

# 多摩ニュータウン地域再生ガイドライン

(仮称)

中間のまとめ (案)

平成29(2017)年3月

東京都



## はじめに

多摩ニュータウンは、昭和 46(1971)年に入居が始まり、今や住宅をはじめとして業務、商業、教育、文化など多様な施設が立地する多摩地域の複合拠点となりました。この間、大量の住宅を供給するとともに、道路や公園などの都市施設を計画的に整備することで、東京の経済的な成長にも大きな役割を果たしてきました。しかし、この多摩ニュータウンも、初期入居地区では 40 年以上が経過し、少子高齢化や住宅、施設の老朽化など様々な課題が顕在化してきています。

これまで都は、老朽化した住宅団地の計画的再生を図るため、平成 24(2012)年 6 月に「多摩ニュータウン等大規模住宅団地再生ガイドライン」を策定し、平成 25(2013)年 10 月には、分譲住宅団地再生の第一歩として、諏訪二丁目団地の建替事業が竣工し、子育て世代など新たに多くの居住者を迎えました。

一方で、多摩ニュータウンを広域的な観点から見ると、リニア中央新幹線神奈川県（仮称）駅の計画や圏央道の開通など、多摩ニュータウンの将来に大きな影響を及ぼすインフラ整備の動きが見られます。

このような状況を踏まえ、都は、多摩ニュータウン全体の再生を進めていくための課題などへの対応を、地元市や学識経験者も加えた委員会において検討し、「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（仮称）」中間のまとめ（案）として取りまとめました。

このガイドラインは、多摩ニュータウン再生に向けて、2040 年代の目指すべき将来像を再生の担い手となる皆様と共有するとともに、再生を進めていくための基本的な考え方や必要な取組を示すことにより、地元市等によるまちづくりを技術支援していくためのものです。

多摩ニュータウン再生のためには、まちづくりに係る市民、NPO、大学、各事業者、企業などと行政が、再生の目標に向けて一体となって協働していくことが大切です。ガイドラインに掲げる再生の理念の下で、様々な主体が連携して取組を進め、多摩ニュータウン全体の活性化やブランドアップを目指していきます。

平成 29(2017)年 3 月

# 目 次

<b>第1章</b>	<b>ガイドラインの位置付け</b>	<b>1</b>
1	ガイドライン策定の目的	1
2	対象範囲	3
3	上位計画	3
<b>第2章</b>	<b>多摩ニュータウンの現状と課題</b>	<b>7</b>
1	多摩ニュータウンを取り巻く現状	7
	(1) 多摩ニュータウンの人口推移	7
	(2) 多摩ニュータウンの整備時期	7
	(3) 各地区における人口構成	8
	(4) 多摩ニュータウンの計画の変遷	9
	(5) 道路の整備状況	10
	(6) 公共交通の状況	11
	(7) 公園・緑地の状況	12
	(8) 商業・業務機能の状況	12
	(9) 余暇関連施設の状況	14
	(10) 大学の状況	14
	(11) 医療機関の状況	15
	(12) 災害危険性	16
	(13) 多摩ニュータウンの現状に対する評価	18
2	多摩ニュータウン再生の課題	21
	(1) 世代構成の偏りの解消	21
	(2) 子育て世代の生活利便性の向上	22
	(3) 高齢者の移動円滑化	22
	(4) 生活スタイルの変化への対応	23
	(5) イノベーションに資する業務機能の立地促進	25
	(6) 業務施設の更新への対応	26
	(7) 集合住宅の老朽化対策	26
	(8) 公共空間や都市基盤の適切で効率的な維持管理	29
	(9) 大規模災害発生時の被害の軽減	30
<b>第3章</b>	<b>2040年代までに想定される社会変化への対応</b>	<b>31</b>
1	交通インフラ整備の進展	31
	(1) リニア中央新幹線の開業に伴い、産業や居住機能の立地ポテンシャルが向上	31
	(2) 多摩都市モノレールなど鉄道ネットワーク整備の進展	32
	(3) 圏央道など、高速道路ネットワーク整備の進展	33
	(4) 南多摩尾根幹線の4車線化による沿道への諸機能の立地ポテンシャル向上	34
2	社会状況の変化	35
	(1) 高齢者の増加や生産年齢人口減少が深刻化	35
	(2) ダイバーシティの進行によるライフスタイルの多様化	36
	(3) 大学における留学生の受入れ拡大や海外からの研究者の増加	36
3	技術革新	38
	(1) 自動運転、エネルギー、ロボット・人工知能、情報・通信などの技術革新の進展	38

<b>第4章 多摩ニュータウンが目指す将来像</b>	<b>41</b>
1 多摩ニュータウン再生の理念	41
2 2040年代の生活像（ライフスタイル）	42
(1) アクティブシニア（67歳 女性）	43
(2) 高齢者（83歳 男性）	44
(3) 子育て世代（35歳 男性）	45
(4) 外国人技術者	46
(5) 外国人留学生	47
3 多摩ニュータウンが目指す都市構造	48
(1) 広域	48
(2) 地域	50
(3) 地区	52
4 目指すべき都市像・地域像	54
(1) 多摩ニュータウンの都市像	54
(2) エリア別の地域像	54
<b>第5章 多摩ニュータウン再生に向けた視点と取組メニュー</b>	<b>57</b>
1 再生に向けた視点と基本的考え方	57
(1) 再生に向けた視点	57
(2) 再生に向けた基本的考え方	58
2 取組メニュー	63
(1) 広域的な交通インフラの充実	66
(2) 技術革新への対応	68
(3) イノベーションの創出	70
(4) 地域のニーズに合わせた生活基盤の更新	74
(5) 身近な公共施設の維持管理	77
(6) 団地再生の促進	80
(7) 少子高齢化への対応	84
(8) 環境への対応	89
(9) 防災力の強化	91
<b>第6章 多摩ニュータウンの将来像の実現に向けて</b>	<b>93</b>
1 再生の担い手となる主体と役割	93
2 多摩ニュータウン再生を推進するための実施体制	94
(1) 広域自治体としての都の役割	94
(2) 公民連携体制の構築の検討	94
3 まちの魅力・再生の取組の情報発信	95
4 今後の社会経済状況などの変化への対応	96
<b>用語解説</b>	<b>97</b>

～本ガイドライン内における記載について～

・本文中において、特に解説が必要な語句等は、末尾に「\*」を付していますので、参考資料の用語解説ページを参照してください。



## 第1章 ガイドラインの位置付け

---

### 1 ガイドライン策定の目的

多摩ニュータウンは、東京都西南部の多摩丘陵に位置する、八王子、町田、多摩及び稲城の4市にわたる総面積約2,853ha、東西約14km、南北約2～3kmの地域である。昭和46(1971)年の諏訪・永山地区における入居に始まり、多摩センター駅を中心として広域的な鉄道ネットワークが形成されるとともに、道路、公園などの都市基盤が高い水準で整備されてきた。現在は、住宅を始めとして業務、商業、教育、文化など多様な施設が立地する人口約22万人(平成27(2015)年)を擁する多摩地域における複合拠点となっている。

しかし、入居開始から40年以上が経過し、初期入居地区<sup>\*</sup>を中心に、高齢人口の増加と少子化、住宅や施設の老朽化などの問題が顕在化している。

一方、広域的な観点からみると、隣接する相模原市へのリニア中央新幹線<sup>\*</sup>神奈川県(仮称)駅設置の計画、圏央道<sup>\*</sup>の開通など、周辺地域のインフラ整備に大きな動きが見られる。

都では、このような状況を踏まえ、新たな課題にも対応するため、多摩ニュータウン全体の再生に向けた「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(仮称)」(以下、「本ガイドライン」という)を策定することとし、「多摩ニュータウン地域再生検討委員会」を設置し検討を進め、本ガイドラインの中間のまとめ(案)として取りまとめた。

本ガイドラインは、多摩ニュータウンの抱える課題や目指すべき将来像を再生の担い手となる各主体と共有するとともに、再生を進めるための基本的考え方や再生に必要な取組メニューを示すことにより、地元市<sup>\*</sup>などによるまちづくりを技術支援していくためのものである。



図表 1 - 3 多摩ニュータウンの整備手法と実施主体



資料)「多摩ニュータウン 30 周年記念事業概要」を基に加工

## 2 対象範囲

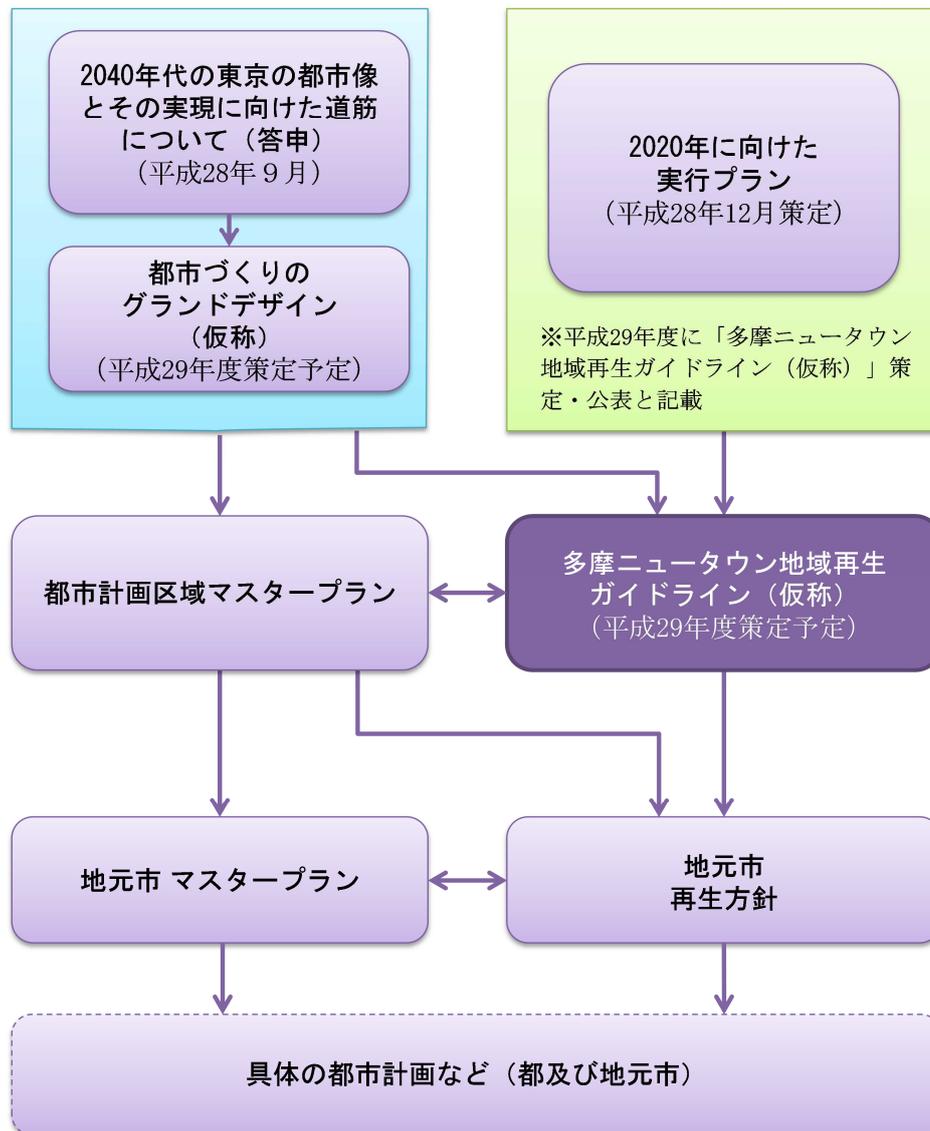
本ガイドラインは、多摩ニュータウン全体を対象とするが、隣接する相模原市へのリニア中央新幹線<sup>\*</sup>の神奈川県（仮称）駅設置や鉄道の延伸計画などもあることから、多摩ニュータウンの広域的な位置付けを明確にするため、多摩の他地域や他県の隣接する地域との関係についても一部言及する。

## 3 上位計画

本ガイドラインは、東京都都市計画審議会<sup>\*</sup>の「2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申<sup>\*</sup>」（平成 28(2016)年 9 月）（以下「答申」という。）や都の「都市づくりのグランドデザイン（仮称）<sup>\*</sup>」（平成 29(2017)年度策定予定）、「2020 年に向けた実行プラン<sup>\*</sup>」（平成 28(2016)年 12 月策定）を上位計画として位置付けた。

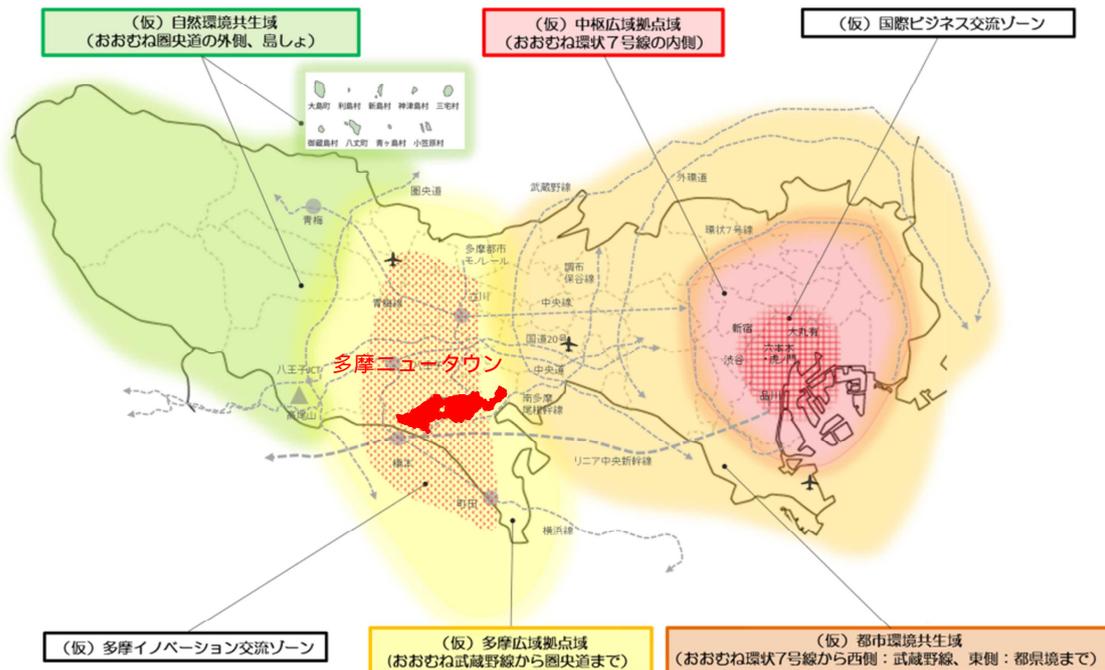
なお、本ガイドラインに示す将来像の目標年次は、答申を踏まえ、2040 年代とする。

図表 1 - 4 ガイドラインの位置づけ



答申では、2040年代の東京は「社会的・経済的に一体となった圏域が連携して世界や日本の活力をリードするとともに、社会の変化や技術革新による生産性の向上をもたらすゆとりを楽しみ、ライフスタイルの多様化に柔軟に対応できる都市」を目指すべきとされている。さらに、日本・東京圏の持続可能な成長を牽引するエンジンの1つとして、多摩ニュータウンを含む地域を「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン」と位置付けている。「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン」は、企業、大学、研究機関やものづくり産業といった、既存の集積の活用・連携により、幅広い分野において新たなイノベーションを創出し、世界の若者が憧れて集まる「新たな価値を生み出す拠点」の形成を図るゾーンと位置付けている。

図表 1 - 5 答申における地域区分図



資料) 「2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申」を基に作成

「2020 年に向けた実行プラン<sup>\*</sup>」では、「多摩・島しょの振興」の政策の 1 つとして多摩ニュータウンの再生を掲げており、再生に向けた次の 7 つの政策を位置付けている。

「2020 年に向けた実行プラン<sup>\*</sup>」抜粋

- 子育て世代や高齢者も安心して地域で暮らせるために、魅力ある多摩ニュータウン全体の再生に向けた「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（仮称）」を 2017 年度に策定する。
- 策定後は、ガイドラインの基本戦略を具体化するための検討調査を実施した上で、再生に向けて地元市を技術的に支援するなどの取組を促進する。
- 同時に、再生の取組を分かり易く説明するためのホームページの充実やパンフレット作成など、多摩ニュータウンの魅力や再生の取組を発信する。

- 南多摩尾根幹線の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークを形成することにより、多摩ニュータウンの魅力を向上させるとともに、当該道路と連動した道路沿道型業務・商業用途への土地利用転換の誘導を技術支援する。
- 多摩ニュータウンに昭和 40 年代に建設した約 3,900 戸の都営住宅については、良質な住宅ストックとして維持・更新するため、周辺の学校跡地や未利用地などを活用しながら計画的に建替えを実施し、バリアフリー化など居住の水準向上に取り組む。
- 都営諏訪団地では、福祉施設との合築も行いながら先行的に建替えに取り組み、2020 年度までに、その一部を竣工する。さらに、都営和田・東寺方・愛宕団地についても、地元のニーズ等を踏まえながら順次建替えに着手し、2024 年度までに、その一部を竣工する。
- 都営住宅の建替えに当たっては、地元市等と連携しながら、創出用地の配置や規模に関する検討を行った上で、これをまちづくりに活用し、多摩ニュータウンの再生に貢献していく。

また、本ガイドラインは、2040 年代に向けて、都の都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）や地元市<sup>1</sup>の都市計画マスタープラン（市の都市計画に関する基本的な方針）、地元市<sup>1</sup>における多摩ニュータウン再生方針などを策定・改定する際の技術的な指針ともなるものである。

## 第2章 多摩ニュータウンの現状と課題

### 1 多摩ニュータウンを取り巻く現状

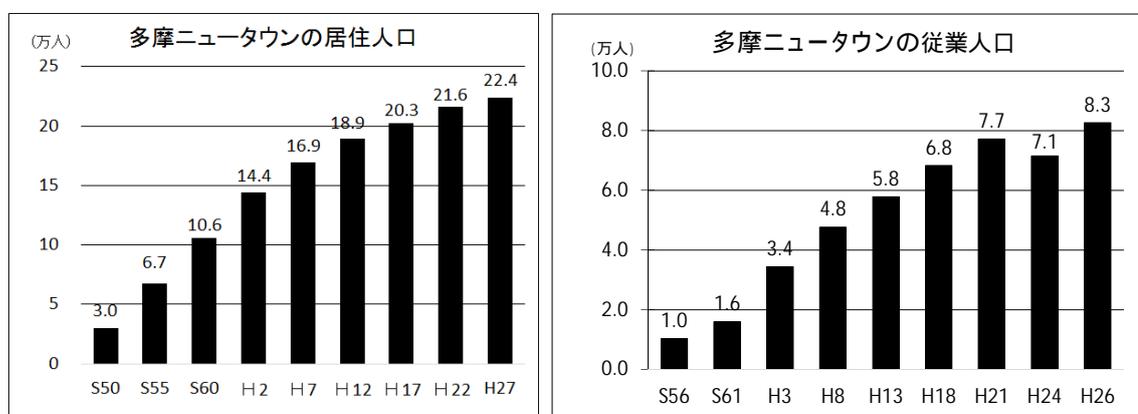
多摩ニュータウン再生を検討するために、まず、人口や居住環境、都市基盤の整備状況など、多摩ニュータウンの現状について分析することとする。

#### (1) 多摩ニュータウンの人口推移

多摩ニュータウンは、当初、居住人口約30万人、従業人口約5万人のまちとして計画され、のちに、新住宅市街地開発法<sup>\*</sup>の改正と特定業務施設<sup>\*</sup>用地の導入により、従業人口の計画は10万人超に上方修正された。

この計画に基づき、多摩ニュータウンの開発は着実に進められ、年々居住人口や従業人口が増加し、今では、約22万人が住み、約8万人が働くまちに成長した。

図表2 - 1 多摩ニュータウンの居住人口・従業人口



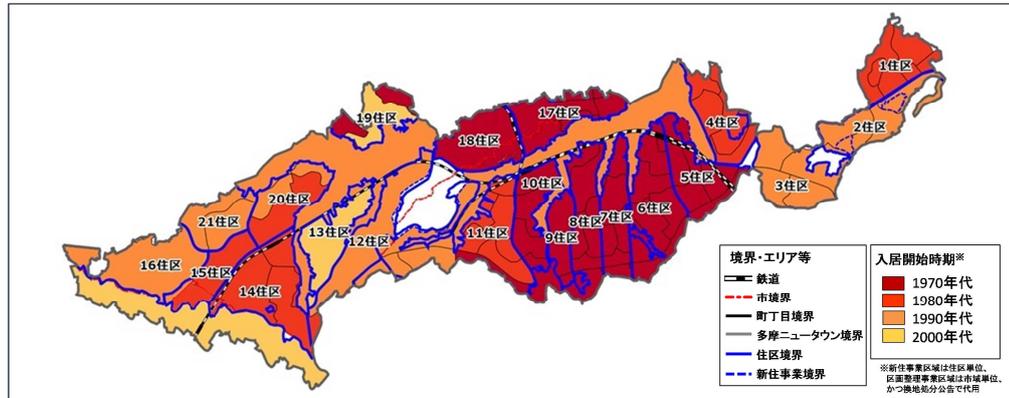
資料) 事業所統計調査 (昭和56 (1981) 年 ~ 平成18 (2006) 年)、  
経済センサス (平成21 (2009) 年, 平成24 (2012) 年, 平成26 (2014) 年) を基に作成

#### (2) 多摩ニュータウンの整備時期

多摩ニュータウンは、新住宅市街地開発事業<sup>\*</sup>により、昭和45 (1970) 年より住宅建設に着手、昭和46 (1971) 年に入居を開始し、以降現在まで段階的に整備・入居が行われている。東京都、日本住宅公団 (のち独立行政法人都市再生機構)、東京都住宅公社 (のち東京都住宅供給公社)、民間事業者など複数の事業主体により、様々な種類・所有形態の住宅が建設されてきた。また、河川や道路など主要な都市基盤施設は、土地区画整理事業<sup>\*</sup>な

ども活用し、整備が進められた。なお、これらの事業は、平成 18 (2006) 年に完了している。

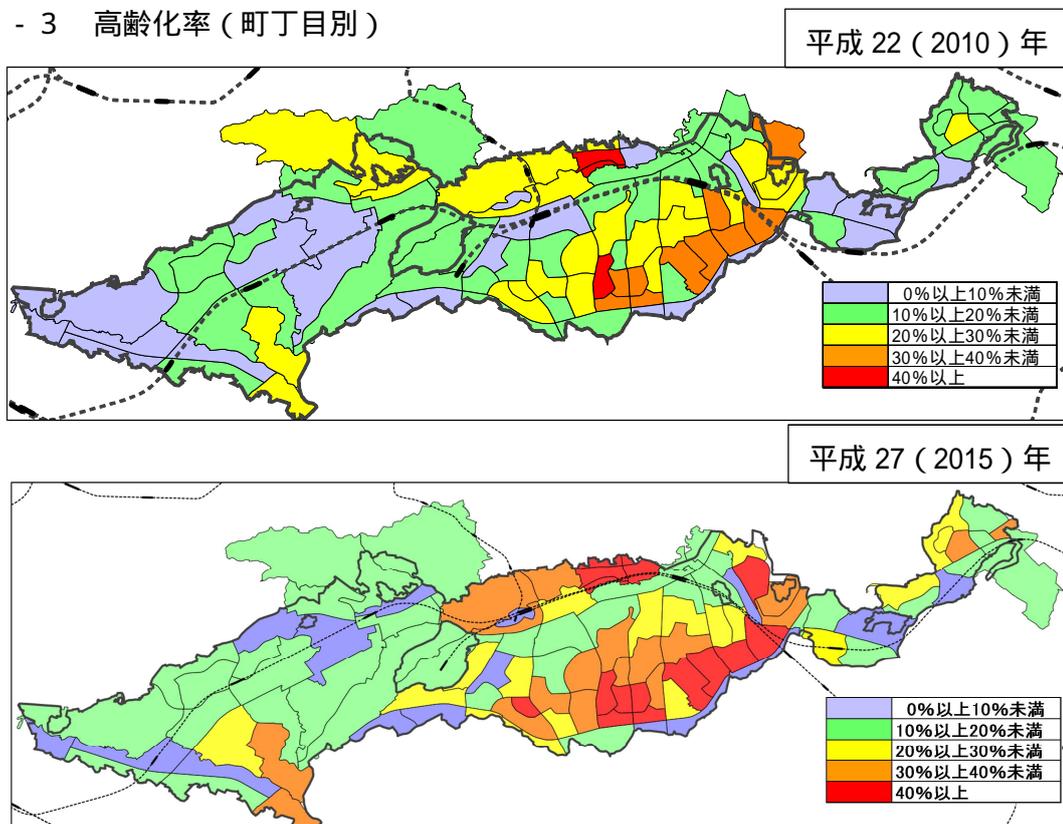
図表 2 - 2 多摩ニュータウンの入居時期



### (3) 各地区における人口構成

1970年代に入居が始まった初期入居地区を中心に、近年高齢化が進行している。一方、1990年代以降に入居を開始した地区では、比較的若年層が多く、多摩ニュータウン内では、地区の整備・入居時期によって人口構成に偏りがみられる。

図表 2 - 3 高齢化率 (町丁目別)



資料) 国勢調査 (平成 22 (2010) 年度)、平成 27 (2015) 年度) を基に作成

#### (4) 多摩ニュータウンの計画の変遷

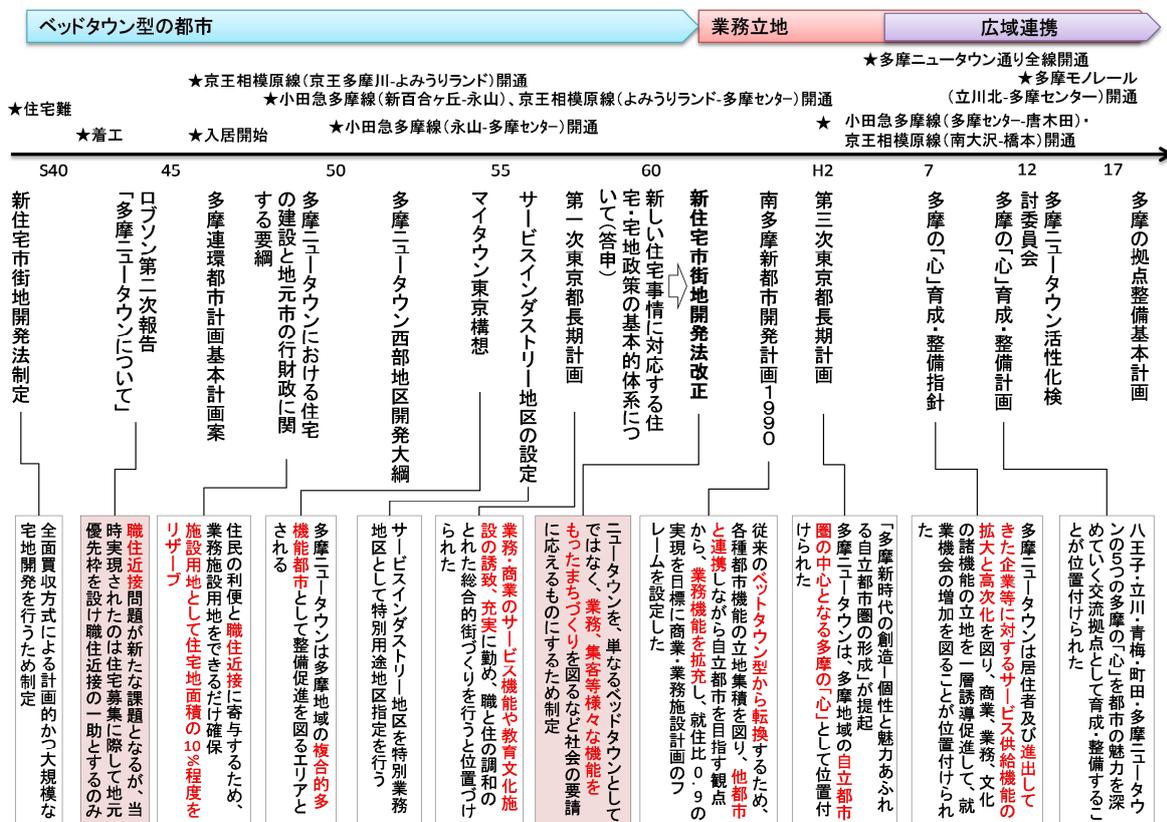
多摩ニュータウンでは、当初、東京圏の人口増大に伴う住宅難の解消を目的に、ベッドタウン的な都市として計画された。

しかし、昭和61(1986)年には、ニュータウンでの雇用機会の増大及び都市機能の増進を目的として新住宅市街地開発法\*が改正され、特定業務施設の導入が可能となり、多機能型のニュータウンへの転換が図られた。

さらに、鉄道の延伸・多摩都市モノレールの開通など、広域交通ネットワークの充実とともに、業務機能の集積が進み、近年は職住近接型の生活スタイルが実現できるまじに変貌しつつある。

なお、多摩ニュータウンは、その形成過程において、近隣住区理論\*に基づく計画的なまちづくり、歩行者と自動車の動線を分ける歩車分離方式の導入、新たな鉄道の建設など様々な先駆的・実証的な取組に挑戦し、我が国のニュータウン建設を先導してきた。

図表2 - 4 多摩ニュータウンの計画の変遷

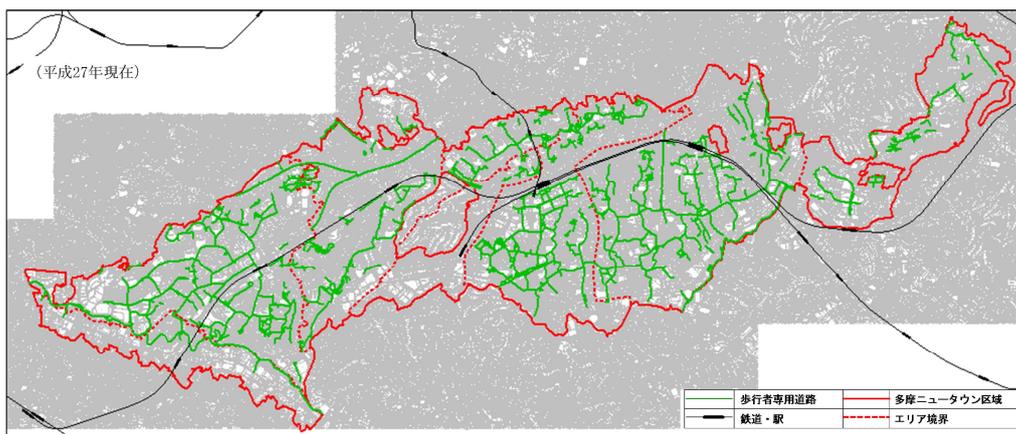


資料)「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成

## (5) 道路の整備状況

多摩ニュータウンの道路は、主に新住宅市街地開発事業\*と土地区画整理事業\*により計画的に整備されてきた。歩行者専用道路は、各種の公園、教育施設、近隣センター\*などを結び、車と交差せずに様々な施設を利用できるようにネットワークが形成され、多摩ニュータウンの大きな特長となっている。

図表2 - 5 多摩ニュータウンの主な歩行者専用道路

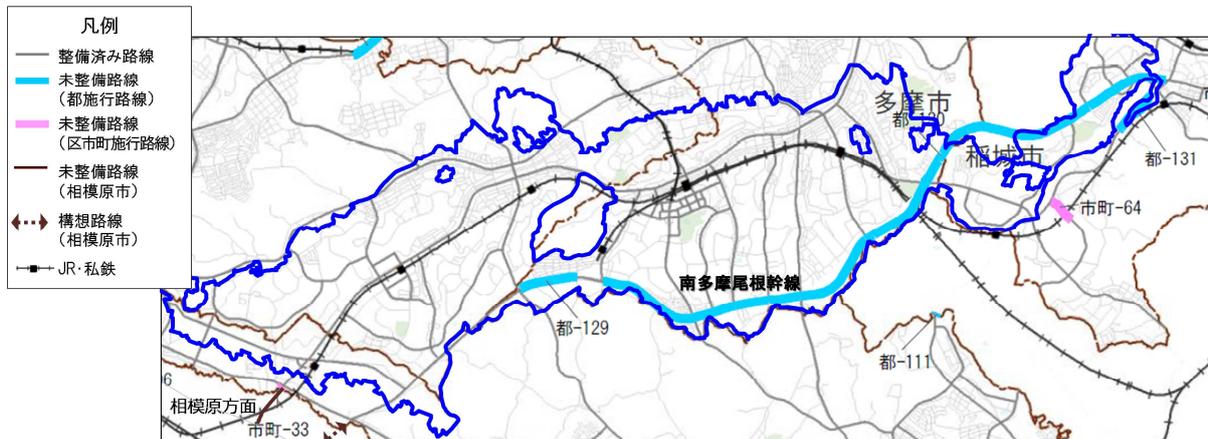


資料)「多摩ニュータウン開発事業誌」  
(都市再生機構)を基に作成

下図 第3次東京都縮尺1/2500地形図更新事業

多摩地域の骨格をなす南多摩尾根幹線\*については、多摩ニュータウン南側に位置しており、一部の区間は4車線で整備されているものの、大半は暫定2車線であることから慢性的な渋滞が発生するなどの問題が生じている。都では、平成28(2016)年3月公表の「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」において優先整備路線\*に位置付け、早期整備を目指している。

図表2 - 6 多摩ニュータウンにおける都市計画道路(優先整備路線)

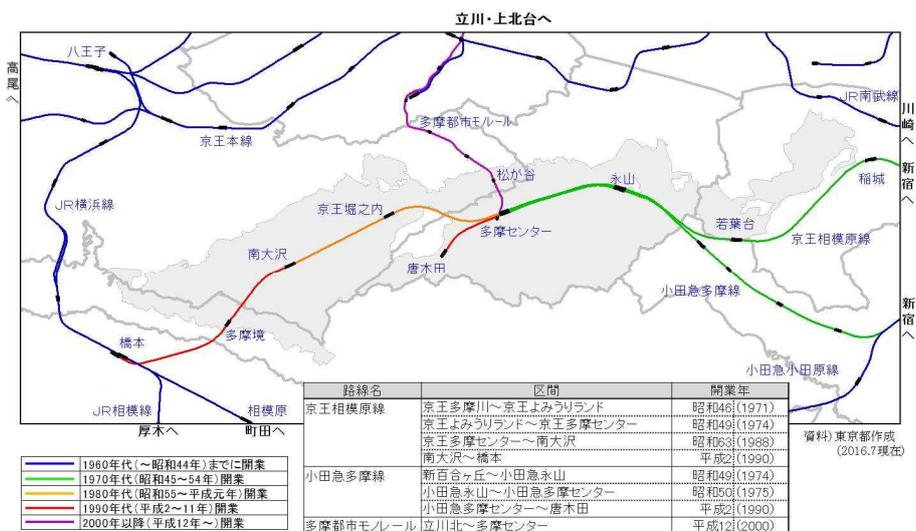


資料)東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)(平成28(2016)年3月)を基に作成

## (6) 公共交通の状況

多摩ニュータウンと都心を結ぶ鉄道として、京王相模原線と小田急多摩線が乗り入れ、区域内のほぼ中央にある多摩センター駅から新宿まで約30分で結んでいる。さらに、多摩センター駅と上北台駅間を結ぶ多摩都市モノレールの開業により立川方向とも高い利便性が確保されている。

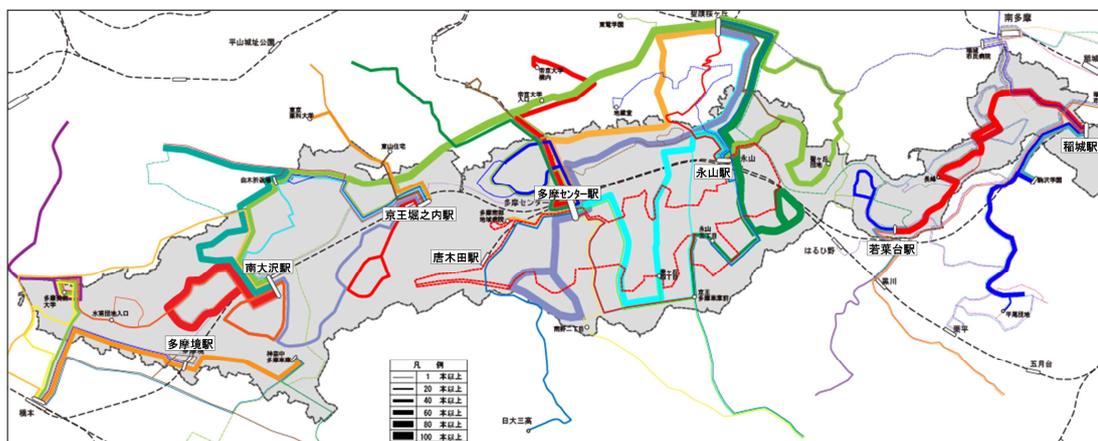
図表2-7 多摩ニュータウンの鉄道網



(平成28(2016)年7月現在)

また、バス交通についても、駅を起点とした路線網が構築されており、地域内の重要な移動手段となっている。ただし、東西方向の路線や、市境を超える路線は少ない状況である。

図表2-8 バス路線網



資料) 各バス事業者路線図(平成27(2015)年現在)を基に作成

## (7) 公園・緑地の状況

多摩ニュータウンは、多摩の優れた自然環境と調和した良質な居住環境を備えた市街地を形成している。

公園・緑地については、住宅地の潤いと住民のふれあいの場である街区公園<sup>※</sup>や近隣公園<sup>※</sup>から、プールや野球場、グラウンドのある運動公園や多摩丘陵の貴重な植生をそのまま残した大規模公園まで、各種の公園、緑地が整備されている。

図表2 - 9 公園の管理者区分別分布



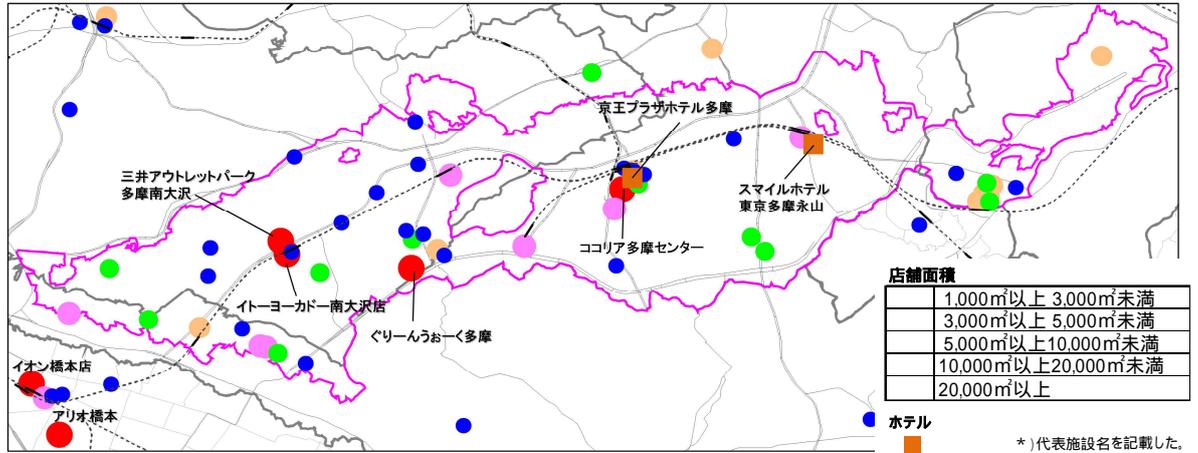
(平成28(2016)年4月現在)

## (8) 商業・業務機能の状況

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る。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<sup>※</sup>沿道などにおいて、特定業務施設<sup>※</sup>用地など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る。

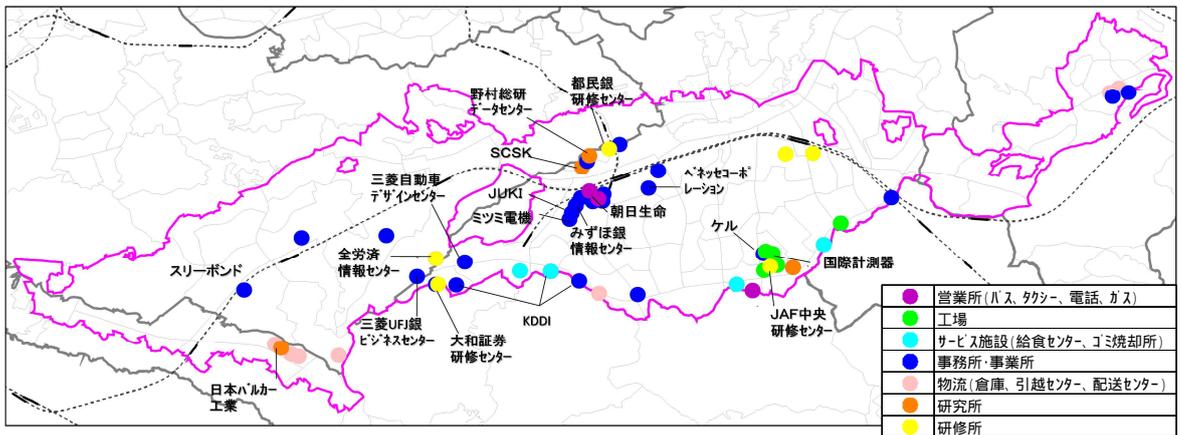
図表 2 - 10 大規模商業施設立地状況

【大規模商業施設・ホテル立地状況（多摩ニュータウン地区）】



資料) 「全国大型小売店総覧」を基に作成(平成 27(2015)年現在)

図表 2 - 11 事業所（業務施設、研究所・研修所）の立地状況



資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成(平成 27(2015)年現在)

資料編纂以降、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

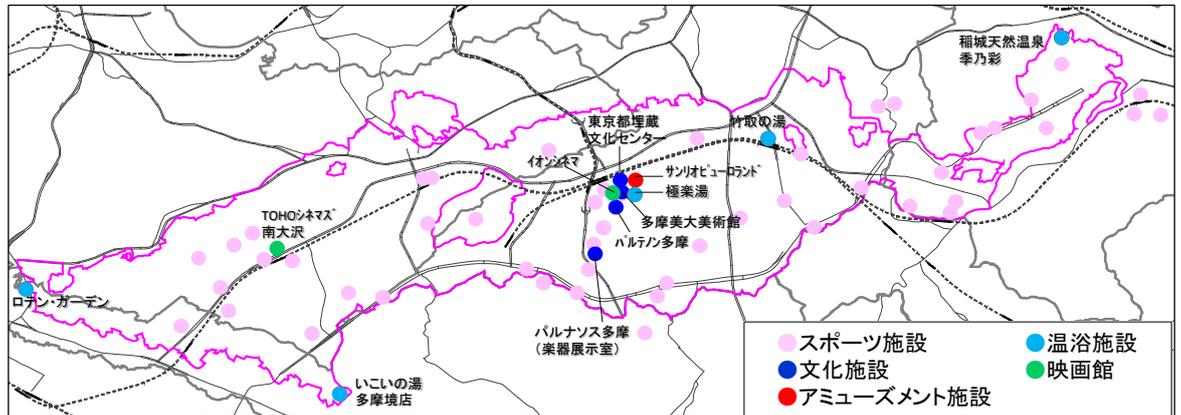
稲城市：地図上から規模の大きい事業所を把握

町田市：敷地面積 1 ha 以上の事業所を地図上から把握

### (9) 余暇関連施設の状況

余暇関連施設については、多摩センター駅周辺を中心として、文化施設や映画館などが立地している。スポーツ施設は多摩ニュータウン全体に多数立地している。

図表 2-12 余暇関連施設の立地状況

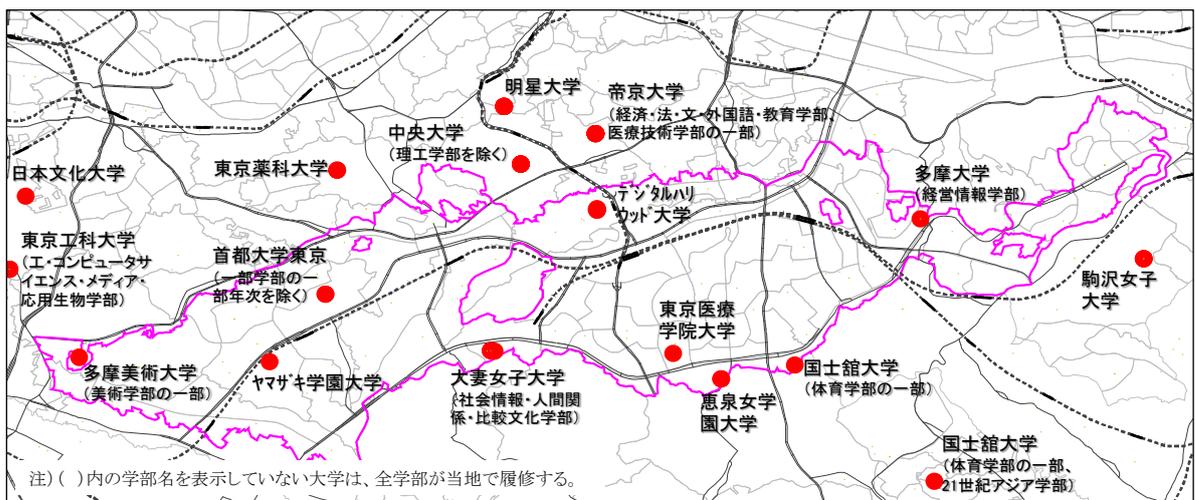


資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成(平成 27(2015)年現在)

### (10) 大学の状況

大学については、多摩ニュータウン内で首都大学東京など 9 校が開校し、周辺の大学も含めると 17 校、学生数約 8 万 4 千人、留学生数約 2 千 3 人に達している。

図表 2-13 多摩ニュータウンと周辺地域の大学の立地状況



注) ( )内の学部名を表示していない大学は、全学部が当地で履修する。

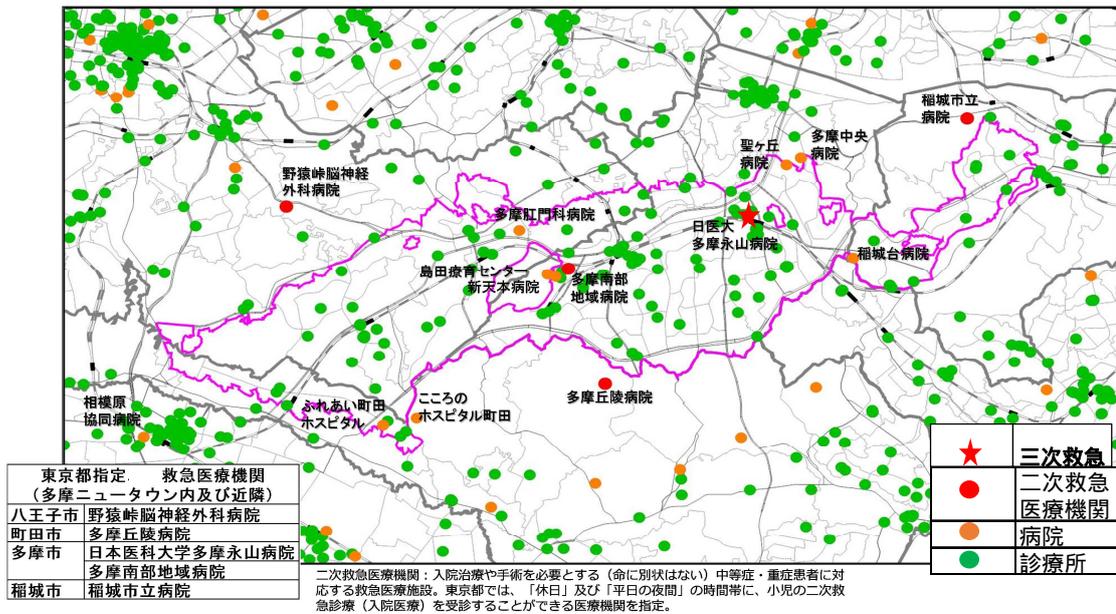
	多摩ニュータウン区域内	周辺地域
学生数	約 21,800 人	約 62,400 人
留学生数	約 800 人	約 1,500 人

資料) 国土地数値情報(平成 25(2013)年度作成)、各大学ホームページを基に東京都作成(平成 28(2016)年現在)

## (11) 医療機関の状況

医療機関については、三次救急医療機関\*として、永山駅に大学病院が、二次救急医療機関\*として、多摩センター駅に東京都保健医療公社の病院が開設されている。駅周辺や各住区内にも病院、診療所が開設されている。

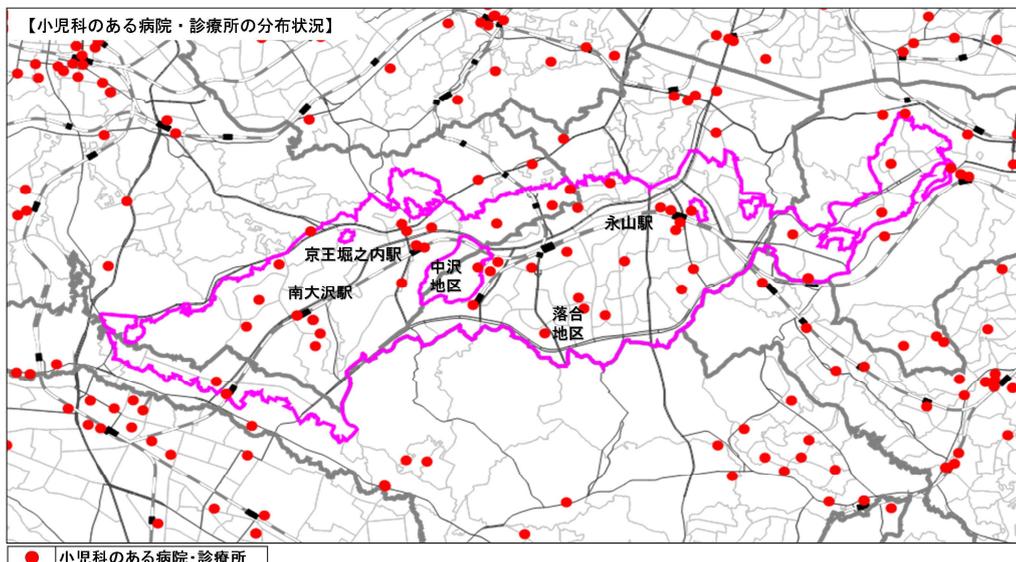
図表 2 - 14 病院・診療所、救急医療機関



資料）国土数値情報（平成 26（2014）年度作成）及び衛生統計（都、平成 27(2015)年度）を基に作成

小児科のある病院・診療所は、永山駅周辺、落合地区付近、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る。

図表 2 - 15 小児科のある病院・診療所



資料）国土数値情報（平成 26（2014）年度作成）を基に作成

## (12) 災害危険性

都が平成 24(2012)年に公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」において、多摩ニュータウンの区域は建物倒壊が少ない。さらに、都が平成 25(2013)年に公表した「地震に関する地域危険度測定調査(第7回)」においても、多摩ニュータウンは全域が総合危険度<sup>\*</sup>ランク 1となっており、都内では地震に対して安全性が高い地域といえる。

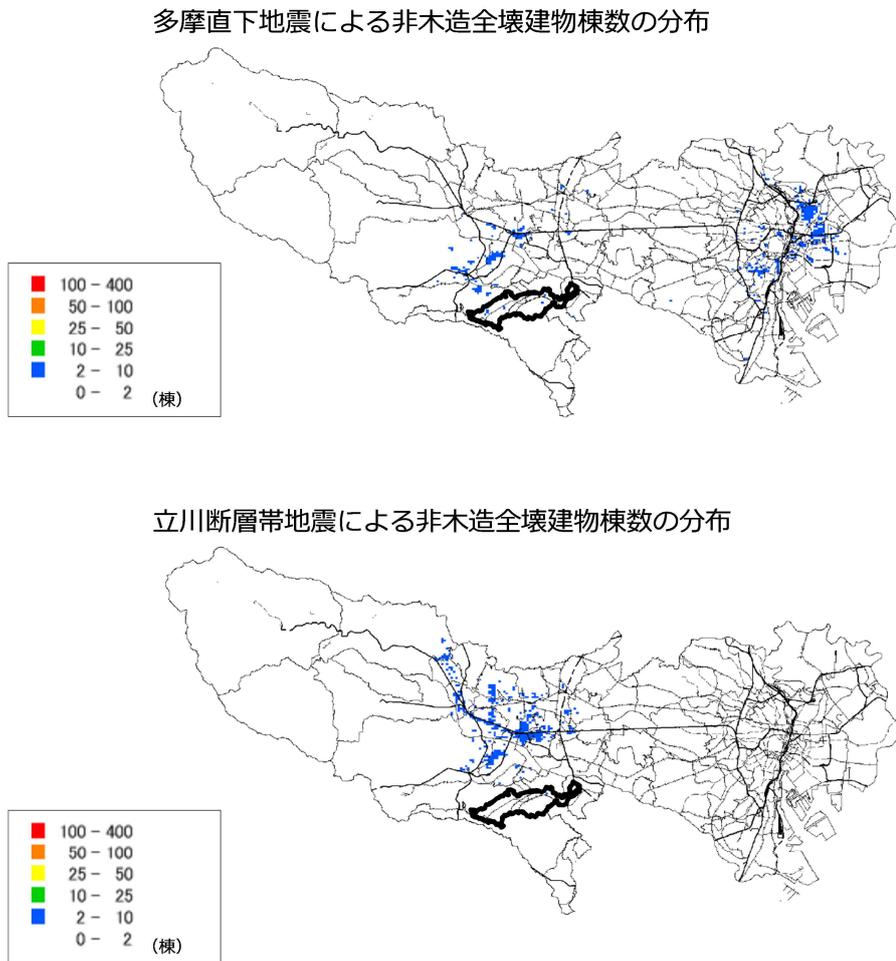
また、多摩ニュータウンは「東京の液状化予測図 平成 24 年度改訂版」においても、液状化の可能性の低い地域とされている。

新住宅市街地開発事業<sup>\*</sup>区域の多くの道路では無電柱化が既に行われているが、土地区画整理事業<sup>\*</sup>区域では地中化が行われておらず、災害時には電柱の倒壊による道路閉塞や電線の切断等により、避難や救急活動、物資輸送に支障が生じるとともに、電力・通信サービスの安定供給も妨げられることが考えられる。

図表 2 - 16 電柱が林立し電線が輻輳する幹線道路(多摩境通り)・住宅地

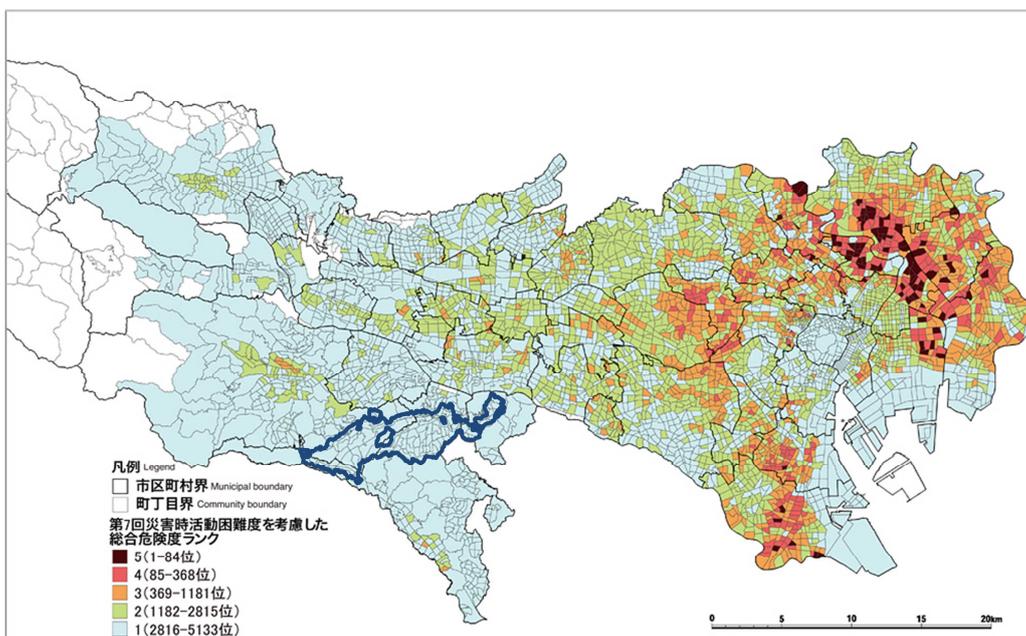


図表 2 - 17 地震による被害想定



資料) 首都直下地震等による東京の被害想定 概要版 (平成 24 (2012) 年 4 月 18 日公表) を基に作成

図表 2 - 18 災害時活動困難度を考慮した総合危険度<sup>\*</sup>ランク図



資料) 地震に関する地域危険度測定調査 (第 7 回) (平成 25 (2013) 年 9 月) を基に作成

### (13) 多摩ニュータウンの現状に対する評価

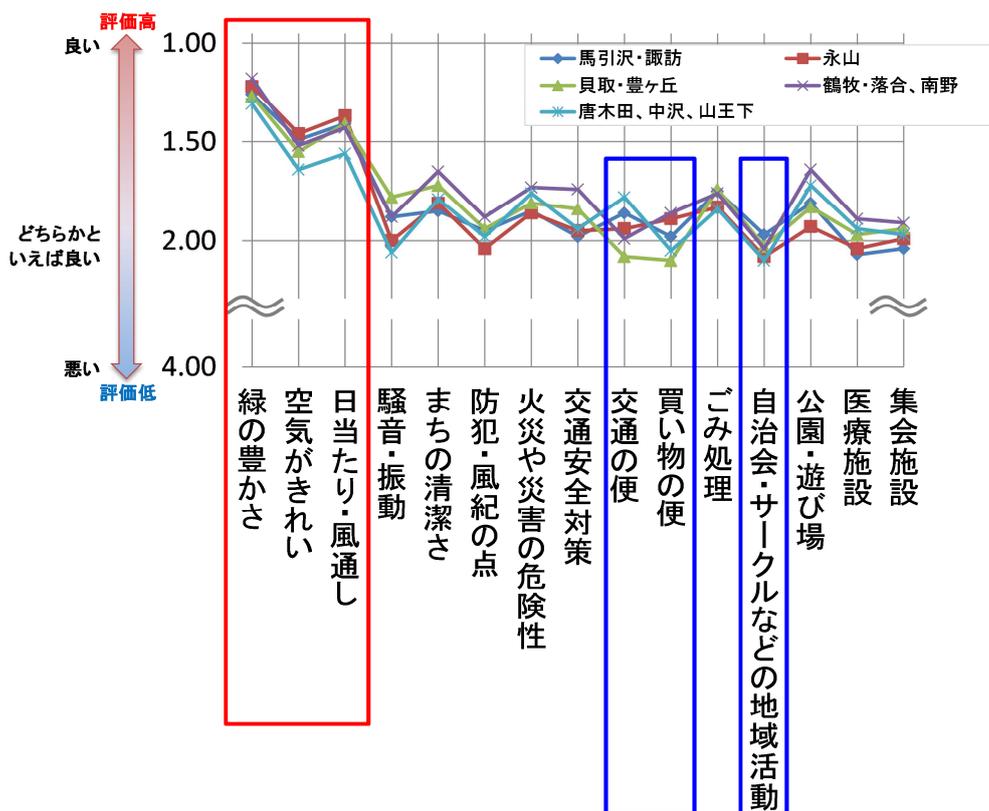
多摩ニュータウンの現状を評価するためには、居住者や進出企業の多摩ニュータウンに対する意識を把握することが不可欠である。

多摩市世論調査（平成27（2015）年度）によると、多摩ニュータウン居住者の評価は、「緑の豊かさ」や「空気がきれい」、「日当たり・風通し」といった生活環境に対する評価点が際立って高くなっている。これらの評価は、居住地域によらず全体で高いものとなっている。

一部の居住地域で「交通の便」や「買い物の便」が、また「地域活動」については全体の居住地域で、多項目に比べてやや低い評価となっている。

今後、多摩ニュータウン居住者の高齢化が一層進展することにより、移動の円滑化やコミュニティ活動の活発化への要望が高まるものと考えられる。

図表2 - 19 多摩市世論調査（平成27（2015）年度）生活環境平均評価点（居住地域別）



【生活環境平均評価点】  
 各項目の回答に下記の通り得点を与え、回答者の居住地域別に項目ごとに平均値を算出  
 良い...1点、 どちらかといえば良い...2点 どちらかといえば悪い...3点、 悪い...4点

資料) 第36回多摩市世論調査報告書（平成27（2015）年）を基に作成

また、多摩ニュータウンに進出した企業（メーカー、商社、金融など 10 社）への取材記事によれば、「都心や空港などへのアクセスが良いこと」や「鉄道、道路などの都市基盤が充実し、歩車道が分離されていること」、「自然が豊かだが、少し足を延ばすと賑わいある街があること」、「多くの大学などが集積し、優秀な人材確保ができること」などが進出のメリットとして挙げられている。

多摩ニュータウンに業務施設や研修施設などが集積した理由は、良好な交通アクセスと質の高い都市基盤の整備によるところが大きい。加えて、周辺区域も含めて多くの大学が立地した学園都市であることや、地震災害に対する安全性が高いことも、産業立地が進んだ要因と考えられる。

図表 2 - 20 多摩ニュータウンへの企業進出のメリット

企業名等	メリット
財団法人 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移転前の点在していた施設を、<u>広大な敷地が確保できたことにより集約できた</u></li> <li>・<u>都心や新幹線の止まる新横浜駅、羽田空港へのアクセスが良く、打合せに訪れる顧客から喜ばれる</u> (今後はリニア中央新幹線駅による利便性向上が期待できる)</li> <li>・<u>自然が豊かだが、少し足を延ばすと賑わいある街があり、職員が暮らしに満足している</u></li> <li>・<u>恵まれた環境によるイメージの向上が優秀な人材確保につながる</u></li> <li>・<u>立地的な距離のわりに移動に要する時間が少なく、引っ越しをしなくても通勤できる</u></li> </ul> <p style="text-align: right;">(出典:週刊東洋経済(広告)2017年1月21日号)</p>
B 社 (メーカー・商社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>幹線道路へのアクセスが良く、物流の利便性が高い</u></li> <li>・<u>道路幅員が広く、歩車道が分離されているので、海外から直接輸送してくるコンテナを載せた大型トラックも安心して走行させられる</u></li> <li>・<u>多摩ニュータウンには多くの大学が集まり、若者ターゲットの業種にとって適地</u></li> <li>・<u>緑豊かな住宅地に近接した環境はワークライフバランスを実現しやすい</u></li> </ul> <p style="text-align: right;">(出典:日経ビジネス(広告)2014年7月21日号)</p>
C 社 (メーカー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>鉄道が充実しており、交通の便が良い</u></li> <li>・<u>大学との接点を持ちやすく、インターンシップ生の受け入れがやりやすいなど、有能な人材を採用するのに適している</u></li> <li>・<u>地盤が固く、地震時でも事業継続がしやすい</u></li> </ul> <p style="text-align: right;">(出典:日経産業新聞(広告特集紙面)2013年9月27日)</p>

資料) 多摩ニュータウン進出企業の取材記事より作成(平成 28(2016)年)

多摩ニュータウンの現状や居住者、進出企業への意向調査によると、計画的に整備された多摩ニュータウンは、道路や公園など公共施設と日々の生活に必要な教育施設や近隣センター<sup>\*</sup>を一体的に整備してきたことから、次に示すような強みを有している。

良好な居住環境を備えた市街地が計画的に形成されている  
道路、公共交通、公園など、都市基盤が充実している  
多摩丘陵の自然環境とも調和した多くのみどりが維持・保全されている  
教育施設、医療施設及びごみ処理施設など、豊かな暮らしを送るために必要な生活機能が充実している  
災害危険性が低く、安全・安心に生活できる

その一方で、住宅建設を開始してから45年以上が経過し、高齢化の進展などに伴い丘陵地を造成して整備を進めてきたことによる様々な課題も顕在化しており、今後、そうした問題が更に深刻化していくこととなり、多摩ニュータウンの弱点となることも十分考えられる。

今後は、多摩ニュータウンの持つ強みを最大限に活かしながら、ゆとりある空間をさらに磨き上げ、若い豊富な人材を活用して多摩ニュータウンにイノベーション<sup>\*</sup>を創出する産業を誘導するとともに、多様化するニーズに的確に対応し、再生を進めていくことが求められる。

## 2 多摩ニュータウン再生の課題

多摩ニュータウンの現状を踏まえて、再生に向けたまちづくりを進めていくにあたり、次のような課題に対応していく必要がある。

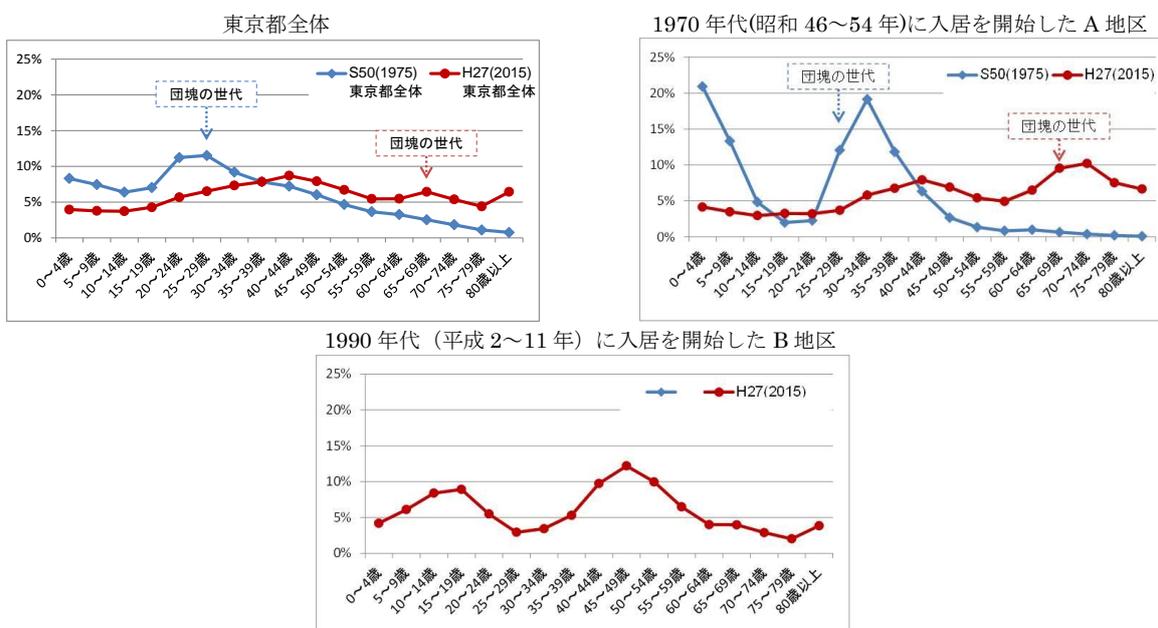
### (1) 世代構成の偏りの解消

多摩ニュータウンは、諏訪・永山地区から順次開発が進み、多くの住宅がファミリー向けの間取りを中心に供給されてきた。そのため、入居開始から40年以上が経過し、入居者の世代構成に偏りが生じている。

計画当初、賃貸団地では、住み替えによる転出と新しい住民の転入が生じるものと考えられていたが、子世代の転出が進む一方で、親世代では、団地に住み続ける入居者が多く、特に初期入居地区\*では急速に高齢化が進みつつある。若い世代の少ない地区については、子世代のUターンなどを誘導し、将来に渡る多世代によるコミュニティ形成を促進することが課題である。

現時点で高齢化が進んでいない地区においても、今後、同様の問題が発生することも想定されることから、多摩ニュータウン全体の課題として対策を行う必要がある。

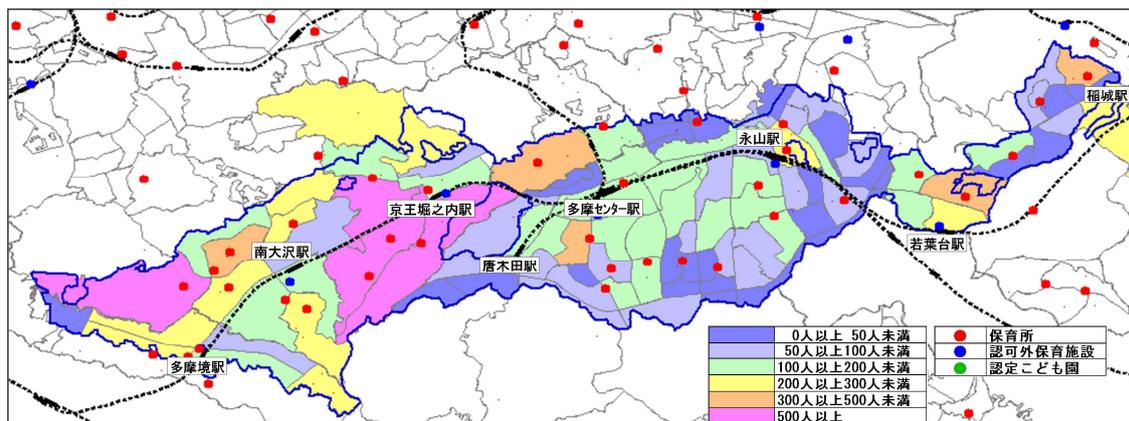
図表2-21 年齢階層別人口構成比



## (2) 子育て世代の生活利便性の向上

多摩ニュータウンにおいては、保育所など子育て施設は、0～6歳人口が少ない地域に多く立地する一方、0～6歳人口の多い地域に立地が少ない状況である。子育て施設の立地など地域的な需給のアンバランスを解消することにより利便性を高め、子育て環境を改善することが課題である。

図 2 - 22 保育所などの位置と町丁目別0～6歳人口（平成22（2010）年）



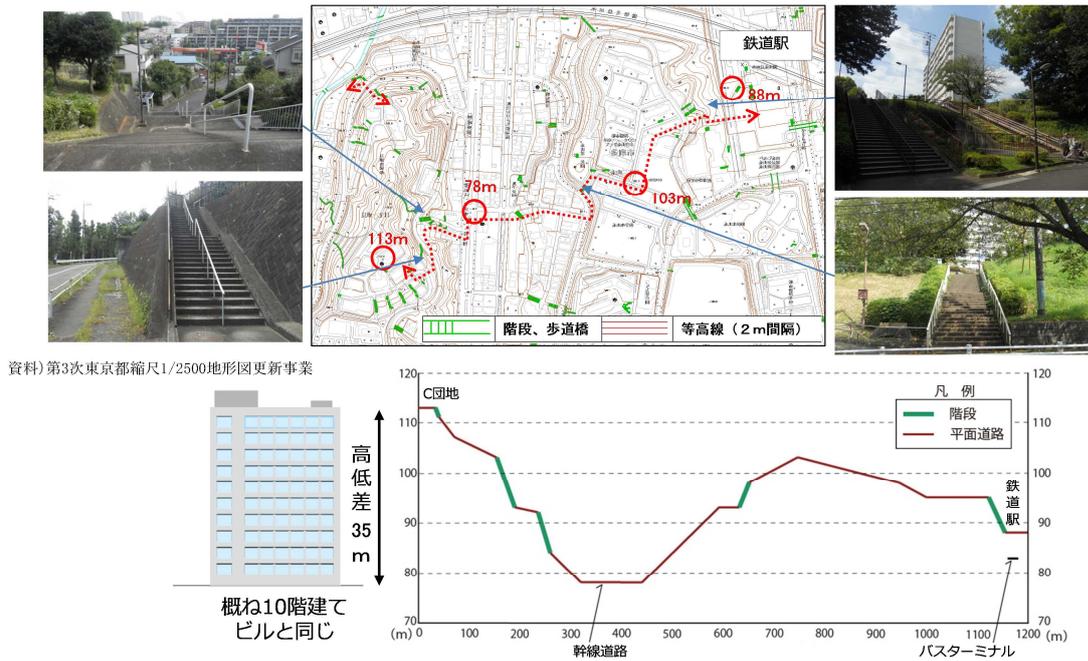
資料) 国土数値情報（平成27（2015）年度作成）及び国勢調査（平成22（2010）年）を基に作成

## (3) 高齢者の移動円滑化

多摩ニュータウンの開発では、多摩丘陵の起伏を生かして道路など様々な施設が整備されている。そのため、居住者の高齢化の進展にともない、移動円滑化の確保が課題となっている。

例えば、バス停のある幹線道路から住まいのある団地の間が、30メートルを超える高低差がある地区も存在し、高齢者の外出の妨げとなっている。階段を使用しないと移動ができないルートもあり、バリアフリー対応が十分とは言えない状況もある。

図表 2 - 23 幹線道路と団地の高低差



#### (4) 生活スタイルの変化への対応

##### 近隣センター\*の衰退

団地の商店街となる近隣センター\*は、住区における身近な生活サービスの拠点として居住者の暮らしを支えてきたが、初期入居地区\*では閉店している店舗が目立つ状況になっている。近隣センター\*が幹線道路から分離され、道路からの視認性が良くないことや、大型スーパーへの客の流出など居住者の購買行動の変化が原因として考えられる。高齢化が進む中で近隣センター\*が日常生活サービスの拠点として役割を担えていない地区では、居住者の日常の生活にも影響が及んでおり、施設の利活用を含めて、その対策が課題となっている。

図表 2 - 24 近隣センター\*の現況



## 外部車両の乗り入れを制限するルールの見直し

多摩ニュータウンの団地の多くは、団地内の住環境を維持するための外部車両の乗り入れを制限するルールや駐車スペースの不足など、介護や移動販売のための車両の受入れが困難な状況となっている。買い物弱者対策として、地元市\*との包括連携協定に基づき、民間事業者が生鮮品などの移動販売を実施している例も増えつつあり、加えて高齢の居住者による在宅医療・介護などのサービスに対するニーズがさらに増加していくと予想され、その対策が必要である。

図表 2 - 25 団地内における駐車スペースの状況など

### 【団地内における駐車スペース】（事例1）

- ・通路は不正駐車を防止するため障害物を設置している。



### 【団地内における進入規制】（事例2）

- ・団地内への車両の進入は限定されている。
- ・路上駐車を抑止するため柵が設置され、車1台分しか通行できない。

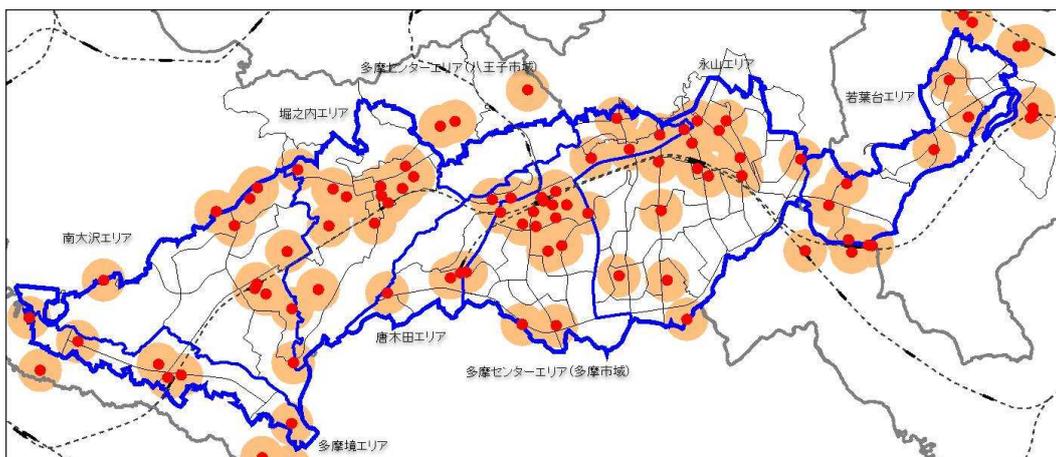


## 居住者の消費行動やライフスタイルの多様化などへの柔軟な対応

多摩ニュータウンの新住宅市街地開発事業\*区域内では、近隣住区理論\*を基本とした土地利用区分の制約から、コンビニエンスストアなどの施設の立地が極めて限定的となっている。そのため、居住者の消費行動やライフスタイルの多様化などの社会変化に十分対応できなくなっている。

今後は、道路沿道や団地内の住宅低層階に、店舗などのサービス施設を立地させるなど、居住者の多様なニーズにこたえられるよう、土地利用区分の考え方を柔軟に見直し、地域の個性やポテンシャルを最大限に活かしたまちづくりを進めていく必要がある。

図表 2 - 26 コンビニエンスストア 300m圏域



資料) 商業統計調査を基に作成 (平成 27(2015)年度)

### (5) イノベーション<sup>\*</sup>に資する業務機能の立地促進

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<sup>\*</sup>沿道などにおいて、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・研修所などの立地が進んでいる。

従業人口を増やし、職住近接型の多機能複合都市への転換を一層進めていくためには、インフラ整備の進展を見据えて、雇用の場をさらに創出していくことが必要である。

多摩ニュータウン内には、比較的区画の大きな施設用地などの未利用地が残っていることから、地域の特性を生かしたイノベーション<sup>\*</sup>に資する業務施設の立地を誘導していくことが求められている。

図表 2 - 27 未利用街区の状況



F 駅南側の暫定利用街区



F 駅西側地区



南多摩尾根幹線沿道

## (6) 業務施設の更新への対応

多摩ニュータウンでは、昭和 61 (1986) 年に特定業務施設<sup>\*</sup>の導入が可能となったことを機に、事務所や事業所などの業務施設の立地が進んだが、その当時に建設された施設は、今後、更新期を迎えることとなる。

これらの業務施設は、多摩ニュータウン内外の人々の雇用の場でもある。こうした施設の老朽化による多摩ニュータウン外への転出を防がなければならぬ。これらの業務施設が多摩ニュータウン内で引き続き事業継続するための対策が必要である。

図表 2 - 28 多摩ニュータウンへ進出した企業(まちだテクノパーク)



## (7) 集合住宅の老朽化対策

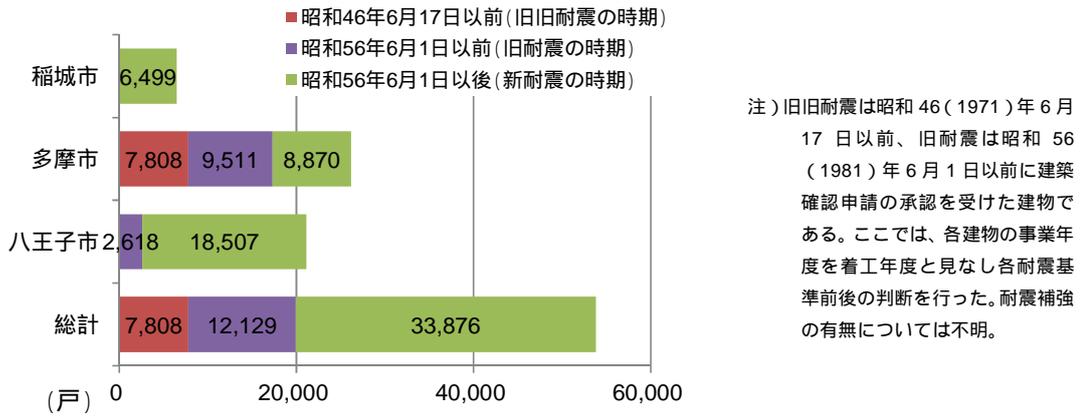
多摩ニュータウンの一部の団地では、入居から既に 40 年以上が経過し、居住者の高齢化も進み、住宅の老朽化や機能の陳腐化が顕在化している。

団地の約 4 割に相当する約 2 万戸が、昭和 46 (1971) 年以前の旧々耐震基準<sup>\*</sup>または昭和 56 (1981) 年以前の旧耐震基準<sup>\*</sup>で建築されたものであると推計される。エレベーターが設置されていない中層 (3 階から 5 階建) の団地が、初期入居地区<sup>\*</sup>を中心に多く存在し、高齢者の円滑な移動の妨げとなっている。

初期に建設された分譲型の集合住宅は、築後 40 年を経過し、建替えの時期を迎えつつある。こうした集合住宅は権利者が多数であることに加え、権利形態や管理方式も多様であり、一団地内の建物を一括で建て替えるためには様々な課題がある。

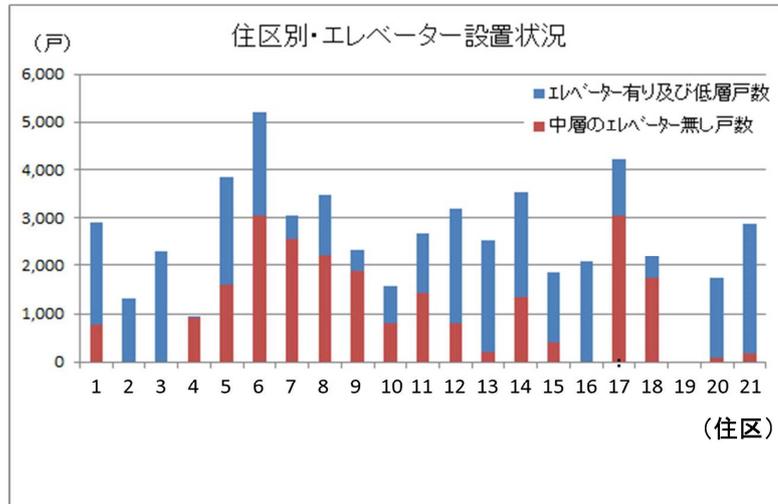
多摩ニュータウン内の戸建住宅についても、現状では空き家問題は顕在化していないが、今後、高齢化の一層の進展に伴い対策が求められるものと考えられる。

図表 2 - 29 建物の着工時期



資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成

図表 2 - 30 住区別エレベーター設置状況



注) エレベーター設置の有無は、中層(3~5階建て)の集合住宅を対象に「長寿社会対応住宅設計指針」(平成7(1995)年6月建設省住宅局長通達)の通達年次を基準とし、次の方法でエレベーターの有無を判断した。

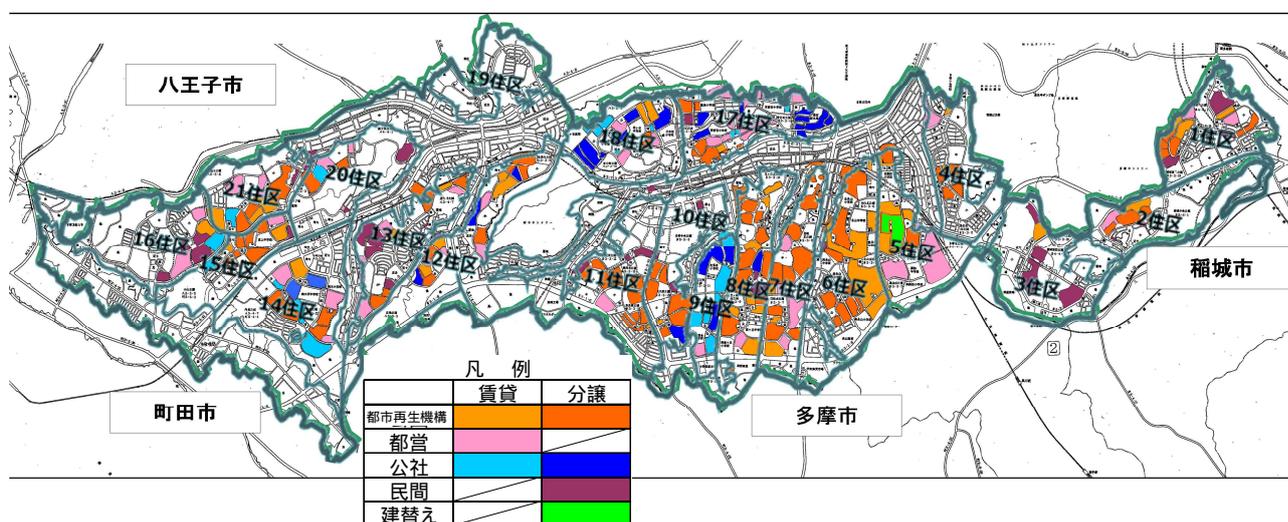
- ・入居年が平成8(1996)年以降はエレベーター有りとした。
- ・入居年が昭和50(1975)年以前は全てエレベーター無しとした。
- ・入居年が昭和50(1975)年から平成8(1995)年はプラン集や都市再生機構や東京都住宅供給公社ホームページ、不動産情報サイトを見て確認した。(この場合、エレベーター有無の記載が無い物件はエレベーター無しと判断した。)
- ・以上でもわからない場合は、現況調査を実施。

資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成

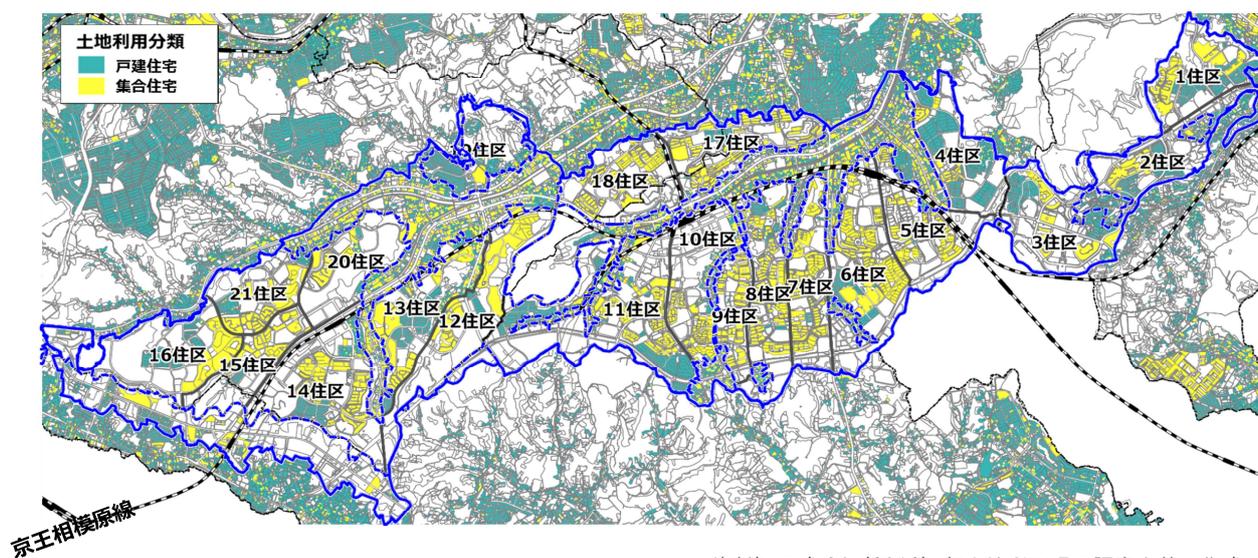
図表 2 - 31 エレベーターが設置されていない団地例



図表 2 - 32 集合住宅の建設主体



図表 2 - 33 戸建て住宅と集合住宅の分布



資料）平成 24（2012）年土地利用現況調査を基に作成

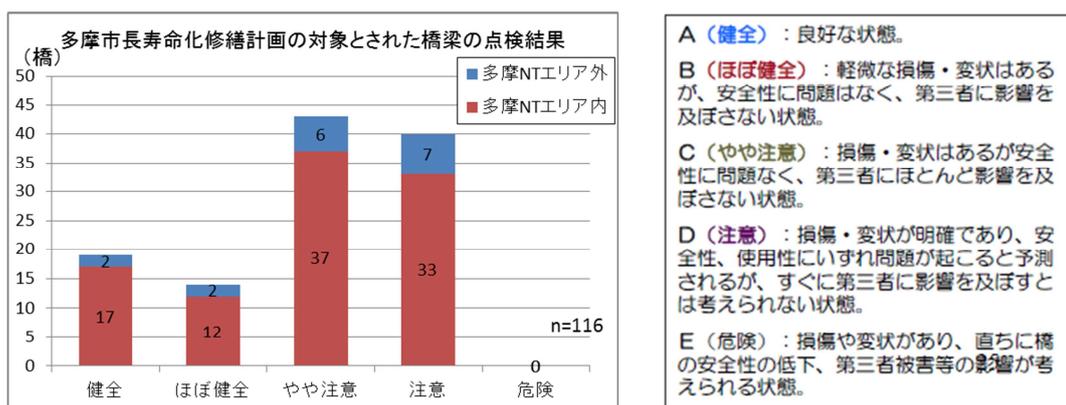
## ( 8 ) 公共空間や都市基盤の適切で効率的な維持管理

多摩ニュータウンでは、車の通る道と人が歩く道ができるだけ平面交差せず安全・快適に移動できる「歩車分離」の考え方に基づき、跨道橋\*などが多く整備されている。これらの施設が老朽化し更新期を迎えつつある。

また、多摩ニュータウンの大きく育った街路樹は、根上がりや街路灯照明効果の低下、防犯対策など、若木時には見られない様々な管理上の問題も生じている。

今後、生産年齢人口\*の減少に伴う税収の減少や、管理を担う人的資源の確保が困難になることが見込まれる。そのため、施設の状態を把握し、その状態を踏まえた長期的な修繕の計画を立て、構造物の長寿命化や更新の時期を平準化するなど、効率的に維持管理していくことが求められている。

図表 2 - 34 多摩ニュータウン（多摩市域）の橋梁<sup>りょう</sup>の老朽化の状況



資料) 多摩市橋梁長寿命化修繕計画 (概要版)、多摩市行政評価市民フォーラム資料 (平成 25 (2013) 年 8 月) を基に作成

図表 2 - 35 効率的な維持管理が必要な施設

多摩ニュータウンの跨道橋



根上がりにより歩道舗装を持ち上げた事例



樹木が過密で常時暗い状況



出典) 「多摩都市整備本部 35 年の軌跡 多摩のまちづくり」、平成 26 年度大径木再生指針 (東京都)、  
「街路樹よくなるプラン」 (多摩市)

### (9) 大規模災害発生時の被害の軽減

近年、我が国では大地震などの大規模災害が多発していることから、多摩ニュータウンにおいても首都直下地震をはじめとする様々な災害リスクを想定して防災力を強化・向上しておくことが必要である。

住民の生命を脅かす住宅などの倒壊や、救護・復旧活動の妨げとなる電柱の倒壊を防ぐ対策のほか、帰宅困難者の発生を想定した対策や、被災時の企業の持続的な事業継続のための対策などを講じておくことが不可欠である。また、大規模・広範囲に被災した場合には、公的機関による十分な救護・復旧活動が望めない可能性も想定されることから、住民自ら、あるいは、住民同士が助けあうような対策を進めておくことも重要である。

図表 2 - 36 地震発生時に倒壊した電柱（千葉県香取市）



出典) 国土交通省ホームページ

## 第3章 2040年代までに想定される社会変化への対応

---

多摩ニュータウン再生を検討する上で、現状の多摩ニュータウンが抱える課題を解決していくことに加えて、「都市づくりのグランドデザイン（仮称）<sup>\*</sup>」に掲げる多摩地域の将来像や技術革新、交通インフラ整備の進展など、再生に影響を及ぼす社会の変化に的確に対応していくことが求められる。

### 1 交通インフラ整備の進展

#### （1）リニア中央新幹線<sup>\*</sup>の開業に伴い、産業や居住機能の立地ポテンシャルが向上

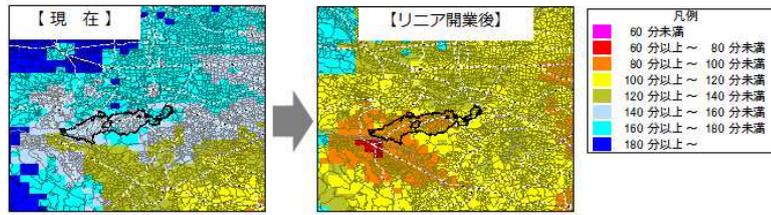
リニア中央新幹線<sup>\*</sup>の開業により、三大都市圏が一体となった7千万人規模の「大交流リニア都市圏<sup>\*</sup>」が出現する。リニア中央新幹線<sup>\*</sup>神奈川県（仮称）駅の活用により、これまでは考えられなかった新たな産業が立地する可能性が高まり、人々のライフスタイルに変化が現れ、様々な波及効果を生み、暮らしの質の向上や経済活性化がもたらされる。

現在、名古屋中心部から多摩ニュータウンへの所要時間は140分～180分であるが、リニア中央新幹線<sup>\*</sup>開業後は、橋本駅付近に計画されている神奈川県（仮称）駅の活用により、80分～120分へと約60分程度の短縮が見込まれる。また、多摩ニュータウンから東京国際空港や中部国際空港などへのアクセス性も向上する。

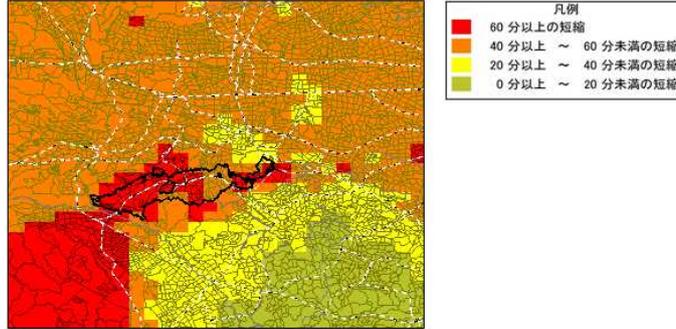
これにより、多摩ニュータウンにおいても新たな産業や居住機能の立地ポテンシャルが高まるものと考えられる。

図表 3 - 1 リニア中央新幹線\*開業による所要時間短縮効果（名古屋～各地域）

【名古屋からの所要時間比較】



【リニア開業による所要時間短縮効果】（名古屋～各地域）

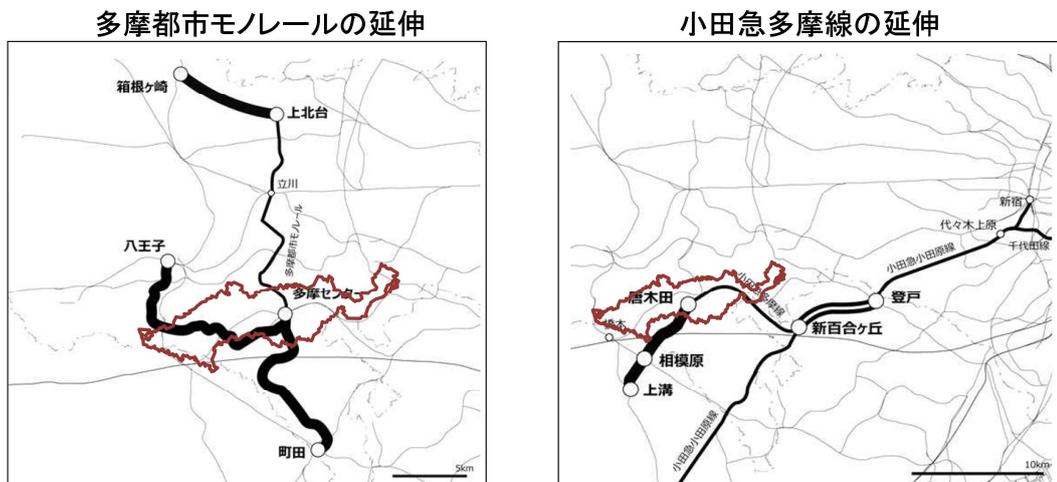


## （2）多摩都市モノレールなど鉄道ネットワーク整備の進展

交通政策審議会\*の「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（平成28（2016）年4月20日）において、多摩都市モノレールの延伸および小田急多摩線の延伸が示されている。

これに基づき、今後、鉄道整備が進めば、多摩センター駅を中心とした公共交通ネットワークが強化され、多摩ニュータウンと他地域との交流が一層活発化するものと考えられる。

図表 3 - 2 多摩都市モノレールと小田急多摩線の延伸



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 平成28（2016）年4月20日）

### (3) 圏央道\*など、高速道路ネットワーク整備の進展

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ICがある。圏央道\*は平成29年2月に茨城県区間が開通し、2040年代までには全線が開通するものと期待されている。

こうした高速道路ネットワーク整備と南多摩尾根幹線\*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る。

図表3 - 3 圏央道\* 開通予定年度





## 2 社会状況の変化

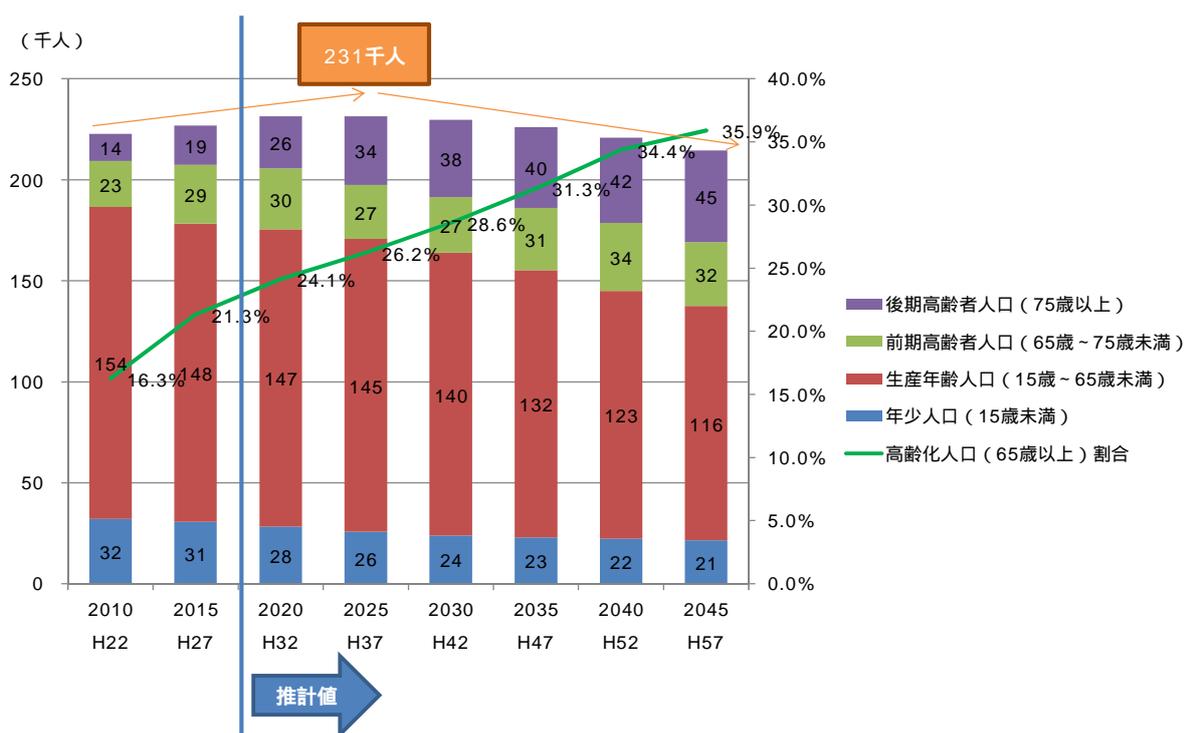
### (1) 高齢者の増加や生産年齢人口\*減少が深刻化

今後、多摩ニュータウンの人口は平成 37 (2025) 年をピークに、減少に転じることが推計されている。

その内訳をみると、生産年齢人口\*、年少人口\*は年々減少を続ける一方、高齢者は増加し続け、2040 年代には多摩ニュータウンの人口の 1/3 以上を高齢者が占める見通しである。

初期入居地区\*では、既に高齢化率が 40% を超える地区もあり、諏訪・永山地区や愛宕地区などでは、少子・高齢化に対応した再生の取組を重点的に進めることが必要となっている。

図表 3 - 5 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移 (多摩ニュータウン全体)



注) 平成 22 (2010) 年、平成 27 (2015) 年の人口は国勢調査による。平成 32 (2020) 年以降は、何も施策を行わない場合 (現状趨勢) の推計値。平成 22 (2010) 年国勢調査を基準値とし、推計値は「日本の地域別将来推計人口」(平成 25 (2013) 年 3 月推計、国立社会保障・人口問題研究所) の方法、前提に準拠して算出。

資料) 国勢調査 (平成 22 (2010) 年、平成 27 (2015) 年) 及び「日本の地域別将来推計人口 (平成 25 年 3 月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所) を基に作成

## (2) ダイバーシティ<sup>\*</sup>の進行によるライフスタイルの多様化

リニア中央新幹線<sup>\*</sup>の開業により、首都圏や他の大都市圏などとの時間距離が短縮され、国内外の人・モノ・情報などの往来が活性化する。2040年代の多摩地域では総合的な交通ネットワークの構築と自動運転技術などの最新技術の組み合わせにより、超高齢社会でも多世代の自由自在な移動と交流が実現している。

また、多様化する価値観に対応するため、柔軟な働き方の視点を持った都市づくりなどにより、ライフスタイルやライフステージに応じて選択できる、住み、働き、憩う場が用意されている。

こうした社会・生活状況の変化を背景に、芸術・文化・スポーツなどを織り込んだまちづくりにより、新たなまちの魅力と出会いの場が創出されるとともに、地震に強い地域特性を活かし、災害時にも業務機能を継続させる基盤を確保するなど、多摩ニュータウンのポテンシャルを向上させる取組が行われている。

## (3) 大学における留学生の受入れ拡大や海外からの研究者の増加

近年、世界規模で、大学において優秀な外国人留学生の獲得をめぐってしのぎを削る状況が生まれている。

こうした動向を踏まえ、多摩ニュータウンにおける代表的な大学である首都大学東京では、「首都大学東京国際化行動計画」（平成 25（2013）年）において「2022年度までに、留学生の在籍数を本学生の約1割にあたる900名程度に拡大する」、「外国人教員の比率について、当面5%を目標にする」（平成25（2013）年における外国人教員比率3%）と位置付けている。

また、中央大学では、「中長期事業計画 Chuo Vision 2025（平成23（2015）年12月）」において「多摩キャンパスについては、施設・設備を一層充実させてグローバル・キャンパスとしての特色を強化」「国際寮を充実し、外国人留学生が食と住の不安を感じることなく留学できる環境を整備」することが計画されている。

今後、留学生や海外からの研究者の増加を見据え、多摩ニュータウン再生を進めるに当たり、国際化に対応したまちづくりが不可欠である。

図表3 6 多摩ニュータウンにおいて想定される社会状況の変化に関する整理

項目	ライフスタイルで想定されるイメージ
高齢者と子育て世代の社会参加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢化が進展する一方、高齢者は健康寿命が更に延びるとともに、多様な働き方による就労などが可能となっている。</li> <li>・ 子育てしながら安定して働くことができるとともに、子どもたちが将来に夢や希望を持つことができる社会が実現している。</li> </ul>
ライフスタイルの多様化の進展	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「ゆとり」や「質」を重視する生活、モノを持たずにシェア・レンタルする生活などが実現されている。</li> <li>・ 緑豊かな環境と歩行者専用道路のネットワークを活用した、自転車やランニングなど健康志向の生活が浸透している。</li> <li>・ ライフステージ・ライフスタイルに応じた住まいが、多摩ニュータウン内で選択可能となっている。</li> <li>・ 団地の空き店舗などをアトリエとして活用するなど、現代アートなどを体感する機会が増えている。</li> </ul>
世界の人々の往来の活発化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際空港やリニア中央新幹線*を活用し、世界の人々の往来が活発になっている。</li> <li>・ 大学・研究機関における留学生・外国人研究者が増加し、多様な人々が共生する社会が実現している。</li> </ul>

### 3 技術革新

#### (1) 自動運転、エネルギー、ロボット・人工知能、情報・通信などの技術革新の進展

2040年代には、社会の変化を支える技術革新が、ライフスタイルや働き方に大きく影響を与える。

例えば、完全自動走行システムの実現による高齢者などの移動困難の解消、再生可能エネルギーなどの普及・浸透による更なる環境改善への貢献、人工知能やロボットの普及に伴う生活利便性の向上や産業効率化、情報・通信技術の進化に伴う場所や時間的制約の低減などが考えられる。

答申では、2040年代の社会の変化を支える技術革新として、自動運転技術、エネルギー・環境技術などについて次のとおり想定されている。

「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申」抜粋

#### (自動運転技術)

- 「レベル4」と呼ばれる完全自動走行システムの実現により、自動車交通の安全性が飛躍的に向上するとともに、人・車・交通環境の情報を統合的に扱う取組が進み、高齢者や子育て世代など交通弱者の自由な移動、移動時間の活用、公共交通機関や物流業界における人材不足の解消・効率化が実現している。

#### (エネルギー・環境技術)

- 技術革新が進み、再生可能エネルギーや水素エネルギーが都市活動を支える主要なエネルギーとして活用された、持続可能で低炭素な社会が実現している。
- 再生可能エネルギーについては、革新的に高性能な太陽電池や蓄電池などが開発され、広く普及している。
- 水素エネルギーについては、自然条件により発電出

力が左右される太陽光などの再生可能エネルギーを補完する役割にとどまらず、再生可能エネルギーなどの活用と併せて、使用時だけでなく、製造時にもCO<sub>2</sub>を排出しないCO<sub>2</sub>フリー水素の供給システムが確立されている。

(ロボット・人工知能技術)

- 知性や感性の要素を持ったロボットが、産業・福祉分野などに幅広く導入され、高齢者や障害者などの生活支援に活用されるとともに、幅広い分野の労働力として貢献している。

(情報・通信技術)

- ICT (Information and Communication Technology) の進展により、多くの新技術が産業や暮らしに取り込まれ、その安全性・利便性・効率性を高めている。

この答申や多摩ニュータウンの地域特性を踏まえ、2040年代の社会変化を支える技術革新により、次のようなライフスタイルイメージが想定される。

図表3 7 技術革新で想定される多摩ニュータウンのライフスタイルイメージ

項目	ライフスタイルで想定されるイメージ
自動運転技術 など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスへの自動運転の導入などにより、高齢者や子育て世代など交通弱者の自由な移動が実現されている。</li> <li>・高齢者の移動円滑化に関する実証実験などにより、地域の手軽な移動手段が導入されている。</li> </ul>
エネルギー・ 環境技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水素など、先進的な環境技術分野における実証実験のフィールドとしての活用が進み、エネルギーの地産地消が実現されている。</li> </ul>
ロボット・ 人工知能技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>・知性や感性の要素を持ったロボットが福祉分野に幅広く導入され、高齢者などの生活支援に活用されている。</li> </ul>
情報・通信技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IoT<sup>*</sup>技術により、モノの位置や動きをリアルタイムに把握できるようになり、高齢者の見守りなどに活用されている。</li> </ul>



## 第4章 多摩ニュータウンが目指す将来像

### 1 多摩ニュータウン再生の理念

2040年代までに想定される社会変化や多摩ニュータウンの現状を踏まえた再生の課題に対応し、地元市、事業者、住民などと連携した取り組みを進めるために、多摩ニュータウン再生の理念を明らかにする。

これまで多摩ニュータウンのまちづくりで蓄積してきた「強み」を活かし、課題解決を的確に進めていくためには、再生に係る関係者が理念を共有し、取組を効果的に進めていく必要がある。そこで「地域の活力」と「豊かなくらし」の側面から、次の2つの理念を掲げて再生を目指すこととする。

#### 多摩ニュータウン再生の理念

地域の  
活力

多様なイノベーション\*を創出し、世界に通じる新たな価値を生み続ける活力にみちたまち

豊かな  
くらし

ライフスタイルの多様化に柔軟に対応し、豊かな緑の中で安心して住み働くことができる持続可能なまち

## 2 2040年代の生活像（ライフスタイル）

多摩ニュータウンの理念を分かりやすく示すため、2040年代における人々の「なりわい」や「くらし」などの活動の姿（ライフスタイル）を明らかにする。

2040年代の社会を見通すことは容易ではないが、多摩ニュータウンの特性や「2040年代までに想定される社会変化への対応」などを踏まえ、ゆとりと経済活力とが両立し成熟した多摩ニュータウンでの生活像（ライフスタイル）を次のとおり示す。

### 2040年代の生活像(ライフスタイル)

豊かな緑と良好な生活環境の下で、先端技術を活用し、まちづくりにより高齢者や子育てなどを支えることで、多様なライフスタイルやライフステージに応じて、誰もが安心して住み・働き・憩うなど、充実した生活を実現

多摩ニュータウンにおける2040年代の生活像(ライフスタイル)について、アクティブシニア、高齢者、子育て世代、外国人居住者を例に、イメージを示す。

(1) アクティブシニア (67歳 女性)

「金融関係の会社に勤めていました。これまで培ってきた知識・人脈を活用して、今は団地内にあるコワーキングスペースで活動している若手の起業を積極的にサポートしています。また、多摩ニュータウン近隣の里山や団地内の家庭菜園などを利用して、健康づくりを兼ねたゆとりある日々を送っています。」

朝

- ・ 創出用地での家庭菜園
- ・ 見守り活動



近所に住む小学生が登校するのを見守りながら家庭菜園で過ごす。

昼

- ・ 起業相談



出典) 都市再生機構 ホームページ

近隣センター跡を利用したコミュニティカフェで、隣のコワーキングスペースで活動している起業家、学生等に、国際展開についてのアドバイスをする。

夕

- ・ アートイベント



出典) 新潟市ホームページ

今夜開催されるアートイベントを見るために、大阪の友人がリニア新幹線で多摩ニュータウンに来る。情報発信を積極的に行っているため、多摩ニュータウンの知名度が上がっている。

## (2) 高齢者 (83 歳 男性)

「都心の機械系の会社で70歳まで働いていました。朝はラジオ体操に参加し、健康に生活しています。最近足腰が少し弱ってきましたが、自動運転車があるのでどこにでも出かけられます。夜、友人とコミュニティカフェで将棋をするのが楽しみです。」

朝

### ・ ラジオ体操



出典) 多摩市ホームページ

近所の公園でラジオ体操に参加する。

昼

### ・ 自動運転車で移動



出展) 春日井市  
ホームページ

出典) 東京都  
ホームページ

シェアサイクルを借りようとしたが、デジタルサイネージに集中豪雨の予報が出ていたので、自動運転車で移動する。

夕

### ・ コミュニティカフェで将棋



出典) 多摩市ホームページ

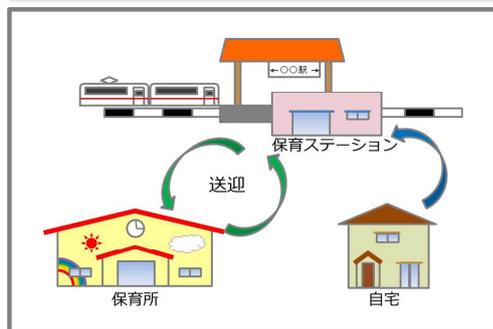
団地内のコミュニティカフェで友人と将棋をする。

### (3) 子育て世代 (35歳 男性)

「小学生の娘と保育園の息子がいます。母が私を育てた時代では、駅から遠い保育園に通わざるを得ませんでした。今では、駅前保育ステーションに入れることが出来てとても便利です。また、仕事はテレワークなども活用して時間の節約を図りつつ、身近な団地内に菜園やアトリエがあるなど、様々な体験ができる環境の中で子育てしています。」

朝

- 子どもを保育ステーションに送る。



最寄駅の駅前にある保育ステーションへ子供を送る。

昼

- 家庭菜園の収穫



出典：都市再生機構：AURA243 多摩平の森

下の子を迎えに行った後は家庭菜園の手入れを一緒にする。収穫した野菜は夕飯に使用。

夕

- 仮想オフィス上で打合せ。



出典) 富士見町ホームページ

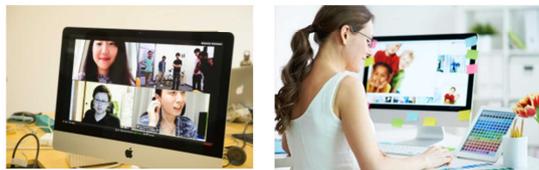
仮想オフィスシステム上で打合わせ。テレワークを活用し、地方に移住する同僚も多い。

#### (4) 外国人技術者

「人工知能の研究をしています。ニューヨークの本社に所属していますが、1年の半分位は多摩ニュータウンに来ています。多摩ニュータウン内の研究所に勤務しながら、近くの戸建住宅地に職住近接で暮らしています。日中、緑豊かな歩行者専用道路をジョギングしたり、ホームパーティのできるゆったりとした敷地が気に入っています。」

朝

##### ・ ミーティング



出典) IT WORKS@島根ホームページ (左)  
富士見町ホームページ (右)

朝7:00にニューヨーク本社の担当技術者から報告を受ける。人工知能の開発状況が遅れている。

昼

##### ・ トレーニング



出典) 都市再生機構  
ホームページ

出典)  
広報あきる野

ランチタイムに緑豊かな歩行者道ネットワークを使ってジョギング。飲み物を注文し、ドローンで公園まで運ぶ。ベンチで隣に座った留学生と会話。人工知能の研究をしているらしい。大学の連絡先を教えてもらう。

夕

##### ・ パーティー



出典) 観光庁  
ホームページ

出典) 産業労働局  
ホームページ

休日は自宅に友人たちを招いてホームパーティー。広々しているため、多くの人を呼ぶことができる。ウェイターはベンチャー企業で試作中のロボットが担当。他企業の代表と今後のビジネス展開について相談。

## (5) 外国人留学生

「アジアからの交換留学生です。人工知能について研究するため、東京に来ました。多摩ニュータウンには大学がたくさんあって、世界トップクラスの教育・研究環境が整っていてとても気に入っています。卒業後は、多摩ニュータウンで就職して、ここで暮らしていきたいと思っています。」

朝

### ・ 通学

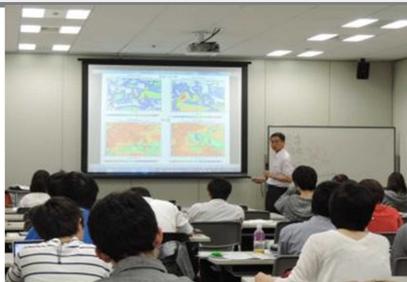


出典) 港区ホームページ

団地の一角にある留学生寮から自転車シェアリングの電動アシスト付き自転車で通学。坂があっても快適に移動し、市域をまたいで乗り捨てることができる。

昼

### ・ 受講



出典)  
首都大学東  
京ホーム  
ページ

世界トップクラスの教授による人工知能に関する講義を受ける。  
日本語による講義ではあるが、AIの発達により多言語間のコミュニケーションのハードルは低くなっている。

夕

### ・ ボルダリング



出典) 江東区ホームページ

大学近くのスポーツ施設で留学生のクラスメートとともにボルダリングを楽しむ。

### 3 多摩ニュータウンが目指す都市構造

2040年代の多摩ニュータウンが目指すべき再生の理念や生活像を具現化し、広域的視点をもって都市づくりを計画的に展開していくために、都市基盤やまちづくりのあり方を都市構造として、「広域」、「地域」、「地区」の3段階で示す。

#### (1) 広域

都市構造（広域）では、多摩ニュータウンを広域的に捉え、都市基盤やまちづくりのあり方を示す。

答申などに示されたまちづくりの方針を踏まえ、都市構造（広域）を次のように設定する。

#### 都市構造(広域)

広域ネットワークを活かし、東京圏をリードするエンジンとなる「交流・連携・挑戦」のゾーンを形成

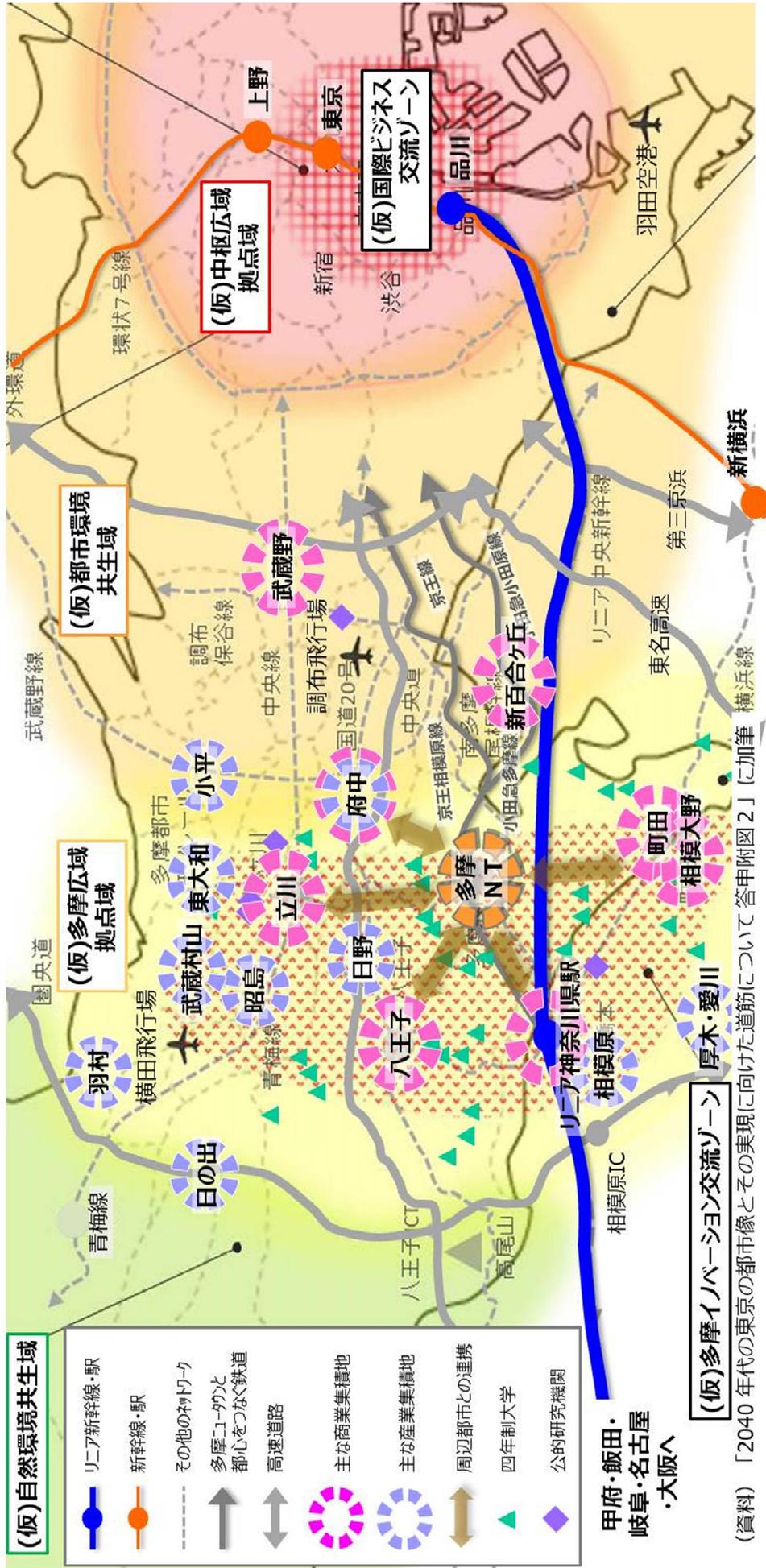
多摩ニュータウンは、「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン<sup>\*</sup>」における中心的な拠点の1つであり、「(仮)国際ビジネス交流ゾーン」のほか、八王子、立川、町田、相模原などと密接なかかわりを持ちながら活発な都市活動を展開している。

「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン<sup>\*</sup>」は、リニア中央新幹線<sup>\*</sup>開業などに伴う国際空港アクセスの改善により、世界との人・モノの往来が短時間化されている。高速道路網の充実やリニア中央新幹線開業により、国内各地の生産拠点と人・モノ・情報の各面で緊密に連携している。

多摩の南北方向の公共交通の充実により、各拠点間の円滑な移動が確保されている。改善した交通を背景に、大学を中心としたビジネスマッチング拠点が形成され、ベンチャー企業が集積している。

**(都市構造の広域については、「都市づくりのグランドデザイン」の記載内容と整合を図ることとする)**

図表 4 - 1 都市構造 (広域)



## (2) 地域

都市構造（地域）では、多摩ニュータウン全体の都市基盤やまちづくりの考え方を示す。

計画当初からの経緯や地元市\*の都市計画マスタープランなどに示されたまちづくりの方針を踏まえ、都市構造（地域）を次のように設定する(図表4-2)。

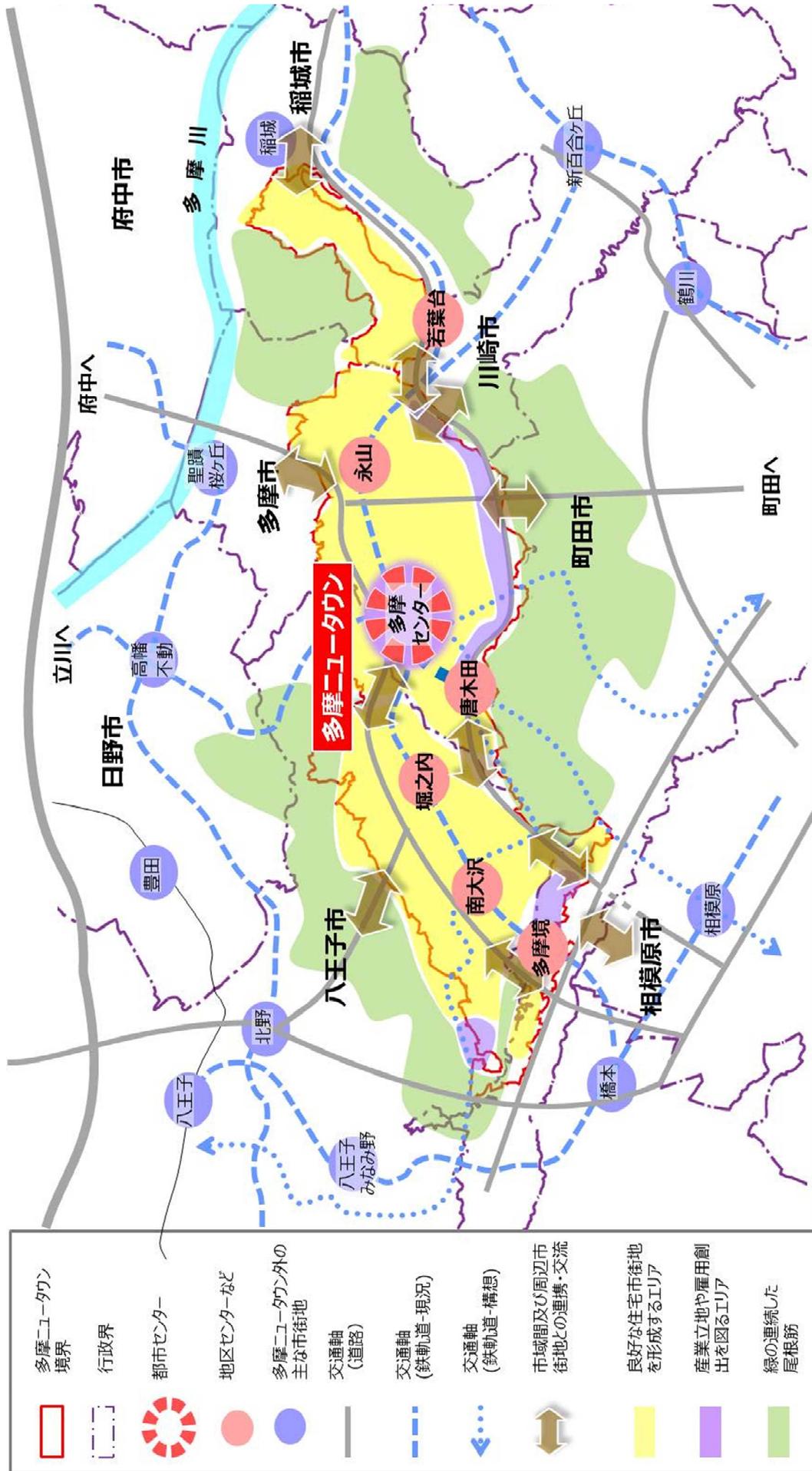
### 都市構造(地域)

周辺市街地との交流・連携も含め、地域全体のポテンシャルを高める  
職住近接のエリアを形成

具体的には、多摩センター駅に商業、業務、文化、アミューズメントの主要機能を集約した都市センター\*を配し、若葉台、永山、堀之内、南大沢の各駅前に、これより規模の小さい地区センター\*を配置し、唐木田、多摩境などを含め、各センター間の緊密な連携により一体的な機能発揮を図る。

同時に、公共交通ネットワークの充実により、他県を含む市域間及び周辺市街地との連携、交流が活発化し、都県境を結ぶ道路ネットワークの形成により、橋本・相模原との活発な交流がなされている。

図表4-2 都市構造(地域)のイメージ



### (3) 地区

都市構造(地区)では、鉄道駅などを中心とする圏域を対象に、2040年代の都市基盤とまちづくりの考え方を次のとおり示す(図表4-3)。

これまで近隣センター<sup>\*</sup>を中心として住区単位で生活に必要な機能を配置してきたが、将来の人口減少や高齢化、ライフスタイルの多様化などが進むことを踏まえると、交通利便性の高い駅などを中心に都市機能の適正配置を進めるとともに、地区内の交通環境を再構築することが必要である。また、地区内の施設は、社会経済状況の変化や地域のニーズに対応し、将来的に変容し得るものであることに留意する必要がある。

#### 都市構造(地区)

駅周辺や道路沿道などに生活を支える機能の集積を図り、その周りに様々なタイプの住宅を配置し、多様なモビリティによる移動の円滑化の基で、利便性の高い市街地を形成

具体的には、子育て世代や高齢者も安心して地域で暮らせるよう、地区センター<sup>\*</sup>や近隣センター<sup>\*</sup>、さらには道路沿道に、商業・業務施設や医療・福祉・子育て施設など生活を支える機能を再配置することにより、多摩ニュータウン独自の住み働きやすい集約型地域構造<sup>\*</sup>が形成されている。

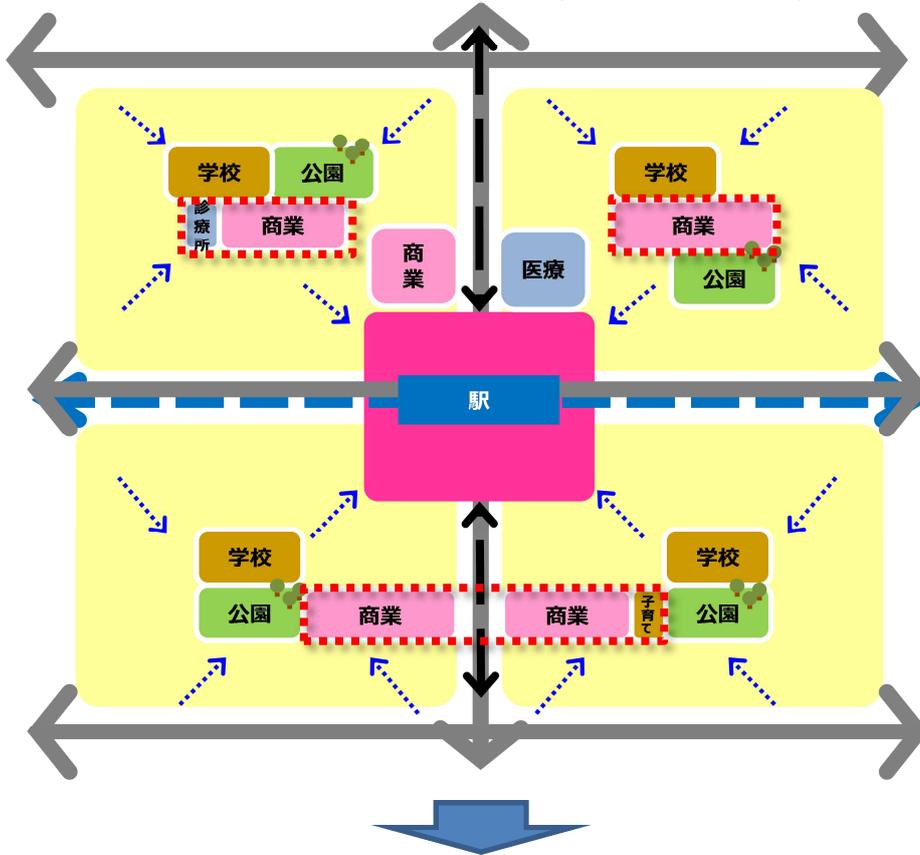
また、1つの住区において、日常生活に必要な機能をフルセットで持つのではなく、地域の実情に応じて、複数の住区で必要な機能を補完し合う市街地が形成されている。

商業・医療・産業など生活を支える主な機能は、地区センター<sup>\*</sup>や道路沿道などに立地し、近隣センター<sup>\*</sup>は福祉やコミュニティ活動の拠点など地域のニーズに合った機能に再生されている。

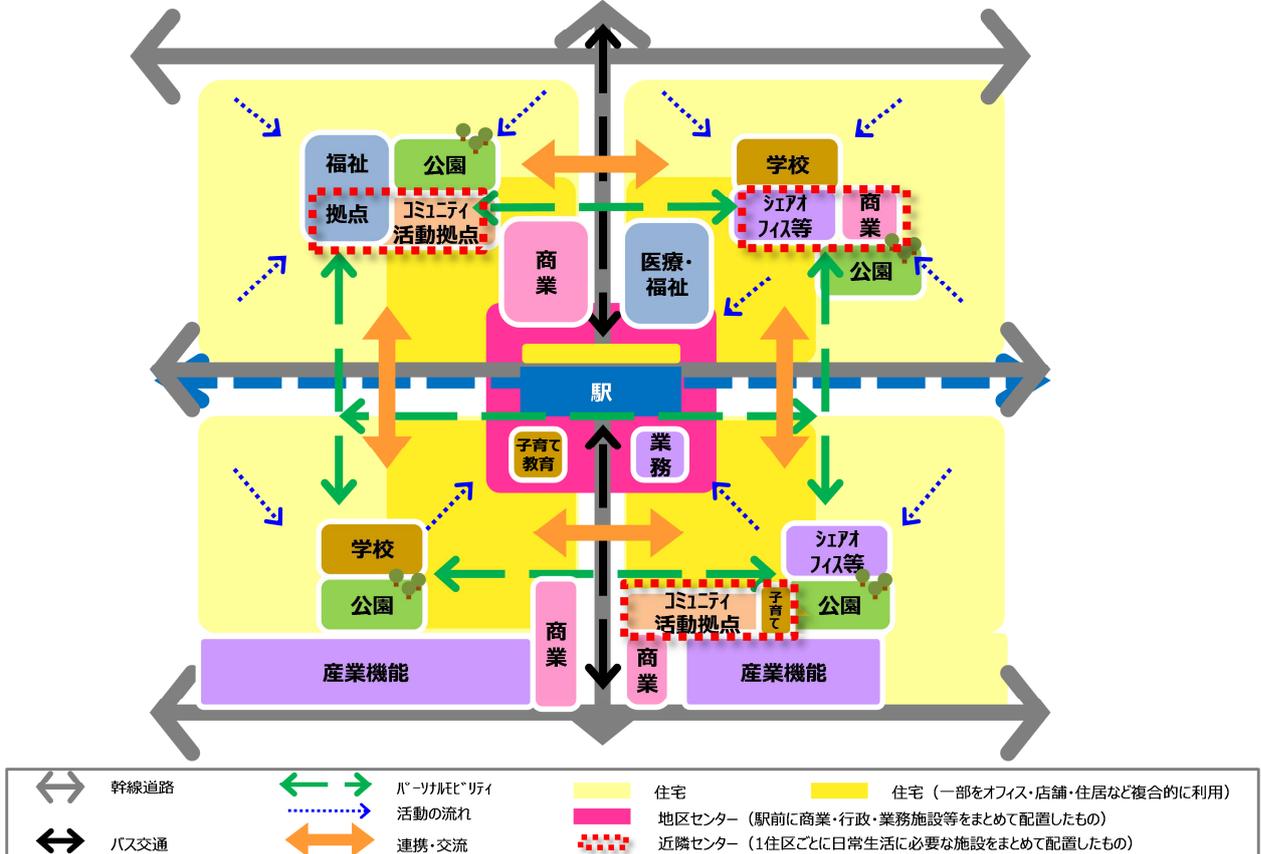
さらに、生活道路などを用いて、多摩ニュータウン内の駅や主要施設間を多様なモビリティでつなぐことにより、福祉、医療、子育て、教育などのサービスを楽しむまちが実現されている。

図表 4 - 3 都市構造(地区)イメージ

多摩ニュータウン開発当初のイメージ(近隣住区理論)



2040年代のイメージ(都市機能の再配置) 駅を中心に再配置した場合の例



## 4 目指すべき都市像・地域像

### (1) 多摩ニュータウンの都市像

「再生の理念」や「生活像」「都市構造」を実現するため、多摩ニュータウンが答申で示された「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン\*」の中でどのような役割を果たし、どのようなイメージの市街地となっていくべきか、広域的な視点を踏まえた目指すべき 2040 年代の将来像を都市像として示す。

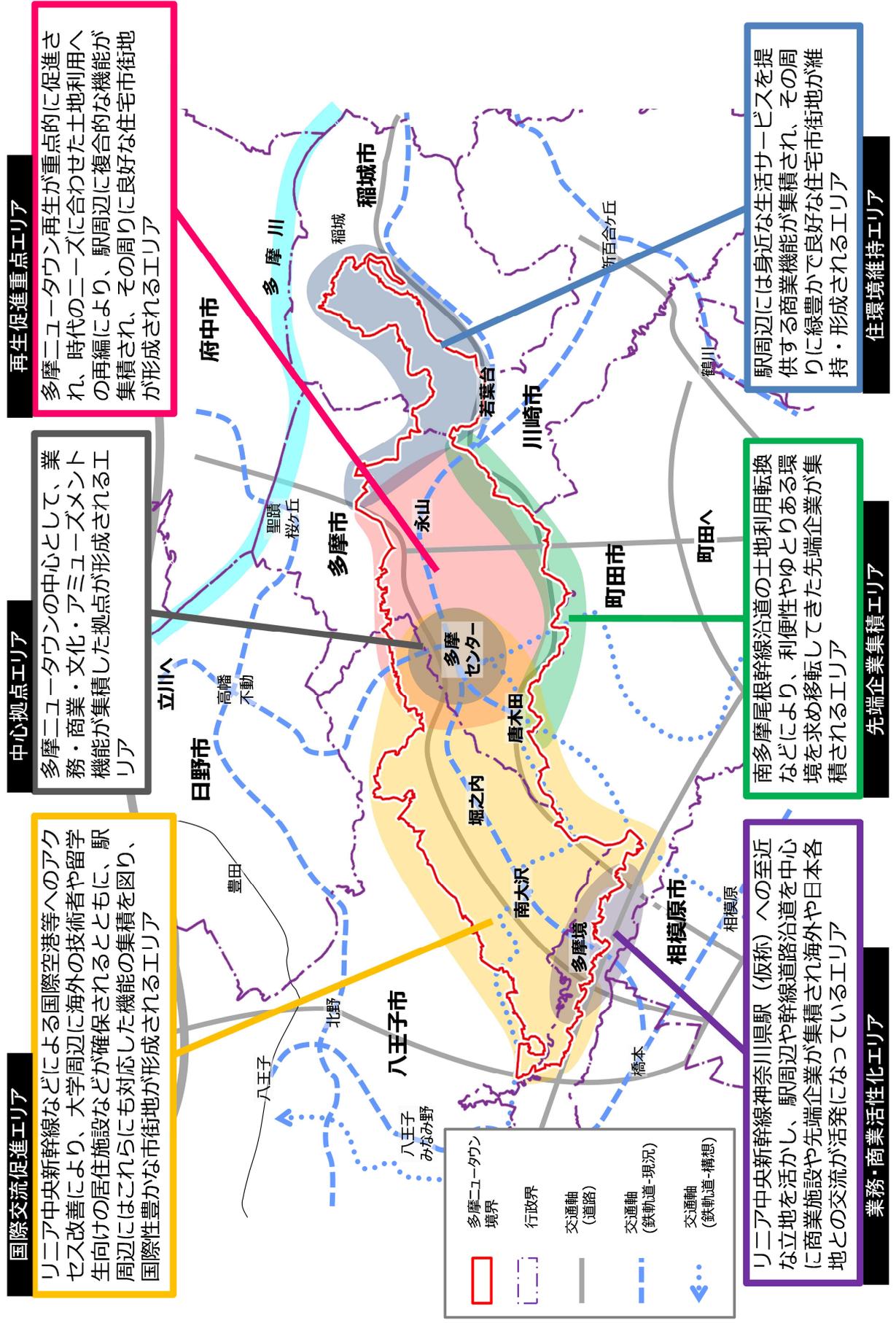
#### 目指すべき都市像

緑豊かで高質な住環境のストックや、周辺地域と交流・連携しやすい立地や大学の集積などを活かし、新たな価値を生み出す拠点の形成により、多様なイノベーション\*が創出され、生活を支える機能が集約された持続可能な都市

### (2) エリア別の地域像

多摩ニュータウンは、エリアごとに、入居開始時期や土地利用の特性などに違いがあり、各エリアのインフラ整備の進展による影響も考慮することが大切である。そこで、こうした多摩ニュータウンのエリア特性を踏まえ、地域を6つに区分して地域像を示し、その特性に対応した取組を進めていくこととする。

図表 4 - 4 エリア別の地域像





## 第5章 多摩ニュータウン再生に向けた視点と取組メニュー

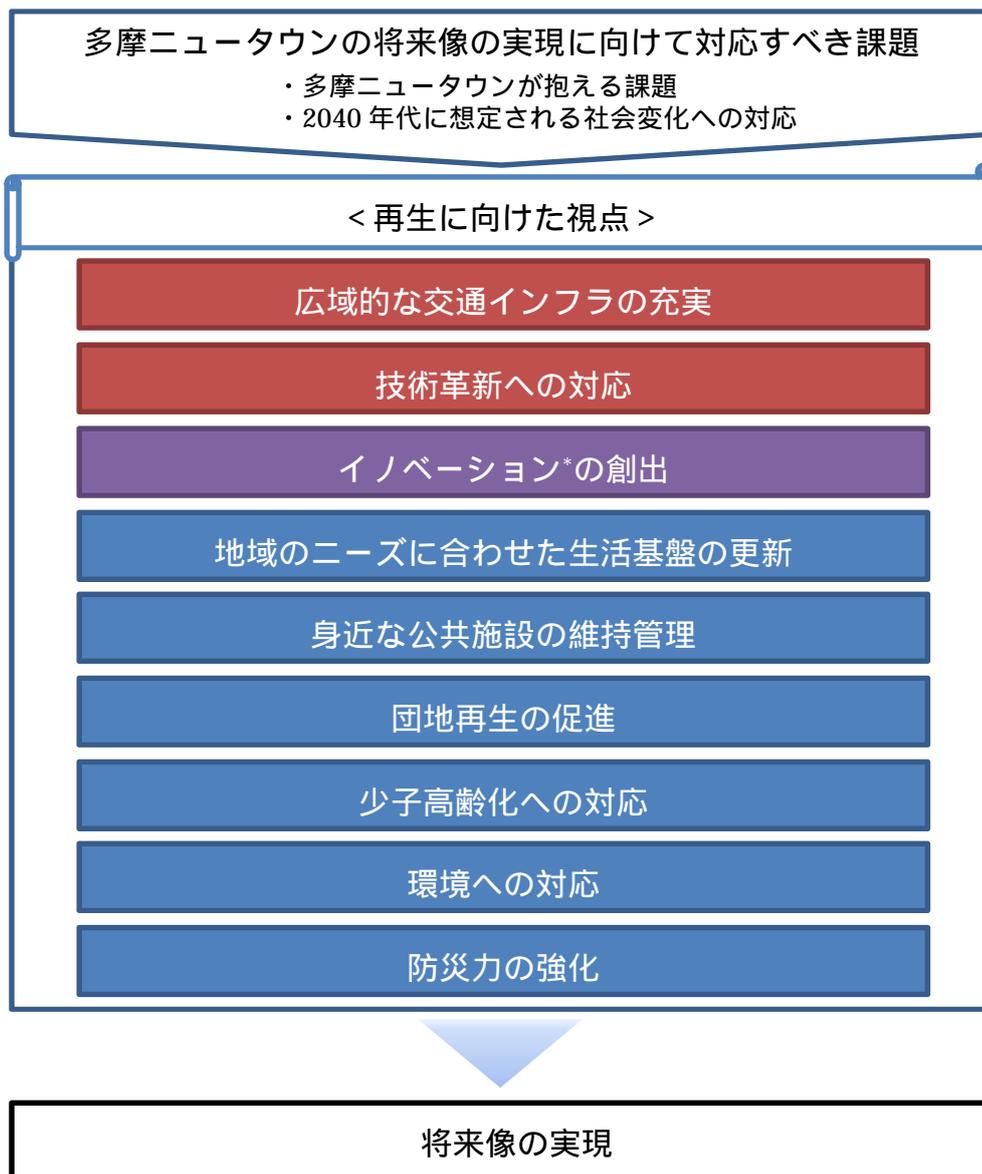
### 1 再生に向けた視点と基本的考え方

2040年代の社会変化を見据え、多摩ニュータウン再生への課題を解決し、目指すべき将来像を実現していくため、「再生に向けた視点」とその基本的考え方を示す。

#### (1) 再生に向けた視点

多摩ニュータウンの将来像を実現するため、「再生に向けた視点」として次の9項目を設定する。

図表5 - 1 再生に向けた視点



## (2) 再生に向けた基本的考え方

再生に向けた視点として設定した9項目に対して、それぞれ「将来像の実現に向けて対応すべき課題」と「再生に向けた基本的考え方」を次の通り示す。

### 広域的な交通インフラの充実

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・ 多摩ニュータウン再生を進めるうえで、リニア中央新幹線<sup>\*</sup>の開業や鉄道の延伸、圏央道<sup>\*</sup>の全線開通などの効果を最大限に活用していく必要がある。
- ・ また、南多摩尾根幹線<sup>\*</sup>の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークを形成することにより、多摩ニュータウンの魅力を向上させるとともに、当該道路と連動した道路沿道型業務商業用途への土地利用転換を誘導する必要がある。

(再生に向けた基本的考え方)

隣接する地域も含めて幹線道路や公共交通などの広域交通ネットワークの整備拡充を促進し、活力に満ちたまちを実現する。

### 技術革新への対応

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・ 2040年代の社会の変化を支える技術革新として、完全自動走行システムの実現による高齢者などの移動困難性の解消、再生可能エネルギーなどの普及・浸透による更なる環境改善への貢献、人工知能やロボットの普及に伴う生活利便性の向上や産業効率化、情報・通信技術の進化に伴う場所や時間的制約の低減などが想定されており、こうした最新技術を積極的に活用したまちづくりを進めていくことが必要である。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・ 多摩ニュータウンの高質なインフラを有効に活用し、技術革新に対応した実証フィールドとして位置づけ、まちづくりに先進的な技術を取り入れていく。

## イノベーション\*の創出

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン\*」として、企業、大学、研究機関やものづくり産業といった、既存の集積の活用・連携により、幅広い分野において新たなイノベーション\*を創出し、世界の若者が憧れて集まる「新たな価値を生み出す拠点」を形成していく必要がある。
- ・多摩ニュータウンと周辺地域の一部の大学においては、将来、留学生の受け入れ拡大が計画されており、国際化に対応したまちづくりが不可欠である。
- ・新たなイノベーション\*創出により、学生などが新規ビジネスへ参画できるよう誘導することで、大学卒業後の定住を促進していく必要がある。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・新たなイノベーション\*を創出する産業の立地誘導により、職住近接を実現するとともに、大学の国際化を支援するまちづくりを進め、新たな価値を生み出していく。

## 地域のニーズに合わせた生活基盤の更新

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・これまで近隣センター\*を中心として住区単位で生活に必要な機能を配置してきたが、将来の高齢化やライフスタイルの多様化に伴う地域ニーズの変化を踏まえると、交通利便性の高い駅などを中心に都市機能の適正配置を進める必要がある。
- ・多摩ニュータウン内は、バス停のある幹線道路から住まいのある団地の間に高低差がある地区も存在し、高齢者などの外出の妨げとなっているため、地区内の交通環境を再構築する必要がある。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・駅周辺や道路沿道に生活機能を集積するなど都市機能の適正配置を進めるとともに、地形の高低差に対応した高齢者の移動円滑化を図り、地域のニーズに合った住みやすいまちに転換する。

## 身近な公共施設の維持管理

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・多摩ニュータウンでは、車の通る道と人が歩く道ができるだけ平面交差せず安全・快適に移動できる「歩車分離」の考え方に基づき、<sup>こ</sup>跨道橋\*などが多く整備されている。これらの施設が老朽化し更新期を迎えつつある。
- ・また、多摩ニュータウンの大きく育った街路樹は、根上がりや街路灯照明効果の低下、防犯対策など、若木時には見られない様々な問題点も生じている。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・整備された公園の緑や街路樹、歩行者専用道路など生活インフラを適切に維持管理し、健全に使い続ける。

## 団地再生の促進

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・多摩ニュータウンの一部の団地では、入居からすでに40年以上が経過しており、住宅の老朽化や機能の陳腐化などが進行している。
- ・多摩ニュータウンの団地の多くは、外部車両の乗り入れを制限するルールや、駐車スペースの不足などから、介護や移動販売などのための車両の受け入れが困難な状況であり、その対応が必要である。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・老朽化した住宅は、建て替えを進めるとともに既存住宅の改修などによりストックとして活かしきり、多世代が安心して住むことができるまちづくりを推進する。

## 少子高齢化への対応

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・多摩ニュータウンは、諏訪・永山地区から順次開発が進み、多くの住宅がファミリー向けの間取りを中心に供給されてきたため、入居開始から40年以上が経過し、入居者の世代構成に偏りが生じている。
- ・多摩ニュータウンにおいては、子育て施設などの地域的な需給のアンバランスを解消することなどを通して、子育て環境を改善することが必要である。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・偏った世代構成を解消し、ライフスタイルの多様化に対応することにより、子育て世代や高齢者が地域の人々とふれあいながら安心して暮らせるまちを実現する。

## 環境への対応

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・地球温暖化の問題を防止するため、今ある緑を維持継続するとともに、省エネルギーやエネルギーの多様化に配慮した都市づくりが求められている。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・緑豊かな環境を生かし、低炭素社会の実現に向けたスマートエネルギー都市を構築する。

## 防災力の強化

(将来像の実現に向けて対応すべき課題)

- ・多摩ニュータウンにおいても、首都直下地震をはじめとする様々な災害リスクを想定して防災性を強化・向上しておくことが必要である。

(再生に向けた基本的考え方)

- ・大規模災害発生時にも地域での暮らしが継続できるよう、生活基盤施設の更なる機能強化などにより防災力を高め、安全・安心に住めるまちづくりを促進する。

## 2 取組メニュー

基本的考え方に係る各取組メニューは、これまでの多摩ニュータウンのまちづくりの特性を踏まえ、「先駆的・実証的な挑戦の継承」、「協働による取組の推進」、「時間軸を意識した取組の推進」の3点に留意し、展開していくこととする。

### 先駆的・実証的な挑戦の継承

多摩ニュータウンは、我が国のニュータウンの先駆けとして、その時代の新たな試みを積極的に導入し、まちづくりを進めてきた。再生に当たってもその姿勢を継承し、先駆的・実証的な取組に挑戦しつづけることが使命である。

特に、歩車分離された道路や様々な都市施設などのストックを実証フィールドとして活用し、地域の課題を解決するための実験的な取組を展開していく。

< 様々な都市施設などのストック >

- ・公園・緑地
- ・近隣センター\*
- ・廃校となった学校
- ・多様な住宅 など

### 協働による取組の推進

将来像の実現にあたっては、多摩ニュータウン一体として協調・連動して様々な取組を推進することが重要であることから、関係する各主体が問題意識を共有し、協働していく姿勢が不可欠である。

< 取組メニューにおける取組主体について >

取組メニューの多くは、ほぼ全ての主体が関係することになるが、本ガイドラインでは、取組メニューを検討・実施するために中心となる主体を示す。

行政：地元市、都

地域：住民、大学、NPO など

住宅管理者・所有者：都、東京都住宅供給公社、都市再生機構など

企業：鉄道などの交通事業者、電気・通信などの事業者、その他の地元企業など

### 時間軸を意識した取組の推進

目指すべき将来像を効率的・効果的に実現していくため、時間軸を意識して、各取組を推進する。

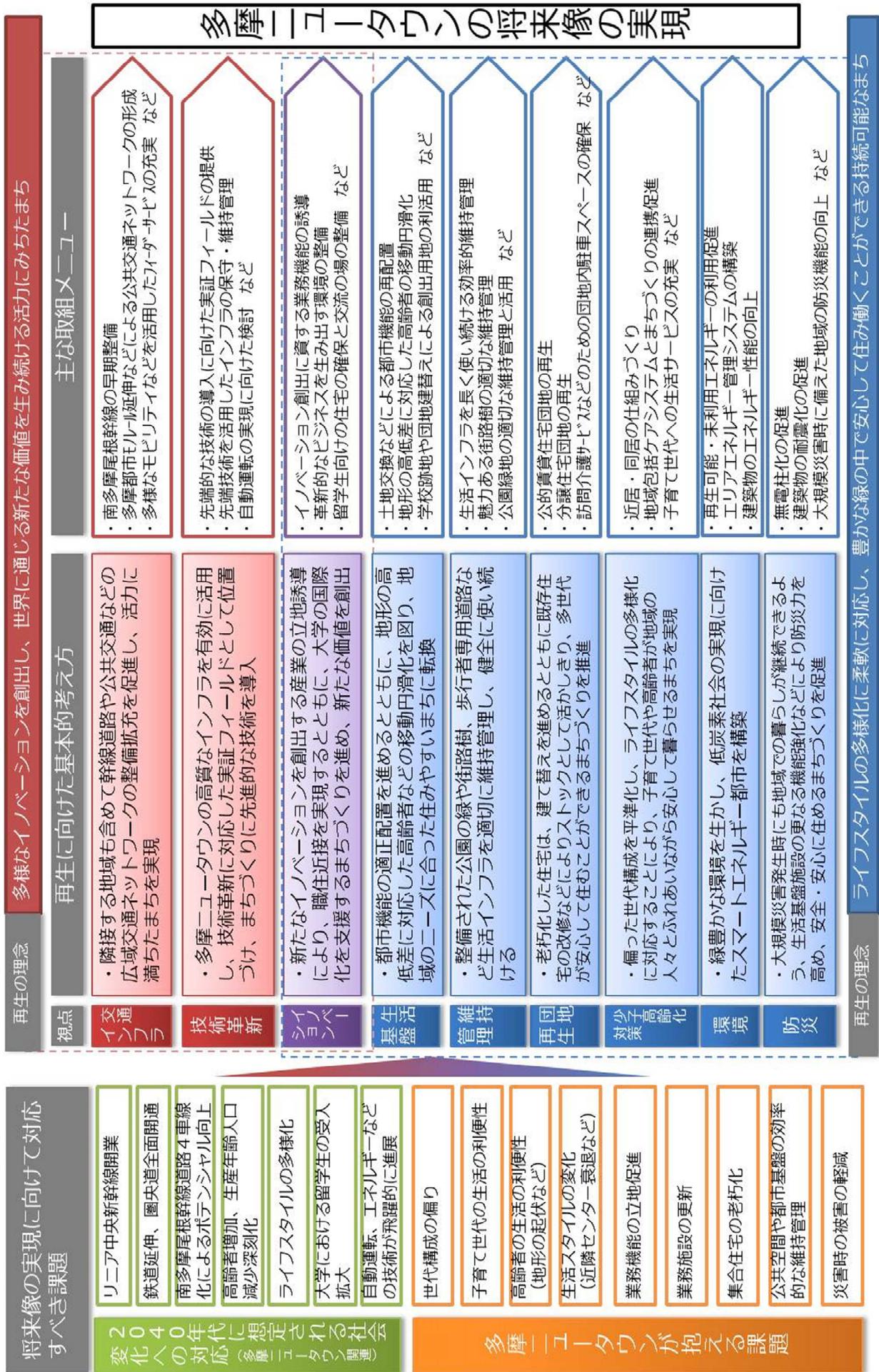
< 取組メニューにおける時期の考え方 >

短期：オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される平成 32(2020)年頃までに検討、実施。又は、現時点において取組まれており、今後も継続して検討・実施、若しくは、別の取組の進捗プロセスに応じて検討、実施。

中期：リニア中央新幹線\*（東京 名古屋）が開通し、団塊の世代が75歳以上の後期高齢者になる平成 37(2025)年を見据え、平成 42(2030)年頃までに検討、実施。

長期：将来像実現の目標時期である2040年代までに検討、実施。

図表5 2 多摩ニュータウン再生に向けた取組の体系図



図表 5 - 3 再生に向けた視点と取組メニューとの関係

再生に向けた視点	取組メニュー	ページ	実施・検討時期		
			短期	中期	長期
広域的な交通インフラの充実	南多摩尾根幹線の早期整備	66	■		
	多摩都市モノレール延伸などによる公共交通ネットワークの形成	66	■		
	多様なモビリティなどを活用したフィーダーサービスの充実	67	■		
技術革新への対応	先端的な技術の導入に向けた実証フィールドの提供	68	■		
	先端技術を活用したインフラの保守・維持管理	68	■		
	自動運転の実現に向けた検討	69	■		
イノベーションの創出	イノベーション創出に資する業務機能の誘導	70	■		
	革新的なビジネスを生み出す環境の整備	70	■		
	留学生向けの住宅の確保と交流の場の整備	71	■		
	イノベーション創出に資するゆとりあるまちづくり	72	■		
	施設などの更新時期を迎える企業の支援策の拡充	73	■		
	外国人の受入れに向けた多言語対応の促進	73	■		
地域のニーズに合わせた生活基盤の更新	土地交換などによる都市機能の再配置	74	■	→	
	地形の高低差に対応した高齢者の移動円滑化	75	■	→	
	学校跡地や団地建替えによる創出用地の利活用	75	■	→	
	団地の土地や建物の柔軟で複合的な活用への誘導	76	■	→	
身近な公共施設の維持管理	生活インフラを長く使い続ける効率の維持管理	77	■		
	魅力ある街路樹の適切な維持管理	77	■		
	公園緑地の適切な維持管理と活用	78	■		
	バリアフリー化による快適な歩行者空間の確保	78	■		
	⑳ 公共空間を活用するエリアマネジメントの仕組みづくり	79	■		
団地再生の促進	㉑ 公的賃貸住宅団地の再生	80	■	→	
	㉒ 分譲住宅団地の再生	81	■	→	
	㉓ 訪問介護サービスなどのための団地内駐車スペースの確保	82	■		
	㉔ 戸建住宅地における空き地・空き家の活用促進	82	■	→	
	㉕ 団地内低未利用地の「農」の場などとしての活用促進	83	■		
	㉖ 近居・同居の仕組みづくり	84	■		
少子高齢化への対応	㉗ 地域包括ケアシステムとまちづくりの連携促進	85	■		
	㉘ 子育て世帯への生活サービスの充実	86	■		
	㉙ 多摩ニュータウン内で住み替えしやすい仕組みの構築	87	■		
	㉚ コミュニティカフェの設置などによる世代間交流の活性化	88	■		
	㉛ 誰もがスポーツに親しめる環境の実現	88	■		
	環境への対応	㉜ 再生可能・未利用エネルギーの利用	89	■	
㉝ エリアエネルギー管理システムの構築		90	■		
㉞ 建築物のエネルギー性能の向上		90	■		
防災力の強化	㉟ 無電柱化の促進	91	■		
	㊱ 建築物の耐震化の促進	92	■		
	㊲ 大規模災害時に備えた地域の防災機能の向上	92	■		

<取組メニューにおける時期の考え方>

短期：オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される平成32(2020)年頃までに検討、実施。又は、現時点において取組まれており、今後も継続して検討・実施、若しくは、別の取組の進捗プロセスに応じて検討、実施。

中期：リニア中央新幹線\*（東京－名古屋）が開通し、団塊の世代が75歳以上の後期高齢者になる平成37(2025)年を見据え、平成42(2030)年頃までに検討、実施。

長期：将来像実現の目標時期である2040年代までに検討、実施。  
は継続して実施

## (1) 広域的な交通インフラの充実

(再生に向けた基本的考え方)

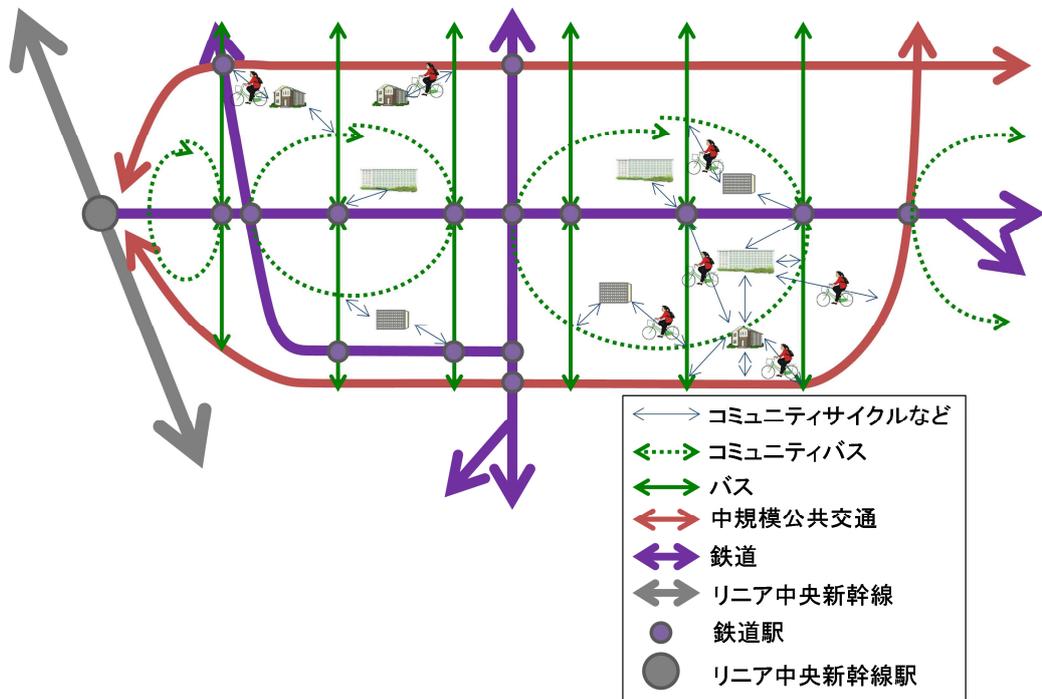
- ・ 隣接する地域も含めて幹線道路や公共交通などの広域交通ネットワークの整備拡充を促進し、活力に満ちたまちを実現する。

取組メニュー	南多摩尾根幹線*の早期整備		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リニア中央新幹線*開業や圏央道*の高速道路ネットワークの整備を好機と捉え、多摩ニュータウンの活性化に資する道路ネットワークの強化と多摩ニュータウンの再生と合わせた地域の魅力向上を図るため、南多摩尾根幹線*4車線化の早期整備を行う。</li> <li>・ 本路線の計画は町田街道までとなっているため、圏央道*相模原ICやリニア中央新幹線神奈川県*(仮称)駅(橋本駅付近)へのアクセス強化などの観点から、神奈川県側の都市計画道路との早期の接続について、相模原市と連携して検討を進めていく。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南多摩尾根幹線*</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

取組メニュー	多摩都市モノレール延伸などによる公共交通ネットワークの形成		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸など公共交通ネットワークを充実し、多摩地域や隣接する相模原市の拠点間の人的な交流を活発化し、新たなビジネスチャンスを生み出す。</li> <li>・ 交通政策審議会*の「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」で示された事業化に向けた課題について、地元市や鉄道事業者などと連携しながら検討していく。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多摩都市モノレールなどの沿線エリア</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

取組メニュー	多様なモビリティなどを活用したフィーダーサービス*の充実		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア中央新幹線*の神奈川県（仮称）駅の開設や南多摩尾根幹線*の整備の進捗を踏まえ、鉄道を補完する中規模公共交通やコミュニティバスなどの組合せや道路空間の再配分により、フィーダーサービス*を考慮した地域交通ネットワークの充実を促進する。</li> <li>導入に当たっては、南多摩尾根幹線*沿道の開発動向や様々なモビリティの技術開発の進展などを踏まえた地域交通のあり方の検討が必要である。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表5 - 3 多様なモビリティなどを活用したフィーダーサービス\*の充実 イメージ



**道路空間（歩道）を再配分してサイクルポートを設置した事例**



出典）金沢市資料

## (2) 技術革新への対応

(再生に向けた基本的考え方)

- ・多摩ニュータウンの高質なインフラを有効に活用し、技術革新に対応した実証フィールドとして位置づけ、まちづくりに先進的な技術を導入していく。

取組メニュー	先端的な技術の導入に向けた実証フィールドの提供			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウンの高水準のインフラや学校跡地を活用し、ドローンや様々なモビリティなど既存の制度などの下では行うことが難しい先端的な新技術を、一部の道路や公園において実証実験が行えるよう誘導する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

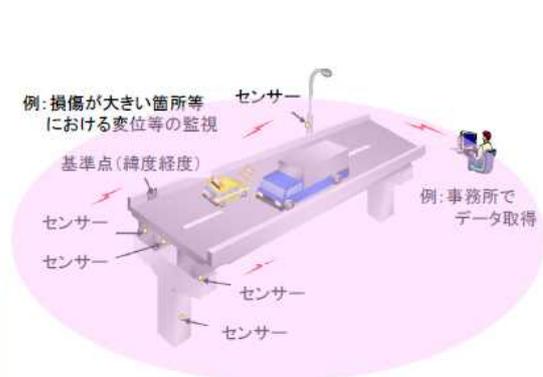
取組メニュー	先端技術を活用したインフラの保守・維持管理			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラの点検・診断などに ICT 技術を活用する実証実験の実施を誘導することにより、効率的な維持管理を促進する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

図表 5 - 4 先端技術を活用したインフラの保守・維持管理 イメージ

### 点検・診断技術の開発・導入



### 社会インフラのモニタリング技術



出典) インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議(第3回)(平成26(2014)年12月)

取組メニュー	自動運転の実現に向けた検討				
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地区内の身近な交通手段として、自動運転技術の導入に向けた実証実験などを誘導し、高齢者などの外出支援を促進する。</li> <li>• 市域を超えた移動円滑化に取り組む企業・地元市に対して、広域的な調整が必要である。</li> </ul>				
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・		
			住宅管理者・企業		
		実施・検討時期	短期	中期	長期

図表 5 - 5 自動運転の実現に向けた検討 イメージ

自動運転バス



出典) 官邸ホームページ

### (3) イノベーションの創出

(再生に向けた基本的考え方)

- ・新たなイノベーション\*を創出する産業の立地誘導により、職住近接を実現するとともに、大学の国際化を支援するまちづくりを進め、新たな価値を生み出していく。

取組メニュー	イノベーション*創出に資する業務機能の誘導		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都営住宅の建替えなどに伴う創出用地や比較的区画の大きな未利用地を活用し、「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン*」の拠点形成にふさわしい土地利用を実現するとともに、リーディング施設となりうる企業や研究所などの機能を誘導する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 先端企業集積エリアや比較的区画の大きな未利用地 など</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表5 - 6 イノベーション\*創出に資する業務機能の誘導 イメージ



取組メニュー	革新的なビジネスを生み出す環境の整備		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣センター*を活用し、コワーキングスペースやベンチャー企業が入居するためのインキュベーション施設などの整備を促進する。</li> <li>・ コワーキングスペース施設に近接して、若手の技術者が廉価に居住できるような仕組みの構築を誘導する。</li> <li>・ 学生が新規ビジネスへ参画できるよう誘導することで、大学卒業後の定住を促進させていく。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際交流促進エリア、再生促進重点エリア など</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

<b>取組メニュー</b>	<b>留学生向けの住宅の確保と交流の場の整備</b>			
<b>取組の方向性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大学や住宅管理者などとの連携により、既存団地を活用して、留学生の住機能の確保を誘導する。</li> <li>団地に居住する留学生などによる地域貢献活動を促進し、コミュニティの活性化を図る。</li> </ul>			
<b>取組地区 (イメージ)</b>	国際交流促進エリア、再生促進重点エリア など	<b>取組主体</b>	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		<b>実施・検討時期</b>	短期	中期

図表5 - 7 留学生向けの住宅の確保と交流の場の整備 イメージ

団地の空き家・空き店舗を活用した学生ボランティアらによる地域活性化

(東京都板橋区 高島平団地)

書道教室

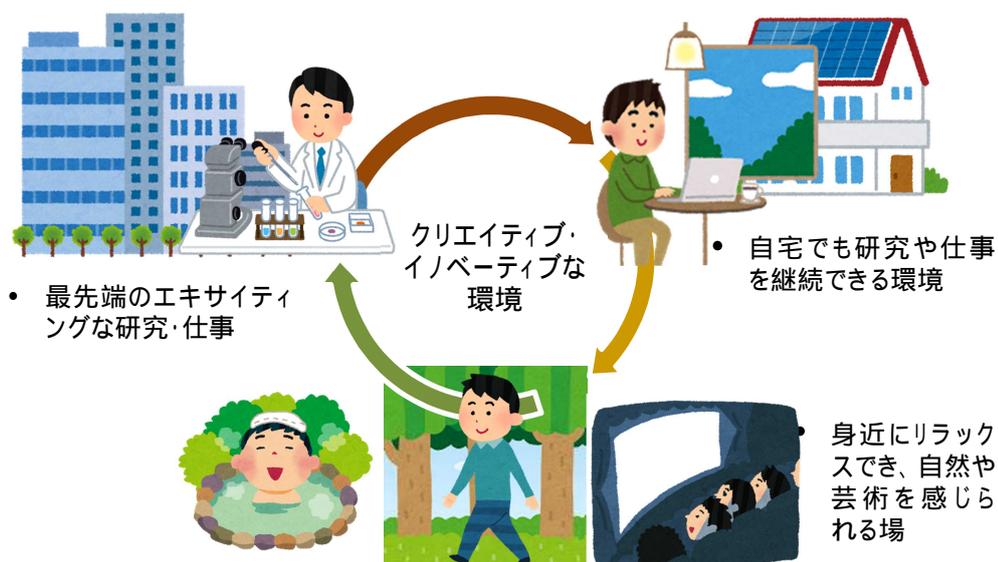
クリスマス会



出典) 国土交通省ホームページ

取組メニュー	イノベーション*創出に資するゆとりあるまちづくり		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然豊かな環境の中でリラックスした生活と最先端の仕事や研究を両立した、新たなライフスタイルを実現するまちづくりを進める。</li> <li>研究の合間や仕事帰りに休息・気分転換できる場（例：スポーツや芸術活動など）や、テレワーク*などにより自宅でもシームレスに仕事や研究を続けられるような環境づくりを促進する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表5 - 8 イノベーション創出に資するゆとりあるまちづくり イメージ



<b>取組メニュー</b>	<b>施設などの更新時期を迎える企業の支援策の拡充</b>			
<b>取組の方向性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン内に立地する企業が、近い将来、施設や設備の更新期を迎えた際に、地域内で事業継続できるよう施設の建替えなどへの優遇制度の拡充を促進する。</li> <li>比較的区画の大きな未利用地や団地建替えに伴う創出用地に関する情報を、地域の企業などに継続的に提供するとともに、必要に応じて用地のあっせんを行っていく。</li> </ul>			
<b>取組地区 (イメージ)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務施設が集積する地区</li> <li>区画の大きな未利用地や団地建て替えに伴う創出用地を有する地区など</li> </ul>	<b>取組主体</b>	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		<b>実施・検討時期</b>	短期	中期

<b>取組メニュー</b>	<b>外国人の受入れに向けた多言語対応の促進</b>			
<b>取組の方向性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界の人々が多摩ニュータウンにおいて快適で安心して滞在できるよう、移動、飲食、宿泊、医療、防災など、様々な場面における多言語対応を促進し、大学の国際化を支援するまちづくりを進める。</li> </ul>			
<b>取組地区 (イメージ)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	<b>取組主体</b>	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		<b>実施・検討時期</b>	短期	中期



<b>取組メニュー</b>	<b>地形の高低差に対応した高齢者の移動円滑化</b>		
<b>取組の方向性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>階段のスロープ化などの実施とともに、地形の高低差に対応した移動支援手段を導入し、高齢者の移動円滑化を促進する。</li> <li>市域を超えた移動円滑化に取組む企業・地元市に対して、実証実験などを通じて広域的な調整を行う。</li> <li>急勾配でも日常的に利用可能な移動支援手段の適用可能性を検討する。</li> </ul>		
<b>取組地区 (イメージ)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	<b>取組主体</b>	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		<b>実施・検討時期</b>	短期 中期 長期 →

図表 5 - 10 地形の高低差に対応した高齢者の移動円滑化 イメージ



出典) 東京都福祉保健局ホームページ

<b>取組メニュー</b>	<b>学校跡地や団地建替えに伴う創出用地の利活用</b>		
<b>取組の方向性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校跡地や団地建替えに伴う創出用地を利活用して、医療・高齢者施設・子育て施設などの整備や団地の順次建替えの実施、地域のニーズに合わせた生活基盤の更新などを図る。</li> </ul>		
<b>取組地区 (イメージ)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生促進重点エリア など</li> </ul>	<b>取組主体</b>	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		<b>実施・検討時期</b>	短期 中期 長期 →

取組メニュー	団地の土地や建物の柔軟で複合的な活用への誘導		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウンの魅力向上やにぎわいづくりを推進するため、団地の一部を商業・業務・居住など複合的な活用を促進する。</li> <li>住宅団地内の駐車場などの低未利用地を、地域のニーズに即した土地活用へ誘導する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期   中期   長期

図表 5 - 11 団地の土地や建物の柔軟で複合的な活用への誘導 イメージ

(複合的に利用する団地イメージ)



## (5) 身近な公共施設の維持管理

(再生に向けた基本的考え方)

- ・整備された公園の緑や街路樹、歩行者専用道路など生活インフラを適切に維持管理し、健全に使い続ける。

取組メニュー	生活インフラを長く使い続ける効率的維持管理			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最新の技術を取り入れて、計画的に橋梁<sup>りょう</sup>や下水道などの長寿命化や大規模更新を行うことにより生活インフラの効率的な維持管理を促進し、多摩ニュータウンの良好な生活環境を次世代に継承していく。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

取組メニュー	魅力ある街路樹の適切な維持管理			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウンの魅力でもある良好な景観を創出している街路樹については、樹種や樹木の生育状況に合わせた適確な剪定や樹木間隔の適正化、道路空間に適した樹種への植え替えの促進などにより、供給量の拡充から緑の質の向上に転換するとともに、維持管理コストの低減を図る。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

図表5 - 12 魅力ある街路樹などの適切な維持管理 イメージ



定期的に支障樹木の改良(間伐)や下枝除去などの剪定により、樹木の生育空間を確保し、樹形管理を促進する。

出典)「街路樹よくなるプラン」(街路編) ~多摩市の街路樹管理の取り組み~(多摩市)

取組メニュー	公園緑地の適切な維持管理と活用			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウンの充実した公園緑地については、施設のストック状況を的確に把握し生物多様性にも配慮した維持管理を行うとともに、修繕・更新を計画的に促進する。</li> <li>ライフスタイルの多様化を踏まえ、緑とのかかわりを核としたコミュニティの形成が行われる場所となるよう、公園緑地空間の活用を促進する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

取組メニュー	バリアフリー化による快適な歩行者空間の確保			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>小舗石舗装や目地の荒いインターロッキング、生育した街路樹の根上がりのため凹凸が生じた歩道などは、車椅子・高齢者や視覚障害者を含む杖使用者、ベビーカー利用者の移動の支障となる場合があり、安全性の確保やバリアフリーの観点から適切な保全・更新を検討する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

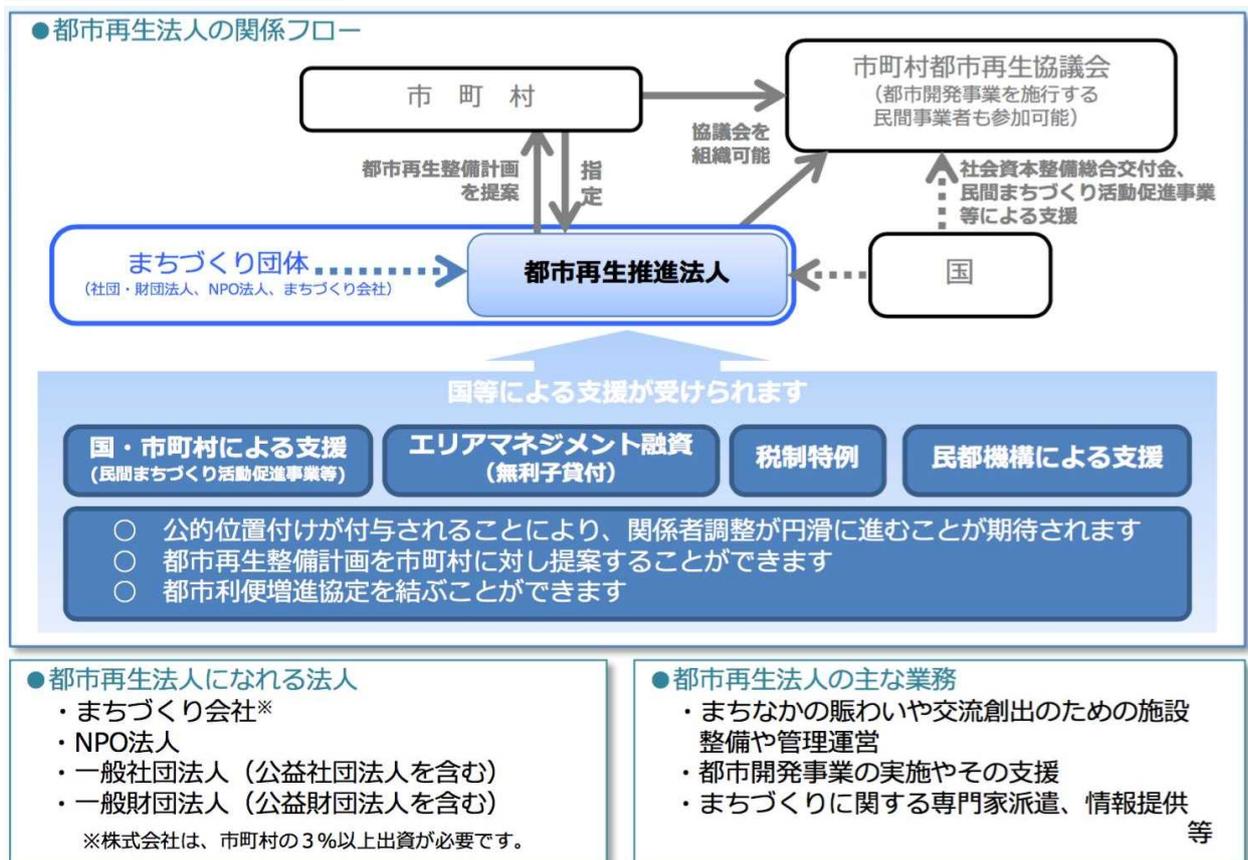
図表 5 - 13 バリアフリー化による快適な歩行者空間の確保 イメージ



出典) 交通バリアフリー事例集 (国土交通省近畿地方整備局)

取組メニュー	②1公共空間を活用するエリアマネジメントの仕組みづくり		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路・公園などの公共空間を新たな魅力創出の場として有効活用し、地域の良好な環境やコミュニティを維持・向上させるため、様々な制度や主体によるエリアマネジメントの仕組みづくりを促進する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表5 - 14 公共空間を活用するエリアマネジメントの仕組みづくり イメージ  
都市再生法人の関係フロー



出典) 都市再生推進法人制度紹介パンフレット (国土交通省)

## (6) 団地再生の促進

(再生に向けた基本的考え方)

- ・ 老朽化した住宅については、建て替えるとともに、既存住宅の改修などによりストックとして活かしたり、多世代が安心して住むことができるまちづくりを推進する。

取組メニュー	⑫ 公的賃貸住宅団地の再生		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老朽化した公的賃貸住宅団地の建替え・改修などを促進するとともに、建替えに伴う創出用地や近隣センターを活用して、介護、子育て、医療などの施設を確保する。</li> <li>・ 建替え時において緑の保全に配慮するとともに、高齢者や子育て世代が安心して生活できる住宅の確保に向けバリアフリー化を促進する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	再生促進重点エリア など	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表 5 - 15 公的賃貸住宅団地の再生 イメージ



資料) 平成 26 年度第 6 回東京都住宅政策審議会企画部会における都市再生機構説明資料より抜粋

取組メニュー	②③分譲住宅団地の再生		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>「(仮称)マンション再生まちづくり制度」を活用し、まちづくりと連携して、地域の安全性や魅力の向上に寄与する旧耐震基準*のマンションの建替えや改修を促進する。</li> <li>公的賃貸住宅団地と一体的に開発された分譲住宅団地においては、公的な住宅の建替えに伴う創出用地を活用するなど、公的な住宅の再生・再編と連携して団地再生を図ることも検討する。</li> <li>分譲住宅団地の建替え時に、公的賃貸住宅団地を仮住居として活用することにより、円滑な再生を促進する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	再生促進重点エリア など	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表 5 - 16 分譲住宅団地の再生 イメージ

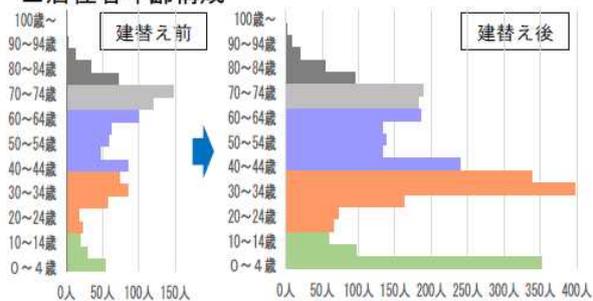
多摩ニュータウンにおける分譲住宅団地の再生事例

< 諏訪二丁目住宅の建替え事業 >

・ 諏訪 2 丁目住宅は、昭和 46(1971)年に多摩ニュータウンで最初に入居が開始されたマンションであるが、住宅の老朽化や、エレベーターの未設置等の理由により建替え事業が進められ、平成 25(2013)年に竣工した。

・ マンションの居住環境が大きく改善するとともに、30~40 歳代を中心とした多くのファミリー層が新たに入居し、多様な世代が暮らす活気にあふれた新たな街に生まれ変わった。

■ 居住者年齢構成



取組メニュー	⑭訪問介護サービスなどのための団地内駐車スペースの確保			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が訪問介護や在宅医療を受けるために必要な車両や食料品などの移動販売車が進入し、駐車できるスペースを団地内に確保できるよう、団地の管理ルールの見直しの検討を誘導する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期
				長期

図表5 - 16 訪問介護サービスなどのための団地内駐車スペースの確保 イメージ



取組メニュー	⑮戸建住宅地における空き地・空き家の活用促進			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸建住宅地において、今後の高齢化や人口減少の進展によって増加が想定される空き地・空き家を、地域コミュニティの活性化や子育て環境の改善、ゆとりある暮らしの実現に向けた活用への誘導を検討する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期
				長期

取組メニュー	②6 団地内低未利用地の「農」の場などとしての活用促進			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 団地内の低未利用地を家庭菜園など「農」の場として活用することにより、緑豊かで自然環境と調和した暮らしを創出し、居住者のコミュニケーションの活性化を図る。</li> <li>• 「農」の場としての活用に当たっては、住宅管理者と居住者が連携して、敷地の利用規制の見直しや家庭菜園の管理方法などの検討を行う。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・ <input type="checkbox"/> 地域・ <input type="checkbox"/>	
		実施・検討時期	<input type="checkbox"/> 住宅管理者・ <input type="checkbox"/> 企業	
			短期	中期
			■	■
			■	■
			■	■

図表 5 - 17 団地内低未利用地の「農」の場などとしての活用 イメージ



出典) 都市再生機構 : AURA243 多摩平の森

## (7) 少子高齢化への対応

(再生に向けた基本的考え方)

- ・ 偏った世代構成を平準化し、ライフスタイルの多様化に対応することにより、子育て世代や高齢者が地域の人々とふれあいながら安心して暮らせるまちを実現する。

取組メニュー	⑳近居・同居の仕組みづくり		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世代間で助け合いながら、安心して生活できるように、多摩ニュータウン内での親との近居や同居を促すための助成制度の導入を検討する。</li> <li>・ 住み替えニーズに対応できる多様な選択肢を用意し、それらの情報を一元的に集約し提供する仕組みの検討を促進する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	・ 多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表5 - 18 近居・同居の仕組みづくり イメージ

### 都市再生機構における近居割の事例



新規入居するのは子世帯でも親世帯でもOK!

出典)「近居というこれからの暮らし方」都市再生機構ホームページ

取組メニュー	㊸地域包括ケアシステムとまちづくりの連携促進		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>団地周辺医師会と連携した在宅医療センターの設置や在宅医療や介護に対応した住まいへの改修・改築などにより、まちづくりの面から地域包括ケアシステム*への支援を促進する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	再生促進重点エリア など	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表 5 - 19 地域包括ケアとまちづくりの連携促進 イメージ

### 在宅医療センター形成の事例

団地内に医師会の運営による在宅医療センターを誘致



出典) 都市再生機構ホームページ

### 借り上げ型のサービス付き高齢者向け住宅への改修の事例

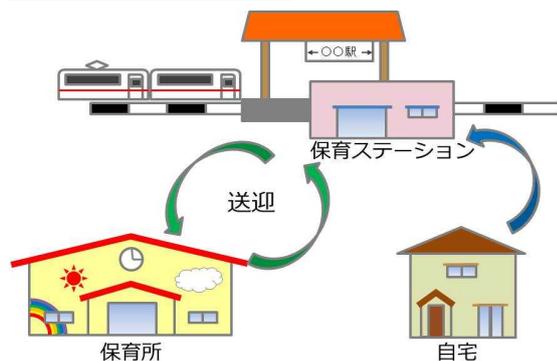


出典) 都市再生機構ホームページ

取組メニュー	⑳子育て世帯への生活サービスの充実		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て世帯への生活サービスを充実させるため、子育て環境の整備や多世代がふれあうすまいづくりを促進する。</li> <li>自宅から遠距離にある保育所への通園のため、駅周辺など利便性の高い場所への送迎ステーションの設置や都営住宅の建替えに伴う創出用地を活用した子育て支援施設の設置を誘導する。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表 5 - 20 子育て世帯などへの生活サービスの充実 イメージ

**送迎保育ステーション**



**公共住宅ストックを活用した子育て支援施設の設置**

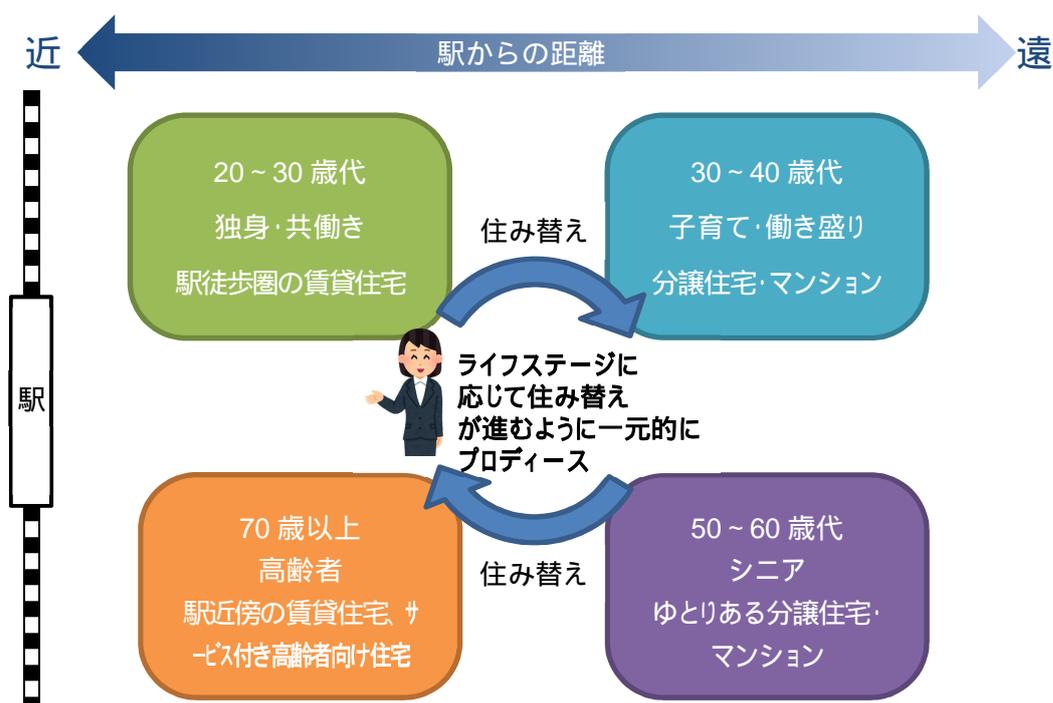


出典) 東京都住宅マスタープラン

取組メニュー	③0多摩ニュータウン内で住替えしやすい仕組みの構築			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政・住宅管理者・不動産関係団体などが連携し、空き住宅のデータベースなどによる円滑な住み替えを支援する仕組みや体制の構築を促進する。</li> <li>多摩ニュータウン内の不動産を一元的にマネジメントするプロデューサー的な機能を設け、住み替え希望者のライフステージに応じた住宅への住み替えを促進する。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期

図表5 - 21 多摩ニュータウン内で住み替えしやすい仕組みの構築 イメージ

住み替えをプロデュースする仕組みのイメージ



取組メニュー	③①コミュニティカフェの設置などによる世代間交流の活性化		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣センター*や団地の空きスペースを活用し、コミュニティカフェの設置や様々なイベントの開催を促進していく。</li> <li>団地再生の取組と並行しながら、地域の人材や施設を有効に活用し、大学などとの連携により、コミュニティビジネス*の立ち上げ支援を促進し、新たな雇用や生きがいの創出を図る。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

取組メニュー	③②誰もがスポーツに親しめる環境の実現		
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て世代や高齢者を含む住民や東京区部などから訪れた人々もスポーツや健康づくりに親しむことができるよう、自然豊かな地域特性を活かしたスポーツ環境の充実や利用者ニーズの多様化を踏まえたスポーツ施設等の機能拡充を促進し、都民の生涯を通じた健康増進を図る。</li> </ul>		
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業
		実施・検討時期	短期 中期 長期

図表5 - 22 スポーツ環境の充実 イメージ  
南多摩尾根幹線でのサイクリング



多摩市におけるロードレース大会の開催事例



出典) 多摩市ホームページ

## ( 8 ) 環境への対応

( 再生に向けた基本的考え方 )

- ・ 緑豊かな環境を生かし、低炭素社会の実現に向けたスマートエネルギー都市を構築する。

取組メニュー	③再生可能・未利用エネルギーの利用促進						
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅団地や公共施設の屋根を活用した太陽光発電の導入などにより、地域に根差した再生可能・未利用エネルギーの導入を誘導する。</li> <li>・ 電気自動車や水素自動車普及の動向を踏まえ、幹線道路整備に伴う業務・商業系土地利用への転換を契機に、電気自動車用充電施設や水素ステーションなどの誘導を検討していく。</li> </ul>						
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 再生促進重点エリア、先端企業集積エリア など</li> </ul>	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・企業				
		実施・検討時期	<table border="1"> <tr> <td>短期</td> <td>中期</td> <td>長期</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	短期	中期	長期	
短期	中期	長期					

図表 5 - 23 再生可能・未利用エネルギーの利用促進 イメージ  
住棟屋上での設置例 表示パネルの設置例



出典) 都市再生機構ホームページ

取組メニュー	③④ エリアエネルギー管理システムの構築				
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設やホテルなどの各施設と太陽光発電などの電源設備をネットワークでつなぎ、地域エネルギーの一元管理を行うシステムについて、多摩ニュータウンでの導入可能性を検討していく。</li> <li>パーソナルモビリティなど新たな低酸素型モビリティの普及を誘導するため、多摩ニュータウン内の人々が手軽に利用できるシェアリングの仕組みづくりなどを検討し、実証実験の場として活用していく。</li> </ul>				
取組エリア (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・		
			住宅管理者・企業		
		実施・検討時期	短期	中期	長期

取組メニュー	③⑤ 建築物のエネルギー性能の向上				
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物の建設や大規模な修繕に併せて、高断熱の建材や高効率な省エネルギー設備の導入について普及啓発を促進し、多摩ニュータウン内の建築物のエネルギー消費性能の向上を図る。</li> </ul>				
取組地区 (イメージ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン全域</li> </ul>	取組主体	行政・地域・		
			住宅管理者・企業		
		実施・検討時期	短期	中期	長期

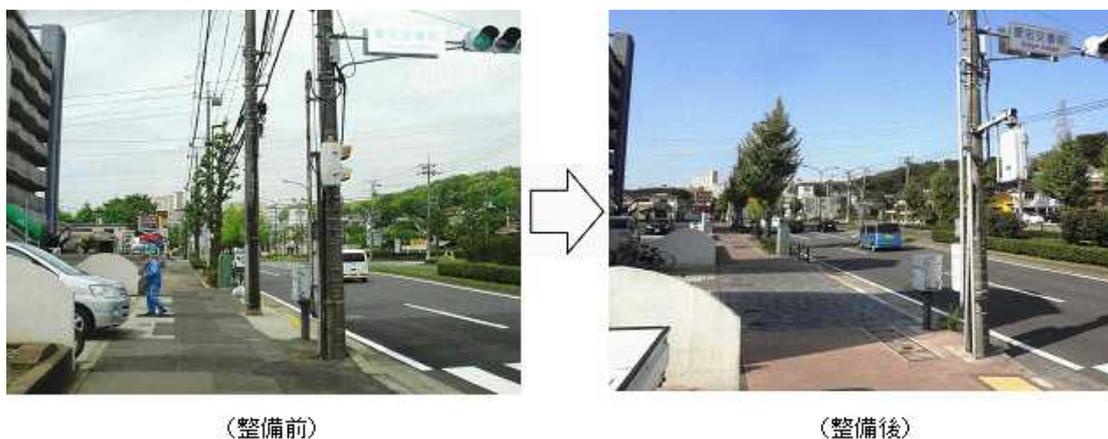
## ( 9 ) 防災力の強化

( 再生に向けた基本的考え方 )

- ・ 地域の防災力を強化し、大規模災害にも十分に備え、安全・安心に住めるまちづくりを促進する。

取組メニュー	③⑥無電柱化の推進						
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地区画整理事業区域を含め、道路の無電柱化を推進することにより防災機能を強化し、大規模災害発生に備える。</li> <li>・ 多摩ニュータウン通りなど都道の無電柱化を推進するとともに、宅地開発などの機会を捉えて市道の無電柱化の取組も促進することで、電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに、電線類の被災を軽減し、電気や電話などライフラインの安定供給を確保する。</li> </ul>						
取組地区 (イメージ)	都道や市道の無電柱化されていないエリア	取組主体	行政・地域・ 住宅管理者・ <b>企業</b>				
		実施・検討時期	<table border="1"> <tr> <td>短期</td> <td>中期</td> <td>長期</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	短期	中期	長期	
短期	中期	長期					

図表 5 - 24 無電柱化の推進 イメージ



出典) 南多摩東部建設事務所ホームページ

取組メニュー	⑳ 建築物の耐震化の促進			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>震災時においても、居住者が地域や自宅で住み続けられるよう、東京都耐震改修促進計画に基づき、多摩ニュータウンにおいても住宅などの耐震化を確実に推進していく。</li> <li>公的賃貸住宅団地の計画的な耐震化と民間マンションの耐震化の普及啓発を継続的に実施し、災害に強いまちづくりを進める。</li> </ul>			
取組エリア (イメージ)	住宅などの耐震化がされていないエリア	取組主体	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期
				長期

取組メニュー	㉑ 大規模災害時に備えた地域の防災機能の向上			
取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な災害の発生に備え、地域企業の事業継続計画（BCP）の策定などを促すとともに、堅牢な地盤にある多摩ニュータウンの安全性や住宅ストックを活かし、他地域からの被災者の受入れなどの対策を検討する。</li> <li>大地震などに起因する帰宅困難者に対応するため、関係者間の情報共有や一時滞留施設の確保などを検討し、大地震の発生に備える。</li> </ul>			
取組地区 (イメージ)	多摩ニュータウン全域	取組主体	行政・地域・	
			住宅管理者・企業	
		実施・検討時期	短期	中期
				長期

図表 5 - 25 大規模災害時に備えた地域の防災機能の向上 イメージ



出典)「東京発チーム事業継続」(東京都産業労働局ホームページ)

## 第6章 多摩ニュータウンの将来像の実現に向けて

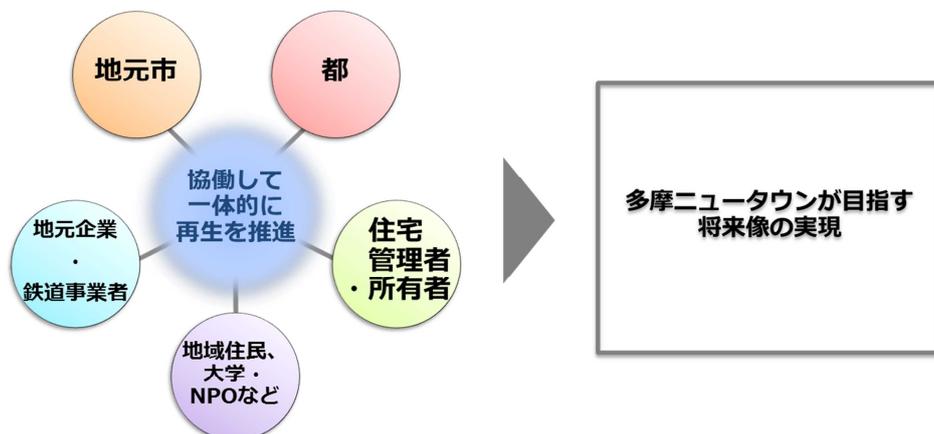
### 1 再生の担い手となる主体と役割

多摩ニュータウンは、地元4市にまたがり、施設の整備主体や管理主体が異なるなど、様々な主体が関係していることから、2040年代の将来像の実現に当たっては、行政、地域、住宅管理者・所有者及び企業が主体性を発揮すると共に、協働して一体的に取り組を進めていく必要がある。

そのため、多摩ニュータウンの特性を踏まえた基本的な役割分担を次のとおり示す。

図表6-1 多摩ニュータウン再生に向けた基本的な役割分担

	主体	役割
行政	都	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的なまちづくりの観点から、都市計画の調整や主要な都市基盤の整備、維持・更新</li> <li>都の保有する技術やノウハウを活用した地元市などへの支援</li> <li>多摩ニュータウンの魅力や市域をまたいだ観光情報などの発信</li> </ul>
	地元市	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの主体として、多摩ニュータウン再生の中心的役割を担う</li> <li>地域マネジメント、都市基盤施設の維持・更新、住民などの取組支援などを主導</li> <li>住民の利便性向上のため、地元市間での行政サービスの連携を検討</li> </ul>
地域	住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン再生の発意や提案</li> <li>「サービスの受け手」であるとともに、地域の「まちづくりの担い手」として、再生に積極的な役割を担う</li> </ul>
	大学・NPOなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のまちづくりやコミュニティ活動を担う重要な主体として再生に参画するとともに、専門的な知識やノウハウなども活用して再生を支援</li> </ul>
住宅管理者・所有者	都、東京都住宅供給公社、都市再生機構など	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会経済状況の変化に対応した住宅需給や、住宅セーフティネットを考慮、検討し、住宅の建替えやストック活用、用地創出によるまちづくりへの貢献を行う</li> <li>団地の再生に当たっては、地元市の意見などを聞きながら、団地の管理者として、引き続き、適切な再生に取り組む</li> </ul>
企業	鉄道などの交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全・安心な交通サービスの提供</li> <li>鉄道利用者へのPR、イベント開催、生活支援サービスなどによるまちづくりへの関与、鉄道駅を活用した沿線の活性化</li> </ul>
	電気、通信などの事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩ニュータウン再生の方向性などを関係機関と共有し、自らが積極的に再生の取組に関与</li> </ul>
	その他の地元企業など	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を持続し、地域住民の働く場を提供</li> <li>地域経済の牽引者として住民と共に地元市や関係機関への働きかけを実施</li> <li>地元市や関係機関と協働して自らが積極的に再生の取組を実施</li> </ul>



## 2 多摩ニュータウン再生を推進するための実施体制

多摩ニュータウン再生の担い手が相互に連携を強化していくためには、再生を推進するための実施体制を整備していくことが重要である。このため、広域自治体としての都の役割を明らかにするとともに、次の取組を進めることにより、各担い手が一体となった多摩ニュータウン再生を促進していく。

### (1) 広域自治体としての都の役割

都は、広域自治体として、以下の役割を果たし、(2)に示す関係各主体と協働・連携して、多摩ニュータウン再生に向けた各種取組を促進していく。

広域的なまちづくりの観点から、都市計画の調整や主要な都市基盤の整備、維持・更新

都の保有する技術やノウハウを活用した地元市\*などへの支援

広域自治体として地元市だけでは解決できない調整や誘導などの支援、国などへの働きかけ

ガイドラインの策定・更新による、長期的な視点でのまちづくりの方向性の明示

都営住宅の建替えに伴う創出用地や未処分宅地を活用し、多機能で複合的なまちづくりの促進

多摩ニュータウンの魅力や市域をまたいだ観光情報などの発信

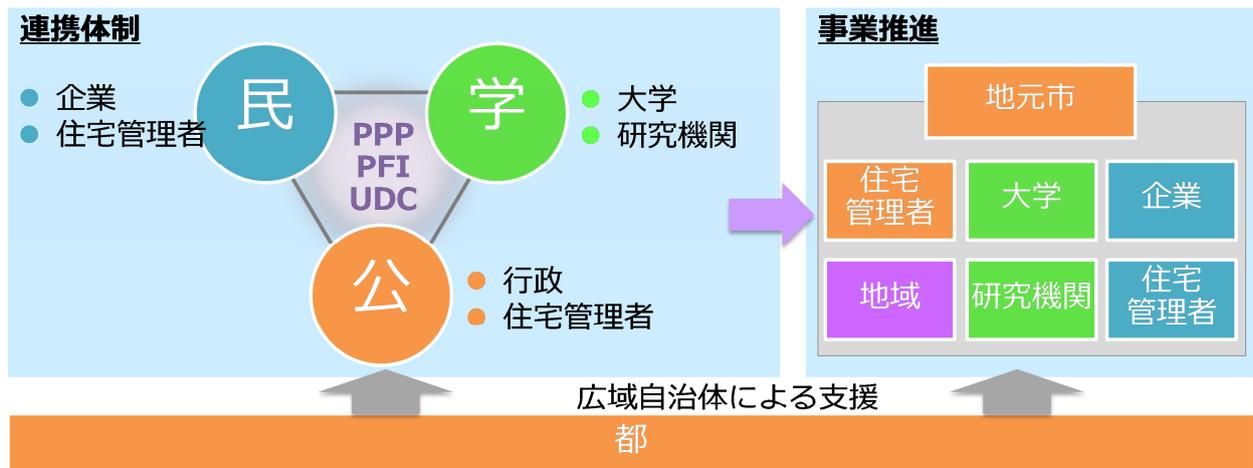
### (2) 公民連携体制の構築の検討

多摩ニュータウン全体のバランスに配慮し、地元4市が連携して再生に取り組むことで、多摩ニュータウンのブランドアップにつなげることが重要である。今後、再生の取組を総合的に進めるため、都が中心となって協議の場を設けて、多摩ニュータウン全体の再生をマネジメントしていく体制を検討していく。

(公民連携体制の構築例)

- PPP\*により、自治体と住宅管理者、民間団体(企業など)が公民連携により団地再生やエリアマネジメントなどを協働して実施
- PFI\*により、民間の資金やノウハウを活用し、公共公益施設の建設、管理・運営における協働事業を実施
- 民・学・公が連携したまちづくりの仕組みである、UDC\*方式の採用を検討(事例:アーバンデザインセンター高島平) など

図表 6 - 2 公民連携体制の構築の検討イメージ



### 3 まちの魅力・再生の取組の情報発信

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やリニア中央新幹線\*開業に照準を合わせて、多摩ニュータウンの魅力、価値、再生の取組などを国内外に発信し、多摩ニュータウンのブランドアップにつなげていく。

図表 6 - 3 多摩ニュータウンの魅力、価値、再生の取組に係る情報発信イメージ

情報発信タイミング	対象者	発信内容	発信方法	目的
東京オリンピック・パラリンピック開催(2020年)	オリンピック・パラリンピックの来訪者	・多摩ニュータウンの魅力、再生の先導的な取組	・パンフレット ・デジタルパンフレット ・多言語ポータルサイト	多摩ニュータウンの魅力、価値、意義などを国内外に広く周知・浸透
リニア新幹線開業(2027年 品川-名古屋間)	企業関係者	・リニア開業による多摩ニュータウンの立地ポテンシャルの向上 ・魅力的な事業用地やオフィスなどの不動産に関する情報 ・企業立地のメリット	・ポータルサイト ・マスメディアなどでの広告	イノベーションに資する人材や企業などの集積
常時	多摩ニュータウンや周辺地域の居住者、及び一般の人々	・住み、働き、子育てしやすい緑豊かな環境 ・施策や取組の充実 ・ライフスタイル・ライフステージに応じた多様な住居 ・多摩ニュータウン再生の取組など	・マスメディアなどでの広告 ・ポータルサイト ・SNS	若者や子育て世代の居住継続や転入促進 ⇒将来に渡る多世代によるコミュニティの形成を促進
	観光客	・多摩ニュータウン内外の観光施設を含む市域を超えた観光ルート(例:よこやまの道) ・周辺の農場などと連携したイベント開催 ・地元市、大学、NPOや企業と連携したアートプロジェクトなどのイベント開催	・パンフレット ・マスメディアなどでの広告 ・SNS	観光客の誘致
	国内外のニュータウン関係者	・多摩ニュータウン再生の取組	・ポータルサイト ・SNS	ニュータウン再生の技術・ノウハウの提供

#### 4 今後の社会経済状況などの変化への対応

多摩ニュータウン再生に向けて、今後、本ガイドラインで示した取組を着実に進めていくこととするが、将来的には、社会経済状況の変化や技術革新、インフラ整備の進展などに伴い、新たな課題も顕在化し、対応が求められることが考えられる。

また、本ガイドラインでは、主に多摩ニュータウン地域内での取組を中心に取りまとめを行ったが、今後は、多摩ニュータウン区域と隣接する地区と一体となったまちづくりや区域を越えて市民が連携して取り組むイベントの開催などが活発化することが想定される。

こうした状況変化や新たな課題にも的確に対応できるよう、必要に応じて、本ガイドラインの見直しを行っていくこととする。

## 用語解説

	用語	説明
あ行	イノベーション (Innovation)	「技術革新」「刷新」と訳されることが多いが、技術の革新にとどまらず、これまでとは全く違った新たな考え方、仕組みを取り入れて、新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと
か行	街区公園	専ら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離 250m の範囲内で 1 箇所当たり面積 0.25ha を標準として配置する。
	近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で近隣住区当たり 1 箇所を誘致距離 500m の範囲内で 1 箇所当たり面積 2 ha を標準として配置する。
	近隣住区理論	C.A.ペリーによって昭和 4 (1929) 年に提唱された理論。近隣住区とは、幹線道路で区切られた小学校区を一つのコミュニティと捉え、商店やレクリエーション施設を計画的に配置するもの。多摩ニュータウンでは中学校区を一つの住区としている。
	近隣センター	一中学校区を基本とした住区ごとに、各住宅から徒歩で利用できるようにスーパーマーケットなどの日常生活に必要な施設をまとめて配置したもの
	圏央道	首都圏中央連絡自動車道。都心から半径およそ 40 キロメートルから 60 キロメートルまでの範囲に位置する、延長約 300 キロメートルの高規格幹線道路
	交通政策審議会	国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項についての調査審議などを行う審議会
	跨道橋	道路の上をまたぐために設置された橋
	コミュニティビジネス	地域の様々な課題をビジネスチャンスと捉え、地域の課題解決や地域資源の有効活用を図るために行う事業
さ行	三次救急医療機関	生命危機が切迫している重傷・重篤患者に対する医療を確保する機関。
	地元市	多摩ニュータウンを構成する八王子市、町田市、多摩市、稲城市
	集約型地域構造	既成市街地における拠点などを中心に都市づくりを積極的に展開して、居住の集積を進めつつ、これに必要な都市機能を集約的に立地(再配置)させることにより、都市のにぎわいや活力、利用圏人口の確保を通じた公共交通の維持、効率的な公共サービスの提供などの実現を図るもの

用語	説明
初期入居地区	本ガイドラインにおいては、多摩ニュータウンの初期開発において団地への入居が開始された地区とする。具体的には、多摩市の諏訪、永山、貝取、豊ヶ丘、落合、和田、東寺方、愛宕と八王子市の松が谷、鹿島の地区を指す。
新住宅市街地開発事業	人口集中が著しい市街地の周辺地域で、健全な住宅市街地の開発や居住環境の良好な住宅地の大規模供給を図る事業
新住宅市街地開発法	住宅に対する需要が著しく多い市街地の周辺の地域における住宅市街地の開発に関し、新住宅市街地開発事業の施行その他必要な事項について規定することにより、健全な住宅市街地の開発及び住宅に困窮する国民のための居住環境の良好な相当規模の住宅地の供給を図り、もつて国民生活の安定に寄与することを目的として制定
生産年齢人口	15歳～65歳未満の人口
総合危険度	町丁目ごとに、建物倒壊危険度と火災危険度の順位(1～5,133位)の数字を合算し、その数値に基づき順位付けを行い、評価したものの
た行	大交流リニア都市圏
	リニア中央新幹線建設促進期成同盟会(愛知県知事が会長を務め東京都も参画)が掲げているリニア中央新幹線の整備効果に係る都市圏の形成の考え方である。リニア中央新幹線の整備により東京・大阪間を約1時間で結ばれ、約7千万人の人口が集中する東京圏、名古屋圏、関西圏の3大都市圏などがそれぞれの特色を發揮しつつ一体化し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、あたかも一つの都市のように機能する都市圏
	ダイバーシティ
	多様性。都は、女性も、男性も、子どもも、高齢者も、障害者も、いきいき生活できる、活躍できる、多様性を持った都市を目指している。

用語	説明
耐震基準	<p>一定の強さの地震が起きても倒壊または損壊しない建築物が建てられるよう、建築基準法で定めている最低限の基準。昭和 56（1981）年の建築基準法改正（ 1 ）により導入された耐震基準は、「新耐震基準」と呼ばれている、それ以前の耐震基準は、「旧耐震基準」と呼ばれており、このうち、昭和 46（1971）年の建築基準法改正（ 2 ）以前の耐震基準については、「旧々耐震基準」と呼ばれている。</p> <p>1 昭和 53（1978）年に発した宮城県沖地震を契機に耐震基準が強化され、数十年に一度程度発生する中地震（震度 5 程度）に対してほとんど損傷しないことの検証に加えて、数百年に一度程度発生する大地震（震度 6 ～ 7 に達する程度）に対して倒壊・崩壊しないことを検証することとされた。</p> <p>2 昭和 43（1968）年に発生した十勝沖地震で多くの被害が発生したことを踏まえ、鉄筋コンクリート造の柱帯筋の基準が強化され、数十年に一度程度発生する中地震（震度 5 程度）に対してほとんど損傷しないことを検証することとされた。</p>
地域危険度測定調査	<p>都内の市街化区域の 5,133 町丁目について、各地域における地震に関する危険性を、建物の倒壊及び火災について測定したもの。東京都震災対策条例（当時は震災予防条例）に基づき、概ね 5 年ごとに調査を行っている。</p>
地域包括ケアシステム	<p>介護が必要な状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援を一体的に提供する仕組み</p>
地区センター	<p>多摩ニュータウンの商業機能などは、都市センター、地区センター、近隣センターの 3 つの階層で構成され、このうち地区センターとしては、若葉台、永山、堀之内、南大沢の各駅前に配置された。</p>
テレワーク	<p>ICT(情報通信技術)を活用した場所にとらわれない柔軟な働き方。家庭生活との両立による就労確保、高齢者・障害者・育児や介護を担う者の就業促進、地域における就業機会の増加等による 地域活性化、余暇の増大による個人生活の充実、通勤混雑の緩和等、様々な効果が期待されている。</p>

用語	説明
東京の液状化予測図	液状化のしやすさ、しにくさを相対的に表すことを目的として作成。想定した地震のゆれと地下水位をもとに、ボーリングデータからその地点での液状化の程度を計算し、計算結果を地図上にプロットしたのち、「液状化の可能性が高い地域」と「液状化の可能性のある地域」、「液状化の可能性が低い地域」に分類
東京都都市計画審議会	都が都市計画を定めるときに、都市計画法に基づき都市計画案を調査審議する機関
特定業務施設	事務所、事業所その他の業務施設で、居住者の雇用機会の増大及び昼間人口の増加による事業地の都市機能の増進に寄与し、かつ、良好な居住環境と調和する施設。居住者の共同の福利及び利便のために必要な教育、医療、官公庁、購買等の施設は除く。
都市センター	多摩ニュータウンの商業機能などは、都市センター、地区センター、近隣センターの3つの階層で構成され、ニュータウン周辺地域を含めた広範囲のエリアに高次な都市機能を提供する都市センターとしては、多摩センター駅に商業・娯楽・サービスの主要機能を集約配置された。
都市づくりのグランドデザイン（仮称）	「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について答申」を踏まえ、2040年代の都市像を示すものであり、平成29年度を目途に都の行政計画として策定予定
土地区画整理事業	道路、公園、河川などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業
な行	二次救急医療機関
	救急隊により搬送される傷病者に関する医療を担当する医療機関。都道府県知事が、医療法に規定する医療計画の内容、当該病院又は診療所の所在する地域における救急業務の対象となる傷病者の発生状況などを勘案して必要と認定したものとする。
	年少人口
	15歳未満の人口
は行	パーソナルモビリティ
	先進技術を用いた立ち乗り電動二輪や町中での利用を想定した1～2人乗りの小型電動コンセプトカー等を包括する次世代自動車
	フィーダーサービス
	交通網において、幹線（主に鉄道など）と接続して支線の役割を果たす交通サービス

	用語	説明
ま行	南多摩尾根幹線	多摩地域の骨格をなす幹線道路であるとともに、調布保谷線と接続して埼玉県から神奈川県に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線であり、多摩ニュータウンの開発に合わせて昭和44(1969)年に都市計画決定された。
や行	優先整備路線	(道路整備の四つの基本目標(都市活力の強化、都市防災の強化、安全で快適な都市空間の創出、及び都市環境の向上)を踏まえ、)東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、都と区市町村との適切な役割分担の下、今後10年間(平成28(2016)年度から平成37(2025)年度まで)で優先的に整備すべき路線
ら行	リニア中央新幹線	昭和48(1973)年に全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画が決定され、超電導磁気浮上式リニアモーターカーにより東京都から大阪市を約1時間で結ぶ新幹線の整備計画路線である。JR東海が平成39(2027)年の東京-名古屋間の開業を目指している。その後、連続して名古屋-大阪間の工事に着手し、全線開業時期を当初計画平成57(2045)年から最大8年間の前倒し予定
英数字	(仮)多摩イノベーション交流ゾーン	「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について答申(平成28(2016)年9月)」の中で、日本と東京圏の持続的な成長と活力をリードするエンジンとなる役割を期待する2つのゾーンの内の一つとされている。具体的には、リニア中央新幹線や圏央道、多摩都市モノレールなどの交通ネットワークの形成や、企業、大学、研究機関やものづくり産業といった、既存の集積の活用・連携により、幅広い分野において新たなイノベーションを創出し、世界の若者が憧れて集まる「新たな価値を生み出す拠点」の形成を図るゾーン
	2020年に向けた実行プラン	都民ファーストの視点に立った、今後の都政の具体的な政策展開を示す。計画期間は、平成29(2017)年度から平成32(2020)年度までの4か年、東京の将来像、政策目標、4か年の政策展開、事業費総額及び年次計画などを明示

用語	説明
2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申	2040 年代に想定される社会の状況を踏まえ、果たすべき東京の役割を概観し、目指すべき都市像として、基本的な理念や目標、新たな都市構造や地域像を明らかにし、都市像の実現に向けた取組の方向性を提言。「都市づくりのグランドデザイン」が公表された時点において、本ガイドラインにおける「答申」の記載内容を「都市づくりのグランドデザイン」に置き換える予定
IoT (Internet of Things)	自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す状態
PFI	Private Finance Initiative の略。公共施設などの建設、維持管理、運営などを民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、効率化やサービスの向上を図る公共事業の手法。(PFI 法に基づく事業)
PPP	Public Private Partnership の略。公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念で、民間資本や民間のノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指すもの
UDC	Urban Design Center の略。行政都市計画や市民まちづくりの枠組みを超え、地域に係る各主体が連携し、都市デザインの専門家が客観的立場から携わる新たな形のまちづくり組織や拠点のこと