

◆高蔵寺リ・ニュータウン計画の一部改定 現状～中間案～最終案◆

■一部改定の趣旨

計画策定から2年半が経過し、新たなプロジェクトとして位置付けることが適当な取組である「旧西藤山台小学校施設の活用」「公共交通や移動手段に係る自動運転等の先進技術の導入検討」について一部改定を行うもの。

現状	中間案	最終案
第1章 高蔵寺ニュータウンの現状と課題 1 高蔵寺ニュータウンの概要 2 歴史とこれまでの取組 3 現状と課題	同左	同左
第2章 高蔵寺リ・ニュータウン計画 1 基本理念と目標 2 先導的な主要プロジェクト (1) 先行プロジェクト（2年以内に着手） ア 旧小学校施設（旧藤山台東小学校）を活用した多世代交流拠点の整備 イ 民間活力を導入したJR高蔵寺駅周辺の再整備	第2章 高蔵寺リ・ニュータウン計画 1 基本理念と目標 2 先導的な主要プロジェクト (1) 先行プロジェクト（2年以内に着手。本項目ウは平成31年 月追加） ア 旧小学校施設（旧藤山台東小学校）を活用した多世代交流拠点の整備 イ 民間活力を導入したJR高蔵寺駅周辺の再整備	同左
	ウ 旧西藤山台小学校施設への生活利便施設の誘致による整備 <u>【プロジェクトの概要】</u> 高蔵寺ニュータウンの居住の魅力を高めるため、旧西藤山台小学校施設を活用し、民間活力の導入により、周辺地区も対象とした商業・飲食・教育・医療・福祉等の生活利便施設の誘致・整備を進める。 <u>【創造する活動のイメージ】</u> 生活利便施設の立地により、高蔵寺ニュータウンの住民が利便性の高い暮らしを送ることができ、新たな居住者を呼び込むことにもつながる。災害時の避難所、投票所機能などを兼ね備え、地域と調和した新たな複合機能を創造する。 <u>【具体的な取組の例】</u> ①敷地内の区分けによる段階的な整備 ②土地は市が所有し、借地により民間活力を誘導 ③体育館を残置し、敷地内に避難所及び投票所機能を確保 ④スーパーマーケット、カフェなどの生活利便施設の誘致による地域の魅力向上 ⑤施設周辺の住環境の保全に対して十分に配慮 ⑥公民連携で設立したまちづくり会社によるエリアマネジメント事業と連携した土地・施設活用の検討	同左

現状	中間案	最終案
<p>(2) 展開プロジェクト（先行プロジェクトの効果を検証して展開）</p> <p>ア 交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークの構築</p> <p>【プロジェクトの概要】 （略）</p> <p>【創造する活動のイメージ】 （略）</p> <p>【具体的な取組の例】 ①～⑨（略）</p>	<p>(2) 展開プロジェクト（先行プロジェクトの効果を検証して展開）</p> <p>ア 交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークの構築</p> <p>【プロジェクトの概要】 （略）</p> <p>【創造する活動のイメージ】 （略）</p> <p>【具体的な取組の例】 ①～⑨（略） ⑩<u>産学官の連携により自動運転技術の導入を検討</u></p>	同左 ※図番号を修正
<p>イ センター地区の商業空間の魅力向上と公共サービスの充実</p> <p>ウ スマートウェルネスを目指した団地再生の推進</p> <p>(3) 情報発信プロジェクト</p> <p>ア ニュータウン・プロモーション</p> <p>イ ニュータウンまるごとミュージアム</p>	同左	同左 ※図番号を修正
<p>3 課題に応じた主要な施策</p> <p>(1) 住宅・土地の流通促進と良好な環境の保全・創造</p>	同左	同左 ※再掲参照ページを修正
<p>(2) 身近な買い物環境の整備と多様な移動手段の確保</p> <p>【課題のとらえ方と施策の方向】 （略）</p> <p>【実現を目指す生活のイメージ】 （略）</p> <p>【具体的な取組】 ＜身近な買い物環境の整備＞ ①～③ （略） ＜多様な移動手段の確保＞ ④交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークを構築する。（再掲 P33 参照） ⑤住民自らによる推進体制の整備状況に応じて、高蔵寺ニュータウン周辺地区を含めたデマンド交通サービスの導入を図る。</p> <p>⑥初期に計画的に整備された歩道ネットワークを再構築するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの拠点として、サブセンターの機能を見直し、更新を図る。</p> <p>⑦パーソナルモビリティ導入実証の実施を始めとした、坂道を克服するための多様な交通手段の確保を図る。</p>	<p>(2) 身近な買い物環境の整備と多様な移動手段の確保</p> <p>【課題のとらえ方と施策の方向】 （略）</p> <p>【実現を目指す生活のイメージ】 （略）</p> <p>【具体的な取組】 ＜身近な買い物環境の整備＞ ①～③ （略） ＜多様な移動手段の確保＞ ④交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークを構築する。（再掲 P33 参照） ⑤<u>車両の予約、呼び出し等に係るアプリケーションを活用し、既存交通事業者（バス・タクシー等）や住民ボランティアと連携した新たなモビリティサービスの導入を図る。</u> <u>（⑧へ移動）</u></p> <p>⑥<u>パーソナルモビリティ導入実証実験の実施などにより検討を行い、坂道を克服するための多様な交通手段の確保を図る。</u></p>	同左 ※再掲参照ページを修正

現状	中間案	最終案
	<p>⑦産学官の連携による実証実験を経て、自動運転技術を活用した小型電気自動車等のラストマイル型自動運転モビリティサービスの導入を図る。</p> <p>⑧初期に計画的に整備された歩道ネットワークを再構築するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの拠点として、サブセンターの機能を見直し、更新を図る。</p>	<p>⑦産学官の連携による実証実験を経て、自動運転技術を活用した小型電気自動車等の※ラストマイル型自動運転モビリティサービスの導入を図る。</p> <p>同左</p> <p>(脚注) ※ラストマイル 自宅からバス停までなどの近距離圏内のこと</p>
<p>(3) 多世代の共生・交流と子育て・医療・福祉の安心の向上</p> <p>(4) 既存資産(ストック)の有効活用による多様な活動の促進</p> <p>(5) 高蔵寺ニュータウンを超えた広域的なまちづくりの推進</p>	同左	同左 ※図番号を修正
<p>4 計画の推進と見直し</p> <p>(1) まちづくりの担い手の形成</p> <p>(2) 多様な主体による主体的な取組と相互の連携の推進</p> <p>(3) 計画の推進と見直しの仕組み</p>	同左	同左 ※図番号を修正