

モノレール沿線 まちづくり構想

多摩市・町田市

2024年3月



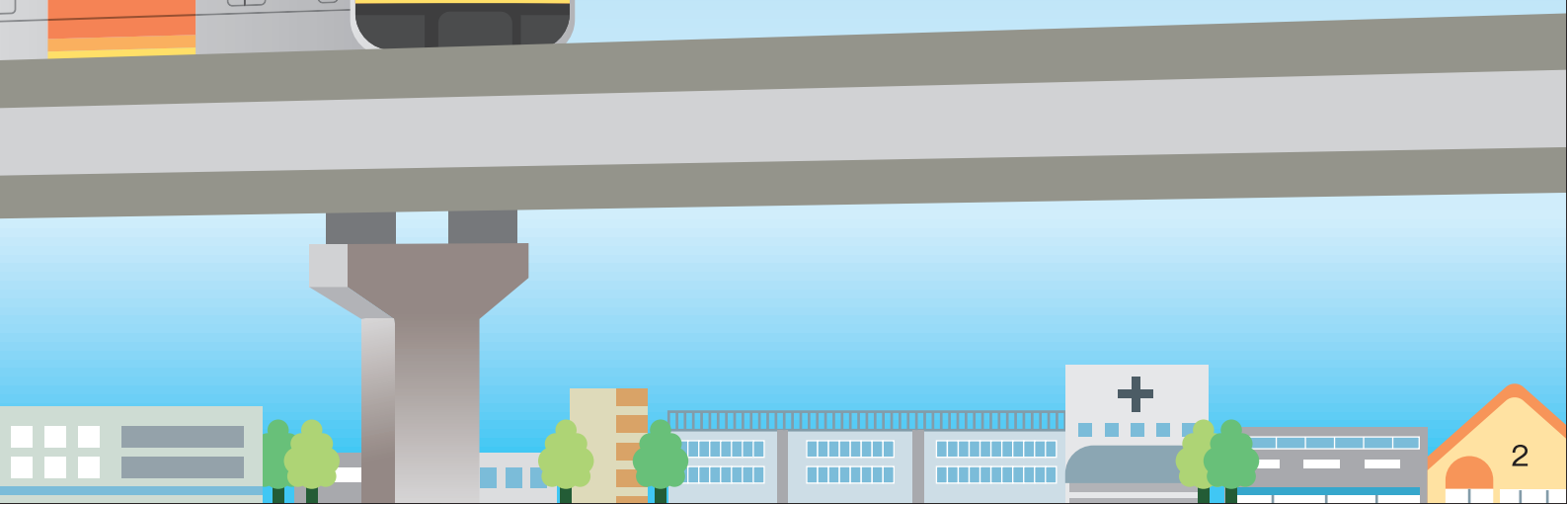
モノレール沿線まちづくり構想

目次

C O N T E N T S



I	構想の概要	3
	1 構想策定の目的	3
	2 本構想の位置づけ	4
	3 多摩都市モノレール延伸の概要	4
II	沿線の現状と課題	5
	1 モノレール沿線地域の特徴	5
	2 モノレール沿線の現状(強み・弱み)と課題	6
	3 課題のとりまとめ	17
III	モノレールの特性と期待される人やまちへの効果	18
IV	目指す沿線のビジョン	19
	1 沿線のビジョン	19
	2 ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方	19
V	ビジョンを実現するための施策	21
	沿線ビジョンのイメージ	39
VI	多摩都市モノレール町田方面延伸 開業までのプロセス	41



I 構想の概要

I

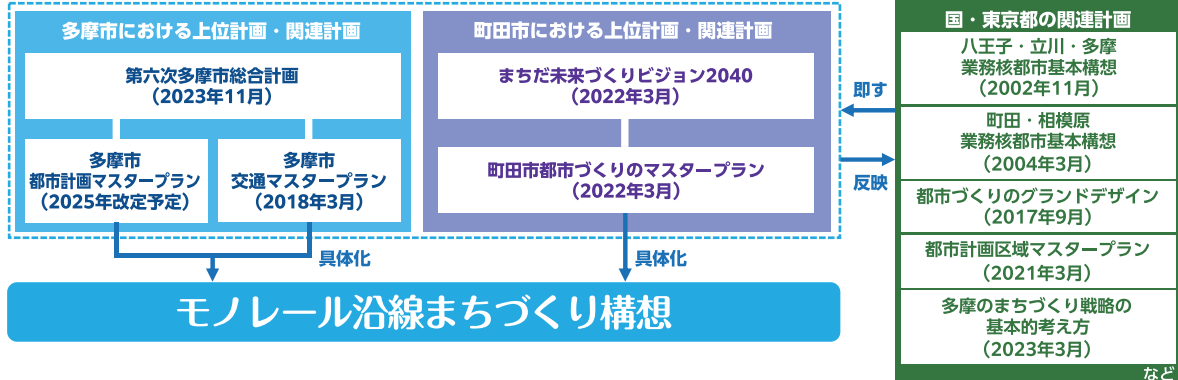
構想の概要

1 構想策定の目的

- 多摩都市モノレール町田方面延伸については、2016年(平成28年)4月に国の交通政策審議会答申で「意義のあるプロジェクト」とされ、その後、2022年(令和4年)1月には東京都の「多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会」において選定された延伸ルートが公表されました。今後は、モノレール事業の安定した事業性確保に向けて、需要の創出に資する沿線地域のまちづくりが求められています。
- 沿線地域は、多摩市域では多摩センター駅周辺や多摩ニュータウン、町田市域ではみどり豊かな丘陵地域、土地区画整理事業や大規模団地整備などでつくられてきた既成の市街地、町田市の中心市街地である町田駅周辺等で構成されています。地域ごとに多くのポテンシャルを有している一方で、今後進行する人口減少や少子高齢化などの社会の変化に伴う沿線地域の交通利便性や活力、魅力の向上など様々な課題を抱えています。
- 沿線地域のまちづくりを推進し、沿線地域が抱える課題を解決していくことで多摩市、町田市が目指すなりたいまちの姿を実現していきます。
- 多摩市総合計画の基本構想では、「みんなが安心して快適に住み続けられるまち」を目指すまちの姿として掲げています。町田市の基本構想においては、「わたしの“ココチよさ”がかなうまち」をなりたいまちの姿として掲げています。
- 日々の暮らしの中で、安心、快適、ココチよさを実感するためには、住環境として都市とみどりのバランスがちょうどよく、行きたい場所にスムーズに移動できる交通基盤が整っていることが欠かせません。そして、それらを新しく整えることや、今ある資源を上手に更新し続けることで、まちに新たな魅力を生み出して次世代に繋いでいく、このことが今を生きる私たちの責務であり、時代に即した安心、快適、ココチよさを叶えていくための重要な要素です。
- こうした中で、多摩地域を南北に結ぶ多摩都市モノレールの町田方面延伸は、多摩市、町田市が魅力あるまちであり続けるための都市インフラとして必要不可欠です。
- 以上のことから「モノレール沿線まちづくり構想」では、モノレール延伸が期待される沿線地域において、モノレールが走るまちの将来像を示すとともに、その実現に向けたまちづくりの方向性や段階的な取組方針を明らかにすることを目的としています。
- 本構想に基づく取組は、多摩市、町田市の両市で連携協力し、着実に推進していきます。
- 今後も、東京都をはじめ関係者との連携を図りながら、多摩都市モノレール町田方面延伸の早期実現に向けて取り組んでいきます。

2 本構想の位置づけ

市の上位計画・関連計画など



3 多摩都市モノレール延伸の概要

多摩都市モノレールは、多摩地域を相互に結び全長93kmの構想があり、現在、多摩センター駅から上北台駅間の約16kmが運行されています。

多摩都市モノレール町田方面延伸は、国土交通省の交通政策審議会が2016年(平成28年)にまとめた答申において、意義のあるプロジェクトと位置づけられ、2017年(平成29年)に東京都が策定した「都市づくりのグランドデザイン」において「事業化に向けて検討などを進めるべきとされた」6路線に位置づけられています。

これを受け、東京都は町田方面延伸のうち、導入空間となり得る道路が未確定の区間について2019年(令和元年)より検討を行い、2021年(令和3年)に延長約16kmの延伸ルートを選定しました。

●多摩都市モノレールについて

運営主体: 多摩都市モノレール株式会社
 開業時期: 1998年(平成10年)11月
 運行区間: 多摩センター駅～上北台駅(約16km)

多摩都市モノレール町田方面延伸に関する沿線地域の取組

【多摩市】

2024年(令和6年)

多摩都市モノレール町田方面延伸促進協議会準備会を設置予定。今後、協議会に順次発展させつつ気運醸成のイベント等を開催予定。

【町田市】

2013年(平成25年)～

多摩都市モノレール町田方面延伸促進協議会を設立。これまで国や東京都に対する要望活動やモノレール町田方面延伸実現を求める10万人以上の署名活動を実施。また、気運醸成のイベントやシンポジウム等を開催。



出典: 国土交通省『鉄道ネットワークのプロジェクト』(2016年7月)
 図 多摩都市モノレールの延伸検討・構想路線



*ルート検討委員会検討結果では、収支採算性の更なる精査等の結果によっては、他のルート案をあらためて検討することもあるとされています。

図 町田方面延伸ルート

Ⅱ 沿線の現状と課題

1 モノレール沿線地域の特徴

●モノレール沿線地域は、3つの特色ある地域に分けられます。

- ▶ 一般住宅・住宅団地等の住宅市街地
- ▶ みどり豊かな丘陵地域
- ▶ 多摩センター駅、町田駅周辺市街地

●沿線地域で大部分を占める「一般住宅・住宅団地等の住宅市街地」では、土地区画整理事業や大規模団地整備等により、**住まい**が形成されてきました。また、教育施設や公共施設など**暮らし**に欠かせない様々な施設が整備されてきました。

●「みどり豊かな丘陵地域」は、多摩丘陵の起伏に富んだ地形と**みどり**豊かな自然環境を有しています。

●「駅周辺市街地」は、**多摩センター駅周辺、町田駅周辺**ともに広域的な商業、業務拠点として発展していて、沿線地域の中でも特に多くの人が集い、にぎわう拠点となっています。

●沿線地域における移動手段は、**道路網**を活かした自動車の利用が多く、また通勤においては、都心方面への**鉄道**利用が多くみられます。多摩センター駅や町田駅などの鉄道駅までの交通手段として、**バス**の利用も多いです。

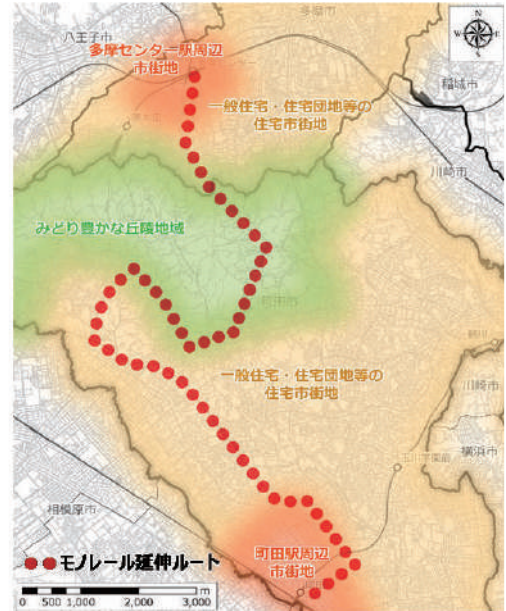
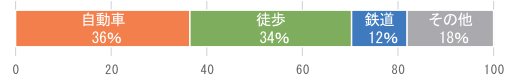


図 沿線地域の土地利用の特徴

①私事活動（買い物、食事、娯楽など）
※主な目的地は、町田駅周辺、多摩センター駅周辺等



②通勤
※主な目的地は、23区、町田駅周辺等

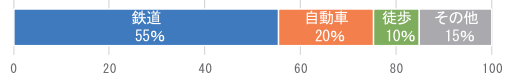


図 沿線地域住民の移動手段

以上の特徴を踏まえ、モノレール沿線地域の現状(強み・弱み)と課題を分野ごとに整理しました。
(強みは青文字+下線で記載、弱みは赤文字+下線で記載)

表 沿線地域の整理分野一覧

分野	主な内容
(1)「暮らしやすさ・過ごしやすさ」について	
①住まい	・団地等住宅の入居時期、人口の将来推計、子育てに関する取組、団地の高齢化率
②暮らし	・勤め先の状況、既存施設や公園等の概要
③みどり	・自然環境を活かした取組、都市農地の面積
④町田駅周辺	・町田駅周辺の特徴
⑤多摩センター駅周辺	・多摩センター駅周辺の特徴
(2)「移動の利便性」について	
①道路	・幹線道路網、主要幹線道路の混雑度
②鉄道	・鉄道網と駅位置
③バス	・路線バス網、路線バスへのアクセス

2 モノレール沿線の現状（強み・弱み）と課題

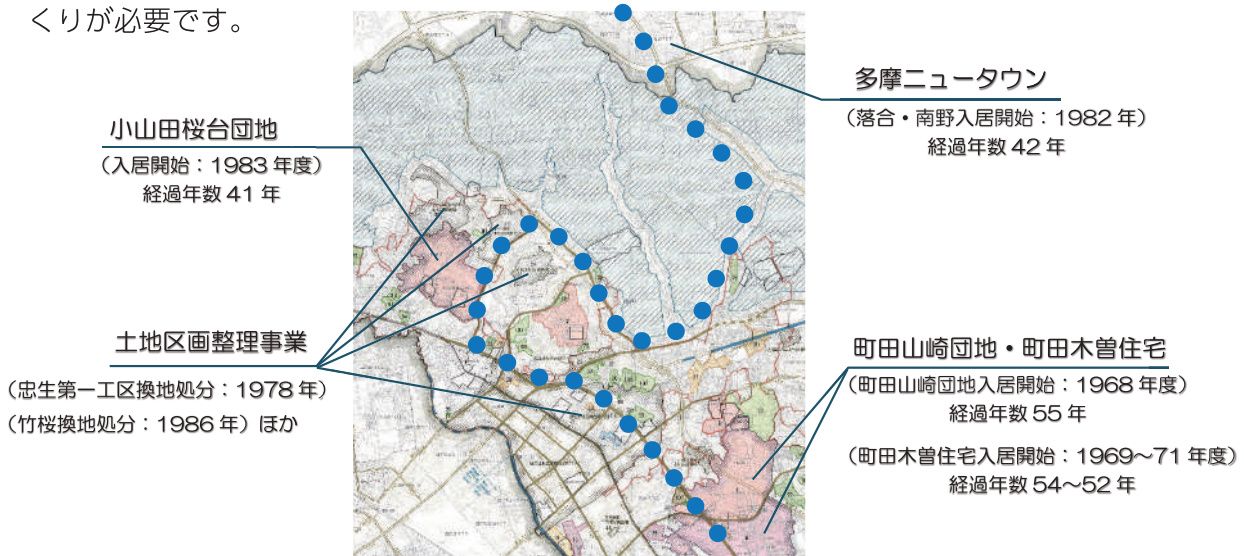
(1) 「暮らしやすさ・過ごしやすさ」について

① 住まい

ここが
課題

ア 良好な住まいづくり

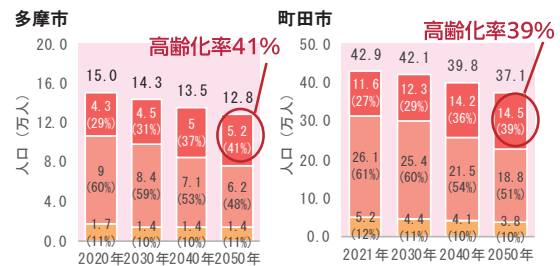
- 沿線地域では、大規模団地や計画的な住宅地、最低敷地面積規制によるゆとりのある街並み等、計画的な住宅地とこれまでの歴史や地形を踏まえた住宅地があり、それぞれの住宅地の成り立ちや特色を活かした居住環境が整備されてきました。
- 整備から40年～60年程度が経過しており、ライフスタイルやニーズの変化に対応した住まいづくりが必要です。



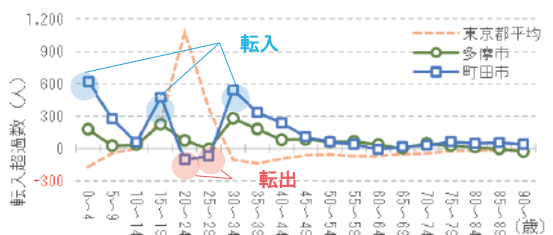
ここが
課題

イ 多世代の転入者を増やし、転出者を減らす

- 多摩市、町田市とも将来人口が減少し、**2050年には高齢化率が約40%**になると予想されています。
- 町田市は0～4歳の転入超過数が全国トップクラスの多さです。さらに、多摩市、町田市ともに子育て世代(30～40代)の転入が多い状況です。
- 地域内には大学等が複数立地しているため学生の転入が多い一方、大学卒業後に就職した人たちが市外へ転出しており、20代の転出が多い状況にあります。



資料：多摩市・町田市による市独自の将来人口推計
図 人口の将来推計



資料：東京都「東京都住民基本台帳人口移動報告」(2022年)
図 年齢階級別純移動数の推移

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

① 住まい

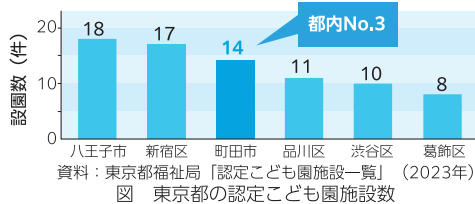


㊦ 子育てしやすい環境づくり

- 住みやすさの向上においては、子育てしやすい環境づくりが重要になります。幼児教育や保育環境、子育て支援、子どもの居場所、教育環境等、一人ひとりのニーズに応じた多様な選択肢があり、様々な取組によって、子育てに関わる **質の高いサービス** を提供しています。
- **町田市では、保育所等待機児童が存在し、就労したい保護者の保育ニーズの高まりに対応していく必要があります。また、様々な子育てに関わる **質の高いサービスを提供し続ける必要があります。****

幼児教育・保育環境

- 町田市内に、幼児教育、保育の双方のニーズを満たす認定こども園が充実
- 多摩市内幼稚園では、全園で通園バスを運行しているほか、全園で預かり保育を実施



- 多摩市内認可保育所では、全園で生後43日からゼロ歳児保育を実施し、全園で自園調理を実施
- 多摩市内全幼稚園で、基準より広い園庭（市内平均1106m²）



通園バス



自園調理の様子



幼稚園内の広い園庭

子育て支援

- 子育てひろば*1やマイ保育園*2等、子育てに関する身近な交流、相談場所が充実
- 町田市では、送迎保育ステーション*3設置
- 学童保育を全小学校区に配置

保育の質の向上

- 認可保育所を中心とした協議会、保育の内容等についての研修会を開催
- 認可保育所の1歳児クラス園児当たり保育士配置数を、国の基準より充実

子どもの居場所

- 町田市全小学校で地域の方が運営する「まちとも*4」の実施
- 町田市の児童館「子どもセンター、子どもクラブ」が13館あり、遊び場が充実
- 常設の冒険遊び場*5を町田市5か所の公園に設置
- 多摩市内には児童館が10館あり、子どもが自由に利用できます



子どもセンターまあち



まちとも



せりがや冒険遊び場



多摩市内児童館

教育環境

- 町田市では小中学校で「えいごのまちだ*6」等の特徴的な教育施策を実施
- 多摩市では「日本一英語を話すことのできる児童・生徒の育成*7」を合言葉に英語教育を推進

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

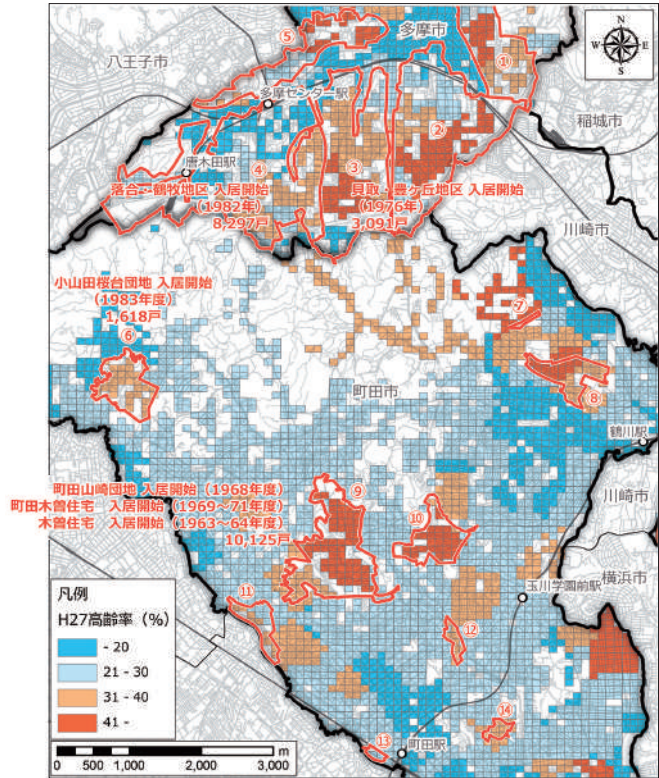
- *1 子育てひろば：利用者同士の交流もできる乳幼児親子向けに提供する居場所
- *2 マイ保育園：在宅子育て家庭を対象に、気軽に相談できる「かかりつけ窓口」として登録する近隣保育園
- *3 送迎保育ステーション：駅近くで一時的に幼児を預かり、入所している近隣の保育施設等へ送迎する事業
- *4 放課後子ども教室まちとも：放課後に学校の教室や校庭で、子どもが自分で遊びや学習活動を選んで過ごす場
- *5 冒険遊び場：公園の自然環境の中で、子どもたちが遊びを見つけ、自分たちの「やってみたい」が実現できる場
- *6 えいごのまちだ：英語教育で選ばれるまちだを目指した放課後英語教室等の取組
- *7 多摩市の英語教育：市内の企業(Benesse)と連携した、オンライン英会話や英語4技能検定(GTEC)の取組

① 住まい



㊦ 団地の魅力向上 ㊧ 団地への多世代の入居

- 沿線地域では、1960年代～1980年代にかけて、日本住宅公団（現独立行政法人都市再生機構）や東京都住宅供給公社による多数の大規模団地が建設されました。
- 団地の建設は、多くの住民を呼び込むきっかけとなり、商業施設や診療所、学校などの公共施設、計画的に整備された公園や緑地などひとつの街として、**多くの人の生活を支えてきました。**
- 同じ世代が一斉に入居したため、同時期に高齢化が進むことや子どもの独立により、団地の居住人口の減少が進んでいます。また、団地内の商業施設の衰退などによる**団地センター、近隣センター***の活力の低下などが見られます。
- **団地ストックの施設、設備の老朽化**が進んでいます。
- 団地での高齢化は著しく、また、1世帯あたりの人口が年々減少していることから、**高齢者のみの世帯数が年々増加**していることが考えられます。



※入居開始年はモノレール沿線のみ対象
資料：総務省「国勢調査」（2015年）

図 沿線地域の高齢化率（100mメッシュ）

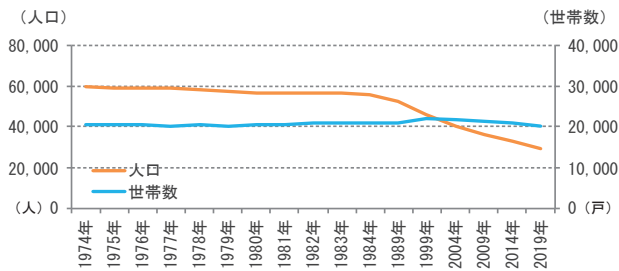


図 町田市内の団地世帯数・人口推移



町田山崎団地・町田木曽住宅

番号	団地名称
①	多摩ニュータウン 聖ヶ丘地区
②	多摩ニュータウン 諏訪・永山地区
③	多摩ニュータウン 貝取・豊ヶ丘地区
④	多摩ニュータウン 落合・鶴牧地区
⑤	多摩ニュータウン 愛宕・松が谷地区
⑥	小山田桜台団地
⑦	真光寺住宅
⑧	鶴川団地
⑨	町田山崎団地・町田木曽住宅・木曽住宅
⑩	藤の台団地
⑪	境川住宅
⑫	本町田住宅
⑬	森野住宅
⑭	高ヶ坂住宅

*近隣センター：
多摩ニュータウンの各住区における徒歩の利用を前提として、日用品を扱う小売店、飲食店、理容店などの商店街と公益施設が集まった場所

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

②暮らし

ここが
課題

ア 働く場所の創出

- 居住地の近くに働く場が少なく、昼間に市外へ働きに出る人が多いため、**昼夜間人口比率が100%を下回っています。**
- 町田市に住む人の勤め先は町田市内や特別区部、横浜市、相模原市が多く、町田市に勤める人の住む場所も概ね同様です。
- 多摩市に住む人の勤め先は多摩市内や特別区部の他、八王子市、府中市、川崎市が多く、多摩市に勤める人の住む場所も概ね同様です。
- 多摩市、町田市のいずれも、勤めるために来る人より勤めるために出る人が多い傾向にあるため、**地域内に働く場所を創出する必要があります。**

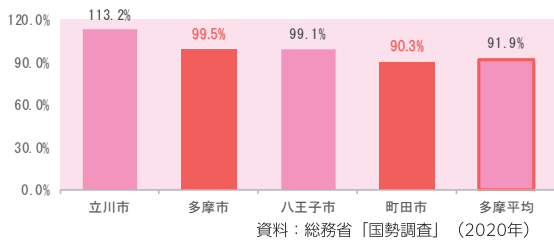


図 多摩地域の昼夜間人口比率

- 多摩市、町田市ともに起業支援の取組に力を入れており、**開業率は周辺市や全国平均と比較して高い水準**となっています。
- 町田新産業創造センターでは、主に新規性、独自性のある起業家に対する支援を行って、起業環境が充実しています。
- ものづくり企業が生産する優れた新商品に対して町田市が認定をするトライアル発注認定制度により、商品の信用力を高め企業の販路開拓等の支援をしています。
- 多摩市では、年に「志創業塾」(全6回)を3期開催しており、講義を受講し多摩市内で創業すると、会社設立時の登録免許税の減免が受けられるなど4つのメリットを受けることができる講座や中小企業交流会を実施しています。
- 多摩センターにある多摩市の認定ビジネス支援施設である「コワーキングCoCoプレイス」や「KEIO BIZ PLAZA」を利用する創業者へ補助を行っていて、起業環境が充実しています。

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

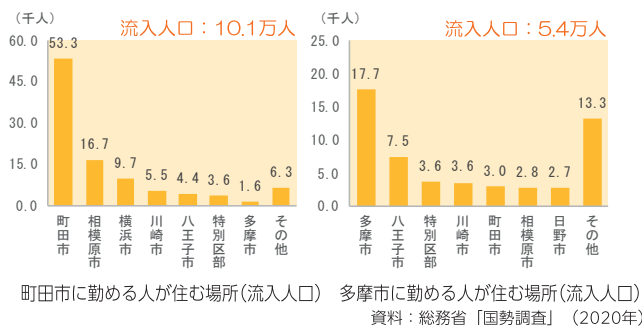
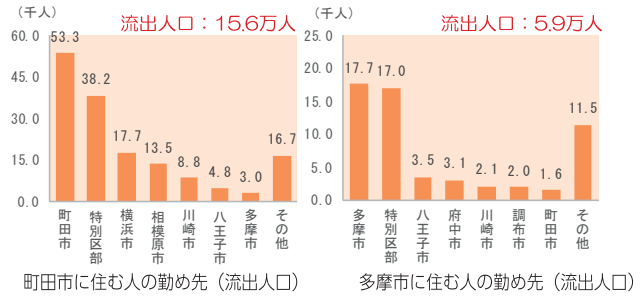
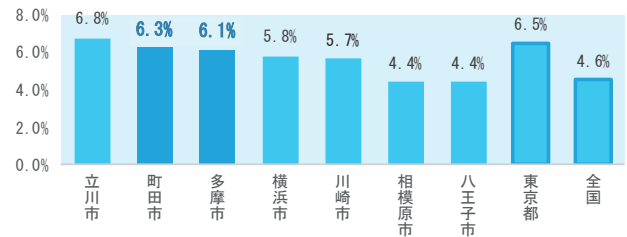


図 多摩市・町田市の通勤流出入数



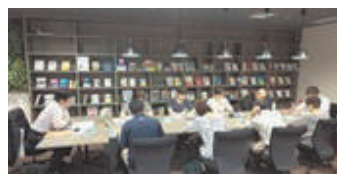
資料：経済産業省「経済センサス-活動調査」(2021年)
図 多摩市・町田市・周辺市の開業率



町田新産業創造センター



「町田式水耕栽培槽」
(まちだシルクメロン栽培などに使用)



志創業塾



災害・停電時LED街路灯
『消えないまちだ君』

出典：町田市トライアル発注認定制度
認定商品カタログ(2023年)
トライアル発注認定制度の商品例

② 暮らし

ここが 課題

① 施設・公園・スポーツコンテンツなど地域資源の活用

- 沿線地域には、さまざまな施設や公園、スポーツコンテンツなどがあり、地域の価値向上のポテンシャルを有しています。
- 地域内では町田市立陸上競技場(町田GIONスタジアム)など大規模なスポーツ施設や公園等があり、さまざまなスポーツのニーズに合わせた利用ができます。
- 多摩市、町田市をホームタウンとする連携協定を結ぶ東京ヴェルディやFC町田ゼルビアが国内のトップリーグで活躍していて、身近にトップスポーツに触れる機会があります。
- 生ごみのバイオガス化施設とごみ焼却施設を一体的に整備した東日本初の施設である「町田市バイオエネルギーセンター」では、ごみ処理、熱回収バイオガス化のしくみや効果を一括して見ることができ、楽しみながら環境について学ぶことができます。また、町田市立室内プールや温浴施設を整備し、余熱の有効利用をしています。
- 町田薬師池公園四季彩の杜は、町田市を代表する公園である薬師池をはじめ、西園(ウェルカムゲート)、リス園、ぼたん園、ダリア園、七国山など、観光施設や豊かな自然環境、歴史的資産を有した市の中央部に位置する広域なエリアとなっています。
- 多摩市一本杉公園内にはナイター照明を備えた野球場があり、高校野球夏の西東京大会で使われている実績もあります。
- 多摩市、町田市、川崎市、八王子市の境に位置する「多摩よこやまの道」には多摩の農村風景が所々に残されており尾根の南側(町田市、川崎市)、北側(多摩市、八王子市)の両岸を眺めながら残された自然環境や歴史文化資源と触れ合える道があります。
- さまざまな施設や公園、スポーツコンテンツがある一方でアクセスする手段が十分ではなく、多くの人に知ってもらい、来てもらう必要があります。



東京
ヴェルディ
(サッカー)



FC町田
ゼルビア
(サッカー)



町田市立陸上競技場
(町田GIONスタジアム)



町田市バイオエネルギーセンター



町田市立室内プール



温浴施設



アクアブルー多摩



一本杉公園野球場



忠生スポーツ公園



よこやまの道
(多摩市・町田市)



町田薬師池公園四季彩の杜 西園

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

③ みどり



ア みどり（里山・緑地等）の活用

- 町田市の北部丘陵地域は、都市の近郊でありながら、豊かな自然環境を有しています。



奈良ばい谷戸



資料：東京都「土地利用現況調査」（2017年）

図 多摩南部におけるみどりの分布

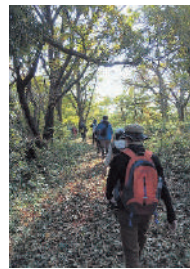
- 豊かな自然環境を活かした里山体験や田植え体験、フットパスやマウンテンバイクなど地域内外の人たちが参加するみどりを活用した取組がはじまっています。



里山体験（ジップラインの様子）



田植え体験（奈良ばい谷戸）



フットパス



マウンテンバイク
（おこしの森【小山田小学校北側山林】）

- 高齢化や担い手不足等により、人の手が入ることがなくなり、手入れの行き届かない山林や農地が増加しています。

- 町田市の忠生地域は、モノレール沿線の中でも都市農地（生産緑地）が多くみられる地域です。食の安全への意識が高まる中、生産者の顔が見える、身近な畑で採れた農産物の供給に加え、農業体験やレクリエーション、交流の場の提供、災害時の防災空間の確保等、都市農地は、多様な機能を発揮するポテンシャルを有しています。

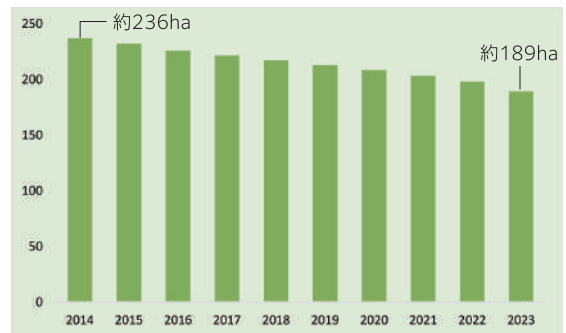


図 町田市内生産緑地地区の年度毎の面積（ha）

- 町田市内の都市農地は、年々減少しています。

- 市民をはじめ、農業者、里山や農に関心のある事業者、土地の所有者など様々な主体による、里山や農地などのみどりを活用した各種活動を育み、つなぎ、持続させる必要があります。

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

④ 町田駅周辺



- ㊦ まち全体の回遊性の向上やにぎわいの広がり
- ㊧ まちの魅力を向上させる都市機能の誘導

- 駅前には百貨店などの大規模商業施設が立地し、多摩地域の中でも有数の商業集積地として知られています。
- 駅直近に位置する森野住宅の周辺には、豊かな緑、境川といった自然環境がみられます。
- 町田駅の1日の平均乗降人員、乗車人員は小田急小田原線では新宿駅に次ぐ第2位、JR横浜線では第1位となっています。



- 町田駅は1日あたりの乗降客数が多いものの乗り換え利用者が多く、鉄道利用者がまちなかへ訪れる割合が少ない状況です。
- 町田駅周辺については、1960から1970年代に建てられた施設が多く、都市機能の更新が求められています。また、他都市と比較して、「業務」、「エンタメ」の機能が少ない状況にあります。
- 町田駅周辺には、十分な広さの滞留空間や市民が自由に活動できるスペースが不足しています。

各駅の乗降客数に対する降車後に「徒歩」移動した比率 (A/C)

2018年データ	A 各駅から降車して「徒歩」で移動したトリップ数	B 降車総数	A/B	C 乗降客数	A/C
町田駅	69,477	102,439	67.8%	約 518,000 人	13.4%
立川駅	76,921	103,137	74.6%	約 337,000 人	22.8%
海老名駅	38,401	58,563	65.6%	約 305,000 人	12.6%
橋本駅	31,849	51,517	61.8%	約 231,000 人	13.8%
新百合ヶ丘駅	38,638	53,799	71.8%	約 128,000 人	30.2%
相模原駅	15,087	25,947	58.1%	約 58,000 人	26.0%



強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

⑤ 多摩センター駅周辺



- ㊦ まちの回遊しやすさと回遊の楽しさの向上
- ㊦ 商業の更なる魅力向上
- ㊦ みどり、憩いの空間の更新

●多摩センター駅は、東西から京王相模原線と小田急多摩線、北から多摩都市モノレールの3路線が乗り入れてくるほか、多摩市域をカバーするバス路線や高速バスのロータリーを有する交通結節点です。一日当たりの乗降客数は約13万人で多摩ニュータウンにある駅の中で1位を誇っています。



パルテノン大通り



パルテノン多摩

●駅前には大規模商業施設や大規模オフィスビルをはじめとする業務施設が立ち並び、業務核都市として整備がされています。また駅周辺にはテーマパークであるサンリオピューロランド、リニューアルしたパルテノン多摩や新たに整備した多摩中央図書館、現在改修を進めている緑豊かな多摩中央公園もあり、様々な世代が交流できる施設が揃っています。一方で街の整備から40年が経過し、まちづくりの視点からまちづくりの必要が生じています。



株式会社
ベネッセ
コーポレーション
東京本部



© 2023 SANRIO CO., LTD. APPROVAL NO.P151123-1
サンリオピューロランド



ココリア多摩センター

●リニューアルしたパルテノン多摩には地域子育て支援拠点として、「こどもひろばOLIVE」を整備し、親子で遊べる子育てひろばの設置や一時保育を実施しています。また、駅近くには、「子ども家庭支援センターたまっこ」もあり、子育てひろばや一時保育のほか、子どもと家庭に関する総合的な相談、支援を行っており、子育て世代へのサービスが充実しています。

●コロナ禍もあり、駅前にあった大手ホテル事業者の撤退や、商業施設内の空きテナントの増加等、駅周辺が変化していく時期に差し掛かっています。

●駅からペDESTリアンデッキで南方向へ移動する際の高低差や、駅前広場及びバスターミナルのバリアフリー化対応等移動に係る課題があります。



こどもひろばOLIVE
(多摩産材を使った大型遊具)



子ども家庭支援センター
たまっこ



図 多摩センター駅周辺エリアの概況図

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

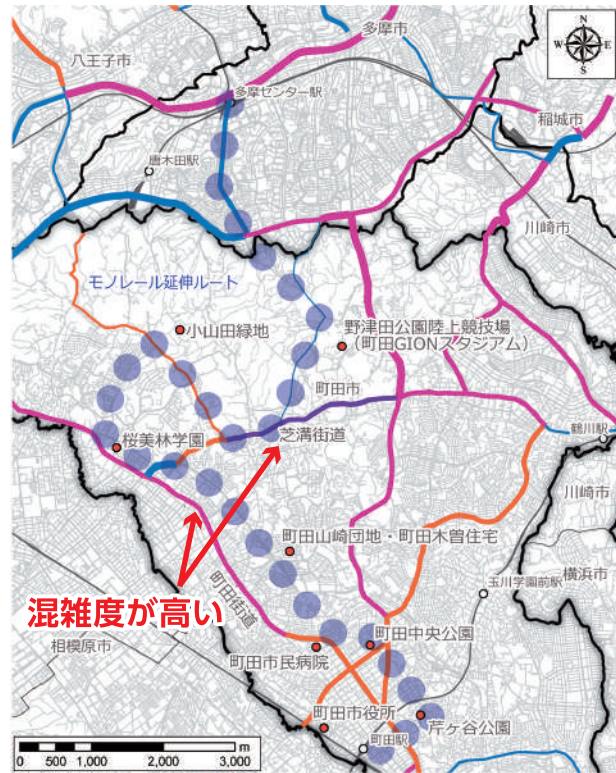
(2) 「移動の利便性」について

① 道路



- ア 南北方向の交通ネットワーク強化
- イ 道路混雑の緩和
- ウ 環境負荷の低減

- 「八王子・多摩・立川業務核都市基本構想」では、多摩地域の南北方向の交通利便性の改善を行い、八王子、立川方面の業務核都市や多摩地域のその他各地域を結ぶ交通網の整備を図ることが課題とされています。
- 「町田・相模原業務核都市基本構想」では、南北方向の交通を強化し、ネットワーク性を高めることが課題とされています。
- 沿線地域では、広幅員の幹線道路(町田街道や芝溝街道、南多摩尾根幹線等)が通っており、多くの人々が利用しています。
- 幹線道路において、混雑(混雑度1.00以上)がみられ、特に町田街道や芝溝街道は慢性的な混雑状態を呈しており、道路交通や環境に悪影響を及ぼしています。



1.00未満	道路は混雑せず、円滑に走行可能
1.00-1.25	道路が混雑する可能性が1~2時間(ピーク時)あるが、何時間も混雑が連続する可能性は小さい
1.25-1.75	ピーク時はもとより、ピーク時間帯を中心とし、道路が混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い
1.75以上	慢性的な混雑状態を呈する

資料：道路交通センサス(2021年度)

図 主要幹線道路の混雑度

② 鉄道



- ㊦ 鉄道駅までのアクセス性向上
- ㊧ リニア駅へのアクセス

- 沿線地域周辺には、小田急小田原線、小田急多摩線、京王相模原線、JR横浜線が運行しています。小田急線や京王線を利用して新宿、渋谷方面に、またJR横浜線を利用して横浜市中心部に行くことができる等、鉄道を利用して多方面へ行くことができます。
- 小田急多摩線延伸事業は、小山田周辺地区など、町田市西部の交通利便性が向上するとともに、地域経済、産業の活性化等につながり、実現が期待されています。
- 町市内では、**鉄道駅が町田市の外縁部に位置**しており、駅に行くための手段が必要です。
- リニア中央新幹線の開通により、スーパー・メガリージョン(新たな交流圏)が形成されます。**リニア駅を核とした「地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の動き」の活発化が期待**され、広域的な移動が可能になります。

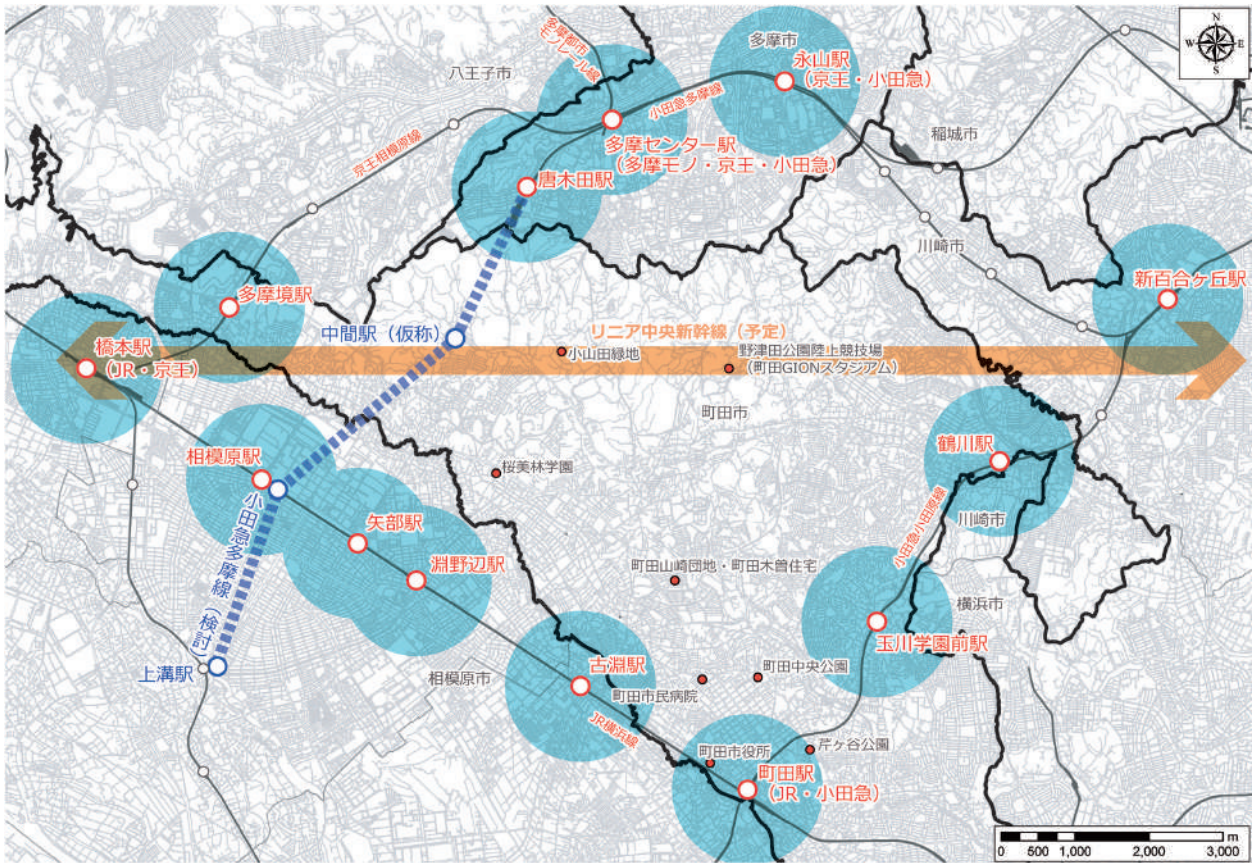


図 鉄道網と駅位置 (着色部：駅から半径1km圏域)

小田急線 町田駅	新宿駅	:約32分	※快速急行での時間	小田急多摩線 多摩センター駅	新宿駅	:約38分	※急行での時間	
	片瀬江ノ島駅	:約34分	※快速急行&乗継込みでの時間		多摩線 多摩センター駅	立川南駅	:約21分	※多摩都市モノレールでの時間
	小田原駅	:約54分	※快速急行での時間					
JR横浜線 町田駅	横浜駅	:約29分						
	橋本駅	:約11分						
	八王子駅	:約22分	※いずれも快速での時間					
京王多摩線 センター駅	新宿駅	:約32分	※京王線・特急での時間					
	渋谷駅	:約35分	※京王線・特急&乗継込みでの時間					

図 町田駅・多摩センター駅から主要駅までの所要時間

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

③ バス



ア バス網の維持・発展 イ バスの定時性確保

- 道路網に合わせた**路線バス網が構築**されています。しかし、**運転士不足などの影響で運行本数が減少している傾向がみられます。**
- 既存の公共交通の徒歩圏域は広範囲であるものの、地形の高低差や道路の蛇行等のため、**公共交通へのアクセスの向上を求める地域があります。**
- 町田駅周辺では町田駅に向かうバス路線が集中して、道路混雑と重なることで**バスの定時性に影響**を与えています。



路線バス

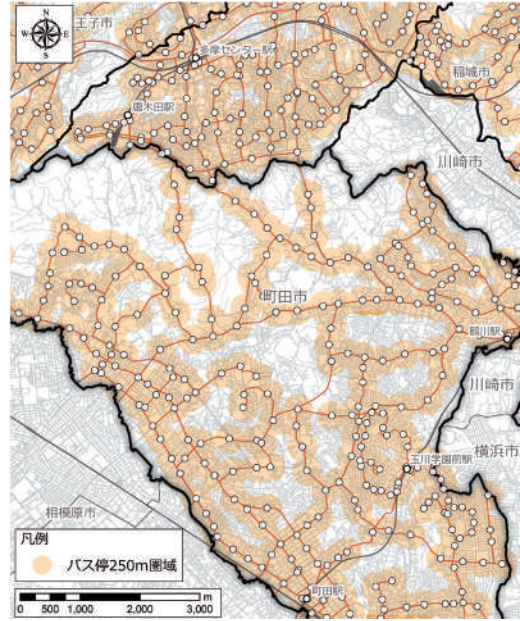


図 町田市内のバス停250m圏域

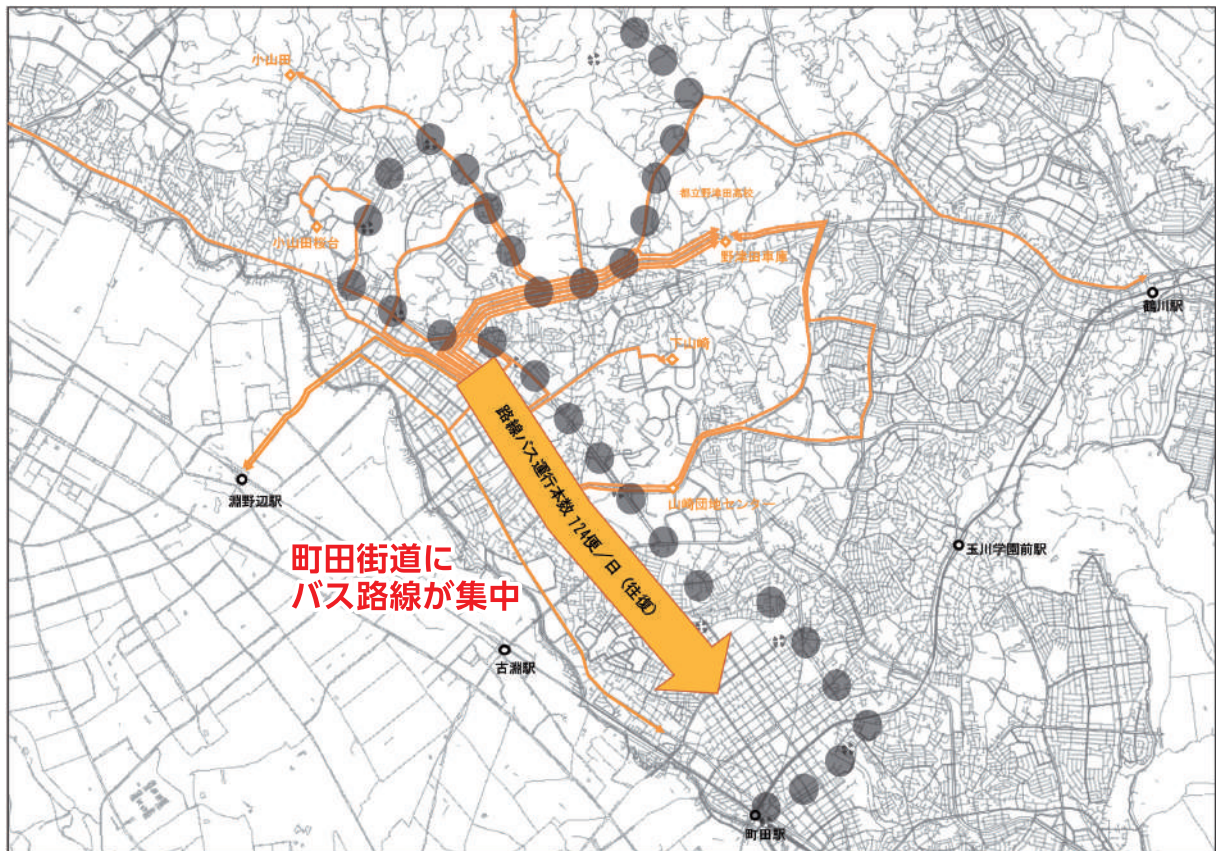
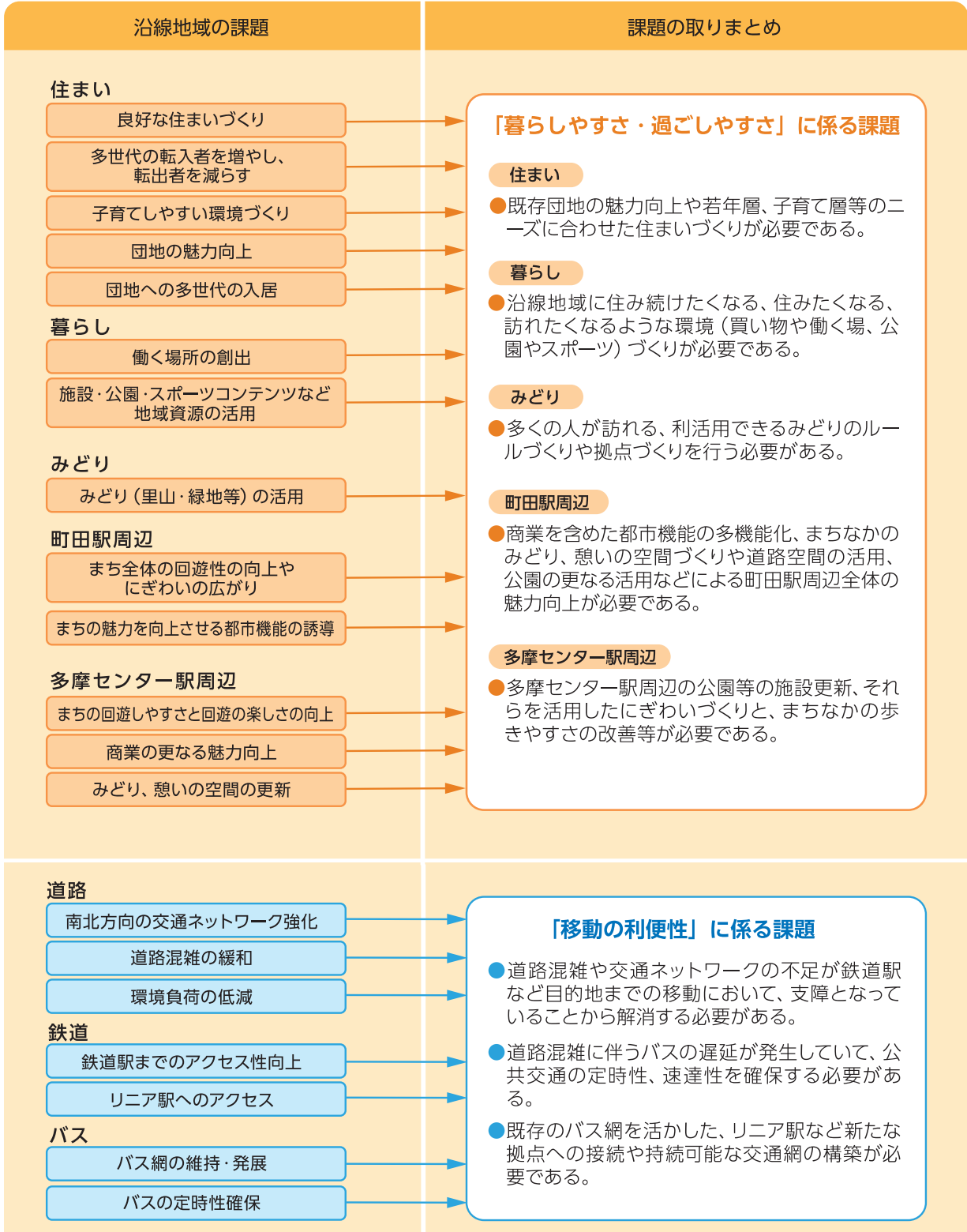


図 バス路線が集中する道路

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

3 課題のとりまとめ

沿線地域の課題を整理し、「暮らしやすさ・過ごしやすさ」「移動の利便性」の2つの観点でまとめました。



Ⅲ モノレールの特性と期待される人やまちへの効果

モノレールができることで沿線地域では、人やまちに様々な効果をもたらすことが期待されます。

モノレールの特性

▶ 期待される人やまちへの効果

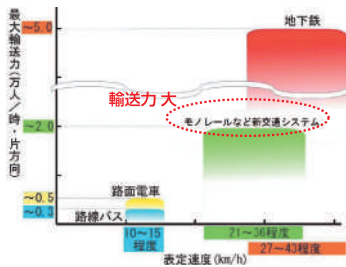
輸送力が向上する

移動がしやすく快適になる

定時性・速達性が向上する

移動の信頼性が高まり、
住む場所としての価値が高まる

移動の信頼性が高まり、
訪れたい場所としての安心感が高まる



出典：国土交通省「LRT 導入計画ガイドンス」(2005年)
図 輸送機関の最大輸送力と表定速度の関係

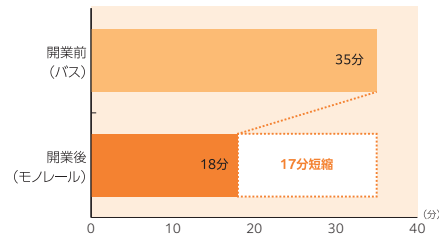


図 モノレール開業による時間短縮効果 (小山田桜台団地~町田駅間)

環境にやさしい

※1人を1km運ぶために排出するCO₂の量は
自動車の約5%

自家用車から転換することでCO₂排出量を
抑えることができる

道路混雑による騒音や振動が減少し、
居住環境が良くなる

乗り換えなしで町田~多摩センター~立川等を行き来できる

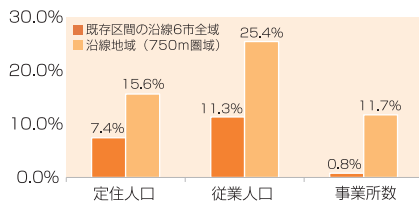


図 多摩都市モノレール開業前後(2000年→2015年)での沿線地域とそれ以外の地域の人口等増加率の比較

心理的、時間的な負担が軽減し、移動がしやすくなる

都市間交流が進み、地域全体の発展につながる

新たに駅が整備される
また、駅において、
バスや自転車等と
連携することができる

駅周辺において、新たな人の
流れや都市機能の集積が起こる

駅利用者の利便性が高まる

新たに車両基地が整備される

車両基地を基点とした新たな人流が起こる

モノレールという同一軸上で
多くの人々の往来が起こる

同一軸上で都市機能の連携が起こる

モノレール沿線を訪れる人が増える

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」に係る効果

「移動の利便性」に係る効果

Ⅳ 目指す沿線のビジョン

1 沿線のビジョン

第Ⅱ章で整理した「沿線地域の課題」を解消するとともに、第Ⅲ章「モノレールの特性と期待される人やコチよさ」がかなうまち』を定めました。ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方としては、沿線地域のまちづくりの二つに分けて、段階的に施策を進めていきます。

沿線のビジョン

『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち』

沿線のビジョンは、多摩市が基本構想で掲げる目指すまちの姿「みんなが安心して快適に住み続けられるまち」と町田市が基本構想で掲げるなりたいまちの姿「わたしの“ココチよさ”がかなうまち」の双方の実現を目指し、『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち』としています。暮らしやすい、過ごしやすい環境やそれを支える便利な移動の環境を整えることで、安心して快適に住み続けることができ、さらには、地域の外から多くの人を訪れ、地域内で多様な交流が創出されるような、住む人や訪れる人の“ココチよさ”がかなうまちの実現を目指していきます。

2 ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方

沿線地域の課題

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」に係る課題

(住まい)

- 既存団地の魅力向上や若年層、子育て層等のニーズに合わせた住まいづくりが必要である。

(暮らし)

- 沿線地域に住み続けたい、住みたい、訪れたいような環境(買い物や働く場、公園やスポーツ)づくりが必要である。

(みどり)

- 多くの人を訪れる、利活用できるみどりのルールづくりや拠点づくりを行う必要がある。

(町田駅周辺)

- 商業を含めた都市機能の多機能化、まちなかのみどり、憩いの空間づくりや道路空間の活用、公園の更なる活用などによる町田駅周辺全体の魅力向上が必要である。

(多摩センター駅周辺)

- 多摩センター駅周辺の公園等の施設更新、それらを活用したにぎわいづくりと、まちなかの歩きやすさの改善等が必要である。

モノレール事業化決定までに

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」

- ① 町田駅周辺開発推進計画の策定、
- ② 多摩センター駅・町田駅周辺公園
- ③ 団地再生の推進
- ⑤ 公共施設や公共サービスの相互
- ⑥ 地区ごとの土地利用促進
- ⑦ 南多摩尾根幹線沿道の土地の利
- ⑧ 「ビジネスしやすく、働きやすい
- ⑨ 多摩センター駅周辺の「つかい
- ⑩ 町田駅周辺のウォークブル推進
- ⑪ みどり空間の利活用
- ⑫ 既存ストックの活用
- ⑬ スポーツによるまちづくりの

「移動の利便性」に係る課題

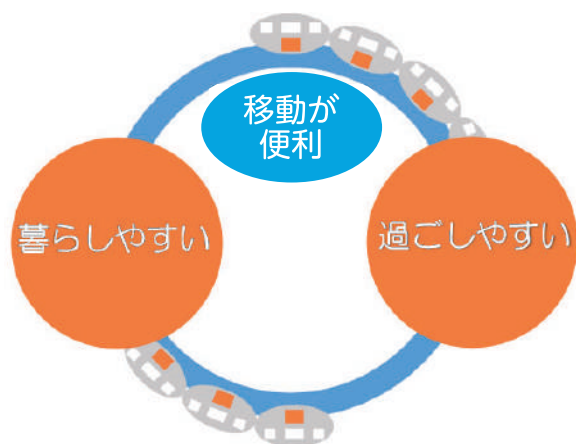
- 道路混雑や交通ネットワークの不足が鉄道駅など目的地までの移動において、支障となっていることから解消する必要がある。
- 道路混雑に伴うバスの遅延が発生していて、公共交通の定時性、速達性を確保する必要がある。
- 既存のバス網を活かした、リニア駅など新たな拠点への接続や持続可能な交通網の構築が必要である。

「移動の利便性」を高める施策

- ① 既存バス路線網の最適化(モノ想定した交通網の形成)
- ② 自転車ネットワーク網の整備
- ③ 地域の中を快適に移動できる「交通の育成

まちへの効果」を踏まえて、目指す沿線のビジョン『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“コ課題を解消するため、モノレール事業化決定までに進めるまちづくりと、モノレール事業化決定後に進め

「みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち」とは…



住まいが幅広い多世代のニーズに対応している

地域の特性に合わせて、都市機能（買い物や働く場、公園やスポーツなど）がバランスよく整っている

誰でも気軽にみどりにふれることができ、みどりを活かした交流が生まれている

町田駅周辺や多摩センター駅周辺の魅力が高まり、にぎわいがあふれている

誰もがモノレールやバスなど公共交通を気軽に利用できて目的地までアクセスしやすい

進めるまちづくり

を向上させる施策

事業の推進等の整備と利活用

利用

活用まちづくり」の推進
「たくなるまち」の推進

推進

モノレールの特性と期待される人やまちへの効果を踏まえた施策へと展開

モノレール事業化決定後に進めるまちづくり

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させる施策

- ①町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入
- ②多摩センター駅・町田駅周辺公園等の利活用推進
- ③交通広場の整備や駅周辺への新たな機能導入
- ④モノレール沿線の景観づくり
- ⑤公共施設や公共サービスの相互利用拡大
- ⑥モノレール新駅周辺及び沿線の土地利用
- ⑦利活用が進む南多摩尾根幹線沿道との連携
- ⑧モノレール沿線の新たな事業へのチャレンジ支援や多様な働き方の推進
- ⑨多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進、新たなにぎわいの創出
- ⑩町田駅周辺の段階的機能更新
- ⑪みどり空間の持続的な利活用
- ⑫既存ストック活用の推進
- ⑬モノレールと連携したスポーツによるまちづくりの推進

「移動の利便性」を高める施策

- ①モノレールと路線バスによる公共交通網の再編、交通広場の整備（モノレールを基幹交通とする交通網の形成）
- ②自転車ネットワークの拡充、モノレール駅に駐輪場やシェアサイクルポートを整備
- ③モノレール駅へのアクセス向上や、地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を育成

モノレールの特性と期待される人やまちへの効果を踏まえた施策へと展開

レールを基幹交通と

「小さな・ゆったりと

V ビジョンを実現するための施策

沿線ビジョンの実現に向けて、「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させ、「移動の利便性」を高める施策と取組を設定しました。また、各取組について、モノレールの事業化決定までに進める取組内容と事業化決定後に進める取組内容を示しています。

1. 「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させる施策		多摩市	町田市
取組①	町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入		○
取組②	多摩センター駅・町田駅周辺公園等の再整備	○	○
取組③	団地再生の推進	○	○
取組④	モノレール沿線の景観づくり	○	○
取組⑤	公共施設や公共サービスの相互利用	○	○
取組⑥	新たな土地の利活用		○
取組⑦	南多摩尾根幹線沿道の土地の利活用	○	
取組⑧	新たな事業へのチャレンジ支援、多様な働き方の推進	○	○
取組⑨	多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進、新たなにぎわいの創出	○	
取組⑩	町田駅周辺のウォークブル推進		○
取組⑪	みどり空間の持続的な利活用		○
取組⑫	既存ストックの活用		○
取組⑬	スポーツによるまちづくりの推進	○	○
2. 「移動の利便性」を高める施策			
取組①	公共交通網の再編・交通広場の整備	○	○
取組②	自転車ネットワークの整備	○	○
取組③	「小さな・ゆったりとした」交通の育成	○	○

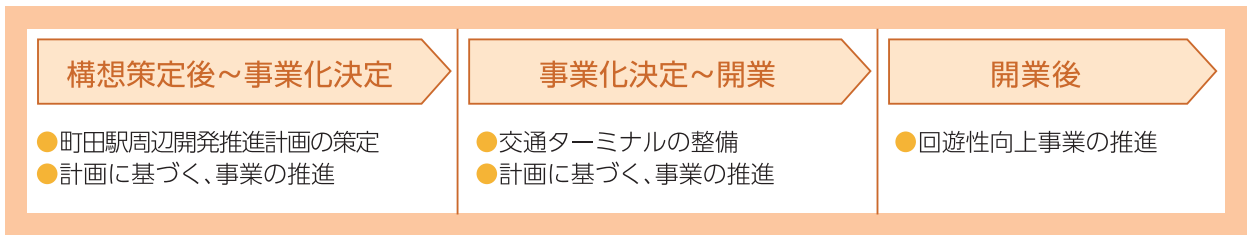
V

ビジョンを実現するための施策

1. 「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させる施策

取組① 町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入

- 町田駅周辺では、中心市街地全体への人の流れ、賑わい、交流をより一層生み出すような、一体的で繋がりを持ったまちづくりを実現するために、再開発を推進します。
- 再開発に向けて検討が進められている地区を開発推進地区(A地区、B地区、C地区、D地区)とします。
- 開発推進地区では、まちに人を集める集客装置として「にぎわいの核となる機能」を導入するとともに、各地区の特性に応じた役割分担を行いまちづくりを進めていきます。



ビジョンを実現するための施策

取組② 多摩センター駅・町田駅周辺公園等の再整備

事業化決定まで

- 多様な施設が立地する多摩センター地区のポテンシャルを活かし文化、芸術、学び、みどりといった多摩中央公園及び公園内、周辺施設が機能を最大限発展させ、それらをつなげることで新たな価値を創出していきます。
- 町田市の中心市街地に隣接する芹ヶ谷公園に、(仮称)国際工芸美術館、国際版画美術館、(仮称)公園案内棟/喫茶/版画工房/アート体験棟を整備することで、美術館での鑑賞だけでなく、町田の多様な文化芸術の活動、公園の豊かな自然を体験しながら学び楽しむことができる新しい体験型の公園「芹ヶ谷公園“芸術の杜”パークミュージアム」を整備します。
「子ども」と「体験」という新しい視点の取組も含めて、魅力的な企画やイベントが、緑あふれる公園やまちなかと一体となって展開される状態を目指しています。

事業化決定後

- モノレールによる圏域の拡がりを意識した施設、公園の利活用を推進します。

多摩中央公園再整備事業



多摩中央公園Park-PFI

- 開園から30年が経過し、施設の老朽化や周辺環境の変化といった課題に対応するため、また多摩センター地区のにぎわいの核となり、生まれ変わる多摩ニュータウンの象徴となる公園を目指し、事業を進めています。



多摩市立中央図書館

- 多摩中央公園を中心とした知の地域創造に向けた中核を担うように新築された多摩中央図書館を活用して、様々な年代の市民の活動の場、出会いの場として催し物や講座を行っています。

芹ヶ谷公園の再整備



芹ヶ谷公園イベントの様子

- 芹ヶ谷公園“芸術の杜”のビジョンや、コンセプト、全体の整備方針や整備計画を示すものとして、芹ヶ谷公園“芸術の杜”プロジェクトパークミュージアムDESIGN BOOKを作成し、取組を進めています。



芹ヶ谷公園イベントの様子

- 芹ヶ谷公園“パークミュージアム”の将来像を皆さんに想像し、創造してもらうための市民参加型の実証実験イベントを行っています。“公園全体がまるで大きなミュージアム！”を体験する企画を、四季を通じて行っています。

構想策定後～事業化決定

- パルテノン多摩及び多摩市立中央図書館整備事業の推進
- 多摩中央公園の整備促進
- 芹ヶ谷公園の再整備及び(仮称)町田市立国際工芸美術館の整備推進

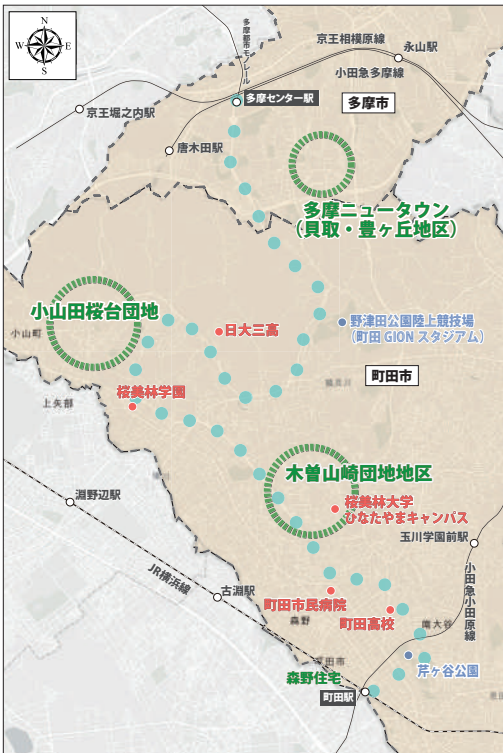
事業化決定～開業

- 多摩中央公園をプラットフォームに周辺施設との連携を進め、エリア全体の活性化を推進
- 芹ヶ谷公園や(仮称)町田市立国際工芸美術館の利活用促進

開業後

- モノレールと連携したまちと公園の共創によるエリア価値向上
- モノレールと連携した芹ヶ谷公園や(仮称)町田市立国際工芸美術館の利活用促進

取組③ 団地再生の推進



沿線に立地する団地

事業化決定まで

- 団地地区内のにぎわいの再興に向けて、商業、業務機能の導入、転換等を推進します。
- 地域住民をはじめとして民間事業者など、多様な担い手による地域の魅力を高める活動をエリアマネジメントの視点から支援します。

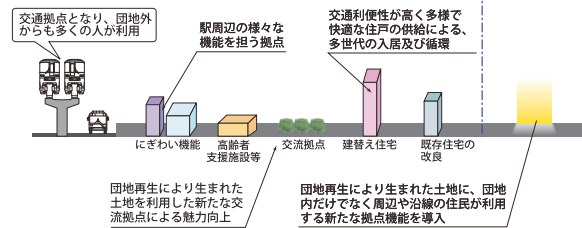
事業化決定後

- 交通利便性が高まることを活かして、リニューアル等により多様な住戸を供給し、多世代の新規入居を促進します。
- モノレール新駅周辺への都市機能集積や団地外からの人の流れを創出するにぎわい機能を導入します。

【現状】人の流れが団地内で完結するまち
(新たに入居する人や訪れる人が少ないまち)



【再生後】人の流れが団地内外で循環するまち
(住みたい訪れたいまち)



団地再生のイメージ

<貝取・豊ヶ丘地区の団地再生>

多摩ニュータウンの2次、3次入居地区を中心としたエリアである愛宕・貝取・豊ヶ丘地区を対象に地区の特色を生かした2040年代の将来都市構造とその進め方を設定することで、各関係主体の目標の共有と連携、再生に向けた今後の取り組みの推進を図ることを目的に「愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等まちづくり計画」を2023年1月に策定しました。このまちづくり計画に基づいて公的賃貸住宅再生プロジェクトを進め、また地域や大学、事業者と連携したリノベーション等を活用することで良質な住宅ストックの循環や住宅ストックの管理に係る体制の維持・強化の推進、住み替え等の促進を図ります。



出展：多摩ニュータウン リ・デザイン 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等まちづくり計画

<団地再生の先行事例>

先行事例として2018年2月に策定された「諏訪・永山まちづくり計画」に基づいて、1次入居地区である諏訪・永山地区では旧中学校用地を種地とし、連鎖的な公的賃貸住宅の建て替えを進めていて、バリアフリー化等居住環境改善を伴う建て替えを行うことで、良質な住宅ストックとして再生が進められています。



旧西永山中学校跡地に建替られた都営団地



UR永山団地で行われたリノベーション例 (UR×MUJI)



V

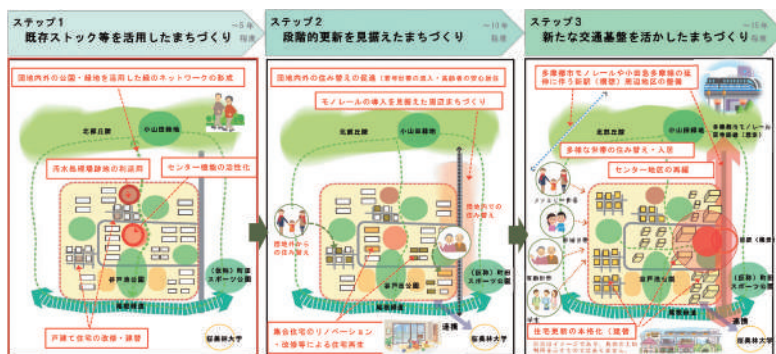
ビジョンを実現するための施策

取組③ 団地再生の推進

<小山田桜台団地の再生>

小山田桜台団地は、多様な世代が住みやすい団地に再生していくため、2019年(令和元年)8月に小山田桜台団地まちづくり構想を策定しました。構想の中でまちづくりの進め方を段階的に示しています。

第1段階のまちづくりを推進するため、2020年(令和2年)2月に小山田桜台地区地区計画等の都市計画決定をしました。また、2023年(令和5年)7月には、汚水処理場跡地に子どもの居場所の充実を図るため、子どもクラブ「ゆめいく」を整備しました。



小山田桜台団地のまちづくりステップ



小山田子どもクラブ「ゆめいく」には、ボルダリングやダンスができる遊戯室や乳幼児室、集会所があります。

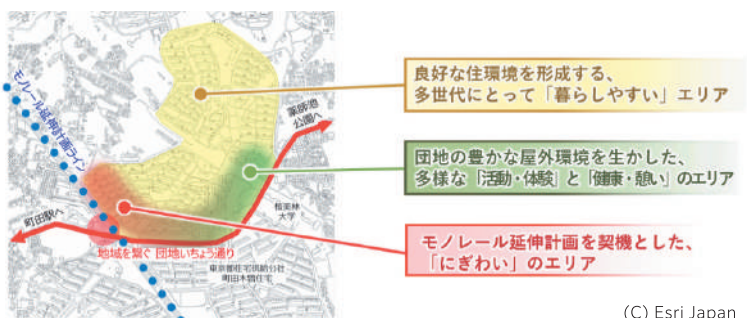
<木曽山崎団地地区の再生>

UR都市機構が管理する町田山崎団地は、「UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン(平成30年12月)」の中で建替え等の再生手法を行う「ストック再生」の団地に位置付けられています。

UR都市機構は町田山崎団地の将来的な在り方について、住んでいる方々の意見等を伺う継続的な意見交換の場として2021年(令和3年)11月から勉強会を開催しています。

これまでの勉強会で、モノレール延伸を見据えた町田山崎団地の「団地空間の将来イメージ」がまとめられました。

JKK東京が管理する町田木曽住宅では、2023年5月にコミュニティ型生活サービス拠点「ネコサポステーション町田木曽」がオープンしました。地域住民の暮らしをサポートする生活サービスの提供や地域コミュニティの活性化等の拠点としての役割が期待されています。



団地空間の将来イメージ

(C) Esri Japan



ネコサポステーション町田木曽

構想策定後～事業化決定

- 木曽山崎団地地区まちづくり構想の改定
- 多様な担い手による地域の魅力向上の支援
- 愛宕・貝取・豊ヶ丘まちづくり計画に基づいた団地再生の推進

事業化決定～開業

- 交通広場の整備(木曽山崎団地地区)
- 駅周辺の都市機能集約、新たなにぎわい機能の導入
- まちづくり計画に基づいた団地再生の更なる推進

開業後

- モノレールと連携したイベント等の実施

取組④ モノレール沿線の景観づくり

事業化決定後

- 「町田市景観計画」に基づきモノレール沿線の地域特性を活かした魅力ある景観づくりの実現を図ります。実現にあたっては、景観法に基づき、市の景観づくりにおいて特に重要な施設を位置づける「景観重要公共施設」等の制度活用を検討します。



景観づくりのイメージ
(立川市道サンサンロード)

構想策定後～事業化決定

- 「景観重要公共施設」等の制度活用
の検討
- 関係機関との調整、協議

事業化決定～開業

- 施設整備に関する景観づくりの考
え方を明確化
- 制度活用の手続き
- 景観づくりの考え方に沿った施設
整備の調整

開業後

- 制度の運用
- 魅力ある景観の維持、保全

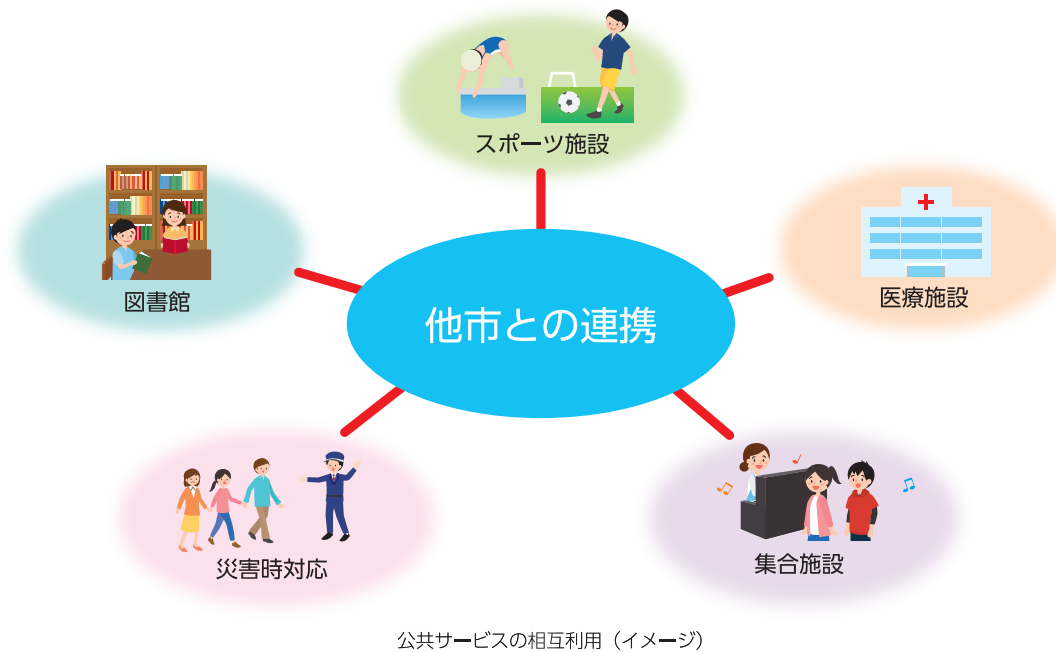
取組⑤ 公共施設や公共サービスの相互利用

事業化決定まで

- 図書館の利用やスポーツ施設等の連携を行います。

事業化決定後

- モノレールを活用した公共施設や公共サービスの相互利用を拡充します。



構想策定後～事業化決定

- 公共施設や公共サービスの連携

事業化決定～開業

- モノレール延伸を見据えた相互
利用の検討

開業後

- 相互利用の拡充

取組⑥ 新たな土地の利活用

一体的な面整備

事業化決定後

- モノレール延伸により新たに整備される車両基地と周辺環境に配慮した一体的な面整備、開発を行い、大規模な土地利用転換を図ります。

車両基地と一体化した住宅（立川車両基地）



忠生周辺のにぎわいとみどりの都市拠点づくり

事業化決定まで

- 近接する丘陵地の大規模なみどり、住宅団地や大学、公共施設等が立地する良好な居住、教育環境等の地域特性に合わせた都市機能導入の検討を行います。
- 地域の自然環境を活かしながら『住みやすい健康・交流のまち』を目指します。

事業化決定後

- 近隣都市との交通ネットワークを充実させるとともに、リニア駅への対流を活用し、「人・モノ・文化が交流するにぎわいのある都市拠点」をつくります。



出典：町田市都市づくりのマスタープラン（2022年3月）
忠生周辺の「拠点」と「軸」のイメージ

沿線の多様な土地利用の誘導

事業化決定後

- 多様な暮らしや活動ができる沿線市街地の形成を目指し、道路沿道及びモノレール新駅周辺では、地域特性に応じて商業等の暮らしを支える施設と住居が共存する複合的な土地利用を誘導します。

構想策定後～事業化決定

- 一体的な面整備
 - 土地利用方針の策定
- 忠生周辺のにぎわいとみどりの都市拠点づくり
- 都市機能導入の検討
 - 地域の自然環境を活かしながら『住みやすい健康・交流のまち』づくり
- 沿線の多様な土地利用の誘導
- 現状等の調査
 - 立地適正化計画の策定

事業化決定～開業

- 方針に基づく面整備の実施
- 交通基盤の整備
- にぎわい機能の拡充
- 地域特性に応じた用途地域等の変更
- 立地適正化計画制度を活用した機能誘導

開業後

- にぎわい機能等の導入
- にぎわい機能の拡充
- 状況調査及び見直しの検討

創出用地の活用

事業化決定まで

- 公共事業により創出される用地を活用し、地域の拠点づくりを進めます。

構想策定後～事業化決定

- 創出用地における拠点づくり

事業化決定～開業

- 拠点の活用

開業後

- モノレールと連携した拠点の活用

取組⑦ 南多摩尾根幹線沿道の土地の利活用

事業化決定まで

- 南多摩尾根幹線の4車線化と沿道の団地再生に伴い創出された土地を土地利用転換し、広域幹線道路のアクセスポテンシャルを活かした産業、業務、商業施設を誘致することで、多摩ニュータウンにおける新たな付加価値を創造する場の形成を目指します。

事業化決定後

- モノレール新駅周辺をモビリティハブ(ラストワンマイルなどのスマートモビリティ)やバッテリーステーションとして整備します。

南多摩尾根幹線沿道土地利用方針

- 2023年(令和5年)に策定した南多摩尾根幹線沿道土地利用方針を踏まえ、沿道を土地利用転換していきます。沿道のエリアごとの特色を活かしながら産業業務、商業施設を誘致して沿道の魅力向上に繋げていきます。



尾根幹線沿道ゾーンのイメージ▶

出典：多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画 (2018年2月)

南多摩尾根幹線沿道の土地の利活用



- 南多摩尾根幹線沿道土地利用方針に基づき立ち上げたプラットフォーム(民間事業者等との意見交換の場)を活用し、事業ニーズを確認しながら確実な土地利用を行うことで、沿道において新たなにぎわいと地元雇用、イノベーション環境の創出を目指します。

◀多摩NT尾根幹線沿道まちづくりプラットフォーム

モノレール新駅周辺のモビリティハブ

- モノレール新駅周辺をモビリティハブ(ラストワンマイルなどのスマートモビリティ)やバッテリーステーションとして整備していくことで、モノレール新駅から土地利用転換で生まれた産業業務、商業施設への利便性を高め、にぎわい創出に繋げていきます。



駅周辺拠点ゾーンのイメージ▶

出典：多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画 (2018年2月)

構想策定後～事業化決定

- 尾根幹線周辺整備
- 土地利用の見直し

事業化決定～開業

- モノレール新駅周辺の整備
- 尾根幹線沿道の利活用

開業後

- モノレール新駅から周辺地域へのにぎわい誘導
- 利活用の進む尾根幹線沿道との連携

取組⑧ 新たな事業へのチャレンジ支援、多様な働き方の推進

事業化決定まで

- 事業者の新たな事業の立ち上げ(起業)や事業拡大の支援を行い、「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」を推進します。

事業化決定後

- 職住近接の実現を目指し、モノレール沿線で働く場や新たな事業の創出を図ります。
- モノレール沿線に、テレワークやフレックスタイムなど、個々の事情に合った多様な働き方に対応した働く場の立地を促進します。

新たな事業へのチャレンジ支援

- モノレール沿線で、起業や事業拡大、事業承継など、新たな事業へのチャレンジが行われるよう、事業者支援を行います。



企業等誘致の推進

- モノレール沿線の各都市とのアクセス性が高まることを活かして、用途地域の変更を受けた企業が、立地しやすい環境の提供に合わせ、企業誘致を推進します。



多様な働く場の提供

- モノレール沿線へのサテライトオフィスやコワーキングスペース* 等居住地に身近で多様な働く場の立地を促進します。

*コワーキングスペース：
異なる職業や仕事を持つ利用者がオフィス環境を共有し、交流できるスペース。情報交換や人脈形成が図りやすいことが特徴。近年はカフェや保育施設などを併設する例も増えている。



コワーキングスペース例

構想策定後～事業化決定

- 「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」の推進

事業化決定～開業

- 「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」の取組拡充の検討

開業後

- 「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」の推進

取組⑨ 多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進、新たなにぎわいの創出

事業化決定まで

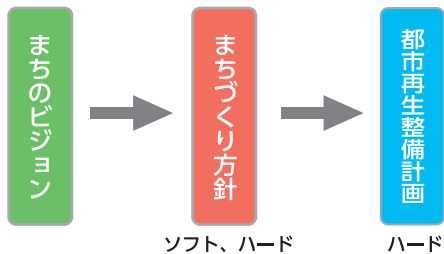
- 多摩センター地区を、駅周辺を中心としたつかいたくなる、滞在したくなるまちに推進していきます。

事業化決定後

- 多摩センター駅を中心とする「つかいたくなるまち」エリアの設定や延伸による新たな層の乗降客を取り込んで、さらなるまちなかの回遊性を向上させます。

多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進

- 2025年(令和7年)に多摩センター地区のまちのニーズと行政、企業の課題がマッチングした「テーマ」を基軸にした「まちのビジョン」を策定します。このビジョンはハード、ソフト両面にわたる「まちづくり方針」及びハード面における「都市再生整備計画」等の基盤となるもので、モノレールの延伸も踏まえながら、10年、20年先を見据え策定するものになります。



多摩センターレンガ坂 滞留空間社会実験の様子

- 2022年(令和4年)から行っている「多摩センターのまちづかい」の結果を踏まえ、今ある資産を活かし、これまでまちを支えてきた世代と次の世代や「多摩センター地区連絡協議会」、「多摩中央公園・多摩センター連携協議会」、「多摩センター商店会」等の地域で活動する方と一緒に考え、外から人を呼び込むシティセールスと内なるシビックプライドを醸成する制度、ハード整備など具体的な取り組みに繋げていきます。



火を囲もう in 多摩中央公園



ピンボール in パルテノン大通り



多摩ラボ(仮称)～やりたいがチャレンジできる場～

属性にとらわれない会話、市内外の市民・企業・団体等との交流や出会い、社会実験の企画相談、実際のチャレンジなどの多摩センターでやってみたいことのチャレンジを後押しする場です。

構想策定後～事業化決定

- 滞留空間の整備と利活用

事業化決定～開業

- 多摩センター駅を中心とする滞留空間や回遊性向上に向けた整備

開業後

- モノレールと連携した滞留空間や回遊動線の利活用

V

ビジョンを実現するための施策

取組⑩ 町田駅周辺のウォーカブル推進

事業化決定まで

- 町田駅周辺の商店街に接する通り（原町田大通り、原町田中央通りなど）について、歩きたくなる、歩いて楽しいウォーカブルな空間づくりを進めます。

事業化決定後

- モノレール新駅からの人の流れもうまく取り込んで、さらにウォーカブルなまちへ変えていきます。

町田駅周辺のウォーカブルの取組

- 町田駅周辺の商店街に接する通りにおいて、快適な歩行空間や滞留空間の整備を行います。
- また、沿道空間等を活用したにぎわいの創出により、中心市街地一体を回遊しながら楽しめる空間にします。



出典：原町田大通りの整備・リニューアルに向けてConcept Book（2023年3月）
原町田大通りの将来コンセプト



原町田大通り 滞留空間社会実験の様子



原町田中央通り 沿道空間活用社会実験の様子



構想策定後～事業化決定

- 滞留空間の整備と活用
- 沿道空間を活用したにぎわいの創出

事業化決定～開業

- ウォーカブルなまちにする取組の推進

開業後

- モノレール新駅も含めたウォーカブルなまちにする取組の推進

取組⑪ みどり空間の持続的な利活用

事業化決定まで

- みどり豊かな丘陵地域について、農地や緑地、里山、公園など、地域資源を活用し、住む人や訪れる人が気軽にみどりに関わることができる、みどりを楽しめるまちづくりを進めます。

事業化決定後

- モノレールを利用して多くの人が気軽にみどりに関わることができる、みどりを楽しめるまちづくりを進めます。

みどり空間の活用

- みどりに関わる産学官民の多様な主体が連携し、町田市内の公園、緑地、里山、農地などの多様なみどりを一体的に捉え、活用を推進することを目的に2023年(令和5年)4月に「まちだみどり活用ネットワーク」を設立しました。
- 2022年、2023年には、産学官民連携の実行委員会形式による試行的な取組として、マルシェと自然体験を同時に楽しめる企画「ずしまちいち」が、町田市の管理する公園で開催されました。



「ずしまちいち」の様子
(2023年)



まちだみどり活用
ネットワーク活動ビジョン

交流回遊拠点の整備

- 多様な主体との連携、協働による「新しい里山づくり」の拠点となり、飲食や休憩ができるカフェ、木工体験ができる工房、地場産品の販売などの機能を有し、地域への来訪者増につながる施設を整備します。



町田市里山環境
活用保全計画
(2022年3月策定)

小山田蓮田緑地の活用

- 小山田蓮田緑地は、小山田神社周辺に広がるおおがはず大賀蓮の魅力を活かし、誰もが快適に過ごせる観光名所、地域資源となるように、公園緑地として整備するとともに利活用を進めます。



フットパス活動と小野路宿里山交流館

みどりをはじめ、地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くことができる道をフットパスといいます。小野路地域にある小野路宿里山交流館はフットパスを歩く際の休憩施設として活用されています。江戸時代の旅籠を改修した施設は当時の風情を感じることができるほか、小野路産の地粉を使った小野路うどん等の飲食物や地場産野菜、工芸品の販売が好評です。



まちだフットパスガイドマップ



小野路宿里山交流館

取組⑪ みどり空間の持続的な利活用

農の風景育成

- 都市農地は、食料生産の場だけでなく、潤いのある風景の形成や、災害時の避難空間など、多面的な機能を有していることから「都市にあるべきもの」として位置づけられ、保全、活用の重要性が高まっています。しかし、後継者問題や高齢化による農作業の負担過多といった課題を抱え、都市農地は減少傾向にあります。
- このことから町田市では、都市農地が抱える課題を解決するため、市民、農業者、農に関わる団体、事業者などが協働し連携を図ることで、農地を保全、活用する取組を「まちだベジハブ」と名付け、市内全域で展開しています。
- 2023年10月には、沿線地域の一部が「農の風景育成地区※」に指定されました。「まちだベジハブ」の取組を先導するモデル地区として、地区内のスポーツ、教育、福祉施設や公園などと連携し、農業者、施設管理者、各種市民団体等の様々な主体と協働して都市農地を保全・活用することで、農に親しみながら暮らすことができる住環境の実現を目指します。

※農の風景育成地区：都市の貴重な農地を保全し、農のある風景を維持していくため、2011年8月に東京都が創設した制度

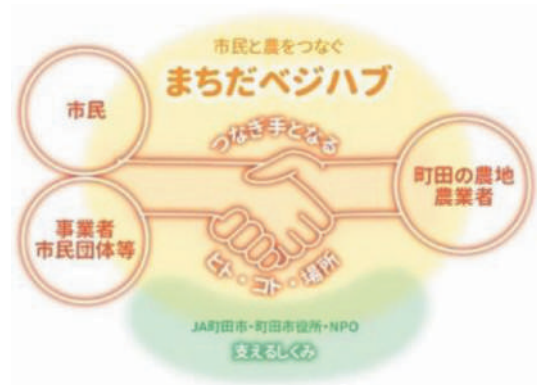


図 農の風景育成地区範囲



市民参加による営農活動の支援



農地を活用した体験・イベント等の実施



周辺施設等と連携した取組の推進



若者や地域住民が気軽に集まれる場づくり

農の風景育成地区における取組イメージ

構想策定後～事業化決定

- 活用ネットワークによる活動支援
- 交流回遊拠点、小山田蓮田緑地の整備

事業化決定～開業

- 活用ネットワークによる活動支援
- 交流回遊拠点、小山田蓮田緑地の利活用

開業後

- モノレールと連携した活動支援
- モノレールと連携した拠点等の利活用



グリーンインフラの確保について

町田市は都市の近郊でありながら豊かな自然環境を有しています。これらを保全すべく、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「生き物・文化が育まれてきたみどり環境を保全・継承するとともに、みどりを日常的に活用しながら、暮らしを豊かにしていく」ことを基本方針とし、3つの施策を掲げています。

このうち、「人と生きものが健康でいられるグリーンインフラを確保する」ための施策として、以下に示す4つの取組を挙げています。

主な取組

- ①グリーンインフラの骨格となる緑地の保全
- ②都市農地の保全
- ③まとまったみどりのあるエリアにおけるグリーンインフラ機能の維持
- ④斜面緑地等におけるみどりの適正管理によるグリーンインフラ機能の維持

施策Ⅰ

人と生きものが健康でいられる
グリーンインフラを確保する

施策Ⅱ

公園・緑地を
リニューアルし、
市民の暮らしの質を高める

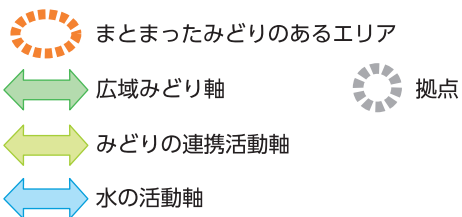
施策Ⅲ

市民が主役になって
みどりを思い楽しむ活動を
支える



*グリーンインフラ:

みどりなどの自然環境の持つさまざまな機能を積極的かつ有効に活用することで、人と生きものが健康に暮らすことができるようにする社会基盤(インフラ)及びその考え方です。



取組⑫ 既存ストックの活用

野津田公園の利用拡大

事業化決定まで

- 野津田公園(陸上競技場など)では、敷地の広さを利用したイベント等を試行します。
- 野津田公園の魅力向上のため、球技(野球やテニス等)ができるスポーツ施設やアスレチック遊具、大型複合遊具やスケートパーク、わんぱく広場、バーベキューやピクニック等ができる広場等を整備します。
- Jリーグの試合など、大規模な集客に対応したアクセス手段を確保します。

事業化決定後

- モノレールの輸送力や利便性向上を活かした大規模イベント等を実施します。

町田市バイオエネルギーセンターの環境活動拠点化

事業化決定まで

- エコ活動に取組む民間企業やNPOなどの活動、交流の場としての利用を促進します。
- 市内外の小中学校から環境学習の場の提供を促進します。

事業化決定後

- モノレールによる圏域の広がりを意識した環境学習等を実施します。

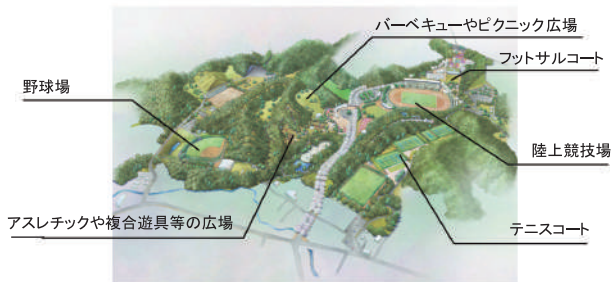
町田薬師池公園四季彩の社の観光拠点化

事業化決定まで

- エリア内の回遊性を高めるため、薬師池、西園、ダリア園などの各施設が連携したイベントを実施します。
- 北園、薬師池、リス園など、各施設の整備や改修を行います。

事業化決定後

- モノレールによる圏域の広がりを意識したイベント等を実施します。



第二次野津田公園整備基本計画 イメージ図
(2014年5月策定)



町田薬師池公園四季彩の社 西園

構想策定後～事業化決定

野津田公園の利用拡大

- 野津田公園内の施設整備
- イベント等の試行
- アクセス手段の確保

町田市バイオエネルギーセンターの環境活動拠点化

- 環境学習、活動としての施設利用を促進

町田薬師池公園四季彩の社の観光拠点化

- 「町田薬師池公園四季彩の社魅力向上計画～Ver.2～」の推進

事業化決定～開業

- 野津田公園内の施設整備、利活用
- イベント等の試行

- 環境学習、活動としての施設利用を促進

- 計画に基づく施設整備と利活用

開業後

- モノレールと連携した野津田公園の利活用
- 大規模イベントの開催支援

- モノレールと連携した環境学習、活動の実施

- モノレールと連携した施設の利活用

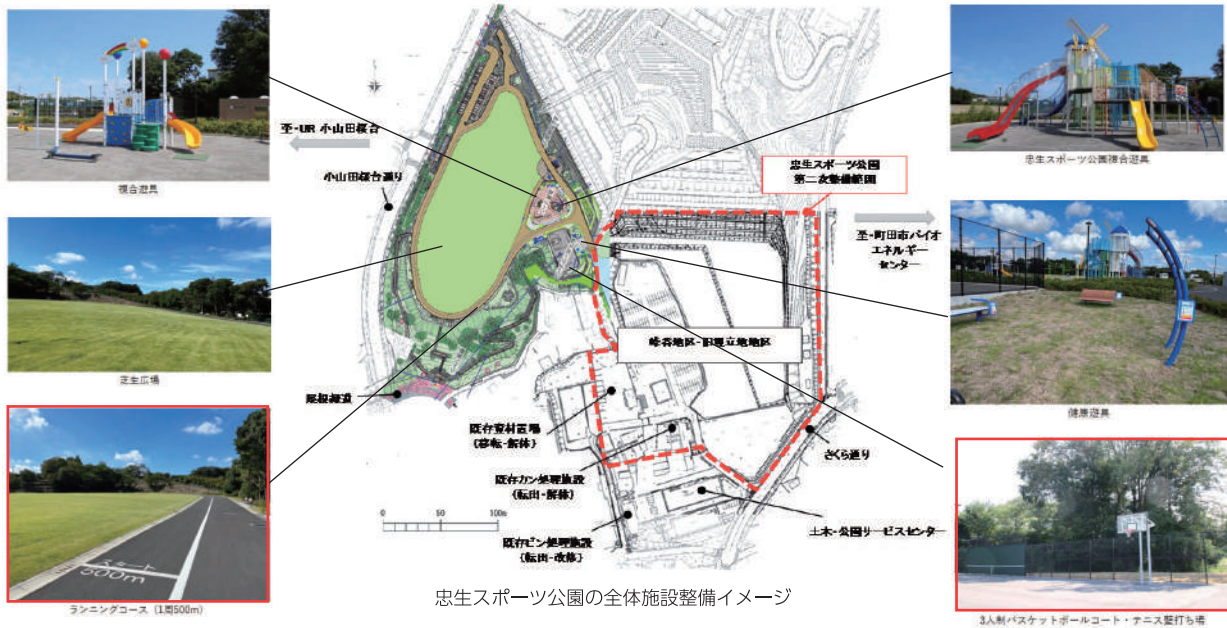
取組⑬ スポーツによるまちづくりの推進

事業化決定まで

- 忠生スポーツ公園やパラスポーツを推進するアリーナの整備によるスポーツを「する」、「みる」場の拡充や、誰もがスポーツに親しむことができる環境づくりを進めます。
- 町田市立室内プールや温浴施設の利用と合わせて、尾根緑道等の道路や公園等を活かした回遊ネットワークを構築し、一体的なスポーツ振興、健康増進を図ります。
- 一本杉公園の再整備により、健幸まちづくりを実践するスポーツ環境の向上と古民家や炭焼き小屋せせらぎなど、特色を生かした公園にしていきます。

事業化決定後

- ホームタウンチーム等と連携協働し、スポーツによる地域の活性化、まちの魅力向上に取り組みます。



忠生スポーツ公園



一本杉公園



パラスポーツを「する」環境イメージ

構想策定後～事業化決定

- 忠生スポーツ公園(峠谷地区・旧埋立地区)の整備
- 忠生スポーツ公園(池の辺地区)の利活用
- パラスポーツを推進するアリーナの整備
- 室内プールの利活用
- 連携手法の検討

事業化決定～開業

- 忠生スポーツ公園(峠谷地区・旧埋立地区)の整備および利活用
- 忠生スポーツ公園(池の辺地区)の利活用
- パラスポーツを推進するアリーナの利活用
- 室内プールの利活用
- ホームタウンチームとの連携

開業後

- モノレールと連携した公園等の利活用

V

ビジョンを実現するための施策

2. 「移動の利便性」を高める施策

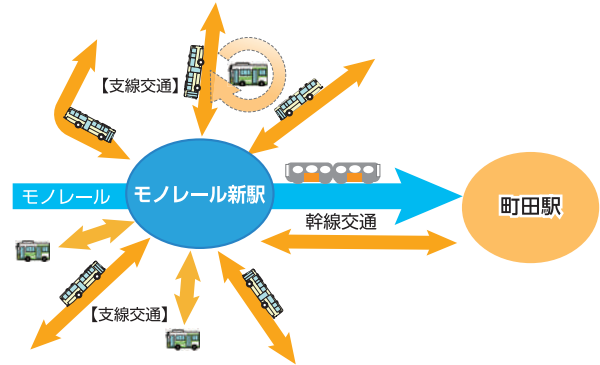
取組① 公共交通網の再編・交通広場の整備

事業化決定まで

- 既存のバス路線網の再編や急行バス路線の導入等について、交通事業者と調整を行い、公共交通網の最適化を進めます。

事業化決定後

- 拠点となるモノレール新駅に路線バスや自転車等とモノレールが快適に乗り継ぎすることができる交通広場を整備します。
- 交通広場の整備とともに、モノレールを幹線、バス等を支線とする公共交通網を整備します。



公共交通網の再編イメージ

構想策定後～事業化決定

- 交通事業者と再編手法について調整
- 公共交通網の最適化
- 地域公共交通に関する計画の策定

事業化決定～開業

- 公共交通網の整備
- 交通広場の整備

開業後

- 持続的な交通網形成に向けた検討

取組② 自転車ネットワークの整備

事業化決定まで

- 沿線地域内の自転車による回遊性向上のためのネットワークづくりを行います。
- モノレール新駅周辺に所在する施設へのシェアサイクルポート設置を進めます。

事業化決定後

- モノレール新駅までのアクセス性向上のため、駅に至る主要な道路に自転車通行空間を整備します。
- モノレール新駅周辺に駐車場の整備やシェアサイクルポートの設置を進めます。



自転車専用通行帯



自転車通行空間整備イメージ

出典：町田市「町田市自転車活用推進計画」（2022年3月）
シェアサイクルポートの設置



構想策定後～事業化決定

- 自転車ネットワークづくり
- モノレール新駅周辺施設へのシェアサイクルポート設置

事業化決定～開業

- モノレール新駅へのアクセスのための自転車通行空間の整備
- モノレール新駅周辺への駐輪場整備、シェアサイクルポート設置

開業後

- 自転車や駐輪場等の利用状況に基づくネットワークの見直し検討

取組③ 「小さな・ゆったりとした」交通の育成

事業化決定まで

- グリーンスローモビリティやオンデマンド交通、地域の支え合いによる移動支援の取組等、地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てます。

事業化決定後

- グリーンスローモビリティやオンデマンド交通、地域の支え合いによる移動支援の取組等、モノレール新駅へのアクセス向上や地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てます。

構想策定後～事業化決定

- 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通の育成

事業化決定～開業

- モノレール新駅へのアクセス向上や地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通の育成

開業後

- 持続的な地域内交通の検討



グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動モビリティです。商店街、市街地の活性化、観光振興等様々な効果をもたらすとされています。

2019年(令和元年)には、高齢化の進む鶴川団地において、全国初の電動カートが公道を走る高齢者送迎事業として、団地や団地内商店街の活性化を図る取組が始まりました。



グリーンスローモビリティの例



出典：まちだOごと大作戦18-20
「鶴川団地活性化プロジェクト
『団地名店街へ行こう!』」



地域の支え合いによる移動支援の取組

市内では地域の移動の担い手(町内会・自治会、NPO法人、福祉団体等)が協働して行う、高齢者等の地域内での移動を支える取組が行われています。移動のための車両は曜日や時間帯によって活用されていない福祉事務所の車両等が活用されています。

現在、成瀬鞍掛台や相原丸山団地等で取組が行われています。



くらちゃん号



自動運転バスの実証実験

多摩市交通マスタープラン等に基づき、交通不便地域の解消を目指します。

多摩市では自動運転の受容性や地域内移動手段の可能性の検証を目的に、地域内交通結節点と商業施設を結ぶ自動運転の運行実証実験が2019年に行われました。



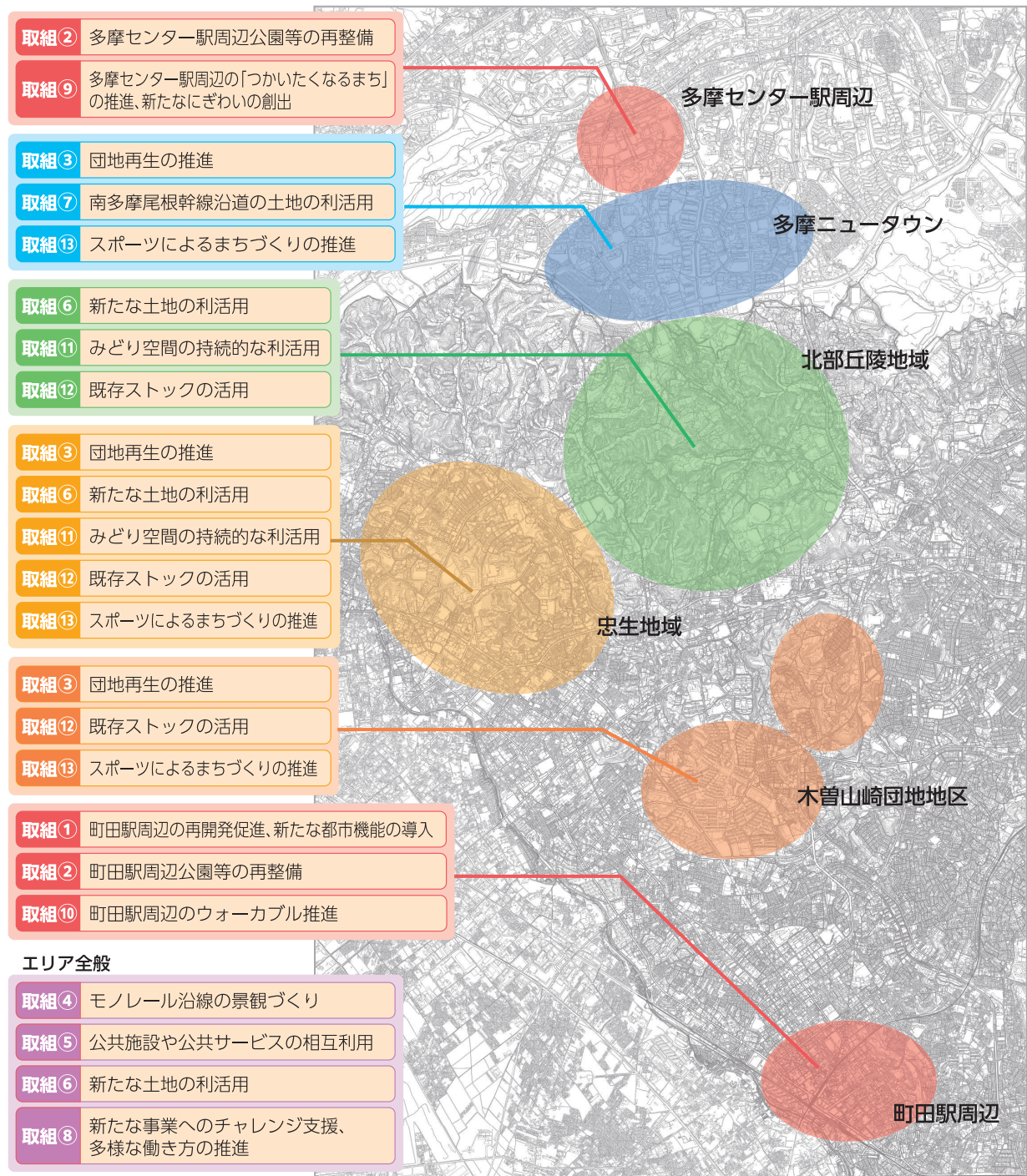
提供：日本工営(株)

豊ヶ丘4丁目～スーパー間で運行された自動運転バス

沿線ビジョンのイメージ

- 沿線地域において、エリアごとの特性に合わせたまちづくりを進め、各エリアの暮らしやすさや過ごしやすさの向上を目指していきます。(図1)
- これらのエリアがモノレールでつながることで、住んでみたいエリアや、行ってみたいエリアの選択肢が増え、エリア間の人の流れが活発化することが期待されます。また、各エリアにおいて新たな交流や楽しさが創出され、沿線地域全体が魅力と活力のあるまちになることを目指していきます。(図2)

図1 暮らしやすさ・過ごしやすさを向上させるエリアごとの取組



V

ビジョンを実現するための施策

図2 沿線ビジョンのイメージ

(モノレールによるエリアのつながりと各エリアの将来イメージ)

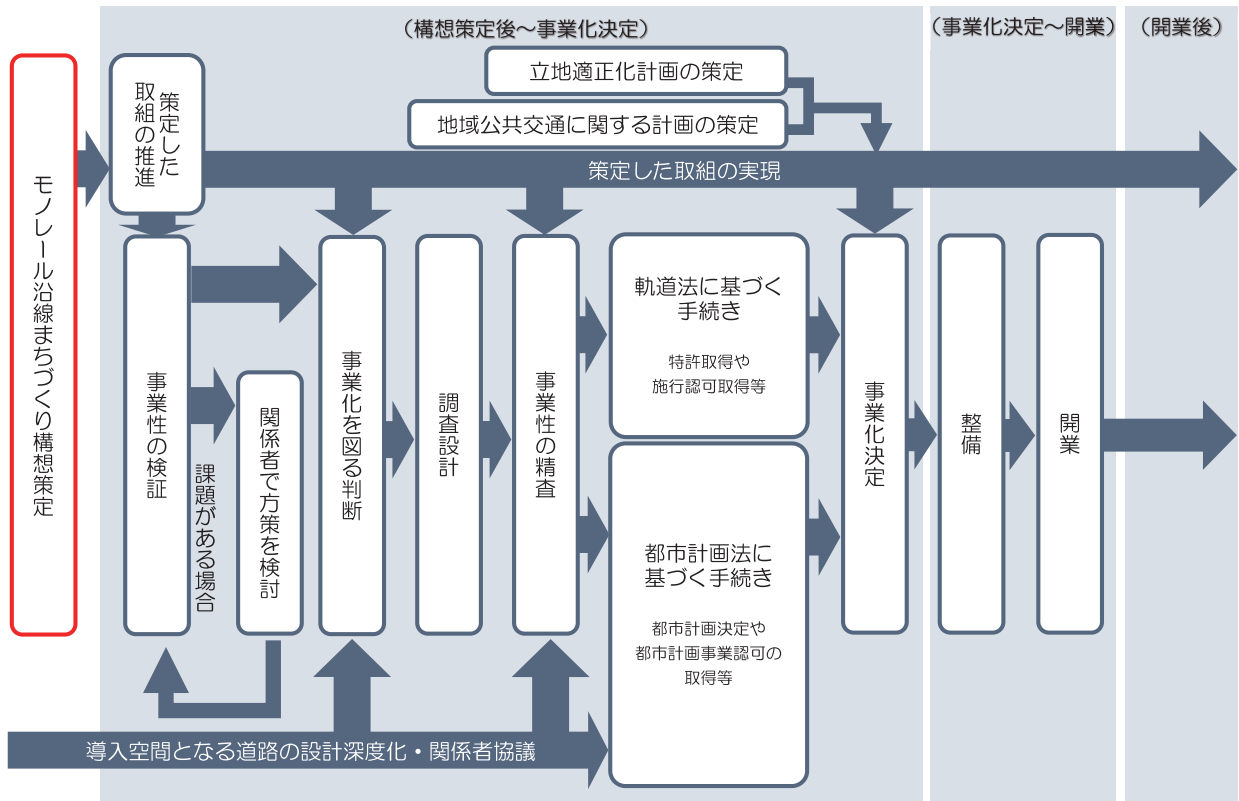


V

ビジョンを実現するための施策

Ⅵ 多摩都市モノレール町田方面延伸開業までのプロセス

多摩都市モノレール町田方面延伸の開業までのプロセスを示します。



多摩都市モノレール町田方面延伸開業までのプロセス

モノレール沿線まちづくり構想

発 行 者 多摩市

〒206-8666 東京都多摩市関戸6-12-1
TEL.042-375-8111(代表)

編 集 都市整備部 都市計画課 計画担当

印刷物番号	5-47
-------	------

発 行 2024年3月

町田市

〒194-8520 東京都町田市森野2-2-22
TEL.042-722-3111(代表)

都市づくり部 都市政策課 モノレールまちづくり推進室
刊行物番号 23-72



リサイクル適性 (A)

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

モノレール沿線まちづくり構想

多摩市・町田市

2024年3月

