

愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等 地区まちづくり計画 (素案)

令和●年●月 多摩市

<目 次>

1. はじめに	1
(1) 背景	1
(2) 計画の目的・位置づけ	2
(3) 対象地区の設定	5
2. 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等の現況	7
(1) 計画当初の住区の考え方	7
(2) 地区の状況	7
(3) 地区居住者の住環境満足度	14
3. 社会情勢を踏まえ配慮すべきまちづくりの視点	15
(1) S D G s を踏まえたまちづくり	15
(2) 新技術を活用したまちづくり	15
(3) コロナ禍や現代のライフスタイル変化を踏まえたまちづくり	16
(4) 変動の激しい社会変化に対応するまちづくりのアプローチ	16
4. 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等のまちづくり計画	17
4－1. 本地区におけるまちづくりの「方向性」と「再生の目標」	17
(1) 本地区におけるまちづくりの「方向性」	17
(2) 本地区におけるまちづくりの「目標」と「方針」	18
4－2. 将来都市構造の実現に向けたまちづくりの方針	20
(1) ゾーニング	20
(2) 拠点形成	22
(3) ネットワーク	24
4－3. リーディングプロジェクト	27
(1) リーディングプロジェクトの設定	27
(2) 既存住宅ストック活用プロジェクト	28
(3) 分譲住宅再生プロジェクト	30
(4) 公的賃貸マンション再生プロジェクト	35
(5) 尾根幹線沿道開発プロジェクト	37
(6) 近隣センター活性化プロジェクト	38
(7) 公園・緑道活用プロジェクト	40
(8) 移動の円滑化プロジェクト	42
5. 想定スケジュール	45
6. 推進に向けた行政支援	46
7. 用語集	今後作成

1 はじめに

(1) 背景

市では、平成 25（2013）年に学識経験者や東京都、都市再生機構などが参画する「多摩ニュータウン再生検討会議（以下、「再生検討会議」という。）」を設置し、専門的な見地から、まちの再生、魅力の向上などについて検討を重ね、平成 27（2015）年 10 月に再生検討会議により提言された「多摩ニュータウン再生方針（以下、「再生方針（提言）」という。）」、平成 28（2016）年 3 月に市としての再生方針「多摩市ニュータウン再生方針（以下、「再生方針」という。）」を策定し、再生方針で示された将来像の実現を図るための“まちづくりの道しるべ”として、平成 30 年 3 月に「諏訪・永山まちづくり計画」、市内 NT 区域全体の将来像を示すものとして、令和元年 3 月に「全体計画」をそれぞれ策定してきました。

これらを踏まえ、諏訪・永山地区のまちづくりが推進されている一方で、昭和 40 年代～50 年代を中心開発された愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等においても、入居から約 40 年が経過し、人口減少・少子高齢化の進行に加え、都市基盤や住宅・設備の老朽化などの課題が顕在化しつつあります。

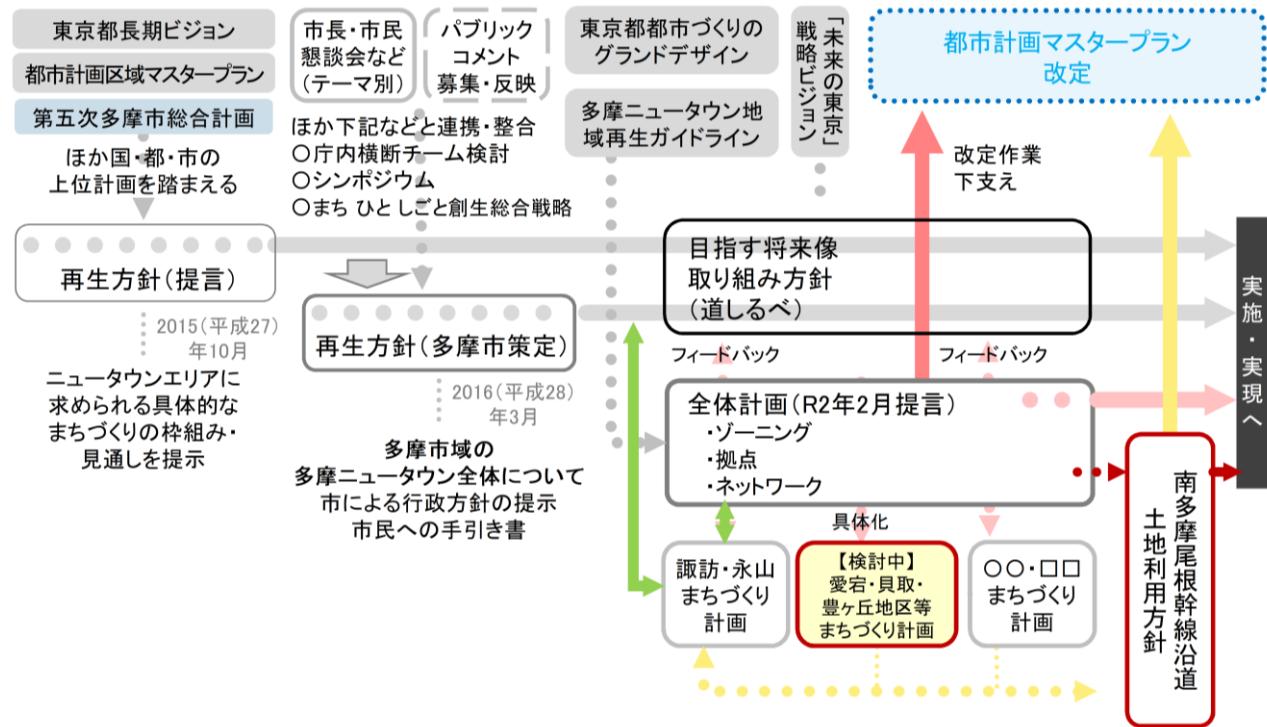
(2) 計画の目的・位置づけ

1) 本計画の位置づけ

本計画は、地区の状況や今後の社会情勢等を勘案し、地区のまちづくりにおける具体的な方向性を示すものです。地区全体における 2040 年代の都市構造を描くとともに、実現に向けた取組みとしてのリーディングプロジェクトを位置づけることで、計画の具体化・取組みの推進を図ることを目的とします。

計画については、人口・世帯、社会情勢、法制度等の変化を捉えて、適宜見直しを図るとともに、取組みの状況を再生方針にフィードバックします。

■本計画の位置づけ



2) 関連計画での本地区の位置づけ

■多摩市ニュータウン再生方針における再生の目標と目指すべき都市構造

1 再生の目標

第2章で示した再生への考え方をもとに、以下の全体目標と個別目標を掲げます。

全体目標：“再活性化＋持続化”による多摩ニュータウンの再生

個別目標：① まちの持続化

～人と環境に優しい都市基盤・拠点構造へ再編する

②若い世帯の流入と居住継続

～惹きつけられ、住み続けられるまちを実現する

③活力の集約と循環

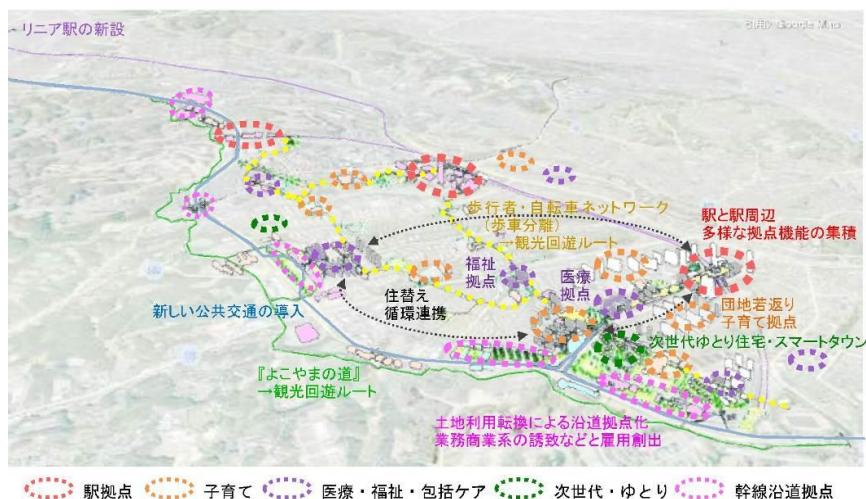
～多様な主体が協働して循環型の地域サービスを育む

2 目指すべき都市構造

循環構造（持続化）と連動する、多様な拠点の強化連携型コンパクトを掲げます。

駅拠点と多様な小拠点がネットワークし、近隣住区を活かして
地域の循環構造を支える、コンパクトな都市構造への再編

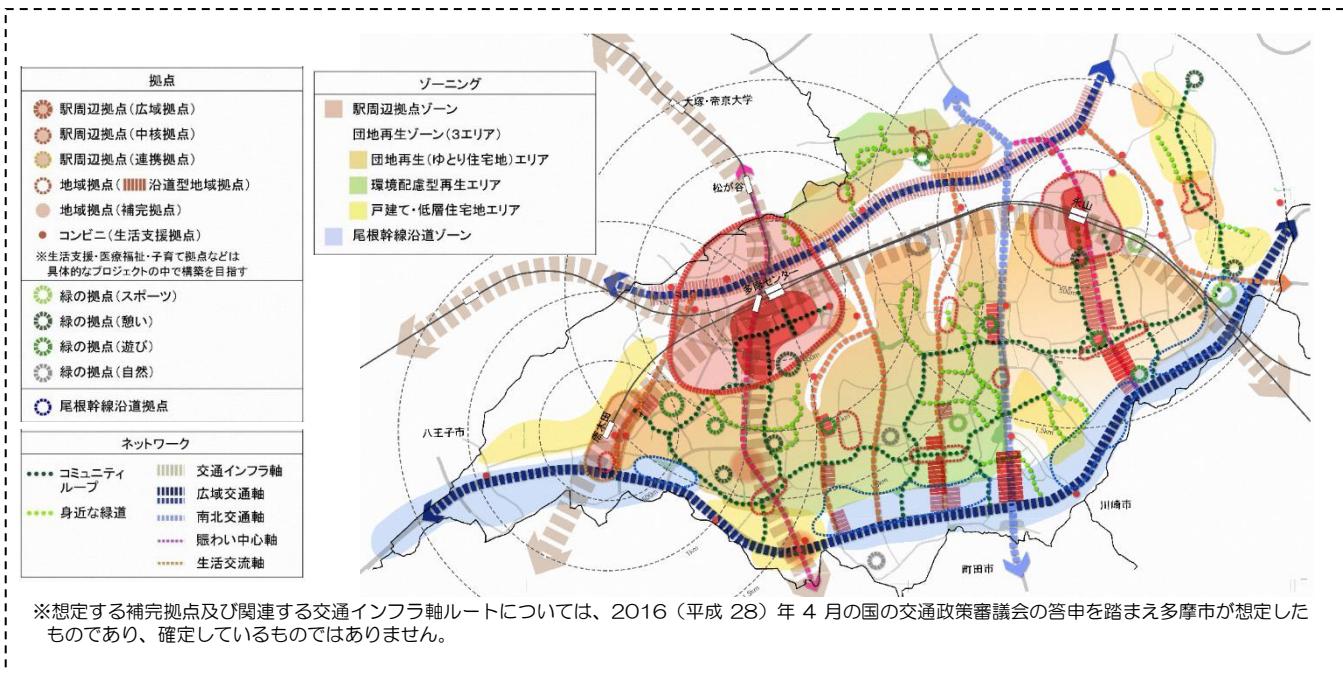
この目指すべき都市構造を、長期に渡って実現していく多摩ニュータウンの将来的な
都市像イメージを、以下に提示します。



多摩ニュータウンの将来的な都市像イメージ

出典：多摩市ニュータウン再生方針（平成28年3月 多摩市）

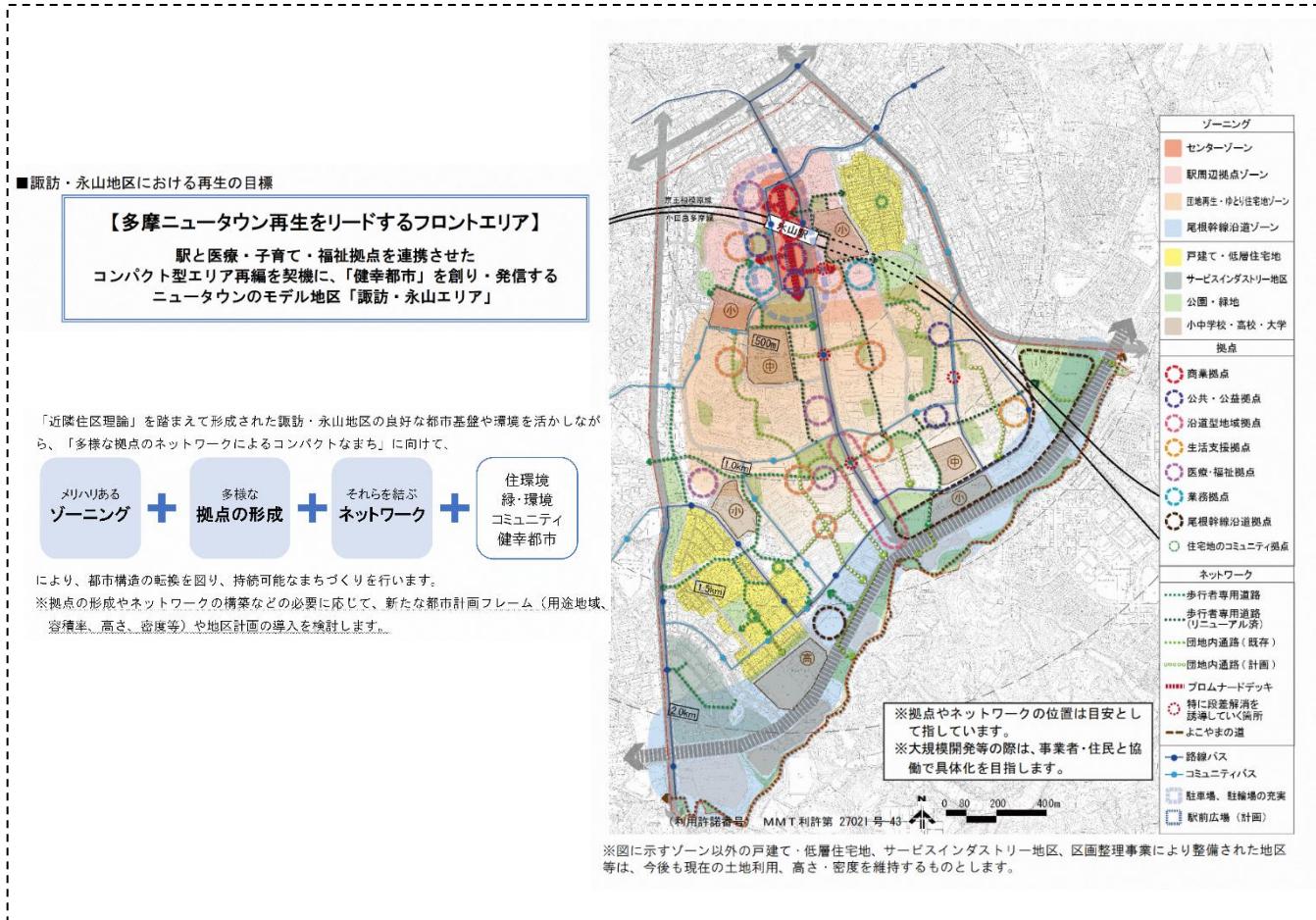
■多摩ニュータウン再生の道しるべ 全体計画多摩ニュータウン再生で描く将来都市構造イメージ



出典：多摩ニュータウン再生の道しるべ 全体計画～多摩ニュータウン再生で描く将来都市構造イメージ

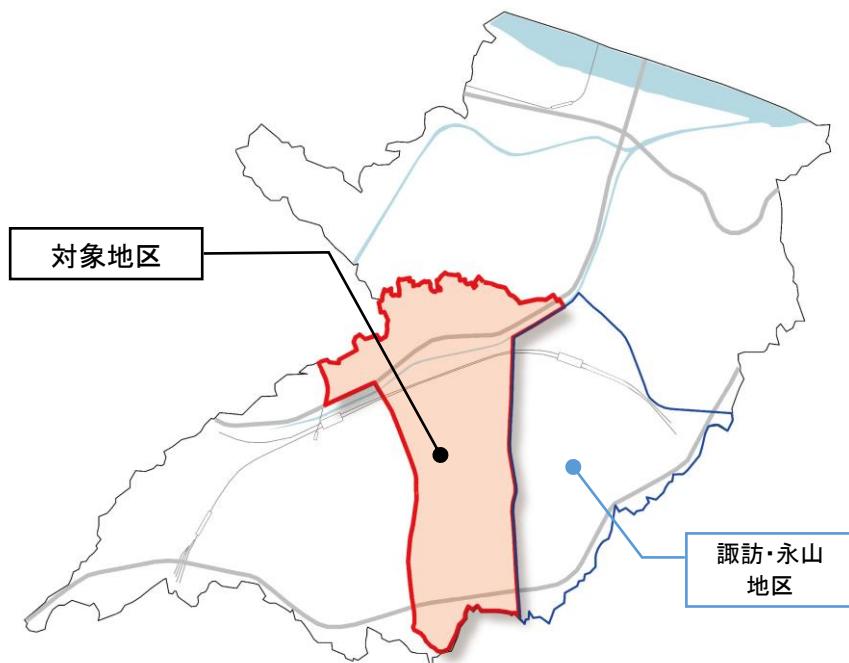
(令和 2 年 3 月 多摩市)

■多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画



(3) 対象地区の設定

対象地区は、初期入居地区である諏訪・永山に続く第2次・3次入居地区を中心としたエリアで、永山駅・多摩センター駅に挟まれる愛宕地区と貝取・豊ヶ丘地区等が含まれます。公的賃貸団地再生の進行による将来的な創出用地の動向や、旧耐震分譲マンションの再生方策等と併せて、広範囲のまちづくりの中で検討する必要があることから、対象地区は以下の町丁目を含む範囲とします。



地区面積：約 346 ヘクタール

対象地区に属する町丁目

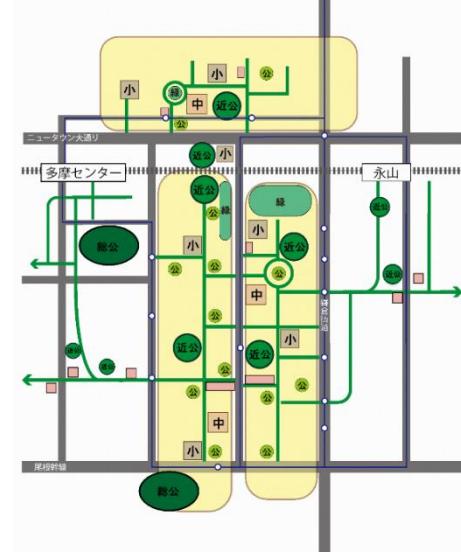
- 和田3丁目、東寺方3丁目、愛宕1~4丁目→愛宕地区
- 乞田→乞田地区
- 貝取1~5丁目、→貝取地区
- 豊ヶ丘1~6丁目、南野1~2丁目→豊ヶ丘地区

2 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区の現況

(1) 計画当初の住区の考え方

・永山駅と多摩センター駅の間に位置する本地区（特に貝取・豊ヶ丘）は、住区内に2小1中の学校区を持ち、近隣センターやサブセンター等を中心とした商業施設等の生活利便施設が計画的に配置する「近隣住区理論」に基づいて計画された地区です。諏訪・永山地区と比べ、住区内は公共施設としてバリアフリーによる遊歩道のネットワークが計画されています。

■開発当初の地区構成



■ 地区の状況

1) 全体土地利用

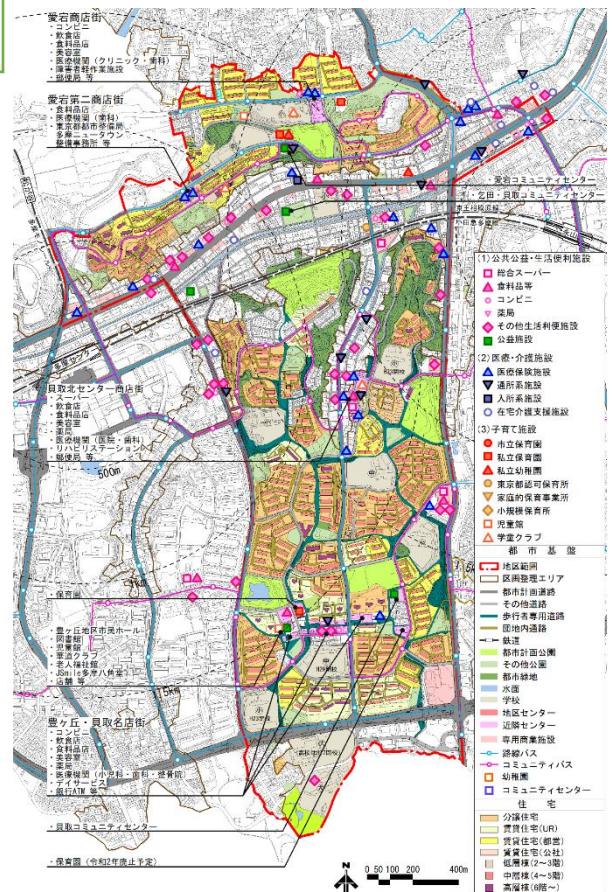
- 駅を含まない地区であり、交通利便性や市場性が比較的低い
- 土地利用は集合住宅団地を中心（分譲比率が高い）

・多摩市ニュータウン区域内でも唯一駅を持ち合わせていない地区であり、多摩センター駅と永山駅の両駅より、徒歩で1km以上離れた位置に立地する住宅が多く、他地区よりも交通利便性や市場性が比較的低い地区です。

・地区内の土地利用は住宅利用が主で、愛宕地区は都営住宅が多く、貝取・豊ヶ丘地区は分譲住宅が中心ですが、尾根幹線沿道には大規模なUR賃貸住宅が立地しています。愛宕地区と貝取・豊ヶ丘地区の間には、区画整理エリアが広がっています。

・商業機能や生活利便施設は、計画当初は近隣センターやサブセンター等に集中的に配置されてきましたが、現在は、区画整理エリアにあるニュータウン通りや鎌倉街道沿いにロードサイド型の店舗等の商業施設が多く立地している状況です。

■ 土地利用・施設立地



多摩市都市計画基礎調査（平成29年）より作成

2) 都市計画

■用途地域図

- 新住区域の大半は第一種中高層専用地域により、良好な住環境を維持される一方で、区画整理エリアと比べ用途地域上、導入可能な機能が限定

- ・新住区域では地区の多くは第一種中高層住居専用地域（60/200）、近隣センターは第二種中高層住居専用地域（60/200）に指定されており、良好な住環境が維持されています。
 - ・地区内の区画整理エリアは主に第二種住居地域（60/200）に指定されています。多摩ニュータウン通りは準住居地域（60/200）と第一種住居地域（60/200）の指定です。
 - ・地区内では、8か所で地区計画が指定されています。

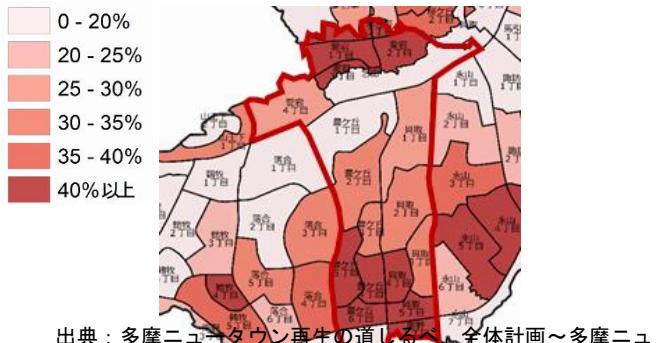


3) 人口構成

- 建設年度が古い公的賃貸住宅が多く立地する愛宕地区と貝取・豊ヶ丘地区の南側で高齢化が顕著
 - 市内でも、将来的な人口減少・高齢化の進行が顕在化

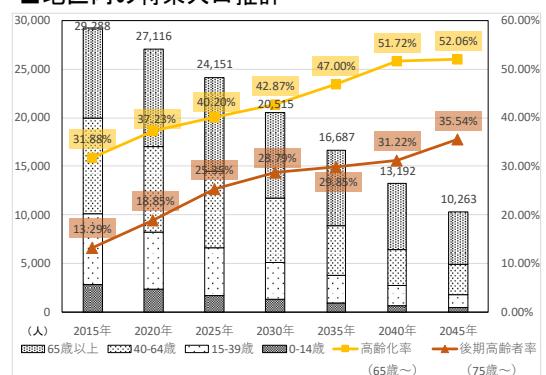
- ・地区全体で高齢化が進行しており、特に公的賃貸団地が多く立地する愛宕地区と貝取地区・豊ヶ丘地区等の南側では、高齢化率が40%を以上と著しい高齢化が進行しています。
 - ・多摩市全体計画では、2015年時点で多摩市の人口は約15万人であり、再生への手立てが講じられない場合、2040年には2015年比で約38%の人口減少が見込まれています。本地区は市内でも特に将来的な人口減少・高齢化の進行が顕在化すると予想されています。

■高齢化率（H27）



出典：多摩ニュータウン再生の道しるべ 全体計画～多摩ニュータウン再生で描く将来都市構造イメージ（令和2年2月）

■ 地区内の将来人口推計



出典：将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）
(平成30年7月 国土交通省国土技術政策総合研究所)より作成

4) 住宅立地

- 貝取・豊ヶ丘地区北側は、計画に工夫があり質が高い住宅ストックが立地
 - 愛宕地区、貝取・豊ヶ丘地区南側は、旧耐震の分譲団地や公的賃貸が立地
 - 愛宕地区では、都営住宅の一部建替えが進行中

- ・地区内は、昭和 40～50 年代を中心に入居が行われています。
 - ・古くに入居が進んだ愛宕地区、貝取・豊ヶ丘地区の南側には、昭和 56 年以前に建設された旧耐震の分譲団地や公的賃貸住宅が数多く立地しています。居住者の高齢化が進行し合意形成に課題を要する分譲団地の再生は喫緊の課題です。
 - ・一方、比較的新しい昭和 50 年代後半以降に開発された貝取・豊ヶ丘地区の北側では、住戸規模が大きく・様々な間取りが計画されるとともに、自然地形を活かした配置や住棟計画が工夫される等、多様性があり質の高い住宅ストックが数多く立地しています。
 - ・愛宕地区の老朽化が進む都営住宅においては、建替え事業が進行しています。

■ 4LDK・斜面住宅

- ・斜面住宅・雁行住宅などを織り交ぜ原地形の保全を図る住棟配置計画を実施



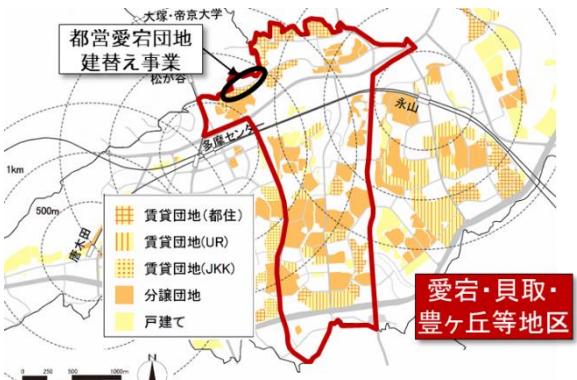
・住戸専用部分面積 109.54 m² ・バルコニー面積 7.20 m²

出典：多摩ニュータウン開発事業誌－市域編 I（平成 20 年 3 月）

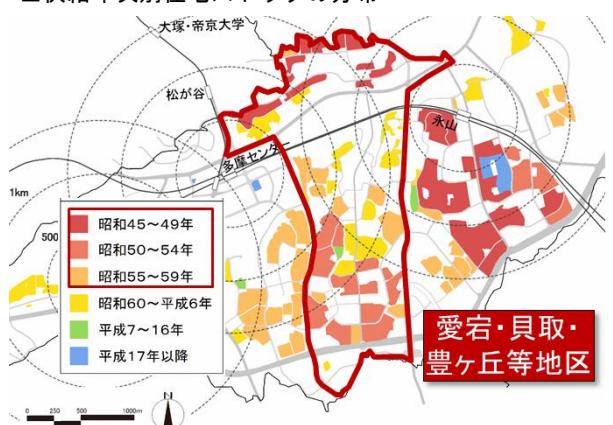
■5LDK・メゾネット住室



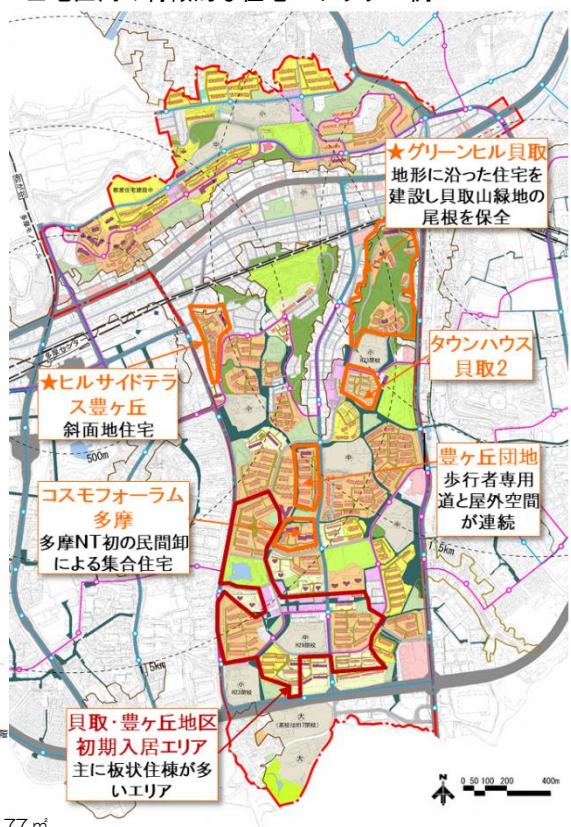
■供給主体別住宅ストックの分布



■供給年次別住宅ストックの分布



■ 地区内の特徴的な住宅ストック一例



多摩市都市計画基礎調査（平成29年）より作成

5) 近隣センター・サブセンター

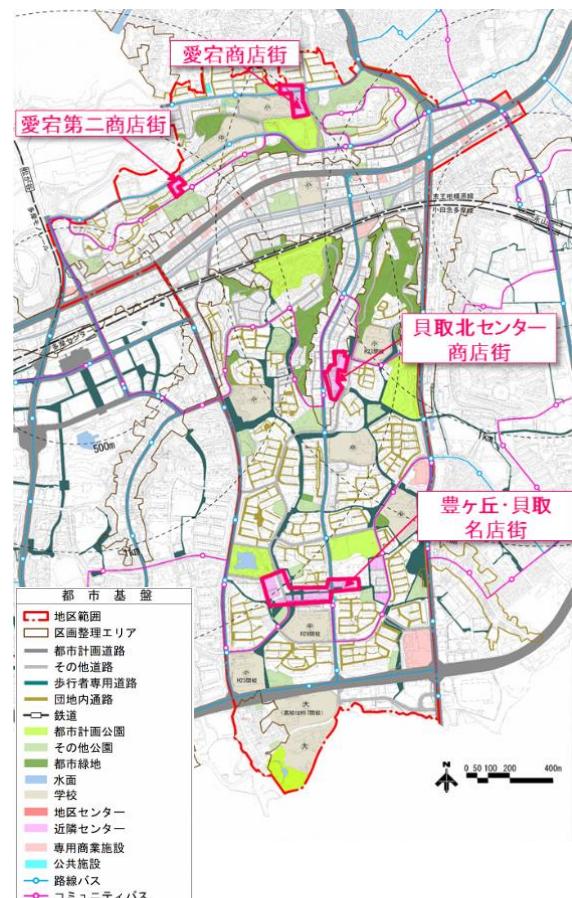
- 近隣センター・サブセンターの空き店舗化の進行による商業機能の低下
- 「豊ヶ丘・貝取名店街」では、空き店舗を活用したコミュニティ拠点づくりが進行

- ・商業機能や生活利便施設は、計画当初は近隣センター・サブセンター等に集中的に配置されてきました。
- ・しかし、モータリゼーションの進展や、消費者行動の変化等により、幹線道路からの車アクセスや視認性が悪い近隣センター・サブセンターでは、一部空き店舗化するなど商業機能の低下が見られます。
- ・近年は、「豊ヶ丘・貝取名店街」では空き店舗等を活用した、コミュニティ施設への転換が見られはじめています。

■地区内の近隣センター・サブセンターの概要

名称	主な機能・概要
近隣センター	愛宕商店街（貯） 空き店舗化が進行
	愛宕第二商店街（貯）
	貝取北センター商店街（貯・分） サブセンターの位置づけであるが、区画整理エリアに面してあり、車アクセスがしやすく空き店舗が少ない
	豊ヶ丘・貝取名店街（貯・分） 道路との高低差により、中心から離れたエリアは一部戸建化され、空き店舗化が進行

■近隣センター・サブセンターの立地



多摩市都市計画基礎調査（平成 29 年）より作成

6) 公園・遊歩道

- 多くの公園と遊歩道が連続した豊かな自然環境が魅力
- 遊歩道により歩車分離された安全な歩行者ネットワークを形成（貝取・豊ヶ丘地区）

- ・本地区は、貝取・豊ヶ丘地区を中心に、公園と遊歩道（自転車歩行者専用道路）が連続した豊かな自然環境や地形を活かした景観が魅力となっています。
- ・遊歩道は、歩車分離により安全な歩行者空間が形成されています。
- ・地区内には多様な用途・大きさの公園が点在しており、都市計画公園は 6箇所立地しています。

■地区内の都市計画公園位置図



多摩市都市計画基礎調査（平成 29 年）より作成

7) 学校跡地

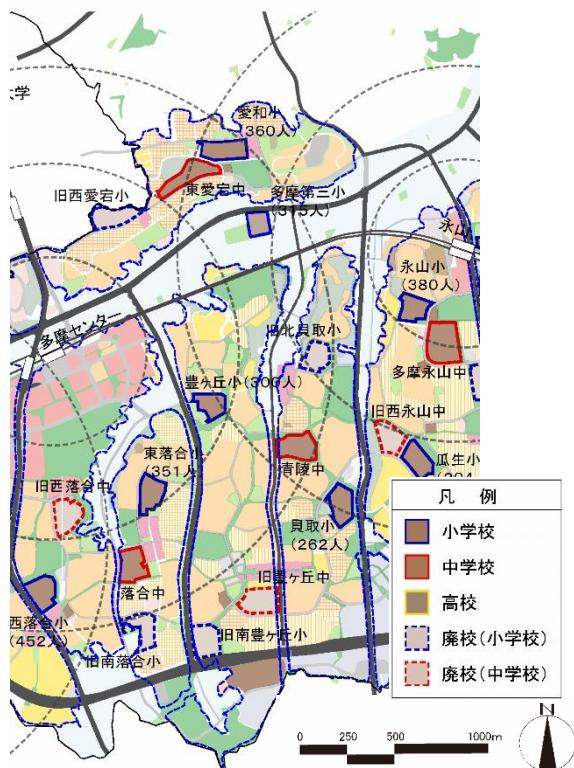
- 人口減少により小中学校の統廃合が進行
- 廃校跡地を活用した民間事業者と連携した暫定活用の実施

- ・計画当初は、各住区に2小1中が立地するよう計画がされていましたが、現在は、人口減による統廃合が進み、学校住区を跨いだ校区へ変化しています。
- ・学校跡地は地域の住民のコミュニティ拠点としての活用、民間と連携したスポーツの場としての暫定活用が行われています。

■学校跡地を活用した地域活動の例

名称	取組み・概要	
	学校跡地活用	
旧北貝取小	体育館、校庭等の市民開放 「未来へと 人も文化も つなげる場」をコンセプトに、(仮称) 市民活動・交流センター、(仮称) 多摩ふるさと資料館として今後活用を目指し、2022年4月の開館を目指している	
旧豊ヶ丘中	校庭等の市民開放・跡地活用検討	
旧南豊ヶ丘小	スポーツや健康づくりの場 (南豊ヶ丘フィールド) ・防災避難所	

■小中学校に位置図及び児童数



8) 公共交通

- 駅までの路線バスは充実
- 地区の一部が交通不便地域であり解消に向けた対応を検討

- ・本地区の主な駅までの移動手段は路線バスまたはコミュニティバスです。
- ・貝取・豊ヶ丘地区は、路線バスによる南北ネットワークが充実しており、東西方向は支線のコミュニティバスが補完しています。
- ・愛宕地区は路線バスとコミュニティバスが東西にネットワークし、駅間を結んでいます。
- ・現在「多摩市地域公共交通再編実施計画」では、市内の交通不便地域の解消に向け、公共交通ネットワーク全体を一体として形づくり持続させることを目的に、バスを幹線・支線へ再編し、地域密着交通（コミュニティタクシー、デマンド型交通、ミニバス等）の導入が方針として示されています。地区内では、乞田地区の一部と貝取地区、豊ヶ丘地区の一部が交通不便地域に位置づけられています。

■多摩市地域公共交通再編実施計画の交通不便地域



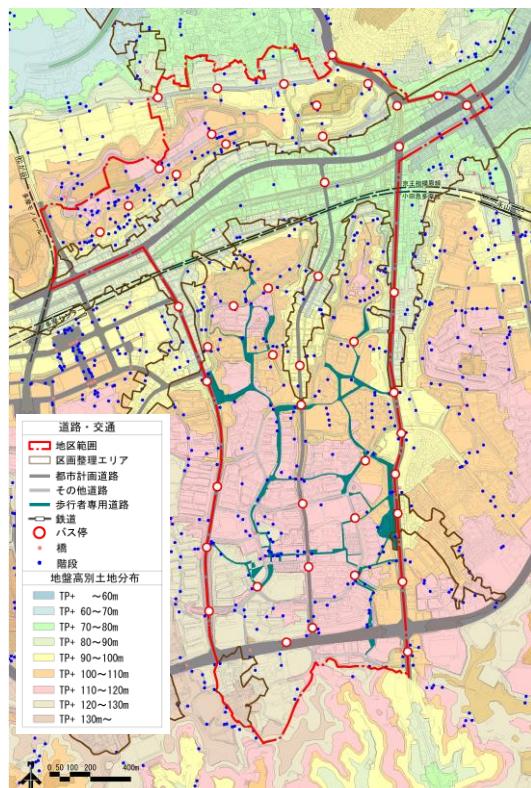
多摩市地域公共交通再編実施計画
(R2 年 3 月) より作成

8) 地形・高低差

●幹線道路と住宅地に高低差あり、バス停からのラストワンマイルの移動に課題

- ・ 谷沿いに計画された幹線道路と丘陵部を造成した住宅地に高低差が大きい箇所があり、幹線道路に配置されたバス停から住宅地まで（ラストワンマイル）の円滑な移動が課題となっています。
- ・ 貝取・豊ヶ丘地区の南側は、比較的な緩やかに造成されている一方、北側は自然地形を残した造成となっているため、坂道・階段等が多く、高齢者にとっての移動が課題です。
- ・ 愛宕地区でも、地区内の高低差も大きく、南北の歩行者動線が不十分な状況です。

■地形・高低差

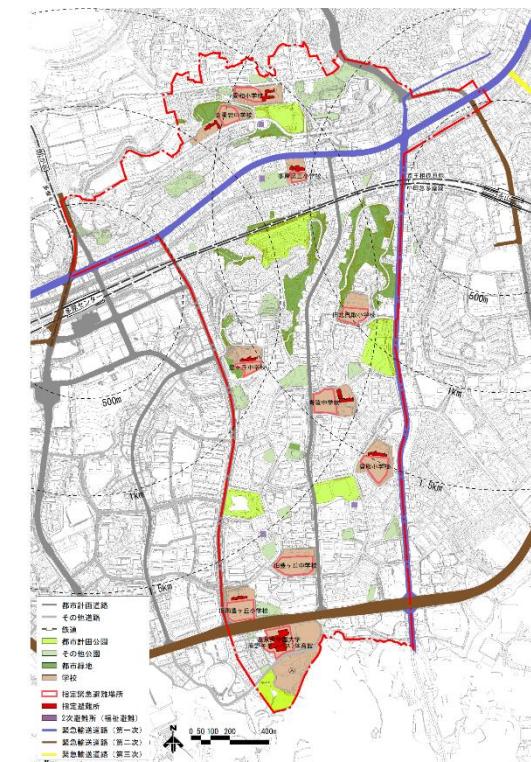


9) 防災機能

●ニュータウン区域は地盤が強固で災害に強い住宅地を形成

- ・ 多摩ニュータウンは地盤が強固で、建物の不燃化率も高く、災害に強い地域です。
- ・ 地区内には、10ヶ所の小・中学校が指定緊急避難所および指定避難所に指定されているほか、愛宕コミュニティセンター、貝取コミュニティセンター、乞田・貝取コミュニティセンター、豊ヶ丘複合施設が2次避難所（福祉避難所）に指定されています。
- ・ 地区の外周道路が緊急輸送道路に指定され、災害時のネットワークも整備されています。

■防災計画図



10) 地域活動

●地区内では多くの市民団体が活動を展開

- ・地区には、まちづくり、子ども・青少年、高齢者などに関連した28の市民団体が存在しており、コミュニティセンターをはじめ、地区の学校グラウンドや商店街など様々な場所で活動しています。
- ・豊ヶ丘・貝取名店街の周辺では、Jsmile八角堂やとよよんをはじめとしたコミュニティ拠点化の動きが見られます。

■ランタンフェスティバルの様子



■健幸つながるひろば　とよよん



11) その他進行中のプロジェクト

●南多摩尾根幹線では4車線化事業が進行中

●将来的にリニア新幹線の開通や、多摩都市モノレール・小田急線の延伸により鉄道の利便性の向上が見込まれる

- ・南多摩尾根幹線道路は、4車線化にむけて、聖ヶ丘5丁目～南野3丁目区間が2020（令和2）年度～2025（令和7）年度、稻城市百村～多摩市聖ヶ丘5丁目区間は2021（令和3）年度～2029（令和11）年度の事業化が進んでおり、南多摩尾根幹線道路全線の整備は2029（令和11）年度を予定されています。
- ・多摩市内の南多摩尾根幹線沿道の土地活用においては、南多摩尾根幹線沿道土地利用方針の中で検討が進行しています。
- ・広域的には、2027年に予定されるリニア新幹線の開通が予定されています。将来的な小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸などの検討も始まっています。

(3) 地区居住者の住環境満足度

・本計画策定にあたり、今後のまちに必要な機能・ニーズ等を把握する事を目的に、対象地区の居住者に対し、生活の実態や満足度等、地区内での居住に関する住環境アンケートを実施しました。主な結果は以下の通りです。

《調査概要》

目的：対象地区の居住者に対し、住まい・生活の実態や満足度、交通アクセス、必要な機能等の住環境に関する現状の評価やニーズ・利用意向等を把握

調査期間：令和3年8月1日から9月1日

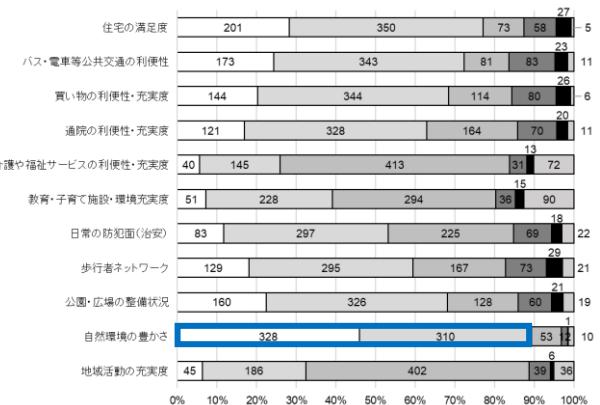
調査配布数：2000部

抽出方法：a.年齢区分 18～39歳(若年層)、40～64歳(中年層)、65歳～74歳(前期高齢)、75歳以上(後期高齢)の4年齢区分

b.抽出方法 住宅特性と立地によるエリアの分類を基に、2000人を抽出

回収率：35%(郵送及びインターネットによる回答)

■住環境に対する全体評価 (N=714)



②各項目の主な傾向

主な項目	(青:満足傾向 赤:不満・課題傾向)
住環境全体	<ul style="list-style-type: none"> 「自然環境の豊かさ」は全体で90%の満足度。 「住宅の満足度」は70%程度。
住宅	<ul style="list-style-type: none"> 地区全体で約52%が分譲(集合住宅)所有。若年層の住宅所有は分譲が約40%、次いで戸建てが約20%。 分譲(集合住宅)は、「広さ・間取り」は60%、「住宅設備」は約70%程度の満足度の一方、「換気・断熱」や「バリアフリー」は約40%が不満傾向。 若年層の将来的な居住意向は60%弱、転居等の検討の理由は、「ライフステージの変化」、「住宅に対する不満」、「不満はないが、今より良い住まいを見つけたい」等。
交通アクセス	<ul style="list-style-type: none"> 駅訪問の目的は、「日常の買い物」が全体の約70%程度。 駅までの移動の課題は「階段や坂道が多い」や「自宅から駅までが遠い」など。
日常の買い物	<ul style="list-style-type: none"> 全体で買い物は「駅周辺の店舗」を利用。他の利用は、若年層は「コンビニ」や「ネット通販の利用」など。 利用しやすい立地は年代問わず「徒歩で行ける立地」。
近隣センターの利用	<ul style="list-style-type: none"> 近隣センターは現状60%以上が利用をしていない。主な利用者は近隣に住む高齢者。 課題は「魅力的な店舗・サービスがない」、続いて「開いてる店舗が少ない」など。 将来期待する機能として、「日常の買い物店舗の充実」に加え「飲食店やカフェ」など居場所の充実等の意見。
公園利用	<ul style="list-style-type: none"> 現状利用は「近所の公園」多く、「散歩等」の利用が主。 「座れる場所の少なさ」や「安心して使えるトイレがない」などが主な課題。 将来的な使い方は、若年層では「子どもの利用」や「安全・安心」に関する要望が強く、「イベントやキッチンカーの出店」など従来の利用と異なる新たな公園活用に対する一定の期待。
遊歩道・緑道利用	<ul style="list-style-type: none"> 「歩車分離」や「緑」に高い評価。 高齢者は「夜間の移動の不安」や「階段や坂道等」の課題回答が多く、若年層は「緑による視認性の低下」や「動線が錯綜」など安全面の課題回答が多い。

3 社会情勢を踏まえ配慮すべきまちづくりの視点

(1) SDGsを踏まえたまちづくり

国連による「持続可能な開発目標（SDGs）」の設定を受けて、2018年12月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略 2018 改訂版」では、自治体においてもSDGsの観点を取り入れた政策推進全体の最適化、地方創生の実現を推進することとなりました。

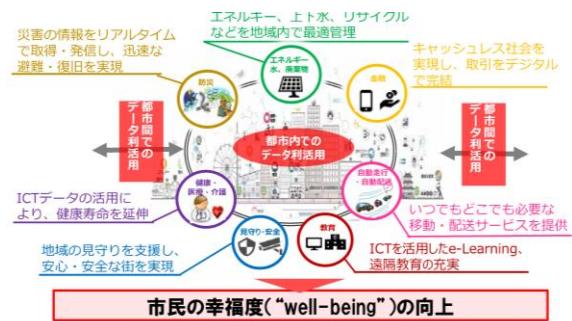
本市では、子ども・若者たちが未来に希望を持ち続けることができる持続可能なまちづくりを実現していくため、総合計画に基づき、各分野別の施策を統合的に推進していくことで、SDGsの達成に向け寄与していく事が掲げられています。

そのためまちづくりにおいても、多様な主体と連携したパートナーシップ等により、SDGsを踏まえた持続可能なまちづくりの推進等を進める事が必要です。

(2) 新技術を活用したまちづくり

近年は急速なデジタル化が進行しており、まちづくりにおいてもAIやIoT、ビッグデータ等のICT技術の活用・導入が進められ始めています。

地区の計画を検討する上でも、都市基盤の維持・更新や少子高齢化、人口減少などの課題が生じる中で、このような技術進歩を好機ととらえ、本地区においては、高齢者の健康維持や移動手段の確保などにむけて、新技術やビッグデータ等を活用したまちづくりの視点が求められます。



出典：内閣府「スマートシティ・ガイドブック」

(R3年1月)

(3) コロナ禍や現代のライフスタイル変化を踏まえたまちづくり

新型コロナウィルス感染症の世界的な感染拡大により、個々人・企業がそれぞれの価値観を見直し、新たなライフスタイルを模索するきっかけとなりつつあります。

特に国内のまちづくりにおいては、テレワークの普及により郊外都市のゆとりある住環境が改めて評価されており、健康志向の高まりにより、周辺の公園利用など屋外空間の利用が活発になるなどの変化が見られます。

このような変化を踏まえ、本地区においても既存の多様な住宅の活用や、柔軟な働き方に対するワークスペースなど身近な働く場の充実、公園・緑地などのオープンスペースなど身近な屋外空間の有効活用、既存の遊歩道を活かした歩行者ネットワークの充実などの検討が必要です。



出典：国土交通省「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」

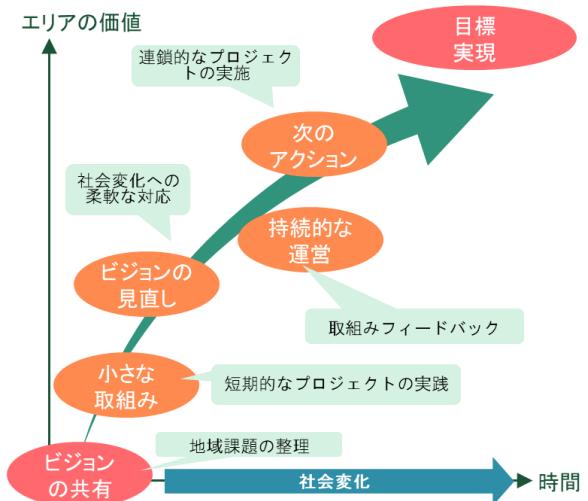
R2年8月

(4) 変動の激しい社会変化に対応するまちづくりのアプローチ

現在は、あらゆるものを取り巻く環境が複雑さを増し将来の予測がしづらい時代であり、特にまちづくりにおける従来の固定的な都市計画プロセスは、流動的な社会変化に対応できない点が課題です。

一方で、昨今のまちづくりにおいては、社会変動に対応する計画プロセスとして「タクティカル・アーバニズム」のような、仮説を持ち小さな実証を積み重ねることで社会変化や地域の実情に合わせた計画を作る、ボトムアップ型の計画プロセスも取り入れられはじめてきました。

本地区においても、このような計画プロセスを取り入れた柔軟なまちづくりのアプローチを講じることも必要です。



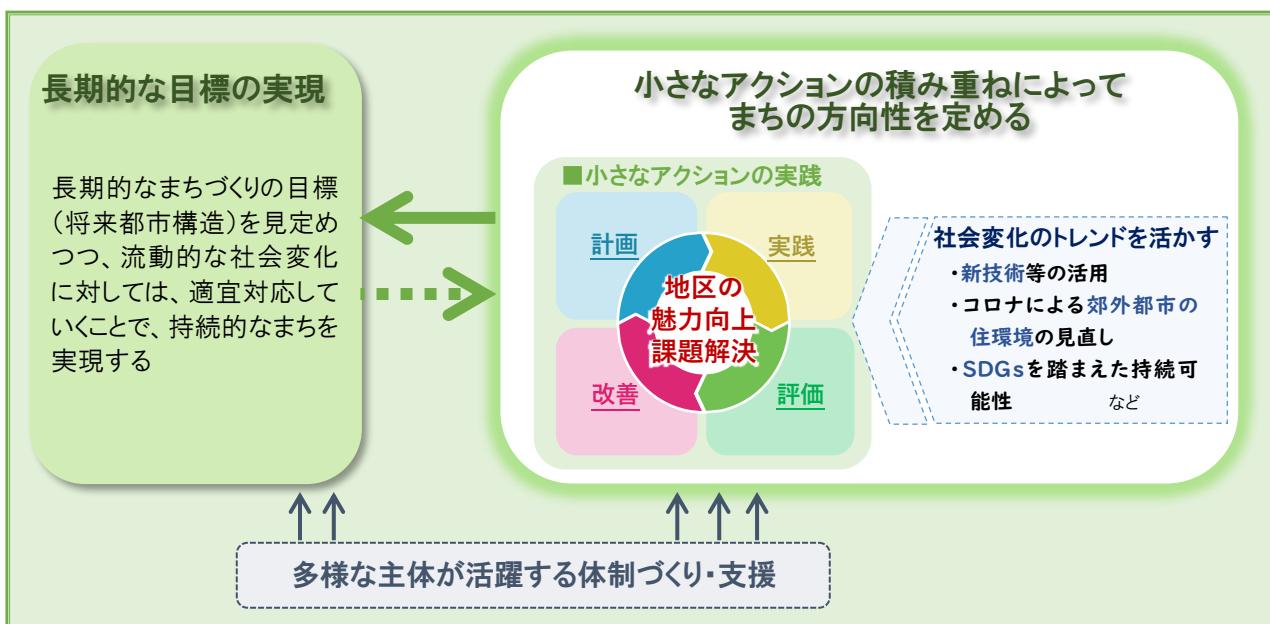
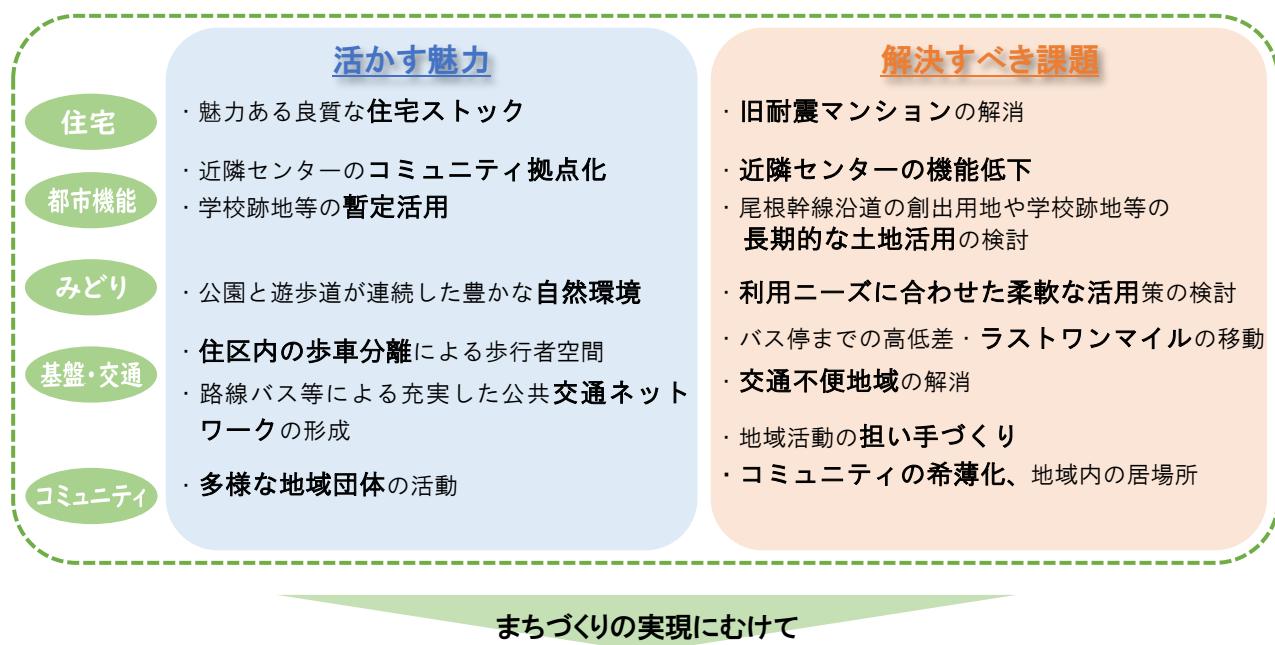
4 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等のまちづくり計画

4-1. 本地区におけるまちづくりの「方向性」と「再生の目標」

(1) 本地区におけるまちづくりの「方向性」

2章及び3章で整理した、地区の現状と注視すべき昨今の社会変化を踏まえ、本地区は、既存資源の活用や新技術等の活用により、地区の魅力向上と課題解決図ることで、地区ならではの魅力ある住まいや環境の実現を目指します。

まちづくりの実現に向けては、昨今の見通しづらい社会変化を考慮し、長期的なまちの将来像を描きながらも短期的な小さなアクションを積み重ねることで、流動的な社会変化に対応したまちづくりを推進するものとします。



(2) 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等におけるまちづくりの「目標」と「方針」

1) まちづくりの目標

多摩ニュータウンの多彩な魅力を引き出し発信する “クリエーション”エリア

既存の優れた資源を活かしつつ、小さな取り組みを重ねて新たなニーズを掘り起こすことで、流動的な社会変化に柔軟に対応し、立地に応じた地区ならではの魅力的な暮らしを創り、若年層の誘引・定住を目指す「愛宕・貝取・豊ヶ丘エリア」

愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等は、駅の間に位置し、多摩市ニュータウン区域内においても市場変動が読みにくいエリアである一方、地区内の豊かな自然環境や、ゆとりある分譲住宅を中心とした住空間、多彩な地域活動が魅力的なエリアです。

地区の再生においては、このような既存の資源を活用しながら新たなニーズを小さな取組の中で掘り起こし、発信していくことで、個性あるまちの魅力を磨き、持続的で活力あるまちづくりの実現を目指します。

2) まちづくりの方針

まちづくりの実現にむけては、将来都市構造に基づく「ゾーニング+拠点形成+ネットワーク」を切り口とし、以下の方針を掲げます。

ゾーニング

- 市場性や供給年次、立地特性を踏まえた**住宅の再生**
- 利便性や地域住民の生活を支える沿道拠点機能の維持
- 将来的な尾根幹線整備に当たっては、地区のポテンシャルを生かした土地利用転換の想定

拠点形成

- 既存の遊歩道や公園を活用した心地よい屋外空間の形成
- 近隣センター等を活用した生活利便機能の維持・地域の居場所を創出
- 住宅ストックと連携した**小さな拠点形成**による多世代の交流を生む**コミュニティ醸成**
- 沿道開発や土地利用転換に際は新たな拠点を形成

ネットワーク

- 既存の遊歩道ネットワークを活かした歩行者空間の充実
- 地区内移動の円滑化に向けた、高低差解消や新たな交通モードの導入検討
- 交通施策と連携した**公共交通のネットワーク形成**

リーディングプロジェクトに等による具体的な取組みの実践

住宅

近隣センター

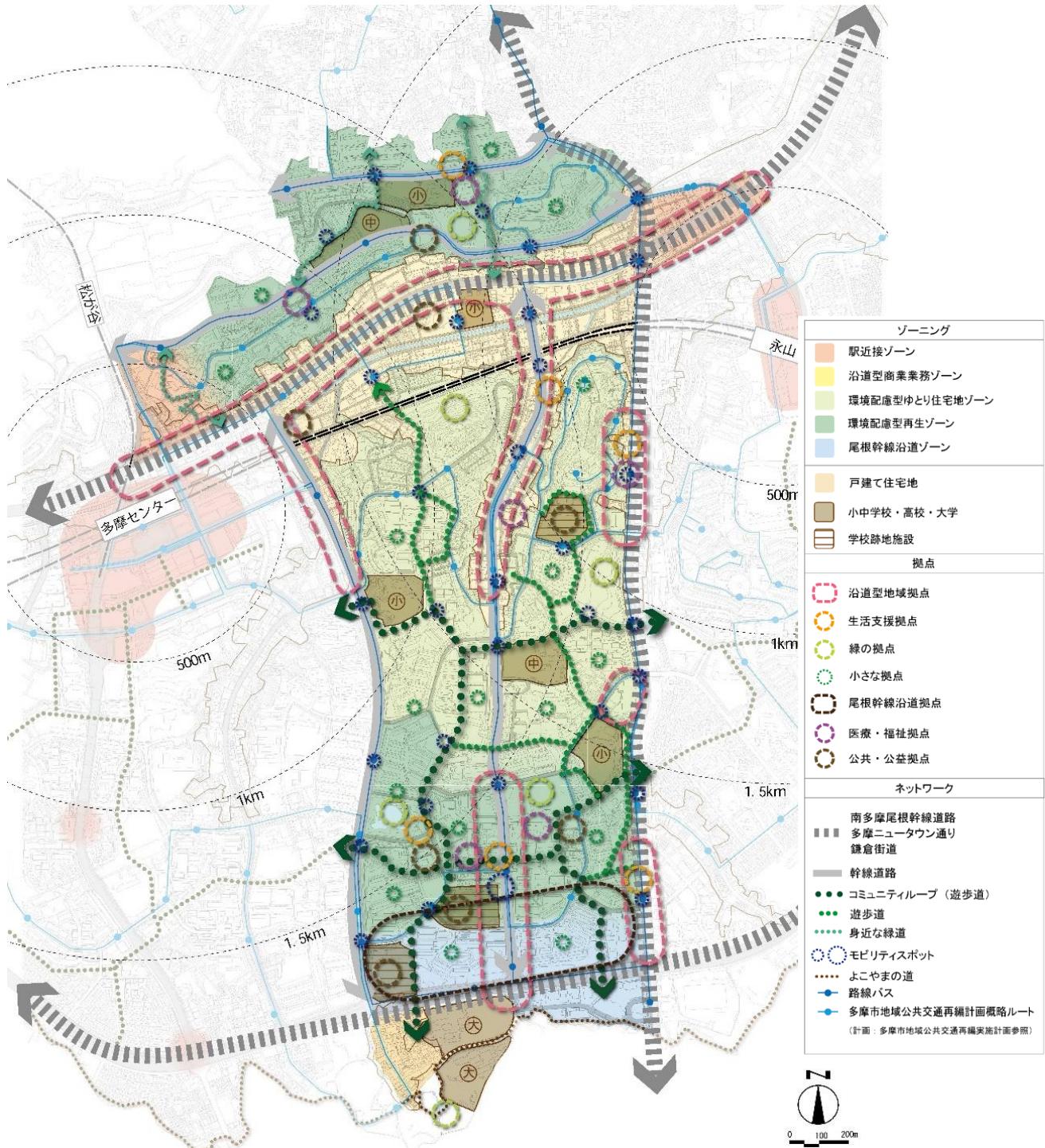
遊歩道

尾根幹線

公園

交通

■将来都市構造イメージ図



※ゾーニングの考え方を踏まえ、拠点の形成やネットワークの構築などの必要に応じて、新たな都市計画フレーム

(用途地域、容積率、高さ、密度等) や地区計画の導入を検討します。

※拠点やネットワークの位置は目安として示しています。

※大規模開発等の際は、事業者・住民と協働で具体化を目指します。

4-2. 将来都市構造の実現に向けたまちづくりの方針

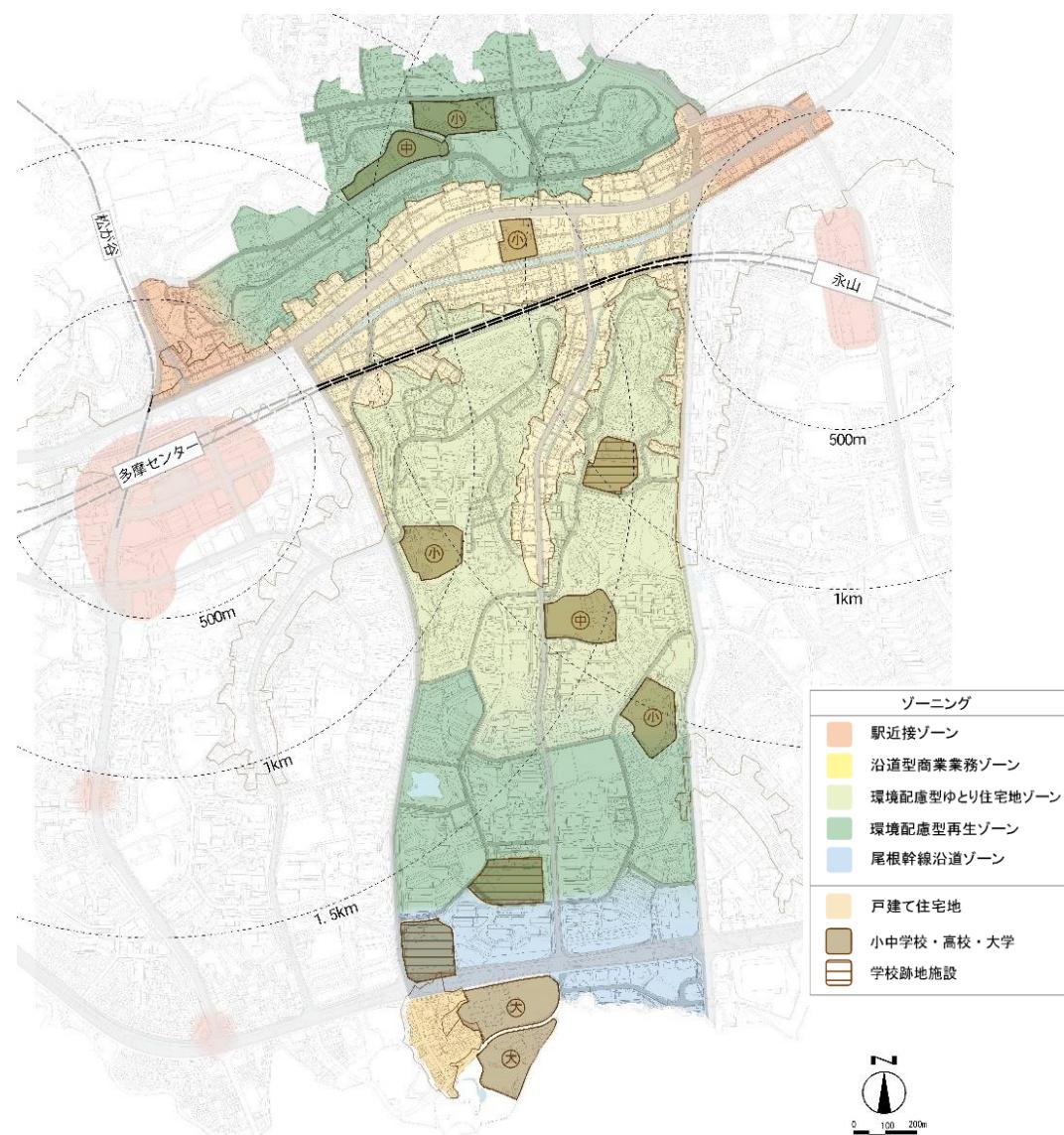
(1) ゾーニング

1) ゾーニングの考え方

ゾーニングは、全体計画、及び駅からの距離や不動産の市場性、広域ネットワークの変化などを踏まえ、将来動向や現状の土地・建物利用状況を勘案した設定とします。

- 住宅地においては、市場性や供給年次・立地特性を考慮した活用をベースとし、既存住宅ストック活用を中心としたゾーニング設定とします。
- 区画整理エリアは、現状の利便性や地域住民の生活を支える沿道拠点機能の維持を図ります。
- 将来的な尾根幹線沿道の整備に当たっては、地区のポテンシャルを活かした土地利用転換を想定します。

■ゾーニング図



2) ゾーニングの方針

■ゾーンごとの土地利用の考え方

ゾーン	凡例	対象	土地利用の方向性
駅近接ゾーン		駅より概ね500m圏内で駅への経路が比較的確保されたエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・永山駅及び多摩センター駅に近接した立地と豊かな自然環境・良質な住宅ストックを活かし、<u>住環境と利便性を重視するような若い世帯の定着・誘導</u>を行う。
沿道型商業・業務ゾーン		ニュータウン通り周辺の区画整理エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の充実や、働く場、地域住民の生活を支える<u>沿道拠点機能の維持・活用</u>を図る。
環境配慮型ゆとり住宅地ゾーン		貝取・豊ヶ丘北部の比較的新しい分譲マンションが多く集積しているエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な住環境、比較的駅に近接している立地を活かし、<u>リノベーション等による住宅ストックとしての価値向上</u>を図ることで、ゆとりあるライフスタイルを志向する世帯の定着・誘導を行う。
環境配慮型再生ゾーン		主に駅から概ね1km以上の賃貸・分譲団地	<ul style="list-style-type: none"> ・供給年代による住宅ストックのスペック・立地・市場性を踏まえ、<u>改善・建替え・集約等</u>により付加価値が向上する再生を促進する。 ・将来的な住宅需要に応じた再編によって、生み出される<u>創出用地は、地域まちづくりに資する活用を目指す</u>。
尾根幹線沿道ゾーン		主に尾根幹線沿道のエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・諫訪・永山沿道エリアの動向を注視しつつ、鎌倉街道交差点部の沿道ポテンシャルやサービスインダストリー地区・大学・公園等の周辺既存施設と連携した<u>多摩ニュータウンの魅力や活用を高める、賑わい・雇用・イノベーションを創出する土地利用転換</u>を図る。

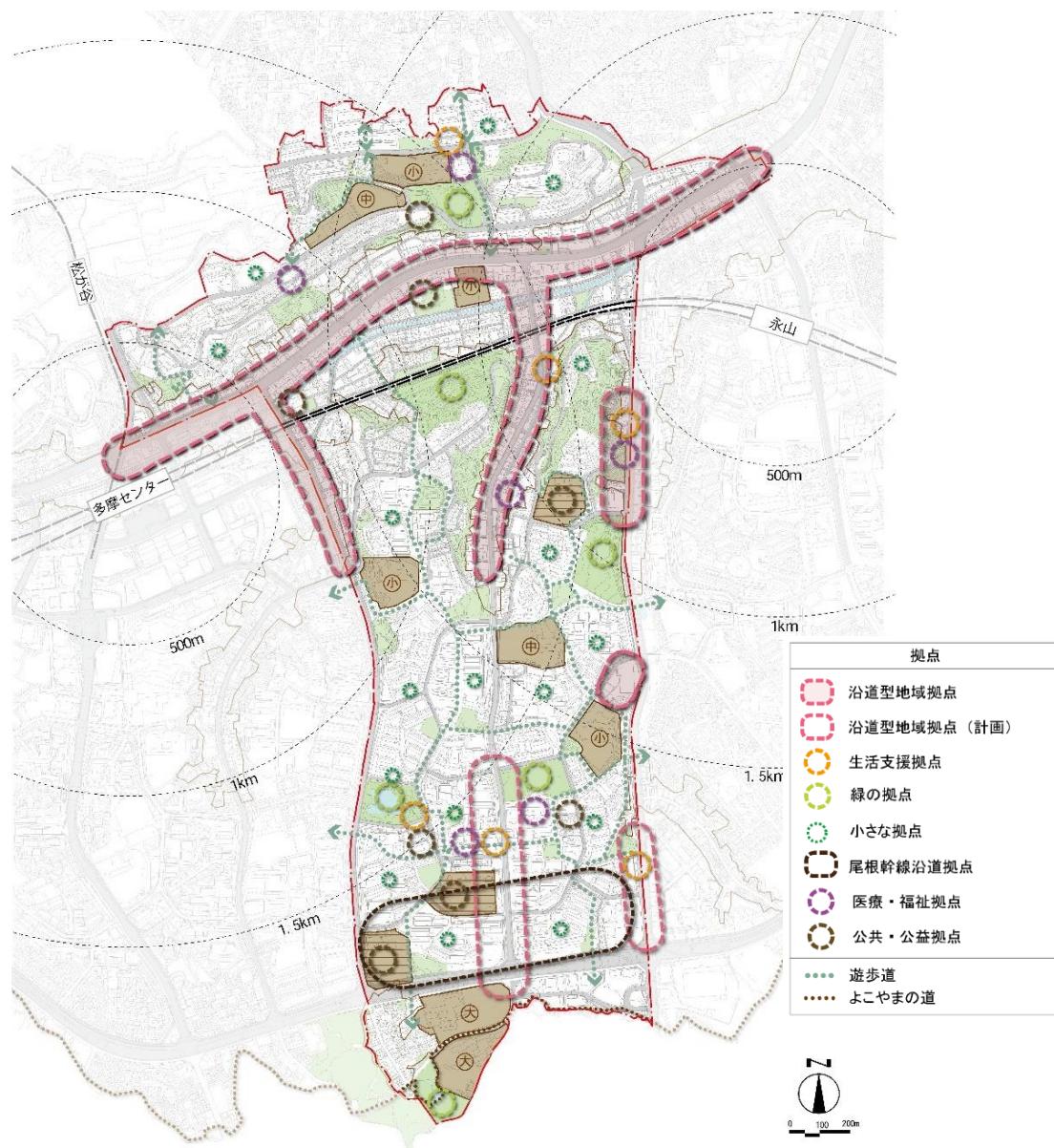
(2) 拠点形成

1) 拠点形成の考え方

拠点は、ゾーンごとに立地に応じた既存資源の活用を中心とした様々な機能の拠点形成を図ります。

- 既存の遊歩道や公園等は、緑の拠点として、心地良い屋外空間形成を図ります。
- 近隣センターは既存建物を活用した多様な生活拠点として、生活に密着した機能を中心に地域の居場所を創出します。
- 住宅ストックと連携し、団地内の集会所や屋外空間は、小さな拠点として、多世代の交流を生むコミュニティ醸成の場として活用を図ります。
- 沿道開発や土地利用転換に際は新たな拠点の形成を目指します。

■ 拠点図



2) 拠点形成の方針

拠点	凡例	方針
沿道型 地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> 区画整理エリアでは、<u>沿道商業の充実により地域住民の生活を支えるとともに、多様な機能立地による職住近接の実現</u>を図る。 近隣センター周辺では、将来の更新の際に車アクセス性の向上や高低差解消を図るとともに、沿道の施設とも連携することで、歩行者だけでなく自動車での来訪者も取り込んだ再生を目指す。
生活 支援拠点		<ul style="list-style-type: none"> 日常利用のスーパー・コンビニ等の<u>生活利便施設は機能維持</u>を図る。 施設の利活用や更新に合わせ、広場や緑道等の屋外空間活用を推進し、<u>地域の居場所づくり</u>を行う。
緑の拠点		<ul style="list-style-type: none"> 公園の特徴を踏まえて、<u>公民が連携した柔軟な利活用や維持保全</u>を図る。
小さな 拠点		<ul style="list-style-type: none"> 団地内の集会所や屋外空間は、多様な世代が集まる<u>コミュニティを醸成する場</u>として活用し、遊歩道沿いに設けるなどで、地域に開放した空間形成を推進する。
尾根幹線 沿道拠点		<ul style="list-style-type: none"> 将来的に多摩ニュータウンの魅力や活用を高める、賑わい・雇用・イノベーションを創出する土地利用の実現を目指す。
医療 福祉拠点		<ul style="list-style-type: none"> <u>現在の医療・福祉サービスの維持</u>とともに高齢者の身近な見守り・支援を行う<u>医療・福祉機能の充実</u>を推進する。
公共 公益拠点		<ul style="list-style-type: none"> <u>既存施設の活用をはじめ、時代の変化に応じた柔軟な学校跡地等の低未利用活用</u>を推進する。 地域コミュニティ活動に限らず、リモートワークやweb会議室等の場としての活用など、個人利用の多様なニーズに応える場の形成を目指す。

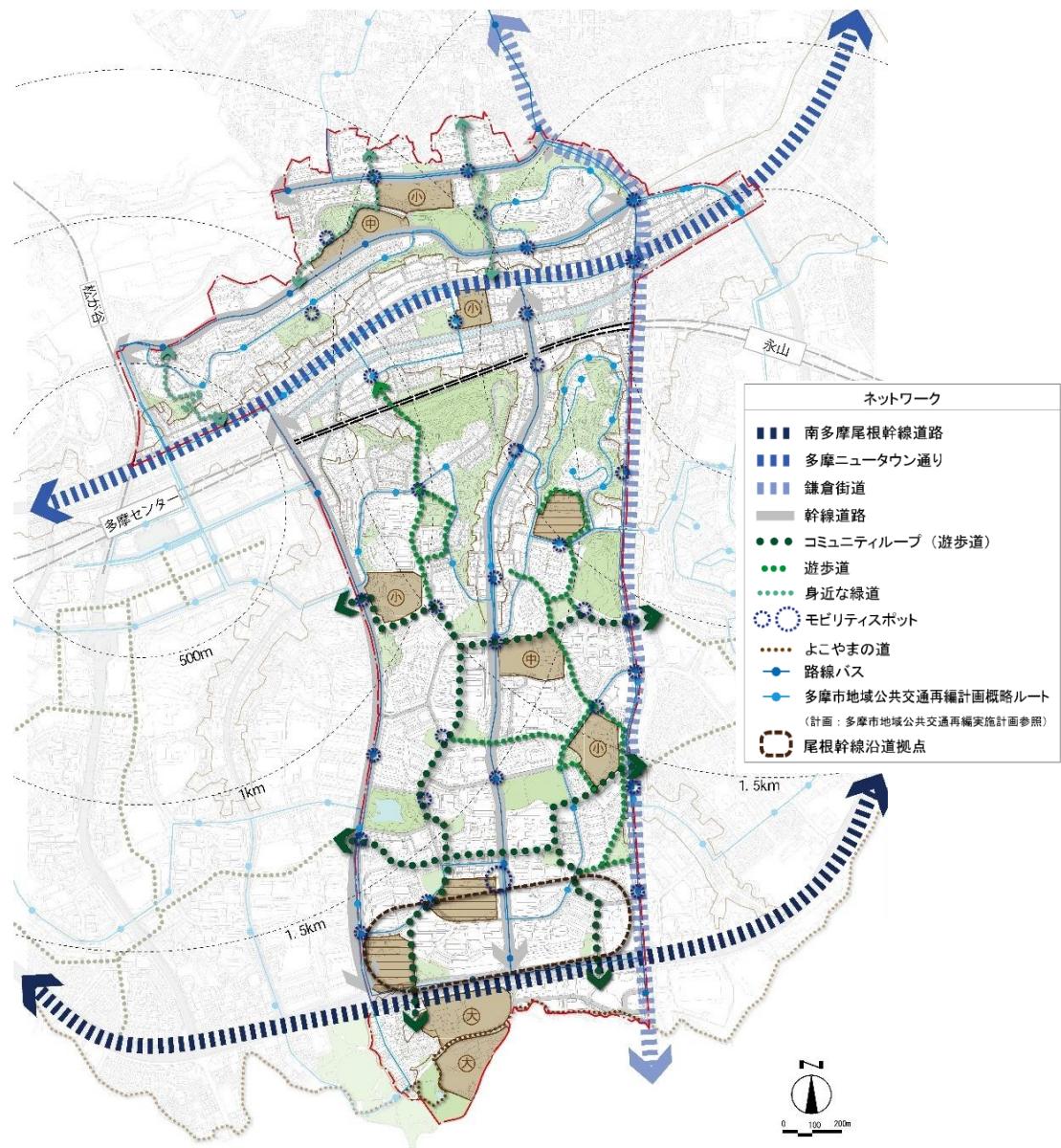
(3) ネットワーク

1) ネットワークの考え方

良質な都市基盤を活用し、道路・遊歩道等の場所の特性に応じた移動のネットワークを形成します。

- 地区内の遊歩道ネットワークを活かした歩行者空間の充実を図ります。
- 地区内の移動の円滑化に向けて、高低差解消や移動支援を図る新たな交通モードの導入を検討します。
- 多摩市地域公共交通再編実施計画と連携した公共交通のネットワーク形成を推進します。

■ネットワーク図



2) 多摩市地域交通再編実施計画及び多様なモビリティの走行を前提としたネットワークの方針

場所		方針
南多摩 尾根幹線道路	■ ■ ■	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>広域的的道路ネットワークを形成</u>し、広幅員を活かしたスポーツサイクル等の走行を推進。尾根幹線道路を活用したバスルートも検討する。 ・沿道は、土地利用転換を図り、産業・研究・スポーツ・商業など特徴的な拠点形成を目指す。
幹線道路 (多摩 NT 通り、鎌倉街道、幹線道路)	■ ■ ■ ■ ■ ■	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路は歩行者・自転車が安全に通行できるような道路空間を必要に応じて検討する。 ・将来的には、駅までの移動の円滑化を図るようなパーソナルモビリティの走行位置としても想定する。
遊歩道・ コミュニティ ループ (自転車歩行者専用道路)	● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> ・遊歩道は、<u>各拠点を繋ぎ、安心で快適な歩行者空間として維持・更新</u>するため、随時改修を行い、各拠点を繋ぐ滞留空間や休憩場所としてベンチの設置等を推進する。 ・バス停や他の地区と繋がる遊歩道は「コミュニティループ」と位置づけ、モビリティの走行等による、<u>幹線道路沿いに立地するバス停までの移動手段の確保</u>を目指す。
身近な緑道 (愛宕地区)	● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> ・愛宕地区的身近な緑道は、段差の解消やリニューアル等を推進する。 ・バス通りまでのアクセス経路として既存の緑道を活用する。
モビリティ スポット	○ ○	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア内に多様なモビリティが走行することを想定し、<u>交通結節点や主要幹線等にはモビリティポートを設置することで、地域に開いた身近な交流を促す場を併設する。</u>

4-3. リーディングプロジェクト

(1) リーディングプロジェクトの設定

まちづくりの実現に向け、重点的に進めるべき取組みをリーディングプロジェクトとして位置づけ、地区で求められる新たなニーズを地域で掘りおこし、短中期的に実践できるものから取組みを積み重ねることで、長期的な目標達成を目指します。

まちづくりの方針に掲げた取組みの実施にあたり、特に現在の動向や既存資源の活用ができる短期的な取組みとして想定できる7つのプロジェクトを設定し、プロジェクトの実践を通して、中長期的な方向性の検討、及び推進体制の構築を目指します。

■リーディングプロジェクトの設定

ゾーニング

- 市場性や供給年次、立地特性を踏まえた**住宅の再生**
- 利便性や地域住民の生活を支える沿道拠点機能の維持
- 将来的な尾根幹線整備に当たっては、地区のポテンシャルを生かした土地利用転換の想定



拠点形成

- 既存の遊歩道や公園を活用した**心地よい屋外空間の形成**
- 近隣センター等を活用した**生活利便機能の維持・地域の居場所を創出**
- 住宅ストックと連携した**小さな拠点形成**による多世代の交流を生む**コミュニティ醸成**
- 沿道開発や土地利用転換に際は新たな拠点を形成



ネットワーク

- 既存の遊歩道ネットワークを活かした歩行者空間の充実
- 地区内移動の円滑化に向けた、高低差解消や新たな交通モードの導入検討
- 交通施策と連携した**公共交通のネットワーク形成**



7つのリーディングプロジェクト

既存住宅ストック活用PJ

分譲住宅再生PJ

公的賃貸マンション再生PJ

近隣センター活性化PJ

移動の円滑化PJ

公園・緑道活用PJ

尾根幹線沿道開発PJ

(2) 既存住宅ストック活用プロジェクト

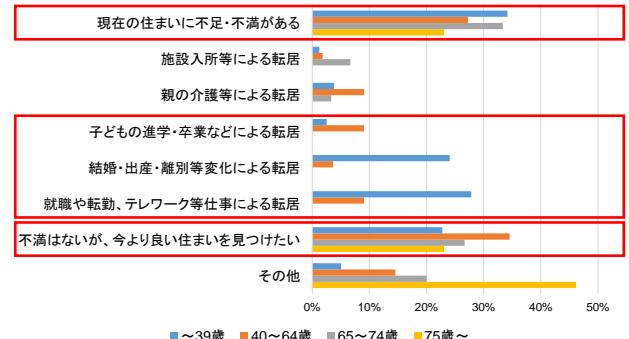
1) 基本方針

2次・3次入居を中心とした比較的新しく良質な分譲住宅を活かし、若年層に訴求して世代循環を促すため、住戸リノベーション等による中古住宅市場の活性化に繋がる仕組み・体制づくりの推進を目指します。

2) 現状と課題

- ・貝取・豊ヶ丘地区の北部には、比較的供給年次が新しく、広くて質の高い分譲住宅が分布している一方で、南部や愛宕地区を中心に高齢化が進行し、高齢化率が40%を超えていました。
- ・また将来的に、相続時に市場への処分が高齢化による空家の増加や相続放棄等により代替わりに支障が出るなど、住宅の管理不全が発生する可能性があります。
- ・住環境アンケートでは、若年層の現住居への不満やより良い住まいへの指向、将来的なライフステージの変化などにより、居住継続意向が60%弱と多世代に比べて低い状況にある点や、特に若年層は住宅の設備やバリアフリー等に対し不満に感じていることが明らかとなりました。

■年代別、「転居」「今後転居を検討」する理由(N=177)



TOPIC

市内での分譲団地を活用した 買取再販事業の実施

市内の地元事業者による築30年以上の旧公団分譲物件に特化した買取再販事業が実施されています。



例：グリーンメゾン3（専有 89.8 m²）

参照：LIXIL 不動産ショップ中央企画

TOPIC

多摩ニュータウンに住もう！！ 住環境見学ツアーの開催

市では、多摩ニュータウンの住環境や子育て環境の魅力を案内するツアー及び個別相談会を実施しています。



参照：多摩市HP

3) PJの段階的戦略

地区内の良質な住宅ストックの将来的な循環、及び中古住宅市場の活性化を目標に、短期的には地元の事業者等と連携して若年世帯に訴求する住宅モデルの検証を行い、地区内の住宅ストックの魅力向上を図ります。



4) PJの推進にむけて

プロジェクトの推進にむけては、地元の大学・事業者等との意見交換や勉強会等を行う場を設け、検討体制を早期に構築し、具体的な取組展開を目指します。

(3) 分譲住宅再生プロジェクト

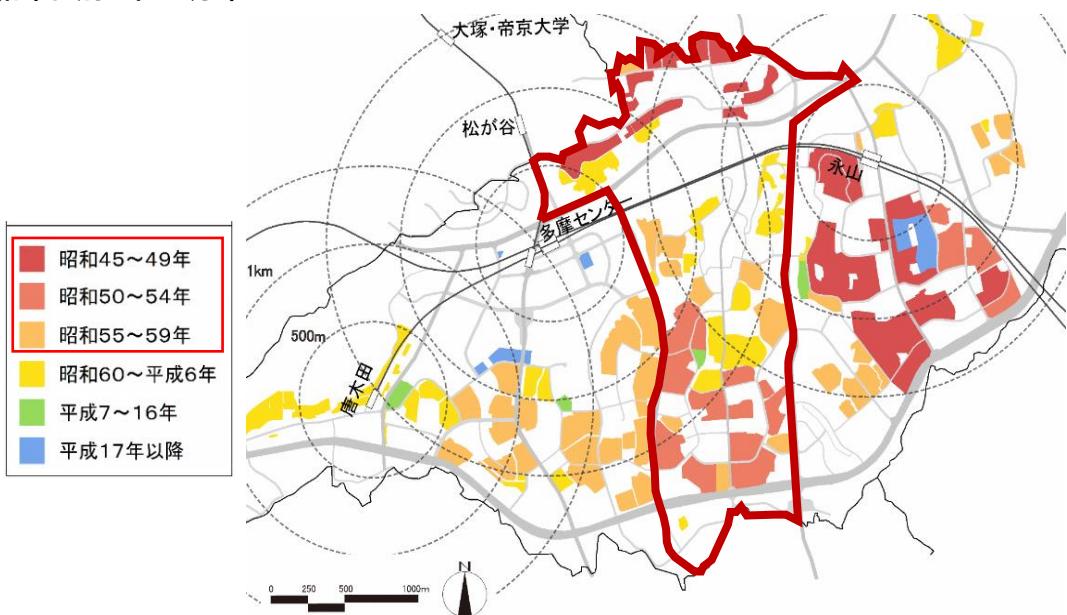
1) 基本方針

主に地区内の旧耐震マンション等の分譲住宅に対して、耐震性や老朽化等の課題に対応し、安全で快適な住環境の形成を団地管理組合ごとに推進できるように、支援メニューの充実を図ります。

2) 現状と課題

貝取・豊ヶ丘地区南部と愛宕地区を中心に供給年次の古い住宅団地が多数立地しており、昭和56年以前の旧耐震基準の分譲マンションも複数立地していることから、早急な対応が求められ、建替え・改修等の支援を行っていく必要があります。

■供給年代別の住宅分布

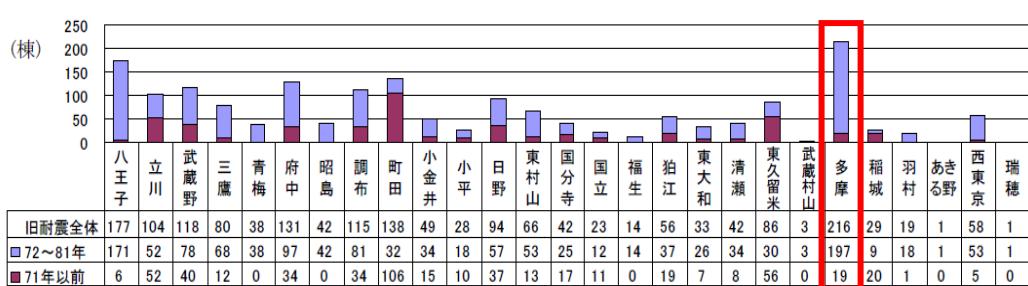


TOPIC

市内の旧耐震基準の分譲マンション数

- 市内の昭和56年以前の旧耐震基準の分譲マンションは、約6,874戸（市内分譲マンション全体の約30%）となっています。

■旧耐震基準の分譲マンション数（3階以上対象。2階以下の共同住宅（タウンハウス等）は含まない）



資料：東京都 マンション実態調査結果（平成25年3月）

建替

①ブリリア多摩ニュータウン諏訪

・建替え事業によって、若い世代が流入し、多世代で賑わうまちとして再生されました。入居者の7割強は、市外からの転入でした。

■従前



築年	1971年
敷地面積	約 64,400 m ²
延床面積	約 34,050 m ²
容積率	約 50%
構造規模	地上 5 階 23 棟 RC 造
総戸数	640 戸

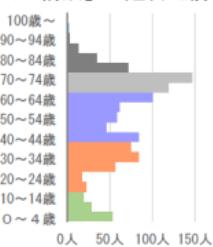
■従後



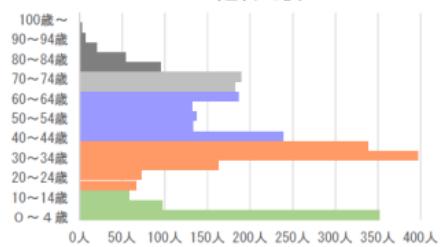
築年	2013年
敷地面積	約 64,400 m ²
延床面積	約 124,900 m ²
容積率	約 150%
構造規模	地上 11・14 階地下 1 階 7 棟 RC 造（一部 S 造）
総戸数	1,249 戸（分譲 684 戸）

■居住者の年齢構成

【人口構成】 建替え前



【人口構成】 建替え後



出典：諏訪永山まちづくり計画

改修

②多摩ニュータウン エステート貝取2



出典：金子勲一級建築士事務所HP

管更新	長期的な修繕コストを抑制しました。
築年	1983年
戸数	293 戸
期間	2021 年～2022 年（工事中）
概要	<ul style="list-style-type: none"> 給排水管更新の勉強会から、外断熱改修の計画が浮上 多摩市の『優良建築物等整備事業』助成、国土交通省『長期優良住宅化リフォーム推進事業』補助金を活用

出典：マンションタイムズ 令和 3 年 10 月 5 日号

③多摩ニュータウン エステート鶴牧4・5住宅



建物寿命・省エネ効果	大幅に向上しました。
築年	1982年
戸数	356 戸
期間	2014 年 2 月～2015 年 3 月
概要	<ul style="list-style-type: none"> 旧耐震基準であったが、耐震診断で問題なし 国土交通省『住宅・建築物 省 CO₂ 先導事業』

出典：長谷工コーポレーションHP

マンション再生に向けた制度の拡充

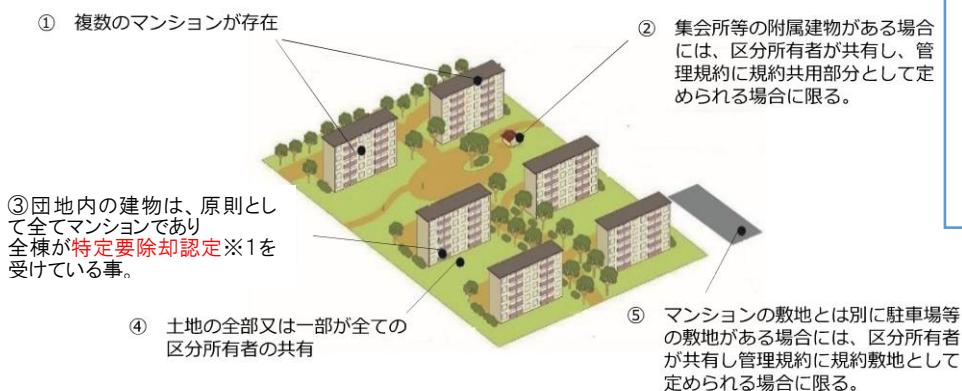
敷地売却制度の対象拡充と敷地分割制度の創設

諏訪・永山まちづくり計画策定以降、マンションの建替え等の円滑化に関する法律の一部改正により、老朽化するマンションの柔軟な再生を図ることを目的とし、令和3年に敷地売却制度の適応拡充（特定要除却認定に関する規定）、令和4年に団地における敷地分割制度の創設が予定され、分譲団地再生の手法が拡充しています。

●敷地売却制度

「マンションの建替等の円滑化に関する法律」に基づき、マンションの敷地を一括して買受人に売却する制度

【敷地売却の適用が可能な団地型マンション（原則）】



※ 特定要除却認定

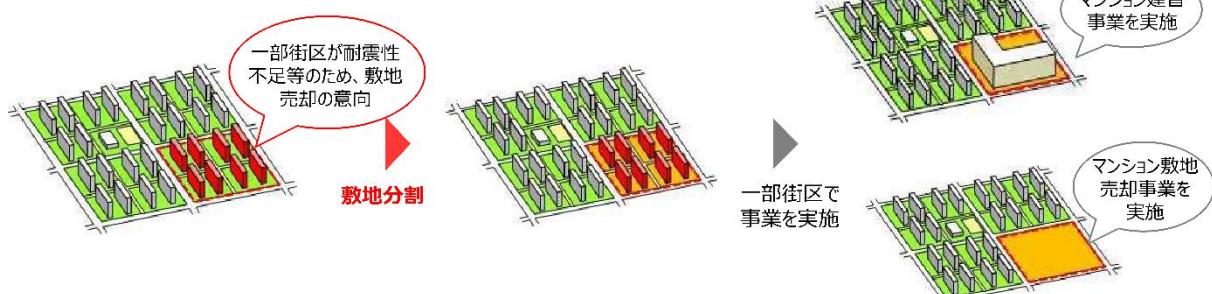
- 耐震性不足
- 火災安全性不足
- 外壁剥離等
- ・認定は特定行政庁が行います。

出典：東京都 マンション再生ガイドブックを基に
一部追加記載

●敷地分割制度(2022年4月施行予定)

団地型マンションの再生の円滑化を図るために、棟や区画毎のニーズに応じ、一部棟を存置しながら別の棟の建替え・敷地売却を行うため、特定要除却認定を受けたマンションを含む団地において、4/5の合意により敷地の分割を可能とする制度

(敷地分割制度を活用した事業のイメージ)



出典：国土交通省 敷地分割事業のガイドライン(案)

3) 再生に向けた戦略

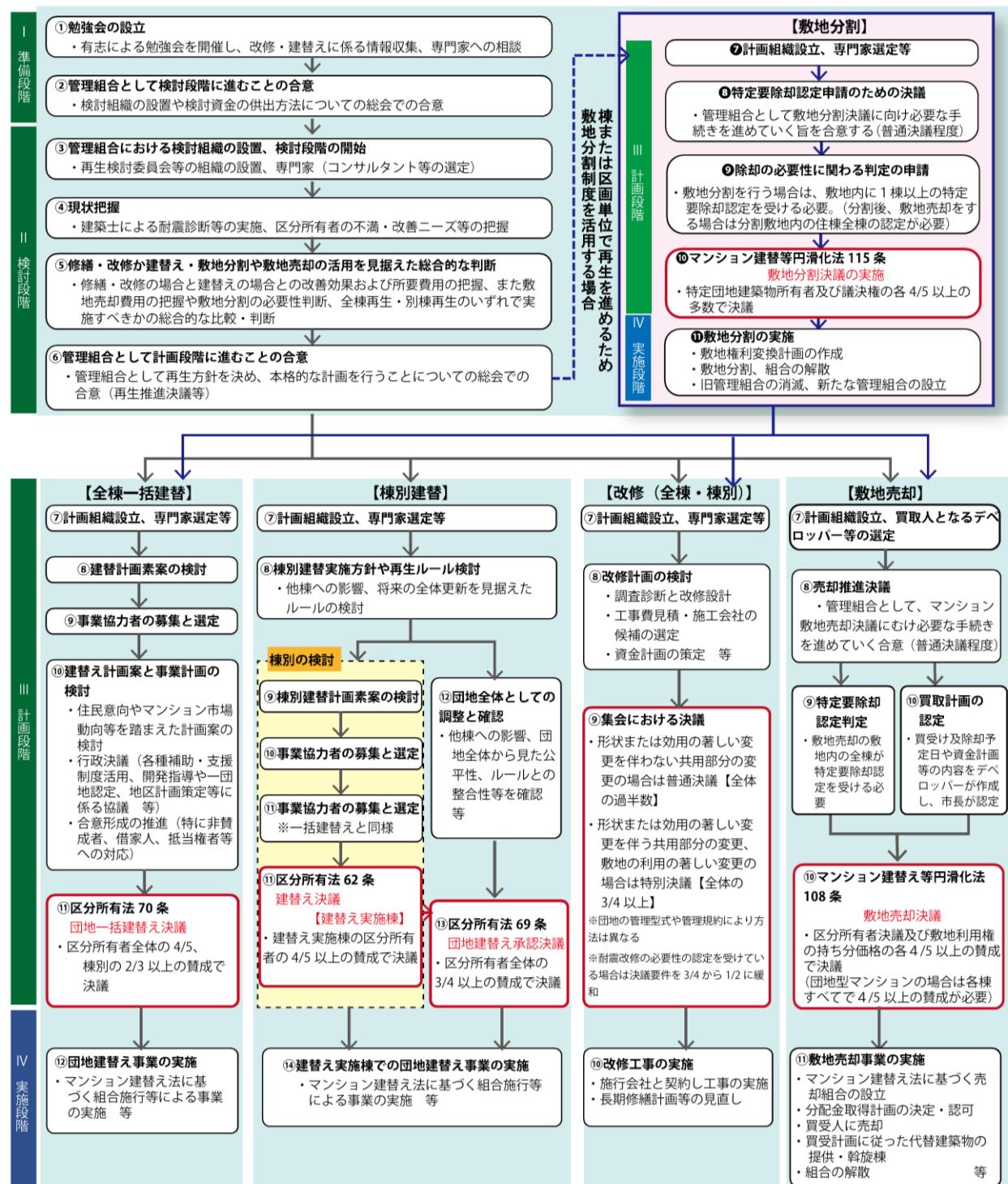
分譲マンションの実態に応じた柔軟な再生手法が実現できるよう、新設された敷地売却、敷地分割等を含めた再生支援メニューを拡充します。

建替え等の事業実施時には、まちづくり計画で位置付けた地域のコミュニティを醸成する小さな拠点の形成に努めます。

①再生への支援

地区内の分譲マンション管理組合に再生への流れを周知するとともに、旧耐震を含むマンション管理組合には、再生手法や支援について懇談会等を実施します。

■マンション再生の流れの周知



②都・市等による支援

■準備・検討段階

多摩市住宅アドバイザー派遣制度 【多摩市 都市計画課】	管理組合運営、大規模修繕、規約改正等に関する指導・助言 2時間 1管理組合あたり年度内5回まで
多摩市マンション建替え・改修アドバイザー制度 【多摩市 都市計画課】	・Aコース（入門編）2時間 派遣料全額補助（テキスト代等除く）
多摩市マンション再生等合意形成支援事業補助制度 【東京都 マンション課、 多摩市 都市計画課】	・マンション再生計画等の策定に関すること ・マンション再生の合意形成に関すること ・その他、専門家への相談に関すること (対象事業費) 単年度あたり 1,000 万円限度。通算(8年間) 4,000 万円限度(50戸未満の場合は別途上限あり) (補助金の額)原則、対象事業費の1/2(単年度あたり500万)。ただし、以下いずれか低い額又は要綱の規定によるものとする。 ①対象事業費×1/2 ②1,000万円×1/2 ③(4,000万円×1/2) - (過年度における補助額の合計)
多摩市非木造住宅耐震化促進補助制度（耐震診断） 【多摩市 都市計画課】	・昭和56年5月31日以前に建築確認を受けた非木造住宅に対し、耐震診断費用の2/3、棟当たり最高200万円(1戸について5万円限度)補助

■検討・計画段階

多摩市非木造住宅耐震化促進補助金（耐震改修） 【多摩市 都市計画課】	・耐震診断の結果、耐震性能が不足している場合に、補強設計費用の2/3、耐震改修費用の1/2(上限1,500万円)を補助するもの
多摩市優良建築物等整備事業補助金 【多摩市 都市計画課】	・建替え事業に対して、建替え決議の前における調査設計計画費及び共用部分などの整備等に係る費用を市が補助するもの(各対象費の2/3、戸当たり上限100万円)
多摩市街づくり条例に基づく地域まちづくり計画の作成 【多摩市 都市計画課】	・まちづくり計画を踏まえた建替えを行う場合、地域まちづくり計画を作成し提案された都市計画を踏まえ、条例に基づき都市計画フレームの見直し(用途容積、高さの緩和等)を検討
共同住宅建替誘導型総合設計制度 【多摩市 建築指導課】	・建築後30年以上のマンション建替え事業にあたり、一定の公開空地を計画したものに対して特定行政庁の許可により容積率・高さの制限等について一定の範囲で緩和が可能 ※一定の団地型マンションにおける公開空地の規模条件等が一部緩和される
多摩市大規模団地等建替え事業支援実施制度 【多摩市 都市計画課】	・市内の敷地面積1万m ² 以上の団地等において、一定の要件に合致する場合、設置する府内連絡会議にて支援計画を策定し、支援を実施するもの

6) PJ推進に向けて

既存の団地型分譲マンション（特に、旧耐震基準のものを含むマンション）の再生を、準備・検討・計画・実施など各段階において、東京都と連携しながら支援を行います。

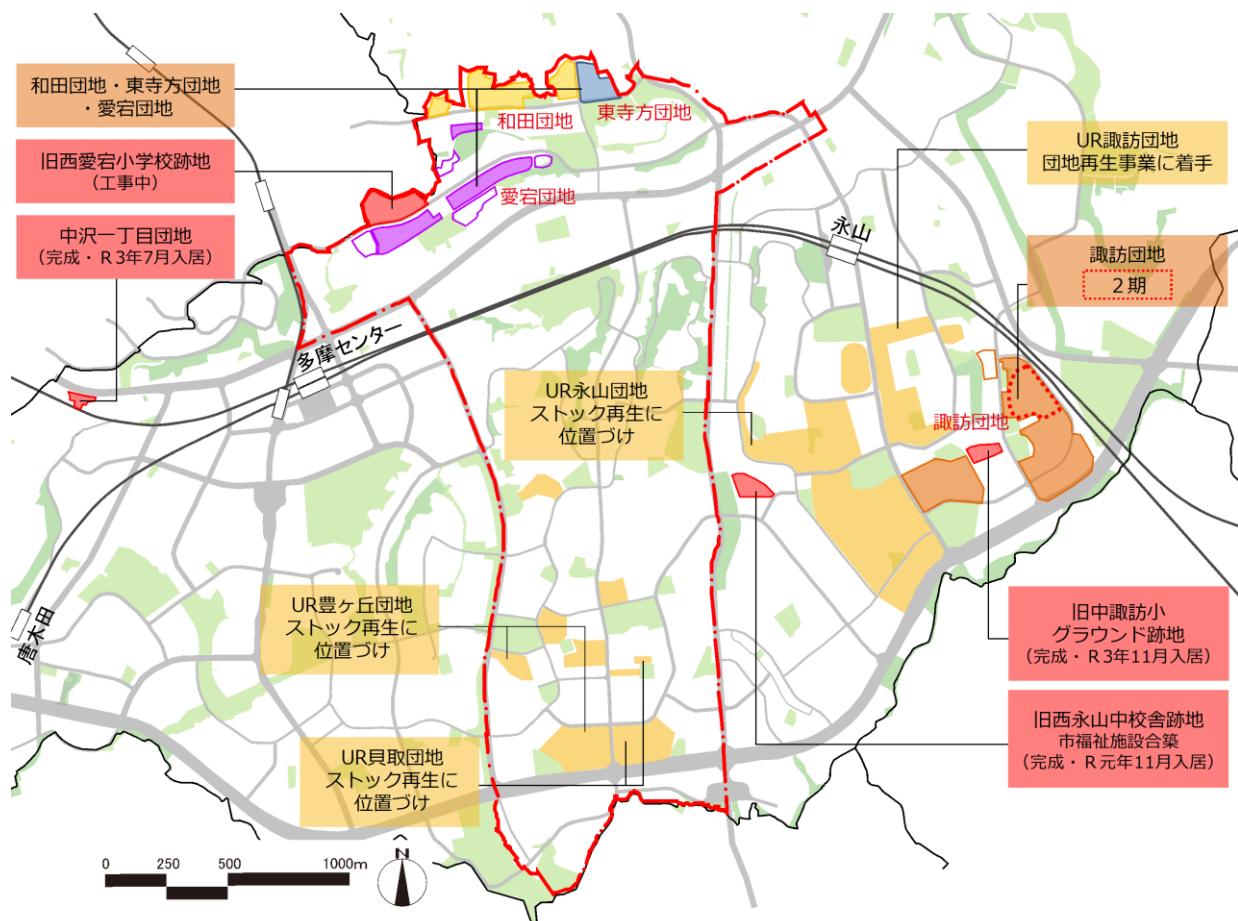
(4) 公的賃貸マンション再生プロジェクト

1) 基本方針

老朽化の進んだ団地の改修や建替え等を進め、バリアフリー化など居住環境を改善します。建替え等の再生の際は、地域のコミュニティを醸成する小さな拠点の形成を推進するとともに、創出用地による地域の活性化を図ります。

2) 地区の現状・課題

①公的賃貸マンション再生の進行状況（R 3年時点）



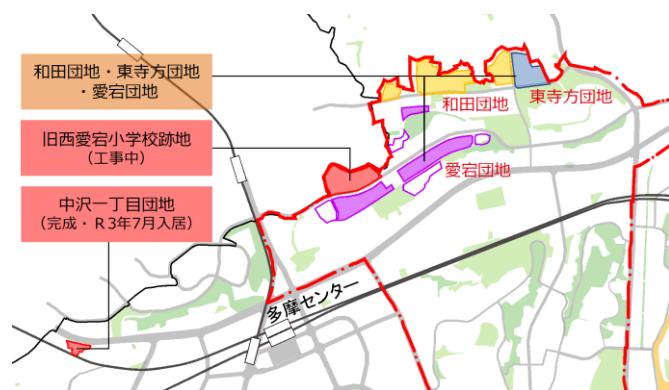
②公的賃貸マンション再生の取組み状況

①都営住宅

- ・愛宕団地の移転先として、中沢一丁目団地は令和3年7月に入居開始
- ・旧西愛宕小学校跡地において建設工事実施中
- ・和田団地、東寺方団地、愛宕団地は順次建替えに着手

同地区での取組み事例

- ・旧西愛宕小学校跡地等を活用して建替えを実施



②UR都市機構

- ・平成30年12月19日に「UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン」を策定・公表
- ・3つの団地別の類型が示され、このうち管理開始から40年以上が経過した団地を対象とする「ストック再生」には、地区内では貝取団地と豊ヶ丘団地が該当

その他の取組み事例

●MUJ I × UR

- ・若い世代の流入に向けて、UR永山団地において「MUJ I × UR」というリノベーションの取り組みを進めています。



●健康寿命サポート住宅

- ・高齢者への対応としては、「健康寿命サポート住宅」として、安全に住み続けられるような改修を行っています。一定の要件を満たす世帯には家賃を減額しています。



③JKK

- ・子育て・高齢者等の多様な世帯の入居を支援。子育て・高齢者世帯等を対象に優先的に入居申し込みを受け付け
- ・親族との近居を希望する世帯を対象に優先的に住戸を紹介（登録制）
- ・新婚世帯・ひとり親世帯、若年世帯を対象に一部団地で一定期間の家賃を割引き

3) PJの推進にむけて

公的賃貸事業者と連携を図りながら、事業実施に向けた推進を図ります。

(5) 尾根幹線沿道開発プロジェクト

1) 基本方針

尾根幹線の広域幹線道路を活かし、沿道に賑わいや地元雇用を創出できるような土地利用の転換を誘導します。

2) 地区の現状

①沿道の土地利用の状況

地区の沿道は主に市公共施設とUR賃取・豊ヶ丘団地で構成されています。また、地区的東側にはサービスインダストリー地区が立地しています。

将来、土地利用の計画的な誘導を検討するエリア



②旧南豊ヶ丘小学校における小学校の跡地活用

旧南豊ヶ丘小学校跡地は、地域のスポーツ活動や地域のコミュニティ活用の場とする南豊ヶ丘フィールドとして活用がされています。

■南豊ヶ丘フィールド



3) PJの推進にむけて

「中長期的な将来、土地利用の計画的な誘導を検討するエリア」の位置付けがある同地区は、地区沿道のポテンシャルや、諏訪・永山地区における土地利用転換と連携しながら、地区ならではの機能導入の検討を進めます。

(6) 近隣センター活性化プロジェクト

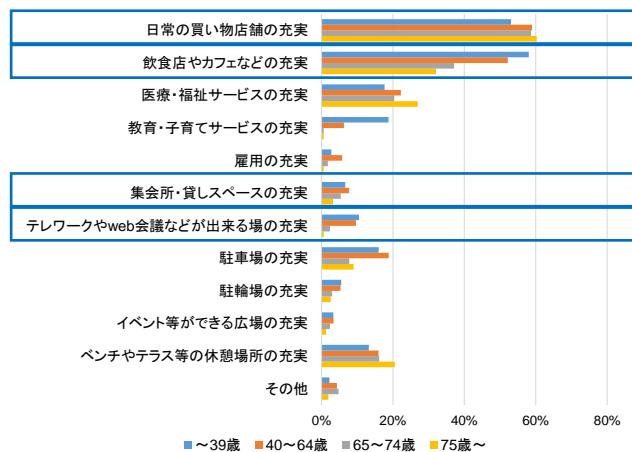
1) 基本方針

地域内の近隣センター・サブセンターは、モータリゼーションの進展や人口減少、ライフスタイル等の変化に伴い、センターの機能や魅力が低下しつつあります。一方で、一部のセンターでは、地域活動の拠点等のコミュニティ転換も進みつつあります。このような状況を踏まえ、同PJにおいては、地域ニーズに応じた実証実験を重ねながら、将来的な近隣センターの機能や再生のあり方について検討を行います。

2) 地区の現状と課題

- ・住環境アンケートでは、若年層は約70%が近隣センターを利用せず、主に駅周辺の店舗で買い物をしており、地域住民は「魅力的な店舗が少ない点」や「開いている店舗が少ない点」に課題を感じていることが明らかになりました。
- ・また、将来期待する機能については、商業的な役割のみならず「カフェ等の身近な居場所」の役割が一定のニーズとしてあることも把握できました。

■年代別近隣センターに期待する機能 (N=711)



TOPIC

「豊ヶ丘・貝取名店街」展開されているコミュニティ活動の状況

「豊ヶ丘・貝取名店街」では、「J smile 多摩八角堂」を中心としたランタンフェスティバル等のコミュニティ活動、「とよん」を中心とした福祉的なコミュニティ拠点化、多摩市立青陵中学校が中心となった「S T P（商店街をちょっと楽しくするプロジェクト）」など多様な世代が中心となったコミュニティ活動が行われています。

■ランタンフェスティバル



■とよん



■青陵中学校S T P



3) 活性化に向けた段階的戦略

近隣センターの更新時期の活用方法や沿道型地域拠点化等の検討を進める目的に、地域でコミュニティ拠点化が進む「豊ヶ丘・貝取名店街」周辺をモデルとした、暫定活用等による利用ニーズの把握・将来的な利活用方法の検討を進めます。



4) P J の推進にむけて

プロジェクトの推進にあたり、地権者であるURや地域活動者との勉強会や担い手育成を行う検討組織等を設置する事で、具体的な取組み実施にむけた場の形成を早期に図ります。

(7) 公園・緑道活用プロジェクト

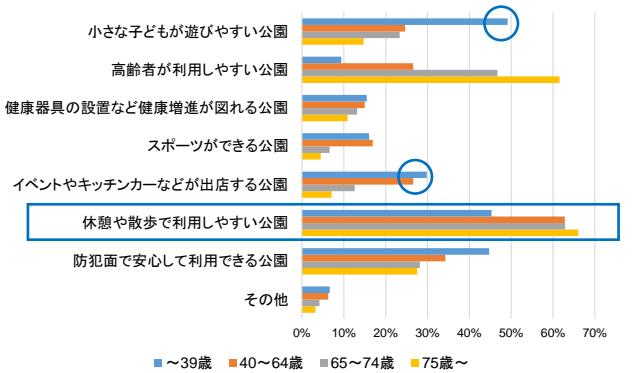
1) 基本方針

地域の魅力である緑豊かな緑道や公園の更なる活用を図るため、プレイスメイキング等により地域ニーズに対応した空間のあり方の検討をすすめ、快適で安全・安心な、地域住民の憩いの場となる屋外環境の創出を目指します。

2) 地区の現状と課題

- ・地区内は公園のほか、貝取・豊ヶ丘地区を中心に緑道などの屋外空間が充実していますが、開発後40年程度が経過し、都市基盤の老朽化も進行しています。
- ・一方で多摩市では、ウォーカブルなまちづくりを推進しており、コロナを契機とした公園等の屋外空間の活用増進・従来の利用方法と異なる柔軟な公共空間の活用が期待されはじめています。
- ・市民の声として住環境アンケートでは、「休憩や散歩で利用しやすい公園」に加え、「イベントやキッチンカーなどが出店する公園」等の新たな屋外空間の活用への期待が若年層を中心に一定みられる点より、利用者ニーズを加味した将来的な屋外空間の整備は重要な視点です。

■年代別将来の公園に期待すること (N=711) MA上限なし



TOPIC

多摩市内のプレイスメイキング等の状況

「多摩中央公園」や「UR 永山団地」、「永山公園」では、市民参加型パークマネジメントの検討として、プレイスメイキングの社会実験を実施しています。

多摩中央公園



永山公園・UR永山団地



3) PJの段階的戦略

将来的な公園や緑道の整備を見据え、地域居住者が使いやすく、快適で安全・安心な屋外環境の形成に向け、プレイスメイキング等を通じて新たな場の使い方を検証し、ニーズに応じた将来的なハード整備を検討・実施します。



4) PJの推進にむけて

公園や緑道の柔軟な活用にむけては、市庁内での検討を進めるとともに、具体的な取組み内容については、地域や事業者等と連携しながら、実施にむけた体制づくりを早期に進めます。

(8) 移動の円滑化プロジェクト

1) 基本方針

公共交通再編実施計画など関連する市の計画に基づき、交通不便地域の解消及び多様なモビリティ等の活用も想定した更なる地域内の移動性向上を目指します。

2) 地区の現状と課題

- ・貝取・豊ヶ丘地区は、路線バスによる駅までの公共交通ネットワークが充実しており、さらに、地区内の歩車分離による遊歩道ネットワークも充実していますが、幹線道路沿いとの高低差によるバス停等へ向かうラストワンマイルの移動が課題です。
- ・愛宕地区は地区内の高低差が大きく、公共交通はコミュニティバスが中心です。
- ・市では、多摩市公共交通再編実施計画による交通不便地域等の解決に向けた検討や尾根幹線道路整備の実施・検討を進めています。

■多摩地域公共交通再編実施計画交通不便地域



TOPIC

豊ヶ丘4丁目～三徳間の自動運転バス実証実験

自動運転の受容性や地域内移動手段の可能性の検討を目的に、地域内の交通結節点と商業施設を結ぶ自動運転の運行実証実験を行いました。



出典：多摩ニュータウン.com

TOPIC

グリーンスローモビリティ体験

市が民間企業と協働で実施した「多摩ニュータウンの魅力実感イベント」の一環で、グリーンスローモビリティの乗車体験を実施しました。



4) PJの段階的戦略

将来的な地区内居住者の移動の円滑化の実現に向け、短中期的には、公共交通再編実施計画と及び公共交通機関との連携を前提とした年代や地区特性を考慮した、地域ニーズに対応するモビリティの導入に向けた実証実験を行います。

短

公共交通再編実施計画と連携した公共交通の再編、及びラストワンマイルの移動支援やパーソナルモビリティの実証実験を通して、地域ニーズに対応する交通サービスの実効性を検証

長

実証実験のフィードバックをもとに、効果的な運行、及びモビリティスポットを適切に配置することで、地区内居住者の移動の円滑化を図る

2040 年代

短期的な実践メニューイメージ

①ラストワンマイル移動支援のパーソナルモビリティの実証実験（民地内）

- ・住宅から最寄りのバス停までの移動を電動車いすやグリーンスローモビリティ等により結ぶことで、移動を円滑化する実証実験を実施。
- ・ラストワンマイルの移動負担を軽減することで、高齢者等の移動の円滑化を目指す。



出典：日経BP総合研究所



出典：Auto Messe Web

②公共交通再編実施計画と連携した公共交通サービスの再編（幹線・公道）

- ・公共交通再編実施計画と連携したコミュニティタクシー等の実証実験による交通不便地域の解消を目指す。（貝取1丁目・乞田地区等）

タクシーコミュニティ

- ・ルート固定、停留所固定
- ・曜日別運行
- ・運賃は200円



ワンボックス車両
(7~10人乗り程度)、
セダン車両

※将来的に道路交通法等の規制が緩和された場合、グリーンスローモビリティが県道等の公道を走行することも視野に、交通結節点には、地域に開かれたモビリティスポット（モビリティポート）等を配置することも検討

4) PJの推進にむけて

市の地域公共交通再編実施計画と連携した取組みの実施とともに、ラストワンマイルの実証実験については、市と地域、事業者が連携し取組みの実現にむけた検討を進めます。

DO

プロジェクトの早期の展開イメージ

「既存の拠点」が集積し、「コミュニティ拠点化」の動きが見られる「豊ヶ丘・貝取名店街」の周辺を「チャレンジエリア」とし、「近隣センター」や近接する「公園・緑道」を活用したPJの実証実験の展開を目指します。

CASE:1

近隣センターの屋外や、公園・緑道を
一体的に活用し、マルシェやキッチンカー
等の出店によるイベントの開催することで、
屋外空間活用の利用ニーズの引き
出しを図ります。

イラストやスケッチ

CASE:2

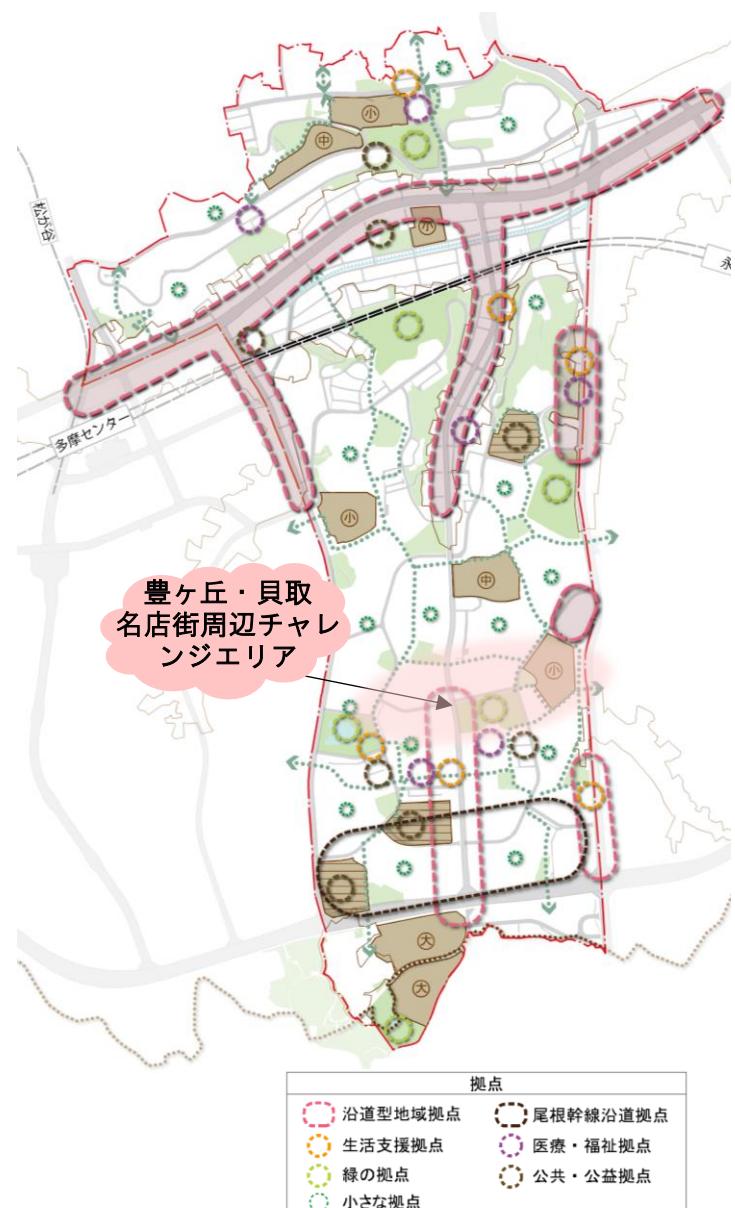
近隣センターの閉じている店舗の軒先や
屋内空間の新たな使い方や柔軟な活用
方法について、地元の利用者ニーズを引
き出すチャレンジショップ等の開催を行
います。

イラストやスケッチ

CASE:3

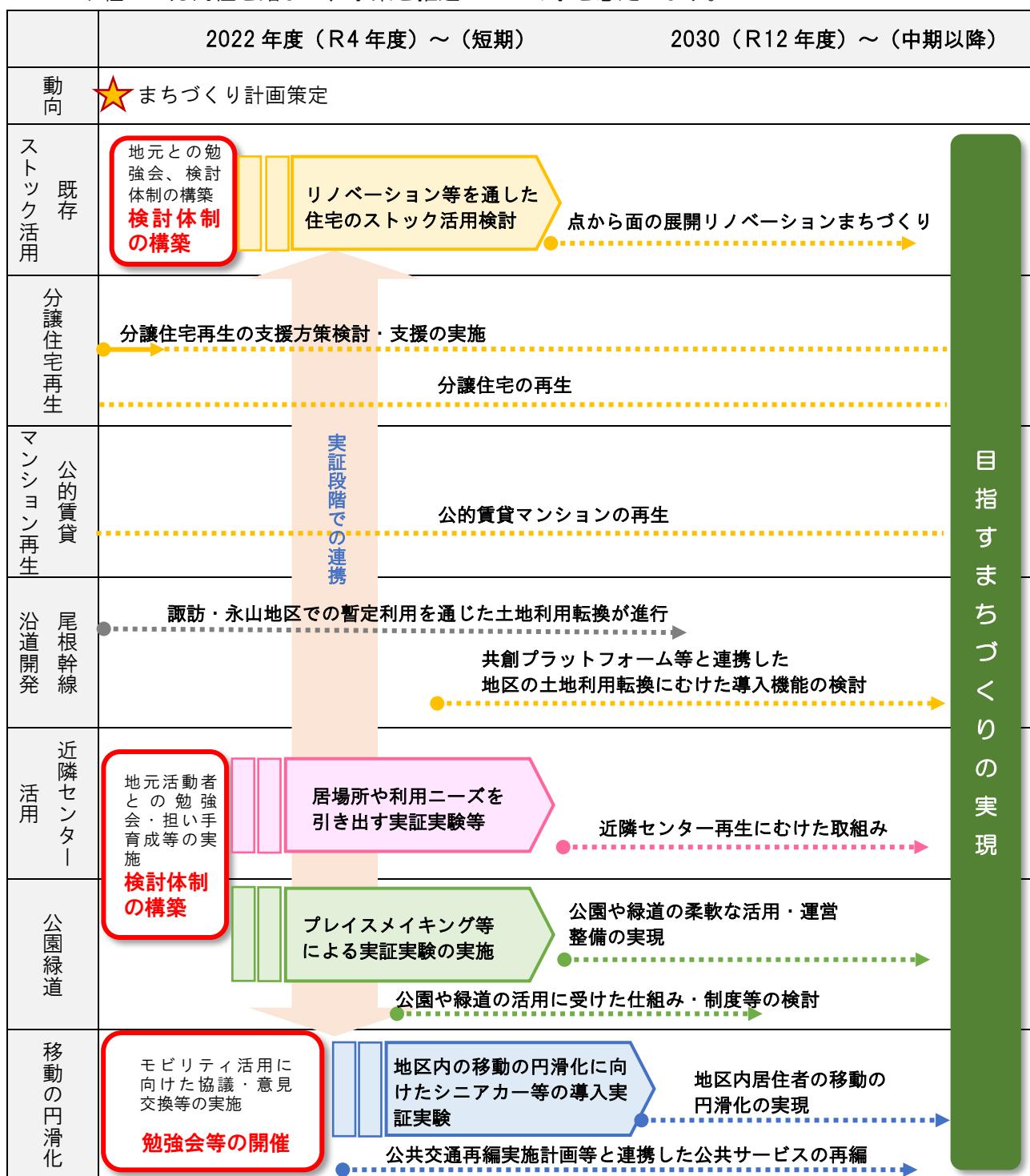
近隣センターに向かう移動手段として、
団地内通路や民地内にグリーンスロー
モビリティ等の運行を実証実験すること
で、ラストワンマイル支援を目的とし
た、パーソナルモビリティの効果的な運用
利用ニーズを探ります。

イラストやスケッチ



5 想定スケジュール

本地区におけるまちづくりの実現に向けては、リーディングPJを早期に動かしながら、各プロジェクトが相関しながら、段階的な推進を図ります。そのため、短期（2030年頃まで）は長期的な事業展開を見据え、プレーヤー探しや機運醸成を図るイベント・実証を行うとともに、府内や関係者との調整を進める事を想定し、中期以降中期以降（2030年～）は短期の実証や取り組みの方向性を踏まえ、事業を推進していく事を想定します。



6 推進に向けた行政支援

各取組みの短期的な推進に向けて、以下のような各段階に応じた支援を行います。

STEP1：プロジェクトの取組み主体となる組織の立ち上げ

リーディングプロジェクトの実現に向けては、行政をはじめとし、住民・権利者・民間事業者や学校など様々な主体が連携した取組みが重要です。しかし、現在市内には多様な市民・関連団体等が存在していますが、民間事業者や行政等と協働できる場は少ない状況にあります。

本計画のリーディングプロジェクトでは、まず初めに地域に関係する各関係者が課題を共有し、議論を行う勉強会等の場を設けることで、地域資源である市民との協働によるプロジェクトの推進を図ります。その際、市は組織立ち上げに向けた場や調整等の後援支援を行うものとします。

STEP2：リーディングプロジェクトにおけるプロジェクトの進行管理・コーディネート

本計画のプロジェクトは、短期的な実践の積み重ねによる2040年代のまちづくりの実現を見定めています。そのため、早期に展開できる短期的な実践においては、P D C Aサイクル等を活用し、各取組みにおける目標を設定します。

各プロジェクトにおける目標設定は、主体組織が取組み内容に応じ設定しますが、サイクル全体の進捗管理においては、再生推進会議等と連携することで、状況に応じた適切な支援・助言や調整等のコーディネートを行うものとします。

STEP3：具体化するプロジェクトの推進を図る制度化・規制緩和等の検討支援

STEP2において設定した目標に対し一定の成果が出たプロジェクトに関しては、深化を図り、具体的な事業化等も含め検討を行うことになります。

その際、実証実験等を通じ顕在化した課題に関して、制度化や規制緩和等の市の後援により課題解決ができるものに関しては、協力し実現に向けた協議・検討等を進めることとします。