

三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた研究会 報告書 (素案)

令和5年2月

武蔵野市

はじめに

本市では、「三鷹駅北口街づくりビジョン（平成 29 年 5 月）」で描く目指すべき街の姿「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」の実現に向けた取り組みを進めています。

その取り組みの 1 つである、今後の駅周辺の再整備に向けて、現在は「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方（令和 3 年 3 月）」をたたき台として、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を行っています。

本研究会は、「三鷹駅北口交通環境基本方針（以下「基本方針」という。）」の策定に向けて、三鷹駅北口に関係の深い団体からご意見をいただくことを目的に設置されました。交通環境に係る問題点や考え方について、主に地域ニーズを明確化していくための議論を中心に、準備会を含め、令和 4 年 2 月から令和 5 年 1 月までの間、計 5 回にわたり意見交換を行ってきました。

本報告書は、その意見交換の記録として取りまとめたものです。

三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた研究会

■構成員団体名

東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 三鷹駅

関東バス株式会社 武蔵野営業所

西武バス株式会社 上石神井営業所

西武バス株式会社 滝山営業所

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部

社会福祉法人 武蔵野市民社会福祉協議会

社会福祉法人 武蔵野

公益財団法人 武蔵野市子ども協会

三鷹駅北口商店会

武蔵野市中央地区商店連合会

八丁商和会

公益社団法人 武蔵野法人会

■アドバイザー

日本大学 理工学部 土木工学科 教授 大沢 昌玄

■庶務

武蔵野市 都市整備部 まちづくり推進課

三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた研究会 報告書

本研究会では、住む人、働く人が共に過ごす街として、将来にわたり活力を維持する持続可能な街の実現に向けて、「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方（以下「基本的な考え方」という。）」を基に基本方針を策定のうえ、具体的な検討へ移行することを望むご意見が多くありました。

以下、基本方針の策定に関わるご意見のほか、その後の具体的な検討を進めるうえでの課題や配慮すべき事項等に関するご意見の主旨を項目別に記します。

■ 将来イメージ（概ね 2030 年代）

補助幹線道路の完成を契機として行う再整備にあたっては、現状の問題点を解消したうえで、次世代のために、三鷹駅北口のポテンシャルを最大限に発揮した持続可能な街づくりを目指すべきである。

そのためには、駅前に必要な交通結節機能を確保したうえで、駅周辺を単なる「乗り換え中心の空間」から歩行者を中心に据えたゆとりある「人が集い交流する駅まち空間」に改変していく必要がある。

- ・三鷹駅北口は、高い交通利便性を有し、長らく市民生活や企業活動の場となってきたが、現在は通過交通の流入をはじめとする様々な交通問題等が生じている。今後の再整備にあたっては、これらの問題を解消したうえで、北口の特徴である「玉川上水等の豊かな緑・親水空間」や「文化資源」「都心までの高いアクセス性」「高い住宅需要」「散在する低利用地」等の高いポテンシャルを最大限に発揮した次世代のための持続可能な街づくりを目指すべきである。これまで以上に、住みやすく働きやすく利用しやすい、三鷹駅北口になると良い。
- ・全国各地でウォーカブルな街づくりが進められている。この街づくりには「地域活性化、にぎわいづくり」や「豊かな暮らし（健康、交流、緑、文化）」「交通安全」「環境負荷の低減」「イノベーションの創出」等の様々な効果があるとされている。交通が便利だけでは街の魅力が低下してしまうため、三鷹駅北口においても、駅周辺を単なる「乗り換え中心の空間」から「人々の交流を生むウォーカブルな駅まち空間」に改変していく必要がある。
- ・「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」の双方を共存していけると良い。
- ・今後の具体的検討にあたっては、人々の価値観の変化を踏まえ、これからのライフスタイル（早く移動することから、豊かな時を費やすことを重視する生活様式）に合った交通環境を整備していく視点が重要である。

アドバイザー

- ・三鷹駅北口の多様なポテンシャルをどのように結び付けて次世代につなげていくのが重要である。
- ・コロナ禍以降、人々の外出が減る等、ライフスタイルや価値観が変わりつつある。今後はその変化に合わせながら、駅周辺に「上手く時を費やす空間」を作れると良い。
- ・現在は 100 年に 1 度の交通機関の大変革期であり、スマートフォン等の新技術によって様々な課題が今後解決される可能性がある。こうした新技術をいち早く取り入れることも三鷹駅北口的重要性や持続性の向上につながる。
- ・今後は単なる機能の創出、空間の整備という時代からもう一歩進めることが重要である。具体的には、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。

■ 考え方 1 駅周辺道路の交通体系の再編

補助幹線道路の整備による交通環境の変化を契機として交通体系を再編することにより「歩行者を中心とするにぎわいのエリア（以下「にぎわいのエリア」という。）」を創出すべきである。

主要4道路（中央大通り、かたらいの道、桜通り、中町新道）は、役割や機能を明確にしたうえで、歩行者や公共交通などの優先される交通手段に応じて道路空間を再配分すべきである。

- ・ 三鷹駅北口街づくりビジョンに掲げられているとおり、補助幹線道路の整備による交通環境の変化を契機として交通体系を再編することにより、駅前広場に不要な通過交通や自転車の通行を抑制し、にぎわいのエリアを創出すべきである。エリア内での交通手段の優先度については、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、歩行者及び公共交通を自家用車よりも高く位置付けて検討を進めてもらいたい。
- ・ 交通弱者である障害のある方や高齢の方、子育て世代の方等にとって安全で歩きやすい歩行環境を整備するためには、各交通動線を分離し、極力交差しないように整序する視点が重要である。
- ・ 通過交通の動線との交錯が解消されると公共交通の運行上も事故のリスクが減るため、基本的な考え方の方針で検討を進めてもらいたい。
- ・ 道路毎の役割、機能としては、道路特性や駅前広場との接続関係などを総合的に勘案すると、基本的な考え方に示されるとおり、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または歩行者専用化、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を進めてもらいたい。そのうえで、各交通量に見合った道路空間に再配分すべきである。
- ・ 桜通りについては、玉川上水を貴重な地域資源と捉え、一体的な緑・親水空間を創出してもらいたい。
- ・ 交通体系の再編にあたっては、車両が通行できる道路が限定され車道も狭くなることから、一般車両や荷捌き車両をはじめとする路上駐停車や自転車交通への対応、接続する枝道の交通処理、周辺道路での渋滞の発生有無、天候による影響等について、社会実験等による十分な検証が必要である。検証にあたっては、雨の日の通勤時間帯等、混雑がピークとなる状況下での調査が重要である。
- ・ 交通体系の再編に伴い、にぎわいのエリア内における枝道への通過交通の発生が懸念されることから、それらの道路の安全対策（歩道の整備など）を併せて検討してもらいたい。また、エリア外の周辺地域への影響（自動車交通量の増加等）や波及効果（にぎわいの向上等）にも配慮のうえ検討してもらいたい。
- ・ 公共交通優先化や歩行者専用化にあたっては、沿道の店舗や駐車場等と十分に調整する必要がある。

アドバイザー

- ・ 10～20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。
- ・ 公共交通優先化や歩行者専用化する際の一般車両や荷捌き車両の扱いについては、まず道路空間を時間帯で区切って対応を分ける（タイムシェアリング）等、段階的に整備する方法もある。
- ・ 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にぎわいのエリアの外縁部に置く等、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ならない。
- ・ 荷捌きの問題は道路だけで解決しない。道路空間はバスや公共交通の機能を確保できるように、民地側で用意できるものは路上でなく路外で行ってもらおう等、道路側と民地側との役割分担を一体的に考えることが重要である。
- ・ 枝道への通過交通の発生に対しては、交通規制の設定のほかにも、狭さく部やハンプの設置、新技術の活用等の対策が考えられる。



〈交通体系、歩行空間、緑・親水空間の取組内容〉



〈かたらいの道の歩行者専用化が実現した場合のイメージ〉

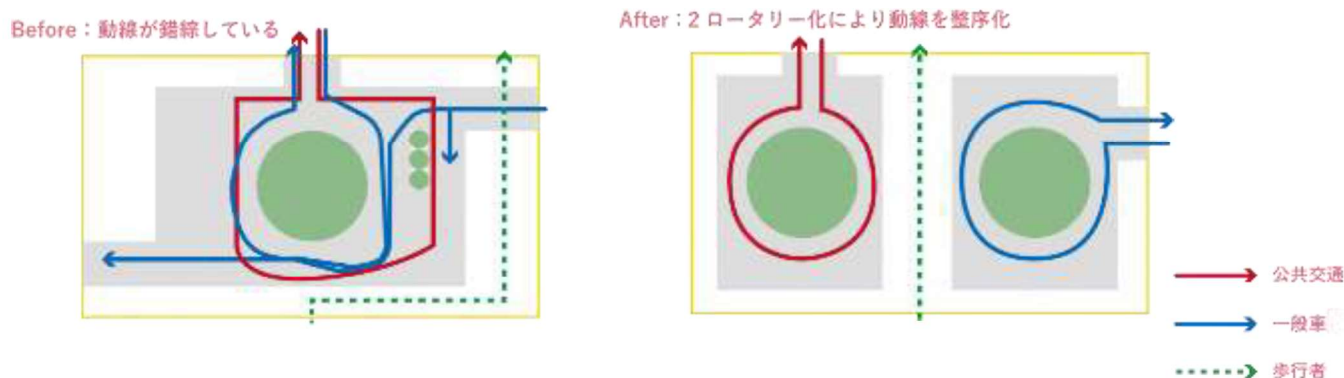
■ 考え方2 駅前広場の2ロータリー化

駅前広場を2ロータリー化することにより、錯綜する交通動線を整序化するとともに、日常生活を支える歩行環境の充実を優先し、駅前広場と主要4道路に繋がる一体的な歩行空間を形成すべきである。

- ・ 現状の問題点のうち、とりわけ駅前広場内の動線錯綜と、北東部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が多く、過去に人身事故や車両同士のトラブルも発生している。これらを踏まえ、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三鷹北口のシンボルロードである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。
- ・ 現状の問題点であるバス専用エリアへの一般車両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ロータリー化は有効である。
- ・ 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、市民や事業者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たい。
- ・ 福祉車両の乗降場の配置については、停めやすく乗り降りに焦らず時間をとれるような安全安心な乗降環境に配慮のうえ、利用者と十分協議してもらいたい。また、移動困難な方を家族が送迎する場合や車いす等のマークのステッカーを貼り付けている場合等における取扱いが今後の課題となる。
- ・ 2ロータリー化に伴い、中央の交通島における世界連邦平和像及び樹木が支障となる場合には、歴史的価値や緑の価値を十分認識したうえで、移設先や設え、規模等を検討してもらいたい。

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。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ロータリーの間に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。
- ・ 福祉車両については、安全に安心してゆっくりと乗降できる環境が重要である。車種や障害の程度等、種類が複数あることから、車両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。路上だけでなく路外で乗降してもらう方法も考えられる。車両の識別については、ETC 技術を導入する等、将来的には新技術を活かせるとう良い。



〈2ロータリー化概念図〉

■ 考え方3 駅前広場の拡張

歩行者のための通行・滞留空間を拡充するほか、公共交通の高い利便性を維持したうえで、多様な交通手段の円滑な乗り換え機能を確保するために、駅前広場を拡張するべきである。拡張にあたっては、長期的視点から考え、人口の増加や高齢化の進展、自動運転技術や新たなモビリティの実用化、災害の激甚化などの不確実な将来の変化に備え、冗長性を持たせることが重要である。

- ・歩行者のための通行・滞留空間を拡充するべきである。空間の確保にあたっては、安全性や快適性、防災機能、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ことが重要である。とりわけ、駅舎近傍については、可能な限りゆとりある空間を確保することが望ましい。
- ・三鷹駅はターミナル駅として、公共交通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。
- ・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（参考：一般的に駅前広場を計画する場合における出発頻度の目安は5分間隔）。公共交通の安全な運行や、定時性の確保、乗降場への正着等のために、効率的な運用を図ることを前提に、二一ズを踏まえ乗降場や待機場の拡充について検討してもらいたい。
- ・タクシーの待機場については、駅周辺における客待ち車両の待機列を解消するため、駅前に一定数確保したうえで、その他の分を駅前から離れた場所に確保し、効率的に配車するシステム（ショットガン方式）の導入を検討してもらいたい。また、再整備のタイミングを待たず、対応できる部分から取り組んでもらいたい。
- ・公共交通の乗降場の配置については、交通結節機能に配慮したうえで、歩行者のための通行・滞留空間の拡充を優先的に検討することは理解できる。
- ・現状の問題点である駅前広場内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停車などを解消するために、一般車両の専用乗降場の設置を検討してもらいたい。
- ・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、専用乗降場の設置を検討してもらいたい。設置にあたっては、後ろにリフトやスロープが付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いたい。また、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、拡張によってゆとりある歩行空間を確保してもらいたい。
- ・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してもらいたい。
- ・今後の再整備の具体的検討にあたっては、身体的状況や年齢、国籍などを問わず、誰もが分け隔てなく利用できるユニバーサルデザインに配慮してもらいたい。
- ・拡張の方向性及び事業手法については、低利用地や高経年建物を含みにぎわいの乏しい西側エリアを、駅前広場の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（市街地再開発事業）で進めることが妥当と考えられる。今後の大手デベロッパーの開発に期待できる。ただし、高層建築物による周辺の景観や生活環境へ与える影響には一定配慮する必要がある。
- ・上部利用（デッキ）の複層構造については、豊かな緑と遮断されていない空の広がりや世界連邦平和像等の文化資源は市民に長く継承されてきた三鷹駅北口の特徴であり、景観や緑、歴史等を損なうような駅前広場の立体利用は望ましくない。
- ・独歩の碑の周辺スペースについては、現在は木が生い茂り暗いイメージの空間となっているため、駅前広場と一体的な滞留空間としての整備を検討してもらいたい。

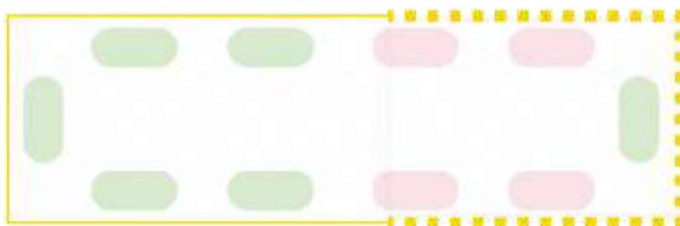
アドバイザー

- ・デッキの整備については、一般的にイメージは描きやすいが、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、バリアフリーの問題等、実現に向けた課題は多くある。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。
- ・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。
- ・駅周辺に「上手く時を費やせる空間」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。
- ・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界がある。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。

Before : 乗降場が不足している



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



〈駅前広場の拡張概念図〉

■ 考え方 4 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり

追記予定

追記予定

アドバイザー

追記予定

■ その他あわせて検討すべき事項

[自転車]

恒久的な自転車駐車場や自転車走行空間をにぎわいのエリアの外縁部に整備することにより、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を推進してもらいたい。

- ・歩行者中心の街づくりを推進するため、歩行者と自転車の動線の錯綜を解消する必要がある。そのため、にぎわいのエリアの外縁部に、恒久的な自転車駐車場や自転車走行空間を整備することや、附置義務自転車駐車場を集約化や隔地誘導すること等を検討してもらいたい。
- ・にぎわいのエリア内、特に駅前広場内に進入する自転車に対して、誘導方法や整備形態、安全利用啓発を検討してもらいたい。

アドバイザー

- ・（再掲）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にぎわいのエリアの外縁部に置く等、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ならない。

[自動車駐車場]

自動車駐車場をにぎわいのエリアの外縁部に誘導するとともに、既存駐車場を有効活用することにより、駅近傍に散在する駐車場を減らし、安全安心な歩行者動線の連続性を確保するなど、歩行者中心の街づくりを推進してもらいたい。

- ・歩行者中心の街づくりを推進するため、安全安心な歩行者動線の連続性を確保する必要がある。そのため、自動車駐車場をにぎわいのエリアの外縁部に誘導するとともに、荷捌き車をはじめとする路上駐停車の状況や既存駐車場の利用状況等を踏まえ、既存駐車場の有効活用を検討してもらいたい。また、附置義務自動車駐車場については、集約化や隔地誘導等を検討してもらいたい。
- ・にぎわいの途切れない街並みを形成する観点からも自動車駐車場施策は重要である。自転車駐車場の不足が一定改善されてきた状況を踏まえると、今後は自動車駐車場施策により一層注力して取り組んでいく必要がある。

アドバイザー

- ・（再掲）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にぎわいのエリアの外縁部に置く等、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ならない。

[地域の景観、文化資源等]

今後の具体的検討にあたっては、三鷹駅北口固有の豊かな緑と空の広がりや、様々な文化資源の価値を再認識したうえで、新たな街並みの中で愛され、次世代に継承されるように十分配慮してもらいたい。

- ・駅周辺には豊かな緑や、空が開けた駅前広場等によって落ち着いた雰囲気が創り出されている。また、世界連邦平和像や独歩の碑、玉川上水、かたらいの道といった文化資源が複数存在する。今後の具体的に検討にあたっては、これらの地域資源を十分に活かした街づくりを進めてもらいたい。

アドバイザー

- ・（再掲）三鷹駅北口の多様なポテンシャルをどのように結び付けて次世代につなげていくのが重要である。

[その他（今後の進め方等）]

- ・次世代の街づくりのためにも、将来の人口動態や年齢構成等を踏まえて検討を進めてもらいたい。また、意見聴取にあたっては、駅周辺に居住する方だけでなく遠方から公共交通機関を利用して駅を訪れる方や、障害のある方等の当事者意見を十分確認することが重要である。
- ・コロナ禍以前から行われている社会実験を含め、あらゆる検証を進めてもらいたい。
- ・全ての計画は一斉には実施できないため、できることから実施してみることが重要である。
- ・今後、広く合意形成を図っていくうえで、整備後のイメージをイラスト等でわかりやすく可視化できると良い。

アドバイザー

- ・都市基盤の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。