

第1章

尾根幹線沿道を取り巻く状況

2040年代の尾根幹線沿道における土地利用の方向性検討にあたり、2040年代を見据えて社会変化を想定した上で、尾根幹線沿道の魅力と課題を整理するとともに、ニュータウンを支える既存拠点との役割分担を整理します。

1 社会変化

本方針を検討する前提条件として、下記6つの視点で2040年代を見据えた社会変化を想定します。

① 少子高齢化・人口減少社会への対応

- ・2040年代には、少子高齢化が進展し、単身世帯が約半数を占め、人口密度も低下。上記に伴い、地域経済も縮小し、人手不足が深刻化
- ・一方で、外国人人材の受入れが増加し、産業や学業、住宅取得等様々な市場において外国人シェアが伸びる

※未来の戦略東京ビジョン・未来の戦略東京、第五次多摩市総合計画 第3期基本計画より想定

② コロナ禍を契機とした新たな価値観の定着

- ・新型コロナウイルス感染症の流行を契機に、職住近接・融合、公園・オープンスペース、自転車利用、リアルな体験の価値等、都心近郊の利便性とゆとりある緑を享受できる郊外都市の選別が顕著になるなど、人々・企業にて新たな価値観が定着

※未来の戦略東京ビジョン・未来の戦略東京より想定

③ 災害の激甚化・頻発化による防災性への意識の高まり

- ・2040年代には、平均気温がさらに上昇し、現在よりも深刻な異常気象・自然災害が発生
- ・住宅・産業等あらゆる面で、安全・安心で涼しく緑豊かな都市が望まれる

※未来の戦略東京ビジョン・未来の戦略東京より想定

④ 多様な交通モードのシームレスな利用の実現

- ・CASEと称される「コネクテッド (Connected)」、「自動化 (Autonomous)」、「シェアリング&サービス (Shared & Services)」、「電動化 (Electric)」が進み、人・モノ・サービスのあり方が進化・普及。多様な交通モードが選択・利用でき、シームレスな利用が実現

※国交省「2040年道路の景色が変わる」では、通勤帰宅ラッシュが消滅、公園のような道路に人が溢れる、人・モノの移動が自動化・無人化、店舗（サービス）の移動でまちが時々刻々と変化、災害時に「被災する道路」から「救援する道路」に、と将来像を設定

⑤ 気候危機へ対応する持続可能な社会の構築

- ・世界的な気候変動を気候危機と捉え、再生可能エネルギーへの転換や資源の有効活用など2050年での二酸化炭素排出実質ゼロを実現する持続可能な社会への転換を牽引

※未来の戦略東京ビジョン・未来の戦略東京より想定

⑥ 多様なイノベーションの活発化

- ICT（情報通信技術）を用いたIoT（モノのインターネット）やビッグデータ、AI（人工知能）等の技術革新が飛躍的に進展し、多摩地域は都の多摩イノベーションパーク構想に基づき、世界有数のイノベーション先進エリアの地位を確立し、日本のイノベーションを牽引
- 尾根幹線では、データ通信需要のさらなる増大に伴う情報処理施設の立地だけでなく、関連する多様な企業やスタートアップが立地し、既存企業・研究施設・大学も含め、分野の垣根も超えたイノベーションが活発化

※未来の戦略東京ビジョン・未来の戦略東京より想定

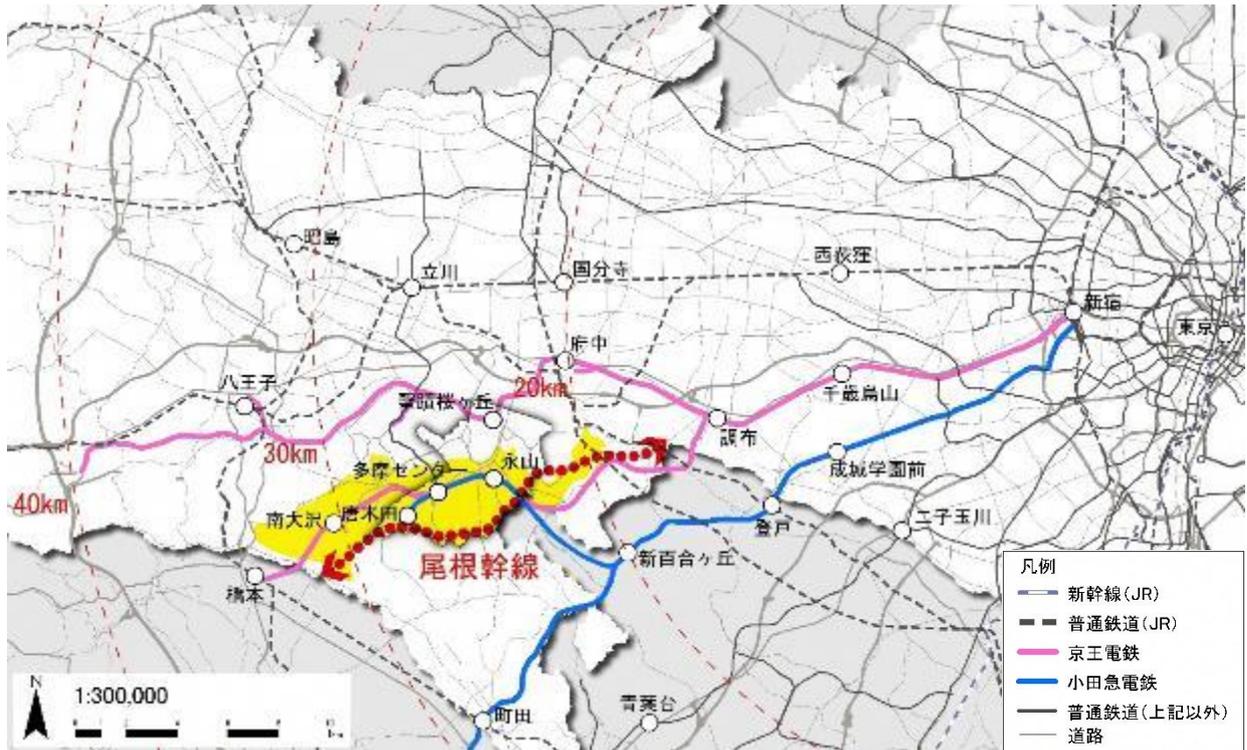
2 尾根幹線沿道の現状整理

(1) 尾根幹線沿道全体の魅力・課題

1) 位置

魅力・多摩ニュータウンは東京都心から約 25~40km の位置にあり、都心までの所要時間は鉄道で約 30 分、自動車では尾根幹線経由で約 40 分と都心までのアクセスが良好。

課題・新型コロナウイルス感染拡大以降、都心通勤型ライフスタイル需要の低下が見られるため、都心と郊外のバランスを図ったライフスタイルの変化への対応が求められる。



2) 地勢

魅力・多摩ニュータウンは多摩丘陵のほぼ中央に位置し、尾根幹線は丘陵の尾根部を通るため標高が高い。尾根幹線の沿道では多摩丘陵を感じる優れた眺望点やよこやまの道、公園など豊かな自然を親しめる。

課題・沿道の宅地との高低差が大きい箇所もあり、土地利用転換の際には考慮が必要。



出典：東京都『東京都縮尺 1/25000 平成 27 年度版地形図 (区部・多摩部)』をもとに作成

3) 防災

魅力・尾根幹線は、多摩ニュータウン通り、川崎街道、鎌倉街道とともに、東京都の緊急輸送道路に位置づけられ、沿道には防災拠点となる施設が数多くあり、広域的にも震災時における防災拠点を連絡する重要な路線。

・地震に関する地域危険度測定調査では、市内の尾根幹線沿道は危険度がランク1であり、防災性に優れている。尾根幹線は高台を通るため、沿道は水害リスクも少ない。

課題・防災面での課題は少ない。



尾根幹線沿道の指定拠点（各防災機関）

		種別	施設名称	所在地	
多摩市	1	救出救助拠点	大規模救出救助活動拠点	多摩市立陸上競技場	多摩市諏訪 4 丁目地内
	2		医療機関近接ヘリコプター緊急離着陸場	多摩市立多摩市東公園陸上競技場	多摩市諏訪 4-9
	3	ライフラインー電信電話	KDDI (株)	KDDI 東京Ⅱ	多摩市南野 3-15-3
	4			KDDI 東京Ⅲ	多摩市唐木田 3-7-1
	5			KDDI 東京Ⅳ	多摩市唐木田 3-2
	6	東京ガス (株)	東京ガス (株) 多摩整圧所 (倉庫)	多摩市唐木田 2-2809	
	7	輸送拠点ー地域内輸送ー地域内輸送拠点	区市町村庁舎等	多摩市立武道館・陸上競技場	多摩市諏訪 4-9
	8	輸送拠点-その他	都中央卸売市場	多摩ニュータウン市場	多摩市永山 7-4
稲城市	9	本部ー都・区市町村本庁舎等	区市町村庁舎	稲城市本庁舎	稲城市東長沼 2111
	10	主要初動対応ー消防ー稲城市消防本部	消防署	稲城消防署	稲城市東長沼 2111
	11	主要初動対応ー医療ー保健所	保健所	稲城市保健センター	稲城市百村 112-1
	12	救出救助拠点	医療機関近接ヘリコプター緊急離着陸場	稲城市立中央公園総合グラウンド	稲城市長峰 1-1
	13	輸送拠点ー地域内輸送ー地域内輸送拠点	区市町村庁舎等	稲城長峰スポーツ広場防災倉庫稲	稲城市長峰三丁目 10 番地の 1

資料：東京都地域防災計画 新再編（令和元年度修正）[別冊①資料]



出典：東京危険度マップ 東京 23 区+多摩地域（2019（平成 31 年）3 月 東京都都市整備局）

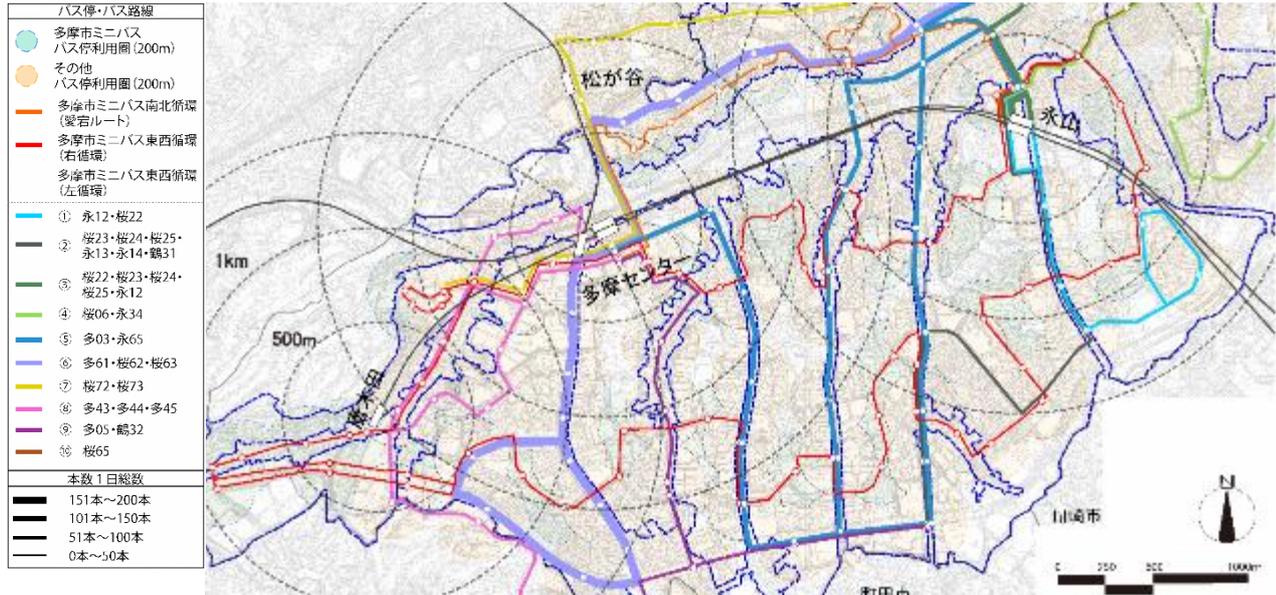
4) 交通

- 魅力**・多摩ニュータウン周辺には、北側に中央自動車道、西側に首都圏中央連絡自動車道が立地し、尾根幹線は西側で町田街道を通じて国道 16 号線に接続する。
- ・尾根幹線整備後は多摩ニュータウンを構成する稲城市・八王子市・町田市からの利用に加え、都心と神奈川へ抜ける良好な道路ネットワークが形成されるため、相模原市・調布市・川崎市エリアからの利用がしやすくなると予想でき、新たな需要に応じた魅力ある沿道の土地利用ポテンシャルの向上が期待される。
 - ・鉄道では、多摩都市モノレール・小田急多摩線等の延伸や橋本駅でのリニア中央新幹線の開通が検討・計画されており、開通に合わせて道路ネットワークを強化することで周辺市や広域からのアクセス性が一層向上することが期待される。
- 課題**・沿道の一部にはバスが走行していないため、公共交通機関の充実も課題。



出典：東京都都市整備局『都市づくりのグランドデザイン』(H29.9)、東京都都市整備局『多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』(H26.12)、国交省「鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果」『東京圏における今後の都市鉄道のあり方について』

■公共交通網



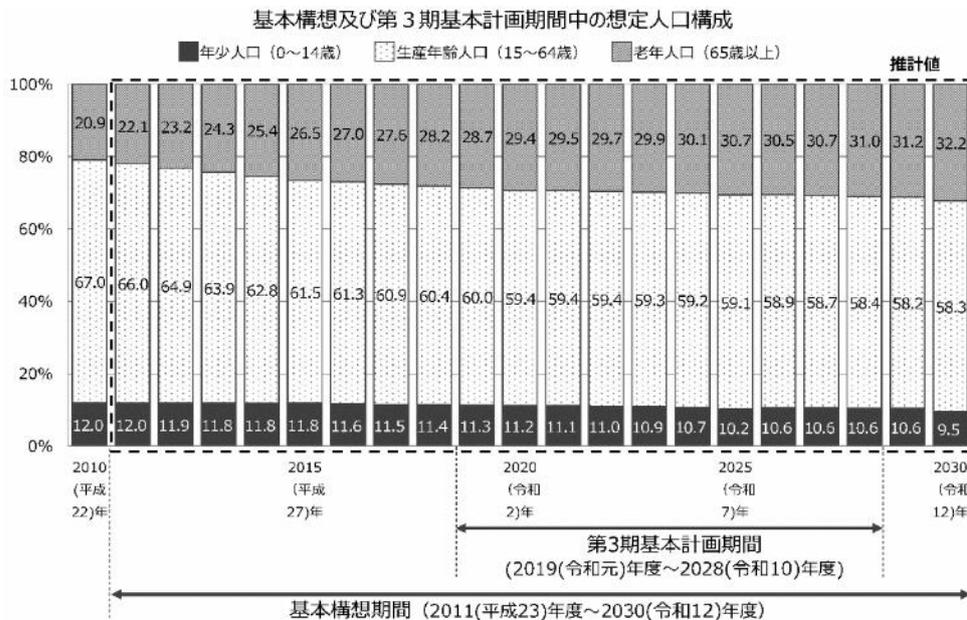
出典：各バス会社の路線図（バスルート、バス停）、及び時刻表（一日の本数）より作成

5) 人口

魅力・現状のニュータウン内でマンション供給や団地建替えなどが行われると、若年世帯を呼び込める市場性がある。

課題・現状の多摩ニュータウンのままでは、2040年には高齢化率は約46%となり、人口は2020年から約35%減少。特に、尾根幹線沿道は高齢化率40%以上と著しい高齢化が進行。高齢者に対する配慮と、若い世代の流入を促進する仕掛けが必要。

■多摩市の将来人口推計

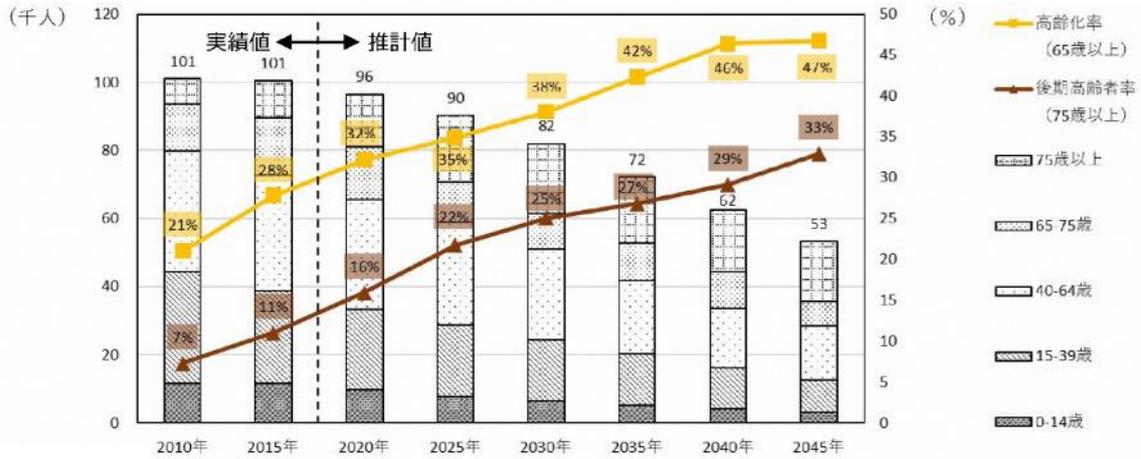


※「多摩まち・ひと・しごと創生総合戦略(2016(平成28)年)」における「将来展望人口」は、国立社会保障・人口問題研究所および内閣官房まち・ひと・しごと創生本部による2010(平成22)年国勢調査に基づいた推計結果をベースに5年ごとに人口を推計している。そのため、第3期基本計画期間中の想定人口の算出にあたっては、各年の「将来展望人口」を5年間の線形補間を行い推定した。

※基本構想及び第3期基本計画の計画期間中の「想定人口」の設定にあたっては、同一年度内の数値を用いた。

出典：第五次多摩市総合計画 第3期基本計画

■全体計画によるニュータウン区域の将来人口推計



<推計方法>

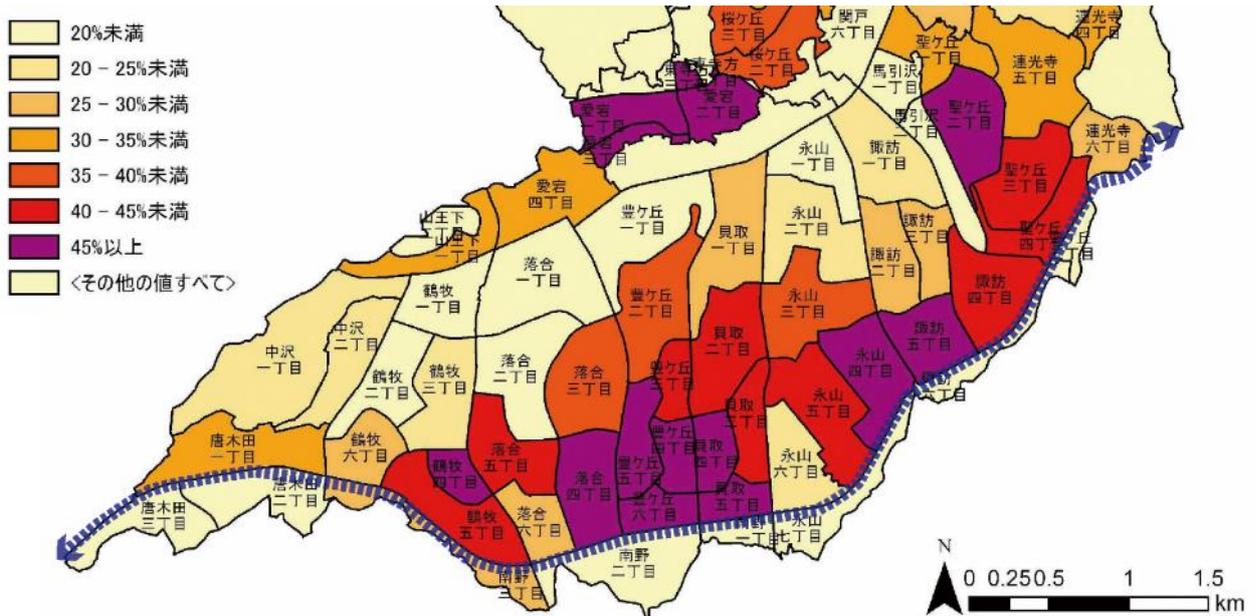
将来人口・世帯予測ツールV2 (H27 国調対応版) (平成 30 年 7 月 国土交通省国土技術政策総合研究所) を用いて、小地域ごとのコーホート要因法で推計。推計データは以下の通り補正している。

諏訪 2 丁目・落合 2 丁目の推計人口の補正

- 多摩市域の多摩ニュータウンにおける小地域の人口増加率はおおむね 1.0 倍前後であるが、諏訪 2 丁目と落合 2 丁目は、2010 年から 2015 年にかけての人口増加率が 1.5 倍以上という著しい人口増加がみられる。この結果、2045 年までの人口推移がほぼ横ばいとなる。一方、多摩ニュータウン再生方針 (2016 (平成 28) 年 3 月 多摩市) によると、多摩市域の多摩ニュータウンの将来人口は 2050 年までに 27% の減少傾向を示す。
- 推計結果の差は、2010 年から 2015 年までの諏訪 2 丁目と落合 2 丁目の民間開発により、2 地域の人口が大幅に増加したためと考えられる。
- これらの開発による新規入居は終了しており、今後も 2015 年時点の人口トレンドを維持すると仮定し、上記 2 地域では 2020 年以降の推定人口を 2015 年の実績人口に修正し、推計を補正している。

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～

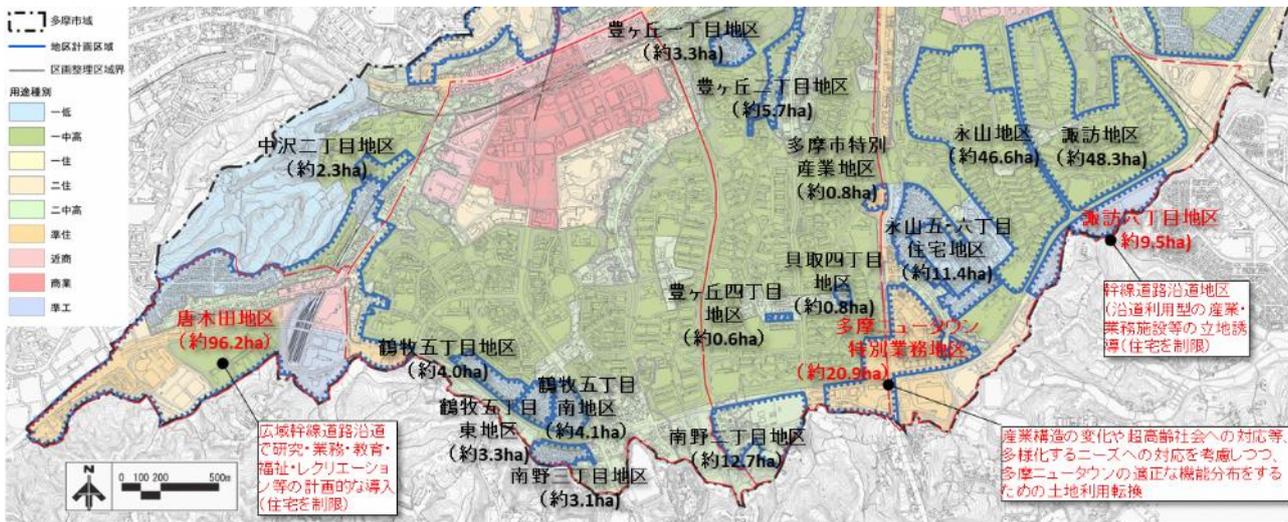
■ニュータウン区域の高齢化率



出典：令和 2 年 国勢調査

6) 都市計画

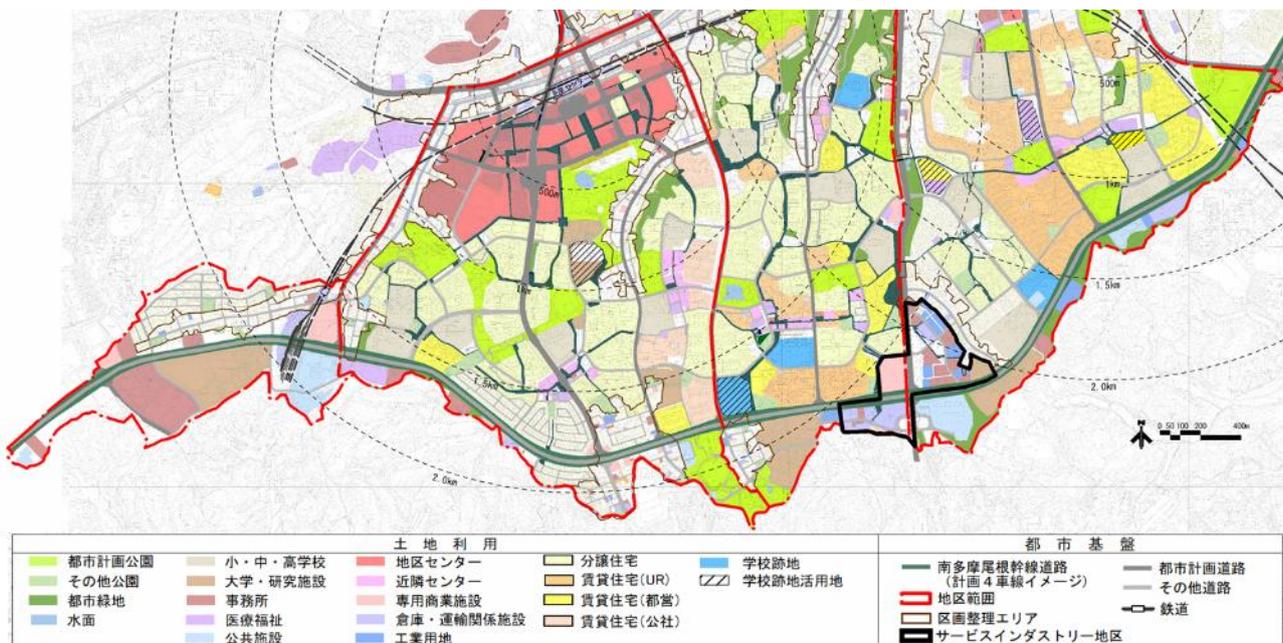
- 魅力**
 - 公園や緑地等が計画的に配置された緑環境が豊かで、ゆとりある住環境を形成。
 - サービスインダストリー地区は特別用途地区を定めることで、業務施設を誘致し、一定規模の業務系機能が立地。
- 課題**
 - 尾根幹線沿道は幹線道路でありながら、用途地域は第一種中高層住居専用地域が中心となっており、機能の多様性が生まれにくい状況。都市計画上住宅用途以外への土地利用転換を図る場合、地区計画及び用途地域変更等の都市計画変更が必要となる点が課題。



出典：多摩市HP

7) 土地利用

- 魅力**
 - 公園や緑地等が計画的に配置された緑環境が豊かで、ゆとりある住環境を形成。
- 課題**
 - 尾根幹線沿道の現況の土地利用は公的賃貸住宅が中心で、老朽化が進んでいる。
 - 土地利用転換にあたっては、既存の住宅や学校等への配慮が必要。



出典：多摩市都市計画基礎調査（平成 29 年）より作成

8) 小中学校

魅力・旧南豊ヶ丘小学校は地域に開かれたスポーツ拠点として活用中など、新たな土地利用を創出する利用もみられる。

課題・旧南永山小学校跡地は除却予定だが、除却後の活用方法は未定のため検討が必要。

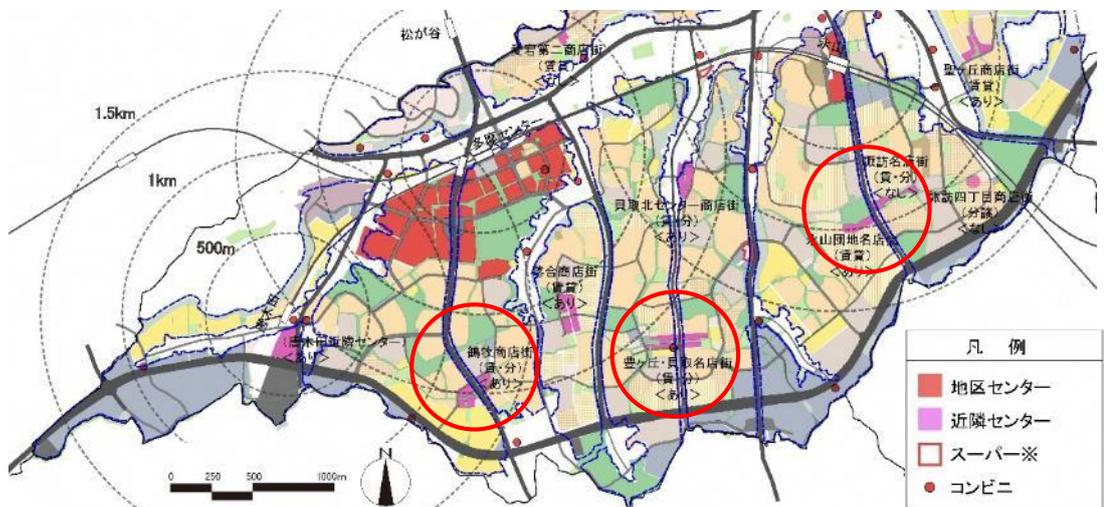


児童数の出典:「多摩市立小・中学校の児童・生徒数・学級数」(2019(平成31)年 多摩市)

9) 近隣センター

魅力・尾根幹線沿道に近い近隣センターは、駅から1km~1.5kmと駅遠立地のため、高齢者などの交通弱者にとって、徒歩圏内かつ歩車分離で安全に日常の買い物ができる貴重な拠点として機能。更に、空区画などを活用したコミュニティ形成の場が広がっている。

課題・徒歩利用を想定した歩車分離の近隣センターは、近隣居住者には使いやすい一方、車利用客にとって利用しづらい構造となっており、限定された商圈が店舗撤退の要因になっている。今後、尾根幹線沿道の土地利用転換が進む中では、近隣センターとの役割分担等を考慮しながら、車需要を取り込む沿道型地域拠点への構造転換等の検討が必要。



※ () 内は近隣センターの所有状況を表す。
 (賃): 都営・UR・会社の賃貸物件
 (分): 分譲物件

※ < > 内はスーパーの有無
 <あり>: スーパーあり
 <なし>: スーパーなし
 (2021(令和3)年3月時点)

10) 緑

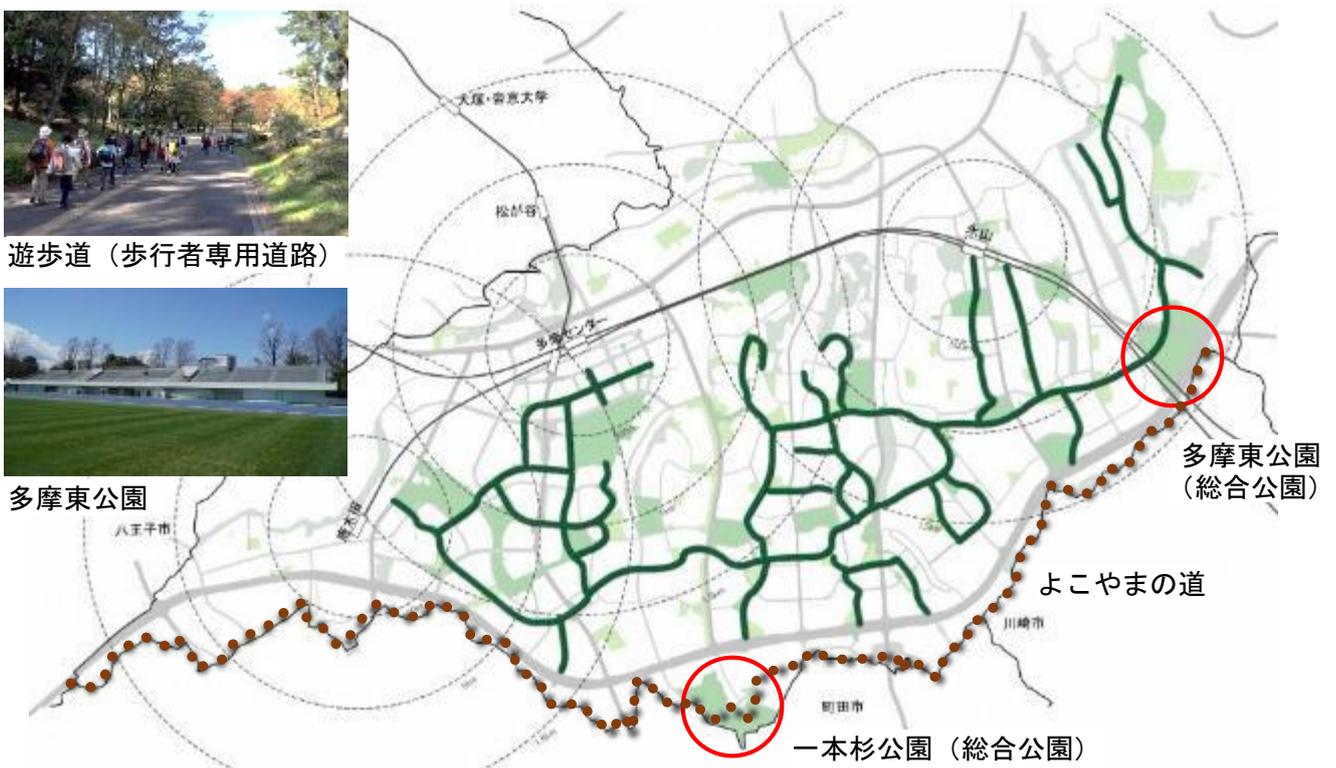
- 魅力
 ・多摩ニュータウン内に計画的に整備された約 41km の遊歩道や尾根幹線と並行する自然地形のよこやまの道などが資源。
- ・沿道では、2つの総合公園（多摩東公園・一本杉公園）が立地し、スポーツ拠点である多摩東公園は近年リニューアル済み。
- ・尾根幹線沿道では周辺市含め、原風景となる多摩丘陵の森林・農環境が多く残っている。



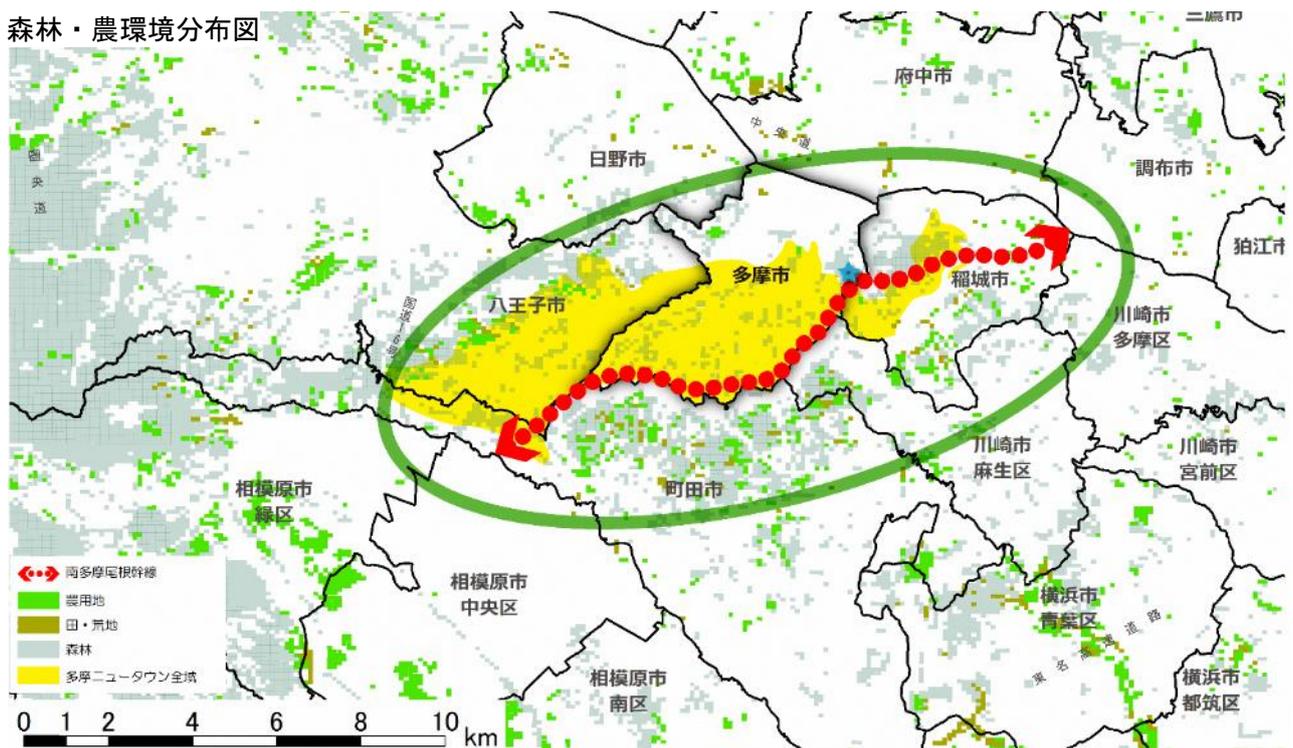
遊歩道（歩行者専用道路）



多摩東公園



森林・農環境分布図



出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ（H28）をもとに作成

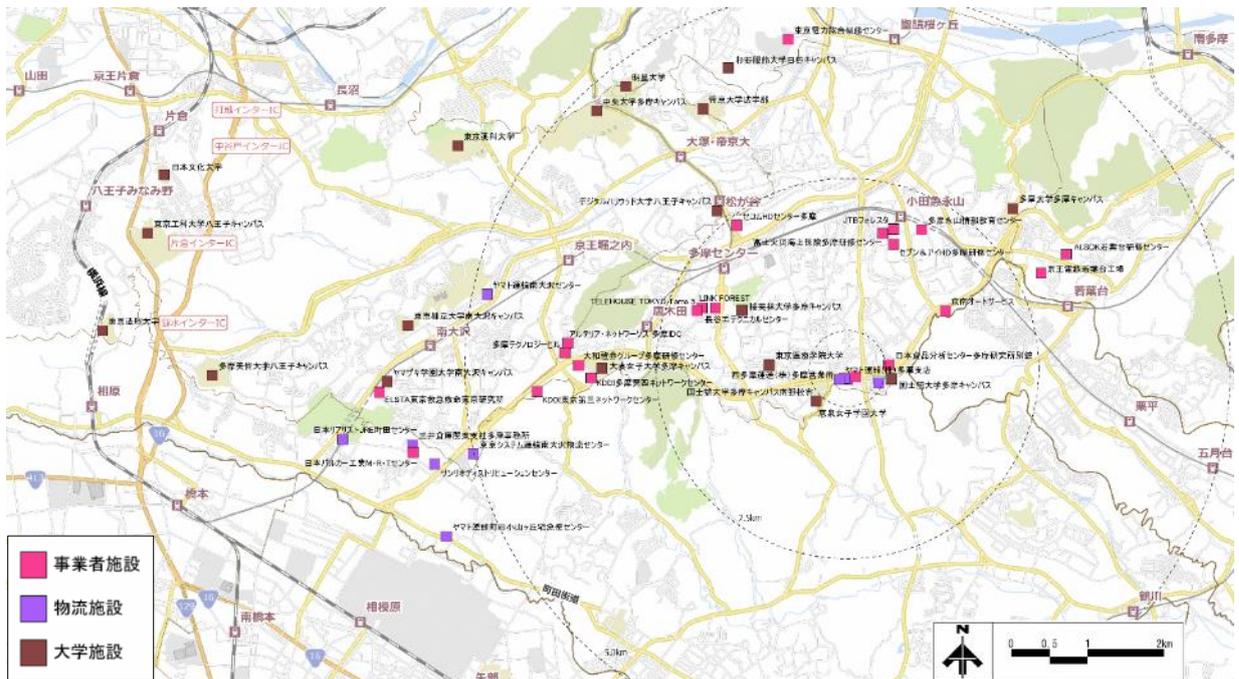
11) 住宅

- 魅力**・尾根幹線沿道には住区の開発年次に応じた多様な住宅が立地し、ゆとりある住環境が形成されている。
- 課題**・初期入居地区である諏訪・永山地区から、住宅の老朽化が進行し、段階的かつ早期の対応が必要。団地再生と新たな土地利用による住環境への配慮や連携が必要。



12) 都内の主な産業・企業・大学

- 魅力**・市内の尾根幹線沿道には、データセンターや研修センター、民間研究所などの事業者施設、物流施設、大学などが立地。尾根幹線の整備によりアクセス性が向上し、現存機能の需要増加が見込める。
- また、市内では情報通信産業の集積が特徴で、独自の技術や製品を持つニッチトップ企業も複数立地。
- 課題**・現存機能に加えて更なる雇用や賑わいを生み出す産業・業務系機能の新たな誘導が必要。

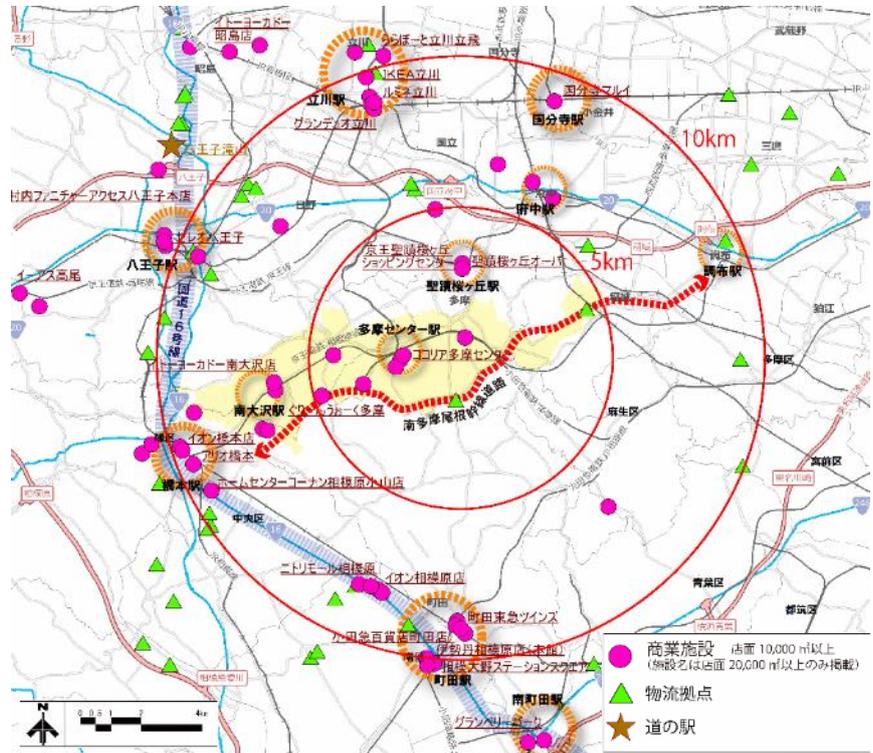


2021年時点

13) 商業

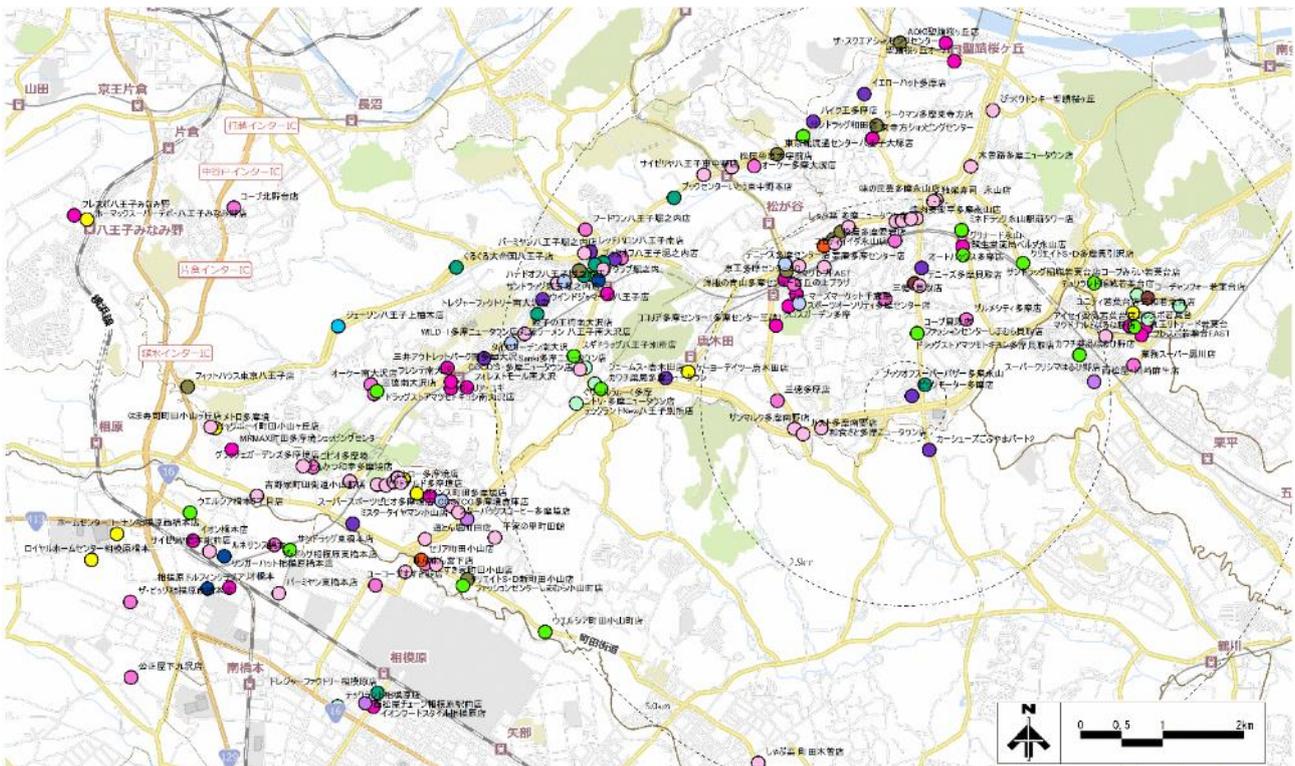
- 魅力** ・ 尾根幹線沿道は商圏が広い商業施設の市場性が高い。
- 課題** ・ ECサービス等により、小売り需要が低下する等、商業のあり方も変化。また、10km圏域では周辺市との大規模商業施設、2.5km圏域ではスーパー等身近な店舗が立地する一方、車でアクセスする魅力的な賑わい機能が多摩ニュータウン内に少ないなど、既存施設との役割分担や特色づけが課題。

■10km圏域



出典：商業施設：大型小売店舗総覧
(2020年)より店舗面積10,000
㎡以上を抽出
物流拠点：国土数値情報ダウンロード
物流拠点(平成25年)
道の駅：国土数値情報ダウンロード
道の駅(平成30年)

■5km圏域

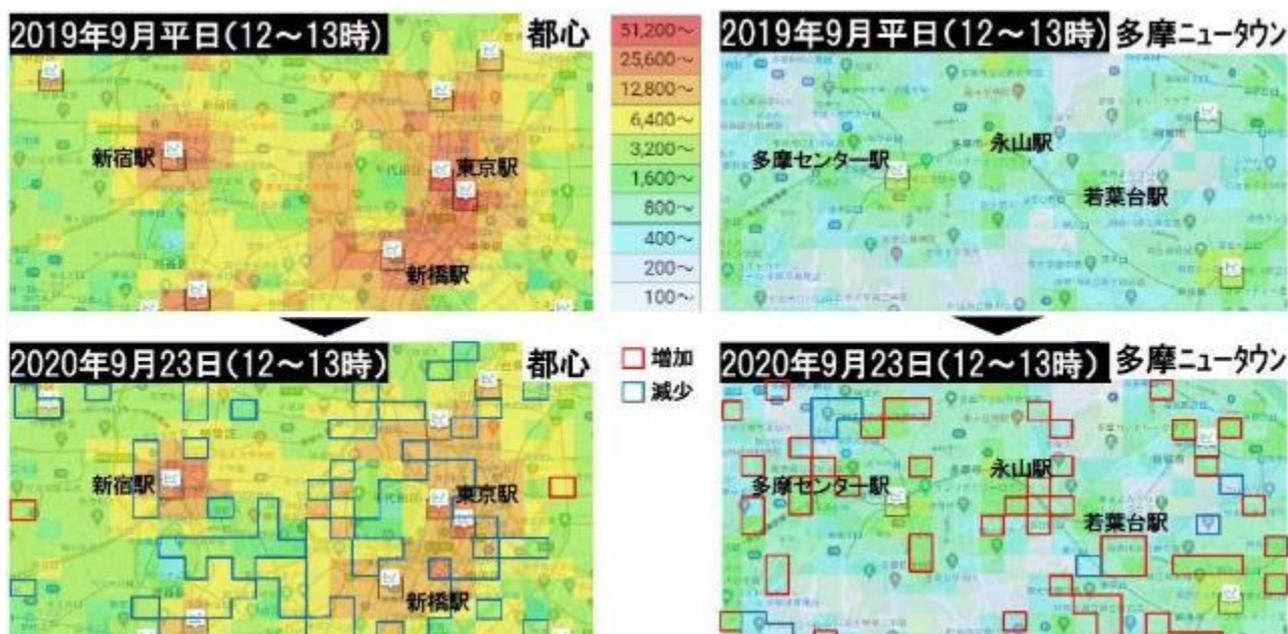


2020年時点

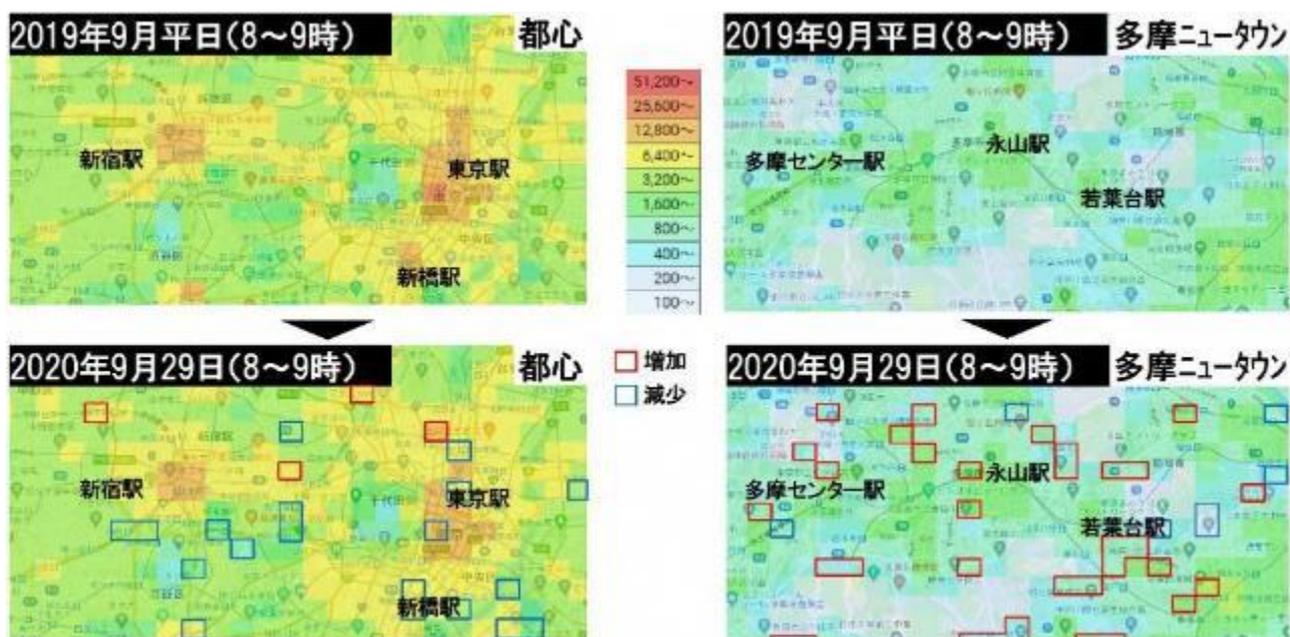
16) コロナ禍

- 魅力**・多摩ニュータウンは緑や遊歩道、公園などゆとりある環境が充実していることに加え、都心通勤と在宅の両立がしやすい立地であり、郊外住宅地の中でもポテンシャルが高い。
- 課題**・市内滞在人口が増加し、ECが普及する一方で、外食などの需要が低下。コロナ禍によるライフスタイルの変化を受け、商業を中心に多くの業種・業界で事業の転換点を迎えている。

■地域内の滞在人口変化(昼時)



■地域内の滞在人口変化(朝時)



出典：ドコモ・インサイトマーケティング モバイル空間統計。Google マップは Google LLC の商標です。
 ※Google マップおよび Google Earth に関する使用許諾ガイドラインに準拠

17) 尾根幹線沿道全体の課題・魅力のまとめ

前項を踏まえ、沿道を取り巻く課題、魅力・ポテンシャルを整理します。尾根幹線沿道の将来像に向けては、課題を解消しながら、魅力・ポテンシャルを最大限に活かす方向性が必要です。

沿道を取り巻く主な課題

<人口減少への対応>

- ・尾根幹線沿道では高齢化・人口減少が著しく進行しており、将来的には多摩ニュータウン全体で課題となる。尾根幹線の4車線化に伴い、尾根幹線沿道を若い世帯への流入促進の仕掛けとして活用することが必要
- ・特に、若い世帯の雇用創出に向けた産業・業務の立地誘導が必要

<車需要の取込み>

- ・車でアクセスする魅力的な賑わい機能が多摩ニュータウン内に少ない。ただし、商業など既存機能との競合の可能性に配慮が必要
- ・場所によっては尾根幹線沿道の敷地と本線とに高低差があることから、車需要を取り込むためにはアクセス性を高めることが必要

<用途地域による制限>

- ・現行の用途地域のままでは多様性が生まれにくい

<土地利用転換への対応>

- ・土地利用転換に当たっては、新たな土地利用による住環境への配慮や連携が課題
- ・解体工事を予定している旧南永山小学校の早期活用

尾根幹線の4車線化により向上する魅力・ポテンシャル

＜産業・業務のポテンシャル＞

- ・データセンターや研究機関、大学、ニッチ企業など高度な施設・人材が、サービスインダストリー地区などの尾根幹線沿道に集積している。また、リニア新駅の橋本駅や南大沢等周辺市での拠点的なイノベーションの動きも活発化しているため、今後は産業・業務のポテンシャルがさらに向上

＜商業ポテンシャル＞

- ・ニュータウン内の居住人口が多いほか周辺市でも人口増加も見られ、一定の商圏人口を有することから、ニュータウンでの暮らしを支える商業機能の立地ポテンシャルがある

＜広域アクセスポテンシャル＞

- ・ニュータウン開発による良質な道路基盤に加え、尾根幹線道路が全線4車線化することで、広域アクセスのポテンシャルが向上
- ・東京都の緊急輸送道路に位置づけられており、広域的にも震災時における防災拠点を連絡する重要な路線として沿道の防災拠点需要が一層高まる
- ・将来的には、多摩都市モノレール等鉄道延伸による新規の鉄道利用客の需要取り込みが期待

＜住環境ポテンシャル＞

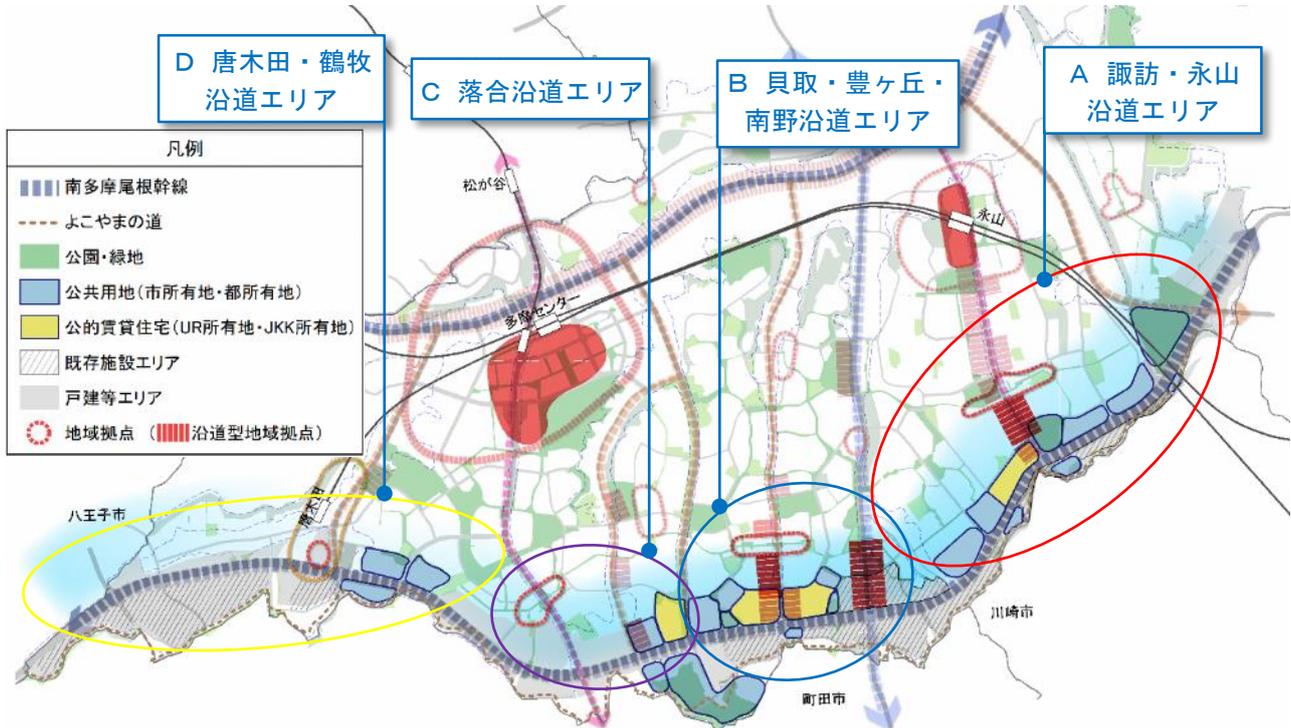
- ・多摩ニュータウンでは、子育てしやすい良好な住環境が形成されており、コロナ禍を契機に職住近接しやすい環境が再評価されている

＜自然環境ポテンシャル＞

- ・多摩ニュータウン内の公園等計画的な緑と周辺の農的環境、よこやまの道など豊かな自然環境を有する
- ・尾根幹線の豊かな自然環境を背景に、東京オリンピックでのロードレースの開催や周辺市でのサイクルカフェ開設など、スポーツサイクルの需要が高まっている

(2) 沿道エリアごとの整理

市内約8 kmにわたる尾根幹線沿道における土地利用検討のあたり、沿道特性・まちづくり計画策定状況等を踏まえて大きく4つの沿道エリアを設定し、沿道状況を整理します。



A 諏訪・永山沿道エリア

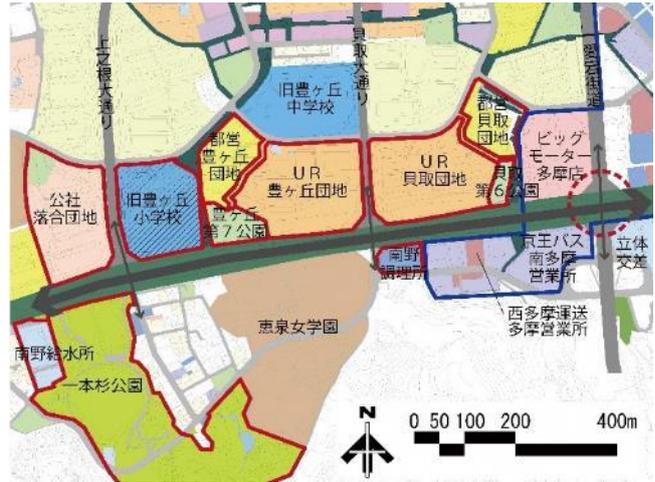
- 検討対象は、带状に連なっている。特に、旧南永山小学校の有効活用が早急に必要
- 比較的駅に近い立地
- 尾根幹線と近接する、スポーツ拠点、救出救助・輸送拠点である多摩東公園や諏訪南公園、よこやまの道が資源
- 都営諏訪団地の建替えが進行している
- 周辺には、近隣センター、サービスインダストリー地区等が立地
- 輸送拠点である多摩ニュータウン市場に近い
- 既存小中学校や都立永山高校、周辺住宅地との親和性には配慮が必要

※諏訪・永山まちづくり計画を策定済み



B 貝取・豊ヶ丘・南野沿道エリア

- 検討対象は、複数の団地・学校跡地等が面的に集積
- 多摩センター駅、永山両駅から遠い
- 旧南豊ヶ丘小学校はスポーツ拠点として活用中
- 周辺には、近隣センター、サービスインダストリー地区、恵泉女子学園大学等が立地
- 輸送拠点である多摩ニュータウン市場に近い



※貝取・豊ヶ丘・南野では愛宕地区等と合わせてまちづくり計画を検討中

C 落合沿道エリア

- 検討対象は、都営と JKK の 2 団地
 - 周辺には、東京医療学院大学が立地
 - 一本杉公園との連携
 - 隣接する戸建て住宅地へ配慮が必要
- ※まちづくり計画未策定



D 唐木田・鶴牧沿道エリア

- 検討対象は、唐木田駅に近く、鉄道及び車アクセス双方の需要の取込みに期待
 - 周辺は、データセンターや商業、公共公益、大学等、幅広い機能が集積
 - ライフラインの防災拠点が集積
 - 隣接する戸建て住宅地へ配慮が必要
- ※まちづくり計画未策定



3 周辺拠点との機能分担の整理

新たな土地利用を見据える尾根幹線沿道では、広域ネットワークの整備、リニア新幹線が開通する橋本駅周辺やイノベーションの取り組みが進む南大沢駅周辺など周辺市の動向も踏まえながら、多摩ニュータウンを支える駅拠点・近隣センターと補完し合いながら、拠点連携を図ることで2040年代での新たな価値を創出することが必要です。

ここでは、前述の尾根幹線沿道の現況整理に加え、現在の駅拠点・近隣センターの集積機能について、平成30年度に実施した土地利用現況調査をベースに整理を行い、周辺市との広域的な連携も含めた機能分担の方向性を設定します。

なお、近隣センターは土地利用現況調査の分類を参考に現況の入居店舗について整理しています。

(1) 駅拠点及び近隣センターの現況機能

駅拠点及び近隣センターの現況機能を下記の通り整理します。

① 駅拠点

●多摩センター駅周辺

- ・事務所建築物と専用商業施設の割合が高く、その他の諸機能も他の駅周辺に比べ規模が大きい

●永山駅周辺

- ・教育文化施設、厚生医療施設、専用商業施設、事務所建築物の割合が高い

●唐木田駅周辺

- ・教育文化施設、厚生医療施設、専用商業施設、供給処理施設の割合が高い

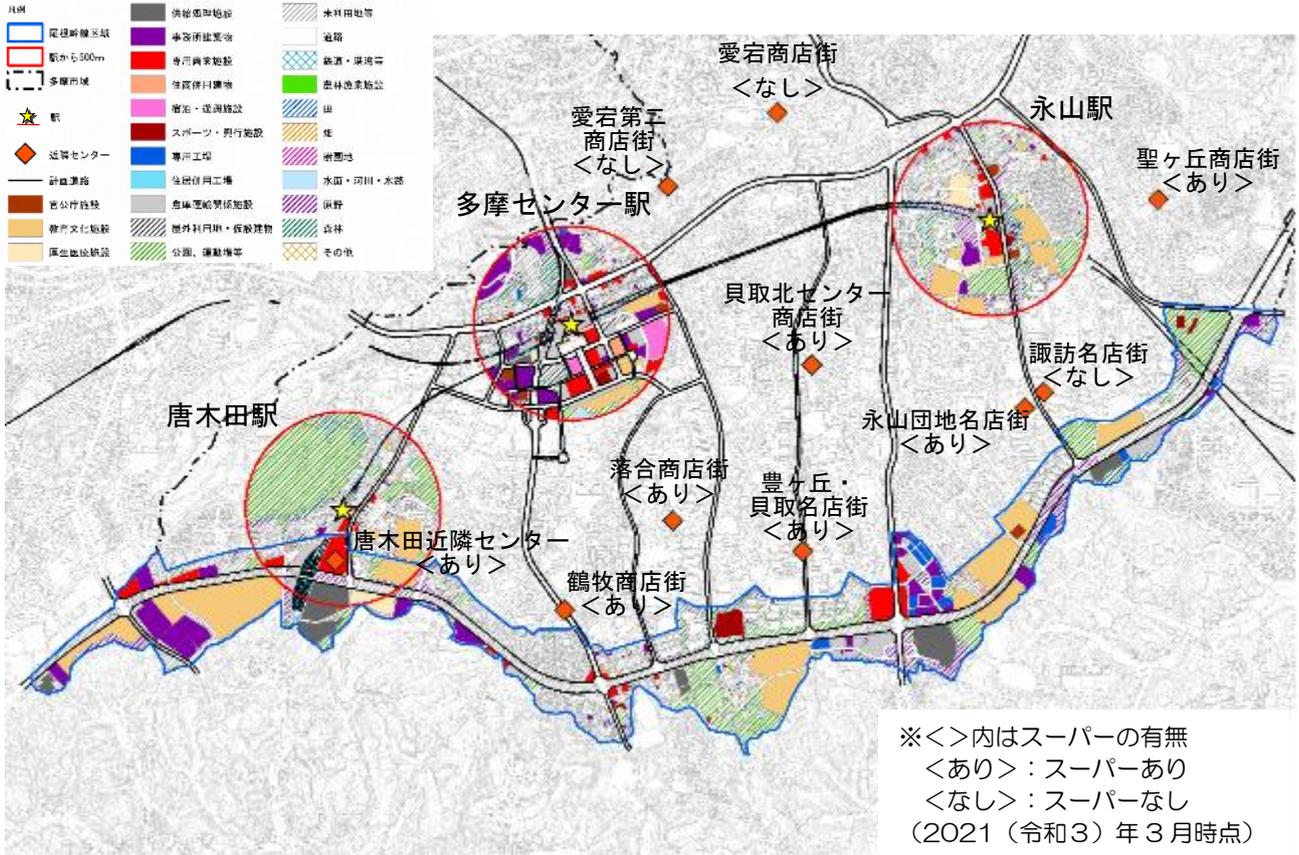
② 近隣センター

- ・近隣センター全体を総合すると、現在の機能としては、買い物機能、コミュニティ・福祉、健康、生活サービス（クリーニング、理容・美容室等）などの割合が高い

③ 尾根幹線沿道

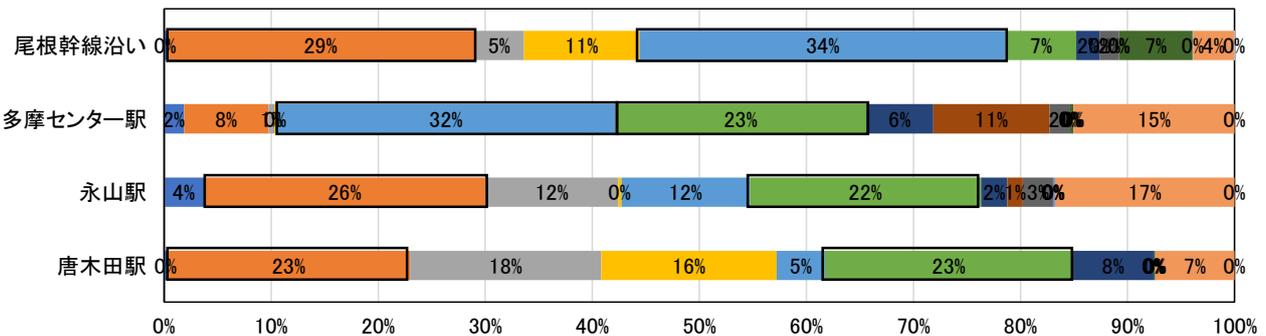
- ・教育文化施設、供給処理施設、事務所建築物、専用工場の割合が高い

■ 総括図

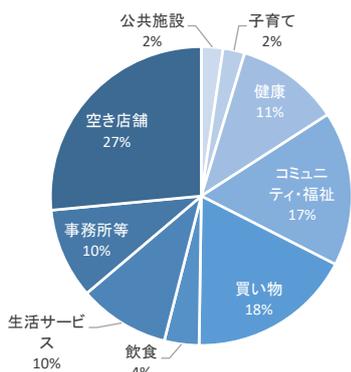


■ 尾根幹線沿道と駅拠点の現況機能

- 官公庁施設
- 事務所建築物
- スポーツ・興行施設
- 住居併用工場
- 教育文化施設
- 専用商業施設
- 独立住宅
- 倉庫運輸関係施設
- 厚生医療施設
- 住商併用建物
- 集合住宅
- 農林漁業施設
- 供給処理施設
- 宿泊・遊興施設
- 専用工場



■ 近隣センター現況機能



- ・各近隣センターの現在の施設数を合計し、その用途毎の構成比を比較すると、空き店舗以外では、近隣センターが持つ本来の役割である買い物機能が最も多い
- ・次いでコミュニティ・福祉や健康（クリニック、鍼灸院等）、生活サービス（クリーニング、理容・美容室等）となる
- ・ただし、買い物機能としては、核店舗であるスーパーを除き、生鮮食品を扱う店舗等は少なく、菓子、薬局、家庭用品、中古品、園芸関係などが多い
- ・コミュニティ・福祉は、集会所や包括支援センターのほか、主に高齢者向け（サロン・喫茶、デイサービス等）、飲食店・菓子製造などの障がい者就労支援施設等、児童向け（放課後等デイサービス）や地域との繋がり、居心地の良い場を提供している施設（誰でも食堂など）も含む

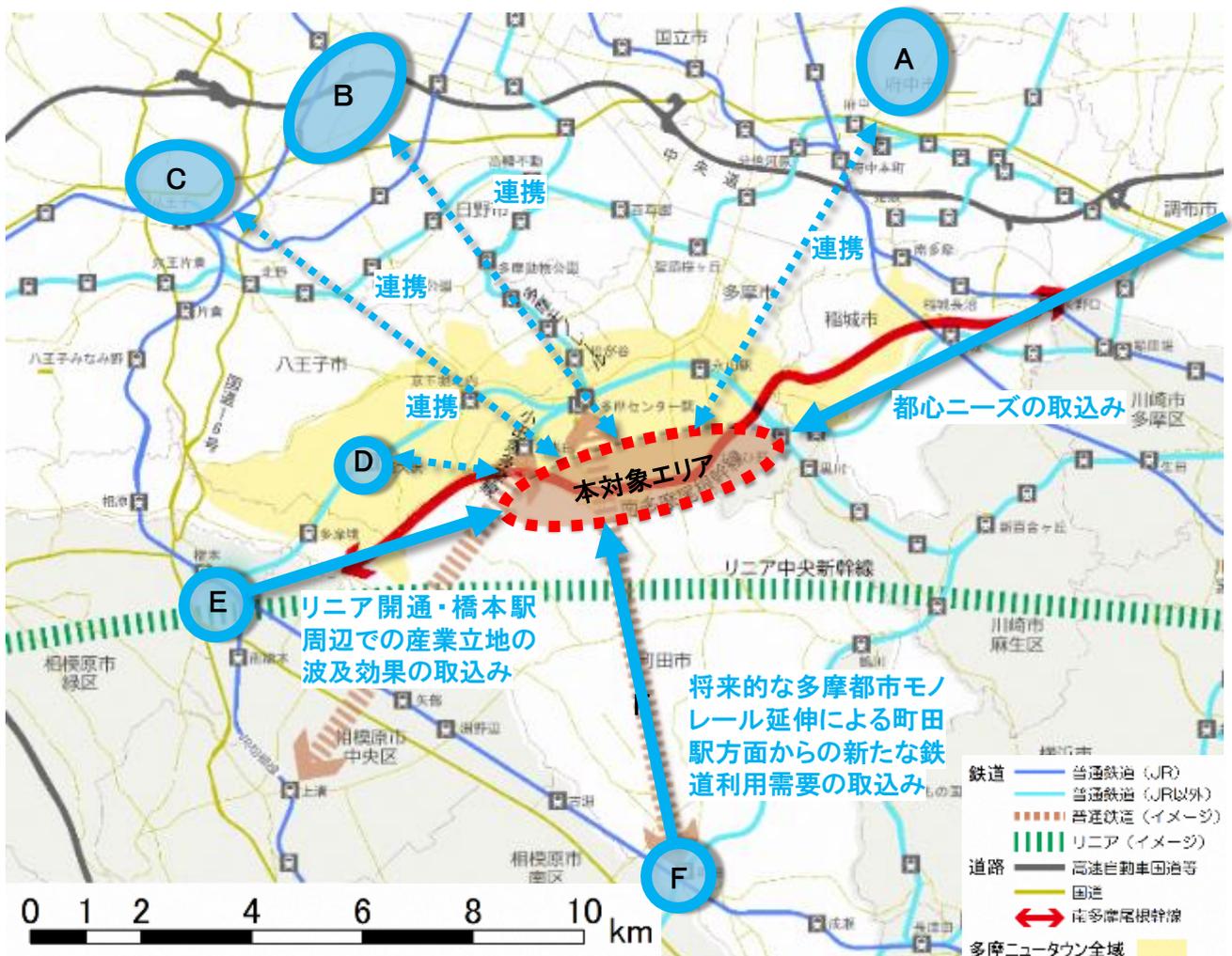
(2) まちづくり動向から見た周辺市の取組み分析

多摩地域では、多摩のイノベーション創出拠点の形成に向けた取組方針が令和2年2月に公表され、多摩市・府中市・日野市・八王子市が「イノベーション創出まちづくり事業」に採択され、各地においてそれぞれ土地活用を契機に民間事業者らとともに地域課題解決を図るモデル事業が検討されています。今後、多摩の新たな拠点整備計画の策定等が予定されており、各地でイノベーションが起こり、自治体間の連携による新たな価値創出が期待されます。

また、八王子市の南大沢駅周辺ではスマート東京実施戦略に基づく南大沢スマートシティが立ち上げ、ロボットやモビリティ等の実証実験を行い、令和5年度からは社会実装の開始を見据えています。相模原市の橋本駅周辺では、令和9年での品川・名古屋間の開業を目指しているリニア中央新幹線の整備のうち、神奈川県（仮称）が計画されるとともに、イノベーション拠点としての機能集積を図る方針が示されているため、新たな産業立地や広域的な産業連携など波及効果が期待されます。

さらに、多摩センター駅から町田駅区間を結ぶ多摩都市モノレールのルートが2021年12月に選定され、今後まちづくりの深度化に向けた検討が進められます。尾根幹線沿道の土地利用転換においても、将来的には町田方面からの新規需要を取り込むことが期待されます。

■本対象エリアと周辺市の連携イメージ



■周辺市のまちづくり動向の整理

周辺市		取組み概要
府中市	A 府中基地跡地留保地周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・府中基地跡地留保地（約 14.9ha）の土地利用を契機に、周辺地域も含めた魅力あるまちづくりを進める取組み。地域資源と新たな取組みを合わせたイノベーションにより地域課題を解決し地域の生活の質の向上と持続可能な社会の実現を目指す ・市民企業等から提示された課題に対して、興味を持つ民間企業の参加する課題解決プロジェクトを立上げ、社会実証・社会実装へとつなげる想定
日野市	B 日野北西部イノベーション拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> ・対象地区では、工場の縮小や移転が相次ぎ、製造業が縮小していく一方、市内の新たな産業分野（サービス産業や医療・福祉等）での労働力需要が高まりへの対応が課題 ・その一方で、「生活課題産業化」をテーマに、民間事業者との共創を実践し、特にリビングラボや SDGs プラットフォームなどの仕組化を推進
八王子市	C 八王子市旭町・明神町地区	<ul style="list-style-type: none"> ・対象地区は八王子駅前に立地し、令和 4 年に多摩産業交流センターを開業予定で、隣接地では市街地再開発事業も予定 ・イノベーションでは、新たな価値を生み出すチャレンジを誘発するまちづくりを目指し、産業交流センターを活かした担い手づくりや、都市型広場の場づくり・エリアマネジメント、ワークブルなまちづくりを先導する交通環境等に取り組む ・今後プラットフォームも検討
	D 八王子市 南大沢スマートシティ	<ul style="list-style-type: none"> ・「スマート東京」の実現に向け、都は南大沢を先行実施エリアと位置づけ、5G と先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実装を目指す ・八王子市、地元企業・通信事業者等と「南大沢スマートシティ協議会」を令和 2 年に設立後、社会実験を経て、令和 5 年からの実装を予定
相模原市	E 橋本駅周辺地区のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・橋本駅周辺地区（約 120ha）のうち、駅南口では令和 9 年のリニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりを目指す ・その中で、ものづくり産業交流ゾーンでは、産業の人材・情報が交流する拠点や、新たな製品・サービス、次世代の技術（宇宙開発・ロボット産業等）が創造される拠点として、圏域内外から産業・経済の交流のために利用される機能導入を図るとしている
町田市	F 多摩都市モノレール町田方面延伸のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・多摩都市モノレール町田方面延伸の導入空間となり得る道路が未確定の区間において客観的かつ合理的なルートを検討することを目的に設置された「ルート検討委員会」において、2021 年 12 月 27 日の会議にて、まちづくりの深度化を図るルートが選定。今後、需要の創出に資するまちづくりの深度化を図り、収支採算性の更なる精査等に取り組む ・策定されたルートは、町田市内の主要拠点を通過する案であり、多摩センター駅から多摩モノレール通りを経て尾根幹線道路を経由し、町田市立陸上競技場、野津田高等学校、日本大学第三高等学校、桜美林学園、町田市民病院、町田高校から町田駅へ至る想定となっている。なお、モノレールの費用対効果に関する評価では、一日約 7.5 万人の需要を見込んでいる

(3) 機能整理を踏まえた役割分担

周辺市のまちづくりや駅周辺拠点、近隣センターとの役割を整理すると、尾根幹線沿道では、車需要を取り込む商業機能と魅力を体感する賑わい・情報発信、周辺市の動向を踏まえた雇用創出及びイノベーションの場づくりが周辺拠点との役割分担と考えます。

