別　紙

（参考）

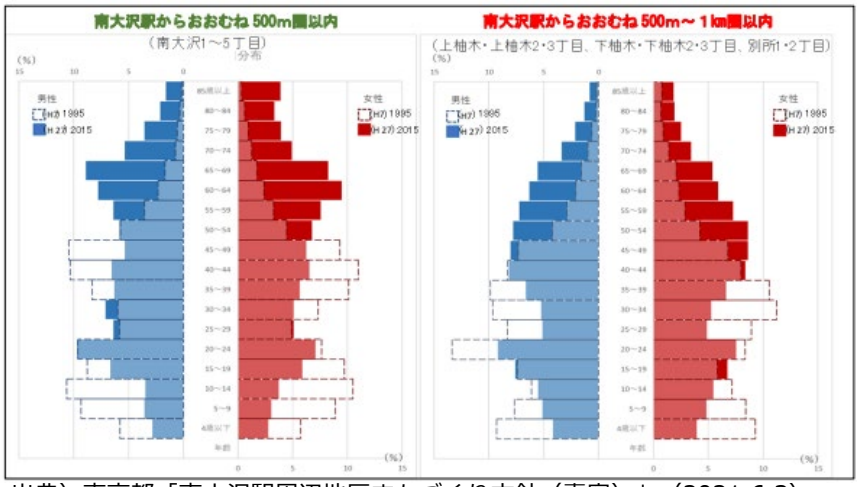
南大沢地区におけるスマートシティ推進は、令和５年５月公表の「南大沢スマートシティ実施計画ver.3」（https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/machizukuri/minami_osawa.html）を踏まえて実施しています。本実施計画では、「モビリティ領域」「まちの賑わい領域」「その他領域」の３つのテーマについて検討していますが、今回のコンテストでは「モビリティ領域」における課題解決を目指しています。

以下に本実施計画のモビリティ領域における南大沢地区の現状と課題をお示しいたしますので参考としてください。なお、本実施計画には課題解決の方向性についても記載しておりますが、記載されている解決策の方向性にとらわれず、柔軟な視点から解決策を提示してください。

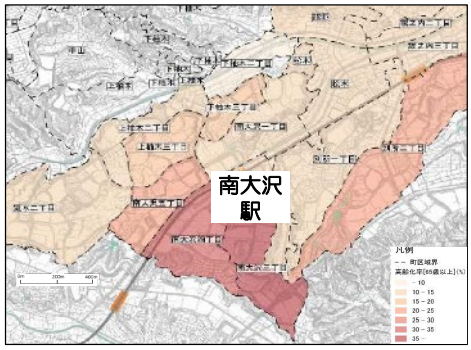
南大沢地区の現状①

南大沢駅周辺　人口の年齢構成及び高齢化率

実施計画p.14より



出典）東京都「南大沢駅周辺地区まちづくり方針（素案）」（2021.6.3）
総務省「国勢調査」を基に作成

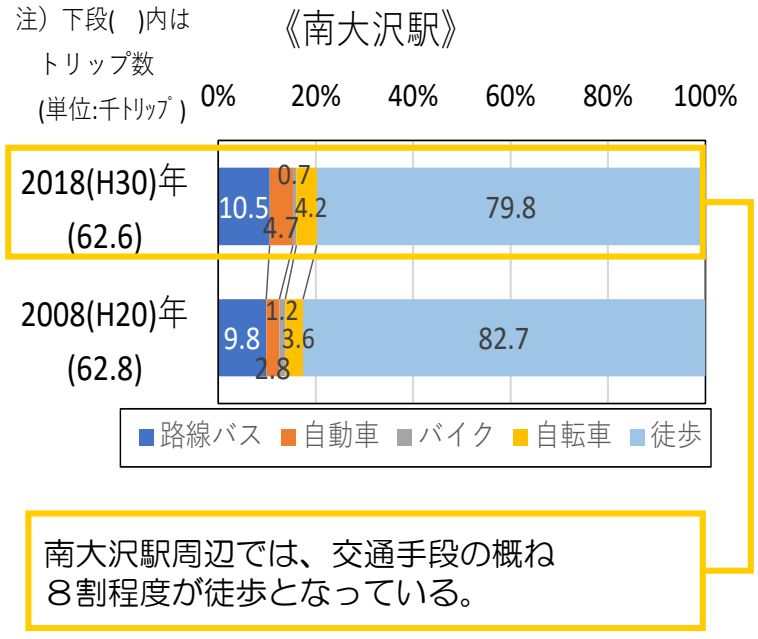


出典）八王子市「八王子市多摩ニュータウンまちづくり方針」（2019.3）

✓ 南大沢駅周辺では高齢化が進行している
✓ 高齢化率は特に駅南西部の居住地区が高い数値を示している

南大沢駅における駅端末交通手段

実施計画p.16より



南大沢駅周辺では、交通手段の概ね
８割程度が徒歩となっている。

出典）東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏パーソントリップ調査」

別　紙

（参考）

南大沢地区の現状②

南大沢地区のバスルート

実施計画p.17より

駅を発着とする循環路線(駅北側路線)　駅を発着とする循環路線(駅南側路線)

南大沢駅から発着するバス路線
路線バス
　16系統
空港路線
　２系統（成田、羽田）
運行間隔
　駅北側は朝・日中とも10分未満間隔と高頻度であるが、駅南側は15～30分間隔

出典）八王子市「八王子市多摩ニュータウンまちづくり方針」（2019.3）に加筆・修正

南大沢駅周辺の概況と歩行者ネットワーク

実施計画p.20より

- 駅周辺は高低差のある丘陵地となっており、徒歩や自転車での移動は、高齢者や身障者等にとって負担が大きい状況となっている。
- 住宅団地から地区内幹線道路沿いのバス停まで、階段やスロープを経由した高低差を伴う移動区間もみられる。
- 駅周辺の歩行者ネットワークは、施設内を移動する経路も存在する。

■南大沢駅付近の高低差の状況

■歩車分離道路の状況

出典）南大沢周辺地区まちづくり方針策定等検討委員会「南大沢周辺地区まちづくり方針策定等検討委員会（第４回）」（2023.2）「南大沢周辺地区まちづくり方針策定等検討委員会（第１回）」（2019.11）

別　紙

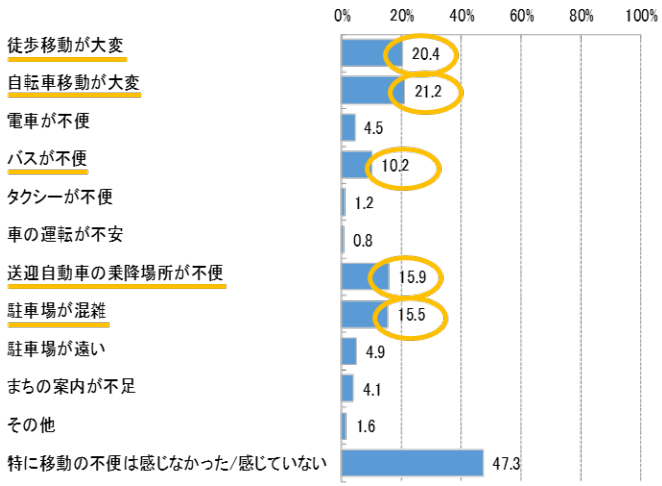
（参考）

南大沢地区の課題①

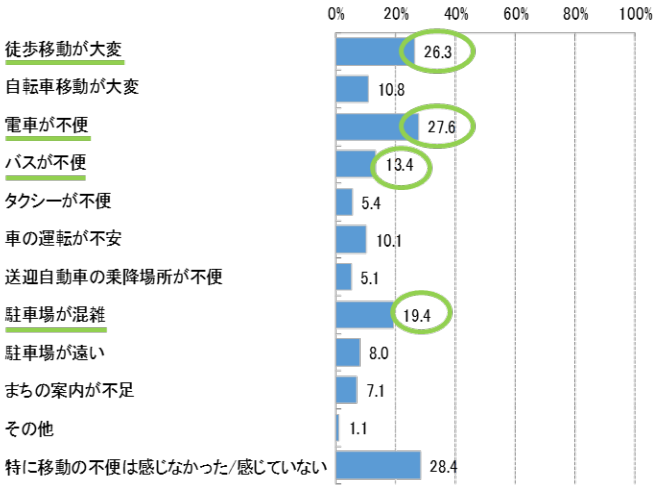
南大沢地区の移動における課題（複数回答）　実施計画p.53より

- 居住者は自転車、徒歩、バスの移動と、乗降場所、駐車場の混雑について大変や不便との意見が多い。
- 来街者は電車、徒歩、バスの移動及び駐車場の混雑に関する意見が多い。

居住者　n=245



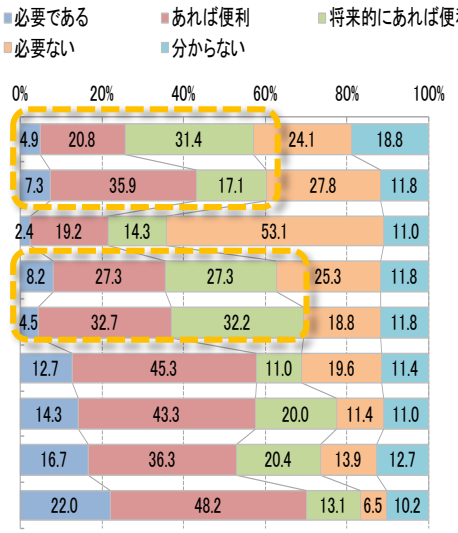
来街者　n=790



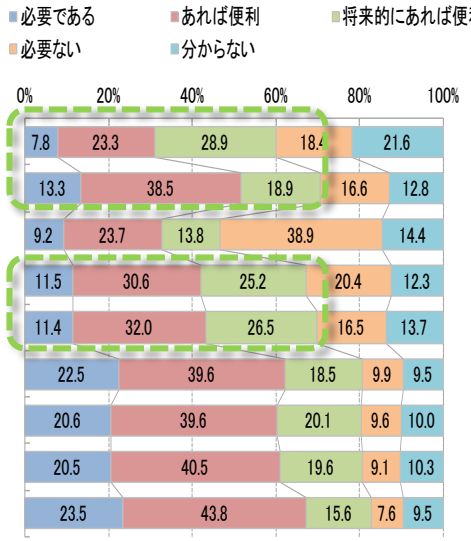
南大沢地区にあったらよいと思う交通サービスや乗り物（複数回答）実施計画p.56より

- アンケート調査では、居住者・来街者の両方において自動運転やラストワンマイル解消の為のモビリティサービスへの関心の高さが見受けられた。

居住者　n=245



来街者　n=790



※1 電動自転車のレンタサイクリングサービス）

※2 モーターを内蔵し走る自走式の二輪の乗り物

居住者と来街者の60%前後が電動車椅子/シェアサイクル、自動運転自動車/バスを必要またはあれば便利であると回答

別　紙

（参考）

南大沢地区の課題②

南大沢地区における交通(モビリティ)の課題（まとめ）

実施計画p.83より

現況・ニーズ

特徴

- 南大沢駅前からバス停まで道路面に対して高低差が存在している。
- 駅周辺は丘陵地となっており、高齢者や身障者等にとって負担が大きい。
- 商業、病院等は駅周辺に集中し、大学、公園等は３㎞圏内に複数立地。
- 駅西側や南側では、築年数が30年以上経過している住宅団地もみられる。
- 駅南側の住宅地では特に高齢化が高い割合である。

交通手段

- 電動シェアサイクル等多様な移動手段へのニーズがある。
- 駅周辺は交通手段の８割が徒歩となっている。
- バス・タクシー運転手は年々高齢化が進んでおり、担い手の確保が課題となっている。
- 高齢者からは車がないと買い物・通院に不便との声がある。
- 今後高齢化による免許返納が進んだ場合、買物や通院に苦労する住民が増加する恐れがある。
- 移動時間短縮を目的とした横移動の提供を望んでいる。

移動プロセス

- 駅前交通ターミナルについて、バスの頻度は高齢化が進む駅南西部エリアが、北部エリアに比べ相対的に少なくなっている。
- リアルタイムのバス案内情報板等は未設置であり、円滑な乗り換えがややしづらい。
- 居住者や来街者は電車、自転車、徒歩、バスの移動と、乗降場所、駐車場の混雑に不便を感じている。

将来動向

将来動向

- 先端技術の検証・活用により、持続可能なスマートシティを実現を想定している。
- 自動運転車を導入したフィーダー交通等、多様な交通モードによる移動円滑化を想定している。
- 地域間の移動情報の充実を想定している。
- 歩きやすさと賑わいの創出に向けた交通環境の改善を想定している。
- 新たな移動アクセスの構築を想定している。

モビリティの課題

既存の交通手段と情報提供方法だけでは、
場所・人に合わせた移動手段を最適に選択できていない

ラストワンマイルの移動

- ラストワンマイル解消に向けた移動環境の整備が進んでいない。
- 住宅団地から駅・バス停でのアクセス交通の確保が困難である。
- 丘陵地の高低移動の負担が大きい。

エコかつ多様な移動ニーズ

- 駅周辺において、利用者に応じた個別最適な移動がない。
- 横移動が整備されておらず効率的な移動ができない。
- 環境に配慮した移動手段が少ない。

移動サービスの利便性向上

- 鉄道とバス・タクシー・自転車等の円滑な乗換のためには、より高度かつ利用しやすい移動サービスや情報発信手段が必要である。

既存交通の維持

- 担い手の高齢化に伴いサービス提供機会が減少する恐れがある。

今回のコンテストのテーマに関連する課題