

■第2回検討懇談会での主な意見と対応方針

No	項目	主な意見（概要）	対応方針
◎計画骨子に修正・反映した意見			
1	現況と課題 (P2、3、5)	・ニュータウン区域の「郊外部」は、違う言い回しの方が望ましい。	・現状と課題の分析において、エリアを示す表現を下記に統一修正。 (旧)駅周辺 ⇒ (新)鉄道駅徒歩圏 (旧)郊外部 ⇒ (新)外周部
2	計画の位置づけ (P1)	・多摩モノレールの延伸に伴う新駅周辺の拠点形成や、リニア新幹線開通を見据えた都市機能誘導の戦略について、計画の進捗管理(PDCA)を行いながら、早い段階からある程度の考え方を整理しておく必要があるのではないか。	・計画の位置づけに拠点形成に対する下記考え方を追記し、5年毎の計画の評価、概ね10年後の見直しのタイミングで、関連事業の進捗状況を踏まえて拠点形成の取組を更新することを想定する。 “… <u>本計画では、概ね 20 年先を展望した将来の都市構造を示すとともに、当面 10 年間は拠点形成に重点を置くものとします。</u> ”
3	拠点の設定 (P5) 都市の骨格構造 (P7、9) 都市機能区域 (P10)	・尾根幹線沿道はモノレール延伸やリニア新幹線開通に伴い、これらポテンシャルが上がっていく可能性があり、新しい広域機能を発揮する場として、方向性だけでもおさえておく必要がある。 ・尾根幹線沿道の既存都市機能や企業立地の維持を図るうえでは、サービスインダストリー地区も広域型複合拠点に含めた方がよい。 ・2つの広域型複合拠点(諏訪・永山エリアと貝取・豊ヶ丘エリア)は、検討の進捗状況を踏まえると、同列の位置づけではない。	・中長期的な取組である尾根幹線沿道の「広域型複合拠点」の形成については、都市の骨格構造において、 <u>拠点の範囲を実線と破線で取り組むエリアの優先順位を分かるように表現を見直した</u> 。 ・広域型複合拠点の役割に <u>各種整備によるポテンシャル向上</u> や <u>段階的に土地利用を促進していくことを追記した</u> 。 ・広域型複合拠点において新しい広域機能を発揮することを見据え、独自の誘導区域の名称を下記に修正。 (旧)準都市機能誘導区域 ⇒ (新)広域都市機能誘導促進区域
4	都市の骨格構造 (P7、9)	・多摩モノレールの延伸による新駅設置の効果を見据え、都市の骨格構造における公共交通軸の「鉄道」と「モノレール」は同一表現ではなく異なる表現とした方がよい。	・公共交通軸の鉄道を「破線」、モノレールを「丸破線」表記に修正。
5	都市の骨格構造 (P7、9)	・聖蹟桜ヶ丘駅周辺の都市拠点の中にある地域拠点(コミュニティ施設)「関戸・一ノ宮コミュニティセンター」は、都市拠点に内包されていることを踏まえ、当該地域拠点は点線等で示してもよい。 ・都市拠点の名称は他拠点と同様に末尾に「(鉄道駅)」と入れるべき。	・地域拠点(コミュニティ施設) <u>「関戸・一ノ宮コミュニティセンター」は図中に表記しない形で修正</u> 。 ・都市拠点の名称は <u>「都市拠点(鉄道駅)」に修正</u> 。
6	居住誘導区域 (P12、13)	・緑地関係に関しては、全ての都市計画公園を居住誘導区域から外す必要はないが、大規模な公園や将来的に宅地化が想定されない整備済み公園は居住誘導区域から除外する方向が考えられる。	・都市計画公園は、居住者・来訪者の生活・滞在の質の向上に繋がる施設と捉え、特に <u>広域からの集客力がある総合公園(多摩中央公園等)は将来的に誘導施設へ位置づけることも見据え、居住誘導区域に含める方針</u> とし、一方で、建築等が制限されている「特別緑地保全地区」等は緑地保全の観点から含めない方針に見直した。

■第2回検討懇談会での主な意見と対応方針

No	項目	主な意見（概要）
◎その他、今後の計画作成に参考とする意見		
7	居住誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウンエリアの場合、戸建ての空き家が目立つわけではなく、賃貸の団地に昔から住んでいる世帯がいなくなった後に中高年単身者や若年世帯が入居することが多い。そのため、世帯数は横ばいまたは微減の傾向が続き、世帯当たりの人数が減るということが 2040 年～2050 年にかけて起こると想定される。その後、<u>世帯数も減ってきたときに外周部の人口減少をどのように捉えるかは方針として重要</u>である。 ・2040 年になると、団塊ジュニア世代が高齢者になり、その世代の住居を提供していくことが重要であることを理解しつつも、<u>若年世代向けの施策を講じないと都市の魅力が向上しない</u>と思う。市内に大学が多くある中で、<u>地方からきた学生が多摩市に居住した後に、就職で都心部に行った人が世帯を持って改めて多摩市に戻ってきた際に、適切な居住空間を提供できることが望ましい</u>。 ・バス路線を維持することが生活サービスの維持という訳ではなく、きめ細かいところまでサービスを提供し、車を所有しなくても生活しやすい都市にしていく必要がある。そのためには、<u>居住誘導の方針に応じて、どのような機能を配置していくか</u>という視点を持ち、段階的に居住を誘導し、<u>目標すべきところに着地させていけるか</u>を PDCA で確認していく必要がある。 ・新住宅市街地開発事業の区域では団地再生が進んでいるものの、土地利用的に制約が多く、民間事業者の参入が難しいからこそ、<u>近隣センターの機能を時代に合わせて再生していくことも考えていく必要</u>がある。
8	都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域内の公共施設に対して各種補助金等を活用していくことも含めて、<u>立地適正化計画で適正な土地利用を誘導するために、公共施設・都市インフラの長寿命化や大規模改修、再整備等を進めていく</u>ということを位置づけておく必要がある。 ・行政機能として、これからはコンビニが地域拠点の小さい窓口として担っていくと思う。そうすると、<u>商業機能としてはスーパーよりもコンビニが重要</u>になってくると思う。 ・尾根幹線沿道については、<u>今ある産業施設に何か動きがあったときに支援できるように将来的な方向性を位置付けておくことが望ましい</u>。