

第4章

拠点別・地域別まちづくり方針

- 1 拠点別・地域別まちづくり方針の考え方
- 2 拠点別にぎわいのまちづくり方針
- 3 地域別すまいと暮らしのまちづくり方針



1 拠点別・地域別まちづくり方針の考え方

都市づくりの基本方針に示した内容を踏まえ、地域特性に応じた様々な都市機能が集積し、人々の交流や活動の中心となる都市拠点の方針、南多摩尾根幹線軸では段階的に拠点性を高めていく区域の方針として「拠点別にぎわいのまちづくり方針」を定めます。また、地域単位により具体的な都市計画やまちづくりの方針として「地域別すまいと暮らしのまちづくり方針」を定めます。

第3地域 (約 193ha)

和田、東寺方（一部）、落川（一部）、
貝取（一部）、百草



第1地域 (約 373ha)

一ノ宮、関戸、東寺方、桜ヶ丘、
落川（一部）、乞田（一部）、貝取（一部）



第5地域 (約 496ha)

落合、鶴牧、中沢、
唐木田、山王下、南野



多摩センター 駅周辺



南多摩尾根幹線沿道



「地域別すまいと暮らしのまちづくり方針」は、第六次多摩市総合計画に関連する地域協創の視点で考える10のコミュニティエリアを基本に、地形地物により下図に示す5つの地域に分け、地域ごとにまちづくりの目標や方針を定めます。



2 拠点別にぎわいのまちづくり方針

2-1 聖蹟桜ヶ丘駅周辺

1) 聖蹟桜ヶ丘駅周辺の現況と特徴

(1) 聖蹟桜ヶ丘駅周辺の概況

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅は市北部に位置し、商業・業務など多様な機能が集積した利便性の高い拠点であるとともに、鉄道やバスなどの交通結節点が整備され、市の玄関口としての役割を担っています。バス路線は、日野市や府中市など市内外を結ぶ路線や空港連絡バスが乗り入れています。
- ・ 駅周辺は商業施設や業務施設などが立地していますが、駅西側等では駐車場や空地などの低未利用地が点在しており、駅周辺のポテンシャルを高める余地があります。
- ・ 駅北側や川崎街道沿道は、土地区画整理事業等により生活道路やオープンスペースの面整備が進み、新規マンションが立地するなど新規居住者が増加しています。また、駅から少し離れると低層住宅地が広がっています。

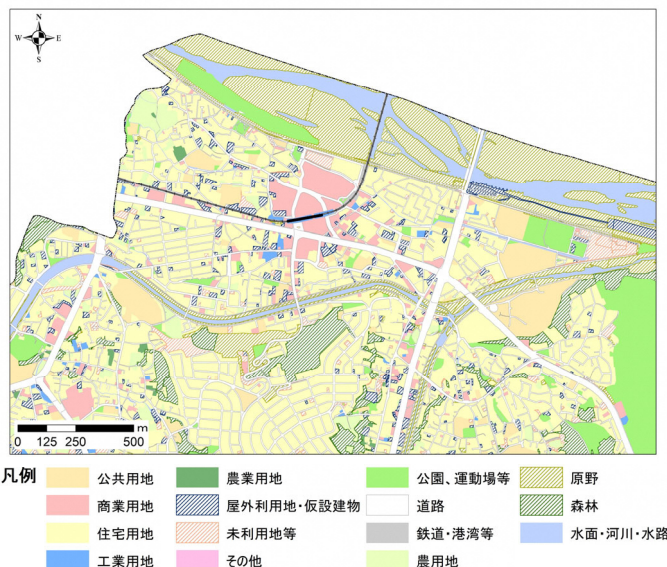


図 聖蹟桜ヶ丘駅周辺の土地利用現況

(出典:令和4年 土地利用現況調査)

(2) かわまちづくり

- ・ 駅北側の多摩川河川敷では、令和2(2020)年3月、国土交通省に「聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり計画」を登録しました。河川敷に芝生の広場、堤防天端にキッチンカー駐車場を整備するとともに、国土交通省により、河川敷へのアクセスのための階段、スロープのほか、サイクリングロードが整備されました。また、民間事業者により、土地区画整理事業が行われ、多摩川へアクセスする道路が新たに整備されるとともに立体横断施設も整備され、親水軸が形成されています。
- ・ 令和6(2024)年3月に、「都市・地域再生等利用区域」の指定(河川空間のオープン化)がされ、エリアマネジメント団体による、河川空間の運営管理、聖蹟桜ヶ丘駅周辺地域全体の活性化に向けた取組みが進められています。



かわまちづくりの様子

2) 聖蹟桜ヶ丘駅周辺におけるまちづくりの課題

(1) にぎわいづくりに関する課題

聖蹟桜ヶ丘駅周辺は、「歴史」「文化」「豊かな水環境」を持つ既成市街地であり、商業・業務機能などがコンパクトに集積し、市内外から多くの来街者が訪れる拠点です。

駅周辺を中心とした商業施設、地域資源や「かわまちづくり制度」による多摩川河川敷の有効活用など、多くの資源・魅力を有しています。そのため、駅周辺と多摩川との回遊性をさらに向上させ、市民や来街者が楽しめる環境を整備し、拠点としての魅力向上を図ることが求められています。

また、駅西側地区は、駅近くでありながら低未利用地があるため、有効利用を促進し、利便性を活かしたまちづくりが求められています。

(2) 都市基盤ネットワークに関する課題

聖蹟桜ヶ丘駅は、交通結節点として市内外から多くの人々が行き交う場所ですが、歩行者、自転車、自動車が集まるなど、安全・安心に利用できる交通環境や、にぎわいとゆとりのある空間が不足しています。

また、乗り換えしやすい環境や、新技術を活用した新たな交通モードに対応できる環境の整備が求められています。

(3) 水とみどりの保全・整備に関する課題

多摩川における「かわまちづくり」の取り組みや、歴史・文化などの地域資源を多く有していること、また、幹線道路沿いや大栗川沿いには街路樹などが整備され、うろおいのある空間が形成されていることから、これらを活かしたまちづくりが求められています。

(4) 安全・安心のまちづくりに関する課題

多摩川沿いは浸水想定区域であるため、防災・減災対策が求められています。また、都市拠点として多くの人が集まる場所であることから、災害時における帰宅困難者対策が求められています。

さらに、市民の利便性向上のための行政機能の充実が求められています。

(5) 生活環境づくりに関する課題

都市拠点として土地の高度利用が図られていますが、周辺は住宅地であるため、住環境との調和を図ることが求められています。また、都市拠点としてふさわしい景観の誘導が求められています。



聖蹟桜ヶ丘地域の住宅について



聖蹟桜ヶ丘地域は、多摩川と大栗川という豊かな水辺に恵まれ、「かわまちづくり」を活用して人々を呼び込む大きな資源を持っています。しかし、この地域はハザードマップに示されるように浸水想定区域でもあり、自然の恩恵とリスクが共存しています。このような地域内で求められる住宅のあり方はどのようなものでしょうか。

まず、重要なのは災害に対する備えです。浸水リスクを考慮した住宅設計が良いと思います。具体的には、基礎を高くする、1階部分を駐車場や倉庫として利用し、居住スペースを2階以上に配置することが考えられます。また、防水性の高い建材を使用し、住宅の外壁や窓に防水対策を施すことも必要ではないかと思います。さらに、周辺のインフラ設備を知っておくことも重要であり、散歩などの機会を利用して常に排水設備や堤防の状態の確認、避難ルート等のチェックも必要でしょう。

また、自然環境と調和した住宅づくりも大切です。多摩川と大栗川の利点や景観を生かしつつ、住まう人が自然と触れ合える環境の創造も重要です。例えば、住宅の庭やベランダに緑地を設けるなど、自然を取り入れた居住空間を作ることで、生活の質を向上させることができるでしょう。

さらに、地域コミュニティの強化も欠かせません。災害時には、地域住民同士の連携が必要となります。そのため、庭先を利用し近隣の住民同士が交流しやすいスペースを設けることも良いでしょう。また、コミュニティセンターやイベントスペースを利用することなども地域を知るという観点からも大きなポイントです。そして定期的に地域の防災訓練や交流イベントに参加することで、住民同士の絆を深めるようにすることも大切です。

総じて、聖蹟桜ヶ丘地域における住宅のあり方は、防災対策を重視しつつ、自然環境と調和し、地域コミュニティを強化することが欠かせません。その結果として安全で快適な居住環境を確保でき、地域全体の魅力を高めることになるでしょう。住宅もまちづくりの重要な要素です。

3) 聖蹟桜ヶ丘駅周辺のまちづくり方針

(1) にぎわいづくりの方針

利便性が高く魅力的な拠点の形成

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺や川崎街道等の幹線道路沿道は、利便性の高さを活かし、店舗や飲食店の誘致により商業環境を強化します。人々が回遊でき、にぎわいがある商業地としての魅力の維持・向上を図ります。

「かわまちづくり」との連携などによる拠点の魅力向上

- ・ 地域住民、事業者や商店と連携を図り、多摩川河川敷における「かわまちづくり」や、地域資源などを活かして多くの来街者を呼び込み、交流によるにぎわいや滞留空間を創出することで、拠点の魅力向上を図ります。
- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅から多摩川や大栗川までのアクセス路を回遊軸とし、アクセスを分かりやすくすることでつながりを強化させ、拠点の回遊性の向上を図ります。



さくら通り

低未利用地の有効活用の促進

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅西側地区については、駅近くである利便性を活かし、良好な住環境の維持・向上と低未利用地等を有効活用したにぎわいと活力あるまちづくりを進めるため、土地利用転換を支える都市基盤整備の検討を行います。

(2) 都市基盤ネットワークの方針

乗り換え環境の充実

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅は、多くのバス路線が乗り入れる交通結節点としての機能を有していることから、交通モード間の乗り換えの利便性、安全性の向上に取り組めます。
- ・ 様々な移動手段に対応できるよう、新たな交通モードに対応できる環境整備の検討を推進し、移動しやすい環境を形成します。

安全・安心に利用できる交通環境の整備

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺は、歩道や車道が狭い場所が多く、歩行者、自転車、自動車が集中する場所があることから、安全で安心して利用できる歩行者動線や自転車動線の確保、利用しやすい駐輪場や駐車場など、これまでの都市基盤を活かしつつ、利用者のニーズや利用状況の把握に努めながら、交通環境の整備を検討します。
- ・ 多くの人々が集まり、様々な施設が集中する地区であることから、誰もが安全で歩きやすい空間を形成するため、段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置などのバリアフリー化を推進します。
- ・ 多摩市道路整備計画で重要整備路線に位置づけられた路線については、早期の整備を推進し、安全な道路環境の向上を図ります。

居心地が良く歩きたくなる空間の形成

- ・ 歩行環境の改善を図り、居心地が良く歩きたくなる空間の形成を促進し、回遊性の向上を図ります。
- ・ 来街者の増加への対応や、にぎわいとゆとりのある空間を確保するため、聖蹟桜ヶ丘駅周辺における滞留空間の創出を目指します。

京王線の高架化促進

- ・ 踏切による地域の分断を解消し、安全性や利便性の向上を図るため、京王線聖蹟桜ヶ丘駅から西側の高架化を促進します。

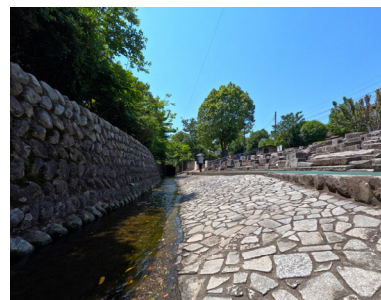
(3) 水とみどりの保全・整備の方針

「かわまちづくり制度」による居心地のよい水辺環境づくり

- ・ 川のある豊かな日常を実現し、まちの魅力を高めるため、国土交通省の「かわまちづくり制度」による、多摩川河川敷の有効活用や、人々が集い・憩う場として整備した広場を維持・活用することで、使いやすく居心地のよい水辺環境づくりを進めます。

地域資源や水辺環境を活かした拠点の回遊性向上

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺にある歴史・文化を伝える地域資源と、多摩川や大栗川のみならず、せせらぎなどの水路を含めた水辺環境を有機的に繋ぎ、拠点の回遊性向上を図ります。
- ・ 霞ヶ関緑地保全地区など周辺にある公園・緑地と連携を図り、身近に自然を感じることでできる拠点を目指します。



大河原公園

うるおいのある都市空間の形成

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺の聖蹟Uロードやさくら通りは、街路樹の植栽や沿道建築物の屋上緑化などの推進により、うるおいのある都市空間の形成を図ります。
- ・ 多摩川や大栗川が身近にある環境を活かし、「かわまちづくり」や、護岸や川沿いの道路整備、街路樹の修景などにより水辺空間の良好な景観の形成を図ります。

(4) 安全・安心のまちづくりの方針

浸水・防災対策の推進

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺は浸水想定区域であるため、グリーンインフラの観点から水やみどりの豊かな自然環境を活かしつつ、国や東京都と連携を強化し、多摩川や大栗川における総合的な流域治水対策の取組みを推進します。
- ・ 垂直避難や水平避難などをはじめとした浸水・防災対策について、地域とともに検討を進めます。

帰宅困難者対策の推進

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺には、帰宅困難者の一時滞在施設として、ヴィータ・コミュニネ、関・一つむぎ館が指定されています。都市拠点として多くの人が集まる場所であることから、駅周辺の事業者と連携して、帰宅困難者対策に向けた取組みを推進します。

行政機能の充実

- ・ 市民の利便性向上のため、聖蹟桜ヶ丘駅周辺における行政機能の充実を図ります。

(5) 生活環境づくりの方針

周辺住環境への配慮

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺は住宅地が広がっていることから、川崎街道やさくら通り沿道は、後背部との住環境の調和を図ります。

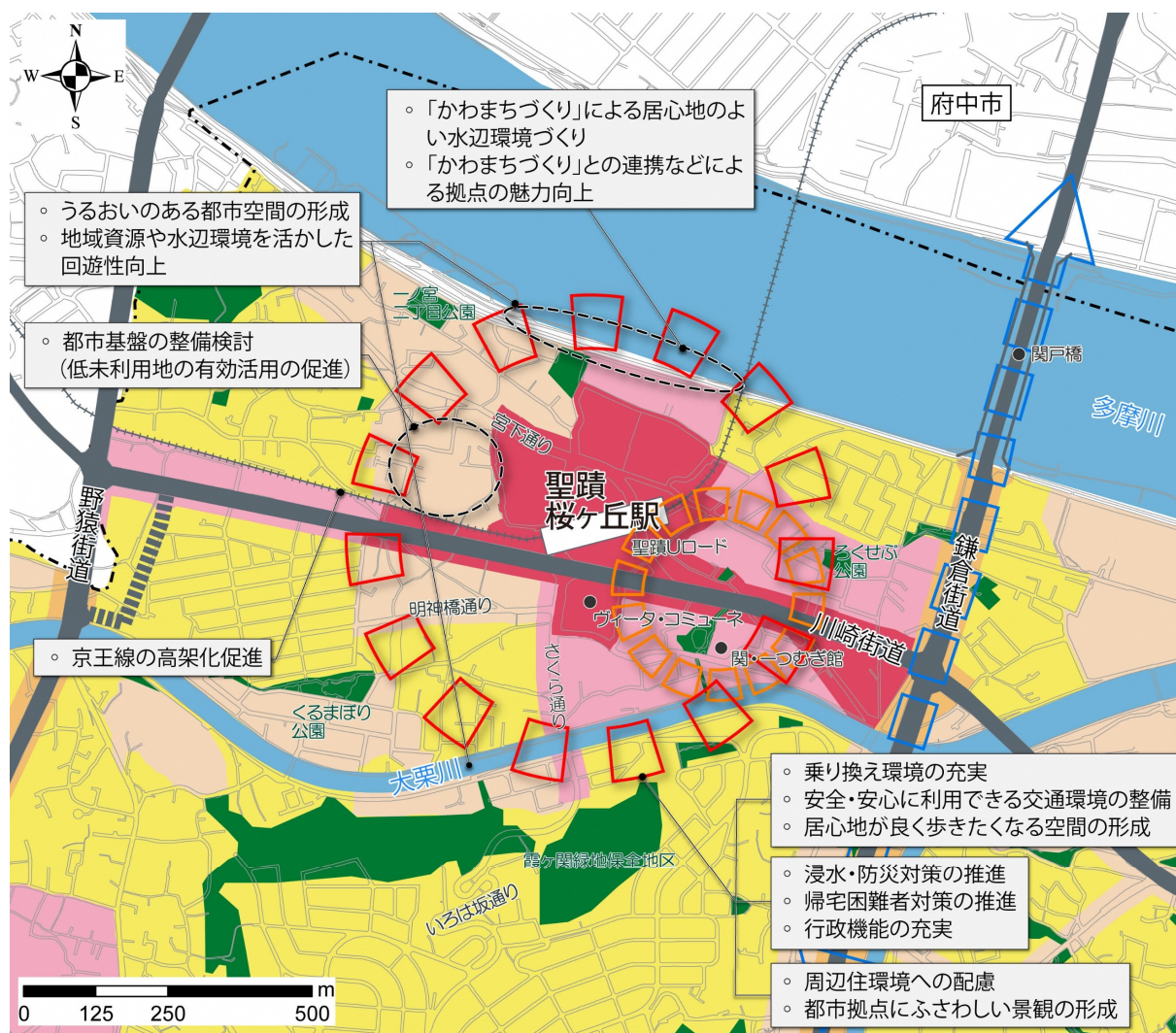
都市拠点にふさわしい景観の形成

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅周辺の市街地開発事業により整備された区域の景観の保全を図るとともに、周辺の住宅地に配慮した景観の形成を図ります。



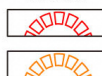
桜ヶ丘地区

■聖蹟桜ヶ丘駅周辺のまちづくり方針図



凡 例

<拠点>



<軸>



<ゾーニング>



2-2 多摩センター駅周辺

1) 多摩センター駅周辺の現況と特徴

(1) 多摩センター駅周辺の概況

- ・多摩センター駅周辺は、駅南側を中心に建物規模が大きい商業施設や業務施設、アミューズメント施設などが立地しており、多くのイベントが開催され、市内外からの来訪者が多くなっています。
- ・駅南側は、多摩ニュータウン開発当時の時代背景（ニーズ）から、多摩中央公園やペDESTリアンデッキをはじめとする都市基盤が充実しているほか、多摩市立中央図書館や、パルテノン多摩などの施設が立地しています。一方、宿泊施設の撤退や空きテナントの発生、未利用地の存在など、有効利用されていない土地や建物がみられます。
- ・駅北側は、小規模な商業施設や業務施設が広がり、多摩ニュータウン通り以北は集合住宅や戸建住宅などが立地しています。

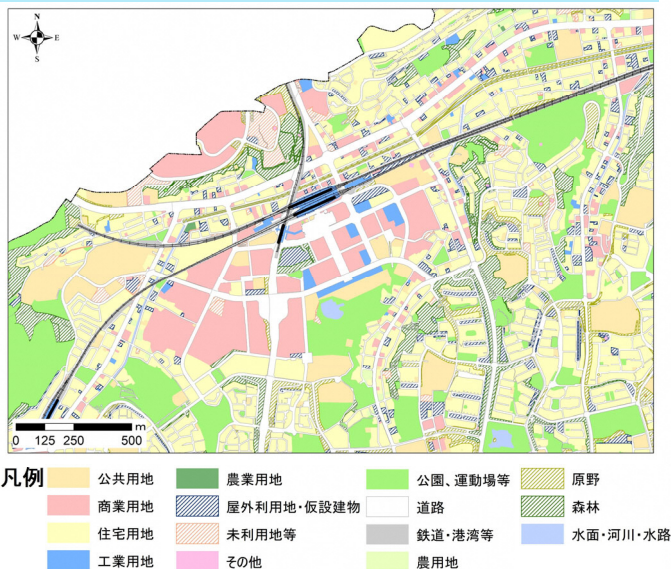


図 多摩センター駅周辺の土地利用現況
(出典:令和4年 土地利用現況調査)

(2) 広域交通環境の変化

- ・多摩都市モノレールの町田方面等の延伸や、京王相模原線の終着駅である橋本駅付近を停車駅とするリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）が整備中であり、本市への来訪者数の増加などが見込まれることから、広域交通環境の変化に配慮したまちづくりが必要です。

(3) 駅前空間の利便性

- ・バス乗り場には、八王子市や町田市など市内外を結ぶバス路線や空港連絡バスが乗り入れています。
- ・駅から続くパルテノン大通りをはじめ、広範囲に自転車歩行者専用道路が整備されており、安全な歩行環境が確保されています。



多摩センター駅
(バス乗り場)

2) 多摩センター駅周辺におけるまちづくりの課題

(1) にぎわいづくりに関する課題

多摩ニュータウンの中心として商業・業務等の多様な都市機能が高度に集積する多摩センター駅周辺は、近年、宿泊施設の撤退や商業施設での空きテナントの発生が見られ、にぎわいや活力の低下が懸念されています。

多摩ニュータウン開発から約50年が経過し、計画的に整備された都市基盤や施設は老朽化が見られるとともに、社会情勢の変化に伴い事業者や来訪者のニーズも変化しており、有効に活用されていない状況です。

そのため、「まちづかい」の視点に立ち、低未利用地の活用や、他市には見られない大きな特性である広幅員の自転車歩行者専用道路など、既存の都市基盤や施設を活用しながら、事業者や来訪者のニーズに合わせ、ここに来たいという魅力やにぎわいのある拠点の形成を進めていく必要があります。

また、多摩センター駅周辺では様々な地域組織があり、それぞれまちづくりの取り組みを進めていることから、多摩センター地区の目指す方向性に関して共有を図り、地域組織と連携したまちづくりを進めていく必要があります。

さらには、駅南側と北側の連携を強化することによる回遊性の向上が求められています。

(2) 都市基盤ネットワークに関する課題

多摩センター駅は今後、多摩都市モノレール町田方面等の延伸などにより広域交通環境の変化による来街者の増加が見込まれることから、乗り換えしやすい環境やまちへの回遊性の向上が求められています。

また、新技術の進展を踏まえた新たな交通モードに対応できる環境の整備が求められています。

さらに、バス乗り場の利用環境の向上など、既存施設を活かしながら、誰もが安全・安心に利用できる交通環境が求められています。

(3) 水とみどりの保全・整備に関する課題

多摩センター南通り、稲荷橋通りなどの幹線道路沿いや乞田川沿いには街路樹などが整備されており、うるおいのある空間が形成されていることから、これらを活かしたまちづくりが求められています。

(4) 安全・安心のまちづくりに関する課題

都市拠点として多くの人が集まる場所であることから、災害時における帰宅困難者対策が求められています。また、市民の利便性向上のための行政機能の充実や、2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指すなかで、多摩地域の中心として、脱炭素型まちづくりを先導的に取組むことが求められています。

(5) 生活環境づくりに関する課題

これまで整備されてきた景観を踏まえた、都市拠点としてふさわしい景観の誘導が求められています。

3) 多摩センター駅周辺のまちづくり方針

(1) にぎわいづくりの方針

多様な機能が高度に集積した、多世代にとって利便性の高い都市拠点の形成

- ・ 多摩センター駅は、多摩ニュータウンの交通結節点であり、八王子、立川、町田と並ぶ多摩地域の中心として、業務・産業、商業、教育・文化、アミューズメント・テーマパーク、医療・福祉、公共・公益など、多様な機能が高度に集積した、多世代にとって利便性の高い都市拠点を形成します。

商業環境の魅力向上や雇用の創出に資する土地利用の推進

- ・ 多摩センター駅周辺は、商業・業務機能が集積しています。今後、多摩都市モノレールの延伸やリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）の開業など、新たな交通網が整備されることから、店舗や飲食店の誘致による商業や業務機能の立地を促進し、全ての世代、性別、障害の有無等に関わらず、みんながここに来たいという商業環境の魅力向上や雇用の創出によるにぎわいの形成を図るとともに、これらに資する土地利用の推進を図ります。

住機能の導入による、新たな魅力や価値の創造

- ・ 多摩センター駅周辺は、駅周辺の施設を有効に活用した職住近接などの多様な生活環境の形成を目指し、既存の都市機能の規模を考慮しつつ適切な開発を誘導しながら住機能の導入を進め、新たな魅力や価値の創造を図ります。

駅北側・西側の土地利用の推進と、駅南側と北側の連携による回遊性の向上

- ・ 多摩センター駅北側の八王子市境周辺地区は、研究開発機能の集積を図るなど、特色ある地区として施設の立地を誘導します。
- ・ 多摩ニュータウン通り、多摩センター東通りの一部や稲荷橋通りの一部などは、幹線道路の利便性を活かした商業・業務地の形成を図ります。
- ・ 中沢二丁目北側地区周辺は、多摩南部地域病院などが立地していることから、医療施設などの立地を促進します。



多摩センター駅 北側

- ・ 多摩センター駅北側は、商業が集積し、乞田川沿いの豊かな水辺環境を有することから、駅南側とのつながりを強化し、拠点の回遊性向上を図ります。

「（仮称）まちのビジョン」と地域組織との連携による取組みの推進

- ・多摩センター地区のまちのニーズと、行政、企業の課題がマッチングしたテーマを基軸とし、作成を予定している「（仮称）まちのビジョン」を基に、地域で活動する組織と連携してシビックプライドを醸成するとともに具体的な整備内容等を検討し、実現に向けた取組みを推進します。
- ・多摩センター駅周辺の各施設や各機能の連携に際しては、地域が主体となりエリア価値向上に向けた組織化を促進し、公共と民間が一体となり地区のにぎわい創出に取組みます。

整備された施設や都市基盤を有効活用した新たな魅力や価値の創造

- ・既存施設を活かしつつ、時代にあった機能へ変化させ、各施設や機能に連続性や関係性を持たせ、新たな価値を創造し、来街者の増加を図ることで拠点の魅力向上を図ります。
- ・多摩センター駅周辺は、広幅員の自転車歩行者専用道路のネットワークが形成されています。この特徴ある都市基盤を活かして更新することにより、駅周辺の各施設への移動をしやすくします。さらに、居心地が良く歩きたくなる空間を形成し、回遊性を向上させ、来訪者や滞在時間の増加を図るとともに、多様な主体者が活動する魅力や活力・にぎわいがあふれるまちを形成します。
- ・パルテノン大通り（多摩センター南北線）や多摩センター東西線は、広幅員の自転車歩行者専用道路で多くの人々が利用するペDESTリアンデッキとなっています。道路沿道には施設等が多く立地していることから、ペDESTリアンデッキにおけるにぎわいや滞留空間の創出、歩行空間の改善を促進します。

低未利用地の活用の促進

- ・計画的に整備された都市基盤や、まとまった規模の敷地を有効活用し、土地の高度利用による低未利用地の活用を促進します。また、社会実験の場合など暫定的な利用などによる、まちのにぎわいの形成に寄与する利用形態の検討を進めます。

（２）都市基盤ネットワークの方針

多摩都市モノレール町田方面等の延伸の早期実現

- ・多摩都市モノレールの町田方面等の延伸の早期実現に向け、モノレール沿線まちづくり構想（令和6（2024）年3月策定）に基づく取組みを推進します。



多摩都市モノレール

乗り換え環境の充実とまちへの回遊性の向上

- ・多摩センター駅は、鉄道2路線とモノレールに加え、多くのバス路線が乗り入れる本市最大の交通結節点です。多摩都市モノレール町田方面等の延伸やリニア中央新幹線神奈川駅（仮称）の開業により、新たな来街者が見込まれることから、駅南

側と北側との連携強化、交通モード間の乗り換えの利便性、安全性の向上に取り組むとともに、まちへの回遊性の向上を図ります。

- ・新たな交通モードに対応できる環境整備の検討を推進し、移動しやすい環境を形成します。

安全・安心に利用できる交通環境の整備

- ・多摩センター駅からペデストリアンデッキで多摩中央公園方面に移動する際の高低差や、駅前広場及びバス乗り場のバリアフリー対応等に課題が生じています。そのため、バス乗り場の利用環境の向上を図るなど、誰もが安全・安心に利用できる交通環境を整備します。
- ・多摩センター駅周辺にある自転車歩行者専用道路は、新たな交通モードによる移動の実現など安全で快適に移動できるバリアフリー環境の実現に向けた検討により、歩行環境の改善に向けた取組みを促進します。

(3) 水とみどりの保全・整備の方針

うるおいのある都市空間の形成

- ・多摩センター南通り、稲荷橋通りなどの幹線道路沿いや乞田川沿いは、街路樹の植栽や水辺空間などによる、うるおいのある都市空間の形成を図ります。



乞田川

(4) 安全・安心のまちづくりの方針

帰宅困難者対策の推進

- ・多摩センター駅周辺には、帰宅困難者の一時滞在施設として、パルテノン多摩が指定されています。都市拠点として多くの人が集まる場所であることから、駅周辺の事業者と連携し、帰宅困難者対策に向けた取組みを推進します。

行政機能の充実

- ・市民の利便性向上のため、新庁舎建設にあわせて、多摩センター駅周辺における行政機能の充実を図ります。

先導的に取り組む脱炭素型まちづくり

- ・多摩センター駅周辺は、地域冷暖房区域として各施設に蒸気によるエネルギー供給が図られています。多摩センター駅周辺に立地する多くの大規模事業者は、脱炭素化を企業目標として取組みを進めており、自主的・先導的に2030年までの脱炭素化を目指しています。先導的に脱炭素化を進める事業者を支援し、その取組みを市全域に波及させるため、国の交付金等を活用し、再生可能エネルギーの利用拡大・省

エネルギー対策を積極的に支援します。

- ・ 2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指すなかで、多摩地域の中心として先導的に脱炭素社会に向けたまちづくりの取組みを促進し、魅力的かつ持続可能な都市拠点を形成します。

（５）生活環境づくりの方針

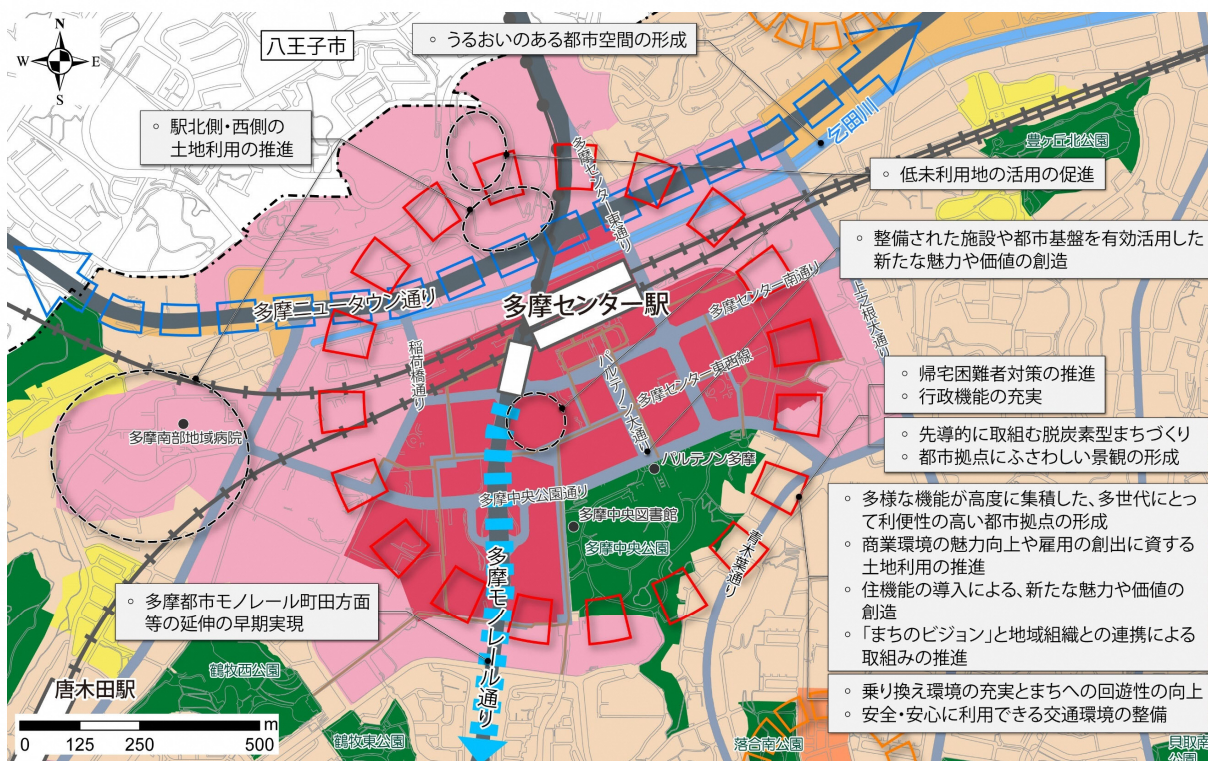
都市拠点にふさわしい景観の形成

- ・ 商業・業務機能などの高度な都市機能が集積した、にぎわいと風格のある都市型の景観の形成を図ります。
- ・ 多摩センター地区のシンボルであるパルテノン大通りは、これまで整備されてきた景観を活かしながらにぎわいと風格のある景観を形成します。また、パルテノン大通りと直交する多摩センター東西線は、にぎわいの軸としての景観の形成を図ります。



パルテノン大通り

■多摩センター駅周辺のまちづくり方針図



凡 例

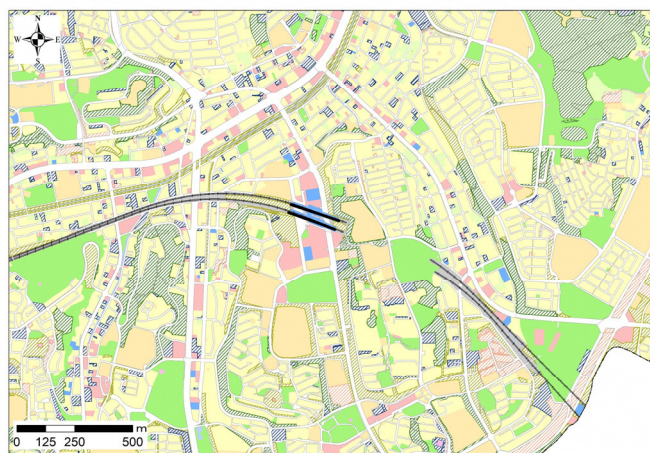
自転車歩行者 専用道路	<軸>	<ゾーニング>	
	軸	広域型商業・業務地	中低層住宅地
<拠点>	広域幹線道路	複合型商業・業務地	低層住宅地
都市拠点	補助幹線線道路	沿道型商業・業務地	主な公園・緑地
地域拠点	モノレール	生活サービス関連地区	
	鉄道		
	鉄道・モノレール(延伸)		
	河川		

2-3 永山駅周辺

1) 永山駅周辺の現況と特徴

(1) 永山駅周辺の概況

- ・ 永山駅周辺は、商業施設や業務施設、遊興施設、医療施設、公共施設などの生活利便施設が集約したコンパクトな都市構造となっています。
- ・ これらの生活利便施設の周辺に、集合住宅や戸建住宅などの住宅地が広がっており、拠点と住宅地の距離が近いことが特徴です。



凡例	公共用地	農業用地	公園、運動場等	原野
	商業用地	屋外利用地・仮設建物	道路	森林
	住宅用地	未利用地等	鉄道・港湾等	水面・河川・水路
	工業用地	その他	農用地	

図 永山駅周辺の土地利用現況
(出典: 令和4年 土地利用現況調査)

(2) 建物の高経年化と更新

- ・ 諏訪・永山地区は、多摩ニュータウンの初期入居地区であり、駅周辺の住宅地では建替えが行われている場所もありますが、地域全体として建物の高経年化が進んでおり、更新の時期を迎えています。

(3) 地形的特徴

- ・ 永山駅周辺は、多摩ニュータウン開発により丘陵地を整備した地域であることから、豊かなみどりや地形を活かした景観などが魅力であるものの、高低差が大きく、駅周辺の南北の移動や、駅から周辺地区へアクセスする際には、階段による移動が必要です。

(4) 拠点の交通環境

- ・ 京王相模原線と小田急多摩線の2路線が乗り入れています。
- ・ 駅、駅前広場、通路等の階層が異なる構造であるとともに、バス停が東西2箇所に分散され、利用者にとって分かりにくい構造となっています。



永山駅 西側

2) 永山駅周辺におけるまちづくりの課題

(1) にぎわいづくりに関する課題

永山駅周辺は、本市の中心に位置し、駅近くに三次救急医療施設である日本医科大学多摩永山病院が立地するなど、医療機能や生活利便施設がコンパクトに集積しています。今後も、多摩センター駅と連携しつつ、商業や公共・公益施設など多様なニーズに対応し、生活サービス機能を中心とした都市機能を集積・充実させていくことが求められています。

これらは、今後進められる南多摩尾根幹線沿道における土地利用転換や、周辺住宅地にある聖ヶ丘、諏訪・永山の近隣センターと連携し、互いに補完しながら進めていくことが求められています。

駅周辺の建物の高経年化や施設の老朽化が進んでいますが、更新の時期は様々であることから、事業者との調整・協力が不可欠です。そのため、将来においても拠点としての魅力を維持・向上し、多世代が暮らしやすく、利用しやすいまちとしていくために、将来の駅周辺のあり方やまたそれを実現していくためのビジョン、進め方を検討していくことが必要です。

(2) 都市基盤ネットワークに関する課題

永山駅周辺は、歩車分離による交通環境が整備されていますが、通路に高低差があることや、バス乗り場が東西に分散しているなど課題があります。

そのため、乗り換えしやすい環境の整備、駅周辺の再構築の際には安全で安心に利用できる交通環境の整備、歩きやすくにぎわいを感じることができる空間の形成が求められています。

また、新技術の進展を踏まえて新たな交通モードに対応できる環境の整備が求められています。

(3) 水とみどりの保全・整備に関する課題

鎌倉街道や多摩ニュータウン通りなどの幹線道路沿いや乞田川沿いには街路樹などが整備され、うるおいのある空間が形成されていることから、これらを活かしたまちづくりが求められています。

(4) 安全・安心のまちづくりに関する課題

都市拠点として多くの人が集まる場所であることから、災害時における帰宅困難者対策が求められています。また、市民の利便性向上のため、行政機能の充実が求められています。

(5) 生活環境づくりに関する課題

都市拠点として、また多摩ニュータウンの玄関口としてふさわしい景観の誘導が求められています。

3) 永山駅周辺のまちづくり方針

(1) にぎわいづくりの方針

生活しやすく利用しやすい拠点の形成

- ・ 新たな公共・公益施設、生活利便施設の導入、三次救急医療施設である日本医科大学多摩永山病院を中心とした医療・福祉拠点化などのほか、将来を見据えた商業・業務機能を導入し、生活サービス機能を中心とした都市機能を充実・集積させることにより、多世代が暮らしやすく利用しやすい拠点の形成を図ります。
- ・ 店舗や飲食店の誘致により、商業環境のさらなる強化とにぎわいの創出を図ります。

駅周辺再構築に向けた土地利用の検討

- ・ 永山駅周辺は、施設の老朽化や機能の低下が顕在化しています。居住者の高齢化が進む中、高低差がある地形のためバリアフリー化に課題があり、歩行者動線が分かりづらい状況です。そのため、駅前空間の再整備や駅隣接区域における土地活用など、駅周辺の再構築と必要な機能を実現する土地利用の検討を推進します。
- ・ 永山駅周辺では複数の地権者が施設を所有し、完成時期も異なることから、事業者間で将来の駅周辺における再構築ビジョンの設定・共有化を図り、再構築に向けた取組みを推進していきます。また、関係者間の連携強化やエリアマネジメントの組織化を図り、拠点としてのにぎわいを創出していきます。
- ・ 必要に応じて、計画的な土地の高度利用化や都市計画の変更、隣接する緑地への都市機能の誘導の可能性などの検討を行い、複合的でコンパクトな拠点の形成を図ります。



永山駅周辺

南多摩尾根幹線沿道や近隣センターとの連携・補完

- ・ 南多摩尾根幹線の諏訪・永山沿道地区における土地利用転換により導入される機能との連携を図り、互いに補完しながら、駅前にふさわしい都市機能が集約された都市拠点を形成します。
- ・ 周辺住宅地にある聖ヶ丘、諏訪・永山の近隣センターと連携を図り、互いに補完しながら、都市拠点としての立地を活かし、医療・福祉、子育てなど生活支援機能の充実を図ります。

(2) 都市基盤ネットワークの方針

乗り換え環境の充実

- ・ 永山駅は、鉄道2路線や多くのバス路線が乗り入れる交通結節点としての機能を有していることから、交通モード間の乗り換えの利便性や安全性など魅力の向上に取り組めます。
- ・ 永山駅周辺拠点の再構築にあわせた駅前広場の再整備について検討を進めていきます。
- ・ 新たな交通モードに対応できる環境整備の検討を推進し、移動しやすい環境を形成します。

安全・安心に利用できる交通環境の整備

- ・ 現在バス乗り場が分散されていることから、駅周辺の再構築に際しては、移転・拡充による視認性の確保や乗り換え環境の安全性・利便性の向上により、誰もが安全・安心に利用できる交通環境を整備します。
- ・ 歩行者、自転車、自動車の各動線を考慮しつつ、利用者のニーズや利用状況の把握に努めながら、駅周辺の交通環境の整備を検討します。
- ・ 周辺の住宅地へつながる歩行環境の維持・改善を図ります。



永山駅 東側

歩きやすく利用しやすい空間の形成

- ・ 駅周辺の再構築に際しては、今後更に進行する高齢化に対応するため、施設への明確な動線の確保やバリアフリー化など、誰もが利用しやすく分かりやすい歩行者動線を確保します。また、人々が集い、活動・滞留できる空間を創出し、コンパクトながらも歩きやすく、にぎわいを感じることができる空間の形成を目指します。

(3) 水とみどりの保全・整備の方針

うるおいのある都市空間の形成

- ・ 幹線道路沿いや乞田川沿いは、街路樹の植栽などによる、うるおいのある都市空間の形成を図ります。



乞田川

（４）安全・安心のまちづくりの方針

帰宅困難者対策の推進

- ・ 都市拠点として多くの人が集まる場所であることから、帰宅困難者対策に向けた取り組みを推進します。

行政機能の充実

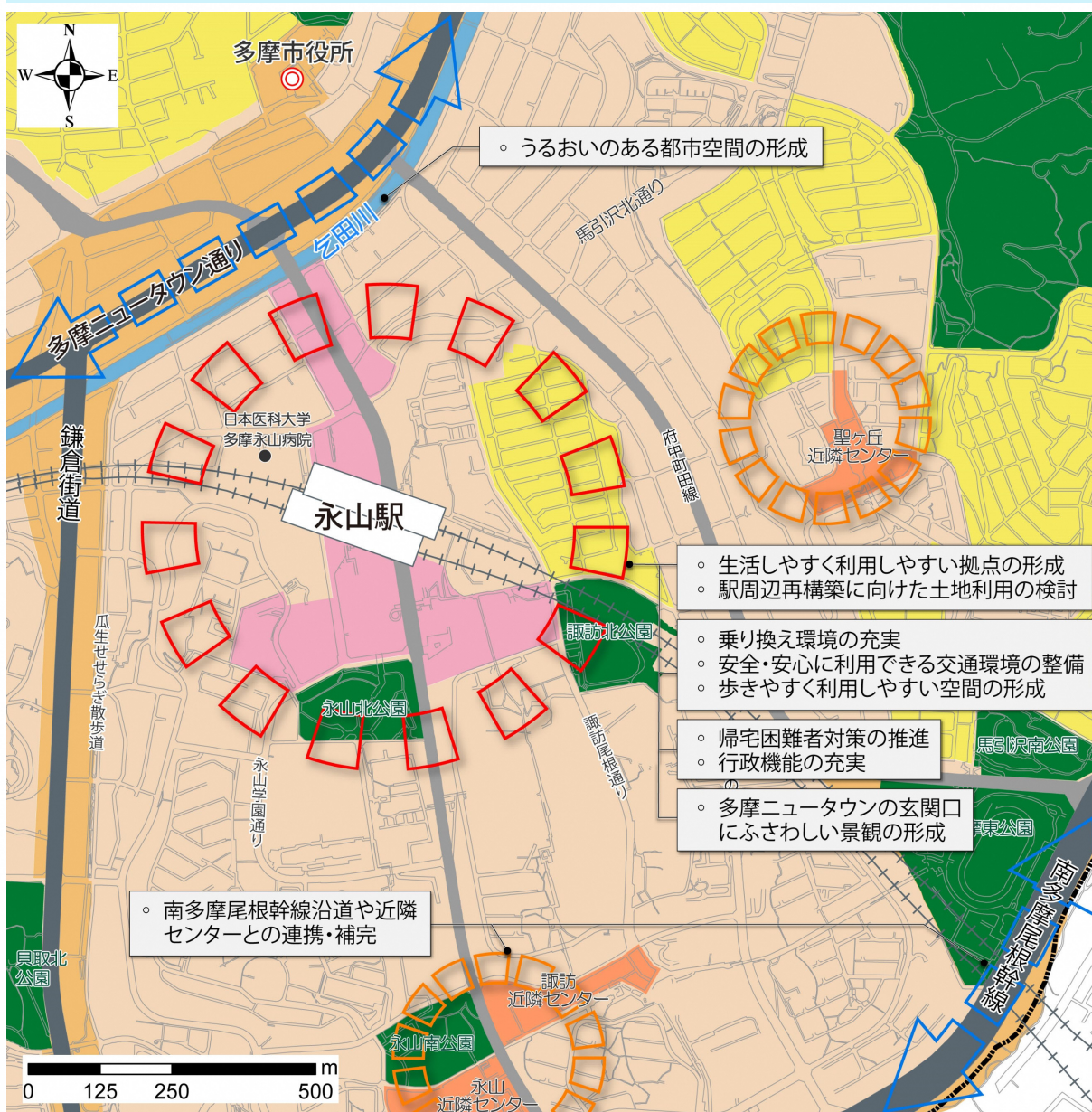
- ・ 市民の利便性向上のため、永山駅周辺における行政機能の充実を図ります。

（５）生活環境づくりの方針

多摩ニュータウンの玄関口にふさわしい景観の形成

- ・ 多摩ニュータウンの玄関口としてふさわしい景観の形成を図ります。

■ 永山駅周辺のまちづくり方針図



凡 例

<拠点>

- 都市拠点
- 地域拠点

<軸>

- 軸
- 広域幹線道路
- 補助幹線道路
- 鉄道
- 河川

<ゾーニング>

- 複合型商業・業務地
- 沿道型商業・業務地
- 生活サービス関連地区
- 中低層住宅地
- 低層住宅地
- 主な公園・緑地

2-4 南多摩尾根幹線沿道

(1) にぎわいづくりの方針

- にぎわい・やすらぎ・雇用の創出の場を実現する産業・業務、商業機能などの誘導
 - ・ 南多摩尾根幹線沿道のうち、諏訪・永山沿道地区は、都心からのフロントエリアとして、互いに補完しながら、永山駅周辺・近隣センターと連携を図ります。南多摩尾根幹線の全線4車線化整備により向上する広域アクセス性を活かし、にぎわい・やすらぎ・雇用を創出する場を実現するため、次世代を見据えた、店舗、事務所、流通関連施設、研究施設等の産業・業務、商業機能などを誘導します。
- 新たな来街者・定住者の呼び込みと、多摩ニュータウン全体の活性化
 - ・ 子育て・交流・スポーツ施設等が複合した面的な土地利用転換及び既存の公園や周辺施設などとの連携により、子育て世帯を中心とした新たな来街者や定住者を呼び込むとともに、地区全体の関係人口を増やし、多摩ニュータウン全体の活性化を図ります。
- 次世代の社会課題を解決するイノベーションの創出
 - ・ 超高齢社会への対応、公民連携による災害復興力のある地域防災の強化、自動運転の推進、自然環境との共生に向けたエネルギーマネジメントなどによる脱炭素社会の実現など、次世代の社会課題を解決するイノベーションの創出を目指します。
- 都市基盤整備や周辺住宅地の環境に配慮した、用途地域の変更
 - ・ 誘導機能に合わせた都市基盤整備を行うとともに、周辺住宅地の環境に配慮しつつ、用途地域等の変更及び地区計画の策定・変更を行います。
- サービスインダストリー地区の機能の維持・向上
 - ・ サービスインダストリー地区（特別業務地区）では、産業・業務機能の維持・向上を図ります。
- 貝取・豊ヶ丘地区の沿道における土地利用転換の検討
 - ・ 南多摩尾根幹線沿道のうち、貝取・豊ヶ丘地区の沿道は、今後の団地再生にあわせて各地権者等と連携し、土地利用転換の検討を進めます。
 - ・ 東京多摩フットボールセンター・南豊ヶ丘フィールド（旧南豊ヶ丘小学校）は、周辺の都市公園とともにスポーツ施設としての機能を有しており、その機能の継続・充実が求められていることから、周辺の住環境に配慮しつつ、適切な土地利用を誘導します。
- 大学との連携の推進
 - ・ 南多摩尾根幹線沿道の南側に立地する国士舘大学や大妻女子大学と、まちづくりに関する取組みや連携を推進します。また、恵泉女学園大学用地については、跡地活用に関して、周辺の環境に配慮した適切な誘導を図ります。
- 唐木田駅周辺のにぎわいの形成や都市基盤施設の機能更新
 - ・ 唐木田駅周辺は、南多摩尾根幹線と鉄道が交差する特性を活かし、駅周辺に生活サ



東京多摩フットボールセンター・南豊ヶ丘フィールド

ービス機能の充実を図ることで、にぎわいの形成を進めます。

- ・多摩清掃工場は、安全で快適な都市生活を支える基盤施設として、周辺環境との調和に配慮しながら、将来を見据えた機能更新に向けた検討を進め、適切な配置・整備を図ります。

(2) 都市基盤ネットワークの方針

- 南多摩尾根幹線の全線4車線化整備の早期完了
 - ・広域アクセスのポテンシャルを活かすため、東京都と連携し、南多摩尾根幹線の全線4車線化整備を促進します。
- 誰もが移動しやすい環境の整備
 - ・南多摩尾根幹線沿道への公共交通ネットワークの充実、新たな交通モードなどを含めた様々な移動手段を活用し連携させることで、誰もが安全に安心して移動できる環境の構築を検討し、南多摩尾根幹線沿道を利用しやすい環境づくりを目指します。
- 歩行者・自転車ネットワークの形成
 - ・既存の歩行者・自転車ネットワークと接続させ、回遊性の向上など、利用しやすい環境を形成します。

(3) 水とみどりの保全・整備の方針

- みどりの適切な保全とネットワークの形成
 - ・よこやまの道、丘陵地の連続した斜面樹林、多摩東公園及び一本杉公園など、連続するみどりやまとまったみどりの適切な保全を図り、みどりのネットワークの形成を図ります。
- 街路樹の適切な管理とうるおいのある都市空間の創出
 - ・道路沿いの街路樹は適切な管理を行い、安全で安心、快適な道路空間を形成するとともに、うるおいのある都市空間を創出します。
- 公園・緑地の機能再編等
 - ・公園や緑地は、老朽化が進んでいることから、適切な維持管理を図りつつ、ニーズにあわせた公園機能の再編等を図ります。
- スポーツ施設機能の維持
 - ・多摩東公園や一本杉公園などは、スポーツ施設としての機能維持を図ります。



よこやまの道

(4) 安全・安心のまちづくりの方針

- 広域的な幹線道路機能を活かした防災性の向上
 - ・南多摩尾根幹線の全線4車線化整備に伴い、複数の都市間や防災拠点との有機的な結びつきや、災害時の円滑な避難路や物資拠点の整備、緊急物資の輸送路が確保されるなど、広域的な幹線道路機能を活かした地域の防災性の向上を図ります。

(5) 生活環境づくりの方針

○ 住宅団地の再生による良質な住宅ストックの形成

- ・ 国や東京都、関係機関と連携して、既存住宅ストックの適正な維持管理を図るとともに、長寿命化に資する大規模修繕や建替え等、地域の実情に応じた再生方策に係る検討を促進します。

○ 生活サービス機能の導入による住環境の向上

- ・ 永山駅周辺、多摩センター駅周辺や近隣センターと連携を図り、互いに補完し合いながら、子育て支援施設や福祉施設など、地域の実情にあわせた生活サービス機能の導入を図り、子育て世帯を中心とした新たな定住者や多世代が住み続けられる住環境を形成します。

○ 幹線道路沿道の良好な景観形成

- ・ 東京都と連携を図りつつ、街路樹や街路植栽、沿道のみどりなどによる連続した豊かなみどりの形成や周辺と調和した街並みの形成を促進し、幹線道路沿道としての連続性のある景観の形成に努めます。



南多摩尾根幹線



南多摩尾根幹線（多摩都市計画道路 3・1・6 号線）は、調布市多摩川原橋左岸橋詰から稲城市のほぼ中央を東西に走り、多摩市の南側を経て、町田市小山町地先で町田街道（町田都市計画道路 3・3・36 号線）に至る延長約 16.5km、幅員 25 から 58mの都市計画道路です。昭和 44 年 5 月に都市計画決定された、多摩ニュータウンを東西に走る 3 本の幹線道路（東京都道 20 号府中相模原線（野猿街道）、多摩ニュータウン通り、南多摩尾根幹線）の内の一つです。完成の後、中央自動車道から稲城大橋、尾根幹線、国道 16 号をとり東名高速道路につながる広域幹線道路の一部を担っています。過去には、道路に近接している諏訪・永山地区の住民から、自然環境や生活環境の破壊につながるとの立場から計画の破棄を求める反対運動が起こりました。現在は、調布市内の多摩川原橋交差点から稲城市内の稲城福祉センター入口交差点の区間と、多摩市内の多摩市総合福祉センター前交差点から町田市内の町田街道との交差点までの区間は工事が完成し 4 車線道路として交通開放していますが、その他の区間は 2 車線の暫定供用となっています。平成 27 年、東京都は南多摩尾根幹線の整備方針を策定し、広域幹線道路として全線の 4 車線整備事業に取り組んでいます。また、多摩ニュータウン再生推進会議では、沿道土地利用を見直し、広域幹線道路沿道にふさわしい土地利用転換を図ると同時に、沿道住民の生活ニーズにあった利用を検討し、多摩ニュータウンの再生につなげていく方針です。