

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1回）
開 催 日 時	令和4年8月5日（金） 開会時刻 午後2時00分 閉会時刻 午後4時00分
開 催 場 所	武蔵野芸能劇場 小ホール
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 信田 健一 関東バス株式会社 武蔵野営業所 副所長 角田 浩宣 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 横山 美江 社会福祉法人 武蔵野市民社会福祉協議会 地域福祉推進係長 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 平田 淳一* 公益社団法人 武蔵野法人会 事務局長 阪本 卷子* 公益社団法人 武蔵野法人会 係長
	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
	議 題
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1回）</p> <p>1 はじめに ～事務局より挨拶～</p>
	<p>2 研究会の主旨説明</p> <p>3 これまでの取り組みについて</p> <p>4 オープンハウス・ワークショップの開催結果（概要）について ～事務局より、資料1（該当部分）から資料3までを説明し、その後質疑応答～ 質疑なし</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>5 将来イメージ・現状の問題点について ～事務局より、資料1（該当部分）を説明し、その後意見交換～</p> <p><b>三鷹駅北口の将来イメージについて</b></p> <p>ワークショップ等の開催結果の説明をうけ、改めて様々な意見があることを認識できた。</p> <p>歩行者を中心とするにぎわいのエリアを形成していくには地域の特徴を踏まえて、交通結節点として必要な機能の確保と歩行・滞留環境の向上の両方を共存していただけると非常に良い。今後の具体的な検討の部分では、価値観の変化も踏まえて交通環境を整備していただきたい。</p> <p>三鷹駅北口というのは住宅地として人気のエリアであり、また、ビジネスエリアでも多摩地区の表玄関であり昔から重要なエリアとして企業に注目されている。住宅とビジネスエリアが共存する珍しい立地である。人の流れが増えれば交通量も増えるわけであって、今はそこが問題とされているのだと思う。将来的には単に交通問題の解消だけでなく、駅前にある玉川上水等の資源や特徴を活かして、さらに住みやすく働きやすく利用しやすい、次世代につながる街づくりを目指すべきである。</p> <p>バスやタクシー、自転車等を便利にしないといけないとの意見が準備会でもあったが、交通が便利だけでは住んでいる方への魅力が低下してしまう。乗り換え中心だけでなく交流が生まれるような、外で滞在できるとか、歩いてのんびり楽しめるとか、そういった要素も入ってくる必要があるのではないか。ただ、現在、交通の問題も大きいのでしっかり解決しつつ、安心して歩けるような駅前広場にしていくことが大事だと思う。</p> <p>7年後、10年後、15年後等の武蔵野市の人口動態や年齢構成をよく考えて計画を立てていただきたい。駅前の地権者や、バスやタクシーに乗らないで駅を利用している人の意見も大事だが、バスやタクシーを使って駅に来る人たちの意見も多く聞いていただき、街づくりに活かしていただきたい。実際に駅を使う人の意見を十分に踏まえてほしい。障害のある方々に直接、バリアフリー等の意見を聞いてもらいたい。当事者の意見を多く聞いて盛り込んでいただければ次世代の街づくりにつながると思う。</p>

発言者	発言の要旨
E 構成員	<p>ウォークアブルな街づくりは、全国的に進められており、地域活性やにぎわいの観点だけでなく、緑やCO2削減等の自然環境、人の交流、健康、文化、バリアフリー化、安全な交通環境等の様々な観点に寄与するとされており、子育て世代等を支援する立場としても期待している。三鷹駅北口においても単なる乗り換えの空間ではなくて、人の交流を創出できるようなウォークアブルな駅まち空間に変えていけると良いと思う。</p>
事務局	<p>現在の交通利便性に人が滞在できる機能をプラスするような方向性は、市と研究会、市民の方や来訪される方、皆一致していると思われる。そのうえで、次世代につながる街づくりという言葉や、実際に駅を使う当事者の意見の集め方についての意見もいただいた。</p>
アドバイザー	<p>意見交換の中に、次世代につながる街づくりといった意見があった。三鷹駅北口には、住む場所、ビジネスの場所、玉川上水等、多様なポテンシャルがある。それらをどのように結び付けて次世代につなげていくのかということが重要である。</p> <p>また、交通機関の利用者の意見を十分に踏まえるべきとの意見があった。</p> <p>さらに、百年に一度の交通機関の大革命の時自動運転やカーボンゼロ等のガソリンから電気へという動きもある中で、スマートフォン等の新技術がもしかしたら様々な課題を解決してくれるかもしれない。こうした新技術をいち早く取り入れることでも、三鷹駅北口の重要性や持続性の向上につながっていくと思う。</p> <p>このような将来イメージを具体的にしていくことが大切であると思う。その際には、これまでは単なる空間を作るとか、単なる機能を重視するとか、整備しておしまいという形が多かったが、これからは整備した空間をどのように使いこなしていくのかを考える必要がある。単なる機能の創出、空間の整備という時代からもう一歩進めるということで、この研究会は非常に重要である。</p> <p><b>現状の問題点について</b></p>
D 構成員	<p>駅前の交通島について、もう少し島を小さくする、あるいは位置を考える等、現在駅前広場を使っている人のことを考えて、取り扱いを検討してほしい。</p>
B 構成員	<p>三鷹駅北口のビルのテナントは、小金井市や西東京市、調布市等の事業所を再編・統合して三鷹駅北口を目指して入居してくる企業が非常に多い。企業から三鷹駅北口の良さを理解してもらえていると思う。</p> <p>しかしながら、コロナ禍によって働き方改革が加速し、街の主役である社員が減ってしまうという変化が起きた。横河電機やNTTグループでテレワークが推進されている他、最近では大手企業の本社撤退が決まっているようだ。</p> <p>社員が減ったことにより街全体のにぎわいが低下している。特に夜間の飲食店では客単価の高い社員が激減し、客単価の低い学生の利用のみとなっている。コロナ禍前に完全に戻ることはできないため、今後、飲食店や小売業の企業努力や経営努力は一層必要となってくるが、商店会としてもあらゆる変化に対応していかないと感じている。</p> <p>その他、意見の紹介の中で「桜通りが暗い」といったものがあったが、これは物理</p>

発言者	発言の要旨
F 構成員	<p>的な問題というよりも、西側エリアのにぎわいの乏しさによるものではないかと感じている。この問題は駅前のロータリーの整備で改善されるべきである。意見が分かれる部分かと思うが、今後の大手デベロッパーの開発に期待しても良いのではないかと考えている。</p> <p>補助幹線道路が整備されると駅前へ入ってくる自動車が少なくなるという単純な考え方で良いのか疑問に思った。</p> <p>駅前でのイベントを開催した際に歩道があまりに狭いと感じた。歩道にテントを立てて人が集まると歩行者が通れなくなる。中央大通りでは、東側の歩道はまだテントを立ててイベントのにぎわいは作れるが、西側の歩道には狭さに加え、西側エリアに人が流れないこともあり、テントを立てることはまず考えられない。</p> <p>その他、玉川上水の桜は咲いているのか、古いのではないかと、整備されていないのではないかと感じている。これらも桜通り周辺の暗さにつながっているのではないかと。</p> <p>このような色々な観点からの再整備が必要になってくると思われる。</p> <p>補助幹線道路の整備により自動車がシャットアウトされ、歩道が1.5倍くらいに広げられれば、自動車を運転される方には申し訳ないが、にぎわい空間を作るうえではありがたい。</p>
E 構成員	<p>歩行者中心の街づくりとして、交通弱者である障害のある方や高齢の方、子育て世代の方等が歩きやすくなるためには、自動車動線との交錯をできるだけ少なくする取り組みが必要ではないか。</p> <p>そのためには、自動車をシャットアウトするといった意見もあったが、できるだけ歩行者中心のエリアにおいては自動車を制限して入れるといった棲み分けをしようとして、例えば自転車も周辺部に駐輪場を置く等の仕掛けも大事であると思う。いま集中しているところを少し外側に逃がす形をとれると良い。かたらいの道における自転車の問題もあるため、自転車走行空間の整備も必要なのではないか。</p>
A 構成員	<p>日々感じている問題点は、路上駐車車両や信号機のない横断歩道等である。路上駐車車両に関しては、公共交通の定時性の確保への影響もあるため、解消してもらいたい。</p> <p>ワークショップ等でも出ているバス待ち環境の整備については、今後ぜひチャンスをいただききたい。</p>
B 構成員	<p><b>6 考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編について</b>  ～事務局より、資料1（該当部分）を説明し、その後質疑応答～</p> <p><b>駅周辺道路の交通体系の再編について</b></p> <p>朝から自転車と荷捌きのトラックが非常に多く危ない。警察からも三鷹駅では自転車の事故が多いと聞いている。駅前に駐輪場があるため非常に混雑する。自転車のルールを守っていない人も多い。三鷹駅への自転車の乗り入れ台数は都内2位である。三鷹駅から都心へのアクセスが良好で、小金井市や武蔵境の方から自転車で三鷹駅を</p>

発言者	発言の要旨
F 構成員	<p>目指す人が多いと聞く。アクセス性は良いがリスクもあり、非常に難しい現状だと思う。</p> <p>駅前を歩行者優先という位置付けとするのであれば、駐車場や駐輪場の設置場所を駅前から離す方向の見直しも良いのではないかと思う。これにより歩行者の安全を確保でき、駐車場や駐輪場による街並みの分断もされないようになると思う。</p> <p>数年前に三鷹駅北口で社会実験が行われたが、コロナ禍後においても社会実験を含めたあらゆる検証を行ってほしい。</p> <p>三鷹駅前に自動車で子供を迎えに行く時は、中町新道に停めて時間を調整し、子供を乗せたら桜通りに抜けている。夜は非常に止めやすく、交通量もそこまで多くない印象である。</p> <p>補助幹線道路の完成後における駅前への一般車両の動線に非常に関心がある。中央大通りを公共交通優先化するという事は、一般車両が多少は入れるのだろうか。</p> <p>先ほど、イベントを開催する立場からはもっと駅前空間がにぎわえばいいなと思ったが、実際に自動車を利用する場合にどのような交通規制がかかり、脇道に逃げられるのかどうか等を整理すると道路の役割分担が分かりやすくなると思う。</p>
G 構成員	<p>三鷹駅北口でのレモンキャブ利用者は、三鷹駅で降りて電車に乗るというよりも、病院に行くことを目的に三鷹駅近くを利用される方が多い。</p> <p>乗降スペースについては、後ろに自動車の行列ができて焦って乗り降りしないといけないというようなことがなく、ゆっくり乗り降りに時間をとれるような環境が大事である。</p> <p>中町新道がどのくらい混雑するのか、渋滞が起こるのかどうか等が気になる。また、雨や雪、台風等の天候の悪い時は、晴れの時とは異なる交通事情となるため、天候による影響も気になる。</p>
H 構成員	<p>車椅子の方が利用するリフト車はリフトの乗降に少し時間がかかり、降りてからも介護する人と移動すること等を考えると、止めやすく安全な場所で少しゆったりと焦らず乗り降りできるということがポイントなのではないかと思う。</p>
D 構成員	<p>駅前広場の限られた空間の中でスペースを分け合っているため仕方ないが、福祉車両の優先乗降スペースは狭く、タクシー乗り場とも干渉している状況である。後ろにリフトやスロープが付いている福祉車両は前後のスペースに長さがないと利用しづらい。</p> <p>駅前広場を再整備する際には、福祉車両専用の乗降スペースを整備すべきである。なお、三鷹駅南口では、福祉車両専用の乗降スペースが整備されており、機能しているようだ。</p> <p>その他、移動困難な方を家族が送迎する場合や市販のステッカーを貼り付けただけの場合等、福祉車両の見分け方は難しいため、今後検討が必要と思われる。</p>
I 構成員	<p>バスの視点から、路上駐車車両が多い現状の中で、一般車両が通行できる道路が限定され、車道も狭くなることを想定すると、バスが通れなくなるのではないかと、渋滞が発生するのではないかとといった懸念がある。</p>

発言者	発言の要旨
J 構成員	<p>天候により待機目的や送迎目的の一般車両の利用状況が大きく変わる。三鷹駅以外でも天候により混雑が発生している事例もあるため、どこに待機させるのか等をあわせて検討してほしい。また、路上駐車車両により、一般車両が通れるところも大型車両では通れずに事故や渋滞の要因になることもあるため考慮してほしい。</p>
C 構成員	<p>雨の日はバス待ちの人が多く、駅の階段を下りたところに人々が溢れてしまう状況にあるため、ウォークアブルの方向性の中で歩道が広がるのか気になる。一方で、歩道を広げるとバスやタクシーの待ち場が狭くなるため、そのバランスが重要となる。</p> <p>一般車両の乗降スペースが十分になく、そのために交通島の横に停めてしまうことで、バスが通りにくくなっている状況がある。雨が降った時等は非常に混雑するため、雨の日の朝の状況も見ながら対策に盛り込んでもらおうと思う。</p>
A 構成員	<p>通過交通との交錯が解消されると事故のリスクも減るため、「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」の方針で進めてもらいたい。特に、他の構成員からも意見があったように路上駐車車両による影響や天候による混雑等の課題が解消されるのであれば、中央大通りの公共交通優先化を進めてほしい。</p> <p>また、武蔵野市は都内 100 か所以上ある所轄の中で 2 番目に自転車の事故が多いため、自転車の対策も進めていただきたい。</p>
K 構成員	<p>駅から徒歩で中町の施設へ歩いて来る人が多い。最近、自転車利用者の運転マナーが良くないと感じている。特に、食料品配達等の業務利用での運転マナーが良くないように見受けられる。</p> <p>また、駅前のコインパーキングの出入口がかたらいの道と接続しているため、歩行者専用化の際には考慮する必要があると思う。</p>
事務局	<p>今後、交通体系を考えていく際には、将来イメージとして、歩行者を中心に考えていきたいという思いがあるが、構成員からも意見があったように、自転車の問題をどのように解いていくかは課題の 1 つであると思う。駐輪場や駐車場の配置の見直しについては、歩行者動線と極力交錯しないように駅前から離して配置することで、多少不便になっても歩行者や公共交通を守るということで意見をいただいた。</p> <p>また、福祉車両については、見分け方等の課題があり、高齢者も含めてバリアフリーの観点での優先化も考えられると思う。</p> <p>本日の意見交換を通して、様々な課題や懸念がありつつも、それを今後整理していきながら、歩行者と公共交通の優先化を目指していくという趣旨の意見を多数いただいた。</p>
アドバイザー	<p>最近ではモビリティが多様化している。武蔵野市は平坦な地形で坂もなく、電動自転車なら多少遠方の地域からも苦もなく来れてしまう。新たに整備する補助幹線道路の内側を歩行者のための空間にするのであれば、駐輪場や駐車場は補助幹線道路沿いのフリンジ部に置き、その内側には自転車や自動車を極力入れさせない等、道路だけでなく土地利用もあわせて考えていかなければ問題は解決できない。</p> <p>人々が外に出なくなってしまう個人的には少し寂しいが、ライフスタイルが変わり</p>

発言者	発言の要旨
	<p>つつあることは事実である。その中でにぎわいの観点からの議論もあるが、三鷹駅北口を、時を費やす空間に変えていくべきではないか。例えば、駅に行って電車の運行が止まっていた場合、駅周辺のシェアオフィスや喫茶店で仕事をし、電車の運行が再開し混雑が落ち着いたら会社へ行く、等が考えられる。三鷹駅は始発駅でもあるため、このようなことがしやすい。現状では駅周辺で時を費やす空間があまりにも少なすぎるため、上手く時を費やせる空間を作れたら良いのではないか。</p> <p>公共交通優先化する場合の福祉車両の扱いについては、新技術を上手く融合できたら良いと思う。例えば最近では、ETCの車両番号で福祉車両を識別して入れるようにする技術が検討されている。10年後や20年後を考えると、それぞれの道路で役割分担することが重要であり、その中で新技術を活かせるが良いのではないか。</p> <p>荷捌きの問題については、現在は中央大通り等で荷捌きが見られるが、民地側に荷捌き施設を作ってもらい、裏から荷捌きをしてもらうことで、道路空間には駐車しない形にできると良いと思う。道路だけで荷捌き問題は解決しないため、民地側で用意できるものは路上でなく路外で全てやってもらうことで、道路空間はバスや公共交通の機能を確保できるようになる。道路側と民地側との役割分担で一体的に考えることが重要である。</p> <p>一気にトランジットモール化することはできない可能性もあるため、まずはタイムシェアリング等、空間を時間帯で区切って対応を分けてみる等、段階的に整備する方法もあるかもしれない。</p>
	<p><b>7 その他連絡事項</b>  ～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>