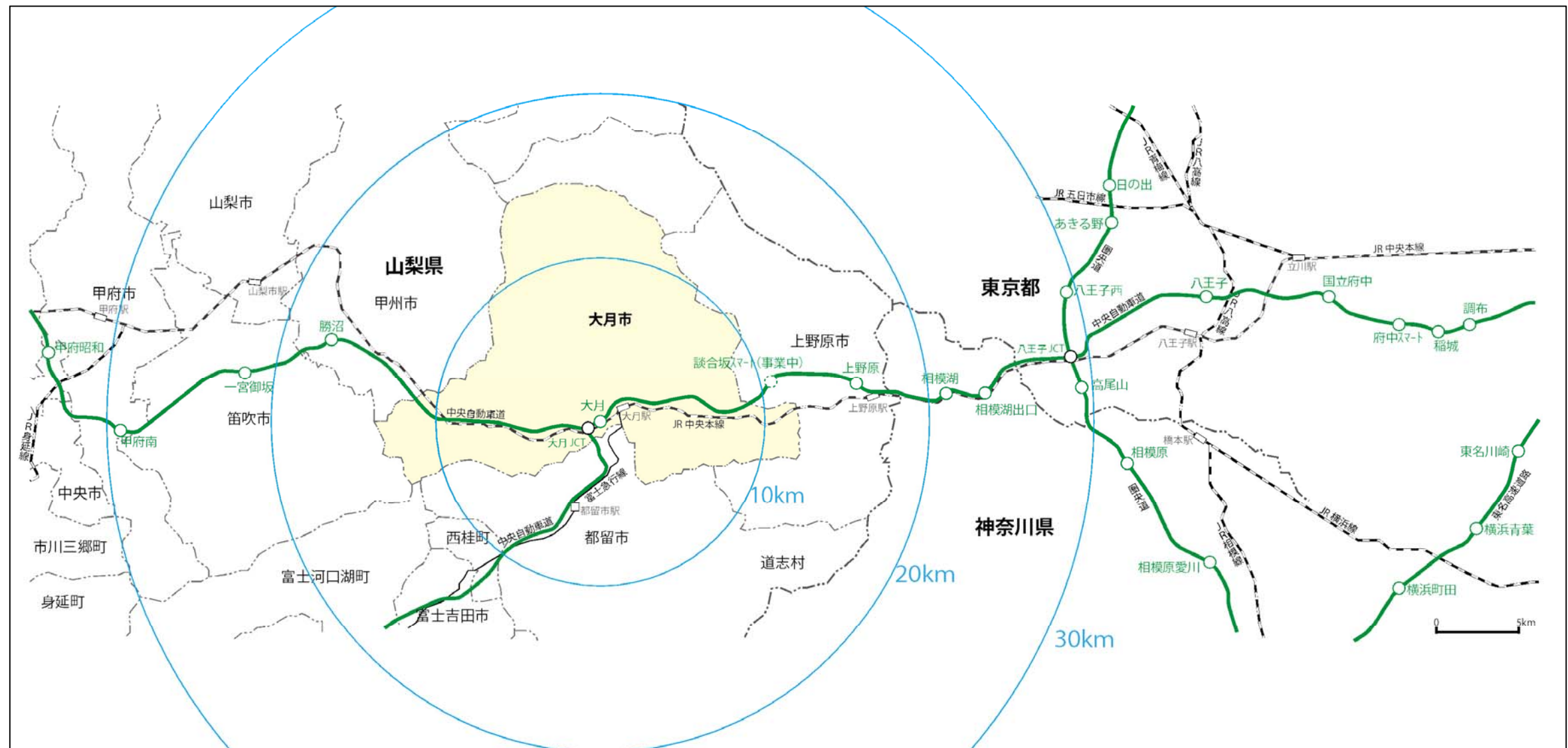


図 広域ネットワーク図

(2) 市域全体のネットワーク状況

国道 20 号及び中央自動車道が大月市の南部を東西に通過し、東京圏及び山梨県甲府都市圏を結ぶ広域交通の主軸として機能する。このうち国道 20 号は、もともと甲州街道の宿場町を基盤とする本市の市街地の骨格をなしており、沿道の市街地を結び、生活交通を担う都市軸としても機能している。

また、中央自動車道は、大月市で分岐して南西の富士吉田市まで延び、富士五湖道路に連絡するなど、首都圏と我が国を代表する観光エリアである富士・富士五湖方面を直接結んでいる。

同路線に並行する国道 139 号は、富士吉田市、都留市などの都市と大月市を結び、さらに北側の小菅村まで伸び、南北の主軸として機能している。小菅村は近年、山村観光地として注目を集めており、国道 139 号も観光ルートとして重要な路線となっている。

市内の各地域においては、集落地を結ぶ主要地方道（1 路線）や一般県道（9 路線）が配されている。なお、中央自動車道を除く市内の幹線道路は、全て 2 車線幅員の道路となっており、平成 30 年度に開通予定の大月バイパスも 2 車線幅員で、4 車線以上の多車線道路はない。



図 大月市の骨格道路網

次に、都市計画区域内に着目し、都市計画道路を含めた状況を以下に示す。

都市計画区域内、特に、中央自動車道の 大月 JCT～鳥沢駅周辺の用途地域内及び周辺部においては、市内の主要な施設や住宅団地が集積し、市の中心地を形成している。

都市計画道路は 7 路線が決定されており、このうち、国道 20 号関連の大月本通線、駅前広場整

備と同時に整備された大月駅前通線、ならびに国道 139 号関連の高月橋線が整備済みで、大月バイパスは平成 30 年度の開通予定となっている。大月駅の南側及び北側地区で決定されている東西方向の 3 路線は未整備の状況にある。なお、未整備の 3 路線については、計画決定年次が古く、現在整備する場合には幅員を広げる必要があるため、新基準での都市計画決定が必要になる。

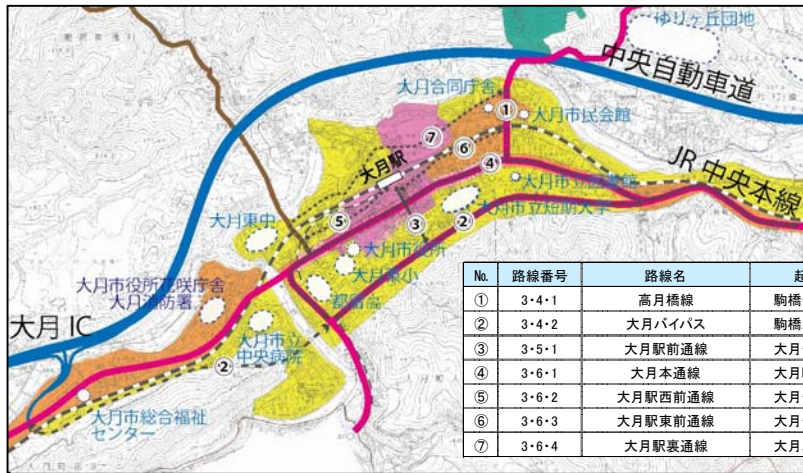


表 都市計画道路の整備状況

No.	路線番号	路線名	起点	終点	延長 (m)	幅員 (m)	告示年月日	備考
①	3・4・1	高月橋線	駒橋一丁目	御太刀二丁目	320	19・12	S54.4.10	整備済
②	3・4・2	大月バイパス	駒橋三丁目	大月町花咲	3,840	16・11・16~8	H12.11.16	整備中 (H30年度予定)
③	3・5・1	大月駅前通線	大月一丁目	大月一丁目	280	15・12	H10.6.12	整備済
④	3・6・1	大月本通線	大月町大月	駒橋三丁目	2,620	12・11・8	S54.4.10	整備済
⑤	3・6・2	大月駅西前通線	大月一丁目	大月二丁目	450	8	S54.4.10	未整備
⑥	3・6・3	大月駅東前通線	大月一丁目	駒橋一丁目	530	8	S54.4.10	未整備
⑦	3・6・4	大月駅裏通線	大月二丁目	御太刀二丁目	1,380	8	S54.4.10	未整備

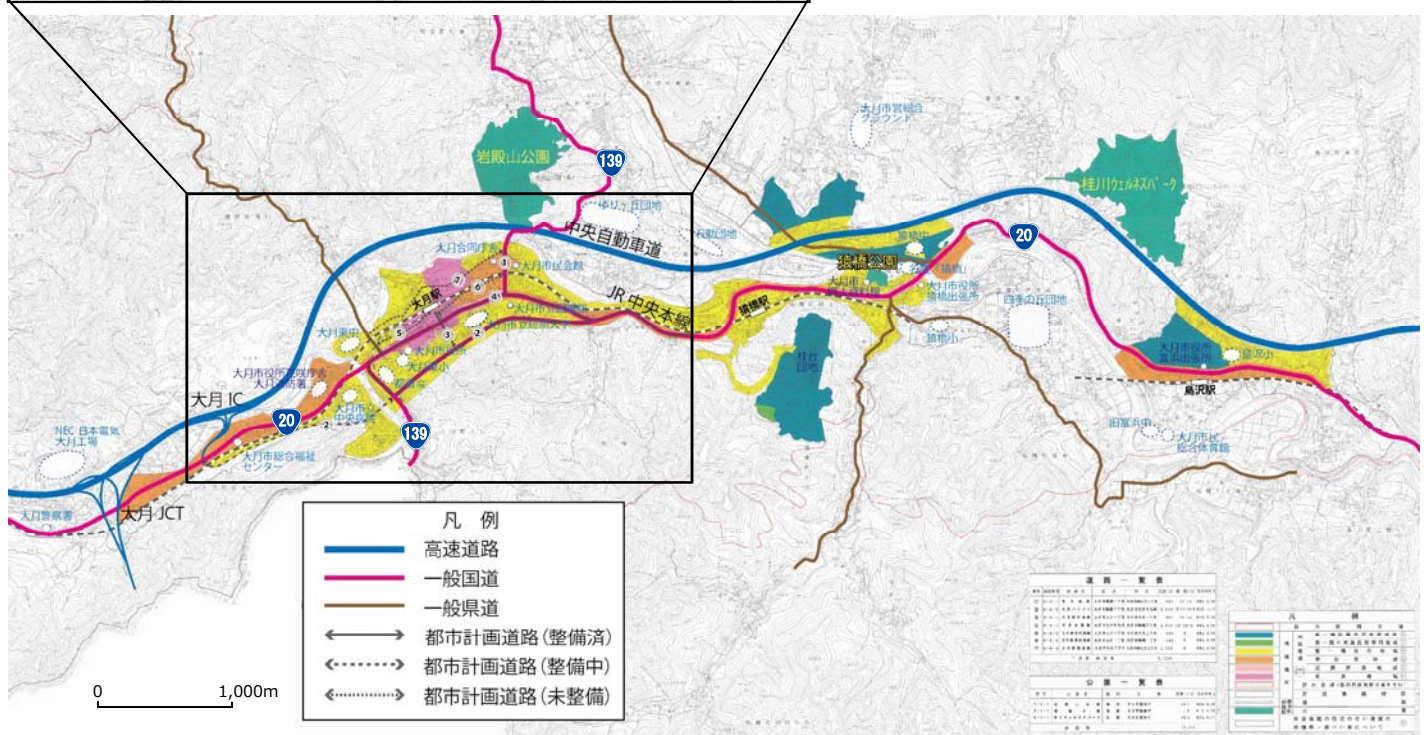


図 都市計画区域内の道路ネットワーク状況

②混雑度

大月市内の幹線道路で最も混雑度が高いのは、国道20号の大月駅と猿橋駅の間の区間で、1.5を超える状況にある。国道20号は2車線幅員で交通量が10千台/日を超えることから、ほぼ全区間で混雑度が1を超えている。また、国道139号も交通量の多い区間（大月以南、北側は大月駅近傍）においては、混雑度が1を超えている。

上記以外の高速道路や県道では、混雑度が1を超える区間はない。

注) 混雑度とは、交通量÷交通容量で表され、混雑度が1を超えると交通容量以上の交通量が流れていることになる。混雑度が高いほど慢性的な混雑を呈することになる。



図 混雑度図

③大型車混入率

大月市内の幹線道路の大型車混入率をみると中央自動車道が25%前後と最も多く、これに次いで国道20号が市内の都市計画区域内では10%台、都市計画区域外では20%超となっている。

山梨県の平均値をみると、高速道路が33%、一般国道が17%、地方道が9%であることから高速道路は平均以下であるが、国道20号の都市計画区域外においては大型車混入率が高くなっている。また、県道クラスの地方道では大型車混入率は県平均以下となっている。

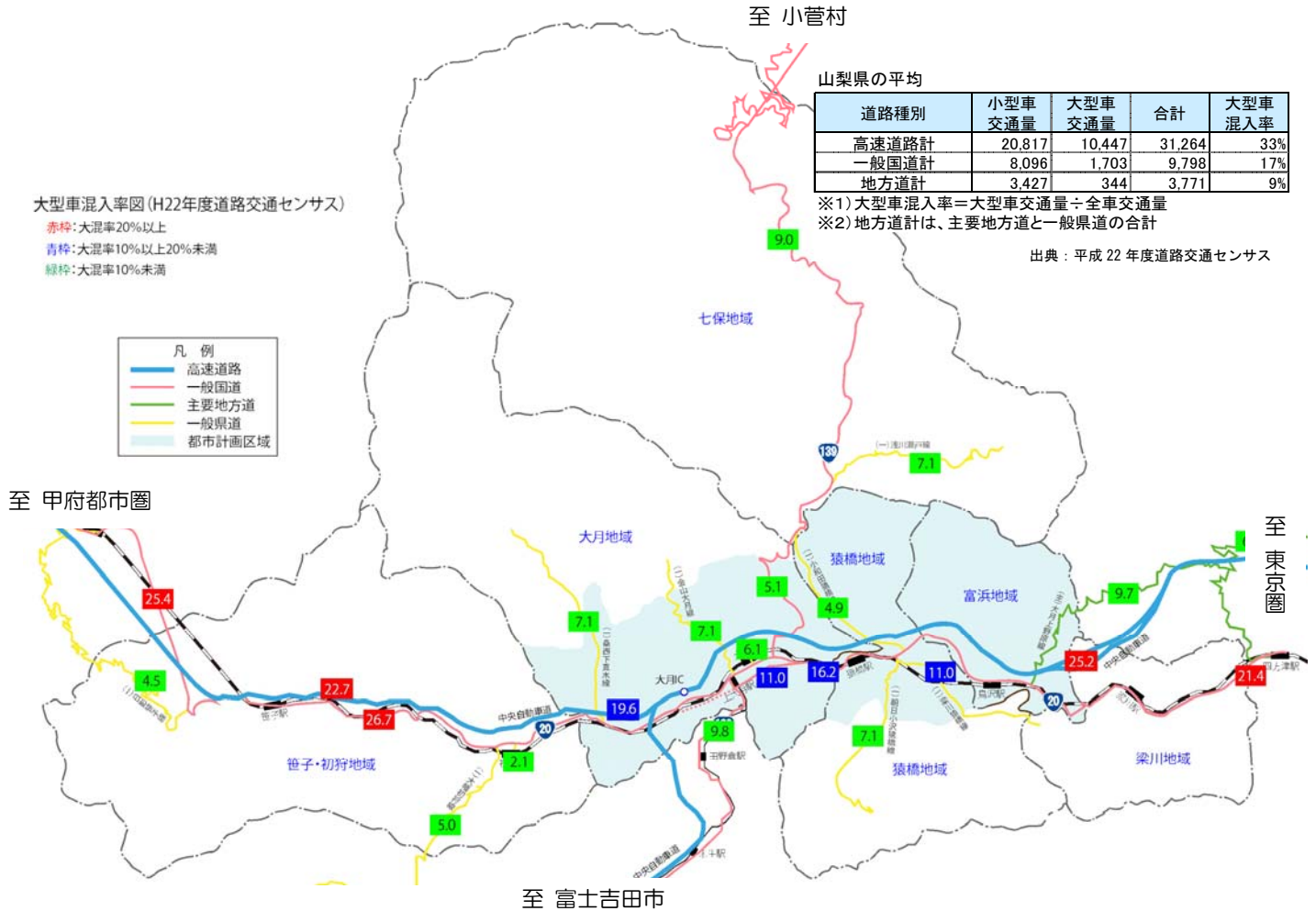


図 大型車混入率図

④交通問題

1) 主要渋滞箇所

大月市内の主要渋滞箇所を下図に示す。国道 20 号の大月市街地区間（大月市立中央病院～駒橋間）と大月インター入口ならびに桂台入口の 2 箇所が主要渋滞箇所に指定されている。

主要渋滞の区間は大月バイパスの完成によって交通が分散されるが、大月バイパスが接続する大月インター入口交差点では、バイパス完成後に渋滞が悪化することが懸念される。桂台入口交差点においては、大月駅方面から桂台に右折する際、右折レーンが短く後続車への影響が生じるため、交差点改良が必要である。

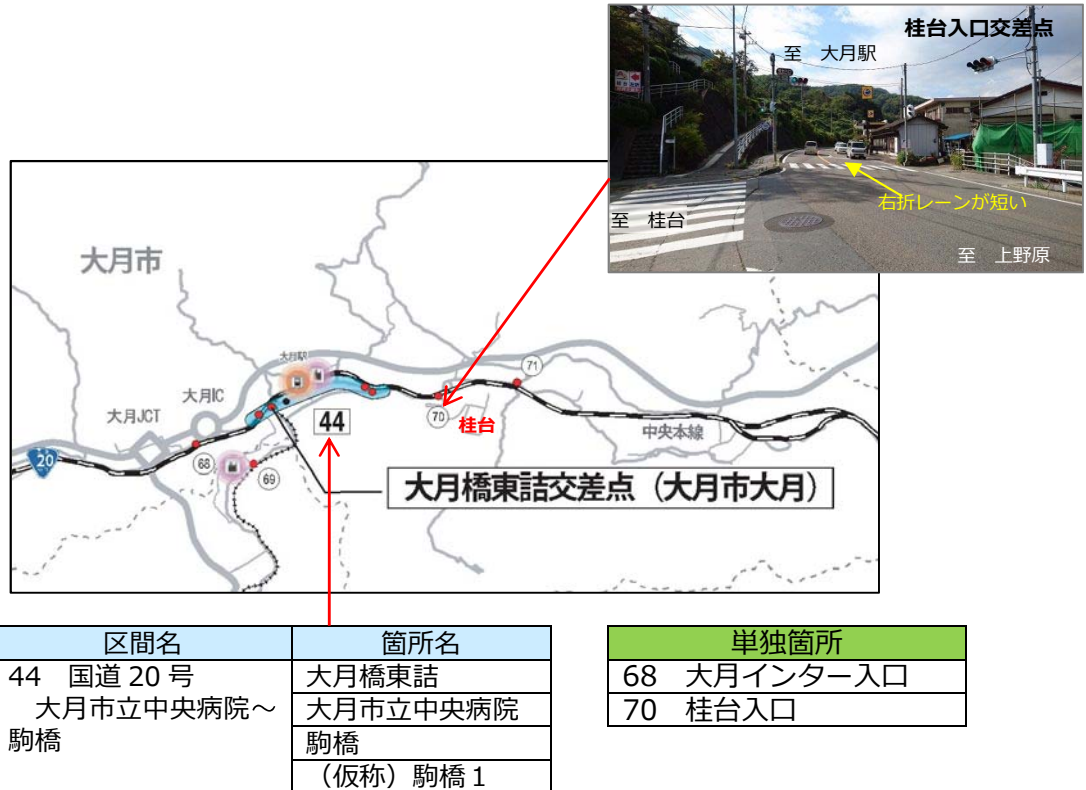


図 大月市内の主要渋滞箇所（区間・箇所）

出典：平成 24 年度山梨県の主要渋滞箇所の特定結果、国土交通省甲府河川国道記者発表資料、H25.1.24

2) 交通安全対策箇所

大月市内の交通事故対策が必要な箇所として、新たに国道 20 号の猿橋駅北側（猿橋入口交差点～宮下橋南交差点間）が選定されている（下図参照）。

当該区間は JR 猿橋駅の北側にあたり、猿橋地域や富浜地域、梁川地域から大月地域に向かう主要幹線道路となるため、安全性向上の対応が求められる。

3. 追加候補箇所の選定について

●地点 8：国道20号 猿橋入口交差点～宮下橋南交差点

■最新のH26山梨県警事故データでは、交通事故が7件と多発しており、(人身事故3件、物損事故4件)、うち4件が追突事故である。そのため、交通安全対策を実施する必要性が高い。

■位置図



■平成26人身・物損事故発生状況

	人身・物損事故件数(件/年:H26)								
	計	人対車両	正面衝突	追突	出会い頭	左折	右折	その他	車両単独
人身事故	3	1	0	1	1	0	0	0	0
物損事故	4	0	0	3	0	0	0	1	0
計	7	1	0	4	1	0	0	1	0



至 猿橋駅

※山梨県警察事故データ (H26)

-11-

図 猿橋駅北側の事故対策追加候補箇所の選定理由

出典：第15回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会 資料2、平成27年9月30日、国土交通省甲府河川国道HP

3) 狭小幅員箇所の存在

国道 20 号の初狩町内には、歩道が狭く、大型車のすれ違いにも不安を生じるような区間が存在するため、円滑な自動車ならびに歩行者・自転車の通行環境の創出が求められる。



図 国道 20 号の初狩町内における幅員狭小箇所

1-2 公共交通（鉄道、バス）ネットワークの現状と課題

(1) 鉄道

①運行本数

大月市の鉄道は JR 中央本線と富士急行線の 2 路線があり、大月駅が市内の中心駅になっている。JR 中央本線は東京方面と甲府方面を結び、富士急行線は富士北麓方面への起点駅となっている。大月駅を起点とした運行本数は、次頁に示すとおりである。

1) 東京方面：平日（JR 中央本線）

- ・ JR 大月駅から東京方面に向かう運行本数のうち、普通列車で高尾駅まで行ける本数は平日で 51 本/日あるが、東京駅までは 13 本/日と 1/4 程度になり、乗り換えを強いられることになる。
- ・ 特急・快速列車は 18 本/日と普通列車より多い。しかし、特急の最終時刻は 21 時台と早く、東京まで行ける普通列車の最終時刻も 22 時台の前半で、甲府方面に比べて早い。

2) 東京方面：休日（JR 中央本線）

- ・ 普通列車の本数は平日と休日ではほとんど差はないが、特急・快速列車は平日の 18 本/日に対して、休日は 23 本/日と約 3 割（5 本/日）増加する。

3) 甲府方面：平日（JR 中央本線）

- ・ JR 大月駅から甲府方面に向かう運行本数のうち、普通列車で甲府駅まで行ける本数は平日で 36 本/日あるが、甲府以西には 18 本/日と半減する。
- ・ 特急列車（かいじ、あずさ）は 21 本/日と、甲府以西に行く場合には普通列車より運行本数は多い。なお、大月駅から甲府駅までの最終列車は、24 時 05 分に大月駅発とかなり遅い時間までである。

4) 甲府方面：休日（JR 中央本線）

- ・ JR 大月駅から甲府方面に向かう運行本数は、平日に比べて普通列車で 1 本/日少なくなる程度で、特急列車の本数は変わらない。

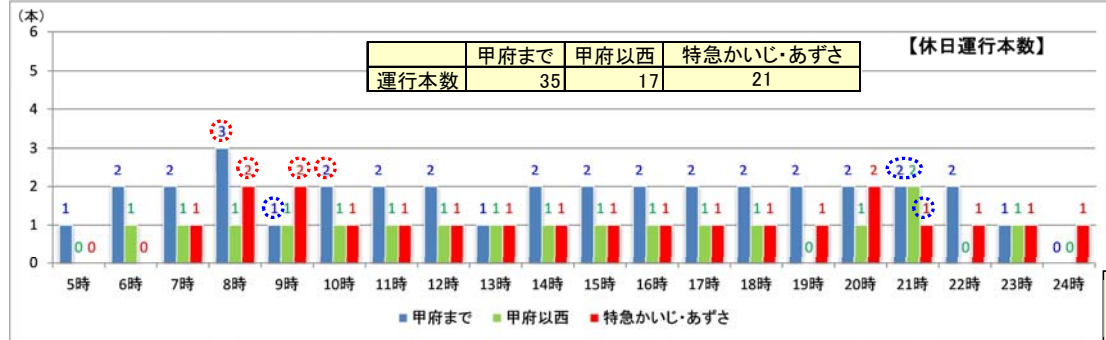
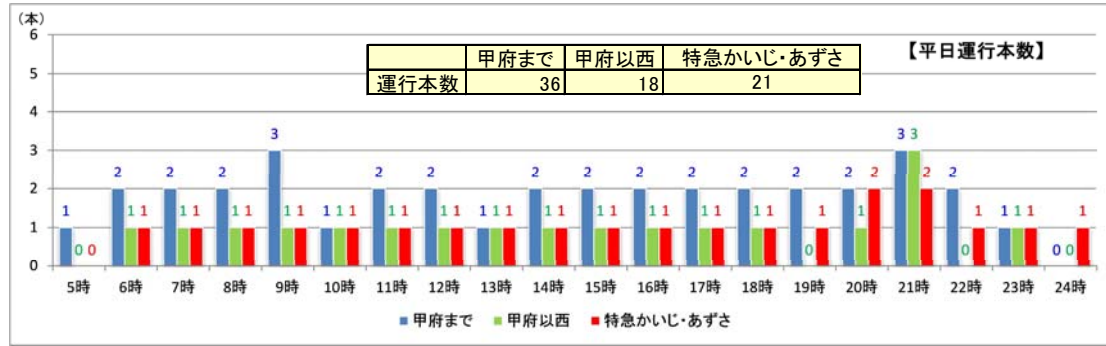
5) 河口湖方面：平日（富士急行線）

- ・ JR 大月駅から河口湖方面に向かう富士急行線の運行本数は、普通列車が 29 本/日、特急・快速列車が 8 本/日となっている。
- ・ 特急や快速列車の運行時間帯は 8 時台～15 時台と日中の時間帯のみの運行となっている。

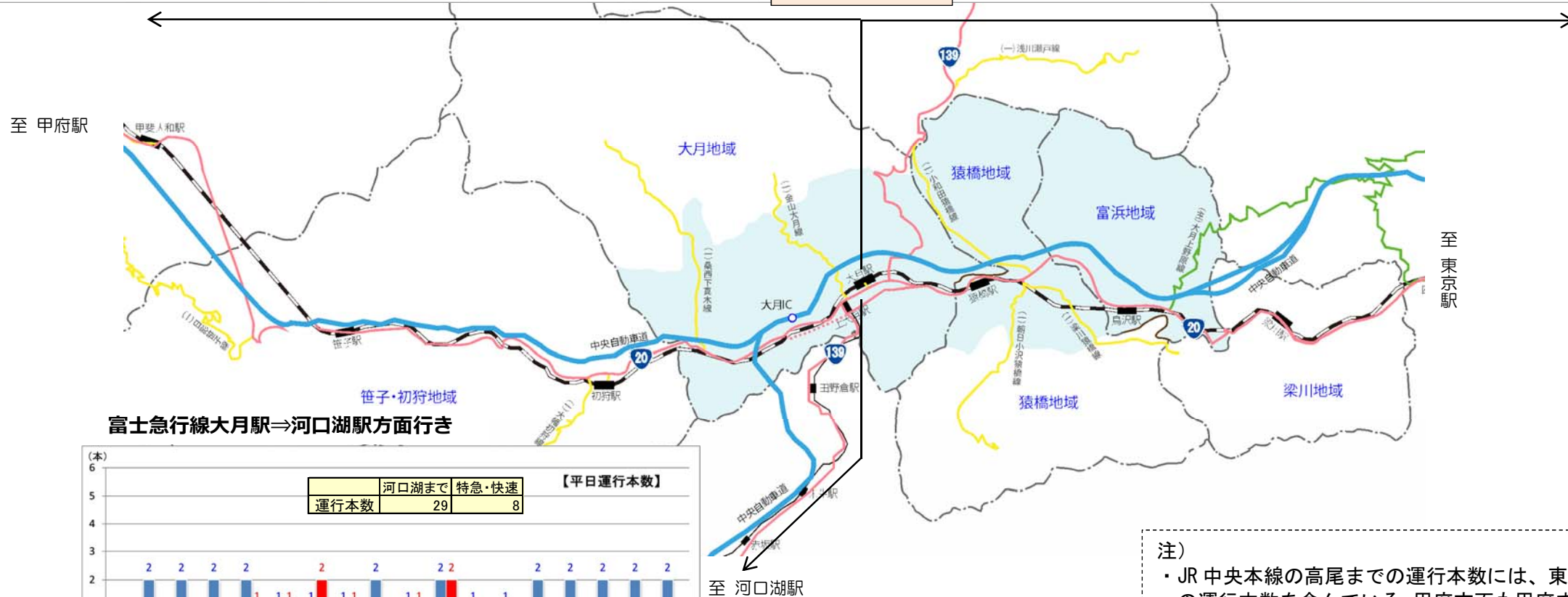
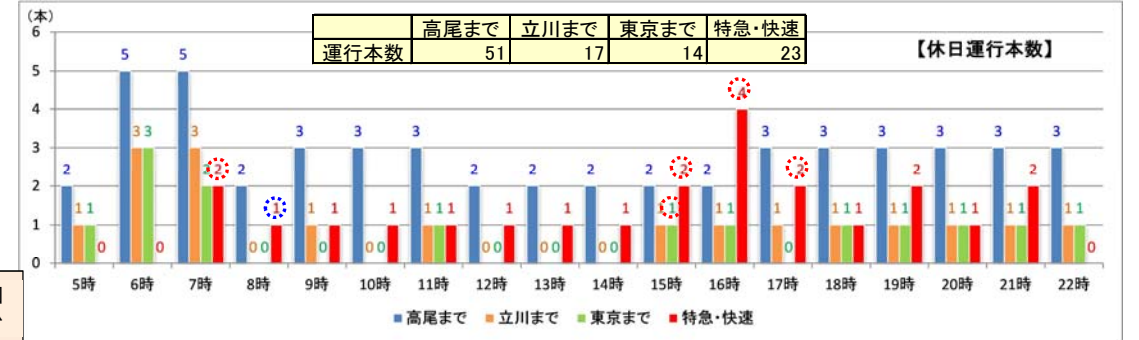
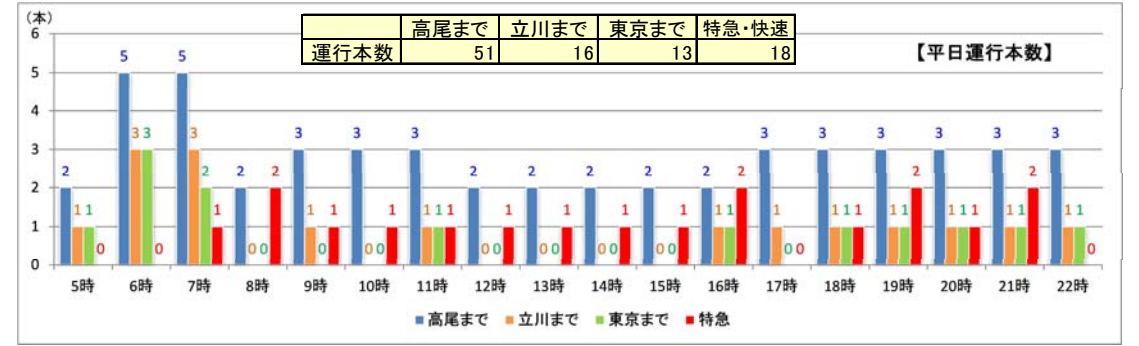
6) 河口湖方面：休日（富士急行線）

- ・ 平日に比べて普通列車が 1 本/日減少し、特急・快速列車が 3 本/日増加する。
- ・ 特急・快速列車については、最終の時刻が平日の 15 時台に比べて休日は 17 時台と遅くなっている。

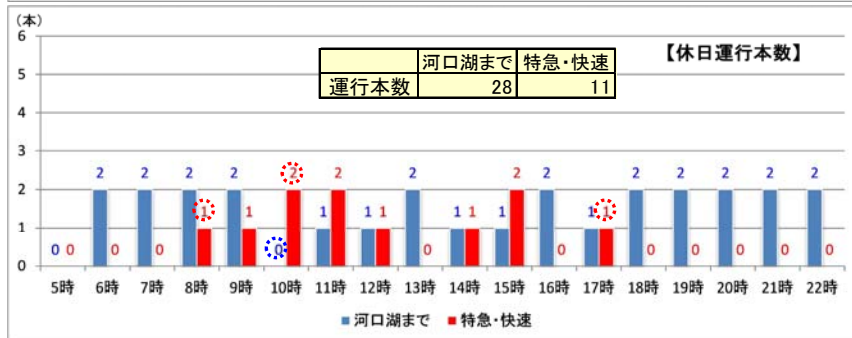
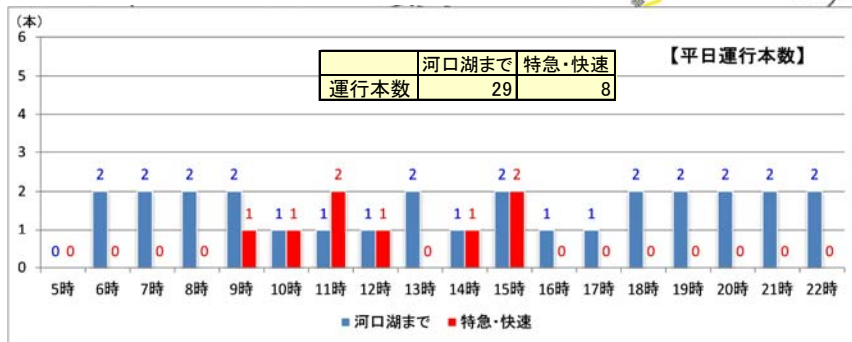
JR 中央本線大月駅⇒甲府駅・松本駅方面行き



JR 中央本線大月駅⇒高尾駅・新宿駅方面行き



富士急行線大月駅⇒河口湖駅方面行き



注)
 ・JR 中央本線の高尾までの運行本数には、東京までの運行本数を含んでいる。甲府方面も甲府までの運行本数に、甲府以西の本数が含まれている。
 ・なお、各方面までの本数は普通列車で、有料運賃が必要な特急や快速は含まない。
 ・また、特急や快速は行き先を明示していないが、各方面の普通列車以上の距離を運行している。
 ・富士急行線は東桂止りが1本あるが、運行のほとんどが河口湖までであるため、表記を河口湖までとしている。

図 大月駅から各方面への運行本数 (平日と休日)

②JR 中央本線と富士急行線の特急・快速列車の接続について

東京方面から JR 中央本線の特急・快速で大月駅に到着してから、富士急行線の特急・快速列車への接続本数と接続時間（待ち時間）を把握した。（下表及び下図参照）

1) 平日の接続状況

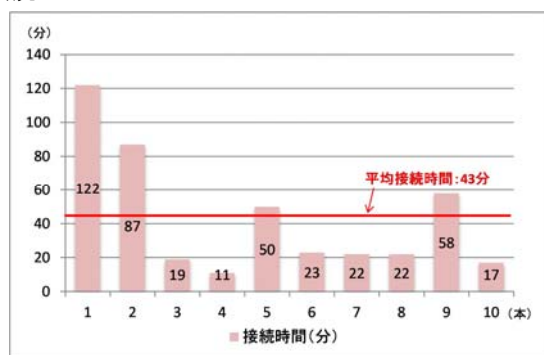
- ・平日に大月駅に到着する特急列車で富士急行線の特急・快速列車に接続できる本数は、10 本/日ある。
- ・富士急行線の特急・快速列車の始発が 9 時 58 分となっているため、大月駅に到着する JR 特急の早い時間では接続時間が長くなる（最長で 122 分）。JR から富士急行への乗り換えが考慮されている場合には、接続時間が 20 分程度となっている。接続時間の平均は 43 分である。

2) 休日の接続状況

- ・休日には接続本数が 14 本/日となり、平日に比べて乗り換え可能な本数が増加する。また、接続時間の平均も 36 分と短くなる。
- ・大月駅に到着する JR 特急の一番列車に接続できる富士急行の特急列車が、休日には運行される。このため、接続時間の最長は 82 分と平日に比べて 40 分短い。

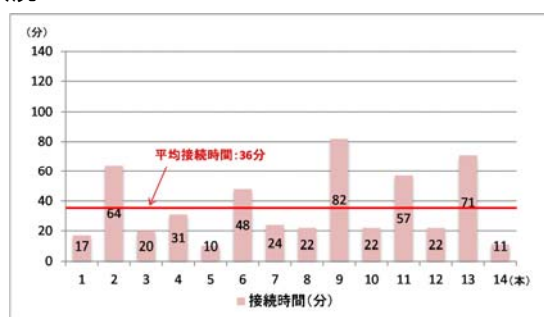
図表 平日の接続状況

接続 本数	東京方面から大月駅着の特急時刻		富士急行線の特急・快速の発時刻		接続時間 (分)
	時	分	時	分	
1	7	56	9	58	122
2	8	31			87
3	9	39	10	48	19
4	10	37			11
5			11	27	50
6	11	32	11	55	23
7	12	33	12	55	22
8	14	33	14	55	22
9			15	31	58
10	15	33	15	50	17



図表 休日の接続状況

接続 本数	東京方面から大月駅着の特急時刻		富士急行線の特急・快速の発時刻		接続時間 (分)
	時	分	時	分	
1	7	56	8	13	17
2	8	31	9	35	64
3	9	15			20
4	9	38	10	9	31
5			10	48	10
6	10	38	11	26	48
7	11	31	11	55	24
8	12	33	12	55	22
9	13	33	14	55	82
10	14	33			22
11			15	30	57
12	15	33	15	55	22
13	16	33	17	44	71
14	17	33			11



※) 富士急行の赤字は特急、青字は快速

③乗降客数

JR 中央本線の大月駅は、年間約 200 万人の乗車人数があり、2 番目の猿橋駅の約 4 倍の規模となっている。富士急行の大月駅の乗車客は乗降者人数であることから、乗車＝降車と想定して 1/2 にすると、約 75 万人の乗車人数と推定される。

富士急行線の約 75 万人の乗車客の多くは、JR 中央本線からの乗り換え客であると推察される。

表 大月市内各駅の乗客数

駅名		年度				
		2 1	2 2	2 3	2 4	2 5
J	梁 川	84,723	82,685	-	-	-
	鳥 沢	368,011	353,238	345,780	338,247	330,060
	猿 橋	591,321	582,032	574,199	574,600	557,251
	大 月	1,895,572	1,913,105	1,886,045	1,977,929	1,999,680
	初 狩	145,427	142,943	139,153	-	-
R	笹 子	52,180	51,968	-	-	-
	計	3,137,234	3,125,971	3,075,684	2,890,776	2,886,991
私鉄	富士急行 大月	1,069,121	1,012,641	1,015,541	1,373,617	1,493,077
	合 計	4,206,355	4,138,612	4,091,225	4,264,393	4,380,068

(資料：JR 東日本八王子支社・富士急行(株))

※JR については、乗車人数のみ・私鉄については、乗降者人数の合計。

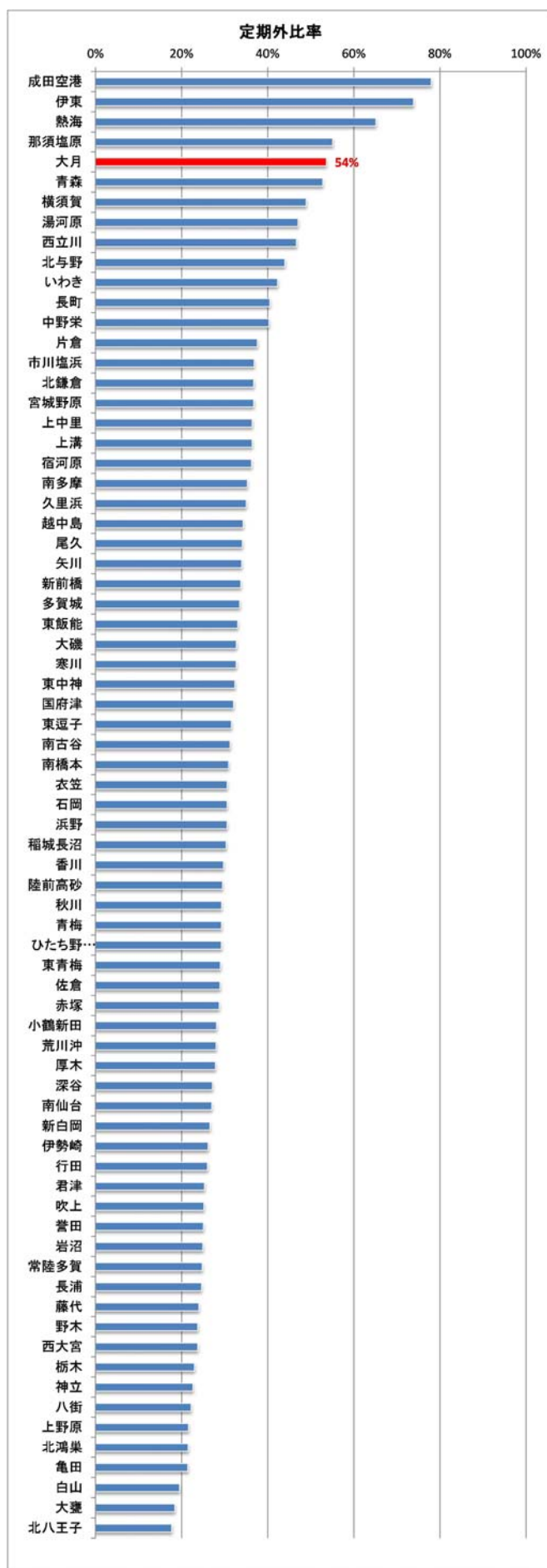
※平成 23 年度から、無人駅(梁川・笹子)については開示ができませんこととなりました。

出典：大月市統計書(平成 26 年度版)

JR 大月駅の 1 日あたりの乗車人員は、約 5,500 人/日である。次図表には、JR 東日本内の各駅の乗車人員(2015 年度)の中から、大月駅と同程度の規模として 5,000 人/日～9,999 人/日の 73 駅を対象に、定期外比率を算出し、定期外比率の高い順に並べたものを示す。

大月駅の定期外比率は 54%と定期外乗客が多く、対象とした 73 駅の中で第 5 位の位置にあり、関東でも有数の観光地を要する駅(伊東駅、熱海駅、那須塩原駅)に次いでいることから、観光地駅としての特徴がみられる。ただし、伊東駅などは背後に観光地を抱えているが、大月駅は富士北麓観光等への外国人観光客を含めた乗り換え駅であることから、立寄り地としての観光活性化が求められる。

図表 JR 駅乗車客の定期外比率順位（乗車人員 5,000 人～9,999 人の 73 駅を対象）



順位	駅名	定期外	定期	合計	定期外比率
1	成田空港	5,258	1,480	6,739	78%
2	伊東	5,674	2,002	7,676	74%
3	熱海	6,414	3,427	9,842	65%
4	那須塩原	2,846	2,316	5,162	55%
5	大月	2,968	2,559	5,528	54%
6	青森	3,054	2,727	5,781	53%
7	横須賀	2,733	2,849	5,583	49%
8	湯河原	2,819	3,167	5,986	47%
9	西立川	3,189	3,639	6,828	47%
10	北与野	4,000	5,088	9,088	44%
11	いわき	2,600	3,541	6,142	42%
12	長町	3,448	5,058	8,506	41%
13	中野栄	2,078	3,074	5,152	40%
14	片倉	1,962	3,250	5,213	38%
15	市川塩浜	2,783	4,763	7,546	37%
16	北鎌倉	3,310	5,684	8,994	37%
17	宮城野原	2,310	3,969	6,279	37%
18	上中里	2,701	4,708	7,409	36%
19	上溝	2,143	3,739	5,882	36%
20	宿河原	2,832	4,969	7,801	36%
21	南多摩	2,412	4,418	6,831	35%
22	久里浜	2,372	4,394	6,767	35%
23	越中島	1,726	3,302	5,028	34%
24	尾久	3,028	5,844	8,872	34%
25	矢川	2,739	5,319	8,058	34%
26	新前橋	2,017	3,953	5,970	34%
27	多賀城	2,250	4,457	6,708	34%
28	東飯能	1,883	3,810	5,694	33%
29	大磯	2,633	5,400	8,033	33%
30	寒川	2,222	4,565	6,787	33%
31	東中神	2,295	4,783	7,079	32%
32	国府津	2,029	4,292	6,322	32%
33	東逗子	1,630	3,528	5,158	32%
34	南古谷	2,555	5,607	8,163	31%
35	南橋本	1,692	3,775	5,467	31%
36	衣笠	2,718	6,156	8,874	31%
37	石岡	1,746	3,959	5,705	31%
38	浜野	2,195	4,977	7,173	31%
39	稲城長沼	2,156	4,939	7,096	30%
40	香川	1,513	3,567	5,080	30%
41	陸前高砂	1,506	3,591	5,098	30%
42	秋川	2,128	5,125	7,253	29%
43	青梅	2,010	4,849	6,859	29%
44	ひたち野うしく	1,949	4,707	6,657	29%
45	東青梅	1,954	4,771	6,726	29%
46	佐倉	2,893	7,090	9,983	29%
47	赤塚	1,770	4,384	6,154	29%
48	小鶴新田	1,689	4,308	5,998	28%
49	荒川沖	2,296	5,888	8,184	28%
50	厚木	1,960	5,068	7,029	28%
51	深谷	2,712	7,259	9,972	27%
52	南仙台	2,623	7,079	9,703	27%
53	新白岡	1,746	4,812	6,558	27%
54	伊勢崎	1,522	4,285	5,808	26%
55	行田	1,776	5,036	6,812	26%
56	君津	2,126	6,259	8,386	25%
57	吹上	2,328	6,904	9,232	25%
58	誉田	1,692	5,045	6,738	25%
59	岩沼	1,786	5,360	7,146	25%
60	常陸多賀	1,766	5,351	7,118	25%
61	長浦	1,520	4,643	6,164	25%
62	藤代	1,576	4,976	6,552	24%
63	野木	1,199	3,835	5,035	24%
64	西大宮	2,102	6,736	8,838	24%
65	栃木	1,208	4,036	5,244	23%
66	神立	1,254	4,277	5,532	23%
67	八街	1,352	4,725	6,077	22%
68	上野原	1,145	4,142	5,287	22%
69	北鴻巣	1,613	5,860	7,474	22%
70	亀田	1,162	4,239	5,402	22%
71	白山	1,064	4,372	5,437	20%
72	大薮	1,806	7,968	9,775	18%
73	北八王子	1,569	7,270	8,839	18%

出典：2015 年度各駅の乗車人員、JR 東日本 HP より作成

④各地域からみた鉄道利用のサービス水準

JR 中央本線沿線の各駅から大月駅への利用にあたり、甲府側の 2 駅（笹子駅、初狩駅）と東京側の 3 駅（梁川駅、鳥沢駅、猿橋駅）で利便性を比較した。

【運行本数】

- ・大月駅に向かう場合、甲府側の 35 本/日に比べて東京側は 50/日と、運行本数は東京側が多い（甲府側に比べて約 1.4 倍）。大月駅からの本数もほぼ同じである。
- ・日中の 12 時間（7 時～19 時）で見ると、大月駅に向かう場合、甲府側の 23 本/12h（1.9 本/時）に比べて東京側は 29 本/12h（2.4 本/時）と、運行本数は東京側が多いものの、1 日の総数の倍率（1.4 倍）に比べて 1.26 倍と運行本数の差が縮まる。大月駅から出発する本数では東京側が 31 本/12h と多くなる。いずれの方面においても時間あたり 2 本程度と、30 分程度の運行間隔となっている。

【始発・終発時刻】

- ・大月駅に向かう場合、甲府側は 6 時台が始発となるが、東京側は 5 時台と早い。また、終発時刻は甲府側が 23 時台前半に対して東京側は深夜 1 時台前半と、大月駅に向かう列車が遅くまである。
- ・大月駅からの出発では、甲府側は 5 時 53 分が始発に対して、東京側は 5 時 2 分と早い。しかし、終発時刻は東京側の方が若干早い（甲府側が 23 時 9 分に対し、東京側は 22 時 55 分）。

利用駅間	平日運行本数(本)		所要時間 (直通)	始発時刻	終発時刻	運賃	距離
	総数	7～19時					
①笹子駅 ⇒	35	23	12分	6:05	23:09	237円	12.6km
②初狩駅 ⇒	35	23	6分	6:11	23:15	195円	6.1km
③猿橋駅 ⇒	50	29	3分	5:46	1:06	144円	2.5km
④鳥沢駅 ⇒	50	29	6分	5:43	1:03	195円	6.6km
⑤梁川駅 ⇒	50	29	10分	5:39	0:59	237円	10.2km

利用駅間	平日運行本数(本)		所要時間 (直通)	始発時刻	終発時刻	運賃	距離
	総数	7～19時					
⇒ ①笹子駅	34	23	12分	5:02	22:55	237円	12.6km
⇒ ②初狩駅	34	23	6分			195円	6.1km
⇒ ③猿橋駅	50	31	3分			144円	2.5km
⇒ ④鳥沢駅	50	31	6分			195円	6.6km
⇒ ⑤梁川駅	50	31	10分			237円	10.2km

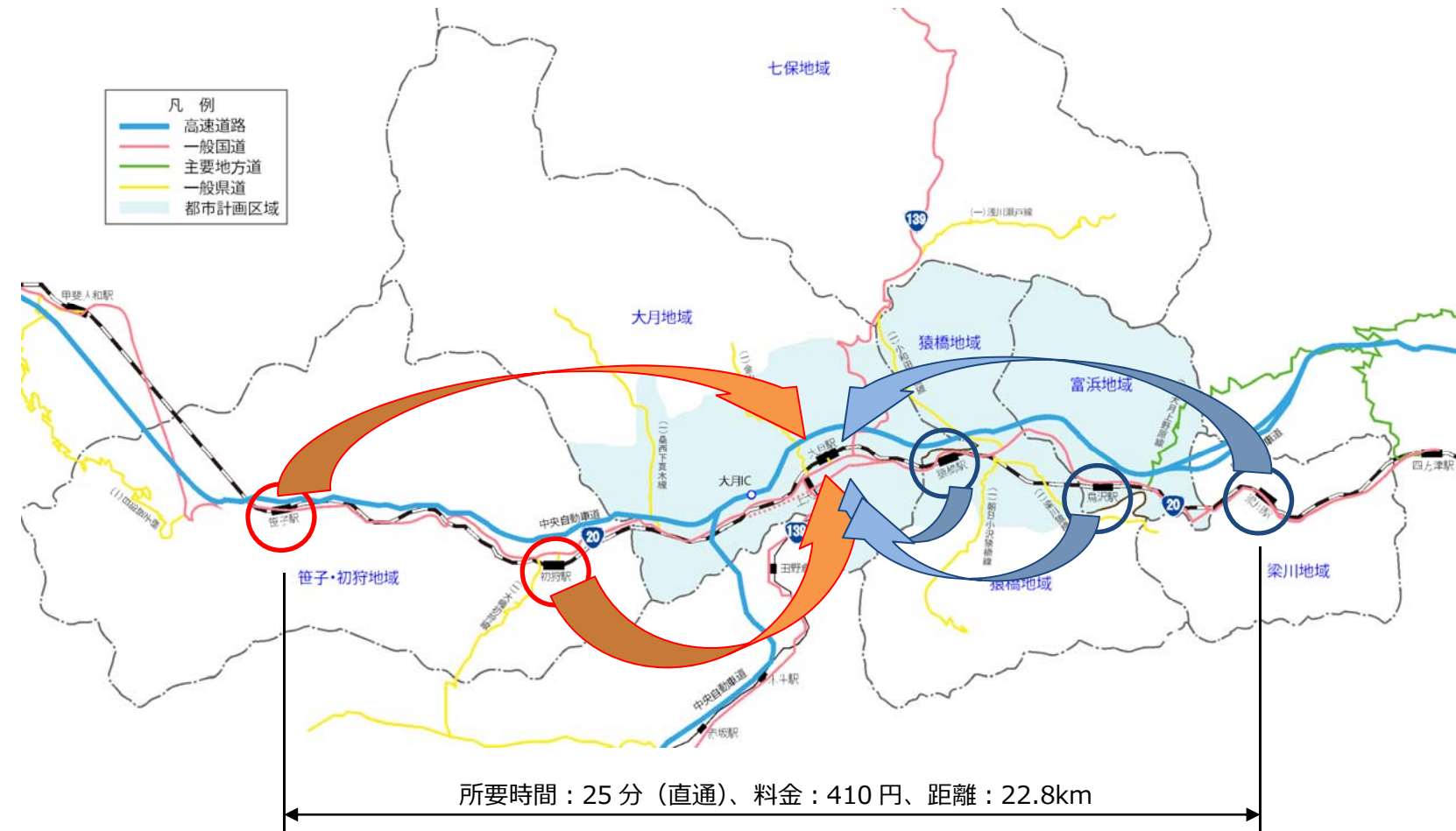


図 JR 中央本線の各駅からみた大月駅利用のサービス状況

(2) バス

①運行路線とサービス状況

大月市のバスは、富士急山梨バス(株)が運行している。市内全体の路線は下図のとおりであり、方面別に概ね10路線が運行されている。

市内のバス路線の主要な発着地は、大月駅、大月市立中央病院、営業所の3箇所である。



【運行路線：富士急山梨バス HP より】

- ・大月駅～初狩駅前～笹子～新田
- ・大月駅～上真木～桑西～ハマイバ前
- ・大月駅～浅利～西奥山
- ・大月駅～田野倉～県立リニア見学センター
- ・大月駅～日影
- ・大月駅～猿橋駅～田無瀬～小菅の湯 (小菅の湯・竹の向・上和田・浅川・奈良子)
- ・(大月駅・営業所)～関谷～朝日小沢上
- ・(大月駅・桂台・営業所)～関谷～四季の丘～藤崎
- ・(山谷・新倉)～鳥沢駅～富浜中～大月駅
- ・宮谷～百蔵山入口～猿橋～大月駅

図 市内バス路線図

次頁には、各地域から大月市立中央病院にバスで行く際のサービス水準について、直通バスで行って帰ってくることを基本として、比較した結果を示す。

◆考え方：各地域から路線バスに乗車して大月市立中央病院に行き、診療を受けてから帰宅するケースを想定した場合に、時刻表からどのような行動になるかを想定したもの。

- ・行き帰りの直通バスを利用して、診察時間として2時間前後の時間を確保できる地域が多い。
- ・しかし、山谷及び新倉では帰りの直通便がないために、他路線に乗り継ぐ必要があるが乗り継ぎの時間が1時間以上あり、他地区に比べてバスの利便性が劣る。また、西奥山は行きから直通便がなく、都留高前で乗り継ぎか、病院までの1バス停を歩くことになる。
- ・大月市立中央病院に行くための路線バスは、特に帰り便において利用者にとって都合良く運行されているとは言えない。

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
ハマイバ前 ⇒ 大月市立中央病院	9:06	9:26	20	大月市立中央病院 ⇒ ハマイバ前	11:56 13:06	12:16 13:26	20 20	2時間30分 3時間40分

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
上和田 ⇒ 大月市立中央病院	7:26 9:00	8:12 9:46	46 46	大月市立中央病院 ⇒ 上和田	11:00 11:00 13:25	11:50 11:50 14:11	50 50 46	2時間48分 1時間14分 3時間39分

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
日影 ⇒ 大月市立中央病院	8:44	9:04	20	大月市立中央病院 ⇒ 日影	11:50	12:10	20	2時間44分

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
山谷 ⇒ 大月市立中央病院	7:55	8:29	34	大月市立中央病院 ⇒ 営業所前	10:09	10:26	17	1時間40分
				営業所前 ⇒ 山谷	15:16	15:32	16	4時間50分

↑
乗り継ぎの待ち時間

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
藤崎 ⇒ 大月市立中央病院	8:46	9:13	27	大月市立中央病院 ⇒ 藤崎	11:00	11:27	27	1時間47分

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
新倉 ⇒ 大月市立中央病院	9:20	9:53	33	大月市立中央病院 ⇒ 猿橋駅	14:59	15:13	14	5時間6分
				猿橋駅 ⇒ 新倉	16:33	16:59	26	1時間20分

↑
乗り継ぎの待ち時間

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
朝日小沢 ⇒ 大月市立中央病院	9:36	10:08	32	大月市立中央病院 ⇒ 朝日小沢	13:14	13:46	32	3時間4分

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
西奥山 ⇒ 都留高前	7:45	7:57	12	大月市立中央病院 ⇒ 都留高前	接続できる他路線がない			
都留高前 ⇒ 大月市立中央病院	8:27	8:29	2	都留高前 ⇒ 西奥山	9:34	9:46	12	1時間5分
西奥山 ⇒ 都留高前	9:48	10:00	12	大月市立中央病院 ⇒ 都留高前	13:25	13:27	2	3時間5分
都留高前 ⇒ 大月市立中央病院	10:18	10:20	2	都留高前 ⇒ 西奥山	13:44	13:56	12	3時間24分

※直通がなく、他路線に乗り継ぐ必要があるが、バス乗車時間は2分でバス停1個のため、徒歩で行くことも可能である。

バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	バス停間	発時刻	着時刻	所要時間(分)	待ち時間(活動時間)
新田 ⇒ 大月市立中央病院	7:25 9:10	7:57 9:42	32 32	大月市立中央病院 ⇒ 新田	12:36	13:08	32	4時間39分 2時間54分

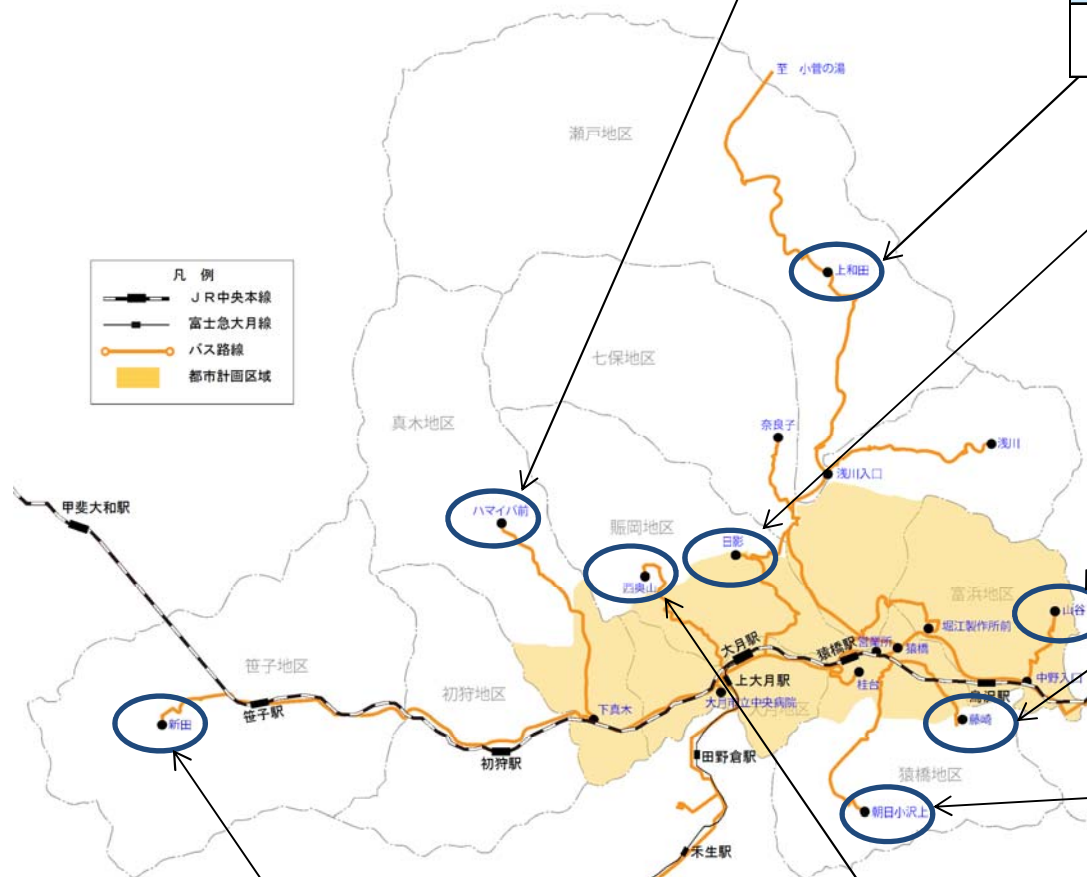


図 各地域から大月市立中央病院に路線バスで往復する場合のケース

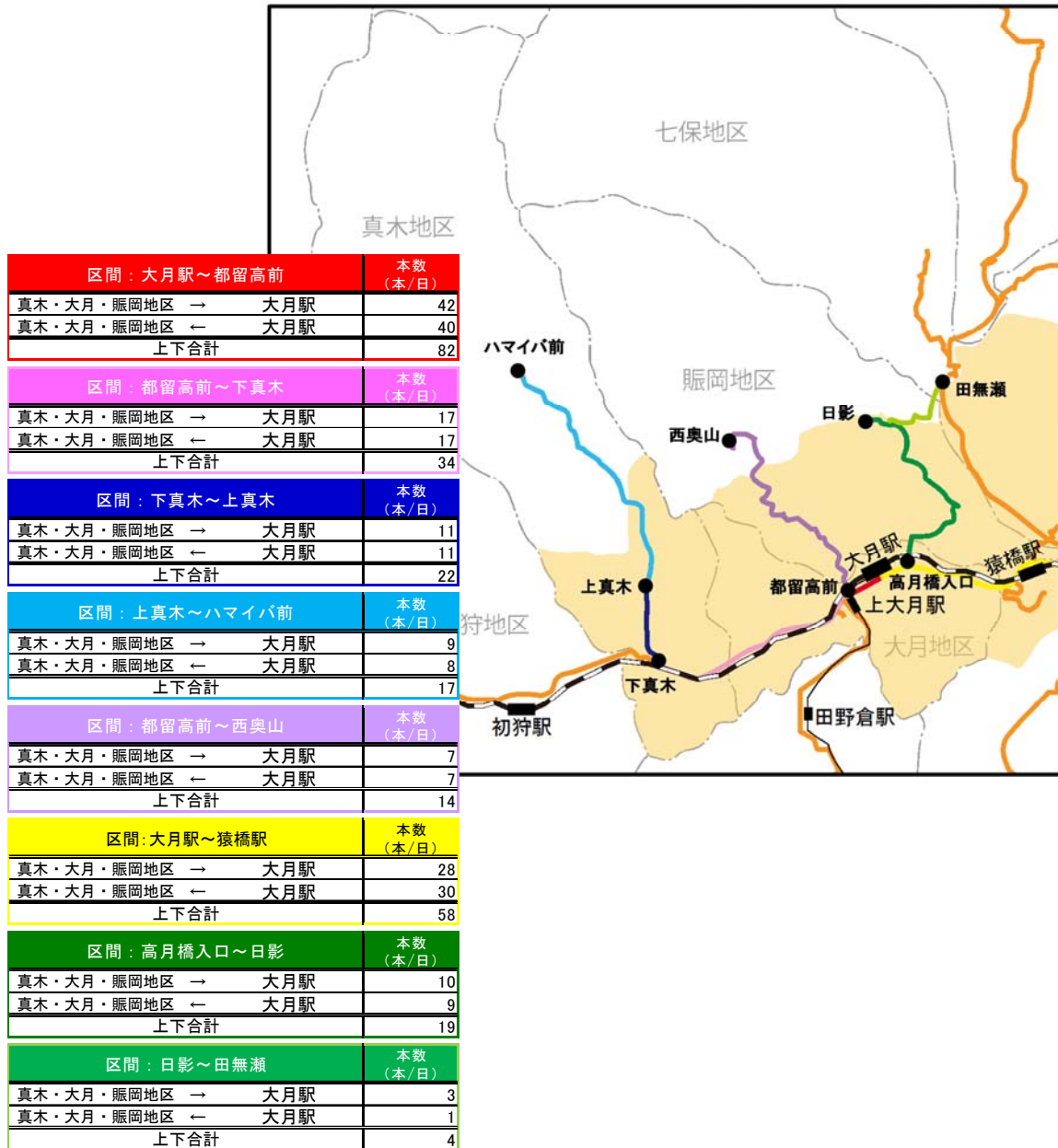
②運行本数

各地区におけるバス路線と運行本数を以下に示す。

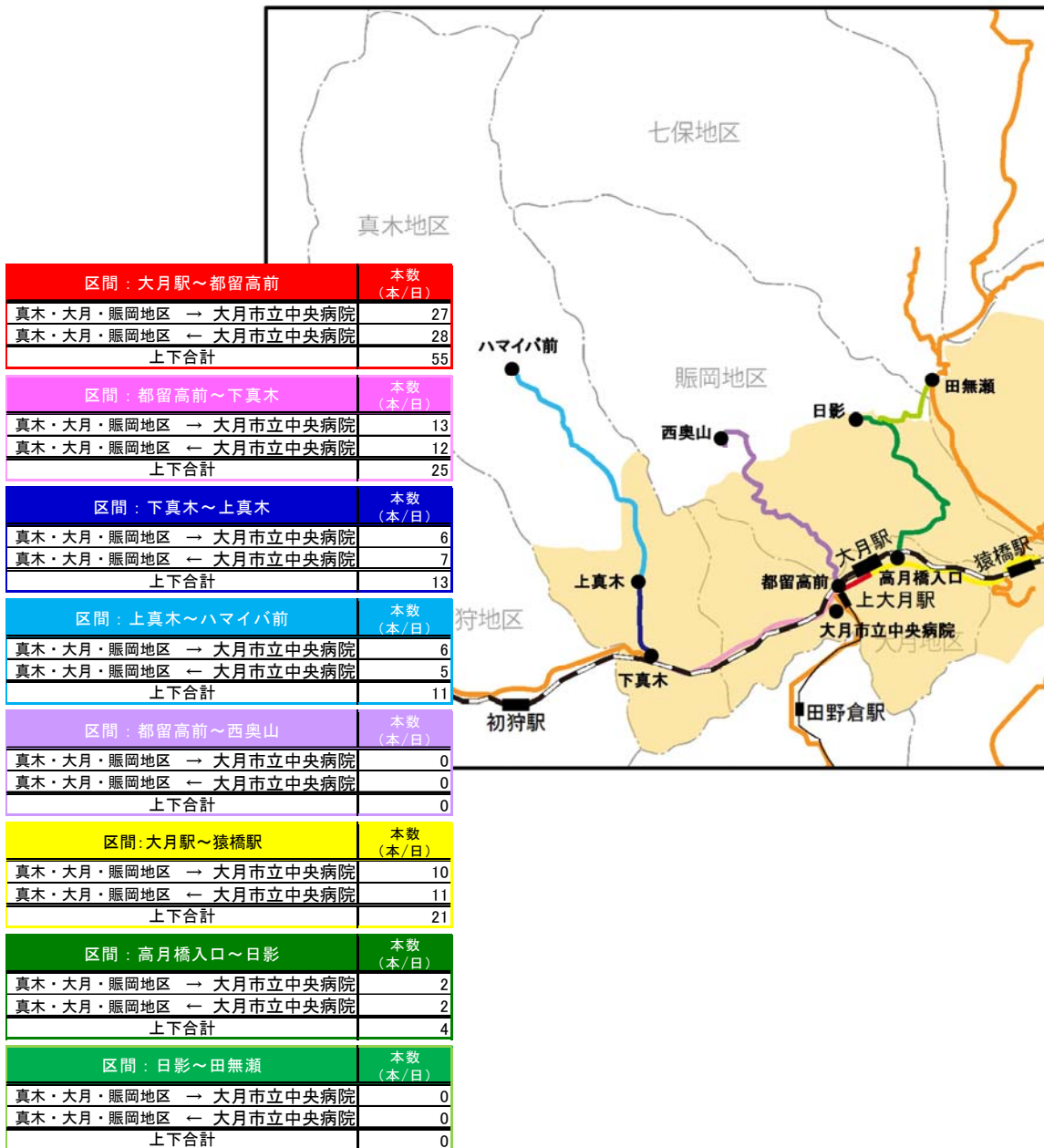
【大月地域（真木・大月・賑岡地区）】

- ・当地域では、大月駅と大月市立中央病院行きが運行されている。

●真木・大月・賑岡地区⇄大月駅



●真木・大月・賑岡地区⇔大月市立中央病院



【猿橋地域（猿橋・七保地区）】

- ・当地域では、大月駅と大月市立中央病院、猿橋駅行きなどが運行されている。

●猿橋・七保地区⇄大月駅

区間：大月駅～営業所	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	28
猿橋・七保地区 ← 大月駅	30
上下合計	58
区間：営業所～猿橋	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	18
猿橋・七保地区 ← 大月駅	30
上下合計	48
区間：猿橋～田無瀬	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	15
猿橋・七保地区 ← 大月駅	16
上下合計	31
区間：田無瀬～奈良子入口	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	13
猿橋・七保地区 ← 大月駅	13
上下合計	26
区間：奈良子入口～奈良子	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	2
猿橋・七保地区 ← 大月駅	4
上下合計	6
区間：奈良子入口～浅川入口	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	13
猿橋・七保地区 ← 大月駅	13
上下合計	26
区間：浅川入口～浅川	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	5
猿橋・七保地区 ← 大月駅	5
上下合計	10
区間：猿橋～桂台	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	0
猿橋・七保地区 ← 大月駅	0
上下合計	0
区間：営業所～朝日小沢上	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	6
猿橋・七保地区 ← 大月駅	6
上下合計	12
区間：営業所～四季の丘	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	2
猿橋・七保地区 ← 大月駅	6
上下合計	8
区間：四季の丘～藤崎	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	2
猿橋・七保地区 ← 大月駅	6
上下合計	8
区間：猿橋駅～堀江製作所前	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月駅	3
猿橋・七保地区 ← 大月駅	2
上下合計	5



●猿橋・七保地区⇔大月市立中央病院

区間：大月市立中央病院～営業所	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	10
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	11
上下合計	21
区間：営業所～猿橋	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	8
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	7
上下合計	15
区間：猿橋～田無瀬	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	6
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	4
上下合計	10
区間：田無瀬～奈良子入口	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	6
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	4
上下合計	10
区間：奈良子入口～奈良子	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	1
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	1
上下合計	2
区間：奈良子入口～浅川入口	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	6
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	4
上下合計	10
区間：浅川入口～浅川	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	2
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	1
上下合計	3
区間：猿橋～桂台	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	0
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	0
上下合計	0
区間：営業所～朝日小沢上	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	1
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	1
上下合計	2
区間：営業所～四季の丘	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	2
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	2
上下合計	4
区間：四季の丘～藤崎	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	2
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	2
上下合計	4
区間：猿橋駅～堀江製作所前	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 大月市立中央病院	3
猿橋・七保地区 ← 大月市立中央病院	2
上下合計	5



●猿橋・七保地区⇄猿橋駅

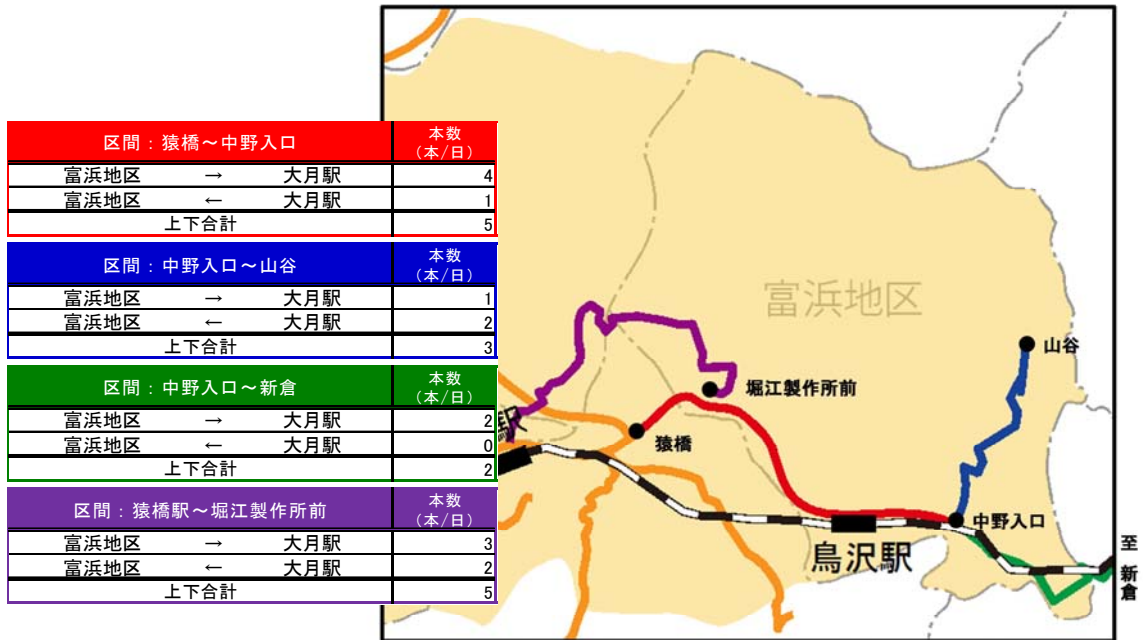
区間：大月市立中央病院～営業所	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	39
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	36
上下合計	75
区間：営業所～猿橋	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	23
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	21
上下合計	44
区間：猿橋～田無瀬	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	18
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	17
上下合計	35
区間：田無瀬～奈良子入口	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	15
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	15
上下合計	30
区間：奈良子入口～奈良子	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	3
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	5
上下合計	8
区間：奈良子入口～浅川入口	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	15
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	14
上下合計	29
区間：浅川入口～浅川	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	6
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	6
上下合計	12
区間：猿橋～桂台	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	5
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	3
上下合計	8
区間：営業所～朝日小沢上	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	6
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	7
上下合計	13
区間：営業所～四季の丘	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	9
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	9
上下合計	18
区間：四季の丘～藤崎	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	7
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	9
上下合計	16
区間：猿橋駅～堀江製作所前	本数 (本/日)
猿橋・七保地区 → 猿橋駅	3
猿橋・七保地区 ← 猿橋駅	4
上下合計	7



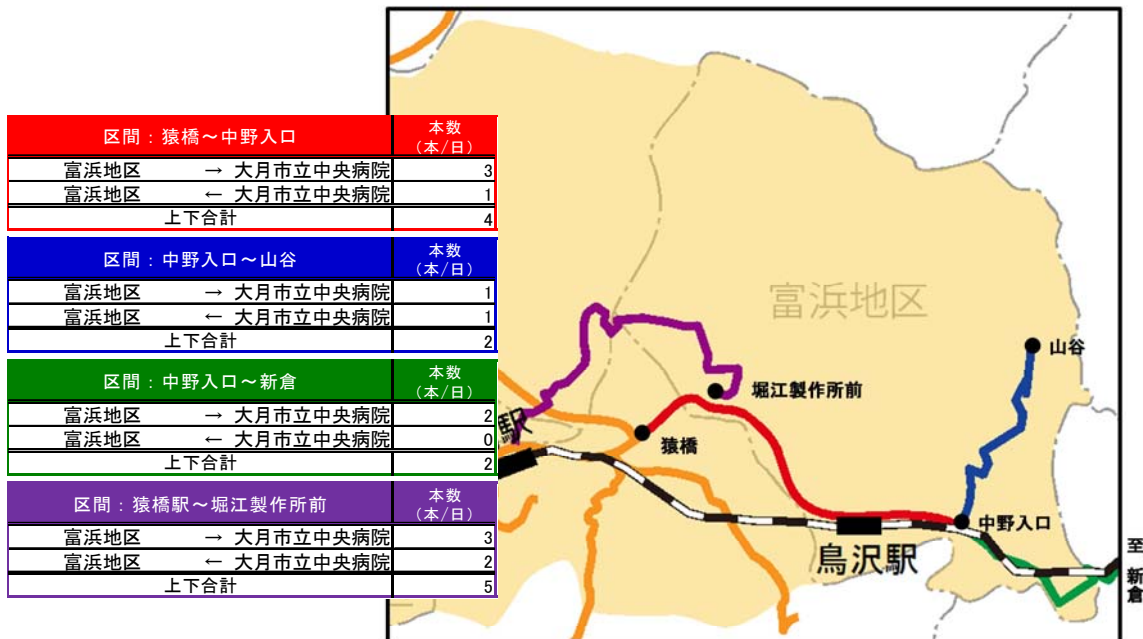
【富浜地域（富浜地区）】

- ・当地域では、大月駅と大月市立中央病院、猿橋駅行きが運行されている。

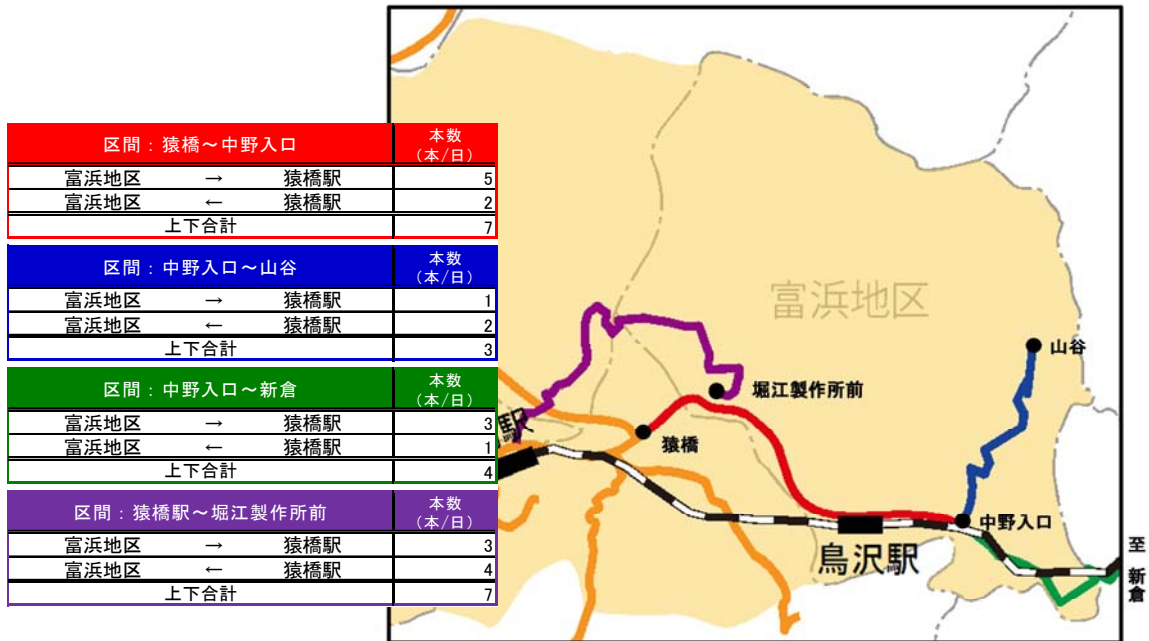
●富浜地区⇄大月駅



●富浜地区⇄大月市立中央病院

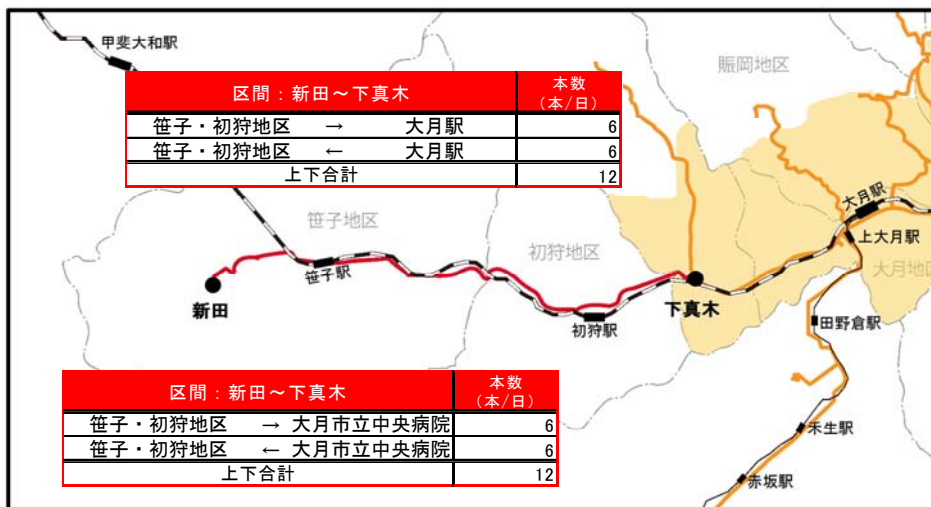


●富浜地区⇄猿橋駅



【笹子・初狩地域（笹子・初狩地区）】

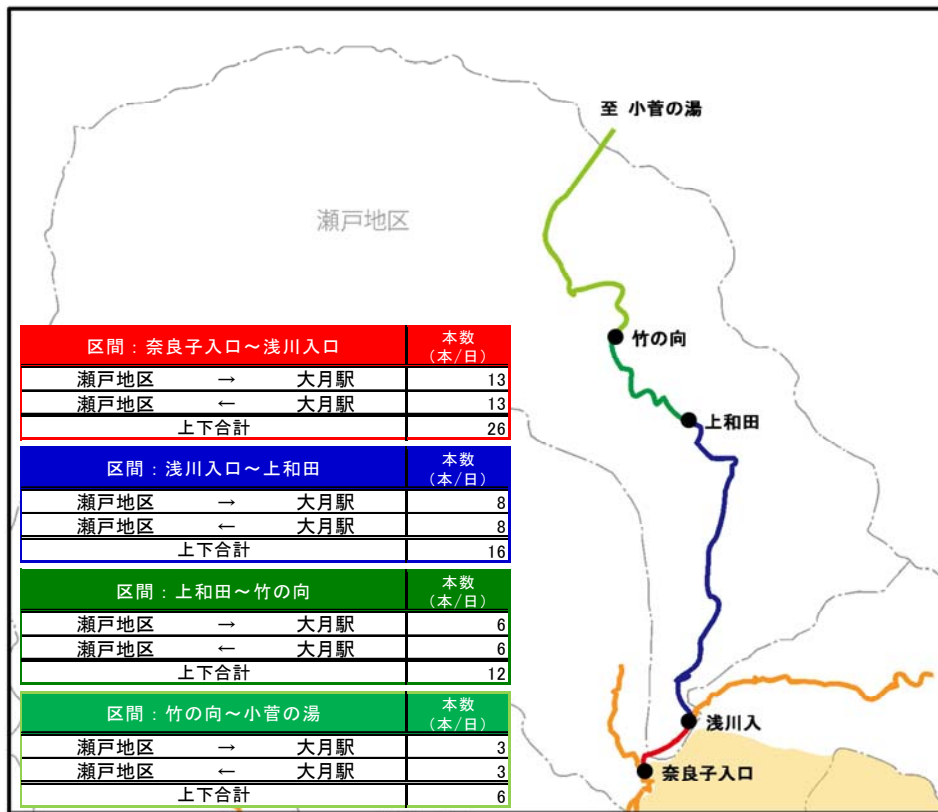
- ・大月駅及び大月市立中央病院に向かう路線があり、それぞれ1日あたり6本運行されている。
- ・大月駅より東方面に行く場合には、乗り継ぎが必要になる。



【七保地域（瀬戸地区）】

- ・当地域では、大月駅と大月市立中央病院、猿橋駅行きが運行されている。

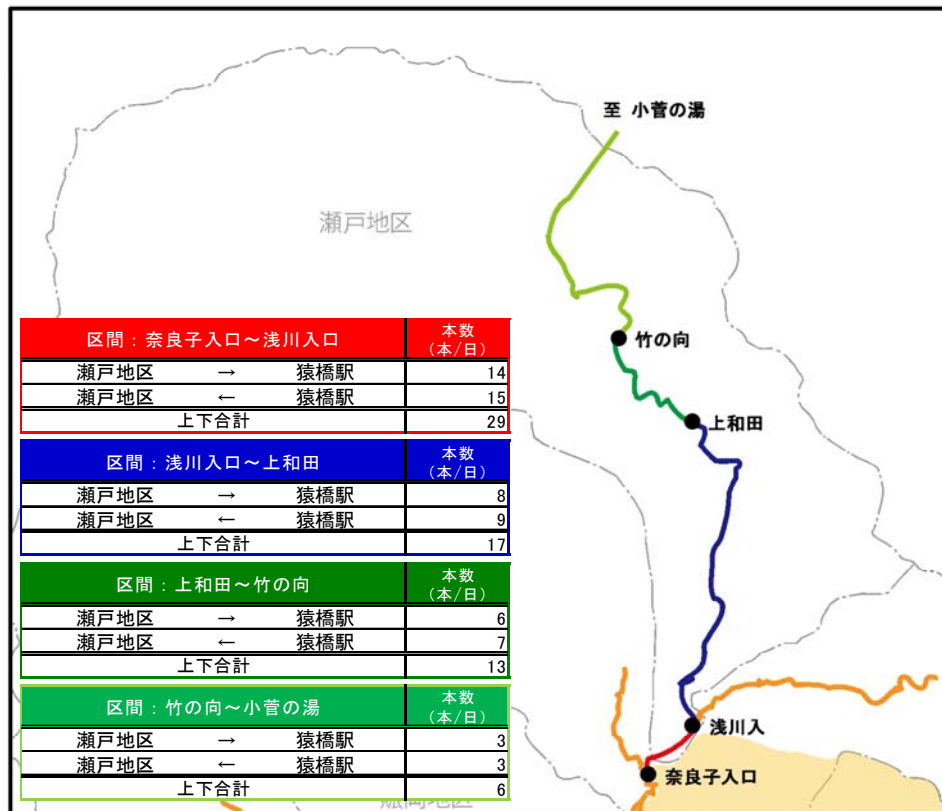
●瀬戸地区⇄大月駅



●瀬戸地区⇄大月市立中央病院



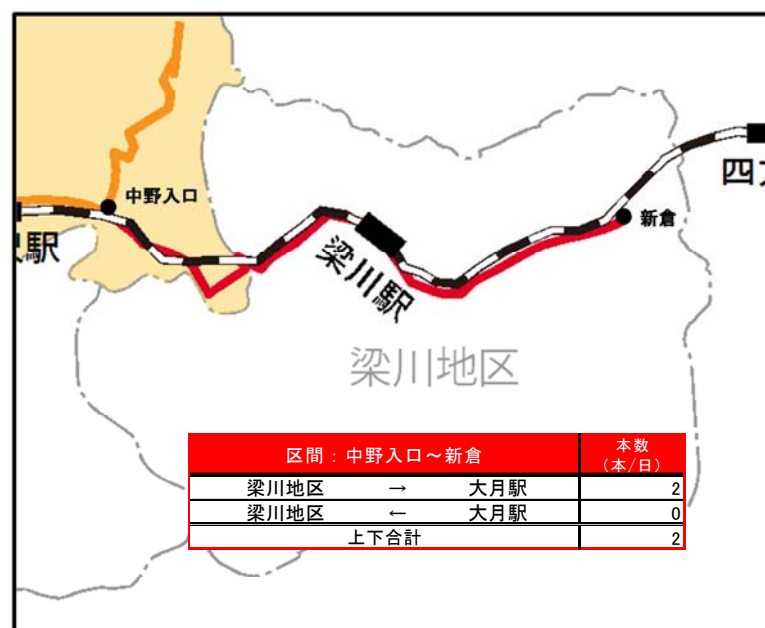
●瀬戸地区⇄猿橋駅



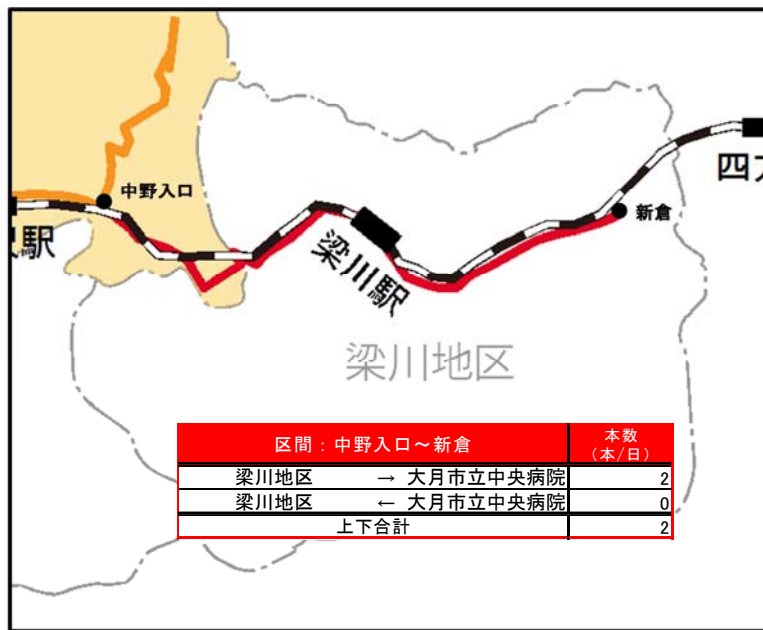
【梁川地域（梁川地区）】

- ・当地域では、大月駅と大月市立中央病院、猿橋駅行きが運行されている。

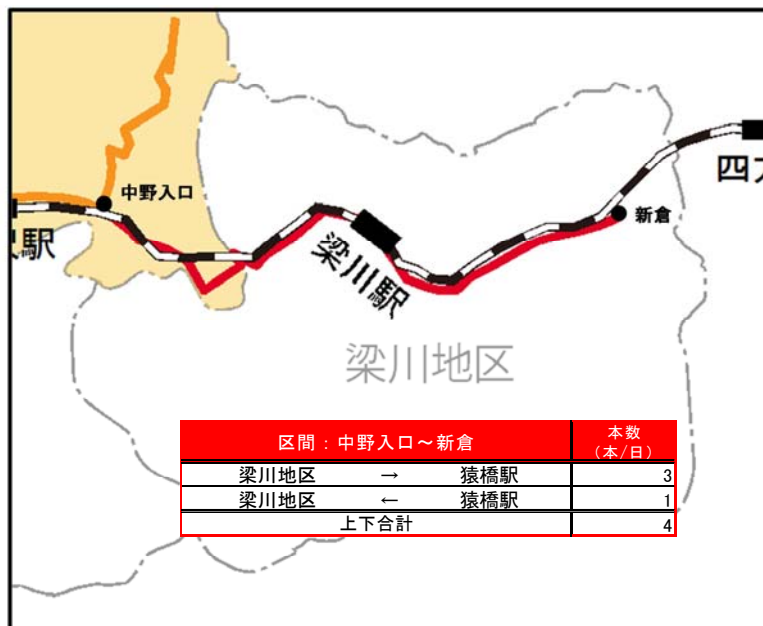
●梁川地区⇄大月駅



●梁川地区⇄大月市立中央病院



●梁川地区⇄猿橋駅



1-3 中心市街地アクセスに関するアンケート調査結果からみた評価

(1) 市民アンケート調査結果にみるアクセス評価

①大月駅周辺までの交通手段

各地域の居住者が大月駅周辺に行く際の交通手段について質問【問4】した結果は、下図のとおりである。

- ・大月駅周辺に行く際の交通手段は自家用車が中心となっている。半数以上が自分で自家用車を運転し、送迎と合わせると7割以上が自家用車を利用している。梁川地域や七保地域では8割以上となっている。
- ・鉄道利用も1割程度みられる。なお、大月地域以外でも徒歩で大月駅周辺に行くとした割合が1割以上あるが、徒歩でどこかに行って乗り換えると考えられたか、回答を勘違いされたミスと想定される。

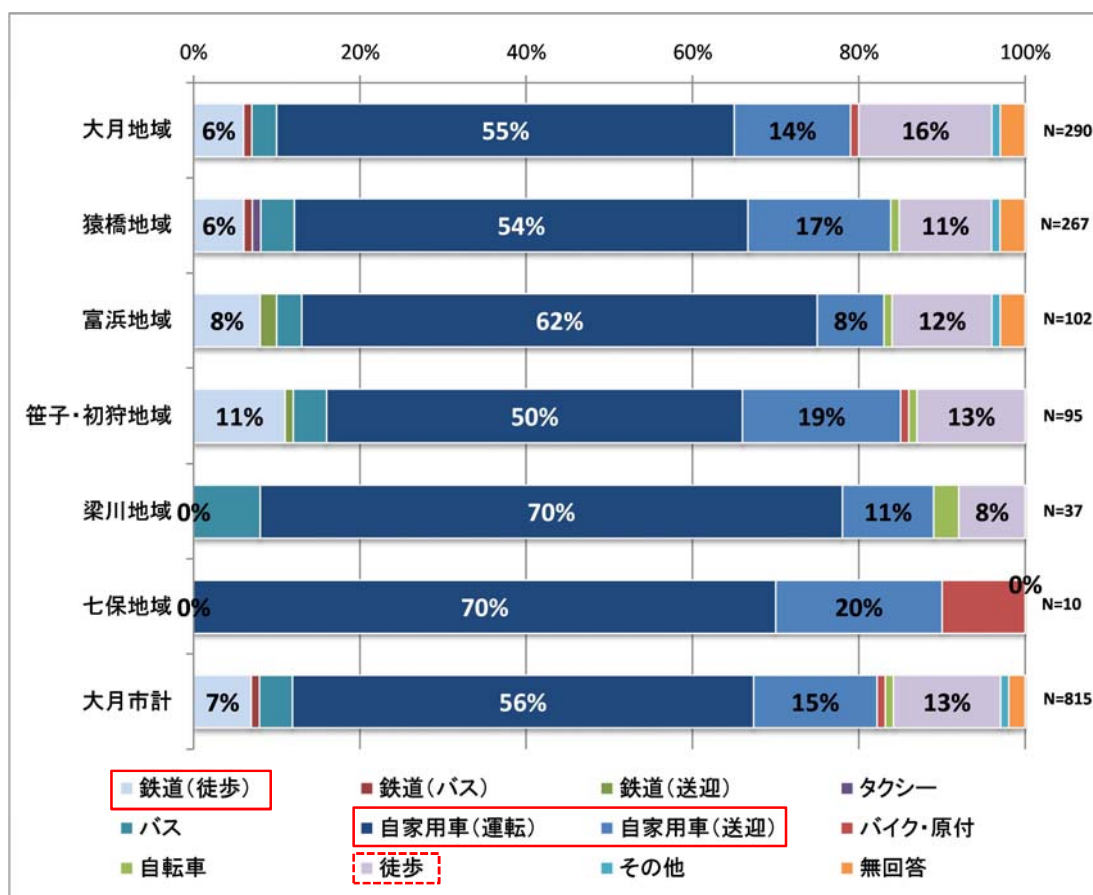


図 大月周辺に行く場合の交通手段構成

②通勤先と通勤時における自家用車利用率

市内居住者の通勤先内訳について、問4の結果を用いて集計したものが下図である。

- ・市外通勤者は44%となっており、富浜地域では58%と大月市平均を14%上回っている。一方で、七保地域では回答者数が8人と少ないが、市外通勤者は少ない。
- ・大月駅周辺に通勤先がある方は1割前後と少ない。
- ・都市計画区域（大月地域、猿橋地域、富浜地域）に比べて、都市計画区域外（笹子・初狩地域、梁川地域、七保地域）では、地区内で勤める方の割合が高い（都市計画区域内は2割前後に対して、都市計画区域外は3割前後）。

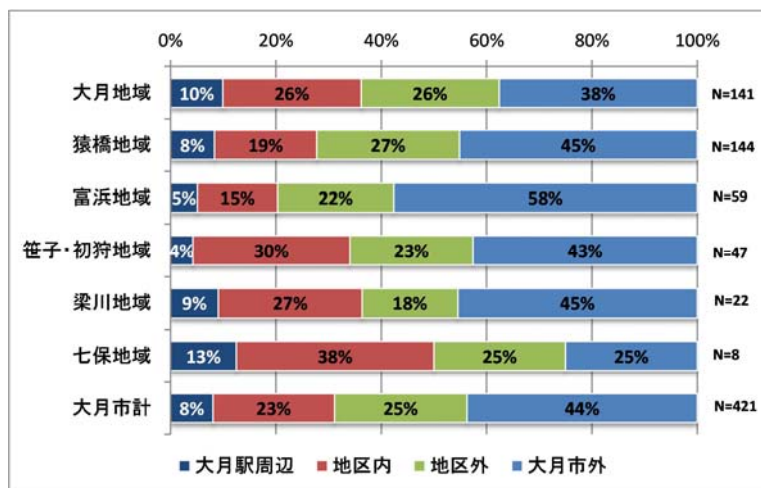


図 週5日以上通勤される方の通勤先内訳（不明回答は除く）

上記の勤務先への交通手段について、自家用車を利用する割合をみたものが下図である。

- ・大月地域以外では、市内であっても大月駅周辺に通勤する際の自家用車利用率は高い（猿橋地域、富浜地域、七保地域は100%自家用車）。
- ・大月市外に通勤する場合には、自家用車利用率は50%程度となり、鉄道利用者も多くなる。

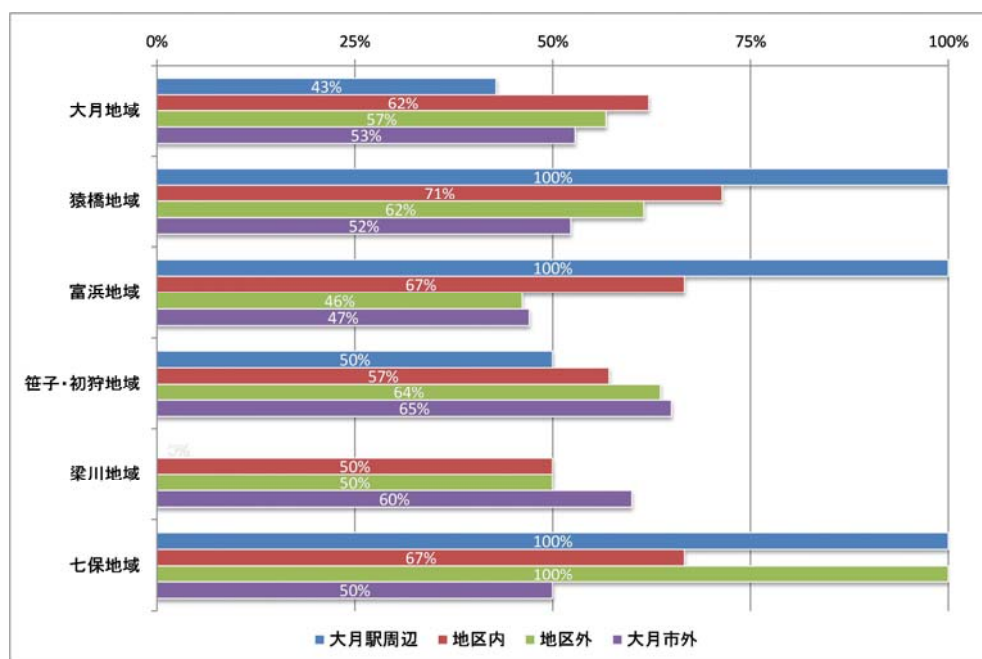


図 通勤先別の自家用車利用率（不明回答は除く）

③利便性に関する評価

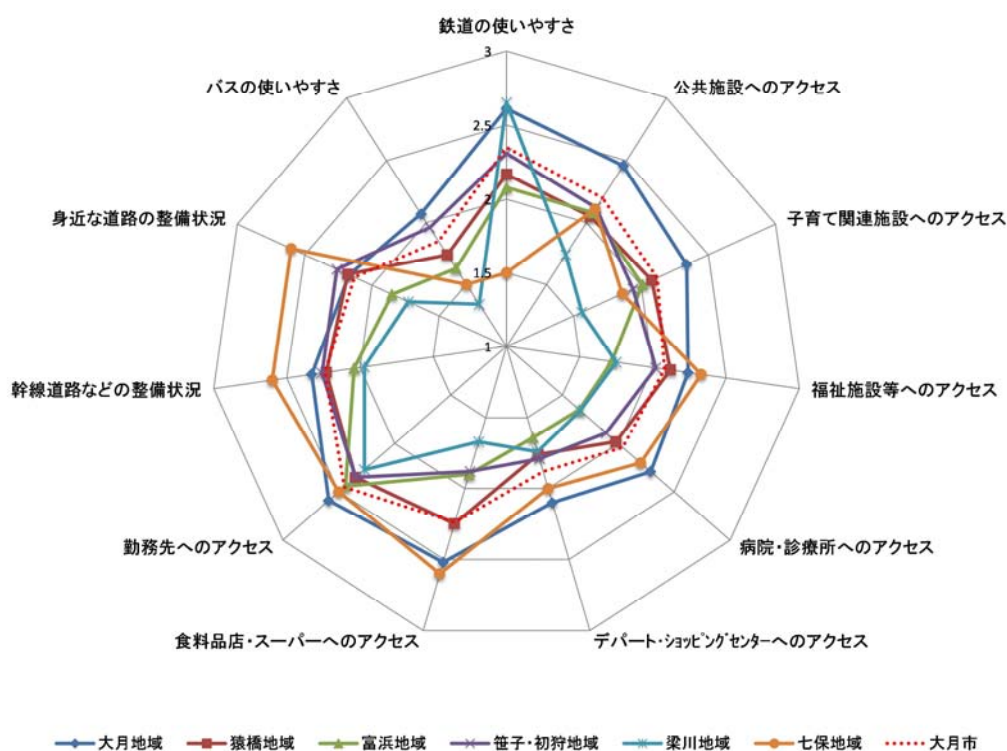
バスや鉄道の使いやすさなど、日常生活において各地域のアクセス等の利便性【問7】について評価点を集計した結果が下図である。

【アンケート調査時の評価方法の選択内容】

- ◆現状の満足度：1.わからない 2.不満である 3.やや不満である 4.やや満足している 5.満足している

上記の選択肢から「1.わからない」の回答を除き、「不満である」を1点、「満足している」を4点として平均値を算出し、レーダーチャートで表している。このことから、平均値は2.5となり、この値以下であれば、現状の満足度では不満の傾向にあり、この値以上であれば満足の傾向にあると解釈できる。ここでは2.0以下を満足度が低い項目として考える。

- ・「バスの使いやすさ」の満足度が相対的に低い中、梁川地域、七保地域が1.5以下と満度が低くなっている。また、「デパート・ショッピングセンターへのアクセス」も満足度が相対的に低い。
- ・なお、自家用車利用が多い勤務先へのアクセスは、相対的に満足度が高い。
- ・地域別にみると、梁川地域、富浜地域、笹子・初狩地域で満足が低い項目が多い。
- ・大月駅周辺へのアクセスをはじめ、地域間の交流促進にはバスの利便性向上を図る必要がある。



	大月地域	猿橋地域	富浜地域	笹子・初狩地域	梁川地域	七保地域	大月市
鉄道の使いやすさ	2.61	2.17	2.08	2.31	2.65	1.50	2.35
バスの使いやすさ	2.07	1.74	1.63	1.96	1.34	1.50	1.85
身近な道路の整備状況	2.17	2.18	1.85	2.26	1.73	2.60	2.13
幹線道路などの整備状況	2.33	2.23	2.04	2.26	1.97	2.60	2.24
勤務先へのアクセス	2.59	2.35	2.44	2.35	2.27	2.50	2.45
食品店・スーパーへのアクセス	2.52	2.25	1.90	1.88	1.67	2.60	2.24
デパート・ショッピングセンターへのアクセス	2.10	1.76	1.64	1.79	1.74	2.00	1.88
病院・診療所へのアクセス	2.29	1.98	1.65	1.89	1.66	2.20	2.04
福祉施設等へのアクセス	2.24	2.12	1.72	2.02	1.75	2.33	2.08
子育て関連施設へのアクセス	2.34	2.08	2.01	1.94	1.56	1.86	2.12
公共施設へのアクセス	2.46	2.05	2.08	2.12	1.74	2.11	2.20

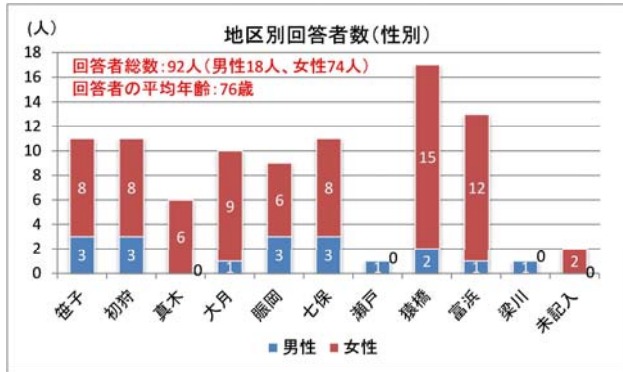
※) 表中の黄色の網掛けは、評価点が2未満の満足度が低い項目である。

図 各地域の利便性に関する現状評価

(2) 高齢者のお出かけに関するアンケート調査結果

①調査内容

大月市内の高齢者のうち老人大学に通われている方を対象に、お出かけ状況のアンケート調査が実施されており、この結果を用いて高齢者の外出行動について抽出・整理した。回答者数は92人で、平均年齢が76歳であった。各地区の回答者数を下図に示す。



右の調査票のうち、高齢者の外出時の制約と交通手段に着目して、赤色のアンダーラインを引いた設問を集計した。結果を次頁以降に示す。

お出かけ状況のアンケート

この度は、高齢者から見たバスなどによる移動についてご意見を伺い、今後の公共交通の方向性の参考とさせていただきたいと考えています。
アンケートにご協力をお願いします。

- あたはは（男・女） 年齢は（ ）才
- お住まいは（ ）町（ ）地区
- 最寄りのバス停まで（歩いて行ける ・遠くて歩いていけない）
- バイクや自動車の運転免許証を（持っている ・持っていない ・返した）

(1) 普段の状況はいかがですか

農作業やゲートボール・買い物などで外出していますか

[]

(2) お出かけについて 普段のお出かけの方法ですが

買い物や通院は（徒歩・自家用車・バス・送迎・電車・その他（ ））
遠くに出かけるときは（徒歩・自家用車・バス・送迎・電車・その他（ ））
[]

運転できない（車がない）方（世帯）のお出かけ方法は

買い物や通院は（徒歩・バス・送迎・その他（ ））
遠くに出かけるときは（徒歩・バス・送迎・電車・その他（ ））
[]

お出かけ先について

通院や買い物が多いようですがどうですか、また頻度は

通院は、（市内・市外）が多い。月に（0.5回・1回・2回・3回・4回）くらい
買い物（市内・市外）が多い。月に（0.5回・1回・2回・3回・4回）くらい
[]

※人口減少によるバスの利用者が減り、現在運行している大型バスの必要性や小回りの良いワンボックスやタクシーを活用するなど検討をすすめていますが、今後の公共交通の方法や進め方等について伺います。

(3) 公共交通の今後について

路線バスについて感じていることは

[]

タクシーについてお聞きします

[タクシーを利用したことがありますか。（ある ない）
どんな時ですか（荷物が有るとき・バスがないとき・お迎えがない時）]

運転免許返納者への足の確保対策について

[運転免許返納者への対応について（対策欲しい ・しなくて良い）
どのような対策が良いか（ ）]

(4) その他

その他のご意見をお願いします。

[:]

ありがとうございました。これからも元気で過ごしてください。

②調査結果

1) 最寄バス停まで歩いて行けるか否か

回答者全体では、無回答を除くと93%が歩いて行けると回答しており、回答者の多くはバス停まで歩いて行ける距離に居住している。

歩いて行ける割合が低いのは富浜や大月であるが、83%～86%にとどまっている。

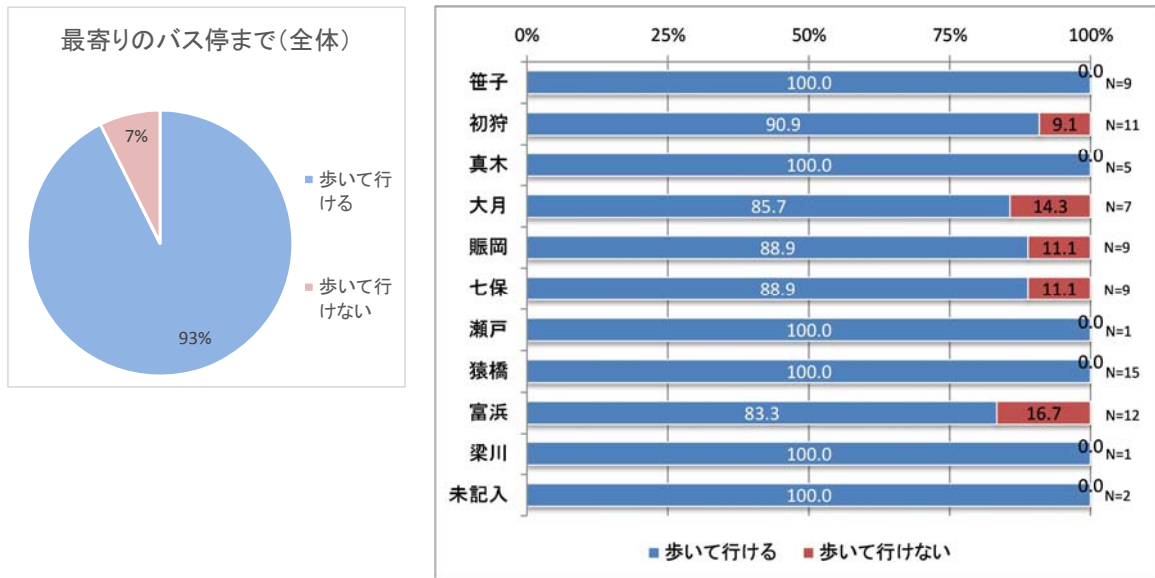


図 最寄バス停まで歩いて行けるか否かの割合

2) 運転免許証の保有について

回答者全体では、免許の保有が47%、非保有+返したが50%と拮抗している状況にある。地区別にみると、大月及び真木において免許保有者の割合が低く、初狩が高い(瀬戸は回答者が1名のみで判断が難しい)。

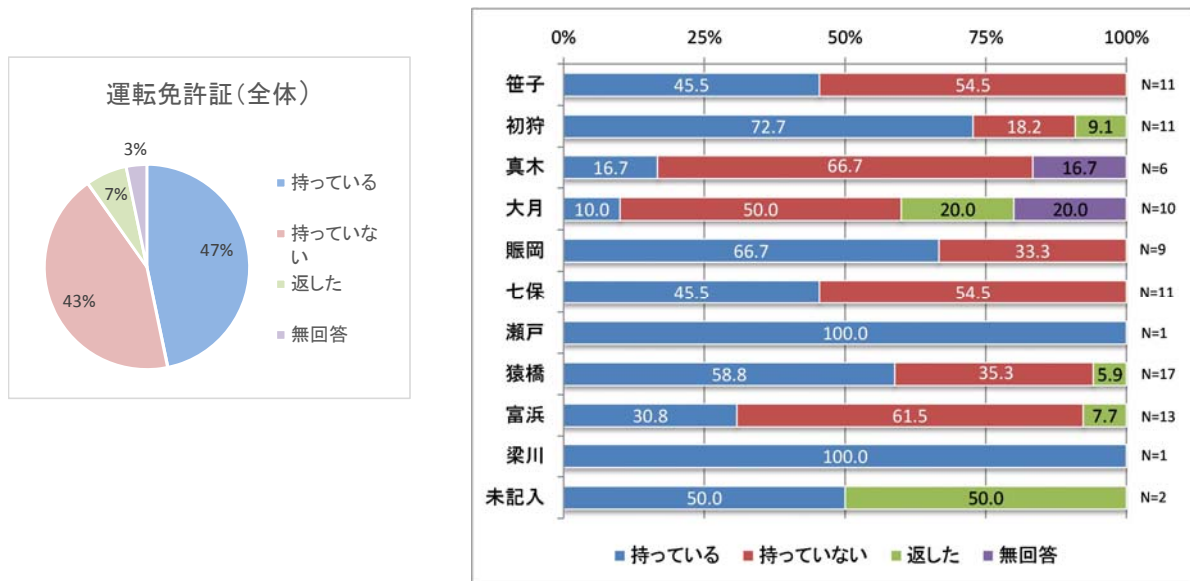


図 運転免許証の保有・非保有・返納(返した)の割合

3) 普段のお出かけ時（買い物・通院）の交通手段について

回答者全体では、自家用車が48%と半数近くを占め、これに次いでバスが30%とバス利用者の割合が高い。市民アンケート調査での大月駅周辺に行く際の交通手段ではバス利用はほとんどないことから、高齢者の移動手段としてバスは必要不可欠な手段と言える。

真木では、普段のお出かけ時にバスを利用する割合が6割近くを占めている。

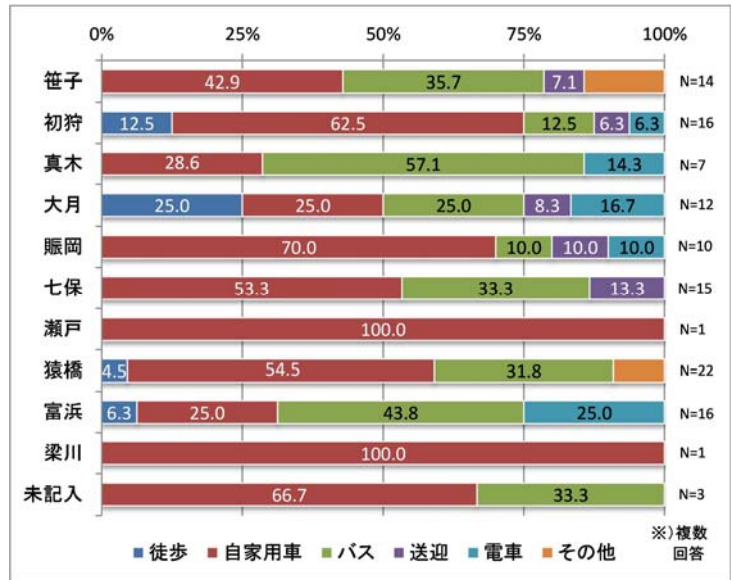
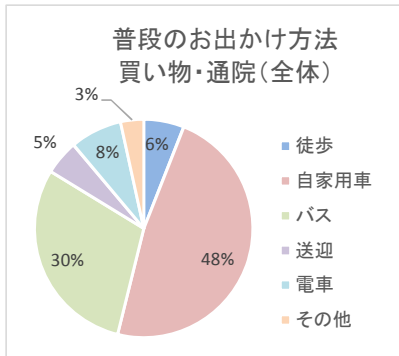


図 普段のお出かけ時（買い物・通院）の交通手段の割合

4) 普段のお出かけ時（遠出）の交通手段について

回答者全体では、電車が36%と最も高く、自家用車が31%とこれに次いでいる。なお、遠出にバスを利用する割合も16%あり、バス利用の重要性が伺える。

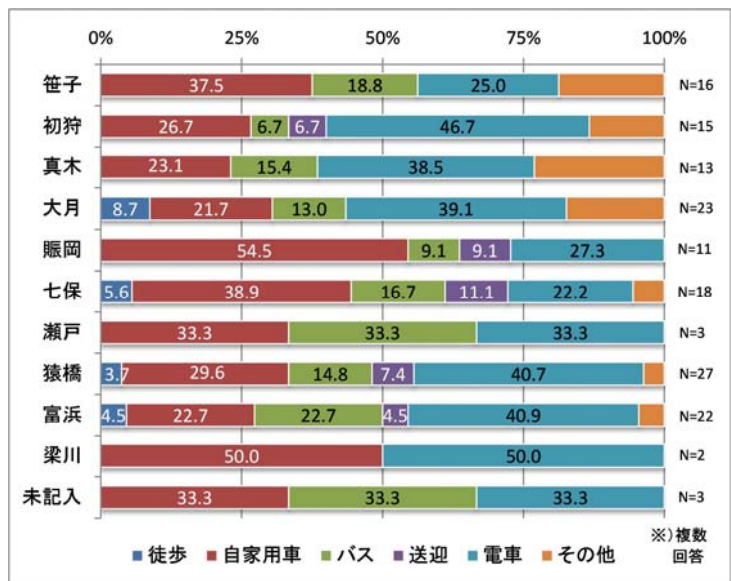
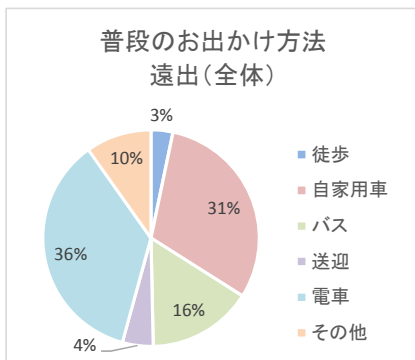


図 普段のお出かけ時（遠出）の交通手段の割合

5) 路線バスについて

既存の路線バスに対する意見を総括すると、バス利用者数の減少から小型化して経費を削減し、運行本数を増加させるべきという要望が主となっている。意見は少ないが、運行本数を減少させるべきとの記載もある。

表 路線バスに対する意見

No.	意見
1	路線バスの本数が少なすぎる。自家用車を使えば特別不便ではない
2	大月駅から11時台の笹子行があればありがたい
3	大型バスはもったいない。富士急より安く運行してくれるところがあれば高校生も乗れるのではないかな。
4	バスの本数が少ないような感じです。
5	小型バスでいいと思う
6	小中学生を重点に
7	老大人に行く時は、朝は小さいバスだと乗り切れないので、大きいバスにしてもらいたい
8	真木の本数的には良いと思いますが、10時台のバスをハマイバまで上ってもらいたい。病院通いに9時バスだけでは、朝が忙しい。
9	バスの回数券3,000円から5,000円は高いと思う。3,000円の時が多勢が購入していた
10	もっと本数を増やしてもらいたいと思います
11	大月駅、中央病院行きは午前中2回のみで不便
12	大型バスは不経済だと思います。小型のバスや他の物で良いのですが、本数を増やしていただくと有難いのですが、いかがでしょうか。
13	路線バスに空車を時間的に見ます。大変違和感があります。持たないと思う。
14	免許を返納した時の事を考えると、小型のバスで地区に入ってほしい
15	バスを利用する人が減っているので、大型バスは必要ないと思います。小型バスかワンボックスカーのどにして運行を増やしたら利用する人が増えると思います。
16	現在位で維持してほしい
17	とても助かっています
18	土日、祭日も運転してほしいです。本数を多くしてほしいです。
19	自分で運転していますので、路線バスの利用は一度もしませんが、これからはどうでしょうか
20	非常にいいです。本数も増やしてください。
21	乗客が少ない時が多いようなので、小型バスやワンボックスを導入した方が良くと思う。
22	運行本数を多くしてもらいたい
23	午前中は3回大月行き。午後は2回梁川行き。
24	大月駅最終時間を20時くらいにほしい。
25	普段使用していないのでよくわかりませんが、小型車で頻度が多いのが望ましい
26	小型が良いが、今まで通りの運行は必要
27	乗る時、段差が怖い
28	乗車する人が少なく申し訳なく感じています
29	バスを利用したいけれど、運転間隔があって上手に利用できない。路線が良くわからない
30	バスは利用していません
31	小型バスが良いのではないかな。乗車数や燃費。
32	大月から鳥沢行のバスの本数を増やしてほしい。
33	もっと土日1時バスがきてほしい。奈良子行のバスが。
34	私達は僻地ですが、運転手さんがどこでも停めて乗せてくれるので本当に助かります
35	道路も狭いので、小型バスの活用
36	朝夕のラッシュ時は普通のバスで間の時間は小型のバスが良いと思います。
37	乗ったことがない。付近を通るバスに乗客がいなのに大型が走行している。なぜか。
38	小学生が乗る時間帯以外はほとんど乗客を見ない様です。本数を少なくしてはいいかな。大人が乗る時間帯も決まっているようです。行きに乗って行っても帰りのちょうど良いバスがなく、間が空いていけないみたいです。
39	不便な所にいますので、ほとんどタクシーです。バス停まで歩くのが大変でも老大人にはいきます
40	本数が少ない
41	本数が少ない
42	必要不可欠なものです
43	利用者の少ない時間帯はワンボックスカーでも可
44	小型のバスで良いと思う
45	バス停が遠すぎる
46	今のまま続けてほしい
47	富士見台地区に住んでいるため大月駅前発中央病院行きの16時台17時台1本づつそれぞれ増やしてほしい
48	本数が少ないので待ち時間がある
49	足が悪いので乗車が大変です。乗り降りの段差が高い。
50	道幅が狭いためバスとの擦れ違いが大変困る
51	中央病院行き午前中2回、午後はスクールバスのため、大月方面はないです
52	11時頃のバスを1回分増やしてほしい
53	何年かしたらバスの定期を買うつもり
54	空っぽの路線バスを見るとなんともったいないと常に思っています
55	2時間に1本は少ないと思います
56	何本か増やしてもらいたい
57	今後の公共交通の方法は、小型が良いのでは
58	路線バスはあった方がいいと思います
59	中央道側道利用なのでバスは無理です
60	免許があっても月に1度の買い物に車を使う。バスは大月駅から中央病院まで利用している。すぐに無いときは歩いて病院まで行く
61	大月市の交通については、老人大学に通動する時間を考え、バス会社をお願いしたい。

※) 赤字：運行本数増に対する意見、青字：バスの小型化に関する意見、緑字：運行本数減に対する意見

6) タクシーについて

高齢者のタクシー利用は、約半数が利用経験ありとしている。利用理由としてはバスや迎えが無い時で約8割を占めている。

タクシー利用はやむを得ない状況下での利用と考えられることから、柔軟な交通手段（デマンド型交通）を望んでいるものと推察される。

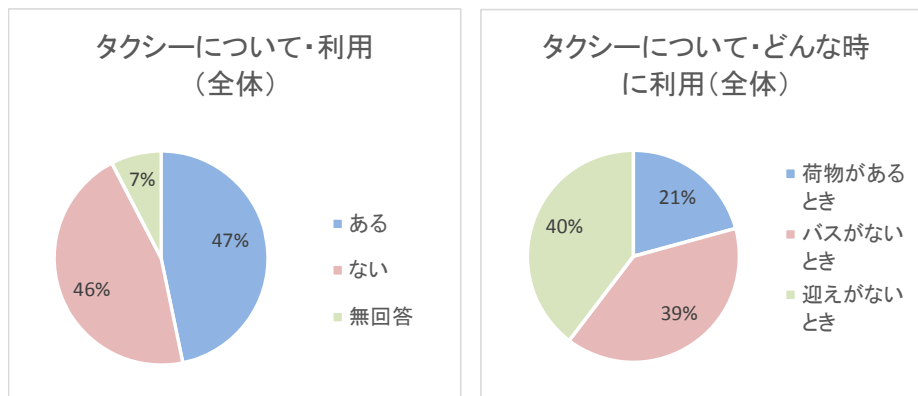


図 タクシー利用について

1-4 まとめと課題

(1) まとめ

①道路交通

- ・本市の道路ネットワークは、東西方向の各地域を結ぶ国道 20 号と南北方向の国道 139 号により骨格体系が形成され、これらの道路から各集落地区に連絡する主要地方道ならびに一般県道で幹線道路が形成されている。
- ・交通状況は、国道 20 号では 10 千台/日以上以上の交通量が流れ、混雑度が 1 を超えており、2 車線幅員では容量不足となっている。
- ・大月市内には主要渋滞箇所と交通安全対策必要箇所が指定されている（①主要渋滞箇所：大月市立病院～駒橋間、大月インター入口交差点、桂台入口交差点、②交通安全対策必要箇所：猿橋入口交差点～宮下橋南交差点間）されており、渋滞対策ならびに事故対策に向けた対応が求められる。

②鉄道

- ・本市の鉄道ネットワークは JR 中央本線と富士急行線で構成されており、乗り換え駅となる大月駅が中心駅となっている。JR 中央本線は大月駅を含めて市内に 6 駅あり、富士急行線は大月駅と上大月駅の 2 駅がある。
- ・JR 中央本線で東京方面に向かう場合、高尾駅止まりが多く、東京駅方面に向かう場合には乗り換えを強いられることが多い。なお、特急列車の本数は、東京方面の直通列車より多い。しかし、市内区間を利用する場合には、東京側の方がサービス水準（頻度や始発終発時刻）が高い。
- ・JR 大月駅は、定期外比率が 54% と高い（乗車人員同規模の 73 駅中第 5 位）ものの、富士急行線への乗り換えが多い。富士急行線への乗り換えに際しての接続時間は 30 分～40 分程度あることから、駅前における短時間の立寄り機能（お土産等の買物や、休憩等の場所）を強化し、短時間滞在から長時間滞在への仕掛けが求められる。

③バス

- ・本市のバス路線ネットワークは国道 20 号を中心に、県道等の幹線道路に張り巡らされており、ターミナル機能（バス路線の起終点）を有するバス停は大月駅、営業所前及び大月市立中央病院の 3 拠点となっている。この 3 拠点は国道 20 号及びその近傍に位置しており、この区間に運行本数が集中している。
- ・各地域から大月市立中央病院への行き帰りの行動を推定すると、病院滞在時間が 2 時間程度確保できるが、帰りの直通便がない地域や時間が空きすぎる地域があるなど、十分とはいえない。

④アンケート調査結果

- ・市民アンケート調査結果から、バスの使いやすさに対する不満度が全般的に高くなっている。しかし、市内外の移動に際して自家用車の利用が多い結果となっている。
- ・一方、高齢者を対象としたお出かけに関するアンケート調査結果からは、高齢者は普段の移動にバスを利用する割合が 3 割程度あり、バスを小型化して運行本数を増やして欲しいという要望が多くみられたことから、高齢者にとってバスは身近で必要不可欠な交通手段であるといえる。

(2) 課題

上記のまとめを踏まえ、市内各地域間の交通ネットワークに関する課題を以下に整理する。

【課題 1：道路交通問題箇所の改善】

- ・国道 20 号は本市の道路ネットワークの核となるため、交通渋滞や交通事故危険性などの交通問題箇所に対して、円滑な交通環境を創出するための改善対策が必要であり、上位機関に対して積極的な整備要望を示していく必要がある。
- ・また、都市計画道路の整備推進をはじめ、すれ違いが困難な幅員を有する市道の改善など、国道 20 号に頼り切らない交通路を確保していくことが重要である。

【課題 2：鉄道利用を促進するための P&R 用駐車場の整備推進】

- ・JR 中央本線の 大月 駅を除く市内 5 駅は普通列車のみ停車し、日中の運行本数は 2 本前後と 30 分程度の間隔で運行されている。
- ・大月 駅を含め、市内の JR 各駅の駅前には時間貸し駐車場がほとんどないために、自家用車利用を助長している面が推察される。
- ・運行本数の増加は容易ではないことから、公共交通利用の促進を図るためには、駅周辺において自家用車から鉄道に乗り換えられる駐車機能の充実を図ることが重要である。

【課題 3：高齢者を含めた住民ニーズに対応した柔軟なバス等公共輸送サービスの改善】

- ・現在の路線バスの運行サービスは、必ずしも住民が満足するものではない。一方で、バス事業者においては、乗車人員が少なく空気を運ぶことで路線の維持が困難になっている現状がある。
- ・住民ニーズ、特に、高齢者の移動手段の確保を図るために、路線バスに限ることなく、公共輸送サービスとしてデマンド型輸送を含め、柔軟に対応できる輸送サービスの検討が必要である。

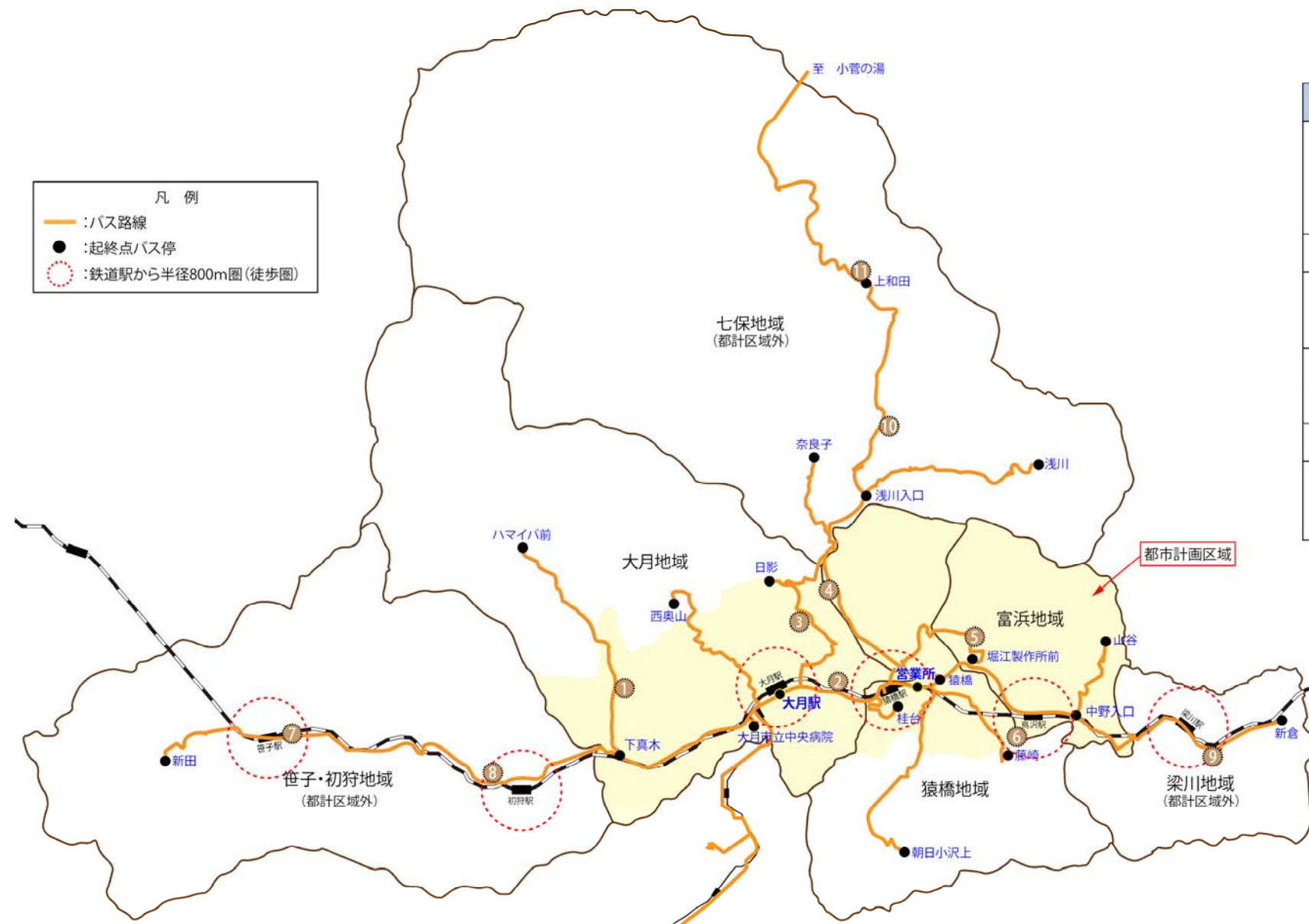
2. 交通ネットワークの整備方向

2-1 大月市における公共交通ネットワークのあり方

(1) おおつき版小さな拠点と公共交通アクセス関係

おおつき版小さな拠点を有効に活用して各地域の活力向上に資するためには、公共交通ネットワークの強化を図る必要がある。下図及び下表は各拠点の位置と公共交通との位置関係をみたものである。鉄道駅から徒歩圏（半径800m圏）に立地する拠点は、11ある拠点のうち4拠点であり、徒歩圏外の7拠点についてもバス路線の沿線に立地している。

鉄道駅の徒歩圏にある4拠点はバス路線も並行していることからアクセスの多重性が確保されているが、徒歩圏外に立地する7拠点についてはバスが主たる公共交通手段となるため、バス運行サービスの充実を図ることが拠点へのアクセス向上には不可欠である。



※図中の番号は、右表の番号に対応

表 学校跡地（おおつき版小さな拠点）の鉄道駅からの距離

地域区分	図中番号	旧学校名	鉄道駅からの徒歩圏
大月地域	①	旧大月西小学校	徒歩圏外
	②	旧強瀬小学校	徒歩圏外
	③	旧畑倉小学校	徒歩圏外
猿橋地域	④	旧七保小学校	徒歩圏外
富浜地域	⑤	旧宮谷小学校	徒歩圏外
	⑥	旧富浜中学校	徒歩圏内
笹子・初狩地域	⑦	旧笹子小学校	徒歩圏内
	⑧	旧初狩小学校	徒歩圏内
梁川地域	⑨	旧梁川中学校	徒歩圏内
七保地域	⑩	旧瀬戸小学校	徒歩圏外
	⑪	旧上和田小学校	徒歩圏外

図 各拠点と鉄道駅からの位置関係（徒歩圏の有無）

(2) 本市中心地区（大月から猿橋間）における交通サービスのあり方

前述 1-2-(2) で示した市内のバス路線の現状から、大月駅、猿橋駅及び猿橋駅の東側にある営業所、ならびに大月市立中央病院の4箇所がバス運行における主要ターミナルと位置付けられる。これらの主要バス停は国道20号沿線にあり、市内各地域には国道20号からフィーダー路線（枝線）により結ばれている（下図参照）。

市内の各拠点と中心地区とのネットワーク強化を図るためには、下図に示すターミナル間を交通サービス強化区間として、路線バスを補完する交通サービス（例えば、デマンド型交通など）の導入を検討する。

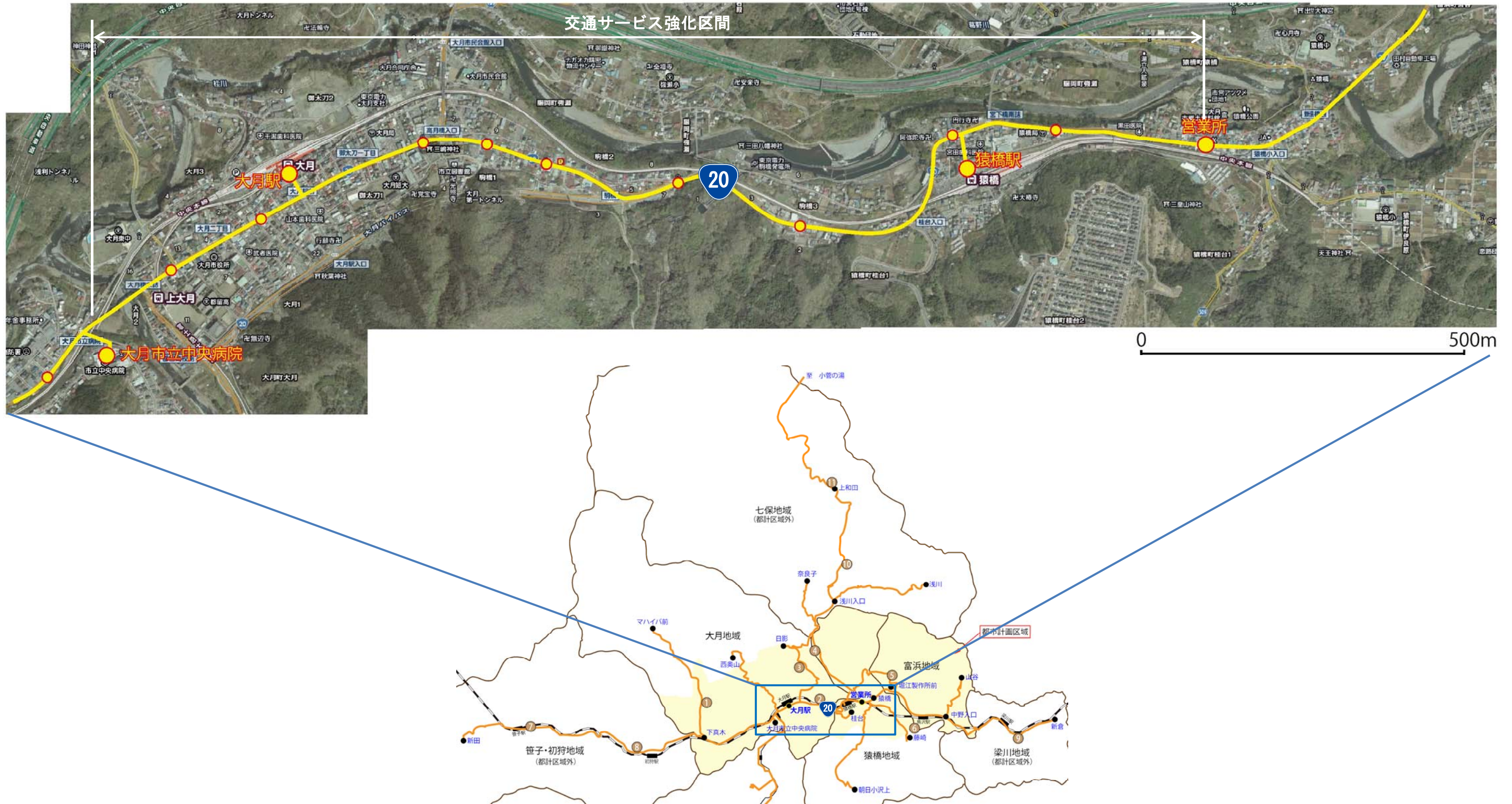


図 中心地区における交通サービス強化の方向性

2-2 中心市街地におけるネットワークのあり方

大月駅中心市街地においては、国道20号大月バイパスの供用による現国道20号の交通量減少を見込み、歩行者優先の回遊性を高められるネットワークづくりを推進する。

