

諏訪・永山まちづくりプロジェクト ～諏訪・永山の未来を描く～

令和6年3月

諏訪・永山再生プロジェクト検討会議

目 次

第1章 本プロジェクトの目的と位置づけ

第2章 諏訪・永山地区の現況

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

第4章 諏訪・永山地区のニーズ

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

第6章 3エリアの取組方針

第7章 今後の進め方

第1章 本プロジェクトの目的と位置づけ

第1章 本プロジェクトの目的と位置づけ

(1) 目的

- 昭和46年から始まった多摩ニュータウンの第一次入居地区である諏訪・永山地区は、都市基盤や住宅・設備の高経年化、近隣センターの機能低下等の課題が顕在化しており、令和4年9月より、東京都及び多摩市が共同で「諏訪・永山再生プロジェクト検討会議」を設置し、永山駅周辺をはじめとする各地域の再構築等を検討している。
- また、令和6年1月には、多摩ニュータウンにおける先行プロジェクトを実施し、まちづくりを先導することを目的として、東京都は「(仮称)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)」を公表した。
- 本プロジェクトは、諏訪・永山地区の将来の方向性・方針や具体取組を検討するとともに、これらの早期事業化を目指すことを目的として策定するものである。

(2) 検討範囲

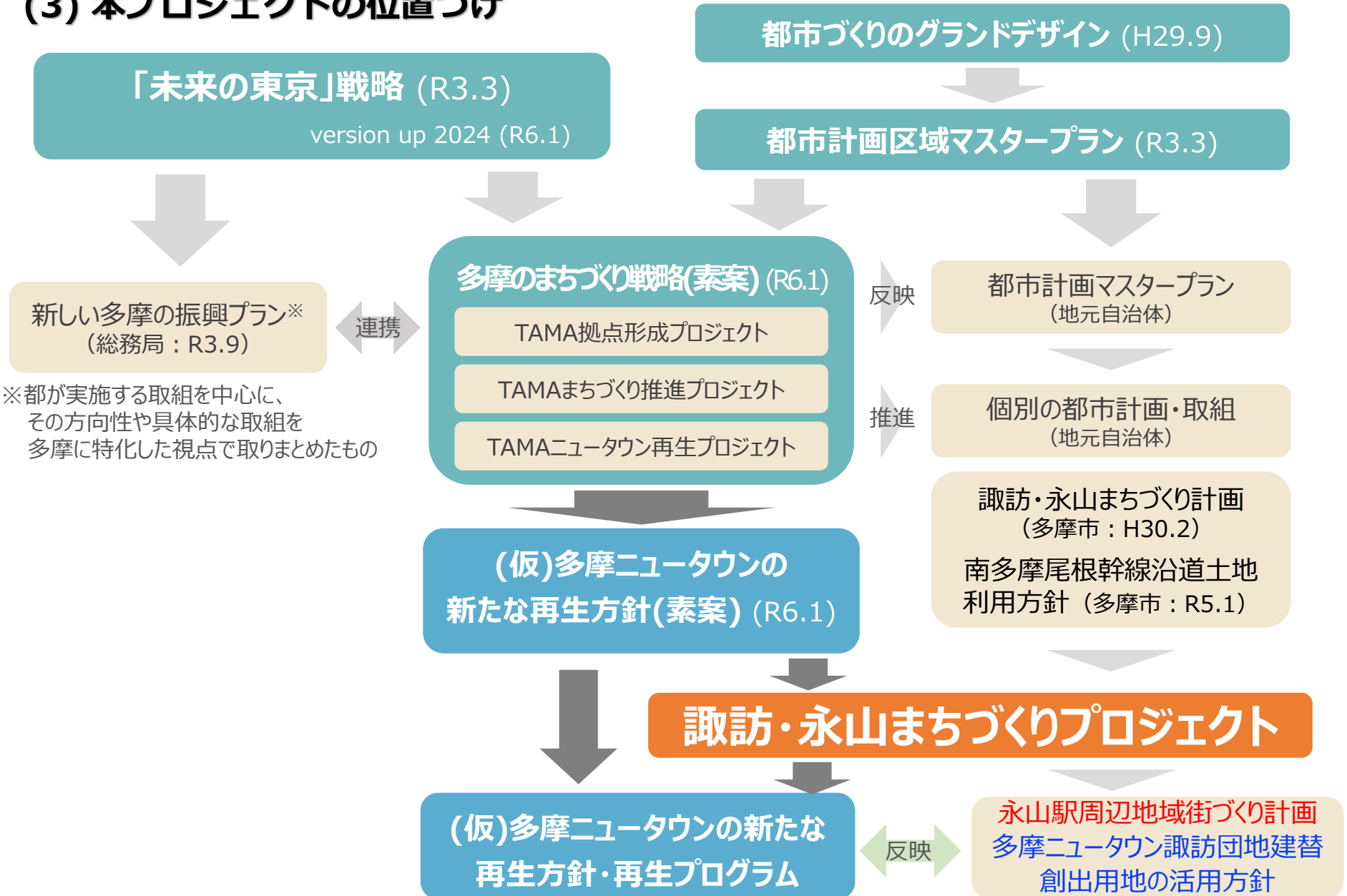
- 「(仮)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)」に示される「先行プロジェクト」のうち、「諏訪・永山まちづくりプロジェクト」の対象となる次の3つの地域を検討範囲とする。
 - ①永山駅周辺
 - ②近隣センター周辺
 - ③多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地 (※)

(※) 今回は「南多摩尾根幹線沿道の創出予定地」のうち、検討が先行する多摩ニュータウン諏訪団地の建替創出用地を対象



第1章 本プロジェクトの目的と位置づけ

(3) 本プロジェクトの位置づけ



第2章 諏訪・永山地区の現況

第2章 諏訪・永山地区の現況

(1) 都心・周辺地域との位置：概況・位置

- ・多摩ニュータウンは東京都心から約25～40kmの位置にあり、都心までの所要時間は鉄道で約30分、自動車では南多摩尾根幹線経由で約40分と、都心までのアクセスが良好である。
- ・この地域の周辺では、令和9(2027)年度以降にリニア中央新幹線の開業が予定されており、更には将来的に多摩都市モノレール延伸等も計画されていることから、更なる広域アクセスの向上が期待される。
- ・コロナ禍を経て在宅勤務が普及したことに伴い、多摩ニュータウンでは都心と郊外のバランスを図ったライフスタイルの変化への対応が求められる。



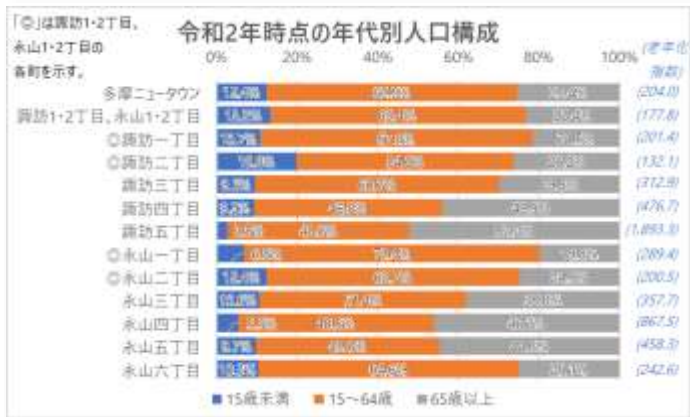
■周辺地域の位置関係

出典：多摩市「南多摩尾根幹線沿道土地利用方針」(2023.1)を基に作成

第2章 諏訪・永山地区の現況

(2) 人口の変遷：少子高齢化、人口減少の動向

- ・ 諏訪・永山地区では、多摩ニュータウンの中でも特に人口減少及び少子高齢化が進んでいる。
- ・ ただし、団地再生のあった諏訪2丁目では、年少人口割合が高く、老年化指数（[老年人口/年少人口×100]で算出される指標）は他地区よりも低くなっている。
- ・ 将来的な人口減少の見通しについて多摩ニュータウン全体と比較すると、諏訪・永山地区全体ではより早く減少する一方、永山駅周辺では減少幅が緩やかである。



第2章 諏訪・永山地区の現況

(3) 土地・建物 ②：施設の老朽化、機能不足

- 永山駅周辺には商業施設が集積し、業務、医療、文化・交流等の多様な施設がコンパクトにまとまって立地している。しかし、これらの施設は今後段階的に更新の時期を迎えることとなる。
- 永山駅北西部に立地している日本医科大学多摩永山病院では、現時点で、駅南東部の旧UR局舎跡地への移転に向けた協議が進められている。
- 住宅団地は昭和45(1970)年～54(1979)年に建設されたものが多く、建物の老朽化が進んでいる。
- 駅周辺をはじめ、多様な土地権利者が存在している。



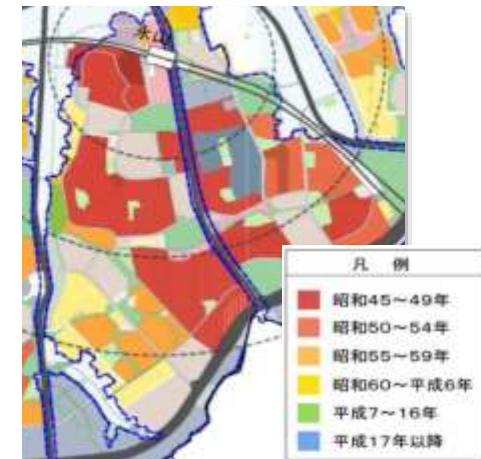
■土地所有者の分布

出典：東京都都市整備局資料



■駅周辺の施設の築年数

出典：東京都「(仮)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)」(2024.1)



■建築時期

出典：多摩市ニュータウン再生推進会議
「多摩ニュータウン再生の道しるべ全体計画」

第2章 諏訪・永山地区の現況

(4) 交通・移動環境：施設の老朽化、機能不足、バリアフリー

- ・ 駅前広場等の施設についても老朽化や機能不足が問題となっている。
- ・ 駅周辺は高低差が大きく、南北で約18mの差がある。このため、駅周辺の歩行者動線では階段が多いことから、バリアフリー対応が課題である。
- ・ 地域からは移動時の分かりやすさ、視認性に関する問題も指摘されている。



■ 永山駅前の様子
 ⇐ 様々なレベルの複層構造となっており、階段やスロープ等が多数存在する。



■ 永山近隣センター付近の様子
 ⇐ 都道18号との間に高低差(約5m)があり、階段でのアクセスとなる。近隣センターは都道から見えない。

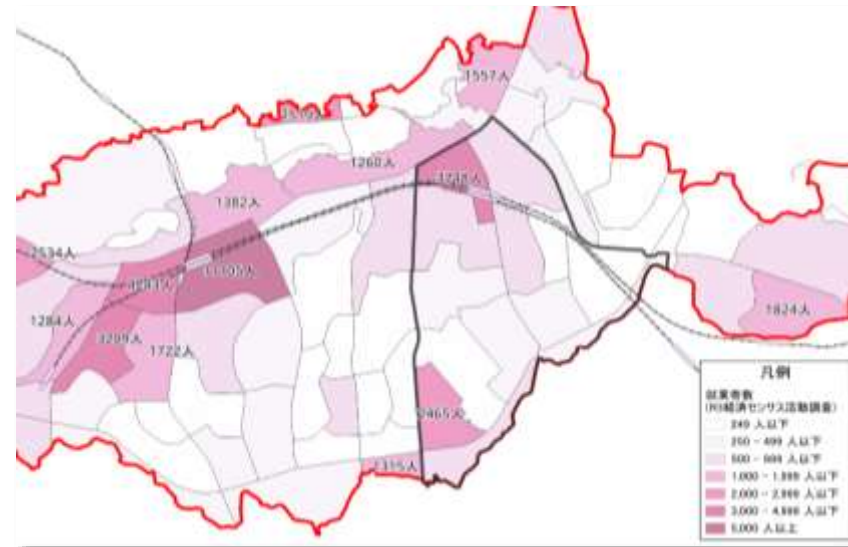
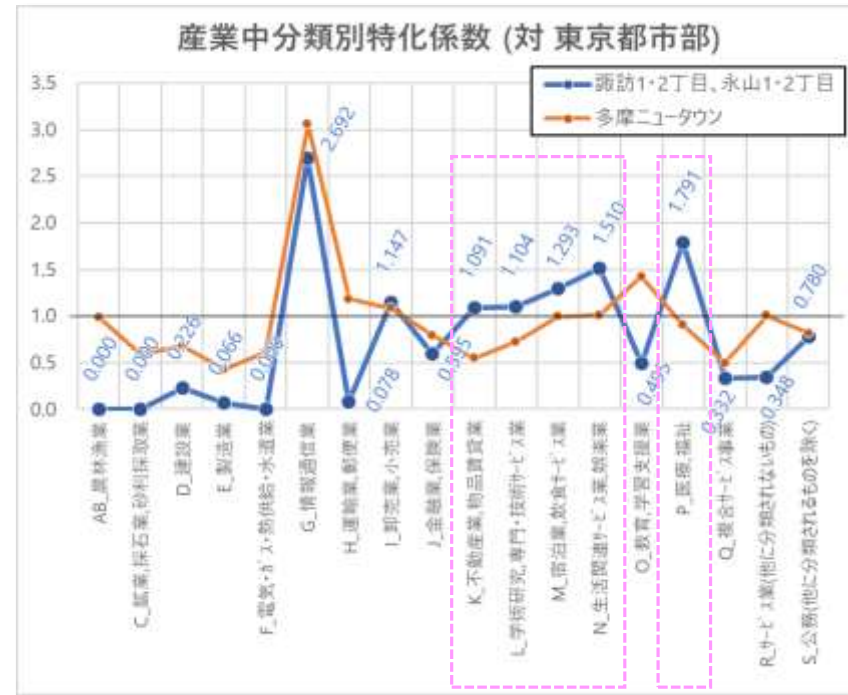


■ 移動環境の状況
 出典：多摩市提供資料

第2章 諏訪・永山地区の現況

(5) 商業・産業：拠点性の充実

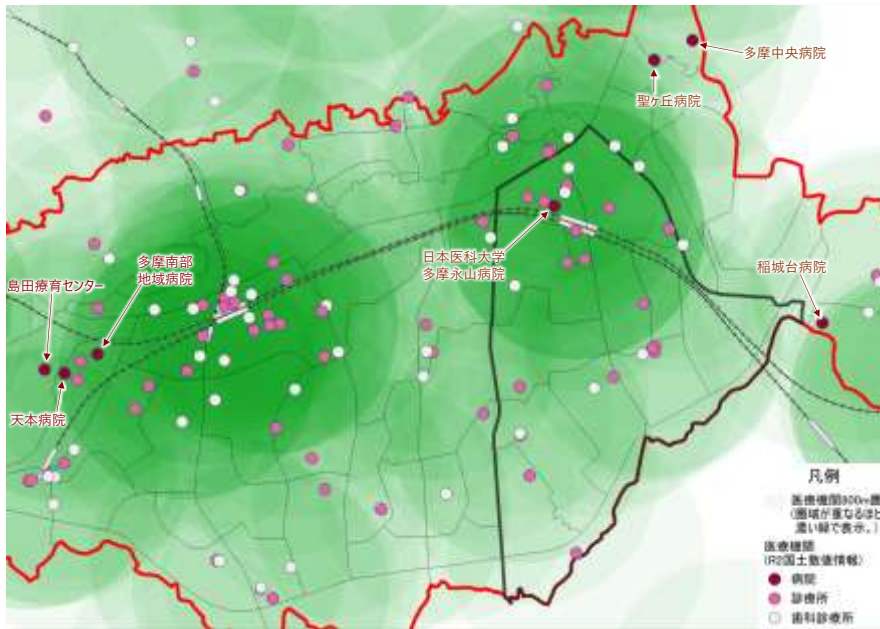
- ・多摩ニュータウンの中でも就業者数が多いことから、商業・業務等の拠点性が高い。
- ・産業中分類では、「医療・福祉」や「生活関連サービス業・娯楽業」、「宿泊業,飲食サービス業」等に特徴がある。



第2章 諏訪・永山地区の現況

(6) 医療：医療の中心拠点

- ・永山駅周辺は、多摩ニュータウンの中でも特に医療機関が集積する地域である。
- ・永山駅前に位置する日医大多摩永山病院については、圏域カバー人口が多く、また、地域医療の核であることや三次救急医療機関であることから、医療圏として特に重要な存在となっている。



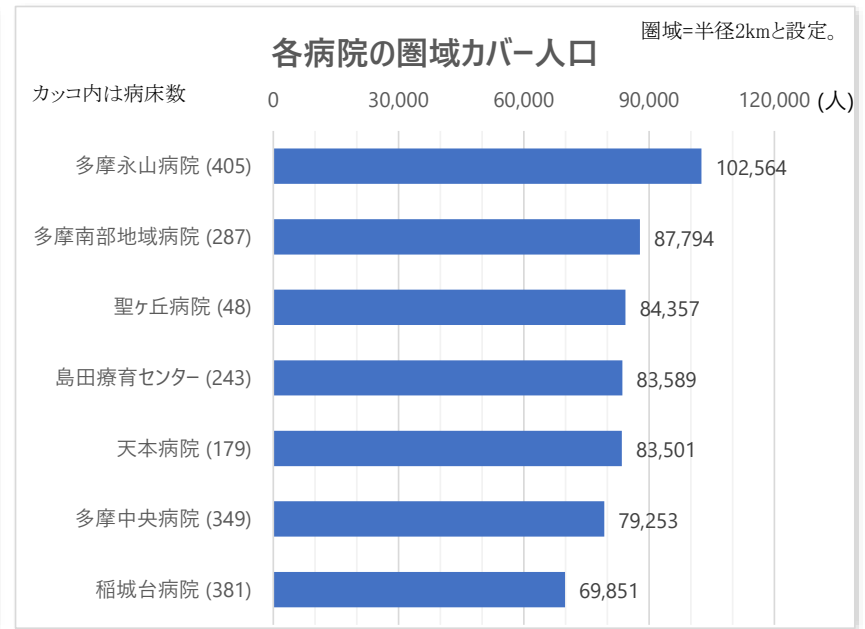
■病院・診療所等の分布

出典：国土数値情報を基に作成(令和2年度時点のデータ)

※名称は病院のみを掲載。

※緑の円は医療機関から半径800m圏を示す。

この円が多く重なるほど（医療機関が多く集積するほど）濃い緑色で示される。



■主な病院の圏域カバー人口

出典：国土数値情報を基に作成(令和2年度時点のデータ)

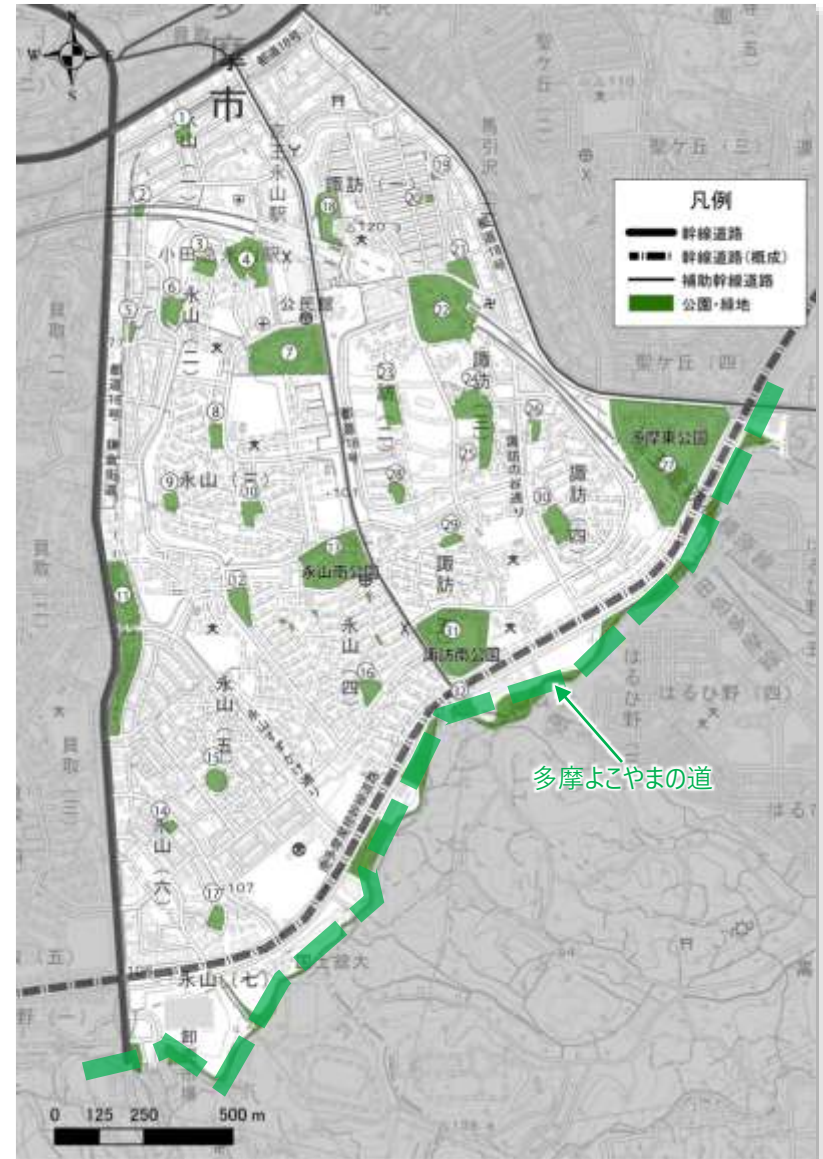
第2章 諏訪・永山地区の現況

(7) みどり・景観：公園・緑地

- ・ 諏訪永山地区では、都市計画公園が5箇所、その他の公園も含めると約30箇所の公園・緑地が存在する。
- ・ 南多摩尾根幹線周辺は、新日本歩く道紀行「歴史の道」100選に認定された「多摩よこやまの道」や諏訪南公園、救出救助・輸送拠点である多摩東公園等が存在し、緑のネットワークとしての連携が求められている。

No	名称	都市計画番号	No	名称	都市計画番号
1	滝の上公園	-	18	諏訪第一公園	-
2	大橋公園	-	19	馬引沢三角公園	-
3	永山ハイツ・グリーン広場	-	20	馬引沢児童公園	-
4	さえずりの森	-	21	馬引沢第二公園	-
5	瓜生公園	-	22	諏訪北公園	多 3・3・4
6	永山第1公園	-	23	諏訪第二公園	-
7	永山北公園	多 3・3・6	24	諏訪第四公園	-
8	永山第2公園	-	25	諏訪の杜緑地	-
9	永山第3公園	-	26	諏訪第五公園	-
10	永山第5公園	-	27	多摩東公園	多 5・4・2
11	瓜生緑地	-	28	諏訪第三公園	-
12	永山第6公園	-	29	諏訪第七公園	-
13	永山南公園	多 3・3・5	30	諏訪第六公園	-
14	小野路第3公園	-	31	諏訪南公園	多 3・3・3
15	永山第4公園	-	32	もみじの広場	-
16	永山第7公園	-			
17	小野路第4公園	-			

※番号が割り当てられていない箇所は、団地内の小広場、その他の都市緑地である



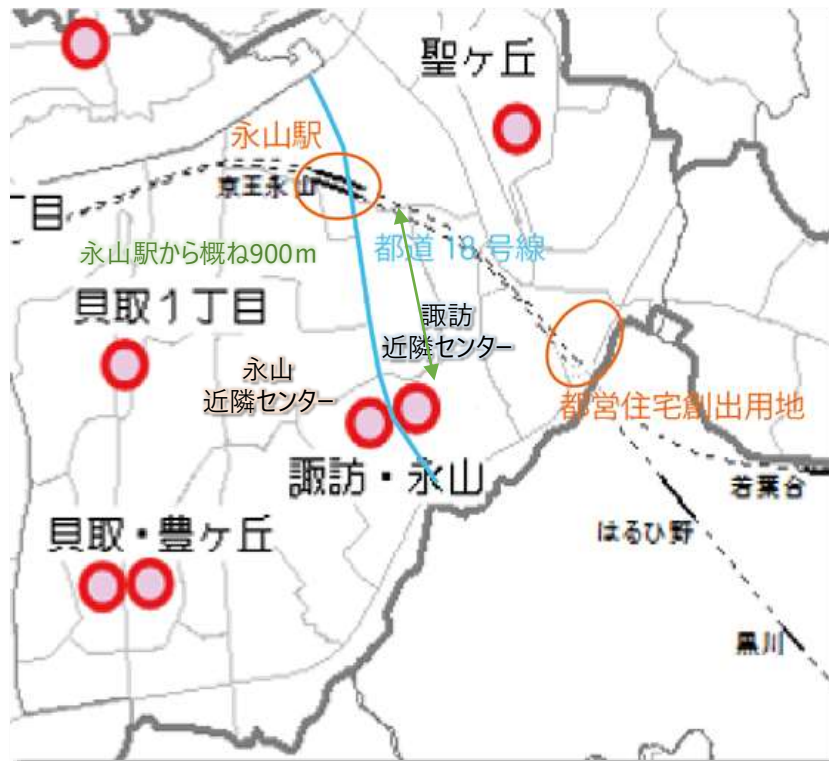
■道路、公園等の整備状況

出典：多摩市「多摩市交通マスタープラン」(2018.3)を基に作成

第2章 諏訪・永山地区の現況

(8) 近隣センター：現況・施設立地

- ・ 諏訪・永山近隣センターは永山駅から南へ約900mに位置し、永山駅及び多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地を結ぶ動線の間地点に位置している。なお、都道18号線により諏訪5丁目地区（諏訪名店街）及び永山4丁目地区（永山団地名店街）に分けられる。
- ・ 両地区ともに、諏訪・永山住区の初期入居と同じ昭和46(1971)年に設置されている。



■近隣センターの位置

出典：「多摩ニュータウン開発事業誌」(UR都市機構)を基に作成

諏訪近隣センター



永山近隣センター

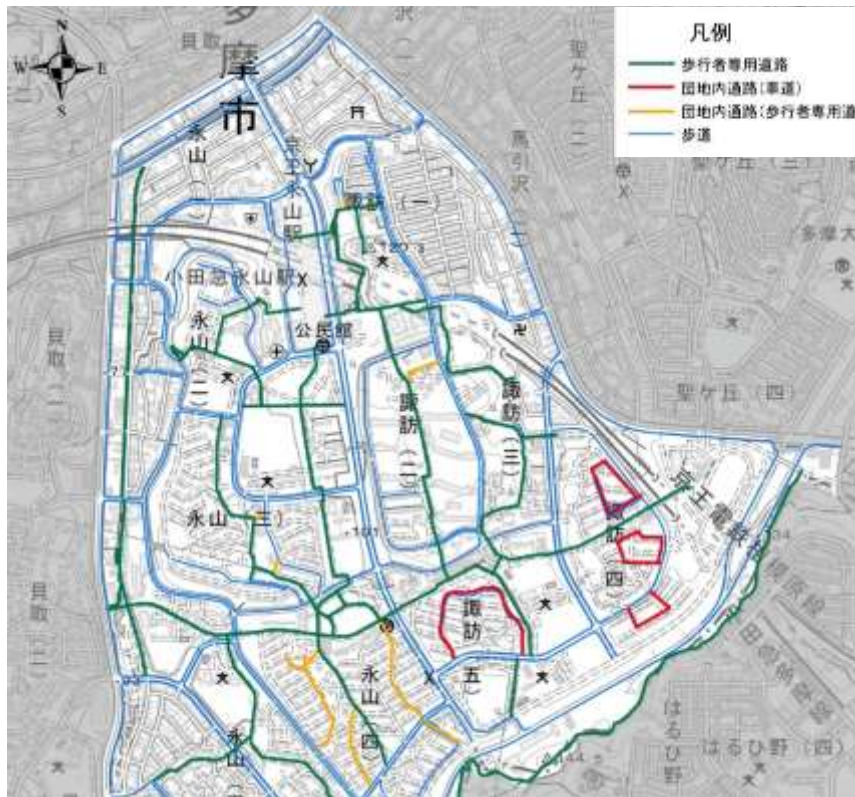


■諏訪・永山近隣センターの状況
出典：東京都都市整備局資料

第2章 諏訪・永山地区の現況

(9) 交通ネットワーク：歩行空間・バス利用

- ・ 諏訪・永山地区では歩道や歩行者専用道路等が配置され、安全に歩行できる環境が形成されている。
- ・ 地区内のほとんどがバス停利用圏(半径200mにて検討)に入っている。
- ・ 南多摩尾根幹線は、東京2020オリンピックで自転車競技ロードレースが開催されたこと等によってスポーツサイクルの聖地となっており、週末には多くのサイクリストが走行している。



■歩行者空間等の整備状況
出典：東京都都市整備局資料



■バス停、バスルートの分布
出典：東京都都市整備局資料

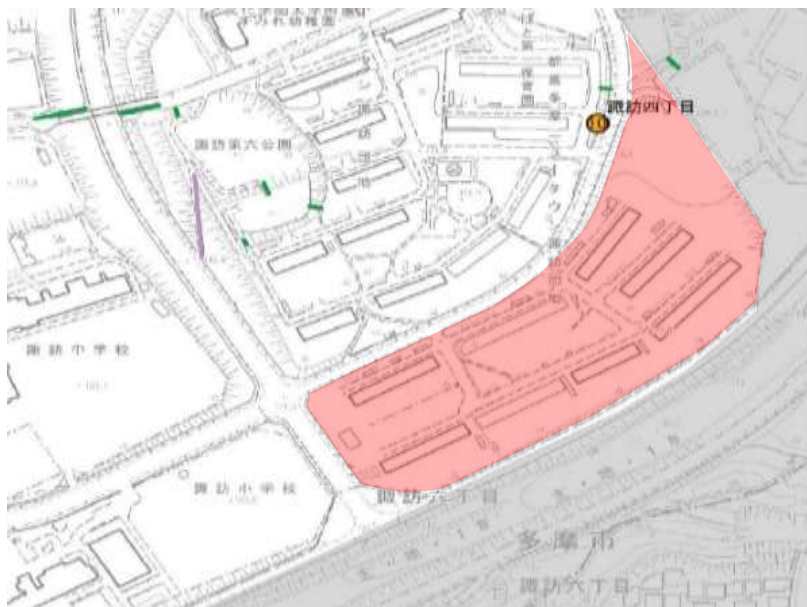
第2章 諏訪・永山地区の現況

(10)多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地：現在の使用状況

- ・多摩ニュータウン諏訪団地では、現在、都による建替事業が進められており、建替えに伴い、令和9(2027)年度頃を目途に、用地が創出されることになっている。
- ・当地区は、多摩ニュータウン全体の再生のモデルや先行プロジェクトとして位置付けられているとともに、全線4車線化に伴い土地利用転換の必要性が高まっている。
- ・対象地区の面積は約2.8haで、現在は、都営多摩ニュータウン諏訪団地4-3-3号棟～4-3-10号棟の住棟8棟及び集会所が立地している（いずれも昭和44(1969)年度建設）。

多摩ニュータウン諏訪団地創出用地の概要

■多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地の位置



出典：東京都都市整備局資料

所在地	多摩市諏訪 4 - 3
面積	約 2.8 ha
地形	平地
現在の使用状況	多摩ニュータウン諏訪団地
用途地域	第一種中高層住居専用地域 (60/200)
地区計画	諏訪地区地区計画
接道条件	諏訪南通り(幅員9.5m、市道) と北側で接道

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

(1) 東京都：多摩のまちづくり戦略(素案) (令和6年1月公表)

- 「諏訪・永山まちづくり」では、重点的な取組みとして、次の3点が示されている。

- * 永山駅周辺再構築
- * 南多摩尾根幹線道路沿道の土地利用転換
- * 近隣センターを中心とした再構築

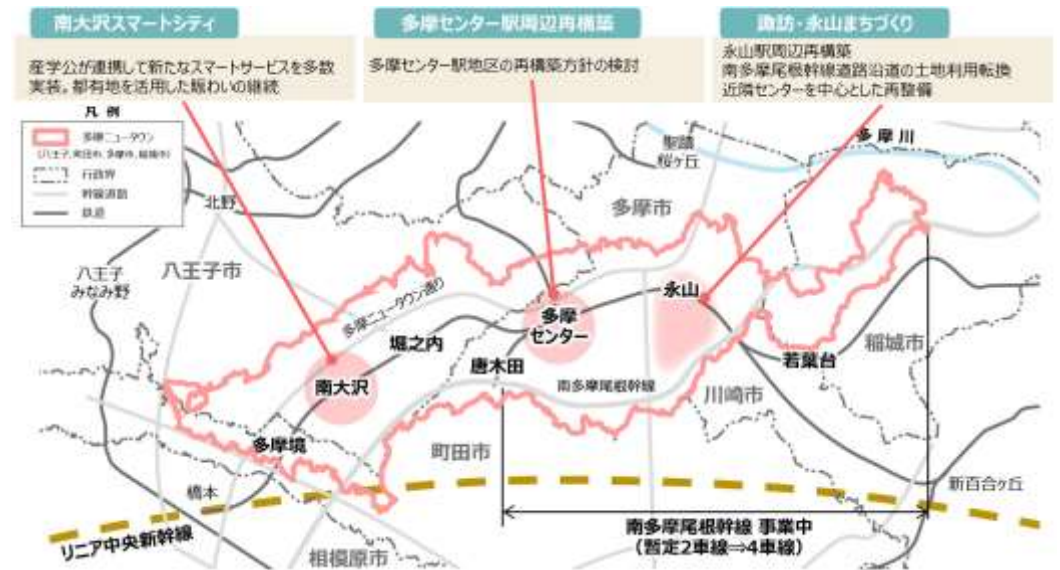


■多摩のまちづくりにおけるプロジェクト

- 諏訪・永山地区における将来像

- * 尾根幹線沿道と連携した生活拠点にふさわしい機能の集積とバリアフリーで回遊しやすい歩行空間へ再編し、生活利便性が高く住みやすいまちが形成されている。

- * 永山駅周辺地区では、商業、医療・福祉、業務等複合的な機能の充実を図るとともに、周辺公共施設のバリアフリー化が実現している。



■TAMAニュータウン再生プロジェクトの概要

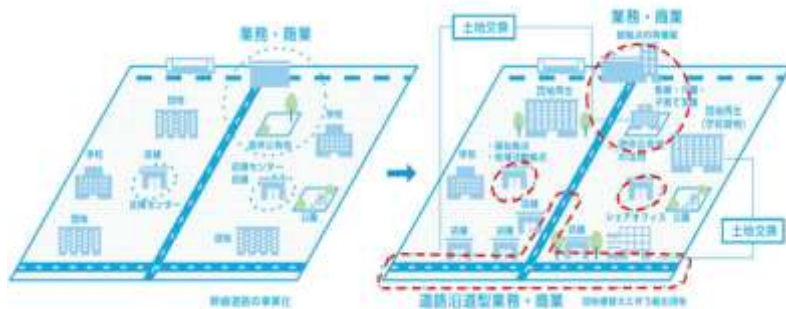
第3章 諏訪・永山地区の将来計画

(2) 東京都：(仮称)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)（令和6年1月公表）

将来像	みどり豊かで上質な住環境のストックを生かしながら、多様な人々に開かれ、誰もが活躍し、安心して住み交流できる、住・育・職が連携した新たなまち	
コンセプト	豊かな暮らし	ライフスタイルの多様化に対応し住むことができる、みどり豊かで持続可能なまち
	安心な子育て	ゆとりある環境の中、安心して子供を産み育てられるまち
	地域の活力	多様な機能の集積やイノベーションにより、交流や賑わいを育み活力に満ちた働けるまち

まちの転換イメージ

- ・ 駅周辺や道路沿道等に機能の集積を図り、利便性の高い市街地を形成



■まちの転換イメージ

取組方針

- 〈方針1〉 既存ストックを生かしながら時代のニーズにあった新たな都市機能を集積する
- 〈方針2〉 世代構成を平準化し、学生や子育て世代、高齢者等、多様な人々が末永く住み交流できる
- 〈方針3〉 歩車分離された既存の道路ネットワークを生かす等、誰もが安心して快適に動ける
- 〈方針4〉 デジタルトランスフォーメーション（DX）を推進し、クオリティオブライフ（QOL）を向上させる
- 〈方針5〉 誰もが安全、安心に暮らせる
- 〈方針6〉 豊かなみどりを多面的に活用し、暮らし住みたくなる
- 〈方針7〉 脱炭素化を進め、持続可能な社会を実現する

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

<先行プロジェクト「諏訪・永山まちづくり」>

○永山駅周辺再構築

都が総合調整（勉強会の開催や専門家派遣等）の開催や専門家派遣等）し、地元市や地権者でまちづくり協議会を設立。

○近隣センターを中心とした再構築

都は総合調整を担い、多様な主体と連携を図りながら再構築を推進。

○南多摩尾根幹線道路沿道の土地利用転換

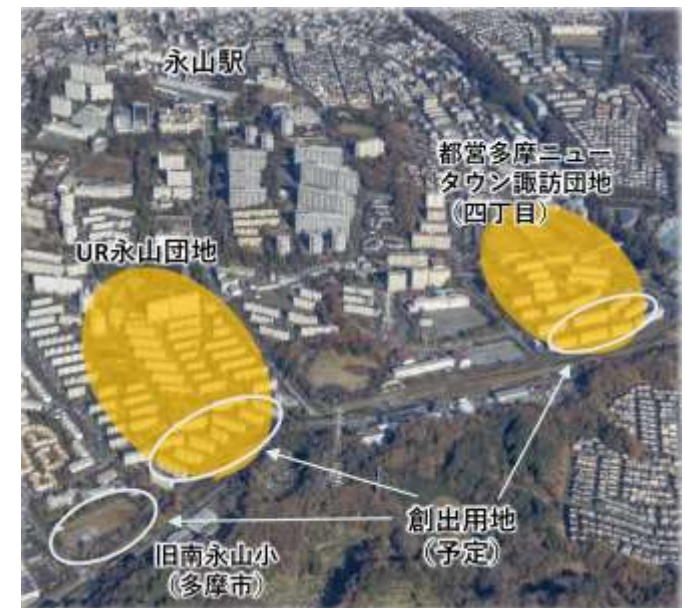
多摩ニュータウン諏訪団地の建替え等による創出用地の活用方針を策定し、事業者選定方法を検討。



■永山駅周辺の範囲



■近隣センターの範囲



■建替え創出用地の範囲

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

(3) 多摩市：都市計画マスタープラン改定骨子案（令和5年11月公表）

●永山駅周辺

- 永山駅周辺は「都市拠点」に位置付け、多摩センター駅周辺と連携しつつ、生活サービス機能をはじめとした複合的な機能が集積し、住民利便性の高い拠点を形成する。

●南多摩尾根幹線

- 「南多摩尾根幹線軸」に位置付け、広域アクセス性を活かした新たな付加価値を創造する場として、次世代を見据えた産業・業務、商業機能の誘致や育成を図る等、これまでの土地利用からの転換を検討する。
- 諏訪・永山地区では、南多摩尾根幹線沿道区域のモデル地区として、事業者との対話により、周辺環境に配慮した土地利用の転換を図り、次世代を見据えた店舗、事務所、流通関連施設等の業務機能等を誘導し、新たな人々の交流やイノベーションの創出を目指す。

●その他

- 高齢化に対応し、身近な場所に生活利便施設があり、歩いて暮らせるまちを目指す。



■将来都市構造図

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

(4) 多摩市：交通マスタープラン（平成30年3月改定）

● 計画目標

- ・ 4つの目標及び達成に向けた事業計画が示されている。

目標1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実
 目標2 多摩市のまちづくりを支える市内公共交通網の再構築
 目標3 多様なニーズに対応した交通サービス水準の向上
 目標4 市民が主体的に参画する交通施策の展開

- ・ 目標2に対応する「公共交通網の再編」は重点事業に指定されており、諏訪・永山地区は再編検討区域に位置付けられている。
- ・ 目標4には、「モビリティ・マネジメントによる健幸まちづくりの推進」及び「次世代交通サービスの導入可能性の検討」が示されている。

● 自転車ネットワーク計画

- ・ 自転車ネットワーク路線として、諏訪・永山地区では、諏訪越通りや都道18号線、南多摩尾根幹線等が示されている。

● 計画の改定

- ・ 同計画は、令和6～7(2024～2025)年に改定予定となっている。



■ 自転車ネットワーク路線図

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

(5) 多摩市：多摩市地域公共交通再編実施計画（令和2年3月）

●計画の目的

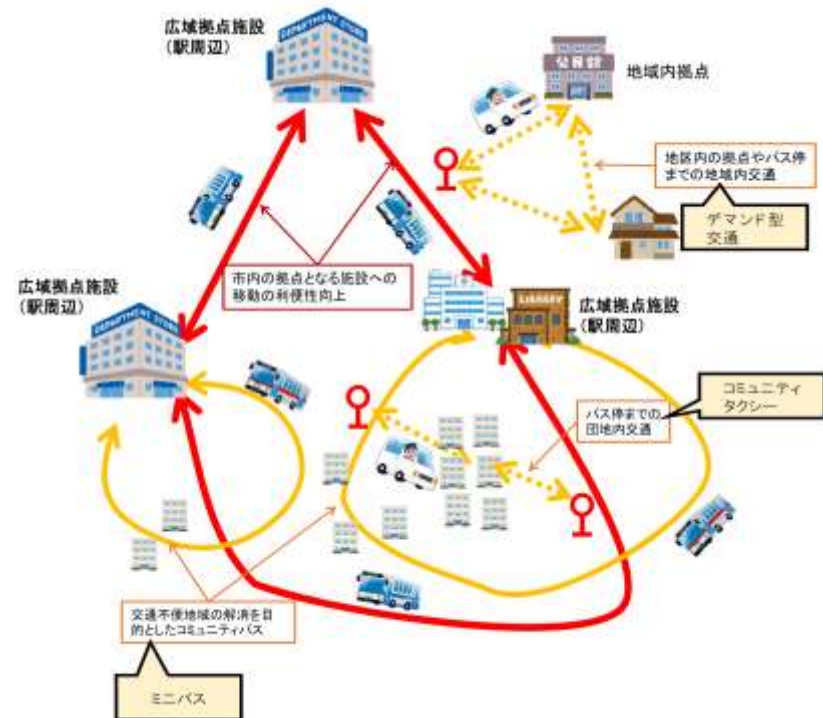
- 多摩市交通マスタープランの目標2「多摩市のまちづくりを支える市内公共交通網の再構築」を達成するための事業計画として、「市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消」を挙げており、本計画は、これを実行するための具体的な計画である。

●計画の目標年次

- 令和2(2020)年度)～令和9(2027)年度

●市内公共交通再編の方向性

- 公共交通の利用実態や市民意見等を踏まえ、市内の交通課題を解決するため、市内バス路線を路線の維持や速達性、定時制の確保の強化を行う路線として「幹線」、バス以外の手段の検討やルート再編等を検討し、公共交通不便地域を解消する路線として「支線（地域密着型交通）」に分けて再編する。
- 「支線」は、ミニバス、コミュニティタクシー、デマンド型交通の3種類の公共交通サービスを検討し、地域の実情に応じた交通網を実現する。



▼多摩市における公共交通サービスの定義

公共交通サービス	定義
ミニバス	路線バスの運行していない交通不便地域(バス停までの高低差を含む)や主要な公共施設への交通手段として、移動制約者の日常の移動手段を確保する交通
コミュニティタクシー	ミニバスのルート以外の交通不便地域における移動制約者の日常の移動を確保する交通
デマンド型交通	ミニバス・コミュニティタクシーの導入が困難な地域において、移動制約者の日常の移動手段を確保する交通(行き先が広域的)

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

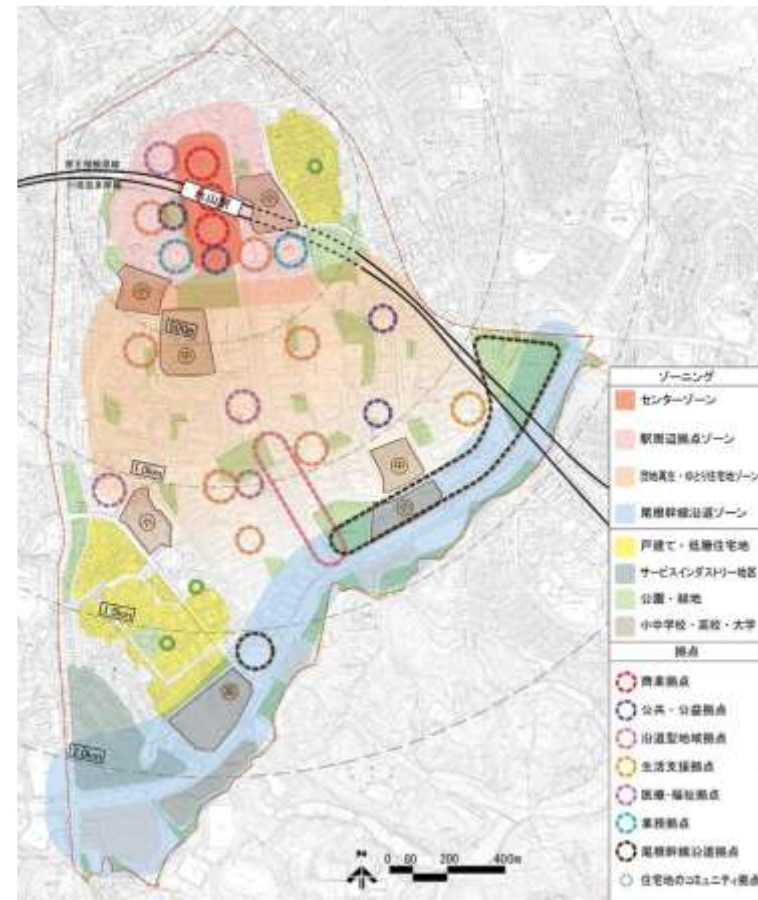
(6) 多摩市：多摩ニュータウンリ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画（平成30年2月策定）

- ・ 諏訪・永山地区における再生の目標

多摩ニュータウン再生をリードする フロントエリア

駅と医療・子育て・福祉拠点を連携させた
コンパクト型エリア再編を契機に、
「健幸都市」を創り・発信する
ニュータウンのモデル地区「諏訪・永山エリア」

- ・ 近隣住区理論を踏まえて形成された諏訪・永山地区の良好な都市基盤や環境を活かしながら、「多様な拠点のネットワークによるコンパクトなまち」に向けて都市構造の転換を図り、持続可能なまちづくりを行う。
- ・ 「駅周辺拠点ゾーン」、
「団地再生・ゆとり住宅地ゾーン」、
「尾根幹線沿道ゾーン」
の3つのゾーンを設定し、
市街地像や建物の密度等のメリハリをつけることで、空間がなめらかに変化する景観を形成する。



■2040 年代の都市構造図

第3章 諏訪・永山地区の将来計画

(7) 多摩市：南多摩尾根幹線沿道土地利用方針（令和5年1月策定）

- 同線沿道では、「駅周辺拠点」や「近隣センター」と役割分担を図るとともに、連携・補完しながら「広域ポテンシャルの取込み」に伴う「付加価値を創造する場」として位置付けられている(図①参照)。
- このうち、「諏訪・永山沿道エリア」では「多摩ニュータウンにおける新たな付加価値をリードする」を将来像に、次世代を見据えた産業・業務、商業機能の誘致や育成を図りながら、既存資源・団地再生とともに新たな付加価値を創ることとしている(図②参照)。
- また、エリアの方針を踏まえた多様なニーズを検証し、新たな機能を導入する土地利用転換も目指している(図③参照)。



■尾根幹線沿道エリアの役割分担と連携・補完（図①）



■諏訪・永山沿道エリアの周辺状況を踏まえたゾーニングイメージ（図②）



■諏訪・永山沿道エリアの方針を踏まえた多様なニーズの検証の場のイメージ（図③）

第4章 諏訪・永山地区のニーズ

第4章 諏訪・永山地区のニーズ

(1) 住民、来街者へのアンケート（永山駅）：買い物環境の向上、駅の魅力向上が課題

■ 永山駅周辺への来訪

- ・来訪目的は買い物や食事・遊興が特に多く、病院・福祉施設も比較的多い。
- ・駅周辺での移動手段は徒歩、自家用車が中心であり、駅付近居住者は路線バス及び自転車も比較的多い。

■ まちへの評価

- ・まちに対する評価として、「歩行者通路の歩きやすさ」や「買い物環境」、「バスの利便性」等の多くの分野では、中程度～やや良いといった評価となっている。
- ・ただし、駅周辺の魅力に対する評価がやや低く、その理由として、「魅力的な店舗等がない」、「街並みなどが魅力的でない」等が挙げられている。

■ 将来のまちづくりへの期待

- ・今後希望する取組として、「日用品を取り扱う店舗の増設」や「駐車場・駐輪場の充実」、「駅前交通広場の整備」等が多い。(右図参照)
- ・希望するまちの将来像として、「買い物のしやすいまち」及び「緑豊かなまち」が多い。

調査の概要

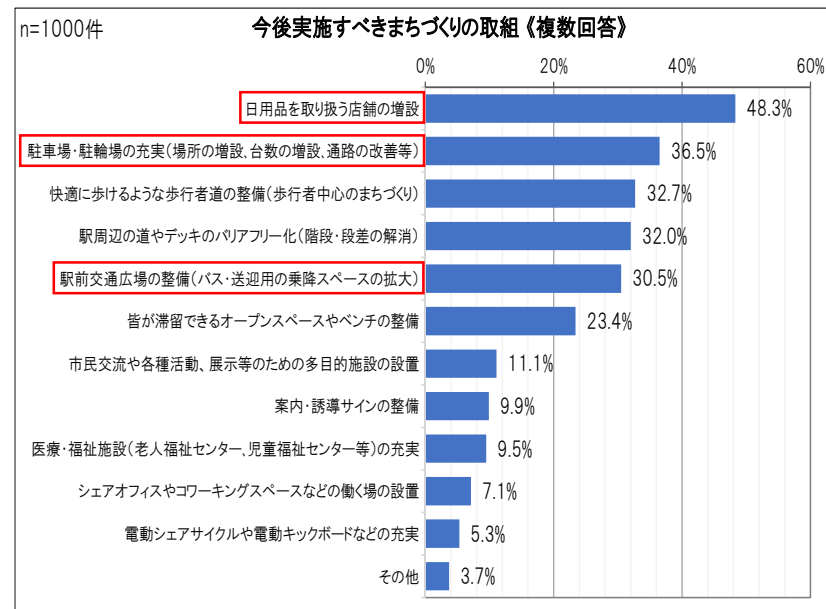
- ・調査モニターによるインターネット調査。(令和5(2023)年9月)
- ・隣接都市(多摩市、八王子市、町田市、稲城市、川崎市)に住む計1,000名を対象に調査。



■ 永山駅に直結する商業施設



■ 永山駅の駅前広場
(主なバス乗降場所)



■ 今後実施すべきまちづくりの取組

出典：東京都都市整備局資料（R5年度アンケート調査結果）

第4章 諏訪・永山地区のニーズ

(2) 地権者等へのヒアリング（永山駅）：地域全体での空間・機能更新が必要

■施設の老朽化と建替え更新の状況

- ・ 大型施設では老朽化が進展しているが、建替えが大規模修繕かは未定。ただし、再開発には時間がかかるため、権利者によっては先行して個別建替えをすることも検討中。
- ・ まちづくりは、個別施設ごとではなく、全体での再生が必要。

■歩行者動線（動線の整備）

- ・ デッキの高さレベルの統一や歩行者動線の整備が必要。
- ・ 日医大の移転後は、永山駅から新病院への患者動線整備が求められる。

■施設（駅前広場）

- ・ 永山駅では駅前広場が重要である。
また、既存機能に加えて駅前広場には荷捌き機能も必要。
- ・ このため、土地の制約を踏まえて、駅から少し離れた場所での整備や立体的な整備等も含めて、様々な角度から踏み込んだ議論が求められる。

■行政の協力

- ・ 一度できたまちを作り直すことは行政が関わらないと難しい。
行政の協力でスピーディにまちづくりを進めることが必要。



■ 駅周辺の大型商業施設、上下に入り組んだ歩行者動線

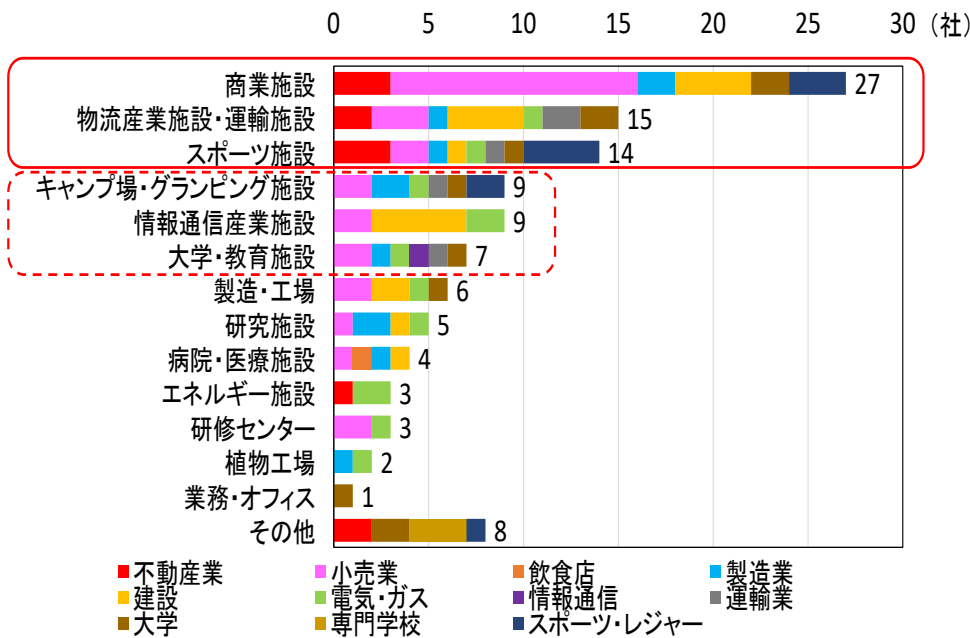


■ 駅前広場の現況
(路線バス、自家用車、荷捌き等が交錯)

第4章 諏訪・永山地区のニーズ

(3) 民間事業者へのアンケート（南多摩尾根幹線沿道）

- 多摩市では、令和4(2022)年度に、諏訪・永山地区における南多摩尾根幹線沿道で利活用が想定される施設を調査するため、民間事業者に対するアンケートが実施された。
- この結果、当該地区で事業者が想定する施設として、商業施設や物流産業施設・運輸施設、スポーツ施設等が多く挙げられている。



■ 尾根幹線沿道において想定される建物用途

出典：多摩市提供資料

表：尾根幹線沿道における活用方法 (例)

業態	メイン施設	隣接施設
不動産業	商業施設 (地域コミュニティ施設)	公園、スポーツ施設、団地、 教育施設、子育て支援施 設、グランピング施設
	中規模物流拠点 大手物流配送センター	—
	物流施設、配送センター	カフェ、レストラン、コンビニ
小売業	倉庫物販店	—
	商業モール	スポーツ施設、子育て支援施 設、グランピング施設、医療 モール等
	商業モール	BBQ施設、レジャー施設、カ フェ、イベント広場
建設	商業モール データセンター 物流施設	エネルギー供給施設
運輸業	物流施設	—
大学	大学 or 中学・高等学校キャンパス	スポーツ施設、コンビニ
	公開講座の拠点	屋外スペース
スポーツ・レ ジャー	キャンプ グランピング BBQ場	公園等のパブリックスペース
	スケートボードパーク施設	公園、商業施設、カフェ
	フィットネスジム	カフェ、物販店
	サイクリングカフェ 飲食と宿泊施設	公園、スポーツ施設

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

<3エリアの考え方>

- 先行プロジェクトである「諏訪・永山まちづくり」の核となる**3エリア**（①永山駅周辺、②近隣センター周辺、③多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地）の課題・施策の方向性を分析
- 諏訪・永山地区全体については、今後策定される多摩ニュータウンの再生プログラムで検討

①永山駅周辺

■ 商業・産業（商業・業務機能の充実）

- ・永山駅周辺は商業、業務等の拠点性が高い。 ・地域からは更なる商業の充実が求められている。

■ 交通、移動環境（駅前広場・動線の整備）

- ・駅前広場等の老朽化・機能不足が顕在化している。 ・公共交通網の再編が重点課題となっている。
- ・バリアフリー化、動線の明瞭化が必要となっている。

②近隣センター周辺

■ 近隣センター（機能・施設の陳腐化）

- ・空き店舗の増加、経営の事業継承、店舗の老朽化等の問題が顕在化している。
- ・新たな生活スタイルに対応した再生が必要となっている。

③多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地

■ 多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地（土地利用転換）

- ・周辺のまちづくりの動向を捉え、広域ポテンシャルを生かした新たな付加価値を創出する。

（参考）諏訪・永山地区全体

■ 人口の変遷（少子高齢化、ファミリー流入）

- ・一部で世帯流入も見られるものの、少子高齢化、住民の減少は着実に進展している。

■ 土地・建物（施設の機能不足、多様な権利者）

- ・建物の老朽化、住環境の陳腐化、各種施設の機能不足が顕在化している。
- ・多様な権利者が存在しているため、再生に向けて調整が必要となっている。

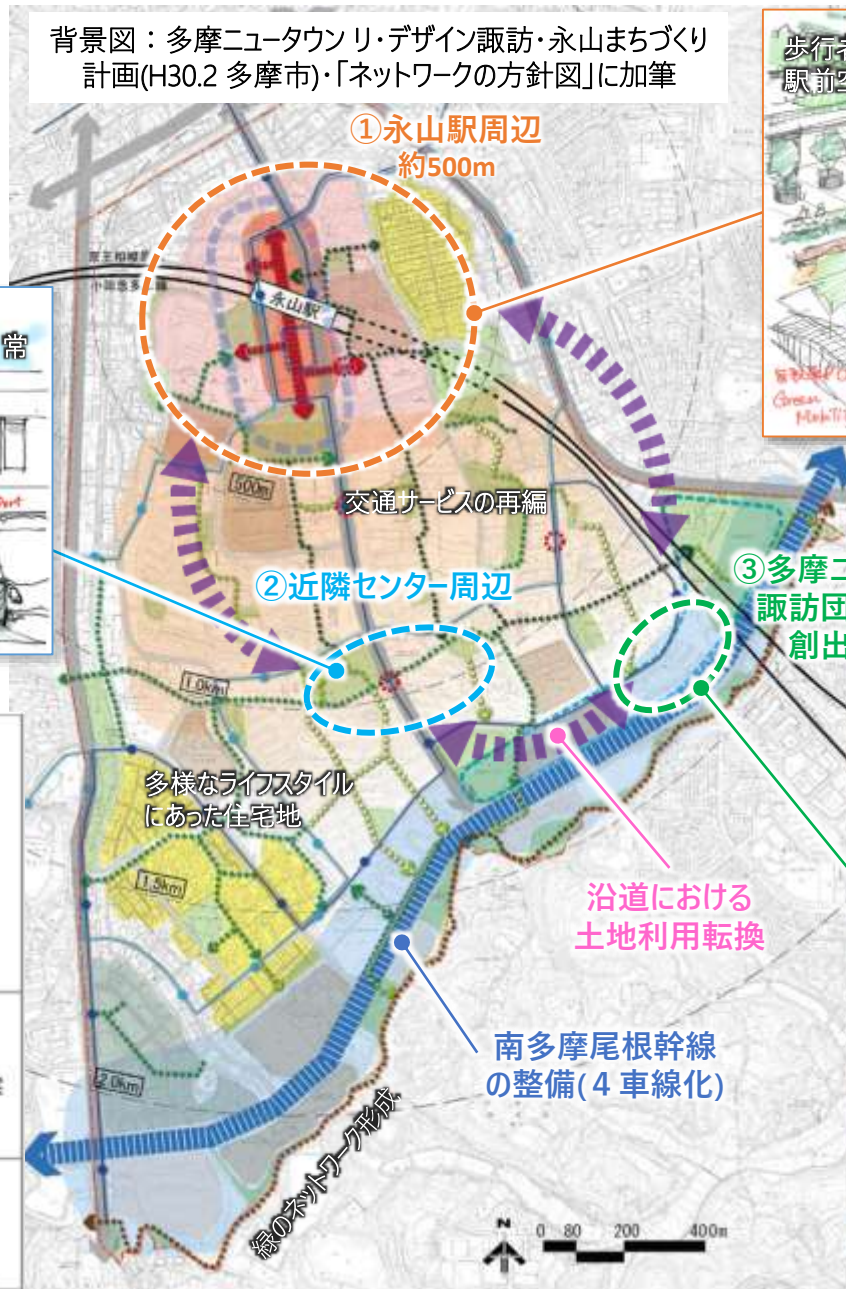
■ 将来に向けたまちづくり

- ・活力にあふれる拠点の形成、コンパクトに暮らせるまちづくり、DXを生かしたQOLの向上、新たな付加価値の創造等が求められる。

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

<エリアの考え方のイメージ図>

背景図：多摩ニュータウンリ・デザイン諏訪・永山まちづくり計画(H30.2 多摩市)・「ネットワークの方針図」に加筆



- 歩行者専用道路
- 歩行者専用道路 (リニューアル済)
- 団地内通路 (既存)
- 団地内通路 (計画)
- プロムナードデッキ
- 特に段差解消を 誘導していく箇所
- 路線バス
- コミュニティバス
- 駐車場、駐輪場の充実
- 駅前広場 (計画)
- 主要な幹線道路
- 尾根幹線道路
- よこやまの道

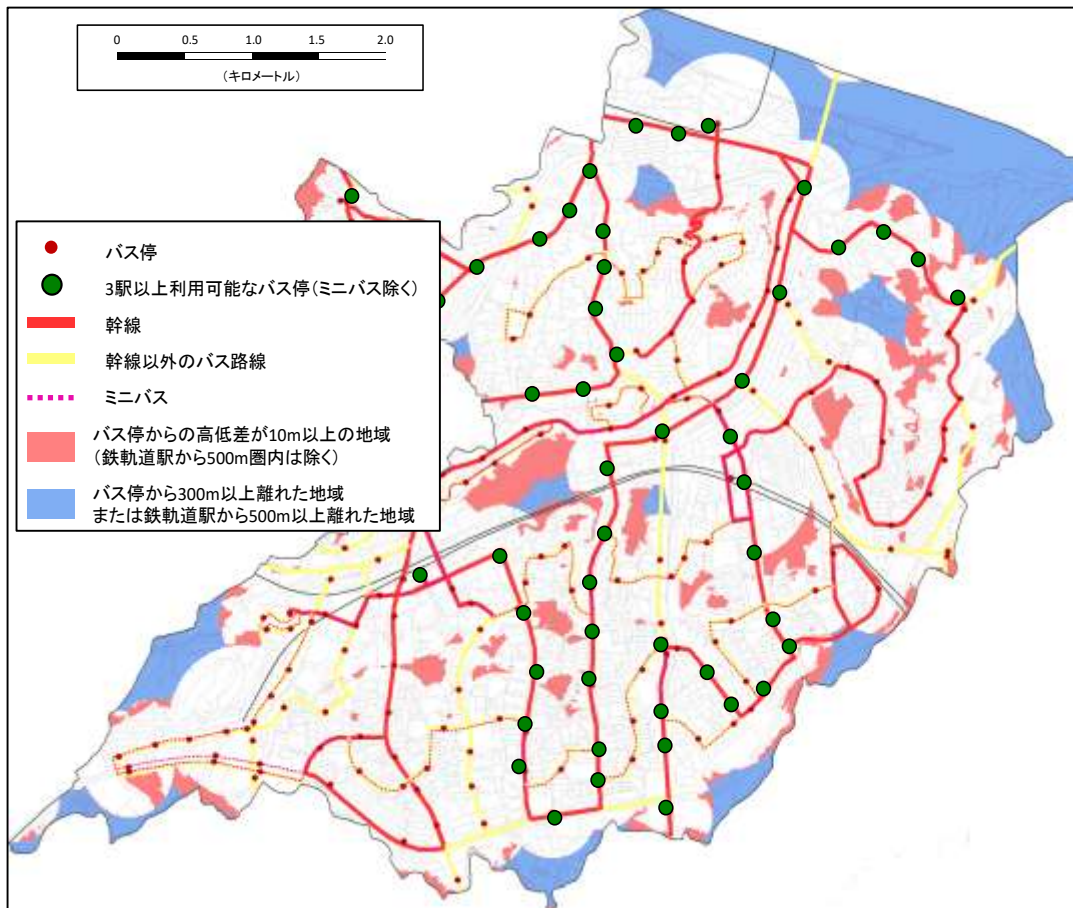


多摩ニュータウン全体の再4をリード する新たな魅力の創出

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ①地域交通【現況と課題】

- 永山駅利用者の末端交通としては、徒歩68%、路線バス15%、自転車5%、自家用車2%、タクシー1%
- 多摩市地域公共交通再編実施計画(R 2)では、一定以上の運行本数がある路線バスのルート、
路線の維持や速達性、定時制の確保の強化を行う路線として位置付け
- 全国的なトレンドとして、民間事業者は運転手不足や採算性の問題から、路線バスの減便等を検討

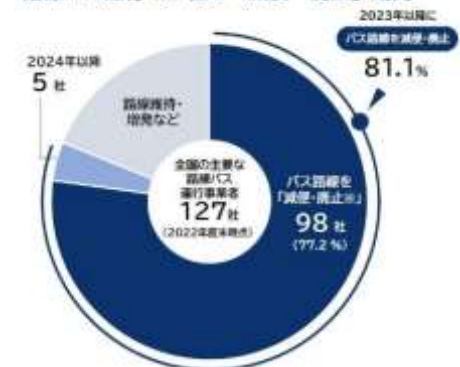


■多摩市路線バスルート 出典：多摩市提供資料

鉄道駅	末端交通量	比率
徒歩	44,213	67.80%
路線バス等	9,944	15.30%
自転車	3,265	5.0%
自家用車	1,385	2.1%
タクシー	543	0.8%
その他	5,817	8.9%
合計	65,167	100.0%

■永山駅(京王・小田急)利用者の末端交通量
出典：東京都市圏交通計画協議会 HP
(パーソントリップ調査データを基に作成)

路線バス運行127社の「減便・廃止」動向



■全国的な路線バス減便等の動き
出典：帝国データバンク プレスリリース

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ①地域交通【施策の方向性】

- 路線バスは地域の主交通であり今後も確保していく必要があるが、採算性等から減便等になる恐れ
 - ⇒これに対応するため、DXを積極的に活用する地区として、効率的で高サービスの地域交通を確保
 - ⇒具体例：自動運転バスやリアルタイム情報の入手環境の整備、Maasの推進等の検討
 - ※自動運転バスは、永山駅から尾根幹線沿道のスポーツ施設等に乗客を運ぶルート等を視野に検討
- 路線バスを補完する交通手段として、デマンド交通、電動キックボード、電動シェアサイクル等の導入
 - ⇒交通結節点や地域の生活拠点にモビリティポート等を整備

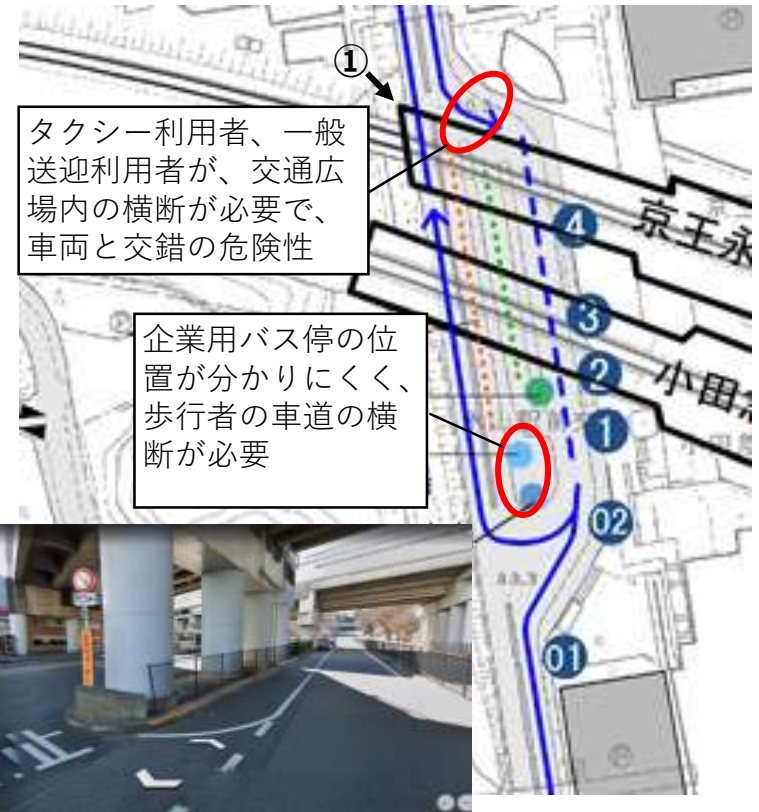
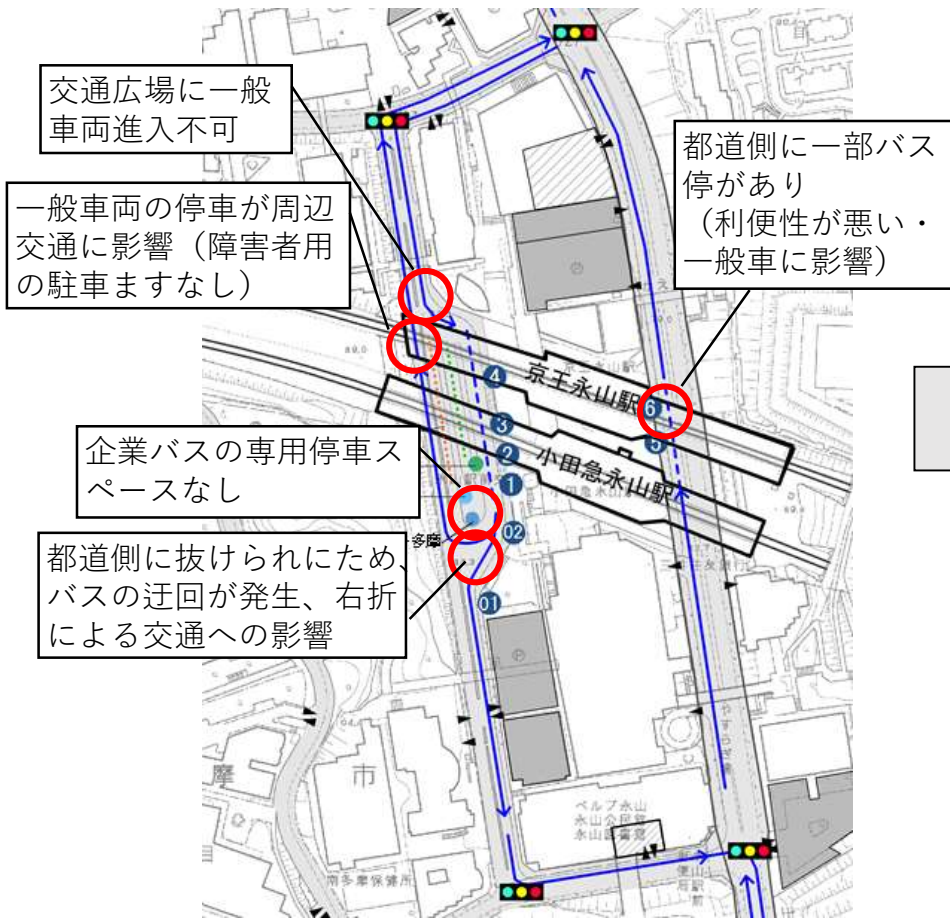


■自動運転バス等の導入と交通結節点の強化（イメージ）

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ② 駅前広場等 (交通) 【現況と課題】

- 路線バス：市道と都道にバス停が分離。駅前広場には市道からのみアクセス可で迂回バスルートが発生
駅前広場を挟む市道・都道で、年間数件の事故も発生
- 一般車：駅前広場に進入不可、市道の路肩で乗降するため一般車に影響。障害者用の駐車ますなし
- 企業バス：企業バスの運行頻度は多いが駅前広場に進入不可
- 歩車交錯：タクシー・一般送迎利用者が駅前広場を横断し、車両と交錯する恐れ



①



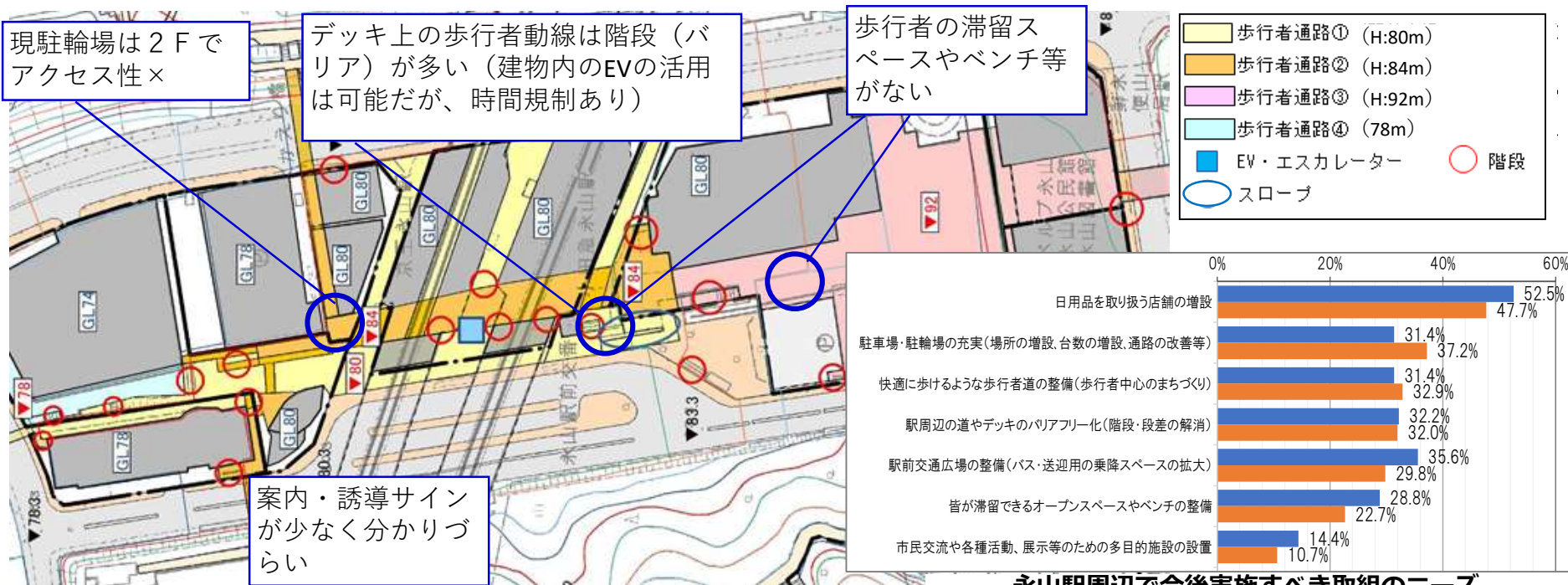
交通広場の課題の整理

出典：多摩市提供資料を一部加工

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ② 駅前広場等（歩行者）【現況と課題】

- 歩行者動線：デッキレベルでの歩行者動線上にバリアが多く、案内・誘導も十分ではない
- 滞留空間：デッキ上の歩行者の滞留空間の拡充や、ベンチ等の施設整備のニーズが高い
- 駐輪場：駐輪場ニーズが高い一方で、現状の駐輪場はアクセスが悪い
- 歩車分離：駅から各地区への歩行者動線は、デッキにより車両と分離されている構造で安全性が高い



永山駅周辺で今後実施すべき取組のニーズ
出典：東京都都市整備局資料（R5年度アンケート調査結果）



駅前広場の課題の整理
出典：多摩市提供資料を一部加工

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ② 駅前広場等【施策の方向性】

<交通>

- 路線バス：利用者の利便性向上を図る**バス停の配置**（バス停の一部では、自動運転バスの実装も想定）
- 一般車：歩行者との交錯を避けるため、駅前広場に**スペースを確保**（企業バスも同様）
- タクシー：**デマンド式**を導入する等により**停車車両を削減し、スペースの縮小を検討**

<歩行者>

- 歩行者動線：デッキレベルでの**バリアフリー確保**、サイン設置等を行い**分かりやすい動線確保**
- 滞留空間：デッキ上を中心に**滞留空間を確保**し、ベンチ・テーブル等のストリートファニチャーの設置の検討
- 駐輪場：**利用しやすい駐輪場の整備**
- 歩車分離：現在のペDESTリアンデッキによる**歩車分離構造を継続**
（各交通モードへのアクセス安全性も確保）

⇒各交通モードへアクセスする歩行者の安全性確保や、都道に分離され不便なバス停の再配置、新たなモビリティへの対応等を見据えると、駅前広場の形状変更が必要



■機能を更新した駅前交通広場 出典：国分寺市HP



■分かりやすく歩きやすいペDESTリアンデッキ 出典：立川市HP

第5章 3 エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ② 駅前広場等【施策の方向性】

<駅前広場のレイアウトイメージ>

- 各交通モードへアクセスする歩行者の安全性確保
- 都道に分離され不便なバス停等、路線バスの動線の見直し、バス停の再配置
- 駅前の賑わいを考慮した新たな歩行者広場の機能
- 新たなモビリティやデジタル技術の活用による利便性・快適性の向上



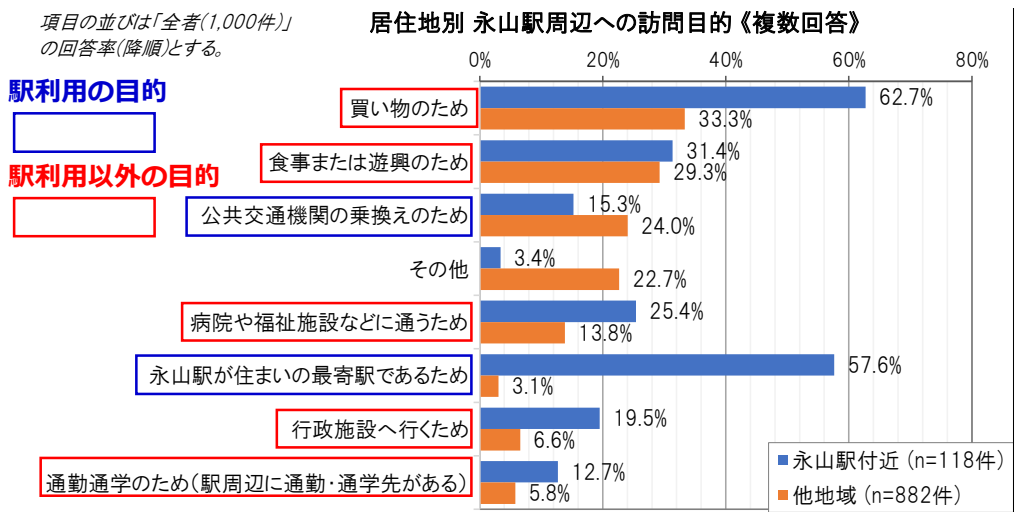
第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ③ 駅周辺の都市機能【現況と課題】

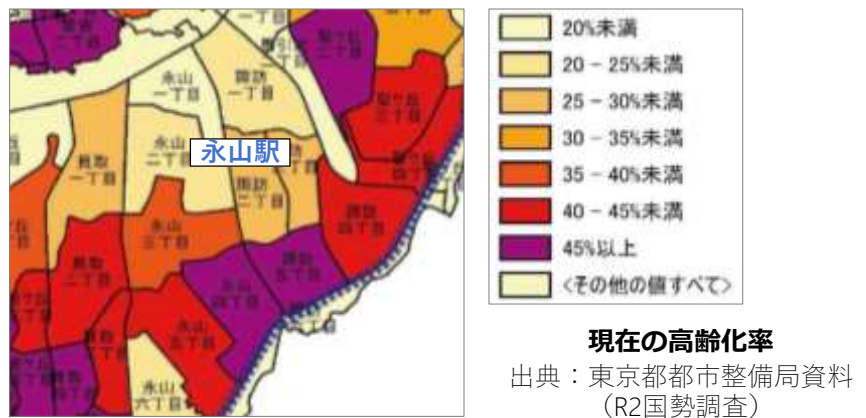
- 商業、業務、医療、文化、交流機能等、多様な施設が集約立地し、駅利用以外の来街者も多い
- 多くの施設が老朽化し更新時期を迎えている。また、商業施設が陳腐化し、魅力向上が求められている。
- 駅北側の区画整理区域は、比較的高齢化率が低いエリアとなっている。（世代の入替進む）



出典：東京都「(仮)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)」(2024.1)



永山駅周辺への訪問目的
出典：東京都都市整備局資料（R5年度アンケート調査結果）



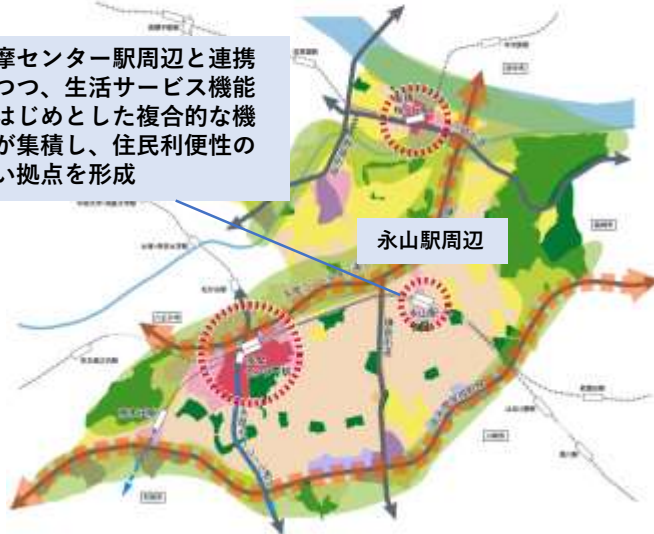
第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(1) 永山駅周辺 ③ 駅周辺の都市機能【施策の方向性】

- 多摩市都市マスタープラン改定骨子案では、「多摩センター駅周辺と連携しつつ、生活サービス機能をはじめとした複合的な機能が集積し、住民利便性の高い拠点を形成」している。
- 政策誘導の視点や、高齢化の割合が比較的低いエリアのニーズも踏まえ、新たな都市機能を導入（職住近接を実現するためのコワーキング・スペースやシェアオフィス等）
- 機能更新に当たり、老朽化施設の建替えが必要。一方、先出の駅前広場の再構築に当たっては、施設の形状変更が伴い、老朽化施設と一体的に再編する必要がある。
⇒ 民間開発の誘導や市街地開発事業等の導入を検討することも有効と考えられる。

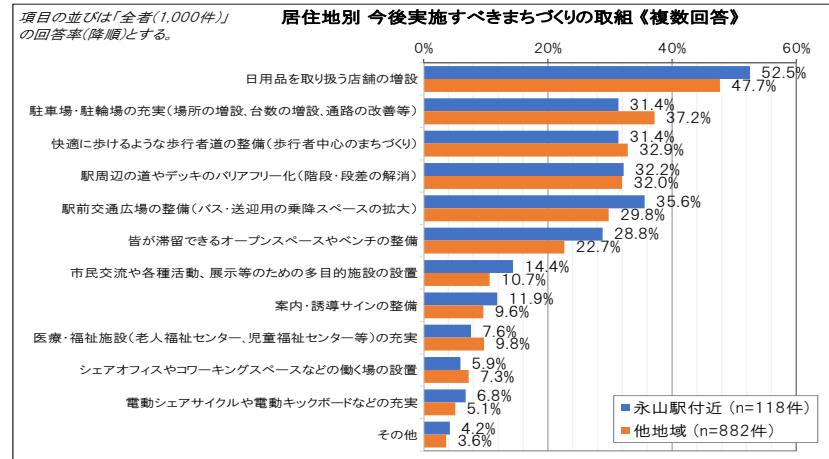


多摩センター駅周辺と連携しつつ、生活サービス機能をはじめとした複合的な機能が集積し、住民利便性の高い拠点を形成



■ 将来都市構造図

出典：多摩市「都市計画マスタープラン改定骨子案」(2023.11)



■ 永山駅周辺で今後実施すべき取組のニーズ

出典：東京都都市整備局資料 (R5年度アンケート調査結果)



- ・利用者のうち多摩市利用は6割
- ・約5割は、電車・バス・車を利用して本施設を利用(駅周辺の優位性)
- ・約7割が「自宅から近い」ため利用
- ・周辺での消費等を考慮すると、経済波及効果は約3,000円/人・回

■ URによる永山駅周辺のテレワーク実証実験(グリナード永山)

出典：UR HP (R3年度テレワーク実証実験)

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(2) 近隣センター周辺【現況と課題】

- 利用者の減少（団地住民の高齢化・人口減少）や、住民の購買行動の変化に伴い、顧客が減少している。また、多くの店舗施設は築50年ほど経過し、老朽化が進み、空き店舗が増加している。
- 現在営業している店舗は、日用品やクリーニング、医療福祉系の施設等である。
- 経営者の高齢化や担い手不足等も生じている。
- 分譲による施設では、権利者が多く、建替え等の再生には合意形成が必要となる。
- 団地居住者の利用が主であり、地域外の利用者が少ない。
- 都道18号と高低差があるため、道路からの視認性が低い。

(諏訪近隣センター)



(永山近隣センター)



第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(2) 近隣センター周辺【施策の方向性】

- 商業・福祉等の日常生活サービス施設の充実等
⇒スーパーが近隣センター外に移転する場合には、用途地域の変更が必要となる可能性がある
- コミュニティ機能を強化する多世代交流施設の設置
- 来街者を含む賑わい空間の創出
- 地区内の円滑な移動等を支えるモビリティハブの設置



■永山団地（近隣センター周辺）の将来像（案）
出典：UR提供資料を一部加工



○第1種中高層住居専用地域

中高層住宅のための地域で、病院・大学・500㎡までの一定のお店等が建てられる。

○第2種中高層住居専用地域

主に中高層住宅のための地域で、病院・大学等のほか、1500㎡までの一定のお店や事務所等、必要な便利施設が建てられる。

■近隣センター周辺の用途地域

出典：多摩市都市計画図を一部加工

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(3) 多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地【現況】

- 創出用地周辺は、豊かな自然環境とゆとりある住環境が共存している。
- 南多摩尾根幹線道路は、近年、スポーツサイクルの聖地となっており、週末には多くのサイクリストが走行する等、当地区周辺で新たな魅力も生み出されている。
- また、サッカー公式戦で使われる陸上競技場を備え、救出救助・輸送拠点でもある**多摩東公園**が隣接する。
- 近隣には、万葉集に登場し、新日本歩く道紀行100選「歴史の道」に認定された「**多摩よこやまの道**」が位置しており、「防人見返りの峠」からは、多摩ニュータウンの街並みを見渡すことができる。
- 周辺では、南多摩尾根幹線の整備、**リニア中央新幹線**開業を契機とした橋本駅周辺や**スマートシティ**を推進する南大沢エリアが立地する等、今後のまちづくりに向けた高いポテンシャルを有している。



■南多摩尾根幹線道路（大妻女子大学前）



■防人見返り峠からの眺望



■多摩東公園陸上競技場

第5章 3エリアの課題・施策の方向性

(3) 多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地【施策の方向性】

- 既存の魅力や先端技術等を活用することによって、多摩ニュータウン全体の再生に係る先行モデルとして、**地域資源を生かしつつ、多摩ニュータウンにおける次世代のまちづくりをリードする先端エリアを形成**
- 縦（永山駅⇄尾根幹線）と横（尾根幹線沿道）の円滑な移動等を支える次世代交通モビリティハブの設置
- 持続可能な地域の形成に資する再生可能エネルギーや先端技術の活用

■緑やパブリックスペースを生かした複合施設のイメージ



出典：(株)立飛ストラテジーラボ 提供

■スポーツ・健康をコンセプトにした複合施設のイメージ



出典：BEACH日比谷公園 提供



第6章 3 エリアの取組方針


第6章 3 エリアの取組方針

(1) 永山駅周辺

【施策の方針】




- 公共・商業・医療・福祉・子育て等、生活を支える様々な都市機能が駅周辺にコンパクトに集約されたまちへの再編
- 誰もがシームレスに移動できる駅前広場やオープンスペースの充実、バリアフリー化や動線の改善等によって快適な歩行環境を整え、歩行者中心で魅力的な駅前空間において賑わいを創出

【取組内容】

図	項目	具体内容(案)	検討項目(案)	検討主体(案)
 <p>■保育所併設のコワーキングスペース 出典：(株)キャリア・ママHP</p>	<p>○駅周辺の建築物の連鎖的建替えによる中心市街地の機能更新</p>	<p>○生活を支える様々な都市機能が駅周辺の市街地にコンパクトに集約されたまちへの再編（公共・商業・医療・福祉・子育て・防災・レジャー等）</p> <p>○多様な働き方を支える新たな機能の導入（コワーキングスペース、シェアオフィス等）</p> <p>○駅周辺の老朽化した建物を計画的かつ連鎖的に更新し、魅力や活力に溢れる駅前空間に再生</p> <p>・エネルギー効率の高い建物への更新や太陽光パネルの設置、再エネシェアリングの推進</p>	<p>土地利用の方針 導入機能、都市施設等 施設配置・施設規模</p> <p>想定される事業手法（民間開発の誘導、市街地開発事業等）</p> <p>新たな検討ツールの活用（まちづくりマッチングシステム、3Dデジタルマップ等）</p>	<p>都は導入検討、その後市・地権者・施設管理者・サービス事業者が検討</p>

第6章 3エリアの取組方針

(1) 永山駅周辺

図	項目	具体内容(案)	検討項目(案)	検討主体(案)
 <p>(イメージ)</p> <p>■機能を更新した駅前交通広場 出典：国分寺市HP</p>  <p>(イメージ)</p> <p>■分かりやすく歩きやすいペDESTリアンデッキ 出典：多摩市HP</p>	<p>○駅前広場・歩行者デッキの再構築</p>	<p>○多様な交通モードを快適に利用する駅前広場の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス・タクシースペースの最適配置、送迎用一般車・企業用バス等のスペース確保、円滑な動線設定 ・利用しやすい駐輪場の整備 <p>○歩行者デッキの通行・滞留空間の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者動線におけるバリアフリー化、サイン設置、各交通モードに円滑かつ安全に移動できる分かりやすい動線確保 ・ベンチ・テーブル等のアメニティ施設や街路樹の設置 	<p>多様な交通モードに対応した駅前広場・歩行者デッキの再編・配置・面積等（交通量・動線、バリアフリー化等）</p> <p>想定される事業手法</p> <p>新たな検討ツールの活用（3Dデジタルマップ等）</p>	<p>都は導入検討、その後市が検討</p>
 <p>(イメージ)</p> <p>■自動運転バス 出典：オリエンタルコンサルタンツHP</p>	<p>○駅周辺のインフラの再構築に併せた自動運転バス等の導入</p>	<p>○自動運転バス、既存の公共交通を補完する新たなモビリティ（電動シェアサイクル、電動キックボード等）、MaaS等の推進</p> <p>○次世代デジタルサイネージによる交通リアルタイム情報・周辺の地域情報の発信</p>	<p>導入モビリティ（交通量・動線、運用方法等）</p> <p>利用ニーズ</p> <p>提供情報コンテンツ</p> <p>設置場所</p> <p>運営主体</p>	<p>都は導入検討、その後市・交通事業者・サービスが検討</p>

第6章 3 エリアの取組方針

(2) 近隣センター周辺

【施策の方針】

○商業・福祉等の日常生活サービスの充実、市民交流を促すコミュニティ機能の強化、生活を支える新たな交通サービスの導入等、賑わいや交流を促進する近隣センターの形成

【取組内容】

図	項目	具体内容(案)	検討項目(案)	検討主体(案)
<p>■沿道への新たな賑わいと雇用の創出 出典：多摩市「多摩ニュータウンリ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画」(2018.2)</p>	○商業・福祉等の日常生活サービス施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○建替等の創出用地の活用による一部店舗の近隣の幹線道路沿道への再配置 <ul style="list-style-type: none"> ・居住者の利便性の確保 ・来街者を呼び込む魅力的な店舗の誘致 ○子育て施設、医療・福祉サービスの誘致 ○多様な働き方を支える新たな機能の導入（コワーキングスペース、シェアオフィス等） ○移動販売車を活用した買物弱者支援 	<ul style="list-style-type: none"> ニーズ・導入機能 施設配置・施設規模 用途地域の変更 新たな検討ツールの活用（まちづくりマッチングシステム等） 施設改修支援事業（都補助事業）等の活用 運営主体 	<ul style="list-style-type: none"> 都は導入検討、その後市・施設管理者・サービス事業者が検討
<p>■多世代が交流するコミュニティ施設 出典：東京都政策企画局資料</p>	○コミュニティ機能を強化する多世代交流施設の設置	○コミュニティ施設の設置（高齢者、子育て世代、学生等の地域活動への参画促進）	<ul style="list-style-type: none"> ニーズ・導入機能 施設配置・施設規模 新たな検討ツールの活用（まちづくりマッチングシステム等） 施設改修支援事業（都補助事業）等の活用 運営主体 	<ul style="list-style-type: none"> 都は導入検討、その後地権者・店舗運営者が検討

第6章 3エリアの取組方針

(2) 近隣センター周辺

図	項目	具体内容(案)	検討項目(案)	検討主体(案)
 <p>(イメージ)</p> <p>■公園のリニューアル 出典：多摩市HP</p>	<p>○来街者を含む賑わい空間の創出</p>	<p>○公園等と一体となった賑わい施設の誘致（キッチンカーや日用品を扱う露店等）</p>	<p>ニーズ・導入機能 公園等の利活用計画 運営主体・運用方法</p>	<p>都は導入検討 その後市・地権者、施設管理者が検討</p>
 <p>(イメージ)</p> <p>■モビリティハブと多様な交通モード 出典：(仮)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)(2024.1)</p>  <p>(イメージ)</p> <p>■グリーンスローモビリティ 出典：国交省HP</p>	<p>○地区を円滑に繋ぐ地域交通サービスの充実</p>	<p>○路線バスと接続でき、多様な交通モードに対応したモビリティハブ設置</p> <p>○新たなモビリティの導入（グリーンスローモビリティ、電動シェアサイクル、電動キックボード、自動走行電動車いす等）</p>	<p>地域交通サービスのネットワークの最適化（交通量・動線等） モビリティの種別（利便性、安全性、事業性、地域適合性等） 配置・面積 運営主体・運用方法</p>	<p>都は導入検討、その後市・交通事業者・サービス事業者が検討</p>
 <p>(イメージ)</p> <p>■フットライト 出典：(仮)多摩ニュータウンの新たな再生方針(素案)(2024.1)</p>	<p>○歩行者の安全・安心の確保</p>	<p>○フットライト等の導入</p>	<p>ルート選定 配置間隔 仕様（色調・光量） 運営主体・運用方法</p>	<p>都は導入検討、その後市・施設管理者が検討</p>



第6章 3 エリアの取組方針

(3)多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地

【施策の方針】

○多摩ニュータウン諏訪団地建替創出用地を活用した、多摩ニュータウン全体の再生をリードする新たな魅力の創出

【取組内容】

図	項目	具体内容(案)	検討項目(案)	検討主体(案)
 <p>■スポーツ・健康をコンセプトにした複合施設のイメージ 出典：BEACH日比谷公園 提供</p>	○土地利用の活用の方向性	○導入する都市機能	施設の配置・規模（商業、産業・業務） 周辺施設との連携（多摩東公園、多摩よこやまの道等） キーコンテンツの抽出（サイクル、ヘルスケア、アーバンスポーツ等） 用途地域の変更	都が検討し、市やURと連携・調整
 <p>■水素ステーション 出典：東京都産業労働局HP（TKK水素ステーション、京王電鉄バス）</p>		○交通・移動	次世代交通モビリティハブの設置に向けたモビリティの種別（利便性、安全性、事業性、地域適合性等） 配置・面積 運営主体・運用方法	都が検討し、市やURと連携・調整
		○環境・エネルギー	再生エネルギー設備の導入 街区単位でのエネルギーの管理・面的利用 建築物の緑化・省エネ化 緩衝空間等の確保	都が検討し、市やURと連携・調整

第7章 今後の進め方

第7章 今後の進め方

○都、市、事業者等の様々な主体が連携を図りながらプロジェクトを推進する。

【スケジュール】（予定）

	主体	R5(2023)年度	R6(2024)年度	R7(2025)年度	R8(2026)年度～
①永山駅周辺	再生プロジェクト 検討会議	諏訪・永山まちづくり プロジェクトの検討	プロジェクト 検討の深度化		
	地域街づくり 協議会 (市・地権者)	勉強会 準備会 協議会		地域街づくり 計画の検討	
	多摩市			事業化の検討	
②近隣センター周辺	都・市・UR		再構築のあり方 ・支援の検討	事業化の検討・調整	
					順次施策を実施
③多摩ニュータウン 諏訪団地建替 創出用地	東京都	都住建替創出用地 の活用方針の検討		事業者選定方法の検討 (実施方針、公募要項の作成等)	事業者 選定手続
	多摩市			都市計画変更手続	
				創出用地 の活用	

資料編

<参考>

■ 永山駅のバスの運行状況

○ 永山駅バスターミナル のりば一覧

市道側

都道側



■ 永山駅のバスのりば

出典：バスナビ（京王バス・西東京バス）・バスのりば を一部加工

○ 永山駅バスターミナル 利用状況 (※) 一部共同運行

永山駅発 (下線: 経由)	①	①	②	②	③	④	⑦	⑧	⑤	⑥	⑨	⑩
京王電鉄バス株式会社 (12系統)	永65(※) 永66(※)		桜06 永34	桜07	桜25、永14	桜22(※)			桜65、桜92、 永80	桜22(※)、桜25		
神奈川中央交通株式会社 (8系統)	永65(※) 永66(※)				桜23、永13、 桜24、鶴31	桜22(※) 永12				桜22(※)、桜 23、 桜24		
多摩市ミニバス (京王) (4系統)		愛宕、東西、 桜ヶ丘		東西								
シャトルバス (13社)							・マジオドラ イバース クール多摩校 ・聖ヶ丘病院	・ブックオフ多 摩永山店 ・国士舘大学多 摩キャンパス 他6社	・多摩市総合 福祉センター		・あいク リニック	・多摩大学

◎ 現況

- 乗入れているバス会社
 - ・京王 (12系統)
 - ・ミニバス (4系統) (運行事業者: 京王)
 - ・神奈中 (8系統) (うち3系統は京王と共同運行)
 - ・シャトルバス (13社) ※東京都調べ
- 市道側は17系統、都道側7系統が使用
- ピーク時 (7~9時) の各乗り場の概ね利用頻度
 - ①: 約10分毎 ②: 約7.5分毎 ③: 約6分毎
 - ④: 約17分毎 ⑤: 約30分毎 ⑥: 約7.5分毎
- 01、02は基本的にミニバスで利用、1便/h程度

◎ 課題

- 始発と経由の乗り場が混同しているため、ピーク時にバスの滞留が起きる可能性がある
- 乗り場が東口と西口にわかれているのにも関わらず、バス停名は同じであるため、乗り場を間違える可能性がある
- 市道側の転回箇所では、衝突事故のおそれがある

<参考>

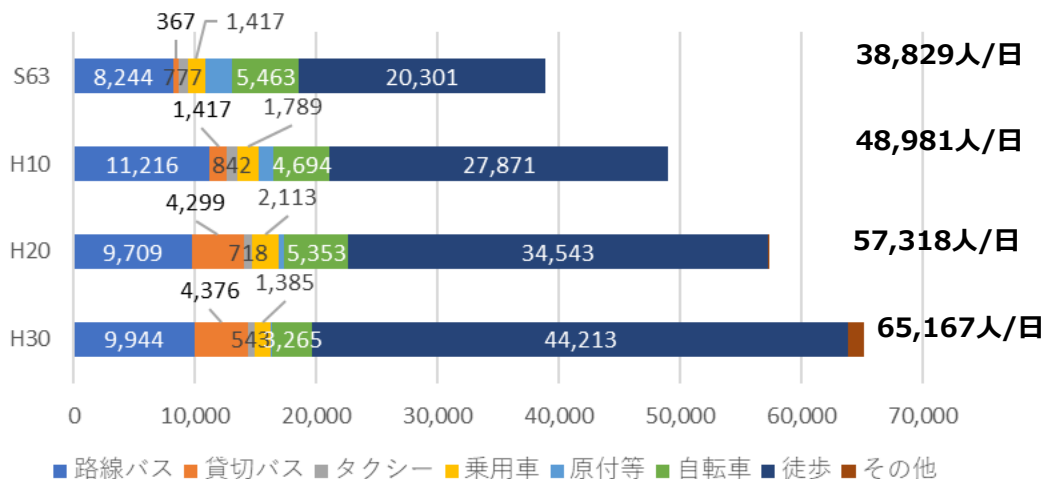
■ 永山駅端末交通手段別トリップ数（H30パーソントリップ調査）

【永山駅の定量的な分析】

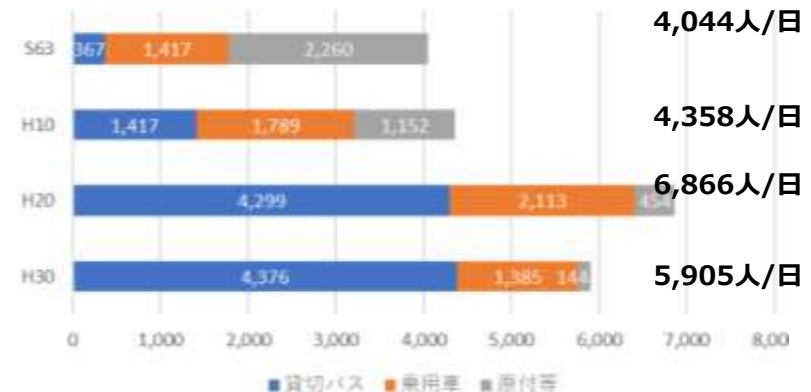
- ・永山駅利用者は、昭和63年当時と比較して、平成30年では約65,000人と約1.7倍となっている。
⇒ 駅前広場（交通広場）の面積が不足している可能性
- ・現在、駅前広場に収容されていない端末交通（貸切バス、乗用車等）は経年的に増加傾向にある。
⇒ 将来駅前広場には、これらの端末交通を考慮していくことが求められる

鉄道駅	路線バス・ コミュニティバス	高速バス	乗用車・ 軽自動車	自家用バス・ 貸切バス	タクシー・ハイヤー	バイク	自転車 (個人所有)	徒歩 (シニアカー含む)	不明	合計
4206:京王永山	6,199	0	740	1,653	271	144	2,503	31,267	912	43,689
4004:小田急永山	3,745	0	645	2,723	272	0	762	12,946	385	21,478
合計	9,944	0	1,385	4,376	543	144	3,265	44,213	1,297	65,167
比率	15.3%	0.0%	2.1%	6.7%	0.8%	0.2%	5.0%	67.8%	2.0%	100.0%

端末交通手段別トリップ数



交通広場外で処理する交通手段別トリップ数

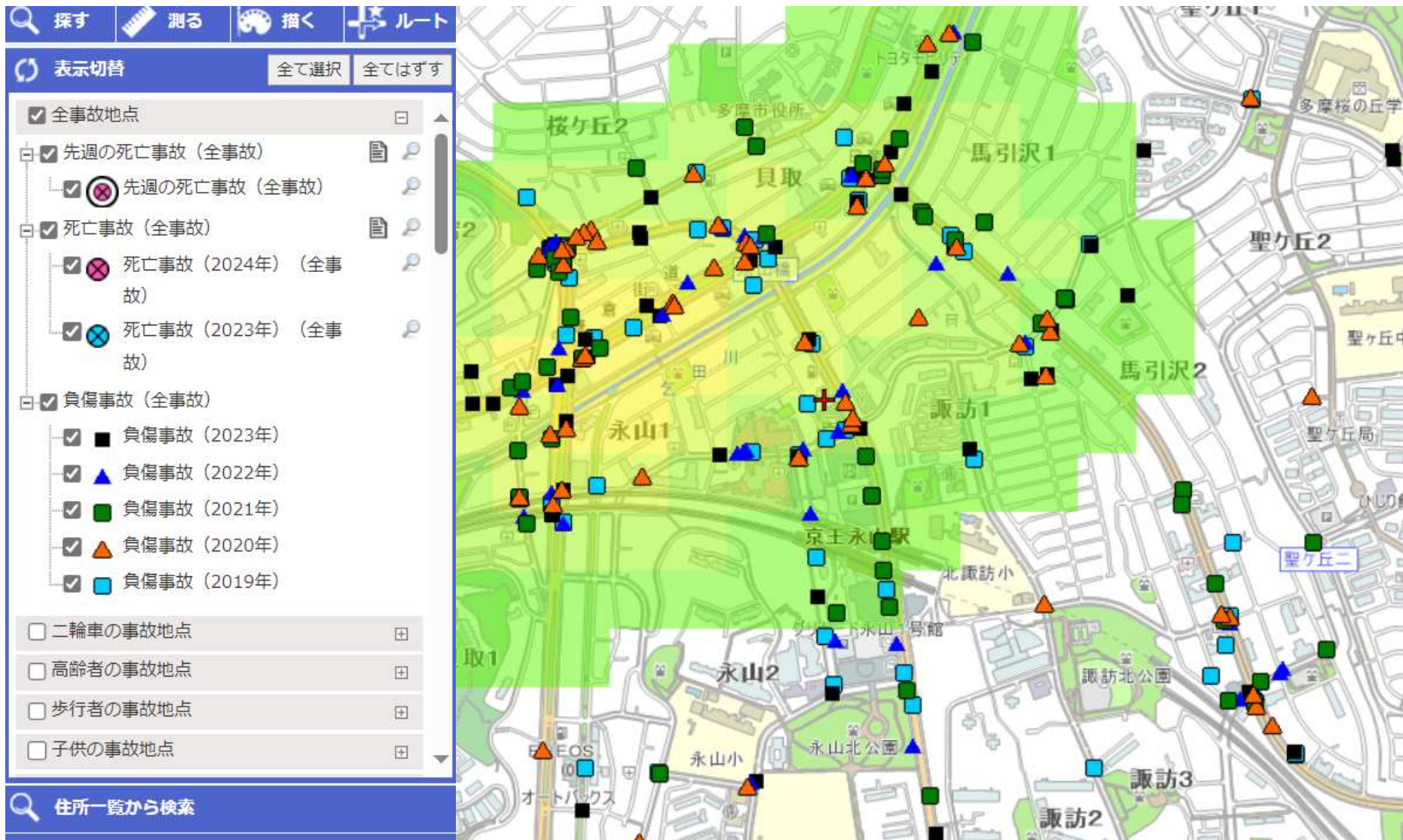


■ 永山駅の端末交通手段トリップ数

出典：東京都市圏交通計画協議会 HP（パーソントリップ調査データを基に作成）

<参考>

■交通事故発生マップ（警視庁）



■永山駅周辺の交通事故発生状況

出典：警視庁 HP（交通事故発生マップ）

<参考>

■まちづくりマッチングシステムの活用

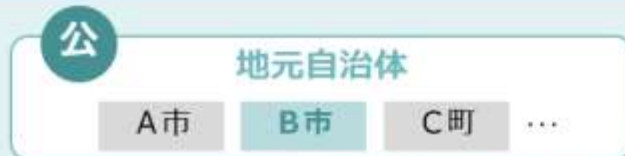
目的

- 都は、まちづくりマッチングシステムを構築し、様々な主体が持つ専門性や強みを組み合わせて、地元自治体のまちづくりを促進する。

概要

- 社会情勢や価値観の変化等によりまちの抱える課題は多様化しており、その解決のために、大学や企業、専門家、NPOなど様々な主体と連携を図る。
- 課題解決に資する技術やノウハウ、知見を有する団体を事前に登録し、地元自治体とマッチングさせ、まちづくりに最適なメンバーを組成し地域での取組を進めていく。

(都) まちづくりマッチングシステム



課題や情報の提示

都の役割

- ① まちづくり課題や情報等の整理、登録
- ② 技術、知見、事例等の収集・蓄積
- ③ 課題と解決策を連携
(HPを整備してマッチング)

地域課題に応じて
組成メンバーを最適化

フィードバック
成功事例やノウハウを蓄積



知見の提示

大学・研究機関 など

O教授 P教授 Q准教授 ...

イメージ

地元自治体が行う
公民学連携の取組



取組例

- ・ まちづくりに向けた方策の検討
- ・ 個別開発の事業化検討
- ・ モビリティ課題等の解決に向けた実証実験
- ・ DX導入に向けた検討等

まちづくりの推進

■まちづくりマッチングシステム（東京都）

出典：東京都都市整備局 HP「多摩のまちづくり戦略(素案)」(2024.1)

<参考>

■多摩ニュータウン近隣センター再生モデル事業

○ 事業の概要

- 多摩ニュータウン地域の団地の施設管理者に対して、空き店舗、共用施設等の改修工事に要する経費の一部を補助
- 団地の活用を促進し、多摩ニュータウンにおける地域再生に寄与することを目的として、令和元年度より開始

(補助対象事業)

- ・ 小売業、飲食業及びサービス業その他生活利便施設又は地域活性化に資する施設としての空き店舗改修
- ・ 近隣センターの活用促進又は団地への入居促進に資する共用施設等改修
- ・ 多世代交流等に資する住戸又は地域活性化に資する施設としての空き住戸改修

○ 事例の紹介

令和4年度は、JKK落合住宅（4-1街区管理事務所棟2階）において、内装や設備の更新・インターネット環境を整備し、地域コミュニティ活性化に寄与するコミュニティサロンの改修工事を支援

【主な改修内容】

- ・ 床・壁・天井等の内装工事
- ・ 建具取替
- ・ 各部屋へのWi-Fi機器の設置
- ・ 廊下等のバリアフリー化
- ・ トイレの改修



幅広い世代の方々が参加した吹矢体験
出典：JKK東京 HP



和室を洋室化したコミュニティサロン
出典：JKK東京 HP

<参考>

■まちづくり支援事業（東京都都市づくり公社）

- 住民5名以上で発意する必要あり（行政が発意する場合は不可）
- 東京都内にある1街区または約2,000㎡以上の区域（以下「支援区域」）であること
- 支援区域内に居住、または事業所等を有し、まちづくり（まちが抱えている課題を解決するための活動）を行う個人及び法人5名以上のグループ（以下「住民グループ」という。）であること

東京都都市づくり公社のまちづくり支援事業

東京都都市づくり公社のまちづくり支援事業に関する質問と回答のイラスト。質問は「まちづくりってなに？」「まちづくりの目的ってなに？」「まちづくりの活動ってなに？」など。回答は「地域の課題をよりよく解決するために」「まちづくりは、まちが抱えている課題を解決するために活動することです。」など。



■まちづくり支援事業

出典：東京都都市づくり公社 HP

<参考>

■南多摩尾根幹線の整備概要

- ・南多摩尾根幹線は、これまで暫定2車線で開通・運用されてきたが、同線では、現在、東京都によって下記に示す道路整備が進められている。
 - 令和7(2025)年度に多摩市区間の4車線化(予定)
 - 令和11(2029)年度の全線4車線化及び自転車・歩行者の通行分離(予定)



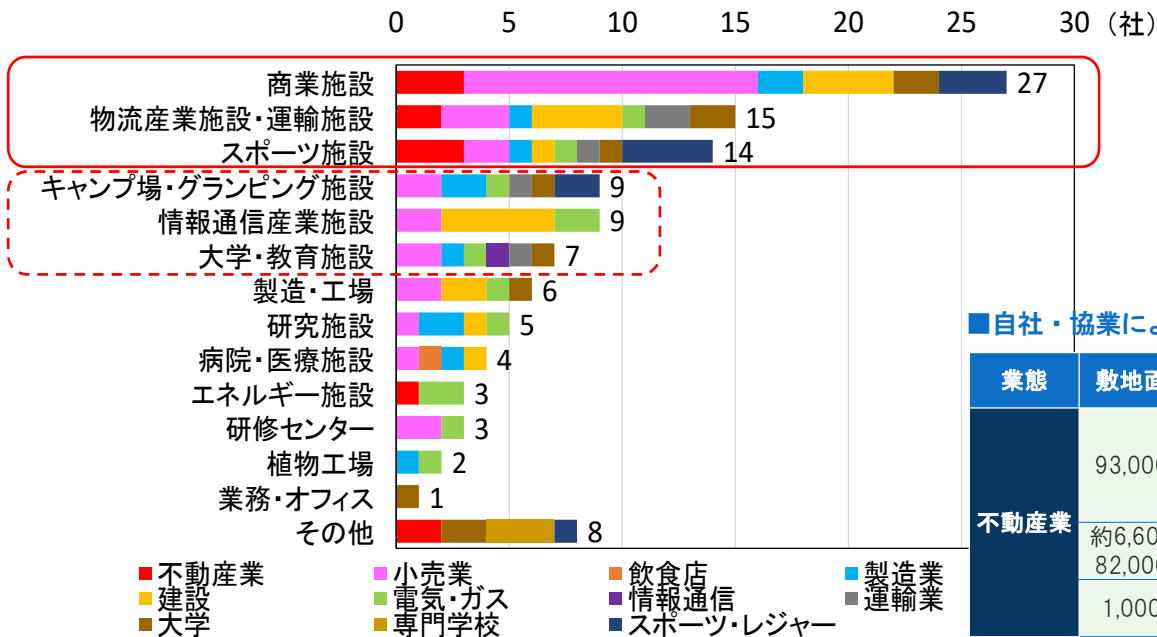
■事業区間と事業期間

出典：東京都建設局HP(南多摩尾根幹線の概要)

<参考>

■南多摩尾根幹線沿道の土地利用転換の誘致企業・施設イメージ

- ▶ 民間事業者アンケート（多摩市）からは、南多摩尾根幹線沿道（諏訪・永山地区）の立地ポテンシャルから利活用が想定される施設として、商業施設や物流産業施設・運輸施設、スポーツ施設等が多く挙げられている。



■自社・協業による活用方法（例）

業態	敷地面積	施設面積	メイン施設	隣接施設
不動産業	93,000㎡	-	商業施設 (地域コミュニティ施設)	・公園、スポーツ施設、 団地、教育施設、 子育て支援施設、 グランピング施設
	約6,600～ 82,000㎡	約16,000～ 150,000㎡	中規模物流拠点 大手物流配送センター	-
	1,000㎡	1,500～ 3,000㎡	物流施設、 配送センター	・カフェ、レストラン、 コンビニ
小売業	6,600㎡	16,000㎡	倉庫物販店	-
	30,000㎡～ 6,600㎡	25,000～ 40,000㎡	商業モール	・スポーツ施設 ・子育て支援施設 ・グランピング施設 ・医療モール等
	6,600㎡～ 23,000㎡	2,000～ 10,000㎡	商業モール	・BBQ施設、 ・レジャー施設 ・カフェ ・イベント広場

■尾根幹線沿道において想定される建物用途
 出典：多摩市提供資料