

## **第二編 まちづくり手法導入及び実施計画の検討**

# 1. 大月駅北側周辺地区のまちづくり方針

## 1-1. 大月駅北側のまちづくりビジョン・コンセプト

### (1) 基本的なまちづくりのコンセプト

本市全体のコンセプトとして『リ・デザイン』を掲げた。リ・デザインは「再設計」、「再計画」などの意味を有するものである。

このコンセプトを踏まえた大月駅周辺のリ・デザインの方向性を、『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形成』と定める。

このために、駅の北側にある大規模空地地の活用と南側の既存の商業・業務地について、適切な役割分担と連携を図りながら、活性化を目指すものとする。

以下に基本的なまちづくりの考え方を示す。

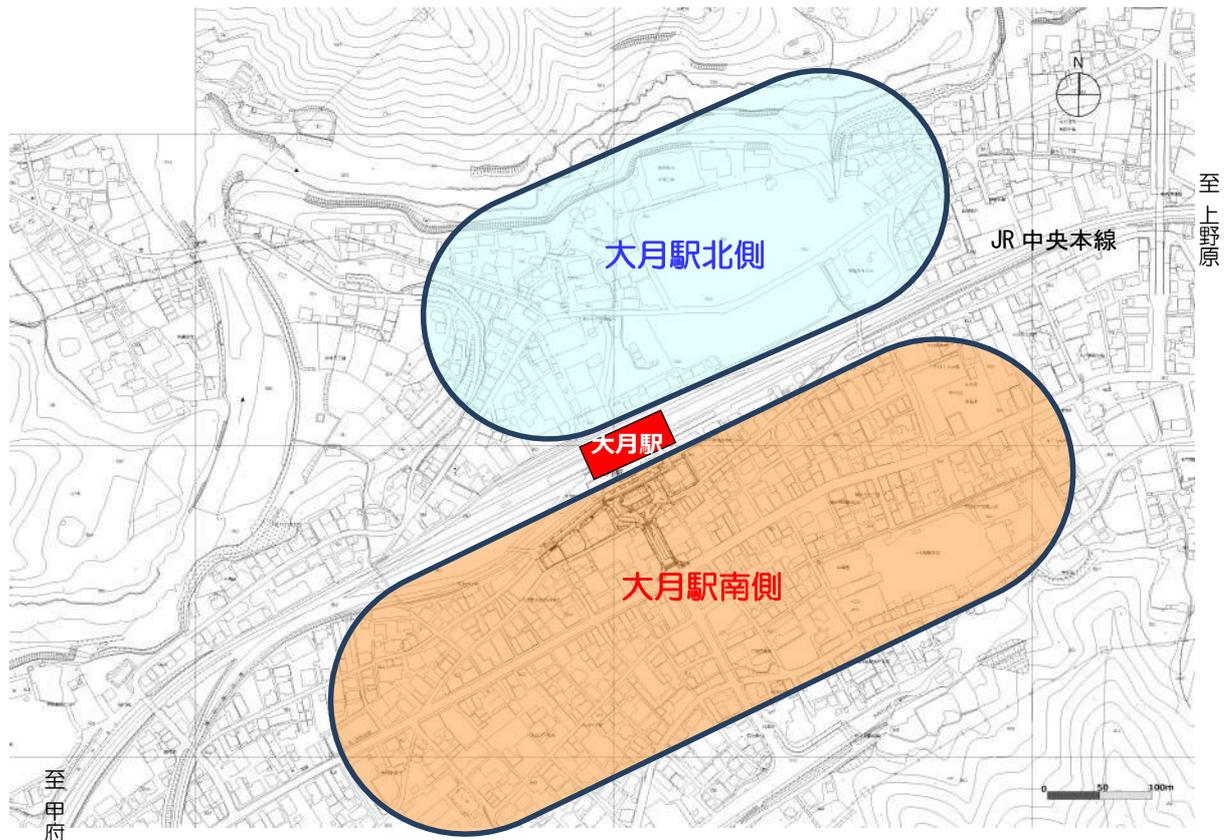
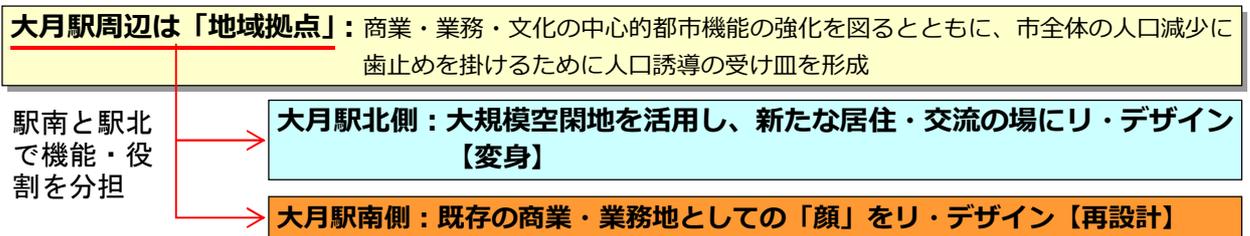


図 基本的なまちづくりのコンセプト

## (2) 地域ブランディングの視点から見たまちづくりのコンセプト

大月駅周辺の地域特性やまちの課題から「地域ブランドを確立」する視点から見たまちづくりのコンセプトを下図に示す。

大月駅の北側は、一日に数十万人が通過する電車からの高い視認性に着眼し、重層的に連なる「山の風景」や「今後のまち」による新しい風景を発信するエリア、南側は、既存の商店街のかつての賑いを復権させ、大月の玄関口としての役割を継承・発展させるエリアとして位置づける。

**大月駅北側：大月駅を通過する電車からの視認性が高く、山の風景や今後のまちづくりによる新しい大月の風景を乗客等に発信する**  
⇒新しい資源（モノ・コト）を発見・創出

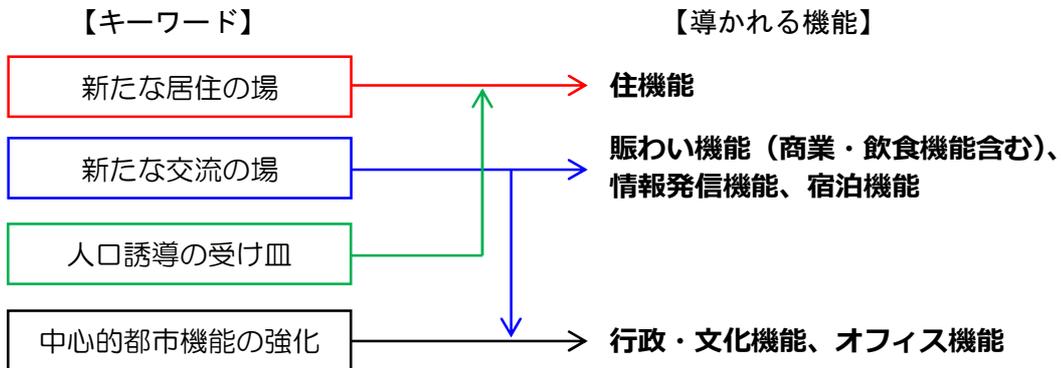
**大月駅南側：既存の商店街の空洞化などにより、魅力ある街並みに課題**  
今後大月の玄関口としての役割を継承・発展させる  
⇒既存の資源（モノ・コト）を再定義・再発見



図 地域ブランディングの視点から見たまちづくりのコンセプト

## 1-2. 導入機能の検討

前述の北側地区のコンセプトに求められるキーワードから導かれる機能は、以下のとおりである。



上記に加えて大月駅北側のエリアであることから、「結節機能」は不可欠になる。結節機能に必要な内容は、駅前広場機能と南北間の連絡機能となる。

上記で導かれた機能について、具体的なイメージを想定したものを次頁に示す。赤枠実線の機能を中心に導入を図るものとし、これを踏まえて駅北側地区のゾーニング（案）の比較案を次々頁に示す。

なお、今後の駅周辺の整備にあたっては、地権者の協力を得ながら、インフラ施設（交通結節点、アクセス道路）の整備と一体的な整備が不可欠であるため、官民連携・官民協同の下、JR東日本や大月商店街協同組合等の関係機関と連携して検討を進めていく。

●大月駅北側地区に導入すべき機能（案）

前提条件：北側開発に伴い JR 大月駅北側に駅前広場及び南北の自由通路を整備

導入すべき機能とイメージ		理由または考えられる効果等（現時点での想定）
機能	施設イメージ	
住機能 + 付帯機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建て(効率性を高めるためのタウンハウス形式)</li> <li>・マンション（賃貸含む集合住宅）</li> <li>・学生支援住宅 ※できれば温泉付き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少の歯止めと付加価値の高い住機能供給により、市外からの転入を促進</li> <li>・高校・大学生の為のシェアハウス～住宅</li> <li>・新規居住者の利便施設を導入する。例）イオングループの「まいばすけっと」クラスの小規模施設をイメージ。</li> <li>・何もせずひたすらのんびりする場として整備（一日中本を読む、趣味に没頭する）</li> <li>・もちろんレジャーに出かけたり、仲間と楽しむことも重要</li> <li>・金曜の夜に大月入りし、のんびり過ごしたり、レジャーを楽しみ、月曜は大月から出勤する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り品対応の商業施設 地域密着型コンビニ</li> <li>・週末シェアハウス：若年層を中心に会員制で自由に利用できるシェアハウス（要予約） 都内在住者が週末に自然とともに暮らすベース 趣味や仕事等のテーマごとにエリアや建物、設備を設定しても良い。</li> </ul>	
宿泊機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネスホテル ※できれば温泉付き</li> <li>・ホステル（簡易型宿泊施設） 温浴施設と連携 現状で大月駅通過者が気軽に宿泊できる。 インバウンドが日本人や地域の人々と交流できる。 デザインは別として山小屋に泊まるような宿泊者の一体感が生まれるホステル。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺に不足する宿泊施設を誘致して、宿泊需要に対応するとともに、全室南向きで富士山ビューを可能とした付加価値の高いビジネスホテル。</li> <li>・大月の滞留時間の拡大を図る。</li> <li>・前日の夜に大月入りし、早朝トレッキングに出かける。甲府や富士急に宿泊するよりも面白く（温泉もあり）、出会いや情報収集もできるので、あえて大月に一泊してから各観光拠点へ出かける等。1Fはバーラウンジとして地域居住者とインバウンド等が交流できる場とする。</li> <li>・早朝からゴルフをする方々にサービスできるものも可能性有り</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所機能の一部移転</li> </ul>	
賑わい機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トレッキング等の拠点施設 案内所、休憩所、売店、シャワー施設〔むしろスーパー銭湯的な規模がベター〕などトータルな施設</li> <li>・EV車のレンタル施設</li> <li>・みんなの庭 地域居住者や来街者が富士山を見ながら憩える広場 地域の様々な活動やイベントをバックアップ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化した市役所の候補先として検討する。</li> <li>・秀麗富嶽十二景の撮影やトレッキングの拠点基地機能に加えて大月市の周遊や特産物、他地域の情報などの発信拠点や特産物等の拠点となる機能施設を集積させ、インバウンドにも対応できる施設とする。</li> <li>・レンタルEV車の拠点基地として、観光客の足を確保して、利便性の強化を図る。</li> <li>・大月中心部には人が集まれる広場空間が不足</li> <li>・大月の顔となり、地域内外のコミュニケーションを醸成するシンボルとしての場が必要</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲食店</li> <li>・地域や周辺地域の人々によるチャレンジショップ<sup>※1)</sup>・ポップアップショップ<sup>※2)</sup>（飲食、物販、教室等）、リーンスターアップ支援<sup>※3)</sup> ※大月以外からの出店者や有名店の期間限定ポップアップショップも歓迎、コンテナショップや屋台形式も有効と考えられる。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サテライトオフィス（IT企業やベンチャー、クリエイティブ系企業向け） 複数企業によるオフィスシェアも可 住宅（社宅）とセットにしても良い ドロップイン（一時利用）のコーワーキング<sup>※4)</sup> 通信環境やオフィスサポート機能を充実させる</li> <li>・レンタル工房</li> </ul>	
飲食機能 （来訪者対応型）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元食材のPRが出来るようなシステムを導入</li> <li>・駅での乗り換え客が短時間でも楽しめる。</li> <li>・地域居住者が気軽に立ち寄れる。</li> <li>・後の商店街活性化に資するプレイヤー、テナントを育てるしくみづくり。</li> <li>・大月の新たな名産を産むような製造小売業が有効である。</li> <li>・都内出勤者の週末起業等も考えられる。</li> </ul>	
オフィス機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職住遊近接、週末はのんびり仕事する、ゆるく働く等、大月から新しいワークスタイルを発信</li> <li>・東京へのアクセスの良さを活用したアイデアも盛り込まれる。TV会議の為のスタジオ会議室のサービス・クラウドシステムによるデータ管理を個人向けに行う事も可能に！</li> <li>・週末に趣味の範囲を超えた木工や陶芸など楽しめるスタジオ</li> </ul>	
情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフォメーションセンター 大月や周辺観光地の情報が集まる 大月や山梨の物産、お土産も買える 行政機能とも連携 今後のまちづくりの拠点</li> <li>・乗り換え時に気軽に立ち寄れる。</li> <li>・まずは大月に寄ってその後のレジャー地の情報を得る</li> <li>・行政と連携したまちづくり関連の情報（起業、観光、居住、業務、イベント等）をワンストップで得られる</li> <li>・歴史や大月の特長なども盛り込む ⇒ 特に日本三奇橋『猿橋』・駒橋発電所・深城ダムなど</li> </ul>	

※1) チャレンジショップ：商売を始めたいが経験もなく、最初から独立店舗で始めることが困難な人に対し、行政や商工会議所などが家賃や管理費などを一定期間無償または低額で店舗を貸し出す制度で、貸出期間は半年から1年、長くても3年程度までが多い。チャレンジショップの目的は、チャレンジショップをきっかけに独立開業する事業者を創り出し、地域に根づく商店を増やすことで街の賑わいの復活を図ることである。なお、チャレンジショップは空き地に建物を建てる場合と空き店舗を活用する場合があるが、後者の場合、比較的大型の空き店舗を有効活用する手段ともなる。

※2) ポップアップ・ストア（Pop-up Store）：空き店舗などに突然出店し（ポップアップ）、一定期間で突然消えてしまう期間限定の店舗のこと。

※3) リーンスタートアップ支援：リーンスターアップは、起業の失敗リスクを低減するためのマネジメント論のこと。英語で「リーン（lean）」は、「無駄のないスリムな」という意味で用いられ、この「リーン」と、「起業」を意味する「スタートアップ」を組み合わせ、「リーンスターアップ」と名づけられたもので、起業家の失敗リスクを低減するための支援のこと。

※4) コーワーキング：個人や小規模事業所等が空間や設備を共有しながら働く場。共有による事務所費等のコスト削減に加え、多様な業種が同じ空間で働くことによる刺激や発想の共有や、協働による新たなビジネスチャンスの享受、価値創出等のメリットがある。

表 大月駅周辺のゾーニング案の比較

案	案 1	案 2
案の概要	<p>駅北側に居住、公共施設、飲食・商業施設、観光情報の発信施設、温浴施設等、拠点性の高い機能を集約させた集中型案</p>	<p>案 1 に対して、北側は居住機能主体とし、駅南側にニーズの高い温浴施設を配置し、既存の施設・資源の魅力向上のトリガーとする分散案</p>
概念図	<p>※1) 駅周辺エリア（図中の点線）に宿泊施設の誘致を検討する。          ※2) 北側地区には住生活に必要な生活利便系施設（子育て関連、高齢者福祉関連、診療所等）の配置を考慮する。</p>	<p>※1) 駅周辺エリア（図中の点線）に宿泊施設の誘致を検討する。          ※2) 北側地区には住生活に必要な生活利便系施設（子育て関連、高齢者福祉関連、診療所等）の配置を考慮する。</p>
居住誘導	<p>駅北側に公共、飲食・商業、情報発信拠点、温浴施設など多くの施設を配置するため、居住ゾーンとして確保できる面積が案 2 に比べて小さい。</p>	<p>温浴施設を駅南側に配置するため、居住ゾーンとして確保できる面積が案 1 に比べて大きい。</p>
交流・賑い	<p>新たな飲食・商業施設や集客力の高い温浴施設を全て駅北側に配置するため、駅北側で行動が完結する可能性があり、駅南側への回遊性確保が課題。</p>	<p>既存の飲食・商業施設が多い駅南側に、集客力の高い温浴施設を配置するため、回遊しやすく、外国人観光客や登山客などの滞在時間延長や賑いの効果が大きい。</p>
事業性	<p>新たな整備は全て駅北側で行うため、比較的事业の自由度は高い。</p>	<p>既存施設の集積する駅南側に温浴施設を配置するため、利害調整など地元との合意形成が必要。</p>
評価		

※) 現時点では2案併記としており、今後、検討を深化させる予定であるため、評価を空白としている。

## 2. 道路・交通計画（インフラ計画）

### 2-1. 道路ネットワークの検討

#### （1）駅北側地区への交通誘導と道路整備の基本方針

駅北側の開発地区へは、地域の主要な幹線道路である国道139号の市民会館前交差点を介して都市計画道路3・4・6大月駅裏通線からアクセスする方針とする。

これに伴い、現在の市民会館入口交差点で物資の搬送など大型車両（普通自動車）が安全に通行できるように交差点形状の改良を行うとともに、3・4・6大月駅裏通線（市民会館前交差点から駅北側までの区間）をアクセス道路として必要な機能を確保するため、現道を拡幅する。

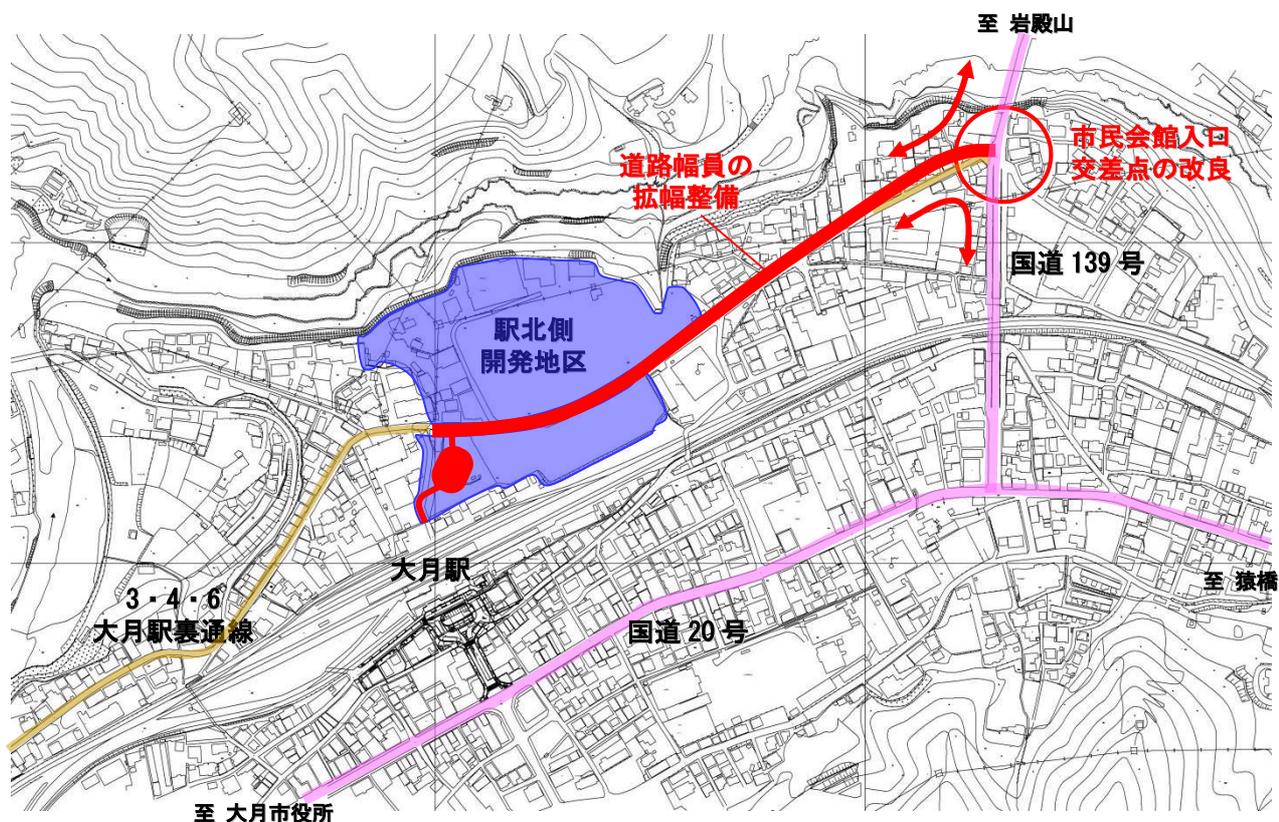


図 駅北側開発地区への交通誘導と道路整備の基本方針（イメージ）

#### （2）道路整備の概略検討

駅北側開発地区へのアクセス道路となる都市計画道路3・4・6大月駅裏通線の拡幅整備および市民会館入口交差点の改良計画について概略を検討する。

①大月駅裏通線の現状と先行整備区間

大月駅北側開発地区へのアクセス道路となる大月駅裏通線は、現況が1車線道路で幅員が図上計測で4.7~8.5m(平均6m程度)と狭小で、すれ違いが難しく、アクセス道路として問題がある。

また、当該路線は都市計画決定されており、計画幅員は $w=8.0m$ (旧道路構造令の標準幅員 $1.0+3.0@2+1.0$ )で歩道が確保されていない。

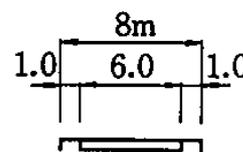
当該路線を全区間を拡幅整備すると事業費が大幅に増加し、現実的でないため、国道139号と接続する市民会館入口交差点から駅北側開発地区までの区間を部分的に都市計画変更し、先行整備を行うこととする。

道路幅員は道路分類、地域区分に応じて次の表に掲げる値を標準とする。ただし地域、地形の状況等により、これによることが適切でない場合にはこの限りではない。

(単位 m)

道路分類	都 市 部		地 方 部	
	A 地 域	B 地 域	C 地 域	D 地 域
主要幹線道路	50または40	40または30	25または16	20または10(12)
幹線道路	40, 30, 25 または20	30, 25または20	14	9(11)
補助幹線道路	16	16	12	8(10)

( ) 歩道等を設置する場合



出典) 道路構造令の解説と運用 (S. 58.2) p. 163 抜粋



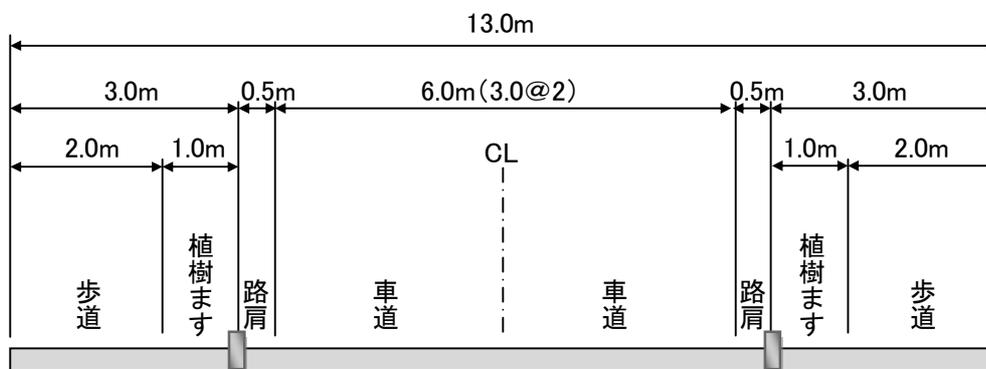
図 大月駅裏通線の現況

## ②大月駅裏通線の計画幅員

大月駅裏通線の計画幅員は、アクセス道路として必要最低限の機能を確保しながらも、駅北側開発地区のエントランスとしてシンボリックな道路としての整備するために以下のとおり設定する。

### ●計画幅員の設定方針

- ・ **道路種別**：駅前を通過し、沿道施設が建ち並んでいることから**第4種道路**とする。
- ・ **車道、路肩**：第4種道路の標準幅員（**車道3.0m、路肩0.5m**）とする。
- ・ **歩道**：自転車の利用が少ないため、**歩道**とする（自転車道、自転車歩行者道としない）。歩道幅員は、歩行者数がそれほど多くないため、**有効幅員2.0m以上**とする。
- ・ **その他**：駅北側のエントランスとして最低限の景観を確保するため、**植樹ますが配置可能な幅員1.0m**を確保する。



(横断面図)



(平面図)

図 アクセス道路の計画幅員(案)

注) 幅員構成については、北側地区の施設種類による見直しを行うものである。

### ③国道 139 号市民会館入口交差点の改良計画

大月駅裏通線と国道 139 号が接続する市民会館入口交差点では現在、大型車（普通自動車）が国道 139 号（国道 20 号方面）から大月駅裏通線（大月駅方面）へ左折する際、対向車線にはみ出さないと通過できない形状と想定される。また、交差点の交差角も小さく安全上望ましくない。

そこで、駅北口の開発に伴い、物資の搬出入など大型車の通行も想定されることから、上述の課題を改善するため、以下のとおり交差点形状を改良する。

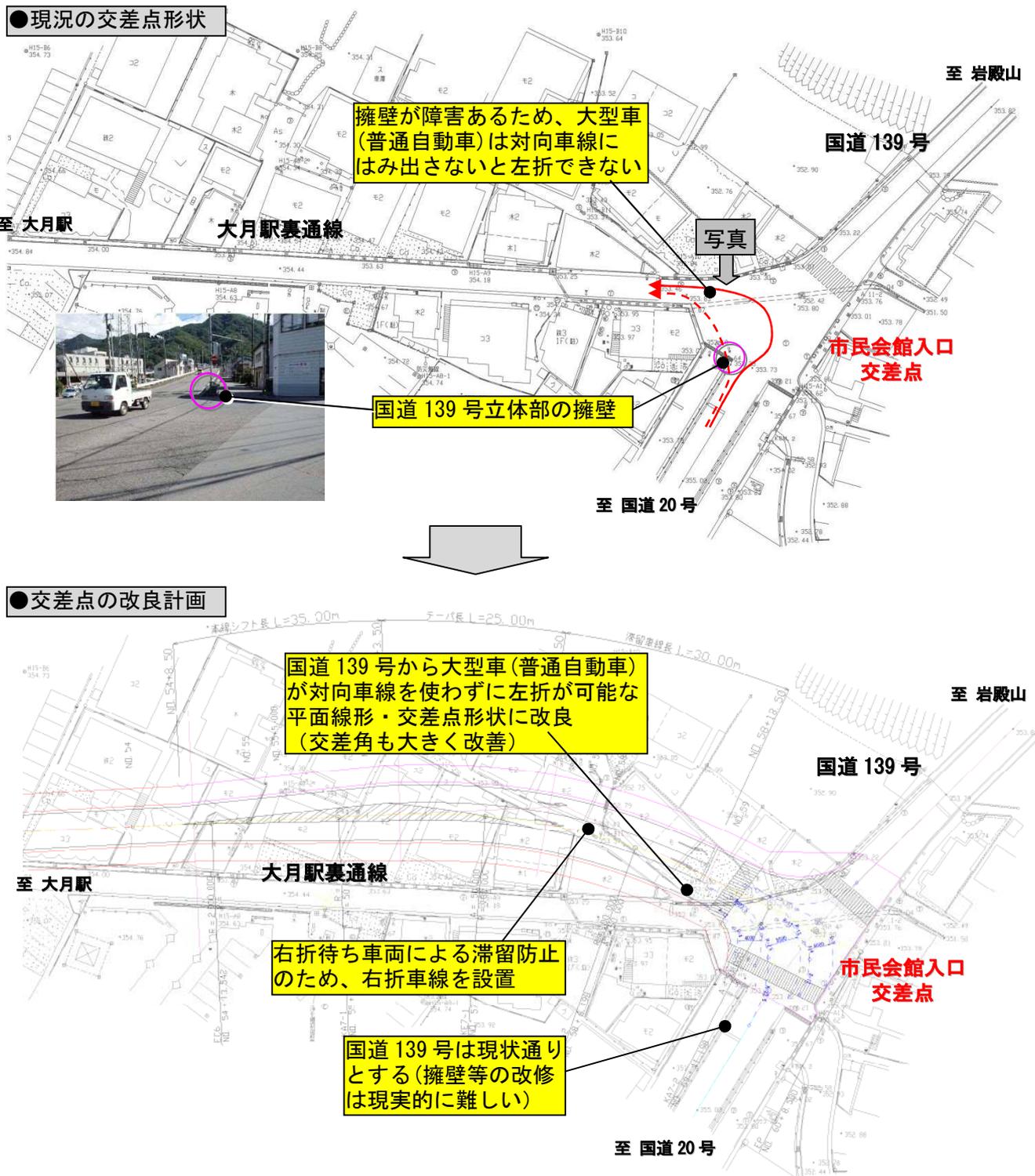


図 アクセス道路の計画幅員(案)

注) 交差点改良については、関係機関との協議が未了であり、協議に依り変更することがある。

(2) 概算事業費算出

大月駅裏通線の先行区間を整備した場合の概算事業費を概略で算出する。算出結果は以下のとおりであり、事業費は約16億円となる。

本事業費は、道路の整備費用のみ計上しており、駅北側開発地区の事業費は計上していない。

表 駅北口アクセス道路整備の概算事業費

工種		単価	単位	数量	工事費 (円)	備考
①用地費	宅地	65,000	円/m <sup>2</sup>	4,400	286,000,000	
	小計				286,000,000	
②補償費	建物補償	20,000,000	円/棟	30	600,000,000	
	動産移転料	3,000,000	円/棟	30	90,000,000	
	電柱移設補償	1,000,000	円/本	40	40,000,000	
	上水道補償費	10,000,000	円/式	1	10,000,000	
	下水道補償費	10,000,000	円/式	1	10,000,000	
	小計				750,000,000	
③工事費	工事費	500,000	円/m	590	295,000,000	
	小計				295,000,000	
④調査設計費					66,550,000	①+②+③の5.0%
⑤間接費					13,310,000	①+②+③の1.0%
⑤予備費					141,086,000	①+②+③+④+⑤の10.0%
事業費合計					1,551,946,000	

表 駅北口アクセス道路整備の用地買収面積

現道幅員 (m)	将来幅員 (m)	買収幅 (m)	平均 (m)	延長 (m)	面積 (m <sup>2</sup> )
5.0	13.0	8.0			
5.2	13.0	7.8	7.9	70.0	554.5
5.3	13.0	7.7	7.8	100.0	777.0
4.9	13.0	8.1	7.9	100.0	790.8
6.3	13.0	6.7	7.4	100.0	741.0
6.7	13.0	6.3	6.5	100.0	651.3
5.0	13.0	8.0	7.2	100.0	716.2
5.2	13.0	7.8	7.9	20.0	158.0
平均5.4			計	590.0	4,388.6
					<b>≒4,400</b>

注) 上記の事業費は現時点で概略想定した上での試算であるため、より詳細な検討による見直しを行うものである。

## 2-2. 歩行者・自転車ネットワークの検討

### ①現在の自転車・歩行者ネットワーク

大月駅周辺の主な自転車・歩行者ネットワークは、駅を挟んだ南北の動線が鉄道により分断されており、鉄道を横断可能な箇所は駅東側の踏切(図中のA)と駅西側の老朽化した歩道橋(跨線橋)(図中のB)に限定されている。

現在は駅の南側に駅前広場や商店街、宿泊施設等が立地しているため、駅北側との往来は少ない。駅北側の開発に伴い、南北間移動が増加すると、現在の横断箇所のみでは利便性が課題となる。

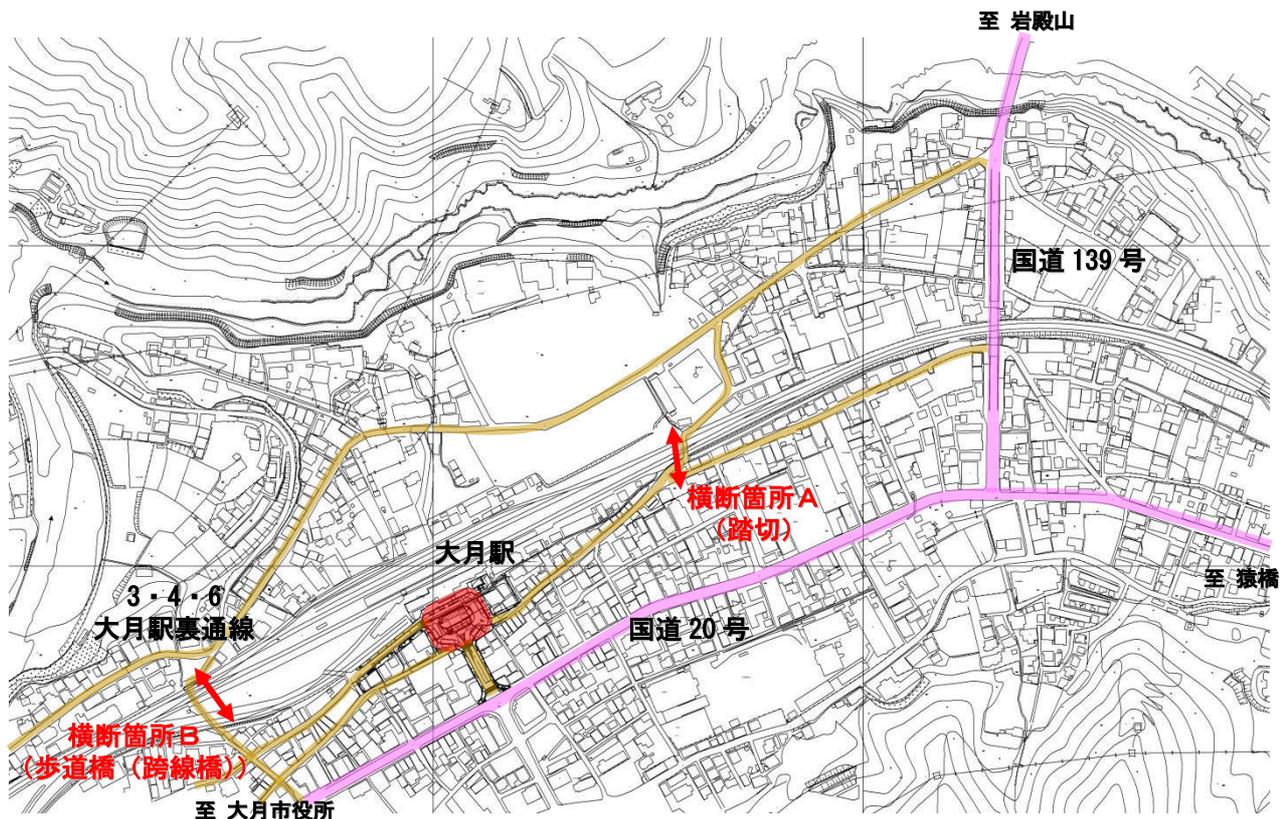


図 現況の自転車歩行者ネットワーク

## ②自転車・歩行者ネットワークの整備方針

前項①の課題を踏まえ、大月駅北側と南側のアクセス性を向上させるため、南北の駅前広場を連絡する自由通路を整備する。

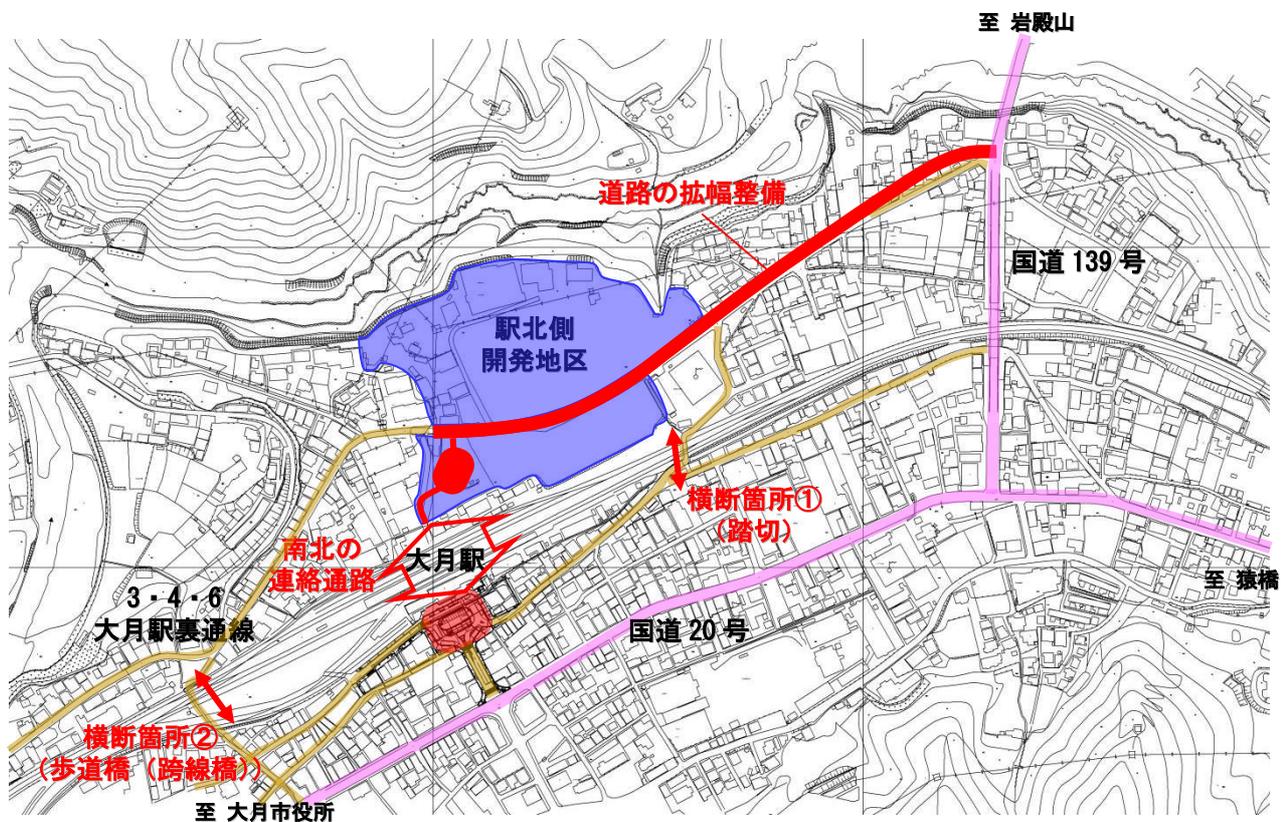


図 駅北側開発にともなう自転車歩行者ネットワークの整備方針