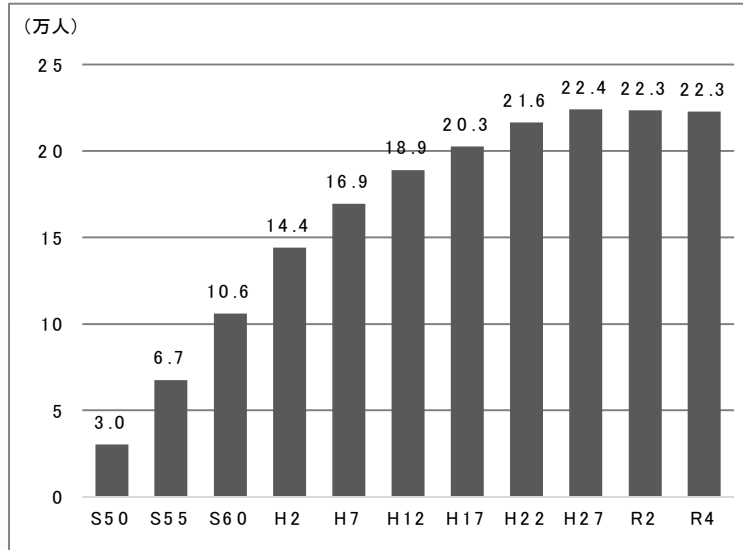


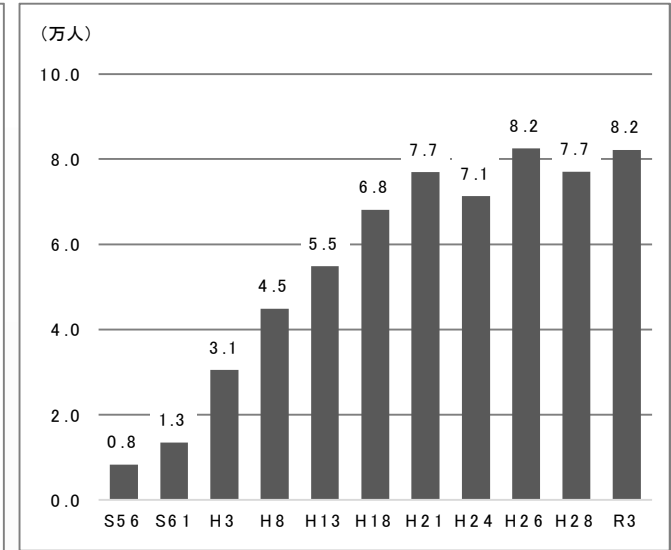
(1) 居住人口・従業人口

多摩ニュータウンは、居住人口約30万人、従業人口約10万人超^{※1}として計画されたまちです。現在の居住人口は約22.3万人（令和4（2022）年）、従業人口は約8.2万人（令和3（2021）年）となっています。居住人口は年々計画目標に向かい増加してきましたが、平成27（2015）年の約22.4万人をピークに以降、大きな変化はありません。従業人口は平成26（2014）年以降約8万人で推移しています。

多摩ニュータウンの居住人口^{※2}



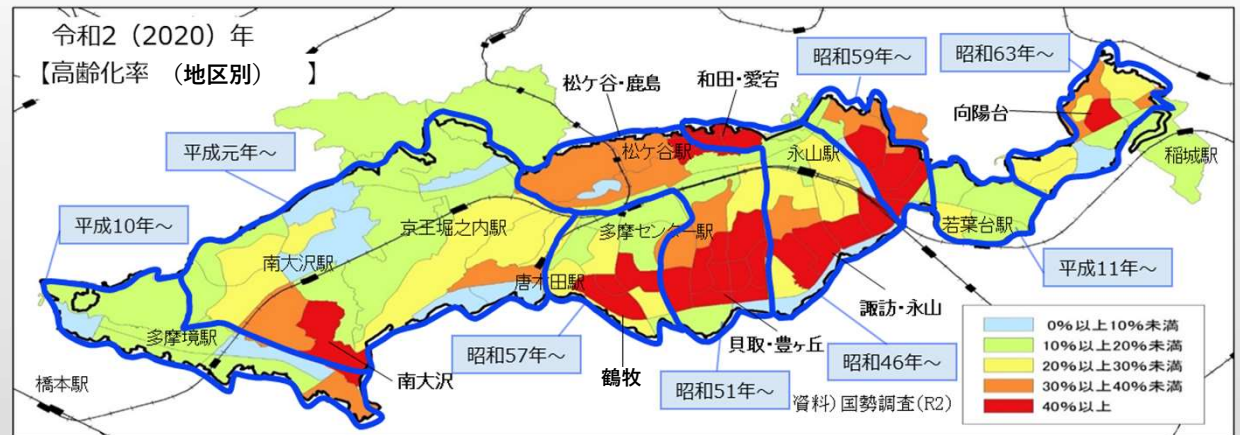
多摩ニュータウンの従業人口^{※3}



(2) 高齢化状況

令和5（2023）年の多摩ニュータウン全体の高齢化率は約27%^{※4}となっており、入居開始時期が早い多摩市諏訪・永山、貝取・豊ヶ丘地区などで高齢化率が高い傾向にあります。

これらの地区では、平成27（2015）年にすでに高齢化率が高くなっていましたが、令和2（2020）年では、向陽台、鶴牧、南大沢地区などにも、高齢化率の高い地区が広がっています。

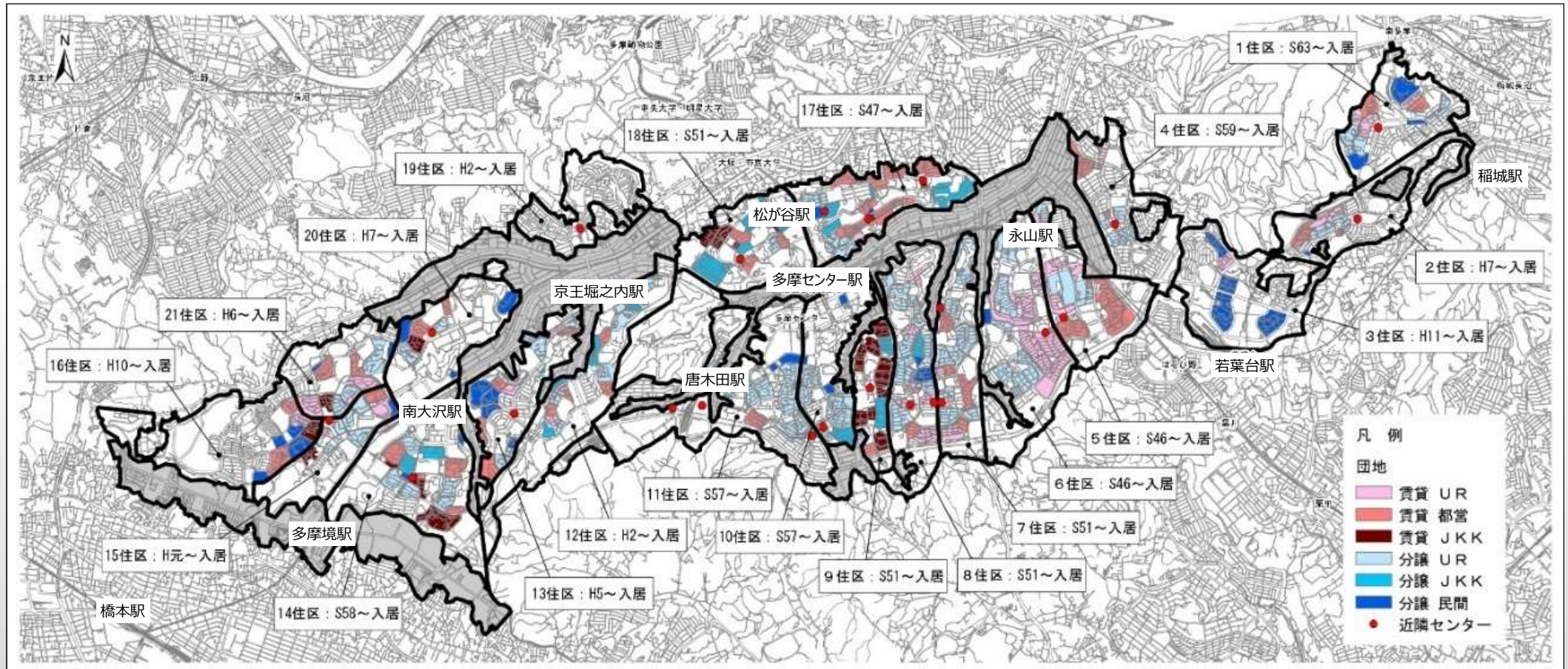


※1 当初計画では従業人口約5万人であったが、のちに、センター地区の拡大や機能展開地区の配置を意図した計画により、10万人超の目標人口へ見直された。
 ※2 出典：東京都都市整備局資料 ※3 出典：総務省「企業・事業所統計調査（～H18）」及び「経済センサス（H21～）」。多摩ニュータウン内外にまたがる町丁字について面積按分で計上した。記載は調査実施の年度に限りR5年に再集計した。 ※4 出典：東京都都市整備局HP

(3) 住宅供給と高経年化

多摩ニュータウンは昭和46(1971)年に多摩市諏訪・永山地区（5・6住区）において最初の入居を開始し、以後、順次整備を進めてきました。当初の入居から約50年が経過し、居住者が高齢化しているうえ、住宅等の高経年化が進行しており、こうした地区を中心に更新、リニューアルの時期を迎えています。

多摩ニュータウンの入居開始時期と建設主体※1

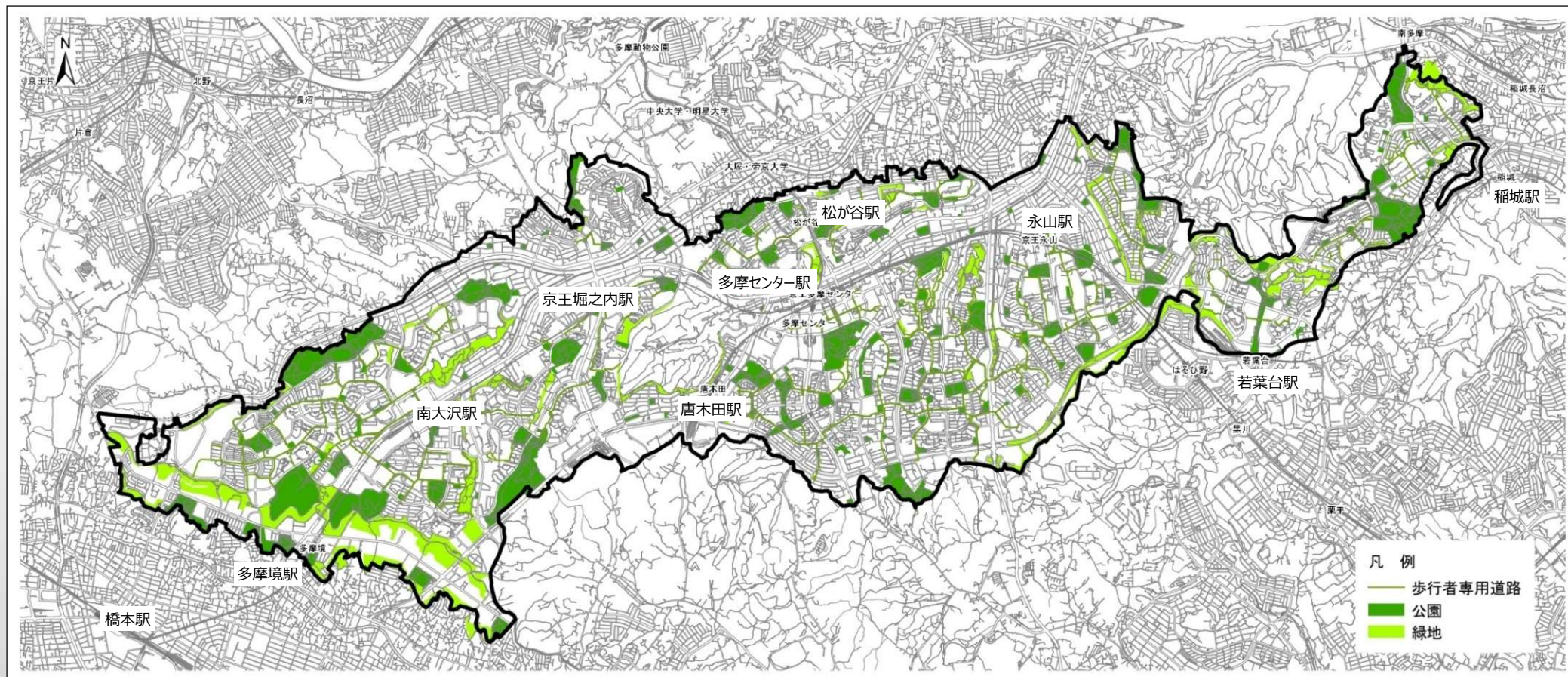


※1 出典：東京都「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」（2018.2）を基に作成

(4) 公園等の配置とみどりのネットワーク

多摩ニュータウンでは、「緑とオープンスペースは、住区面積の30%以上を確保する」という基本方針※1のもと、規模の大きな公園（中央公園・地区公園）、住区内公園（近隣公園等）、緑地が計画的に配置されております。こうした施設は、歩行者専用道路、緑道により結ばれています。みどりあふれる都市として道路・公園の緑化が積極的に行われ、区部や他の多摩地域に例を見ないみどりのネットワーク化が図られており、みどり豊かで上質な住環境が形成されています。

多摩ニュータウンの公園・緑地配置図※2



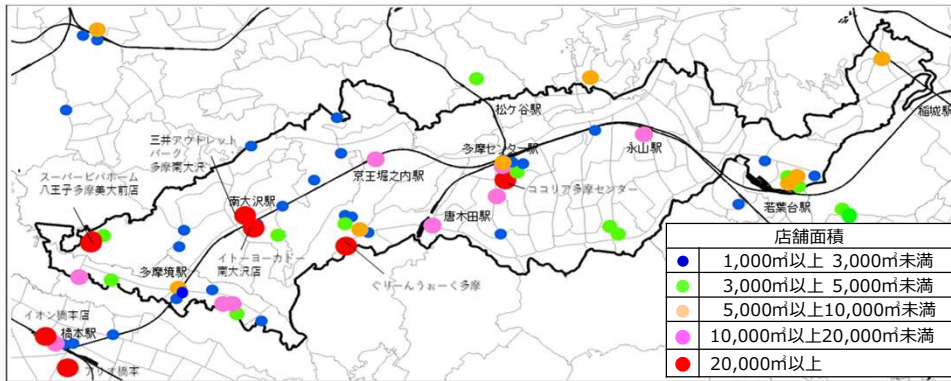
※1 公園緑地や緑道だけでなく、法面や住宅地内のみどりも含めて一体的に計画することの重要性から、「多摩ニュータウンにおける住宅の建設と地元市の行財政に関する要綱（1974.9）（東京都）」において、「緑とオープンスペースは、住区面積の30%以上確保する」とこととした

※2 出典：東京都「多摩ニュータウン30年の歩み」（1998.3）を基に作成

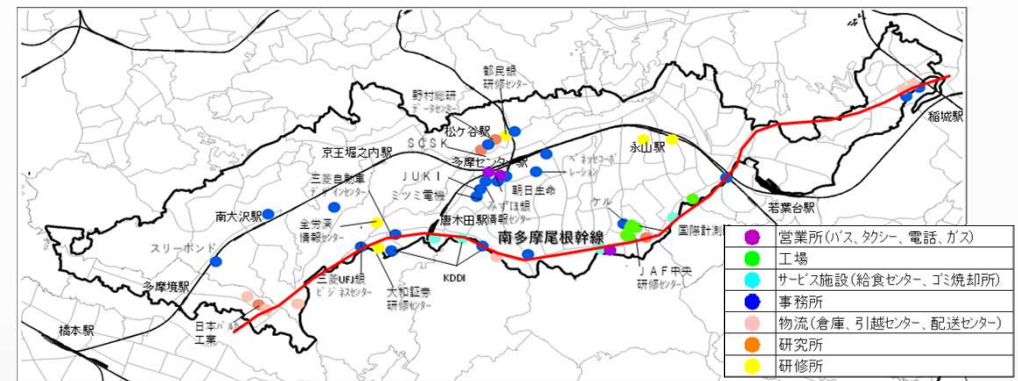
(5) 商業・業務施設の立地

商業機能については、多摩センター駅周辺などを中心として、大型店やホテル、文化施設、アミューズメント施設などが立地しており、多摩ニュータウン内のみならず、周辺地域からも集客しています。業務機能については、多摩センター駅周辺や南多摩尾根幹線道路沿道などにおいて、特定業務施設用地への企業誘致が行われ、金融・保険業の情報処理センター、教育関連企業の事務所、研究所・研修所などの立地が進んでいます。

大規模商業施設の立地状況※1



事業所（業務系施設、研究所・研修所）の立地状況※2



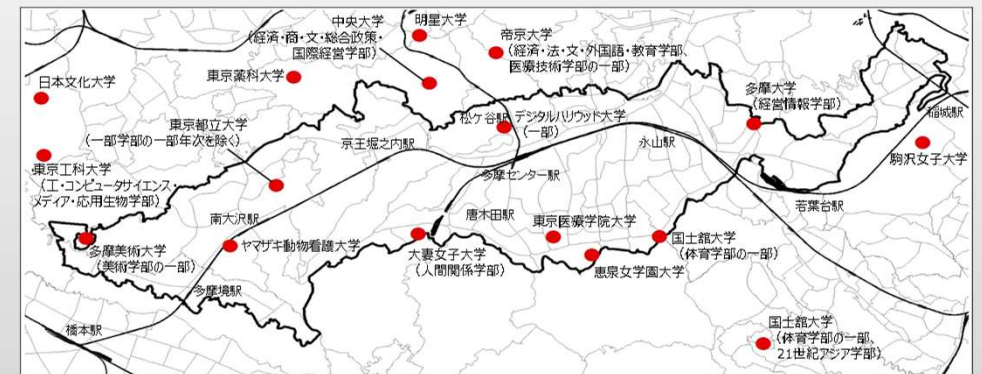
(6) 教育施設の立地

多摩ニュータウンと周辺地域には多くの大学が立地しており、留学生を含め多くの学生が活動しています。

多摩ニュータウンと周辺の大学の立地状況※3

	多摩ニュータウン区域内	周辺地域
学生数	約17,000人	約53,200人
留学生数	約650人	約1,650人

※大学院含まず



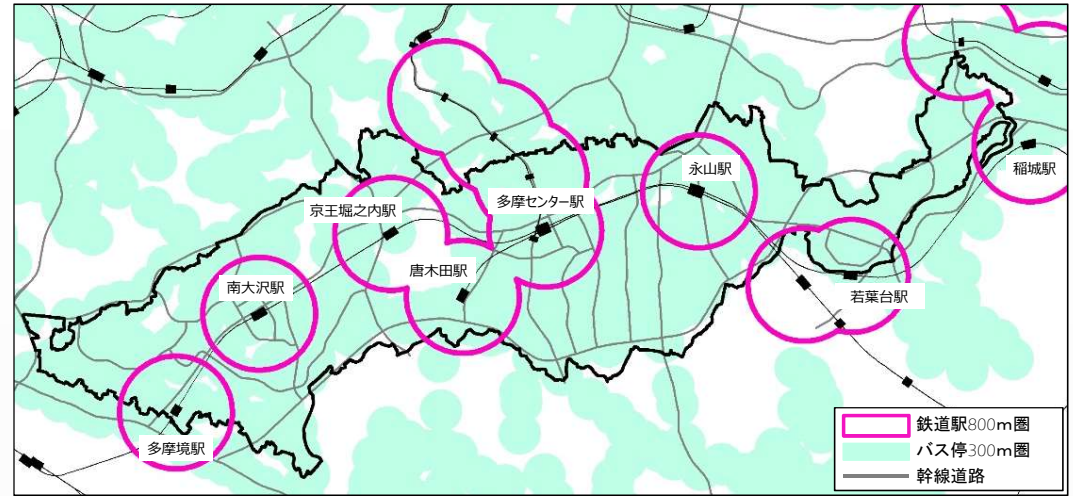
※1 出典：「全国大型小売店総覧」、「大規模小売店舗立地法届出内容一覧」を基に作成 ※2 出典：UR都市機構「多摩ニュータウン開発事業誌」を基に、近年立地した事業所については、以下の基準に基づいて把握し作成した。多摩市・八王子市：企業誘致奨励条例の奨励企業。稲城市：地図上から規模の大きい事業所を把握。町田市：敷地面積1ha以上の事業所を地図上から把握 ※3 出典：国土交通省「国土数値情報」（2021年度）、各大学HPを基に作成

(7) 交通

都心へアクセスする路線として京王相模原線、小田急多摩線、多摩の南北を結ぶ路線として多摩都市モノレールが整備されています。駅を基点としたバス路線も発達しており、交通空白地域はほぼありませんが、地形が起伏に富み移動に高低差を伴うため、駅等からのラストワンマイルの移動に制約があります。

道路を計画的に配置するとともに、道路と分離された駅や主要施設等を結ぶ歩行者専用道路が丘陵の地形を活かしながら配置されています。

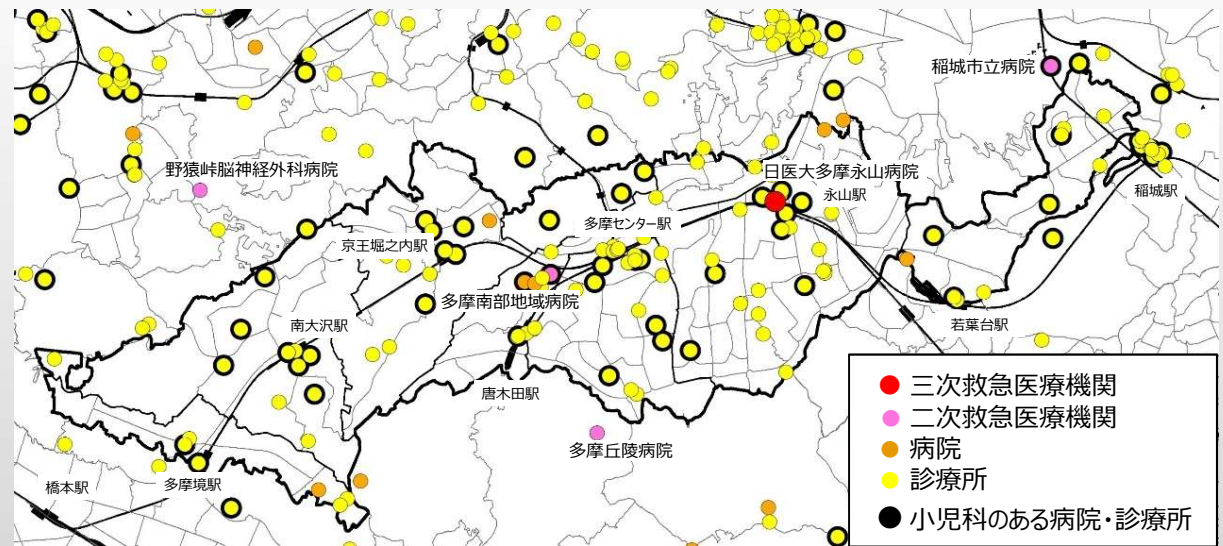
多摩ニュータウンの鉄道・バスの利用圏域※1



(8) 医療施設の分布

昭和52(1977)年に地域医療の基幹病院として三次救急医療機関となっている日本医科大学多摩永山病院が開設、その後も入居地区の拡大とともに、病院、診療所が開設されました。二次救急医療機関として多摩南部地域病院が指定されています。多摩ニュータウン内の小児科のある病院・診療所は、永山駅周辺、落合地区、中沢地区、京王堀之内駅周辺、南大沢駅周辺など、特定の地域に集まっている傾向があります。

救急医療機関・病院・診療所及び小児科のある病院・診療所※1

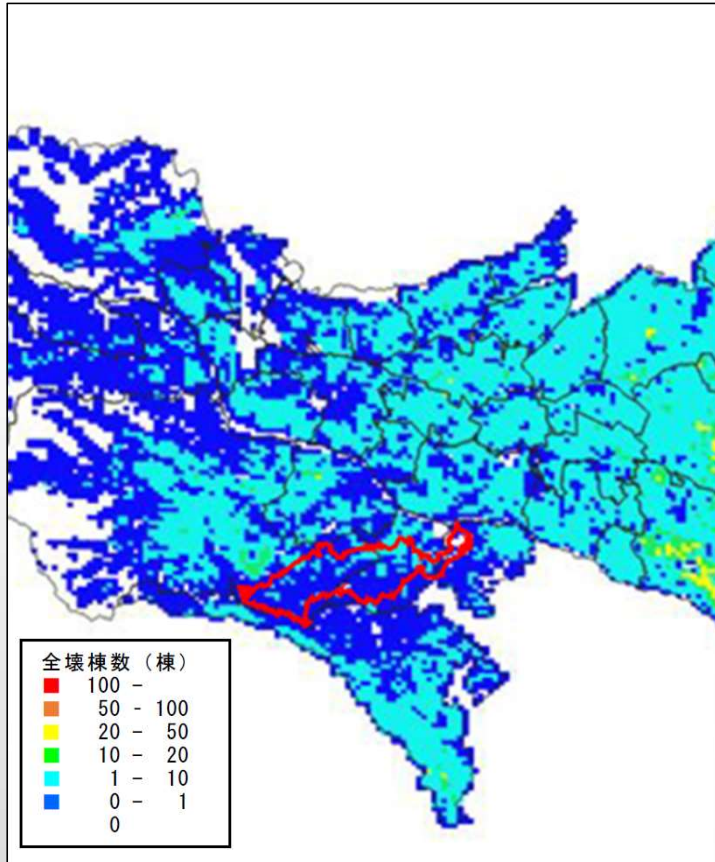


※1 出典：国土交通省「国土数値情報」（2022）の鉄道駅、バス停を基に作成 ※2 出典：国土交通省「国土数値情報」（2020年度）、東京都福祉保健局「衛生統計」を基に作成。三次救急医療機関とは、生命危機を伴う重篤患者に対応する医療施設である。二次救急医療機関とは、入院治療や手術を必要とする中等症・重症患者に対応する救急医療施設である。東京都では、「休日」及び「平日の夜間」の時間帯に、二次救急診療（入院医療）を受診することができる医療機関を指定している。

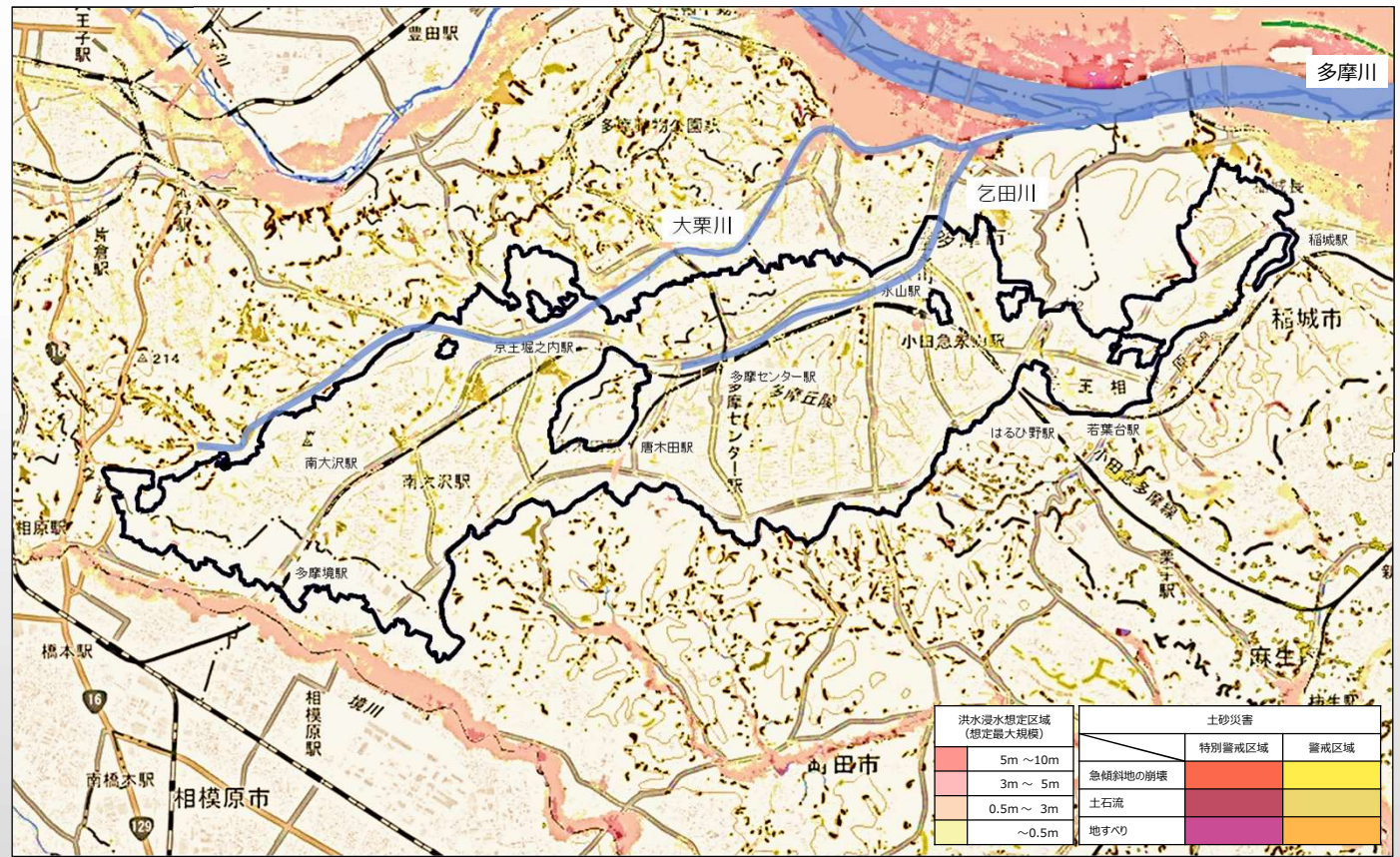
(9) 震災等に対する安全性

「首都直下地震等による東京の被害想定一報告書」（令和4(2022)年5月)では、想定される多摩東部直下地震及び立川断層帯地震による全壊建物棟数の被害想定は都内他地域と比較して低く、多摩ニュータウンは地震に対して強固な地盤を有しています。またハザードマップでは、浸水が予想される区域、土砂災害警戒区域等は多摩ニュータウン内に点在しています。

多摩東部直下地震による全壊建物棟数の分布 ※1



ハザードマップ (洪水、土砂災害) ※2



※1 出典：東京都「首都直下地震等による東京の被害想定一報告書」（2022.5）を基に作成
 ※2 出典：国土地理院「重ねるハザードマップ」（2023.10現在）を基に作成

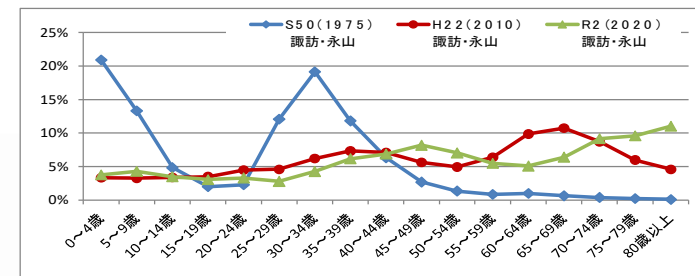
(1) 人口構成の偏りの解消

ファミリー向けの間取りを中心に住宅が住区毎に短期間に大量供給されたため、入居当初の人口構成は特定の世代の割合が高くなるなど偏りがありました。計画当初は、住み替えによる転出と転入が生じるものと想定していました。若い世代の転入は少なく、また子世代の転出が進む一方で、親世代では永年の暮らしで培われた地域コミュニティの中で団地に住み続ける入居者が多く、初期入居地区では急速に高齢化が進んでいます。平成22(2010)年と令和2(2020)年を比較すると、世代の構成率が時間経過とともにスライドしており、高齢者の人口構成は東京都全体よりも高くなっています。

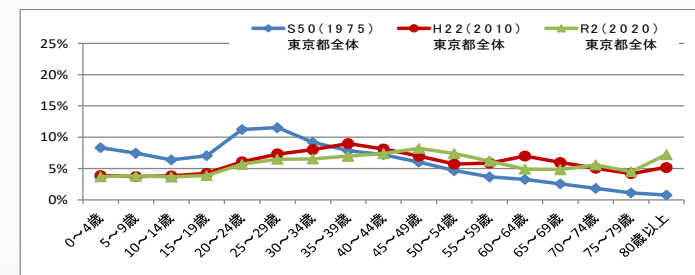
賑わいの形成やコミュニティを維持する観点からも、入居者の人口構成の偏りを解消することが課題となっています。

年齢階層別人口構成比※1

諏訪・永山地区



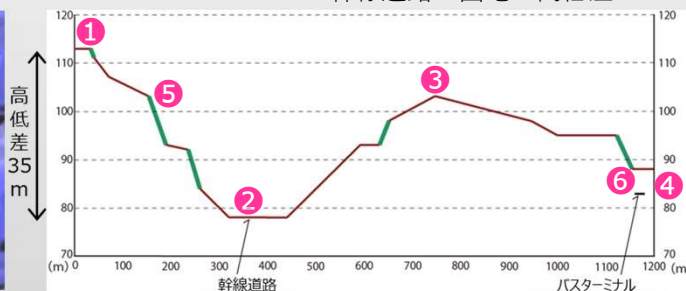
東京都全体



(2) 高齢者の快適な生活環境の確保 (バリアフリー)

多摩ニュータウン内は歩車分離がなされており、安全な歩行者ネットワークが充実しています。地形が起伏に富んでいるため階段による上下移動の負担が大きく35m (10階建てのビルと同程度) の高低差がある地区もあります。また、歩行者専用道とバス停のある車道との高低差は、バス利用者にとって負担となり、バリアフリーの観点から課題があります。

幹線道路と団地の高低差※2



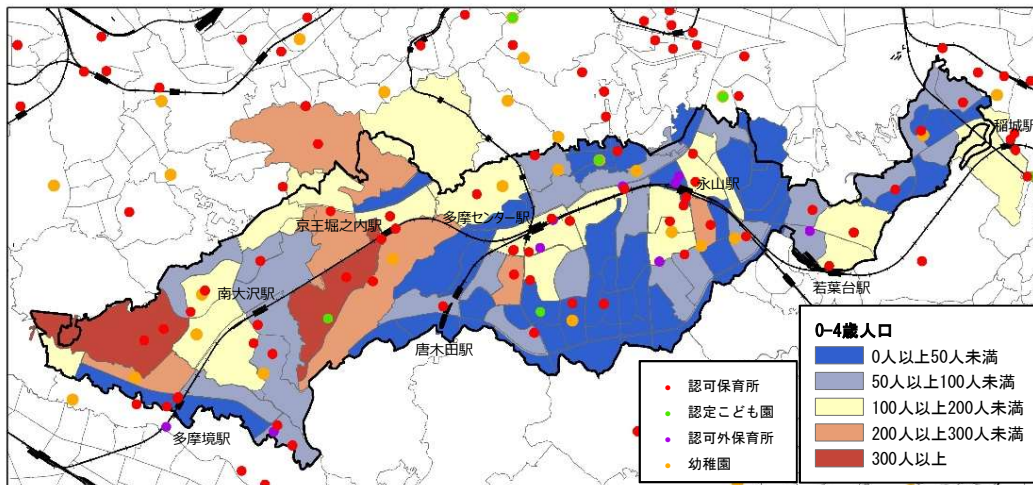
※1 出典：総務省「国勢調査」(1975、2010、2020)を基に作成

※2 出典：国土地理院「地理院地図」、東京都「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」(2018.2)を基に作成

(3) 子育て世代の生活利便性の向上

認可保育所、認定こども園、認可外保育所、幼稚園等の子育て施設は、多摩ニュータウンの住区内や駅周辺に配置されており、地域内のほぼ全域に立地しています。多摩ニュータウンの再生に合わせて、新たなライフスタイルに配慮した保育サービス等の提供が求められています。

保育所等の位置と町丁目別0~4歳人口（令和2（2020）年）※1

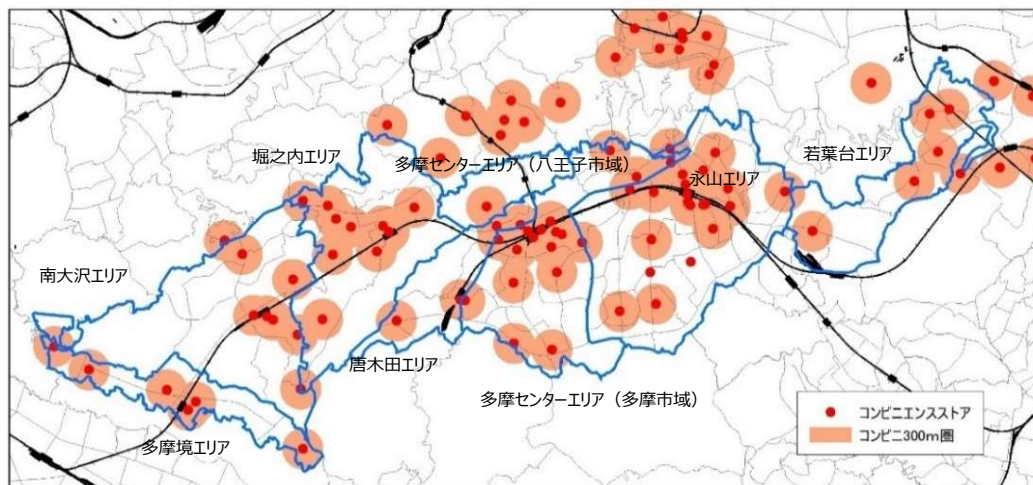


(4) 居住者のニーズに対応した日常生活サービスの充実

身近な生活拠点として配置した近隣センターに商店や金融機関が出店し暮らしを支えてきました。道路からの視認性が良くないこと、駐車場が少ない、居住者の購買行動の変化（大型店舗への流出・高齢化による購買力低下）、後継者不足などにより、空き店舗が見られ機能が低下しています。

また、住区内は住宅団地が計画的に整備されたため、コンビニエンスストアの出店に適した幹線道路沿道の敷地が少なく、高齢者人口のコンビニ300mカバー率は、区部約86%に対し多摩ニュータウンは約40%となっています。身近な日常生活サービスの提供の場が求められています。

コンビニエンスストア300m圏域※2



※1 出典：国土交通省「国土数値情報」（2021年度）、総務省「国勢調査」（2020）を基に作成。国勢調査の年齢別集計は、小地域単位では5歳階級であることから、0-4歳人口を参考として図化している。

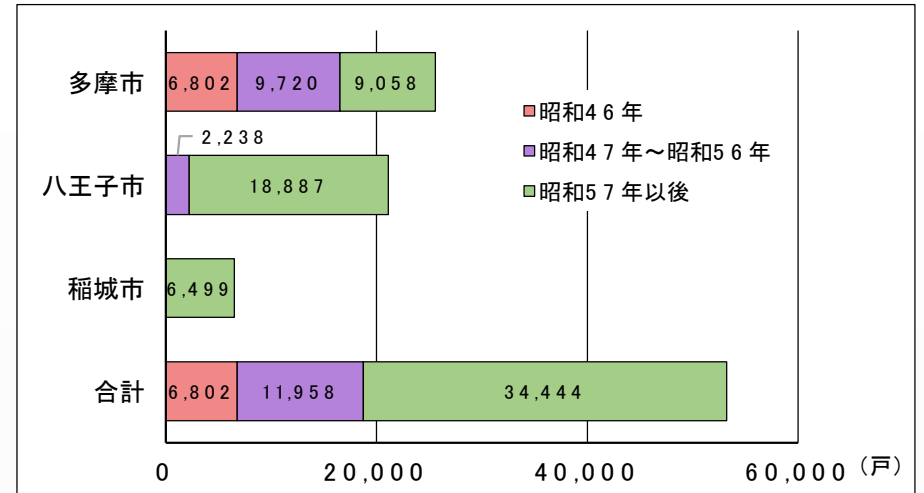
※2 出典：総務省「国勢調査」（2010）、経済産業省「商業統計調査」（2010）を基に作成

(5) 団地等の高経年化

多摩ニュータウンの団地内の建物の約2万戸（約35%）は昭和56（1981）年以前に入居が開始されたもので、多摩市を中心に立地しています。初期入居地区を中心にエレベーターが設置されていない中層（3～5階建て）の団地が多くあり、高齢化の進行に配慮した対応が求められています。また、多様な世代の暮らし方に対応した魅力の向上も必要となっています。

同様に跨道橋※2や大きく育った街路樹等の公共施設についても、高経年化が進んでおり、適切な維持管理が求められています。

建物の入居時期※1



(6) 業務機能等の立地の促進

多摩センター地区などにおいて、金融・保険業の情報処理センター、教育関連企業の事務所、研究所・研修所等の立地が進んできました。

当初のベッドタウンから職住近接型の多機能複合都市へと転換を進めていく上で、低未利用地等を活用しながら一層の雇用の場の創出等が必要となっています。



多摩センター駅南側の暫定利用街区

※1 出典：UR都市機構「多摩ニュータウン住宅建設資料集」（2005）を基に作成（新住宅市街地開発事業区域内の集合住宅を対象）

※2 跨道橋とは、道路の上をまたぐために設置された橋

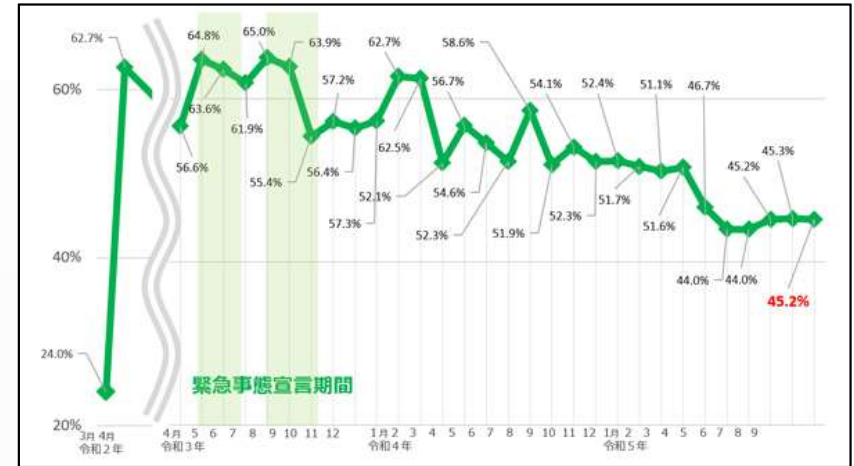
(1) 社会情勢の変化

ア 新たな時代の働き方

コロナ禍を契機として働き方の多様化やテレワークの普及により場所や時間にとらわれない働き方が定着し、子育てや自分時間を充実させたゆとりある暮らしへの関心も高まっています。

都内企業の約45%でテレワークを実施していますが、それを支えるコワーキングスペース施設は、区部を中心に立地しており、多摩ニュータウン内への立地は少ないです。*2

都内企業（従業員30人以上）のテレワーク実施状況*1



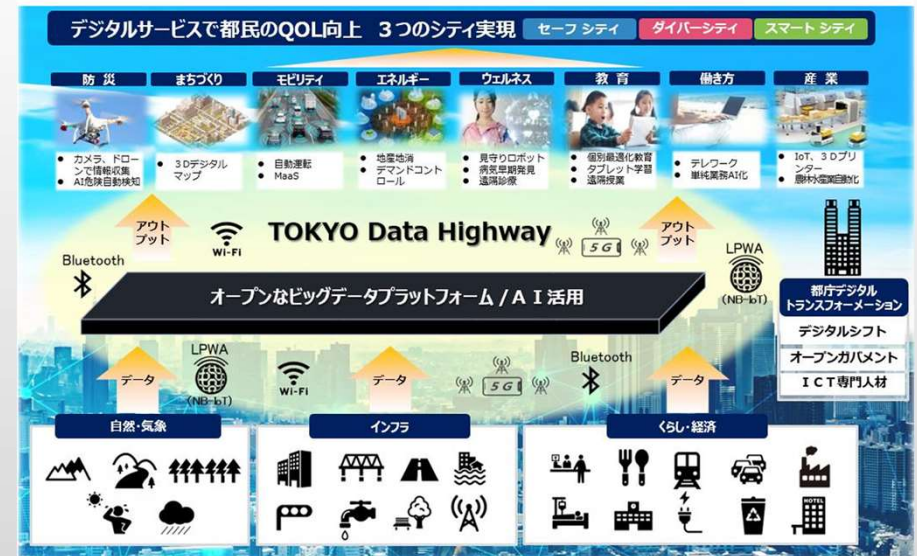
イ 技術革新等

世界中でデジタル化の流れが急激に加速しており、行政や民間企業等が有するビッグデータが都市の大きな強みとなってきています。

市民のQOL*4向上を図るため、AI*5やIoT*6などの情報技術の社会実装やスマートシティなどの取組が進められています。また、気候危機や生物多様性の損失などの様々な環境問題が一層深刻化しています。

2050年ゼロエミッション東京の実現に向け、エネルギー利用の効率化、再生可能エネルギーの拡大、水素エネルギーの普及拡大などにより、まちの脱炭素化の推進が求められています。

スマート東京の全体像*3



*1 出典：東京都産業労働局報道発表資料（2023.10.12） *2 「TOKYOテレワークアプリ（2023.2）」より確認 *3 出典：東京都「スマート東京実施戦略～東京版Society 5.0の実現に向けて～」(2020.2.7) *4 QOLとは、Quality Of Lifeの略で、生活の質のこと。 *5 AIとは、Artificial Intelligenceの略で、一般的には人間の知的行動をコンピュータに行わせる技術、人工知能のこと。 *6 IOTとは、Internet of Thingsの略で、コンピュータ等の情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。

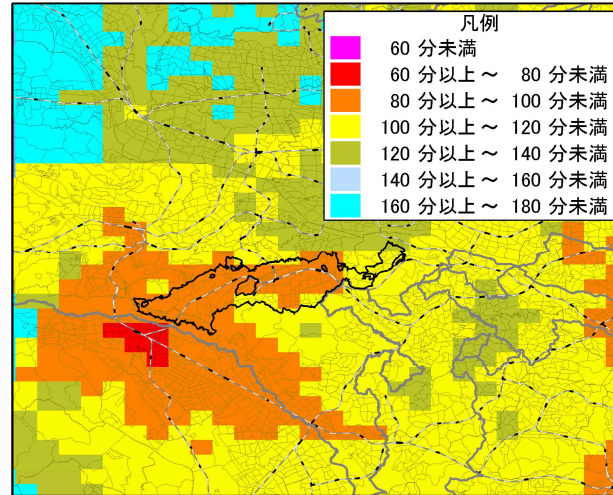
(2) 広域交通ネットワークの整備

ア リニア中央新幹線

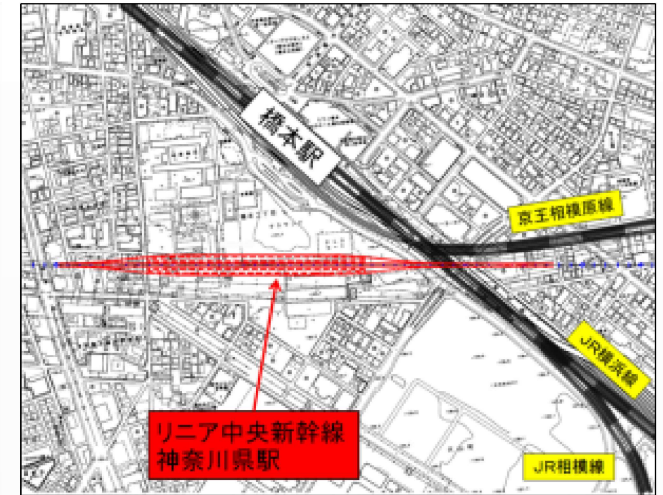
リニア中央新幹線は、品川～名古屋間の開業目標を令和9（2027）年以降とし、橋本駅付近に神奈川県駅（仮称）の設置を予定しています。

現在、名古屋から多摩ニュータウンへの所要時間は140分～180分ですが、リニア中央新幹線が開業すると80分～120分となり、約60分程度の短縮が見込まれます。多摩ニュータウンから羽田空港へのアクセス性も向上します。

リニア開業後の名古屋からの所要時間※1



リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）位置図※2

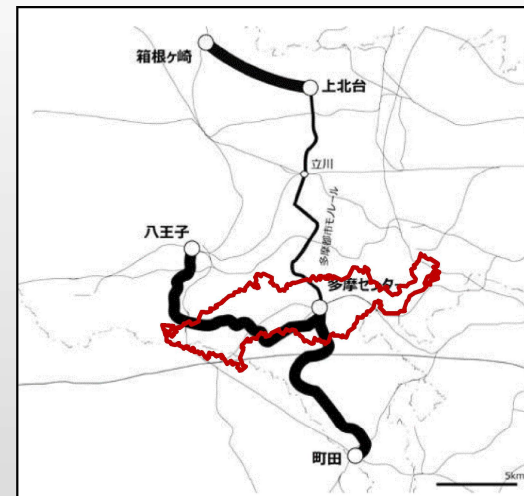


イ 鉄道ネットワーク

国の交通政策審議会答申第198号には、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして多摩都市モノレールの延伸（多摩センター～八王子、多摩センター～町田）及び小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）が示されています。鉄道ネットワークの充実により、多摩ニュータウンと他の地域との交流が一層活発化するものと考えられます。

多摩都市モノレールの町田方面延伸については、多摩市及び町田市が策定を予定しているモノレールの需要の創出に資する沿線まちづくり構想に基づき、沿線のまちづくりが促進されることが考えられます。

多摩都市モノレールの延伸※3



小田急多摩線の延伸※3



※1 出典：東京都「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」（2018.2）

※2 出典：神奈川県HP（2023.6.27）

※3 出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）、交通政策審議会（2016.4.20）

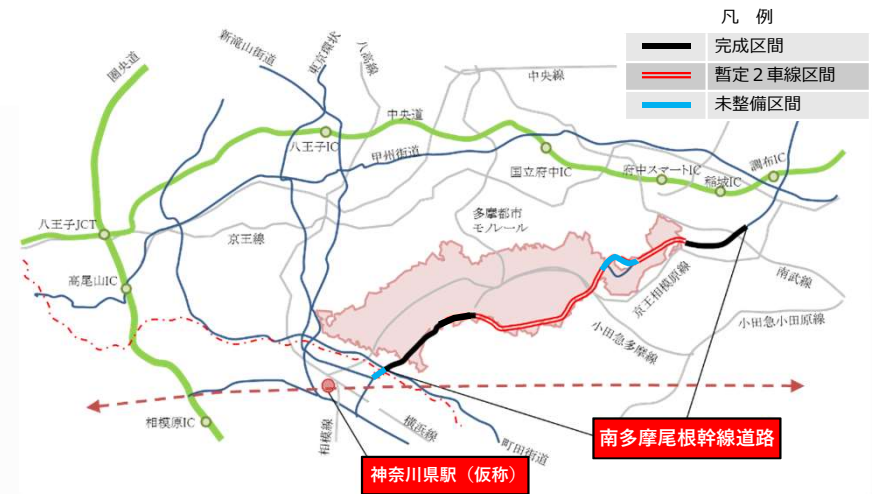
(2) 広域交通ネットワークの整備

ウ 南多摩尾根幹線道路（全線4車線化）

南多摩尾根幹線道路の全線4車線化により、渋滞の緩和、広域的な多摩ニュータウンへのアクセス機能の向上等が図られます。また、リニア中央新幹線開業に伴って沿道での立地ポテンシャルの向上が期待されます。

南多摩尾根幹線道路沿道への業務・商業機能の立地が図られるとともに、従業人口や新規転入の居住人口の増加が見込まれます。

南多摩尾根幹線道路と圏央道、リニア新駅の位置関係※1



エ 圏央道など高速道路ネットワーク

多摩ニュータウンの西端から約10km先には圏央道の相模原インターチェンジ (IC)があり、東端から約3km先には中央道の稲城インターチェンジ (IC) があります。

圏央道と南多摩尾根幹線道路の整備の進展は、首都圏のみならず、東北、北陸、東海方面から多摩ニュータウンへのアクセスの向上をもたらし、様々な産業の立地が促進されることが考えられます。

圏央道開通予定年度※2



※1 東京都「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」(2018.2)を基に作成

※2 国土交通省関東地方整備局資料を基に作成

多摩ニュータウンの強みと弱みと社会変化

強み 蓄積してきた「強み」を生かす

《良好な居住環境》

- ✓ 幹線道路等で囲まれた、中学校区を一つの生活圏の単位とした住区毎に、小中学校、幼稚園、保育所、商業施設等の日常生活に必要な施設を徒歩圏に配置（合計21住区）
- ✓ 歩車動線の分離による歩行者ネットワークが計画的に形成（公園、教育施設、近隣センター等を車と交差せず移動可能な歩行者専用道路）
- ✓ 大規模な公園・緑地、グラウンド、野球場、住区内公園等が計画的に配置（公園・緑地面積の割合：都内全域4%、多摩NT19%（新住））※1

《交通インフラが充実》

- ✓ 鉄道ネットワークが形成され、駅を基点にバス路線が発達。区部と遜色ない交通利便性（交通空白地域はほぼ無い）

《地震災害に対するリスクは低い》

- ✓ 強固な地盤（多摩東部直下地震等による全壊建物棟数の分布は、都内他地域と比較して少ない）

弱み 抱えている「弱み」を克服する

《高齢化が進展》

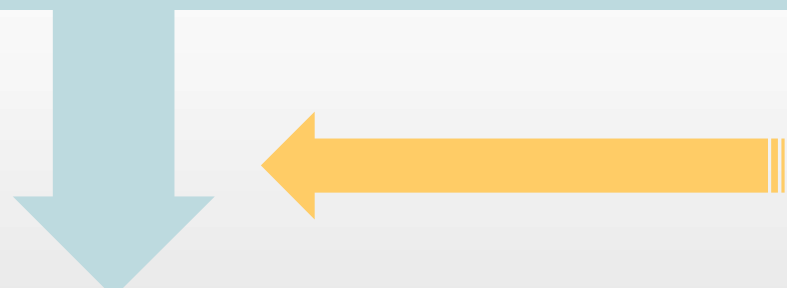
- ✓ 初期入居地区（諏訪永山）から生産年齢人口の減少、高齢化が進行（高齢化率：都内全域23%、多摩NT25%、諏訪永山32%）※2
- ✓ バリアフリー化が不十分（地形が起伏に富んでいるため移動に制約）

《施設の高経年化等》

- ✓ 入居開始から50年以上が経過し、住宅等の施設が高経年化するとともに居住性能やニーズが現在の水準に合わない（高経年化建物の割合：都内全域15%（S56年以前着工）※3、多摩NT37%（S56年以前着工）※4）

《商業機能の低下等》

- ✓ 商業のポテンシャル、賑わいが低下（大型商業施設・近隣センターの衰退、ホテルの撤退）
- ✓ コンビニが少ない（コンビニ300mカバー率：区部86%、多摩NT40%（高齢者人口割合））※5



多摩ニュータウンの「強み」を生かしながら、現在抱えている「弱み」を克服するとともに、「社会変化」にも対応した再生が必要

社会変化

「社会変化」にも対応する

《社会動向》

- ✓ コロナ禍を契機とした新たなライフスタイルの進展に伴う子育て、働き方を支える施設の拡充
- ✓ 気候危機や生物多様性の損失などの様々な環境問題の一層の深刻化

《技術革新》

- ✓ ICT・デジタル技術の進展
- ✓ 新たなエネルギー導入施策の展開

《広域交通ネットワーク（地域ポテンシャル向上）》

- ✓ リニア中央新幹線の開業、南多摩尾根幹線道路の全線4車線化などによるアクセス向上に伴う様々な産業等の立地促進が期待

※1 出典：東京都「公園調書」（2023.4）、東京都「多摩ニュータウン30年の歩み」（1998.3） ※2 令和2（2020）年時点の数値（参考：令和4（2022）年時点 都内全域23%、多摩NT26%、諏訪・永山32%） ※3 出典：令和3年度第3回東京都住宅政策審議会参考資料6 ※4 出典：東京都「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」（2018.2） ※5 ㈱三井住友トラスト基礎研究所「コンビニ難民の市区町村別推計（2015.8.10）」を基に算出