

第8回多摩市都市計画に関する 基本的な方針改定特別委員会

(令和6年3月7日)

議事日程

- 第1 署名委員の指名について
- 第2 拠点別まちづくりの方針（たたき台）について
- 第3 地域別生活まちづくりの方針（たたき台）について
※一部地域のみ
- 第4 その他

都市整備部長 それでは、定刻となりましたので、始めさせていただきます。

私は、都市整備部長の佐藤でございます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

本日は、第8回多摩市都市計画に関する基本的な方針改定特別委員会でございます。

本日の議事でございますが、案件が4件でございます。資料が1と2、参考資料が1から5でございます。皆様、資料のほうは大丈夫ですか。

それでは、中林委員長、この後の進行をどうぞよろしくお願いいたします。

中林委員長 年度末のお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、本日は非公開案件もないと思いますので、多摩市都市計画審議会運営規則第12条の規定に基づいて、公開にしたいと思います。

また、傍聴者につきましては、多摩市都市計画審議会の会議の公開に関する取扱い規定に基づいて、会場の都合により、本日は先着5名以内とさせていただきたいと思っております。本日の傍聴希望者はおられませんでしょうか。

事務局 傍聴希望者はおられません。

中林委員長 おられませんということです。ただいまより会議に入りたいと思います。まだ松本暢子委員が到着されていないので、ただいまの出席委員は19名であります。委員総数は22名でございますので、定足数に達しております。

これより第8回多摩市都市計画に関する基本的な方針改定特別委員会を開会したいと思います。

なお、6番石川美紀委員、20番薬袋奈美子委員については、本日、都合により欠席するとの連絡をいただいております。

それでは、次第の日程第1ですけれども、本日の議事録の署名委員の指名をさせていただきたいと思います。多摩市都市計画審議会運営規則第18条第3項の規定に基づき、順番でお願いしておりますが、本日は、21番村野章委員と、22番楊光耀委員にお願いしたいと思います。よ

ろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが日程第2に移りたいと思います。日程第2は、拠点別まちづくりの方針（たたき台）についてです。事務局より御説明いただいた後、拠点別まちづくりの方針について、忌憚のない御意見等いただければと思っております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

都市計画課長 それでは、よろしくお願いいたします。

資料の説明に先立ちまして、事務局から一言お伝えさせていただきたいと思います。本来であれば、会議開催の1週間前までに資料の事前送付を行うべきところでしたが、直前の送付となりまして、大変御迷惑をおかけし申し訳ございません。確認が不十分なままでの議事進行となり、皆様にはいろいろ御迷惑をおかけし、申し訳ございませんが、よろしくお願いいたします。

また、議事には直接影響しないものの、参考資料2という資料を事前に送らせていただいていたのですが、一部資料に誤りがございまして、今朝、再度メール送付をさせていただいております。重ねてお詫び申し上げます。

内容を改めて紙ベースで頂きたいとか、メールが開けないといったことがございましたら、事務局のほうまで一言いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

続けて、本日、机上にA4の紙を1枚置かせていただきました。骨子案の目次の資料ですけれども、これからどこを議論していくのかというところの確認のためにお示しさせていただいたものです。

第1章から第3章までは改定骨子案ということで、今まで議論させていただいたところがございますけれども、本日、第8回から第10回というところで、第4章の拠点別・地域別生活まちづくりの方針のところを議論していくというところがございます。

本日は、拠点別まちづくりの方針と地域別生活まちづくりの方針の第4地域について、次回の第9回は本日の内容による確認と、地域別生活まちづくりの方針の第1地域と第5地域について、第10回は第8回、

第9回の内容確認と、地域別生活まちづくりの方針の第2地域と第3地域について意見交換をさせていただきまして、全体をまとめるスケジュールとしてございます。

続きまして、参考資料1を御覧いただきたいと思います。

こちらは地域別市民ワークショップの実施概要でございます。地域別市民ワークショップは、地域の魅力や課題、目指すまちの姿についてワークショップ形式で検討を行い、その成果を都市計画マスタープランの拠点別・地域別の検討に反映させること、市民が地域の問題解決やまちづくりに関心を持つきっかけをつくり、協働のまちづくりを推進することを目的に実施いたしました。

第1回は、拠点別について、第2回、第3回は、居住地などを基に地域ごとにグループ分けを行い、各地域について実施いたしました。市民ワークショップで出されたご意見は、これまでの特別委員会の議論や、市が考える方針と方向性としてはおおむね同じでございました。このようなことから、内容の説明は時間も限られておりますので割愛させていただきたいと思います。後ほど、資料のほうを御覧いただけたらと思います。

また、地域別につきましては、第1地域から第5地域にグループ分けをして実施いたしましたけれども、第2地域の連光寺、聖ヶ丘、馬引沢と第3地域の和田、百草、東寺方・落川・貝取の一部については、参加者が聖ヶ丘の方が2名ほどという状況で、ワークショップによる意見交換ができなかったというところがございます。この2つの地域については、現在、事務局のほうで市民の皆様から直接御意見を伺う場の設定について調整を行っている状況でございます。第2、第3地域について、今後の方針策定に向けての取組方法等につきましては、次回の第9回で議論をお願いすることも考えておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、参考資料2につきましては、ワークショップで配付した資料、参考資料3と4は、ワークショップでグループワークを行った際に意見を付箋紙に書いていただいて分類分けをしたものですとか、それらを整

理して取りまとめた資料でございます。こちらもボリュームがございますので、本日の説明は割愛させていただきますけれども、御確認いただけたらと思います。

それでは、ここから議事日程第2、拠点別まちづくりの方針（たたき台）についての御説明に入らせていただきたいと思います。

では、資料1を御覧いただきたいと思います。改定都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本方針に示した内容を踏まえ、第4章に、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まちづくりの方針として「拠点別まちづくりの方針」を、地域単位の都市計画やまちづくりの方針として「地域別生活まちづくりの方針」を定めます。

2ページを御覧ください。拠点別まちづくりの方針としまして、将来都市構造で都市拠点として定める3駅（聖蹟桜ヶ丘駅、多摩センター駅、永山駅）周辺について、拠点形成を実現するための方針を定めます。まちづくりの方針としての5つの分野別方針を基に、拠点別まちづくりの方針を定めます。

3ページ目を御覧ください。聖蹟桜ヶ丘駅周辺について、拠点の現況と特徴について記載しております。概況につきましては、（1）にお示しておりますけれども、基本、現行都市計画マスタープランの記載と大きく変更はないものと捉えております。現行都市計画マスタープランにない特徴としましては、（2）のかわまちづくりの記載を追記しているところでございます。

4ページ目を御覧ください。こちらは参考資料3の第1回ワークショップで出された意見の概要でございます。まちづくりの5つの分野別方針の観点により、魅力と課題についてまとめております。

5ページ目を御覧ください。4ページ目でまとめた意見を基に、拠点の課題として整理しております。大きく2つとしまして、1つ目は聖蹟桜ヶ丘駅周辺の拠点機能と魅力の向上、2つ目は誰もが安心し、移動しなくなる環境づくりとしました。

6ページ目を御覧ください。課題を受け、拠点の方針となります。オ

レンジ色の四角で囲ってあるものは、改定骨子案の41ページに記載しているものになりますけれども、聖蹟桜ヶ丘駅周辺について大きく5項目を方針として記載しております。5項目に対応しまして、拠点の具体的な方針を記載する予定としておりますけれども、現時点ではそのような整理ができておりませんので、本日の議論の整理と併せて、次回以降に改めて整理させていただきたいと思っております。

具体的な拠点の方針を、(1)回遊性が図られた活気とにぎわいがあるまちづくり、(2)移動しやすいまちづくり、(3)多摩川と大栗川を活かしたまちづくり、(4)安全で安心でき、まちの風格を形成するまちづくりとして、それぞれの項目に個別の方針を箇条書きでお示ししております。

詳細な文につきましては、次回以降に記載を行うため、本日は項目について、内容の可否や整理すべき点等について御確認させていただきたいと考えております。

7ページ目を御覧ください。拠点の方針図ですけれども、図面要素に沿って第9回には記載したものを提示させていただく予定でございます。

8ページ目を御覧ください。こちらは多摩センター駅周辺となります。聖蹟桜ヶ丘駅周辺と同様、現況や特徴について記載してございます。多摩センター駅周辺としましては、(2)にお示しましたように、多摩都市モノレールの町田方面延伸を含めた広域交通環境の変化が現行都市計画マスタープランにはない特徴となります。

9ページ目でございます。こちらは参考資料3のワークショップで出された意見の概要となっております。

10ページ目を御覧ください。9ページ目でまとめた意見を基に、拠点の課題として整理しております。大きく3つとしまして、1つ目は、多摩ニュータウンの中心としてのにぎわいと魅力ある拠点の形成、2つ目は、交通結節点や多様な施設・機能を活かしたまちの回遊性の向上、3つ目は、多様な施設・機能の連携や地域組織との連携によるにぎわいや回遊性の向上としております。

11ページ目を御覧ください。課題を受けまして拠点の方針となります。

す。改定骨子案の42ページに記載の都市拠点の方針では、多摩センター駅周辺について大きく5項目を方針として記載しております。

具体的な拠点の方針としましては、(1) 多摩地域の中心に相応しい、魅力的な都市拠点の形成、(2) これまで整備されてきた既存ストックを活かした、安心して移動できる環境整備、(3) 安全で安心でき、まちの風格を形成するまちづくりとして、それぞれの箇条書きを行っております。

12ページ目を御覧ください。拠点の方針図については、図面要素に沿って第9回目には記載したものを提示させていただく予定でございます。

13ページ目を御覧ください。こちらは永山駅周辺となります。聖蹟桜ヶ丘駅周辺、多摩センター駅周辺と同様、現況や特徴について記載しております。永山駅周辺としましては、(1) に示しましたように、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るものが、聖蹟桜ヶ丘駅周辺、多摩センター駅周辺とは違う特徴となります。

また、(2) でお示ししたように、諏訪・永山地区は多摩ニュータウンの初期入居地区でもあり、建物の高経年化と更新の時期を迎えていることも特徴となっております。

14ページ目でございます。参考資料3のワークショップで出された意見の概要となります。

15ページ目を御覧ください。14ページ目でまとめた意見を基に、拠点の課題として整理してございます。大きく2つといたしまして、1つ目はコンパクトかつ豊かな暮らしを支える都市機能の集積、2つ目は施設の老朽化や高低差など機能更新の必要性としております。

16ページ目を御覧ください。課題を受けまして拠点の方針となります。改定骨子案42ページに記載の都市拠点の方針では、永山駅周辺については2項目、方針として記載しております。

具体的な拠点の方針としましては、(1) コンパクトに集約された、生活利便性の高いまちづくり、(2) みどりを活かしたまちづくり、(3)

誰もが安全で安心できるまちづくりの推進として、それぞれ項目の箇条書きを行っております。

17ページ目を御覧ください。拠点の方針図につきましては、図面要素に沿って第9回には記載したものを提示させていただく予定でございます。

方針策定に当たりまして、参考資料5-1をお開きいただきたいと思います。こちらは東京都で令和6年度に取りまとめる予定で進められております「多摩のまちづくり戦略（素案）」の多摩市に関連する部分の抜粋となります。素案の概要版は、参考資料5-2となりますけれども、こちらにつきましては後ほど御確認をいただけたらと思います。また、全体版につきましては、容量が大きいものとなっておりますので、本日の資料としては御用意しておりません。東京都のホームページに掲載されておりますので、御確認いただけたらと思います。掲載場所等は事務局からも御案内可能でございますので、会議終了後にお問合せいただけたらと思います。

参考資料5-1の20ページ中の3ページ、右下のページ番号70となっているところ、見出しが「7 TAMA拠点形成プロジェクト」と書いてあるページになります。TAMA拠点形成プロジェクトの対象としまして、中核的な拠点の多摩ニュータウンとして、赤の丸がついていますが、多摩センター駅と永山駅、地域の拠点として聖蹟桜ヶ丘が緑色の丸がついているかと思います。この3つが、多摩市としては拠点と位置づけられているところでございます。

続きまして、右下のページで100となっているところ、見出しが「9 TAMAニュータウン再生プロジェクト」となっているページでございます。TAMAニュータウン再生プロジェクトとしましては、3つの先行プロジェクトのうち、多摩センター駅周辺再構築として多摩センター駅地区の再構築方針の検討、諏訪・永山まちづくりとして永山駅周辺再構築を進めるため都有地等を活用した先行プロジェクトを実施する方針として記載されているところでございます。

これ以降、多摩市の拠点部分について書かれた資料をつけさせていた

だいておりますので、後ほど御覧いただきたいと思います。東京都で計画策定を進めております「多摩のまちづくり戦略（素案）」というところも視野に入れまして、多摩市の都市計画マスタープランについての記載も検討する必要がある出てきているというところでございます。資料１に戻っていただきまして、１６ページ目を御覧いただきたいと思います。

具体的な拠点の方針になりますけれども、（１）のコンパクトに集約された、生活利便性の高いまちづくりの１つ目の項目に、拠点としての駅周辺再構築に向け、必要となる機能を有する土地利用の検討というものを記載させていただいております。この部分につきましては、庁内における検討委員会の議論というところがまだ行えていないという状況でございますけれども、後日調整する予定とさせていただきまして、本日の特別委員会の資料にはお示しさせていただいております。東京都のプロジェクトへの動きの対応としまして、事務局として必要と考えているというところでございます。

拠点別まちづくりの方針（たたき台）の説明については、雑駁ではございますが以上でございます。

中林委員長

ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に対応して御意見等いただければと思います。

なお、速記の都合で発言者が分かるように、冒頭でお名前を付していただければありがたいと思います。

それでは、いかがでしょうか。〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員

拠点別の方針についてはよくできているなと思いつつ、一方で、特にモビリティと交通の問題については、今、バスと鉄道、あるいはタクシーの乗換えと、自転車などへの交通手段の転換とか、中心はその２つになっていると思います。将来を見越すと、まだはっきりしないですがライドシェアがタクシーと組んで出てくるというのが一つと、それから、ＬＵＵＰといったキックボードだとかが新しい交通手段として、短い距離の移動に相当使われています。昨日、データを見せてもらいまして、三鷹の国立天文台付近での使われ方を見ると結構駅への端末として使わ

れていて、そういうことが今後も起こり得ると思いますので、そういったパーソナルモビリティやライドシェアといったものがもう少し増えていくんじゃないかという予測をしています。

特に坂道のところでは、自転車利用は少ないんですが、L U U Pだったら上っていけます。そういう広い選択ができる動きが都内でかなり起き始めていまして、多摩市では、それがまだ、今、ほとんどない状況です。今後、それを受け止めるような方向で考える場合に、特に駅及びその周辺のインフラに少し影響が出ると思いますので、そこも少し考慮していただいたらどうかという御提案です。

以上です。

中林委員長

ありがとうございます。

それぞれ3つの拠点の駅前広場というか、駅前の状況が違うので、今お話のあった、まちと公共交通機関である鉄道等をどう交差させ、交流させてつないでいくかというのは、それぞれの拠点でやるべき方策とか課題とか可能性もあるんだろうと思うんですが、一応それも2040年ということで、少し考えてみてはどうかということだと思います。よろしいでしょうか。今すぐ回答するというよりは御意見を伺うということで、今日は進めたいと思います。

じゃあ、西浦委員、〇〇委員。

西浦副委員長

〇〇先生に質問なんですけれども、例えばL U U Pを使うとすると、年寄りは多分使わないと思うんですが、そうすると、どの年代が使うかということと、あれは自分で所有するわけではなくて、借りて使うわけだから、どこに貸し借りの場を置くかということをやらないと駄目ですよ。うまく回すような仕組みをつくらないといけないので、それを都市計画マスタープランの中で、どこに置くかということを考えた上で、入れ込むということになるんですかね。僕は素人だからよく分からないんですけれども。どうなんでしょう。

〇〇委員

今、東急など鉄道会社はかなりバスの営業所などにL U U Pとか、ライドシェアだとかを入れています。それから都市戦略として、例えばロンドンですと、ボリス・ジョンソンのときに、ライドシェアを戦略的に

つくりました。そのように、小さい拠点が不均等にたくさんできると思います。その拠点間の移動が、大体1キロから2キロぐらいのところになると思いますけれども、それについての都市の構成を、今後考えていけないといけないかなというので、私も名案があるわけではないんですが、そういう動きが始まると10年先には相当影響が出るだろうと思うので、特に駅前広場も含めてどう考えていくかというのがこれからの課題だということです。非常に難しい課題かもしれませんが、少しはその準備をしておいてもいいのかなというところです。

以上です。

西浦副委員長 ありがとうございます。

僕が聞いたかったのは、以上です。

中林委員長 ありがとうございます。

今の新しいモビリティシステムというのは、拠点が中心ですから、そこにみんな集まってくるんですが、もう一方の出発するほうは、ニュータウンの中とか、あるいは既成市街地の中にどういうふうに利用スポットをつくっていけるかという両方の面があるということですよね。

〇〇委員 パーソナルモビリティですから、バスとの利用をうまく使い分けたり、自動車とうまく使い分けたりするので、新しい交通手段としてライドシェアなんかはかなり定着するのかなと思います。

それからもう1点は、Uberというのが、バスあるいはタクシーに取って代わる可能性が何分の1かあると思うんですね。そういうような流れもようやく法律で認められるようになって、タクシーが管理すればライドシェアを認めると。そうすると今まで1,000円で移動していたのが600円で移動できるようになったりすると思うんですね。そうすると交通モードがかなり変わって行って、駅前広場にバス停を大量に用意したら、バスは閑古鳥が鳴いちゃってというようなことも起こり得る可能性を持っていますので、そういうことを頭に置いてインフラ整備をやっていただいたらどうかということです。

中林委員長 ありがとうございます。では〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員 〇〇でございます。何点か。

まず、6ページの聖蹟桜ヶ丘駅周辺のところで京王線の高架化促進が記載されておりますが、これは一ノ宮も含めた駅西側地区の街づくりに基づくことだろうと思いますが、これについて確実性があるのかどうかということが一点。

それと、次の多摩川と大栗川を活かしたまちづくりは駅周辺であれば当然分かるんですが、この中には乞田川は含めないんですかということの確認をさせていただきたい。

それとあと、安全で安心でき、まちの風格を形成するまちづくりの中の、安全・安心への取組の推進ということで、聖蹟桜ヶ丘駅周辺では行政機能の強化、永山駅周辺についても行政機能の強化を書いているんですが、多摩センター駅周辺については市役所本庁舎建替に向けた行政機能の強化というふうに、ほかの拠点とはちょっと対応が違うと思っております。本庁舎等の建て替えであるならば永山駅周辺との連携があるのかなと思うんですが、わざわざ多摩センター駅周辺に本庁舎建て替えに向けてその行政機能の強化をすると書いた真意はどういうことなのか、確認をさせていただきたいと思います。

中林委員長 では3点ということで、よろしくお願いします。

都市計画課長 それでは3点御質問いただきました。

京王線の高架化促進というところですけども、今聖蹟桜ヶ丘西側地域の街づくり協議会が地域街づくり計画の策定に向け活動しているところでございます。まだ今後どのような街としていくか決まっておりません。現行の都市計画マスタープランにも「京王線の高架化に向けた取組の推進」というところ書かれております。こちらについては現時点でなくなっているものではございませんので、継続して記載させていただく方向で考えております。

また、多摩川と大栗川を生かしたまちづくりに乞田川は含めないのかというところでございますけれども、こちらについてはワークショップのほうで多摩川と大栗川の回遊性を図れると駅周辺が活気づくのではないかなというような意見交換がありましたので、そのような記載とさせていただいているところでございます。聖蹟桜ヶ丘駅周辺ということで考

えれば多摩川と大栗川というところの整理でよろしいのかなと考えているところでございます。

また、行政機能の強化の記載が多摩センターのところはちょっと違うのではないかとこのところですが、永山駅と聖蹟桜ヶ丘駅は、聖蹟桜ヶ丘駅はヴィータがありますし、永山駅はベルブがありますけれども、今、多摩センター駅は行政サービスの提供を行える公共施設の床が確保されていない状況ですので、記載が少し違うようになっているところがございます。

新庁舎の建て替えの関係で、都市計画マスタープラン改定特別委員会でもいろいろお話が出ているところがございますけれども、支所的な機能を駅拠点に持っていくということでございますので、そういったところでこの公共施設の床的なところの確保を多摩センター駅周辺のほうでは別途していかなければいけないだろうということが課題であるため、記述が違うところがございます。

中林委員長

よろしいでしょうか。一応、新庁舎の建て替えの取りまとめをさせてもらった立場から言うと、市民が本庁の窓口へ来るのは本当にまれなケースだけで、多くある窓口業務は3つの拠点に配置してしまうと提案していました。あるいはオンラインでつなぐということなので、現状が3つの拠点の業務の対応に違いがあるとすれば、将来、つまり庁舎の建て替えに向けて整備の内容も3か所で少し変わってくるだろうと思うのですが。そういうようなことが前提にあって、ちょっと表現が違っているのかもしれませんが、目標としては、本庁舎に来なくても3つの拠点でほとんど市役所の市民対応の業務は展開できるようにしていこうということです。今の機能でよしではなくて、もっと拡充してやりませんかというのが、新庁舎を現在の場所で建て替えることの大前提になっています。そういうことを都市計画マスタープランにどう書くかということなのですが、私としては、3つの拠点に業務対応機能が位置づけられたということをしかりと書いておいていただきたいなと思っています。

ほかにいかがでしょうか。〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員

〇〇です。

上位計画の参考資料５－１の関係になります。都市計画マスタープラン改定あるいは市民ワークショップをやって市民の声を聞いている中で、上位計画をどういうふうに捉えるかということです。上位計画は絶対ではなくて、市民の声を聞いているわけだから、上位計画が悪ければ直したほうが良いということはあるんじゃないかと思うんですね。

その観点で聞きたいのと、それから先ほど令和６年度取りまとめ予定というから、まだ進行中ということかなと理解しておるんですが、ちょっと気がかりな点が幾つかあります。

一つは、右下 70 ページについてです。これは東京都の計画なんですけれども、国でやっている業務核都市の計画では八王子・立川・多摩なんですね。町田は入っていません。３つとして入っていて、ややこしいことに「多摩」で入ったから、「多摩センター」で入らなかったんですね。

これはいろいろ議論があって、多摩市のエリアだけではけしからんとかいうような議論もあって、そういうことがずっと反映していて、よその絡み合いもある。だから、ここでも何で多摩ニュータウンにこんなにいっぱい赤丸があるのかというと、これはおそらく多摩ニュータウンで立川、八王子と並ぶ大きさになると言っているんですよ。

中林委員長

一連のものですよね。

〇〇委員

この議論をこのまま多摩市は受け入れちゃっていいのかということがちょっと気になるんですよ。吉祥寺も赤く塗られていないんですけれども、聖蹟桜ヶ丘って、このレベルですかと。多摩市の立場では、調布、府中と来たら聖蹟桜ヶ丘じゃないのと言いたいんじゃないかと思うのですが。

永山をこんなに拡大して扱ってもらったたら、聖蹟桜ヶ丘をもうちょっと上に上げてほしいと言いたくなりませんか、そういうようなことが非常に気になるんですね。しかもこれが取りまとめ中の計画であれば、そういうことをちょっと頭に置いて議論したほうが良いんじゃないかというのが私の意見です。

多摩センターは、本当は立川、八王子と並ぶぐらいかと思います。国の業務核都市では町田は大きく位置づけられていないのに、東京都の計

画になると青梅、それから町田も入れて、大体5つぐらいの拠点を赤く塗るのが東京都の方針で、それは東京都と国で方針がちょっと違うところがあるんですけども。

でも、そういうものの中で、多摩市としてどういうふう to それらを受け止めて、この都市計画マスタープランの中で受け入れてやっていくかという辺りをちょっと考えたほうがいいんじゃないかと思います。上位計画をどの程度配慮して、市民の声も配慮してどういうふうにしていくのかということもちょっと考えたほうがいいんじゃないかと思ったということです。

中林委員長 ありがとうございます。この「多摩のまちづくり戦略」についての検討委員会、これは東京都が主催ですよね。ここに多摩市とか多摩地域の他の自治体の関わり方はどの程度でどんな形になっているんでしょうか。

都市整備部長 では、私のほうから答えさせていただきます。

策定委員会のようなものがあって、各市からメンバーが出されていると、そういった進め方ではございません。都庁の中でこれまでの東京都の計画をベースにしつつ、次の時代を見据えた見直しをかけているものです。この案で令和6年1月26日から2月24日までパブリックコメントなども行われていて、現在進行中ということでございます。

〇〇委員から御指摘がございましたとおり、多摩センターなのか多摩ニュータウンなのかといった辺り、それから東京都としても多摩ニュータウンに対する注力という中では、やはり第一次、初期入居の諏訪・永山、そこでもう一度再生をかけることが、次の南大沢であったり若葉台であったりといったところにつなげていきたいんだということで、特に多摩市の永山駅周辺それから多摩センター駅周辺というところに注力していただいているところでございます。

多摩市含め、ほかの自治体の意見を酌み上げてこういうふうになってきているのかというところでは、事前に文書でのやり取りでしたり、電話による聞き取りであったりというような形では進めてきておりまして、ここで新しいものが動き出すような、それほど目ぼしいものはないですけども、東京都としてもそれぞれの市町村の後押しをしていくために、

計画をつくっていきたいんだと、そのようにお話を伺ってございますので、現行それぞれの自治体が進めている計画、それと齟齬がないようにしてくださいということは、各市、皆、声を一つにして上げているところですよ。

まさにそこで大枠はいいんだけど、個別細かい話になってくると、地元自治体、市町村がやろうとしていたことをひっくり返そうとしているようにならないようにしてくださいというようなお願いをしていると、そんな状況でございます。

中林委員長 改定する都市計画マスタープランで3つの拠点と軸と言っているので、せめて「枢要な地域の拠点」ぐらいにはしておいてねというイメージはちょっとあるんですね。実際にほかの「地域の拠点」が全部一緒かというのと全然違いますよね。だから、その辺の書き込み方は少し強くお願いをするようなこともあるのかなと思っていました。

〇〇委員 多摩ニュータウンが「中核的な拠点」となっていてうれしい反面もあるんだけど、何かちょっと違うなというところもあって。

〇〇委員 都としては空間的に収まりがいいんでしょうね。

中林委員長 この市境を除いて見たときにね。

中央線がこんなに「枢要な地域の拠点」が並ぶのかという話も含めて、やっぱりそれぞれの生活圏でもうちょっと広域の拠点という意味だと、もっと「枢要な地域の拠点」は分散したほうがコンパクトシティとしてはいいんじゃないかなと私は思います。

〇〇委員 ちょっといいですか。

中林委員長 はい。

〇〇委員 これとちょっと関係することなんですけれども、実は多摩ニュータウンの中の多摩センターをどう位置づけようかということの議論がずっと最初の頃からあるんですね。それはどういうことかという、中央線の沿線のようにドングリの背比べの商業地域をつくらないということが目標だったんですね。そのためにワンセンターというしっかりした、ニュータウン全体にとってためになるものをちゃんとつくりましょうねという計画して、名前も多摩センターになっているんですが、その趣旨が

あまりよく見えない感じになっているんですね。

その後、八王子が私のところも重視してよ、稲城も稲城の駅前からせめて若葉台を重視してよと言われるから、だんだんちょっとぼけてきて、ワンセンターとしてきているようなところの意思がだんだん見えなくなっていると思います。どう見ても永山と多摩センターは同じじゃないんじゃないのという感じがするんですよね。

これは、東京都も明らかに永山にいっぱい都営住宅を造ったので、その跡地再生の土地がいっぱいある。だから、先ほど部長が言われたような取っかかりの計画があるから、そのために大きく位置づけておくとう東京都としてちょっかい出しやすいことがある。URもそうなんですね。URも賃貸住宅がここにいっぱいあるので、手放しちゃった分譲住宅より手が出しやすいということなので、事業者レベルから言えば、URも東京都も意思が永山にあるんですよね。でも、本当にこの場所の全体を引っ張っていくということ言えば、多摩センターはまだ開発余地もいろいろあるし、そこの位置づけが実は一番大事です。

ニュータウンのど真ん中なので、なかなか軽視はできない場所じゃないかと思うのですが、何かドングリの背比べがちょっと小さめになっているというところが気になっています。

以上です。

中林委員長

ありがとうございます。ということで、これから市に頑張っていただくのと、もう一つ、説明になかったんだけど、参考資料5-2、多摩のまちづくり戦略（素案）がありますよね。この最後、14ページのところに、TAMAニュータウン再生プロジェクトというところで3つの先行プロジェクトとあるんだけど、TAMA拠点形成プロジェクトで対象とする拠点では多摩ニュータウンは赤丸4つなんだけど、若葉台は3つの先行プロジェクトでは完全に抜けちゃっているんですよね。最後にできてきているから、再生じゃない、今つくっていますという意味で除いているのかもしれないけれども、4つが一連だったらやっぱりこういうところにも載せて、どうするのかという位置づけをしないとおかしいんじゃないかなんて思いながら、若葉台の赤丸は、隣の稲

城市さんが考えることではあるんだけど、どういう位置づけなのかなというようなことを含めて、都としてまだちょっと詰めが甘いんじゃないかなという気はします。

それから多摩市側から言うと、尾根幹線の整備にあわせて、プラットフォームをつくっているんだけど、尾根幹線の沿道をどうするのということが東京都のこの新しいまちづくり戦略の中で全く触れられていないんだったら、ちょっと意見を述べたいと思います。都が今、一生懸命に道路を造っているんだけど、沿道をどうするのということは都と多摩市と協議してでしょうけれども、位置づけておくべきかなというようにも思いました。

それ以外のところで、今のところでもいいですけどもいかがでしょうか。〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員

〇〇です。

個別具体的な問題になるんですが、資料1の4ページ、聖蹟桜ヶ丘駅周辺のワークショップで出た意見だと思うんですけど、「自転車が多いがスピードを出していて危ない」と書いてあります。それを受けて、拠点の課題の中でも「歩行者と共存した自転車走行環境の構築」と書かれているんですが、あそこで生活している私としては、やっぱり道路そのものの、生活道路が狭いということと、車で運転して、自転車走行よりも人を避けるためにのろのろと運転しているのが実態なんですね。ですので、この自転車走行だけではなく、駅の西側も東側もそうなんですけれども、自転車と歩行者と自動車、その3つを考えた道路管理をしていかなければならないんだろうと思うんですね。

拠点の方針の中では「移動しやすいまちづくり」ともう少しまろやかに書かれておりますけれども、この中では、自転車だけではなく、自動車と自転車と歩行者、その全体を管理できるような、安心できるような生活道路のことを何かの形で記していただきたいなと思います。

以上です。

〇〇委員

コメントさせてもらえますか。〇〇委員がおっしゃった5ページの「歩行者と共存した自転車の走行環境の構築」は、これは市の提案だとした

ら、じゃあ道路交通法で自転車を歩行空間から追い出して車道にやったという法律を市はどう見ているのかという議論が一つ。子供と、それからお子さんを乗せた自転車だけが歩道に残っていると。そういう中で、歩行者と共存した自転車走行をこの市はまだ続けるのかという議論だろうと思うんですね。それをやるとしたら私は間違いだと思っています。

つまり、欧州は全部分離しているし、日本だけがなぜか歩車共存です。歩道に乗せたのが50年近く前、警察がやってしまったんですが、今度はそれはまずいということで新しい戦略になったので、自転車の計画と反することになると思いますが、市はここをどう見ていらっしゃるのかということも併せて伺いたいと思います。

中林委員長 今、回答というか、コメントした方がよいですか。

〇〇委員 いや、なくてもいいんですけども。一応、そういう問題を含んでいるということです。

中林委員長 改めて検討してくださいということですね。基本的に道路幅員がやっぱりないんですよ。ですから道路幅員がヨーロッパみたいになれば、ゆったりと木々も植えて、歩道、車道、真ん中に自転車レーンを入れちゃおうというようなことが割とできて。歩道のない道は欧米でもありますから、まちの中隅々に自転車レーンがあるわけではないんですが、その町なかの自転車がスムーズに走れないようなところで、自転車と人とが共存する。そういうような道路のヒエラルキーがあつての話と、聖蹟桜ヶ丘の幹線道路以外はある意味では人の空間はないんですよ。ガードレールがちょっとありますが、あのガードレールはかえって邪魔になって危ないということかもしれませんし、その辺り含めての課題だと思います。

それからもう一つ、直接今のことではないんですけども、さっき〇〇委員がおっしゃった乗換え機能が多様化するという話を前提にすると、聖蹟桜ヶ丘駅での乗換えでいろんなタクシーやライドシェアの車が入ってきてバスもいて、だけど駅前広場がないからほとんどの歩道のところがバス停になっちゃっているんですよ。だからバスを待っている人のところを自転車も通るし人も歩くということになっていますから、そう

いう意味では将来2040年、建物の建て替えもあるかもしれないけれども、もしそうだとすると駅前広場なんかどうするのかなど。そういう広場的空間もやっぱりここは必要になるかなと思います。

永山と多摩センターはあるんですよね。狭くても永山にはあるし、多摩センターはかなり広くあって、路線バスだけでは全部埋まらないぐらいです。

だからこの3つの拠点、聖蹟桜ヶ丘駅は、いい面と悪い面とあるのかもしれませんが、広場が何もありませんという形の駅前になっているので、どうしていくのかなということも少し、拠点づくりとしては検討しなければいけない課題かなと、さっき思っていたところです。

〇〇委員

もう一ついいですか。細かいことで申し訳ないですけども、資料1の10ページ、多摩ニュータウンのところですけども。「交通結節点や多様な施設・機能を生かしたまちの回遊性の向上」の2つ目に、「交通結節点としての乗り継ぎ機能の強化」とあるんですが、この乗り継ぎというと、小田急線から京王線に乗り継ぐとかそういうこともあるんですが、せっかく交通結節点と言っているのに、乗換えという言葉にしたかどうかというのが一点です。

それからその後の「移動しやすい環境」なんですが、これは乗換えの端末のことを言っているのか、もう少し、タクシーにすぐ乗れるとか、あるいはバスにすぐ乗れるとか、そういう機能を強化するのかどうか、その辺がもうちょっと、交通結節点に関連したしっかりした言葉に改めたらどうかと思います。

それから3点目は、「新たなモビリティの導入検討」というのは、モビリティだと移動という意味なので、モビリティシステムとか、モビリティの手段とか、何か言葉が足りないように思います。

以上です。

中林委員長

何かあれば伺いますが、とりあえずお聞きするのでいいですか。

都市計画課長

はい、ありがとうございます。

中林委員長

乗り継ぎ機能って、具体的に何を言っているのかということを含めて、いまいちイメージが湧かないのと、多摩センター駅をバスから降りて何

も買わない、何もしないで電車に乗ってどこかに行ってしまうような、そういう乗り継ぎ場所にするのではなくて、バスを降りて買い物をしたり、電車を降りてちょっと何かやってバスで帰るとか、そういうにぎわいを多摩センター駅につくろうという話なので、単に乗り継ぎというものではないと思います。

〇〇委員 多分、乗換えという言葉が分からなくて、乗り継ぎになっちゃったのかもしれない。

中林委員長 かもしれないけれども、要するに、乗換えが便利にというのは確かに大事なことで、その間で何かやりたくなるようなまちを目指すのが拠点づくりとして大事なのかなと、個人的に思っていたところでは。

〇〇さん、どうぞ。

〇〇委員 〇〇です。

8 ページの多摩センター駅周辺なんですけれども、最初の概況で、多摩中央公園の整備とかも含めて書いてあると思う一方で、次の9 ページの市民ワークショップにおける意見の概要を見ると、まちづくりの方針における分野の水とみどりの意見が、実際出ていたかもしれないですけども、せっかくまちづくりの方針として多摩中央公園とかを整備している割には、このまとめ方を見るとあまり出ていなかったように見えるので、その実態をお伺いしたいです。

あとは、「人が滞留できるまち」の課題に、「施設までの空間（沿道）に魅力がない」というものがありまして、これ、多摩センターって要はペデストリアンデッキの沿道なのか、それか地上の道の沿道なのかということがあって、水とみどりと絡めると、例えば永山だと水とみどりって乞田川について触れられていると思うんですけども、多摩センターも一応乞田川が駅前に流れていて、結構あの辺りの空間はお店がちらほらあったりして、個人的に好きな空間なんですけれども、どうもやっぱり裏側扱いされやすいというか、そこももしかしたら整備したらかなりいい空間になるのではないかなと思って、そうすると水とみどりの項目もちょっと増えるんじゃないかなと思いました。

以上です。

中林委員長 この色のマークは事務局でつけたんじゃないかと思うんだけど、水とみどりについては、多摩中央公園は多摩市でも有数の人が集まるみどりの空間なので、「まちの資源を活用したより暮らしやすいまち」というところの公園（子供の遊び場）というよりももっと大きなみどりがあるよねという感じはします。どうぞ。

都市計画課長 御意見ありがとうございます。市民ワークショップで水とみどりの意見が全然出てきていなかったのかというと、そういうわけではなかったと受け止めておりまして、まとめ方にもう少し工夫が必要だったかなと思っているところでございます。多摩センター駅周辺は多摩中央公園もございますので、その魅力や、こういうところがあるよというところも見せられる工夫は少し必要かなと、御意見を頂きまして思ったところでございます。

また、「施設までの空間（沿道）に魅力がない」というところの意見については、人が滞留できるまちの施設、例えばピューロランドに行く途中に、せっかく行くのに通過して終わりになってしまうのはもったいないというような意見が結構ございました。やはりそこに行くまでのところに立ち寄れる、入ってみたいと思える、そんな魅力がある空間づくりができるとよいのではないかと、まさに今、ほこみち制度も創設されておりますので、そういう滞留空間ができていくとよいのではないかとこのような意見であったところでございます。

中林委員長 どうぞ、〇〇委員。

〇〇委員 先ほどの10ページの「交通結節点としての乗り継ぎ機能の強化」という、その乗り継ぎについてなんですけれども、ここで言うのは乗換えといえは乗換えなんですけれども、聖蹟桜ヶ丘ですとか南大沢は中央線沿線に行くバスとか、それから聖蹟桜ヶ丘からは野猿街道から南大沢や橋本に行くバスとかがかなりたくさん出ているんですね。それを考えると、多摩センターからは日野に行くバスが1本と鶴川に行くバスが1本という、そういう感じなんですね。競合しなくてもいいんですけれども、多摩センターはどこと聖蹟桜ヶ丘のようなつながりを持つのか。あとは、

都内では例えば杉並区なんかはバスの乗換え料金がずっとつながったり
というようなことがあるのですが、神奈中はそういうことがないので、
そういう意味で多摩センターは一体どことつながるのかということを考え
る意味の結節点なのかなと感じました。

以上です。

中林委員長 ありがとうございます。〇〇さん、どうぞ。

〇〇委員 〇〇でございます。

6 ページの聖蹟桜ヶ丘のところなんですけれども、交通に関しては〇
委員とか〇〇先生のお話で大体要約されているんだろうと思います。

ただ一点、私も聖蹟桜ヶ丘に事務所がございまして、一日、外を眺め
ているわけではないんですが、キックボードに乗った方が結構通るので、
危ないなと思いながら眺めています。あと一番危険なのは明神橋通りが
自転車と車が一緒になっていて、私もあそこを通る際にいつも遠慮ぎみ
に走っていますけれども、何か起きないといいなとは思っています。

それとは別に6 ページ、(3)の「多摩川と大栗川を活かしたまちづく
り」ということなんです、4 項目挙がってしまっていて、一つ一つ読みま
すと、これ、具体的にどういうことなんでしょうか。かわまちづくり制
度は私は詳しくないので分かりませんが、例えば「使いやすく居心地
のよい水辺づくり」って、イメージが湧かないですね。どういう状態な
んだろうと。最後の「うるおいのある都市空間の形成」、これもどうい
う状態なんだろうと。その辺がちょっと分からないので教えてもらえれば
と思います。

中林委員長 かわまちづくりということについて少し御説明いただけますか。つま
り、川を活用したまちづくりは分かるんだけど、そもそもかわまち
づくりというのは多摩市で言ってきた言葉じゃないですよ。

都市計画課長 はい。こちらについては3 ページのところにあまり細かくは書かせて
いただいていないですけれども、かわまちづくりということで少し記載
しております。こちらは国土交通省のほうでかわまちづくりを行ってい
るようなエリアの指定なんかもしておりますけれども、聖蹟桜ヶ丘につ
いてはその登録を受けているところがございます。

実際に今、聖蹟桜ヶ丘駅周辺の多摩川沿いではいろいろと川の周辺の空間を使っていろいろなイベントなどを行ったりとか、聖蹟桜ヶ丘駅北側の区画整理を行った地区の商業棟などではカフェができたりとか、河川敷で遊べるようなことなんかも企画が進んでいるような状況でございます。そういった川をうまく使ってにぎわいづくりですとか、人の滞留空間などをつくっていくところをいろいろ進めていこうということで動いております。そういった、まちの活性化を図ることがこのかわまちづくりで進められているところでございます。

また、「うるおいのある都市空間の形成」が何を意味しているのかちょっと分かりづらいという御意見かと思えますけれども、みどりですとか水といったところとまちが一体となったまちづくりが進んでいくようなところがゆとりある環境づくりというところでは重要なところだと思います。こちらについては、国土交通省のほうでもうるおいのある都市形成みたいな用語は実際使われているようでございます。ちょっと分かりづらいところもあるかもしれませんが、多摩市にはうるおいのある都市空間の形成というところは非常にマッチした用語なのかなと感じており、このように使わせていただいているところでございます。

中林委員長

どうぞ、〇〇さん。

〇〇委員

はい、今のことに関連してなんですけれども、このかわまちづくりは、うるおいとかも含めてなんですけれども、割と多摩川とか大栗川とか名前を出している川についての水辺空間なのかなと思うんですけれども。聖蹟桜ヶ丘駅周辺だと例えば九頭龍公園とか大河原公園とか、小さい用水路みたいないろんな小さい水辺空間とか親水公園みたいなものがあると思うので、そういうものも含めて全体的に回遊性のあるネットワークみたいな水辺空間がくれたらいいんじゃないかなと思いました。

例えば九頭龍公園だと目の前にコミュニティーセンターがあると思うのですが、今そこまで一体的に使われているようには思わないですけれども、今後そういうところの使い方が変わっていったら面白いんじゃないかなと思いました。

中林委員長

川崎街道と多摩川のちょうど真ん中のところにせせらぎがあるだけ

れども、昔、農業用か何かに引いた多摩川の水を流しているんですよね。かなりの量流れていますよね、さらさらと。だから今の話はそういうようなことを含めて、水を活かしたまちづくりというような話だと思うんですが。そんなこともぜひ検討してください。

私、改定する都市計画マスタープランでは3つの拠点のまちづくりという頭出しをしたほうがいいんじゃないのと御提案させてもらって、今そのように検討しているんですけども、2040年というと多分もう東京も頭打ちして人口が減り出す、そういう社会に向かっています。日本全国だともうかなり人口が減っている状況の中で、拠点のにぎわいも多分もう競争なんですよ。どれだけ来街者を引っ張ってこれるかみたいな取り組みが基本になっての商業とか業務のいろんな機能を活用していける、倒産しないでそういう事業所が頑張れることになると思うので。

このかわまちづくりによって多摩川という東京を代表するような川をちゃんとうまくまちづくりに呼び込むことができれば、多摩市民だけではなく、周辺からも人を集めるような魅力を持ったまちの一つの人を集める磁石になるんじゃないかなとも実は私は思っていて、これがどこまでやれるかなと気になっています。

そうすると競合するのは二子玉川なんです。対岸は川崎市で、同じ多摩川の脇にあって同じような状況なんだけれども、二子玉川とは違って、聖蹟桜ヶ丘らしく、みどりとか川をどういうふうにもうまく活用していけるかなということがすごく大事だと思います。

だから、ワークショップは申し訳ないけれども多摩市の市民の皆さんなので、市民目線で拠点を見られているんですけども、さっき〇〇委員がおっしゃったように、もうちょっと広域的にどういう拠点にしていくなのかという発想をぜひ最終的には盛り込む必要があるんじゃないかなと思っています。

そういう意味では私は今非常に多摩センターも危機にあって、多摩センターは相模原市の人がたくさん利用しに来ていたんですよ。何しに来たかという、京王プラザホテルで結婚式を挙げるとか、祝賀会を挙げるとか、相模原市の橋本駅にも相模原駅にもそういうことができるホ

テルがないので、皆さん京王プラザホテルを活用していたはずですが、今それが解体中ということのようで。どんどん人が入ってきていた拠点にあったものがなくなって、それが何に変わっていくのかということを含めて、やはりもう少し市民だけでなく広域からの来街者を増やす、そういう観点で何ができるかという拠点が、永山であり、特に多摩センター、それから聖蹟桜ヶ丘。多摩センターは永山とどう連携するかでさらにそれができるかもしれません。

今で言うと、ピューロランドとベネッセのプラネタリウムが結構外から人を引き寄せていて、両方ともにお子様連れを呼び込んでいます。魅力はあるんだけど、大人を含めた来街者が多摩センターとかに来る魅力を今後どういうふうにしつらえていくかということもぜひ考えておかないといけないと思っています。

あとは、京王電鉄が本社がある聖蹟桜ヶ丘駅周辺をどういうふうと考えているか。多摩センターも京王プラザホテルが何に変わるかによって、電車に乗ってくるお客さんも変わるかもしれません。それからもう一つ、多摩センターはこの間都市計画審議会で議論になったモノレールが延びると、まさに南からも来街者が入ってくる可能性が出てきます。

そういうようなことを少し念頭に置いて、2040年どんな拠点にしていくかなということを最終的にはまとめて提案していきたいというのが私の勝手な思いです。

〇〇委員

もう一つ、よろしいですか。15ページの、永山駅周辺の2-3-3の(2)に「施設の老朽化や高低差などの機能更新の必要性」と書いてあるんですが、もっとこの中身が具体的に言わないと伝わらないんじゃないかという気がしてまして、具体的に申し上げると75歳以上の高齢者が利用できる環境をつくれるかどうか。車椅子使用者とフレイルの人と杖をついて歩くような人、それからベビーカーが使える環境になっているか、なり得るのかとか。そういう具体的なことに対して都市を変えていくんだというイメージが伝わってこないんですね。

確かに更新というと更新できるなと思うんですが、誰が対象になっているかというところで、SDGsの「誰一人取り残さない」というあの

言葉どおりに言えば、誰もが使えるような更新をするんだよというイメージをもっと強化して、そのためにやるべきことは何かということが分かるように書いたほうがいいと思うんですね。老朽化だから更新ではないように思います。

以上です。

中林委員長

〇〇さん、どうぞ。

〇〇委員

〇〇です。

先ほどのものにちょっと戻るんですけども、聖蹟桜ヶ丘に住んでおりまして、かわまちに対しては夫も非常に興味があって、結構行くんです。カフェも入ったり、すごくこれから楽しみにしています。

このワークショップの中で若者とか子供向けの施設とか魅力が少ないというところで、町田市でも子どもセンターがすごくよくて、だから住みたいというような話もあったかと思います。聖蹟桜ヶ丘はマンションもすごくたくさん増えてきまして、若い方々も増えつつあるような気がいたします。駅が結構いろいろ開発されているので、子どもセンターのようなものがあれば一層魅力を感じていただけるのではないかなと思っています。

それから永山のほうもちょっと近いものですから、訪ねることがあるんですけども、やはり段差のことですとか、あと施設の古さですとか、つつい行きたいというよりは行かなければいけないときだけ行くような形になっております。公団の建て替えですとか、若い方々が公団に住んでいただくのがすごく重要なところになってくるかと思いますので、子どもセンターがただ施設としてあるというよりは、行きたくなるような子どもセンターなどがあれば、魅力の一つになるのではないかなと思っています。

中林委員長

ありがとうございます。

今日はもう一つ、地域別生活まちづくりの方針についてもありますので、そろそろと思いますが、ほかに拠点別まちづくりの方針について何かありますか。

ちょっと私、さっき多摩センターは危機だと言って、それは間違いな

いんだけど、モノレールだけじゃなくて、2040年にどうなっているか分かりませんが、相模原市の予定というか開発では、強力に小田急線を相模原駅に持って来たいんですよね。実は相模原駅って横浜線一本しかなくて、京王相模原線が橋本に入っているということで、橋本経由か小田急線の町田経由で新宿へ行くのが嫌だと。直接行きたいという思いがすごく相模原の人にあります。相模原駅は市役所もあって相模原市の正面玄関だと思っているんだけど、東京に全くつながっていないということで、ものすごい熱意で小田急線に地下で入ってきてくださいとやっているんですよね。

だから、そういう意味で多摩センターは小田急線、京王線、多摩都市モノレールが通っていて交流拠点になるので、それを逃さないで広域から人を引っ張れるような多摩センターにしていけるかということを、将来構想として風呂敷を途中から広げるのは大変なので、今から広げておいて、できることや意味あることに注力して実現させていく、そんな戦略を取っていくのがよいかなと思います。だから、モノレールももう多摩市内に駅なしでもいいですと。町田の人を呼び込む魅力をむしろセンターでつくりましょうという選択肢もあり得ると思っています。どうぞ。

〇〇委員

今、委員長がおっしゃられたことに関連するんですけど、私の見立てですけど、永山はにぎわい拠点をいろいろやりたいとおっしゃるかもしれないけれども、基本的にはかなりコンパクトで非常にサービスのいい商圈を形成しているんですよね。極端に言うと、宣伝しなくても絶対固定客がいて、西友は外に出たくない、すごい安定なんです。

それから聖蹟桜ヶ丘のほうは、最初こんなに立派になるとは思わなかったんですけど、八王子方面の客を全部つかまえているんですね。これは府中がもたもたしているうちにちゃんと聖蹟桜ヶ丘はうまく伸びて、それで実は後背人口が多摩市というよりも、はるか向こうの沿線から集めている強みがあります。

それからもう一つは、もともと民間の活力がすごくて、みんな競争するんですね。このエネルギーが強くていろんな知恵がいっぱい集まってこの聖蹟桜ヶ丘の魅力はできているんですね。

これに対して多摩センター辺りがちょっと厄介なのは、多摩市にとって昔は町外れでした。だから、多摩市もどこまで力を入れていいかわからず、聖蹟桜ヶ丘とバランスを取るものの、聖蹟桜ヶ丘のほうが人口が多いのでそちらに力を入れないといけないということで、半分ぐらい躊躇しながらパルテノン多摩をつくりました。

それで、用地はいっぱい取って、伸び代はあるんだけど、必ずしも予定どおりにうまくいっていないのが多摩センターです。鉄道事業者にも協力を得ていろんな事業もやってきたんですけども、先生が今おっしゃったような小田急線の延伸、元のルートから変えて相模原にちゃんと入るように、補給廠の用地を取るとかというようなこともしてきたので、伸び代は相模原にあります。

厄介なのは、多摩センターは民の力があまり働かないんですよ。公がちゃんと力を入れないといけないのですが、公っていつも決心するのが遅いんですよ。それで集団指導体制でやるから、みんなで議論しているうちに手後れになっちゃうということがいっぱいあるので、多摩センターを育てるためには、公の人たちが本当に手後れにならないようにしっかりやらないといけない。これができないんだったら、土地を切り売りして民間に任せちゃったほうがうまくいくことになるので、公が土地を持っていることを生かすんだったら、早い決断をして、リーダーシップを取ってやっていく必要があります。

人口は縮減するかもしれないけれども、聖蹟桜ヶ丘は比較的うまくいっているほうです。多摩センターもそうなんだけれども、先ほど先生が言われたように都市間競争になるんですね。人口減になる中で、都市間競争を勝てるような形をきちんと都市計画マスタープラン上にうまく位置づけられないと、ああいう場所って育てようがないんですね。だからそこら辺もちょっと意識して、公の力がないと多摩センターは育たないかもしれないので、そこでぼーっとしていると負けちゃったり、ほかに先手を打たれるとなかなか立地し得ないところなので、そこをちょっと注意してほしいなと思っています。

西浦副委員長 ちょっといいですか。多摩センターの話があって、いろんなことを

話したいんですけれども。

恐らく多摩センターがやっぱりこれだけにぎわっているのはモノレールがあるからですね。モノレールは何で支えられているかというと、中央大学と明星大学の影響がすごく大きいですね。利用者になると、中央大学に2万人いて、明星大学に1万人いますから。3万人があれを使っている。

だけど、今年生まれた子供が75万人ぐらいですね。そこからどんどん減って50万人ぐらいまでになってしまうかと思います。そうするとこれから20年、恐らく明星大学もものすごく大変だということとは分かっているんですけれども、中央大学も都心に入っていきますから、そうするとモノレールの利用者が多分減っていくわけですね。もうこれから20年は恐ろしく激減していくので、どうするかということは〇〇先生が言ったように相当てこ入れして考えないといけないと思います。

あと、〇〇さんがさっき御指摘いただいた参考資料5-1、右下70ページに東京都の図がありますけれども、これはもしこういう図を書くのであれば、相模原の橋本駅とか、委員長がおっしゃった相模原駅を赤でもいいから入れて広域的に書かないと、東京都だけで閉じているのはナンセンスです。

ましてや青梅が赤い丸というのは、青梅は、まあ地域の拠点だろうけれども、非常に厳しいのは厳しいんですね。明星大学もキャンパスを豊んで、あそこにこれから日本航空学園が最長3年いますので、1000人ぐらいはあそこで子供たちが学ぶんだろうと思うんだけれども。

この図はいつの時代に書かれたのか、多摩市独自でこれは変えたほうがいいような気がします。ちょっと感想じみたことですが、それでも。

中林委員長

〇〇さん、どうぞ。

〇〇委員

〇〇です。

先ほどの〇〇さんの3つの駅の評価はすごく賛成で、経済センサスで統計が出なくなっちゃったんですけれども、先ほど言われたとおり、永

山駅は安定して110億円ぐらい少しずつ伸びていて、常に上昇気流に乗っています。

聖蹟桜ヶ丘駅が450億円ぐらいだったのが、少し小さくなって350億円ぐらい、年間の小売業の売上げが落ちたんですけれども、また持ち上がって何とか聖蹟桜ヶ丘駅自体は持ち直そうとしている状態で、今の評価と全く同じ状態です。

一方、多摩センター駅自体は一番大きいときはそごうが出る前ぐらいですけれども、あの時に年間500億円ぐらいの売上げだったのが350億円を切っています。この経済センサスの駅ごとの統計が今なくなっちゃったので、今はそういうことが言えなくなっちゃったんですけれども、数年前まではそういう状況でした。

もう一つ、多摩センター駅に関しての評価として、今、公と民というお話をされていまして、先ほど〇〇さんもお話しされていましたけれども、駅の北のほうは民で、私はあそこの地域の魅力はすごく可能性が広くあるんじゃないかと思っています。〇〇委員も乞田川の話をしていましたけれども、乞田川とか駅北側の民の力、まだ駐車場のゾーンがたくさんあるんですけれども、あの辺は魅力的だと思います。

私、西荻窪に住んでいましたけれども、底力としてはやっぱり地域に根づいた小さな店舗みたいな、吉祥寺なんかも吉祥寺の魅力は小さな店舗で、魅力的な店舗がずっと長生きして、そこから魅力を発していったこともあります。

そういう意味で、多摩センター駅北側に関してもっともっと魅力的なゾーンであることを、何らかの形で都市計画マスタープランで述べるべきかなと思っています。

中林委員長

多摩市のまちづくりは京王電鉄と心中するぐらいの覚悟で、京王電鉄もそういう気持ちでまちづくりに協力してほしいなという思いはあります。小田急線は支線の先っぽで、京王線も八王子から調布を経て新宿が本線かもしれないけれども、多摩ニュータウンのおかげで乗降客は多いから、遜色ないぐらいの人を運んでいるはずなんですよ。

だから、これを京王がどういうふう to 維持していくかということは、

町田がどうなるか、あるいはニュータウンを今後どうしていくかということになっていきます。結果として、今、多摩市の人口の7割を超えるぐらいがニュータウン側に入っていて、既成市街地のほうが3割しかないんだけど、さっきの〇〇さんのお話でいうと、既成市街地の人たちだけで聖蹟桜ヶ丘は支えられているわけではなくて、もっと広域から人を集めてきたということだとすると、多摩センターも都市間競争をもう少し頑張っていかないと駄目かなと思います。

この多摩センターと聖蹟桜ヶ丘2つが頑張って都市づくりをしていく方向が、より広域的な拠点づくりのまちづくりとしてはかなり重要な二眼レフになるのかなと改めて思います。

改定骨子案の3ページ、下のほうに地図があるんですよね。少なくともこういうところに多摩市があって、鉄道がこういうふうにつながっていて、唐木田から相模原へ延びていく。それから、高幡不動から下りてきているのが町田へ延びていく。そのようなことを踏まえて、本当にそれがすぐに延びるかは別にしても、一応、両方ともより上位の計画として位置づけはされているわけで、そういう意味では社会が大きく変革するんだけど、同時にインフラがこれだけ延びるという地域もあまりないんじゃないかと思います。それをちゃんと使ったまちづくりを考えていくべきだろうということです。

地域で住みやすく、楽しく生活できるという拠点もあるけれども、来街者をどれだけ連れてくるかという拠点も共にあって、多分、利害関係ができていくのかとは思いますが。

ということで、3時になりましたが、拠点についていかがでしょうか。もう次回は地域づくりだけになりますから、拠点についての思いがあれば、今日、ぜひ出していただければと思います。

どうぞ、〇〇さん。

〇〇委員

〇〇です。拠点についてなんですけれども、先ほどからも多摩センターにもうちょっと人が外から集まるようになったらいいという話もあったと思うのですが、やはり京王プラザホテルがなくなってしまったというのはすごく大きいなと思っていて、町田のJリーグ、サッカーチーム

がJ 1に上がって、町田のスタジアムから一番近い駅が鶴川駅、その次が多摩センター駅ということで、バスが町田駅とか淵野辺のほうとかも出ているんですけども、交通の便が悪いみたいで、多摩センターに全国から人が来ているんですね。この間、大阪と試合をしたときに多摩センターに大阪のユニフォームを着た人がいっぱいいたのを見て、私は結構衝撃的だったんですけども、だから御飯を食べるとなったときに鶴川では食べられない、だから多摩センターに行く。でも、泊まる場所がないというのはすごく大問題だと思っていて、せっかく多摩センターに人が集まる機会ができたのに、泊まれないからまたどこかに行くんだろうなというのはすごくもったいないと感じました。

永山に今、スマイルホテルがあると思うんですけども、それも今月でなくなってしまうと聞いているのですが、そうすると今、多摩センターに泊まる場所ってあるのかというのがすごく気になっていて、リンクフォレストがありますが、知り合いが泊まったときに、警備の人を通さないと中に入れないみたいな感じだったと聞いているので、ちょっと気軽ではないなと思っています。やはり泊まる場所はすごく重要だと思っていて、南多摩駅、稲城市ですけども、すごく小さい駅なのに東横インができたらいつも満室なんですよね。なので、やはり多摩地域に魅力があって、来ている人がいる、なのに泊まれないというのは問題があるので、その辺は何か盛り込んだほうがいいんじゃないかとお話を聞いていて思いました。あと、普段生活していて感じました。

以上です。

中林委員長

どうぞ。

〇〇委員

補足しますけれども、南野3丁目のところにキヤノンのラグビー練習場があるのですが、それが町田市のほうに入っていて、町田市の在籍になっているんです。キヤノンのところで練習試合とか本試合もあるんですけども、そのとき相当な人たちが多摩センターからキヤノンのラグビー場に来るので、こんなに人が来ているのにもったいないなという気が大変します。

今の〇〇さんの意見を補足します。

中林委員長 多摩市は別のサッカーチームを応援していますが、地元のサポーターは応援に来て、多分、一杯飲んでおうちに帰るだけだけれども、相手方は全国から来るから、全国からサポーターがついてくるわけですね。その人たちをどこで一晩寝かせて、勝ったか負けたか分からないけれども、「勝つぞ」と絶対に氣勢をあげるので、飲み屋はもうかと思うんです。

だから、そういうにぎわいも含めて、今おっしゃったような話を京王電鉄にもちゃんと受け止めていただいて、「京王線沿線じゃない」ではなくて、京王線沿線にそういう集客する可能性がある大きなイベントがこれからありますよ。Ｊ１がＪ２に落ちたり、上がったたりすると思うんだけれども、そういう中でＪ２になろうがＪ３になろうがサポーターは本当についてきますから、そういう意味ではうまく連携してやれるといいかなということで、今のようなお話で、それこそお隣の看板も借りてにぎわってしましましょうというぐらいのことをこれからやらないと、多分、人口減少の中で都市間競争に勝ち抜くことができなくなるかなと思います。いながら伺っていました。

〇〇委員 交通問題でゼルビアのこの間の試合のときに、周辺でバスが１時間ぐらいストップして、大渋滞になって、もうほとんど動きませんでした。小野路辺りの様々な家庭に土地を貸してくれと言って、駐車車両を何十台と集めているぐらい、交通問題は悲惨な状況になっているということです。２万人のお客はバスではほとんど運べないですね。

以上です。

中林委員長 連接バスがスムーズには擦れ違えないんだよね。ということで、拠点のことはとりあえずよろしいでしょうか。とりあえずといっても、次回、最終回のときにまとまったものが出てきて、そこでまだ少し議論があるかと思いますが、書き換える時間がだんだんなくなってきますから、それだけは御理解ください。

それでは、日程第２は以上にさせていただいて、日程第３の地域別生活まちづくりの方針について、これから説明をもらいます。一応、今日は１時半からなので、３時半で２時間なんですけれども、恐らくちょっ

と延びるかと思いますが、どう延びても4時には絶対終わりますので、できれば15分ぐらい延長で議論させていただければと思います。

じゃ、よろしくお願いします。

都市計画課長 それでは、日程第3、地域別生活まちづくりの方針（たたき台）について説明させていただきます。

資料2を御覧いただきたいと思います。まちづくりの基本方針に示しましたまちづくりの方針を踏まえて、地域単位でより具体的な都市計画やまちづくりの方針を示す観点から、地域別構想、本方針においては「地域別生活まちづくりの方針」が必要となります。「地域別生活まちづくりの方針」の地域分けは、第六次多摩市総合計画に関連する地域協創で検討中の10のエリアを基本に、地形地物による分け方とし、下図に示す5つの地域に分けて、地域ごとにまちづくりの目標や方針を定めることとします。

本日はこの地域別のうち、第4地域についてお示しさせていただきます。第4地域の対象としましては、諏訪、永山、貝取、豊ヶ丘、愛宕、南野と、和田・東寺方・乞田の一部としております。

2ページ目を御覧ください。取りまとめ方としましては、拠点別まちづくりの方針と同様としまして、まずは現況と特徴について記載してございます。第4地域の位置、地区、都市拠点との関わり、また第4地域の関連としては、南多摩尾根幹線軸との関係を記載させていただいております。

3ページ目から5ページ目につきましては、基礎資料関係になっております。

6ページ目でございますけれども、令和4年に実施いたしました市民アンケート結果の概要を記載しております。

7ページ目は参考資料4の第2回、第3回ワークショップで出された意見の概要となっております。

8ページ目を御覧ください。7ページ目でまとめた意見を基に第4地域の課題として整理してございます。大きく5つとしまして、1つ目としてにぎわいづくりに関する課題、2つ目として都市基盤ネットワーク

に関する課題、3つ目として水とみどりの保全・整備に関する課題、4つ目として安全・安心のまちづくりに関する課題、5つ目として生活環境づくりに関する課題として示しております。

9ページ目を御覧ください。第4地域のまちづくり方針としまして、地域のまちづくりを進めていく上での基本的な方向性について2つ、「豊かな自然に囲まれ、つながりを大切にした魅力あるまちへの更新」、「誰もが安心して移動できる回遊性のあるまち」、と整理いたしました。その上でにぎわいづくりの方針として、にぎわいを支える土地利用、10ページ目に都市基盤ネットワークの方針として、交通ネットワークの方針、道路ネットワークの方針、自転車・歩行者ネットワークの方針について示しております。

水とみどりの保全・整備の方針では、水・みどりの方針、11ページ目に公園・緑地等の維持管理について示しております。

安全・安心のまちづくりの方針では、災害に強いまちづくりの推進、バリアフリーの推進を示しております。

生活環境づくりの方針では、良好な住宅地の形成、良好な景観の形成について示しております。

12ページ目を御覧ください。改定骨子案で示しております南多摩尾根幹線に関する方針として示しております。なお、南多摩尾根幹線軸につきましては、拠点と同じ分類といたしまして、市民ワークショップでは1回、意見交換を実施しております。南多摩尾根幹線軸に関する方針として、分野別、5つの項目について示しているという状況です。なお、第9回に予定しております第5地域についても南多摩尾根幹線に関する方針を記載する方向で考えております。

簡単でございますが、説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

中林委員長

地域別ワークショップは、市民の参加が十分に得られないところがあって、ワークショップができなかった地域があるということで、少し別の方法でやろうかということで検討していると聞いています。その中で今日は第4地域、先ほどの拠点で言うと永山駅がある住区ということに

なります。だから拠点の在り方と同時に、今度はそれを前提にしてどういうふうな住む場所にしていくのかということが地域別生活まちづくりの方針の主要なテーマになるかと思います。御意見、御質問いかがでしょうか。

ちょっと瑣末なことかもしれませんが、5 ページに現況図があります。現況図だからいいんだけど、尾根幹線の南側で恵泉女学園大学のところは白抜きになって、特に商業業務地じゃないんだけど、国士館大学のほうは沿道型商業・業務地の中にあるのですが、これは何か違いがあるんですか。大学は商業・業務ではなくて、文化系土地利用ということなので、そういう凡例がないんだけど、ひょっとしたらそういう土地利用もあるかなということも含めて凡例も考えてください。もう一つ言うと、恵泉女学園大学は大学としてはもう募集していないですね。ですから、在学生がいなくなると、あそこが大学としてはなくなってしまふんだけど、その後どうするかというようなことも含めて、2040 年はどうなっていくのかという辺りを考えていく上では、大学2つの位置づけも、この第4 地域ではまちづくりの課題としてあるかなと思っているのですが、もし何かあれば伺います。これから検討しますなら、そうして受け止めておきますが。

都市計画課長 では、説明させていただきます。この第4 地域の現況図で白抜きになっているところ、いろいろ用途が複雑になると分かりづらいこともありましたので、住居系の用途地域は白抜きとさせていただいておまして、恵泉女学園大学さんのあるところが第二種中高層住居専用地域ということで、今のところは白抜きになっているところでございます。ですけれども、今後、恵泉女学園大学さんは閉校されていくというようになりリリースもされているところでございますので、今後ここがどのように利活用されていくのかということは、2040 年を見越して考えていかなければならないと考えております。それについては、資料2 の8 ページ、第4 地域のまちづくりの課題で、将来閉校が見込まれている恵泉女学園大学のその後の利活用というところは考えていけばならないということで、記載させていただいています。

中林委員長 分かりました。そうすると現況図のベースになっているのは、都市計画の用途地域で色を塗り分けていますということね。恵泉女学園大学のところは第二種中高層専用地域で、第二種住居地域のところに国士館大学があるということですね。

都市計画課長 はい、そうです。

中林委員長 分かりました。どうぞ、〇〇委員。

〇〇委員 〇〇でございます。永山地域のまちづくりにおいて、聖蹟桜ヶ丘駅周辺や多摩センター駅周辺と一番違うのは、永山地域には日本医科大学という総合病院があります。それは大きいまちの魅力だろうと思いますが、2026年度の工事着工を努力目標とするとなっているのに、今、もうとても間に合う状態ではないと思います。多摩市がオープンにしている交渉経過を見ると、なかなか財政的にも厳しいんだろうと思います。その際にもし撤退ということになった場合、大きくまちづくりが変わってしまうのではないかというふうに危惧いたします。

その辺も踏まえていろいろな記述をしておかないと、今後20年の中に日本医科大学がいなくなってしまったといったことはあり得るわけですから、その辺についての配慮をどうするかというのを確認しておきたいと思います。

中林委員長 ありがとうございます。日本医科大学の多摩永山病院というのは、東京都の医療ネットワークの中で病院としてはかなり上位の位置づけです。だから、東京都としても簡単にこれが移動されたら困ってしまう、というぐらいの病院ですよ。だから、それを踏まえてどうするのかという話であらうかと思います。

逆に言うと、永山地域にはそういう東京都としても中枢となる病院があるんですというのも、高齢社会の中では魅力かもしれませんね。とにかく救急ですぐに入れてくれる病院があるというようなことも。拠点のほうに書く話かどうか分かりませんが、都市計画マスタープランのどこかにちゃんと位置づけして、多摩市としてはそういう医療サービスもあるまちづくりを目指しますということ、勝手に看板をおろさないでねということを書き添えておいて、市長がトップ会談するときにも、う

ちはこういうまちづくりをやろうとしていますからということで、対外的なまちづくりの道具に使っていただけるのであれば、ぜひ引き止めをしてもらいたいということかもしれません。

ほかにいかがでしょうか。〇〇委員。

〇〇委員 〇〇です。第4地域に限らないんですけれども、3ページにある人口のことにに関するデータなのですが、前回の都市計画マスタープランでも、地域ごとに人口ピラミッドみたいなものが各地域の性格を表すのではないかとということで提案してやっていただいたんですけれども、人口ピラミッドを見ても、なかなかまちを把握することが難しいので2回続けてやる必要はないと思っています。

違うデータとして、永山1丁目、2丁目、3丁目、と町丁目別の高齢化率がオープンデータとしてあるので、それを地図上に落として色分けした地図を作ったことがあるのですが、そうすると、どの地域の高齢化率が高いかということが分かるので、そういう意味で、人口ピラミッドよりもそういう高齢化率の分かるデータが何らかの形であったほうがいいかなという提案です。

中林委員長 ありがとうございます。それは都市計画マスタープランとしてはすごく大事かもしれませんね。

〇〇委員 地域の特色が出ます。永山の地域と、それから先ほど言った聖蹟桜ヶ丘の地域でまた違う色がずっと出てきまして、それがまちづくりに非常に役に立つわけで、前回のときに人口ピラミッドでそれをつかもうとしたのですが、なかなかつかみにくくて、ただ高齢化率という数字を出すすと非常に分かりやすいということです。

中林委員長 もう既にデータが出ていると思うので、改定骨子案の8ページに、前回か前々回にお話ししたように、多摩市全体の人口ピラミッドをニュータウン区域と既成市街地で分けると、実はニュータウンがオールドタウンで、高齢化率がものすごく高いんです。〇〇さんがおっしゃったように町丁目別で出すと、多分ニュータウンの場合に、都営住宅やURの住宅の建て替えが済んだところで、はっきりとそれが出てくる地図になるんじゃないかと思います。そんなことを含めて、確かにまちづくりを考

えていく上では重要なポイントかもしれません。

〇〇委員 人口で出すことも重要なのですが、もっと重要なのが、例えば我々の寿命が、男性の場合は八十二、三歳になると思うんですけども、寝たきりとか、病気になったりとか動けなくなるような年齢が男性の場合は72歳ぐらいなんです。そうすると、データとしては、そういう72歳以上のデータがむしろ欲しいなと思います。

中林委員長 モビリティとしてはね。

〇〇委員 モビリティとして。そして、例えばそれについてのやり方として、多摩ニュータウンだったり、永山地区の坂道の多いところに、今、WHILLというのを羽田空港でやっているんですけども、WHILLというのは、「13番のゲートに行きなさい」と言うと自動で行ってくれて、戻ってくると。それと同じように、永山駅にいて、諏訪何丁目に行きなさい、何丁目何番地へ行きなさいと言うと、それが行ってくれるというものが開発されていますので、そういう新しいモビリティを移動困難な人に使えと、あるいは道が分からなくなったりした認知症の方々に使えと、この地域がもっと住みやすいという装置になるのではないかと思います。

以上です。

中林委員長 2040年頃ね。分かりました。

どうぞ、〇〇委員。

〇〇委員 〇〇です。地域別生活まちづくりということで、主にこの資料で言うと、10ページになるんですが、都市基盤ネットワークの方針で、今、尾根幹線のところで、新しいにぎわいとなる商業や産業機能の誘致や育成を図っています。この先5年、10年というスパンで考えたときに、新しいお客さんであったり、あるいは働き手であったり、人が移動するということで、恐らく外部からのことについては結構いろいろな計画が立てられているとは思うんですけども、ここの第4地域から新しいにぎわいに行くような、地域住民の移動も含めた交通ネットワークの整備の拡充といったこともこの都市計画マスタープランの改定に入ってくると、住民としても積極的に関われる、一つのポイントになるのではない

かと思います。

また具体的な例で考えますと、第4地域にはタウンハウスなんかも含めて団地がたくさんあるんですけども、高齢化を考えていくと、自分で車を運転できる人がどんどん減ってきているのでライドシェアとか新しいモビリティで買物のニーズとかをサポートできるようなことができたらいと思います。一方で高齢者の方とか団地に長く住んでいる人たちって、新しいことに積極的に自分たちから動くことはなかなか難しいという課題もあって、団地の管理組合とかにも働きかけて、ライドシェアの実証実験に参加してもらおうとかいったことも含めた市からの働きかけで、地域の交通ネットワークの拡充とか再整備みたいなことをやっていただけるといいのかなと思います。

以上です。

中林委員長

ありがとうございます。どうぞ、〇〇委員。

〇〇委員

〇〇です。今の〇〇委員の意見に同感です。私が今住んでいる愛宕団地というところでアドバイザーみたいな立場でいろいろ会議に出させてもらっているのですが、御高齢の方々は新しいことにチャレンジしたくなくて、愛宕団地というのがもう50年以上たつ団地で、いよいよ建て替えとかも視野に入れなければならないかなというときなのに、「もう私たちはそんなに先が長くないから」ということで、建て替えとかそういうことはしたくないよというのがほとんどの意見になってしまっているんです。

一方、リノベーションとかをしているからか若い人もたまに入ってきたりするのですが、組合の資料を見てみると、新しく入った若い世代が5年も経たずにいなくなっているデータが結構見られて、自分も今住んでいて、若い人が住みづらいところだなというふうにすごく感じているので、そこを自治体として何かサポートしていったらいいんじゃないと、未来があまりなくなってしまうのかなと感じるところです。

ほかのことで言えば、これは意見なのですが、拠点別もそうですし地域別もそうなんですけれども、現行の都市計画マスタープランは参考資料として、ワークショップとかの内容をまとめていると思うのですが、

そこを見ても年代とかが出ていないので、この地域でどの年代の人がこういう意見を出して、こういう結果になったのかというのが分かりにくいので、そこも表記していただいたほうがいいのかなと思っています。そうすることで、その地域で、どの世代が主にまちづくりに参加したいのかが見えてくるのかなと。そういうのを顕在化させるために、バックデータとして、見た人が分かりやすいものとして残したほうがいいのかなと思います。

以上です。

中林委員長 分かりました。事務局をお願いします。御検討ください。

〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員 〇〇です。今、〇〇さんと〇〇さんからお話があった、若い世代の話と少し関連するかと思うんですけども、これからニュータウンは、団塊世代が75歳以上になってきて、ますますそういうモビリティも含めて、いろいろな意味で居住の面でも大変な課題を抱えていくという一方で、若い世代にどれだけ来てもらえるかみたいなのところも大変重要だと思うのですが、「住む」と考えたときに、今、イメージとして2つ大きくあると思うんです。

実際に今は若い世代、共働き世帯がもう半数以上で、それも昔であれば正規社員とパートという組合せが今はもうそうではなくて、両方が正規というか、フルタイムで働いているというように働き方が変わっていく中で住まいのイメージが、ゆとりある住環境はいいんですけども、共働きで子育てをしている人たちが住みやすいというイメージがまだ伝わってこないかなと思っていて、仕事の仕方も今までであれば都心に働きに行くのが、今は自宅でやる仕事というのもすごく増えてきていると思うんです。

そういったときに、例えば近隣センターなんかは、商業とかいうだけではなくて、そういう若い世代が仕事というか、最近は近隣センターの中に事務所が入るというようなことがだんだん許容されつつありますけれども、若い人が近くで働きながら住んで、子育てもできるという何かそういうまちづくりのイメージがもっとストレートに伝わるような書き

方というか、特に居住とか近隣センターの再生というところを明確に出してもいいのかなと感じています。

以上です。

中林委員長 ありがとうございます。どうぞ、〇〇委員。

〇〇委員 質問なのですが、尾根幹線の4車線化整備が完了したときに、日交通量はどれぐらいと聞いておられますか。

都市計画課長 申し訳ございません。今、具体的にどれぐらいということは把握してなくて、調べないと分からないところです。申し訳ございません。

〇〇委員 一番それが大事で、要は4車線で走らせるのだから、相当な台数を想定していると思うんです。そうした場合に空気の汚染について、掘割方式で十分なのかどうか。例えば住区のほうの行き来が盛んになると、汚染対策を考えなければいけないのかどうなのか。これによって、待望久しい尾根幹線の4車線化整備完了が新たな懸念を呼び込むということもあるので、そこは抑えたほうがいいのではないかと思います。

〇〇委員 アセスメントやっているんじゃないですか。

〇〇委員 私は臨海副都心の建築計画を担当していたので、気になるんですけども。

〇〇委員 〇〇です。普通は1車線が数千台というオーダーだと、状況にもよりますが、2万台から3万台ぐらい、4車線だと見込めるかと思います。もう一つは最近、エンジンがガソリンから電気に代わり始めていて、今、日本は5%ぐらいが電気自動車ですけども、多分、2040年になると全車までは行かないにしても、政策さえこのままだったら相当変わるはずなので、排気ガスが極めて少なくなる可能性を持っていると思うんです。ですから、これは多分、日本の政府とか東京都の方針によるんだろうと思います。

以上です。

〇〇委員 「もしトラ」、「ほぼトラ」という話があって、トランプ氏が大統領になるとそうなるのかなと。いろいろな不確定要素があると思うので、とりあえず数値は押さえて、電気自動車が普及した場合や、今の状況のままとかいろいろな想定が考えられるので、それぞれ数値を持っていたほ

うがいいと思います。それだけです。

中林委員長 ありがとうございます。

都市整備部長 交通量が分かりました。

都市計画課長 今、事務局で確認いたしまして、計画交通量としましては計画道路の供用時が1日当たり3万500台から3万6,600台、道路ネットワークの整備完了時が2万7,900台から3万6,200台となっているようでございます。

〇〇委員 ありがとうございます。

中林委員長 尾根幹線、実はあれですよ、まさに山の尾根なんだけれども、本当の尾根のちょっと外を走っているんだよね。南側が高くて、北側、ニュータウン側がどっちかというと低いんですけれども、丘陵がうねっているものだから半分ぐらい切り通しみたいな状態になっていて、沿道からフラットで敷地に入れる場所というのはそんなになくて、フラットに入れるところはもう既に業務用地で使われているところでしょう。

だから何が言いたいかというと、5ページの現況図にバス路線を全部入れてもらってというのは、ああ、こういうことね、こういう動きねというのがよく分かるのですが、貝取、豊ヶ丘のほうは尾根幹線を通る路線バスが入るんだけど、永山のほうは全部団地の中でつながっていて、尾根幹線に出てもバス利用者はおりませんという沿道なんです。恐らく将来的にも都営住宅やURの団地再生にあわせて、永山高校がある辺りの創出用地を活用していこうというんだけど、これを道路と同じ高さにするにはかなり土を削るかも分かりませんが、造成しないと多分できないということなので、道路はまさに道路としての高さで造っていますから、宅地のほうをそれにどう合わせていくのかということを含めて、単に空き地ができました、はい、沿道利用ですというわけにいかない地形なんですよ。だからそこはしっかりと、2040年に尾根幹線の沿道をどんなまちにするかというのを、第4地域としては考えて、提案があれば提案をしていかないといけないと思います。

一番効率がいいのは、フラットで使える敷地がたくさんできると、沿道利用の誘導がしやすい。通り抜ける人から見えているビルなんだけ

れども、そのビルに入るには幹線で一回下がつてぐるっと回らないとその敷地に入れないという形になると、そこで何かやろうとする人は「えらい面倒くさいな」という感じになってしまうので、そこは今後、2040年にどんなまちを目指すかによるけれども、検討をしっかりとしたいほうがいいのではないかと思います。

〇〇委員 多分、大気汚染と騒音と交通安全と3つの影響要因があると思うのですが、これについてどの程度影響が出るのかということ、交通量の測定と併せてやっていただきたいというのが先ほどの〇〇委員の御意見だと思いますので、これは持っていないほうがおかしいので、ぜひ持っておいていただきたいと思います。

中林委員長 ほかにいかがでしょうか。どうぞ、今日はNT再生担当課長に来てもらっていますので。

NT再生担当課長 南多摩尾根幹線につきましては、東京都で事業認可を取得して、環境アセスメントで交通量や沿道の騒音とか振動もろもろを含めて予測して、それで基準を満たしているということです。〇〇委員がおっしゃったとおり、従来は掘割方式の計画でした。それは排気ガス等が問題であった時代だったので、整備するにはそういった配慮が必要だろうということだったんですけれども、車の技術もかなり変わってきて、そういったところから平面で沿道利用ができるようにというような都市計画変更の下にそれぞれの環境アセスメントをクリアして、今、事業認可を取って進めているところでございます。

南多摩尾根幹線に関する方針は、資料2の12ページになります。1つ目のにぎわいづくりの方針というところに書かれていることが、この前の2月の多摩市ニュータウン再生推進会議で議論をいただきまして、どういったにぎわいづくりの方針で沿道の土地を活用していこうかということで御承認をいただいて、今回、盛り込みをさせていただいたところでございます。

まず1つは、4車線化による通過交通ということではなくて、その沿道を利用していただけのような産業・業務、商業機能といったものを誘導していこうと。さらにはそれだけではなくて、2つ目、子育て・交

流といったものの複合的な土地利用をするというところで、子育て世代を中心として、来街者、定住者を呼び込んでいこうと。さらに来街者、定住者だけではなくて、関係人口も増やして、ニュータウン全体の活性化を図っていこうというところ。3つ目としては、超高齢化社会への対応とか公民連携、災害復興力、緊急輸送道路、多くの災害拠点がございますので、そういった復興力につながるような機能を誘導していこうと。それと脱炭素、エネルギーマネジメントといったところも意識しつつ、自動運転も推進して、次世代の社会課題を解決するようなイノベーションの創出を目指していこうというところです。

今回、将来都市構造では、「広域型複合地」ということで位置づけさせていただきました。それに当たっては都市計画変更、用途変更がございますので、地区計画も当然入ってございますので、どういった地区計画に変更していこうかというところ、さらには諏訪・永山の尾根幹線につきましては、実は南側に道路4車線が寄っています。そうすると、沿道の転換をしようとする北側のエリアにアクセスする方法が今はないということで、都市基盤整備ということで書かせていただきましたけれども、そこについて今、東京都さんとしっかりと協議させていただいて、沿道にアクセスできるものを確保するというところで考えてございます。

こういったところを提案いただきまして、今回、尾根幹線についてはにぎわいを創出していくような仕立てで提案させていただいたところでございます。

中林委員長 分かりました。12ページ、1のにぎわいの4番目の丸のところの都市基盤整備というのは、道路と沿道、敷地等の整備はすると。それが一番大きいということですね。

NT再生担当課長 はい。

中林委員長 そうすると今の現道も変えて、いろいろ交差する部分や出入口も出るかもしれないね。

お約束の時間の45分を過ぎたのですが、ほかにいかがでしょうか。
どうぞ、〇〇委員。

〇〇委員 〇〇です。お話を聞いていて、いろいろあるのですが、全体を通じて

都市計画マスタープランのある種共通の課題でもあると思うんですけれども、フィジカルプランではないので、どうしても抽象度が高くなってしまふんだと思うんです。いかに言葉で目指している空間を伝えるか、図面もここをこうするとか、ああするとかいう形が見えないので、どうしても言葉に頼らざるを得ない。これが日本全国、自治体が策定する都市計画マスタープラン共通の課題で、なかなかそれを超えられないでいるというのが現実だと思うんです。

今、お話を聞いていて、ほぼ共通するのはその突っ込みがまだ弱いのかなという、一見美しい、そうだね、全く同感、そのとおりだよねという言葉が並んでいるんですけども、例えば拠点地区では聖蹟桜ヶ丘と多摩センターで違いが伝わってこない。あと空間、沿道のにぎわいをつくるということに対する思いが伝わってこない。何回かお話ししているのですが、これを読んで、まちづくりに参加する人の共感を得ないと、目指している空間は実現できないと思うんです。ここにこういうふうに書かれているので、これを読んだらこうはならないでしょうというときの戦える武器になるような計画でありたいと思うんです。

という意味で、今日皆さんからお聞きした話はそういうところの突っ込みを、今後の検討でもう少し深めてもらいたいということだったのではないかと思って、私も事前に頂いた資料を見ながら、何かもう少しいい表現がないのかなとか、知恵を絞って、最終的に皆さんにお伝えしていきたいと思ったのですが、実はこれを考え出したら切りがないんですよ。1つ1つ細かいことをこの場で言うつもりはないし、多分、それを始めたら時間が幾らあっても足りないので、伝えたいことは、目指している空間に対してもっと議論が必要で、その議論に基づいて、こうしたんだという気持ちをもう少し言葉に乗せないと、読む人に伝わらないのではないかと思うんです。

こういう方針の一番弱いところはそこにあるのではないかと思うんです。フィジカルプランはうそをつけないんです。具体的に図面で表現されますから、「違うじゃないか」と指摘はできるんですけども、この手の方針が一番困るのは、言葉で書いていてもそれを忠実に実行してくれ

ないところがあるということを頭の片隅に置いて、最終的な方針の取りまとめに生かしていただけるとうれしいと思います。

中林委員長

私が今日、最後にまとめて言おうと思ったことを〇〇さんに言っていたんですけども、以前、〇〇委員から、もっとビジュアルに見せないと、こんな文字ばかり誰も読みませんよという話がありましたね。もうまさにその状況なんです。絵があるといったら現況図しかないんですよね。文言は将来に向けて書いているんだけど、それが頭の中で絵はこんなふうねってみんなが描けると議論ができるんだけど、そうじゃなければ議論ができないということになってしまうので、そういう意味では、絵は描けなくても、こんなまちのイメージという、それこそ図面ではなくて立体のイラストでいいから作るとか、今で言うと生成AIを使って、条件を入れて、そうしたら「こんな絵ね」と出てくるから、それで多摩市らしいものを選ぶという、むしろそれを使ってイメージ化しました、というのでも今の時代らしいので、そんな形でこの文章に図も入れてください。例えば方針図なんだけど、これは現況図じゃないかって、前に言っていたのがそのまま現況図になってしまったんだけど、私はそうしろと言ったのではなくて、方針を地図なり何なりで示していかないと分かりません。さっきの聖蹟桜ヶ丘で親水軸と出るんだけど、あれは図にすると、河川敷へ遊びに行く道。だから車ではなくて、せいぜい自転車か人しか行かないんだけど、そこは川に誘うまちだから道の造りを変えようねとか、何かそのような軸線をどこに入れるの、川辺にマンションが2つと商業棟ができますから、その間を抜けていくのか、回り込めというのか、そのようなことを含めてざっくりと図面で示していく。

そんなことは最低限工夫しないといけないだろうし、あと、先ほど水とみどりとか、優しいとか言葉はあるんだけど、なかなか具体的にイメージが湧きません。それも「こうです」と書けないとしたら、それこそ実験で、生成AIに、そんな言葉だったらどんな図面、絵や例が出てくるかというのをやってみて、言葉を採用すればいいわけだから、そんなことを含めて、少しビジュアル化を図るような方向でやってくれま

せんかということです。これだと本当に文字しかないので。

西浦副委員長 生成A I もそうなんですけれども、今、すごく手軽に使えるソフトウェアがあって、スマホで画像を撮ってきて、グーグルマップに載せれば三次元でアバターを使っていかにも自分が新しく作った空間に入れるみたいな、それを市民ワークショップなんかで使っているんです。そういうのがあって、うちの学生もそれに興味があって、じゃ、来週までにできたらと言ったら、今のソフトウェアがあると簡単に、ほとんど二、三日でそれを作れるみたいです。自分がアバターになって入って、その空間を歩いているようなのが、すごく簡単にできるんです。本当に、小1時間もあれば。だから、それをやってみると具体的なイメージが出るんじゃないですか。今はこんなに簡単にできるんだみたいな、恐ろしいぐらい簡単にできますね。ぜひ検討していただけると。

中林委員長 建築の設計図を立体化して、アバターを入れてというのはすごくやりやすいと思うんだけど、まちづくりのスケールでやるには最初の仕込みをしないといけないかもしれないですね。

西浦副委員長 グーグルマップであればできると言っていました。

中林委員長 まちづくりまでグーグルに取られるのかと思いますが。

どうぞ。すみません、あと二、三分で終わります。

〇〇委員 1 個だけずっと気になっている言葉があって、この「にぎわいづくり」という言葉なんですよね。にぎわいづくりと言えば誰でも「うん」と言う感じで、ここまでにぎわいの範囲にする必要はないと思うことまでにぎわいにしていないかというのが非常に気になります。例えば尾根幹線のところでにぎわいをやったら、永山駅前ところが潰れてしまうかもしれないですよ。人口縮減となっているときに、そういうまちづくりをするんですかということです。コンビニがあって、道の駅があるぐらいは何の問題もないですが、ここに書いてある言葉から産業・業務や商業機能のものを造るんだというようなことに発展させられたら、永山駅前の店が潰れてもいいということを覚悟するのと同じぐらいのことをしないといけなくなるので、「にぎわいづくり」という言葉は注意して使ってもらいたいなと私は思っています。

中林委員長 場所によって「にぎわい」の意味が違うということですね。さっきの〇〇さんの話のようなにぎわいもあるし、小さいお店や、来街者が子供も含めてたくさん来て、拠点でもそれぞれ違うだろうし、ニュータウン区域の場合、近隣センターが2040年にどうなっているんだというのがあって、さっき〇〇委員からもお話があった、新しく入ってきた子育て世代とかが、そこを使って、子供が遊んでいる間に、お父さん、お母さんは2階でワークをして、ちょこっと買物ができて、ランチも食べられて、そういうのが近場にあるのはいいよねという話かと思います。近隣センターは分譲と賃貸は半々ぐらいですか。多分、2040年までにかなり代が変わって若い人がそこへ入り込んで、起業やお店・カフェをやる人が出てくる可能性があると思いながら方針を作ってもらえればと思います。

〇〇委員 近隣センターを越えて、地方都市の駅前みたいになってしまうんじゃないかという危惧があるんです。あれもこれも商業って、もう明らかに商圈の大きさは人口に比例して一定なんです。その中で調子に乗ってやっているとどれかを潰すということになるんです。その覚悟をしてやらないと。

中林委員長 今回、都市計画マスタープランをまとめるんだけど、時代がどんどん変わっていくので、今回、市民ワークショップにあまり人が来なかったというのは私にとってはショックなんだけど、近隣センターをどうするのかというのは拠点と違ってまさにその近隣の人たちが、ここをどういうふうに使いたいかということから始まらないといけないスケールだから、多摩の街づくり条例にあるように住民と行政が一緒になってどんなまちにしようかというのを考えていく。日常的にいろいろなまちへ出向いて、出前でワークショップをやって、今のニーズや課題を伺って来るとか、そのような方法も2040年をよりよいまちにするためには、やらなければいけない時代かもしれないですね。高齢者にも聞かなくてはいけないけれども、若い人にも聞かないといけないと。高齢者は結構ワークショップに来るんだよね。だけど若い人は本当に難しいから、タイミングを合わせて、彼らがそういうことを語ってくれる時間帯

に出向いてやれるようなことを一つのまちづくりの業務の一端としてやるぐらいの時間配分、管理職の皆さんにもやっていただければと思います。

〇〇委員 反面教師というか、千葉ニュータウンへ行くと空いたロードサイドのところにジョイフル本田とか何かいっぱい入れた、挙げ句に駅前につくったのがみんな潰れています。

中林委員長 まあ、地方都市はそうです。ロードサイドに全部移って、駅前はシャッター街になっているという。

時間がもう4時を過ぎました。よろしいでしょうか。

次回は地域別まちづくりの方針で全部で5地域ありますから、次回、残りの4地域をやって、次々回に全体として議論させていただくことになるのかと思っています。

ありがとうございました。

それでは、本日予定しておりました議題は以上です。たくさんアイデアを含めてアドバイスいただいて、ありがとうございました。ぜひともコンサルの方を含めて、事務局で御努力いただきたいと思います。

それでは、日程第3は終了したいと思います。日程第4、その他ということで、事務局より説明をお願いします。

都市計画課長 長時間にわたります御議論、ありがとうございました。

それでは、日程第4その他についてでございます。次回の第9回多摩市都市計画に関する基本的な方針改定特別委員会につきましては、4月9日の火曜日、午後1時30分から、301・302会議室でございます。第10回の特別委員会につきましては、5月10日金曜日、同じく午後1時30分から、301・302会議室で開催を予定しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

中林委員長 4月9日と連休明け、5月のゴールデンウィーク明けか、5月10日ということになりました。1月1日に能登半島地震なんかがあると、もう本当にあっという間に私にとっては「え、もう3月？」という感じなんだけれども、4月、5月もあっという間に来ますので、スケジューリ

ングをお願いいたします。

以上で、何か御質問はありますか。よろしいでしょうか。

それでは、以上で日程第4、その他を終わりにします。

本日の日程につきましては全て終了いたしました。これもちまして、第8回多摩市都市計画に関する基本的な方針改定特別委員会を閉会したいと思います。熱心な御議論、誠にありがとうございました。お疲れさまでした。

—— 閉会 ——