

大都計審発第8号
平成29年3月21日

大月市長 石井由己雄 殿

大月市都市計画審議会
会長 飯高秀治



大月市 都市計画に関する基本的な方針（おおつき創生都市計画
マスタープラン）計画案について（答申）

平成29年1月16日付け、大地01第1069号により諮問のあった件について、
別添のとおりとすることが適当であると結論を得たので答申します。

また、今回の審議に際し、審議時間の不足が指摘されました。そのため、今後において
開催される審議会等について、審議時間は十分に設けるよう申し添えます。

大月市 都市計画に関する基本的な方針（おおつき創生都市計画
マスタープラン）計画案について

当審議会は、平成29年1月16日付け、大地01第1069号により諮問のあった「大月市 都市計画に関する基本的な方針（おおつき創生都市計画マスタープラン）計画案」について審議した結果、別紙のとおり修正することが適当であるとの結論に至ったので報告いたします。

大月市都市計画審議会

会 長	飯高 秀治	(大月市教育委員会 教育委員)
委 員	天野 太文	(大月商店街協同組合 理事長)
委 員	石井 寛	(大月市消防団 団長)
委 員	角谷 俊彦	(中日本高速道路(株)大月保全・サービスセンター所長)
委 員	和田 之男	(山梨県建築士会 大月支部)
委 員	萩原 剛	(大月市議会)
委 員	古見 金弥	(大月市議会)
委 員	山田 善一	(大月市議会)
委 員	鈴木 章司	(大月市議会)
委 員	小林 信保	(大月市議会)
委 員	宮川 俊樹	(大月警察署 署長)
委 員	米山 善夫	(国土交通省甲府河川国道事務所 大月出張所 所長)
委 員	萩原 修	(山梨県富士・東部農務事務所 所長)
委 員	高井 達也	(山梨県富士・東部建設事務所 所長)
委 員	宮咲 寛也	(大月市農業委員会 会長)

1-3 産業

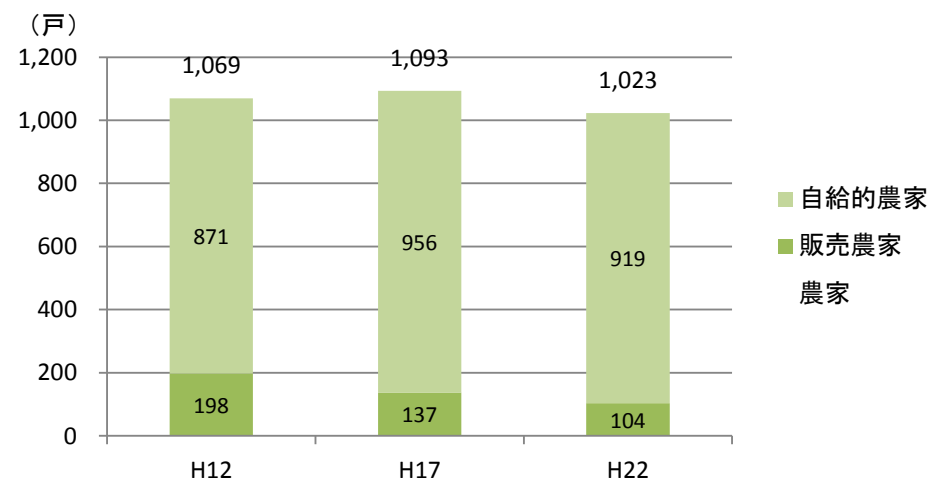
(1) 農業

若者の農業離れや農業就業者の高齢化、農産物輸入の自由化など、農業を取り巻く環境は厳しい状況にあり、また、大月市の農業は、傾斜農地や小規模農地の多い典型的な山間地農業であり、効率的な農業経営を営む上で不利な状況となっている。

農家戸数は、平成12年以降は概ね横ばいとなっているが、販売農家（経営耕地面積30a以上、農産物販売金額50万円/年以上）は減少し、平成22年は100戸程となっている。

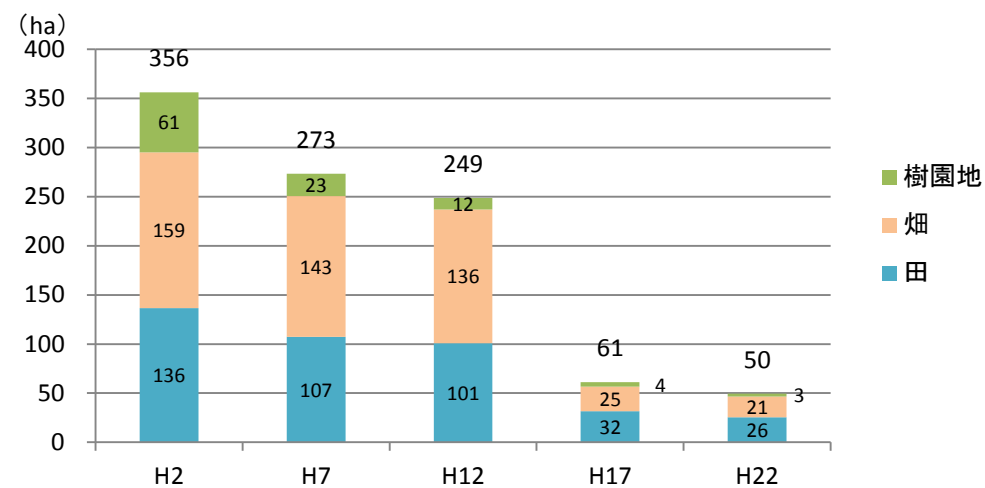
経営耕地面積は、年々減少し、平成22年は販売農家で50haとなっている。

市内において地元農産物を積極的に活用するシステムなど、地産地消の取り組みはあまり進んでいない。ブランド化や特産品開発の取り組みを強化するとともに、生産・加工・流通の一体化など6次産業化の推進などが課題となっている。



資料：農業センサス

図 農家数の推移（市）



注）平成17年以降は販売農家のみの値

資料：農業センサス

図 経営耕地面積の推移（市）

1-3 産業

(1) 農林業

大月市は平坦な土地が少なく、市域の87%が森林となっている中、若者の農林業離れや農林業就業者の高齢化など、農林業を取り巻く環境は厳しい状況にある。

本市の農業は、傾斜農地や小規模農地の多い典型的な山間地農業であり、効率的な農業経営を営む上で不利な状況となっている。農家戸数は、平成12年以降は概ね横ばいとなっているが、販売農家（経営耕地面積30a以上、農産物販売金額50万円/年以上）は減少し、平成22年は100戸程となっている。また、経営耕地面積は、年々減少し、平成22年は販売農家で50haとなっている。

市内において地元農産物を積極的に活用するシステムなど、地産地消の取り組みはあまり進んでいない。ブランド化や特産品開発の取り組みを強化するとともに、生産・加工・流通の一体化など6次産業化の推進などが課題となっている。

本市の林業は、林家数（林業経営体数）が平成22年に18戸と平成2年の1/10近くに減少するとともに、保有山林面積も大きく減少しており、林業の衰退化が課題となっている。

現在は、笹子町に木質バイオマス発電所の建設が予定され、発電事業者と林業関係者が連携協力し、間伐端材等の調達による森林整備や林業活性化への仕組みづくりが進められている。

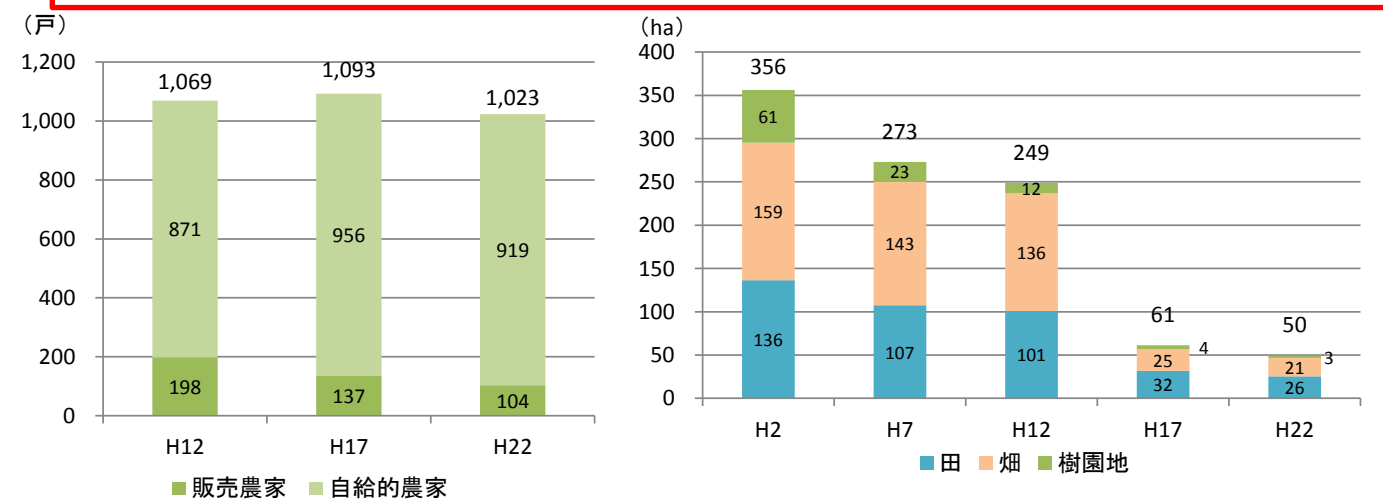


図 農家数の推移（市）

図 経営耕地面積の推移（市）

注）平成17年以降は販売農家のみの値

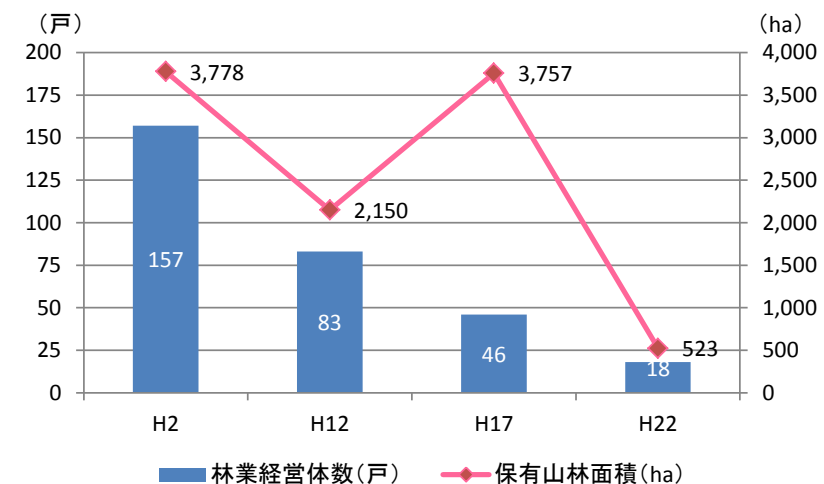


図 林家数と保有山林面積の推移（市）

資料：2010 農林業センサス

◆初狩バイパスの記載変更（P 56）

【旧】

5-2 交通施設の整備方針

（1）道路の整備方針

本市の幹線道路は、中央自動車道と国道 20 号、国道 139 号が骨格を形成しており、特に国道 20 号の大月駅周辺では、通過交通と生活交通が混在し、渋滞や交通安全上の問題が生じており、幹線道路としての機能が阻害されている。また、生活道路は、幅員が狭く急カーブ、歩道が狭いなど交通安全上の問題が生じている。

道路整備の基本的な方向は、将来的な人口減少や土地利用等の方針を踏まえ、既存ストックを有効に活用しながら、前記の交通課題を改善する方法を目指す。

●幹線道路の機能確保

市内の骨格軸である中央自動車道、国道 20 号、国道 139 号の幹線道路は、渋滞や交通安全上の解消を目的に整備されている大月バイパスの平成 30 年度中の完成に向けて国へ協力する。また、将来的には初狩バイパス、大月 I C 付近から都留市につながるバイパスの新設、交通事故多発箇所の安全対策など部分的な改良、新設笹子トンネル工事の早期着工、国道 20 号に接続する県道の狭小区間の改良等を国・県へ働きかけ、幹線道路の機能を確保するための整備を推進する。

また、大月バイパスの完成後、通過交通の減少が想定される現国道 20 号については、沿線の土地利用や交通状況を鑑みながら、歩道の拡幅など道路空間の再検討を行う。

●生活道路の安全性確保

幹線道路へアクセスする生活道路については、道路幅員の拡幅や線形の改良など問題箇所の局所的な整備を推進し、安全な走行環境を確保する。

また、大月・猿橋・鳥沢の各駅周辺地区の整備にあたっては、各地区へ円滑・安全にアクセスできるよう歩道拡幅など必要に応じた道路構造の見直しを行う。

（2）公共交通の整備方針

本市の鉄道駅や路線バスの利用者数は、大月駅を除いて徐々に減少しており、大月駅も富士山方面の観光客に支えられている状況である。今後は、人口減少や高齢化の進展で、利用者数がさらに減少し、特に路線バスについては、廃止や便数の減少で利便性の低下が懸念される。

公共交通の整備の基本的な方向としては、将来的な人口減少や土地利用等の方針を踏まえ、バス運行事業者と連携しながら、前記の交通課題を改善する方法を検討していく。

●鉄道駅の周辺開発・施設の整備

今後、都市・居住機能の強化を図る地域拠点の大月駅周辺は、大月駅北側の開発にあわせて、バス・タクシー・自家用車等でのスムーズなアクセスなど利用者の利便性向上を図るため、駅前広場やパーク&ライド駐車場、駅北側へのアクセス道路を整備するとともに、大月駅南側と行き来がしやすい自由通路の整備を推進する。

また、地区拠点の猿橋駅や生活機能向上地区の鳥沢駅周辺も、駅利用者の利便性向上のため、必要に応じて道路の局所的な改良、駅関連施設の改善を検討する。

【新】

5-2 交通施設の整備方針

（1）道路の整備方針

本市の幹線道路は、中央自動車道と国道 20 号、国道 139 号が骨格を形成しており、特に国道 20 号の大月駅周辺では、通過交通と生活交通が混在し、渋滞や交通安全上の問題が生じており、幹線道路としての機能が阻害されている。また、生活道路は、幅員が狭く急カーブ、歩道が狭いなど交通安全上の問題が生じている。

道路整備の基本的な方向は、将来的な人口減少や土地利用等の方針を踏まえ、既存ストックを有効に活用しながら、前記の交通課題を改善する方法を目指す。

●幹線道路の機能確保

市内の骨格軸である中央自動車道、国道 20 号、国道 139 号の幹線道路については、国道 20 号大月バイパス事業の完成に向けて国に協力するとともに、新笹子トンネル整備事業、初狩地区における国道 20 号の道路改良やバイパスの新設、大月 I C 付近から都留市につながるバイパスの新設（国道 139 号）、交通事故多発箇所の安全対策など部分的な改良などに加え、国道 20 号に接続する県道の狭小区間の改良等を国・県へ働きかけ、幹線道路の機能を確保するための整備を推進する。

また、大月バイパスの完成後、通過交通の減少が想定される現国道 20 号については、沿線の土地利用や交通状況を鑑みながら、歩道の拡幅など道路空間の再検討を行う。

●生活道路の安全性確保

幹線道路へアクセスする生活道路については、道路幅員の拡幅や線形の改良など問題箇所の局所的な整備を推進し、安全な走行環境を確保する。

また、大月・猿橋・鳥沢の各駅周辺地区の整備にあたっては、各地区へ円滑・安全にアクセスできるよう歩道拡幅など必要に応じた道路構造の見直しを行う。

（2）公共交通の整備方針

本市の鉄道駅や路線バスの利用者数は、大月駅を除いて徐々に減少しており、大月駅も富士山方面の観光客に支えられている状況である。今後は、人口減少や高齢化の進展で、利用者数がさらに減少し、特に路線バスについては、廃止や便数の減少で利便性の低下が懸念される。

公共交通の整備の基本的な方向としては、将来的な人口減少や土地利用等の方針を踏まえ、バス運行事業者と連携しながら、前記の交通課題を改善する方法を検討していく。

●鉄道駅の周辺開発・施設の整備

今後、都市・居住機能の強化を図る地域拠点の大月駅周辺は、大月駅北側の開発にあわせて、バス・タクシー・自家用車等でのスムーズなアクセスなど利用者の利便性向上を図るため、駅前広場やパーク&ライド駐車場、駅北側へのアクセス道路を整備するとともに、大月駅南側と行き来がしやすい自由通路の整備を推進する。

また、地区拠点の猿橋駅や生活機能向上地区の鳥沢駅周辺も、駅利用者の利便性向上のため、必要に応じて道路の局所的な改良、駅関連施設の改善を検討する。

◆スマート I C の記載追加 (P 58) 【旧】

●高齢者福祉機能の充実

超高齢社会に向け、施設の新設のみではなく、空き店舗等の有効活用などを通じ、官民の高齢者福祉施設の充実に対応していく。

また、桂台地区の大規模空閑地において福祉・介護・教育系施設等の誘致を図り、介護人材の育成や市内福祉施設との連携などにより、シニアライフの充実を促し、高齢社会に対応した先進的なまちづくりを先導する拠点機能の展開を目指す。

●廃校施設を活用した拠点の形成

小中学校の適正配置により生じた旧校舎・校庭等は、地域コミュニティの中心的な立地環境を活かし、地域活性化の拠点となる施設用地として検討する

各地区のニーズ、特性に応じ、福祉や医療など地域コミュニティの支援施設、地場産業の振興や新たな創業の受け皿、豊かな自然環境を背景とした文化芸術・都市農村交流を想定した拠点などとしての活用を検討する。

●木質バイオマス発電施設の活用

笹子町において建設されている木質バイオマス発電事業を推進し、環境負荷の低い都市づくりに貢献するほか、木材チップ供給体制の確立を通じ、森林整備や林業振興の仕組みづくりを策定する。

●道の駅に関する検討

これまでも本市において道の駅の整備に関する要望や議論等がなされてきた経緯がある。近年では道の駅が地域活性化の起爆剤となり、小学校跡地を利用して宿泊施設を併設した道の駅(「道の駅 保田小学校」：千葉県)などが注目を集めている。

道の駅の整備に際しては、幹線道路沿道等の比較的交通量が多く、立寄り客が見込まれる等の立地特性を有することが求められている。また、道の駅の施設のうち道路管理者が駐車場とトイレを、地元自治体等がその他施設(集客施設等)を整備するケースが多い。

本市において道の駅を検討する際には、交通量が見込まれる県道以上の幹線道路沿線にあることが不可欠と考えられる。道の駅は地域活性化を図るための施設と考えられるが、県や国との連携を図りながら進めて行くことは容易ではないことから、慎重に検討を進めて行く必要がある。

【新】

●高齢者福祉機能の充実

超高齢社会に向け、施設の新設のみではなく、空き店舗等の有効活用などを通じ、官民の高齢者福祉施設の充実に対応していく。

また、桂台地区の大規模空閑地において福祉・介護・教育系施設等の誘致を図り、介護人材の育成や市内福祉施設との連携などにより、シニアライフの充実を促し、高齢社会に対応した先進的なまちづくりを先導する拠点機能の展開を目指す。

●廃校施設を活用した拠点の形成

小中学校の適正配置により生じた旧校舎・校庭等は、地域コミュニティの中心的な立地環境を活かし、地域活性化の拠点となる施設用地として検討する

各地区のニーズ、特性に応じ、福祉や医療など地域コミュニティの支援施設、地場産業の振興や新たな創業の受け皿、豊かな自然環境を背景とした文化芸術・都市農村交流を想定した拠点などとしての活用を検討する。

●木質バイオマス発電施設の活用

笹子町において建設されている木質バイオマス発電事業を推進し、環境負荷の低い都市づくりに貢献するほか、木材チップ供給体制の確立を通じ、森林整備や林業振興の仕組みづくりを策定する。

●道の駅に関する検討

これまでも本市において道の駅の整備に関する要望や議論等がなされてきた経緯がある。近年では道の駅が地域活性化の起爆剤となり、小学校跡地を利用して宿泊施設を併設した道の駅(「道の駅 保田小学校」：千葉県)などが注目を集めている。

道の駅の整備に際しては、幹線道路沿道等の比較的交通量が多く、立寄り客が見込まれる等の立地特性を有することが求められている。また、道の駅の施設のうち道路管理者が駐車場とトイレを、地元自治体等がその他施設(集客施設等)を整備するケースが多い。

本市において道の駅を検討する際には、交通量が見込まれる県道以上の幹線道路沿線にあることが不可欠と考えられる。道の駅は地域活性化を図るための施設と考えられるが、県や国との連携を図りながら進めて行くことは容易ではないことから、慎重に検討を進めて行く必要がある。

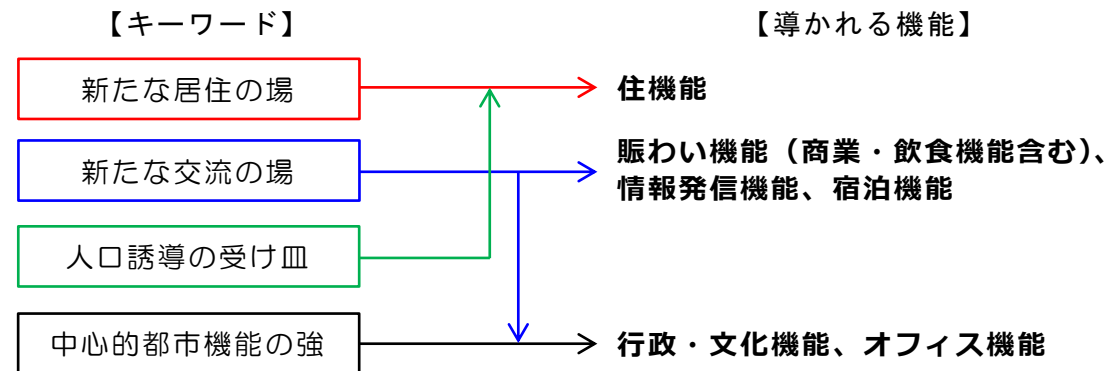
●スマートインターチェンジ(スマート IC)に関する再検討

本市にある中央自動車道の IC は大月 IC のみであり、隣接市にある IC までは約 10km 以上離れている(談合坂スマート IC を含む)。これまで本市においてもスマート IC については検討が行われたが、中央自動車道が山裾を通過する構造のために設置は困難であるとされた経緯がある。

しかし、上記に示したように隣接 IC までの距離が長いことから、今後、本市の地形条件に可能なスマート IC を再度検討していくことが求められる。

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。



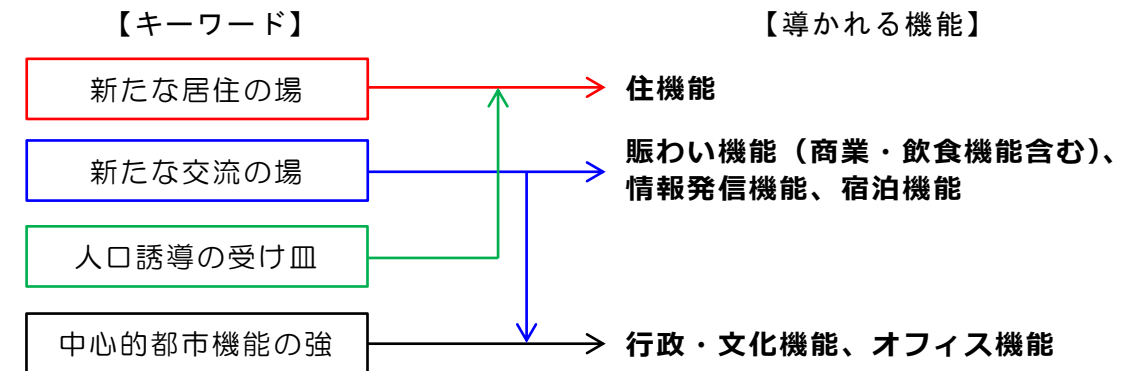
上記に加えて大月駅北側のエリアであることから、「結節機能」は不可欠になる。結節機能に必要な内容は、駅前広場機能と南北間の連絡機能となる。

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、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・官民協同を進めることを基本に検討を進めていく。

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、J R 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。

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

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

答申風景

