

第2章 多摩ニュータウンの現状と課題

1 多摩ニュータウンを取り巻く現状

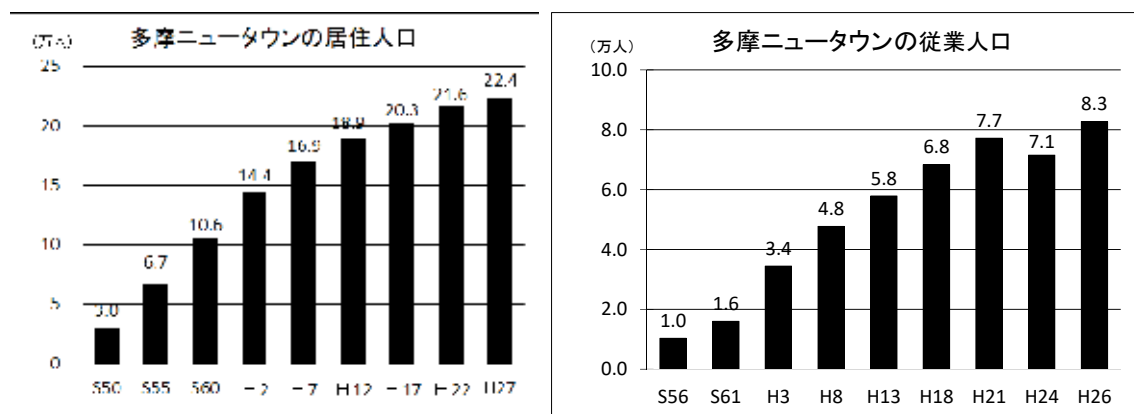
多摩ニュータウン再生を検討するために、まず、人口や居住環境、都市基盤の整備状況など、多摩ニュータウンの現状について整理する。

(1) 多摩ニュータウンの人口推移

多摩ニュータウンは、当初、居住人口約30万人、従業人口約5万人のまちとして計画され、後に、新住宅市街地開発法*の改正と特定業務施設*用地の導入により、従業人口の計画は10万人以上に上方修正された。

この計画に基づき、多摩ニュータウンの開発は着実に進められ、年々居住人口や従業人口が増加し、今では、約22万人が住み、約8万人が働くまちに成長した。

図表2-1 多摩ニュータウンの居住人口・従業人口



資料) 居住人口：住民基本台帳を基に作成

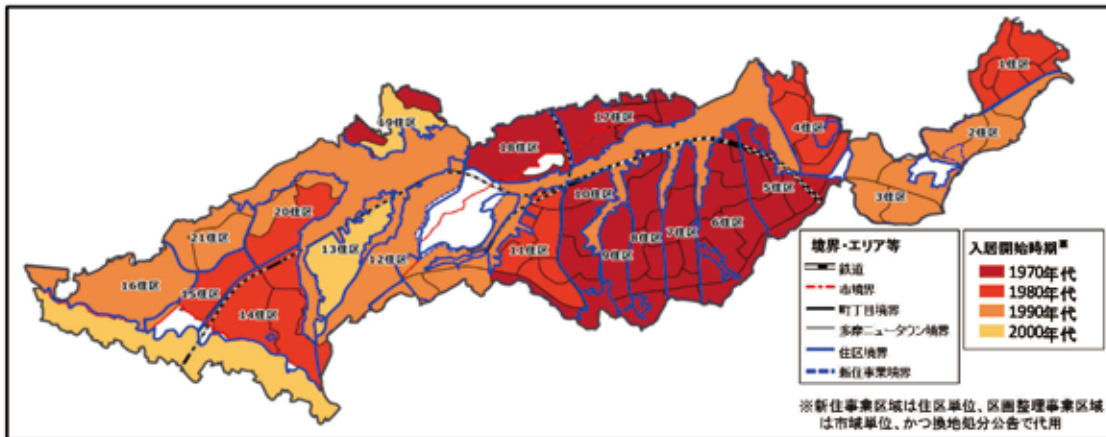
従業人口：事業所統計調査（昭和56（1981）年～平成18（2006）年）、経済センサス（平成21（2009）年、平成24（2012）年、平成26（2014）年）を基に作成

(2) 多摩ニュータウンの整備時期

多摩ニュータウンは、新住宅市街地開発事業*により、昭和45（1970）年より住宅建設に着手、昭和46（1971）年に入居を開始し、以降現在まで段階的に整備・入居が行われている。また、東京都、日本住宅公団（後の独立行政法人都市再生機構）、東京都住宅公社（後の東京都住宅供給公社）、民間事業者など複数の事業主体により、様々な種類・所有形態の住宅が建設されてきた。さらに、河川や道路など主要な都市基盤施設も、土地区画整理事業*などを活用し、整備が進められた。

なお、これらの事業は、平成18（2006）年に完了している。

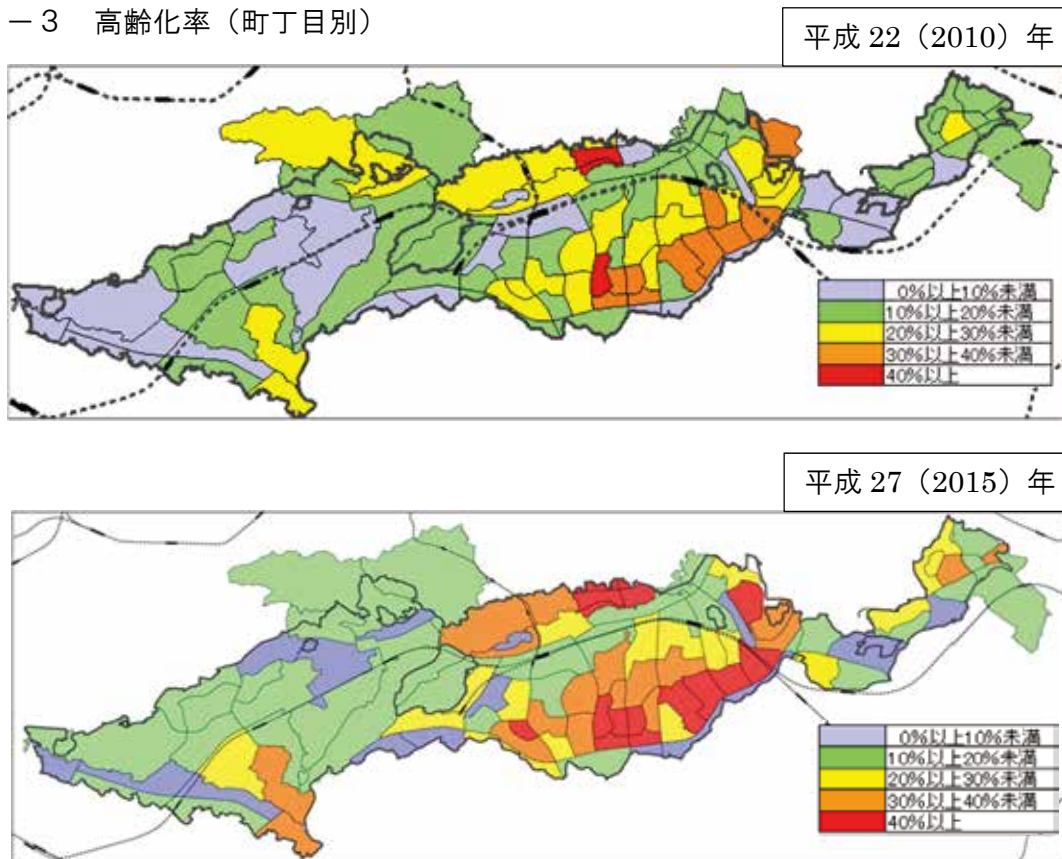
図表 2-2 多摩ニュータウンの入居時期



(3) 各地区における人口構成

1970年代に入居が始まった初期入居地区を中心に、近年高齢化が進行している。一方、1990年代以降に入居を開始した地区では、比較的若年層が多く、多摩ニュータウン内では、地区の整備・入居時期によって人口構成に偏りがみられる。

図表 2-3 高齢化率（町丁目別）



資料) 国勢調査(平成 22 (2010) 年)、平成 27 (2015) 年) を基に作成

(4) 多摩ニュータウンの計画の変遷

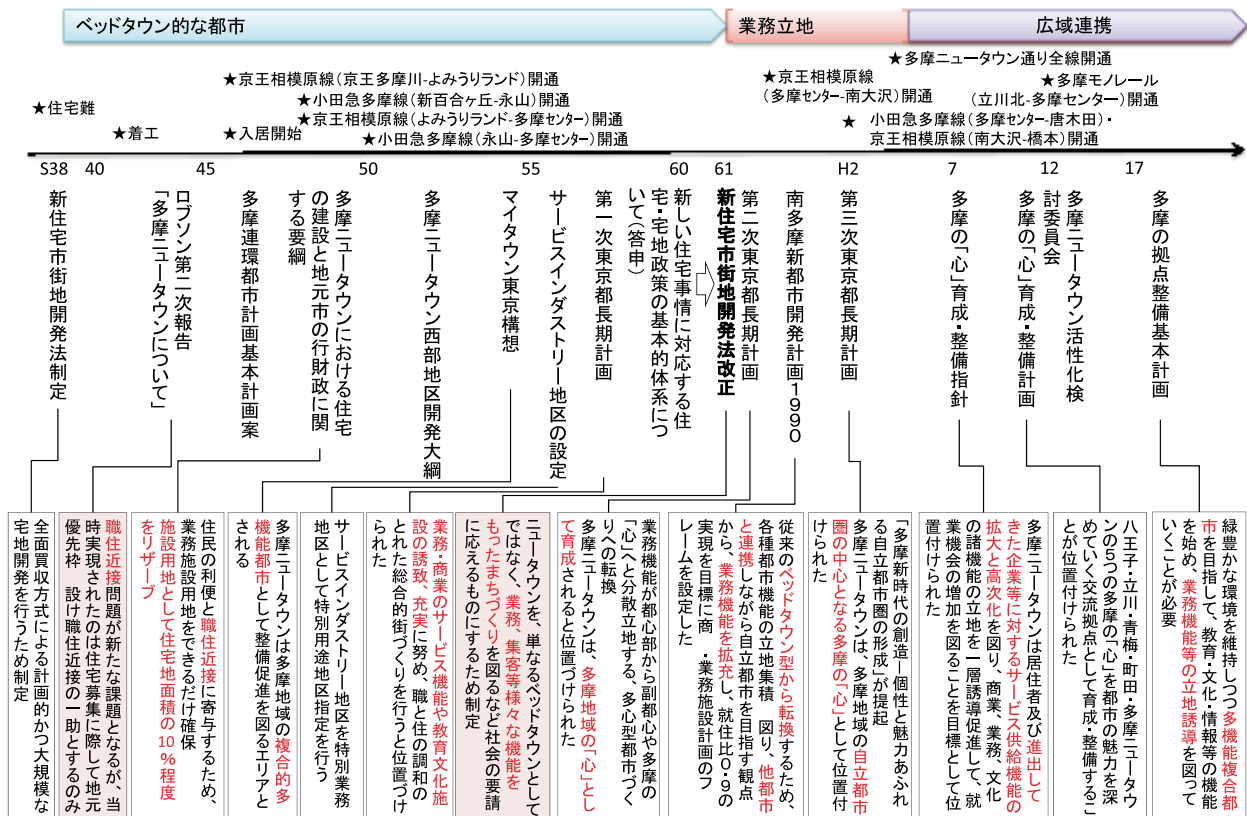
多摩ニュータウンは、当初、東京圏の人口増大に伴う住宅難の解消を目的に、ベッドタウン的な都市として計画された。

しかし、昭和61(1986)年には、ニュータウンでの雇用機会の増大及び都市機能の増進を目的として新住宅市街地開発法*が改正され、特定業務施設*の導入が可能となり、多機能型のニュータウンへの転換が図られた。

さらに、鉄道の延伸・多摩都市モノレールの開通など、交通ネットワークの充実とともに、業務機能の集積が進み、近年は職住近接型の生活スタイルが実現できるまにに姿貌しつつある。

なお、多摩ニュータウンは、その形成過程において、近隣住区*の考え方に基づく計画的なまちづくり、歩行者と自動車の動線を分ける歩車分離方式の導入、新たな鉄道の建設など様々な先駆的な取組に挑戦し、我が国のニュータウン建設を先導してきた。

図表2-4 多摩ニュータウンの計画の変遷

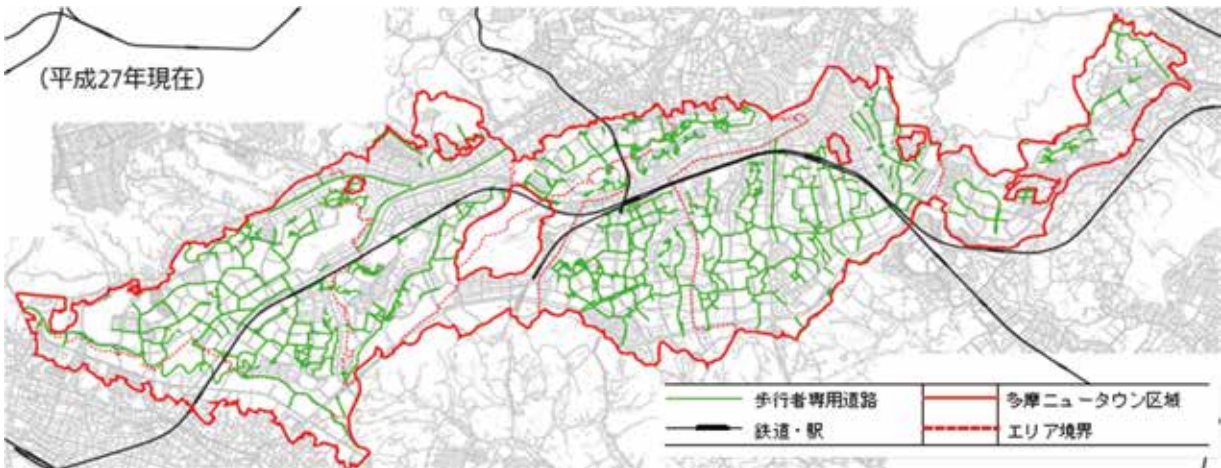


資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)、第二次東京都長期計画を基に作成

(5) 道路の整備状況

多摩ニュータウンの道路は、主に新住宅市街地開発事業*と土地区画整理事業*により計画的に整備されてきた。歩行者専用道路は、各種の公園、教育施設、近隣センター*などを結び、車と交差せずに様々な施設を徒歩で利用できるようなネットワークが形成されており、多摩ニュータウンの大きな特長となっている。

図表2-5 多摩ニュータウンの主な歩行者専用道路



資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成

多摩地域の骨格を成す南多摩尾根幹線*については、多摩ニュータウン南側に位置しており、一部の区間は4車線で整備されているものの、大半は暫定2車線であることから慢性的な渋滞が発生するなどの問題が生じている。

都では、平成28(2016)年3月に公表した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」において優先整備路線*に位置付け、4車線化による早期整備を目指している。

図表2-6 多摩ニュータウンにおける都市計画道路(優先整備路線)



資料) 「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(平成28(2016)年3月)を基に作成

(6) 公共交通の状況

多摩ニュータウンと都心を結ぶ鉄道として、京王相模原線と小田急多摩線が乗り入れ、区域内のほぼ中央にある多摩センター駅から新宿駅までを約30分で結んでいる。また、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）が計画される橋本駅と多摩センター駅間の所要時間は約10分となっている。さらに、多摩センター駅と上北台駅間を南北に結ぶ多摩都市モノレールにより高い利便性が確保されている。

図表2-7 多摩ニュータウンの鉄道網



平成28(2016)年7月現在

また、バス交通についても、多摩ニュータウン内の各駅を起点とした路線網が構築されており、地域内の重要な移動手段となっている。ただし、東西方向の路線や、市境を超える路線は少ない状況である。

図表2-8 バス路線網



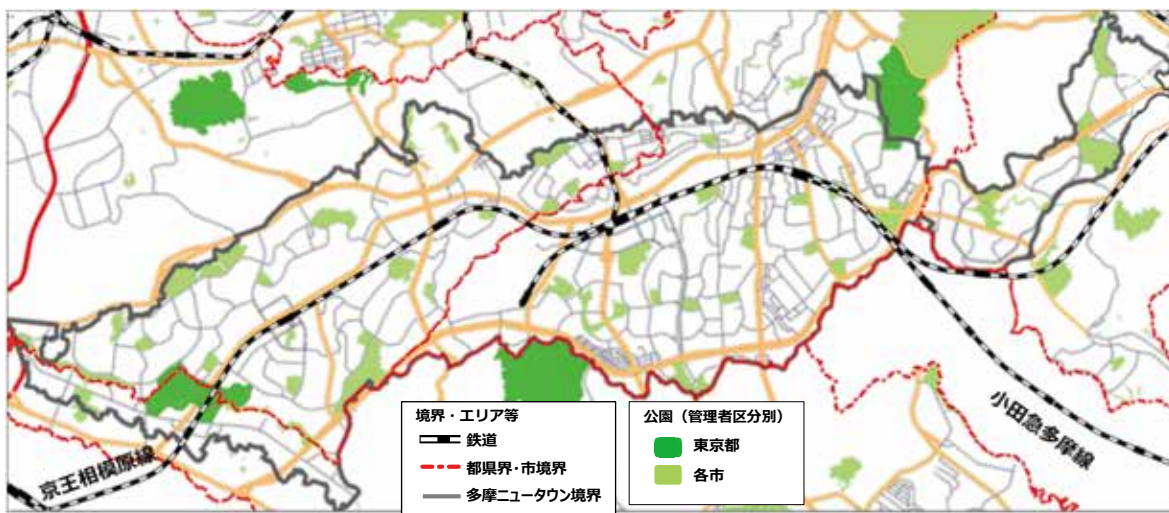
資料) 各バス事業者路線図(平成27(2015)年現在)を基に作成

(7) 公園・緑地の状況

多摩ニュータウンは、多摩の優れた自然環境と調和した良質な居住環境を備えた市街地を形成している。

公園・緑地については、住宅地の潤いと住民のふれあいの場である街区公園*や近隣公園*から、プールや野球場、グラウンドのある運動公園や多摩丘陵の貴重な植生をそのまま残した大規模公園まで、各種の公園、緑地が整備されている。

図表 2-9 公園の管理者区分別分布

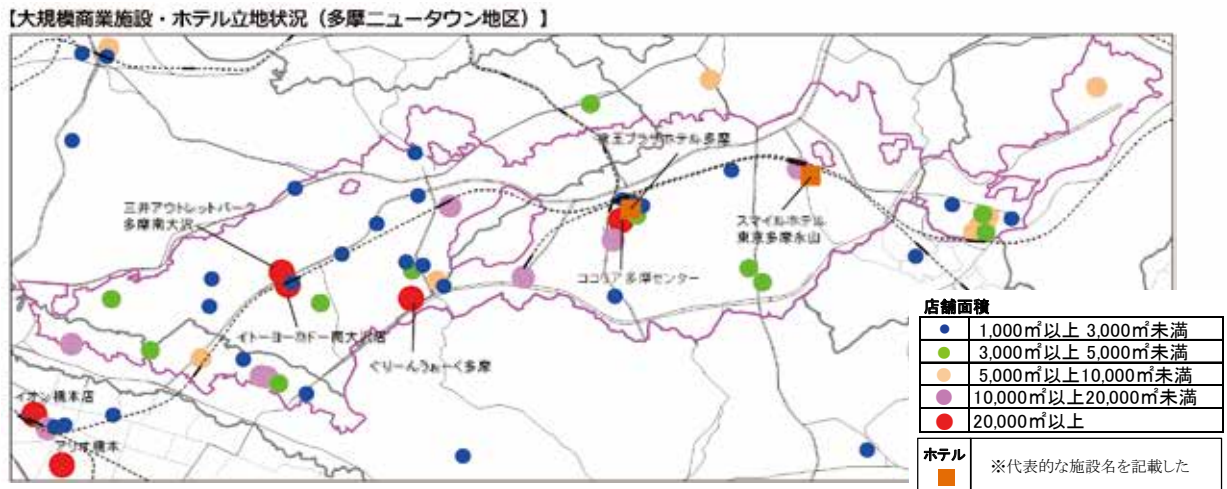


(平成 28 (2016) 年 4 月現在)

(8) 商業・業務機能の状況

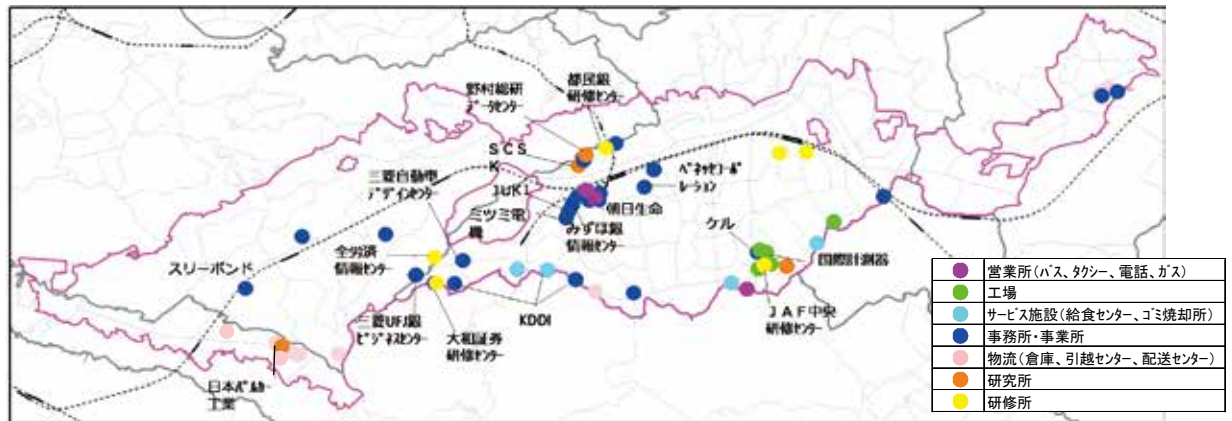
商業機能については、多摩センター駅周辺などを中心として、大型店やホテル、文化施設、アミューズメント施設などが立地しており、多摩ニュータウン内のみならず、周辺地域からも集客している。業務機能については、多摩センター駅周辺や南多摩尾根幹線*沿道などにおいて、特定業務施設*用地への企業誘致が行われ、金融・保険業の情報処理センター、教育関連企業の事務所、研究所・研修所などの立地が進んでいる。

図表 2-10 大規模商業施設の立地状況



資料) 「全国大型小売店総覧」を基に作成(平成 27(2015)年現在)

図表 2-11 事業所（業務施設、研究所・研修所）の立地状況

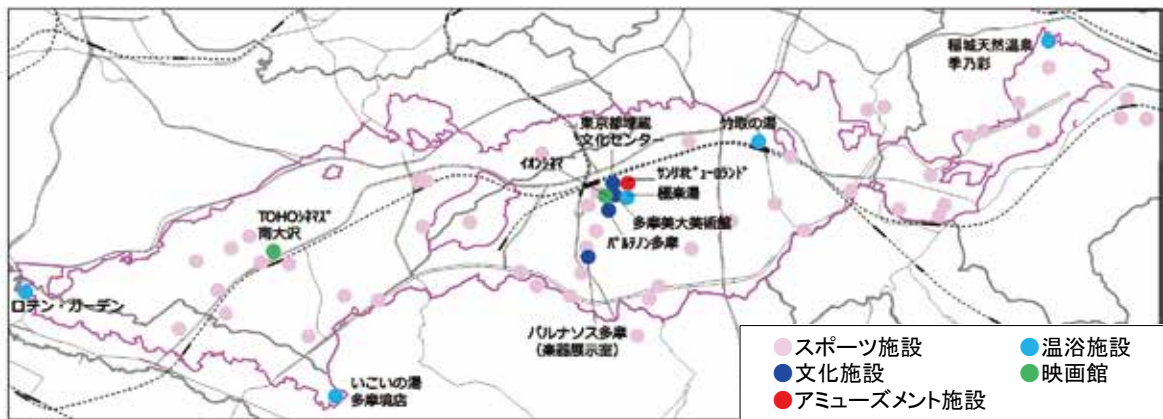


資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成(平成 27(2015)年現在)
 ※資料編纂以降、近年立地した事業所については、以下の基準に基づいて把握した。
 多摩市、八王子市：企業誘致奨励条例の奨励企業
 稲城市、町田市：地図上から規模の大きい事業所を抽出

(9) 余暇関連施設の状況

余暇関連施設については、多摩センター駅周辺を中心として、文化施設や映画館などが立地している。スポーツ施設は多摩ニュータウン全体に多数立地している。

図表2-12 余暇関連施設の立地状況



資料) 「多摩ニュータウン開発事業誌」(都市再生機構)を基に作成(平成27(2015)年現在)

(10) 大学の状況

大学については、多摩ニュータウン内で首都大学東京など9校が開校し、周辺の大学も含めると17校、学生数約8万4千人、留学生数約2千3百人に達している。

図表2-13 多摩ニュータウンと周辺地域の大学の立地状況



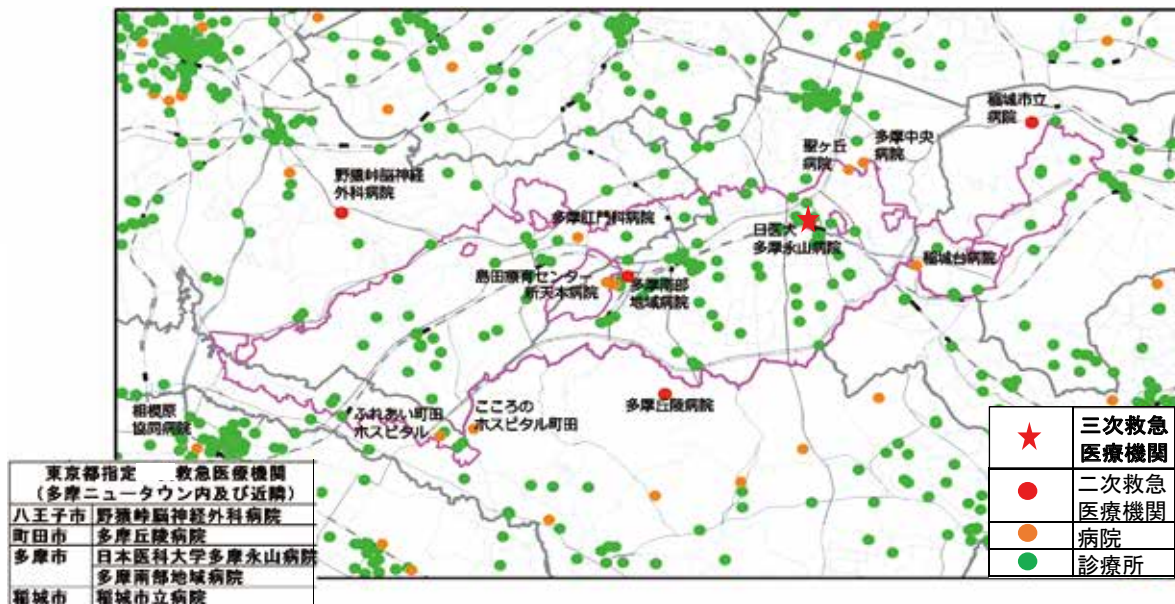
	多摩ニュータウン区域内	周辺地域	計
学生数	約 21,800 人	約 62,400 人	約 84,200 人
留学生数	約 800 人	約 1,500 人	約 2,300 人

資料) 国土数値情報(国土交通省 平成25(2013)年度作成)、各大学ホームページを基に作成(平成28(2016)年現在)

(11) 医療機関の状況

医療機関については、三次救急医療機関*として、永山駅に大学病院が、二次救急医療機関*として、多摩センター駅に東京都保健医療公社の病院が開設されている。駅周辺や各住区内にも病院、診療所が開設されている。

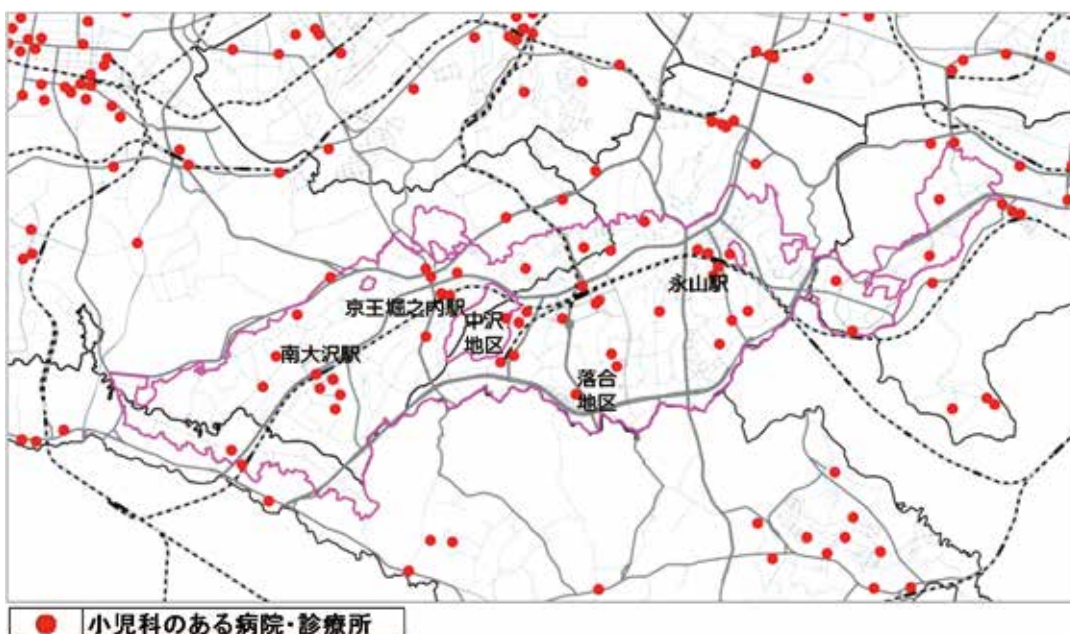
図表 2-14 救急医療機関、病院・診療所



資料) 国土数値情報(国土交通省 平成 26 (2014) 年度作成)及び
衛生統計(東京都 平成 27(2015)年度)を基に作成

小児科のある病院・診療所は、永山駅周辺、落合地区付近、中沢地区、京王堀之内駅周辺、南大沢駅周辺など、特定の地域に集まっている傾向がある。

図表 2-15 小児科のある病院・診療所



資料) 国土数値情報(国土交通省 平成 26 (2014) 年度作成)を基に作成

(12) 災害危険性

都が平成 24（2012）年に公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」において、多摩ニュータウンの区域は建物倒壊が少ないとされている。さらに、都が平成 25（2013）年に公表した「地震に関する地域危険度測定調査*（第 7 回）」においても、多摩ニュータウンは全域が総合危険度*ランク 1 となっており、都内では地震に対して安全性が高い地域といえる。

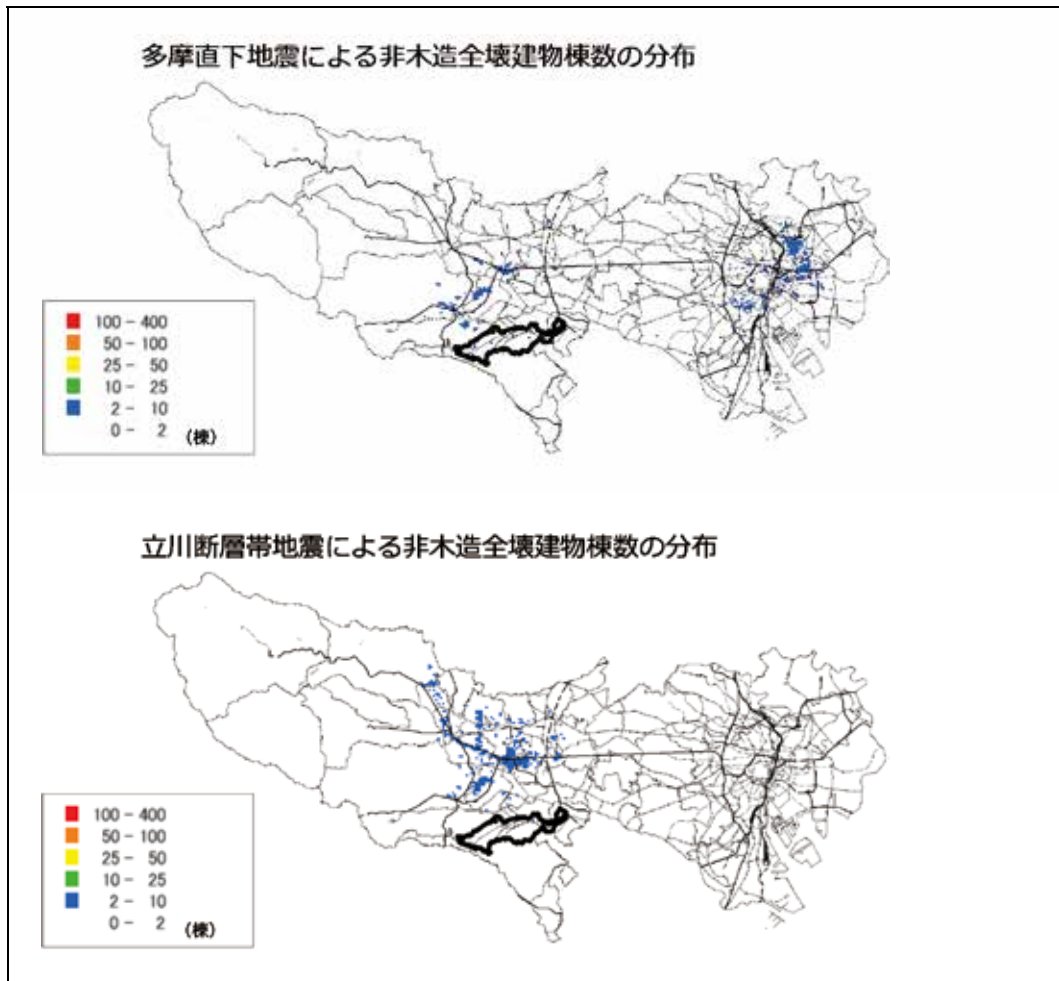
また、多摩ニュータウンは「東京の液状化予測図* 平成 24 年度改訂版」においても、液状化の可能性の低い地域とされている。

他方、多摩ニュータウンの無電柱化は、稲城市の区域や八王子市の別所地区、多摩センター駅周辺地区など一部で行われているが、土地区画整理事業*区域では進んでいない。そのため、災害時には電柱の倒壊による道路閉塞や電線の切断等により、避難や救急活動、物資輸送に支障が生じるとともに、電力・通信サービスの安定供給が妨げられることが考えられる。

図表 2-16 電柱が林立し電線が^{ふくそう}輻輳する幹線道路（多摩境通り）、住宅地

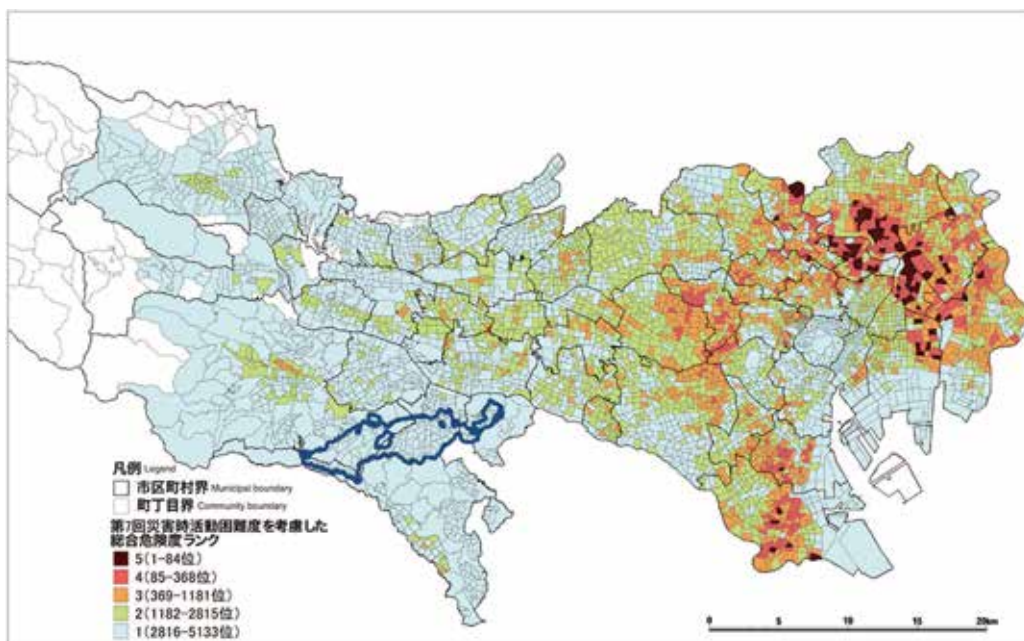


図表 2-17 地震による被害想定



資料) 「首都直下地震等による東京の被害想定—概要版—」(東京都 平成 24 (2012) 年 4 月) を基に作成

図表 2-18 災害時活動困難度を考慮した総合危険度*ランク図



資料) 地震に関する地域危険度測定調査 (第 7 回) (平成 25 (2013) 年 9 月) を基に作成

(13) 多摩ニュータウンの現状に対する評価

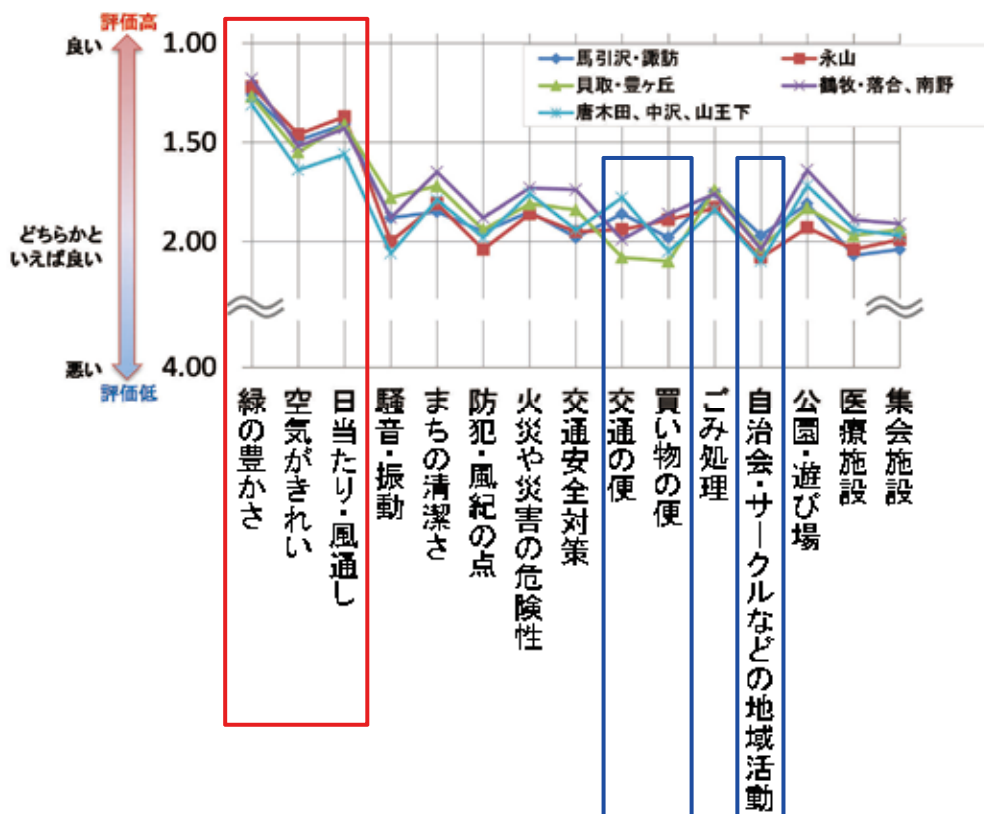
多摩ニュータウンの現状を評価するためには、居住者や進出企業の多摩ニュータウンに対する意識を把握することが不可欠である。

「多摩市政世論調査」（平成 27（2015）年度）によると、多摩ニュータウン居住者の評価は、「緑の豊かさ」や「空気がきれい」、「日当たり・風通し」といった生活環境に対する評価点が際立って高くなっている。これらの評価は、居住地域によらず全体で高いものとなっている。

一方、一部の居住地域で「交通の便」や「買い物の便」が、また「地域活動」については全体の居住地域で、他項目に比べてやや低い評価となっている。

今後、多摩ニュータウン居住者の高齢化が一層進行することにより、移動の円滑化やコミュニティ活動の活発化への要望が高まるものと考えられる。

図表 2-19 多摩市政世論調査（平成 27（2015）年度）生活環境平均評価点（居住地域別）



【生活環境平均評価点】
 各項目の回答に下記の通り得点を与え、回答者の居住地域別に項目ごとに平均値を算出
 良い…1点、 どちらかといえば良い…2点、 どちらかといえば悪い…3点、 悪い…4点

資料) 第 36 回多摩市政世論調査報告書（平成 27（2015）年）を基に作成

また、多摩ニュータウンに進出した企業など（メーカー、商社、金融など10社）への取材記事によれば、都心や空港などへのアクセスが良いことや鉄道、道路などの都市基盤が充実し、歩車道が分離されていること、自然が豊かであるとともに少し足を延ばすと賑わいある街があること、多くの大学などが集積し、優秀な人材確保ができることなどが進出のメリットとして挙げられている。

図表2-20 多摩ニュータウンへの企業進出のメリット

企業名等	メリット
財団法人 A	<ul style="list-style-type: none"> ・移転前の点在していた施設を、広大な敷地が確保できたことにより集約できた ・都心や新幹線の止まる新横浜駅、羽田空港へのアクセスが良く、打合せに訪れる顧客から喜ばれる (今後はリニア中央新幹線駅による利便性向上が期待できる) ・自然が豊かだが、少し足を延ばすと賑わいある街があり、職員が暮らしに満足している ・恵まれた環境によるイメージの向上が優秀な人材確保につながる ・立地的な距離のわりに移動に要する時間が少なく、引っ越しをしなくても通勤できる <p>(出典:週刊東洋経済(広告)2017年1月21日号)</p>
B 社 (メーカー・商社)	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路へのアクセスが良く、物流の利便性が高い ・道路幅員が広く、歩車道が分離されているので、海外から直接輸送してくるコンテナを載せた大型トラックも安心して走行させられる ・多摩ニュータウンには多くの大学が集まり、若者ターゲットの業種にとって適地 ・緑豊かな住宅地に近接した環境はワークライフバランスを実現しやすい <p>(出典:日経ビジネス(広告)2014年7月21日号)</p>
C 社 (メーカー)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道が充実しており、交通の便が良い ・大学との接点を持ちやすく、インターンシップ生の受け入れがやりやすいなど、有能な人材を採用するのに適している ・地盤が固く、地震時でも事業継続がしやすい <p>(出典:日経産業新聞(広告特集紙面)2013年9月27日)</p>

以上のとおり、多摩ニュータウンの現状や居住者、進出企業への意向調査によると、多摩ニュータウンは、道路や公園など公共施設と日々の生活に必要な教育施設や近隣センター*を一体的に整備してきたことから、次に示すような強みを有しているといえる。

生活環境

緑が豊かで良好な居住環境を備えた市街地が計画的に形成されている

- ① 道路、公共交通、公園など、都市基盤が充実している
- ② 多摩丘陵の自然環境とも調和した多くのみどりが維持・保全されている
- ③ 医療施設及びごみ処理施設など、豊かな暮らしを送るために必要な生活機能が充実している

企業立地

自然豊かで交通条件など企業進出に適した環境が整っている

- ① 都心や空港などへの交通アクセスが良好である
- ② 周辺区域も含めて多くの大学が立地した学園都市である
- ③ 地震災害に対する安全性が高く、事業を継続しやすい

その一方で、住宅建設を開始してから45年以上が経過し、高齢化の進行などに伴い、丘陵地を造成して整備を進めてきたことによる移動円滑化など様々な課題も顕在化しており、今後、そうした問題が更に深刻化していくことで、多摩ニュータウンの弱点となることも十分考えられる。

今後は、豊かな緑など多摩ニュータウンの持つ強みを最大限に生かしながら、ゆとりある空間を更に磨き上げ、若い豊富な人材を活用してイノベーション*を創出する産業を誘導するとともに、多様化する居住者や企業のニーズに的確に対応し、再生を進めていくことが求められる。