

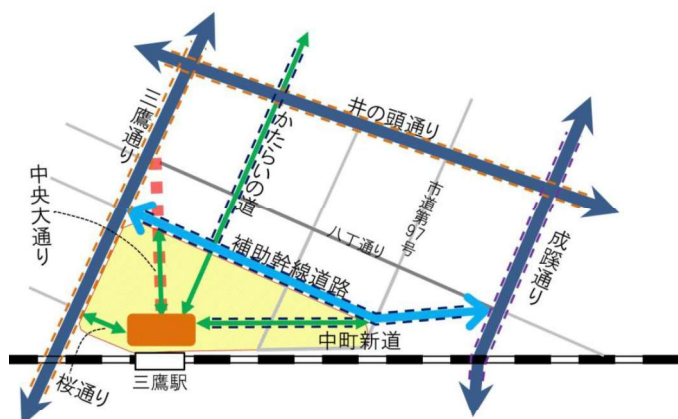
- 1 交通街づくりの目的・概要
- 2 検討プロセス
  - ・これまでの取り組み
  - ・これからの取り組み(今後の進め方、ワークショップの位置付け等)
- 3 「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」の概要

1

## 交通街づくりの目的・概要

### “自動車中心”から“歩行者中心”の駅周辺へ

- ✓ 街づくりビジョンに掲げる「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」の実現に向けた取り組みを進めています。
- ✓ 現在整備を進める補助幹線道路が完成すると地域の交通環境が大きく変化します。
- ✓ これを契機に、通過交通の流入などの問題を解決し、“自動車中心”から“歩行者中心”の空間への再整備（=ウォーカブルな街づくり）を目指していきます。



#### 凡例

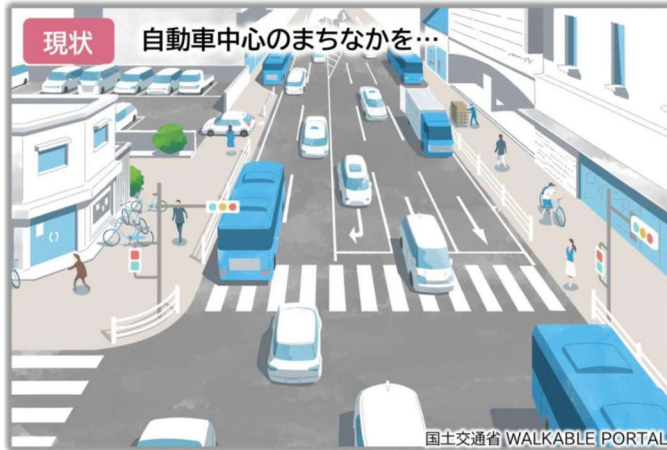
- ↔ 外周幹線道路
- ↔ 通過交通の迂回道路
- - - 駅へのアクセス幹線道路
- 歩行者を中心とするにぎわいのエリア
- 歩行者動線の軸
- 自転車走行空間ネットワーク路線
- ⋯ 広域的なネットワーク機能・駅への動線
- ⋯ 広域的なネットワーク機能を補完する
- ⋯ 駅への動線

2

# 交通街づくりの目的・概要

## “ウォーカブル”な街づくりとは？

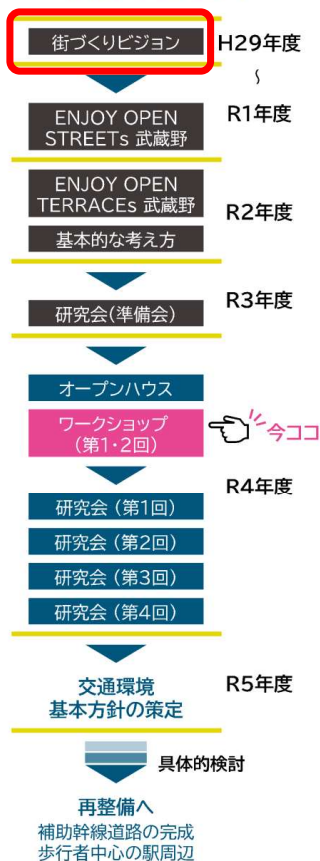
- ✓ “自動車中心”から“歩行者中心”の空間に変えることで、多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」街にすること。
- ✓ 将来にわたり活力を維持する持続可能な街づくりにつながります。



3

## 検討プロセス(これまでの取り組み)

### 検討プロセス



### ■三鷹駅北口街づくりビジョン



- ✓ 補助幹線道路の整備により、交通環境が大きな変化を迎える概ね10年後の目指すべき街の姿を描きました。

**住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街**

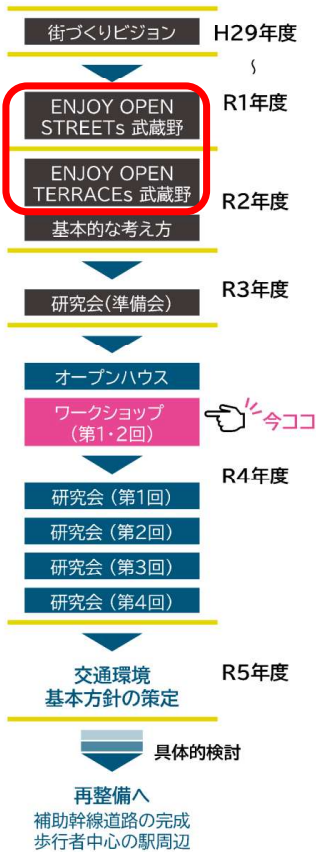
～住む人、働く人が共に過ごす街として、  
将来にわたって活力を維持する持続可能な街を目指す～

- ✓ 交通環境、土地利用、緑・にぎわいの3つの視点で実現に向けた取り組みを定めました。

4

# 検討プロセス(これまでの取り組み)

## 検討プロセス



## ■ 道路を活用した社会実験

### ✓ ENJOY OPEN STREETSs 武蔵野

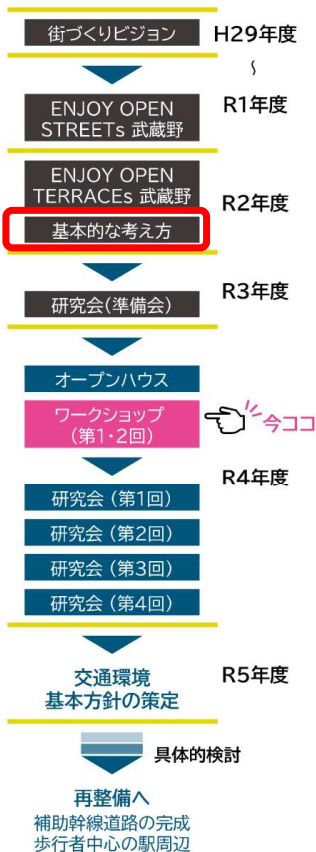


### ✓ ENJOY OPEN TERRACEs 武蔵野



# 検討プロセス(これまでの取り組み)

## 検討プロセス



## ■ 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

### ✓ 地域の方々と課題を共有し、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



### ✓ 目標時期は概ね2030年代 (10~20年後)

### ✓ ポイントとなる4つの考え方

- ① 交通体系の再編
- ② 駅前広場の2ロータリー化
- ③ 駅前広場の拡張
- ④ 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり





# 検討プロセス(これからの取り組み)

## 検討プロセス

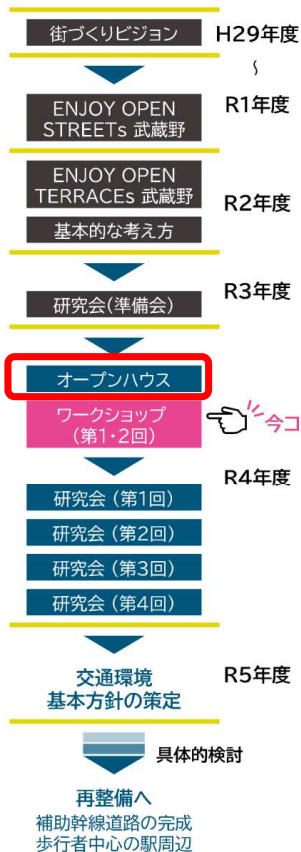


### ■今後の進め方

- ✓ 基本的な考え方をたたき台に検討を進めていきます
- ✓ 広く意見を聴く場として「オープンハウス」「ワークショップ」を開催します
- ✓ 関係団体の意見を聴く場として「研究会」を開催します
- ✓ 上記の意見を踏まえ、令和5年度に市で交通環境基本方針を策定する予定です
- ✓ 方針に基づき、再整備に向けた具体的検討を行います

# 検討プロセス(これからの取り組み)

## 検討プロセス



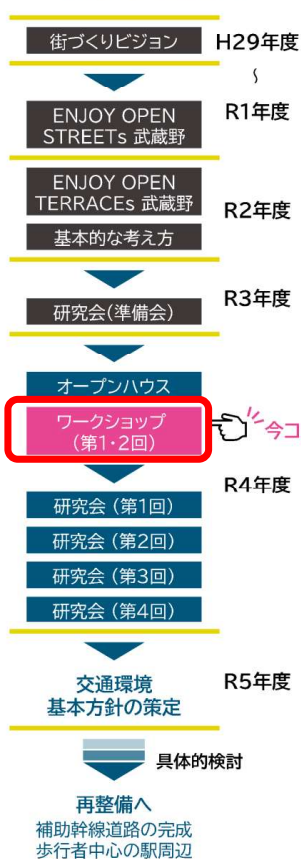
### ■オープンハウス(5/28開催)

- ✓ パネルを用いて取り組み状況等の情報発信や意見収集を行いました(来場者数約340人)
- ✓ ウォーカブルな街づくりに期待する声が数多く寄せられました



# 検討プロセス(これからの取り組み)

## 検討プロセス



## ■ ワークショップ (6/4・6/25開催)

本日

✓ 2日間を通したプログラム

1日目「三鷹駅北口にふさわしい交通街づくり」

2日目「実現化に向けた考え方」

✓ 基本的な考え方は行政の視点で整理したものです。より良い街づくりに向けて、住民やワーカー、学生など多様な視点から率直な意見交換をお願いします

✓ ワークショップの成果は、ニュースレター等により、広く情報発信していきます

9

## 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

### ■ 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

#### [ 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

#### [ 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



# 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

## [ 交通環境 に係る問題点 ] (例示)



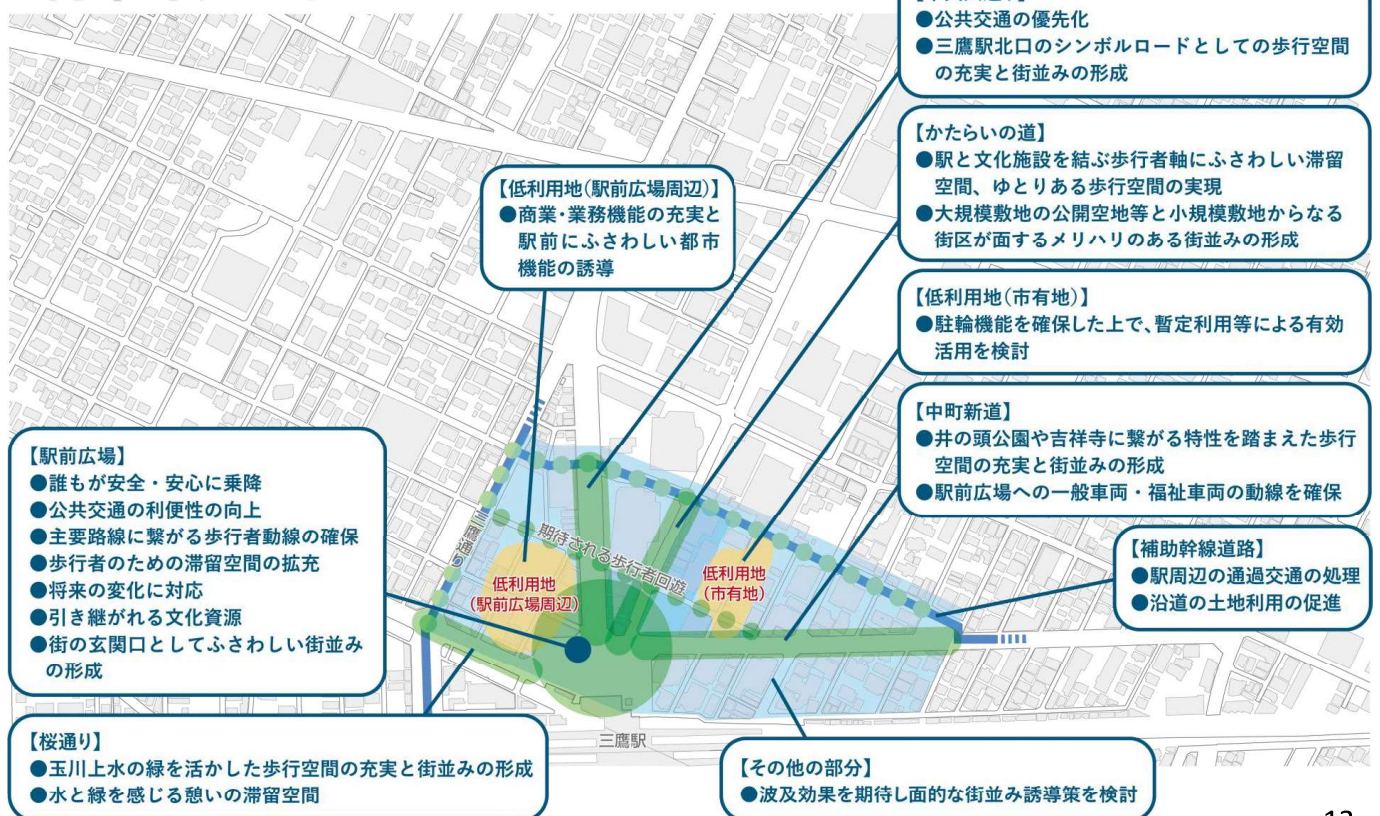
(錯綜する車両・不足する駐停車スペース)



(不足する滞留空間 ※ 駅入場規制時の様子)

# 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

## ■ 将来イメージ ~補助幹線道路完成後の概ね2030年代~



# 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

- 考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編
- 考え方2 駅前広場の2ロータリー化
- 考え方3 駅前広場の拡張
- 考え方4 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり

13

## 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

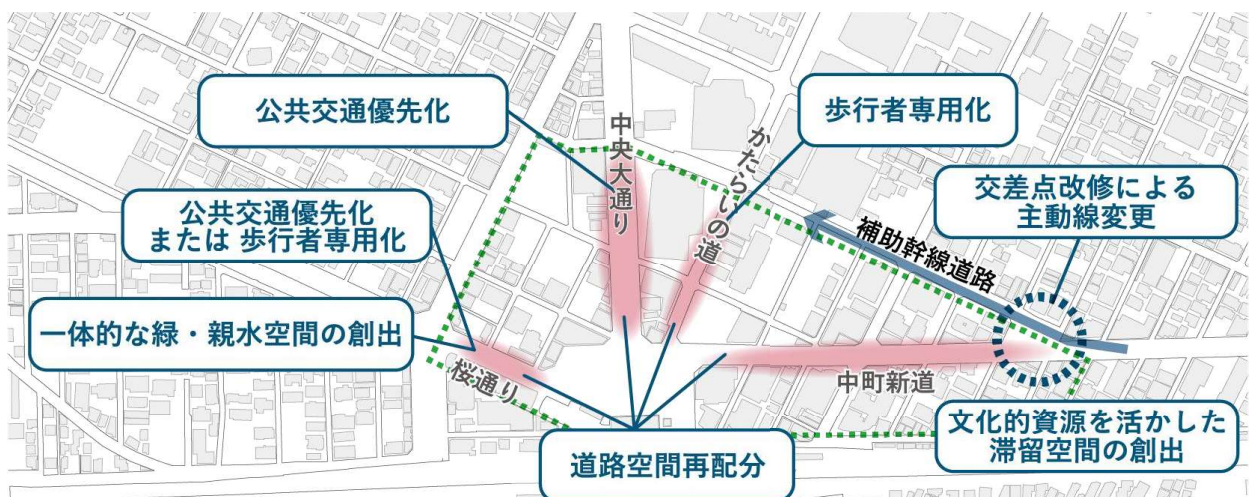
### 考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編

#### ■期待される効果

- ✓ 交通モードの整理による錯綜や混雑の解消
- ✓ 補助幹線道路の整備による交通量の抑制と合わせた歩行者中心の街づくり
- ✓ 居心地よく過ごせる滞留空間の創出
- ✓ 玉川上水と一体的な緑・親水空間の創出（桜通り）

#### ■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
- ✓ 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



〈交通体系、歩行空間、緑・親水空間の取組内容〉

14



## 考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編



15

## 考え方2 駅前広場の2ロータリー化

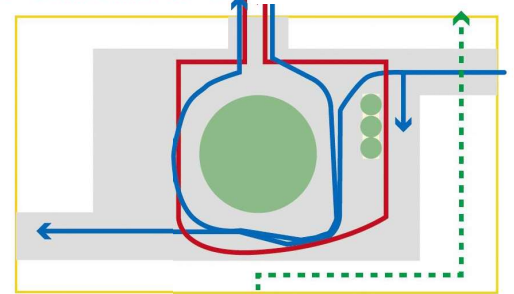
### ■期待される効果

- ✓ 通過交通の流入の解消
- ✓ 車両の誤進入の解消
- ✓ 一般車両とバスの交錯の解消
- ✓ 歩行者の安全な移動の実現

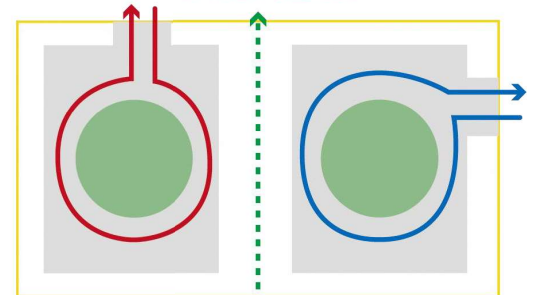
〈2ロータリー化概念図〉



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



### ■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
- ✓ 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

16



## 考え方3 駅前広場の拡張

### ■期待される効果

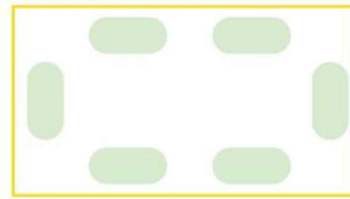
- ✓ 一般車両の安全な乗降
- ✓ 福祉車両の安心できる乗降環境
- ✓ 公共交通の安全な運行や定時性の確保
- ✓ 公共交通の利便性の維持
- ✓ 歩行者のための滞留空間の拡充
- ✓ 将来の変化に対応可能

### ■実現に向けた課題

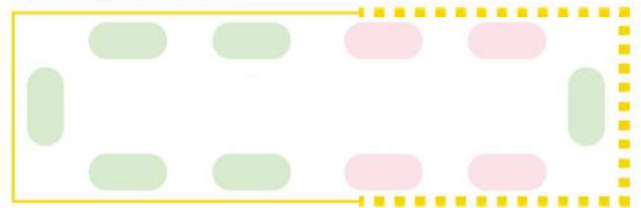
- ✓ 土地所有者等の協力が必要
- ✓ 多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要

#### 〈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

- ✓ 街路特性に応じた街並みの誘導
- ✓ 歩行者の回遊動線の創出

#### 低利用地のまちづくり

- ✓ 駅前にふさわしい都市機能の誘導
- ✓ 商業地域としてのにぎわいと街並みの維持
- ✓ 低利用の市有地の有効活用

### ■実現に向けた課題

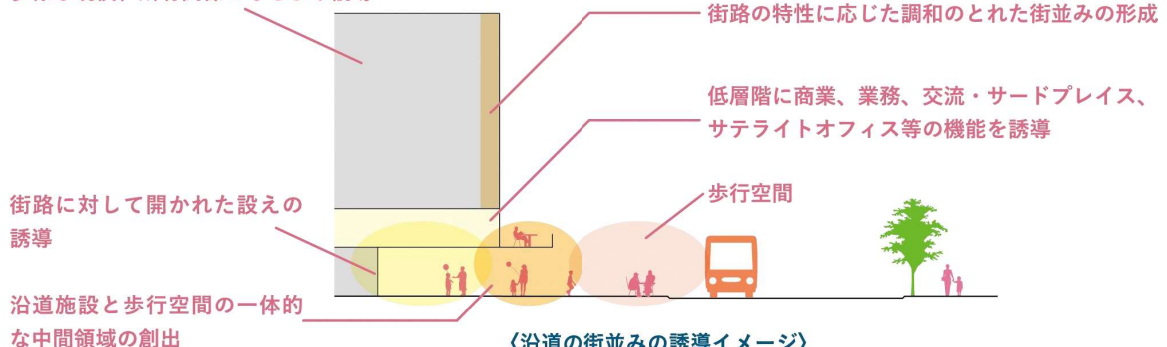
#### 沿道の街並み誘導

- ✓ ルールの検討と地域の方々の合意が必要

#### 低利用地のまちづくり

- ✓ 民有地では土地所有者等の協力が必要
- ✓ 市有地では自転車駐車場機能の確保を前提とした検討が必要

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



〈沿道の街並みの誘導イメージ〉

## 考え方4 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり

