

三鷹駅北口

交通環境基本方針の策定に 向けた考え方

2021 年 3 月 武蔵野市

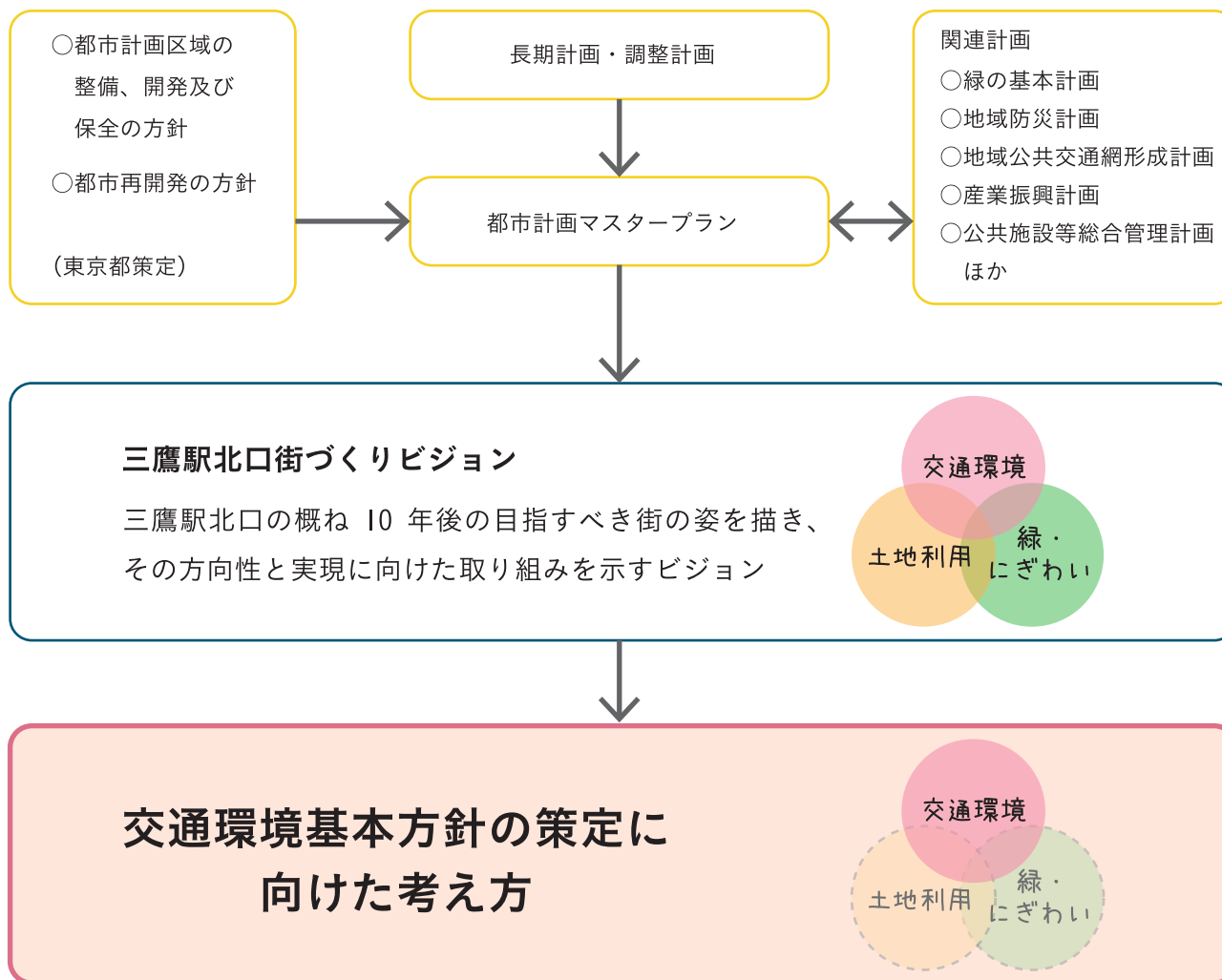
CONTENTS - 目次 -

- | | | |
|--|--|--|
| 1 交通環境基本方針の策定 --- p.01
に向けた考え方とは | 2 背景と目的 ----- p.02 | 3 街づくりビジョンに掲げる --- p.03
目指すべき街の姿 |
| 4 現状の問題点 ----- p.04 | 5 交通環境基本方針の --- p.07
策定に向けた考え方 | 6 今後の進め方(イメージ) ----- p.12 |

1 交通環境基本方針の策定に向けた考え方とは

「交通環境基本方針の策定に向けた考え方」とは、「三鷹駅北口街づくりビジョン（以下、「街づくりビジョン」）」に掲げる目指すべき街の姿の実現に向けた取り組みのうち、主に交通環境に関わる施策についての課題とその解決に向けた考え方をとりまとめたものです。

これをもとに、地域の方々と課題を共有し、今後の方針について議論していきます。



2 背景と目的

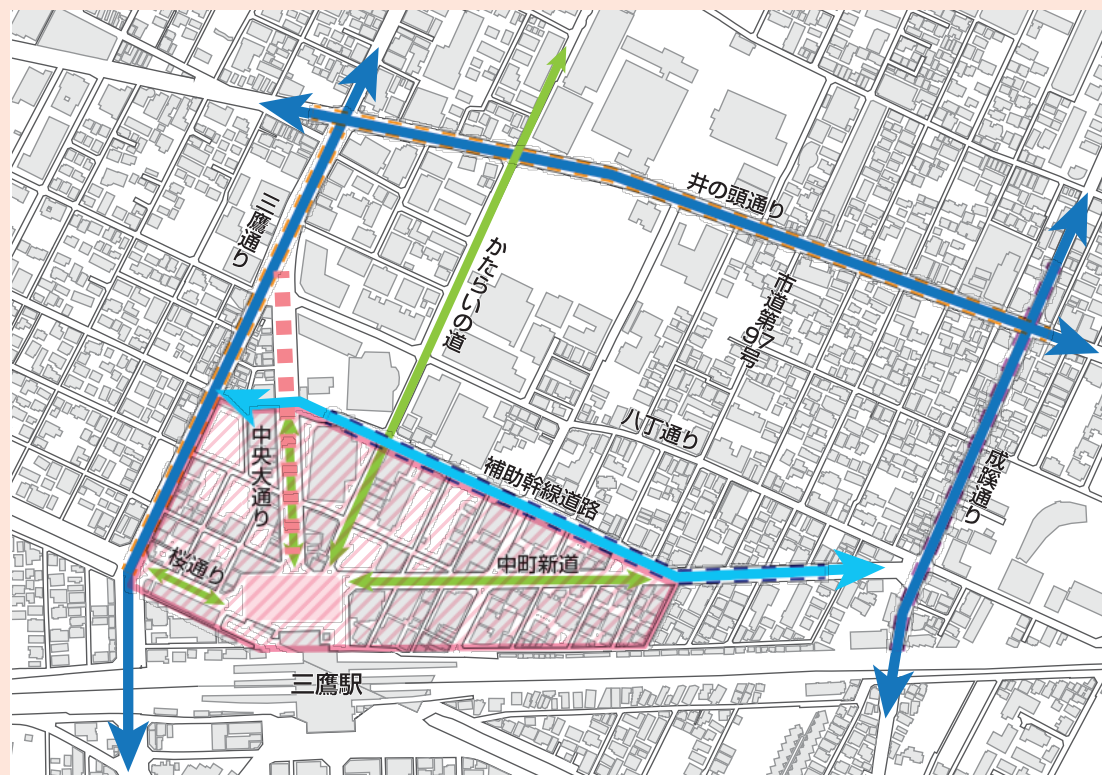
本市では三鷹駅北口駅前広場を戦後まもなくに整備し、あわせて接続する3つの都市計画道路を整備しました。また、近年では駅前広場のバリアフリー整備や駅と市民文化会館をつなぐかたらいの道の拡幅整備、自転車駐車場の整備などを進めてきました。

しかし、駅前広場は交通需要の増加などにより、交通結節点として必要な交通機能を満たせなくなっているほか、都市計画道路から駅前広場を通過する車両が存在するなど、様々な課題が生じています。現在、通過交通の迂回を促すため、三鷹駅北口地区補助幹線道路（以下、補助幹線道路）の整備を進めており、民間開発などに伴い道路用地の取得が大きく進んでいます。

補助幹線道路の整備により、東西方向の主動線を中町新道から補助幹線道路に切り替えることが可能になり、これまで中町新道から駅前広場を経由し、桜通りに抜けていた通過交通や、駅前広場に接続する路線の自動車交通量の抑制が期待されます。

補助幹線道路の整備にあわせて、街づくりビジョンの実現に向けた具体的な取り組みが求められています。「交通環境基本方針の策定に向けた考え方」は、今後、大きく街を変化させる具体的な取り組みの検討に向けて、地域の方々と、交通環境について課題を共有し、解決に向けた方針について意見交換していくためのたたき台とします。

〔対象エリア〕 検討の対象エリアは、「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」とします



凡例

- 外周幹線道路
- 通過交通の迂回道路
- 駅へのアクセス幹線道路
- 歩行者を中心とするにぎわいのエリア
- 歩行者動線の軸

自転車走行空間の考え方

- 広域的なネットワーク機能・駅への動線
- 広域的なネットワーク機能を補完する
- 駅への動線

3 街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿

(街づくりビジョンより抜粋)

目指すべき街の姿

住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街

～住む人、働く人が共に過ごす街として、将来にわたって活力を維持する持続可能な街を目指す～

交通環境の方向性と施策

方向性 快適に移動でき、安全で歩きやすい街

- ・補助幹線道路整備を契機とした新たな交通体系の構築により、安全で快適に移動できる交通ネットワークを形成します。「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」では道路空間の再配分などにより街のにぎわいを生む空間づくりにつなげます。
- ・駅前広場は、現況の課題を解決するほか、長期的な視点から、将来の交通機能の変化を捉え、質の高い駅前広場とするための拡張の可能性を検討します。

〈道路空間再配分イメージ〉



交通環境に関連する土地利用の方向性と施策

方向性 企業と周辺住宅が調和する街

- ・商業施設の連なりを誘導し、街のにぎわいや活力につなげます。
- ・三鷹駅北口にふさわしい市有地の活用を検討します。中町第1・第2自転車駐車場では、その機能を確保しながら産業振興やにぎわい創出、駅前広場拡張の代替地などについて多角的に検討し活用を図ります。

〈企業と周辺住宅の調和のイメージ〉



交通環境に関連する緑・にぎわいの方向性と施策

方向性 玉川上水の豊かな緑のもとににぎわいが生まれる街

- ・玉川上水とその周辺をにぎわいや居心地の良さを創出する拠点と位置づけ、文化資源や豊かな緑など地域固有の資産を活用し、潤いのある空間や環境を創り出します。
- ・街に関わる人たちの連携を進めるために、公開空地や道路空間などのパブリックスペースを活用したにぎわい創出に向けた取り組みの展開を働きかけます。

〈にぎわいのイメージ〉



4 現状の問題点

【**交通環境**に係る問題点】・公共交通や歩行者の動線と、一般車両交通等の動線の錯綜
・駐停車スペースや、歩行者が通行・滞留する空間の不足



中町新道

【駅前広場に流入する多数の通過交通】

西へ向かう車両が成蹊通りから進入し、中町新道から駅前広場を經由して、桜通りへと通過しています。

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

井の頭公園や吉祥寺に繋がる経路ですが、自動車・歩行者交通量に見合った幅員構成となっておらず、歩行空間が不足しています。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍で平休閒わず朝夕の送迎車両などが路上駐停車しています。

桜通り

【豊かな緑と親水空間の散在】

玉川上水の緑・親水空間や桜並木は貴重な環境資源ですが、これらを生かした駅前広場や桜通りなどとの一体的な滞留空間が不足しています。

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

自動車・歩行者交通量に見合った幅員構成になっていません。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍では、平休閒わず朝夕の送迎や荷捌きなどの車両が路上駐停車しています。

中央大通り

【交通の集中による混雑】

公共交通や一般車両等の交通の集中や交錯により、駅前広場近傍で一時的な混雑が発生しています。

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

「三鷹駅北口のシンボルロード」にふさわしい歩行空間が不足しています。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍で平休閒わず朝夕の送迎車両や深夜帯のタクシーなどが路上駐停車しています。

かたらいの道

【歩車動線の交錯（歩行者動線の分断）】

かたらいの道へ向かう歩行者と中町新道から駅前広場に流入する自動車の動線が交錯しています。

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

地域内で最も歩行者数が多く、歩道幅員が不足しています。一方で、荷捌き車両があるものの自動車交通は限られており、自動車・歩行者交通量に見合った幅員構成となっておらず、歩行者軸にふさわしい滞留空間が不足しています。

駅前広場

【通過交通の流入】

西へ向かう車両が成蹊通りから進入し、中町新道から駅前広場を経由して、桜通りへと通過することで、広場内の交通流が圧迫されています。

【駐停車スペースの不足】

専用の一般車停車スペースがなく、右側停車など危険な車道内乗降が頻発しています。また、バスの動線上での停車によりバスの通行の阻害や、バスが正着できず利用者の乗降の負担につながっています。

また、福祉車両が安心して乗降できるスペースが不足しています。さらに、タクシープール、通勤・通学時間帯の乗降者数に対応したバス乗り場の数なども不足しています。

【車両動線の錯綜】

停車スペースへ向かう一般車両とバスやタクシーなどの動線が錯綜しています。

バスと一般車両等の進入路をそれぞれ分けて設けていますが、わかりにくく、誤進入が発生しています。

【歩車動線の交錯（歩行者動線の分断）】

駅からかたらいの道や中央大通りへの歩行者の経路と、車道が交差しており、歩行者動線が分断されています。

【滞留空間の不足】

災害時には帰宅困難者による混雑が懸念されるほか、雨天時はバス利用者の待機列などで混雑しています。災害時や雨天時のみならず、駅前らしいにぎわいにつながる人々の滞留や交流スペースが不足しています。

【将来を見据えた冗長性の欠如】

人口増加による駅利用者の増加や、自動運転化等の新技術の発展に対応できる余地がありません。



〔交通環境に関連する土地利用に係る問題点〕

・商業施設等の連なりが、低利用地等により途切れてしまう街並み

【高い住宅需要により進むマンション開発】

三鷹駅北口では、住宅需要が高く、集合住宅（延べ面積）は概ね 10 年間で約 2 倍に増加しました。駅周辺でのマンション建設は大規模になりやすく、児童・生徒数の急増による小中学校への影響のほか、商業・業務施設の都市機能が疎^{まば}らな街になることが懸念されます。

【沿道との連携不足】

業務地としての魅力を高めるため、街路の特性に応じた街並み形成が課題です。

【散在する低利用地】



〈中町第 1・第 2 自転車駐車場〉

対象区域内の 8.3% は駐車場等の低利用地となっています。まとまった低利用地は土地利用転換の可能性が高く、高度利用による、都市機能の集積や空地・緑地等の創出が期待されます。一方で、大規模なマンション建設に繋がる懸念があります。

中町第 1・第 2 自転車駐車場は市有地の平置き駐輪場として暫定利用されていますが、今後の施設整備に向けての検討や地域の方々との合意形成までの間、土地の持つポテンシャルを生かすために、より有効な利活用が求められます。

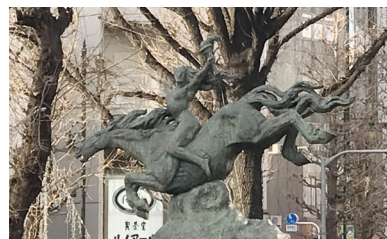
【自動車駐車場の散在】

駐車場の散在により、商業施設等の連なりが途切れています。また、自動車交通を呼び込んでおり、歩行者動線との交錯が懸念されます。

〔交通環境に関連する緑・にぎわいに係る問題点〕

・豊かな緑や文化資源とつながりを感じにくい広場や街路

【文化資源の維持】



〈世界連邦平和像〉

平和像、独歩の碑、玉川上水、かたらいの道といった地域の文化資源が継承されています。今後も地域で親しまれる文化資源であり続けることが求められます。

【公共空間の歩行者のための活用】

対象区域内の公共空地率が約 32% と高いことが特徴です。公共空地の有効な活用について、道路空間でのイベントや、歩道上にカフェセットを設置する社会実験を実施し、一定の需要や車いす・ベビーカー使用者の利用が確認されており、今後は働く人を含めたより幅広い利用が期待されます。

【自転車駐車場の散在、自転車の危険運転】

駅近傍の自転車駐車場により、自転車交通と歩行者動線との交錯が懸念されます。

民有地に設置された自転車駐車場があり、土地利用の転換により閉鎖される可能性があるなど、将来にわたる安定的な駐輪台数の確保を保障できていません。

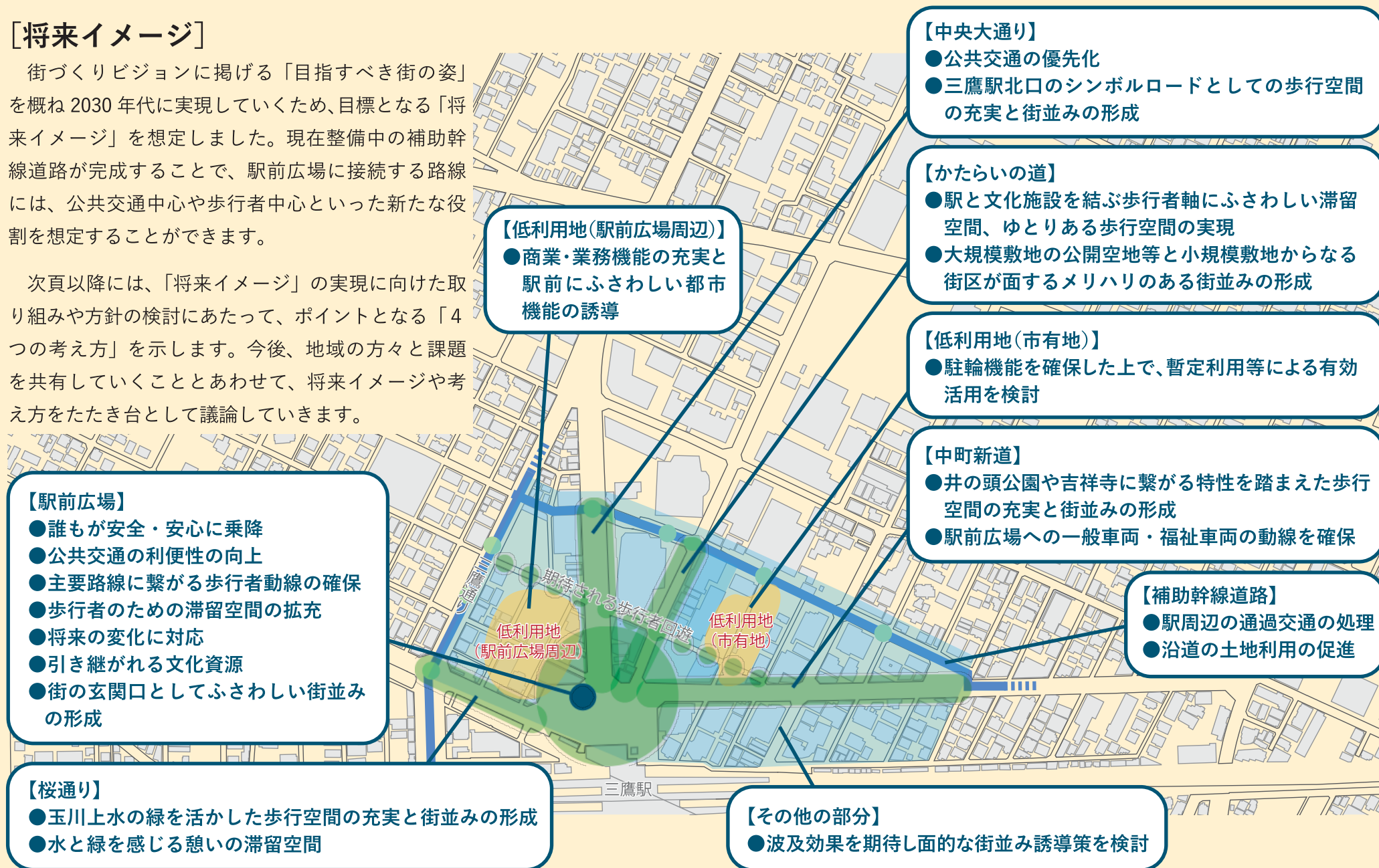
自転車の危険運転により、交通事故や公共交通の運行支障につながる懸念が懸念されます。

5 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

【将来イメージ】

街づくりビジョンに掲げる「目指すべき街の姿」を概ね2030年代に実現していくため、目標となる「将来イメージ」を想定しました。現在整備中の補助幹線道路が完成することで、駅前広場に接続する路線には、公共交通中心や歩行者中心といった新たな役割を想定することができます。

次頁以降には、「将来イメージ」の実現に向けた取り組みや方針の検討にあたって、ポイントとなる「4つの考え方」を示します。今後、地域の方々と課題を共有していくこととあわせて、将来イメージや考え方をたたき台として議論していきます。



[考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編]

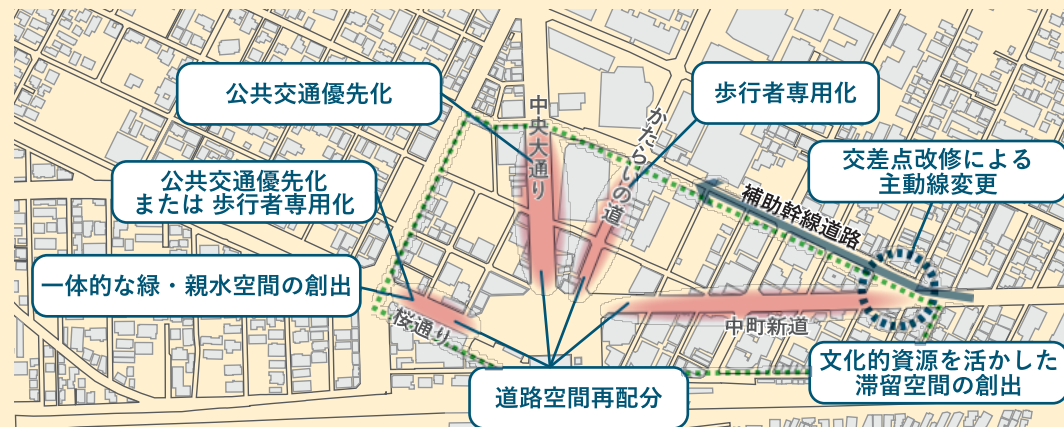
期待される効果

交通体系の再編（公共交通優先化や歩行者専用化）により

- ・路線や場所ごとに、公共交通や歩行者などの優先される交通モードを整理することで、錯綜や混雑を解消できます。
- ・補助幹線道路の整備により交通量を抑制し、交通量に合わせて、車道を縮小することで歩道が広がり、歩行者中心の街づくりを推進できます。
- ・災害時のほか、イベントや日常的な交流など誰もが居心地よく過ごすことができる滞留空間を創出できます。
- ・桜通りでは、玉川上水と一体的な緑・親水空間を創出できます。

実現に向けた課題

- ・地域の方々や交通事業者、各施設管理者の合意が必要です。
- ・荷捌き車両の対応や自転車交通などの周辺道路への影響について社会実験等を通じた検証が必要です。



〈交通体系、歩行空間、緑・親水空間の取組内容〉

[考え方2 駅前広場の2ロータリー化]

期待される効果

駅前広場の2ロータリー化
(公共交通と一般車両のロータリーをそれぞれ整備) により

- ・通過交通の流入を解消できます。
- ・広場内の動線がわかりやすくなり、車両の誤進入が解消できます。
- ・一般車両とバスの交錯が解消し、公共交通の安全な運行や定時性の確保に繋がります。
- ・東西に2つのロータリーを設けることで、駅からかたらいの道、中央大通りへつながる歩道が整備でき、車道を横断せずに安全に移動できます。

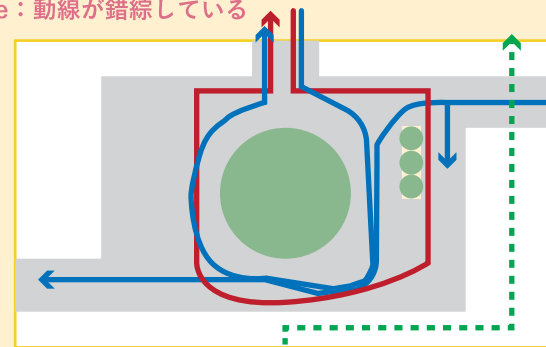
実現に向けた課題

- ・公共交通を優先する観点から、一般車両と福祉車両の迂回が必要であり、地域の方々の合意が必要です。
- ・バスやタクシー等の公共交通は駅舎からの近さ、福祉車両は安心して乗降できる環境に配慮が必要です。

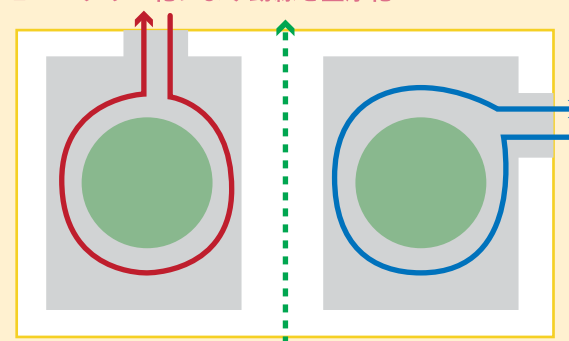
〈2ロータリー化概念図〉



Before : 動線が錯綜している

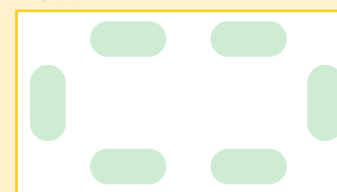


After : 2ロータリー化により動線を整序化

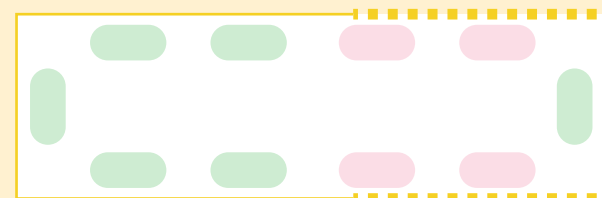


〈駅前広場の拡張概念図〉

Before : 乗降場が不足している



After : 敷地拡張によりバス・一般車・福祉車両・タクシーの乗降場を拡充



[考え方3 駅前広場の拡張]

期待される効果

駅前広場の拡張により

- ・一般車両の専用乗降場を設けることで、右側停車がなくなり安全に乗降できます。
- ・福祉車両の専用乗降場を設けることで、誰もが安心して乗降できます。
- ・バスやタクシーなどの動線が確保され、公共交通の安全な運行や乗降場への正着、定時性の確保に繋がります。
- ・バスやタクシーの乗降場の拡充により公共交通の高い利便性を維持できます。
- ・歩行者のための滞留空間が拡充できます。
- ・人口の増加や自動運転化などの将来の変化に備えることができます。

実現に向けた課題

- ・土地所有者等の協力が必要です。
- ・多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要です。

交通環境の課題を解決するためには、考え方1～3に示す方針を全て実施することが必要です。

〔考え方4 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり〕

期待される効果 沿道の街並み誘導により

- ・駅前広場及び主要4街路（中央大通り、桜通り、中町新道、かたらいの道）沿道については、道路再整備を契機として、街路の特性に応じた街並みを誘導します。
- ・主要4街路及び低利用地での取り組みにより、それらを繋ぐ歩行者の回遊動線が生まれることを期待します。
- ・その他の部分については、面的な街並み誘導策を検討します。

期待される効果 低利用地のまちづくりにより

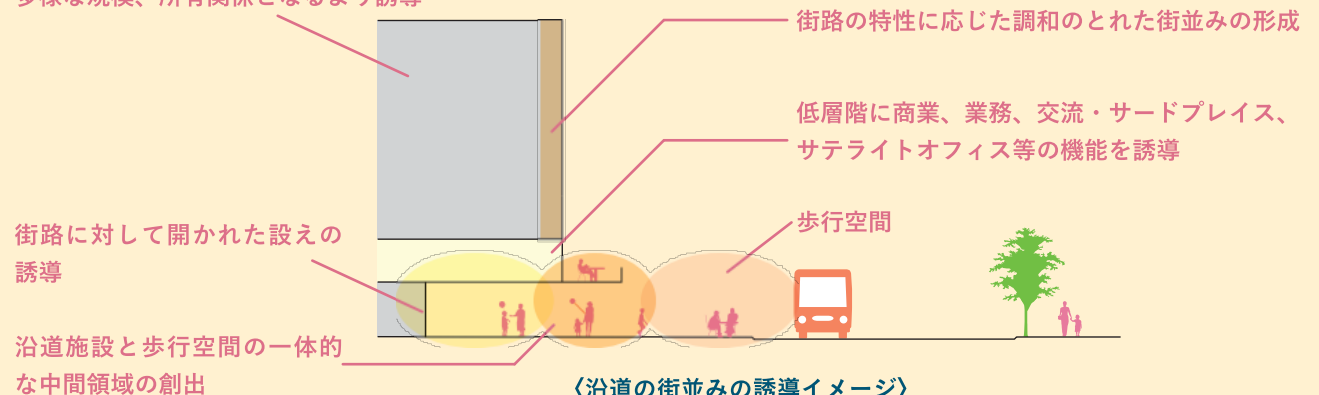
- ・駅前広場周辺の低利用地の多い街区においては、開発等の規模や手法に応じて、駅前にふさわしい都市機能等を誘導します。
- ・低層部に商業・業務施設を誘導し、商業地域としてのにぎわいと街並みを維持します。
- ・市有地については、暫定利用等による有効活用を検討します。

実現に向けた課題

- ・街並み誘導についてはルールを検討と地域の方々の合意が必要です。
- ・低利用の民有地については土地所有者等の協力が必要です。
- ・市有地については自転車駐車場機能の確保を前提とした検討が必要です。



住宅単一の用途となることを避け、住宅用途の部分も偏ったコミュニティとならないよう多様な規模、所有関係となるよう誘導



[その他あわせて検討すべき事項]

自転車駐車場の整備・適正な配置と自転車利用環境の整備

期待される効果

恒久的な自転車駐車場の整備・適正な配置（エリアの外縁部）、運用によって

- ・将来にわたって必要な駐輪台数を安定して確保できます。

期待される効果

自転車走行空間ネットワークをエリアの外縁部に整備することで

- ・歩行者と自転車動線の錯綜を解消し、歩行者中心の街づくりが推進できます。
- ・安全かつ快適な自転車利用環境を整備できます。

実現に向けた課題

- ・民間の附置義務自転車駐車場について隔地誘導等を検討することが必要です。
- ・利用体系の再編及び、効果的な管理・運営について検討が必要です。
- ・エリア内（特に駅前広場内）に進入する自転車への対応が必要です。（誘導方法や整備形態、安全利用啓発など）

自動車駐車場の外縁部への誘導、既存施設の有効活用

期待される効果

自動車駐車場をエリアの外縁部に誘導、既存駐車場の有効活用、目的に応じて各駐車需要へ対応することで

- ・駅近傍に散在する駐車場を減らし、歩行者中心の街づくりが推進できます。
- ・多数の路上駐停車を減らすことができます。
- ・歩行者動線の連続性を確保できます。

実現に向けた課題

- ・民間の附置義務自動車駐車場について隔地誘導等を検討することが必要です。
- ・荷捌き車両の協力が必要です。
- ・土地所有者等や地域の方々の合意が必要です。

史跡などの文化資源の継承

期待される効果

新たな駅前広場、駅周辺の動線の検討にあたり、文化資源の価値を再認識することで

- ・平和像、独歩の碑、玉川上水、かたらいの道といった地域の文化資源について、地域の方々と価値を再認識することで、新たな街並みの中で愛され、継承されていくことが期待されます。

6 今後の進め方（イメージ）

交通環境整備に向けたロードマップ及び検討体制を示します。

〈検討体制〉

関係団体による研究会

- ・三鷹駅北口で事業を営む商店会、法人会や、駅を利用する子育て世帯や高齢者等の地域団体、公共交通を担う交通事業者等が参加し、「交通環境基本方針の策定に向けた考え方」をたたき台として意見交換し、地域の方々の意向を取りまとめます。

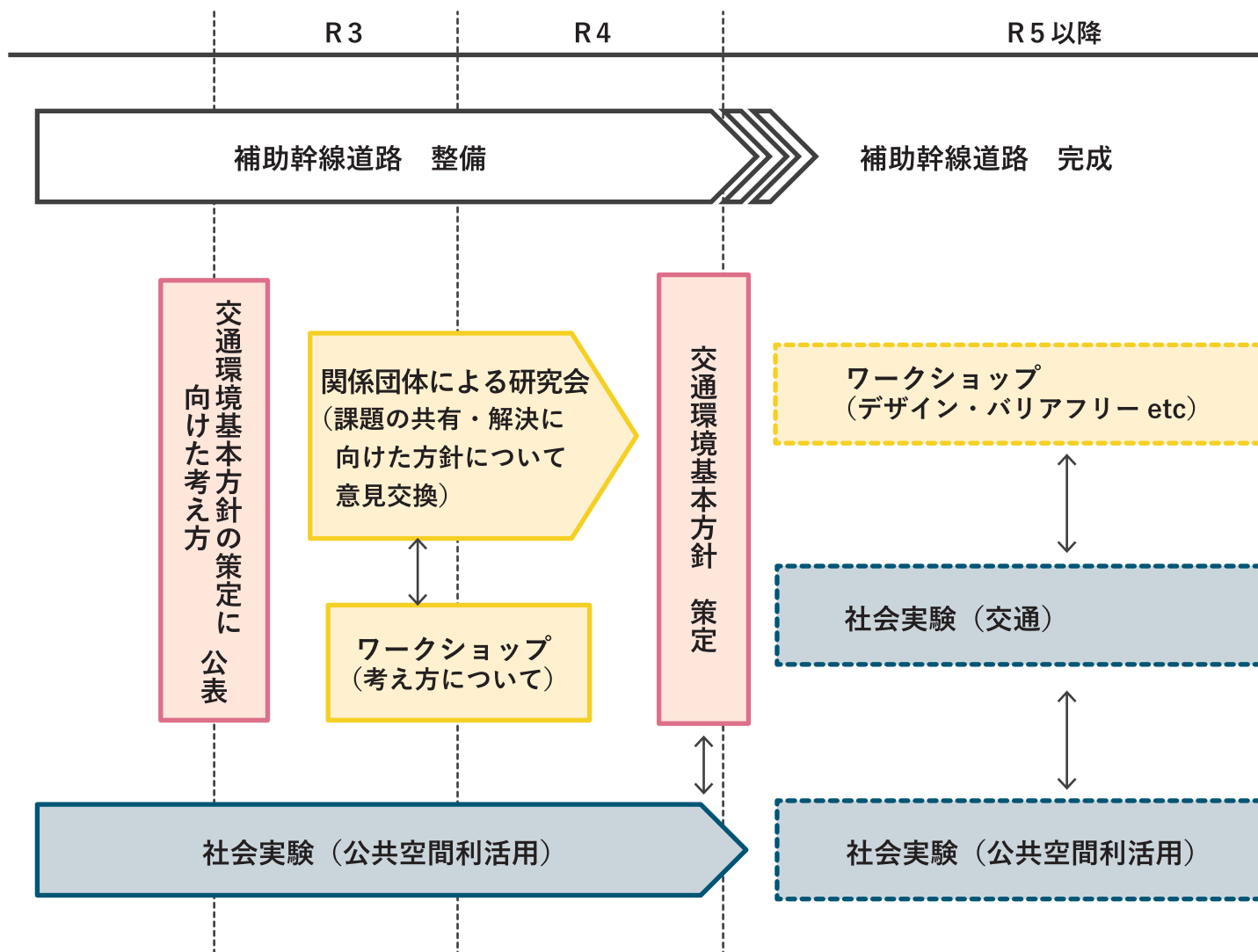
ワークショップ（考え方について）

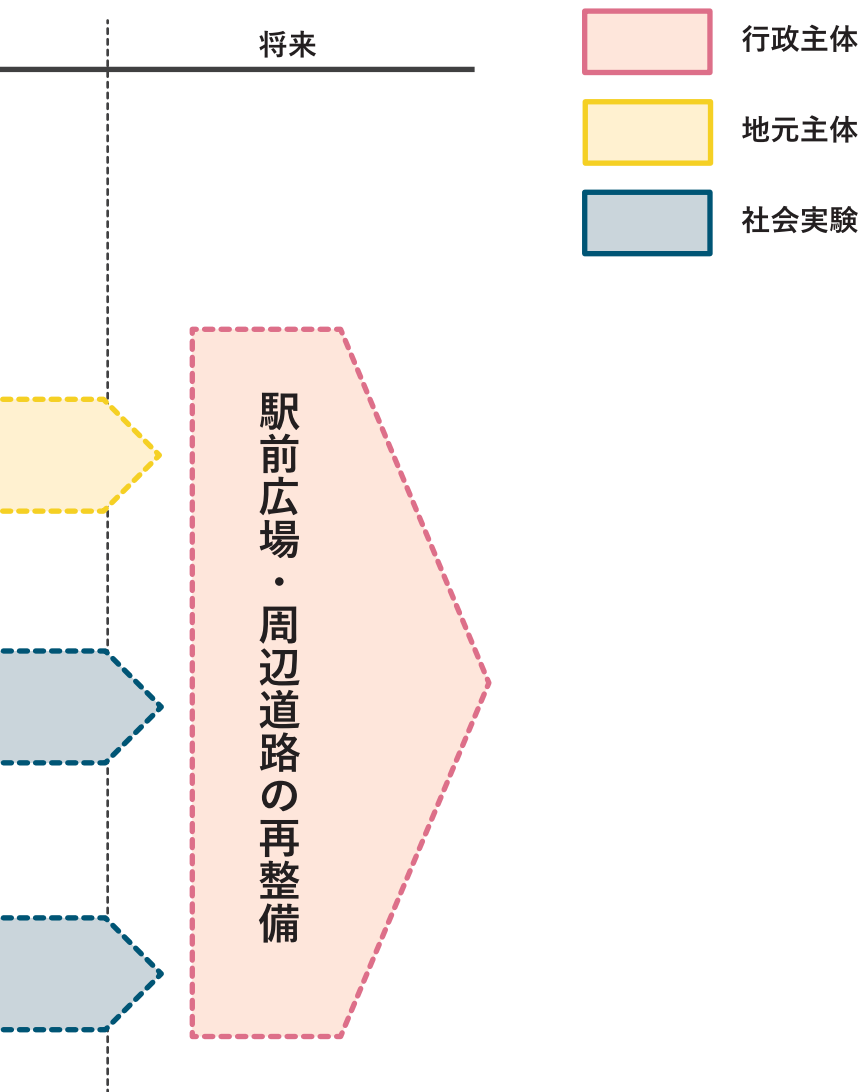
- ・「交通環境基本方針の策定に向けた考え方」について、駅周辺に関わる市民、ワーカー、企業等の多様な方々を対象に、情報発信し、自由参加型の意見交換により、広く意見を聴く場を設けます。

社会実験（公共空間利活用）

- ・公共空間利活用の社会実験を継続実施し、対象地域における道路管理や規制のあり方を検討する基礎資料とします。
- ・「交通環境基本方針」策定後は、公共空間利活用の常設化を目指します。

〈ロードマップ〉





三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方

発行

2021年3月

発行者

武蔵野市

〒180-8777 武蔵野市緑町 2-2-28

編集

武蔵野市都市整備部まちづくり推進課

TEL：0422-60-1872

三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方

発 行 2021 年 3 月