

（仮称）多摩ニュータウンの新たな再生方針（素案）

目 次

第1章 本方針の位置づけと目的

- 1-1 多摩ニュータウンの概要 1
- 1-2 本方針の策定の目的 6
- 1-3 上位計画と目標年次 7

第2章 多摩ニュータウンの現状と課題、社会変化

- 2-1 多摩ニュータウンを取り巻く現状 8
- 2-2 多摩ニュータウンが直面している課題 . . . 14
- 2-3 2040年代に想定される社会変化 17
- 2-4 強み・弱み・社会変化 20

第3章 多摩ニュータウンの将来像とまちづくり方針

- 3-1 将来像 21
- 3-2 将来イメージ 22
- 3-3 7つの取組方針 23

第4章 将来像の実現に向けて

- 4-1 実現に向けた主体と役割 29
- 4-2 今後の進め方 30
- 4-3 3つの先行プロジェクト 31

(1) 多摩ニュータウンの歴史

多摩ニュータウンは、都心の急激な人口増大に伴う深刻な住宅難を解消することを目的に建設した日本最大のニュータウンです。東京都西南部の多摩丘陵に位置し、総面積約2,853ha、東西約14km、南北約2～3kmの広さがあります。農村のたたずまいが残る多摩丘陵を造成し、計画決定から僅か6年後の昭和46(1971)年に多摩市諏訪・永山地区で最初の入居が始まり、以後、地域内の整備が順次進められました。地区内には都心にアクセスする2路線の鉄道と多摩の南北を結ぶモノレール、幹線道路等の都市基盤が計画的に整備され、駅を中心としたエリアに商業、業務、教育、文化等の機能が集積し、多摩地域の複合拠点として成長してきました。また、今では一般的な間取りとなっているダイニングキッチンと寝室等により構成される食寝分離の住宅や徒歩生活圏の中心に生活関連施設を配置したまちに、20代から40代の子育て世代が多く入居し生活を送りました。

現在、約22万人が生活する、丘陵の地形を生かしたみどり豊かで自然が調和した住環境が形成されています。初期入居地区を中心に、高齢者人口の増加と少子化、住宅や施設の高経年化などの問題が顕在化してきており、新たな暮らしの場へ再生していくことが課題となっております。

多摩ニュータウンの位置図※1

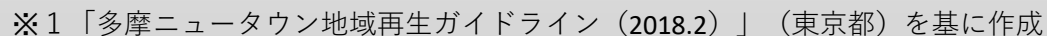


多摩ニュータウン区域※1



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

1-1 多摩ニュータウンの概要

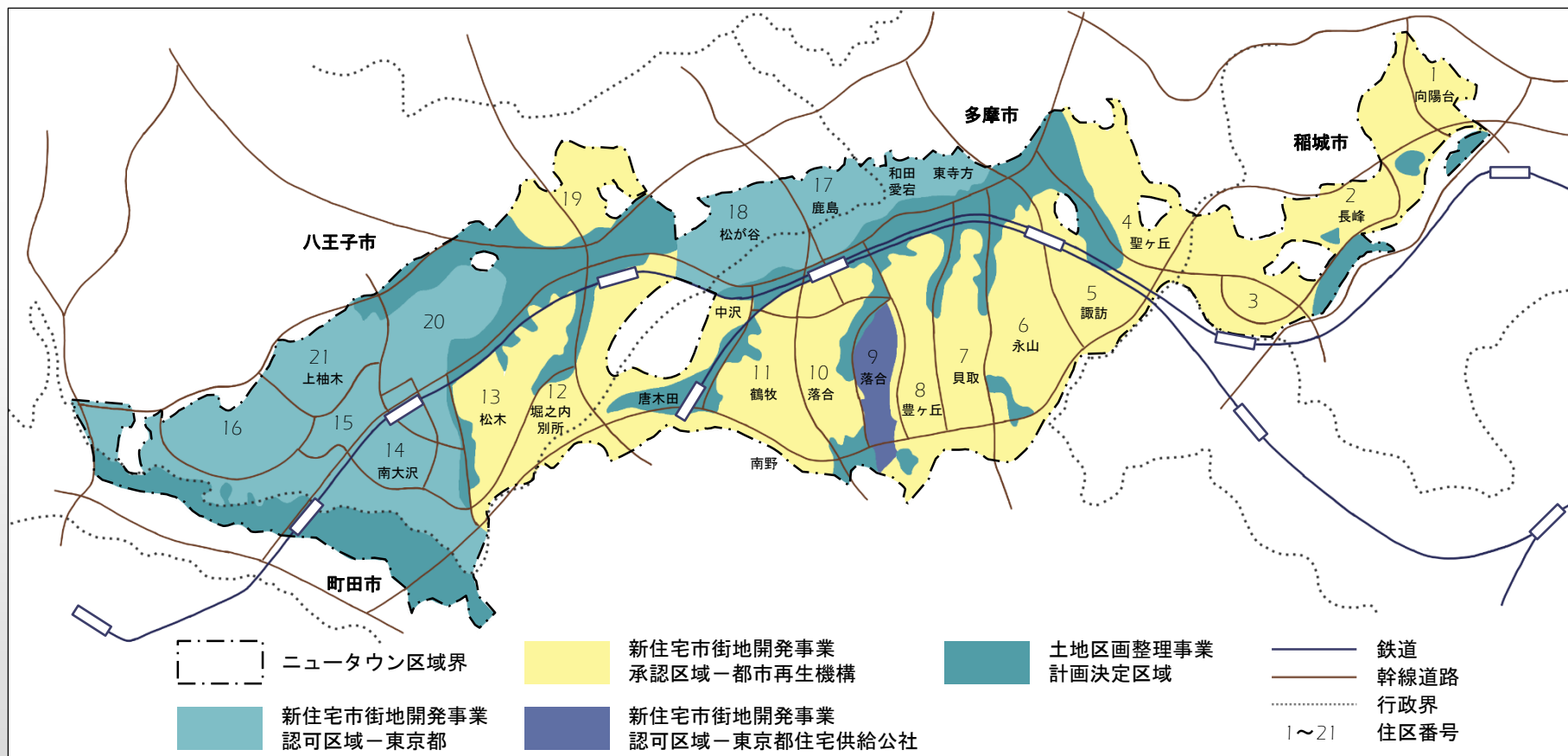


(3) 対象範囲

多摩ニュータウンは、土地区画整理事業及び新住宅市街地開発事業により整備されました。新住宅市街地開発事業の区域は住区と呼ばれる21のブロックに区分されております。

本方針は、多摩ニュータウン全体を対象とし、住区のエリアを考慮しながら再生に向けた取組について検討します。

多摩ニュータウンの住区構成・整備手法※1



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

策定の目的

■整備の経緯

多摩ニュータウンは八王子、町田、多摩及び稲城の4市にまたがる区域に政策的に順次、市街地を整備してきました。初期入居地区を中心に、高齢者人口の増加と少子化、住宅や施設の高経年化などの問題が顕在化しております。多摩ニュータウンのまちづくりは、平成12(2000)年に地元市による「地域経営の時代」に移行し、その後、都は広域自治体としての役割を果たしつつ、宅地の販売・活用を通じてまちづくりに貢献してきました。また、地域経営の主体である地元自治体を軸に、都、都市再生機構等が一体となって課題に対応してきました。

■これまでの都の関与

都は、多摩ニュータウン全体の再生に向け「多摩ニュータウン等大規模住宅団地再生ガイドライン」（平成24(2012)年6月）や「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」（平成30(2018)年2月）を策定し、多摩ニュータウンの抱える課題や将来像を各主体と共有するとともに、再生に向けたまちづくりの方針や都の基本的考え方を示すことにより、地元自治体などによるまちづくりを支援してきました。

■再生に向けた新たな課題

近年、コロナ禍を経た新たなライフスタイルの浸透やデジタル化の進展などにより、多摩ニュータウンを従来のベッドタウンから、住・育・職が連携した次世代の中核的な拠点として再生していくことが必要となっています。

そのためには、都が住み方・働き方、デジタル技術などに関する新たな価値観でその取組を先導していくことも求められてきます。

■本方針の策定の目的

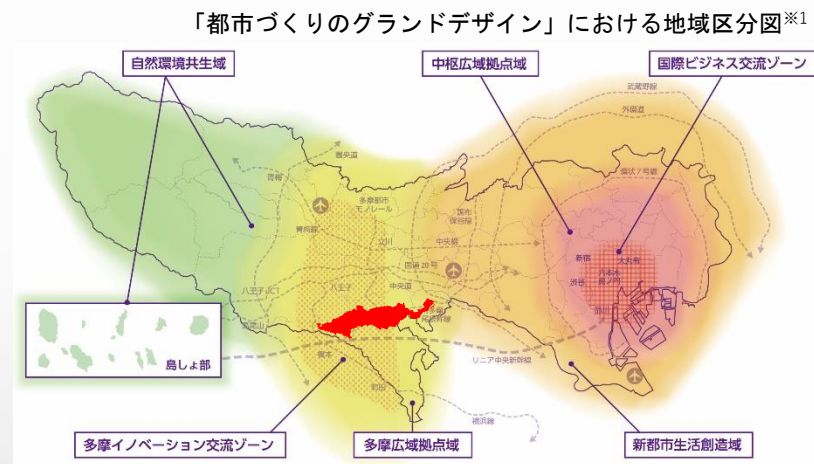
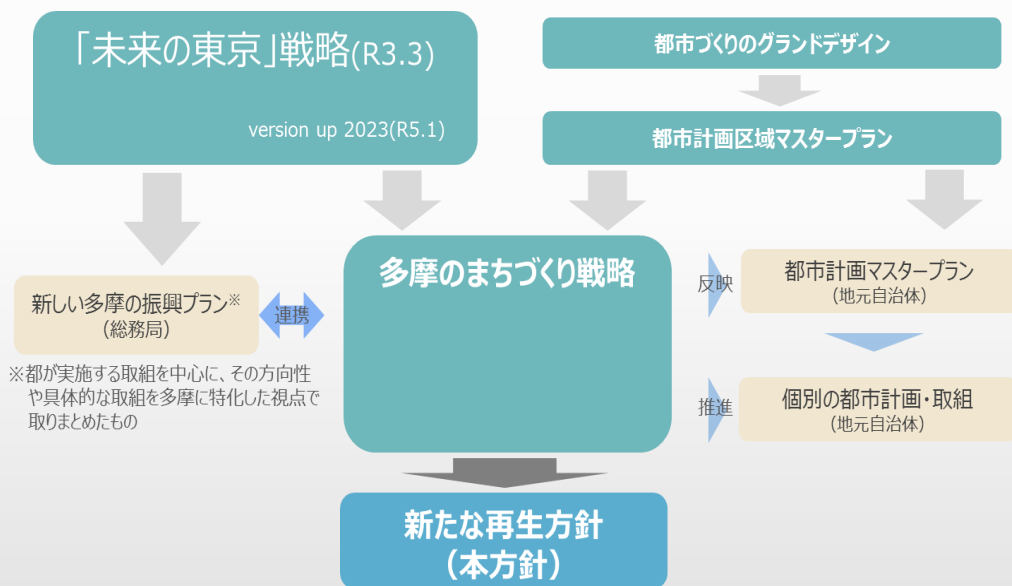
そこで都は、新たな再生方針を策定し、多摩ニュータウン再生に向けた総合調整機能を担い、まちづくりを市域を超えて地域を一体的にとらえ戦略的に展開し、効率的、効果的に取組を迅速に進めるとともに、地元自治体のまちづくりを強力に後押しします。

本方針は、多摩ニュータウンが抱える課題を解決し、将来像や取組方針を社会の変化に即したものにブラッシュアップして示すものです。都が都有地の活用などにより先行プロジェクトを実施し、まちづくりを先導するとともに、再生に向けて地元自治体が着実に取組を推進することにより、ニュータウン全域に取組を横展開していきます。

上位計画の位置づけ

本方針は、「『未来の東京』戦略」や「都市づくりのグランドデザイン」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（「都市計画区域マスタープラン」）、「多摩のまちづくり戦略」を上位計画とします。これらの上位計画を踏まえ、2040年代を将来像の実現に向けた目標年次とします。

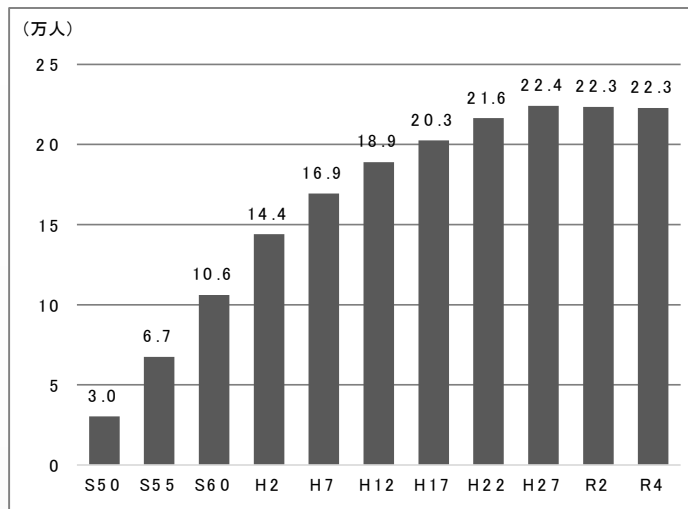
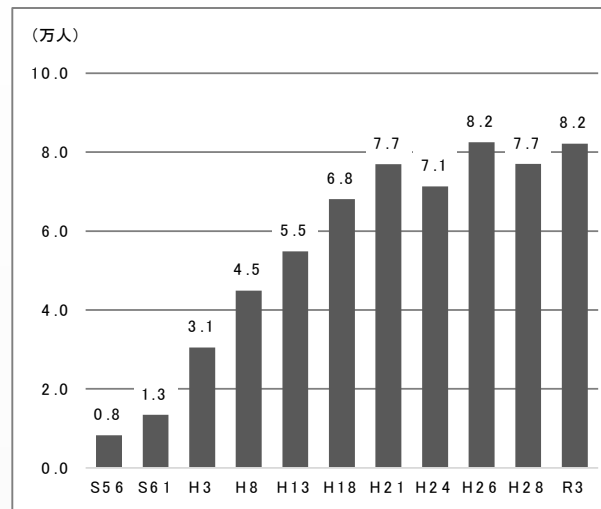
多摩ニュータウンは「都市づくりのグランドデザイン」において多摩広域拠点域に位置しております。また、「都市計画区域マスタープラン」では、多摩ニュータウン（多摩センター、永山、南大沢、若葉台）を中核的な拠点に位置付けています。



※1 「都市づくりのグランドデザイン（2017.9）」（東京都）第4章「03新たな地域区分」を基に作成

(1) 居住人口・従業人口

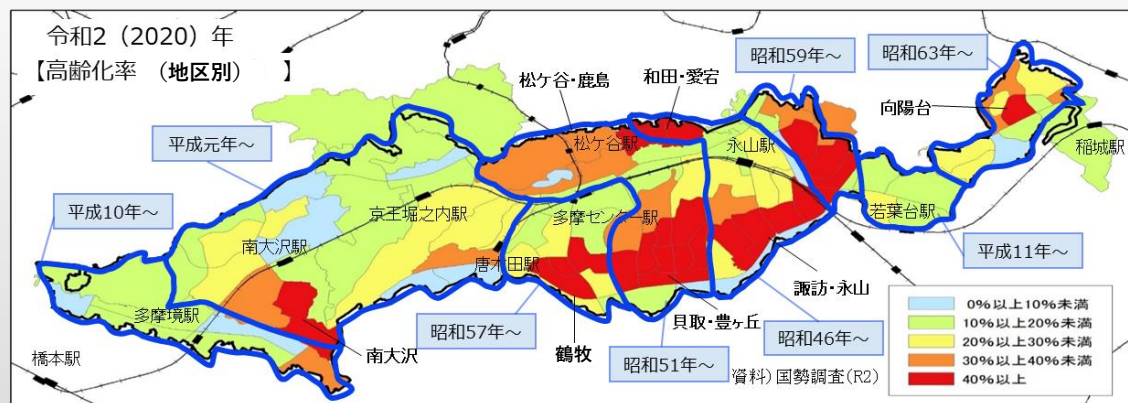
多摩ニュータウンは、居住人口約30万人、従業人口約10万人超※¹として計画されたまちです。現在の居住人口は約22.3万人（令和4（2022）年）、従業人口は約8.2万人（令和3（2021）年）となっています。居住人口は年々計画目標に向かい増加してきましたが、平成27（2015）年の約22.4万人をピークに以降、大きな変化はありません。従業人口は平成26（2014）年以降約8万人で推移しています。

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4（2022）年の多摩ニュータウン全体の高齢化率は約26%※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。

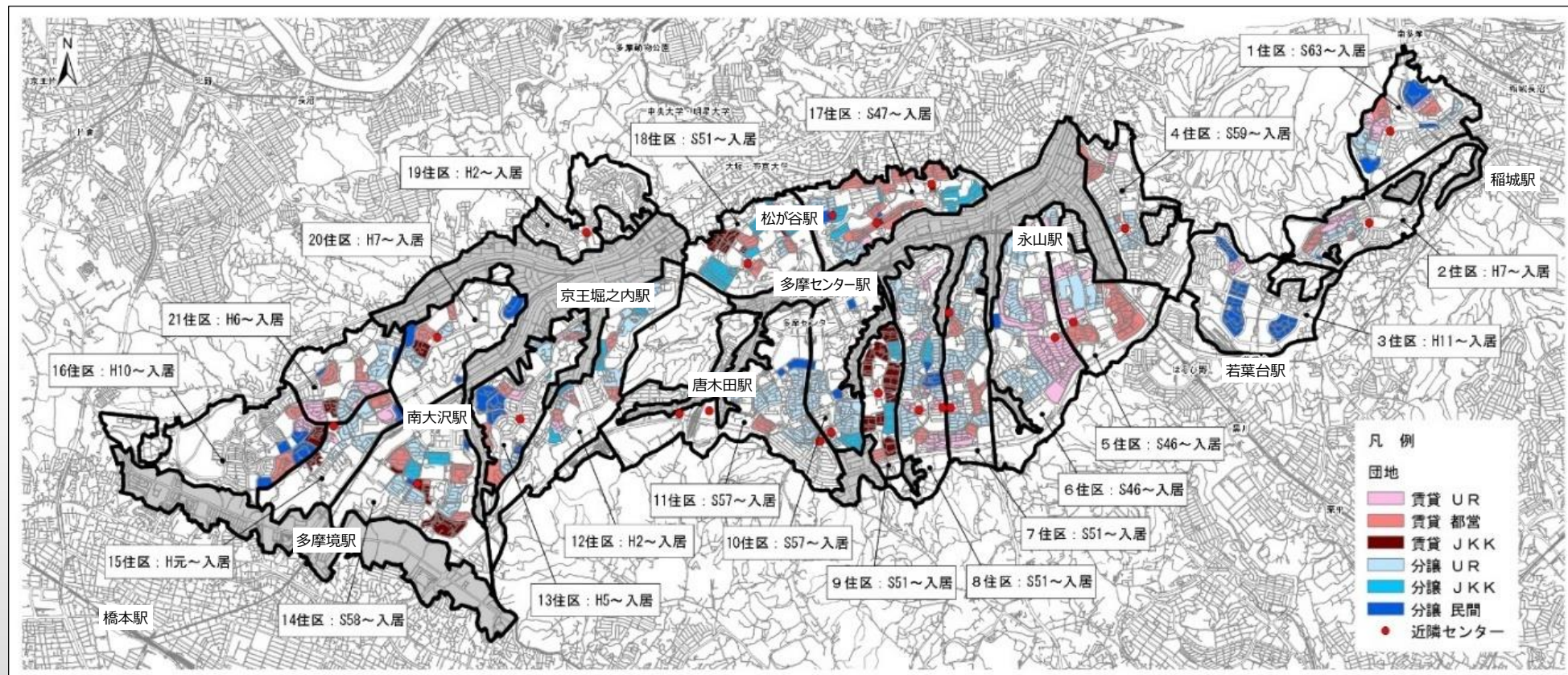
※2 出典：東京都都市整備局資料 ※3 出典：「企業・事業所統計調査（～H18）」、「経済センサス（H21～）」。多摩ニュータウン内外にまたがる町丁字について面積按分で計上した。記載は調査実施の年度に限りR5年に再集計した。

※4 出典：東京都都市整備局資料

(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、居住者の高齢化に合わせて、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

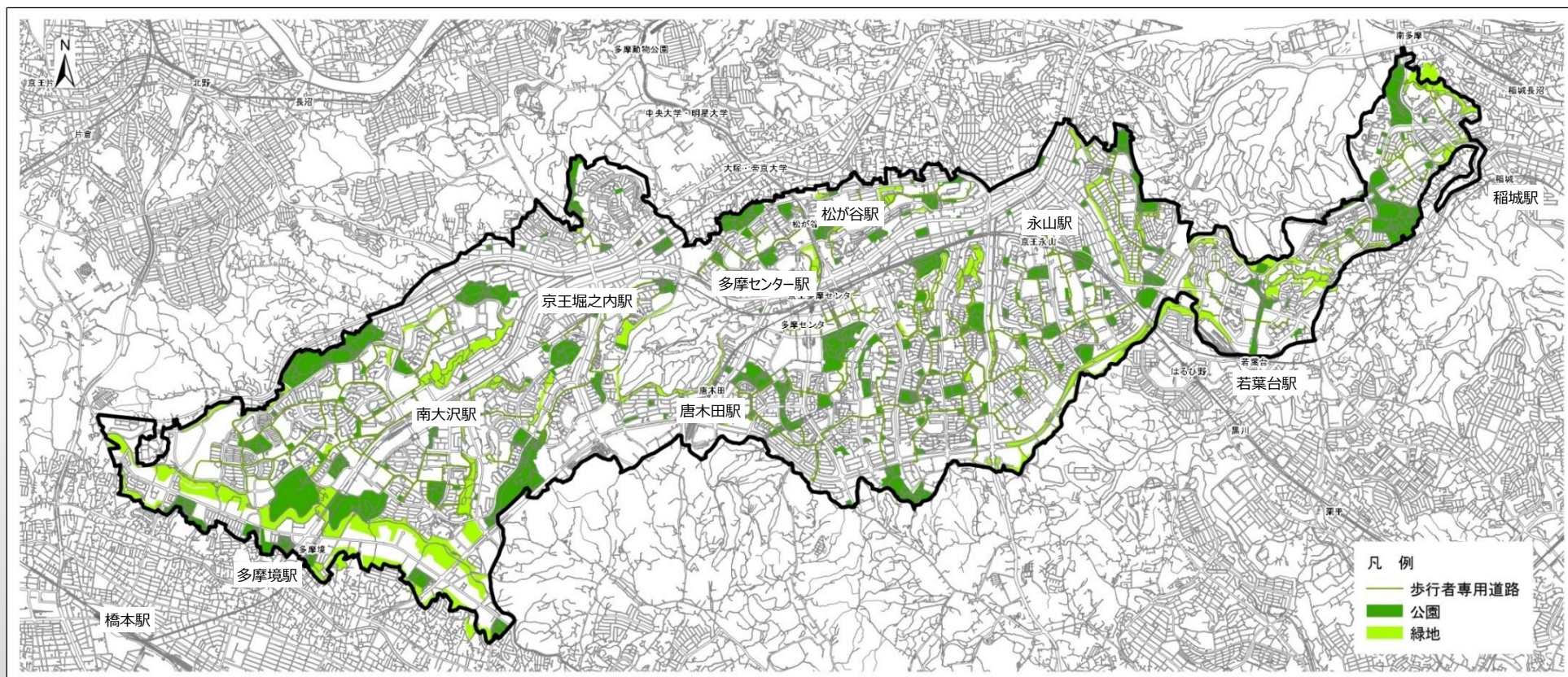


※1 「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン (2018.2)」 (東京都) を基に作成

(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



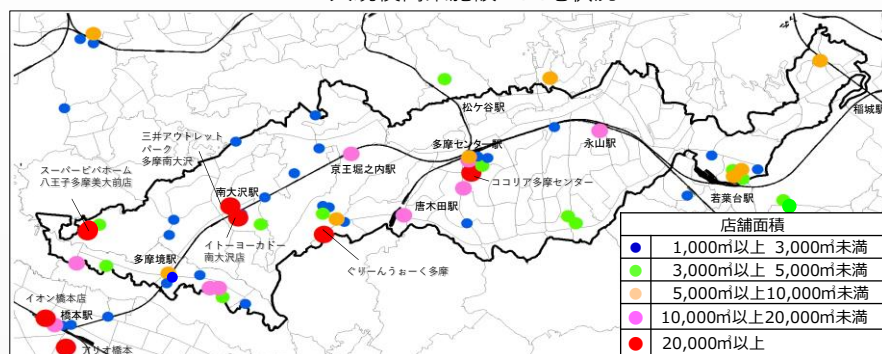
※1 公園緑地や緑道だけでなく、路面や住宅地内のみどりも含めて一体的に計画することの重要性から、「多摩ニュータウンにおける住宅の建設と地元市の行財政に関する要綱（1974.9）（東京都）」において、「緑とオープンスペースは、住区面積の30%以上確保する」とこととした

※2 「多摩ニュータウン30年の歩み（1998.3）」（東京都）を基に作成

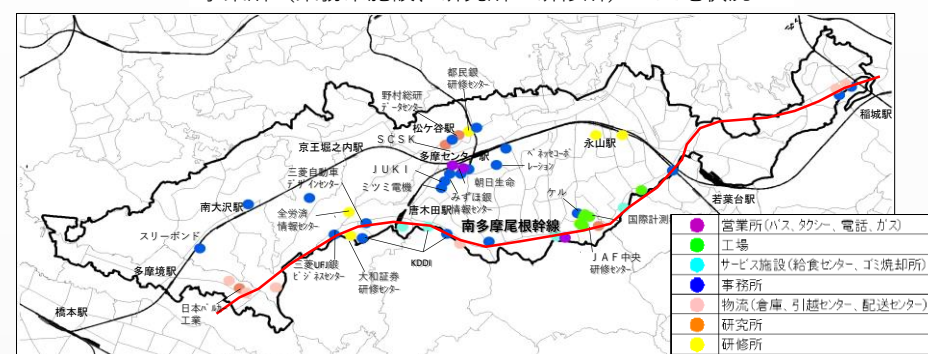
(5) 商業・業務施設の立地

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沿道などにおいて、特的业务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



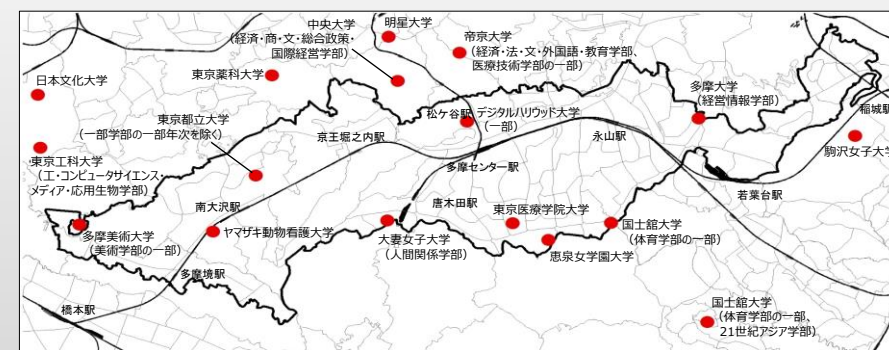
(6) 教育施設の立地

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

多摩ニュータウンと周辺の大学の立地状況※3



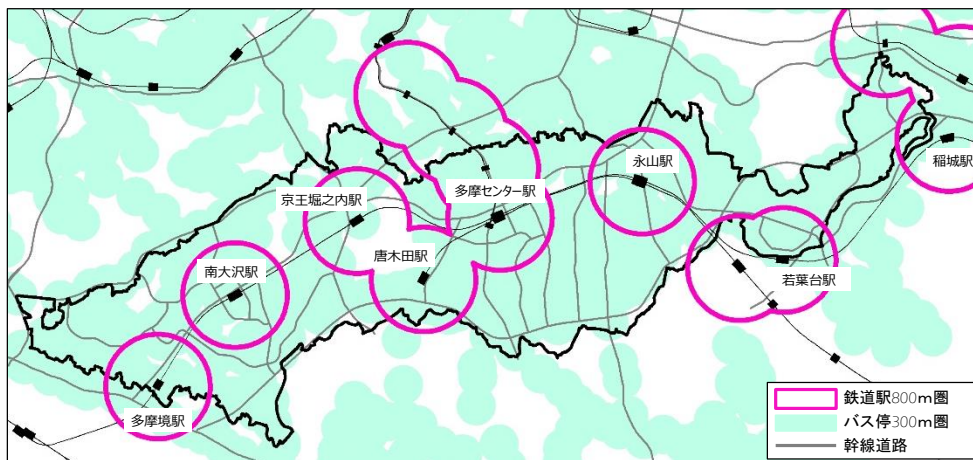
※1 「全国大型小売店総覧」、「大規模小売店舗立地法届出内容一覧」を基に作成
 ※2 「多摩ニュータウン開発事業誌」(UR都市機構)を基に、近年立地した事業所については、以下の基準に基づいて把握し作成した。多摩市・八王子市：企業誘致奨励条例の奨励企業。稲城市：地図上から規模の大きい事業所を把握。町田市：敷地面積1ha以上の事業所を地図上から把握
 ※3 「国土数値情報(2021年度)」(国交省)、各大学HPを基に作成

(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。

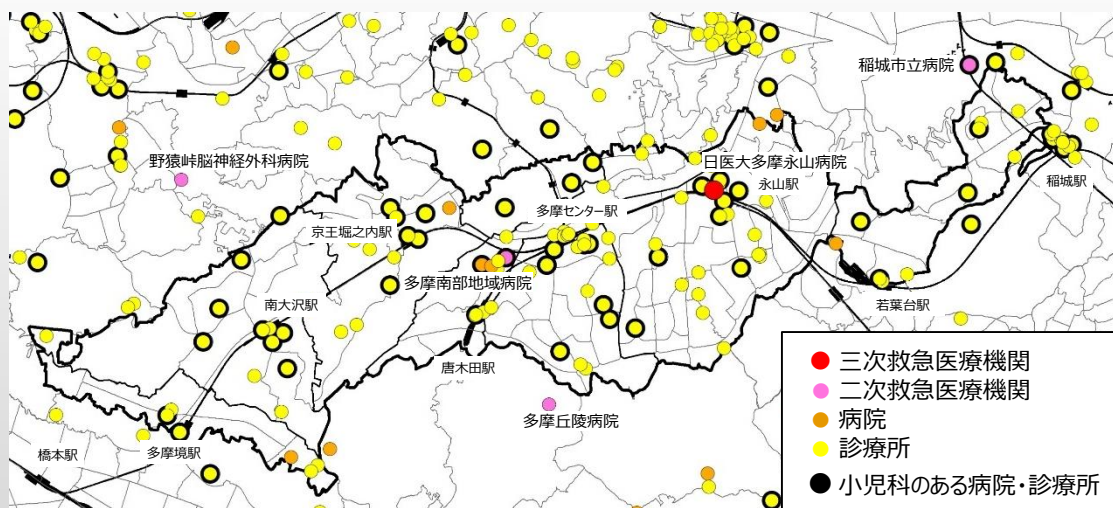
多摩ニュータウンの鉄道・バスの利用圏域※1



(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



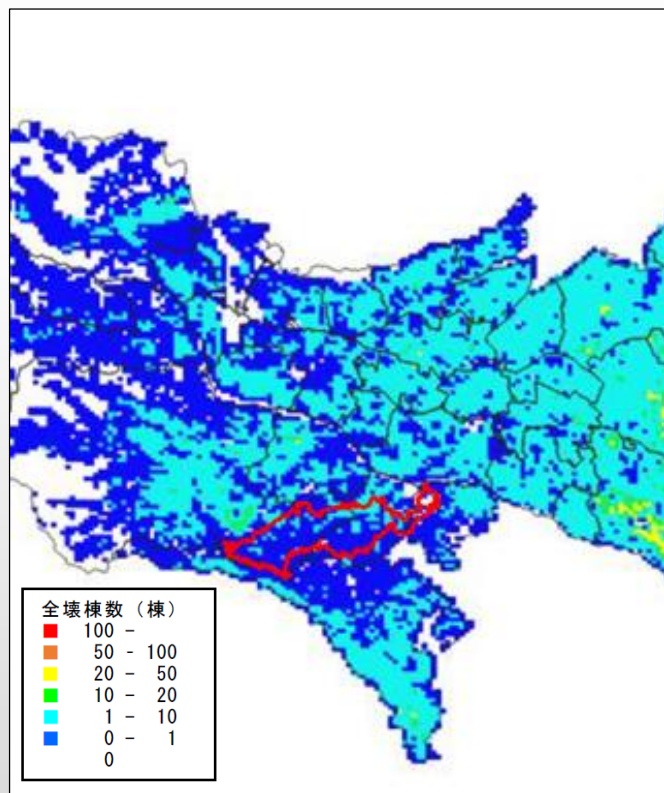
※1 「国土数値情報(2022)」(国交省)の鉄道駅、バス停を基に作成 ※2 「国土数値情報(2020年度)」, 「衛生統計」(東京都福祉保健局)を基に作成。三次救急医療機関とは、生命危機を伴う重篤患者に対応する医療施設である。二次救急医療機関とは、入院治療や手術を必要とする中等症・重症患者に対応する救急医療施設である。東京都では、「休日」及び「平日の夜間」の時間帯に、二次救急診療(入院医療)を受診することができる医療機関を指定している。

(9) 震災等に対する安全性

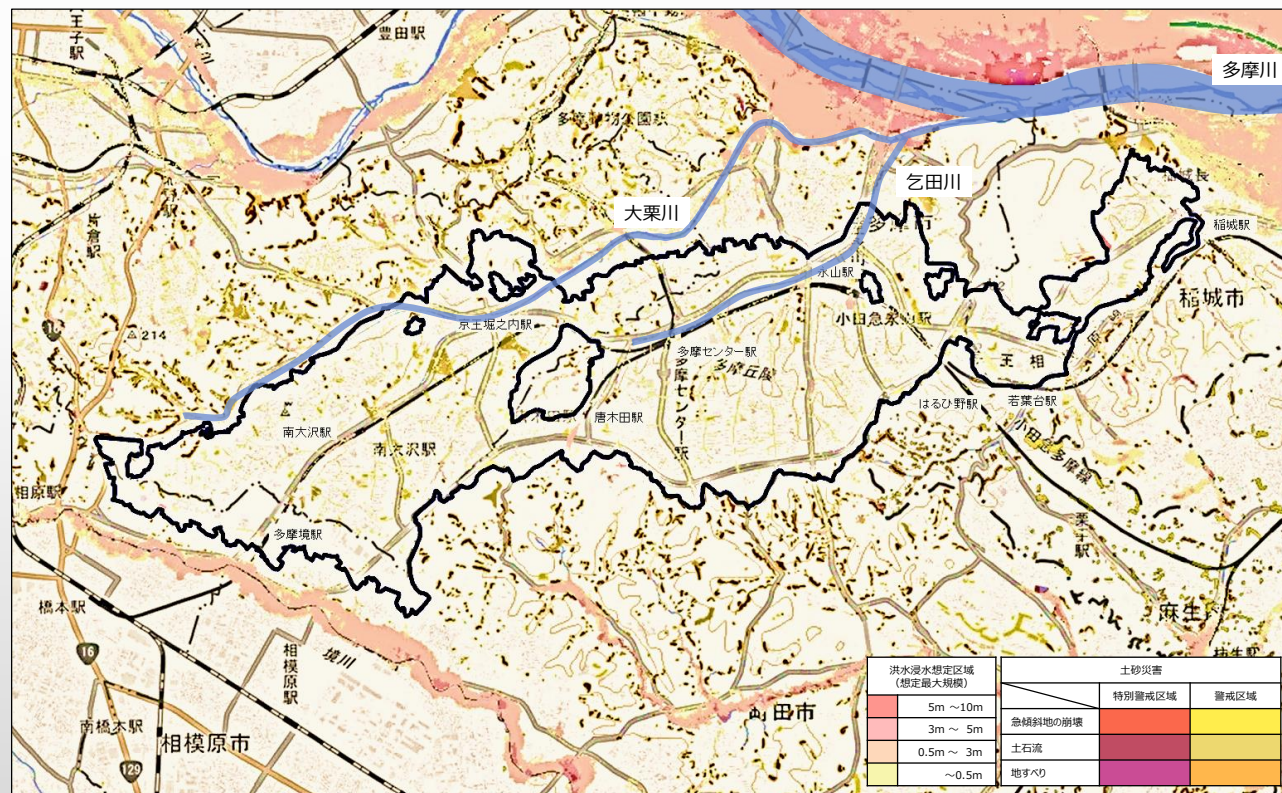
「首都直下地震等による東京の被害想定—報告書—（令和2(2022)年5月）」では、想定される多摩東部直下地震及び立川断層帯地震による全壊建物棟数の被害想定は都内他地域と比較して低く、多摩ニュータウンは地震に対して強固な地盤を有しています。

またハザードマップでは、洪水浸水想定区域、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が、その範囲は周辺地域と比較して少なくなっています。

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 「首都直下地震等による東京の被害想定—報告書—（2022.5）」（東京都）を基に作成

※2 「重ねるハザードマップ（2023.10現在）」（国土地理院）を基に作成

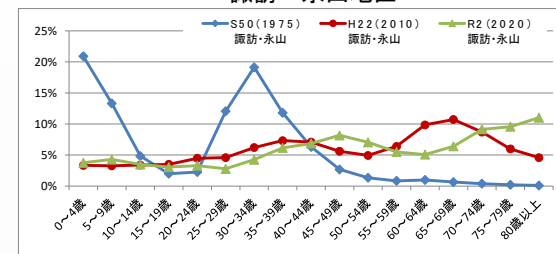
(1) 人口構成の偏りの解消

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。

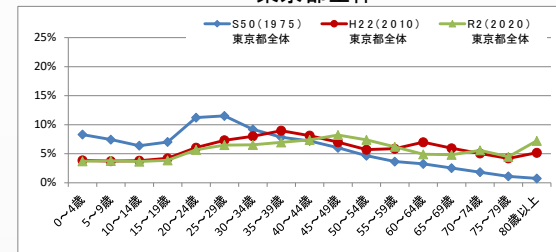
賑わいの形成やコミュニティを維持する観点からも、入居者の人口構成の偏りを解消することが課題となっています。

年齢階層別人口構成比※1

諏訪・永山地区

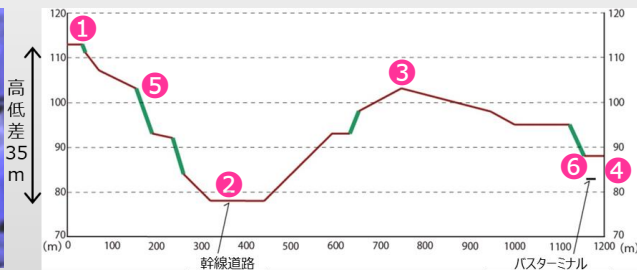


東京都全体



(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。



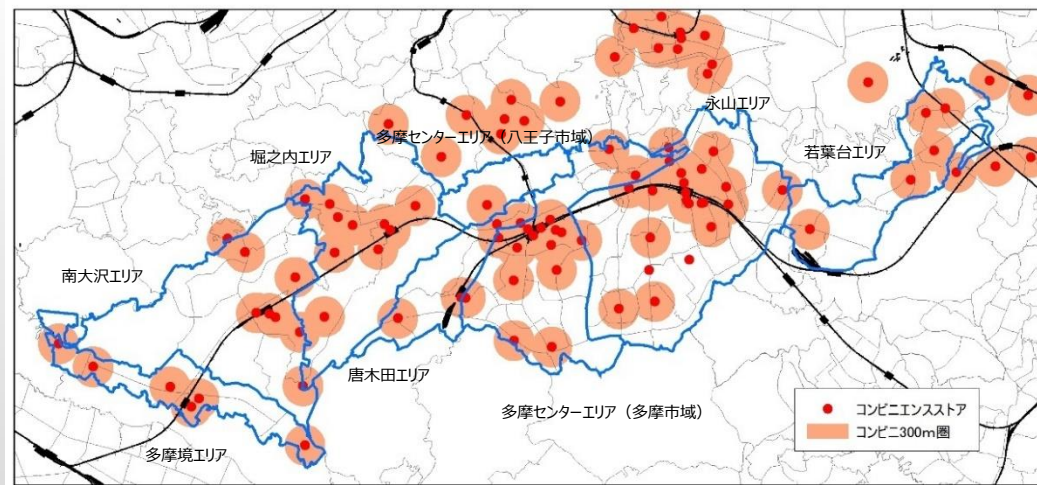
※1 「国勢調査（1975、2010、2020）」を基に作成

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

（４）居住者のニーズに対応した日常生活サービスの充実

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NT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



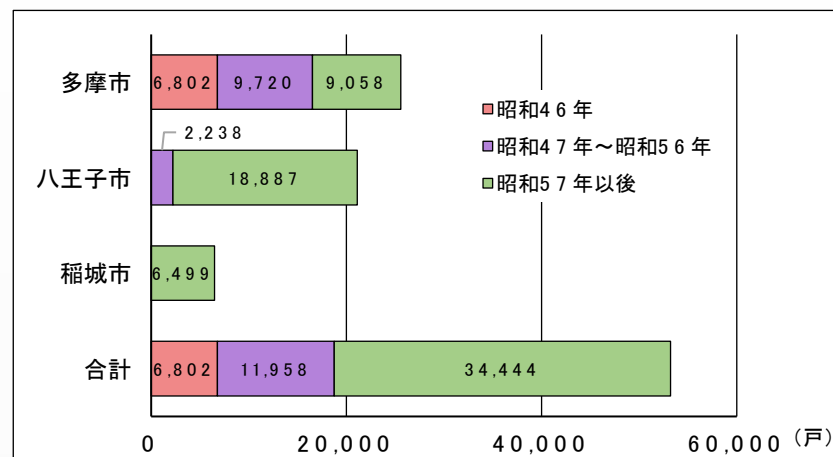
※2 「国勢調査（2010）」、「商業統計調査（2010）」を基に作成

(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 「多摩ニュータウン住宅建設資料集2005」（UR都市機構）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

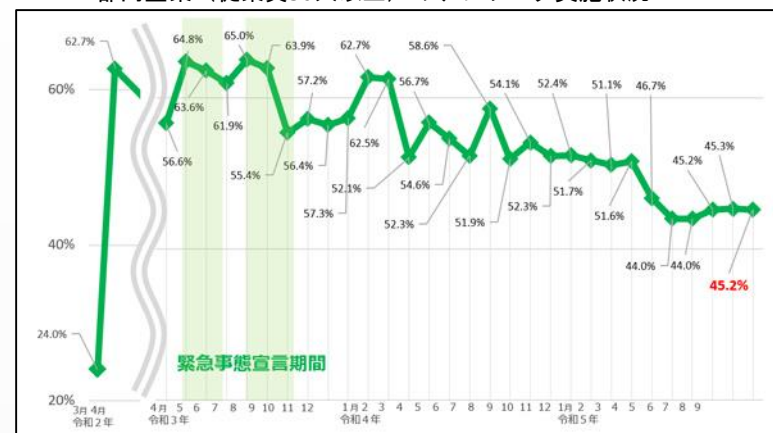
イ 技術革新等

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※3向上を図るため、AI※4やIoT※5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、2050年ゼロエミッションの実現に向け、再生可能エネルギーの拡大、エネルギー利用の効率化、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。

都内企業（従業員30人以上）のテレワーク実施状況※1



スマート東京の全体像※2



※1 出典：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：「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）」（東京都） ※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。

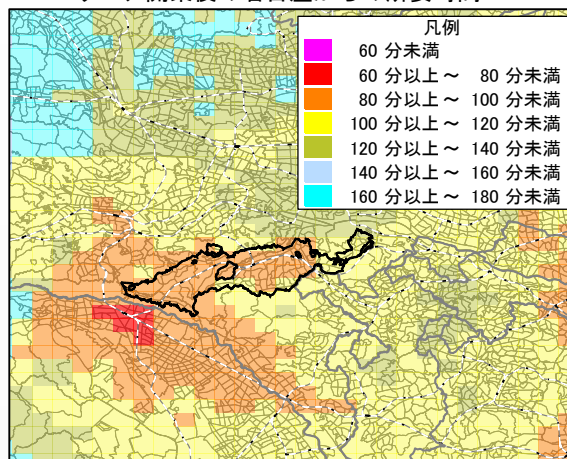
(2) 広域交通ネットワークの整備

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、多摩市及び町田市の協働により、モノレールの需要の創出に資する沿線まちづくり構想の策定に取り組んでいます。

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：東京都調査（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 凡例



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 「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（平成30（2018）年2月 東京都）」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））※4

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

《技術革新》

- ✓ ICT技術・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

多摩ニュータウンの強みを活かしながら、現在抱えている課題を克服するとともに、社会変化にも対応した再生が必要

※1 出典：「公園調書（2023.4）」、「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：「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（2018.2）」
※5 「コンビニ難民の市区町村別推計（2015.8.10）」（株式会社三井住友トラスト基礎研究所）を基に算出

(1) 多摩ニュータウン再生の基本的な考え方

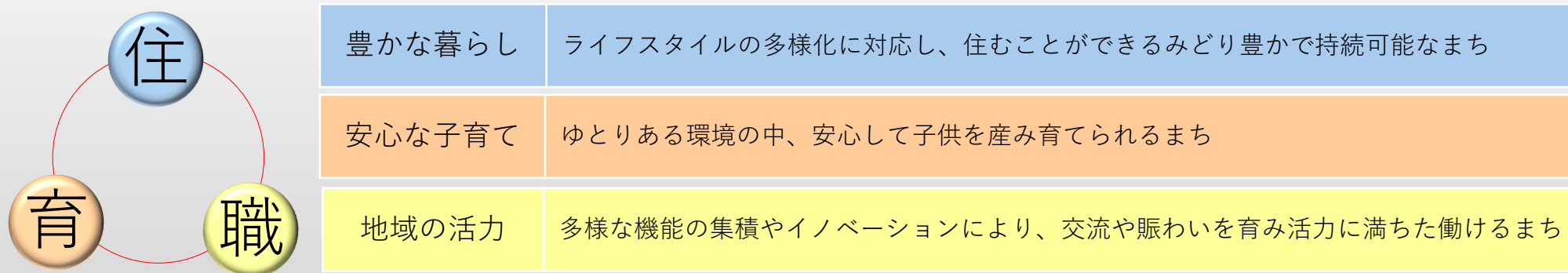
多摩ニュータウンは、多摩丘陵に計画的に築かれたまちで、区部や多摩の他都市には見られない整った都市基盤と豊かなみどりの中に、業務・商業・住宅等が機能的に配置され、現在約22万人が暮らすまちに成長しています。2040年代に想定される人々の働き方や暮らし方の変化、多摩ニュータウンの現状を踏まえた再生の課題に対応し、地元市、事業者、住民などと連携した取組を進めるため、多摩ニュータウン再生の将来像を提示します。これまでのまちづくりで多摩ニュータウンに蓄積してきた「強み」を最大限活用し、高齢化や施設の高経年化等の「弱み」を克服し、さらに2040年代の将来に向かう「社会変化」を見据えて、あらゆる人々の生活の場としての魅力を高め、身近な地域で快適に暮らすことのできる環境を実現していく必要があります。

(2) 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」※1**

(3) コンセプト

住（豊かな暮らし）・育（安心な子育て）・職（地域の活力）のそれぞれの視点でコンセプトを設定し、3つのコンセプトのもと、将来像で示す新たなまちの創出に向けて取り組んでいきます。



※1 別添1「まちの転換イメージ」参照

（1）駅の周辺エリア

- 都市機能が集積し、賑わいと交流が活発化している。
- 子育てと仕事を両立しやすい施設整備により、子育て世代が暮らしやすいまちになっている。
- 多様なモビリティを使って誰もが移動しやすい環境が整っている。 など

（2）幹線道路等の沿道エリア

- 産業・商業・スポーツアクティビティ施設等の立地が進み、新たなイノベーションが生まれるとともに、地域外からも多くの人が集まりショッピングやスポーツを楽しんでいる
- 緊急輸送道路が確保され、まちの安全性が高まっている。
- 再生可能エネルギーや水素エネルギーが普及し、脱炭素社会に貢献するまちになっている。 など

（3）近隣センターを中心としたエリア

- 子どもから学生、高齢者など多様な世代間の交流が生まれ、笑顔にあふれる拠点となっている
- 身近にモビリティハブがあり、だれもが移動しやすいまちになっている。
- 公園と一体となった拠点で、気軽に運動やスポーツを楽しみ、健康に暮らしている。 など

（4）団地及び周辺エリア

- ライフスタイルに合わせた住宅のリノベーションが進み、誰もが「住みたいまち」になっている。
- 自動配送ロボットを始め、様々なスマートサービスが暮らしを支えている。
- ゼロエミ住宅により、地域全体がエネルギー自立に向けて取り組み持続可能なまちになっている。 など

7つの取組方針

将来像、コンセプトを踏まえ新たな再生方針として、7つの取組方針を設定します。また7つの取組方針は相互に連携することで相乗効果を高めていきます。

＜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など、誰もが快適に動ける

＜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

＜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

業務・商業・住宅等これまで蓄積してきた優良なストックの保全や活用を図りつつ、その更新に併せて、拠点の活性化や生活空間の充実を図り、魅力を高めていきます

取組1

施設更新に合わせて都市機能を集積し、新たな賑わいを生み出します

- ・主要駅周辺における高経年化した建築物の建替えに合わせ、商業、業務、住宅、医療、教育、子育て、観光、MICE※¹など、多様な都市機能の導入を図ります
- ・尾根幹線沿道の団地の建替えにより創出された用地等を活用し、産業、商業、業務、賑わい、スポーツ・アクティビティ施設、イノベーション等を創出します

取組2

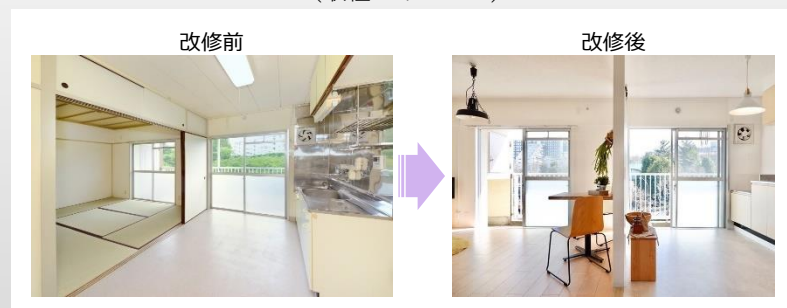
若者から高齢者までそれぞれのライフスタイルに応じた住まいの魅力を高めます

- ・高経年化した住宅の建て替えや、間取り、設備が陳腐化した住宅のリノベーションやバリアフリー化を進め、子育て世代や高齢者など多様な世代が、快適に暮らすことのできる住まいを確保し、価値観の多様化や世帯構成に応じた質の高い暮らしの場へ再生します
- ・住み慣れた地域内での住替えを促進することで、住替え後の住宅に新たな若い世代の転入を図るなど、家族構成やライフスタイルの変化にあわせた多様な世代の居住を推進します

駅周辺再構築イメージ※²
(取組1イメージ)



住宅リノベーション※³
(取組2イメージ)



※1 MICEとは、企業等の会議（Meeting）、企業等の報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関等が行う国際会議（Convention）、イベントや展示会など（Event/Exhibition）の総称のこと。

※2 出典：「多摩ニュータウン リ・デザイン諏訪・永山まちづくり計画（2018.3）」（多摩市）

※3 出典：J K K東京HP、松が谷住宅

<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

あらゆる人々にとって暮らしやすい生活環境を提供することで、新たな交流が生まれ、多様な世代が豊かに暮らせるまちにしていきます

取組1**身近な生活の場に交流を創出するとともに、子育てと両立した働きやすいまちをつくります**

- ・近隣センターをリニューアルし、福祉、子育て機能、シェアオフィスなど、地域のニーズに合わせた生活機能を配置し、多様な人々がつながり支えあえる交流拠点として整備していきます
- ・主要駅周辺の再構築等にあわせて、コワーキングスペースや保育機能を備えた働きやすいシェアオフィスなどの立地を促進していきます
- ・周辺に大学が多く立地する特性を生かし、学生のニュータウン内への居住を支援するとともに地域活動への参画を促進していきます

取組2**高齢者が安心して生活できる環境を整え、元気にいきいきと暮らせるまちをつくります**

- ・近隣センター等へ的高齢者支援施設やコミュニティ拠点など多世代との交流施設の設置、移動販売車を活用した買物弱者支援などを促進していきます
- ・身近な歩行者専用道路や公園等を活用し日常的に運動できる場を設ける等、健康づくり、交流の機会を創出していきます
- ・趣味やスポーツ、学びの場等への参加、経験やスキルを活かしたボランティア活動など、高齢者が元気にいきいきと地域参加しやすい環境を整えます

保育所を併設したコワーキングスペース※¹
(取組1イメージ)



高齢者コミュニティに学生参加※²
(取組2イメージ)



移動販売「京王ほっとネットワーク」※²
(取組2イメージ)



※ 出典：多摩市認定ビジネス支援施設 コワーキングCoCoプレイスHP（多摩市）

※ 出典：J K K 東京HP

※ 出典：丘のまちHP（多摩市）

＜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など、誰もが快適に動ける

多摩ニュータウン内に発達した安全な歩行者ネットワーク等を活用し、駅や近隣センター、生活施設等の主要施設間の移動手段を充実させるとともに、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の充実を図り、あらゆる人が移動しやすいまちを実現します

取組

様々な交通モードにより地形の高低差を克服し、誰もが自由自在に移動できるまちを実現します

- ・ ゆとりある道路空間等を活用した多様なモビリティ（自動運転バス、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、空飛ぶクルマ等）の導入を推進し、地域内の移動を円滑にします
- ・ 主要駅周辺や近隣センター等に、多様なモビリティに対応した交通結節機能を強化します
- ・ 施設更新に合わせてバリアフリー化を促進し、誰でも移動しやすい動線を確保します

＜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

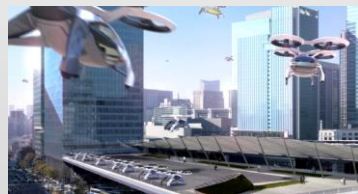
モビリティ、物流など、様々な分野でスマートサービスを活用し、都市活動の利便性を高め、快適にすごせるまちを実現します

取組

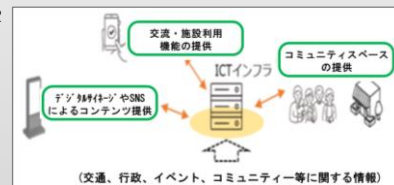
先端技術を活用した取組をまちの隅々にまで浸透させ、まちの利便性や魅力を高めます

- ・ 産学公連携して、スマートサービスを多数実装します（デジタルサイネージ、スマートポール、アバターロボット、リアルタイム公共交通情報、自動配送、自動運転車いす、ARナビ※3など）
- ・ 地域に最適なスマートサービスを提供するため、交通、行政、イベント、コミュニティ等に関する情報を集約し提供するICTインフラ（都市OS※4含む）を促進します

多様なモビリティ※1
(方針3 取組イメージ)



ICTインフライメージ※2
(方針4 取組イメージ)



※1 左から順に、グリーンスローモビリティ（オリエンタルコンサルタンツHP）、空飛ぶクルマ（国土交通省HP）、多摩市における自動運転バスの実用化に向けた実証実験（神奈川中央交通株式会社HP）
 ※2 「南大沢スマートシティ実施計画」における社会実装に向けた施策の具体化案として、まちの賑わいにおける、デジタルサイネージやSNSによるコンテンツ、交流・施設利用機能、コミュニティスペースの提供を検討しています。
 ※3 ARナビとは、Augmented Reality（現実の風景にコンピューターで生成した情報を重ね合わせることで、現実世界を拡張しようとする技術）を用いたナビゲーションのこと。
 ※4 都市OSとは、スマートシティを実現しようとする地域が共通的に活用する機能が集約されることで、様々な分野のサービス導入を容易にさせることを実現するITシステムの総称のこと。

<方針5> 誰もが安全、安心に暮らせる

地域の防災力、防犯性を高め、大規模災害時や日常生活における暮らしの安全、安心が守られたまちを実現します

取組1

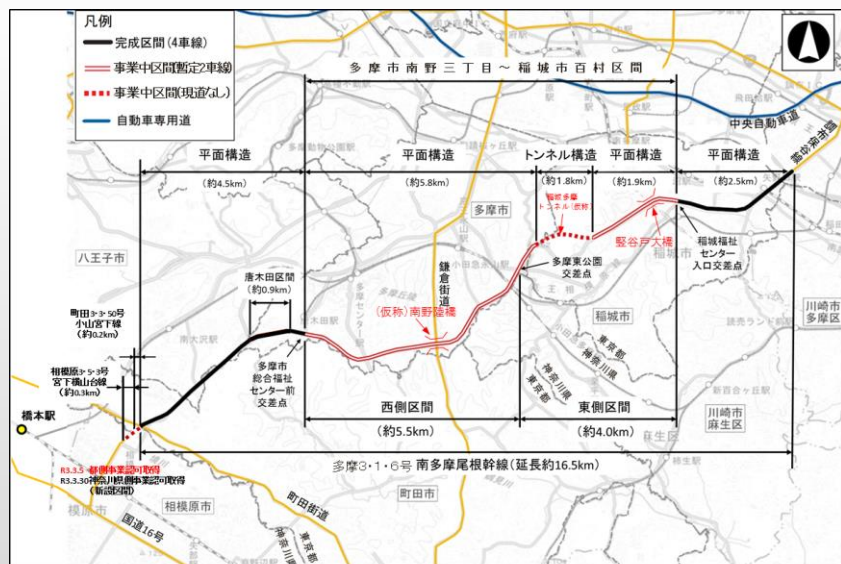
地震等による災害リスクの高まりに対応した防災対策を推進します

- ・災害時の迅速な救急救助活動や避難行動、緊急物資輸送を確保するため道路整備（南多摩尾根幹線道路）や緊急輸送道路等の無電柱化を推進します
- ・整備された跨道橋や街路樹等の公共施設を適切に維持管理し、安全に使い続けます。

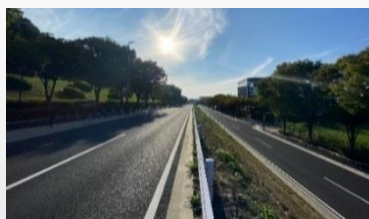
取組2

住民の日常生活を支える歩行者動線の防犯性を高めます

- ・誰もが安心して出歩くことができるようにするため、公園や道路の樹木を適切に管理し見通し等を改善するとともに、施設更新等の機会を捉えながらフットライトを設置するなど、夜間照明の充実を図ります



南多摩尾根幹線道路の整備※1
(取組1イメージ)



夜間防犯対策（フットライト※3）
(取組2イメージ)



多摩市における街路樹更新イメージ※2
(取組2イメージ)



※1 上から順に、南多摩尾根幹線道路の唐木田区間の4車線開放（2019.4）、（仮称）南野陸橋工事状況（2023.4時点）

※2 植栽条件にあった樹種を選び植栽することで、舗装・縁石の持ち上がりを解消し、視認性も向上させる「多摩市街路樹よくなるプラン改定版（2019.3）」（多摩市）

＜方針6＞ 豊かなみどりを多面的に活用し住みたくなる

多摩ニュータウンが蓄えてきた公園、緑地を活かしながら、生物多様性にも配慮し、あらゆる機会をとらえてみどりを充実し、暮らしにゆとりと潤いをあたえます

取組1

身近なみどりを新たに創出し、快適な都市空間を形成する

- ・みどりがまちに溶け込んだ潤いあふれる空間を創出するため、公園や水辺空間などにおいてグリーンビズを推進します
- ・市民農園の推進などによる農のある暮らしの場を創出します

取組2

既存の公園・緑地などオープンスペースの利用を促進し地域の魅力を高めます

- ・近隣センターの再構築等に合わせて、地域のニーズに対応した公園、緑地等の更なる活用により賑わい空間を創出します（プレイスメイキングなど）

＜方針7＞ 脱炭素化を進め、持続可能な社会を実現する

エネルギー効率の最大化を図るとともに、再生可能エネルギーや水素エネルギーも活用し脱炭素社会を実現する都市を構築します

取組

再生可能エネルギー、水素エネルギーの利用拡大により、ゼロエミッション化を促進します

- ・施設の再構築等の機会を捉えて、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を促進します
- ・EVやFCV等のZEVの普及拡大に向けた急速充電器や水素ステーション等の環境整備を促進します
- ・再エネ電力を無駄なく地域で利用するため、再エネシェアリングの取組を推進します

多摩中央公園リニューアル※1
(方針6取組イメージ)



水素ステーションと燃料電池バス※2
(方針7取組イメージ)



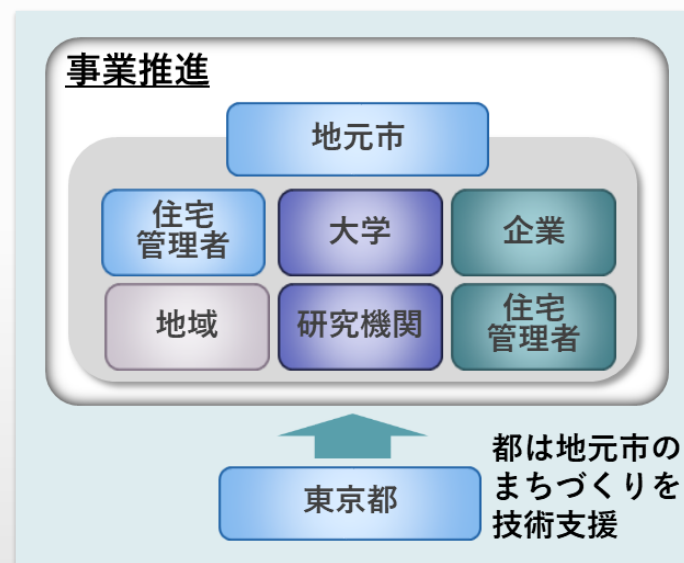
※1 多摩市HP ※2 東京都HP（産業労働局）TKK水素ステーション、京王電鉄バス

プロジェクトの推進

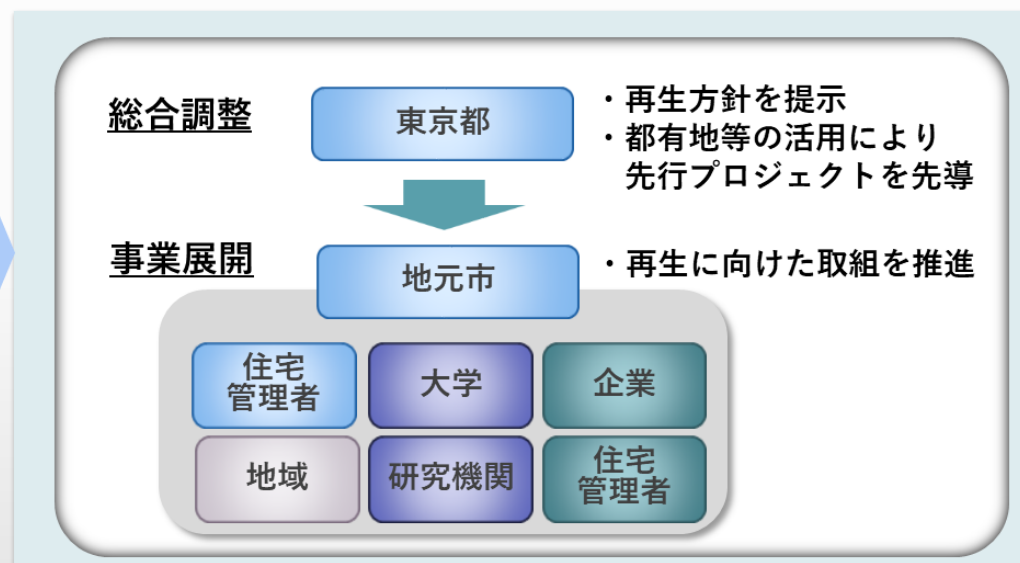
これまでの少子高齢化や施設の高経年化等の課題に加え、コロナ禍を経た新たな暮らし方・働き方の浸透やデジタル化の進展等に対応していくには、多摩ニュータウンの再生を戦略的に推進する必要があります。

このため、ニュータウンを構成する複数の住区ごとに、公・民・学が連携を図りながら、課題解決に向けた取組を検討しプロジェクトとして取りまとめ、各実施主体により事業を推進していきます。

これまでの体制



多摩ニュータウン再生に向けた今後の体制（イメージ）



(凡例)



今後の進め方

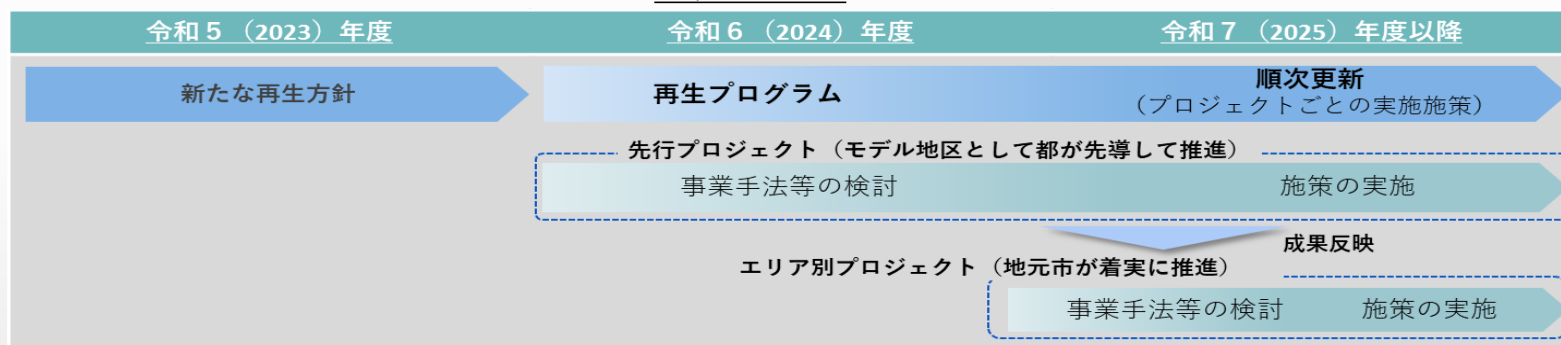
<再生プログラムの策定>

- ・新たな再生方針に示した取組方針に基づくプロジェクトについて、実施施策等の優先度やスケジュールを記した再生プログラムを策定（順次更新）します。

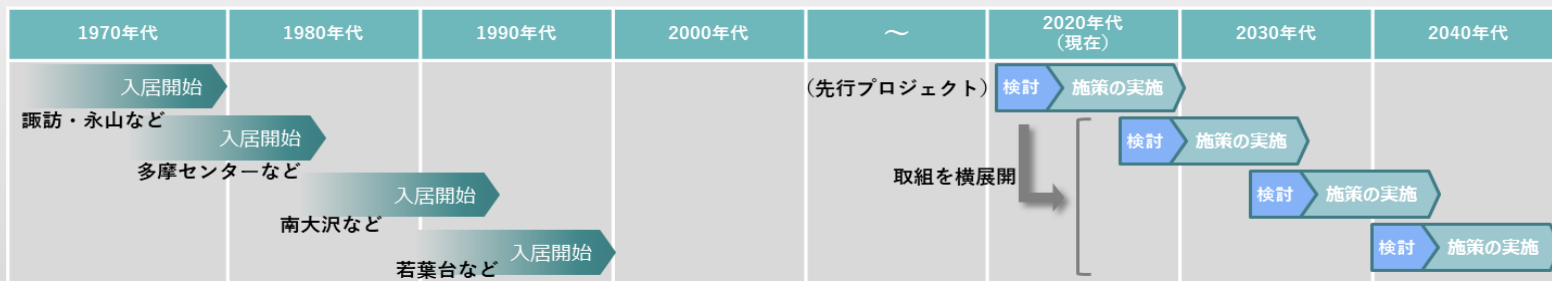
<プロジェクトの実施>

- ・都は、ニュータウン再生を加速させるため、再生の総合調整役として、多様な主体との連携を図りながら、今後の取組のモデルとなる地区での都営地を活用した先行プロジェクトの実施によりまちづくりを先導するとともに、地元自治体が着実にエリア別プロジェクトを推進することにより、ニュータウン全域に横展開していきます。
- ・また、まちづくりプラットフォームを活用し、各実施主体が持つ専門性や強みを組み合わせてプロジェクトを推進し、関係者間で進捗管理していきます。

スケジュール



プロジェクト展開のイメージ



(1) 諏訪・永山まちづくり（永山駅周辺再構築）

【現状と課題】

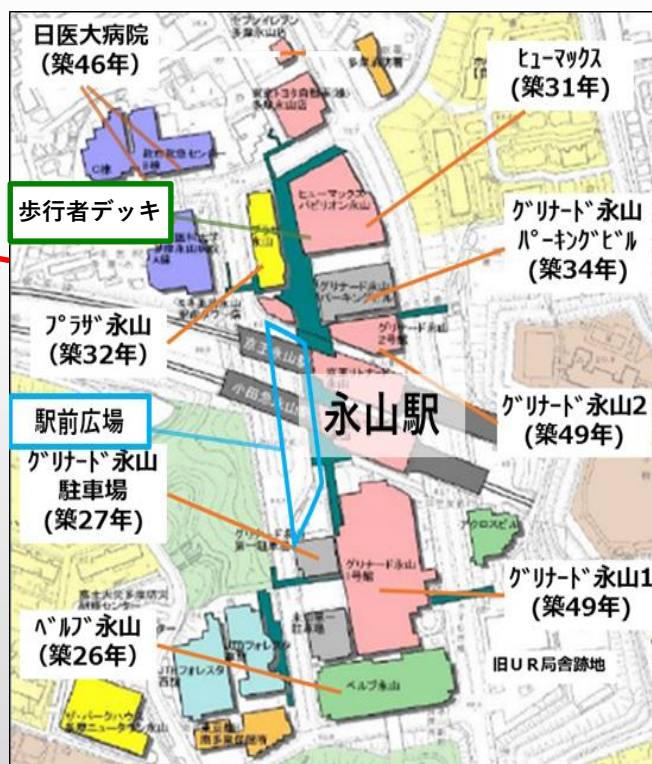
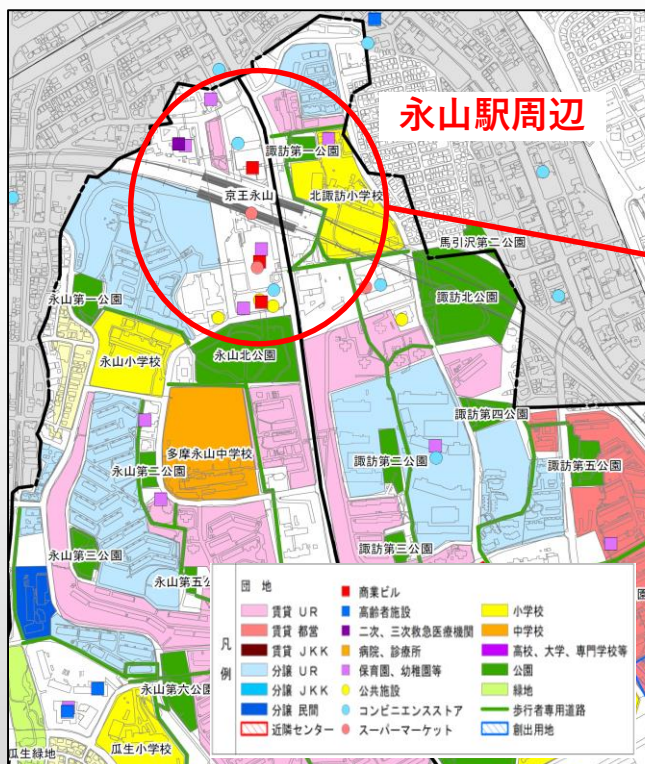
多摩ニュータウンの第一次入居地区である諏訪・永山地区は入居から50年以上が経過し、人口減少・少子高齢化の進行に加え、都市基盤や住宅・設備の高経年化などの課題が顕在化しています。現在、団地の建替えが進められていますが、既に動き出している駅前再編については、まちづくりの実現に向けた検討や関係者との調整等が急務となっています。

【現在の取組】

東京都・多摩市は共同で「諏訪・永山再生プロジェクト検討会議」を設置し、永山駅周辺の再構築のあり方を検討（令和4年9月～）

【今後の取組】

都が総合調整（勉強会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



<施策例>

- 駅前広場の再構築を含めた周辺一帯の再構築
- 永山駅周辺の建築物の連鎖的建替え（商業、業務、医療、住宅等のリニューアル、歩行者デッキ等の再配置、バリアフリー化）
- エネルギー効率の高い建物への更新
- 駅前広場の再構築（新たなモビリティに対応した交通結節機能の強化、東側都道のアクセス路を拡幅し利便性の向上）
- 駅周辺のインフラの再構築に併せ、自動運転バス等を導入
- コワーキングスペースや保育機能を備えた働きやすいシェアオフィス等の立地促進



保育所を併設した
コワーキングスペース※1



自動運転バス

※1 出典：多摩市認定ビジネス支援施設 コワーキングCoCoプレイスHP（多摩市）

(1) 諏訪・永山まちづくり（南多摩尾根幹線道路沿道の土地利用転換）

【現状と課題】

現在、南多摩尾根幹線道路の全線4車線化（令和11年度予定）、リニア中央新幹線開業を契機とした橋本駅周辺の動向など、周辺地域のまちづくり気運の上昇を背景として、同線沿道の土地利用転換の必要性が高まっています。一方、同線沿道には更新期を迎える高経年化した公的賃貸住宅等が複数存在しており、それらをまちづくりと連動させることで、多摩ニュータウン再生を更に加速させます。

【現在の取組】

東京都・多摩市は共同で「諏訪・永山再生プロジェクト検討会議」を設置（令和4年9月～）するとともに、都は市と連携して「多摩NT尾根幹線沿道まちづくりプラットフォーム」（多摩市）において民間事業者等と意見交換し、活用のあり方を検討

【今後の取組】

都営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



<施策例>

- 公的賃貸住宅等の建替えによる創出用地を活用し、尾根幹線沿道一体を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、多摩ニュータウンにおける新たな付加価値を創造する場として再生
- 次世代型交通サービスの実現
(MaaS、ロボット・ドローン等による自動配送、空飛ぶクルマのポートの導入)
- 持続可能なエネルギーマネジメントの導入
(地産地消となる再エネ技術の導入（太陽光、バイオマス、水素等）、ZEVの普及拡大に向けた急速充電機の設置、施設・街区間でのエネルギー融通)



水素ステーション※2



空飛ぶクルマイメージ※3



土地利用転換イメージ※1



沿道の賑わいのイメージ※4

※1 出典：南多摩尾根幹線沿道土地利用方針（多摩市） ※2 出典：東京都HP（産業労働局）、TKK水素ステーション、京王電鉄バス

※3 出典：東京都HP（政策企画局） ※4 出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（国土技術政策総合研究所）

(1) 諏訪・永山まちづくり（近隣センターを中心とした再構築）

【現状と課題】

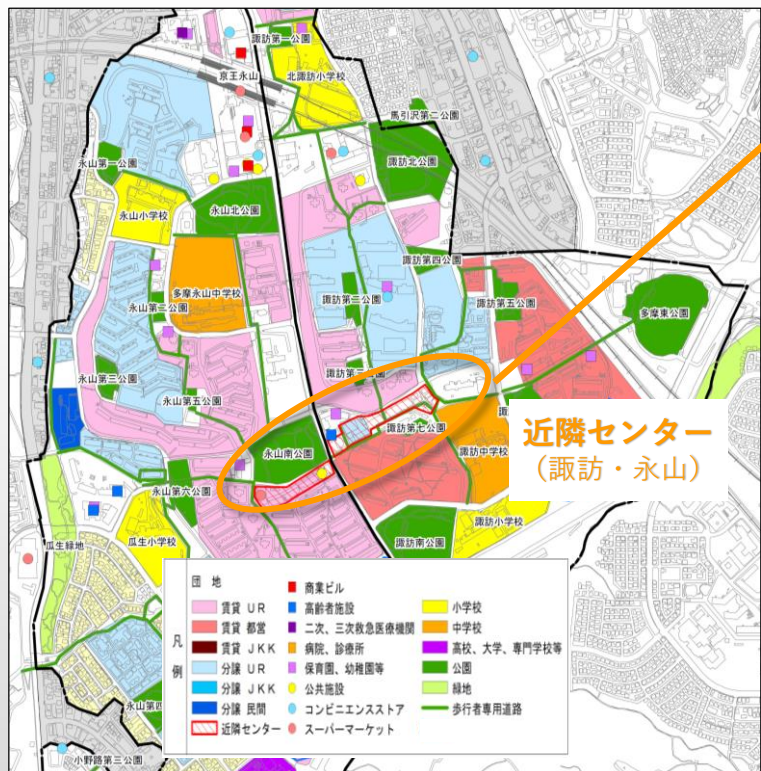
住区における身近な生活拠点として計画的に配置した近隣センターに商店や金融機関が出店し、住民の暮らしを支えてきましたが、空き店舗が見られ、機能が低下しています。

【現在の取組】

近隣センターとその周辺の団地の再生について検討

【今後の取組】

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



➤ 地元との合意形成を図りながら近隣センターをリニューアル

<施策例>

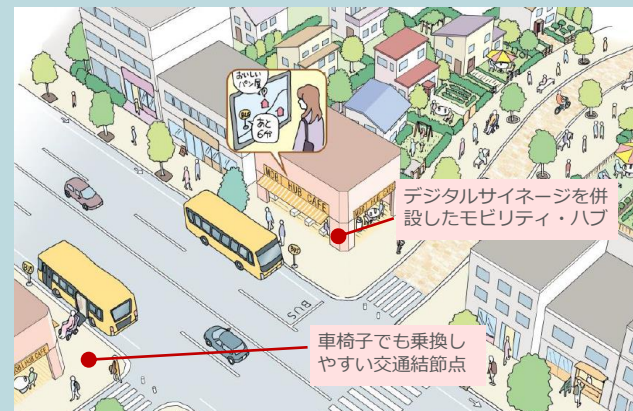
- ・ シェアオフィス、子育て施設、高齢者支援施設、コミュニティ拠点等の多世代との交流施設の設置
- ・ 施設再構築の際、創出用地を活用し一部店舗を幹線道路沿道に再配置を誘導
- ・ 地域のニーズに対応した公園、緑地、遊歩道の更なる活用による賑わい空間の創出
- ・ 近隣センター単位でモビリティハブを設置
- ・ 電動車いす、グリーンスローモビリティ、歩行者専用道路へのフットライト等の導入



地域コミュニティへの学生参加※1



グリーンスローモビリティ※2



モビリティハブイメージ※3

※1 出典：JKK東京HP

※2 出典：タウンニュース

※3 出典：東京における地域公共交通の基本方針（東京都）

(2) 南大沢スマートシティ

【現状と課題】

南大沢駅周辺地区は、大学、広域商業施設等が立地し、地区内外から多くの人々が訪れる拠点が形成され、学術研究とまちづくりが連携するエリアです。一方、丘陵地のため、居住者や来街者の移動負担の軽減やまちの賑わいの創出等が課題となっています。

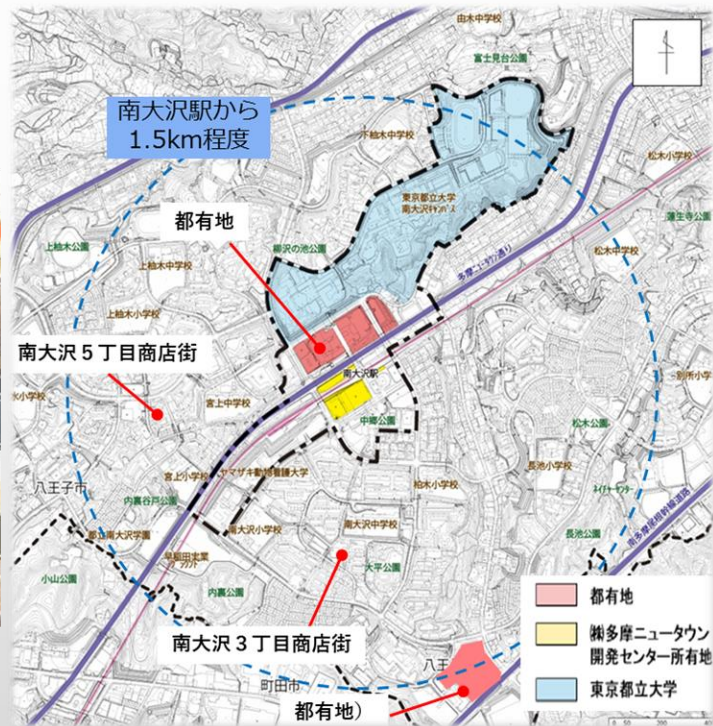
【現在の取組】

地元市、都立大学等とともに協議会を設立し、スマートシティ実施計画（Ver 3）に位置づけた施策の実現に向けた検討・調整、認知度向上に向けたイベントの開催、南大沢駅北側都有地の活用に係る次期事業者選定の手続

【今後の取組】

南大沢駅北側都有地の新事業者による取組を促進し、賑わいを継続
産学公が連携して新たなスマートサービスの実装を進め、都市OSの活用も含め、先端技術による実践的なまちづくりを加速化

南大沢駅北側都有地の賑わい※1



< 施策例 >



ドローン自動飛行※2



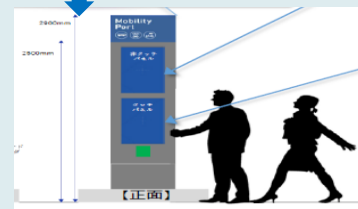
自動配送ロボット※3

都市OS



自動運転バス※4

次世代デジタルサイネージ※5



※1 出典：三井不動産

※2 出典：東京都立大学（サイトセンシング）

※3 出典：LOMBY

※4 出典：京王電鉄バス

※5 出典：大日本印刷

(3) 多摩センター駅周辺再構築

【現状と課題】

駅開業から約半世紀が経過し周辺施設の高経年化が進み、施設の更新・大規模改修のタイミングが集中しています。また、周辺には広大な低未利用地が存在します。令和5年には、京王プラザホテル多摩の閉館、多摩美術大学美術館の市外移転が相次ぎ、ブランドイメージや拠点としての魅力低下が懸念されます。

【現在の取組】

地元市による、都市計画マスタープランの改定（令和6年度末）、駅周辺の更なる活性化に向け地元企業等と協力したまちづかい社会実験の実施、まちづくり方針や都市再生整備計画の策定に向けた検討

【今後の取組】

地元市の取組と並行して、都が駅周辺を対象とした再構築の検討会議を設置し、地区の再構築方針を検討

< 施策例 >

多摩中央公園リニューアル

多摩センター地区の賑わいの核となり、多摩ニュータウン再生の象徴となる公園を目指し大規模改修

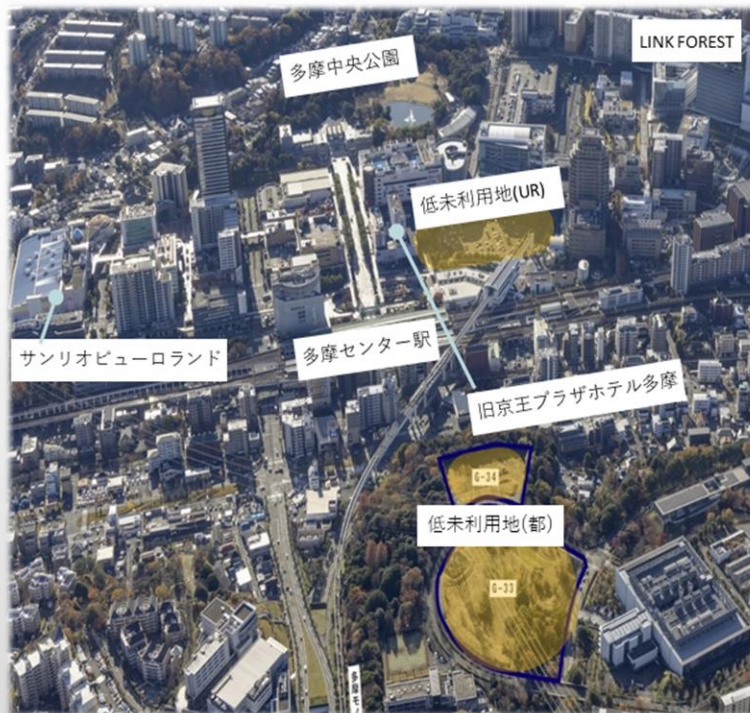
リニューアルイメージ※1



駅周辺のインフラ改修

高経年化が進むペDESTリアンデッキとバス広場の改修、データを活用し、多様な利用者に対応したデジタルサイネージ（スマートバス停）や自動運転バスの導入を検討

改修イメージ
（スマートバス停※2）



駅周辺大規模低未利用地の活用

駅周辺の低未利用地の活用や施設の更新・大規模改修機会を捉え、新たな機能の誘致を検討

駅南側の暫定利用街区



京王プラザホテルの建替え※3

新たなランドマークとして、商業施設、地域貢献施設、分譲マンションから成る複合施設を建設

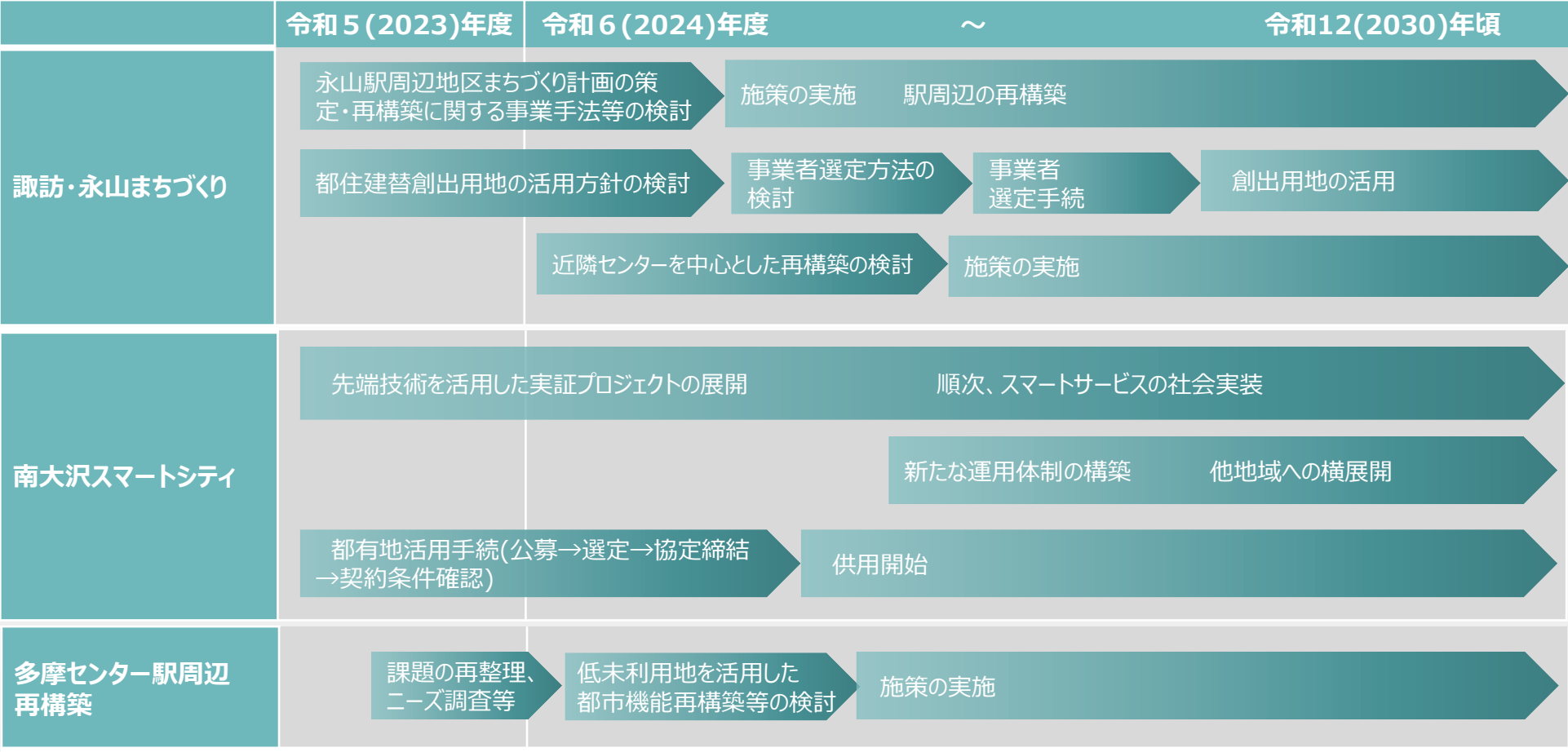
（計画スケジュール）

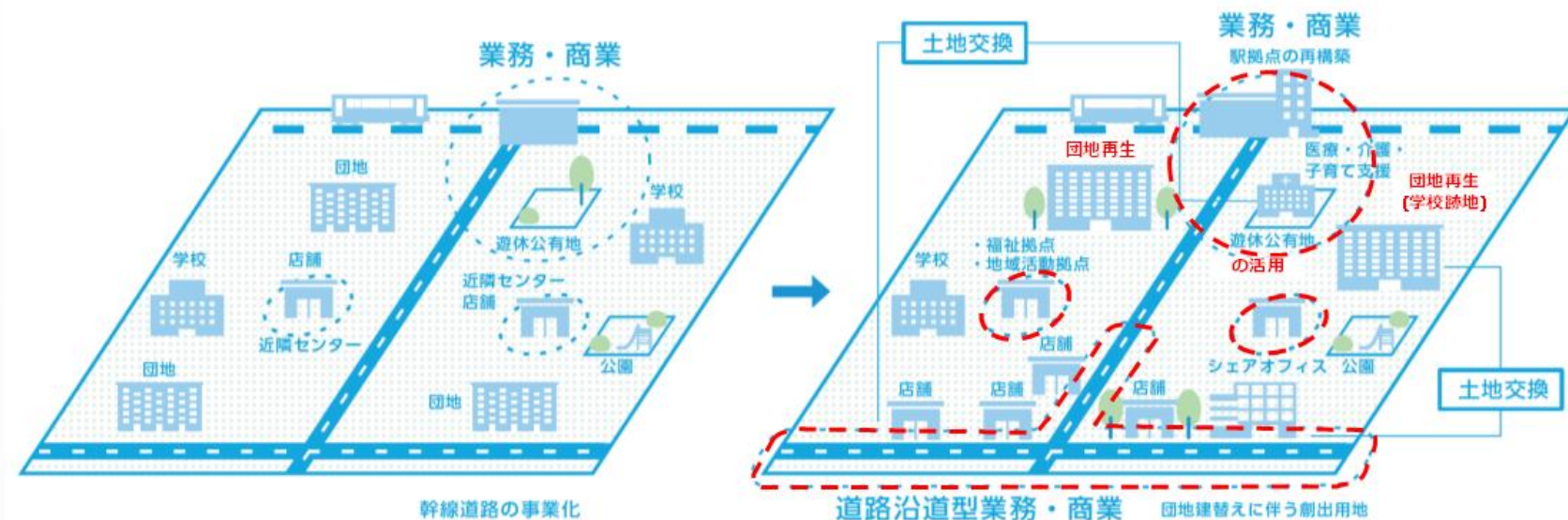
2025年4月 新築工事着工（予定）
2028年度 竣工・開業（予定）



※1 出典：多摩市 ※2 出典：YE デジタル ※3 出典：京王電鉄プレスリリースを基に作成

(6) ロードマップ (先行プロジェクト)





現況

- ✓ 駅周辺に業務・商業機能を配置
- ✓ 近隣センターを中心として生活に必要な機能を配置
- ✓ 住宅・業務等の施設の老朽化、近隣センターの衰退、学校の統廃合が進展

2040年代のイメージ

- ✓ 駅周辺の再構築
(業務・商業に加え、医療・介護・子育て等の複合的な機能を集積)
- ✓ 近隣センターの再構築
(福祉・地域活動拠点の充実、シェアオフィスの設置等)
- ✓ 創出用地や遊休公有地を活用した機能の再配置
(沿道に産業・業務・商業機能を創出)



永山駅 (S49年開設)



諏訪永山近隣センター
(S46年開業)



永山団地 (S46年入居)



駅周辺に多様な機能集積
による賑わい



子供から高齢者まで
多世代が交流



沿道に雇用と新たな
賑わいの創出