

多摩市ニュータウン再生推進会議 からの報告 ＜参考資料編＞

I．南多摩尾根幹線沿道土地利用方針の検討

0.尾根幹線の整備概要	P2
1.土地利用方針の目的	P6
2.尾根幹線沿道の現状分析と拠点間の機能整理	P16
4.尾根幹線沿道のエリア特性・視点の整理	P61
5.方向性を踏まえた土地利用の検討	P68

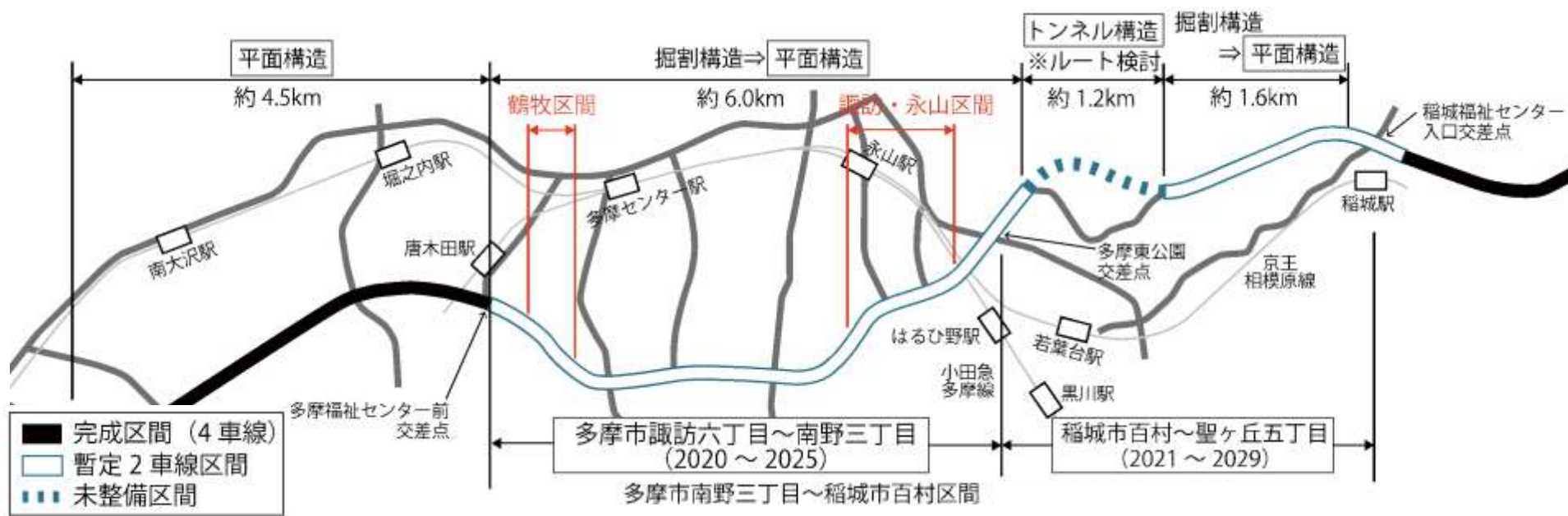
I. 南多摩尾根幹線沿道土地利用方針の検討

O. 尾根幹線の整備概要

(1) 尾根幹線の整備概要

①尾根幹線の整備方針

- ・唐木田区間においては車道の4車線化が完了。
- ・聖ヶ丘五丁目～南野三丁目区間が2020（令和2）年～2025（令和7）年の事業期間を予定。
- ・稲城市百村～多摩市聖ヶ丘五丁目区間は2021（令和3）年～2029（令和11）年の事業期間を予定。
- ・尾根幹線の全線整備は2029（令和11）年を予定。



（１）尾根幹線の整備概要

②多摩市諏訪六丁目～南野三丁目の標準区間図

【標準区間】

(平面図) (終点)



※計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との協議により変更となる場合があります。

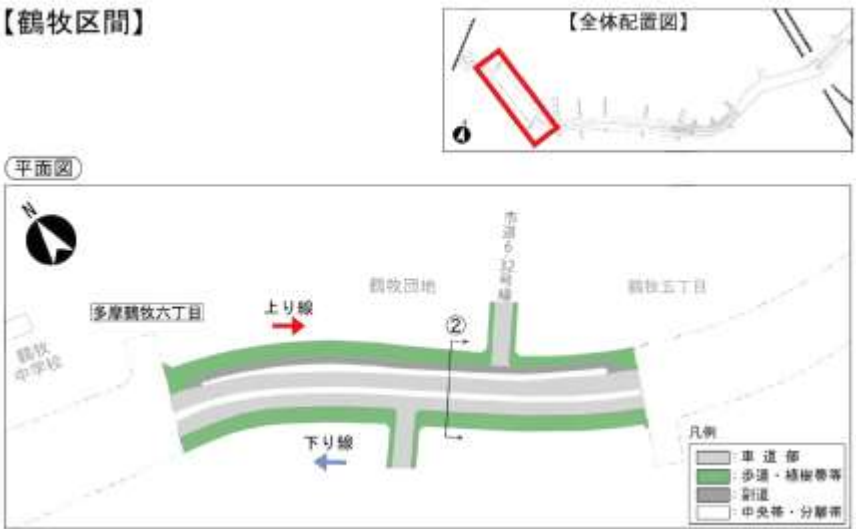
出典：多摩都市計画道路3.1.6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目区間）建設事業「事後調査計画書」（2019年12月）

(1) 尾根幹線の整備概要

③「鶴牧区間」及び「諏訪・永山区間」の状況

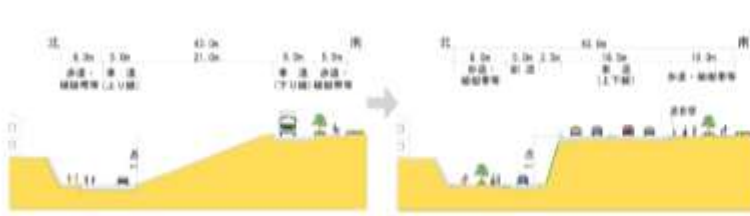
- 「計画段階環境影響評価」に基づき、「鶴牧区間」及び「諏訪・永山区間」は車道が異なる複数案を作成し、以下案に決定され、道路整備を実施中。

【鶴牧区間】

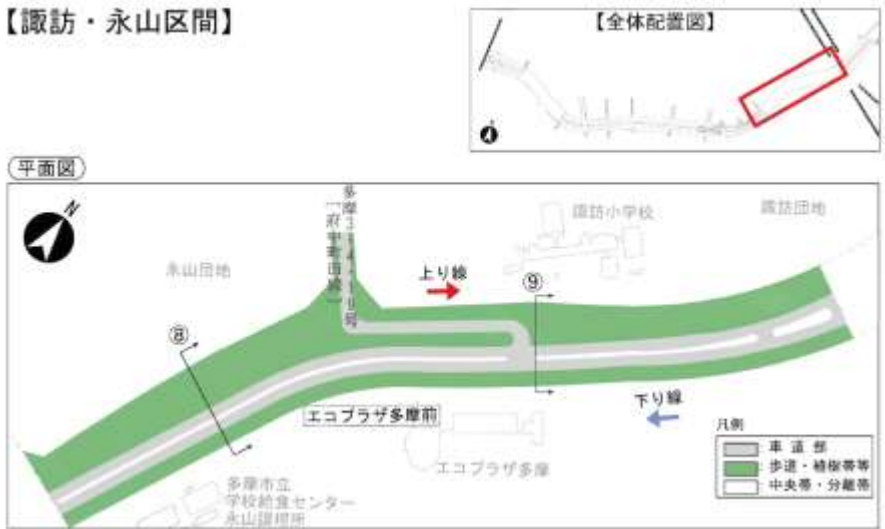


〈横断面②〉【現況】

【将来】

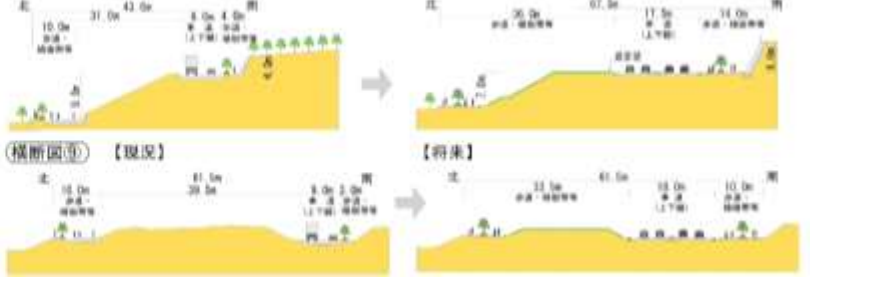


【諏訪・永山区間】



〈横断面③〉【現況】

【将来】



※計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との協議により変更となる場合があります。

I. 南多摩尾根幹線沿道土地利用方針の検討

1. 土地利用方針の目的

（１）方針策定の社会的背景

- 2040年代の将来都市構造実現を目指す上で、社会状況の変化を見つめ直す必要がある。
- 大きくは未来の東京戦略ビジョンに記載があるとおり、（１）グローバル化が進む国際競争、（２）先端技術の進展、（３）人口減少社会の到来、（４）激甚化する自然災害である。さらに、（５）新型コロナウイルスによる社会生活の変化である。
- ここでは、グローバル化と先端技術をイノベーションに内包させたくうえで、下記4点の視点から尾根幹線への影響を想定する。しかし、社会状況の変化が激しい昨今の状況を踏まえると、いずれも不確実な事項である。
- だからこそ、本質的に変化しない多摩ニュータウンの魅力を高めることが方針策定においては重要であると考える。

＜近年変化した社会的背景＞

- ①国土全体・東京全体でのイノベーション促進
- ②激甚化・頻発化する異常気象・自然災害に対する意識の高まり
- ③少子高齢化・人口減少社会と外国人の増加
- ④コロナ禍による価値観の変化

（１）方針策定の社会的背景

①国土全体・東京都全体でのイノベーションの促進

- ・2040年代には、対流促進型国土計画・スーパーメガリージョン構想に基づくリニア中央新幹線整備による首都圏西南部の広域交流拠点が形成と想定。
- ・また、多摩イノベーションパーク構想の実現により、多摩地域は世界有数のイノベーション先進エリアの地位を確立。
- ・尾根幹線周辺では、これまでの動向から関連する産業・イノベーションが活発化、また5G等データ通信需要の増大に伴う情報処理施設需要が高まると想定。



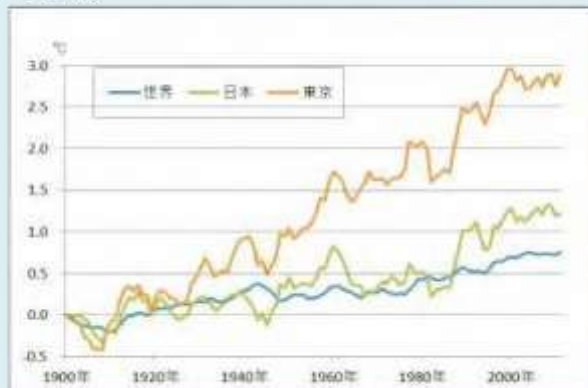
(1) 方針策定の社会的背景

② 激甚化・頻発化する異常気象・自然災害に対する意識の高まり

- ・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・自然災害が発生すると予測されている。
- ・住宅・産業等あらゆる面で、現在より安全・安心かつ涼しく緑豊かな都市が望まれると考えられる。

平均気温の上昇は着実に進行、今後も気温上昇は続く予測

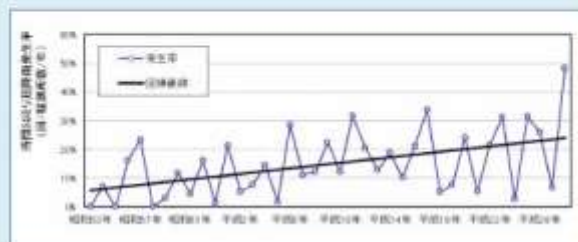
- 産業革命以降、世界の平均気温は約1℃上昇。
- 日本の平均気温は過去100年で約1.2℃の上昇。一方、東京は、温暖化とヒートアイランド現象の影響を受け、約3℃の上昇となっており、世界、国と比較し上昇幅は大きい。
- 今世紀末には、20世紀末と比較して、日本の平均気温は、更に最大で3.4℃～5.4℃上昇すると予測されている。



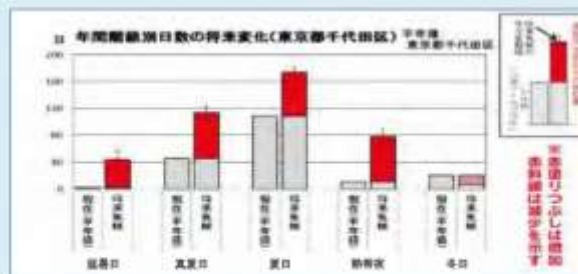
(資料) 環境局「東京都環境白書2018」を基に作成

集中豪雨、猛暑日は今後も増加していく

- 豪雨の発生回数、猛暑日の日数は増加傾向が続いており、今後も豪雨の発生、猛暑日は増加すると予測。



(資料) 建設局「過去の水害記録」を基に作成



(出典) 東京管区気象台「東京都の21世紀末の気候」

- 2040年代には、少子高齢化が進行し、約半数が単身世帯となることで、人口密度が低下する。
- 一方で、外国人が1割を占めるようになり、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成長分野となると考えられる。

10

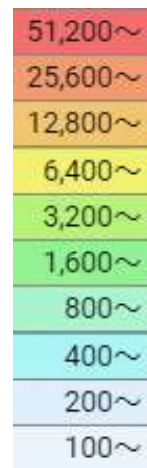
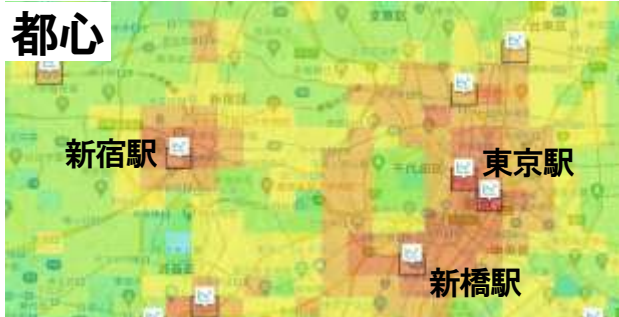
(1) 方針策定の社会的背景

④ コロナ禍による価値観の変化

- 新型コロナウイルスは東京を中心に感染が継続している。
- このコロナ禍においては、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る。多摩ニュータウンにおいても昼間人口が増加するなどが確認されているが、現段階では定量的な予測は困難と言える。
- しかし、新型コロナウイルスもいずれ収束を迎えると想定した際、それまでの間に模索する人々・企業が新たな価値観に従い、都市の選別を行うと予測できる。
- 選ばれる都市となるためには、都心近郊でありながらゆとりある緑がある等、多摩ニュータウンならではの魅力をブランディングする必要がある。

都心と多摩ニュータウンのコロナ禍前後の滞在人口の変化

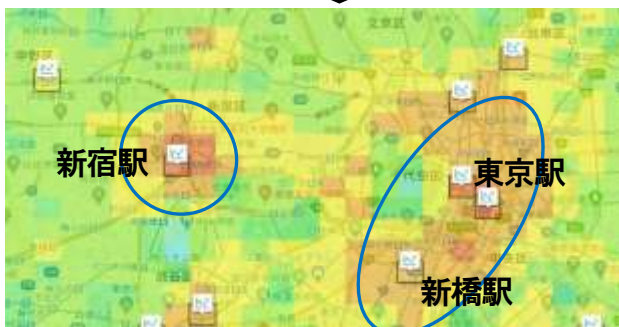
2019年9月
平日
(12～13時)



(人)

□ 増加
□ 減少

2020年9月
23日
(12～13時)



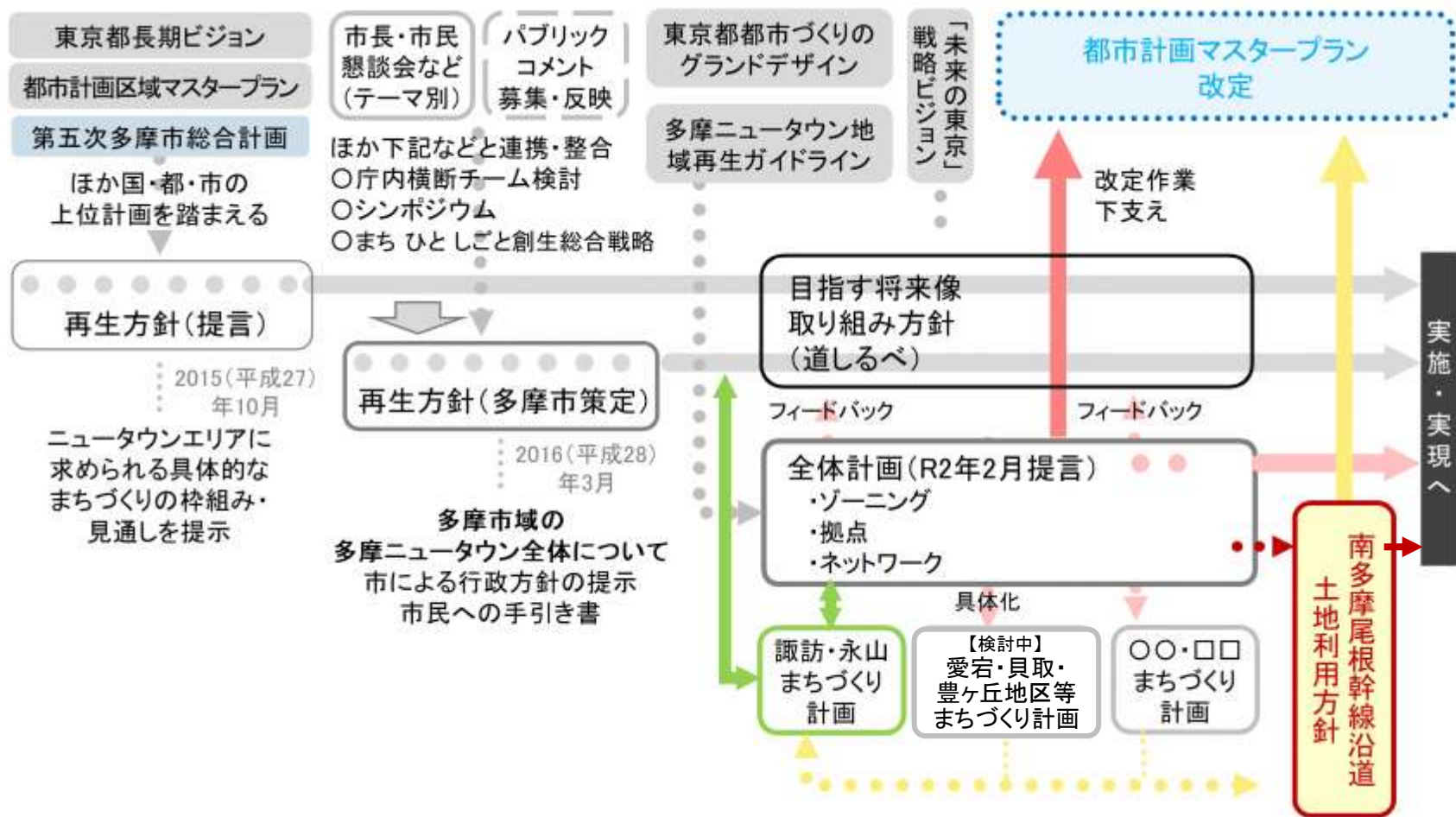
多摩ニュータウン



(2) 上位計画等の整理

① 尾根幹線沿道土地利用方針の位置づけ

■ 位置づけ



(2) 上位計画等の整理

②都・市の上位計画整理

- 各上位計画においては大きく以下のような方向性を示している。

①賑わいと雇用を創出する「業務・商業用途」への土地利用転換を図る

②多摩ニュータウンの魅力向上

③都の創出用地では多摩イノベーション交流ゾーンに資する活用

④周辺大学や研究機関等とのイノベーション創出を促進

	上位計画	尾根幹線及び沿道に関する記載(※事務局にて要約)
東京都	未来の東京戦略ビジョン(R1.12)	・ <u>リニア橋本駅へのアクセス向上</u> に資する道路の整備を推進
	都市計画区域マスタープラン(案)(R2.11)	・ <u>都創出用地で多摩イノベーション交流ゾーン</u> に資する活用 ・ 多摩ニュータウンの創出用地は、南多摩尾根幹線の沿道で、 <u>商業・産業施設を誘導等</u> 、多摩イノベーション交流ゾーンの形成にも資する活用。 ・ 周辺の良質な住環境及び業務・産業、商業機能の維持に加え、 <u>更なる多様な機能の集積を誘導</u>
	都市づくりグランドデザイン(H29.9)	・ 土地利用転換に併せ、 <u>業務機能等の立地誘導</u> 、周辺の大学や研究機関などのものづくり技術の活用、多様なイノベーションの創出を促進
	多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(H30.2)	・ エリア別の地域像として、利便性やゆとりある環境を求め移転してきた <u>先端企業が集積されるエリア</u> ・ 活力に満ちたまちを実現するため、南多摩尾根幹線の早期整備と <u>沿道への商業・産業施設の立地促進</u>
多摩市	第五次多摩市総合計画 第3期基本計画(R1.6)	・ 交通渋滞の解消、安全性・防災性の向上、多摩ニュータウン再生にも寄与する尾根幹線道路の整備を促進
	多摩市都市計画マスタープラン(H25.6)	・ <u>周辺の住環境と調和した沿道型の商業・業務施設等</u> の立地を促進
	多摩市ニュータウン再生方針(H28.3)	・ 尾根幹線では <u>新たな賑わい・雇用創出拠点</u> を形成 ・ <u>次世代を見据えた産業・業務、商業機能</u> の誘致や育成を図り、多摩ニュータウンにおける <u>新たな付加価値を創造する場</u>
	諏訪・永山まちづくり計画(H30.2)	・ 広域幹線道路を活かし、沿道に <u>賑わいと地元雇用の創出を誘導</u> ・ まちのイメージ向上に貢献する「 <u>スペシャリティセンター</u> 」を目指す

(2) 上位計画等の整理

③ 諏訪・永山まちづくり計画の深度化

- ・ 諏訪・永山まちづくり計画においては、リーディングプロジェクトとして「尾根幹線沿道開発プロジェクト」を掲げ、尾根幹線沿道における小中学校や公的賃貸団地等を「将来、土地利用の計画的な誘導を検討するエリア」（以降、検討エリア）に位置づけている。本方針においては当該検討エリアを検討対象とする。

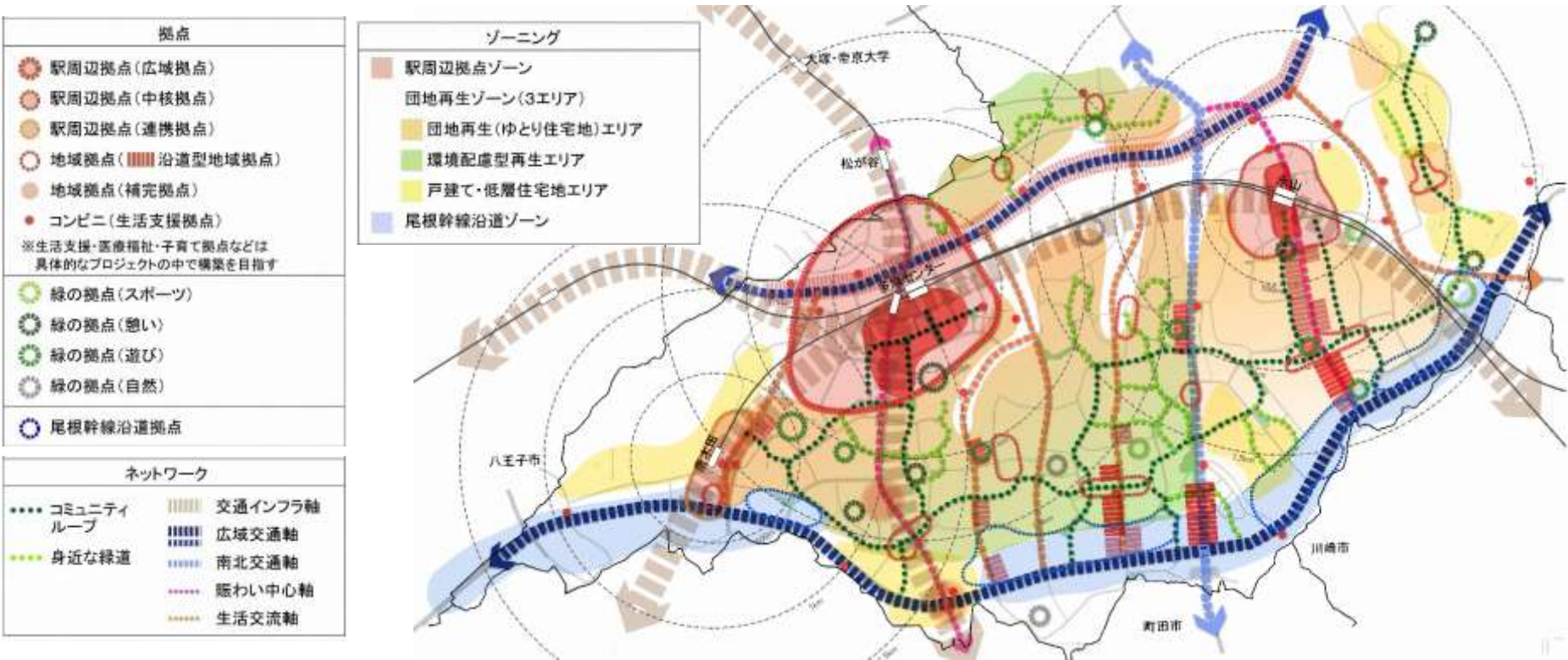


(2) 上位計画等の整理

④全体計画に基づく他の拠点との連携

- ・昨年度の再生推進会議より提言のあった全体計画では、尾根幹線沿道拠点は駅や近隣センター等各拠点との連携を図るとしている。

■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



※想定する補完拠点及び関連する交通インフラ軸ルートについては、2016（平成28）年4月の国の交通政策審議会の答申を踏まえ多摩市が想定したものであり、確定しているものではありません。

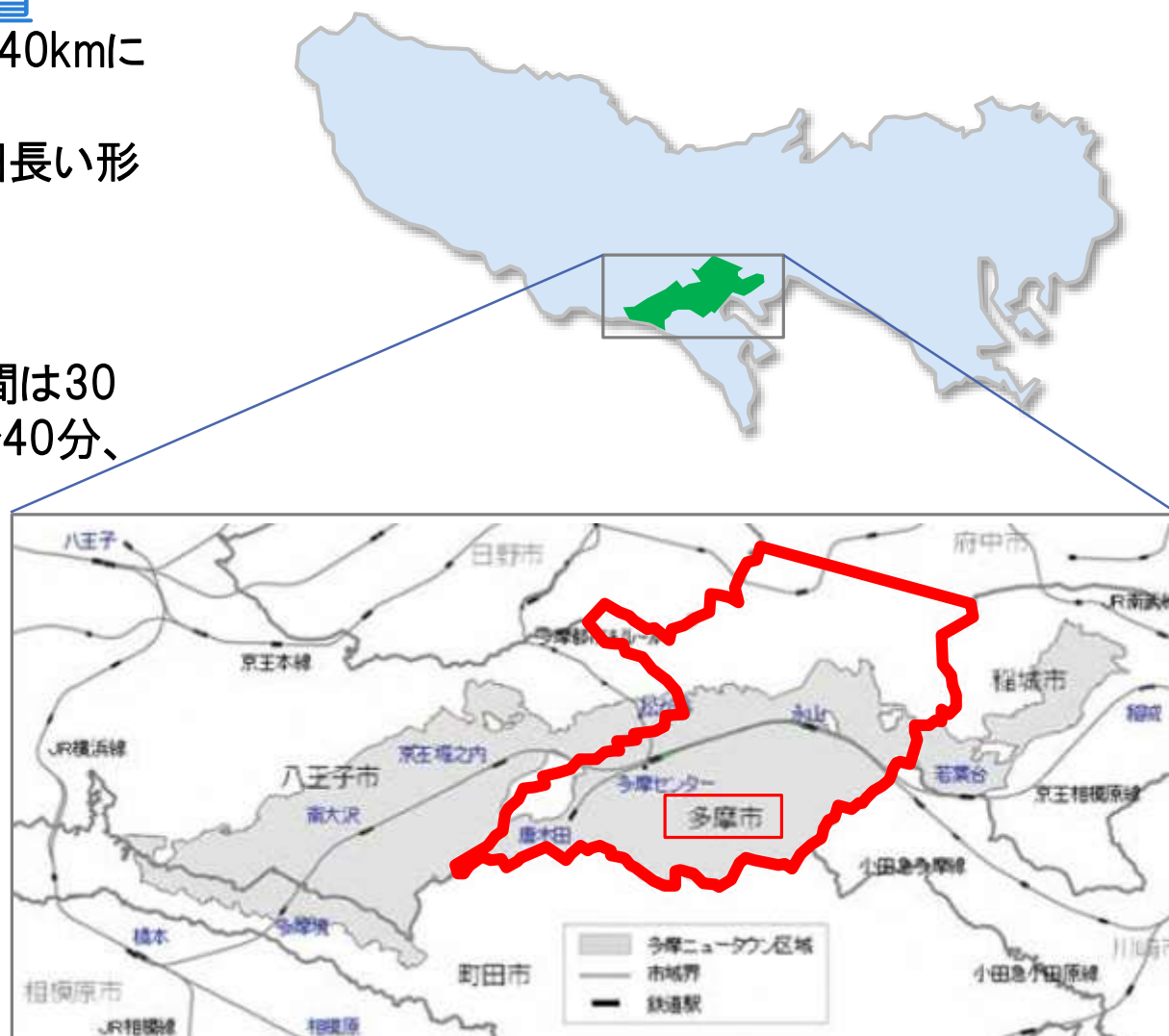
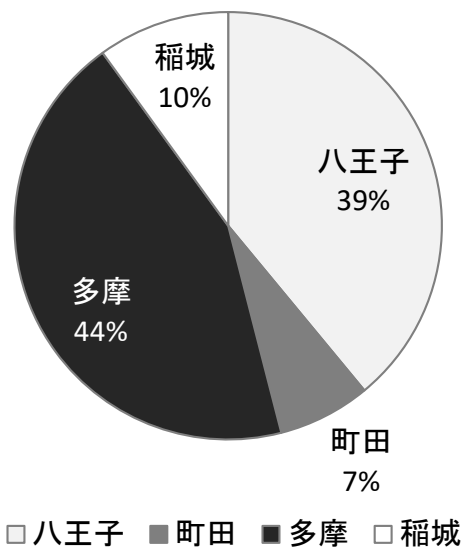
I. 南多摩尾根幹線沿道土地利用方針の検討

2. 尾根幹線沿道の現状分析と 拠点間の機能整理

(1) -1) 位置

■多摩ニュータウンの位置

- 東京都心から西南約25km～40kmに位置する
- 東西14km、南北1～3kmの細長い形
総面積:約2,853ha
- 居住計画人口:約30万人
- 現在:約22万4千人
- 電車での新宿駅への所要時間は30分程度、尾根幹線経由の車で40分、自転車で1時間50分程度。



(1) - 2) 地勢

■標高図

- ・ 谷戸の部分に鉄道や主要道が配置されており、駅から離れるほど高地で構成。
- ・ 幹線道路や駅から宅地への高低差が大きい。
- ・ 尾根幹線沿道では、永山地区と貝取地区は概ねTP+110~120mで構成、他地区はTP120m以上で構成。



(1) - 3) 防災

■東京危険度マップ

- ・多摩ニュータウンは多摩丘陵のほぼ中央に位置し、地盤が安定。
- ・尾根幹線沿道も東京都危険度マップでは、多摩市内の沿道は危険度1に指定。

※地域危険度

都内の市街化区域の5,177町丁目において各地域における地震に関する危険性を測定し、地震の揺れによる建物倒壊の危険性及び火災発生による延焼の危険性、避難や消火・救急活動の困難等より評価。



(1) - 4) 交通

①広域道路状況

- 多摩ニュータウン周辺には、北側に中央道、西側に圏央道が立地し、多摩ニュータウン西側では国道16号線にも隣接する。
- 4車線化が進行する尾根幹線は町田街道を通じて国道16号線に接続する。



(1) - 4) 交通

②広域鉄道状況

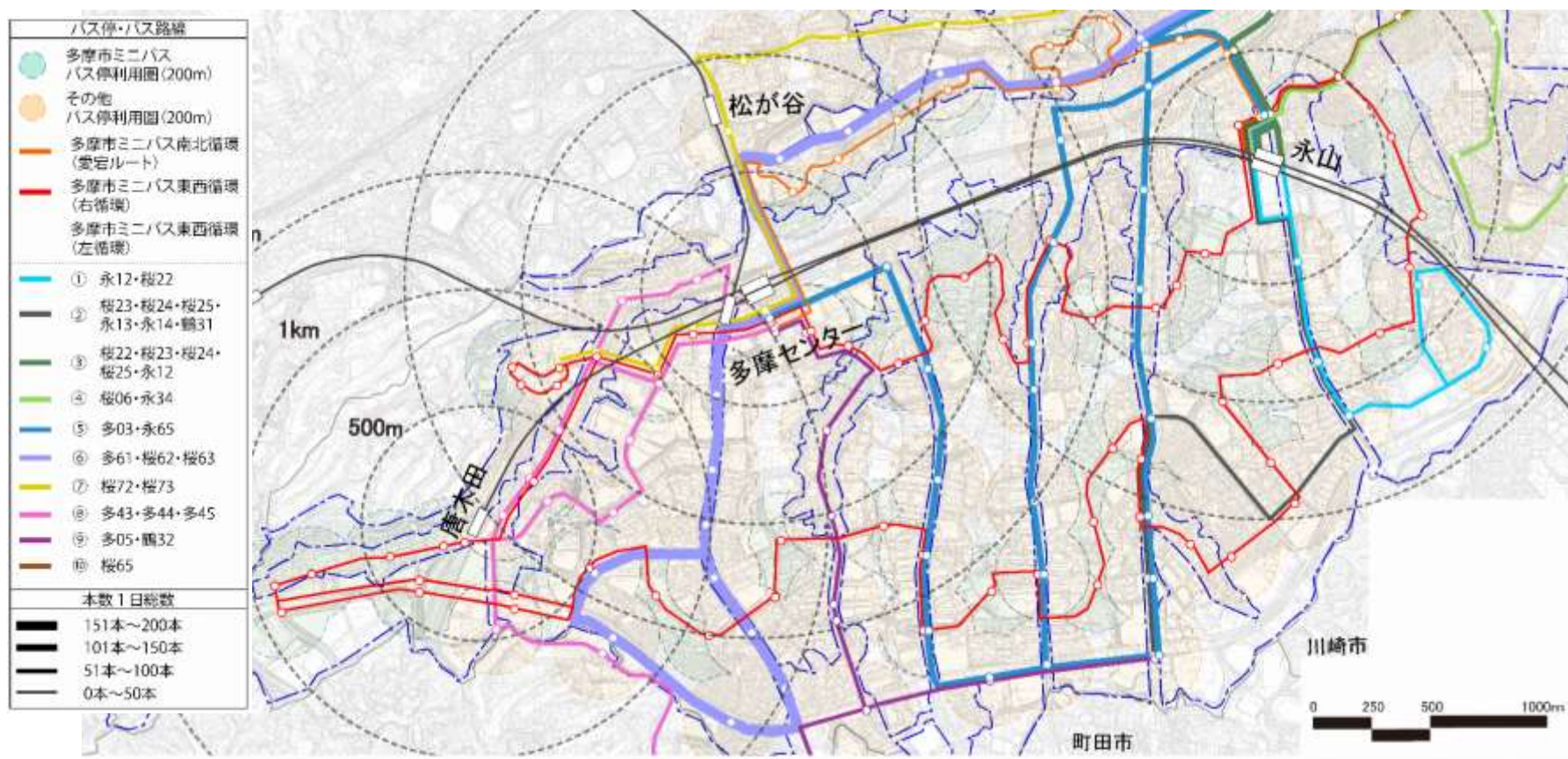
- 2016年（平成28年）に、国の交通政策審議会の答申にて、多摩都市モノレール、小田急多摩線の延伸が意義のあるプロジェクトに位置づけ。
- リニア中央新幹線は2027年（令和9年）に開通予定。



(1) - 4) 交通

③公共交通網（多摩市多摩ニュータウン）

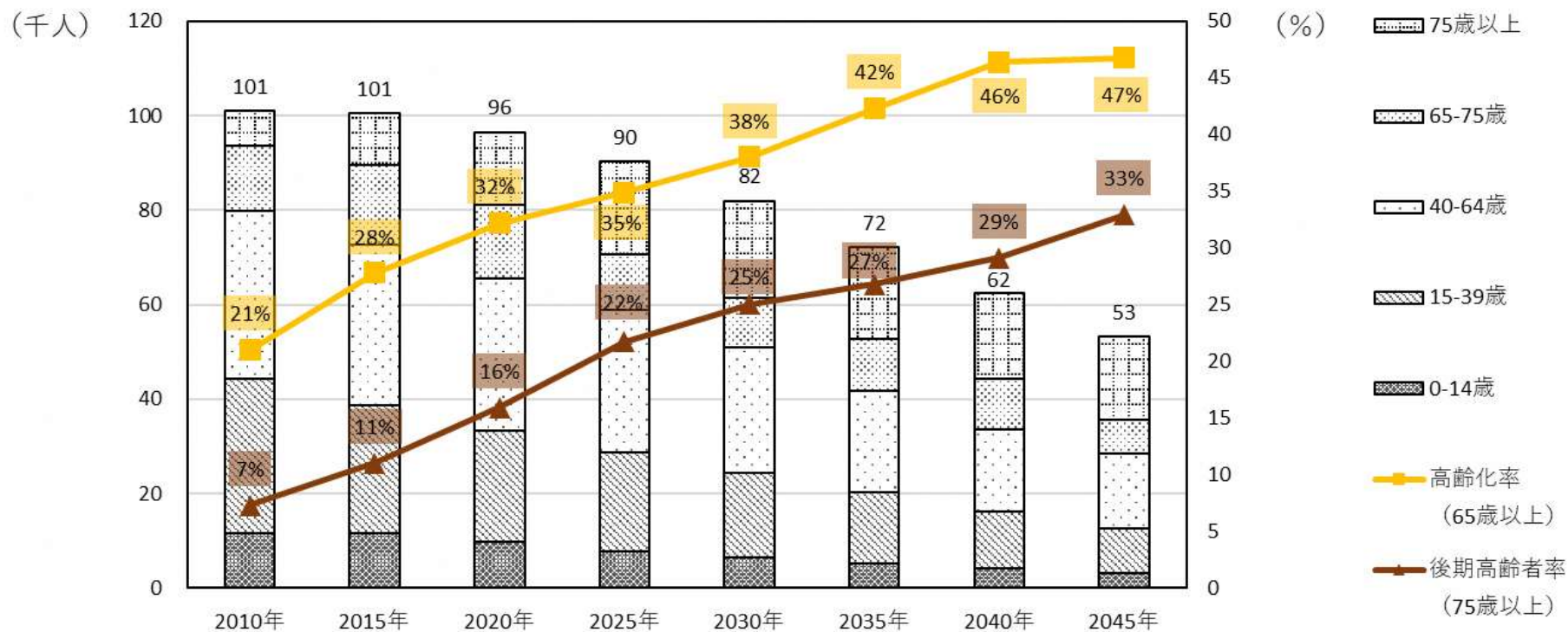
- ・貝取・豊ヶ丘や駅から通りエリアはバス利用圏域。
- ・諏訪・永山地区の尾根幹線沿道にバス路線の立地はなし。その他地区には多摩センター駅と唐木田駅と京王永山駅を経由するバス路線が4路線立地。



(1) - 5) 人口

①将来人口推計

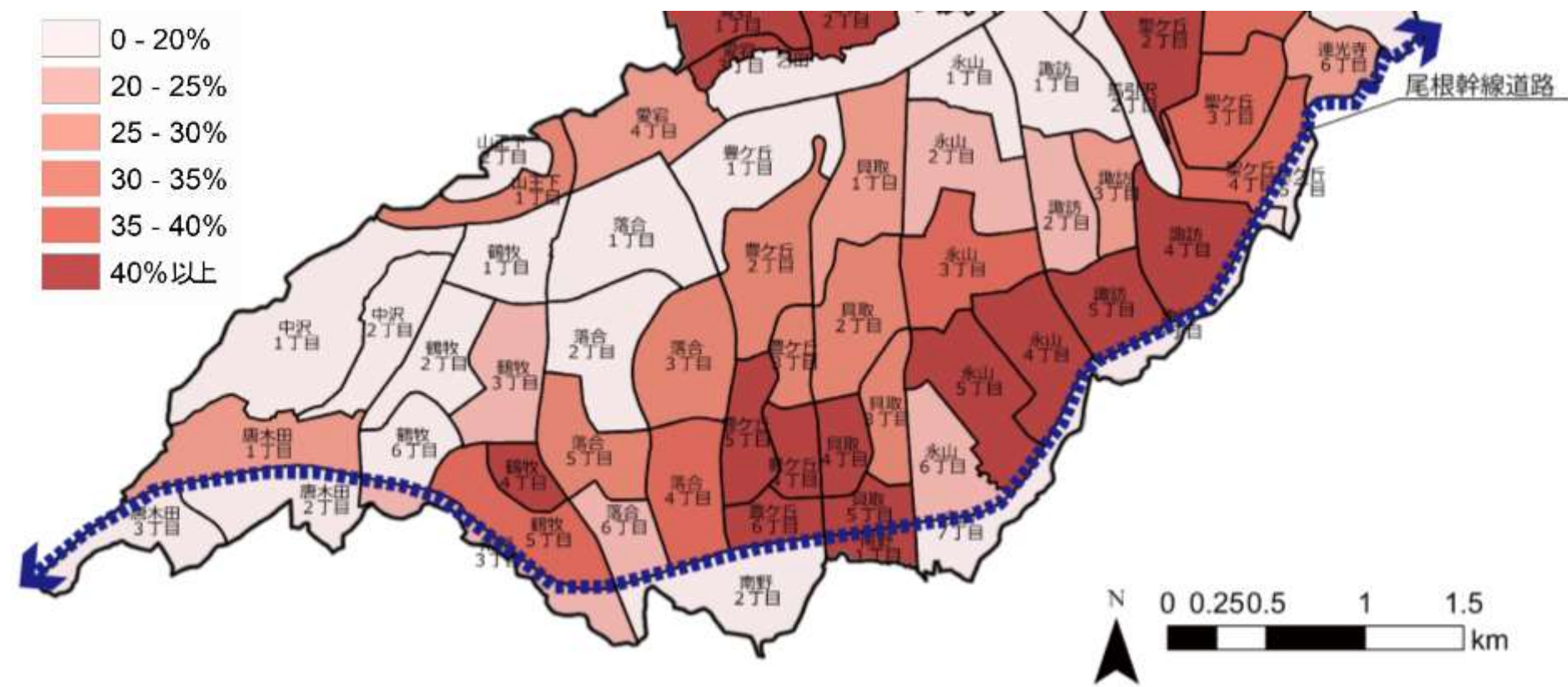
- ・多摩市多摩ニュータウンでは高齢化率が急速に上昇、本格的な人口減少期へ突入。
- ・何も策がなされない場合、2040年には2020年比で約35%の人口減。



(1) - 5) 人口

②高齢化率

- 沿道の地域は40%以上の著しい高齢化が進行。



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

(1) - 6) 都市計画

①用途地域指定

- ・尾根幹線沿道沿いで、団地や戸建住宅地（一中高）以外の部分では二種住居・準住居・準工等に指定され土地活用されている。（商業系用途は少ない。）
- ・また尾根幹線より西に広がる相模原・橋本周辺では商業系その他工業地域・工業専用地域が広がっている。



(1) - 6) 都市計画

②容積率指定

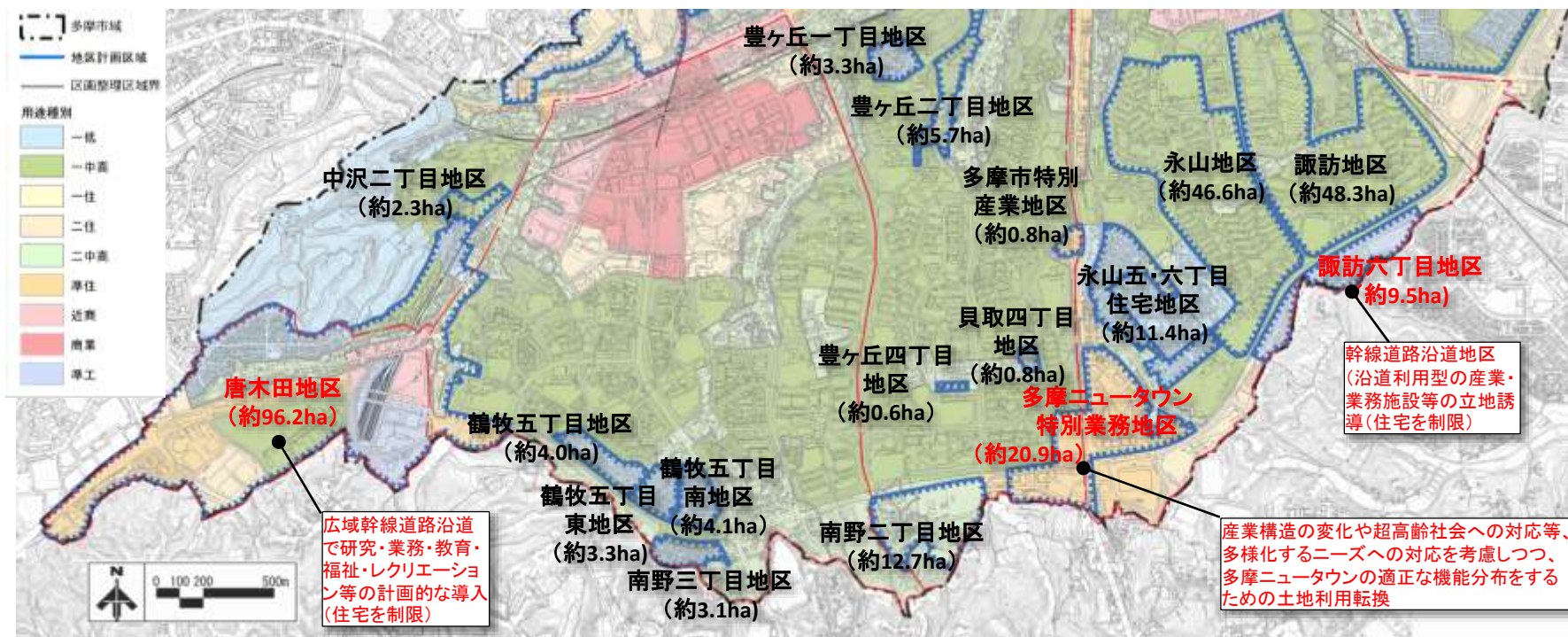
- ・ 尾根幹線道路沿いの指定容積率は概ね200%が多い。



(1) - 6) 都市計画

③地域地区等（多摩市多摩ニュータウン）

- 沿道は、住居系用途が中心で、一部が準工業、唐木田地区のみ近商。
なお、サービスインダストリー地区は特別業務地区に指定。
- 沿道には住宅用途を主にした地区計画が複数あり、将来的な沿道利用によっては、地区計画の変更等が必要となる。
- また、諏訪六丁目地区、多摩ニュータウン特別業務地区、唐木田地区では住宅系以外の土地利用・建築物等の整備方針が位置づけられている。



(1) - 7) 土地利用

①広域土地利用

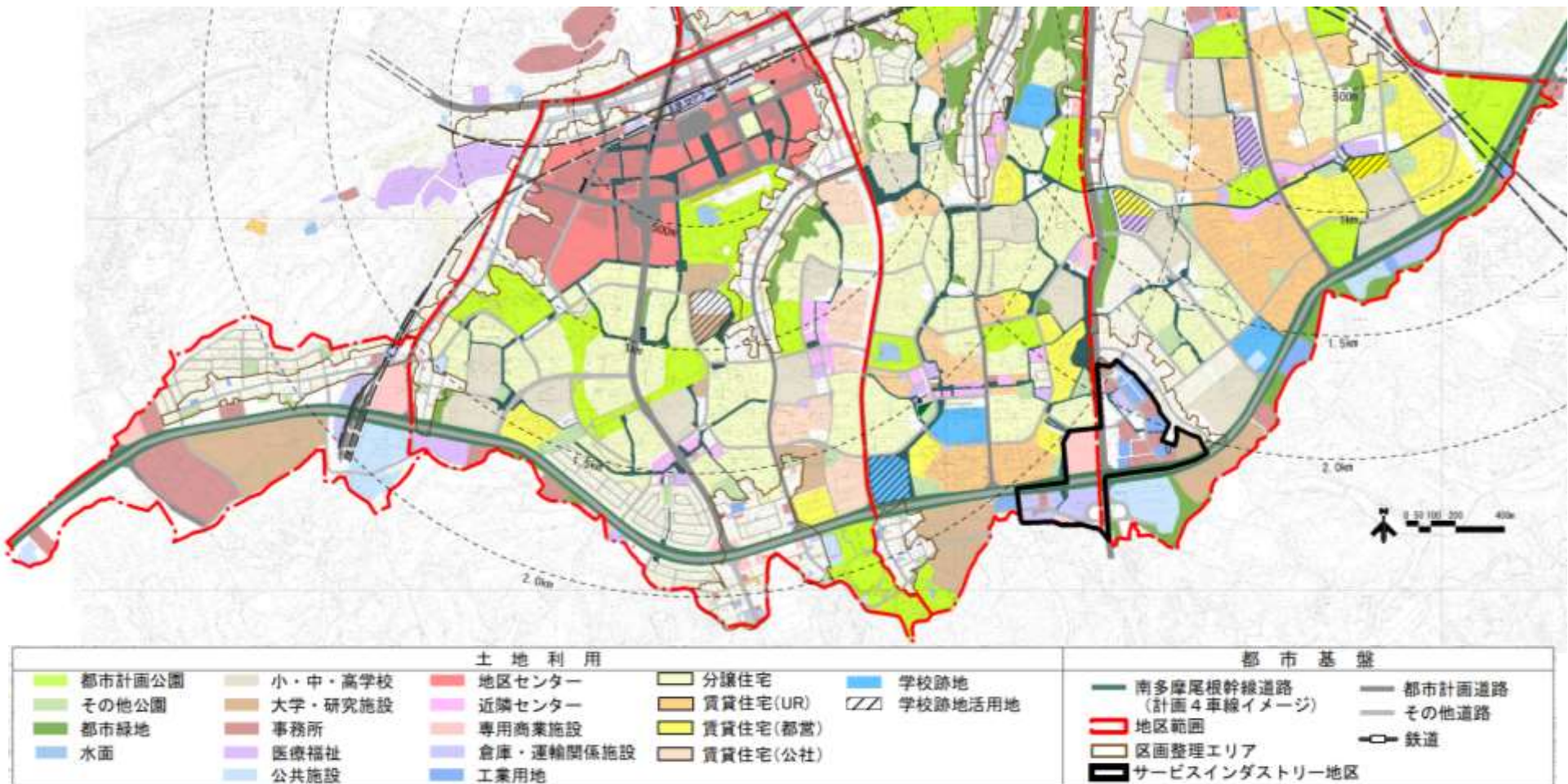
- ・尾根幹線道路は森林、公園・緑地、ゴルフ場等まとまった緑が多い。
- ・また沿道には4階以上の団地を中心とした建物が集中している。



(1) - 7) 土地利用

②土地利用（多摩市多摩ニュータウン）

- ・沿道は、都営・UR・公社等の公的賃貸団地と小中学校等の公共用地が立地。
- ・唐木田地区やサービスインダストリー地区、沿道南側では住宅以外の用途が多い。



出典：土地利用：多摩市都市計画基礎調査（平成29年）より作成

(1) - 8) 小中学校

①小中学校の状況

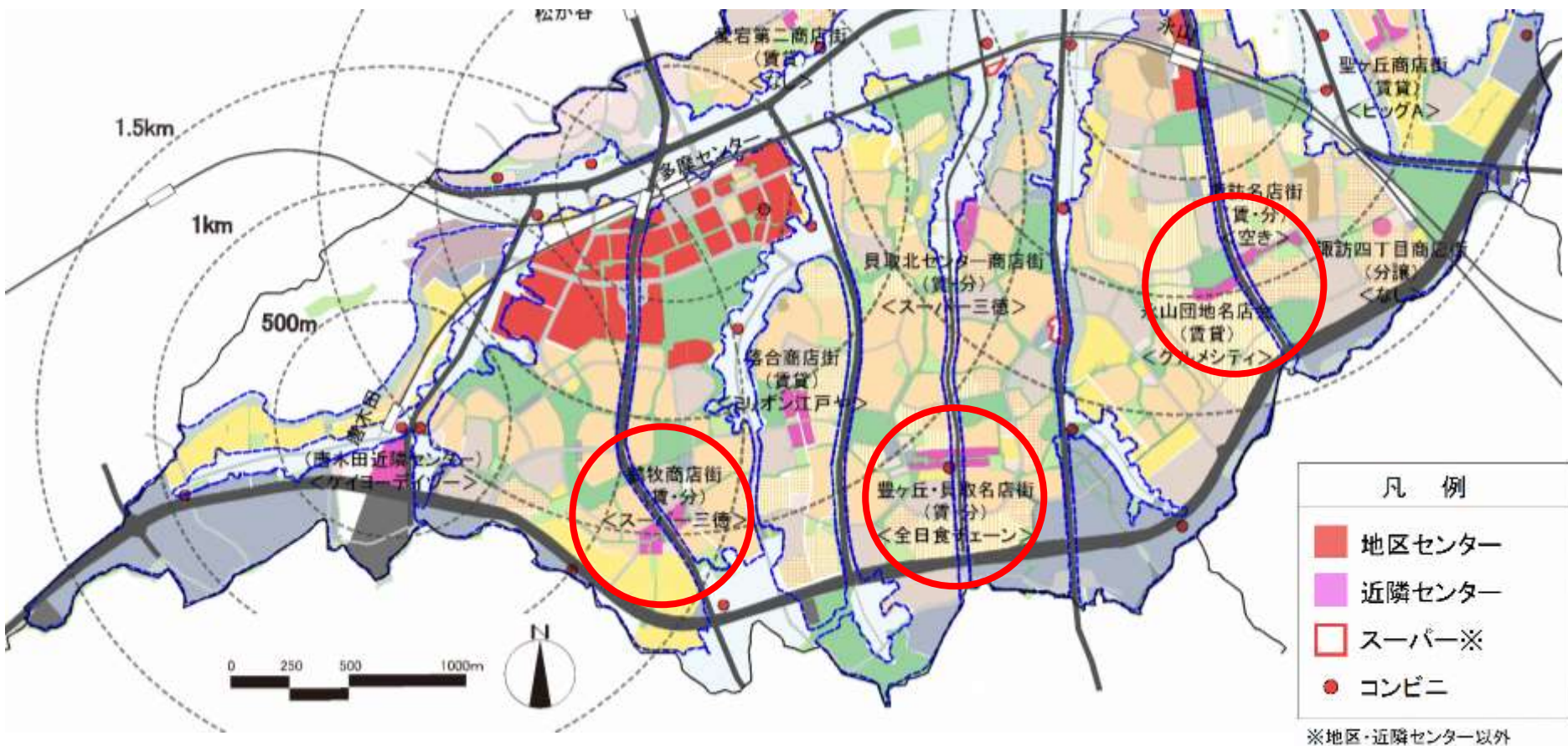
- ・沿道に面した学校は小学校1校、中学校1校、高校1校の計3校。
- ・児童数の減少により、沿道の小学校2校が廃校となり、それぞれが暫定的な活用を実施。



(1) - 9) 近隣センター

①近隣センターの状況

- ・尾根幹線沿道付近の主な近隣センターは分散して立地し、賃貸・分譲が混在。
- ・空き店舗が増加し、機能が低下。賃貸では、コミュニティ施設への用途転換が進行。



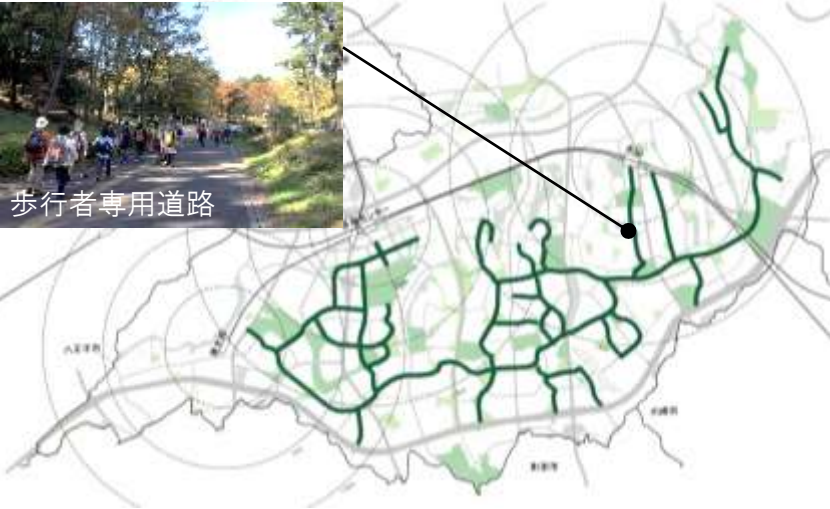
※地区・近隣センター以外

(1) - 10) 緑

①豊かな緑と遊歩道

- ・徹底した歩車分離、計画的な公園・緑地の配置、全長41kmの遊歩道、人口1人あたりの公園面積2位等、ゆとりある緑豊かな住環境が魅力。
- ・多摩東公園はスポーツ拠点としてリニューアル済み。

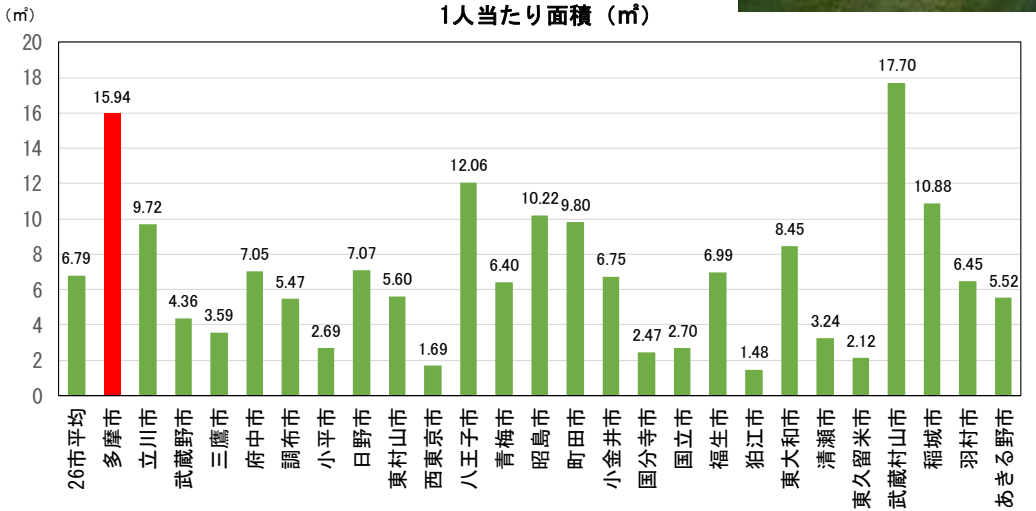
遊歩道のネットワーク



計画的な公園・緑地配置

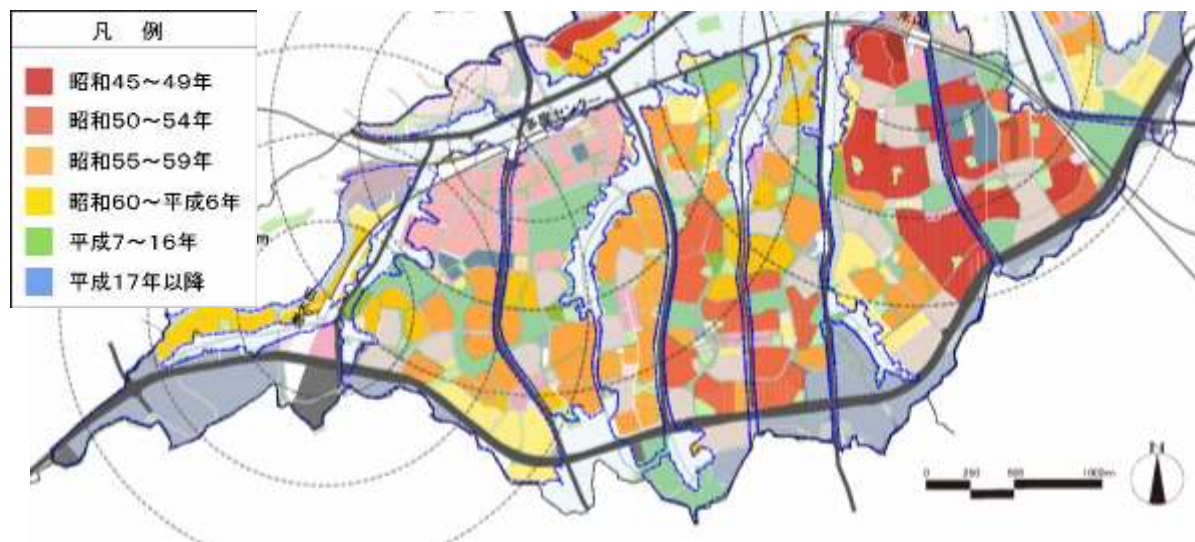
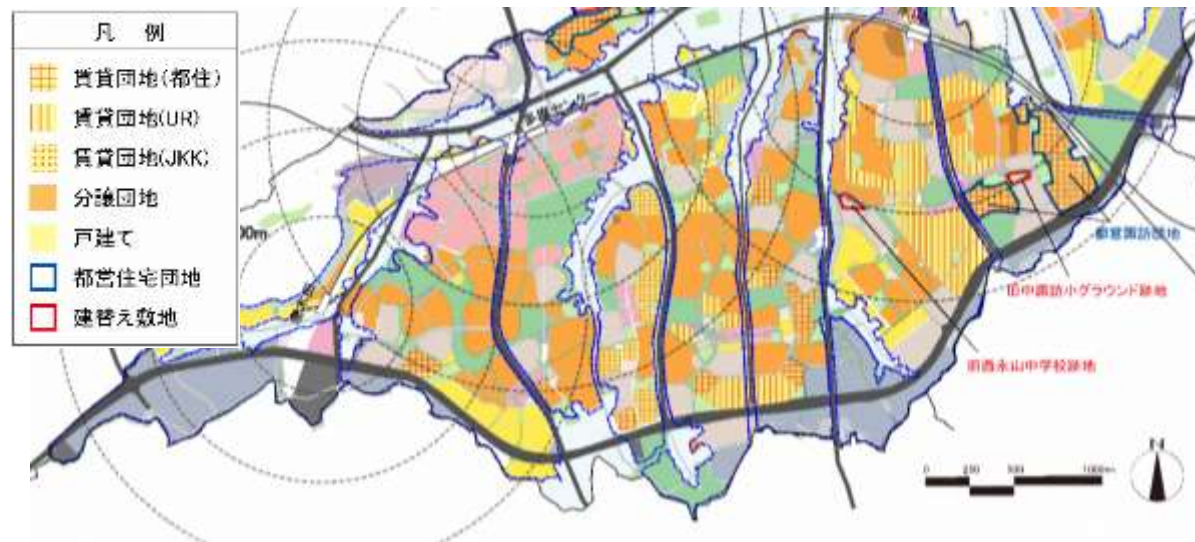


人口1人あたりの公園面積



(1) - 11) 住宅

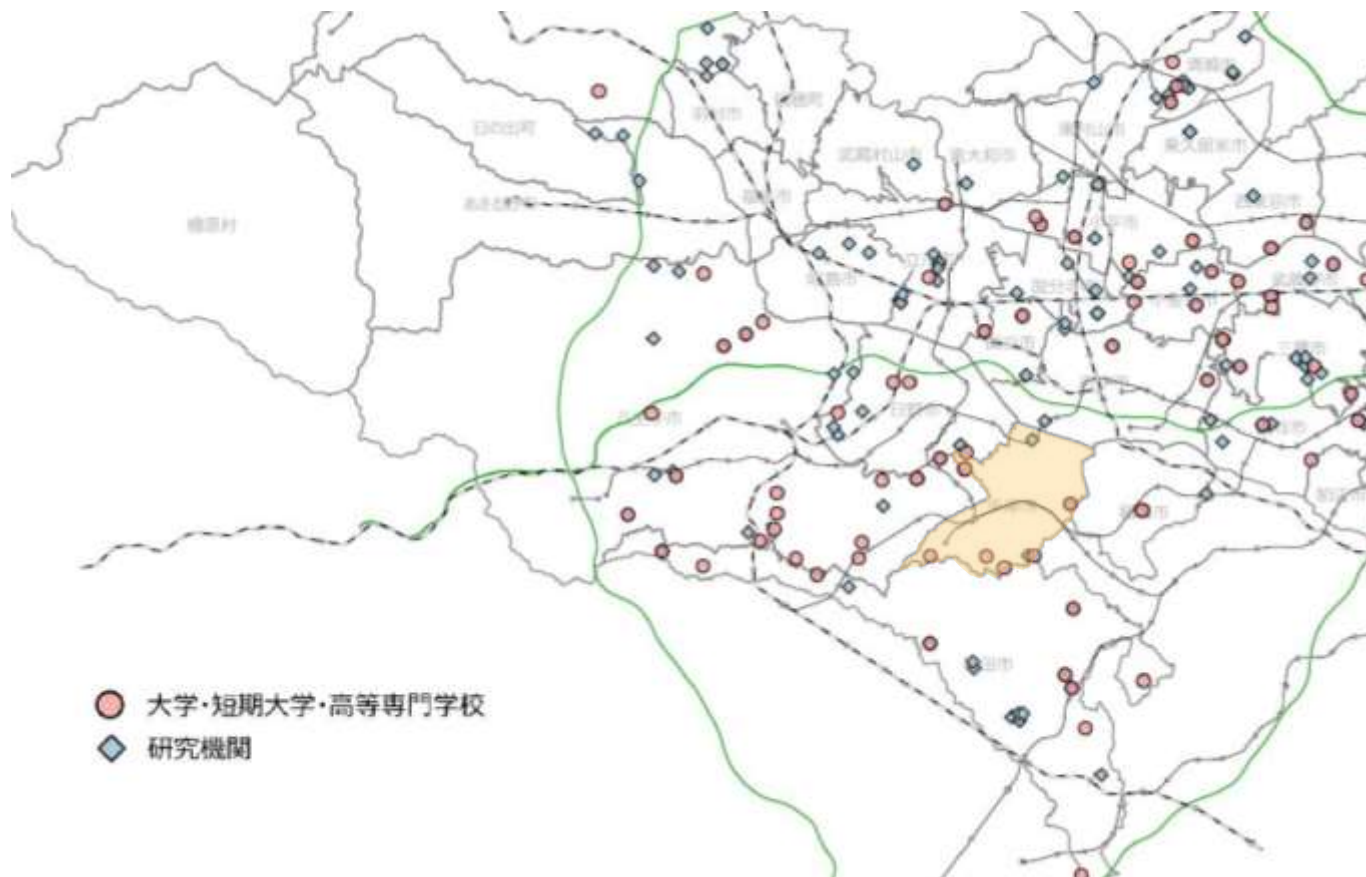
- 東京への流入人口の増加に対応するため、新住宅市街地開発事業が決定。
- 尾根幹線沿道は公的団地が主だが、その後背地では昭和45年から、現在に至るまで多様な住宅ストックが形成。



(1) - 12) 産業・企業

①大学・研究機関の立地

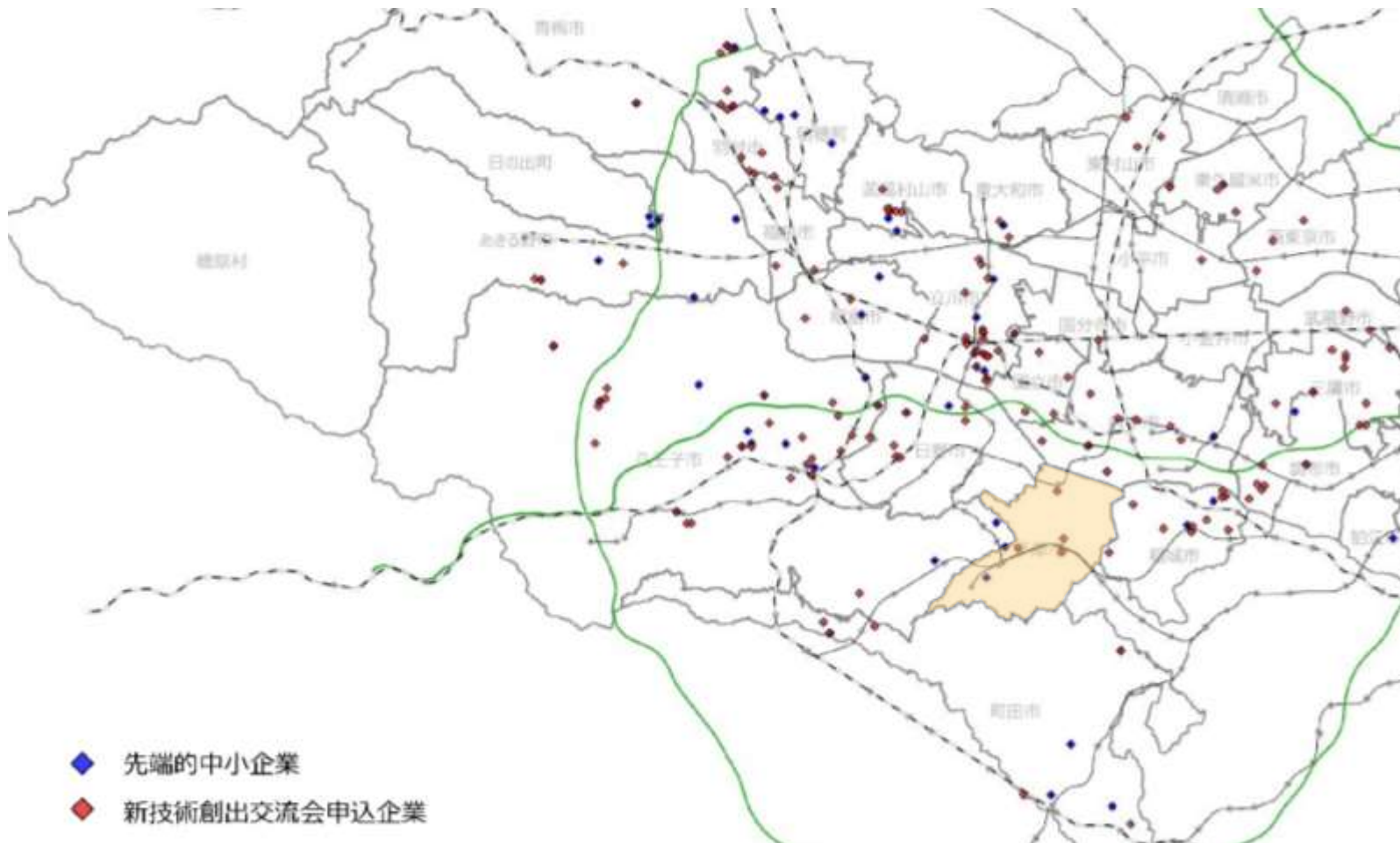
- ・多摩地域は全国の約5%の大学が集積。
- ・多摩地域には、大学付属機関、国・都・自治体等の公立施設や、企業の研究所等を含め、多くの研究機関が立地。



(1) - 12) 産業・企業

②先端的中小企業の立地

- ・多摩地域では、今後の成長分野における高い技術力を持つ中小企業が複数立地。



出典：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（令和2年）

(1) - 12) 産業・企業

③多摩市内の産業特性

- ・多摩市の産業は第3次産業が最も大きな割合を占めており（91.1%）、特に情報通信産業の集積が特徴となっている。（第3次産業のうち16.6% 都平均は16.3%）
- ・独自の技術や製品をもつニッチトップ企業が複数立地している。

■多摩市内に立地する先端企業の例

a.京西テクノス株式会社

- ・メーカーの計測器、医療機器、通信機器などの保守・修理等のサービスを提供する「トータルマルチベンダーサービス」を主要事業とする。



b.JUKI株式会社

- ・総合ミシンメーカー。縫製用の工業用ミシンについては、180ヶ国で使用され、世界シェアは約30%と、業界No.1のグローバル企業。



c.KDDI株式会社

- ・携帯電話通信サービス等電気通信サービス等を提供している総合通信事業者。
- ・情報通信技術の利活用の推進、安全・安心な情報通信を利用できるよう、耐震性を強化した次世代局舎を多摩市唐木田地区に建設。



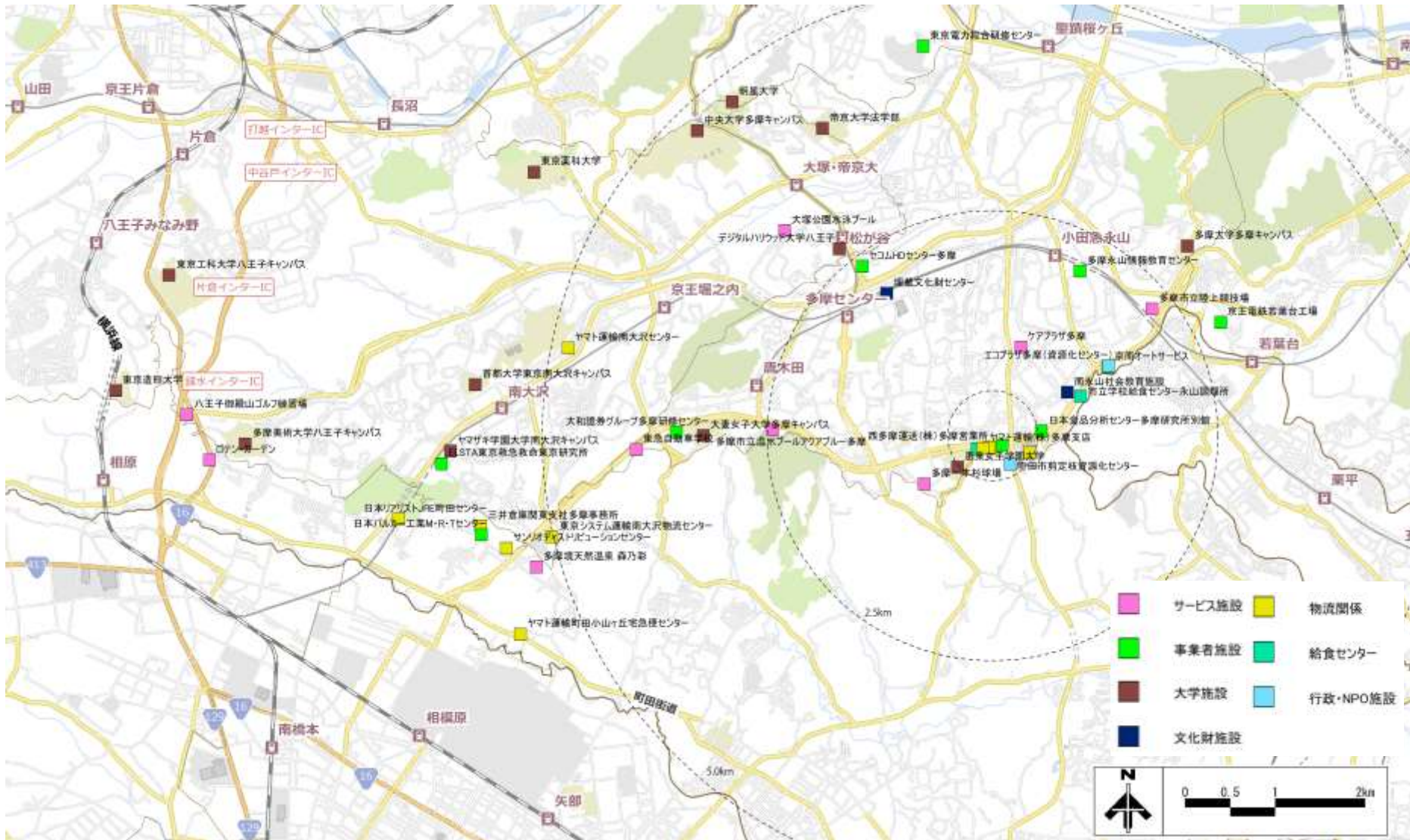
d.株式会社野村総合研究所

- ・リサーチ、コンサルティング、ITソリューション、システム運用等をトータルに提供する企業。
- ・市内に「NRI東京第一データセンター」を新設し事業を展開。



(1) - 12) 産業・企業

④尾根幹線沿道状況（5km圏域）

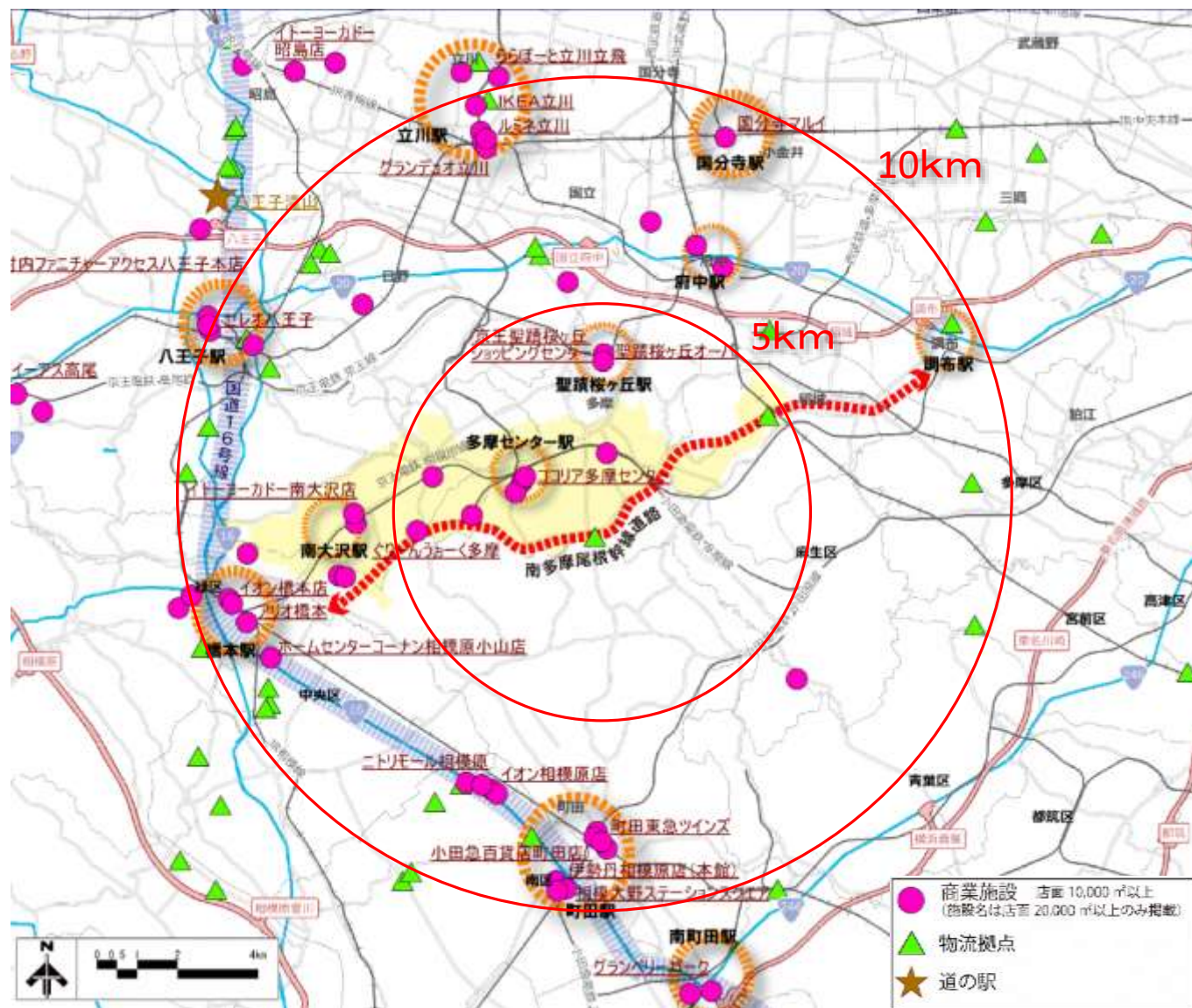


(1) - 13) 商業

①広域的施設立地

※広域的な施設把握として、国土交通省の国土数値情報を活用。ただし、商業のみ大型小売店舗総覧で補足。

- 5km圏域では、多くは駅前商業施設で、幹線道路沿いの郊外施設は「多摩ぐりーんうおーく」のみ。
- 10km圏域では、周辺市との大規模商業施設が多数立地。
- なお、10km圏外の国道16号線沿いに、都内唯一の道の駅が立地。
- 国道16号線沿いに、物流拠点が集積立地。



(1) - 13) 商業

②尾根幹線沿道状況 (5km圏域)

- 2.5km圏域では、スーパーやドラッグストア、飲食店等の身近な店舗が駅周辺を中心に立地。



出典：南多摩根幹線沿道における企業立地・行動調査業務委託報告書（平成27年 多摩市）を元に時点補正

(1) - 14) スポーツサイクル

①スポーツサイクル利用の状況とニーズ

- ・尾根幹線は、適度なアップダウンがあり、近年人気の高まっているスポーツサイクルの聖地。
- ・週末には市内外から多くの愛好家が集まる。
- ・東京2020オリンピック競技大会における自転車競技ロードレースコースに指定されている。



(1) - 14) スポーツサイクル

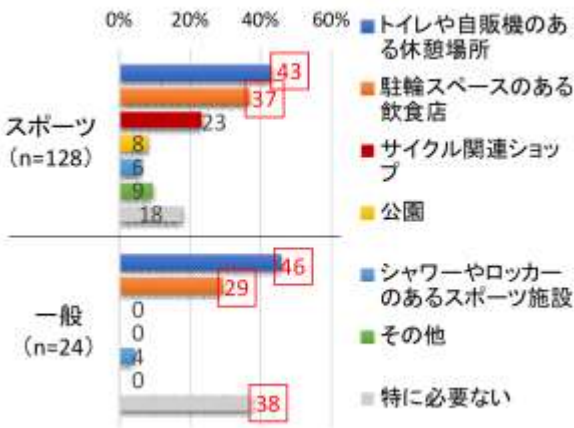
②「スポーツサイクル」のアンケート調査結果
(諏訪・永山まちづくり計画より)

- ・ 自転車交通量は、休日に多く、スポーツ用自転車の交通量が7割以上を占める。
- ・ 沿道に望む施設は、スポーツ・一般利用共にトイレや自販機のある休憩場所があげられている。
- ・ 望ましい自転車走行空間については、スポーツ・一般共に自転車レーンが最も多い回答であった。

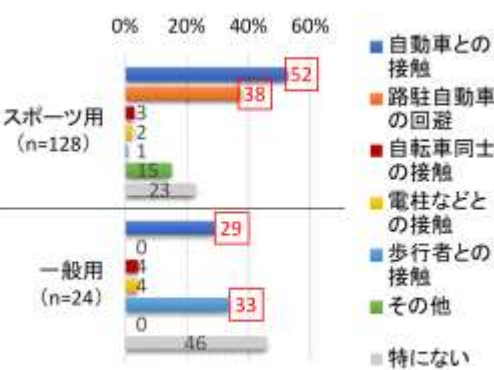
＜自転車交通量＞



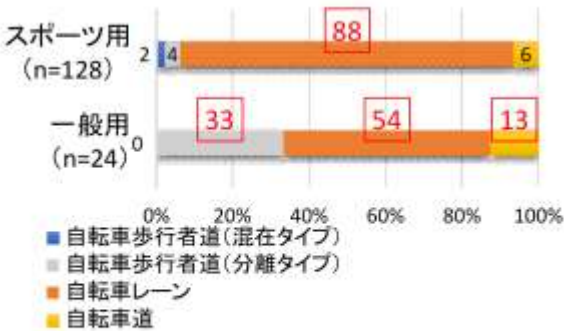
＜沿道に望む施設＞



＜不安に感じること＞



＜望ましい自転車走行空間＞



(1) - 15) 周辺市のまちづくり動向

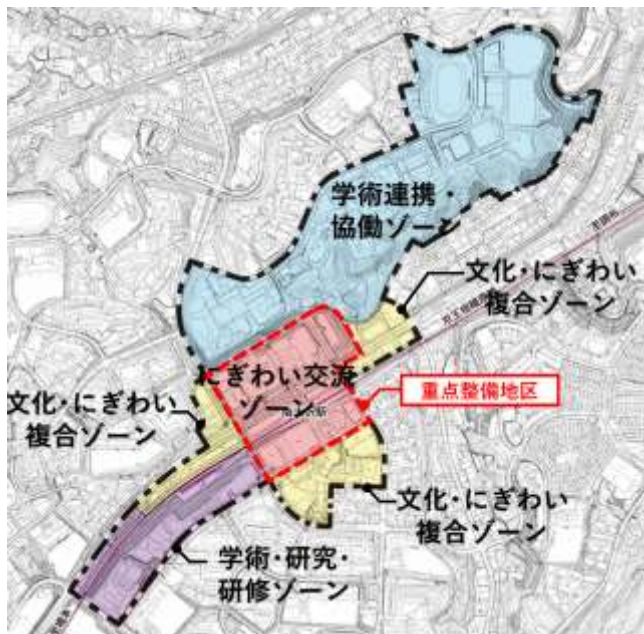
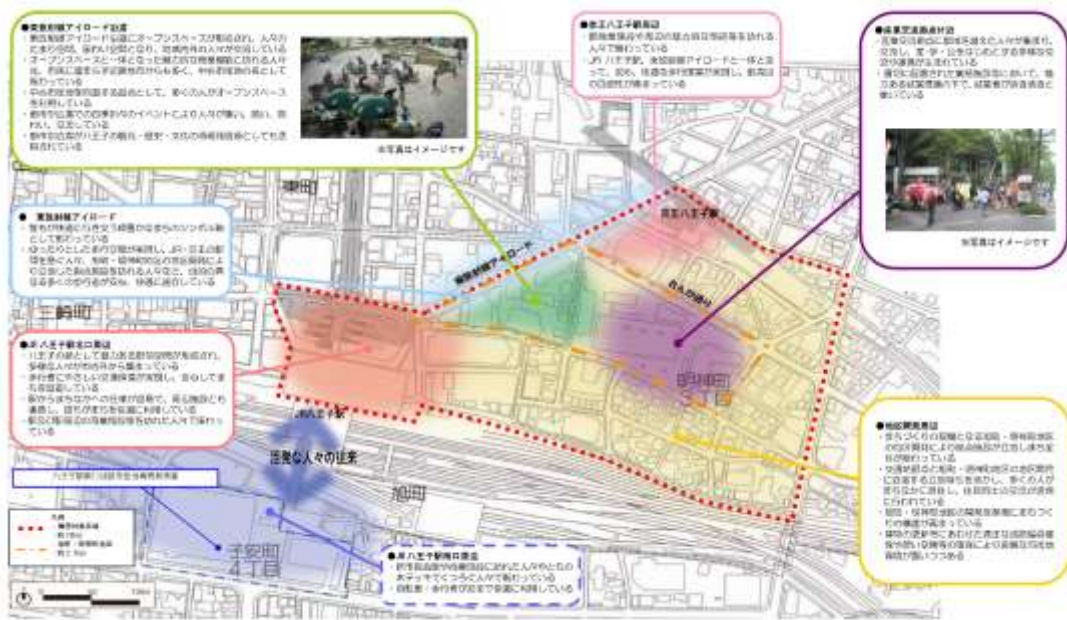
①八王子市

a.八王子駅周辺

- 産業交流拠点として、八王子合同庁舎との複合施設を計画。
- 多摩地域最大規模の展示ホール、会議室、大屋根のある広場を整備。
- 2022年完成予定。

b.南大沢駅周辺

- 三井不動産の駅前都有地の借地契約が終了するため、都有地活用を契機に、まちづくり方針を検討中。
- 『スマート東京実施戦略』では、スマート東京先行実施エリアに位置付け。



(1) - 15) 周辺市のまちづくり動向

②町田市

a. 町田駅周辺

- 町田駅南側から多くの人にまちなかへ訪れてもらうために、交通環境の整備やまちなかへのアクセスの強化に取り組む「南の玄関口のまちづくりプロジェクト」を推進するため、「JR町田駅南地区まちづくり整備方針」を2018年3月に策定。



b. 南町田駅周辺

(南町田グランベリーパーク)

- 町田市・東急電鉄の共同による「南町田拠点創出プロジェクト」
- 商業ゾーンは店舗面積約5.3ha、スヌーピーミュージアムが立地。



(1) - 15) 周辺市のまちづくり動向

③稲城市

a. 事業中の土地区画整理事業

- 南山東部地区（87.46ha）、小田良地区（29.5ha）
上平尾地区（25.1ha）等で面的な区画整理を事業中。



(1) - 15) 周辺市のまちづくり動向

④相模原市

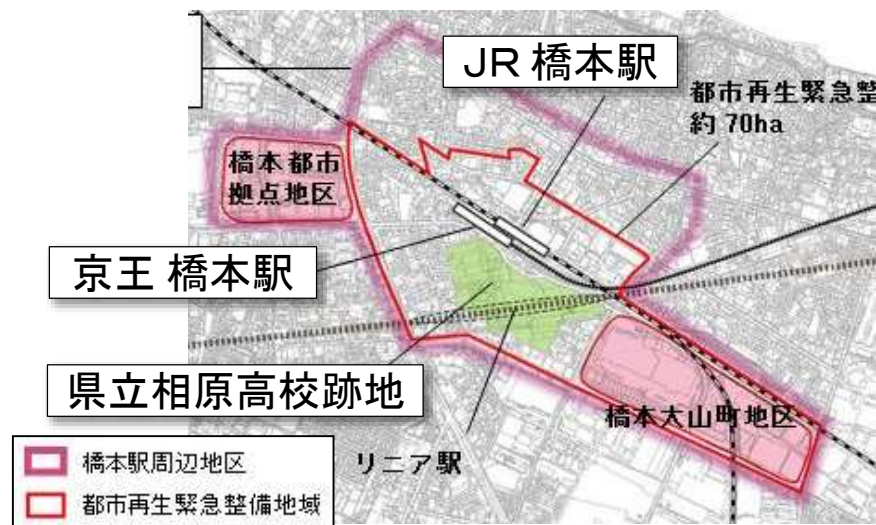
a. 相模原駅周辺

- 相模原駅を中心とする相模原駅周辺地区（約660ヘクタール）のうち、相模総合補給廠の一部返還地（約17ヘクタール）は、新市街地の形成により相模原駅周辺地区全体の起爆剤としての役割が期待されることから、優先的に整備。



b. 橋本駅周辺

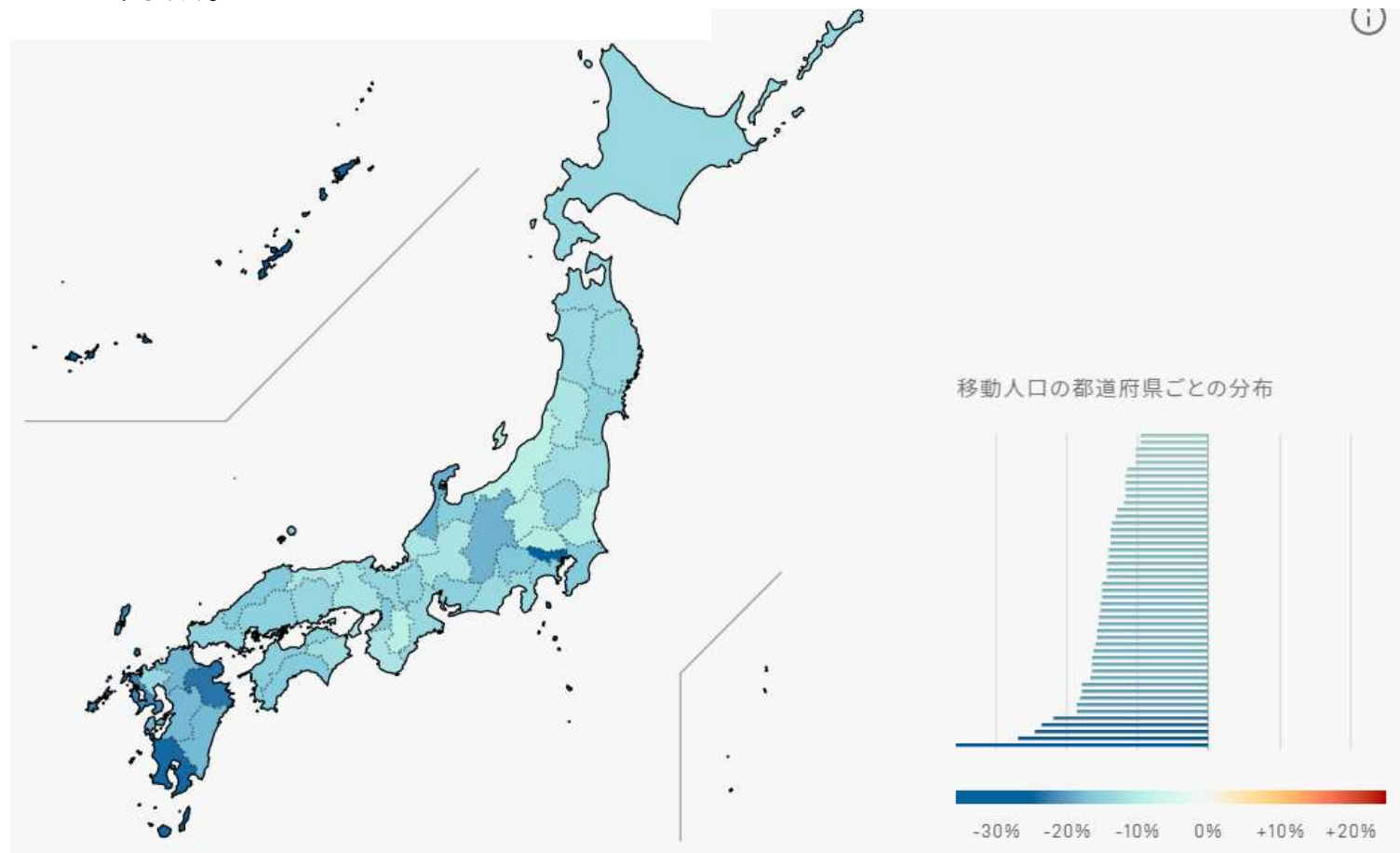
- 橋本駅周辺地区（約120ヘクタール）のうち、駅南口は、重点的に検討が必要な地区として、令和9年のリニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりを目指す。



(1) - 16) コロナ禍

①移動人口の動向（都道府県）

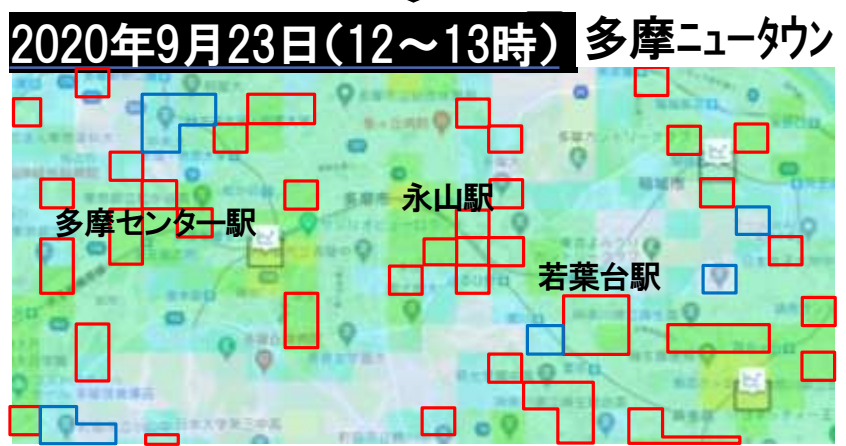
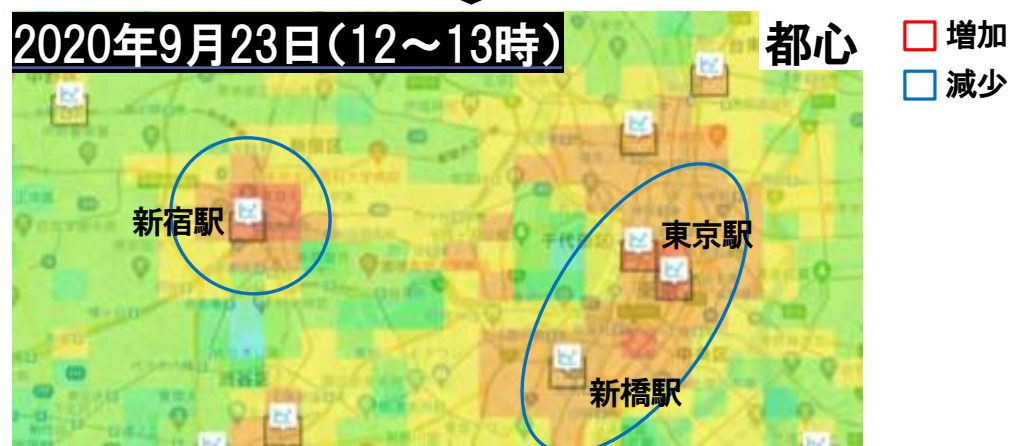
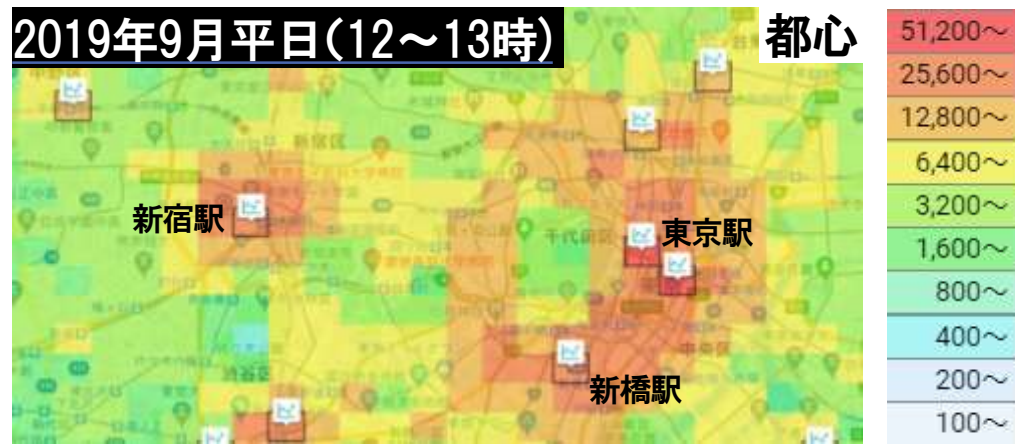
- 全都道府県で前年度比の移動人口は低下。
- 東京では27%減。



(1) - 16) コロナ禍

②地域内の滞在人口変化（昼時）

- ・ 都心ではターミナル駅周辺で著しく減少。
- ・ 一方、多摩ニュータウンでは、一部半減エリアもあるが、概ね増加傾向。



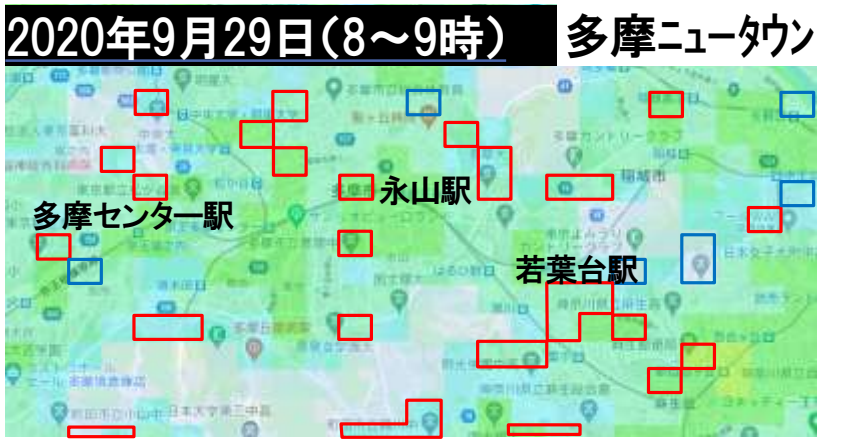
(1) - 16) コロナ禍

②地域内の滞在人口変化（朝時）

- ・ 都心では出勤前のため、変化は限定的。
- ・ 多摩ニュータウンでは昼時と同様に概ね増加傾向のため、出勤・通学しないケースの増加が推察される。



51,200～
25,600～
12,800～
6,400～
3,200～
1,600～
800～
400～
200～
100～



□ 増加
□ 減少

(1) - 16) コロナ禍

③ 駅周辺の滞在人口変化
(駅重心500m四方の滞在人口)

- ・ 駅周辺では、時間に関わらず市区町村内の滞在人口が前年よりも高い割合で推移している。
- ・ 一方で、市区町村内以外での滞在人口の前年比率は低いまま。

立川駅(全ての時間帯)

※多摩地域では立川駅か町田駅のみの掲載のため、多摩都市モノレールの乗り入れのある立川駅を採用



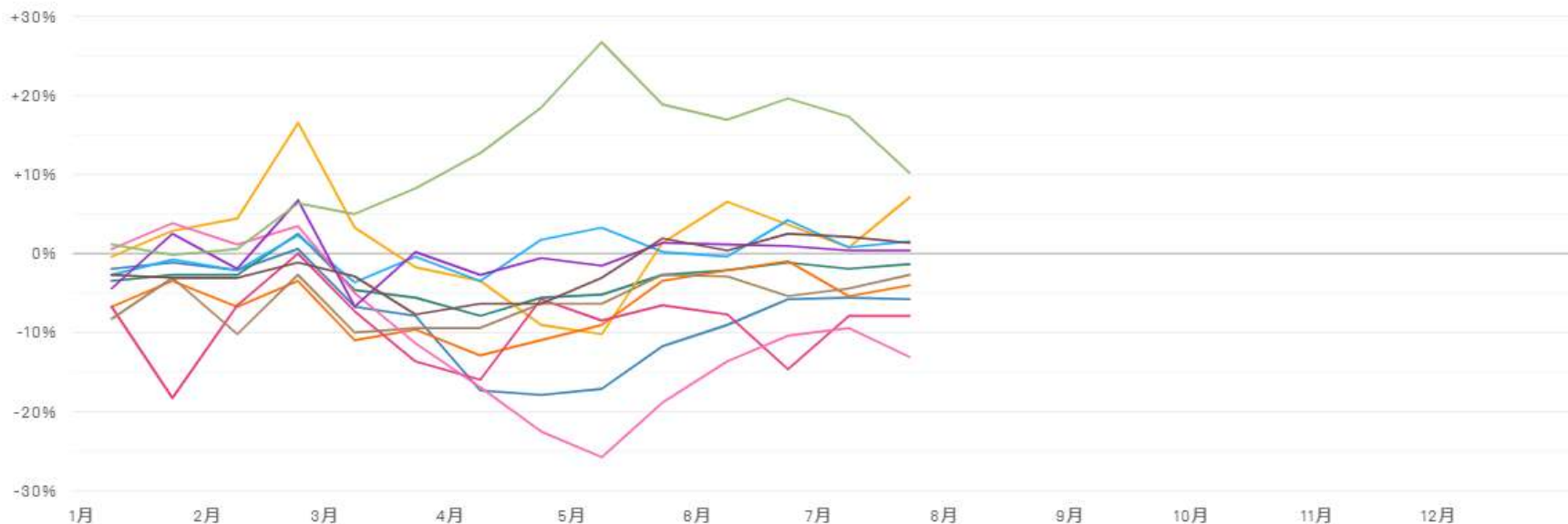
(1) - 16) コロナ禍

④ 決済データから見る小売業の変化（関東ブロック）

- ・ 関東ブロックにおける小売業の消費動向は、EC（ネット通販）の需要が高まりつつも、飲食・医療品・各種商品など日常買回り品の需要はコロナ後も維持。
- ・ 一方で、自動車や燃料は低下したまま推移。

支出先の種別:

■ すべての業種 ■ すべての小売業 ■ 各種商品小売業 ■ 織物・衣服・身の回り品小売業 ■ 飲食料品小売業 ■ 自動車小売業 ■ 機械器具小売業 ■ 燃料小売業
 ■ 医薬品・化粧品小売業 ■ その他小売業 ■ EC



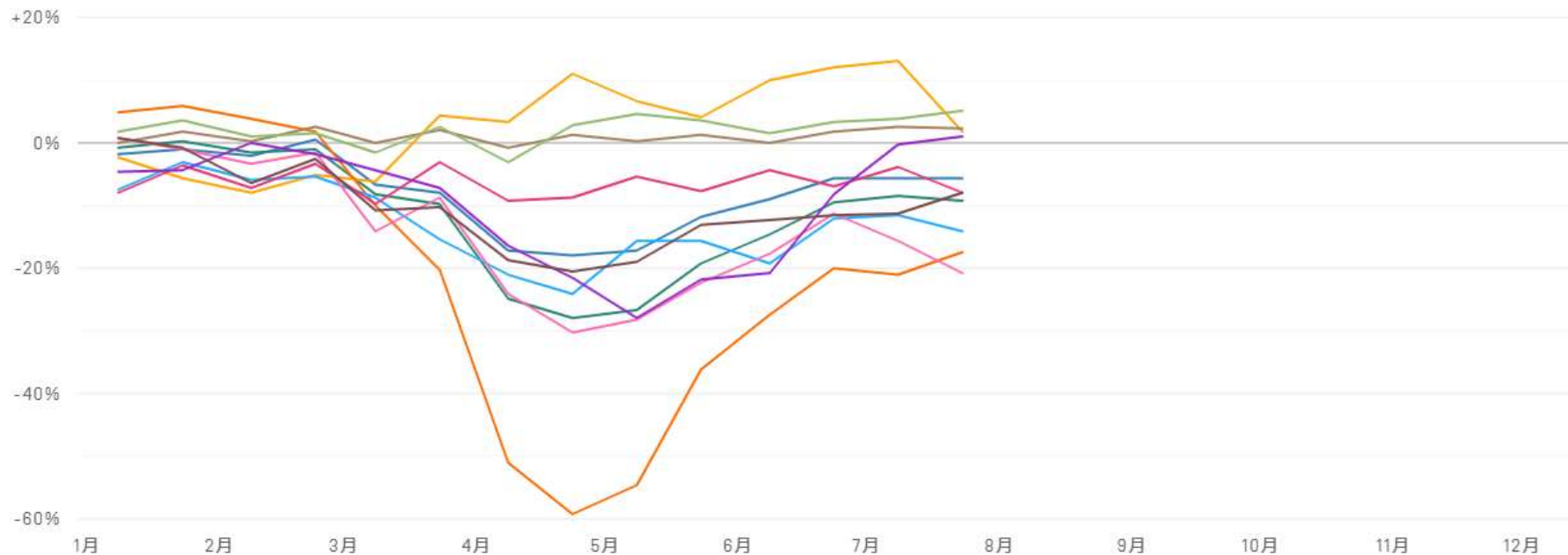
(1) - 16) コロナ禍

⑤ 決済データから見るサービス業の変化（関東ブロック）

- 在宅勤務を背景に、ライフライン・インターネット関連の需要が高まり、その他サービスは低下したまま推移している一方、娯楽等が復調傾向。

支出先の種別:

■ すべての業種
 ■ すべてのサービス業
 ■ 電気・ガス・熱供給・水道業
 ■ 外食
 ■ 旅行
 ■ 医療
 ■ 通信
 ■ 交通
 ■ 娯楽
 ■ 宿泊
 ■ コンテンツ配信



(1) - 16) コロナ禍

⑥飲食店情報の閲覧数（多摩・町田）

- 飲食店の閲覧は4～5月は著しく低下したのち、現在は復調傾向であるものの、いまだに前年比水準に至っていない。

飲食店のジャンル:

■ すべてのジャンル ■ 和食 ■ アジア・エスニック ■ 中華 ■ 洋食・西洋料理 ■ 肉料理 ■ 鍋料理 ■ 居酒屋・バー ■ カフェ・スイーツ
 ■ ファミレス・ファストフード



(1) - 16) コロナ禍

⑦宿泊（八王子市・町田市・日野市・多摩市・稲城市）

■宿泊者分類

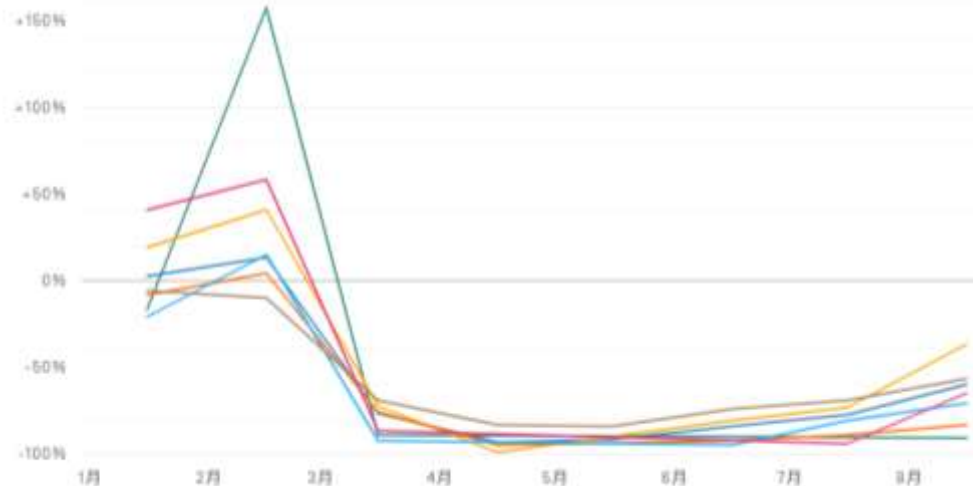
- ・宿泊は8月以降復調傾向が見られる。
- ・コロナ前では男女グループやカップルの傾向が高かった。子ども連れが一瞬増加。

■予約者代表者の居住地

- ・予約者は近場からの利用者が前年より倍増。

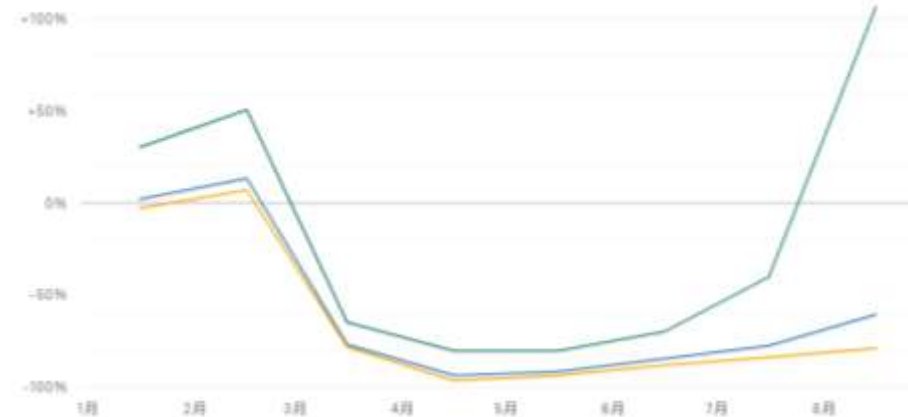
宿泊者の分類:

■ すべての宿泊者の分類 ■ 子ども連れ(子ども = 13歳未満) ■ 男女二人(カップル・夫婦)
■ 女性グループ ■ 男性グループ ■ 男女グループ(子ども含む) ■ 一人



予約代表者の居住地:

■ すべて ■ 都道府県内 ■ 都道府県外



(1) - 16) コロナ禍

⑧移動手段 (キーワード検索)

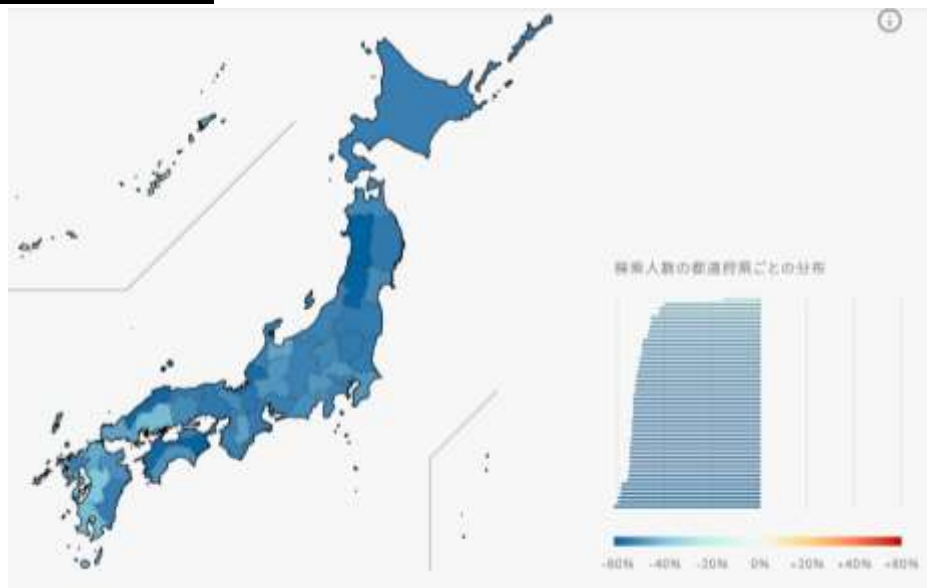
■交通・路線

- ・全国的に40～60%程度検索人数が減少。

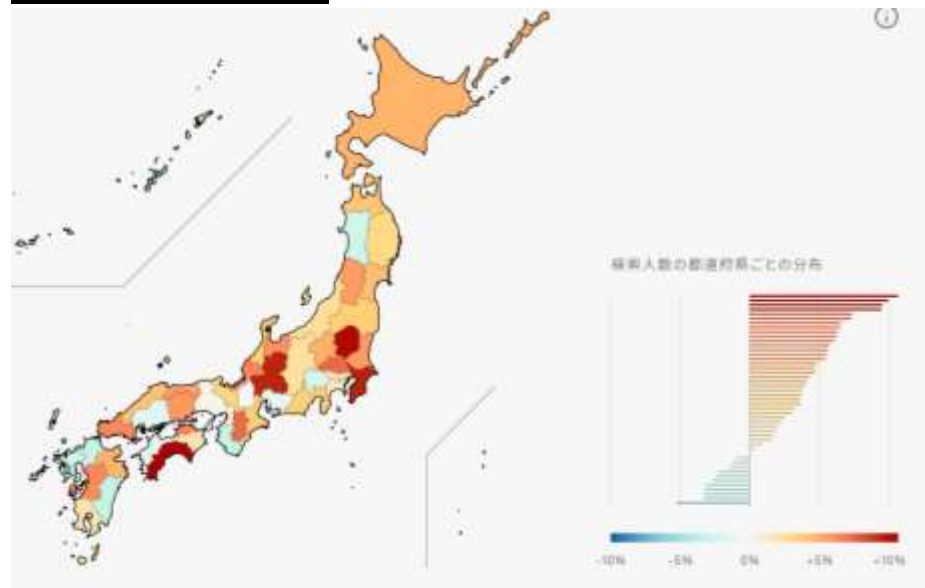
■自転車・二輪車

- ・東京では+2%程度の増加だが、全国的にはさらに検索傾向が高い。

交通・路線



自転車・二輪車



(1) - 16) コロナ禍

⑨コロナ禍により浮き彫りつつある多摩ニュータウンの強みと効果

- ・コロナ禍では、多くの人々が自宅又はその付近で過ごす時間が増え、住まいの身近な環境や地域の自然資源の重要性が再認識されるようになってきた。
- ・下記に現在多摩ニュータウンの強みを挙げ、その効果を想定する。

強み	効果
●緑が豊か・遊歩道が多い	気分転換・リラックスがしやすい
●都心に通勤が便利	必要に応じた出勤等在宅と両立しやすい
●過密でなく解放感のある都市構造	3密を過度に意識した外出抑制をしなくてよい
●運動やリラックスができる公園が多い	自宅近くで子どもを連れていける公園を選べる
●都心に比べ、住宅規模が大きい	在宅ワークの環境が整えやすい
●オフィスよりは研究や大学等が多い	オフィス機能よりは撤退しにくい
●多摩地域にはレジャーが多い	自然豊かな近場レジャーに行きやすい
●ネコサポ等地域密着のサポート	高齢者もEコマースへ対応しやすい
●優れた防災性	密に弱い災害時を極力避けることができる
●学校跡地や低未利用地など余剰スペースが多数ある	災害時における密を避ける避難所生活・仮設住宅供給がしやすい
●歩車分離が図られた道路基盤に尾根幹線道路の開通	公共交通を避けた自転車・スポーツサイクルの需要に応えやすい