

三鷹駅北口街づくりビジョン(案)に関する意見に対する見解書

- 意見募集期間 平成29年3月15日(水)～29日(水)
- 閲覧場所 まちづくり推進課、各市政センター、図書館、コミセン。市HPに掲載。
- 意見書 計16通

※内容により、1通のご意見の項目ごとへの分類、要約を行っています。
 ※「三鷹駅北口街づくりビジョン(案)」に関するご意見への対応を示しています。

項目	No.	意見	対応
方向性・目指すべき街の姿	1	方向性をより具体的に表現し、21世紀半ばや50年後など更に先を見据えた将来像を示してその道筋を示すものとしてはどうか。構成として、目指すべき街の姿は、方向性の後ではなく前ではないのか。	上位計画である武蔵野市都市計画マスタープランでは策定から20年後(2030年)の将来像を示しています。それを踏まえ、街づくりビジョンでは三鷹駅北口を対象範囲として、10年後の目指すべき街の姿を描くことで、より具体的な将来像と取り組みを示しています。構成については、現状と課題から、3つの視点ごとに方向性を整理し、目指すべき街の姿を導き出しています。
	2	対象範囲の周辺には住宅を中心とする市街地が広域に広がっており、暮らす人の多くが三鷹駅を中心とする生活関連施設を利用している。それら暮らす人の生活や健康、子育ての視点が欠落している。	街づくりビジョンにおける「住む人」には、対象地域内だけでなく三鷹駅北口周辺にお住いの子どもや子育て世代、高齢者の方々まで様々な世代の方が含まれています。バリアフリーの視点やゆとりある空間の整備、保育所等の施設の誘導など、「住む人」が生活し、過ごす街を目指していきます。
	3	目指すべき街の姿について、住宅地を特徴とする三鷹駅北口では、主人公は住民であり、住民主体の住環境と調和した駅周辺の街づくりをするべき。	武蔵野市は住宅都市であることから街づくりビジョンの対象範囲だけでなく中央圏に住む方々が過ごす街となっています。また、三鷹駅北口は住宅地であるとともに沿線における企業集積地になっています。地元企業による、緑地の創出など街づくりへの協力、地域のスポーツ・文化などへの取り組みなど、様々な地域貢献がなされており、働く方々が過ごす街となっています。そのため、目指すべき街の姿について「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」としています。なお、対象エリアは概ね商業地域となっていることから、業務集積と商業店舗の連なりを誘導し、住む人と働く人が集う持続可能な街を目指しています。
	4	三鷹駅南口の三鷹市の計画と連携を図るべきではないのか。	三鷹駅北口と南口は、それぞれの地域特性に応じた計画になっており、必要に応じて連携を図っていきます。
	5	将来人口推計や居住者の年齢、世帯構成の変化、空地・空き家の状況や見直しなどについてどう捉えているか。	平成28年4月に策定された武蔵野市第五期長期計画・調整計画の将来人口推計に基づき検討しました。なお将来人口推計では、30年後までの人口は概ね横ばいで推移すると推計されています。空き家については、今後空き家等対策措置法を踏まえ空き家総合対策計画(仮称)を策定する予定です。なお、街づくりビジョンは策定から概ね5年後に見直しを予定しています。
交通	6	歩道と車道の間に自転車レーンを設置し、カラー舗装してほしい。	武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画を踏まえ、交通管理者や道路管理者など関係機関等との連携を図りながら、自転車の走行空間整備を進め安全な交通環境の創出に努めていきます。
	7	自転車走行空間が示されていない。自転車と自動車の区分を明確に分けて自転車道を設置してほしい。	
	8	恒久的な市の自転車駐車を確保するために駅前広場の地下部分に設置してはどうか。またそのような考えはあるか。	自転車駐車場は、自転車の動線を踏まえた適正な配置とともに、公共交通や歩行者などが集中する駅直近から一定程度離れた外周部への設置が望ましいと捉えています。これまで、自転車等総合計画に基づき、自転車の駅周辺への乗入れ台数や自転車駐車場の収容台数など、利用実態を把握しながら整備を進めてきました。駅前広場の地下自転車駐車場については、費用対効果を含め総合的・多角的な視点から慎重な検討が必要と考えます。

交通	9	補助幹線道路以南の駅周辺エリアは、「歩行者中心」とどまらず「歩行者専用」の空間とし、公共交通を含め自動車の乗入れを原則禁止として、バスターミナル、タクシー乗降場などの交通広場機能については、三鷹通りに面する位置に民間開発の中で、建物の低層部に整備するなどして設けてはどうか。	歩行者空間や駅前広場機能も含め、新たな交通体系の中で検討します。検討にあたっては、駅利用者や地元商店会、企業と意見交換していくとともに、交通事業者や交通管理者と協議していきます。
	10	交通環境施策について、補助幹線道路開通による西久保コミセン通りへの車両の乗入れを懸念。車両(自動車)環境整備は車両を呼び込むことになり交通量が増える。	駅前広場へ進入する通過交通を外周幹線道路や補助幹線道路に誘導すると共に、周辺の生活道路への交通流入抑制に配慮するなど、外周幹線道路で囲まれる地域の交通体系を構築します。ご意見を踏まえ、第4章施策②に明記しました。
	11	三鷹通りと補助幹線の交差点では、直進を禁止し西久保への車の流入を抑制してほしい。	
	12	補助幹線から西久保1丁目に車が進入できないようにしてほしい。	
	13	バスの利便性に配慮してほしい。	
	14	駅前広場の拡張について、東京武蔵野シティFCのJリーグ入りなど交通需要の増加を想定して、人が集える場として拡張してほしい。	地域公共交通を担うバス事業者、タクシー事業者及び鉄道事業者等が相互に連携・補完し合うことは、持続可能な活力に満ちた地域社会の実現に必要な不可欠です。多様な主体が連携・補完することを前提に、利用者の利便性向上につながるよう、様々な角度から検討していきます。
	15	現在の駅前広場は、一定の改善がなされたとはいえ、依然として人だまり空間が不足しており、歩行者と自動車とが交錯し、双方にとって安全・快適とは言えず、20ページに示されている駅前広場の拡張イメージは、単に面積を広げて必要な機能を一箇所に集約配置しただけであり、歩行者と自動車とが交錯するという点で現状とあまり変わらず中途半端である。	
	16	駅前広場のイメージ図について、拡張面積が不確定で何も決まっていない段階でのイメージ図の掲出は慎重にした方が良いのではないか。また、車両と歩行者動線の整合性を検証して歩行者動線を正確に位置付けてほしい。	
	17	駅前広場にある樹木、平和像、高さ制限を守りつつ駅前広場の拡張を図るのは難しいのではないかと。	
	18	駅前広場は、災害時に鉄道利用者の一時滞留スペースとして確保する必要があり、防災拠点としての機能及びスペースの確保が必須。平和像は、思い切って移設して市民が身近に見られ、待合せ目標として利用できるようにしてほしい。	
	19	駅前広場のタクシープールの位置と乗場までの動線を見直してほしい。平和像のある島の縮小や移設などにより、ロータリー内の車両動線を見直してほしい。	
20	駅前広場のロータリー(平和像や樹木)、独歩の碑を壊したり、移動しないでほしい。歩道橋や立体交差をつくらないでほしい。		
21	バリアフリー化に配慮して、根上りなどにより歩行に支障が出やすいのでインターロッキングブロック舗装としないほしい。		
		駅前広場については、P.20に掲載したイメージ図に捉われず、駅前広場の交通需要の変化への対応、イベントや交流、災害時に人が集うスペースとなるような多目的な空間など、駅前広場に必要機能とともに、拡張の可能性や手法について今後研究していきます。 また、駅前広場の機能整備や拡張時の検討の際には、タクシーを含めた公共交通が担う役割や利用者の利便性などに配慮し、車両と歩行者の動線について検討します。	
		これまで、景観や環境浄化、地域の様々な要望がある中で、インターロッキングブロック舗装をはじめとした様々な舗装材を使用してきました。整備にあたっては、バリアフリーや景観に加え、地域性、維持管理、管理面などの観点から利用者の安全性や利便性などを考慮し、根上り防止対策を行うなど、舗装材を含めた整備内容について検討していきます。	

土地利用	22	三鷹駅の北口と南口で、土地の高度利用の考えが異なり、今後土地の時価評価額に差が生じるのではないか。	三鷹駅北口のゆったりとした雰囲気を維持し、駅周辺の良好な住環境と働きやすい環境とを保護することで、街の魅力向上につながると思います。建物の高さは、区域内の適切な土地利用の誘導と周辺環境に配慮することを基本的に高度地区に則したものとしています。
	23	市街地再開発などにより、優良で大規模な民間開発を誘導し、地域に必要な都市基盤や高齢者が住みなれた地域で安心して暮らせるようなサービス付き高齢者向け住宅、駅近傍の保育所などの整備などを条件に、歩いて暮らせるまちづくりに寄与する超高層マンションの建設を認めても良いのではないか。	
	24	駅前では高さ制限を100mとして、開発投資しやすい環境作りをするべき。	
	25	マンションデベロッパーが取得した土地における開発について、三鷹通りの東側の高さ制限を、もう少し東側に後退してはどうか。道路側は低層階の商業施設が並ぶ商業スペースとして業務地を設けて、個人事業者を誘致しにぎわいを創出してはどうか。ただし、仮設のイベント広場を重視することはリスクがあり、季節天候に左右されないイベントスペースを検討するべき。また、保育所は設置できないか。	周辺の住環境に配慮し、高度地区に則した土地利用を進めていきます。地域ごとの高さ制限については、実情に基づく地域からの提案により地区計画などを定めることで、よりきめ細やかに高さ制限を変更していくことが考えられます。公園や保育園、低層階の店舗については、まちづくり条例に基づき開発事業者の協力のもと施設の充実を促します。
	26	人口減少社会で維持していける街を目指すべきであり、大型の建物はいずれお荷物になるのではないか。	
	27	住宅地に近い商業地域の高さ制限など、周辺環境への悪影響を軽減するよう個別に審査・許可するルールを作してほしい。	
	28	大規模な敷地を利用している地元企業が今後も継続することを前提としているが、市はどのように捉えているのか。	
	29	単に企業誘致を進めるのではなく、企業に対して地域貢献を求めることもあわせて必要と考える。企業による地域貢献度合いは少ないと感じている。企業がまちづくりへの協力や地域貢献を行うことを条件に、市税の軽減措置を講じるなどしてもいいと思う。	
	30	中央図書館が遠いため、図書館や図書室を三鷹駅北口の近くに欲しい。武蔵境のように館内にカフェがあるとより良い。	現在のところ移転計画などについては伺っていませんが、企業が今後も立地し働きやすい街を維持・誘導していくため、特別用途地区などの導入について検討します。
	31	例えば自転車駐車場の地下化、バスターミナルの中町第1・第2自転車駐車場への移設などについて検討してほしい。	
	32	中町第1・第2自転車駐車場は、採算性の高いものが望ましく、宿泊施設を併設する武蔵野の湯、図書館、室内運動施設などが良いのではないか。自転車駐車場の利用者は西東京市民が多いので、お金をおとすような施設があると良い。	
	33	中町1丁目のマンションディベロッパーが取得した土地に関して、高さ制限を超える建築が行われないよう事業者・市・地域住民との説明会を開催してほしい。	
	34	三鷹通りと中央大通りに挟まれた三角地帯の開発について、高層化に対し恐怖感がある。高層部は事務所利用などが望ましい。スーパーの撤退は生活への支障となり、食料品・生活消耗品を扱う良質な商店を誘致してほしい。	今後立地する企業を含め、地域貢献の方法などについて企業と調整していきます。
			中町第1・第2自転車駐車場を含めた市有地や公共施設については、平成29年2月策定の「公共施設等総合管理計画」やその関連計画を踏まえ、地域のニーズをお把握し、必要な機能とその整備や管理・運営の手法やコストなどを含めて多角的に検討していきます。
		当該土地の開発計画について、大規模開発基本構想の届出では、高さ制限以内の開発が予定されています。今後、まちづくり条例の手続きの中で事業者による説明会も開催される予定です。(なお、当該開発における市との事前調整において、地域に必要な公共公益施設等について協議を行っています。)	

緑・にぎわい	35	駅前の空間について歩行者中心の考え方に賛同するが、三鷹駅北口ならではの特色ある空間づくりを目指して欲しい。	玉川上水を始めとする豊かな緑や、駅前広場の空の広がりを特色として捉え、活用していきます。玉川上水を緑と文化の資源として活用し、桜通りの整備に合わせた地区計画などの沿道ルールづくりを促すなど、地域と話し合いながら土地利用や景観まちづくりを進めていきます。
	36	かたらいの道にもっと植樹をすれば、ビル風の緩和、夏は木陰道となり良いのではないか。	
	37	緑地帯を駅前周辺と住宅地の境界線に作ればよいのではないか。	
	38	緑が多く、安らぎのある落ち着いた街である良さを失わないようにしてほしい。	
	39	美しい街づくりについて、市の入口として玉川上水を緑と文化の資源として活用することをお勧めする。玉川上水の入口にも相当する商店を戦略的に撤退させる必要がある。美しい街作りの要となるのは「色」の統一であり、景観ガイドラインを充足させ、それを盾に行政は業者と闘って欲しい。ゾーン毎に基調となる色を設定することも必要。	
	40	建物の屋外広告物や自販機などの色を規制し、景観向上を図るべき。	
	41	屋外広告物などの色や大きさを規制し統一のとれた駅前広場にしたい。	
	42	にぎわいについて、吉祥寺の様な「喧噪」をイメージしているのではと懸念しており、地元で静かに生活したい者としては「にぎわい」は不要。	三鷹駅北口での「にぎわい」は、地域の特性を活かし、住む人、働く人による知的交流や活動を基本とするにぎわいを目指しています。「にぎわい」のイメージが伝わるよう、ご意見を踏まえ修正しました。
	43	マルシェやアートイベントは街が「汚れる」元であり、場所を限定し、西久保から離れた所としてほしい。	
	44	駅周辺を荻窪のように商店街としてほしい。	
45	静かで落ち着いた雰囲気似合う駅前であり、日常的にはこのような雰囲気を維持し、折々にイベントなどでにぎわいを作った方がメリハリがつき街の活性化につながるのではないか。		
46	商業施設を誘致せず、生活に必須の商業施設+αでよい。		
47	外から人が来ることで喧騒な街になってしまうことを危惧しており、マルシェやイベントは場所を限ってほしい。		
48	駅前広場全体をガラスの大屋根で覆えば、歩行者にとって快適な空間となるだけでなく、天候に左右されずにイベントなどを開催できるなど、にぎわいの創出にも寄与するのではないか。	イベントや交流のためのスペース、災害時に利用できる多目的な空間の確保など、将来を見据えて駅前広場に必要な機能について研究を進めます。	
49	交番横の空き地で音楽ステージのようなものがあると良い。		
50	玉川上水景観基本軸をしっかり活用し、高さ制限を10m、建物や看板の色を規制してほしい。	東京都景観条例及び武蔵野市景観ガイドラインによる景観まちづくりや地域ルールの策定を促していきます。	
手続き	51	ビジョン案の公表から説明会まで時間が短すぎる。パブリックコメントの期間も短い。	街づくりビジョンの検討にあたり、平成28年春・秋の意見交換会、関係団体ヒアリング、意見募集期間中の説明会などを開催し、一定の手続きと時間をかけて策定を進めてきました。今後も街づくりビジョンの実現に向けて、地域と意見交換を行い進めていく予定です。

その他	52	若い人が起業できるよう、不動産テナント料についても制限をかけることができないか。若い人が住み、商売できる街を三鷹で実験できないか。	テナント料について市が制限することはできません。創業支援について引き続き実施していくとともに、働く環境づくりなどについて産業振興計画の改定などの中で検討していきます。
	53	駅の改札を降りたところに、右・武蔵野市 左・三鷹市と明示してほしい。	標示板を管理する鉄道事業者にお伝えします。
	54	コミセンのようなものはサラリーマンが使えなく、これ以上必要はない。サラリーマンの意見を聞いてほしい。	街づくりビジョンの検討において、周辺企業や意見交換会などにより地域で働く方々のご意見を伺ってまいりました。今後も引き続き働いている方々のご意見も伺いながら進めてまいります。ご意見を踏まえて第5章「実現に向けて」をわかりやすく修正しました。
	55	三鷹駅を人々が通過するだけの駅としたくない。	人々が三鷹駅北口で心地よい時間を過ごせるよう、玉川上水などを活用し空間形成を図ります。
	56	子どもが遊べるスペースが欲しい。「無印良品」「ユニクロ」「赤ちゃん本舗」を誘致してほしい。保育園があると助かる。地方出身者が多いので、親や友人が宿泊できるホテルがあると良い。	開発事業による具体的な店舗や用途については、開発事業者が事業性や地域のニーズを加味して選定しますがご意見は事業者にお伝えします。公園や保育園、低層階の店舗については、まちづくり条例に基づき開発事業者の協力のもと施設の充実を促します。
	57	路面店のスーパーマーケットを残して欲しい。	
58	住民の生活が豊かになるような複合的建物(ランドマーク)的な建物が駅近くに欲しい。(文化施設、スーパー、レストラン、カフェなど)		