

第2章 地域別構想

1. 地域区分

都市計画マスタープランでは、都市計画区域を対象にまちづくりの計画を策定するが、本市においては、都市計画区域外も地域別構想の検討対象とする。

上記を踏まえて、地域区分は市内8町を以下の6地域に区分するものとする。

【地域区分の構成】

地域	含まれる町（8町）	備考
大月地域	大月町、賑岡町	賑岡町の全域を当地域に含める
猿橋地域	猿橋町、七保町の都市計画区域	七保町の都市計画区域は、葛野の字落合を除く、大島、下和田
富浜地域	富浜町	単独で地域を構成
笹子・初狩地域	笹子町、初狩町	都市計画区域外
梁川地域	梁川町	
七保地域	七保町の都市計画区域外	

地域区分



2. 地域別構想

2-1. 小さな拠点づくりの考え方

地域別構想の検討に先立ち、小さな拠点づくりの意味を踏まえた上で本市における位置づけ・呼称、並びにその拠点の候補地となる旧小中学校の廃校施設の位置について以下に示す。

(1) 小さな拠点の意味等

国土交通省及び、まち・ひと・仕事創生本部において小さな拠点づくりやその形成に関する記載は以下のように示されている。

<小さな拠点とは>

小学校区などは、複数の集落が集まる地域（地域コミュニティが成立する範囲）において、買い物、診療などの生活サービスや生産・流通・地域活動を、「合わせ技」でつなぎ、人々が集い、交流する機会が広がっていく。そこで各集落や中心部それぞれを、新たな交通システムや情報ネットワークなどで結ぶことにより、新しい集落地域の再生を目指す取組み、それが「小さな拠点」です。

<小さな拠点の役割>

各種生活サービスや地域活動をつなぎ、各集落との交通手段が確保された「小さな拠点」は、集落地域の暮らしの安心を守る「心の大きな拠り所」であり、地域の未来への展望を拓く「希望の拠点」となることが期待されます。

※国土交通省「小さな拠点」づくりガイドブックより抜粋

<小さな拠点の形成>

人口減少や高齢化が著しい中山間地域等においては、一体的な日常生活圏を構成している「集落生活圏」を維持することが重要であり、将来にわたって地域住民が暮らし続けることができるよう、

①地域住民が主体となった集落生活圏の将来像の合意形成

②持続的な取組体制の確立（地域運営組織の形成）

③生活サービスの維持・確保

④地域の収入の確保のためのコミュニティビジネスの実施

などの取組を進めるとともに、地域に合った生活サービス機能や交通ネットワークの確保等により小さな拠点の形成を推進します。

※まち・ひと・仕事創生本部HP「小さな拠点の形成」より抜粋



図 小さな拠点イメージ

※まち・ひと・仕事創生本部HP「小さな拠点の形成」より抜粋

（２）本市における「小さな拠点」の考え方

本市における「小さな拠点」は、前述のような集落生活圏の持続性を高めることを目的としつつも、各地域の市民が各々誇りを持って地域を愛し、育ててゆくきっかけとなる場や拠点づくりを通じて、市民以外の来街者や移住者を誘引し得る価値や魅力を創出、発信していくことを主眼とした拠点づくりを目指すものと位置付ける。

このためには、歴史的な各地域の集落やコミュニティの成り立ちやその継承に十分配慮しながらも、地域外の人々の積極的な誘引や交流を行うことで、未来志向の地域の新たな価値づくりを行うことが望まれる。

小中学校の統廃合によって各既存集落地には学校跡地が数多く存在しており、これら学校跡地は地域コミュニティの場となる公民館や幼稚園等の子育て施設が近接する中心的な場所に多く立地している。

以上より、集落中心地に位置する学校跡地施設を活用し、「おおつき版小さな拠点」として大月市の独自性を活かした拠点づくりを推進する。

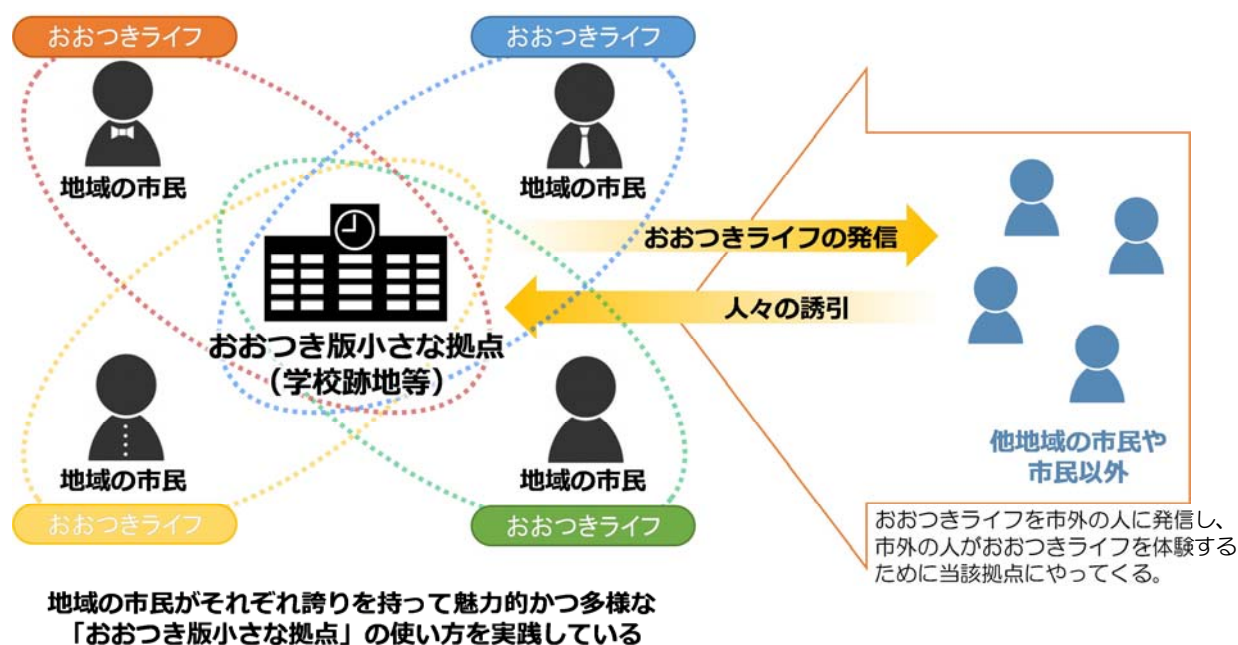


図 おおつき版小さな拠点による地域の魅力づくりイメージ

【おおつきライフの例（おおつき版小さな拠点の使い方例）】

<市民の方>

- この拠点を中心にコミュニティが育まれる
- この拠点で新しい文化・趣味・生きがいを発見できる
- この拠点に来れば大月の新しい良さを発見できる
- この拠点があることで大月に半永続的に住みたくなる
- この拠点に来れば市外の方との交流が生まれる

<市民以外の方>

- この拠点を使った大月ならではの観光や体験プログラムができる
- この拠点に来れば大月市民とふれあうことができる
- この拠点に来れば大月の様々な魅力がわかる
- この拠点があるからこそ大月の暮らしが魅力的に思える

（３）旧小中学校の跡地位置（おおつき版小さな拠点の候補地）

市内で今後活用可能な旧小中学校は以下に示すように 11 箇所あり、各地域において最低 1 箇所は存在している。各地域における構想では、おおつき版小さな拠点づくりに向けて、これらの廃校施設の活用方策（案）について検討する。ただし、市内にまとまった土地が少ないため、企業誘致等において学校跡地の活用を検討する場合には、地域住民との協議・連携を図る。



図 学校跡地位置図

表 学校跡地一覧

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

2－2．地域別構想

前述した6地域において、各地域の現状及び課題を踏まえ、まちづくりの方針（まちづくりの目標及び方針）を策定する。

次頁以降に各地域における地域別構想を示す。

2-2-① 大月地域の地域別構想

1. 現況と課題

(1) まちづくりの現況

①地域の構成

大月町と賑岡町の両町で構成

- ・大月町は、大月、御太刀、駒橋、花咲、真木の都市計画区域内
- ・賑岡町は、浅利、畑倉、強瀬、ゆりヶ丘等の都市計画区域内と奥山の都市計画区域外



②まちづくりの現況

- 1) 大月駅周辺の中心市街地と道路沿い連担市街地の形成【図-1】
 - ・大月駅を中心に既成市街地が形成され、市内の主要施設（行政施設、文化施設、教育施設、医療施設等）や商業施設が集積する中心部である。
 - ・駅から延びる国道 20 号沿線の連担市街地や、国道 20 号から北に延びる国道・県道沿線集落地が形成され、線的なつながりで市街地（集落地区）が広がっている。
- 2) 国道 20 号大月バイパスの整備による大月 IC 周辺地区の可能性【図-1】
 - ・平成 30 年度を目標に、国道 20 号大月バイパスが全線供用開始する予定であり、バイパス終点部は中央道大月 IC に直結する形態となる。これにより、IC 周辺部は高速と国道の結節点となるため、交通便利性を活かした拠点となるポテンシャルを秘めている。
- 3) 中心商店街の衰退化（商店街加盟店舗数の減少と生産年齢人口の急速な減少）【写真-1、図-2～4】
 - ・大月駅南側の国道 20 号沿線を中心とする商店街の加盟店舗数は、人口減少ならびに近隣都市における大規模店舗の進出により 1970 年代に比べて半減しており、かつての賑わいが失われてきている。
 - ・この地域では、大月町の人口減少率（H7⇒H22）が最も高く、生産年齢人口は 64% まで落ちている。
- 4) 公共施設の老朽化の進行【写真-2】
 - ・市内の公共施設（市役所、市民会館等）は、築年数が長く、老朽化が進行している。

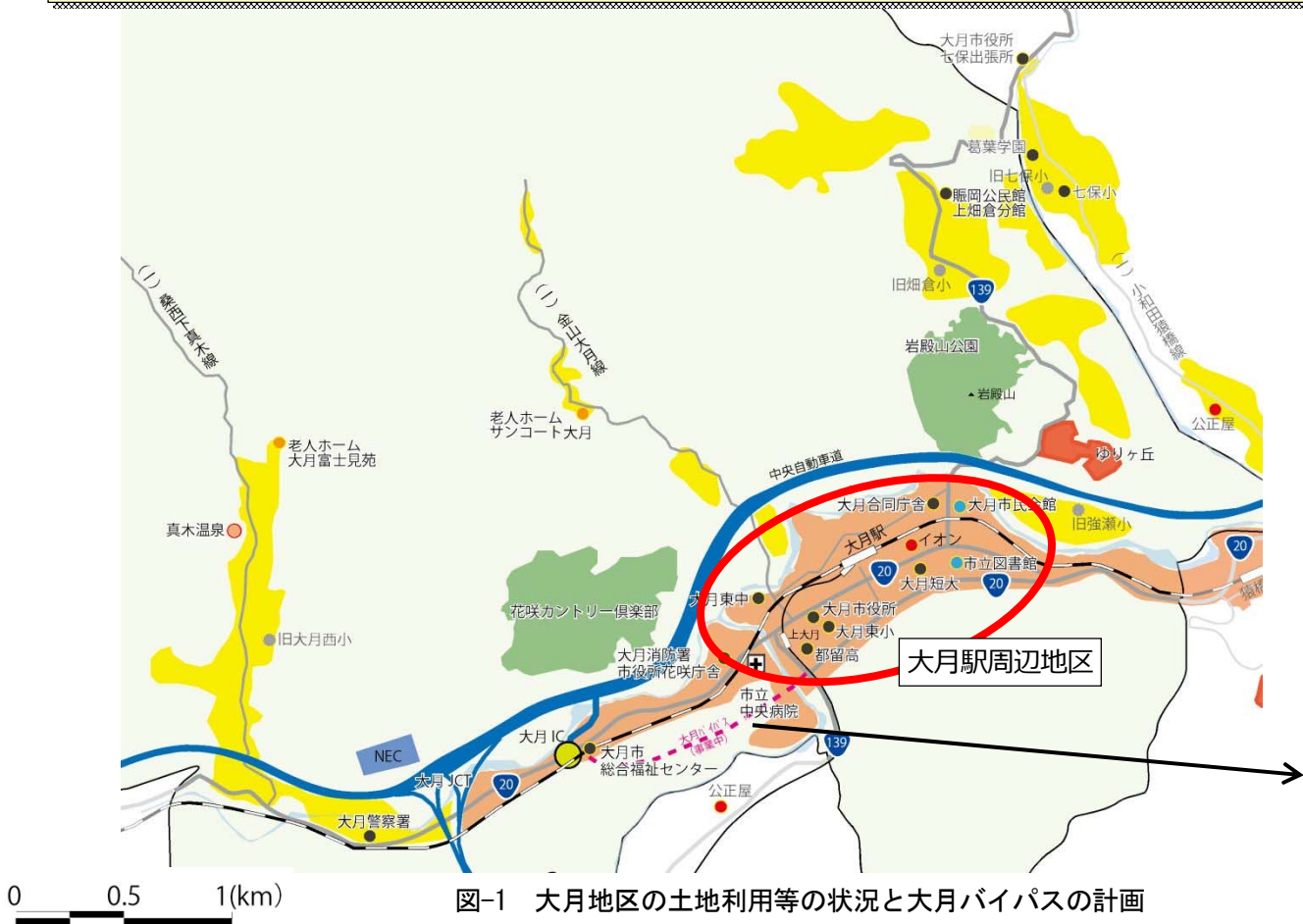


図-1 大月地区の土地利用等の状況と大月バイパスの計画

写真-1 大月商店街の今昔



山梨日日新聞記事（H28.8.25）より

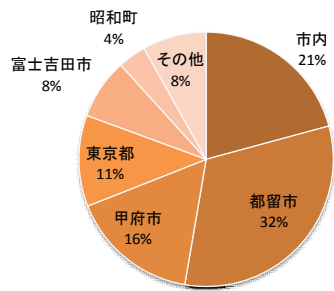


図-2 主な購買先（平成 25 年度：大月市）

資料：山梨県商圏実態調査結果報告書（H25）

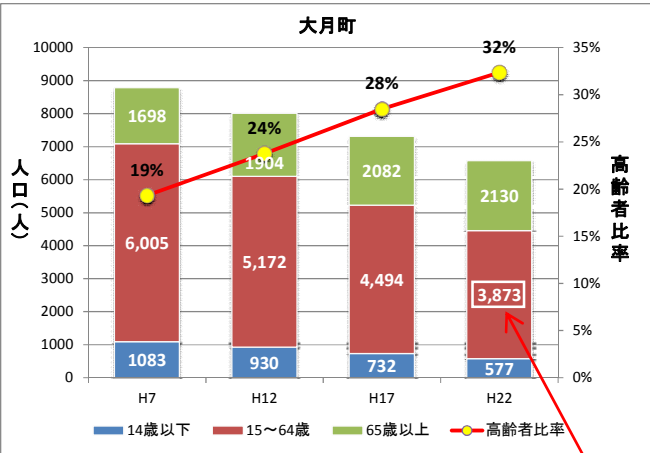
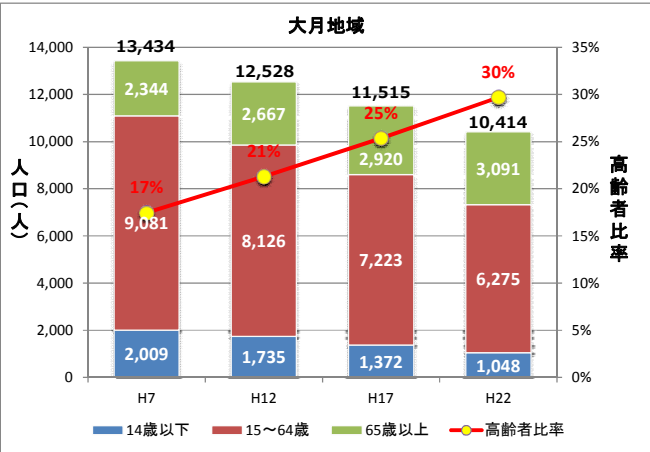


図-3 大月地域と大月町の人口の推移

生産年齢人口は 64% に（H7⇒H22）

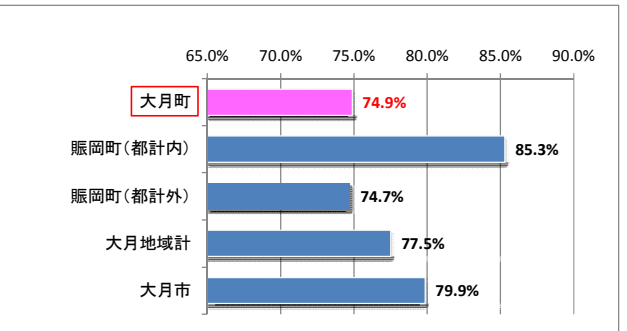


図-4 大月地域内各地区の人口変化率（H7⇒H22）



大月市役所：築 56 年【耐震補強未実施】



大月市民会館：築 37 年

写真-2 老朽化する市の公共施設

(2) まちづくりの課題

①大月地域全体の課題

1) 大規模空閑地の活用（基盤整備による人口減少抑止対策及び地域活性化）【図-5、6】

- ・大月市の宅地面積の割合は1.8%（全国平均約4%）と、全国平均より大幅に少ない。このような地形的な制約がある中で、まとまった規模の平地は大月駅北側と桂台三丁目のエリアに限定される。
- ・大月駅北側のまとまった土地を活用し、人口減少抑止対策や地域活性化に資する対策を講じることが求められる。

2) 商店街の再生

- ・大月駅南側の既存の商業施設は国道20号や細街路沿いに立地する中、車社会に対応できる駐車スペースを十分に持ち得ていない状況にある。平成30年度中に国道20号大月バイパスが全線供用開始すると、通過交通が転換して現道の交通量は減少すると予想されるため、道路空間の再構成を含め商店街の再生を図る必要がある。

3) 廃校施設や空き家の活用【表-1～2、写真-3、図-7】

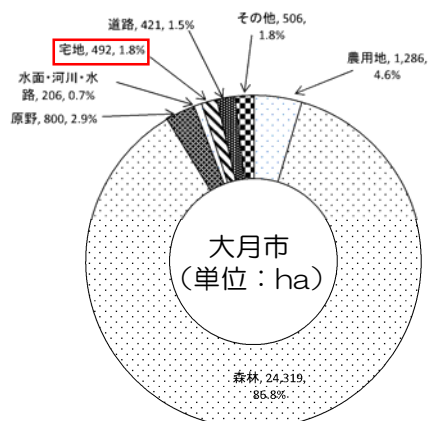
- ・大月地域では、平成27年度末で小学校が2校廃校になった（平成19年度に廃校になった畑倉小を含めると3校となる）。この中で旧大月西小の校舎は耐震化がなされている。また、大月駅から1.5km圏内にある空き家物件数（Aランク対象）は15件と、市内全体の約4割（42%）を占めていることから、起業者や移住者等への廃校及び空き家を活用した対策が求められる。

4) 交通結節機能の充実【図-8】

- ・大月駅は市内最大の鉄道駅で、JR中央線と富士急行線の乗換駅として機能するとともに、南側は駅前広場整備がなされ路線バスのターミナル機能を有している。しかし、市内居住者のP&R（パーク・アンド・ライド）のための駐車場が不足していることや観光バスの待機スペースがないなど、交通結節機能が十分でない。また、駅北側には改札口がなく南北移動が不便であるなど、大月駅全体としての機能強化・充実が求められる。
- ・さらに、近年、トレッキング需要の増加により岩殿山への観光入込客数が急増していることから、大月駅の玄関口としての機能充実も求められる。

5) 公共交通（バス）の充実【図-9】

- ・大月駅のバスターミナルが市内バスの主要な起終点になっている。各集落地から猿橋駅や大月駅や市立中央病院へのバス路線が運行されているが、1日あたりの本数は10本程度と十分な運



出典：大月市統計書

図-5 大月市の地目別面積構成



図-6 大月駅北側の大規模空閑地

表-1 廃校小学校（大月西小、強瀬小、畑倉小）の概要

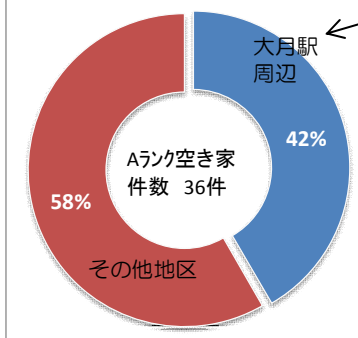
学校・活用状況	施設名	構造区分	階数	現状 (地目)	面積(m ²) (施設台帳 面積)	耐震状況	建設年月	閉校年月日
旧大月西小学校	1 校庭(照明あり)			学校用地	3,980	-	-	H28.3.31
	2 体育館	S	1		559	NG	S52.2	
	3 校舎	R	3		2,151	OK	H9.8	
	4 プール				756	-	-	
	5 遊具				-	-	-	
旧強瀬小学校	1 校庭(照明あり)			学校用地	1,802	-	-	H28.3.31
	2 体育館	S	1		560	NG	S54.7	
	3 校舎	R	3		1,356	NG	S54.3	
	4 校舎	S	2		348	NG	H8.11	
	6 プール				1,037	-	-	
	7 遊具				-	-	-	
					-	-	-	
旧畑倉小学校	1 校庭(照明あり)			学校用地	2,295	-	H14.9	H20.3.31
	2 体育館	S	1		363	NG	S43.1	
	3 校舎							
	4 プール							
	5 遊具							
	6 特別活動室				207	OK	H11.3	

図-6 大月駅北側の大規模空き地



写真-3 廃校小学校の現状

大月駅周辺のAランク空き家比率



大月駅周辺のAランクの空き家比率は約4割（15件）

図-7 大月駅周辺のAランクの空き家比率
(市内36件の比率、駅から1.5km圏内)

表-2 市内の駅周辺における空き家物件数

		(1)0~0.5km			(2)0.5km~1.0km			(3)1.0km~1.5km			小計
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	
笹子駅	笹子町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
初狩駅	初狩町	1	0	1	3	0	0	1	0	0	6
大月駅	大月町	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
	大月	1	0	0	6	0	0	1	0	1	9
	御太刀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	堀岡町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	計	3	0	0	6	0	0	6	0	1	16
猿橋駅	七保町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	猿橋町	2	0	0	1	0	0	3	2	0	8
	計	2	0	0	2	0	0	3	2	0	10
鳥沢駅	富浜町	1	0	1	3	2	0	3	0	0	10
梁川駅	梁川町	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
合計		7	1	2	16	2	0	13	2	1	44

Aランク：小規模の修繕等により再利用可能又はそのまま利用できる。

Bランク：改修工事等により再利用可能

Cランク：管理が行き届いておらず損傷が著しいため、大規模な改修工事等が必要と思われる

Dランク：倒壊の恐れや建築材の飛散などの危険が懸念されるため、解体等早急な対応が必要と思われる

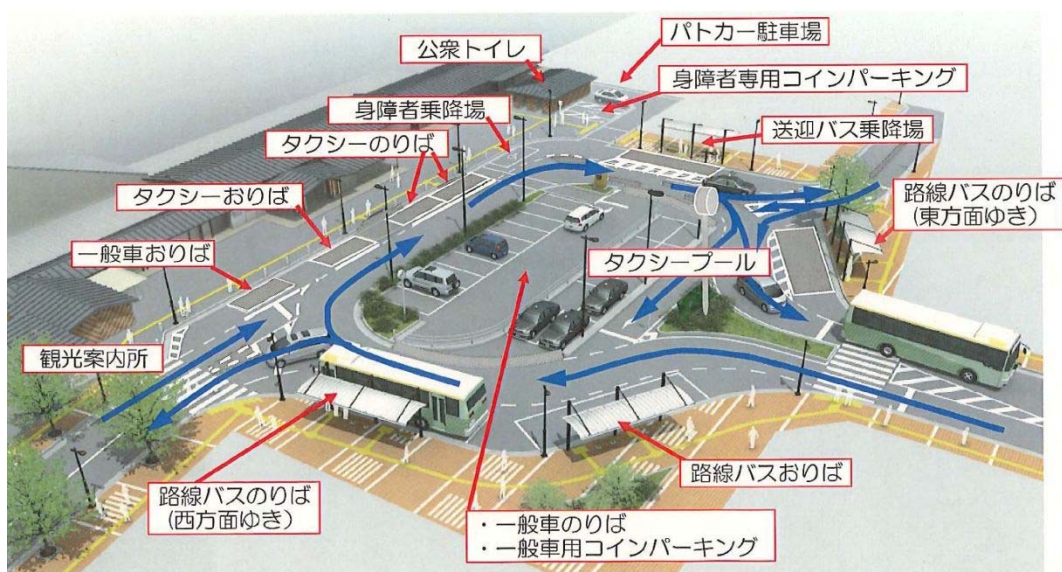


図-8 大月駅南口駅前広場の見取り図（大月市 HP）

【大月地域（大月地区、賑岡地区、真木地区）のバス運行サービスの現状】

- ◆地域からのバス路線は、大月駅、大月市立中央病院に向かう2系統がある。
- ◆運行ルートから、運行本数が変化する下図の8区間に分けて整理した。
- ◆大月駅～都留高間のバスの運行本数は各地区からのバスが合流（分散）することから、1日あたり約70本（片方向）と最も多い。国道20号から各地区に分かれる集落地への運行本数は真木地区の上真木までの区間が17本となっているが、西奥山や日影・田無瀬方面は10本以下と少ない。

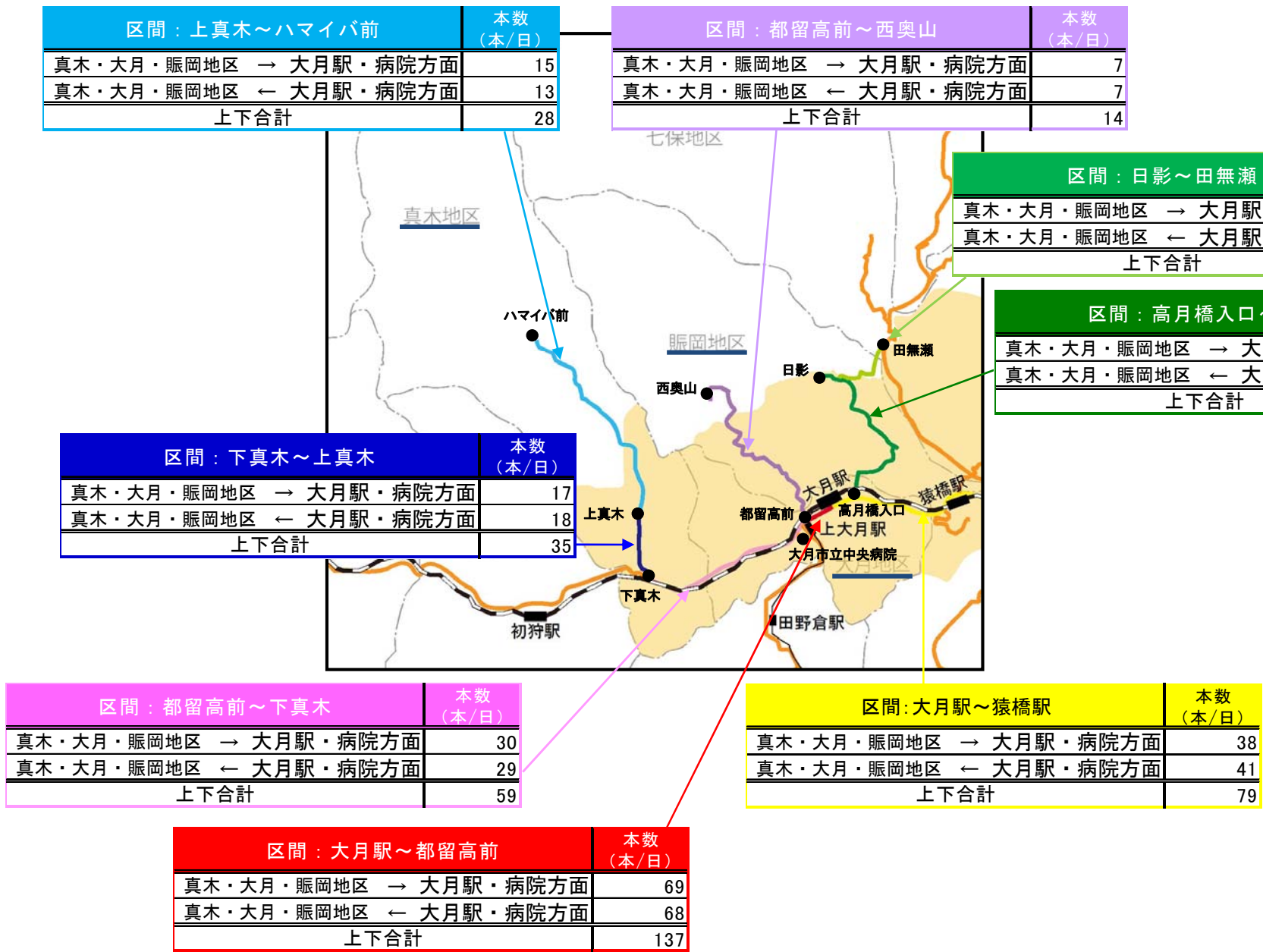


表-3 大月地域のバス路線と運行本数（左図の方面別の本数内訳）

区間：大月駅～都留高前	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	42
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	40
上下合計	82

区間：都留高前～下真木	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	17
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	17
上下合計	34

区間：下真木～上真木	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	11
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	11
上下合計	22

区間：上真木～ハマイバ前	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	9
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	8
上下合計	17

区間：都留高前～西奥山	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	7
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	7
上下合計	14

区間：大月駅～猿橋駅	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	28
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	30
上下合計	58

区間：高月橋入口～日影	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	10
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	9
上下合計	19

区間：日影～田無瀬	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月駅	3
真木・大月・賑岡地区 ← 大月駅	1
上下合計	4

区間：大月駅～都留高前	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	27
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	28
上下合計	55

区間：都留高前～下真木	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	13
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	12
上下合計	25

区間：下真木～上真木	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	6
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	7
上下合計	13

区間：上真木～ハマイバ前	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	6
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	5
上下合計	11

区間：都留高前～西奥山	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	0
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	0
上下合計	0

区間：大月駅～猿橋駅	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	10
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	11
上下合計	21

区間：高月橋入口～日影	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	2
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	2
上下合計	4

区間：日影～田無瀬	本数 (本/日)
真木・大月・賑岡地区 → 大月市立中央病院	0
真木・大月・賑岡地区 ← 大月市立中央病院	0
上下合計	0

②市民アンケート結果からみた課題【大月地区、真木地区、賑岡地区を対象】

市民アンケートの結果から大月地区、真木地区、賑岡地区の3地区の住民の回答を抽出して、1) 快適性、2) 安全性、3) 利便性の3分野に関して現状の満足度と将来のまちづくりに向けて重要度が高いか否かを把握した。アンケート調査では、各分野の項目について以下の4段階評価としている（「わからない」を除いた4段階）。

【アンケート調査時の評価方法の選択内容】

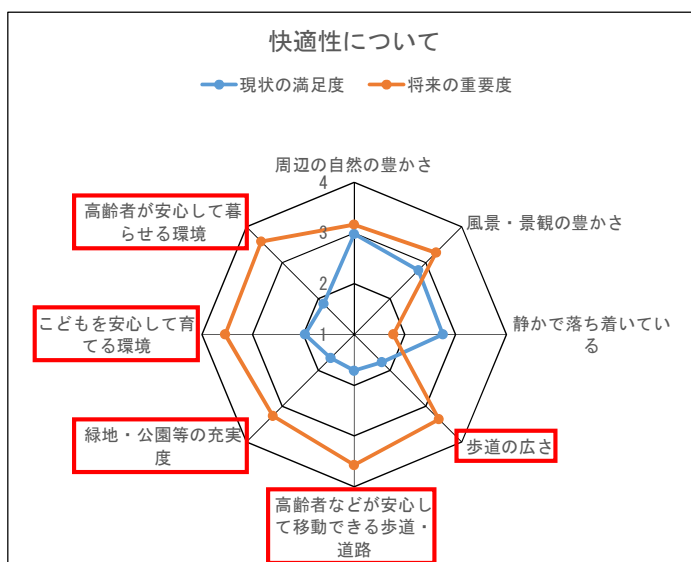
◆現状の満足度：1.わからない 2.不満である 3.やや不満である 4.やや満足している
5.満足している

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（将来も同様）。

また、現状と将来のギャップが大きいほど、その項目に関しては将来に向けて現状を大きく改善していく必要性（重要性）が高い、という評価となる。

1) 快適性について

- ・自然や景観、落ち着きのある環境に関しては、現状でも満足度が高く、将来的にも継続していく重要性が示されているが、「静かで落ち着いている」という項目については、市街地居住者が多く将来の重要性は低い。
- ・地域住民が高く望んでいる項目は「高齢者などが安心して移動できる歩道・道路」、「高齢者が安心して暮らせる環境」、「子供を安心して育てる環境」、「緑地・公園等の充実度」、「歩道の広さ」と、従来の自然環境以外の都市生活に必要な快適性の環境整備全てとなっている。



※) グラフの赤枠及び表の網掛けは、分野内の項目のギャップ値が高く、特筆すべき項目を示す。

図-10 大月地域（大月町・賑岡町）の快適性に関する評価結果

表-4 大月地域（大月町・賑岡町）の快適性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ（将来-現状）
快適性について	周辺の自然の豊かさ	2.98	3.17	0.18
	風景・景観の豊かさ	2.79	3.28	0.49
	静かで落ち着いている	2.75	1.77	-0.98
	歩道の広さ	1.77	3.36	1.59
	高齢者などが安心して移動できる歩道・道路	1.71	3.57	1.86
	緑地・公園等の充実度	1.65	3.26	1.61
	子どもを安心して育てる環境	1.97	3.54	1.57
	高齢者が安心して暮らせる環境	1.85	3.59	1.74

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2) 安全性について

- ・安全性に関する4項目については、ほぼ同様の結果となっており、現状の満足度と将来の重要度に大きな違いはなく、いずれも重要であるという認識が強い。

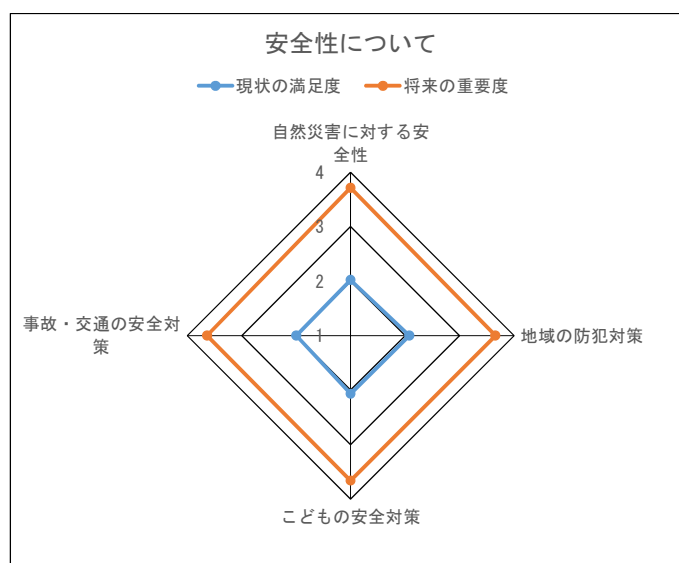


図-11 大月地域（大月町・賑岡町）の安全性に関する評価結果

表-5 大月地域（大月町・賑岡町）の安全性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
安全性について	自然災害に対する安全性	2.02	3.71	1.69
	地域の防犯対策	2.08	3.66	1.58
	こどもの安全対策	2.07	3.66	1.59
	事故・交通の安全対策	2.00	3.63	1.64

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

3) 利便性について

- ・利便性に関する 11 項目については現状の満足度は 2.0 を超えており、中心市街地であるために都市的サービス機能やそのアクセスに優れているために、他地域に比べて不満度が低い。
- ・そのために、将来の重要性とのギャップは低くなっている。その中において、「福祉施設へのアクセス」、「バスの使いやすさ」、「病院・診療所へのアクセス」に関する項目が、利便性への満足度が低く、将来の改善に対する重要性を指摘している。
- ・特に、「バスの使いやすさ」については現状での満足度が最も低く、さらなるサービスの充実が求められているといえる。

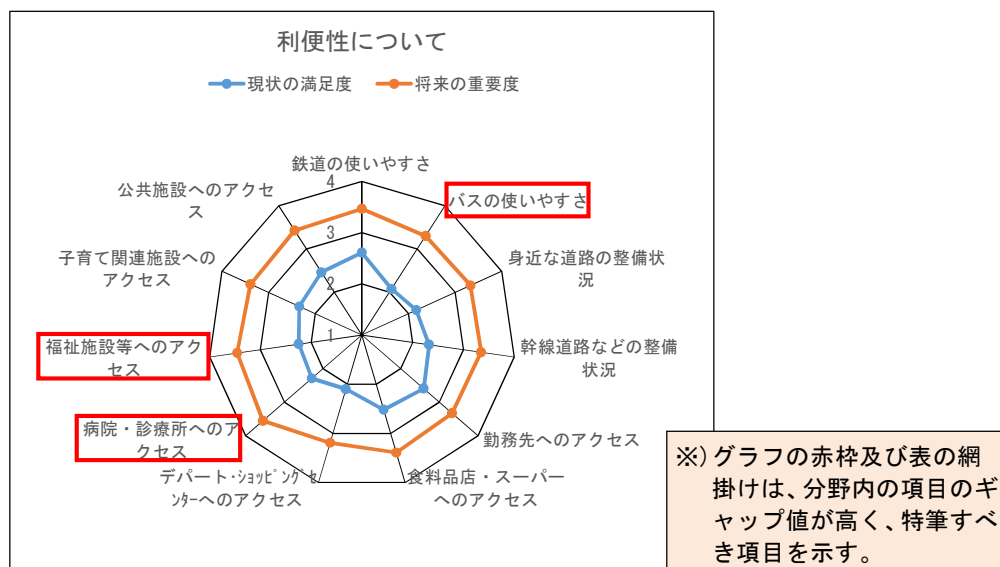


図-12 大月地域（大月町・賑岡町）の利便性に関する評価結果

表-6 大月地域（大月町・賑岡町）の利便性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
利便性について	鉄道の使いやすさ	2.61	3.46	0.85
	バスの使いやすさ	2.07	3.30	1.23
	身近な道路の整備状況	2.17	3.33	1.16
	幹線道路などの整備状況	2.33	3.35	1.03
	勤務先へのアクセス	2.59	3.33	0.73
	食料品店・スーパーへのアクセス	2.52	3.39	0.87
	デパート・ショッピングセンターへのアクセス	2.10	3.19	1.09
	病院・診療所へのアクセス	2.29	3.55	1.26
	福祉施設等へのアクセス	2.24	3.46	1.21
	子育て関連施設へのアクセス	2.34	3.39	1.05
	公共施設へのアクセス	2.46	3.43	0.97

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2. 整備方針

(1) まちづくりの目標

おおつきらしい都市機能が集積し、暮らし・交流の拠点となる中心市街地の再構築

～ 地域拠点として市内外におおつきの魅力を発信する特徴あるまちづくりを推進 ～

- ①居住誘導地区の創出
- ②交通結節機能の強化
- ③商業・業務・観光機能の活性化
- ④既存施設を有効活用した魅力づくり

(2) まちづくりの方針

①大月駅周辺地区

1) 土地利用の方針

- ・本市の人口減少抑止に向けて居住誘導を図る市内最大の区域と位置付けるために、駅北側の大規模空地の活用を検討する。また、居住機能に付随する生活利便機能、行政サービスの一部機能など、新たな居住環境創出に必要な土地利用の推進を図る。
- ・大月市の魅力を発信するために、トレッキング等の観光需要に対応した情報発信機能の充実を含めた付加価値の高い機能導入を図る。
- ・大月駅南側の商業機能の再活性化に向けて、国道 20 号沿線の土地利用の再編を推進するとともに、老朽化した市役所本庁舎の建て替え計画の検討結果を踏まえながら具体的な計画を検討する。
- ・中央自動車道の太月 IC 周辺においては、バイパス開通による開発圧力を効果的に受け止め、流通業務系施設等の地元雇用に貢献できる土地利用の誘導を推進する。

2) 交通施設の整備方針

- ・大月駅北側の新たな展開を踏まえて、駅北側の駅前広場や駐車場、南北間を結ぶ交通路の整備を推進して、交通結節機能の強化を図る。東京方面への通勤者のための P&R 用の駐車場については、利用需要を勘案しながら整備の推進を図る。
- ・また、大月バイパス開通後の通過交通を駅周辺に呼び込み、活性化を推進するために駅南側のみならず、駅北側や駅周辺を回遊できる道路ネットワークの構築を推進する。特に、駅北側においては国道 139 号からのアクセス道路の整備を推進する。
- ・バス交通サービスの向上を図るために駅南北で運行できる環境整備に努める。
- ・駅周辺の回遊性、周遊性を確保するために、安全で快適な散策も可能な歩行空間の整備を推進する。

3) 都市施設の整備方針

- ・インバウンド観光客に対して、乗換え需要から観光需要に転換させるために、標識や各種案内情報施設の対応を積極的に図る。
- ・近年、観光入込需要が増加している岩殿山観光を支援するために、周辺環境の整備を推進する。

4) その他の方針

- ・大月駅北側は岩殿山からの富士山眺望だけでなく、駅北側地区からも眺望できる環境にある。この眺望を維持・活用していくために、駅南側における建物の高度制限等を検討する。

②真木地区（おおつき版小さな拠点の周辺地区）

1) 土地利用の方針

- ・旧大月西小学校の廃校施設を活用して、アーティストや起業者などとの交流促進や学生等のスポーツや音楽等の合宿機能など、新たな拠点(おおつき版小さな拠点)となる仕掛けづくりを積極的に行う。
- ・既存の住農集落地においては、営農環境の保全と生活環境の充実を図るとともに、地域のコミュニティの維持に努める。

2) 交通施設の整備方針

- ・地区内の主要観光地（真木温泉）やおおつきライフ創造拠点等へアクセス性を向上させるために国道 20 号までの道路環境の向上を推進する。
- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、大月駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

【旧大月西小学校の活用方針（案）】

桑西下真木線（県道 510 号線）沿いに住農集落地が展開する真木地域に立地する。平成 28 年 3 月に閉校となったが、校舎は平成 8 年竣工と市内の学校跡地校舎の中で最も新しい。周辺には住宅も多く、隣接して真木公民館が存在するため、閉校前の小学校が担っていた地域コミュニティの核としての機能を維持しつつ、新たな来街者や移住者を呼び込む仕掛けづくりが求められる。

表-7 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
①	1	校庭			学校用地	3,980 m ²			H28.3
	2	体育館	S	1		559 m ²	NG	S52.2	
	3	校舎	R	3		2,151 m ²	OK	H9.8	
	4	プール				756 m ²			
	5	遊具等							



表-8 施設の特徴と活用方針（案）

立地環境	静かな住宅地
アクセス性	大月駅より約5km（車で15分、徒歩約1時間10分）
眺望	周辺の山々、富士山が見られる
周辺資源	真木温泉、白旗史郎顕彰碑、お伊勢山、真木川溪流釣り場、真木諏訪神社本殿
利用可能な施設	校舎、校庭、体育館（要耐震改修）
既存建築物の 使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎：そのまま使用 ・体育館：今後の詳細調査により判断（改修し継続活用または取り壊し） ・プール：活用方法により継続使用
活用方針(案)	・地域コミュニティの核としての地域サロン ・大月ワークスタイルを実践するサテライトオフィス ・市民およびクリエイターやアーティストのための工房・アトリエ ・スポーツの合宿所（卓球・バドミントン・ハンドボール等、当該地・当該施設規模にて実現可能なもの） ・温浴施設＋プール（プールに屋根をかける） ・上記をサポートする宿泊機能等 ・市内を巡る新交通システム（新たなモビリティ＝コンパクトEVカー等、デマンドバス・コミュニティバス）等の発着拠点
課題	新規利用者のための交通手段整備

③賑岡地区（おおつき版小さな拠点の周辺地区）

1) 土地利用の方針

- ・旧強瀬小学校や旧畑倉小学校の廃校施設や土地を活用して、地域コミュニティの核となる新たな拠点（おおつき版小さな拠点）となる仕掛けづくりを積極的に行う。
- ・既存の住農集落地においては、営農環境の保全と生活環境の充実を図るとともに、地域のコミュニティの維持に努める。

2) 交通施設の整備方針

- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、大月駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

【旧強瀬小学校の活用方針（案）】

桂川と中央自動車道に挟まれた斜面地、賑岡町強瀬集落に立地する。しかし、南側の眺望は開け、大月の山々から富士山を一望することができる。旧大月西小学校と同様に平成28年3月の閉校だが、施設活用には耐震改修が必要となる。高低差や道の狭さの課題はあるものの、大月駅からの近さや眺望を活かしたアウトドアや農業関連機能の導入が考えられる。周辺は急傾斜地対策が必要な場所も見受けられるため、当該地の活用にあたっては、校舎等の詳細調査に加え、地域の安全性等の調査、法規制等の調査が必須となる。

表-9 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
②	1	校庭			学校用地	1,802 m ²			H28.3
	2	体育館	S	1		560 m ²	N G	S54.7	
	3	校舎	R	3		1,356 m ²	N G	S54.7	
	4	校舎	S	2		348	N G	H8.11	
	5	プール				1,037 m ²			
	6	遊具等							



表-10 施設の特徴と活用方針（案）

立地環境	中央自動車道脇、北側の岩殿地区とは高速道路で遮断されているが、トンネルにより行き来が可能、北はゆりヶ丘地区、南は桂川に至近
アクセス性	大月駅より約2km（車で8分、徒歩約30分）
眺望	南側に眺望が開け、富士山が見られる
周辺資源	桂川、駒橋発電所、駒橋の桜、三嶋神社、関場の石仏群
利用可能な施設	校庭（狭いが眺望は良い）、校舎（要耐震改修）
既存建築物の 使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎・体育館：詳細調査の上、可能であれば壁補強等の構造対策にて対応、その場合は一部設備をリニューアル ・プール：活用方法により継続使用
活用方針（案）	・地域コミュニティの核としての地域サロン ・希少性の高いハーブ&スパイス農園、貸農園 ・グランピング※1）、キャンプ場、BBQ ガーデン・ ・上記ハーブや野菜と組み合わせたジビエ・レストラン ・ゲストハウス、簡易宿泊所 ・市内を巡る新交通システム（新たなモビリティ＝コンパクト EV カー等、デマンドバス・コミュニティバス）等の発着拠点
課題	高低差を克服する交通手段整備、耐震改修および施設整備費大
備考	※1）グランピング：「グラマラス」＋「キャンピング」の造語。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイル。

【旧畑倉小学校の活用方針（案）】

国道 139 号沿いの賑岡町畑倉集落、岩殿山の北面を望む場所に立地する。周辺は平地が多く、農地および住宅地として利用されているが、校庭と老朽化した体育館が長らく利用されないままに放置されている状態である（除草等のメンテナンスは行っている）。大月駅からのアクセス性は良いとは言えないこと、住農集落としての性質が強いこと等を鑑みると、外部からの集客を図るよりも既存の賑岡公民館と連携する形で、畑倉地域および、日影、東奥山、東原、小和田地域内の生活利便性を高める、ライフスタイルの向上を図るための施策が適していると思われる。校舎は無く校庭と体育館のみであることから、地域向けの健康増進・スポーツ系施設の立地が想定される。

表-11 施設概要

番号	施設名	構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
③	1 校庭			学校用地	2,295 m ²		H14.9	H20.3
	2 体育館	S	1		363 m ²	NG	S43.1	
	3 特別活動室				207 m ²	OK	H11.3	
	4 遊具等							

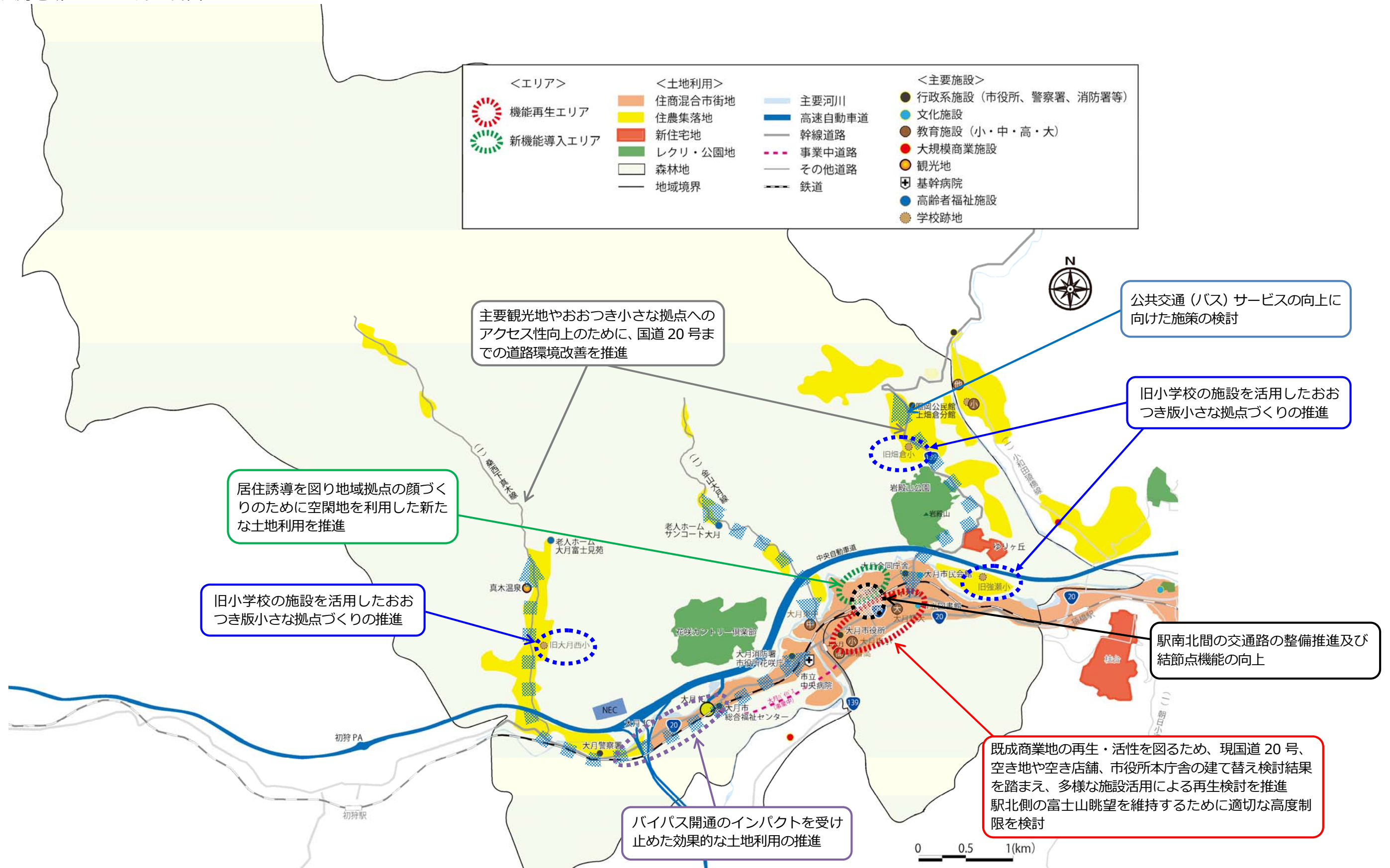




表-12 施設の特徴と活用方針（案）

立地環境	岩殿山の北側、国道 139 号沿いに立地、農地、住宅地
アクセス性	大月駅より約 3.2 km（車で 8 分、徒歩約 45 分）
眺望	岩殿山の裏側が見られる
周辺資源	岩殿山、葛野川、大月自動車学校、賑岡公民館（隣接）
利用可能な施設	校庭（フェンス類は相当劣化）
既存建築物の使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・体育館：詳細調査の上、可能であれば屋根部分を解体し、低い屋根と壁の増設で構造の強化を図り、仕上げ工事を行い継続使用
活用方針（案）	・校庭：テニス、フットサル場、市民農園、市内を巡る移動スーパー・移動コンビニ等のステーション ・リニューアル後（想定）の体育館：トレーニング・リハビリ専用ジム ・市内を巡る新交通システム（新たなモビリティ＝コンパクト EV カー等、デマンドバス・コミュニティバス）等の発着拠点
課題	大月駅からのアクセス手段の充実

大月地域のまちづくり方針図



2-2-② 猿橋地域の地域別構想

1. 現況と課題

(1) まちづくりの現況

①地域の構成

猿橋町と七保町（都市計画区域内）で構成

- ・猿橋町は、桂台、桂台を除く都市計画区域内（猿橋、殿上、伊良原、藤崎の一部、朝日小沢の一部）、都市計画区域外の3地区
- ・七保町は、都市計画区域内の地区（葛野の字落合を除く、大島、下和田）



図-1 猿橋地域の位置

②まちづくりの現況

1) 既成市街地の形成【図-2】

- ・猿橋駅周辺及び国道20号沿線を中心に既成市街地が形成され、大月地域に次いで市内の拠点を担う地域で、各種行政・文化・教育施設、商業施設、観光地等が立地している。
- ・当地域には、観光拠点の名勝「猿橋」、小和田猿橋線沿線には大規模商業施設（公正屋）が立地している。大規模店舗は、市内に2箇所のみで、そのうち1箇所が当地域に立地している。

2) 住宅市街地の形成と人口減少の抑止効果【図3～5】

- ・猿橋駅の南側丘陵地には、平成10年3月より入居開始された新住宅地である桂台（戸建て専用住宅）があり、現在、約480世帯が居住している。
- ・猿橋地域の人口は7,680人（平成22年）で、市全体の27%を占めている。平成7年との比較では、人口変化率は0.91と市内で最も低く、人口構成は24%から27%に上昇していることから、桂台の開発によって地域の人口減少への抑止効果が現れている。一方、猿橋地域内では桂台を除く猿橋町（都市計画区域内）の人口変化率が最も高く、猿橋地域全体の91.4%に対して77.0%である。

3) 都市基盤の計画【図-6】

- ・猿橋駅周辺の基盤整備計画は平成16年3月に計画され、計画面積は7.7haで土地区画整理事業を想定したもので、県道猿橋停車場線の宮下橋交差点への付け替えを計画しており、事業の実施にあたっては、今後、関係機関との調整が必要である。

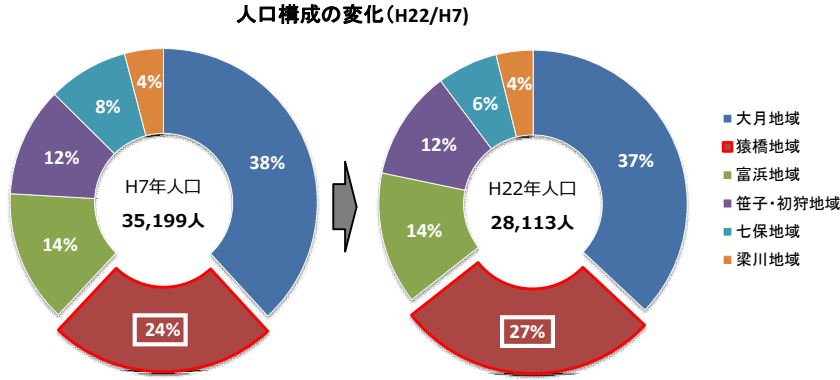
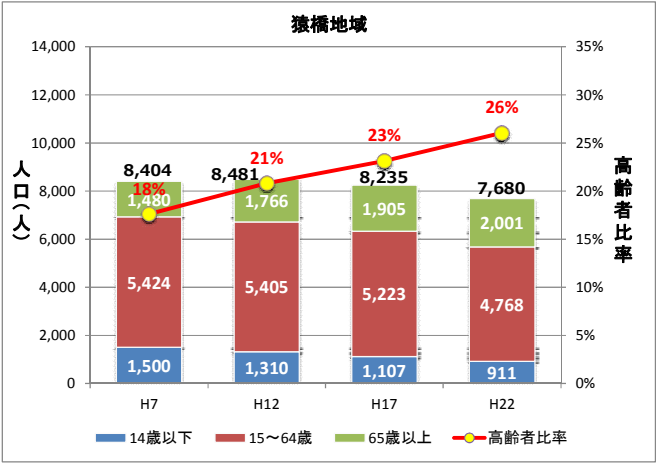


図-3 猿橋地域の人口推移と人口構成の変化

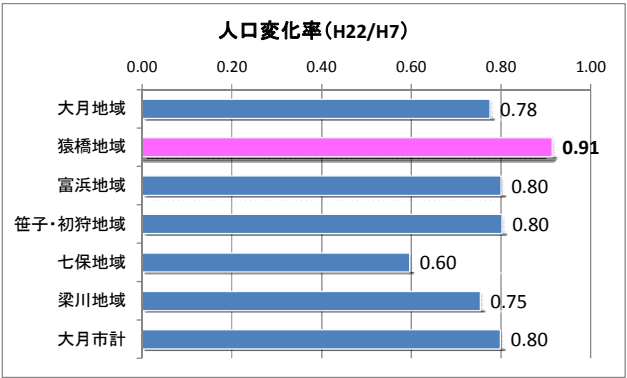


図-4 市内各地域の人口変化率（H7⇒H22）

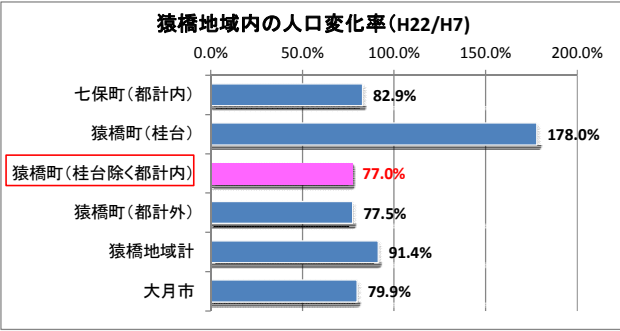


図-5 猿橋地域内の人口変化率（H7⇒H22）

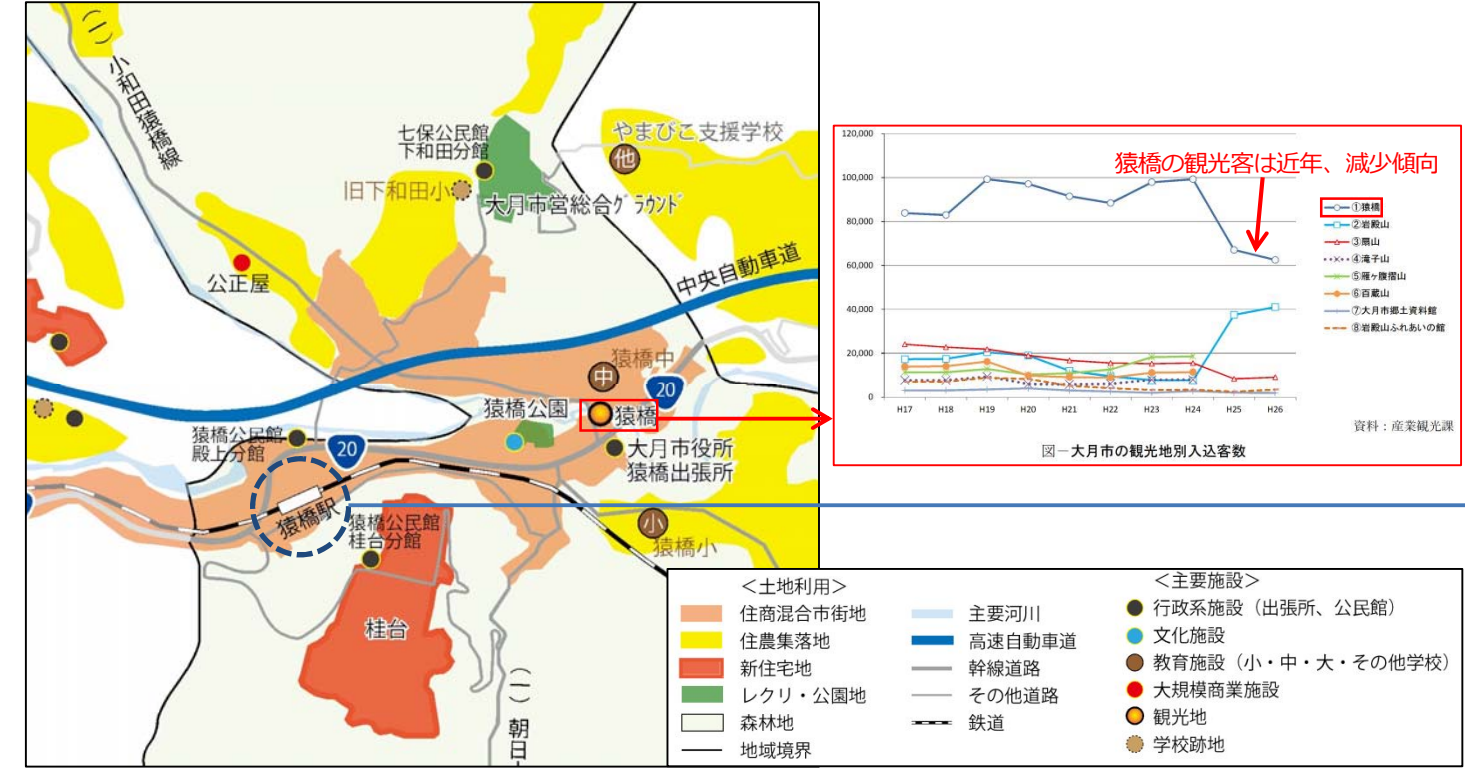


図-2 猿橋駅周辺の土地利用等の現状

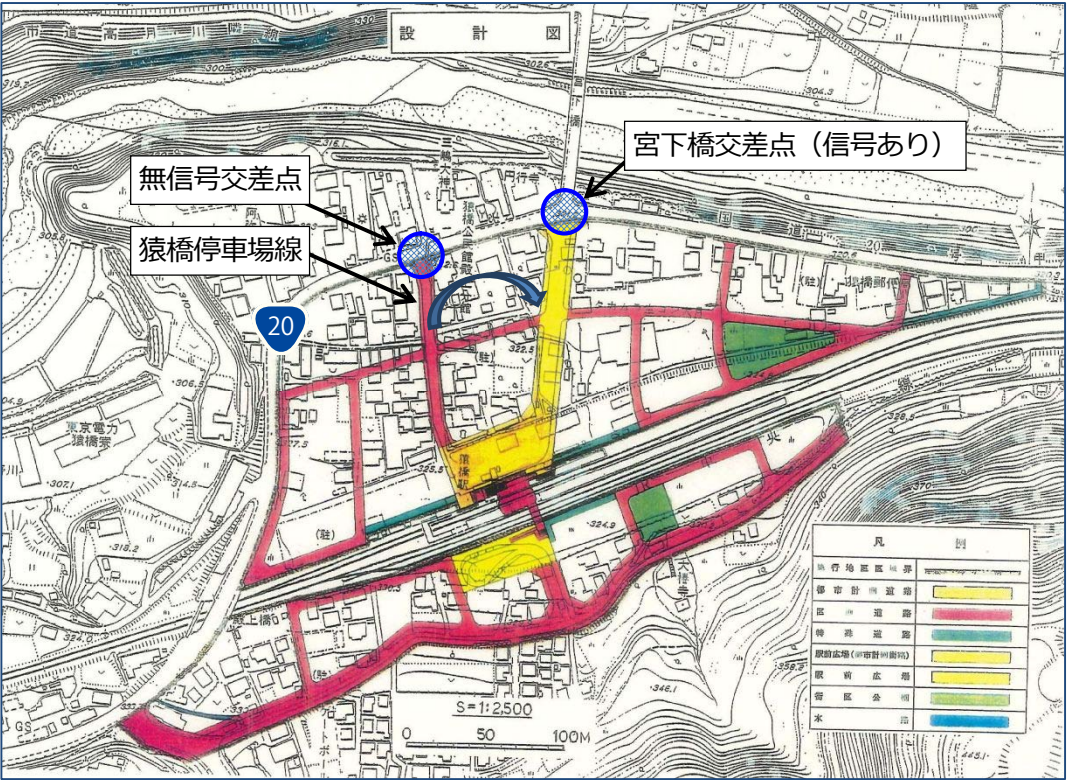


図-6 猿橋駅周辺の基盤整備計画の概要（H16.3）

<計画概要>
面積：7.7ha
経緯、概要：
・桂台整備後に、橋上駅舎化完成（H10）。
・猿橋駅北側のアクセス道路（県道猿橋停車場線）を宮下橋交差点から変更する計画案。
・地区全体は土地区画整理事業を想定。

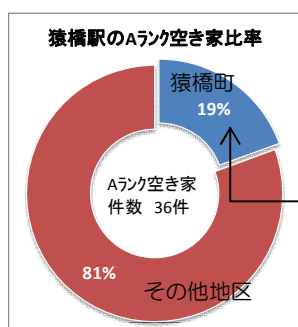
(2) まちづくりの課題

①猿橋地域全体

- 1) 駅周辺の活性化（基盤整備による人口減少抑止対策及び地域活性化）【図-8】
 - ・猿橋駅周辺地区（桂台を除く都市計画区域内）は人口減少が著しく、衰退傾向にあるため、基盤整備の計画を再考し、人口減少抑止と駅周辺の活性化に向けた検討が必要である。
 - ・桂台地区は、高齢者の増加数がH12年の41人に対してH22年には122人と10年間で約3倍に増加しており、他地域に比べ高齢者数の増加速度が高いことから、急激な高齢化に向けた対応が求められる。
- 2) 観光拠点機能の強化
 - ・名勝「猿橋」は市内で最も観光客を集める観光拠点であるが、近年は減少傾向にあり、駐車場をはじめとした観光客誘致の基盤整備が求められる。
- 3) 小学校跡地や空き家の活用【図-7、表-1、2】
 - ・地域内には旧七保小の施設があり、その活用が求められる。また、猿橋駅から1.5km圏内にある空き家物件数（Aランク対象）は7件と、市内全体の約2割（19%）を占めていることから、移住者や起業家への空き家活用の対策が求められる。
- 4) 大規模空地の活用【図-9、10】
 - ・大月市の宅地面積の割合は1.8%（全国平均約4%）と、全国平均より大幅に少ない。このような地形的な制約がある中で、まとまった規模の平地は大月駅北側と桂台三丁目のエリアに限定される。
 - ・桂台三丁目地区の中には土砂災害警戒区域の指定がなされているため、専用住宅地以外の機能導入を含めた効果的な活用策が求められる。
- 5) 都市的サービス施設の充実【図-11】
 - ・猿橋駅から半径800m圏内（徒歩圏）には、生活利便に資する都市的サービス施設（医療・介護・商業）は、立地はしているものの充実しているとは必ずしも言えない。
 - ・駅周辺の人口誘導と活性化を図るためには、都市的サービス施設の充実が必要である。
- 6) 公共交通（バス）の充実【図-11】
 - ・猿橋地域においては、各集落地から猿橋駅や大月駅へのバス路線が運行されているが、1日あたりの本数は10本前後程度と少ない地区もあり、バス運行サービスの充実を図る必要がある。

表-1 旧七保小学校の施設概要

学校・活用状況	施設名	構造区分	階数	現状（地目）	面積（㎡） （施設台帳面積）	耐震状況	建設年月	閉校年月日
旧七保小学校	1 校庭(照明あり)			学校用地	3,646	—	—	H21.3.31
	2 体育館	S	1		507	NG	S44.10	
	3 校舎	R	3		2,359	NG	S42.7	
	4 プール				600	—	S46.7	
	5 遊具				—	—	—	



猿橋駅からのAランクの空き家比率は約2割

図-7 猿橋町のAランクの空き家比率（市内36件の比率、駅から1.5km圏内）

表-2 市内の駅周辺における空き家物件数

		(1)0～0.5km			(2)0.5km～1.0km			(3)1.0km～1.5km			小計
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	
笹子駅	笹子町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
初狩駅	初狩町	1	0	1	3	0	0	1	0	0	6
大月駅	大月町	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
	大月	1	0	0	6	0	0	1	0	1	9
	御太刀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	賑岡町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	計	3	0	0	6	0	0	6	0	1	16
猿橋駅	七保町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	猿橋町	2	0	0	1	0	0	3	2	0	8
	計	2	0	0	2	0	0	3	2	0	9
鳥沢駅	富浜町	1	0	1	3	2	0	3	0	0	10
梁川駅	梁川町	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
合計		7	1	2	16	2	0	13	2	1	44

Aランク：小規模の修繕等により再利用可能又はそのまま利用できる。

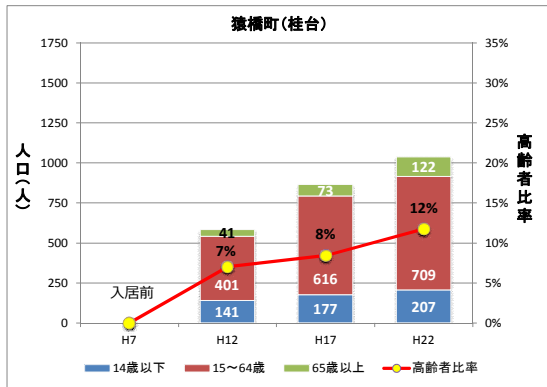
Bランク：改修工事等により再利用可能

Cランク：管理が行き届いておらず損傷が著しいため、大規模な改修工事等が必要と思われる

Dランク：倒壊の恐れや建築材の飛散などの危険が懸念されるため、解体等早急な対応が必要と思われる

出典：空き家実態アンケート結果報告書、H27.11、大月市

人口構成の変化



高齢化の速度（高齢者人口 H12=1.0 として）

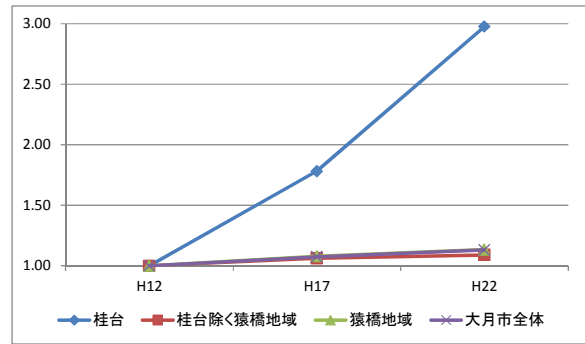
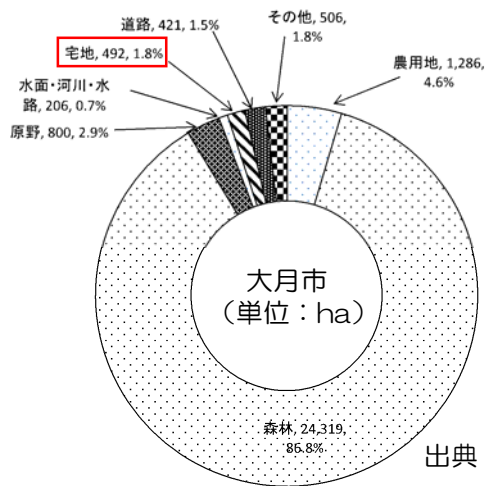


図-8 桂台地区の人口構成の変化と高齢化の速度



出典：大月市統計書（H26）

図-9 大月市の地目別面積構成

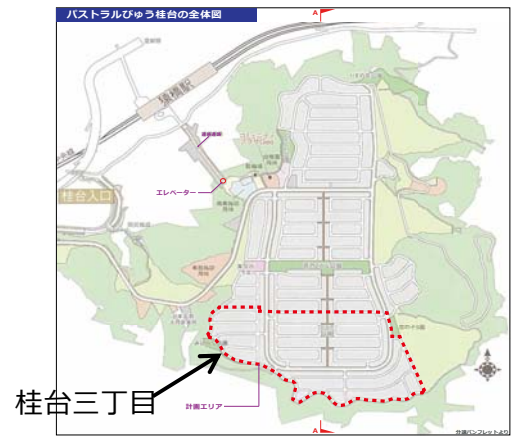


図-10 桂台三丁目の大規模空地



図-11 猿橋駅からの徒歩圏でアクセスできる都市的サービス施設

- 【猿橋地域（猿橋地区、七保地区）のバス運行サービスの現状】
- ◆地域からのバス路線は、猿橋駅、大月駅、大月市立中央病院に向かう３系統がある。
 - ◆運行ルートから、運行本数が変化する下図の 11 区間に分けて整理した。
 - ◆大月市立中央病院～営業所間のバスの運行本数は大月駅も経由する各地区からのバスが合流（分散）することから、１日あたり約 77 本（片方向）と最も多い。これに次いで営業所～猿橋間が約 50 本となっている。国道 20 号から各地区に分かれる集落地への運行本数は田無瀬・奈良子方面の北側地区への本数が、藤崎や朝日小沢方面の南側地区に比べて多くなっている。

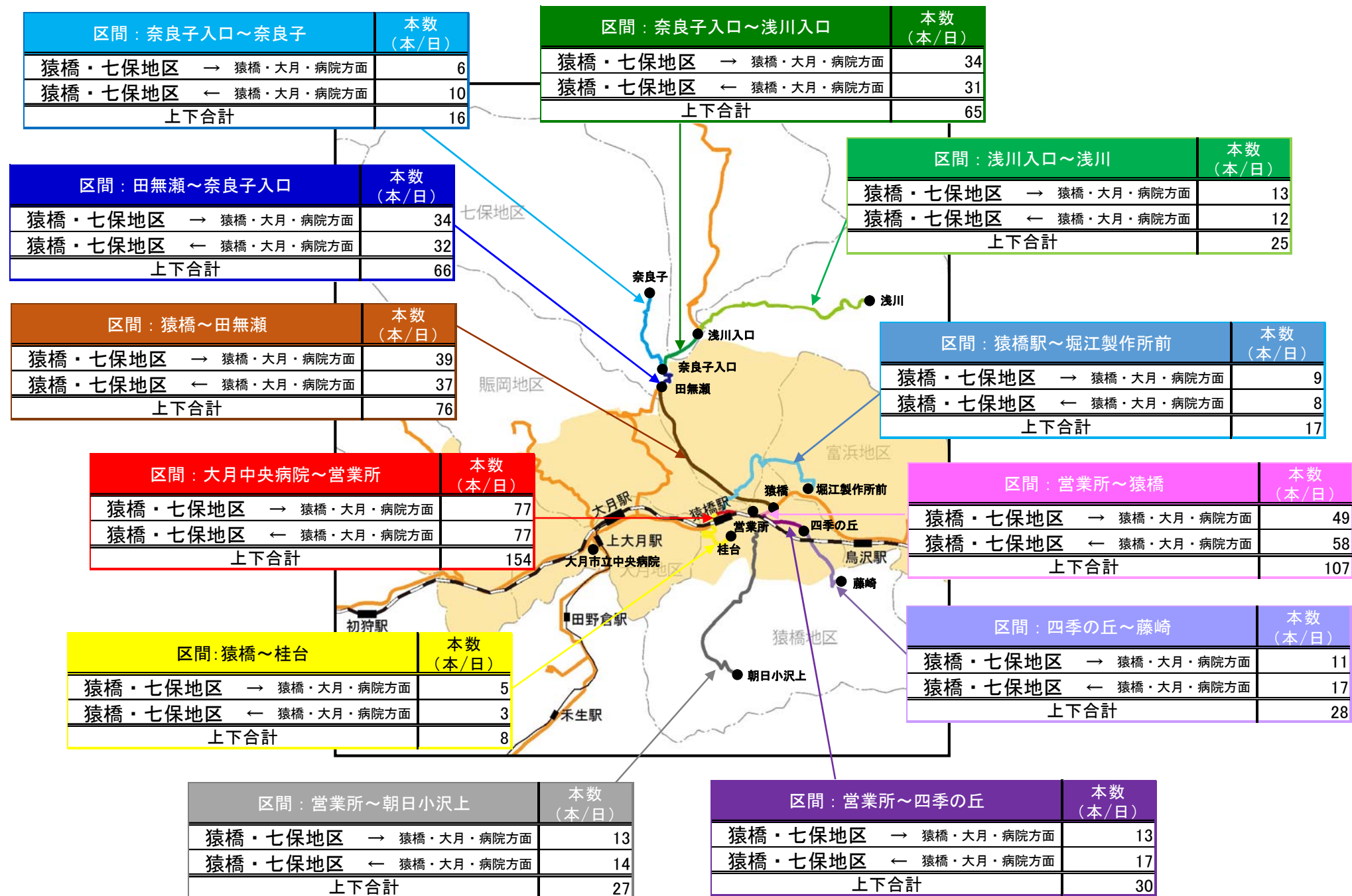


図-12 猿橋地域のバス路線と運行本数

※) 図中の網掛けは、都市計画区域を示す。

表-2 猿橋地域のバス路線と運行本数（前図の方面別の本数内訳）

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

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 → 大月中央病院	6
猿橋・七保地区 ← 大月中央病院	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

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

②市民アンケート結果からみた課題【猿橋地区、七保地区を対象】

市民アンケートの結果から猿橋地区と七保地区の住民の回答を抽出して、1)快適性、2)安全性、3)利便性の3分野に関して現状の満足度と将来のまちづくりに向けて重要度が高いか否かを把握した。アンケート調査では、各分野の項目について以下の4段階評価としている（「わからない」を除いた4段階）。

【アンケート調査時の評価方法の選択内容】

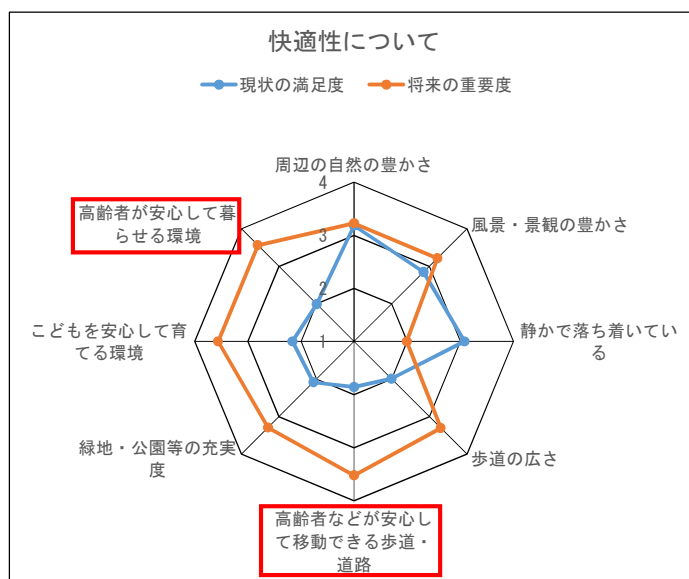
◆現状の満足度：1.わからない 2.不満である 3.やや不満である 4.やや満足している 5.満足している

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（将来も同様）。

また、現状と将来のギャップが大きいほど、その項目に関しては将来に向けて現状を大きく改善していく必要性（重要性）が高い、という評価となる。

1) 快適性について

- ・自然や景観の豊かさに関しては、現状でも満足度が高く、将来的にも継続していく重要性が示されているが、「静かで落ち着いている」という項目に関しては、市街地住民が多いことが影響して将来の重要度が低い。
- ・地域住民が高く望んでいる項目は、「高齢者などが安心して移動できる歩道・道路」、「高齢者が安心して暮らせる環境」となっている。



※) グラフの赤枠及び表の網掛けは、分野内の項目のギャップ値が高く、特筆すべき項目を示す。

図-13 猿橋地域（猿橋町・七保町）の快適性に関する評価結果

表-3 猿橋地域（猿橋町・七保町）の快適性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ（将来-現状）
快適性について	周辺の自然の豊かさ	3.18	3.23	0.05
	風景・景観の豊かさ	2.85	3.22	0.37
	静かで落ち着いている	3.08	1.99	-1.08
	歩道の広さ	1.99	3.30	1.31
	高齢者などが安心して移動できる歩道・道路	1.86	3.52	1.67
	緑地・公園等の充実度	2.09	3.29	1.21
	こどもを安心して育てる環境	2.16	3.56	1.40
	高齢者が安心して暮らせる環境	2.00	3.57	1.57

注）ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2) 安全性について

- ・安全性に関する4項目については、ほぼ同様の結果となっており、現状の満足度と将来の重要度に大きな違いはなく、いずれも重要であるという認識が強い。

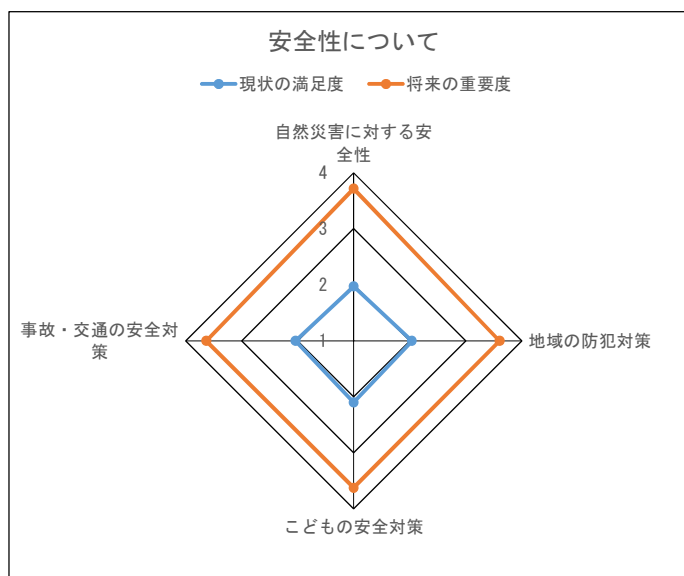


図-14 猿橋地域（猿橋町・七保町）の安全性に関する評価結果

表-4 猿橋地域（猿橋町・七保町）の安全性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
安全性について	自然災害に対する安全性	1.97	3.72	1.75
	地域の防犯対策	2.04	3.61	1.57
	こどもの安全対策	2.10	3.62	1.52
	事故・交通の安全対策	2.04	3.63	1.60

3) 利便性について

- ・利便性に関する 11 項目については、「バスの使いやすさ」、「病院・診療所へのアクセス」、「デパート・ショッピングセンターへのアクセス」に関する項目が、利便性への満足度が低く、将来の改善に対する重要性を指摘している。
- ・特に、「バスの使いやすさ」については現状での満足度が最も低く、「病院・診療所へのアクセス」については将来の重要度が最も高くなっている。

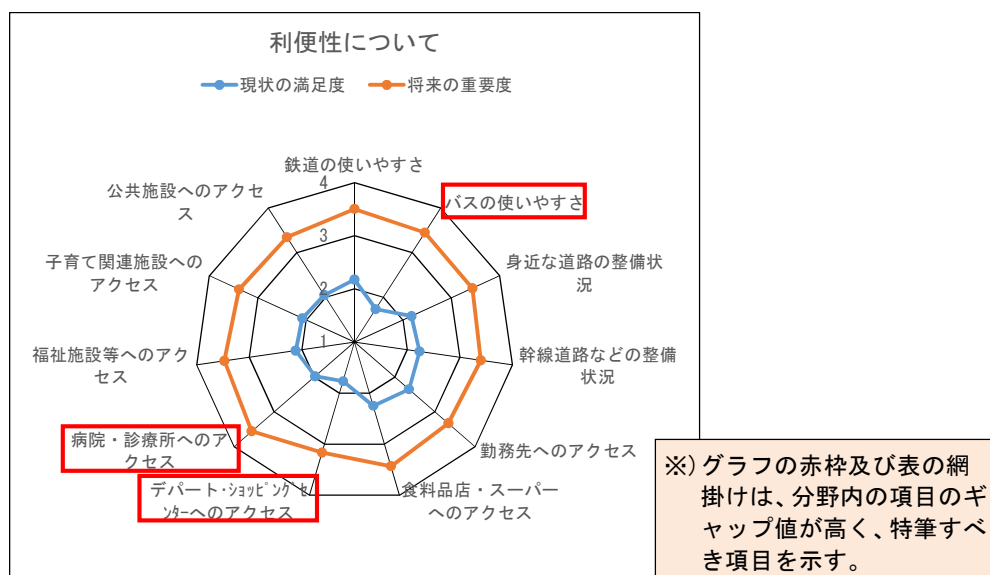


図-15 猿橋地域（猿橋町・七保町）の利便性に関する評価結果

表-5 猿橋地域（猿橋町・七保町）の利便性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
利便性について	鉄道の使いやすさ	2.17	3.50	1.33
	バスの使いやすさ	1.74	3.45	1.71
	身近な道路の整備状況	2.18	3.44	1.26
	幹線道路などの整備状況	2.23	3.40	1.16
	勤務先へのアクセス	2.35	3.34	0.98
	食料品店・スーパーへのアクセス	2.25	3.43	1.18
	デパート・ショッピングセンターへのアクセス	1.76	3.17	1.40
	病院・診療所へのアクセス	1.98	3.56	1.58
	福祉施設等へのアクセス	2.12	3.47	1.36
	子育て関連施設へのアクセス	2.08	3.39	1.31
	公共施設へのアクセス	2.05	3.34	1.29

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2. 整備方針

(1) まちづくりの目標

おおつきの活力を育む新たな拠点の創出と観光地・市街地の再生

～ サブ拠点として地域拠点（大月駅周辺）との差別化による特徴あるまちづくりを推進 ～

- ①駅前市街地の再生（既往計画の見直しを含む整備計画の検討）
- ②観光拠点機能の強化
- ③未利用地を活かした福祉・介護・教育系施設の誘致

(2) まちづくりの方針

①猿橋駅周辺地区【桂台を除く都市計画区域内】

1) 土地利用の方針

- ・猿橋駅周辺地区が、本市の人口減少抑止に向けて居住誘導を図る大月駅北側に次ぐ地区と位置付けるために、駅周辺の再編整備を検討する。これによって、商業機能の充実や居住環境の向上を図り、大月地域に次ぐ中核を担う地区の形成を図る。その際、空き家や空き店舗の活用（再利用）を含め、賑わいを創出するための各種方策を検討する。
- ・名勝「猿橋」の観光拠点機能の強化を図るために、駐車場や拠点施設の整備が可能となる土地利用の推進を図る。

2) 交通施設の整備方針

- ・猿橋駅周辺整備に伴い、交通結節機能の強化を図るとともに、国道20号へのアクセス向上ならびにバス交通サービスの向上を図り、賑わい創出のためのインフラ機能の充実を図る。
- ・名勝「猿橋」の観光拠点を含めた周遊性を確保するために、猿橋駅からの回遊が可能となる新たな交通サービスの導入を検討するとともに安全で快適な散策も可能な歩行空間の整備を推進する。

3) 都市施設の整備方針

- ・猿橋公園、大月市郷土資料館、名勝「猿橋」が近接する立地優位性を活かし、一体的な観光・公園機能として観光客や地域住民が身近に利用できるよう充実を図るとともに、災害時における避難場所としての機能確保に努める。

②桂台地区

1) 土地利用の方針

- ・桂台地区の未利用地において住環境と親和性の高い、福祉関係施設（介護施設、教育施設）を誘致し、就業就学人口の増加を図るとともに高齢化社会に向けた先導的な拠点として活用することを検討する。
- ・また、新たな商業系利便施設の立地による地区住民の利便性向上も検討するために、必要な土地利用のあり方を検討する。

2) 交通施設の整備方針

- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、大月駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

3) 都市施設の整備方針

- ・新たな機能導入に伴い、住宅地との間に公園・緑地等を整備し、住環境の保全を兼ねる緩衝機能の整備を推進する。

③七保地区（都市計画区域内：おおつき版小さな拠点の周辺地区）

1) 土地利用の方針

- ・住商混合市街地においては、地域拠点と地区拠点に隣接する地理的特性を活かし、利便性の高い地域づくりに努める。また、住農集落地においては、営農環境の保全と生活環境の充実に努めるとともに、地域のコミュニティの維持に努める。
- ・大月市営総合グラウンドを有する地区として、アクセス機能強化を図りながらスポーツ振興拠点の機能強化に努める。
- ・旧七保小学校は比較的平坦地に立地していることから、施設やグラウンドを活用して、地域住民（特に高齢者）が交流できる新たな拠点（おおつき版小さな拠点）となる仕掛けづくりを積極的に行う。

2) 交通施設の整備方針

- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、猿橋駅、大月駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

【旧七保小学校の活用方針（案）】

小和田猿橋線と葛野川に挟まれた川沿いの平坦地に立地する。周辺は住農集落地であるが、開放感のある里山風景が広がっている。南側には雄大に連なる山々の風景を望むことができる。葛野川との高低差が少なく川への近接性が極めて高い。猿橋駅や国道 20 号からは距離があるが、車でアクセスしやすい場所である。静かな里山環境と川との親水性を活用したシニアや子供向けの活用方法が考えられる。一方で、アクセス性、眺望の良さ、川などの自然環境を活かしたレジャー系の活用方法なども考えられる。しかし校舎、体育館ともに老朽化が進行しており、既存建物の利用については慎重な判断が必要と思われる。

表-6 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
④	1	校庭			学校用地	3,646 m ²			H21.3
	2	体育館	S	1		507 m ²	N G	S44.10	
	3	校舎	R	3		2,359 m ²	N G	S42.7	
	4	プール				600 m ²		S46.7+	
	5	遊具等							



表-7 施設の特徴と活用方針

立地環境	静かな田園地帯、里山風景の中に立地、葛野川に近接
アクセス性	大月駅より約3km（車で10分、徒歩約35分）
眺望	周辺の田園風景、里山
周辺資源	百蔵山、寛城のカエデ、葛野川
利用可能な施設	校庭、校舎（要耐震改修）、体育館（老朽化が顕著）
既存建築物の 使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎：詳細調査の上、可能であれば2階建へ減築し継続使用 ・体育館：詳細調査の上、可能であれば柱・梁に補強材を加え継続使用（ただし体育館としては使えない）
活用方針（案）	・校舎：研究・研修・宿泊施設 ・穏やかな環境と平坦性を活かしたシニア施設 ・趣味やレジャー活動を志向するアクティブシニア施設の誘致 ・子供の遊び場×デイサービス等（多世代交流、コミュニティ育成） ・グランピング※1）、キャンプ場、BBQ 広場など ・体育館：木材加工センターや淡水魚の養殖場など
課題	市街地からの交通手段の充実 デマンドバスや新たなモビリティの活用等
備考	※1）グランピング：「グラマラス」＋「キャンピング」の造語。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイル。

④猿橋地区（都市計画区域外）

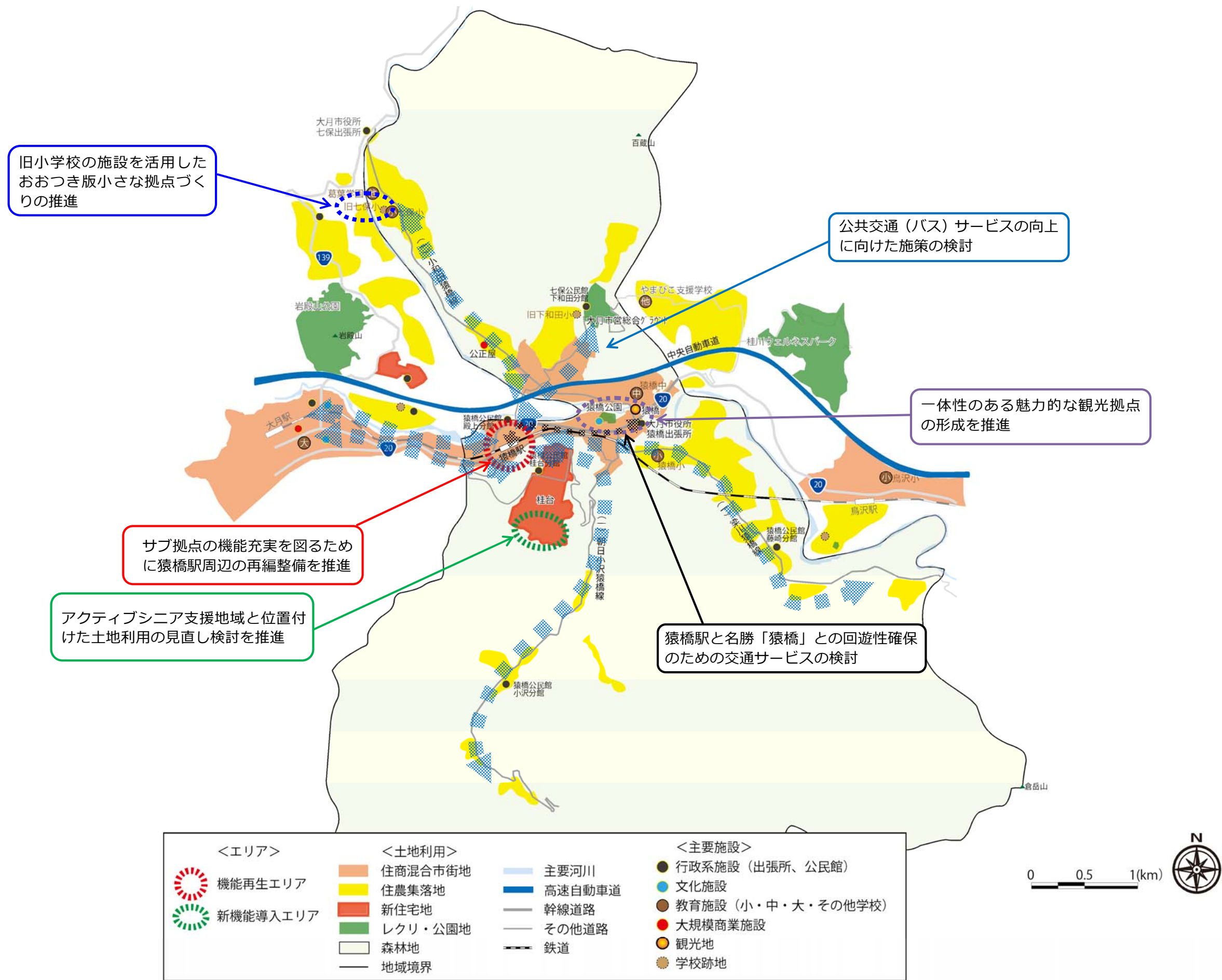
1）土地利用の方針

- ・既存の住農集落地においては、営農環境の保全と生活環境の充実を図るとともに、地域のコミュニティの維持に努める。

2）交通施設の整備方針

- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、猿橋駅、大月駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

猿橋地域のまちづくり方針図



2-2-③ 富浜地域の地域別構想

1. 現況と課題

(1) まちづくりの現況

①地域の構成

富浜町全域で構成



図-1 富浜地域の位置

②まちづくりの現況

- 1) 鳥沢駅周辺の中心市街地と旧鳥沢宿の街並み形成【図-2、写真-1、2】
 - 鳥沢駅を中心に既成市街地が形成され、市内の主要施設（行政施設、体育施設、教育施設等）や商業店舗が集積し、中央自動車道の北側には桂川ウェルネスパークや大月エコの里が立地している。
 - 国道 20 号沿道は、かつて宿場町（旧鳥沢宿）として栄え、現在でもその街並みが残されている。
 - 鳥沢駅の駅舎は平成 28 年 3 月に新しくなったもののトイレが設置されず、鳥沢小学校に設置された臨時トイレ、または、国道 20 号沿いにあるコンビニを利用しなくてはならなかったが、平成 29 年夏以降を目途にトイレ整備が予定されている。
- 2) 年少人口の減少と高齢者人口の増加【図-3～6】
 - 富浜地域の人口は 3,904 人（平成 22 年国勢調査）である。平成 7 年からの変化率（平成 22/平成 7）は 0.8 で、大月市全体と同じ変化率となっている。また、大月市全体に占める富浜地域の比率は 14% と変わっていない。
 - 大月市全体と比較して、高齢者人口の伸び率が大きく、一方で、年少人口の減少率が低くなっているという特徴がみられる。
- 3) 商業施設の立地状況【図-7】
 - 富浜町の商業施設は駅周辺の小売店とコンビニがあるのみで、集積しているという状況にはない。市民アンケート調査結果（富浜町在住者）をみると、当地以外（地区外や大月市外等）の商業施設利用が多い。

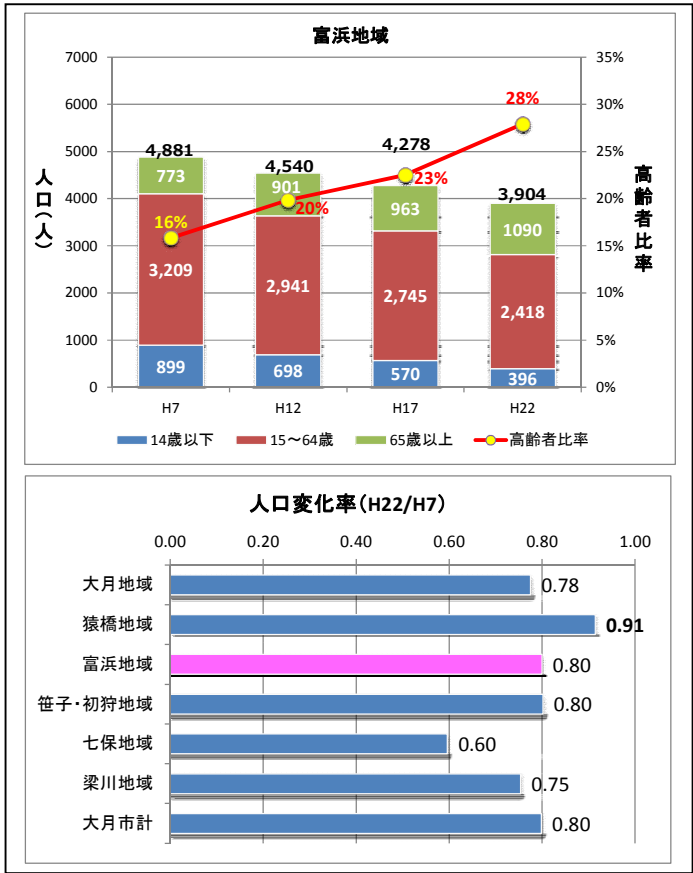


図-3 富浜地域の人口の推移と変化率

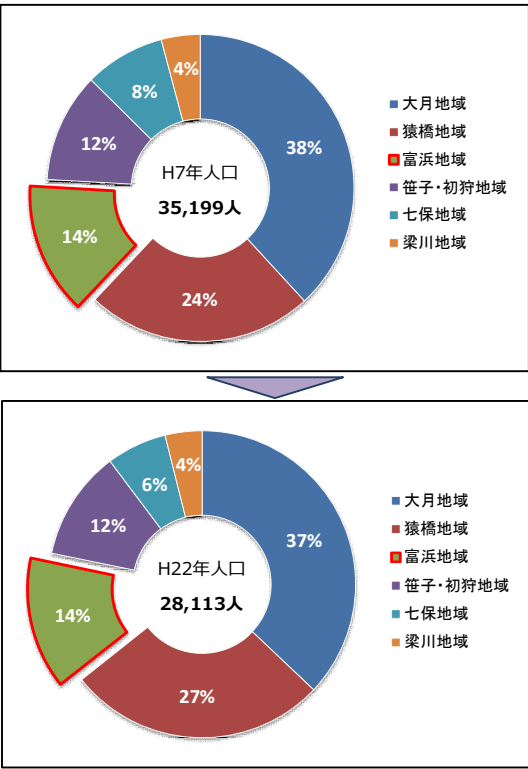


図-4 富浜地域の人口構成の変化（H7⇒H22）



図-2 富浜地域の現状

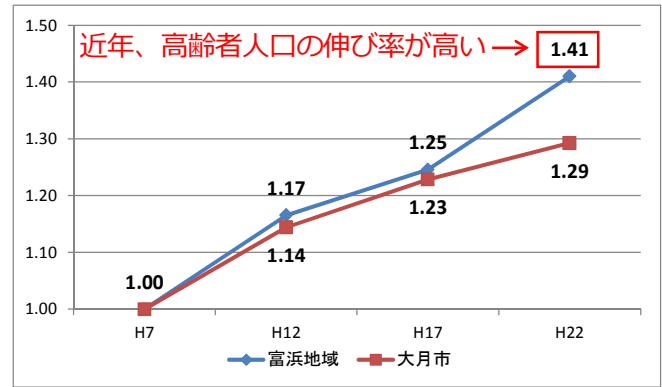


図-5 高齢者人口の伸び率（H7=1.0）

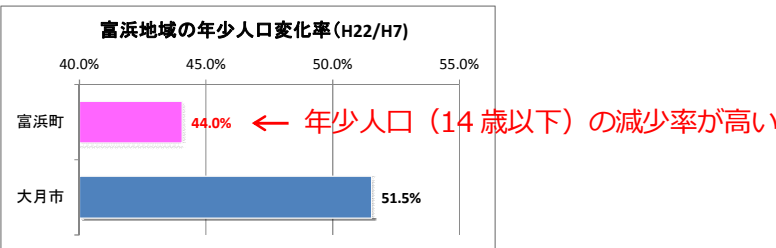


図-6 年少人口変化率（H7⇒H22）



図-7 富浜町付近の商業施設の位置図

(2) まちづくりの課題

①富浜地域全体の課題

1) 旧鳥沢宿の街並み活用【図-9】

- ・当地域には、甲州街道の宿場町として栄えた旧鳥沢宿の街並みが残されており、貴重な資源を有している。この古い街並みを観光資源として活用し、地域の活性化に結び付ける方策の検討が必要である。

2) 平坦な土地や廃校施設、空き家の活用【表-1～2、写真-3、図-10～11】

- ・鳥沢駅南側には比較的広い平坦地が広がっているが、駅の南側からのアクセスはなく、しかも、用途地域外になっている。
- ・富浜地域では、平成 22 年度末に宮谷小学校が、平成 27 年度末に富浜中学校が廃校になった。この中で旧富浜中の校舎は耐震化がなされている。また、鳥沢駅から 1.5km 圏内にある空き家物件数（A ランク対象）は 7 件と、市内全体の約 2 割（19%）を占めていることから、起業者や移住者等への廃校及び空き家を活用した対策が求められる。また、公民館施設の老朽化による建替え問題や、子育て施設の充実に向けて、複合的な施設整備の可能性について検討が求められる。

3) 駅周辺施設の充実【表-3】

- ・鳥沢駅は市内で 6 駅ある JR 中央線の駅の中で大月駅、猿橋駅に次いで利用者数が多い駅である。地域居住者で大月市外に通勤する方の 35%は鉄道を利用している。当駅は首都圏に通勤・通学する利用客の他、人気の高い扇山や百蔵山等の登山者や桂川へ訪れる釣り客、さらには県営都市公園である桂川ウェルネスパーク等への来訪者に利用されている。近年増加している登山、トレッキング客の拠点駅になっていることから、平成 29 年夏以降予定のトイレ整備に合わせて、案内情報など地域の玄関口としての機能充実が求められる。また、駅西側にある市有地（旧精算事業団の土地）を活用した公民館や出張所の統合を視野に入れた再整備の検討が求められる。

4) 公共交通（バス）の充実【図-12、表-4】

- ・猿橋駅、大月駅及び市立中央病院への 3 系統のバスが運行されている。地域内から各方面へのバス運行本数は、1 日あたり 10 本に満たない地域が多く、運行サービスの充実を図る必要がある。

鳥沢宿



概要・歴史・観光・見所

鳥沢宿（大月市）概要： 甲州街道の宿場町である鳥沢宿は2宿に分かれていて上鳥沢宿は、本陣1軒、脇本陣2軒、旅籠13軒（大5軒・中3軒・小5軒）、問屋1軒、宿場の規模は6町17間（約685m）。下鳥沢宿は、本陣1軒、脇本陣2軒、旅籠11軒（大3軒・中4軒・小4軒）、問屋1軒、宿場の規模は4町30間（約495m）と甲州街道では小規模の宿場町がほぼ隣接（約550m）した形で設置されました。人馬経立や問屋役等は1ヶ月を半分に分け前半15日間を上鳥沢宿、後半15日間を下鳥沢宿でその役を務めました。元々は小西村と称していたそうですが、江戸時代初期に周辺の地名と共に十二支に因んだものに変更になったとされます（犬目宿や猿橋宿、駒橋宿など）。明治時代以降、鉄道の駅舎が設置された事で、周辺（旧富浜村）の中心として地位を確立し村役場や小学校が建設され市も開設され繁栄しました。道路の幅が当時から広がったため、藩政期の建物は少ないものの両側に木造2階建、切妻、平入り、出桁造の町屋建築が軒を連ね、宿場町らしい街並みを一部残しています。

図-9 鳥沢宿の概要

出典：山梨県 歴史・観光・見所HPより



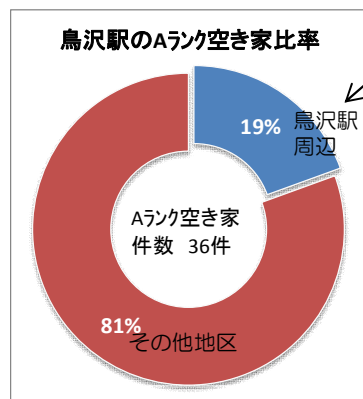
図-10 鳥沢駅南側の平坦な土地

表-1 廃校学校（宮谷小、富浜中）の概要

学校・活用状況	施設名	構造区分	階数	現状 (地目)	面積(m2) (施設台帳 面積)	耐震状況	建設年月	閉校年月日
旧宮谷小学校 (郷土資料収蔵庫に利用)	1 校庭			学校用地	1,193	-	-	H23.3.31
	2 校舎	W	2		650	NG	S29.3	
	3 校舎	W	1		58	NG	S23.3	
	4 体育館	W	1		130	NG	S23.3	
	5 プール				491	-	S43.7	
	6 遊具				-	-	-	
旧富浜中学校	1 校庭(照明あり)			学校用地	10,891	-		H28.3.31
	2 体育館	S	1		699	NG	S58.3	
	3 校舎	R	3		2,266	OK	S63.3	
	4 プール				1,202	-		



写真-3 廃校中学校の現状



鳥沢駅周辺のAランクの空き家比率は約2割（7件）

表-2 市内の駅周辺における空き家物件数

		(1)0~0.5km			(2)0.5km~1.0km			(3)1.0km~1.5km			小計
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	
笹子駅	笹子町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
初狩駅	初狩町	1	0	1	3	0	0	1	0	0	6
大月駅	大月町	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
	大月	1	0	0	6	0	0	1	0	1	9
	御太刀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	賑岡町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	計	3	0	0	6	0	0	6	0	1	16
猿橋駅	七保町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	猿橋町	2	0	0	1	0	0	3	2	0	8
	計	2	0	0	2	0	0	3	2	0	9
鳥沢駅	富浜町	1	0	1	3	2	0	3	0	0	10
梁川駅	梁川町	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
合計		7	1	2	16	2	0	13	2	1	44

A ランク：小規模の修繕等により再利用可能又はそのまま利用できる。

B ランク：改修工事等により再利用可能

C ランク：管理が行き届いておらず損傷が著しいため、大規模な改修工事等が必要と思われる

D ランク：倒壊の恐れや建築材の飛散などの危険が懸念されるため、解体等早急な対応が必要と思われる

図-11 鳥沢駅周辺のAランクの空き家比率
(市内36件の比率、駅から1.5km圏内)

表-3 富浜地域居住者の通勤先別交通手段
※市民アンケート調査結果より抜粋

問3-1 勤め先

移動・利用頻度	交通手段	大月駅周辺	地区内	地区外	大月市外	無回答	非該当	計
01ほぼ毎日【週5回以上】	01鉄道	0	0	2	9	1	0	12
	02公共バス	0	0	0	0	0	0	0
	03バス（公共以外）	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	3	6	6	16	0	0	31
	06自家用車（送迎）	0	0	1	0	0	0	1
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	1	0	0	0	1
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	1	1	0	0	2
	小計	3	6	11	26	1	0	47

大月市外通勤者の35%（9÷26）が鉄道利用

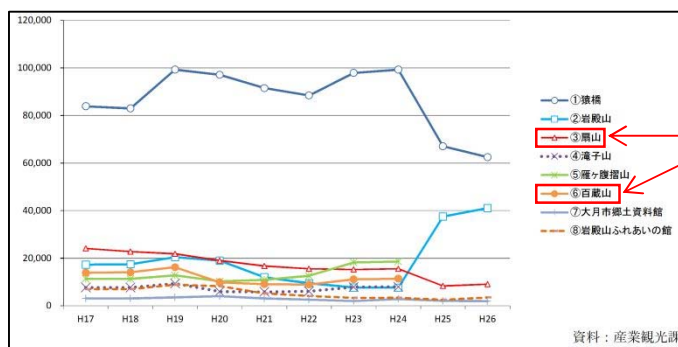


図-12 大月市観光入込客数

【富浜地域のバス運行サービスの現状】

- ◆地域からのバス路線は、猿橋駅、大月駅、大月市立中央病院に向かう3系統がある。
- ◆運行ルートから、運行本数が変化する下図の4区間に分けて整理した。
- ◆堀江製作所前、山谷、新倉の各方面から猿橋駅方面に向かうバスの運行本数は、1日あたり10本以下である。山谷及び新倉方面からの運行が合流する猿橋～中野入口間では、猿橋駅方面に1日あたり12本運行されている（猿橋駅方面から地域に向かう方向は4本と少ない）。



図-13 富浜地域のバス路線と運行本数

表-4 富浜地域のバス路線と運行本数（上図の方面別の本数内訳）

区間：猿橋～中野入口	本数 (本/日)	区間：猿橋～中野入口	本数 (本/日)	区間：猿橋～中野入口	本数 (本/日)
富浜地区 → 大月駅	4	富浜地区 → 大月市立中央病院	3	富浜地区 → 猿橋駅	5
富浜地区 ← 大月駅	1	富浜地区 ← 大月市立中央病院	1	富浜地区 ← 猿橋駅	2
上下合計	5	上下合計	4	上下合計	7
区間：中野入口～山谷	本数 (本/日)	区間：中野入口～山谷	本数 (本/日)	区間：中野入口～山谷	本数 (本/日)
富浜地区 → 大月駅	1	富浜地区 → 大月市立中央病院	1	富浜地区 → 猿橋駅	1
富浜地区 ← 大月駅	2	富浜地区 ← 大月市立中央病院	1	富浜地区 ← 猿橋駅	2
上下合計	3	上下合計	2	上下合計	3
区間：中野入口～新倉	本数 (本/日)	区間：中野入口～新倉	本数 (本/日)	区間：中野入口～新倉	本数 (本/日)
富浜地区 → 大月駅	2	富浜地区 → 大月市立中央病院	2	富浜地区 → 猿橋駅	3
富浜地区 ← 大月駅	0	富浜地区 ← 大月市立中央病院	0	富浜地区 ← 猿橋駅	1
上下合計	2	上下合計	2	上下合計	4
区間：猿橋駅～堀江製作所前	本数 (本/日)	区間：猿橋駅～堀江製作所前	本数 (本/日)	区間：猿橋駅～堀江製作所前	本数 (本/日)
富浜地区 → 大月駅	3	富浜地区 → 大月市立中央病院	3	富浜地区 → 猿橋駅	3
富浜地区 ← 大月駅	2	富浜地区 ← 大月市立中央病院	2	富浜地区 ← 猿橋駅	4
上下合計	5	上下合計	5	上下合計	7

②市民アンケート結果からみた課題【富浜地区を対象】

市民アンケートの結果から富浜地区の住民の回答を抽出して、1)快適性、2)安全性、3)利便性の3分野に関して現状の満足度と将来のまちづくりに向けて重要度が高いか否かを把握した。アンケート調査では、各分野の項目について以下の4段階評価としている（「わからない」を除いた4段階）。

【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（将来も同様）。

また、現状と将来のギャップが大きいほど、その項目に関しては将来に向けて現状を大きく改善していく必要性（重要性）が高い、という評価となる。

1) 快適性について

- ・自然や景観、落ち着きのある環境に関しては、現状でも満足度が高く、将来的にも継続していく重要性が示されている。
- ・地域住民が高く望んでいる項目は、「高齢者が安心して暮らせる環境」、「高齢者などが安心して移動できる歩道・道路」、「子どもを安心して育てる環境」、「歩道の広さ」、「緑地・公園等の充実度」と、従来の自然環境以外の都市生活に必要な快適性の環境整備全てとなっている

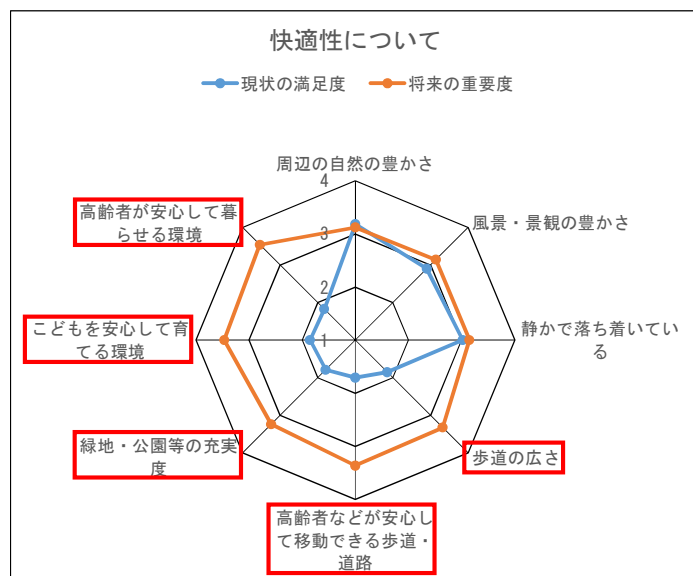


図-14 富浜地域の快適性に関する評価結果

※) グラフの赤枠及び表の網掛けは、分野内の項目のギャップ値が高く、特筆すべき項目を示す。

表-4 富浜地域の快適性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
快適性について	周辺の自然の豊かさ	3.18	3.12	-0.06
	風景・景観の豊かさ	2.90	3.14	0.24
	静かで落ち着いている	3.02	3.15	0.13
	歩道の広さ	1.85	3.33	1.47
	高齢者などが安心して移動できる歩道・道路	1.71	3.36	1.66
	緑地・公園等の充実度	1.79	3.24	1.45
	子どもを安心して育てる環境	1.85	3.47	1.61
	高齢者が安心して暮らせる環境	1.83	3.54	1.71

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2) 安全性について

- ・安全性に関する4項目については、いずれも現状では満足度が低く、将来の重要度が高いという結果になっており、項目による差異はみられない。どの項目も重要であるとしている。

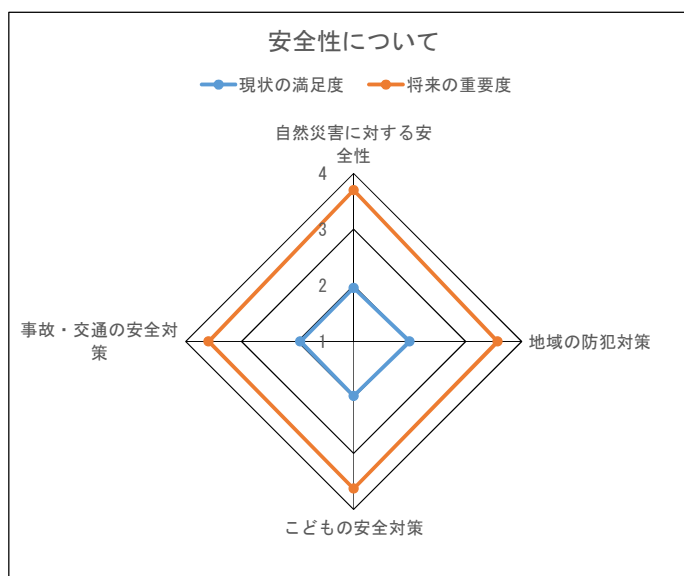


図-15 富浜地域の安全性に関する評価結果

表-5 富浜地域の安全性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
安全性について	自然災害に対する安全性	1.95	3.70	1.75
	地域の防犯対策	2.00	3.57	1.57
	こどもの安全対策	1.97	3.63	1.65
	事故・交通の安全対策	1.95	3.59	1.64

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

3) 利便性について

- ・利便性に関する 11 項目については、「病院・診療所へのアクセス」、「バスの使いやすさ」、「福祉施設等へのアクセス」、に関する項目が、利便性への満足度が低く、将来の改善に対する重要性を指摘している。
- ・特に、「病院・診療所へのアクセス」については現状での満足度が最も低く、かつ将来の重要度が最も高くなっている。
- ・将来の重要度は若干低いもの、「デパート・ショッピングセンターへのアクセス」は現状の満足度が 2 番目に低くなっている。

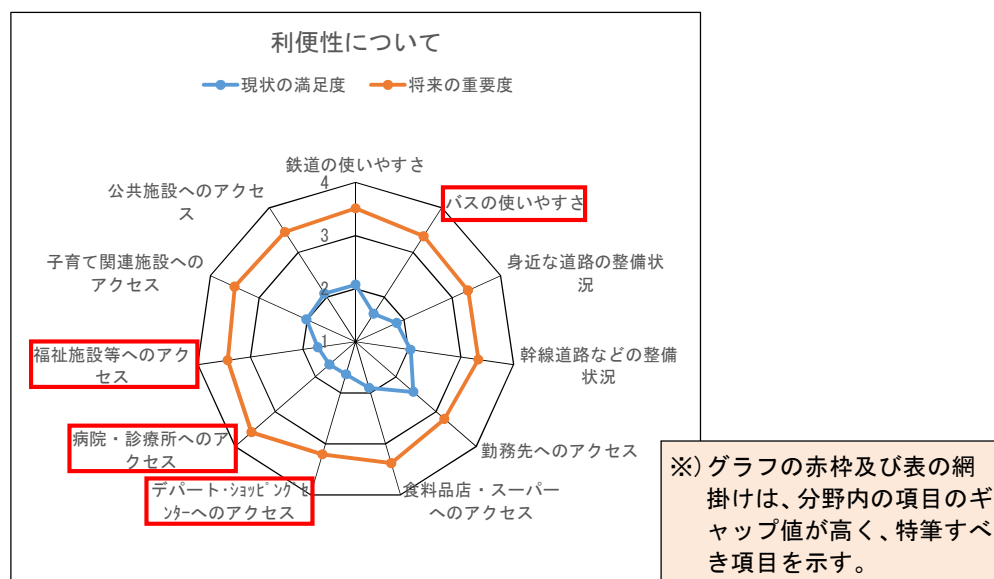


図-16 富浜地域の利便性に関する評価結果

表-6 富浜地域の利便性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
利便性について	鉄道の使いやすさ	2.08	3.51	1.43
	バスの使いやすさ	1.63	3.36	1.74
	身近な道路の整備状況	1.85	3.33	1.48
	幹線道路などの整備状況	2.04	3.33	1.29
	勤務先へのアクセス	2.44	3.21	0.77
	食料品店・スーパーへのアクセス	1.90	3.38	1.48
	デパート・ショッピングセンターへのアクセス	1.64	3.21	1.57
	病院・診療所へのアクセス	1.65	3.59	1.94
	福祉施設等へのアクセス	1.72	3.43	1.71
	子育て関連施設へのアクセス	2.01	3.50	1.49
	公共施設へのアクセス	2.08	3.46	1.37

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2. 整備方針

(1) まちづくりの目標

古き良き街並みを維持しつつ、都市的生活に必要な機能を有する市街地へ再生

～ 市内第3の地区拠点として地域資源を活かした魅力あるまちづくりを推進 ～

- ①居住誘導地区の創出
- ②交通結節機能の強化
- ③観光・レジャー機能の活性化
- ④既存施設を有効活用した魅力づくり

(2) まちづくりの方針

①鳥沢駅周辺地区

1) 土地利用の方針

- ・駅周辺の市街地部においては、本市の人口減少抑止に向けた居住誘導を図る区域の一つと位置付け、駅南側の平坦地の活用可能性を検討する。また、居住機能に付随する生活利便機能など、新たな居住環境創出に必要な土地利用の推進を図る。

2) 交通施設の整備方針

- ・通勤、通学や観光客の利便性向上を図るために、鳥沢駅のトイレ整備（平成29年夏以降予定）を契機に案内情報等の機能強化を検討する。
- ・旧鳥沢宿を活かした駅周辺の回遊性、周遊性を確保するために、安全で快適な散策も可能な歩行空間の整備を推進する。
- ・鳥沢駅の南側には大月市民総合体育館や平坦な土地が広がっているものの、改札口がなく、連絡する道路もないため、将来的な駅南側の土地利用展開の可能性を検討するとともに、連絡路の検討を併せて行う。

3) その他の方針

- ・国道20号の沿道は、旧鳥沢宿の歴史的な街並みを保持しつつ、景観に配慮した整備を推進する。
- ・鳥沢駅を利用する登山（トレッキング）や釣り、桂川ウェルネスパーク等への観光客に対し

②その他地区（おおつき版小さな拠点の周辺地区）

1) 土地利用の方針

- ・旧富浜中学校の廃校施設を活用して、アーティストや起業家などとの交流促進や学生等のスポーツや音楽等の合宿機能など、新たな拠点（おおつき版小さな拠点）となる仕掛けづくりを積極的に行う。また、旧宮谷小学校の廃校施設やグラウンドを活用して、地域住民が交流できる新たな拠点（おおつき版小さな拠点）となる仕掛けづくりを積極的に行う。
- ・既存の大月エコの里においては、農業体験等を通じて地域住民の交流の場となるよう、活用方策を積極的に検討する（前面道路が市道認定されたことで、新たな施設整備が可能）。
- ・やまびこ支援学校やもえぎ寮が移転された場合には、山梨県の意向を勘案しつつ、跡地活用について検討する。

2) 交通施設の整備方針

- ・地区内の主要レジャー施設（桂川ウェルネスパーク）やおおつき版小さな拠点等へアクセス性を向上させるために国道20号までの道路環境の改善を推進する。
- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、猿橋駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

【旧富浜中学校の活用方針（案）】

鳥沢駅から徒歩圏内にあり、市民総合体育館が隣接し、国道 20 号からも近い位置に立地する。一方で非常に豊かな自然を感じられるとともに、眺望も良く開放感がある。周辺の住宅からは少し距離があること、交通アクセス性が比較的良いこと、さらに隣接する市民総合体育館とも連携しながら、人々が集い賑わいを生む施設整備が望まれる。

表-7 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑥	1	校庭			学校用地	10891, m ²			H28.3
	2	体育館	S	1		699 m ²	NG	S58.3	
	3	校舎	R	3		2,266 m ²	OK	S63.3	
	4	プール				1,202 m ²			



表-8 施設の特徴と活用方針

立地環境	桂川に面した自然豊かな環境
アクセス性	鳥沢駅より約 650m（徒歩約 7 分）
眺望	南側には集落が無く、山々の連なりを見ることができる
周辺資源	桂川、市民総合体育館、鳥沢宿の家並み
利用可能な施設	校庭、校舎、体育館（要耐震改修）
既存建築物の使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎：継続使用 ・体育館：詳細調査の上、可能であれば改修し継続使用
活用方針（案）	・ 広い校庭を活かした企業合宿所や企業運動会会場 ・ 音楽練習合宿所、野外ライブ会場 ・ ツーリングやトレイルランの拠点 ・ 子供の遊び場×デイサービス等（多世代交流、コミュニティ育成） ・ 校舎を活かした複合的施設（公民館や出張所、子育て・高齢者機能の施設） ・ グランピング※1）、キャンプ場、BBQ 広場など
課題	・ 新桂川橋梁が近いので電車の走行音が大きい ・ 周辺に商店や飲食店が無い
備考	※1）グランピング：「グラマラス」＋「キャンピング」の造語。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイル。

【旧宮谷小学校の活用方針（案）】

宮谷地区の南斜面地に立地し、周辺は農地と住宅が多く存在する。道路は狭く、高低差があるためアクセス性は良いとは言えない。桂川ウェルネスパークに近接しているため、市内外から人を誘引しやすいエリアと言える。市内の学校跡地で唯一の木造校舎であり、耐震性に課題はあるが、シンプルなデザインかつ非常に貴重な資源であるため既存校舎を活かした活用が望まれる。

表-9 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑤	1	校庭			学校用地	1,193 m ²			H23.3
	2	体育館	W	1		130 m ²	N G	S23.3	
	3	校舎	W	1		650 m ²	N G	S23.3	
	4	校舎	W	2		58 m ²	N G	S29.3	
	5	プール				600 m ²		S43.7	
	6	遊具等							



表-10 施設の特徴と活用方針

立地環境	斜面地の住農集落地、国道 20 号からのアクセス性は良くない
アクセス性	猿橋駅より約 3 km（車で 8 分、徒歩約 35 分）
眺望	南斜面のため、大月の山々を眺めることができる
周辺資源	宮谷川、桂川ウェルネスパーク、宮谷白山遺跡
利用可能な施設	校庭、木造校舎（要耐震改修）
既存建築物の 使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎：詳細調査の上、可能であれば保全の上、再生して利用
備考	現在は郷土資料館の収蔵庫として利用
活用方針（案）	・桂川ウェルネスパークと連携したものづくり工房や学習施設 ・アーティスト（ライターズ）インレジデンス※¹⁾ 及びギャラリー、アートイベントや校庭映画祭等の開催 ・グランピング※²⁾、キャンプ場、BBQ 広場
課題	新規利用者のための交通手段整備
備考	現在は郷土資料館の収蔵庫として利用 ※¹⁾ アーティスト（ライターズ）インレジデンス：アーティストや作家等が一定期間滞在し作品制作及び展示を行う。滞在期間中には作品制作の他、ワークショップ等の活動も行う。特に作家の場合は本市にまつわる小説等の執筆に加え、滞在場所（旧宮谷小）を出版社として位置づけ、「宮谷文庫（案）」のようなブランディングを行い、様々な作家の作品を発表することもできる。 ※²⁾ グランピング：「グラマラス」＋「キャンピング」の造語。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイル。

富浜地域のまちづくり方針図



148

(2) まちづくりの課題

① 笹子・初狩地域全体の課題

1) 旧初狩宿の街並み活用【図-7】

- ・当地域には、甲州街道の宿場町として栄えた旧初狩宿の街並みが残されており、貴重な資源を有している。この古い街並みを観光資源として活用し、地域の活性化に結び付ける方策の検討が必要である。

2) 廃校施設、空き家、企業跡地の活用【表-1～2、写真-3、図-8】

- ・笹子・初狩地域では、平成 22 年度末に笹子小学校が、平成 27 年度末に初狩小学校が移転し廃校になった（現在の初狩小学校は、旧大月第一中学校の校舎を小学校化して利用）。笹子駅及び初狩駅から 1.5km 圏内にある空き家物件数(Aランク対象)は7件と、市内全体の約2割(19%)を占めており、企業跡地（滝沢工業）を含め、起業者や移住者等への廃校及び空き家等を活用した対策が求められる。
- ・まるたの森クリーンセンターの向かい側にある市有地（約 6ha）は、現在 JR 東海へ賃借しており、リニア関連の作業施設として利用されている。この土地は、将来的には賃借契約が終了して未利用地になることから、将来に向けた利用について検討が求められる。

3) 公共交通（バス）の充実【図-9～10 表-3】

- ・市民アンケート調査結果より、大月駅に行く場合に交通手段は、過半数が自家用車（運転）であり、バスを利用する割合は4%と少ないが、利用している。
- ・大月駅及び市立中央病院方面に向かう2系統のバスが運行されている。地域内から各方面へのバス運行本数は、1日あたり10本程度と多くないため、運行サービスの充実を図る必要がある。

【初狩宿の概要】

- ・初狩宿は、江戸日本橋から数えて21番目の宿場町で、比較的裕福な宿場町であったと見られ街道筋にはレンガ造りの古い蔵などが建っている。
- ・山本周五郎生誕の地や松尾芭蕉の句碑があり、歴史的な景観を有している。



旧宿場町の街並み



レンガ造りの蔵

図-7 初狩宿の概要
出典：インターネット検索より

表-1 廃校学校（笹子小、初狩小）の概要

学校・活用状況	施設名	構造区分	階数	現状 (地目)	面積(m2) (施設台帳 面積)	耐震状況	建設年月	閉校年月日
旧笹子小学校	1 校庭(照明あり)			学校用地	2,340	—	S50.8	H22.3.31
	2 体育館	S	1		494	NG	S45.1	
	3 校舎	R	3		469	NG	S34.3	
	4 校舎	R	3		755	NG	S35.3	
	5 校舎	R	2		564	NG	S35.3	
	6 プール				432	—	S46.7	
	7 遊具				—	—	—	
旧初狩小学校	1 校庭			学校用地	5,915	—		H27.3.31
	2 体育館	S	1		825	NG	H1.2	
	3 校舎	R	3		2,277	NG	S52.2	
	6 プール				519	—		
	7 遊具				—	—	—	



写真-3 廃校小学校の現状

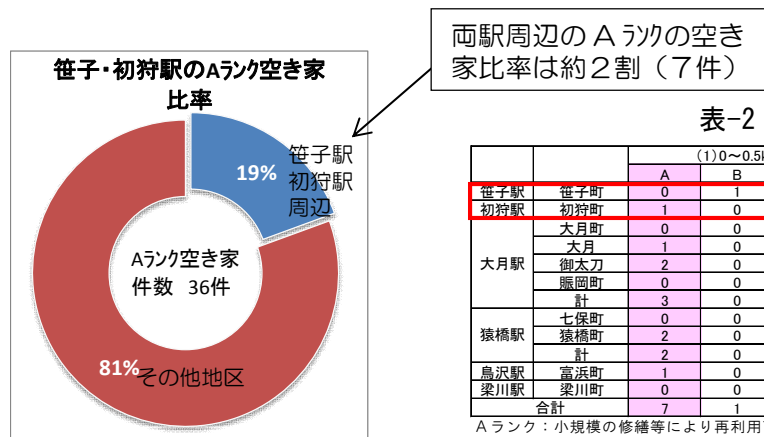


表-2 市内の駅周辺における空き家物件数

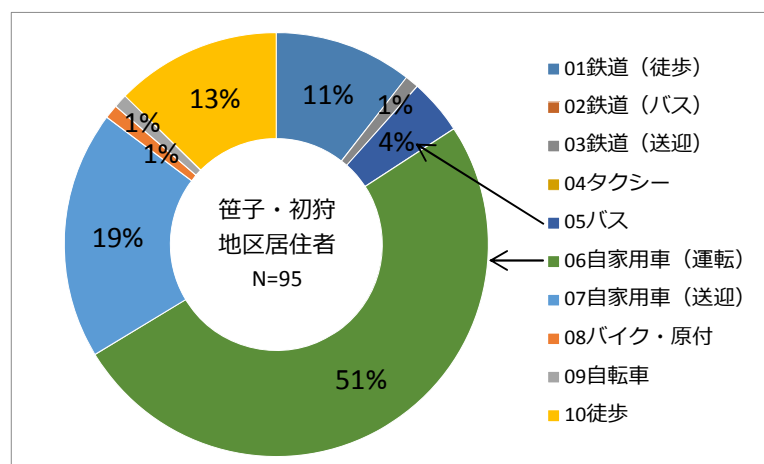
		(1)0～0.5km			(2)0.5km～1.0km			(3)1.0km～1.5km			小計
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	
笹子駅	笹子町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
初狩駅	初狩町	1	0	1	3	0	0	1	0	0	6
大月駅	大月町	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
	大月	1	0	0	6	0	0	1	0	1	9
	御太刀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	飯岡町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
猿橋駅	計	3	0	0	6	0	0	6	0	1	16
	七保町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	猿橋町	2	0	0	1	0	0	3	2	0	8
鳥沢駅	計	2	0	0	2	0	0	3	2	0	9
	富浜町	1	0	1	3	2	0	3	0	0	10
	梁川町	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
合計		7	1	2	16	2	0	13	2	1	44

Aランク：小規模の修繕等により再利用可能又はそのまま利用できる。

Bランク：改修工事等により再利用可能

Cランク：管理が行き届いておらず損傷が著しいため、大規模な改修工事等が必要と思われる

Dランク：倒壊の恐れや建築材の飛散などの危険が懸念されるため、解体等早急な対応が必要と思われる



【笹子・初狩地域のバス運行サービスの現状】

- ◆地域からのバス路線は、大月駅、大月市立中央病院に向かう2系統がある。
- ◆運行ルートは、新田～下真木間で整理した。
- ◆大月駅ならびに市立中央病院に向かうバスの運行本数は、1日あたりそれぞれ6本となっており、市立中央病院までは12本運行されている（大月駅の運行ルートも病院を経由）。他地域に比べると、運行本数は十分とはいえない。

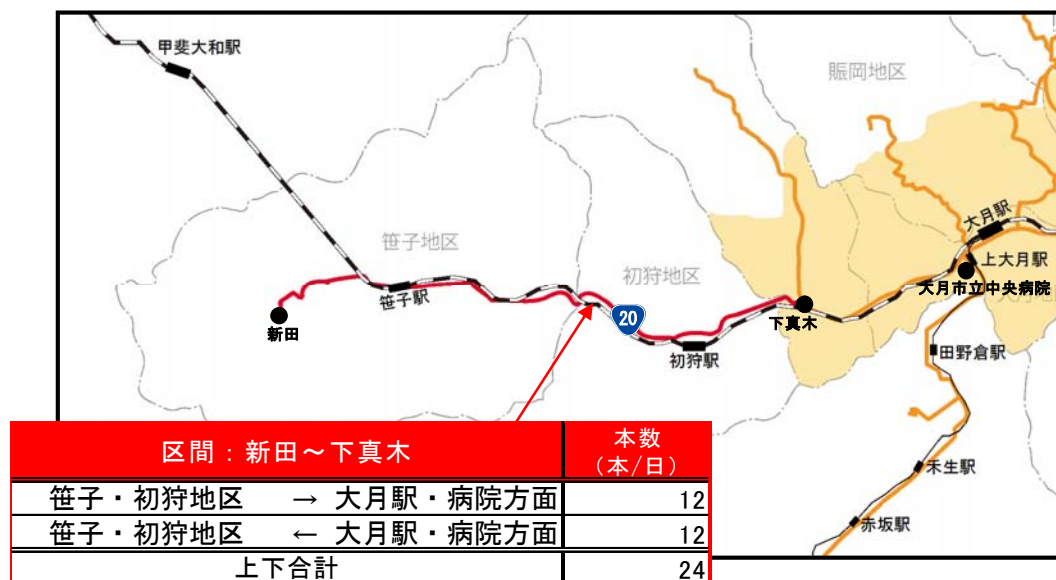


図-10 笹子・初狩地域のバス路線と運行本数

表-3 笹子・初狩地域のバス路線と運行本数（上図の方面別の本数内訳）

区間：新田～下真木		本数 (本/日)
笹子・初狩地区	→ 大月駅	6
笹子・初狩地区	← 大月駅	6
上下合計		12

区間：新田～下真木		本数 (本/日)
笹子・初狩地区	→ 大月市立中央病院	6
笹子・初狩地区	← 大月市立中央病院	6
上下合計		12

②市民アンケート結果からみた課題【笹子地区、初狩地区を対象】

市民アンケートの結果から笹子地区、初狩地区の住民の回答を抽出して、1)快適性、2)安全性、3)利便性の3分野に関して現状の満足度と将来のまちづくりに向けて重要度が高いか否かを把握した。アンケート調査では、各分野の項目について以下の4段階評価としている（「わからない」を除いた4段階）。

【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（将来も同様）。

また、現状と将来のギャップが大きいほど、その項目に関しては将来に向けて現状を大きく改善していく必要性（重要性）が高い、という評価となる。

1) 快適性について

- ・自然や景観、落ち着きのある環境に関しては、現状でも満足度が高いものの、将来的にも継続していく重要性が示されているのは、「自然の豊かさ」と「風景・景観の豊かさ」となっている。
- ・地域住民が高く望んでいる項目は、「高齢者が安心して暮らせる環境」、「高齢者などが安心して移動できる歩道・道路」、「子どもを安心して育てる環境」、「緑地・公園等の充実度」と、従来の自然環境以外の都市生活に必要な快適性の環境整備となっている

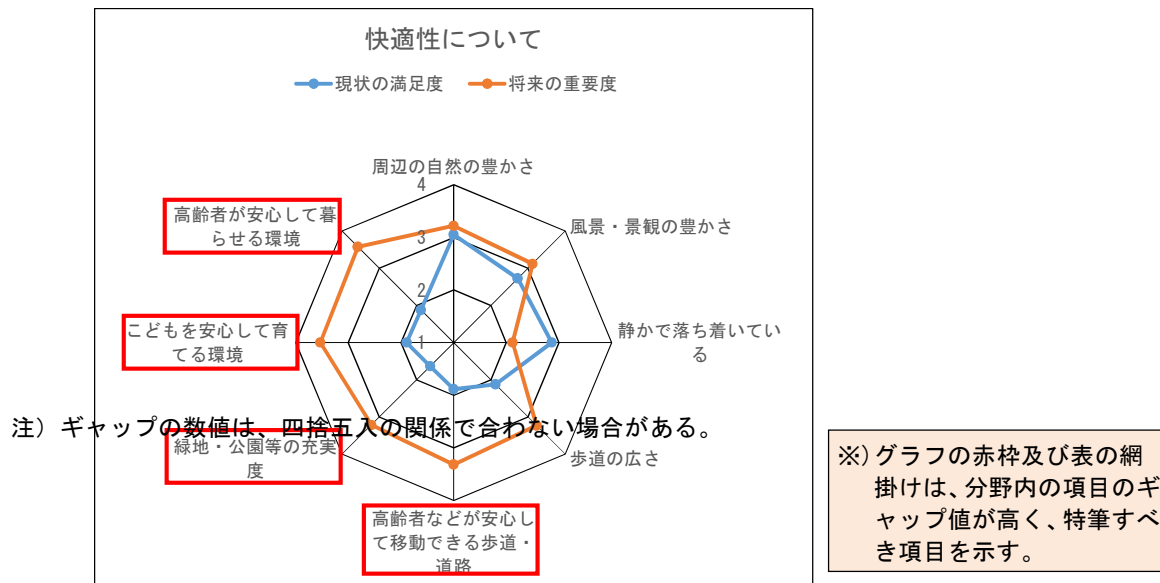


図-11 笹子・初狩地域の快適性に関する評価結果

表-4 笹子・初狩地域の快適性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
快適性について	周辺の自然の豊かさ	3.05	3.22	0.17
	風景・景観の豊かさ	2.72	3.12	0.40
	静かで落ち着いている	2.86	2.12	-0.74
	歩道の広さ	2.12	3.23	1.10
	高齢者などが安心して移動できる歩道・道路	1.89	3.32	1.43
	緑地・公園等の充実度	1.63	3.21	1.58
	子どもを安心して育てる環境	1.89	3.53	1.64
	高齢者が安心して暮らせる環境	1.88	3.58	1.69

2) 安全性について

- ・安全性に関する4項目については、いずれも現状では満足度が低く、将来の重要度が高いという結果になっており、項目による差異はみられない。どの項目も重要であるとしている。

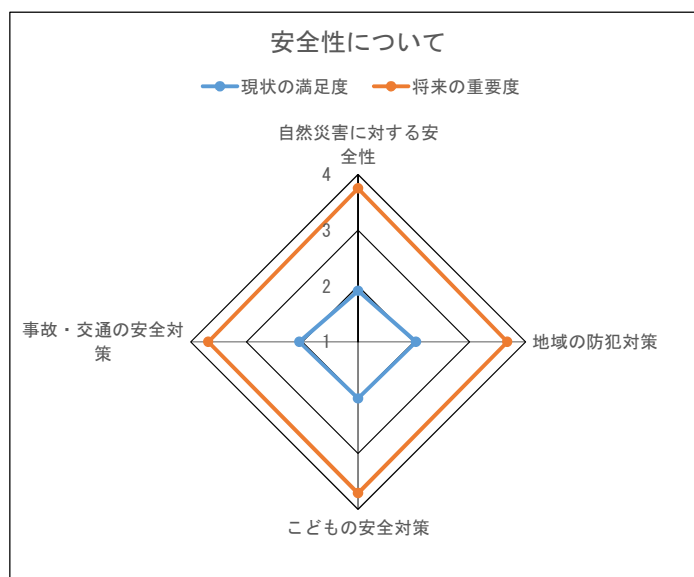


図-12 笹子・初狩地域の安全性に関する評価結果

表-5 笹子・初狩地域の安全性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
安全性について	自然災害に対する安全性	1.91	3.75	1.84
	地域の防犯対策	2.04	3.68	1.64
	こどもの安全対策	2.01	3.71	1.70
	事故・交通の安全対策	2.05	3.68	1.63

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

3) 利便性について

- ・利便性に関する 11 項目については、「病院・診療所へのアクセス」、「食料品店・スーパーへのアクセス」、「子育て施設へのアクセス」、に関する項目が、利便性への満足度が低く、将来の改善に対する重要性を指摘している。
- ・特に、「病院・診療所へのアクセス」については現状での満足度が低く、かつ将来の重要度が最も高くなっている。また、将来の重要度は若干低いもの、「デパート・ショッピングセンターへのアクセス」は現状の満足度が最も低くなっている。

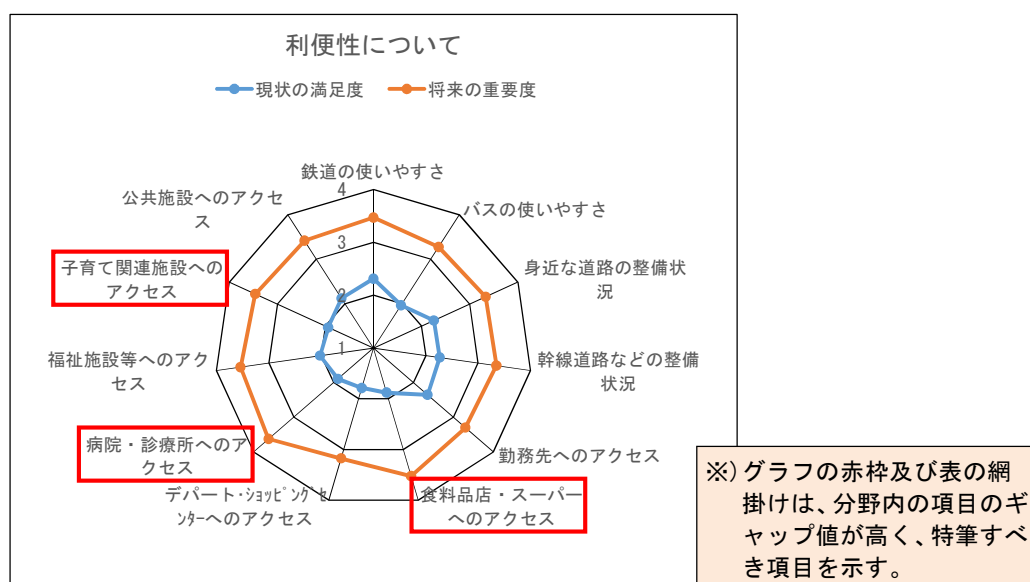


図-13 笹子・初狩地域の利便性に関する評価結果

表-6 笹子・初狩地域の利便性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
利便性について	鉄道の使いやすさ	2.31	3.47	1.16
	バスの使いやすさ	1.96	3.27	1.31
	身近な道路の整備状況	2.26	3.33	1.08
	幹線道路などの整備状況	2.26	3.35	1.09
	勤務先へのアクセス	2.35	3.30	0.95
	食料品店・スーパーへのアクセス	1.88	3.53	1.64
	デパート・ショッピングセンターへのアクセス	1.79	3.18	1.39
	病院・診療所へのアクセス	1.89	3.63	1.73
	福祉施設等へのアクセス	2.02	3.54	1.52
	子育て関連施設へのアクセス	1.94	3.46	1.52
	公共施設へのアクセス	2.12	3.41	1.30

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2. 整備方針

(1) まちづくりの目標

これまでの生活環境・地域コミュニティを堅持しつつ、地域資源を活用したまちの再生

- ①生活環境の維持・向上
- ②交通サービスの充実
- ③既存施設を有効活用した魅力づくり

(2) まちづくりの方針

1) 土地利用の方針

- ・ 駅周辺においては、商店等の利便施設など生活環境の向上に必要な機能の導入を推進する。
- ・ 旧笹子小学校及び旧初狩小学校の廃校施設を活用して、地域コミュニティの核や、近隣の施設（酒遊館、バイオマス発電所、プレカット工場など）と連携した新たな拠点（おおつき版小さな拠点）となる仕掛けづくりを積極的に行う。
- ・ まるたの森クリーンセンター向かい側の市有地について、JR 東海との賃借契約が終了した将来には、企業誘致等に向けた検討を行う。

2) 交通施設等の整備方針

- ・ 地区住民の公共交通の利便性向上のために、大月駅や市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

3) その他の方針

- ・ 国道 20 号の沿道は、旧初狩宿の歴史的な街並みを保持しつつ、観光活性化につなげる施策の検討を推進する。

【旧笹子小学校の活用方針（案）】

本市の甲府方面からの入口および東京方面からの出口となる笹子エリアの国道 20 号沿いに立地し、国道からの視認性が非常に高く、また国道から車でアクセスしやすい。また笹子駅から徒歩 5 分であり、交通利便性が非常に高い。よって視認性、交通利便性を活かした集客施設の整備が望まれる。ただし施設は築年数が相当経過しているため抜本的な施設整備が必要である。

表-7 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑦	1	校庭			学校用地	2,340 m ²		S50.8	H22.3
	2	体育館	S	1		494 m ²	N G	S45.1	
	3	校舎	R	3		469 m ²	N G	S34.3	
	4	校舎	R	3		755 m ²	N G	S35.3	
	5	校舎	R	2		564 m ²	N G	S35.3	
	6	プール				432 m ²		S46.7	
	7	遊具等							



表-8 施設の特徴と活用方針

立地環境	中央自動車道、中央本線、国道 20 号、笹子川に挟まれた非常に狭い平地に立地
アクセス性	笹子駅より約 350m（徒歩約 5 分）
眺望	南側に本市の山々と富士山方面をのぞむことができる
周辺資源	酒遊館、笹子川、追分人形芝居
利用可能な施設	校庭、校舎（要耐震改修）
既存建築物の使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎：詳細調査の上、可能であれば保全の上、2 階に減築し再利用 ・体育館：詳細調査の結果によるが取り壊しが前提
活用方針（案）	・酒遊館と連携した観光バスが乗り入れられる集客施設 ・市内を巡る移動スーパー等の発信拠点 ・グランピング※1）や BBQ 広場 ・校庭を活用した地域イベント、音楽などの賑わいイベント、アートイベント、スポーツ大会の開催
課題	国道 20 号からのアクセス路の整備
備考	※1）グランピング：「グラマラス」＋「キャンピング」の造語。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイル。

【旧初狩小学校の活用方針（案）】

国道 20 号と中央自動車道および笹子川に挟まれた平地に立地する。周辺には農地が広がり、住宅数はあまり多くない。中央自動車道の初狩 P A に近接しており、下り線の P A から本学校跡地を望むことができる。また初狩エリアは市内で最も川（笹子川）との高低差が少なく、笹子川の流れも穏やかであるため、川との近接性を活かした施設活用が望まれる。また近年のオープンが予定されるバイオマス発電所やプレカット工場にも近接しているため、林業、木材関係の拠点とすることも考えられる。

表-9 施設概要

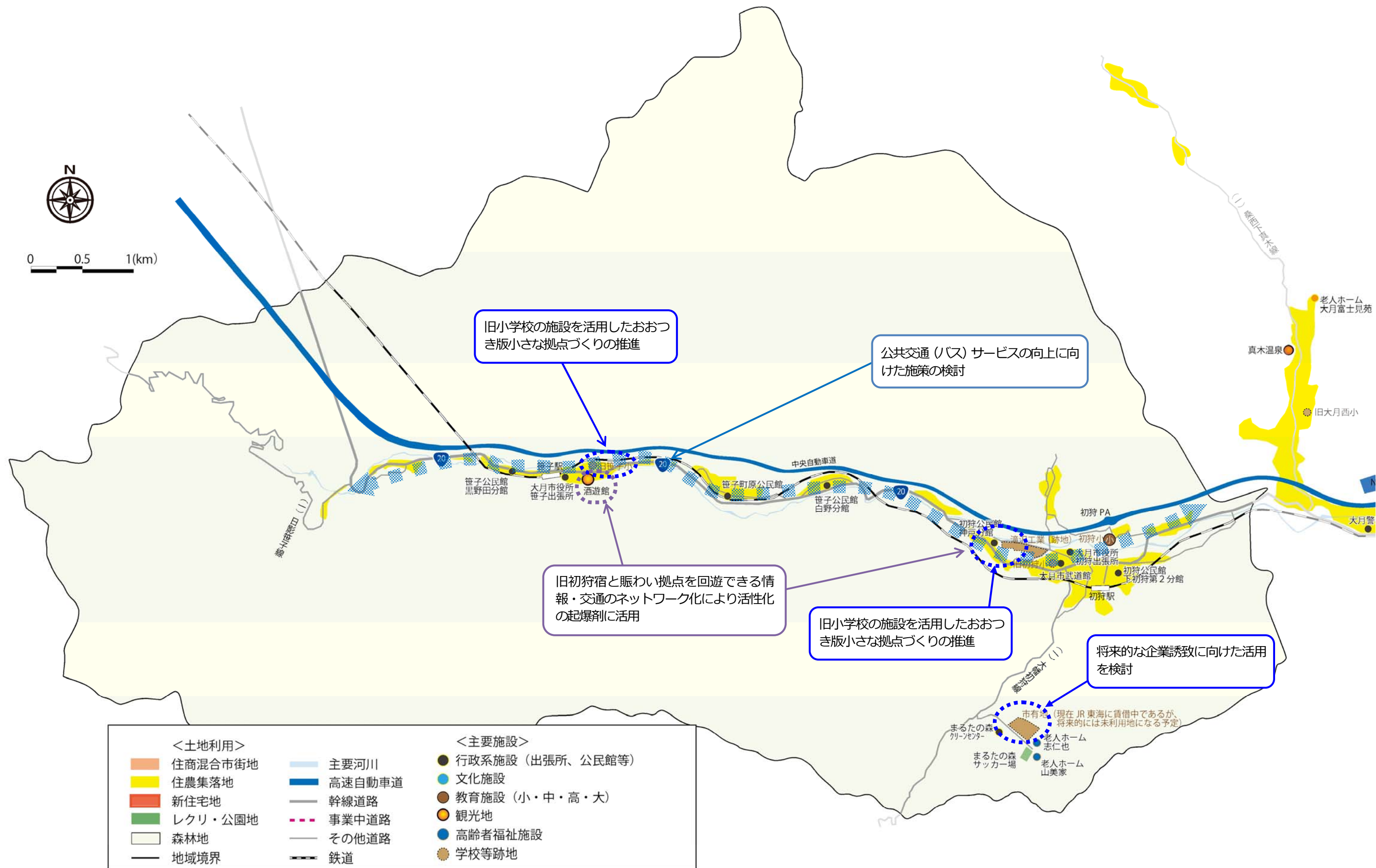
番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑧	1	校庭			学校用地	5,915 m ²			H27.3
	2	体育館	S	1		825 m ²	N G	H1.2	
	3	校舎	R	3		2,277 m ²	N G	S52.2	
	4	プール				519 m ²			
	5	遊具等							



表-10 施設の特徴と活用方針

立地環境	国道 20 号と中央自動車道、笹子川の間に立地 初狩 P A（下り線）から見える
アクセス性	初狩駅より約 1.2 km（徒歩約 12 分）
眺望	南側に本市の山々と富士山方面をのぞむことができる
周辺資源	笹子川、日の出鉱泉、高川山、中初狩の家並み、まるたの森サッカー場
利用可能な施設	校庭、校舎、体育館（要耐震改修）
既存建築物の使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・校舎：詳細調査の上、可能であれば保全の上、2 階に減築し再利用 ・体育館：詳細調査の上、可能であれば屋根を改修し（高さも低くし）継続利用
活用方針（案）	・川遊びやアウトドアスポーツの拠点 ・自伐型林業（教育・普及）、加工（プロダクト開発）の拠点 ・ものづくりと自然遊びとを組み合わせた教育施設等 ・農業・淡水漁業等の体験学習施設（プールも活用） ・体育館：木材加工センター、淡水魚の養殖場、隣接武道場と合わせ武道エリアとして活用（武道教室、大会の開催等）
課題	新規利用者のための交通手段整備

笹子・初狩地域のまちづくり方針図



2-2-⑤ 梁川地域の地域別構想

1. 現況と課題

(1) まちづくりの現況

①地域の構成

梁川町全域で構成



図-1 梁川地域の位置

②まちづくりの現況

- 1) 梁川駅南東に中心集落が形成【図-2～3、写真-1】
 - ・梁川駅の南東に既成の中心集落地が形成され、市役所の出張所や公民館分館が立地している。
 - ・当地域には、「ふれあい農園」があり、大月市民のみならず市外居住者も利用できることから、農業体験とふれあいの場が形成されている。
- 2) 人口減少の加速と年少人口減少【図-4～6】
 - ・梁川地域の人口は1,086人（平成22年国勢調査）であり、高齢者比率は32%と高い（大月市全体で29%）。平成7年からの人口変化率（平成22/平成7）は0.75（大月市全体で0.80）と、人口減少の割合が高い。また、大月市全体に占める梁川地域の比率は4%と変わっていない。
 - ・大月市全体と比較して、年少人口の減少率が低くなっているという特徴がみられる。
- 3) 商業施設がない【図-7】
 - ・梁川町には商業施設が1件のみで、コンビニはない。コンビニを利用する場合には、隣接する富浜町に依存する必要がある。

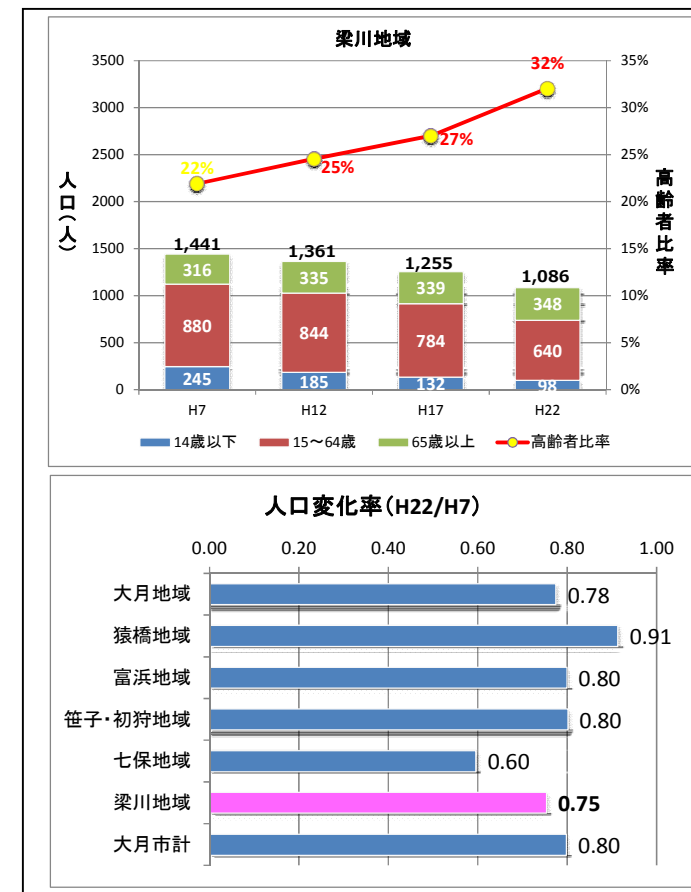


図-4 梁川地域の人口の推移と変化率

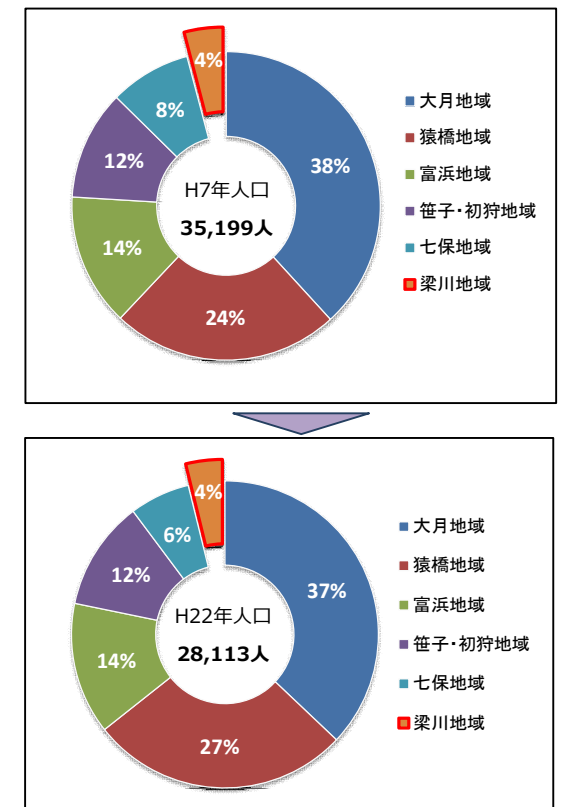


図-5 梁川地域の人口構成の変化 (H7⇒H22)



図-2 梁川地域の現状

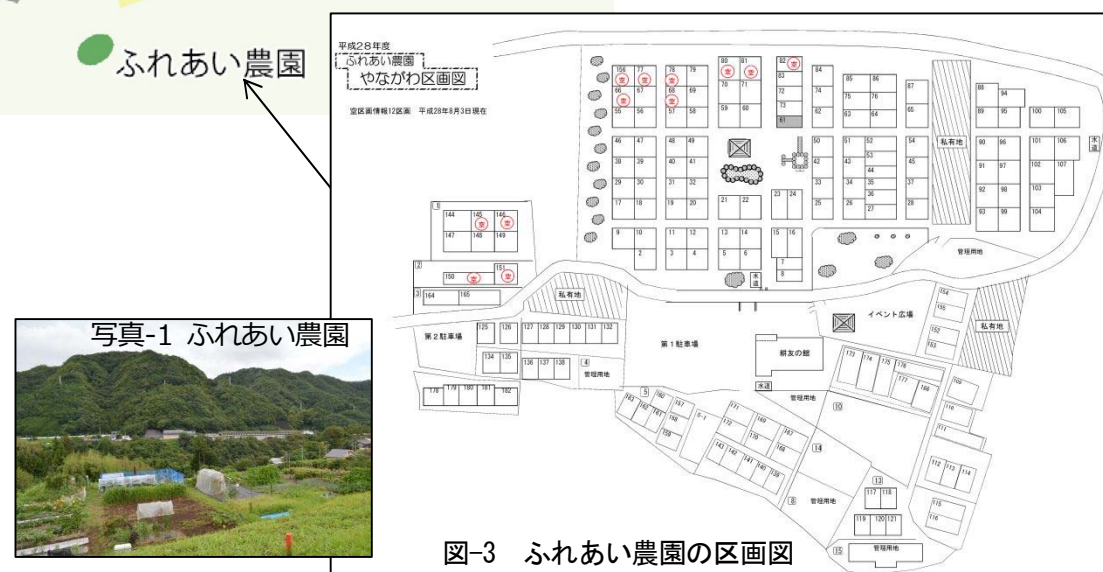


図-3 ふれあい農園の区画図

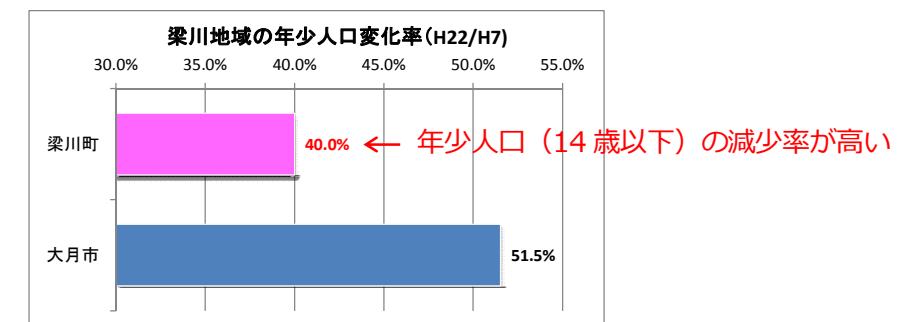


図-6 年少人口変化率 (H7⇒H22)



図-7 梁川町付近の商業施設の位置図

(2) まちづくりの課題

① 梁川地域全体の課題

1) 廃校施設、空き家の活用【表-1～2、写真-3、図-8】

- ・梁川地域では、平成 17 年度末に梁川中学校が廃校になった。現在はグラウンドのみでゲートボール場として利用している。また、梁川駅から 1.5km 圏内にある空き家物件数（A ランク対象）は 2 件と、市内全体の約 1 割（6%）と少ないが、起業家や移住者等を含め廃校及び空き家を活用した対策が求められる。

2) 地域資源の活用

- ・ふれあい農園は約 180 区画あり、規模の大きい貸農園になっていることから、市内外の市民交流の機会に利用できる可能性があり、資源活用の方策を検討することが求められる。

3) 公共交通（バス）の充実【図-9～10、表-3】

- ・市民アンケート調査結果より、大月駅に行く場合に交通手段は、7 割が自家用車（運転）であり、バスを利用する割合は 8%と少ないが、利用している。
- ・猿橋駅、大月駅及び市立中央病院への 3 系統のバスが運行されている。地域内から各方面へのバス運行本数は、1 日あたり 10 本に満たない地域が多く、運行サービスの充実を図る必要

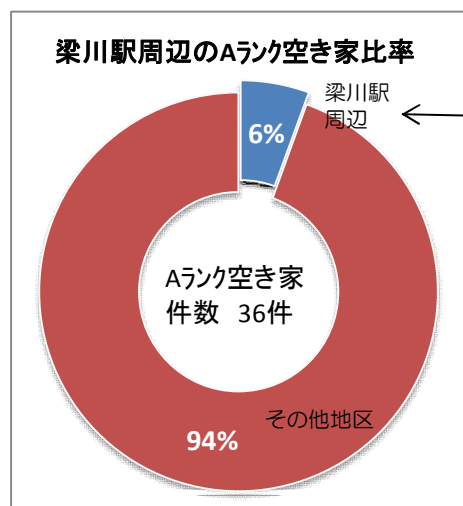
表-1 廃校学校（梁川中）の概要

学校・活用状況	施設名	構造区分	階数	現状 (地目)	面積(m ²) (施設台帳 面積)	耐震状況	建設年月	閉校年月日
旧梁川中学校	1 校庭			学校用地	3,716	—	—	H18.3.31
	2 体育館							
	3 校舎							
	4 プール							

旧梁川中学校のグラウンド



写真-3 廃校中学校の現状



梁川駅周辺の A ランクの空き
家比率は約 1 割（2 件）

表-2 市内の駅周辺における空き家物件数

		(1) 0～0.5km			(2) 0.5km～1.0km			(3) 1.0km～1.5km			小計
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	
笹子駅	笹子町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
初狩駅	初狩町	1	0	1	3	0	0	1	0	0	6
大月駅	大月町	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
	大月	1	0	0	6	0	0	1	0	1	9
	御太刀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	飯岡町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
猿橋駅	計	3	0	0	6	0	0	6	0	1	16
	七保町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	猿橋町	2	0	0	1	0	0	3	2	0	8
鳥沢駅	計	2	0	0	2	0	0	3	2	0	9
	富浜町	1	0	1	3	2	0	3	0	0	10
梁川駅	梁川町	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	合計	7	1	2	16	2	0	13	2	1	44

A ランク：小規模の修繕等により再利用可能又はそのまま利用できる。

B ランク：改修工事等により再利用可能

C ランク：管理が行き届いておらず損傷が著しいため、大規模な改修工事が必要と思われる

D ランク：倒壊の恐れや建築材の飛散などの危険が懸念されるため、解体等早急な対応が必要と思われる

図-8 梁川駅周辺の A ランクの空き家比率
(市内 36 件の比率、駅から 1.5km 圏内)

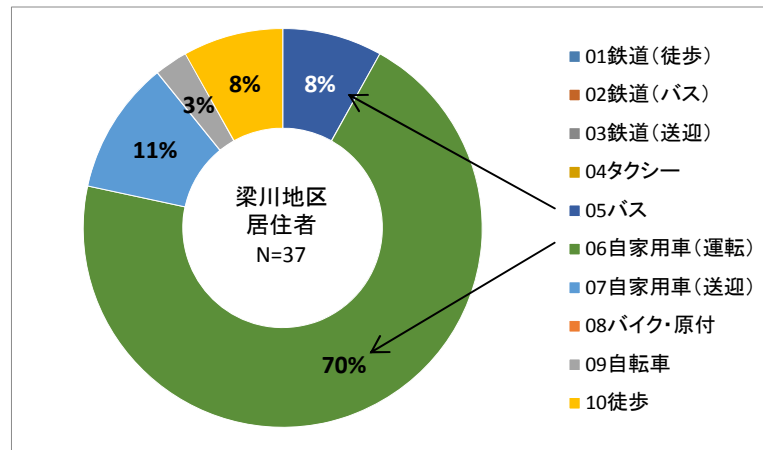


図-9 梁川地区居住者の大月駅への利用手段構成
(市民アンケート調査結果より)

【梁川地域のバス運行サービスの現状】

- ◆ 地域からのバス路線は、猿橋駅、大月駅、大月市立中央病院に向かう3系統がある。
- ◆ 運行ルートは、地域内は下図の新倉～中野入口間を通る1区間のみである。
- ◆ 当該区間のバスの運行本数は、地域から猿橋方面には1日7本あるものの、帰り方向は1本のみとなっており、大月駅や大月市立中央病院からの帰り便がない。

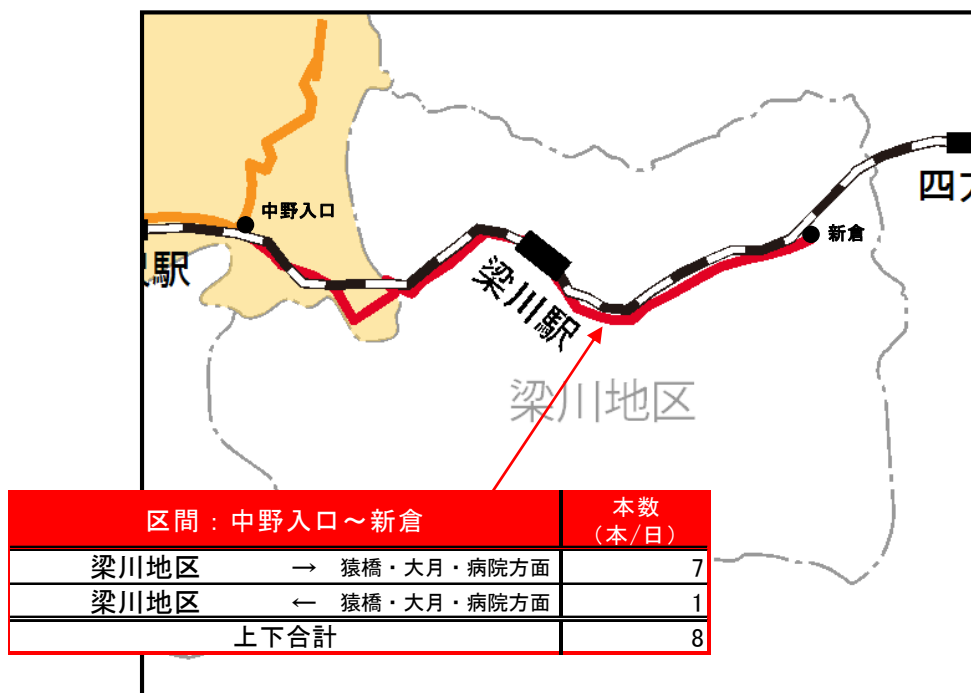


図-10 梁川地域のバス路線と運行本数

表-3 梁川地域のバス路線と運行本数（上図の方面別の本数内訳）

区間：中野入口～新倉	本数 (本/日)
梁川地区 → 大月駅	2
梁川地区 ← 大月駅	0
上下合計	2

区間：中野入口～新倉	本数 (本/日)
梁川地区 → 大月市立中央病院	2
梁川地区 ← 大月市立中央病院	0
上下合計	2

区間：中野入口～新倉	本数 (本/日)
梁川地区 → 猿橋駅	3
梁川地区 ← 猿橋駅	1
上下合計	4

②市民アンケート結果からみた課題【梁川地区を対象】

市民アンケートの結果から梁川地区の住民の回答を抽出して、1)快適性、2)安全性、3)利便性の3分野に関して現状の満足度と将来のまちづくりに向けて重要度が高いか否かを把握した。アンケート調査では、各分野の項目について以下の4段階評価としている（「わからない」を除いた4段階）。

【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（将来も同様）。

また、現状と将来のギャップが大きいほど、その項目に関しては将来に向けて現状を大きく改善していく必要性（重要性）が高い、という評価となる。

1) 快適性について

- ・自然や景観、落ち着きのある環境に関しては、現状でも満足度が高く、将来的にも継続していく重要性が示されている。
- ・地域住民が高く望んでいる項目は、「こどもを安心して育てる環境」、「高齢者が安心して暮らせる環境」、「高齢者などが安心して移動できる歩道・道路」、「歩道の広さ」、「緑地・公園等の充実度」と、従来の自然環境以外の都市生活に必要な快適性の環境整備全てとなっている

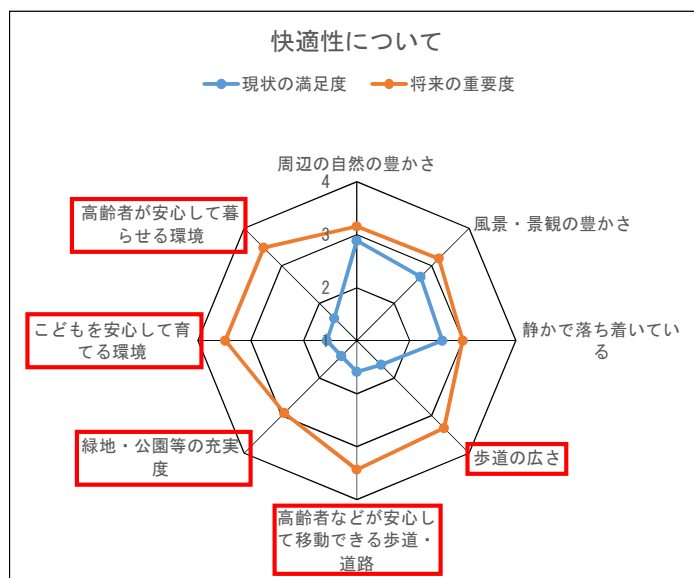


図-11 梁川地域の快適性に関する評価結果

※) グラフの赤枠及び表の網掛けは、分野内の項目のギャップ値が高く、特筆すべき項目を示す。

表-4 梁川地域の快適性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
快適性について	周辺の自然の豊かさ	2.89	3.16	0.27
	風景・景観の豊かさ	2.71	3.19	0.49
	静かで落ち着いている	2.62	3.00	0.38
	歩道の広さ	1.65	3.33	1.69
	高齢者などが安心して移動できる歩道・道路	1.59	3.43	1.85
	緑地・公園等の充実度	1.41	2.93	1.52
	こどもを安心して育てる環境	1.56	3.48	1.92
	高齢者が安心して暮らせる環境	1.60	3.48	1.88

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2) 安全性について

- ・安全性に関する4項目については、いずれも現状では満足度が低く、将来の重要度が高いという結果になっており、項目による差異はみられない。どの項目も重要であるとしている。

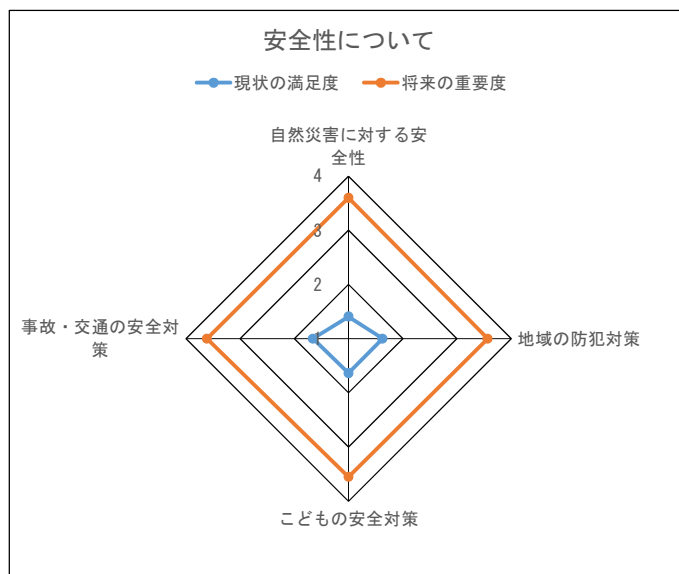


図-12 梁川地域の安全性に関する評価結果

表-5 梁川地域の安全性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
安全性について	自然災害に対する安全性	1.41	3.60	2.19
	地域の防犯対策	1.63	3.57	1.94
	こどもの安全対策	1.63	3.55	1.92
	事故・交通の安全対策	1.66	3.61	1.96

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

3) 利便性について

- ・利便性に関する 11 項目のうち 8 項目について利便性への満足度が低く、将来の改善に対する重要性を指摘している。除外された項目は JR 中央線があることによる「鉄道の使いやすさ」、国道 20 号があることによる「幹線道路などの整備」、自家用車通勤が多いことによる「勤務先へのアクセス」の 3 項目である。
- ・特に、現状の満足度が最も低いのは、「バスの使いやすさ」となっており、運行本数の少なさが反映された結果といえる。

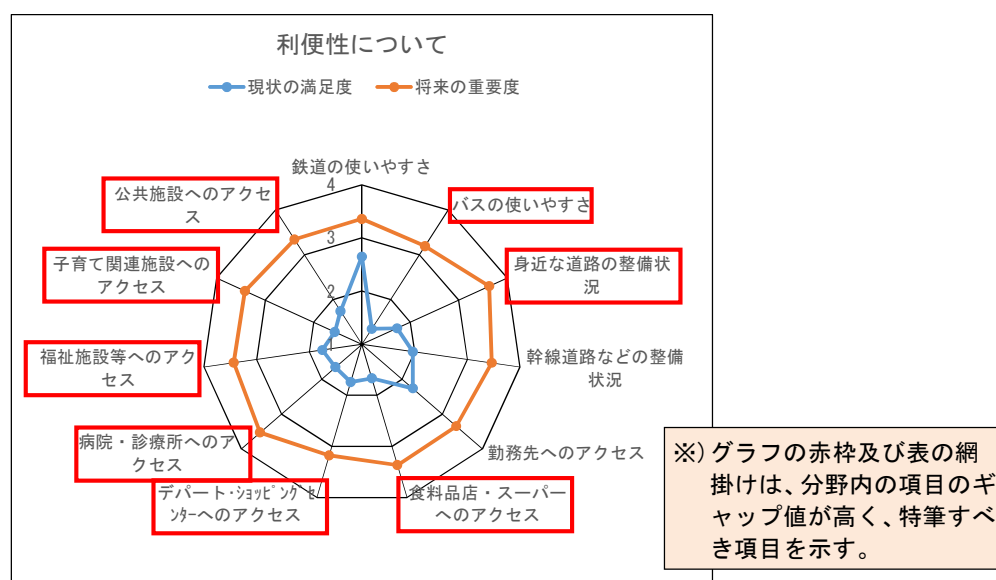


図-13 梁川地域の利便性に関する評価結果

表-6 梁川地域の利便性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
利便性について	鉄道の使いやすさ	2.65	3.36	0.71
	バスの使いやすさ	1.34	3.19	1.85
	身近な道路の整備状況	1.73	3.63	1.91
	幹線道路などの整備状況	1.97	3.47	1.50
	勤務先へのアクセス	2.27	3.35	1.08
	食料品店・スーパーへのアクセス	1.67	3.37	1.70
	デパート・ショッピングセンターへのアクセス	1.74	3.18	1.44
	病院・診療所へのアクセス	1.66	3.53	1.88
	福祉施設等へのアクセス	1.75	3.43	1.68
	子育て関連施設へのアクセス	1.56	3.42	1.86
	公共施設へのアクセス	1.74	3.34	1.60

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2. 整備方針

(1) まちづくりの目標

これまでの生活環境・地域コミュニティを堅持しつつ、地域資源を活用したまちの再生

- ①生活環境の維持・向上
- ②交通サービスの充実
- ③既存施設や資源を有効活用した魅力づくり

(2) まちづくりの方針

1) 土地利用の方針

- ・既存の住農集落地においては、営農環境の保全と生活環境の充実を図るとともに、地域のコミュニティの維持に努める。
- ・公民館や旧中学校がある集落中心地においては、商店等の利便施設など生活環境の向上に必要な機能の導入を推進する。
- ・旧梁川中学校の廃校施設やふれあい農園を活用して、イベントなどを通じて新たな拠点(おおつき版小さな拠点)となる仕掛けづくりを積極的に行う。

2) 交通施設等の整備方針

- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、猿橋駅や大月駅、市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

【旧梁川中学校の活用方針（案）】

国道 20 号の本市の入口である梁川地域の国道より 20mほど南に入った台地に立地する。現在校舎等は解体され、校庭部分をゲートボール場として利用している。周辺の多くは農地として利用されており、また、市運営の貸農園である「ふれあい農園」があり、好評である。桂川とは高低差があるが、川が蛇行しているためラフティング等の川遊びに適した場所となっている。本学校跡地は梁川地域では貴重な平坦地であり、本市で最も東京に近い場所にある学校跡地であることや、国道 20 号および梁川駅からのアクセス性の良さを活かした活用が望まれる。

表-7 施設概要

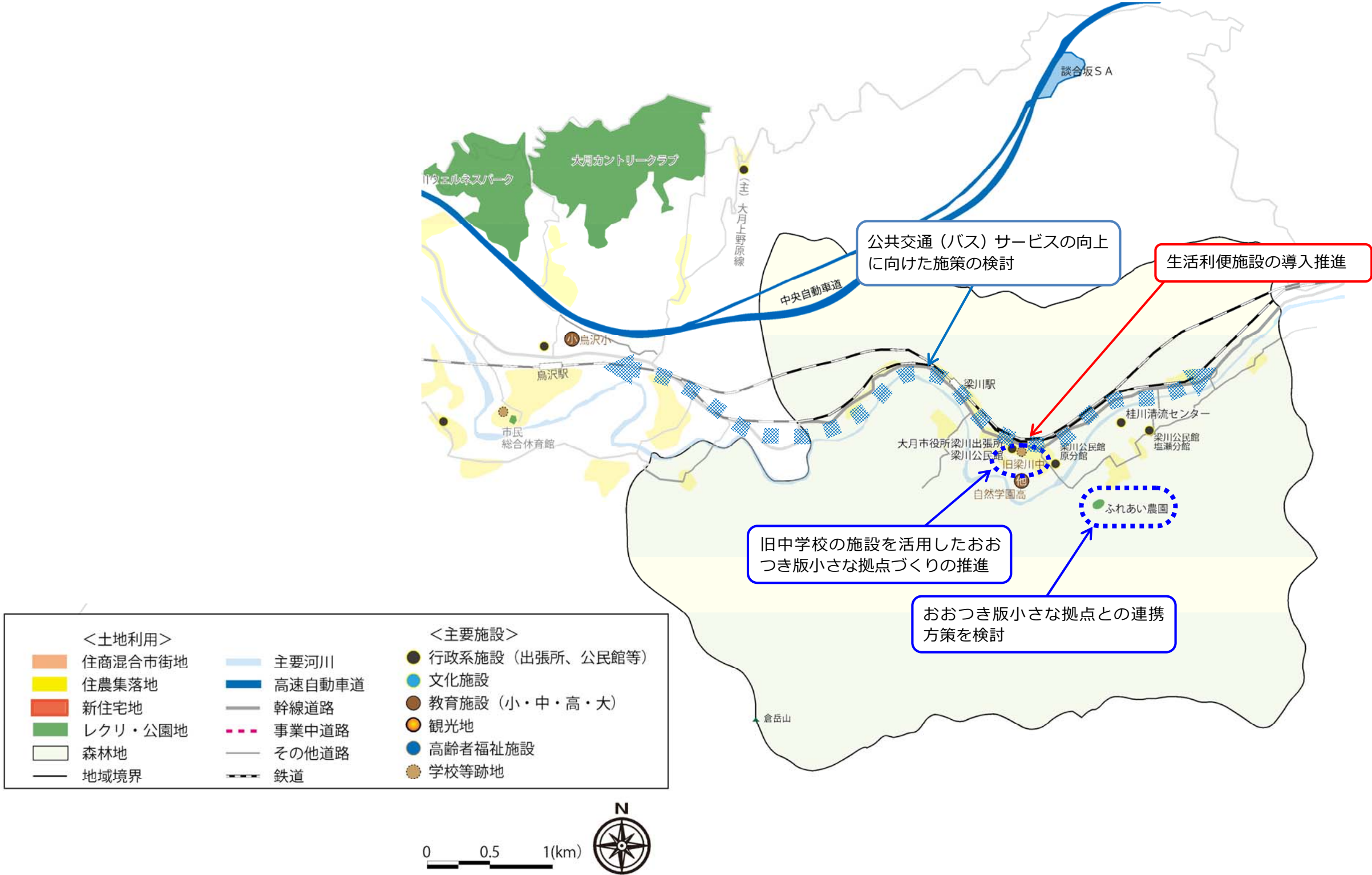
番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑨	1	校庭			学校用地	3,716 m ²			H18.3
	2	体育館							
	3	校舎							
	5	プール							



表-8 施設の特徴と活用方針

立地環境	国道 20 号より少し入った桂川沿いの台地に立地 梁川地域では貴重な平坦地、隣接して大月市役所梁川出張所、梁川公民館が立地
アクセス性	梁川駅より約 500m（徒歩約 7 分）国道 20 号より約 20m
眺望	平坦地面積が広いため、南側に市内の山々を望むことができる
周辺資源	桂川、倉岳山、ふれあい農園
利用可能な施設	校庭 ※現在はゲートボール場として利用
活用方針	・週末宿泊型貸農園、農作業を通じたコミュニティ形成および地域との交流を目指した貸農園施設 ・農園全体での作付品目を総合的にデザインすることで、多様な品目の収穫を目指し、利用者および地域居住者との物々交換等を行なう ※簡易な道の駅的機能 ・グランピング※¹⁾、キャンプ場、BBQ 広場等
課題	宿泊施設等の整備、宿泊施設は別敷地での整備も視野
備考	※ 1) グランピング：「グラマラス」＋「キャンプ」の造語。自然の中で過ごすキャンプの醍醐味と、ホテル並の快適な過ごし方を両立させるスタイル。

梁川地域のまちづくり方針図



2-2-⑥ 七保地域の地域別構想

1. 現況と課題

(1) まちづくりの現況

①地域の構成

七保町の都市計画区域外で構成



図-1 七保地域の位置

②まちづくりの現況

- 1) 国道 139 号等の沿線に形成される集落地【図-2、写真-1～3】
 - ・国道 139 号や県道浅川瀬戸線等の沿線に既成集落地が形成されている。地域内には市役所出張所、公民館及び分館、旧上和田小、旧瀬戸小、深城ダム、東京電力葛野川揚水式発電所がある。
- 2) 人口減少の加速と年少人口減少【図-3～5】
 - ・七保地域の人口は 1,783 人（平成 22 年国勢調査）であり、高齢者比率は 35%と高い（大月市全体で 29%）。平成 7 年からの人口変化率（H22/H7）は 0.60 と、他地域に比べて変化率が最も低い。
 - ・また、大月市全体に占める七保地域の比率は 8%から 6%に低下している。
 - ・大月市全体と比較して、年少人口の減少率が低くなっているという特徴がみられる。
- 3) 商業施設がほとんどない【図-6】
 - ・七保町には商業施設が 2 店舗しかなく、猿橋駅周辺や大月駅周辺に依存する必要がある。

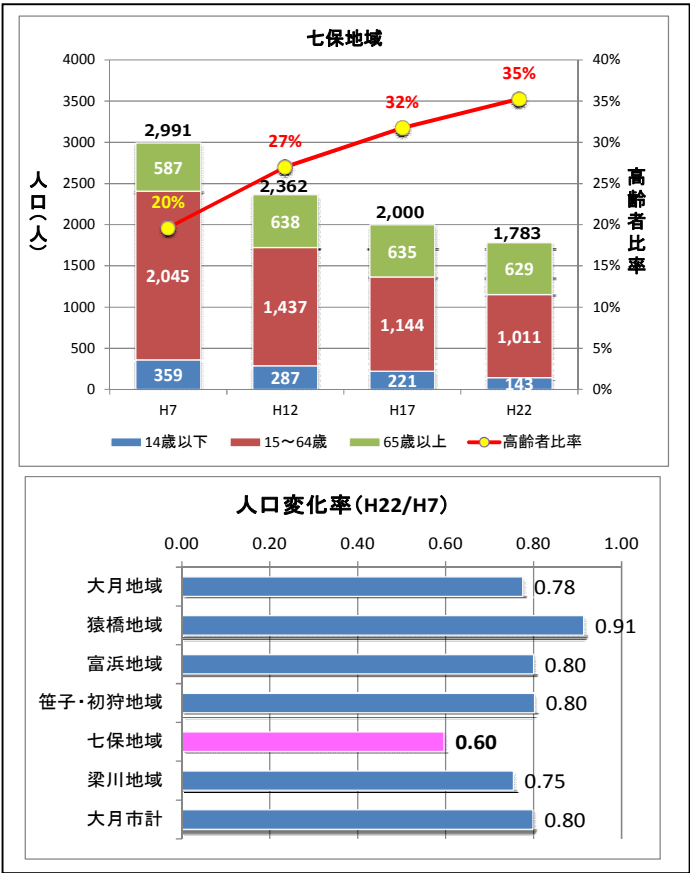


図-3 七保地域の人口の推移と変化率

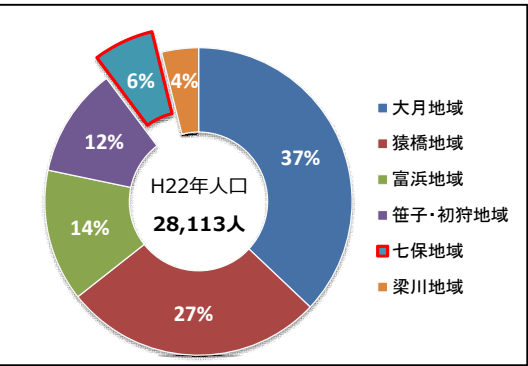
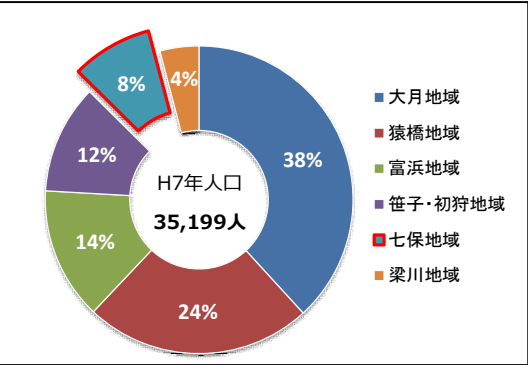


図-4 七保地域の人口構成の変化（H7⇒H22）



図-2 七保地域の現状

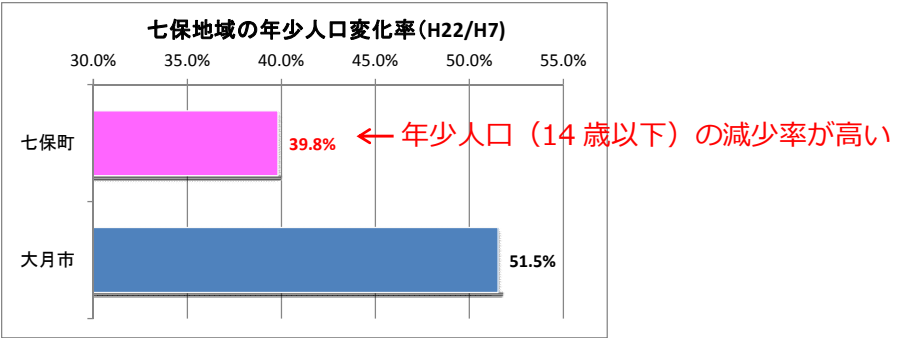


図-5 年少人口変化率（H7⇒H22）

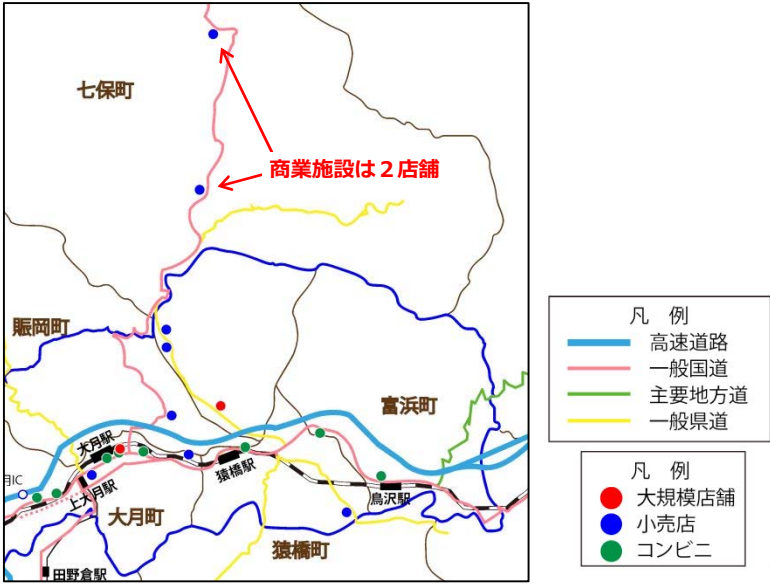


図-6 七保町付近の商業施設の位置図

(2) まちづくりの課題

①七保地域全体の課題

1) 廃校施設の活用【表-1、写真-4】

- ・七保地域では、平成 20 年度末に瀬戸小学校と上和田小学校が廃校になった。旧瀬戸小学校は、現在は体育館とグラウンドのみで体育館は耐震化はなされていないが、グラウンドには照明が設置されている。また、旧上和田小学校は校舎が耐震化されていることから、起業者や移住者等への廃校及び空き家を活用した対策が求められる。

2) 公共交通（バス）の充実【図-7、表-2】

- ・市民アンケート調査結果より、大月駅に行く場合に交通手段は、7 割が自家用車（運転）であり、バス利用する割合はない（回答者数は 10 人）。
- ・猿橋駅、大月駅及び市立中央病院への 3 系統のバスが運行されている。地域内から各方面へのバス運行本数は、上和田以南では 1 日あたり 20 本以上の運行があるが、市立中央病院行きのバスの本数は 5 本/日で、帰りは 2 本/日となるため、運行サービスのさらなる充実が求

表-1 廃校学校（瀬戸小、上和田小）の概要

学校・活用状況	施設名	構造区分	階数	現状 (地目)	面積(m2) (施設台帳 面積)	耐震状況	建設年月	閉校年月日
旧瀬戸小学校 (旧七保第二中)	1 校庭(照明あり)			学校用地	5,109	—	S51.8	H21.3.31
	2 体育館	S	1		521	NG	S44.1	
	3 校舎							
	4 プール							
	5 遊具							
旧上和田小学校	1 校庭			畑	288	—	—	H21.3.31
	2 体育館	W	1		165	NG	S31.3	
	3 校舎	R	2		699	OK	H6.7	
	6 プール							
	7 遊具				—	—	—	



写真-4 廃校小学校の現状

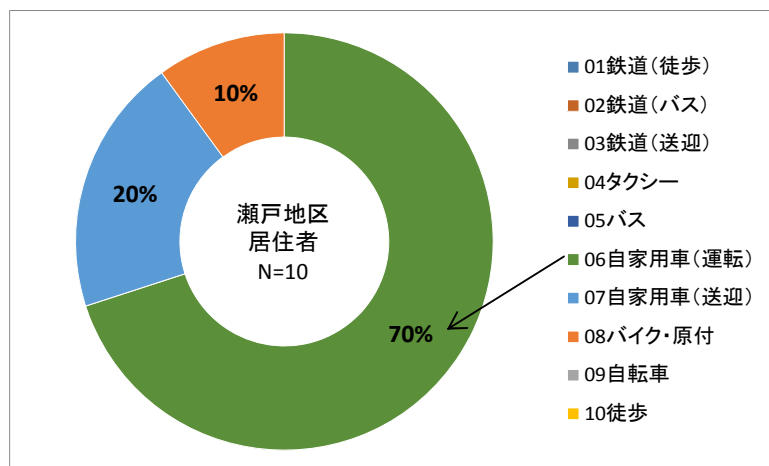


図-7 瀬戸地区居住者の大月駅への利用手段構成
(市民アンケート調査結果より)

【七保地域のバス運行サービスの現状】

- ◆地域からのバス路線は、猿橋駅、大月駅、大月市立中央病院に向かう3系統がある。
- ◆運行ルートから、運行本数が変化する下図の4区間に分けて整理した（奈良子入口以北）。
- ◆奈良子入口～浅川入口間から猿橋駅方面に向かうバスの運行本数は、1日あたり33本あるが、北に向かうほど運行本数が減少する（上和田～竹の間では概ね半分の本数になる）。

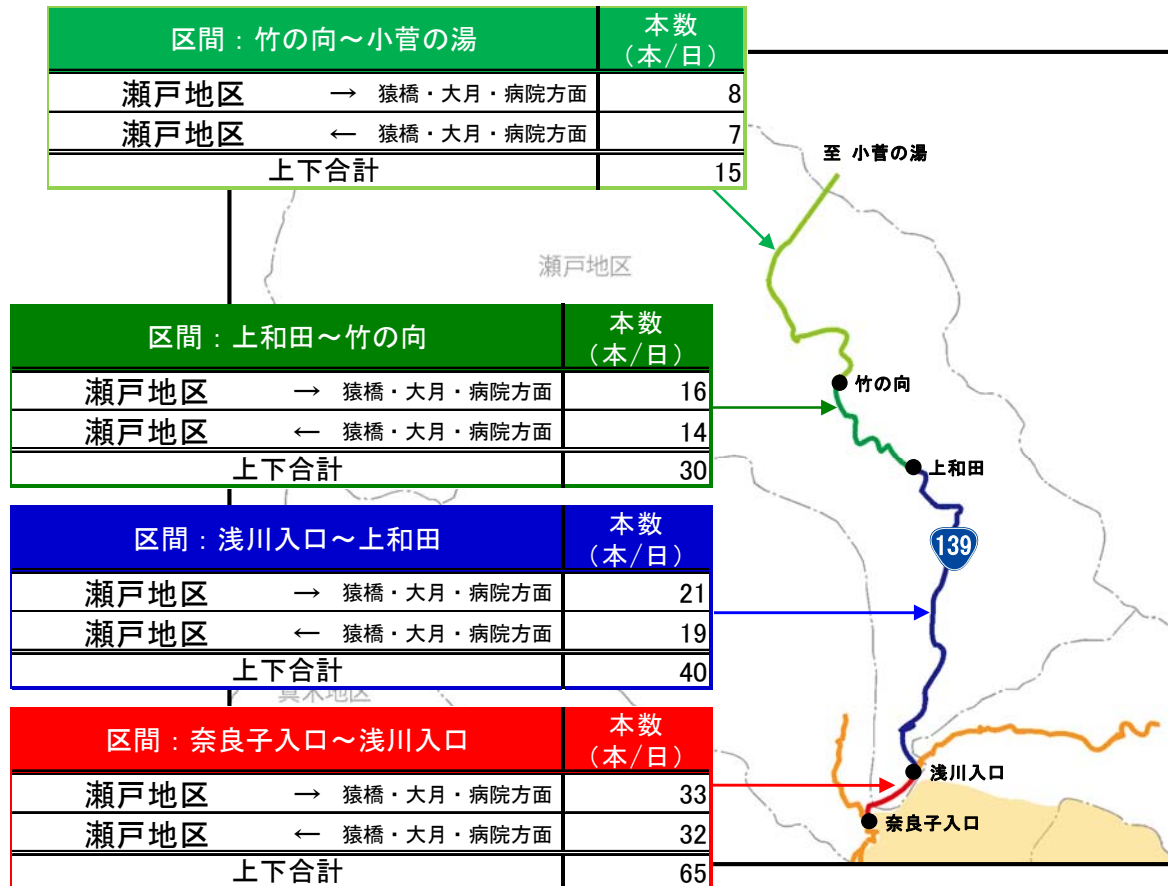


図-8 七保地域のバス路線と運行本数

表-2 七保地域のバス路線と運行本数（上図の方面別の本数内訳）

区間：奈良子入口～浅川入口		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月駅	13
瀬戸地区	← 大月駅	13
上下合計		26
区間：浅川入口～上和田		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月駅	8
瀬戸地区	← 大月駅	8
上下合計		16
区間：上和田～竹の向		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月駅	6
瀬戸地区	← 大月駅	6
上下合計		12
区間：竹の向～小菅の湯		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月駅	3
瀬戸地区	← 大月駅	3
上下合計		6

区間：奈良子入口～浅川入口		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月市立中央病院	6
瀬戸地区	← 大月市立中央病院	4
上下合計		10
区間：浅川入口～上和田		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月市立中央病院	5
瀬戸地区	← 大月市立中央病院	2
上下合計		7
区間：上和田～竹の向		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月市立中央病院	4
瀬戸地区	← 大月市立中央病院	1
上下合計		5
区間：竹の向～小菅の湯		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 大月市立中央病院	2
瀬戸地区	← 大月市立中央病院	1
上下合計		3

区間：奈良子入口～浅川入口		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 猿橋駅	14
瀬戸地区	← 猿橋駅	15
上下合計		29
区間：浅川入口～上和田		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 猿橋駅	8
瀬戸地区	← 猿橋駅	9
上下合計		17
区間：上和田～竹の向		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 猿橋駅	6
瀬戸地区	← 猿橋駅	7
上下合計		13
区間：竹の向～小菅の湯		本数 (本/日)
瀬戸地区	→ 猿橋駅	3
瀬戸地区	← 猿橋駅	3
上下合計		6

②市民アンケート結果からみた課題【瀬戸地区を対象】

市民アンケートの結果から瀬戸地区の住民の回答を抽出して、1)快適性、2)安全性、3)利便性の3分野に関して現状の満足度と将来のまちづくりに向けて重要度が高いか否かを把握した。アンケート調査では、各分野の項目について以下の4段階評価としている（「わからない」を除いた4段階）。

【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（将来も同様）。

また、現状と将来のギャップが大きいほど、その項目に関しては将来に向けて現状を大きく改善していく必要性（重要性）が高い、という評価となる。

1) 快適性について

- ・自然や景観、落ち着きのある環境に関しては、現状でも満足度が高く、将来的にも継続していく重要性が示されている。
- ・地域住民が高く望んでいる項目は、「高齢者が安心して暮らせる環境」、「こどもを安心して育てる環境」、と、身近な生活環境の整備が挙げられている。

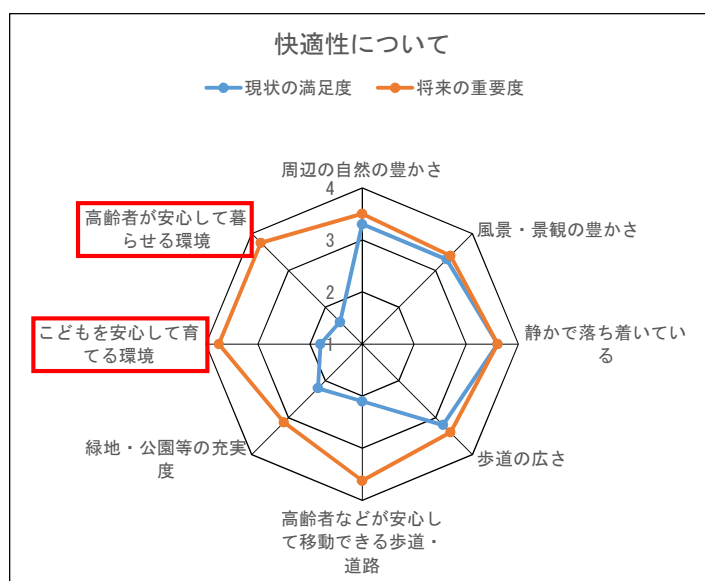


図-9 七保地域の快適性に関する評価結果

※) グラフの赤枠及び表の網掛けは、分野内の項目のギャップ値が高く、特筆すべき項目を示す。

表-3 七保地域の快適性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
快適性について	周辺の自然の豊かさ	3.30	3.50	0.20
	風景・景観の豊かさ	3.30	3.40	0.10
	静かで落ち着いている	3.60	3.60	0.00
	歩道の広さ	3.20	3.40	0.20
	高齢者などが安心して移動できる歩道・道路	2.10	3.63	1.53
	緑地・公園等の充実度	2.20	3.13	0.93
	こどもを安心して育てる環境	1.80	3.75	1.95
	高齢者が安心して暮らせる環境	1.60	3.75	2.15

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2) 安全性について

- ・安全性に関する4項目については、いずれも現状では満足度が低く、将来の重要度が高いという結果になっており、項目による差異はみられない。どの項目も重要であるとしている。

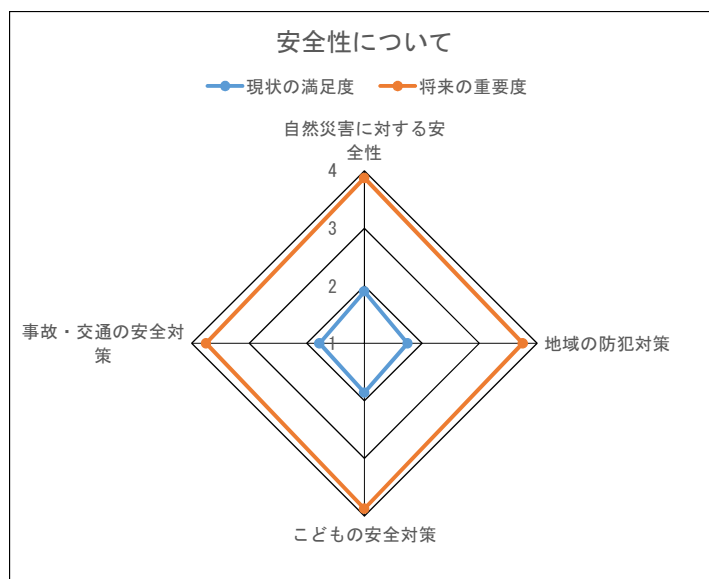


図-10 七保地域の安全性に関する評価結果

表-4 七保地域の安全性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
安全性について	自然災害に対する安全性	1.90	3.88	1.98
	地域の防犯対策	1.75	3.75	2.00
	こどもの安全対策	1.86	3.88	2.02
	事故・交通の安全対策	1.78	3.75	1.97

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

3) 利便性について

- ・利便性に関する 11 項目については、「鉄道の使いやすさ」、「バスの使いやすさ」、「子育て関連施設へのアクセス」、に関する項目が、利便性への満足度が低く、将来の改善に対する重要性を指摘している。
- ・特に、鉄道とバスに関しては現状での満足度が最も低く、市街地から離れており生活利便の向上に不可欠な公共交通の使いやすさを強く求めているといえる。

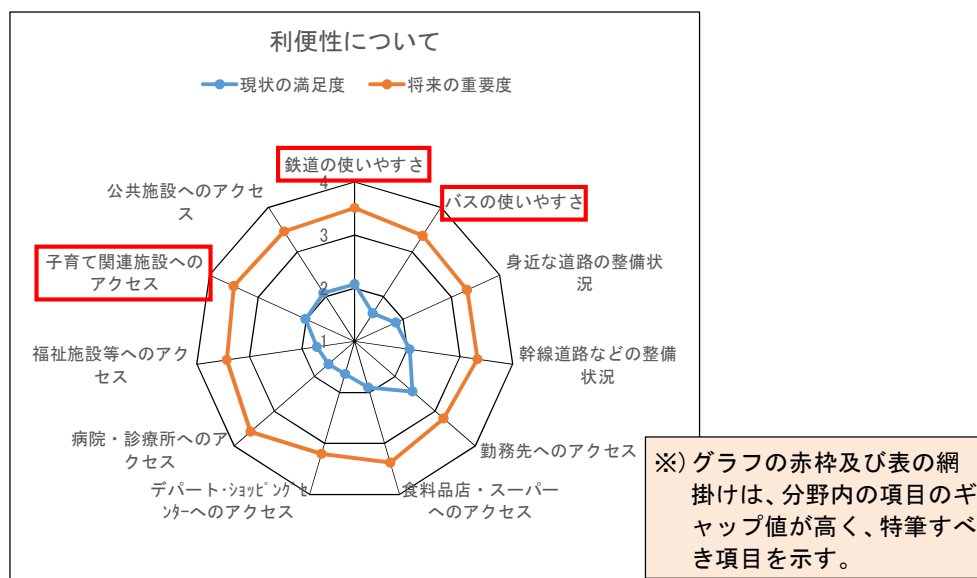


図-11 七保地域の利便性に関する評価結果

表-5 七保地域の利便性に関する評価結果

分野	項目	現状の満足度	将来の重要度	ギャップ (将来-現状)
利便性について	鉄道の使いやすさ	1.50	3.88	2.38
	バスの使いやすさ	1.50	3.75	2.25
	身近な道路の整備状況	2.60	3.88	1.28
	幹線道路などの整備状況	2.60	4.00	1.40
	勤務先へのアクセス	2.50	3.38	0.88
	食料品店・スーパーへのアクセス	2.60	3.50	0.90
	デパート・ショッピングセンターへのアクセス	2.00	3.25	1.25
	病院・診療所へのアクセス	2.20	3.88	1.68
	福祉施設等へのアクセス	2.33	3.75	1.42
	子育て関連施設へのアクセス	1.86	3.63	1.77
	公共施設へのアクセス	2.11	3.75	1.64

注) ギャップの数値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

2. 整備方針

(1) まちづくりの目標

これまでの生活環境・地域コミュニティを堅持しつつ、地域資源を活用したまちの再生

- ①生活環境の維持・向上
- ②交通サービスの充実
- ③既存施設や資源を有効活用した魅力づくり

(2) まちづくりの方針

1) 土地利用の方針

- ・既存の住農集落地においては、営農環境の保全と生活環境の充実を図るとともに、地域のコミュニティの維持に努める。
- ・公民館や旧小学校がある集落中心地においては、商店等の利便施設など生活環境の向上に必要な機能の導入を推進する。
- ・旧瀬戸小学校や旧上和田小学校の施設を活用して、山間地の特性を活かした新たな拠点(おおつき版小さな拠点)となる仕掛けづくりを積極的に行う。

2) 交通施設等の整備方針

- ・地区住民の公共交通の利便性向上のために、猿橋駅や大月駅、市立中央病院へのバス運行の多頻度化やデマンド型交通の導入を検討する。また、公共交通に代わるカーシェアリングの導入可能性など、幅広い地区住民の足の確保に努める。

【旧瀬戸小学校の活用方針（案）】

国道 139 号の山間地域の入口にあり、国道と葛野川に挟まれた自然豊かな住農集落地に立地する。既に校舎は解体され、現状は体育館のみが存在し、隣地には遊具の設置された児童公園がある。周辺は山々に囲まれているが開放感があり、背後の葛野川には対岸の集落への橋もあり、山間地域としては川へのアクセスが容易なことが特徴。国道沿いのアクセス性の良さと葛野川をはじめとする自然資源との近接性を活かし、新たなワーク＆ライフスタイルを実践する場として活用できる可能性がある。

表-6 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑩	1	校庭			学校用地	5,109 m ²		S51.8	H21.3
	2	体育館	S	1		521 m ²	N G	S44.1	
	3	校舎							



表-7 施設の特徴と活用方針

立地環境	国道 139 号沿い、山間地域の入口、里山風景の中に立地
アクセス性	大月駅より約 3.5 km（車で 10 分、徒歩約 45 分）
眺望	周辺の里山風景、葛野川
周辺資源	葛野川、寛城のカエデ、小菅村・丹波山村・奥多摩地域との連携性
利用可能な施設	校庭、体育館（老朽化が顕著）
既存建築物の使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・体育館：詳細調査の上、基本的には解体
活用方針(案)	・大月ライフスタイル・ワークスタイルを実践する週末住宅や SOHO ・テーマ特化・コミュニティ志向型のシェアハウス ※テーマ⇒クラフトやアウトドア、モータースポーツ等の趣味等 ※平屋のログハウスなど ・地域の農産物・林産物の道の駅 ・上記趣味を通じた地域交流施設
課題	新規施設整備が必要

【旧上和田小学校の活用方針（案）】

国道 139 号と葛野川に挟まれた狭小地に立地するコンパクトな学校跡地である。周辺にはまさに本市ならではの奥深い山々が広がり、国道から外れるとすぐに本格的な自然を体験できる。またダイナミックな風景が楽しめる深城ダムや小金沢公園、里山のライフスタイル実践を提唱する小菅村が近くに存在する。市内外の人々が、これらの周辺資源や本格的な自然資源を最大限活用するための拠点を整備することが望まれる。

表-8 施設概要

番号	施設名		構造	階数	地目	面積	耐震	建築年	閉校年
⑪	1	校庭			畑	288 m ²			H21. 3
	2	体育館	W	1		165 m ²	N G	S31. 3	
	3	校舎	R	2		699 m ²	OK	H6. 7	
	4	プール							
	5	遊具							



表-9 施設の特徴と活用方針

立地環境	・ 国道 139 号と葛野川に挟まれた山深い住農集落地に立地 ・ 周辺を里山に囲まれており、背後には葛野川が流れる ・ 施設が非常にコンパクト
アクセス性	大月駅より約 12 k m（車で約 25 分）
周辺資源	ふかしろ湖、深城ダム、小金沢公園、松姫湖、葛野川ダム、小菅村・丹波山村・奥多摩地域との連携性
利用可能な施設	校庭、校舎、体育館（規模が小さく老朽化が顕著）
既存建築物の使用方針	※下記に記載の「活用方針（案）」について、本創生プラン策定後、市民の皆様とともに検討を深め、活用方針が定まったところで改築・減築等についての方針を決めることが前提であり、下記についてはあくまで現時点での想定・アイデアとなります。また、今後関連する法規制等をさらに精査し、それについて対応していくことも前提となります。 ・ 校舎：継続使用 ・ 体育館：詳細調査の上、基本的には解体
活用方針（案）	・ 周辺の本格的な自然を活かした自然体験（サバイバル）教室、地域および市内の子供から大人までが自然から生きる知恵を学ぶ施設（市内のシニアが経験を活かして講師を務める） ・ 上記をサポートする宿泊機能（サバイバルキャンプ等）、宿泊機能はトレッキングやトレイルラン、バイクツーリング等の山遊びもサポート可能 ・ 小菅村と連携したプログラムや情報発信の実施 ・ ゲストハウス、簡易宿泊所（校舎）
課題	・ 背後の葛野川の活用（高低差が大きく、崖崩れの危険性もある） ・ 駐車場の確保

七保地域のまちづくり方針図

