

- 1 便利で賑わうまちづくり
- 2 緑や水と共生するまちづくり
- 3 健やかに暮らせるまちづくり
- 4 安心と信頼のまちづくり
- 5 豊かな心が育つまちづくり
- 6 活力あるまちづくり
- (7) 安全で安心なまちづくり
- 8 持続可能なまちづくり

1

大月市第7次総合計画

# Ⅲ基本計画

# 便利で賑わうまちづくり

- 1 土地の有効利用
- 12 市街地整備の推進
- 13 道路交通網の整備
- 14 公共交通の充実



# ● 便利で賑わうまちづくり

# 土地の有効利用

## 《現況と課題》

本市は、森林・原野が全体面積の約9割を占め平坦部が極めて少ないことから、 宅地や農用地などは河岸段丘や山裾の傾斜地にまで広がっています。

また、市街地は、笹子川および桂川沿いに帯状に連なっているため東西に細長く、 JR中央本線の6駅を中心に分散しています。

このような中、本市では市街地に隣接する形で、民間事業者等により丘陵地の農地や山林への大規模な宅地開発が行われてきました。

その一方で、住宅と工業施設・商業施設などの土地利用の混在がみられ、これらは地形的な制約等から道路の拡幅などの整備が進まず、合理的な土地利用がなされておらず、道路や排水路など都市基盤が整っていない地域においても、無秩序に宅地化が進行した経緯もあります。

近年では、少子高齢化の影響により、市内全域において空家や未利用の土地が急速に増加しているため、それぞれの地域に応じた土地利用や人口減少に合わせた都市機能の集約化を計画的に進めるとともに、土地利用の基本方針に沿った快適な市街地の形成や自然環境の保全などに努める必要があります。

## 《基本目標》

長期的なまちづくりの視点に基づいた、計画的な土地利用の推進を図り、地域の特性に合わせた秩序ある土地の利活用がされたまちをつくります。

## 《施策項目》

- ①総合的な土地利用の推進
- ②地域特性に合わせた土地利用

## 《計画施策》

#### ①総合的な土地利用の推進

- ○国土利用計画の見直し、計画に基づいた長期的な視点での土地利用を推進します。
- ○都市計画マスタープランおよび立地適正化計画を基本とした、まちづくりを 推進します。

## ②地域特性に合わせた土地利用

- ○JR中央本線および国道 20 号沿いに連なる拠点駅(大月駅、猿橋駅、鳥沢駅) 周辺においては、公共交通や人口集積を活かした積極的な都市的土地利用を 展開します。
- ○農地と住宅地・集落が混在する区域においては、良好な営農基盤と快適な生活環境が調和する、田園環境を活かした秩序ある土地利用を展開します。
- ○山林等においては、自然的土地利用を維持し、眺望や景観、自然環境に優れる区域は、市民や都市住民の保養・レクリエーション等の場として活用します。





# ● 便利で賑わうまちづくり

# 市街地整備の推進

#### 《現況と課題》

国道 20 号や J R 中央本線に沿った地域は、かつて甲州街道の宿場町として築かれ、現在も鉄道駅の周辺に市街地が展開し、それらは本市の都市軸となっています。

市中心部の活性化として大月駅周辺整備事業が行われ、平成23年度に南口駅前 広場が完成しています。今後は、南北自由通路、駅北側の整備等に取り組み、民間 企業による大月駅北側整備開発を市が主導する形で土地利用を推進する必要があり ます。

また、大月駅や猿橋駅周辺は、岩殿山や名勝猿橋など観光拠点があり来訪者も多いため、魅力ある大月市らしい特徴をもった地域の形成が求められる一方、鳥沢駅や梁川駅などを含む東部地域は、里山の自然資源があります。

これらを大切にしながら、東京都心や八王子市・立川市等に近い条件を活かし、 良好な居住空間を中心とした土地利用を図る必要があります。

中央自動車道の大月インターチェンジ周辺については、将来的に国道 20 号大月 バイパスがつながる道路網の中心となることを想定した新たな産業機能の誘致が求 められてきます。

さらに、初狩駅や笹子駅を中心とした西部地域や国道 139 号沿いの北部地域は、 自然豊かな落ち着きある空間を形成しているため、これらの地域の特徴を活かしな がら、快適な空間の形成を図る必要があります。

また、本市には、小規模工場等が住宅地や商業地に混在している地域があるため、 今後は、住工混在の解消を図ることが課題となっています。

## 《基本目標》

活力と賑わいのある利便性の高いまちづくりを目指し、中心市街地の整備を推進し、定住環境が整備されたまちをつくります。

# 《施策項目》

## ①計画的な市街地整備

## ②都市計画の促進

# 《計画施策》

#### ①計画的な市街地整備

- ○大月駅北側の整備を推進し、公共施設(※市庁舎)および商業施設、観光関連施設、住居施設の誘致による中心市街地の整備を進めます。
- ○猿橋駅周辺の土地区画整理事業等を推進するとともに、桂台地区の未利用地 への施設整備を促進します。
- ○定住の促進と良好な住宅環境を整備するため、秩序ある宅地化の誘導に努めます。
- ○商業振興に結びつく土地利用により、市街地の生活利便性の向上を図ります。
- ○駅周辺に駐車場・駐輪場の整備を検討し、利便性の向上を図ります。

## ②都市計画の促進

○秩序あるまちづくり推進のため、用途地域など都市計画制度の活用により、 土地利用の適正な規制・誘導を図ります。



# 施 策 1-3

# ● 便利で賑わうまちづくり

# 道路交通網の整備

#### 《現況と課題》

本市は、東京都心および業務核都市である八王子市や立川市などへの交通の利便性が高い地域であることや、国道 20号・国道 139号などの都市間交通として重要な役割を果たしている幹線道路や中央自動車道大月インターチェンジ、JR中央本線と富士急行線の鉄道交通などによる広域交通網の結節点にあたることから、交通の要衝として古くから発展してきました。

近年では、中央自動車道や国道 20 号の交通量が増加し、狭隘する道路形態から、 本市周辺においても慢性的な渋滞が発生するようになりました。

市街地の慢性的な渋滞を解消するため、国道 20 号の駒橋地区から大月インターチェンジまでの間、3.2~k~mについて大月バイパスの整備が進められ、平成 19 年 10 月に第一工区の駒橋地区から国道 139 号までの間、1.7~k~mが供用開始となり、現在は第二工区である国道 139 号から大月インターチェンジまでの間、1.5~k~mの整備が進められています。

一方で、鉄道各駅などへのアクセス道路については、地形的要因などから道路幅 員が狭く、車両の往来や歩道設置が困難な路線など、改良の必要な路線が多数あり、 拡幅改良のため土地所有者などの関係者との協議調整が必要です。

既に整備が検討されている大月駅北側周辺地域をはじめとした、駅周辺の計画的な整備とともにアクセス道路等の整備を進め、活力あるまちづくりを行うことが必要です。

# 《基本目標》

広域交通網の拡充や災害時の避難路確保、日常の交通利便性の向上を目指し、 計画的な道路整備がされたまちをつくります。

## 《施策項目》

- ①幹線道路の整備
- ②大月バイパスの整備
- ③生活道路の整備

# 《計画施策》

## ①幹線道路の整備

- ○国道・県道の危険箇所や渋滞箇所、狭隘箇所、歩道設置等について改良等を 要望します。
- ○国道・県道に接続する幹線市道の整備・改修を進め、円滑な交通網の確保と 住民の利便性の向上を図ります。

指標名	現状値 2016 年	目標値 2022年	指標の考え方
道路の改良延長	408m	500m	生活道路の快適性、安全性の向上を目的とし、数値を設定します。

- ○安心して利用できる道路環境整備のため、歩道の設置や電線の地中化など景 観にも配慮したゆとりある道づくりを国・県等に要望します。
- ○災害時の避難路確保のため、都留市と大月インターチェンジ間の避難路線や、 道路幅員の狭い初狩地域のバイパス道路の新設について関係機関に要望します。
- ○国道 139 号の継続的な改良整備について要望します。

## ②大月バイパスの整備

○主要幹線道路である国道 20 号の大月市街地における交通渋滞緩和を図るため、 大月バイパス第二工区(国道 139 号から大月インターチェンジ間)の早期完成を目指し、国土交通省と連携して取り組みます。

指標名	現状値 2016 年	目標値 2022年	指標の考え方
第2工区の推進	着工	完成	パイパス整備によって交通集中が分 散化され、利便性が向上します。 ※ 2020 年供用開始予定

○大月バイパスへのアクセス道路について、地域の実情に応じた整備を検討します。

## ③生活道路の整備

○居住環境を向上させるため、市民生活に密着した生活道路の計画的な修繕・ 補修に努めます。

指標名	現状値 2016 年	目標値 2022年	指標の考え方
生活道路の 改良箇所数	7箇所/年	10箇所/年	居住環境の向上を目的とし、数値 を設定します。

- ○幅員が狭い市道などについては、周辺住民や関係者と調整を図り、土地所有者の協力を得ながら道路整備について検討し、安全な交通網の形成を進めます。
- ○除雪対象路線を見直しながら、除雪体制の強化に努めます。

指標名	現状値 2016 年	目標値 2022年	指標の考え方
除雪対象路線数	110路線	110路線	冬期の安全な道路交通の確保を目的とし、数値を設定します。※平成26年に除雪対象路線の大幅見直しを行ったため、現状維持に努めます。

○橋梁長寿命化修繕計画に基づき計画的な修繕を実施するとともに、パトロールや点検の実施による補修・修繕など安全管理に努めます。

指標名	現状値 2016 年	目標値 2022年	指標の考え方
橋梁修繕箇所数	1箇所/年	2箇所/年	安全な道路網の維持を目的とし、 数値を設定します。



# ● 便利で賑わうまちづくり

# 公共交通の充実

## 《現況と課題》

鉄道輸送に関しては、山梨県、長野県および両県のJR中央本線沿線市町村などで組織する「中央東線高速化促進広域期成同盟会」に参画し情報交換やJR東日本への要望などをしています。

平成25年度の富士山世界文化遺産登録に伴う観光客の増加を受け、東京駅始発終着の特急電車の増発や、人口減少対策として沿線地域から東京圏への通勤通学利用を促進する割引特急料金制度の導入、普通電車・快速電車の増発、特に夜間の東京発大月行の増発、甲府駅からの早朝の快速電車の運行や快速電車の甲府延伸を要望し、市民の利便性の向上に取り組んでいます。

また、2020年に開催される東京オリンピックに伴い、観光客等の往来が増える と予想されるため、輸送力の増強が求められます。

一方、路線バスについては、富士急山梨バスと協議をする中で運行本数や路線の 改善を進めています。小中学校の適正配置が完了し、通学は、路線バスからスクー ルバスでの利用が多くなり、路線バスの利用状況にも変化があるため、市民の満足 度が得られる公共交通システムの改善に向けて検討しています。

市民ニーズや住民意見を踏まえた上で、国の政策や民間の動向を注視しながら、 バス路線の編成の検討や\*デマンド交通の導入などを視野に入れた、調査、事例検 討などを進める必要があります。

また、高齢者および障がい者の方々が市内各地に路線バスで出かけていただけるように、1年間5,000円で自由に利用できる「お出かけパス」を交付していますが、今後も増加が予想される高齢者の移動弱者に向けた対応についても検討します。

#### \* デマンド交通

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。

## 《基本目標》

関係機関と連携しながら、鉄道輸送やバス路線の充実など公共交通網が整備されたまちをつくります。

# 《施策項目》

## ①鉄道輸送等の充実

#### ②生活交通の充実

# 《計画施策》

## ①鉄道輸送等の充実

- ○山梨県、長野県および両県のJR中央本線沿線市町村などで組織する「中央 東線高速化促進広域期成同盟会」や関係機関と連携しながら、JR東日本に 増発を働きかけ要望活動を引き続き実施します。
- ○駅利用者の利便性向上のため、駅施設(トイレ、駐車場・駐輪場)の整備充 実について検討します。

## ②生活交通の充実

- ○高齢者や児童・生徒等の日常生活における交通手段として欠かせない路線バスの利用を広く市民にPRし、さらなる利用を促進します。
- ○関係機関や利用者等との連携・調整を図り、持続可能な生活交通の維持・確保方策を検討します。

