

会 議 録

会 議 の 名 称	三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた研究会（第2回）	
開 催 日 時	令和4年9月29日（木） 開会時刻 午後2時00分 閉会時刻 午後4時00分	
開 催 場 所	武蔵野市役所 412 会議室	
出 席 者 *はオンライン参加	研究会 構成員	
	保田 暢彦 東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 三鷹駅 駅長 古川 豪 関東バス株式会社 武蔵野営業所 所長 信田 健一 関東バス株式会社 武蔵野営業所 副所長 市川 篤 西武バス株式会社 上石神井営業所 副所長 鶴本 和則 西武バス株式会社 滝山営業所 副所長 千田 裕 一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部 顧問 早川 友紀 社会福祉法人 武蔵野 ワークセンター大地 施設長 菅原 誠治 公益財団法人 武蔵野市子ども協会 事務局長 臺 孝之 三鷹駅北口商店会 会長 羽鳥 光明 武蔵野市中央地区商店連合会 会長 園部 一之 八丁商和会 阪本 卷子* 公益社団法人 武蔵野法人会 課長	
	アドバイザー	
	大沢 昌玄 日本大学 理工学部 土木工学科 教授	
	オブザーバー	
	警視庁 武蔵野警察署 交通課 武蔵野市 都市整備部 道路管理課 武蔵野市 都市整備部 交通企画課	
	欠 席 者	社会福祉法人 武蔵野市民社会福祉協議会
	議 題	1 はじめに 2 研究会（第1回）の振り返り・アンケート結果について 3 考え方2・3 駅前広場の2ロータリー化・拡張について 4 その他連絡事項
	事 務 局	まちづくり推進課

発言者	発言の要旨
	<p>三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた研究会（第2回）</p> <p>1 はじめに ～事務局より挨拶～</p>
<p>A 構成員</p> <p>B 構成員</p> <p>C 構成員</p> <p>D 構成員</p> <p>E 構成員</p>	<p>2 研究会（第1回）の振り返り・アンケート結果について ～事務局より、資料1を説明し、その後意見交換～</p> <p>研究会（第1回）の振り返り（将来イメージ・現状の問題点・考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編）について</p> <p>交通体系の再編に伴い、エリア内の枝道への通過交通の進入が懸念されることから、それらの道路の安全対策についても検討してほしい。</p> <p>また、ロータリー部分が拡張されて良くなるだけでなく、エリア外の周辺地域への影響やにぎわいの向上等の波及効果にも配慮のうえ、検討をお願いしたい。</p> <p>公共交通優先化と歩行者専用化は非常に良いと思うが、枝道の対策をしっかりと行わないと、歩行者専用化と公共交通優先化が活かせなくなってしまう。ぜひ検討していただきたい。</p> <p>前回の振り返りと基本的な考え方へのアンケート結果を踏まえると、三鷹ビジョンに掲げられている通り、補助幹線道路の整備による交通環境の変化や、交通体系の再編を契機に、駅前広場への通過交通や自転車の通行を抑制し、歩行者を中心としたにぎわいのエリアを創出するべきであると思う。</p> <p>福祉交通の確保やエリア内に進入する自転車への対応に配慮したうえで、エリア内での交通手段の優先度は、歩行者と公共交通を自家用車よりも高く位置づけて検討してはどうか。</p> <p>道路毎の役割や機能について、道路特性や駅前広場との接続関係等を総合的に勘案すると、基本的な考え方に示されているように、中央大通りを公共交通優先化、かたらいの道を歩行者専用化、桜通りを公共交通優先化もしくは歩行者専用化、中町新道を一般車の駅へのアクセス路線化を基本案として検討するのが良いと思う。</p> <p>「歩行者に優しいまち」ということで、店舗等に課されている附置義務の駐輪場や駐車場を外縁部に集約化や誘導することができれば良いと思う。自動車については、既存駐車場の活用も行うことで路上駐車等の解消にもつなげられるのではないかな。</p> <p>ニュースレター第2号のアンケート回答者の年齢層はどれくらいか。</p> <p>アンケートの回答は共感できるものが多く、武蔵野プレイスの前の広場（境南ふれあい広場公園）はイベントをするのに非常に良いと感じている。中央線ビールフェスティバルでは人が溢れていた。あのような広場が三鷹駅北口にもほしい。他の回答では「駐輪場の用地を菜園＋堆肥舎＋広場とするような新しい駅前広場の在り方を望んでいる」とあり、地下などに駐輪場が移動し、地上部には広場として人が集まり、にぎやかになる空間があれば良いと思う。アンケート回答者も着眼点は同じかと思う。</p> <p>先日の三鷹駅北口のお祭りの時には、多くの人が集まり、とてもにぎわって</p>

	<p>た。その際に、皆さんは焼き鳥等を買ってどこで食べているのだろう、と疑問に思った。やはり駐輪場のところはゆったりと楽しんで食べながら遊べる空間になるのが良いと感じた。</p> <p>事務局 ニュースレター第2号のアンケート回答者の属性は、男性4名、女性3名、20代が3名、30代が2名、40代と50代が各1名である。</p> <p>F 構成員 中央線ビールフェスティバルは2018年から開催しているが、コロナ禍で2020年、2021年はリアルイベントとして開催できなかった。今年は開催でき、コロナ禍前よりも参加者や売り上げが多かったようだ。また、飲み足りなかった人が周辺の商店街に流れ、そこでも利益があったと聞いている。</p> <p>最初は「コロナ禍なのに大丈夫か」という不安な声も地域にあったが、結果的に参加者の回遊があり、街にもプラスになったようだ。三鷹駅北口のお祭りも非常ににぎわっており、参加者が余裕を持って楽しめるスペースがあることが重要だと思った。</p>
<p>B 構成員</p> <p>E 構成員</p> <p>B 構成員</p>	<p>3 考え方2・3 駅前広場の2ロータリー化・拡張について ～事務局より、資料2を説明し、その後意見交換～</p> <p>考え方2 駅前広場の2ロータリー化について</p> <p>朝の三鷹駅北口は一般車もバスも入ってくるため、駅前広場内の動線錯綜や、それに起因するトラブルが多く見受けられる。例えば、一般車の運転手同士で喧嘩して警察が介入することも起きている。ぜひ解消する方向で検討していただきたい。</p> <p>平成29年に駅前広場北東部の横断歩道でムーバスが歩行者と接触し大きい怪我をさせてしまう事故があった。この横断歩道における歩行者と車両の動線交錯の問題解消を望む声は多い。そのため、歩行者と車両の動線が分かるといのは非常に良く、事故を避けられる。錯綜する交通動線の整序化と、主要な歩行者軸であるかたらいの道や中央大通りへの一体的な歩行空間の形成の双方を信号制御に頼ることなく実現するための解決策として、2ロータリー化は合理的である。</p> <p>中町新道からロータリーを通過する一般車は、誤ってバス専用エリアに入って警察にキップを切られるケースも多い。</p> <p>バス専用エリアへの一般車の誤進入を解消する観点からも構造的に分離し、進入路がわかりやすくなる2ロータリー化で検討していただきたい。</p> <p>現在、ロータリー内でバス会社とタクシー会社との間で取り決め等はあるのか。時間帯によるバス台数や待合場所を踏まえ、どのようにバスを迂回させているのか。</p> <p>私も2ロータリー化で動線を整理できれば非常に良いと思うが、現状良く運用していると思う。</p> <p>朝についてはルールがある。着停・停車場所と待機場所を取り決め、できる限り問題にならないようにしている。現在は、朝のピーク時間帯に約1分間隔でバスがロータリーに進入し、約2分間隔で出発するバス停もある等、非常に混雑している。駅前広場の拡張にも関係するが、現状、降車スペースは2台分しかない。運行ダイヤの間隔が空いていても、信号の関係で連なることもあり、降車スペースが溢れることもあ</p>

る。

特に、道路が渋滞していた状況から、急に渋滞が解消すると運転手は「遅れていた
ので早く行かないと」という気持ちになり、ロータリーにバスが集中してしまうこと
もある。一度に8台くらいのバスが入ってきて、一般車にも迷惑を掛けてしまう形に
なってしまったこともある。

事務局

一般的に駅前広場を計画する場合におけるバスの出発頻度の目安は「5分間隔（1
時間で12台を捌く）」である。2分間隔はその倍以上であり、相当な本数がロータリ
ーに流入していると言える。

G 構成員

タクシーについては、三鷹駅の南口も北口も面積が不足している。2ロータリー化
について色々考えたが、やはり非常に合理的で良いと思う。

三鷹駅北口のタクシープールは不自然な形であるが6台を北に向かって停められ
る。タクシー乗り場は2台分のスペースがあるが、2ロータリー化すると、当然使用
できる面積は少なくなる。

地方や東京都内でも一部でショットガン方式による配車システムが採用されてい
る。例えば、中央大通りの武蔵野ニッセイプラザビルの南側に駐車場があるが、あの
ぐらいの距離にタクシーが9台くらい待機して、駅前広場の中にはなるべくタクシー
を置かないようにする。今はETCやモニターなども進化しているため、これらを活用
して乗車待ちの人がいる時はロータリーに入っていき、いない時は待機所で待機す
る。このような方法も計画の中に入れていただくと2ロータリー化した際のバスと
タクシーのすみ分けをより合理的にできるのではないか。

D 構成員

世界連邦平和像は50年以上前から設置されており、武蔵野市の平和の象徴として
見ている方もいる。2ロータリー化に伴い、移設しなければならない状況も起こりう
るため、歴史的価値や緑の価値を十分に認識したうえで、慎重に議論していただき
たい。

H 構成員

福祉車両は乗降スペースが一番大事であると思う。福祉車両の配置については、安
全安心な乗降環境に配慮し、利用者と十分協議のうえ、検討していただきたい。

G 構成員

武蔵野市内にも福祉施設が多くあり、障害をお持ちの方や高齢の方など、関係者が
皆で議論していくべきである。例えば、福祉施設の車両は公共の福祉車両として扱い、
車椅子マークをつけた自家用車で子供やお年寄りを送迎する車両は一般車として扱
う等のように最初に議論し分けをした方がよい。2ロータリーになってから分け
について議論するよりは、最初に広く意見を聞くべきである。特に車椅子や器具を使
う方の乗降については、余裕を持って、そして安全を確保しなければならない。形だ
け乗降場を設定しても、長期的にはうまくいかない。

E 構成員

荷捌き車両も福祉車両も一番近くに停めたくなる。迂回についても短いところを探
し、枝道に入ることが考えられる。

一般車両や荷捌き車両等が現状よりも迂回が必要となる点については、市民に丁寧
に情報を発信し、理解と協力が得られるように努めてもらい、実態を把握すべきで
はないか。

アドバイザー

2ロータリー化は自動車の動線錯綜に対する解決策という側面のほかに、歩行者の課題に対する解決策という側面も大きいと、歩行者の意見も重要である。「2ロータリー+1プレイス」のように、2ロータリーの間でできる歩行者の滞留空間が大きな役割を果たす可能性がある。今後、歩行者の視点でも議論しておく必要がある。

荷捌きについて、現在は路上で行われている。本当にそれを今後も続けていくのか。再開発等が起こる際に、路外に荷捌き車両の駐車スペースを設けてもらうという方法もあると思う。路上での対応の他に、路外・宅地側での対応もあるのではないかと。「荷捌きは路上なのか路外なのか」という点はどこかで議論すべきと思う。もう1つは、中央大通りにお店がある中で、24時間公共交通優先化にするのか否か。例えば、ルール化をして、昼間は公共交通優先化で完全に荷捌き車両が入れないが、夜は入れるようにする等、時間を上手くシェアリングしながら、「問題が起きない時間帯のみ荷捌き車両を入れる」という方法もあるかもしれない。限られた空間の中で役割分担し、不足すれば、時間をシェアリングするという手法もあるのではないかと。

福祉車両についても、路上が良いのか路外が良いのかについては、荷捌きと同じくどこかで議論しても良いと思う。安全に安心してゆっくりと乗降できる環境が重要だと思ふ。車種や障害の程度等、種類が複数あることから、車両を一律に取扱うのではなく、複数に区分して取扱うことも検討すると良い。

道路幅の大きい中央大通りや中町新道の議論をしているが、枝道をどうするのかも考える必要がある。数年後に新技術が出てきて、進入したらナビ等で警告する時代がくるかもしれないが、まだまだ先の話であるため、道路側に狭く部やハンプなどを設けて、「ここに入ると車が傷つきそうだな、嫌だな」と思わせて入れさせないといった対策もあるかもしれない。補助幹線道路と三鷹駅北口の間までの枝道の扱いをしっかり検討しないと地域の皆さんは不安になると思う。

考え方3 駅前広場の拡張について

I 構成員

現状の問題点である駅前広場における一般車両の右側停車や、周辺道路における送迎等の路上駐車を解消するために、一般車両の専用乗降場の設置を検討していただきたい。

C 構成員

三鷹駅北口固有の豊かな緑と遮断されていない空の広がり、そしてロータリー内の島にある世界連邦平和像のような文化資源は、我々市民に長く継承されてきたものである。景観や緑、歴史的なものを損なうような駅前広場の立体利用は望ましくないと考えている。要するにデッキ案は良くないと思う。

そして、必要性の実現度合いが高く、駅前広場周辺部を含めた一体的かつ計画的な街づくりが可能で、権利者の生活再建に配慮した事業手法で進めることが妥当と考える。ただ、高層建築物による周辺の景観や生活環境に与える影響には一定配慮する必要がある。

広範囲拡張のC案については、ちょうど西側は大手デベロッパーがマンション開発を進めており、さらに西側を開発すると予想される。その関連会社がロータリーの西側に面しているというのも重要なポイントではないかと。

行政としては、まちづくりが大手デベロッパーに委ねられる、干渉されるきらいがあると思うが、再開発の主導権は市民には全く関係ない。今後の大手デベロッパーの開発に期待できると思う。

吉祥寺はご存知のとおり、お寺の土地が多く、権利関係が複雑である。一方で三鷹駅北口前の土地はほぼ借地ではなく、土地建物の所有者が同一である。吉祥寺駅前の再開発に100年掛かるのであれば、三鷹駅北口はその3分の1の月日で再開発が可能ではないか。

そして、同じ中央線沿線で再開発をしている中野駅は、なぜあのように早く再開発が進むのか不思議である。中野駅前の再開発のスキームを知りたい。特に中央線沿線というのは不動産、デベロッパー、開発業者が注目しているエリアであり、行政がどのように話を進めていったのかヒントが隠されているのではないか。

B 構成員

駅前広場は拡張の方向で検討を進めてもらえると良い。

現在のスペースだとバスは正着できておらず、利用者の乗降にも支障が生じている。現在は大きなバスで運行しているが、自動運転等の新技術が出てきた時には小さい車両でより頻度を上げて運行する形になるかもしれない。現時点でのニーズを踏まえつつ、今後のことも見据えながら、乗り降りしやすい乗降場や待機場の拡充について検討していただけると良い。

2ロータリー化にすれば一般車との動線錯綜等もなくなると思う。車両と歩行者の動線を分け、歩行者のスペースも拡大することで歩行者が車道に出てこなくなり事故リスクが下がるため、この方針で検討を進めていただきたい。

J 構成員

駅前広場の再整備にあわせて、バス待ち環境の充実化を図っていくうえで、バス待ちスペースと歩行者の通行空間が干渉しないように配慮されたロータリーについて検討していただきたい。

F 構成員

ぜひ駅前広場の拡充をしていただきたい。雨が降ると自家用車もバス待ちの人も非常に多くなるが、そのためのスペースが少ない。歩行者の通行スペースの拡充はもとより、滞留できるにぎわいの空間もぜひ広げてもらいたい。例えば、独歩の碑のスペースは少し暗いイメージがある。その空間を明るくし広場と一体的に拡充していくことも必要ではないか。そうしたスペースを確保するにあたっては、安全性はもとより、過ごす人が快適に休めることや、防災、天候による交通混雑の影響、イベント時を含めた空間の利活用等の観点を十分考慮する必要がある。可能な限りゆとりある空間があると良い。

三鷹駅は東西線や中央・総武線各駅停車の始発着駅でもあり、コロナ禍の影響の中でも、利用者の回復度合いが高い。通勤での定期券利用はテレワーク等で減っているが、日中のお出かけやお祭りのにぎわいを含め、お出かけでの利用は戻りつつあり、三鷹駅の利用者は増えている。ターミナル駅としての高い利便性を維持したうえで、現状と同様に一般車両や福祉車両を含めた多様な交通手段の円滑な乗り換え機能を確保することが求められる。

H 構成員

現状の問題点である福祉車両の安全安心な乗降環境の不足を解消するために、専用乗降場を確保できると良い。後ろにスロープがついている福祉車両に対応したスペースや設え、駅舎までの距離に配慮してもらえると良いと思う。

歩道についても、介助者を含めると2人分の空間が必要となるため、空間として余裕がほしい。拡張することで一定のスペースを確保していただけると良い。

G 構成員	<p>全ての計画は一斉にはできないため、できるところから実施してみることが重要である。例えば、タクシーのショットガン方式を先行して実現すれば、現在北口にある6台のタクシープールをバスのスペースとして利用できる。</p> <p>三鷹駅南口はタクシー乗り場が西と東に2箇所あったが、現在は西側をバスの待機場所として利用している。色々な議論があったが、2年ほどで実現した。また、2ヶ月程度の周知期間で福祉車両のスペースを設けたこともある。この時は交通事業者同士が協力し、半歩退くことで、2年ほどで実現した。</p>
D 構成員	<p>子どもや子どもを育てる家庭、保護者などを優先するという観点から、バス待ちの人と通行する人との交錯のような「歩行者同士の交錯」も考えられるため、考慮していただけると良い。</p> <p>今後の再整備の具体的な検討にあたっては、身体的状況や年齢、国籍を問わず、分け隔てなく使用できるユニバーサルデザインに配慮してもらいたい。</p>
E 構成員	<p>2ロータリー化について、桜通りはどうか気になっている。</p> <p>また、配布された「駅まちデザインの手引き」のように、イメージを絵で描いてもらえるとう理解しやすい。事業手法では、用地買収ではなく市街地再開発の方が街の姿を描きやすいし分かりやすい。</p>
事務局	<p>桜通りについては、玉川上水の緑、親水空間や桜並木等の地域資源をどう活かしていくかが重要であると認識している。</p>
アドバイザー	<p>駅前広場について、論点がわかりやすいイメージ案として、デッキ案、2ロータリー化の小規模拡張案と広範囲拡張案の3案が示された。</p> <p>デッキ案については、一般的にイメージは描きやすいが、実際には歩行者を降ろすために接続する周辺道路の幅員不足や、周辺建築物との高さ調整、バリアフリー上の問題等、実現に向けた課題は多くある。例えば、デッキは道路上では4.5m、駅舎の上では5.7mをとることになっており、また周辺建築物の高さも考えると段差の解消が難しい。そのため、駅前広場周辺の再開発とあわせて整備するケースが多い。</p> <p>駅前広場とその周辺を一体的な「駅まち空間」として捉えたいうえで、自動車ばかりの空間とならないよう、歩行者空間と自動車空間のバランスを十分考える必要がある。</p> <p>三鷹駅北口は、駅から降りてすぐバスに乗って家に帰れる状況にある。これからは、例えば駅から降りたら周りに素敵なお店があり、上手く時間を費やしてからバスに乗って帰ってもらい、電車がトラブルを起こして混んでいたら、周りのカフェ等で仕事をしてもらい。この例のように時間を費やす中で様々な経済活動を行ってもらいという視点も重要になってくる。駅周辺に「上手く時間を費やせる空間」を作るうえで、公共的な歩行空間に滞留機能を持たせる方法もあれば、民地側で滞留機能を持ってもらう方法もある。</p> <p>拡張の規模については、広範囲の拡張を目指す場合でも現実的には限度がある。そのため、平常時・イベント時・災害時、これらを共存させる空間の考え方を議論すると良い。例えば、1年の中で10日間ぐらい駅前広場の空間をイベントスペースとして活用してみる。その時は申し訳ないが、公共交通や一般車は違う所に行ってもらい等、調整することも考えられる。災害時には、被災された方や帰宅できない方等、様々</p>

	<p>な方が駅前に溢れる事態となるため、十分に検討する必要がある。</p> <p>構成員からの意見にもあったように、都市基盤のハード整備は長い期間を要するため、現在の空間の中で工夫してできることから実施し、その後の整備にフィードバックさせるという進め方は重要である。</p> <p>今回は主に交通空間に関する意見交換だったが、交通空間に隣接する民地側の空間の在り方を検討すると良い。特に1階部分の民地側の空間の在り方は、歩行環境やバス待ち環境と深く関係するため、次回十分に意見交換できると良い。</p>
	<p>4 その他連絡事項</p> <p>～事務局より、連絡事項の説明及び挨拶を行い、閉会～</p> <p style="text-align: right;">以上</p>