

## **第三編 桂台に関する都市計画の検討**

# 1. 桂台地区の将来像の検討

## 1-1. 桂台地区の概要

### (1) 位置

- ・ J R 大月駅から直線距離で約 3 km 弱に位置する。

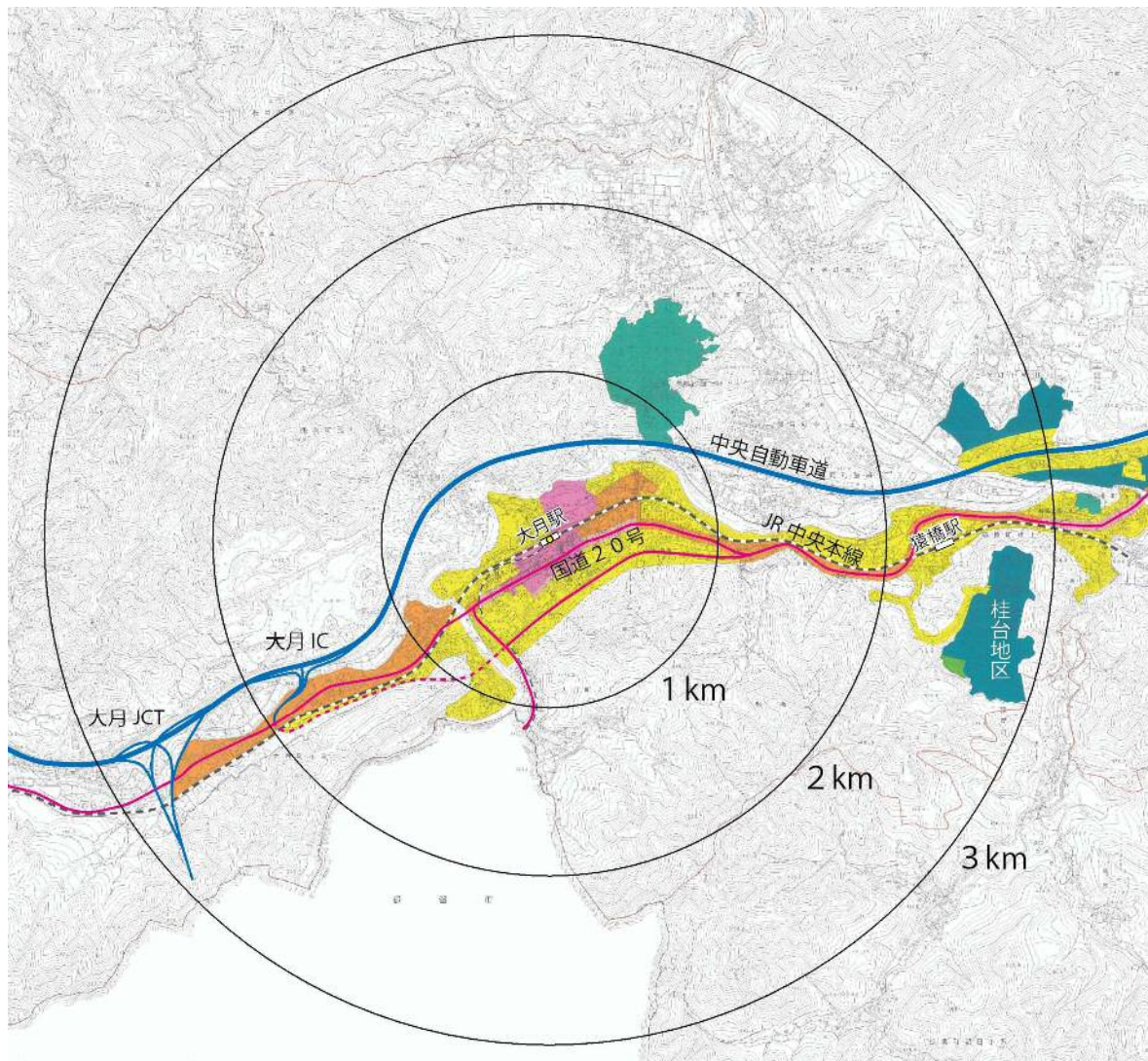


図 桂台地区の位置

### (2) 概要

- ・ 入居開始：平成 10 年 3 月【戸建て専用住宅地】
- ・ 計画戸数：約 850 戸（平成 28 年 10 月現在、事業者 HP より）
- ・ 用途地域：第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域（南東部の一部区域）
- ・ 世帯数：約 480 世帯（平成 28 年 6 月末時点）

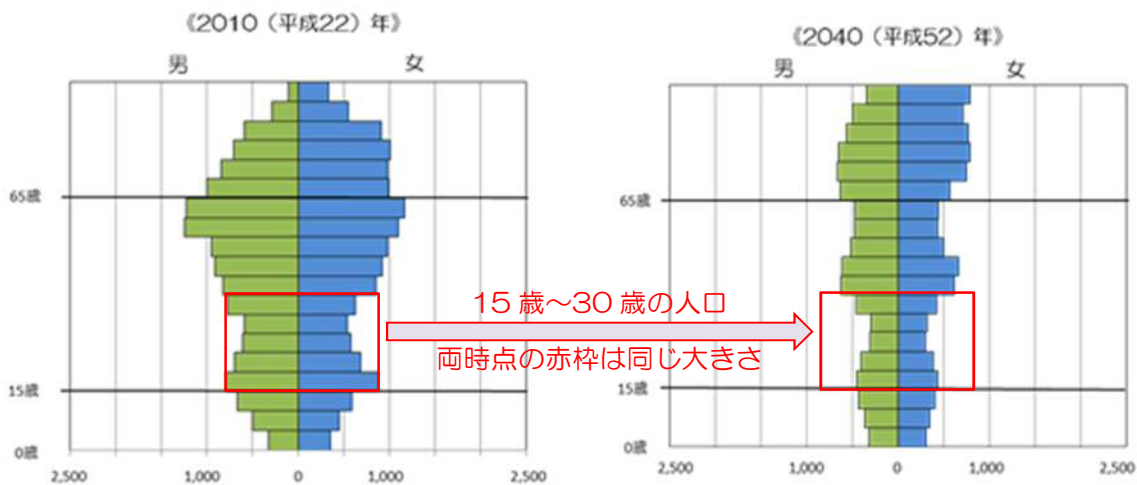
## 1-2. 大月市や桂台地区の課題

### (1) 人口面

**大月市の人口は確実に減少している。若者世代の減少に歯止めを掛けることが課題。**

- ・ H27 年国調人口：約 25 千人が、
  - ・ 国立社会保障・人口問題研究所予測：約 15 千人（2040 年：H52 年）
  - ・ 大月市の将来人口ビジョン：約 19 千人（2040 年：H52 年）
- ⇒現在の人口が 6～7 割程度に減少、超高齢化は必然。  
 ⇒15 歳～30 歳の人口に着目すると 2010 年の赤枠が 2040 年には隙間だらけになり（下図）、他の世代に比べても若者世代の人口が少なく、その減少が市の衰退の象徴に。

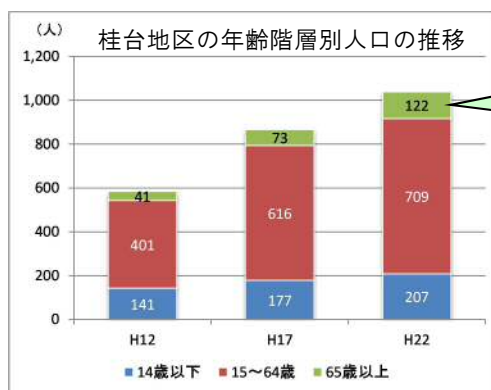
**※人口減少、特に若者世代の減少に歯止めを掛けることが喫緊の課題**



出典：大月市人口ビジョン

**桂台地区の高齢化の進行速度は、市全体の 2 倍以上**

- ・ 桂台地区に着目すると、高齢化の速度が速い。



桂台地区は、高齢者の増加が顕著

桂台地区の高齢者人口の進行速度は市全体の 2 倍以上

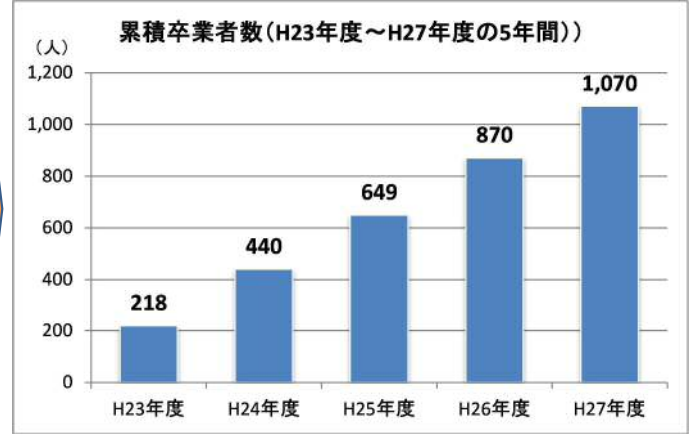
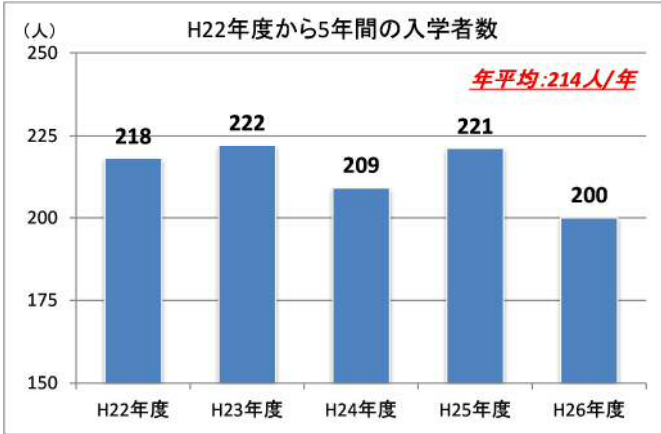
桂台地区と市全体の高齢者人口の伸び率

	H12	H17	H22
桂台地区	1.00	1.78	2.98
市全体	1.00	1.29	1.35

出典：国勢調査

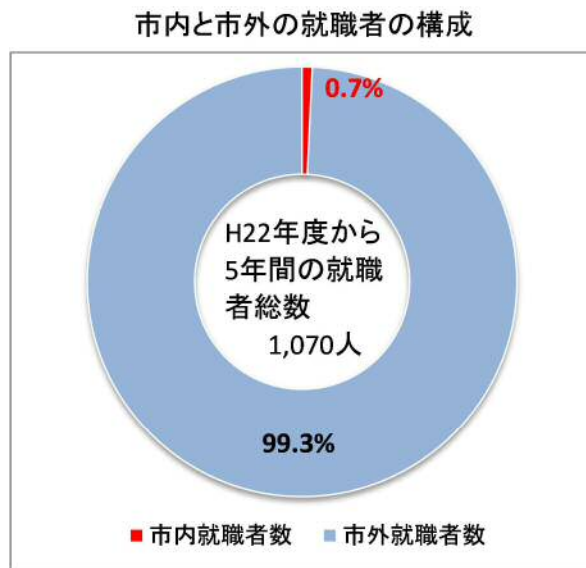
大月市立短期大学生の市内就職率は、過去 5 年間で 0.7% (1,080 人の卒業生のうち市内就職者は 8 人)

・ 毎年約 200 人が入学し、過去 5 年間で 1,070 人が卒業。



※) 平成 22 年度入学者は、平成 23 年度に卒業するため、過去 5 年間の累積で卒業生数を算出。

・ 過去 5 年間に卒業した 1,070 人のうち、市内就職者は 8 人のみ。



資料：大月市

・ なお、大月短大付属高等学校は、平成 26.3 に廃校。

(2) 医療・福祉系施設等

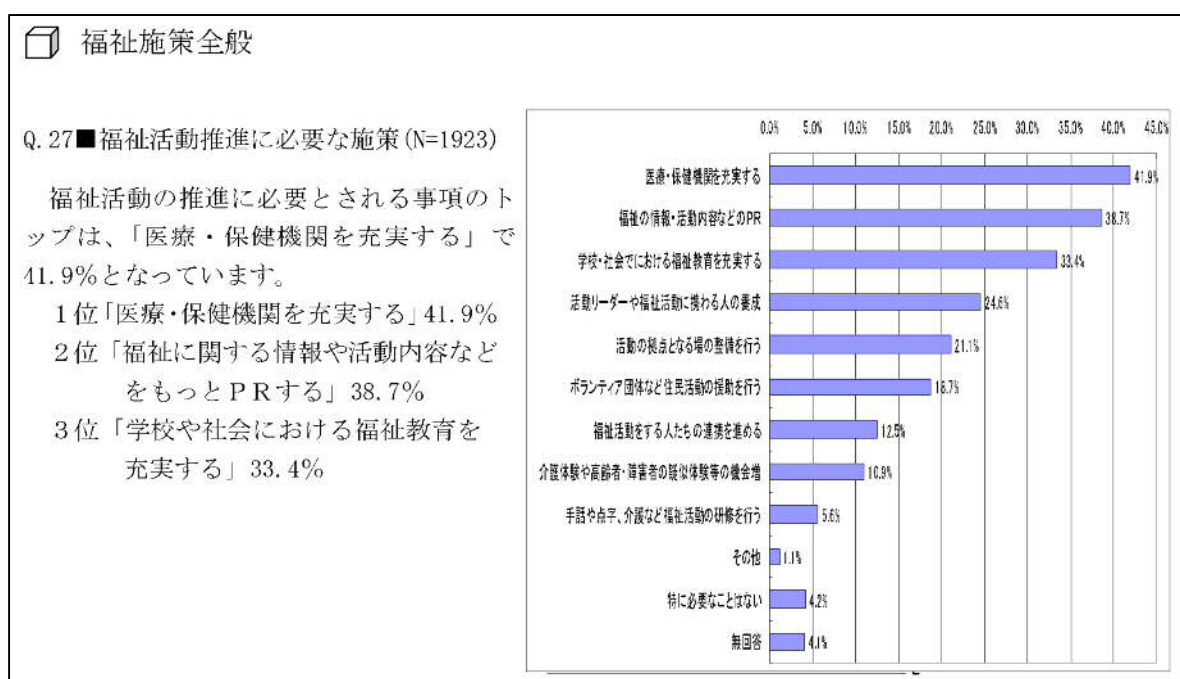
**超高齢化社会に向け医療・福祉系の徒歩圏人口カバー率の向上が課題**

【その1：大月市の都市構造からみた課題、県内市町村の都市構造の概況：平成 28.3、山梨県都市計画協会より】

- ・ 27 指標中 20 指標で C 評価
- ・ 特に超高齢化社会に向け 医療・福祉系の徒歩圏人口カバー率の向上が課題  
※次頁に掲載。

【その2：「おおつき花咲プラン」からみた課題】

- ・ 福祉活動の推進に必要な施策は、医療・保健機関の充実がトップ



出典：おおつき花咲プラン：大月市社会福祉協議会 第 2 次地域福祉活動計画（平成 25 年～平成 29 年）の市民アンケート結果より

2. 都市全体の都市構造の概況

5) 大月市

次頁の表は、大月市全体の指標値の算出結果です。指標値の概況は下表のとおりです。  
 比較対象の参考として、全国平均や山梨県平均もあわせて掲載していますが、全国データについてはデータの年次や出典等が異なる項目があることに留意願います。  
 また、下図は県内市町村を母数に各指標の偏差値を算出し、図化したものです。”50”が平均値となります。

表 大月市の指標値の概況

1 生活利便性	・福祉施設の徒歩圏人口カバー率は低く、高齢者の利便性は高いとはいえません。 ・基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率がやや高く、公共交通の利便性は比較的高い状況です。
2 健康・福祉	・保育所の徒歩圏人口カバー率が低く、子育て世帯の利便性は高いとはいえません。
3 安全・安心	・浸水想定区域の人口割合は0%であり、居住地の水害危険性は低い状況です。 ・土砂災害警戒区域等の人口割合が高く、居住地の一部に土砂災害の危険性があります。
4 地域経済	・小売商業の売場効率は高い状況にあります。
5 行政運営	・1人当たり税収が高く、歳出額も低く、極めて効率的な行政運営が行われています。
6 エネルギー／低炭素	・1人あたりの自動車CO2排出量は低くなく、環境負荷が低いとはいえません。

図 大月市の指標別偏差値(母数:県内市町村)

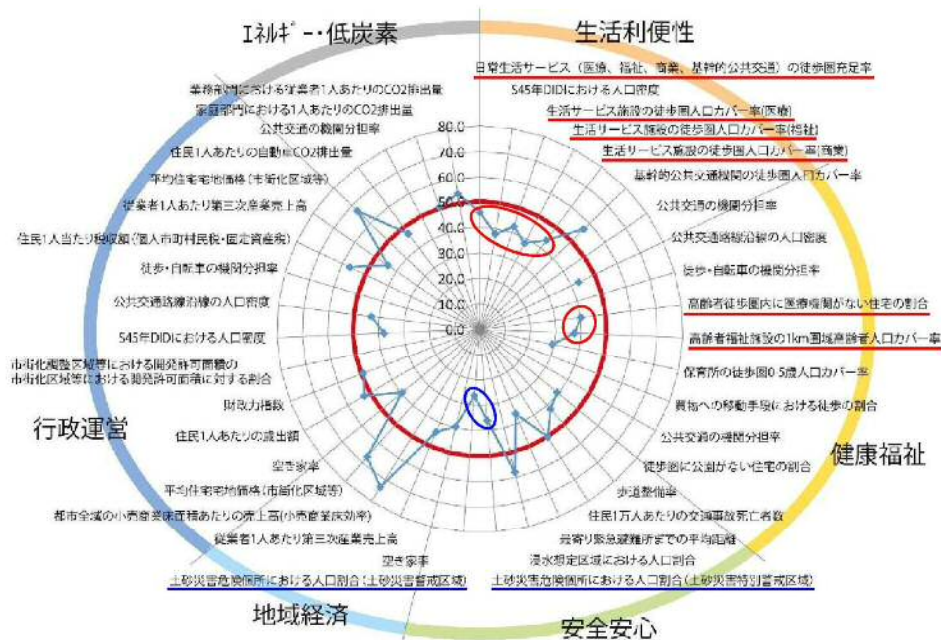


表 大月市の指標値

項目	No	指標	単位	全国平均	全国概ね30万都市平均	全国概ね10万都市平均	山梨県平均(都市計画区域を有する都市)	大月市	評価	備考	
都市計画区域人口密度				人/ha	11.8	—	8.7	4.0			
生活利便性	居住機能の適切な誘導	1-1	日常生活サービス(医療、福祉、商業、基幹的公共交通)の徒歩圏充足率	%	43.0%	30.0%	—	2.6%	1.2%	C	
		1-2	S45年DIDにおける人口密度	人/ha	64.0	43.0	—	31.0	19.2	C	
		1-3	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(医療)	%	85.0%	76.0%	—	68.9%	55.4%	C	
		1-4	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(福祉)	%	79.0%	73.0%	—	27.2%	5.0%	C	
		1-5	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(商業)	%	75.0%	65.0%	—	31.6%	20.6%	C	
		1-6	基幹的公共交通機関の徒歩圏人口カバー率	%	55.0%	40.0%	—	24.2%	38.7%	B	
	公共交通の利用促進	1-7	公共交通の機関分担率	%	14.0%	8.0%	6.0%	2.5%	—	—	山梨県は甲府都市圏の平均値
1-8		公共交通路線沿線の人口密度	人/ha	35.0	16.0	—	14.1	9.0	C		
健康福祉	徒歩行動の増加と市民の健康増進	2-1	徒歩・自転車の機関分担率	%	30.0%	28.0%	23.0%	14.8%	—	—	山梨県は甲府都市圏の平均値
		2-2	高齢者徒歩圏内に医療機関がない住宅の割合*	%	58.0%	50.0%	66.0%	55.3%	70.2%	C	
	都市生活の利便性向上	2-3	高齢者福祉施設の1km圏域高齢者人口カバー率	%	72.0%	67.0%	—	38.3%	7.0%	C	
		2-4	保育所の徒歩圏0-5歳人口カバー率	%	74.0%	66.0%	—	67.2%	26.1%	C	
		2-5	買物への移動手段における徒歩の割合	%	19.0%	16.0%	11.0%	11.3%	—	—	山梨県は甲府都市圏の平均値
		2-6	公共交通の機関分担率(再掲)	%	14.0%	8.0%	6.0%	2.5%	—	—	山梨県は甲府都市圏の平均値
歩きやすい環境の形成	2-7	徒歩圏に公園がない住宅の割合*	%	52.0%	51.0%	58.0%	75.0%	94.0%	C		
安全安心	歩行者環境の安全性向上	3-1	歩道整備率	%	52.0%	55.0%	47.0%	46.3%	34.5%	C	
		3-2	住民1万人あたりの交通事故死亡者数*	人/万人	0.46	0.45	0.57	0.36	0.36	A	
		3-3	最寄り緊急避難所までの平均距離*	m	677	703	719	547	905.0	C	
	市街地の安全性の確保	3-4	浸水想定区域における人口割合*	%	—	—	—	23.3%	0.0%	—	
		3-5	土砂災害危険箇所における人口割合(土砂災害特別警戒区域)*	%	—	—	—	2.2%	5.6%	—	
		3-6	土砂災害危険箇所における人口割合(土砂災害警戒区域)*	%	—	—	—	11.2%	36.6%	—	
	市街地荒廃の抑制	3-7	空き家率*	%	6.0%	5.3%	7.3%	9.0%	13.7%	C	
地域経済	サービス産業の活性化	4-1	従業者1人あたり第三次産業売上高	百万円/人	10.3	11.6	9.4	12.6	10.0	C	
		4-2	都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)	万円/m <sup>2</sup>	80.4	71.1	—	64.9	95.6	A	
	健全な不動産市場の形成	4-3	平均住宅地価(市街化区域等)	千円/m <sup>2</sup>	99.0	50.0	—	35.5	57.1	B	
		4-4	空き家率*(再掲)	%	6.0%	5.3%	7.3%	9.0%	13.7%	C	
行政運営	都市経営の効率化	5-1	住民1人あたりの歳出額*	千円/人	492.0	394.0	550.0	471.8	432.6	A	
		5-2	財政力指数	—	0.69	0.65	0.57	0.7	0.65	C	
	市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合*	5-3	市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合*	%	72.0%	106.0%	—	152.8%	—	—	
		5-4	S45年DIDにおける人口密度(再掲)	人/ha	64.0	43.0	—	31.0	19.2	C	
		5-5	公共交通路線沿線の人口密度(再掲)	人/ha	35.0	16.0	—	14.5	9.0	C	
	安定的な税収の確保	5-6	徒歩・自転車の機関分担率(再掲)	%	30.0%	28.0%	23.0%	14.8%	—	—	山梨県は甲府都市圏の平均値
		5-7	住民1人当たり税収額(個人市町村民税・固定資産税)	千円/人	115	117	103	119.7	150.6	A	
		5-8	従業者1人あたり第三次産業売上高(再掲)	百万円/人	10.3	11.6	9.4	12.6	10.0	C	
		5-9	平均住宅地価(市街化区域等)(再掲)	千円/m <sup>2</sup>	99.0	50.0	—	35.5	57.1	B	
エネルギー・低炭素	運輸部門の省エネ・低炭素化	6-1	住民1人あたりの自動車CO2排出量*	t-CO2/人・年	1.11	0.88	1.28	1.13	1.34	C	
		6-2	公共交通の機関分担率(再掲)	%	14.0%	8.0%	6.0%	2.5%	—	—	山梨県は甲府都市圏の平均値
	民生部門の省エネ・低炭素化	6-3	家庭部門における1人あたりのCO2排出量*	t-CO2/人・年	—	—	—	1.7	1.7	—	
		6-4	業務部門における従業者1人あたりのCO2排出量*	t-CO2/人・年	—	—	—	5.5	4.2	—	

※全国データとは年次、出典等異なる項目がある  
※指標名の後に「\*」があるものは、値が低いほど良いもの

※評価 A: 指標値が全国平均より大きい(小さい)  
B: 指標値が全国平均より小さい(大きい)が県平均より大きい(小さい)  
C: 指標値が県平均より小さい(大きい)

### (3) 土地利用の制約等

#### 桂台地区開発後に土砂災害警戒区域指定の網が掛かり、住宅開発が困難に

- ・桂台地区の入居開始 : 平成 10 年 3 月
  - ・土砂災害警戒区域指定 : 平成 23 年 8 月
- ⇒想定外の事案が発生

⇒法整備は平成 13 年で、山梨県が平成 18 年より調査を開始、順次指定

**※戸建て住宅建設が困難で、将来のまちづくりを再考することが課題**

#### 土砂災害警戒区域等マップ (山梨県 HP より)

- ・土砂災害 (がけ崩れ、土石流、地滑り) から住民の生命を守るために、土砂災害が発生するおそれがある区域を明らかにし、危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅などの新規立地の抑制等のソフト対策を推進することを目的に「土砂災害防止法 (土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律)」が平成 13 年 4 月に施行された。※開発後に法整備がなされている！
- ・桂台地区は、急傾斜地の崩壊に関して土砂災害特別警戒区域 & 警戒区域に指定されており、土石流に関しては土砂災害警戒区域に指定されている。

#### 急傾斜地の崩壊



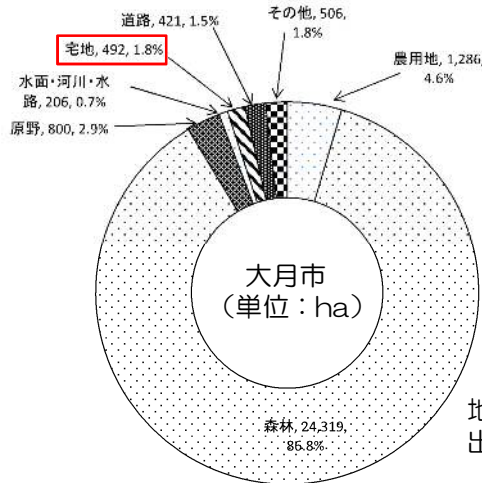
#### 土石流



大月市内に存在する数少ないまとまった未利用地への対応が、まちづくりには重要

- ・大月市の宅地面積は少ない：市域面積の1.8%（全国平均は4.0%）
- ・まとまった土地で未利用地は、大月駅北口と桂台3丁目地区のみ。

※未利用地をまちづくりに活かしていくことが課題



区分	平成19年			平成20年			平成21年			平成22年			平成23年			平成24年			平成25年		
	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏
1. 農地	465 (12.3)	60 (11.2)	406 (12.5)	463 (12.3)	59 (11.0)	404 (12.5)	461 (12.2)	58 (10.8)	403 (12.4)	459 (12.1)	58 (10.8)	401 (12.4)	456 (12.1)	58 (10.8)	398 (12.3)	455 (12.0)	58 (9.6)	397 (11.8)	454 (12.0)	57 (10.7)	397 (12.2)
2. 森林	2,508 (66.4)	316 (58.8)	2,193 (67.6)	2,508 (66.4)	315 (58.6)	2,193 (67.6)	2,507 (66.3)	315 (58.6)	2,192 (67.6)	2,507 (66.3)	315 (58.7)	2,192 (67.6)	2,506 (65.3)	315 (58.7)	2,191 (67.6)	2,506 (66.3)	315 (52.4)	2,192 (65.0)	2,506 (66.3)	316 (58.6)	2,191 (67.6)
3. 原野等	36 (0.9)	0 (0.0)	35 (1.0)	36 (0.9)	0 (0.0)	36 (1.1)	36 (0.9)	0 (0.0)	36 (0.9)	36 (1.0)	1 (0.1)	35 (1.1)	34 (0.9)	1 (0.2)	33 (1.0)	34 (0.9)	1 (0.1)	33 (1.0)	34 (0.9)	1 (0.1)	33 (1.0)
4. 水面・河川・水路	133 (3.5)	19 (3.5)	114 (3.5)	133 (3.5)	19 (3.5)	114 (3.5)	133 (3.5)	19 (3.5)	114 (3.5)	133 (3.5)	19 (3.5)	114 (3.5)	134 (3.5)	19 (3.5)	115 (3.5)	134 (3.5)	19 (3.2)	115 (3.4)	134 (3.5)	19 (3.6)	115 (3.5)
5. 道路	134 (3.5)	28 (5.2)	106 (3.3)	135 (3.6)	28 (5.2)	107 (3.3)	135 (3.6)	28 (5.2)	107 (3.3)	136 (3.6)	28 (5.2)	108 (3.3)	136 (3.6)	28 (5.2)	108 (3.3)	137 (3.6)	28 (4.7)	109 (3.2)	137 (3.6)	28 (5.2)	109 (3.4)
6. 宅地	187 (4.9)	61 (11.4)	125 (3.9)	188 (5.0)	62 (11.5)	126 (3.9)	189 (5.0)	62 (11.5)	127 (3.9)	190 (5.0)	62 (11.5)	128 (3.9)	190 (5.0)	65 (11.7)	127 (3.9)	190 (5.0)	63 (10.5)	127 (3.8)	192 (5.1)	63 (11.7)	125 (4.0)
住宅地	113 (3.0)	28 (7.1)	75 (2.3)	114 (3.0)	28 (7.1)	76 (2.3)	115 (3.0)	29 (7.3)	76 (2.3)	116 (3.0)	29 (7.3)	76 (2.3)	116 (3.1)	29 (7.3)	77 (2.4)	116 (3.1)	29 (6.6)	76 (2.3)	117 (3.1)	29 (7.4)	77 (2.4)
工業用地	16 (0.4)	6 (1.1)	10 (0.3)	16 (0.4)	6 (1.1)	10 (0.3)	16 (0.4)	6 (0.9)	10 (0.3)	16 (0.4)	5 (1.0)	10 (0.3)	15 (0.4)	5 (0.9)	10 (0.3)	15 (0.4)	5 (0.9)	10 (0.3)	15 (0.4)	5 (1.0)	10 (0.3)
その他の宅地	58 (1.5)	18 (3.4)	40 (1.2)	58 (1.5)	18 (3.4)	40 (1.2)	59 (1.6)	18 (3.4)	41 (1.3)	59 (1.6)	18 (3.4)	41 (1.3)	59 (1.6)	18 (3.4)	41 (1.3)	59 (1.6)	18 (3.0)	41 (1.2)	60 (1.6)	18 (3.4)	42 (1.3)
7. その他	316 (8.4)	53 (9.9)	262 (8.1)	317 (8.4)	54 (10.1)	263 (8.1)	319 (8.4)	55 (10.2)	264 (8.1)	319 (8.4)	54 (10.1)	265 (8.2)	322 (8.5)	54 (10.1)	268 (8.3)	323 (8.6)	54 (9.1)	269 (8.6)	323 (8.6)	54 (10.1)	269 (8.5)
合計	3,779 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)	3,779 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)	3,779 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)	3,779 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)	3,779 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)	3,780 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)	3,780 (100.0)	537 (100.0)	3,242 (100.0)

六十掛-4

資料：国土交通省「土地白書」による。

注1：道路は、一般道路、農道及び林道である。

注2：数値は、国土交通省が既存の各種の統計をもとに推計したものである。

注3：四捨五入により、内訳の和と合計等との数値が一致しない場合がある。

注4：( )内は、全国・三大都市圏・地方圏との合計の面積に占める割合である。

三大都市圏：埼玉、千葉、東京、神奈川、岐阜、愛知、三重、京都、大阪、兵庫、奈良の1都2府8県

地方圏：三大都市圏を除く地域

注5：平成23年より、従来の「原野」の区分を統合し、「原野等」とした。新区分での公表のない年は、過去の公表数字で算出した。

注6：平成23年については、東日本大震災の影響により、一部の都道府県においては平成22年のデータを含む。

出典：2015 不動産統計集（土地）、  
公益財団法人 不動産流通推進センター

② 土地利用  
我が国の国土利用の推移と現況



#### (4) 都市的サービス施設へのアクセス性

##### 桂台地区から商店・コンビニ等へのアクセス性は良くない

- ・桂台地区から商店やコンビニまで、徒歩圏（約800m）行けるところは多くない。  
※桂台からの半径800mは一般的な徒歩圏の距離（都市構造の評価に関するハトブック、国交省より）

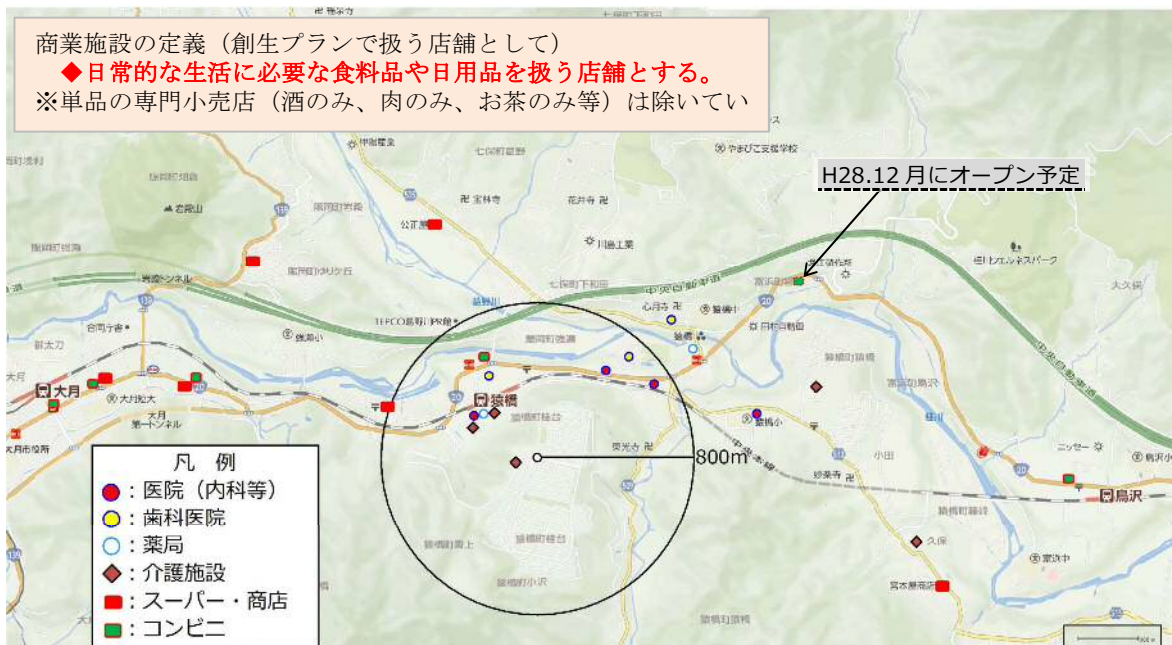


図 桂台地区からの徒歩圏でアクセスできる都市的サービス施設

### 1-3. 桂台地区の将来像の検討

- ・上記までの整理を踏まえ、桂台地区の将来の方向性を検討した。

#### ◆市全体の課題と将来の方向性

- ・大月市全体としては人口減少、特に若者世代（15歳～30歳）の減少を抑え、市内の活気を取り戻していくことが必要である。【市の課題：高齢化、若年世代がいない・来ない・住めない、利便性が低い、賑わいや雇用の場が少ない、レジャー地としての認知度も低い等々】
- ・大月市の都市構造分析結果より、高齢化社会に対応する医療、福祉（介護）施設の充実が課題である。また、福祉活動の推進に必要な施策は、医療、保健機関の充実がトップとなっている。（おおつき花咲プラン：大月市社会福祉協議会 第2次地域福祉活動計画（平成25年～平成29年）の市民アンケート結果より）。
- ・市内に立地するやまびこ支援学校は老朽化しており、移転を計画中である。
- ・市内にまとまった土地（都市計画区域内）は大月駅北側地区と桂台地区に限定される。

市内において、福祉（介護）系機能ならびにこれを支える教育機能の強化を図るためには、具体的な誘致案が必要となる。

#### ◆桂台地区の課題と将来の方向性<市全体の課題・方向性を踏まえて>

- ・桂台地区は平成10年以降に入居開始された新住宅地で、戸建て専用住宅地。
- ・土砂災害警戒区域の法の網が後付けで掛けられたことから、今後桂台地区の未利用地を活かしたまちづくりを考えていくことが必要である。
- ・桂台地区は戸建て住宅専用地区のため、住宅地と共存できるまちづくりが必要（少なくとも、第一種中高層住居専用地域で立地可能な施設）である。
- ・また、当地区の高齢化速度は市全体より早く、将来の高齢化を見据えたまちづくりが必要である。
- ・地区住民の願いは便利施設の立地（地区内であって徒歩で行ける）が悲願である。
- ・市民アンケート結果（猿橋町）から、介護福祉施設へはほとんど行かないという回答に対し、福祉施設へのアクセスは現状で満足度が低く、将来的にアクセス改善が重要であるという結果が得られていることから、自らが高齢者になった場合の必要性を訴えていると思われる。
- ・桂台地区アンケート結果から、4割弱の方が福祉（介護）系の施設立地を容認していると考えられるが、やまびこ支援学校等の誘致については賛同できないとの意見もあり、慎重に地区住民と協議を進めていく必要がある。

地区人口の高齢化が進行する中で、桂台地区を「アクティブシニア支援地域」として位置づけ、介護・福祉系機能の導入（介護施設、福祉施設（サービス付き高齢者住宅等を含む）、教育施設等）を図るとともに、地区内での都市的サービスの享受を可能にできる都市サービス機能を導入することで、高齢化社会に対応する市内のモデル地域の形成を目指していく。

※3施設の連携により、教育⇒実践⇒就業のサイクルを構築し、定住化を促進

## 2. 桂台地区住民アンケート調査結果

### 2-1. アンケート調査の目的

桂台南地区の未利用地について、今後のまちづくりを進めて行くにあたり住民からの意見を伺い、参考とするために実施したものである。

### 2-2. アンケート調査の概要

- ・全戸配布：478世帯（原則全戸配布）  
※480世帯中、高齢者の一人暮らしの2世帯を除外
- ・配布回収：郵送配布、郵送回収方式
- ・回収結果：258票（回収率：54.0%） 平成28年9月2日〆切
- ・調査期間：平成28年7月4日（月）～平成28年7月25日（月）

### 2-3. 調査票類

各世帯に送付した調査票のお願い状、調査票、及び参考資料を次頁以降に示す。

平成28年7月4日

「おおつき創生（都市マスター）プラン」に関するアンケート調査のお願い  
◇◆パストラルびゅう桂台南地区の土地利用計画（案）について◆◇

日頃から、市政に対しましてご理解とご協力をいただき厚くお礼申し上げます。  
大月市では、平成28年2月に「大月市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、現在は、この計画にもとづく様々な施策により人口減少・地域活性化対策を進めています。

また、今年度は、10年先、20年先の将来に向けた持続可能なまちづくりを進めるため、土地利用も含めた市内の各地域の現状と課題、また、特性等を分析し、地域別の将来像を示すために「おおつき創生（都市計画マスター）プラン」の策定を進めています。

このアンケート調査は、桂台地区の皆さまからご意見やご提案をいただき、桂台南地区未利用地のまちづくりの参考にさせていただくことを目的として、全世帯を対象に実施していますのでご協力をお願いいたします。

つきましては、大変お忙しいところ恐れ入りますが、アンケート調査の趣旨をご理解いただきご記入をお願いいたします。

なお、回答は無記名で行い、集計は統計的に処理しますので、個人が特定されることはありません。

また、回答は、調査の目的以外に使用することはありません。

— ご回答にあたってのお願い —

- ・このアンケートは、桂台地区の各世帯にお配りしました。
- ・世帯主さまが、何らかの理由により記入できない時は、ご家族の方が代わって記入してください。
- ・各設問の回答は、この調査票に直接記入してください。
- ・ご回答いただいたアンケート用紙は、同封の返信用封筒に入れ、平成28年7月25日（月）までに郵便ポストに投函してください。（切手は不要です）
- ・ご不明な点がありましたら、問い合わせ先まで連絡をお願いします。

問い合わせ先

大月市役所 総務部 企画財政課 地域活性化担当

〒401-8601 大月市大月二丁目6-20

TEL 0554-23-5011 FAX 0554-23-1216

（受付時間：土日祝祭日を除く平日の8時30分から17時15分）

【アンケート調査票】

**問1** あなたの自身のことについて教えてください。（※あてはまるものに「○」を記入）

- 性別：① 男性 ② 女性
- 年齢：① 20～29歳 ② 30～39歳 ③ 40歳～49歳 ④ 50～59歳  
⑥ 60～64歳 ⑦ 65～74歳 ⑧ 75歳以上
- 職業：① 会社員・団体職員 ② 会社役員 ③ 公務員 ④ 農林水産業  
⑤ 自営業（商業） ⑥ 自営業（その他） ⑦ パートタイム・アルバイト  
⑧ 派遣・契約社員 ⑨ 家事専業 ⑩ 学生 ⑪ 無職（退職含む） ⑫ その他
- 家族構成：① ひとり暮らし ② 夫婦、兄弟（1世代） ③ 親子（2世代）  
④ 親・子・孫など（3世代） ⑤ その他（具体的に記入）
- あなたは、「桂台南地区土地利用計画(案)の住民説明会」に出席しましたか。  
：① 出席した ② 欠席した

**問2** 桂台に住んで、どのくらい経ちますか。（※あてはまるものに「○」を記入）

- ① 2年未満 ② 2年～5年未満 ③ 5年～10年未満 ④ 10年以上

**問3** 市で想定している誘致施設についてどう思いますか。

（別添資料を参考に、あてはまるものに「○」を記入）

- ① 来て欲しい ② なるべく来て欲しい ③ わからない ④ なるべく来て欲しくない  
⑤ 来て欲しくない

**問4** 市で想定している施設以外で、誘致して欲しい施設等を自由に記入してください。

誘致要望施設等：（例：食料品店・コンビニ）

**問5** 桂台南地区の土地利用について、何が良いか自由に記入してください。

土地利用計画について：（例：スポーツ公園・貸出農園）

**問6** 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。

将来のまちづくりについて：（例：大月駅までのシャトルバス）

うら面の設問へお進みください

**問7** 日常生活行動についてお聞きします。下表に示す各施設について、(1)利用頻度 (2)場所 (3)主な交通手段を教えてください(※全ての施設についてご回答ください)。

施設名	(1)利用頻度 ※あてはまるものに「○」、( ) 内に数字を記入	(2)施設の場所 ※あてはまるものに「○」、 ( )内に具体的な地名や 施設名等を記入	(3)主な交通手段 ※あてはまるもの 1 つに「○」 を記入
勤め先 (会社など)	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
食料品店、 スーパー、 コンビニなど	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
デパート、 大型ショッピング センターなど	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
病院、診療所	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
デイ・サービス などの介護施設	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
幼稚園・保育所 などの子育て関 連施設	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
銀行、郵便局な どの金融機関	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)
図書館、公民館、 体育館などの 公共施設	①週 ( ) 回 ②月 ( ) 回 ③ほとんどなし	①猿橋地区内・桂台周辺 ②大月駅周辺 ③市内 (地名等 ) ④市外 (地名等 )	①鉄道 ⑦原付・バイク ②バス(公共) ⑧自転車 ③バス(公共以外) ⑨徒歩 ④タクシー ⑩施設等の送迎 ⑤自家用車 ⑪その他 ⑥自家用車(送迎)

**問8** 大月駅へ行く場合、具体的な交通手段は何ですか。

(※あてはまるものに「○」、( )内に具体的な手段を記入)

- ①猿橋駅から鉄道(駅まで徒歩)      ②猿橋駅から鉄道(駅までバス)  
 ③猿橋駅から鉄道(駅まで家族の送迎)      ④自家用車(自身で運転)  
 ⑤自家用車(家族の送迎)      ⑥その他(具体的に )

アンケートは以上です。ご協力いただきましてありがとうございました。  
 今後、アンケートを集計の上、結果を皆さまにお知らせします。

添付資料(桂台地区住民説明会用資料から抜粋)

大月市まちづくり基本方針(素案抜粋)

※この資料は返送不要です(ご記入いただいたアンケート用紙のみ返送をお願いします)。

大月市は、市の地域活性化を図るために都市計画区域内だけでなく、市内各地区及びJR駅周辺整備などのコンパクトなまちづくりを進めるため土地利用の見直しが必要となる。

今後の土地利用(案)  
大規模未利用地の新たな活用

- ・大月駅周辺は、既存の都市機能や都市基盤ストック等を集積し、多様な都市機能が集約可能な土地利用を図る「地域拠点」とします。  
商業と住宅を中心とした地域密着型の複合利用への見直し。
- ・猿橋駅および桂台周辺は、既存の良好な住宅地に加え、介護・福祉・医療や関連教育機能等を集約する「地区拠点」と位置づけ、高齢化に対応できる環境を整えます。  
桂台住宅団地の残地利用を活用する。
- ・鳥沢駅周辺は、桂川ウェルネスパークを利用したヘルスツーリズムの拠点、宿場町の歴史的景観を保存しながら、日常生活に密着したサービスを提供し、都市機能を集約する「地区拠点」と位置づけます。
- ・JR駅周辺は、通勤用者の住宅計画等の整備計画を検討します。



猿橋駅及び桂台周辺地区拠点(案)

<地区拠点の考え方>

- ・介護福祉関連学校等や介護医療機関が集積する「新たな介護・福祉拠点」を、駅から徒歩圏内に形成し、大月市におけるコンパクト化と地域活性化の創出拠点を目指します。
- ・日本三奇橋「猿橋」を観光拠点とします。
- ・自然豊かで良好な住宅地の形成を引き続き目指すとともに、新たな機能立地に伴う「いやしのまち」を目指し、高齢者用住宅等の建設を検討します。

<導入機能(案)>

- ・居住機能: 駅周辺では都市型住宅、桂台周辺地区では戸建て住宅
- ・商業機能: 駅周辺に猿橋観光の拠点となる商業施設及び桂台周辺地区への商業施設設置の再検討
- ・福祉医療機能: 介護・福祉・医療施設等
- ・教育機能: 介護系大学及び専門学校等



「住宅地」と「介護」・「福祉」・「教育」集積エリア  
 ～「人」「まち」「自然」のつながりを大切にした  
 「癒しのまち」「生涯活躍のまち」を目指して～



施設誘致 計画エリア面積



誘致施設(想定)

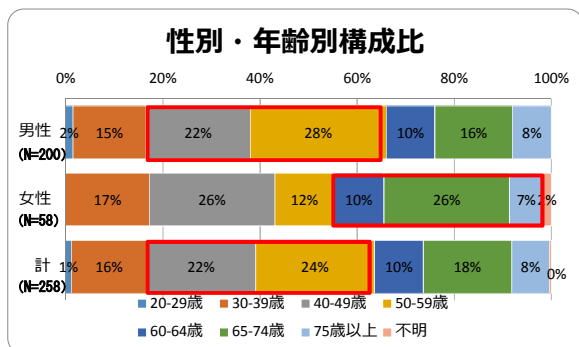
- ・(学校法人)富士修紅学院  
健康科学大学
  - 〃 関連施設(大学院・研究所など)
  - 〃 専門学校(介護・医療系)
- ・山梨県立 やまびこ支援学校(移転)
- ・山梨県社会福祉事業団 もえぎ寮(移転)  
地域密着型特別養護老人ホーム・ケアハウスなど
- ・高齢者用住宅、介護・福祉・医療施設(CCRCなど)



## 2-4. 調査結果

### (1) 性別・年齢別構成【問1】

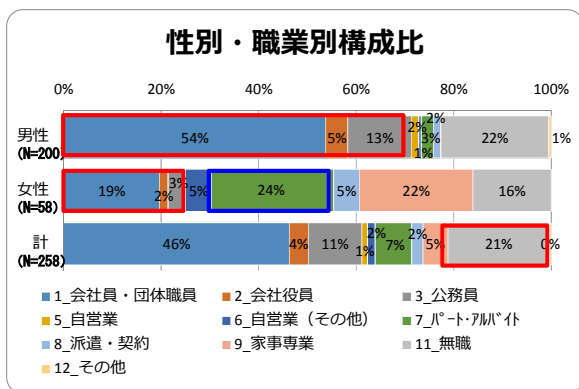
- ・男性は40及び50歳代で半数（50%）を占めているが、女性は60歳以上が43%を占め、男性に比べて女性の方が高齢者の回答が多くなっている。
- ・なお、全体では40及び50歳代が46%と60歳以上の36%を上回っている。



◆年齢	回答者数 (票)			構成比 (%)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
20-29歳	3	0	3	2%	0%	1%
30-39歳	30	10	40	15%	17%	16%
40-49歳	43	15	58	22%	26%	22%
50-59歳	56	7	63	28%	12%	24%
60-64歳	20	6	26	10%	10%	10%
65-74歳	32	15	47	16%	26%	18%
75歳以上	16	4	20	8%	7%	8%
不明	0	1	1	0%	2%	0%
総計	200	58	258	100%	100%	100%

### (2) 性別・職業別構成【問1】

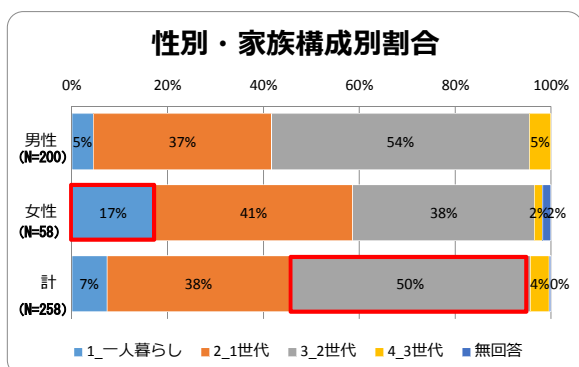
- ・男性は約7割（72%）が勤め人（会社員・会社役員・公務員）であるが、女性は24%と少なく、同率でパート・アルバイトとなっている。
- ・なお、回答者に占める60歳以上の割合が高いことから、約2割（全体の21%）が無職となっている。



◆職業	回答者数 (票)			構成比 (%)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
1_会社員・団体職員	107	11	118	54%	19%	46%
2_会社役員	9	1	10	5%	2%	4%
3_公務員	26	2	28	13%	3%	11%
5_自営業	3	0	3	2%	0%	1%
6_自営業(その他)	1	3	4	1%	5%	2%
7_パート・アルバイト	5	14	19	3%	24%	7%
8_派遣・契約	3	3	6	2%	5%	2%
9_家事専業	0	13	13	0%	22%	5%
11_無職	44	9	53	22%	16%	21%
12_その他	1	0	1	1%	0%	0%
無回答	1	2	3	1%	3%	1%
総計	200	58	258	100%	100%	100%

### (3) 性別・家族構成【問1】

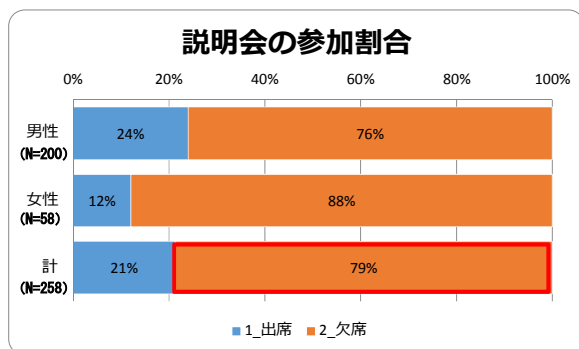
- ・2世代家族が全体の半数（50%）を占めている。
- ・なお、女性は2割近く（17%）が一人暮らしとなっている。



◆家族構成	回答者数 (票)			構成比 (%)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
1_一人暮らし	9	10	19	5%	17%	7%
2_1世代	74	24	98	37%	41%	38%
3_2世代	107	22	129	54%	38%	50%
4_3世代	9	1	10	5%	2%	4%
5_その他	1	0	1	1%	0%	0%
無回答	0	1	1	0%	2%	0%
総計	200	58	258	100%	100%	100%

#### (4) 住民説明会への参加割合【問1】

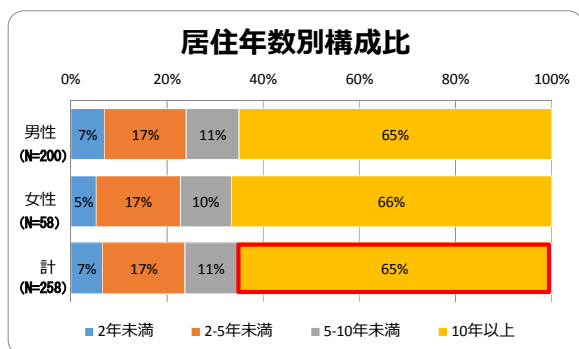
- アンケート調査実施のお願いのために実施された住民説明会（平成28年6月26日（日））の出欠状況は、約8割が欠席となっていた。



◆説明会への参加	回答者数 (票)			構成比 (%)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
1_出席	48	7	55	24%	12%	21%
2_欠席	152	51	203	76%	88%	79%
総計	200	58	258	100%	100%	100%

#### (5) 性別・居住年数構成【問2】

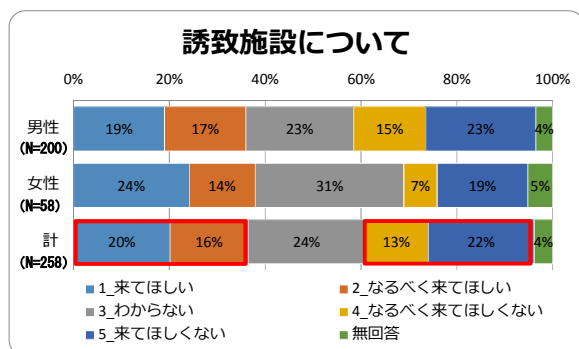
- 全体の7割近く（65%）が10年以上の居住年数となっており、開発当初（平成10年3月入居開始）からを含めた古くからの居住者の方の回答の割合が高い。



◆居住年数	回答者数 (票)			構成比 (%)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
2年未満	14	3	17	7%	5%	7%
2-5年未満	34	10	44	17%	17%	17%
5-10年未満	22	6	28	11%	10%	11%
10年以上	130	38	168	65%	66%	65%
無回答	0	1	1	0%	2%	0%
総計	200	58	258	100%	100%	100%

#### (6) 市で想定している誘致施設に関する賛否【問3】

- 市で想定している誘致施設（介護・福祉・教育系施設）に対する住民意向は、賛成（来てほしい、なるべく来てほしい）が36%、一方、反対（来てほしくない、なるべく来てほしくない）が35%と若干、賛成が上回っているものの、ほぼ拮抗している状況にある。
- なお、わからないとの回答も1/4（24%）を占めている。
- 性別で見ると、賛成は女性の方が多いが、わからないという割合も多い。

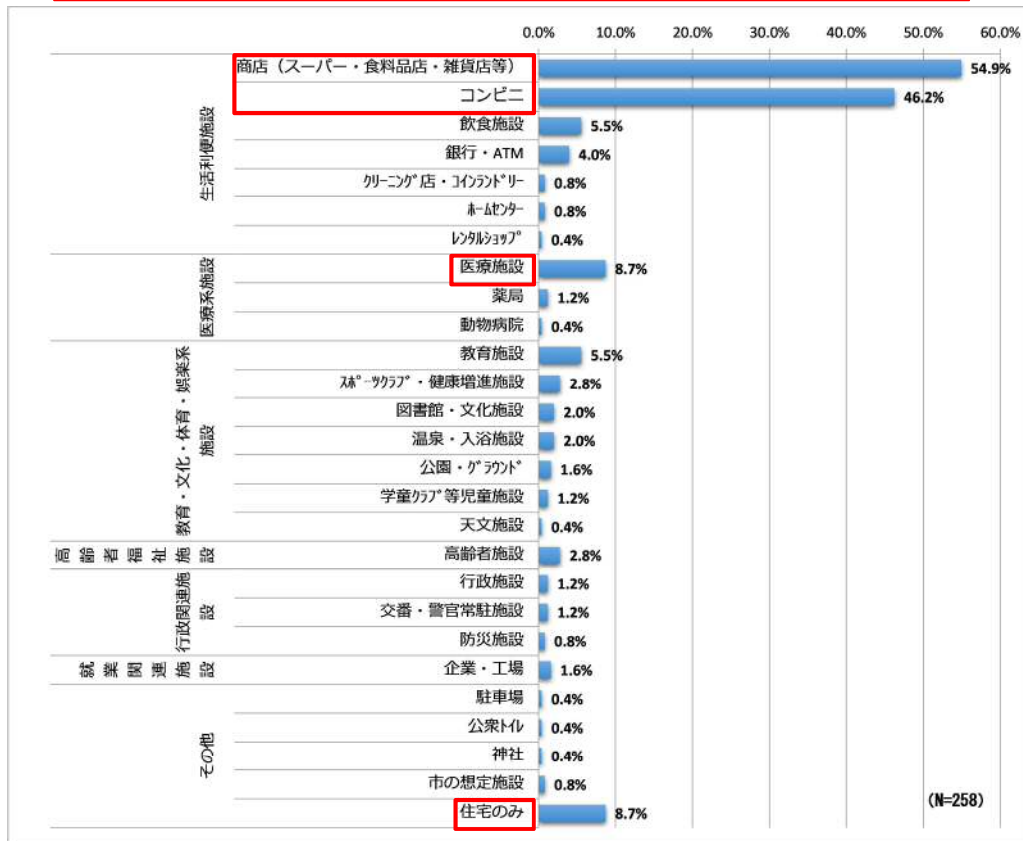


◆誘致施設について	回答者数 (票)			構成比 (%)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
1_来てほしい	38	14	52	19%	24%	20%
2_なるべく来てほしい	34	8	42	17%	14%	16%
3_わからない	45	18	63	23%	31%	24%
4_なるべく来てほしくない	30	4	34	15%	7%	13%
5_来てほしくない	46	11	57	23%	19%	22%
無回答	7	3	10	4%	5%	4%
総計	200	58	258	100%	100%	100%

### (7) 市で想定している施設以外で誘致を望む施設【問4】

- ・住民が誘致してほしいと考える施設は、回答例の施設で商店（スーパー、食料品店、雑貨店等）やコンビニといった生活利便施設であり、それぞれ約半数の回答者が求めている。これに次いで、約1割（約9%）が医療施設の誘致を望んでいる。
- ・入居当初に計画されていた利便施設の誘致を強く望んでいる結果が現れている。
- ・なお、住宅のみで他の施設を望まない回答が、約1割（約9%）みられる。

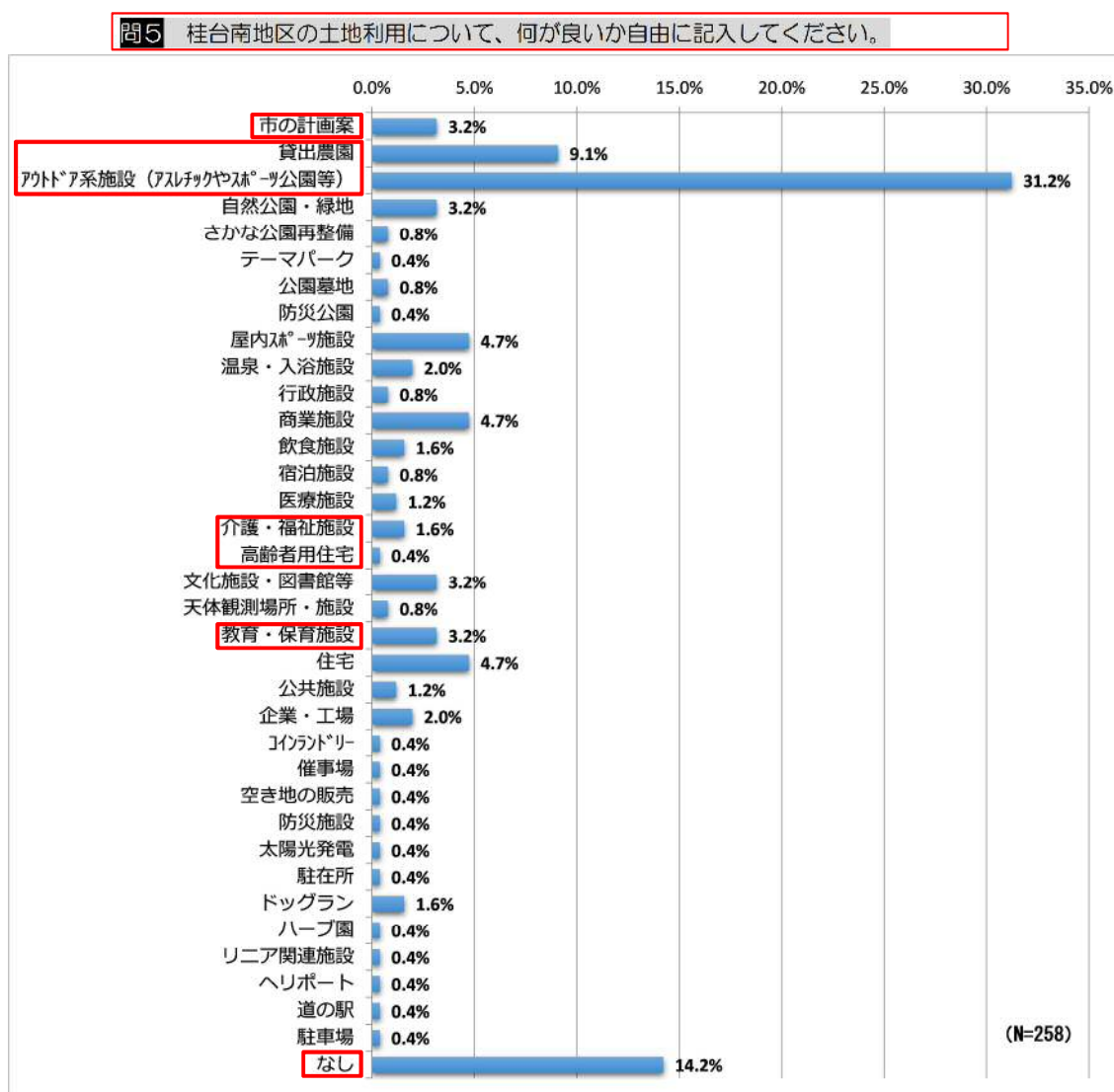
問4 市で想定している施設以外で、誘致して欲しい施設等を自由に記入してください。



※市で想定している誘致施設：介護・福祉・教育

### (8) 桂台南地区の土地利用について【問5】

- ・桂台南地区の土地利用に関する意見では、回答例のスポーツ公園（アスレチックス等を含む）及び貸出農園に対する賛同割合は高く（スポーツ公園は約31%、貸出農園が約9%）、第1位と第2位となっている。
- ・回答例以外をみると、屋内スポーツ施設、商業施設、住宅がそれぞれ約5%を占めているが、多様な施設が挙げられており、その差も顕著ではない。
- ・市の計画案を推奨する回答も約3%あり、介護系や教育系の施設についても容認する回答もあり、土地利用に関する意見がない、との回答も14%ある。
- ・以上から、桂台南地区については、アウトドア系の公園等の施設が整備可能な土地利用は容認されるものとする。



(9) 桂台南地区の未利用地を活用した将来のまちづくりに関するアイデア等について

【問6】

①シャトルバス関連

- ・桂台南地区の未利用地に関するアイデアや意見については、147件の回答が得られた。このうち、回答例にある「大月駅までシャトルバス」に関連した意見が35件あった。
- ・このシャトルバス関連の記載が最も多くなっていたことから、住民の足として桂台地区から大月駅や市立中央病院等へのバスを望んでいることが示されている。

**問6** 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。

【シャトルバス関連の意見】

No.	問6 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	大月駅定期バス、談話室
2	大月駅までのシャトルバス
3	大月駅までのシャトルバス
4	大月駅までのシャトルバス
5	大月駅までのシャトルバス
6	大月駅までのシャトルバス
7	大月駅までのシャトルバス
8	大月駅までのシャトルバス
9	大月駅までのシャトルバス
10	大月駅までのシャトルバス
11	大月駅までのシャトルバス
12	大月駅までのシャトルバス
13	大月駅までのシャトルバス
14	大月駅までのシャトルバス、大型タクシー
15	大月市立病院までのシャトルバス
16	各施設へのシャトルバス
17	小型のシャトルバス
18	猿橋駅までのシャトルバス
19	桂台からバスも出てないと買い物にも行けない。
20	猿橋周辺には店がないので、大月までのシャトルバスはありだと思う。
21	猿橋駅、大月駅までの無料シャトルバス
22	無料バス
23	市内シャトルバス
24	市立病院行きなどのシャトルバス
25	中央病院までのシャトルバス
26	病院を含めた市内を回るシャトルバス
27	病院までのシャトルバス
28	ミニバスで桂台-駅-中央病院-スーパー-市役所-公民館等を巡回するバス
29	シャトルバス
30	シャトルバス
31	シャトルバス
32	シャトルバス
33	シャトルバス
34	シャトルバス
35	シャトルバス

②エレベーター関連

- ・現在、住民が管理費を負担しているエレベーター利用に関する意見が、8件と少数ではあるが出されている。特に、誘致施設の利用者への応分の負担を求める意見や、市への管理移管を求める意見などがみられる。
- ・住民説明会時において事業者サイド（清水建設、JR東日本）からは、誘致施設に対して応分の負担を求めるという回答であったが（説明会参加率が約2割と少ないために意見が出されたと考えられる）、将来的な施設誘致に際しての重要な課題になるものと考えられる。

No.	問6 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	駅へのアクセスはよいが、住民の負担で賄っている。住宅以外も誘致するのであれば、負担の一部もしくは全部を負担してほしい。
2	エレベーターの管理費等を住民との話し合いが必要。
3	桂台を有効活用するには駅からの移動手段が課題である。既存のエレベーターは住民用であり、これを開放することで住民の利便性の低下と環境の変化の懸念をどうするか。
4	教育機関がくるのであればエレベーターの増設が猿橋駅や大月駅からのシャトルバスを用意してほしい。
5	今後市が管理する施設が設置された際、市が購入する区画に係る分のエレベーターの管理費は市が負担するのか？集計結果とともに回答をしてください。
6	猿橋駅から桂台までエレベーター設置。
7	事業者を誘致するのであれば地下道とエレベーターの管理を市に移管してほしい。
8	誘致施設の利用者のエレベーター利用の可否はどうするのか

### ③桂台地区に関連するアイデア・提案内容

- ・先に示した希望する誘致施設等の内容と重複する面がみられるが、アイデアの中で1件、「出張スーパー」が提案されていた。
- ・桂台地区においては、計画当初より事業者側から商業店舗の進出を予定している点が購入者に伝えられていたものの、20年近く経過した現在でも実現に至っていない状況である。そこで、提案された「出張スーパー」の実現を検討することが有効であると考え。この際、桂台地区のみでは事業者の採算面で困難になる可能性があることから、市内の商業施設アクセス困難地域（笹子地域、七保地域、梁川地域など）を含めた市内での巡回サービスの検討を行うことが重要である。

No.	市では、桂台南地区未利用地を活用し、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	空き家の状況も山梨ワーストワン。現在住んでいる人が快適に余生を過ごせるように街の活性化を目指して商店等を誘致してほしい。
2	家を建てられる場所があるならこのまま戸建てを増やしていった方がいい。
3	医療機関の誘致
4	映画館
5	大月駅だけでないシャトルバス。子供が多いので広くてきれいな公園
6	大月が元気になるような魅力ある娯楽施設（温泉施設等）
7	大月市は企業誘致に無関心である。だから人が集まらない。他市に比べ危機感がなさすぎる。小規模工業団地を造ってください。
8	大月バスに直結するルートの整備。大月駅から中央病院までのアクセスの利便性向上。
9	温泉、農園で作った野菜を使ったレストラン。丸鬼山へ登るハイカー等が立ち寄れる場所。
10	会社誘致、スーパー、学校、体づくりのできる施設
11	カインズホーム、ケーヨーD2、ドラッグストア
12	格安の貸店舗を作る
13	桂台南地区活用にあたって、健全かつ社会的にも有効なものであればよいと思う。
14	企業誘致も必要
15	企業誘致を取り組んでほしい。
16	共同墓地も併設してほしい。
17	銀行ATM、幼稚園、保育施設
18	車が増えるので、桂台入口の道路整備をお願いしたい。
19	高齢者にやさしい町というイメージで特養施設は高齢者用施設環境を作りたい。桂台は都心からのアクセスもいいので往来も増えるのではないかと。
20	高齢者用のコミュニティ施設を作り、趣味を通じて輪を広げられるような場所として活用できれば良い。
21	戸数規模に対し必要な施設の設置（商業、教育、医療、福祉、行政施設）
22	コストがかからないものでないと維持できない。温泉はよいと思うが第三セクターに任せてできるかどうか。シャトルバスは利用者がいないと思う。
23	子育て重視
24	コテージ型宿泊施設
25	災害時の物資運搬拠点（ヘリポート）
26	財政がひっ迫するなか、施設の運営にはコンセッション方式を活用してほしい。
27	猿橋駅南口から地下道までの間の歩道整備。桂台大通りの自動車の減速対策。
28	四方津の住宅地みたいになると嬉しい
29	支所、ATM
30	施設誘致時には治安確保のため交番を設置してほしい。
31	施設誘致に伴い交通量も増加すると思うので、南地区の新設道路の整備。
32	自然を活かしたまちづくりを進めてほしい。
33	自動車を利用せずに徒歩圏に商業、医療施設を。
34	市役所
35	集客力期待大型フラワーパーク、経済効果一企業誘致（サービス業、製造業）
36	就業場所を作り、他地域から働きにくる環境を作る。
37	住民が居心地よく暮らせるような自然を活用した公園等の整備
38	住民にとって有益なもの（病院、店、ハウス業者）
39	上部エレベーター近くに保育園があると、子供を預けて通勤できるので移住者が増えると思う。
40	植物、小動物と共存してゆったりと生活のできる町。
41	人口増（学校があることにより住民が増える）
42	人口増につながる施策
43	スーパー等を誘致するためには人口を増やす必要があるので、宅地開発をしてほしい。
44	住みたいまちなどで有名な町を参考にしたらどうでしょうか。すでに人が住んでいるので住みやすい環境が良いと思う。
45	全天候型児童スペース
46	地区内で衣食住が完結できるような都市になったらいい
47	中央からの高齢者用住宅施設
48	目に教回でよいので、出張スーパーに来てもらいたい
49	できれば雪かきを早めにやって欲しい。
50	冬季の凍結がひどいので、屋根を付けるか熱で凍結を防ぐようにしてほしい。
51	当初の計画が全くないので、居住者が良かったと思える街づくりをしてほしい。
52	当地区が開発されると治安等の不安がある。エレベーター近くのコミュニティの建物に派出所を作してほしい。
53	土地利用を考えるのであれば、住民のことを第一に考えてほしい。
54	とにかく共有場所の草木の整備
55	何らかの方法で人を集めることは賛成だが、環境の維持とアクセスの改善は必須。
56	乗り合いタクシー
57	働く場所を作る
58	一人暮らしでも安心して暮らせるようなまちづくりの実現
59	福祉、教育施設
60	福祉施設の建設（特養ホーム等）
61	福祉に力を入れてほしい。
62	不動産価値が上がるような好印象な施設。猿橋駅南から四季の丘までの道路整備。
63	南地区の土地を安く売る
64	老後を考慮するとすべての用事が1か所で済むような施設
65	若い人が少しでも用事が済ませるように商業施設を設置すること
66	若者の流出を食い止め、活気あるまちづくり。

**「移動コンビニ」の提案！**

- ◆桂台のみならず、笹子地域や七保地域、梁川地域などの商業施設不在地域において、移動コンビニによる巡回販売を実施して住民の生活利便サービスの向上を図る！
- ◆桂台地区のみでは困難な場合でも大月市全体で実施することにより、可能性が拡大すると考えられる。

※赤字がアイデア部分として着色

#### ④否定的な意見

- ・未利用地における新たな土地利用に対して否定的な意見は、以下の4件である。

No.	問6 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。-1
1	桂台南地区は土砂災害警戒区域に指定されているので、この計画は可能なのか。
2	市が勝手にまちづくりを進めているだけで、住民は反対である。
3	住人以外の人に入ってきて欲しくない。もともと住宅地のため安全、防犯面を考慮して購入した。
4	先日の津久井での事件をみると、障害者施設への不安が強くなった。

#### ⑤桂台地区以外に関連するアイデア

- ・桂台地区以外の大月市街地等における提案内容は、以下の11件である。

No.	問6 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。-1
1	JR中央線の特急の停車
2	駅周辺への住宅建設
3	大月駅北口にショッピングセンターを作り、桂台は住宅のみ。居住者を増やす。
4	桂台の南側の山を削ってみるのもよいのでは。
5	桂台の未利用地ぐらいではまちづくりはできないと思う。大月駅北口の空き地を活用する方法を考えた方がいい。
6	桂台はほっとしてほしい。大月駅周辺の空き地を何とかしてほしい。
7	交通機関をよくしても立ち寄りところが少なすぎる。大月では物足りないので田野倉まで行っている。もっと大月の町をにぎやかにしてほしい。
8	猿橋駅周辺の商業地
9	猿橋駅前商店街
10	都留市をみると企業誘致を必死でやっている。どうしてこのような差があるのを知りたい。
11	廃校の校舎も立派な市の財産であるので大切にしてください。

#### 【まとめ】

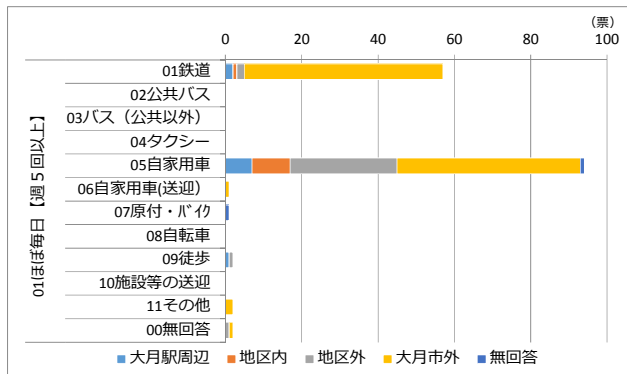
桂台地区住民の過半数の回答を得たアンケート調査結果から、南地区の未利用地に対する新たな土地利用に関する意向は、以下のようにまとめられる。

- ◆アンケートの回答属性から、40歳以上で、居住年数が10年以上と比較的長い住民の方々からの意見が中心となっている。
- ◆市の想定している誘致施設（介護・福祉・教育）に対しては、賛成意見が若干上回っているものの、賛成が多いとは言えない。「わからない」という現時点では判断を避けた回答が24%もあることから、丁寧な説明が必要である。
- ◆一方、住民が誘致して欲しい施設は生活利便施設（コンビニや商店等）であり、約半数の住民が望んでいる。これは、分譲当初（平成10年）に事業者から誘致すると伝えられていた施設であり、約20年近く経過している現時点においても実現していないことから、この結果は、必然と言える。
- ◆桂台南地区の土地利用への質問に対しては、回答例（スポーツ施設、貸出農園）に賛同する意見が上位を占める結果となっている。これ以外の意見は多様で、市の計画案に賛同する回答も3%程度あり、介護系施設や教育施設に対する回答もみられることから、南地区に何らかの機能・施設を誘致することに対しては、ある程度許容している面がみられる。
- ◆桂台南地区に関連する様々なアイデアの中に、「移動スーパー」の提案が1件あった。近年、大手コンビニチェーンでは、「移動コンビニ」を展開してきていることから、桂台地区だけでなく、大月市内の商店過疎地（笹子、七保（瀬戸）、梁川など）を含めた展開を考えることが効果的であると考えられる。これにより、桂台地区の長年の悲願を少しでも実現するとともに、市内全域に広げることで事業性が向上する。また、現在市内の移動販売形態から一歩進め、廃校や公民館を活用し、ここを拠点に数時間滞在することで地域コミュニティの醸成に資することも想定される。
- ◆なお、現実的な誘致を考えるにあたっては、誘致施設によるエレベーターの利用の可否や利用に際しての応分の負担問題や土砂災害警戒区域に指定されている制約問題など、解決すべき課題がある。

(10) 桂台地区住民の行動について【問7】

①勤め先

・常勤者（ほぼ毎日）のうち、市外通勤者は、自家用車と鉄道がほぼ同数である。



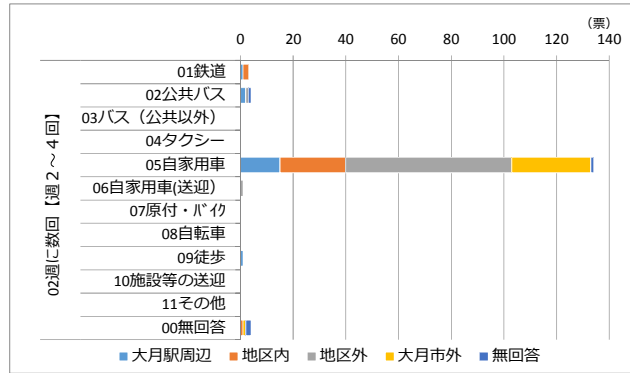
問7-1 勤め先

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	2	1	2	52	0	0	57
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	7	10	28	49	1	0	95
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	1	0	0	1
	07 原付・バイク	0	0	0	0	1	0	1
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	1	0	1	0	0	0	2
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	2	0	0	2
	00 無回答	0	0	1	1	2	0	4
	小計		10	11	32	105	4	0
02 週に数回【週2~4回】	01 鉄道	0	1	1	6	1	0	9
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	0	0	4	4	0	0	8
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	1	0	0	0	0	1
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	1	0	1
	小計		0	2	5	10	2	0
03 週1回程度	01 鉄道	0	0	0	2	0	0	2
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	0	0	0	0	0	0	0
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計		0	0	0	2	0	0
04 月2~3回程度	01 鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	0	0	0	1	0	0	1
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計		0	0	0	1	0	0
05 月1回程度	01 鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	1	0	0	0	0	0	1
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計		1	0	0	0	0	0
06 ほとんどなし		0	0	0	0	0	61	61
00 無回答		0	0	0	0	0	12	12
計		11	13	37	118	6	73	258



②食料品店、スーパー等

- ・最寄品の買物（週2～4回）には、自家用車利用がほとんどで、地区外や大月市外に行くことが多い。

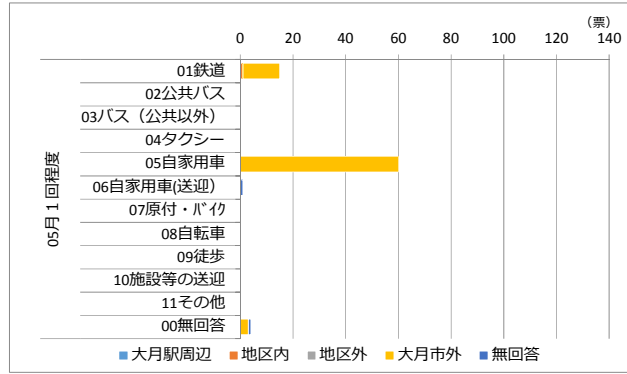


問7-2 食料品店、スーパー等

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	1	0	1	0	0	2
	02公共バス	0	1	0	0	0	0	1
	03バス（公共以外）	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	4	8	5	5	1	0	23
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	1	0	0	0	0	0	1
	09徒歩	0	0	0	1	0	0	1
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	1	0	2	0	3	
小計	5	10	6	7	3	0	31	
02週に数回【週2～4回】	01鉄道	1	2	0	0	0	0	3
	02公共バス	2	0	1	0	1	0	4
	03バス（公共以外）	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	15	26	64	30	1	0	136
	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
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	1	0	0	0	0	0	1
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	1	0	1	3	0	5	
小計	19	29	66	31	5	0	150	
03週1回程度	01鉄道	2	0	0	0	0	0	2
	02公共バス	0	1	0	0	0	0	1
	03バス（公共以外）	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	6	5	16	14	2	0	43
	06自家用車(送迎)	0	1	0	0	0	0	1
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	1	0	2	1	0	5	
小計	9	8	16	16	3	0	52	
04月2～3回程度	01鉄道	0	1	0	0	0	0	1
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	1	2	2	1	0	0	6
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計	1	3	2	1	0	0	7	
05月1回程度	01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	0	1	0	0	1
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計	0	0	0	1	0	0	1	
06ほとんどなし	0	0	0	0	0	13	13	
00無回答	0	0	0	0	0	4	4	
計	34	50	90	56	11	17	258	

③デパート、ショッピングセンター等

・買回品では、市外に買物先を求めていることが多く、月1回程度の割合で、多くは自家用車を利用している。

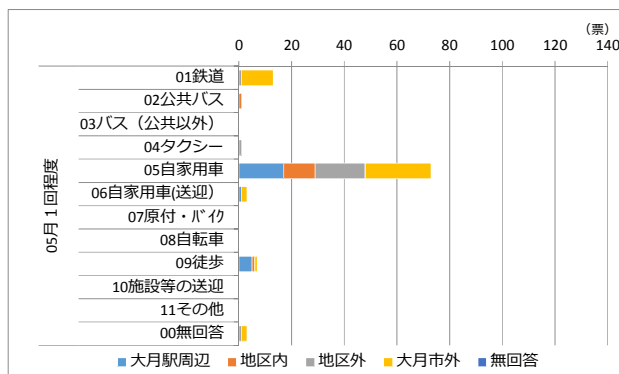


問7-3 デパート、ショッピングセンター等

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	0	1	0	0	1
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	0	0	0	0	0
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	1	0	0	0	0	0	1
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	0	0	0	0	0
小計	1	0	0	1	0	0	0	2
02週に数回【週2~4回】	01鉄道	0	1	0	0	0	0	1
	02公共バス	0	0	1	0	0	0	1
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	2	1	1	0	0	4
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	1	0	0	0	0	0	1
小計	1	3	2	1	0	0	0	7
03週1回程度	01鉄道	0	1	0	6	0	0	7
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	1	3	2	16	0	0	22
	06自家用車(送迎)	0	0	0	1	0	0	1
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	0	0	0	0	0
小計	1	4	2	23	0	0	0	30
04月2~3回程度	01鉄道	1	0	0	12	0	0	13
	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
	04タクシー	0	0	0	1	0	0	1
	05自家用車	0	0	2	42	0	0	44
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	0	1	1	0	2
小計	1	0	2	56	1	0	0	60
05月1回程度	01鉄道	0	1	0	14	0	0	15
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	0	61	0	0	61
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	1	0	1
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	0	3	3	0	6
小計	0	1	0	78	4	0	0	83
06ほとんどなし	0	0	0	0	0	69	0	69
00無回答	0	0	0	0	0	7	0	7
計	4	8	6	159	5	76	0	258

#### ④病院、診療所

・通院については、月1回程度で行き先は様々である。しかし、交通手段は自家用車がほとんどで、送迎の方はほとんどいない。



問7-4 病院、診療所

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	0	0	0	0	0
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	0	0	0	0	0
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	1	0	0	0	0	0	1
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計	1	0	0	0	0	0	1	
02週に数回【週2~4回】	01鉄道	0	1	0	0	0	0	1
	02公共バス	0	1	0	0	0	0	1
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	1	2	0	0	3
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計	0	2	1	2	0	0	5	
03週1回程度	01鉄道	0	0	0	1	0	0	1
	02公共バス	1	0	1	0	0	0	2
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	2	2	0	0	4
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	1	0	0	0	0	1	
小計	1	1	3	3	0	0	8	
04月2~3回程度	01鉄道	1	1	0	2	0	0	4
	02公共バス	1	0	0	0	0	0	1
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	1	0	0	0	0	0	1
	05自家用車	2	3	6	3	0	0	14
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	1	0	0	0	0	0	1
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	1	1	1	1	0	5	
小計	7	5	7	6	1	0	26	
05月1回程度	01鉄道	0	0	1	12	0	0	13
	02公共バス	0	1	0	0	0	0	1
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	1	0	0	0	1
	05自家用車	17	12	20	25	0	0	74
	06自家用車(送迎)	1	0	0	2	0	0	3
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	5	1	0	1	0	0	7
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	0	1	2	0	0	4	
小計	24	14	23	42	0	0	103	
06ほとんどなし	0	0	0	0	0	110	110	
00無回答	0	0	0	0	0	5	5	
計	33	22	34	53	1	115	258	

## ⑤介護福祉施設

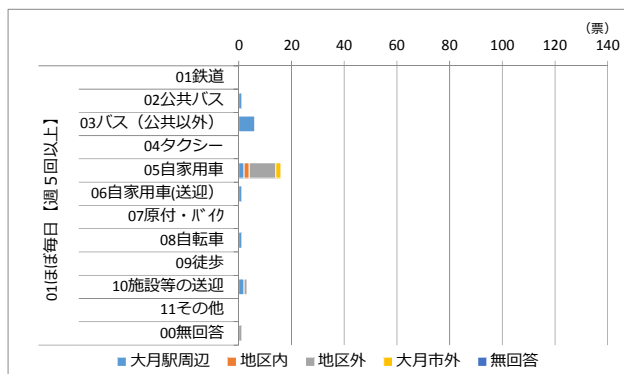
- ・桂台地区住民は、現時点では介護福祉関係の施設利用はほとんどない。

問7-5 介護福祉施設

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	0	0	0	0	0	
	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	
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0	
	05自家用車	0	0	0	0	0	0	0	
	06自家用車（送迎）	0	0	0	0	0	0	0	
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0	
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0	
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0	
	10施設等の送迎	1	0	0	0	0	0	0	1
	11その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	0	0	0	0	0	0
	小計		1	0	0	0	0	0	1
	02週に数回【週2～4回】	01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
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	
04タクシー		0	0	0	0	0	0	0	
05自家用車		0	0	1	0	0	0	1	
06自家用車（送迎）		0	0	0	0	0	0	0	
07原付・バイク		0	0	0	0	0	0	0	
08自転車		0	0	0	0	0	0	0	
09徒歩		0	0	0	0	0	0	0	
10施設等の送迎		1	0	0	0	0	0	0	1
11その他		0	0	0	0	0	0	0	0
00無回答		0	0	0	0	0	0	0	0
小計			1	0	1	0	0	0	2
03週1回程度		01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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	
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0	
	05自家用車	0	0	0	0	0	0	0	
	06自家用車（送迎）	0	0	0	0	0	0	0	
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0	
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0	
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0	
	10施設等の送迎	1	0	0	1	0	0	0	2
	11その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	00無回答	0	0	0	0	0	0	0	0
	小計		1	0	0	1	0	0	2
	04月2～3回程度	01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
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	
04タクシー		0	0	0	0	0	0	0	
05自家用車		0	0	0	1	0	0	1	
06自家用車（送迎）		0	0	0	0	0	0	0	
07原付・バイク		0	0	0	0	0	0	0	
08自転車		0	0	0	0	0	0	0	
09徒歩		0	0	0	0	0	0	0	
10施設等の送迎		0	0	0	0	0	0	0	
11その他		0	0	0	0	0	0	0	
00無回答		0	0	0	0	0	0	0	
小計			0	0	0	1	0	0	1
05月1回程度		01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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	
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0	
	05自家用車	0	0	2	0	0	0	2	
	06自家用車（送迎）	0	0	0	0	0	0	0	
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0	
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0	
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0	
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0	
	11その他	0	0	0	0	0	0	0	
	00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
	小計		0	0	2	0	0	0	2
	06ほとんどなし		0	0	0	0	0	248	248
00無回答		0	0	0	0	0	2	2	
計		3	0	3	2	0	250	258	

## ⑥子育て関連施設

- ・保育園等の子育て関連施設の利用は1割程度であり、預け先は様々である。大月駅周辺に預ける場合にはバス（公共以外）が多い。

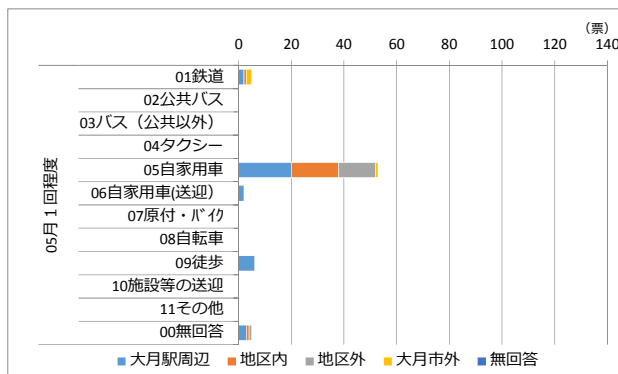


問7-6 子育て関連施設

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	0	0	0	0	0
	02 公共バス	1	0	0	0	0	0	1
	03 バス (公共以外)	6	0	0	0	0	0	6
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	2	2	10	2	0	0	16
	06 自家用車(送迎)	1	0	0	0	0	0	1
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	1	0	0	0	0	0	1
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	2	0	1	0	0	0	3
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	1	0	1	0	2
	小計	13	2	12	2	1	0	30
02 週に数回【週2～4回】	01 鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	0	0	1	0	0	0	1
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計	0	0	1	0	0	0	1
03 週1回程度	01 鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	1	0	0	0	0	0	1
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計	1	0	0	0	0	0	1
04 月2～3回程度	01 鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	0	1	0	0	0	0	1
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計	0	1	0	0	0	0	1
05 月1回程度	01 鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04 タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05 自家用車	1	0	1	0	0	0	2
	06 自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07 原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08 自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09 徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10 施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11 その他	0	0	0	0	0	0	0
	00 無回答	0	0	0	0	0	0	0
	小計	1	0	1	0	0	0	2
06 ほとんどなし	0	0	0	0	0	0	220	220
00 無回答	0	0	0	0	0	0	3	3
計		15	3	14	2	1	223	258

⑦金融・通信機関

- 金融機関等へは週2~3回、または月1回程度の利用で、行き先は大月駅周辺が多く、交通手段は自家用車を利用する人が多い。

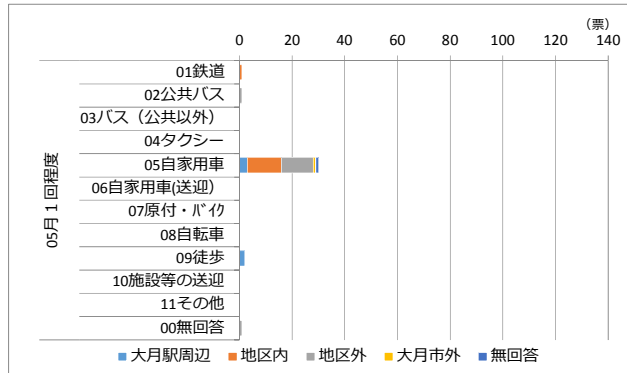


問7-7 金融・通信機関

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	0	0	0	0	0
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	0	0	0	0	0
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計	0	0	0	0	0	0	0	
02週に数回【週2~4回】	01鉄道	1	0	1	0	0	0	2
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	3	3	2	3	1	0	12
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	1	0	0	0	0	0	1
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	1	0	0	2	0	4	
小計	6	4	3	3	3	0	19	
03週1回程度	01鉄道	0	0	0	2	0	0	2
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	14	9	4	1	0	0	28
	06自家用車(送迎)	1	0	0	0	0	0	1
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	1	0	0	0	0	0	1
	09徒歩	2	0	0	1	0	0	3
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	3	2	0	0	0	6	
小計	19	12	6	4	0	0	41	
04月2~3回程度	01鉄道	0	2	0	1	0	0	3
	02公共バス	1	0	1	0	0	0	2
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	20	12	16	3	1	0	52
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	5	0	0	0	0	0	5
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	4	6	3	0	2	0	15	
小計	30	20	20	4	3	0	77	
05月1回程度	01鉄道	2	1	0	2	0	0	5
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	20	18	14	1	0	0	53
	06自家用車(送迎)	2	0	0	0	0	0	2
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	6	0	0	0	0	0	6
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	3	1	1	0	1	0	6	
小計	33	20	15	3	1	0	72	
06ほとんどなし	0	0	0	0	0	0	43	
00無回答	0	0	0	0	0	0	6	
計	88	56	44	14	7	49	258	

## ⑧公共施設

- 公共施設利用は地区内外を含め市内が多く、交通手段は自家用車がほとんどである。

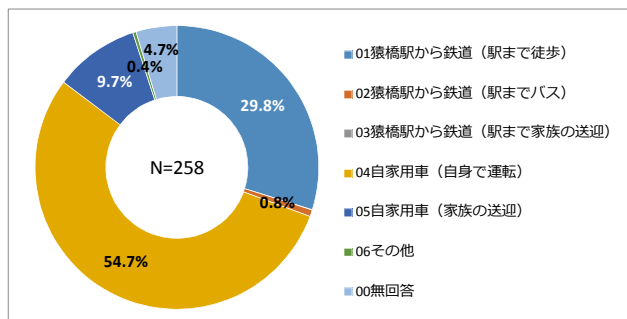


問7-8 公共施設

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	0	0	0	0	0
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	0	0	0	0	0	0	0
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計		0	0	0	0	0	0	0
02週に数回【週2~4回】	01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	02公共バス	0	1	0	0	0	0	1
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	2	2	4	0	0	0	8
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	4	0	1	0	0	0	5
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	0	0	0	0	0	
小計		6	3	5	0	0	14	
03週1回程度	01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	3	8	5	0	0	0	16
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	1	0	0	0	0	0	1
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	0	1	0	0	0	2	
小計		5	8	6	0	0	19	
04月2~3回程度	01鉄道	0	0	0	0	0	0	0
	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
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	2	7	10	1	0	0	20
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	0	0	0	0	0	0	0
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	1	0	0	0	0	0	1	
小計		3	7	10	1	0	21	
05月1回程度	01鉄道	0	1	0	0	0	0	1
	02公共バス	0	0	1	0	0	0	1
	03バス(公共以外)	0	0	0	0	0	0	0
	04タクシー	0	0	0	0	0	0	0
	05自家用車	3	13	12	1	1	0	30
	06自家用車(送迎)	0	0	0	0	0	0	0
	07原付・バイク	0	0	0	0	0	0	0
	08自転車	0	0	0	0	0	0	0
	09徒歩	2	0	0	0	0	0	2
	10施設等の送迎	0	0	0	0	0	0	0
	11その他	0	0	0	0	0	0	0
00無回答	0	0	1	0	1	0	2	
小計		5	14	14	1	2	36	
06ほとんどなし		0	0	0	0	0	164	164
00無回答		0	0	0	0	0	4	4
計		19	32	35	2	2	168	258

### (11) 大月駅への交通手段について【問8】

- 桂台地区から大月駅までの交通手段は、自家用車（自身で運転）が過半数（55%）を占めているが、猿橋駅まで徒歩で行って鉄道を利用する割合も3割ある。また、家族による送迎が約1割となっている。



問8 大月駅への具体的な交通手段

交通手段	票数	構成比
01猿橋駅から鉄道（駅まで徒歩）	77	29.8%
02猿橋駅から鉄道（駅までバス）	2	0.8%
03猿橋駅から鉄道（駅まで家族の送迎）	0	0.0%
04自家用車（自身で運転）	141	54.7%
05自家用車（家族の送迎）	25	9.7%
06その他	1	0.4%
00無回答	12	4.7%
合計	258	100.0%



# 桂台地区における将来のまちづくりについて

## — おおつき創生プランの計画を踏まえて —

### — 目次 —

1. 大月市全体の将来のまちづくりの方向
2. 猿橋地域の将来のまちづくりの方向
3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方  
(住民アンケート調査結果)
4. 桂台地区における新たな機能導入の意義
5. 誘致施設(想定案)別冊

## 1. 大月市全体の将来のまちづくりの方向

《現況課題と将来進むべき方向性》

### 【現状と課題】

- 人口
  - ・市域全体での人口減少、少子高齢化が加速して、地域の活力・生活基盤の維持が将来的に困難化する懸念されるため、減少抑制策が必要。
  - ・桂台地区は、計画戸数を減少する計画があり、大規模未利用地が発生。
  - ・桂台地区をはじめ、ゆりヶ丘、四季の丘等住宅団地の将来像とそれに対応策の検討が必要。
- 産業
  - ・各種産業は厳しい状況にあり、新たな雇用の受け皿や都留市ロードサイド店に対抗できる大月駅周辺の中心市街地の新たな振興策が必要。
- 観光
  - ・富士急行大月線への外国人観光客の通過者が多く、富士山観光の通過点となり、市内の観光客数は停滞。代表的観光資源として名勝「猿橋」があるが、受け入れ基盤が弱い。
  - ・秀麗富嶽十二景、ウレキネットワーク事業など、自然を活かした観光を展開しつつある。
- 交通
  - <道路>
    - ・大月バイパス(延伸整備)がH30に供用開始されることで、中心市街地の現国道20号は地域交通中心の道路になると予想される。
    - ・歩道未整備な生活道路が多く、住環境の安全性、快適性が不足。
  - <鉄道>
    - ・JR中央線、富士急行大月線が大月駅で接続し、大月駅の他にJR5駅がある。大月駅利用の通勤者は減少しているものの、観光需要により乗客数は増加。
    - ・大月駅はパーク&ライド・滞留空間・観光案内機能、さらには、駅北口未整備など結節点としての基盤が十分といえる状況にはない。
  - <バス>
    - ・大月駅、市立中央病院を主要な起終点として10路線が運行も、多くが補助金交付路線であり、将来の運行縮小・効率化に備えたまちづくりの検討が必要。
- 土地・建物利用
  - ・大月駅の北側地区、桂台南区域に大規模未利用地があり、まちづくりへの効果的・戦略的活用が必要。
  - ・空き家・空地が増加傾向にあり、移住地等としての活用が必要。
- 公共施設
  - ・市役所をはじめ老朽化施設が多く、利便性の向上・効率化を踏まえた新設・集約化などの検討が必要。
  - ・学校適正配置により廃校が生じ、学校跡地のまちづくりへの効果的活用が必要。

### 【上位・関連計画】

- 大月市人口ビジョン
- 将来推計人口  
2040年：1万5千人
- 目標人口  
2040年：1万9千人  
※「子育て支援」、「地域活性化」で人口減少抑制

- 大月市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 基本目標1：大月の特性を活かした雇用の場を創出
- 基本目標2：立ち寄りたくなる、住みたくなる地域
- 基本目標3：若い世代が結婚・出産・子育てしやすい環境
- 基本目標4：住み続けたい魅力的な特徴あるまち
- 基本目標5：地域を愛し、地域を育てる人材を育てていく

- 大月市まちづくり基本方針(素案)
- 廃校施設を利用した地域の拠点づくり
- 中心市街地のまちづくり

### 【おおつき創成プランの役割】

『“おおつきらしさ”を活かしながら、人口減少社会に対応し、新たな地域活力を育む、暮らしやすく魅力的な都市にリ・デザイン』

### 【リ・デザインの視点】

- 身の丈にあった「小さな拠点」を活かしたまちづくり
- 大規模空閑地の有効活用
- 持続可能なコンパクトな都市構造
- 自然環境を活かした魅力づくり
- 交通結節機能を活かしたまちの活力の再構築
- 住民主導による参加型のまちづくり

### 【リ・デザインの基本的な方向性】

#### ■都市計画区域

既成市街地・住宅地をベースとしたコンパクトなまちづくり

- ・JR中央線・国道20号沿いの市街地に人口の75%が居住
- ・各駅周辺を中心とした生活拠点機能、歩行者ネットワークなど住環境の質を向上し、移転・定住の受け皿として再生
- ・JR中央線の駅前市街地における生活基盤を強化することで、交通弱者にやさしい持続可能なまちを実現

#### ■都市計画区域外

自然志向型の新たな暮らしの場として集落を活用

- ・田舎暮らし、二地域居住など自然志向の新たなライフスタイルの受け皿づくり(空き家や廃校施設を活用)
- ・自然環境を保全・再生し、レジャー・観光の場に活用
- ・新たな産業振興に廃校施設を活用(生活拠点や、農業・林業資源を活かした創業・観光拠点等への活用)

### 【リ・デザインの戦略】

先導地区として居住人口が多く、市の拠点的な商業地・観光地として機能し、大規模空閑地のある「大月駅周辺」及び「猿橋駅周辺」を重点的に整備

# 1. 大月市全体の将来まちづくりの方向

《将来都市構造ビジョン》

## 「おおつき」らしさを活かした コンパクト&ネットワーク都市構造

加速的に進展する超少子・超高齢化社会に向けて、限られた平坦地を最大限活用して都市機能の誘導を図りながら特色ある地域づくりを進め、コンパクトで持続可能な都市の形成を図る。

### エリア

効率的な都市機能の配置・誘導を図るために、3つの特色あるエリア分けを行う。

#### ◆都市機能誘導エリア<用途地域>

居住・商業・業務・医療・介護・福祉・教育等の中心的な都市機能の集積を進めて行くエリア

#### ◆地域生活促進エリア<都市計画区域>

都市機能誘導エリアに近接し、主要な都市的サービスの既存集積を維持し、地域生活の向上を促進するエリア

#### ◆集落生活維持エリア<都市計画区域外>

歴史的に形成されてきた生活圏や既存集落において、多世代にわたり生活を最小限維持し、自立を促すエリア

### 拠点・地区

持続可能なまちづくりを進めるために、都市機能を集積・誘導する3つの核と、特色ある地区を定める。

#### ◆地域拠点<大月駅周辺>

商業・業務・文化の中心的都市機能の強化を図るとともに、全市的な人口減少に歯止めを掛けるために人口誘導の受け皿を形成する。

#### ◆サブ拠点<猿橋駅周辺>

大月駅周辺に次ぐサブ拠点として、適切な都市機能の分担を図るために、既成市街地と新住宅地において地域の独自性を創出する。

#### ◆地区拠点<鳥沢駅周辺>

市内第3の拠点として、駅周辺の既成市街地を持続していくために、適切な都市機能の集積を図る。

#### ◆生活集落地区

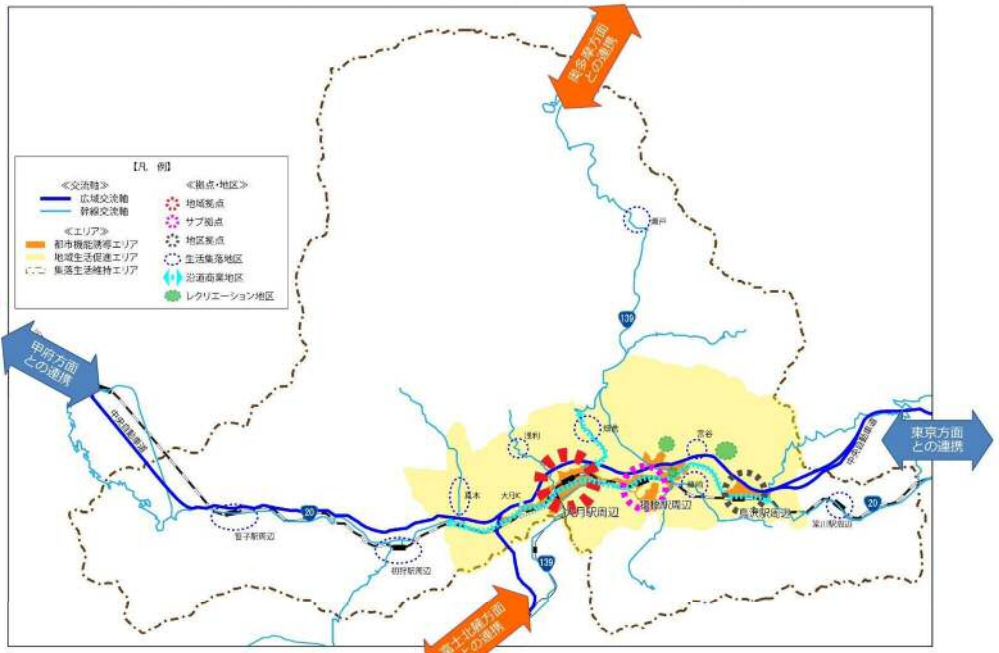
都市機能が不足しつつも、鉄道駅や小学校等の周辺地域における既存集落の生活を堅持していく。

#### ◆沿道商業地区<R20及びR139沿線>

地域生活促進エリア内において、各拠点と生活集落地区とを結び、連続性・一体性を創出する。

#### ◆レクリエーション地区

スポーツ・レジャー・観光の各地区の特色を生かし、交流人口の拡大を強化する。



### 交流軸

人・モノ・情報等の交流を担う軸として、市内各拠点や地区間の移動・連携による都市的サービスを受容できる環境を支えるネットワークを形成していく。

#### ◆広域交流軸

高速自動車道、鉄道など市内外を連結し、広域的な都市間の連携を高める交通ネットワークを位置づける。

#### ◆幹線交流軸

各拠点・地区が相互に連携・補完しながら、市民が様々な都市的サービスを受容するための多様な交通・情報ネットワークを位置づける。

3

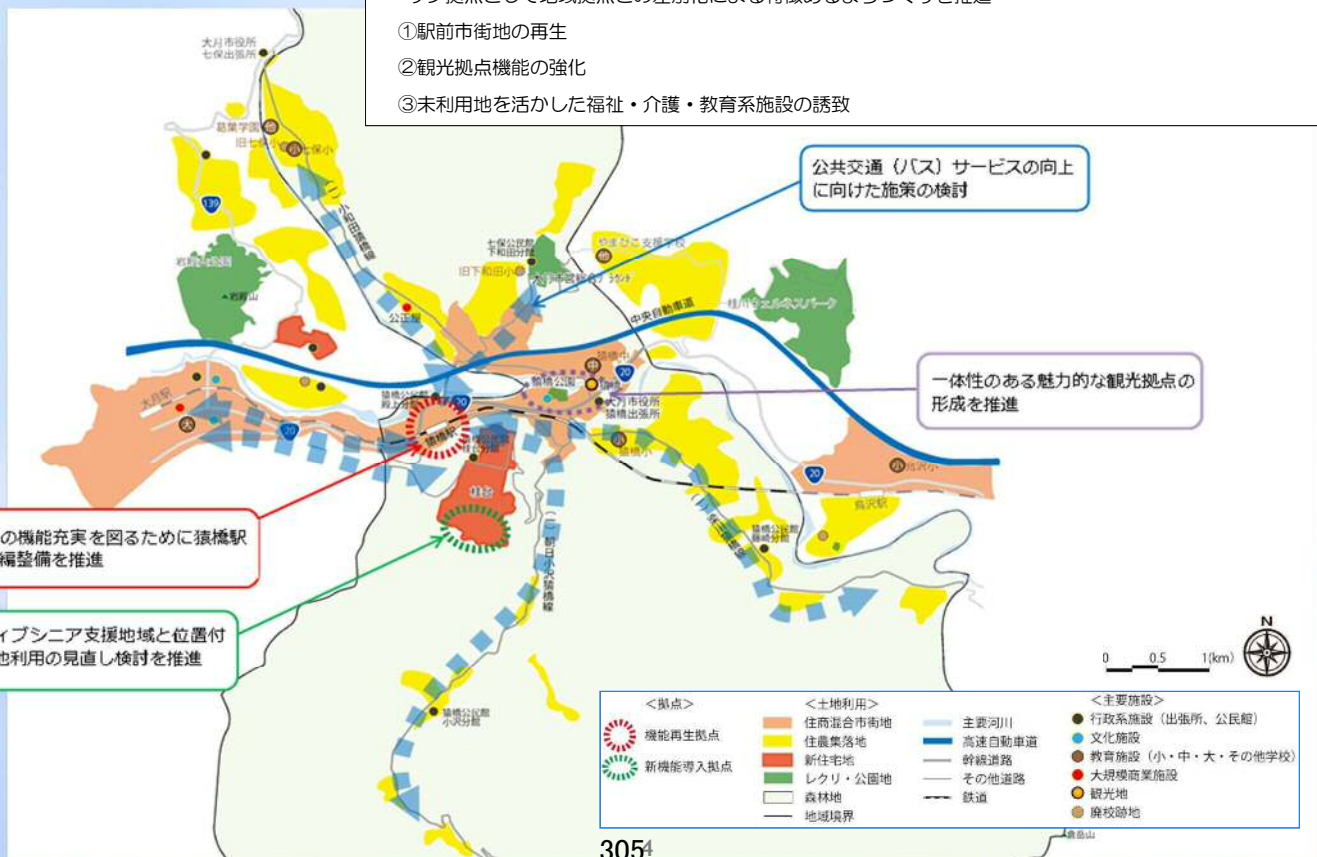
# 2. 猿橋地域の将来のまちづくりの方向

《将来のまちづくり方針》

## 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
- 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



# 3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方

《住民アンケート調査結果》

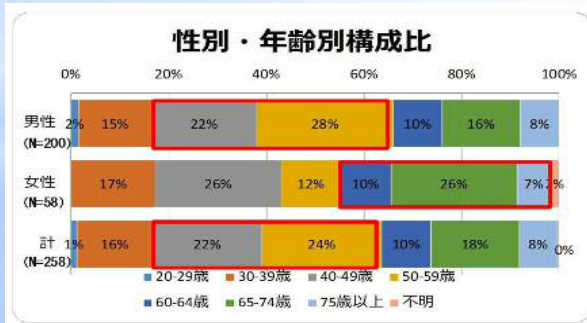
## 【アンケート調査概要】

- ・全戸配布：478世帯（原則全戸配布）  
※480世帯中、高齢者の一人暮らしの2世帯を除外
- ・配布回収：郵送配布、郵送回収方式
- ・回収結果：258票（回収率：54.0%） H28.9.26切
- ・調査期間：平成28年7月4日（月）～平成28年7月25日（月）

## 【アンケート調査結果】

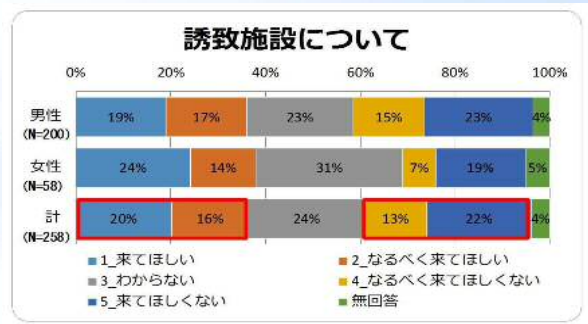
### 1. 回答者属性【問1】

- ・男性は40及び50歳代で半数（50%）を占めているが、女性は60歳以上が43%を占め、男性に比べて女性の方が高齢者の回答が多くなっている。
- ・なお、全体では40及び50歳代が46%と60歳以上の36%を上回っている。



### 2. 市で想定している誘致施設に関する賛否【問2】

- ・市で想定している誘致施設（介護・福祉・教育系施設）に対する住民意向は、賛成（来てほしい、なるべく来てほしい）が36%、一方、反対（来てほしくない、なるべく来てほしくない）が35%と若干、賛成が上回っているものの、ほぼ拮抗している状況にある。
- ・なお、わからないとの回答も1/4（24%）を占めている。
- ・性別で見ると、賛成は女性の方が多いが、わからないという割合も多い。



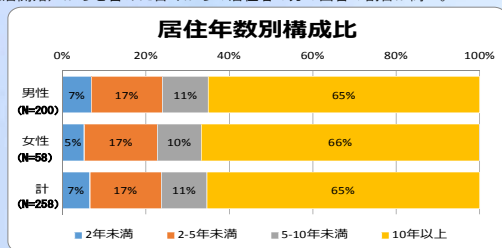
5

# 3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方

《住民アンケート調査結果》

### 【問3】居住年数構成

- ・全体の7割近く（65%）が10年以上の居住年数となっており、開発当初（平成10年3月入居開始）からを含めた古くからの居住者の方の回答の割合が高い。

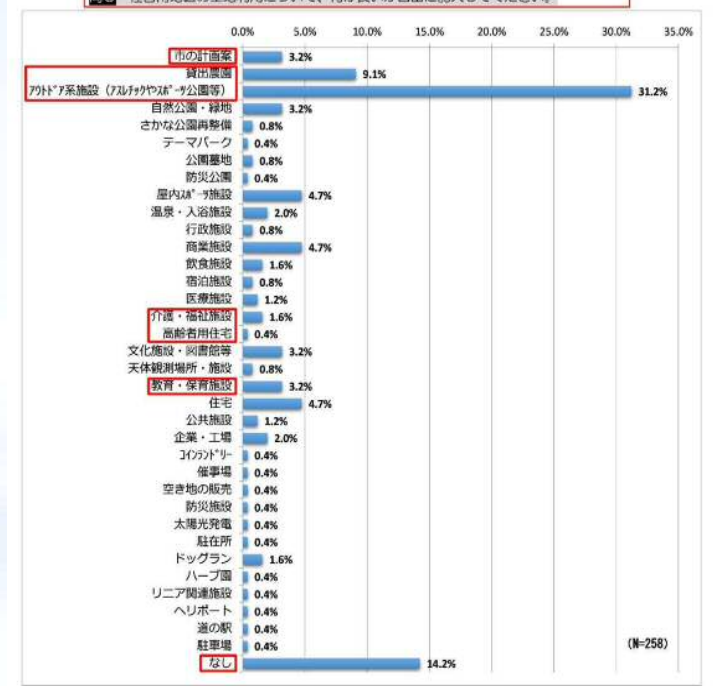


### 【問4】市で想定している施設以外で、誘致して欲しい施設等を自由に記入してください。



※市で想定している誘致施設：介護・福祉・教育

### 【問5】桂台南地区の土地利用について、何が良いか自由に記入してください。



6

# 3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方

《住民アンケート調査結果》

**問6** 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。

## 【シャトルバス関連の意見】

No.	問6	市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	大月駅定期バス、談話室	
2	大月駅までのシャトルバス	
3	大月駅までのシャトルバス	
4	大月駅までのシャトルバス	
5	大月駅までのシャトルバス	
6	大月駅までのシャトルバス	
7	大月駅までのシャトルバス	
8	大月駅までのシャトルバス	
9	大月駅までのシャトルバス	
10	大月駅までのシャトルバス	
11	大月駅までのシャトルバス	
12	大月駅までのシャトルバス	
13	大月駅までのシャトルバス	
14	大月駅までのシャトルバス、大型タクシー	
15	大月市立病院までのシャトルバス	
16	各施設へのシャトルバス	
17	小型のシャトルバス	
18	接橋駅までのシャトルバス	
19	桂台からバスも出てないし買い物にも行けない。	
20	接橋周辺には旨がないので、大月までのシャトルバスはありだと思う。	
21	接橋駅、大月駅までの無料シャトルバス	
22	無料バス	
23	市内シャトルバス	
24	市立病院行きなどのシャトルバス	
25	中央病院までのシャトルバス	
26	病院を回った市内を回るシャトルバス	
27	病院までのシャトルバス	
28	ミニバスで桂台-駅-中央病院-スーパー-市役所-公民館等を巡回するバス	
29	シャトルバス	
30	シャトルバス	
31	シャトルバス	
32	シャトルバス	
33	シャトルバス	
34	シャトルバス	
35	シャトルバス	

## エレベーター関連

No.	問6	市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	駅へのアクセスはよいが、住民の負担が増えている。住宅以外にも誘致するのであれば、負担の一部もしくは全部を負担してほしい。	
2	エレベーターの管理費等を住民との話し合いが必要。	
3	桂台を有効活用するには駅からの移動手段が課題である。既存のエレベーターは住民用であり、これを開放することで住民の利便性の低下と環境の変化の懸念をどうするか。	
4	教育機関がくるのであればエレベーターの増設が接橋駅や大月駅からのシャトルバスを用意してほしい。	
5	今後市が管理する施設が設置された際、市が購入する区画に係る分のエレベーターの管理費は市が負担するのか？集計結果とともに回答してください。	
6	接橋駅から桂台までエレベーター設置。	
7	事業者を誘致するのであれば地下道とエレベーターの管理を市に移管してほしい。	
8	誘致施設の利用者のエレベーター利用の可否はどうするか	

7

# 3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方

《住民アンケート調査結果》

## 桂台地区に関連するアイデア・提案内容 【問6】

No.	問6	市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	空き家の状況も山梨フーズワン。現在住んでいる人が快適に余生を過ごせるように駅の活性化を目指して商店等を誘致してほしい。	
2	家を建てられる場所があるならこのまま戸建てを増やしていった方がいい。	
3	高齢者の誘致	
4	幼稚園	
5	大月駅だけでないシャトルバス、子供が多いので広くてきれいな公園	
6	大月が元気になるような魅力ある施設（商業施設等）	
7	大月市は企業誘致に無関心である。だから人が集まらない。柏市に比べ危機感がなさすぎる。小規模工業団地を造ってください。	
8	大月バスに直結するルートを増設。大月駅から中央病院までのアクセスの利便性向上。	
9	商業施設で売った野菜を安く販売して、高齢者に安くハイカー等を安く販売する場所。	
10	会社誘致、スーパー、学校、体力づくりのできる施設	
11	カインズホーム、ケーヨーD2、ドラッグストア	
12	格安の賃貸額を作る	
13	桂台南地区に活用にあたって、健全かつ社会的にも有効なものであればよいと思う。	
14	企業誘致も必要	
15	企業誘致を取り組んではどうか。	
16	民間業者も併設してほしい	
17	緑化計画、防災、防災訓練、防災施設	
18	緑が増えるので、緑の人口の増加を願いたい	
19	高齢者にやさしい町というイメージで商業施設は高齢者用施設環境を作りたい。桂台は都心からのアクセスもいので往来も増えるのではないかと。	
20	高齢者用のコミュニティ施設を作り、趣味を通じて輪を広げられるような場所として活用できれば良い。	
21	戸数増強に対し必要な施設（商業、教育、医療、福祉、行政施設）	
22	コストがつかないものでないか心配できない。温度はよいと思うが第三セクターに任せてみるかどうか。シャトルバスは利用者がないと思う。	
23	子育て支援	
24	コテージ型宿泊施設	
25	災害時の物資運搬拠点（ヘリポート）	
26	施設がひびくように、施設の運営にはコンセッション方式を活用してほしい。	
27	接橋駅直下から地下道までの間の歩道整備。桂台大通りの自転車の道幅対策。	
28	西方面の住宅地みたいになると嬉しい	
29	支所、ATM	
30	施設誘致時には治安確保のための文書を設置してほしい。	
31	施設誘致に伴い交通量も増加すると思うので、両地区の新設道路の整備。	
32	施設を誘致したまちづくりを奨励してほしい。	
33	自転車を利用せずに徒歩圏に商業、商業施設を。	
34	市役所	
35	商業力強化-大型カラオケバー、経済効果-企業誘致（サービス業、製造業）	
36	商業場所を作り、地帯域から動きにくく環境を作る。	
37	住民が関心なく暮らせるような自然を活用した公園等の整備	
38	住民にとって有益なもの（病院、店、ハウス業者）	
39	上層エレベーター近くに保育園があると、子供を預けて通勤できるので移住者が増えると思う。	
40	福祉、高齢者施設、子供と遊べる施設、先住の施設	
41	人口増、移住があることにより住民が増える	
42	人口増につながる施設	
43	スーパー等を誘致するためには人口を増やす必要があるため、空地開発をしてほしい。	
44	住みたい場所など有名な街を参考にしたらどうでしょうか。すでに人が住んでいるので住みやすい環境が良いと思う。	
45	防災施設やスーパー	
46	施設内で商業施設が完結できるようにしたい	
47	中央からの高齢者用住宅施設	
48	日に数回でよいので、市役所スーパーに誘致してほしい	
49	できれば誘客を目的にやってみてほしい。	
50	企業の誘致はいいので、建設費をかけるか敷地を確保できるようにしてほしい。	
51	当初の計画が全くないので、建設費が良くなったと思える街づくりをしてほしい。	
52	地区が開発されると治安等の不安がある。エレベーター近くのコミュニティの建物に派出所を作ってもらいたい。	
53	土地活用を考えたのであれば、住民のことを第一に考えてほしい。	
54	とにかく両市間の歩道の整備	
55	どちらかの方法で人を集めることは賛成だが、環境の維持とアクセスの改善は必須。	
56	乗り合いタクシー	
57	働く場所を作る	
58	一人暮らしでも安心して暮らせるようなまちづくりの環境	
59	福祉、教育施設	
60	福祉施設の建設（特養ホーム等）	
61	福祉に力を入れてほしい。	
62	不動産価格が上がるような好印象な施設、接橋駅南から四郎の丘までの道路整備。	
63	南地区の土地を安く売る	
64	建設費を抑えるなどして費用が1千万で済むような施設	
65	若い人が少しでも用事が済ませるよう商業施設を設置すること	
66	若者の誘出を目的に、活気あるまちづくり。	

**「移動コンビニ」の提案！**  
 ◆桂台のみならず、笹子地域や七保地域、梁川地域などの商業施設不在地域において、移動コンビニによる巡回販売を実施して住民の生活利便サービスの向上を図る！  
 ◆桂台地区のみでは困難な場合でも大月市全体で実施することにより、可能性が拡大すると考えられる。

※赤字がアイデア部分として着色

### 3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方

《住民アンケート調査結果》

#### ④否定的な意見

・未利用地における新たな土地利用に対して否定的な意見は、以下の4件である。

No.	問6 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	桂台市地区は土砂災害警戒区域に指定されているので、この計画は可能なのか。
2	市が勝手にまちづくりを進めているだけで、住民は反対である。
3	住人以外の人に入ってきて欲しくない。もともと住宅地のため安全、防犯面を考慮して購入した。
4	先日の深井での事件をみると、隣隣者隣隣への不安が強くなった。

#### ⑤桂台地区以外に関連するアイデア

・桂台地区以外の大月市街地等における提案内容は、以下の11件である。

No.	問6 市では、桂台南地区未利用地を活用した、将来のまちづくりを進めていこうとしています。将来のまちづくりに関するアイデアや提案等を自由に記入してください。
1	JR中央線の特急の停車
2	駅周辺への住宅建設
3	大月駅北口にショッピングセンターを作り、桂台は住宅のみ。居住者を増やす。
4	桂台の南側の山を削ってみるのもよいのでは。
5	桂台の未利用地ぐらいいまはまちづくりはできないと思う。大月駅北口の空き地を活用する方法を考えた方がいい。
6	桂台は壊すといはほしい。大月駅周辺の空き地を何とかがしてほしい。
7	交通機関をよくしても立ち寄るところが少なすぎる。大月では満足できないので田舎まで行っている。もっと大月の町をにぎやかにしてほしい。
8	猿橋駅周辺の商業地
9	猿橋駅前商店街
10	新栄市をみると企業誘致を必死でやっている。どうしてこのような差があるのか知りたい。
11	麻枝の校舎も立派な市の財産であるので大切にしてください。

#### 桂台地区住民の行動について【問7】

移動の主な交通手段はほとんどの方が自家用車となっている。

#### 大月駅への交通手段について【問8】

桂台地区から大月駅までの交通手段は、自家用車（自身で運転）が過半数（55%）を占めているが、猿橋駅まで徒歩で行って鉄道を利用する割合も3割ある。また、家族による送迎が約1割となっている。

### 3. 桂台地区住民のまちづくりの考え方

《住民アンケート調査結果》

#### 【まとめ】

桂台地区住民の過半数の回答を得たアンケート調査結果から、南地区の未利用地に対する新たな土地利用に関する意向は、以下のようにまとめられる。

- ◆アンケートの回答属性から、40歳以上で、居住年数が10年以上と比較的長い住民の方々からの意見が中心となっている。
- ◆市の想定している誘致施設（介護・福祉・教育）に対しては、賛成意見が若干上回っているものの、賛成が多数とは言えない。「わからない」という現時点では判断を避けた回答が24%もあることから、丁寧な説明が必要である。
- ◆一方、住民が誘致して欲しい施設は生活利便施設（コンビニや商店等）であり、約半数の住民が望んでいる。これは、分譲当初（平成10年）に事業者から誘致すると伝えられていた施設であり、約20年近く経過している現時点においても実現していないことから、この結果は、必然と言える。
- ◆桂台南地区の土地利用への質問に対しては、回答例（スポーツ施設、貸出農園）に賛同する意見が上位を占める結果となっている。これ以外の意見は多様で、市の計画案に賛同する回答も3%程度あり、介護系施設や教育施設に対する回答もみられることから、南地区に何らかの機能・施設を誘致することに対しては、ある程度許容している面がみられる。
- ◆桂台南地区に関連する様々なアイデアの中に、「移動スーパー」の提案が1件あった。近年、大手コンビニチェーンでは、「移動コンビニ」を展開してきていることから、桂台地区だけでなく、大月市内の商店過疎地（笹子、七保（瀬戸）、梁川など）を含めた展開が効果的であると考えられる。これにより、桂台地区の長年の悲願を少しでも実現するとともに、市内全域に広げることで事業性が向上する。また、現在市内の移動販売形態から一歩進め、廃校や公民館を活用し、ここを拠点に数時間滞在することで地域コミュニティの醸成に資することも想定される。
- ◆なお、現実的な誘致を考えるにあたっては、誘致施設によるエレベータの利用の可否や利用に際しての応分の負担問題や土砂災害警戒区域に指定されている制約問題など、解決すべき課題がある。

## 4. 桂台地区における新たな機能導入の意義

### ◆市全体の課題と将来の方向性

- ・大月市全体としては人口減少、特に若者世代（15歳～30歳）の減少を抑え、市内の活気を取り戻していくことが必要である。【市の課題：高齢化、若年世代がいない・来ない・住めない、利便性低い、賑わいや雇用の場が少ない、レジャー地としての認知度も低い等々】
- ・大月市の都市構造分析結果より、福祉（介護）系の徒歩圏人口カバー率の向上が課題であり、福祉活動の推進に必要な施策は、医療、保健機関の充実がトップとなっている。（おおつき花咲プラン：大月市社会福祉協議会 第2次地域福祉活動計画（H25～H29）の市民アンケート結果より）。
- ・市内に立地するやまびこ支援学校は老朽化しており、移転を計画中である。
- ・市内にまとまった土地（都市計画区域内）は大月駅北側地区と桂台地区に限定される。

市内において、福祉（介護）系機能ならびにこれを支える教育機能の強化を図るため、具体的な誘致案が必要となる！

### ◆桂台地区の課題と将来の方向性《市全体の課題・方向性を踏まえて》

- ・桂台地区はH10年以降に入居開始された新住宅地で、戸建て専用住宅地。
- ・土砂災害警戒区域の法の網が後付けで掛けられた桂台地区の未利用地を活かした将来のまちづくりを考えていくことが必要である。
- ・桂台地区は戸建て住宅専用地区のため、住宅地と共存できるまちづくりが必要（少なくとも、第一種中高層低層住居専用地域で立地可能な施設）である。
- ・また、当地区の高齢化速度は市全体より早く、将来の高齢化を見据えたまちづくりが必要である。
- ・地区住民の願いは便利施設の立地（地区内にあって徒歩で行ける）が悲願である。
- ・市民アンケート結果（猿橋町）から、介護福祉施設へはほとんど行かないという回答に対し、福祉施設へのアクセスは現状で満足度が低く、将来的にアクセス改善が重要であるという結果が得られていることから、自らが高齢者になった場合の必要性を訴えていると解釈される。
- ・桂台地区アンケート結果から、4割弱の方が福祉（介護）系の施設立地を容認している。

地区人口の高齢化が進行する中で、桂台地区を「アクティブシニア支援地域」として位置づけ、介護・福祉系機能の導入（介護施設、福祉施設、教育施設等）を図るとともに、地区内での都市的サービスの享受を可能にできる機能を導入することで、高齢化社会に対応する市内のモデル地域の形成を目指していく。

※3施設の連携により、教育⇒実践⇒就業のサイクルを構築し、定住化を促進

## 5. 誘致施設（想定案）は、別冊

# 誘致施設(想定)

## ■山梨県立 やまびこ支援学校(移転)

### 概要

対象 知的障害・肢体不自由がある児童・生徒

通学区域 大月市、都留市、上野原市、道志村、小菅村、丹波山村

沿革 昭和54年 知的障害養護学校として開設  
平成19年 「やまびこ支援学校」に校名変更  
平成20年 肢体不自由がある児童生徒の受入れ開始

現在地 大月市富浜町宮谷1497

校地面積 23,226㎡

校舎面積 7,251㎡

寄宿舎 731㎡

課題:建物老朽化、傾斜地にあるため肢体不自由児は校内移動に負担

設置学部 小学部・中学部・高等部

児童生徒数 約80人

教職員数 約80人

通学 スクールバス3台(3路線) 登下校

電車通学 15人程度

やまびこ支援学校 HP より  
「山梨の特別支援教育(平成25年度)」より

### 移転規模(想定)

上記規模と同程度

### 誘致によるメリット

- ・体育館、グラウンド等、学校施設の利用 ～ 施設開放・貸出し
- ・地域交流によるにぎわいの創造 ～ 運動会、やまびこまつり等
- ・学校間交流によるにぎわいの創造 ～ 大月市内の小中高との連携
- ・地域貢献 ～ 地域清掃活動、災害時の緊急避難所

## ■ 山梨県社会福祉事業団 もえぎ寮(移転)

### 概要

沿革 昭和63年 山梨県立として開設、運営受託  
平成17年 山梨県社会福祉事業団に移管  
平成18年 給食業務の外部委託開始

現在地 大月市富浜町宮谷1510-3

敷地面積 6,800㎡

建物面積 1,529㎡ 鉄筋コンクリート造 平屋建  
(居住棟・管理棟・作業棟)

課題: 建物老朽化、支援内容・機能等の変化

施設内容 障害者用の生活介護支援施設

入所定員 40人

通所定員 20人 通所用の送迎バス等 4台

職員数 17人

協力医療機関 大月市立中央病院、山梨厚生病院

もえぎ寮 HP より

### 移転規模(想定)

敷地面積 8,300㎡程度

校舎面積 1,500㎡程度

建物は全て平屋で計画

### 移転時期

平成33年(見込み)

### 誘致によるメリット

- ・地域交流によるにぎわいの創造 ～ 地域行事への参加、もえぎまつり等
- ・日常的な介護相談が可能 ～ 社会福祉士、介護福祉士が常駐
- ・地域貢献(福祉避難所) ～ 災害時要援護者の避難所



## ■(学)富士修紅学院 専門学校(新設)

学校法人が将来計画策定中 詳細未定

(仮)概要

学校内容 介護専門学校(修業年限2年) ~ 介護福祉士の養成

入学定員 40人

収容定員 80人

教職員数 約10人

通学手段 電車・自家用車・スクールバス

新設規模(想定)

校地面積 8,000㎡程度

校舎面積 2,500㎡程度

校舎 木造 2階建

誘致によるメリット

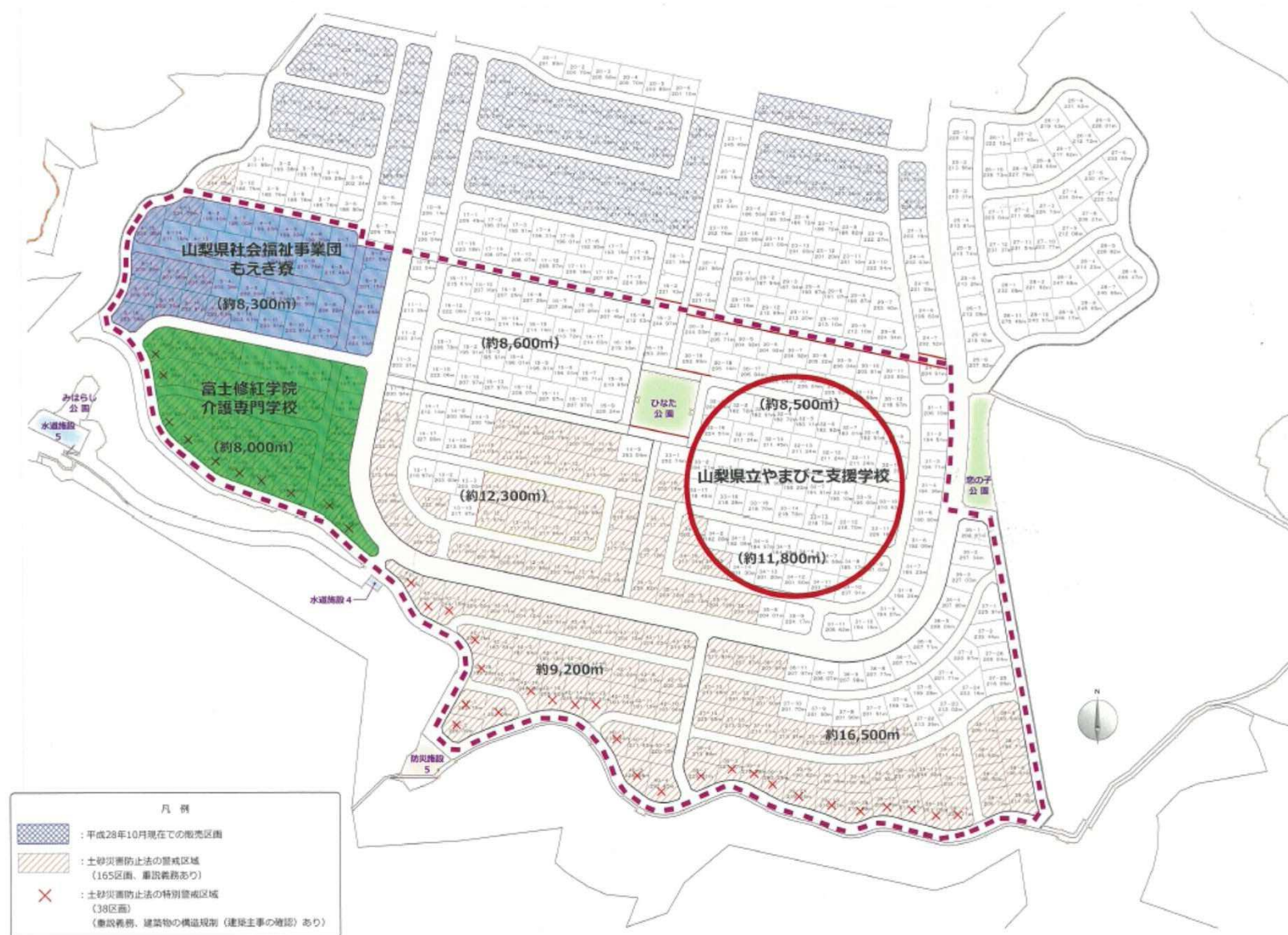
・学校設置によるにぎわいの創造

学生が存在 → 地域の活性化 ~ 地域行事への参加、ボランティア活動など

・地域交流によるにぎわいの創造 ~ 学校開放、文化祭等

・医療、福祉関係の相談が可能 ~ 資格所有の専任教員が常駐

# パストラルびゅう桂台 誘致場所(想定)



(参考) 施設との緩衝帯の事例

桂台 現状



道路、歩道、歩道上の植栽、フェンス、塀、敷地内の植栽 などで緩衝帯を設置

## 3. 桂台地区における新たな機能導入の意義と想定される誘致施設 (案)

### ◆市全体の課題と将来の方向性

- ・大月市全体としては人口減少、特に若者世代 (15 歳～30 歳) の減少を抑え、市内の活気を取り戻していくことが必要である。  
【市の課題：高齢化、若年世代がない・来ない・住めない、利便性が低い、賑わいや雇用の場が少ない、レジャー地としての認知度も低い等々】
- ・大月市の都市構造分析結果より、高齢化社会に対応する医療、福祉 (介護) 施設の充実が課題である。また、福祉活動の推進に必要な施策は、医療、保健機関の充実がトップとなっている。(おおつき花咲プラン：大月市社会福祉協議会 第 2 次地域福祉活動計画 (平成 25 年～平成 29 年) の市民アンケート結果より)。
- ・市内に立地するやまびこ支援学校は老朽化しており、移転を計画中である。
- ・市内にまとまった土地 (都市計画区域内) は大月駅北側地区と桂台地区に限定される。  
**市内において、福祉 (介護) 系機能ならびにこれを支える教育機能の強化を図るためには、具体的な誘致案が必要となる。**

### ◆桂台地区の課題と将来の方向性 <市全体の課題・方向性を踏まえて>

- ・桂台地区は平成 10 年以降に入居開始された新住宅地で、戸建て専用住宅地。
- ・土砂災害警戒区域の法の網が後付けで掛けられたことから、今後桂台地区の未利用地を活かしたまちづくりを考えていくことが必要である。
- ・桂台地区は戸建て住宅専用地区のため、住宅地と共存できるまちづくりが必要 (少なくとも、第一種中高層住居専用地域で立地可能な施設) である。
- ・また、当地区の高齢化速度は市全体より早く、将来の高齢化を見据えたまちづくりが必要である。
- ・地区住民の願いは便利施設の立地 (地区内にある徒歩で行ける) が悲願である。
- ・市民アンケート結果 (猿橋町) から、介護福祉施設へはほとんど行かないという回答に対し、福祉施設へのアクセスは現状で満足度が低く、将来的にアクセス改善が重要であるという結果が得られていることから、自らが高齢者になった場合の必要性を訴えていると思われる。
- ・桂台地区アンケート結果から、4 割弱の方が福祉 (介護) 系の施設立地を容認している。  
**地区人口の高齢化が進行する中で、桂台地区を「アクティブシニア支援地域」として位置づけ、介護・福祉系機能の導入 (介護施設、福祉施設、教育施設等) を図るとともに、地区内での都市的サービスの享受を可能にできる都市サービス機能を導入することで、高齢化社会に対応する市内のモデル地域の形成を目指していく。**  
**※3施設の連携により、教育⇒実践⇒就業のサイクルを構築し、定住化を促進**

### ◆誘致エリアと想定施設 (案)



#### - 想定施設の概要 -

- ・山梨県立やまびこ支援学校 (早期の移転を希望)
  - ・知的障がい、肢体不自由がある児童・生徒
  - ・建物老朽化、傾斜地にあり肢体不自由児の校内移動が負担となるため移転
  - ・児童及び職員数：約 160 名
  - ・通学はスクールバス 3 台
- ・山梨県社会福祉事業団 もえぎ寮 (移転) (平成 33 年の移転を希望)
  - ・障がい者用の生活介護支援施設
  - ・建物老朽化、支援内容・機能等の変化により移転
  - ・入所者及び職員数：約 77 人
  - ・送迎バス 4 台
- ・(学) 富士修紅学院 専門学校 (新設)
  - ・介護専門学校 (修業年限 2 年)
  - ・学生及び教職員数：約 90 人
  - ・通学手段は電車・自家用車・スクールバスを想定

## 桂台地区住民説明会での説明内容のお知らせ

平成 28 年 10 月 23 日 (日) に桂台三丁目地区の将来のまちづくりに向けた住民説明会を開催いたしました。この内容について、桂台地区すべてのご家庭に、アンケート調査結果を中心として説明しました内容をお知らせいたします。

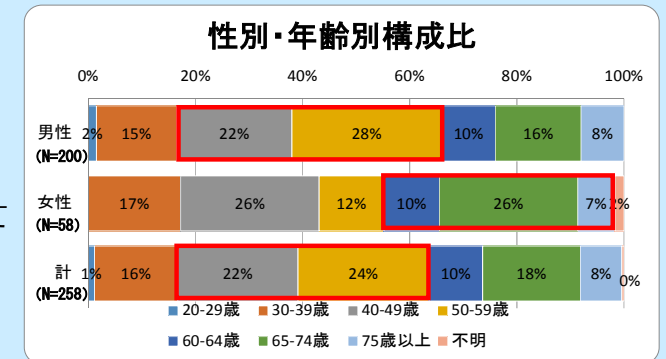
### 1. アンケート調査の実施概要

- ・全戸配布：478 世帯 (原則全戸配布)
- ・配布回収：郵送配布、郵送回収方式
- ・回収結果：258 票 (回収率：54.0%) H28.9.2 〆切
- ・調査期間：平成 28 年 7 月 4 日 (月) ～平成 28 年 7 月 25 日 (月)

### 2. アンケート調査結果

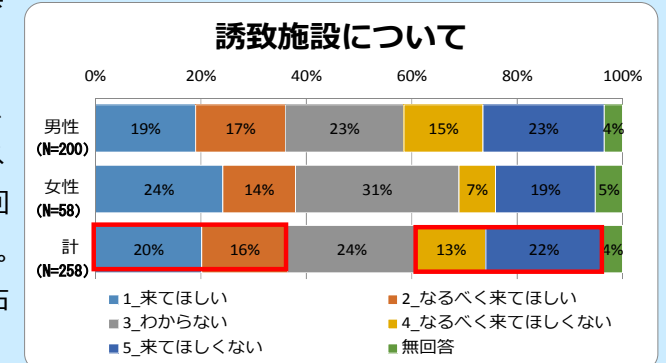
#### (1) 回答者属性【問 1】

- ・回答者全体では 40 及び 50 歳代が **46%**と、60 歳以上の **36%**を上回っている。
- ・女性は 60 歳以上が **43%**を占め、男性に比べて女性の方は高齢者の回答が多くなっている。



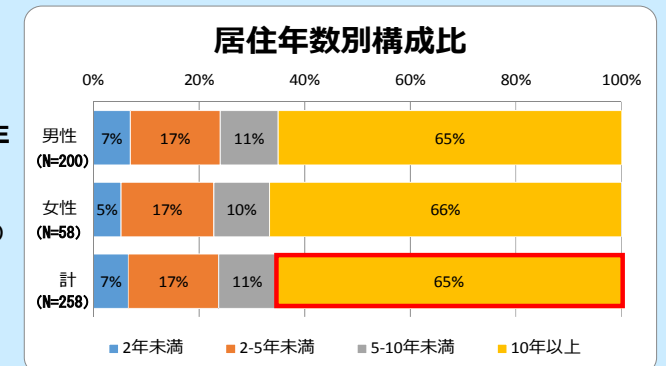
#### (2) 市で想定している誘致施設に関する賛否について【問 2】

- ・市で想定している誘致施設 (介護・福祉・教育系施設) に対する住民意向は、**賛同する意見 (来てほしい、なるべく来てほしい) が 36%**、一方、**望まない意見 (来てほしくない、なるべく来てほしくない) が 35%**と若干、賛成が上回っているものの、**ほぼ拮抗している状況**にある。
- ・なお、わからないとの回答も **1/4 (24%)** を占めている。
- ・性別で見ると、賛成は女性の方が多いが、わからないという割合も多い。



#### (3) 居住年数【問 3】

- ・全体の **7 割近く (65%) が 10 年以上の居住年数**となっており、開発当初 (平成 10 年 3 月入居開始) からを含めた古くからの居住者の方の回答の割合が高い。



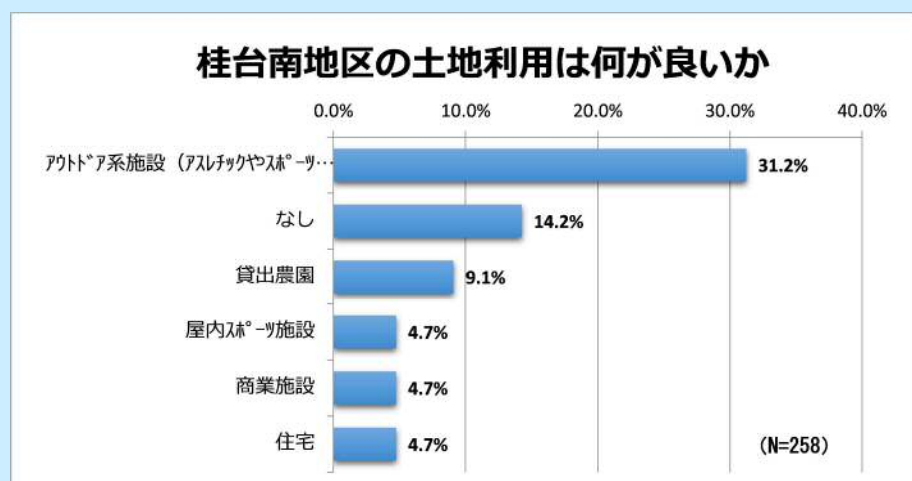
#### (4) 市で想定している施設以外で誘致を望む施設（回答率4%以上の7施設）【問4】

- ・住民が誘致してほしい施設は、約半数の方が**商店**（スーパー、食料品店、雑貨店等）や**コンビニ**といった生活利便施設と答えている。これに次いで、約**1割**の方が**医療施設**の誘致を望んでいる。
- ・入居当初に計画されていた利便施設の誘致を強く望んでいる結果が現れている。



#### (5) 桂台南地区の土地利用は何かが良いか（回答率4%以上の6施設及び用途）【問5】

- ・桂台南地区の土地利用に関する意見では、**スポーツ公園及び貸出農園**に対する希望割合は高く（スポーツ公園は約31%、貸出農園が約9%）、第1位と第2位となっている。
- ・屋内スポーツ施設、商業施設、住宅がそれぞれ約5%を占め、多様な施設が挙げられているが、アウトドア系の公園等の施設が整備可能な土地利用は容認されるものとする。



市の計画案を推奨する回答も約3%あり、介護系や教育系の施設についても容認する回答もあり。

#### (6) 将来のまちづくりに関するアイデアや提案について【問6】

##### ① シャトルバス関連の意見

- ・桂台から大月駅や大月市立中央病院などへのシャトルバスの運行提案が、35件あった。

##### ② エレベータ関連

- ・新たな誘致施設の利用者のエレベータ利用の可否は、「管理費の負担をどうするか」といった利用と費用の応分負担に関する意見が主であった。

##### ③ 桂台地区に関するアイデア・提案内容

- ・商店、住宅、医療施設、映画館、公園、温泉、工場、銀行、幼稚園や保育施設等の児童施設、特別養護老人ホームや高齢者用のコミュニティ施設、移動コンビニなどが提案されている。

##### ④ その他の意見

- ・誘致を望まない意見や、土砂災害警戒区域に指定されている区域であることから誘致への疑問があった。

#### (7) 住民の行動と交通手段について【問7、問8】

- ・桂台地区からの移動する際の交通手段は、ほとんどが自家用車となっている。
- ・大月駅までの交通手段は、自家用車（自身で運転）が過半数（55%）を占めているが、猿橋駅まで徒歩で行って鉄道を利用する割合も3割ある。また、家族による送迎が約1割となっている。

#### (8) アンケート及び説明会時の質問等に対する回答について

##### ① エレベータの管理費負担について

- ・誘致施設に関して、現在のエレベータの管理費（現行4,500円/月・区画）が増えることはありません。

##### ② 誘致施設関係者のエレベータ利用について

- ・スクールバスを有する施設の児童や学生は、スクールバスを利用しますが、電車で通われる教職員の方は、管理費負担をする方向なのでエレベータを利用することになると思います。

##### ③ 施設建設時の大型車の搬入ルートや安全対策について

- ・建設エリアでは防音シートによる騒音対策や、桂台地区東側からの搬入ルートを考えるなど、地区住民の方々の生活環境に十分配慮した対策を講じることになります。

##### ④ 国道20号の桂台入口交差点等の渋滞・安全対策について

- ・桂台入口交差点の渋滞問題については、道路管理者である国土交通省への要望を行います。また、桂台入口部のカーブミラーの樹木により視認できない点は、早急に対処します。