

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

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(2017)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」の実現に向けた取組を進めています。

その取組の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(2021)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(2022)年2月から令和5(2023)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三鷹駅北口の実現に向けて、「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し、具体的に検討を進めることを望むご意見が多くありました。

以下、研究会構成員とアドバイザー(学識経験者)からいただいた、再整備等の必要性に関するご意見のほか、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「乗換中心の空間」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。

再整備の必要性に関するご意見

- ・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「乗換中心の空間」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。

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

- ・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、豊かな時間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てながら、駅周辺に「上手く時間を費やす空間」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の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、歩行者や公共交通等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。

交通体系の再編の必要性に関するご意見

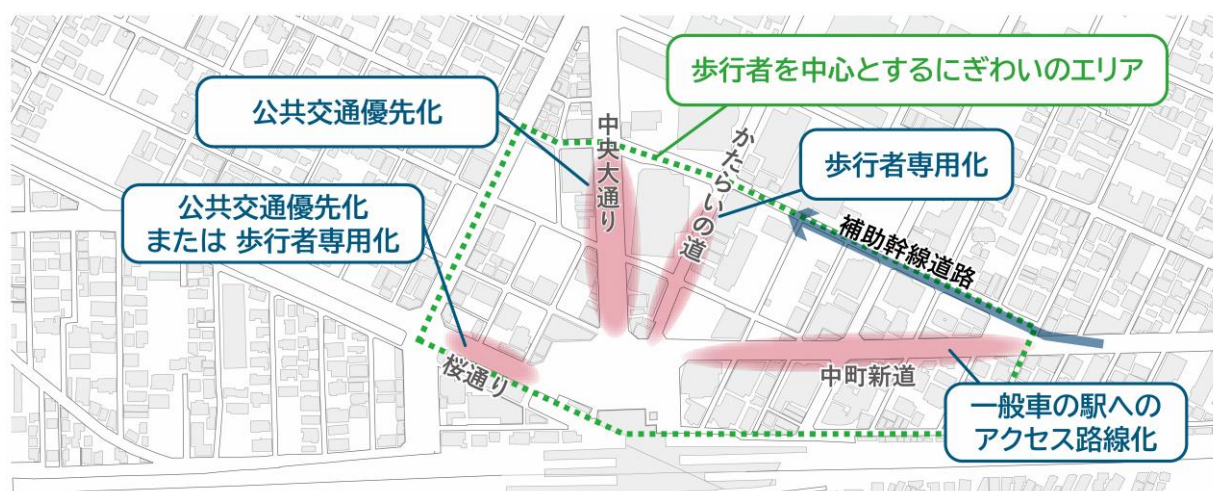
- ・三鷹駅北口街づくりビジョンに掲げられているとおり、補助幹線道路の整備による交通環境の変化を契機として交通体系を再編することにより、駅前広場に不要な通過交通や自転車の走行を抑制し、にぎわいのエリアを創出すべきである。エリア内での交通手段の優先度については、福祉交通の確保やエリア内に進入する自転車への対応に配慮したうえで、歩行者及び公共交通を自家用車よりも高く位置付けて検討を進めてもらいたい。
- ・長期的には、自家用車に頼らない街づくりを目指してもらいたい。
- ・交通弱者である障害のある方や高齢の方、子育て世代の方等にとって安全で歩きやすい歩行環境を整備する必要がある。そのためには、各交通動線を分離し、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。
- ・道路ごとの役割、機能としては、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、基本的な考え方にも示されるとおり、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。

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

- ・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(歩道の整備等)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、沿道の店舗や自動車駐車場等と十分に調整する必要がある。
- ・駅前への通過交通を補助幹線道路に転換させるために、補助幹線道路と中町新道との交差点の形状を、運転手が主たる道路は補助幹線道路であることを認識しやすくなるように工夫して改修してもらうと良い。

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ことが良い。
- ・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、自転車駐車場や自動車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。



〈道路ごとの役割、機能の基本案〉



〈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 道路につながる一体的な歩行空間を形成すべきである。

2 ロータリー化の必要性に関するご意見

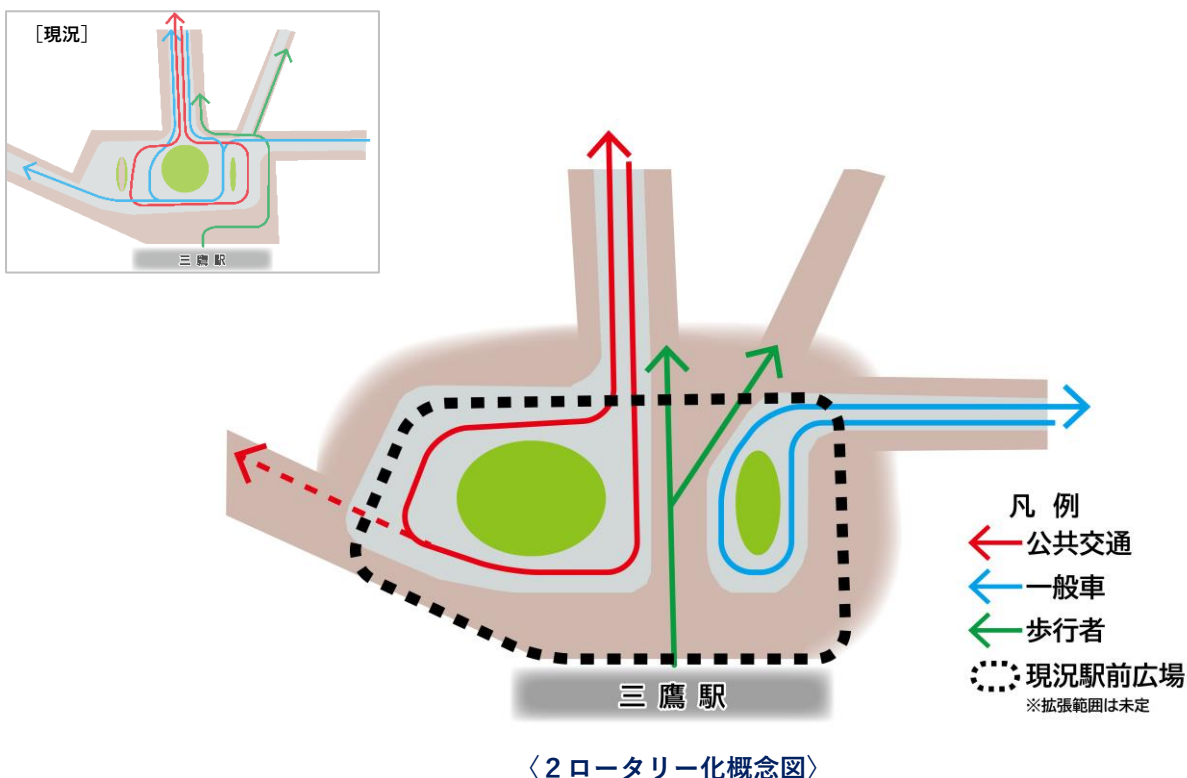
- ・現状の問題点のうち、とりわけ駅前広場内の動線錯綜と、北東部の横断歩道における歩行者と車両の動線交錯の問題解消を望む声が多く、過去に人身事故や車両同士のトラブルも発生している。これらを踏まえ、錯綜する交通動線の整序化と、主要な歩行者軸であるかたらいの道や三鷹駅北口のシンボルロードである中央大通りへの一体的な歩行空間の形成の双方を、信号制御に頼ることなく実現するための解決策として、2 ロータリー化は合理的である。
- ・現状の問題点であるバス専用エリアへの一般車両の誤進入を解消する観点からも、構造的に分離し、進入路がわかりやすくなる 2 ロータリー化は有効である。

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

- ・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、移動が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干渉する場合には、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。ため、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い。



■ 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換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移動手段の実用化、災害の激甚化等の不確実な将来の変化に備え、冗長性(余裕)を持たせることが重要である。

拡張の必要性に関するご意見

- ・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換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、ニー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。
- ・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等を解消するために、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。
- ・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移動手段の実用化、災害の激甚化等の不確実な将来の変化に備え、冗長性(余裕)を持たせて拡張することが重要である。特に災害時の対応を想定すると、十分な空間を確保することが求められる。
- ・拡張の規模については、駅前広場に求められる機能をより多く満足できるように、広範囲の拡張を検討してもらいたい。

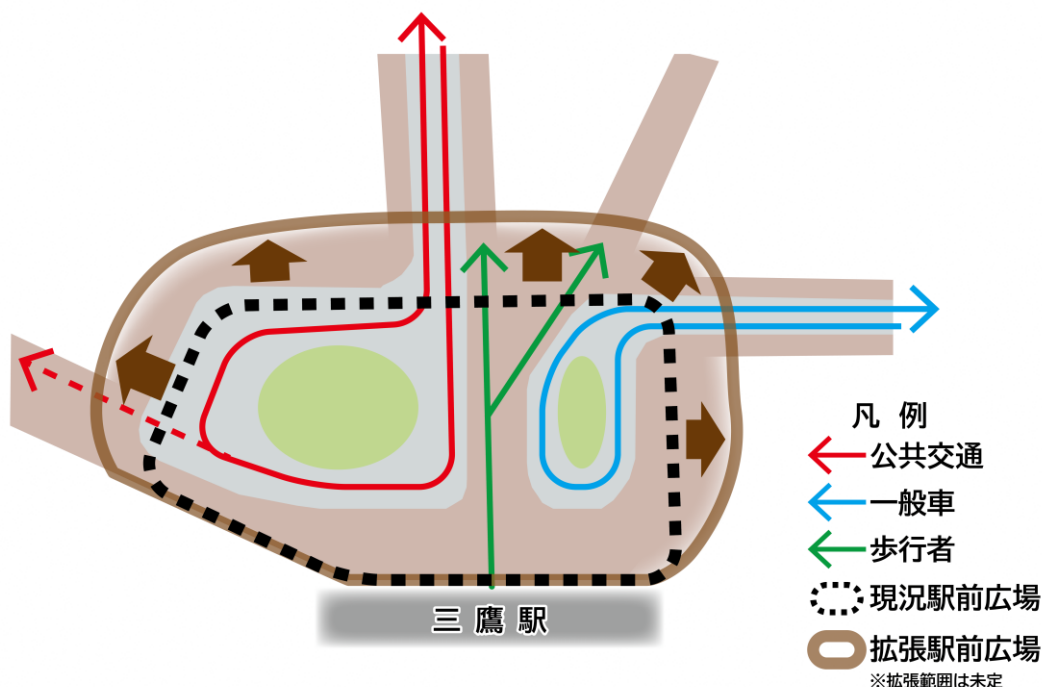
検討を進めるうえでの課題や配慮すべき事項等に関するご意見

- ・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。
- ・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。
- ・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もらいたい。
- ・福祉車両の乗降場の設置にあたっては、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。
- ・今後の具体的検討にあたっては、身体的状況や年齢、国籍等を問わず、誰もが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。
- ・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む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。
- ・拡張の方向性及び事業手法については、現状の土地利用の状況を踏まえると低利用地の占める割合が高い北東側エリアを、直接買収方式で進めることも妥当と考えられる。
- ・駅前広場の上部利用(ペDESTリアンデッキの整備)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上部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

- ・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。
- ・ペDESTリアン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。
- ・地下空間の活用については、中央線や玉川上水等、駅周辺の様々な施設の位置関係を鑑みるに、ネットワークとして活用することは難しい。ただし、地上になくても良い施設を民有地や公有地の地下に単独で設置する方法は考えられる。



〈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

考え方 1～3 の取組と併せて、沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくりを推進することにより、居心地が良く歩きたくなる歩行環境の形成や回遊性の向上、駅前にふさわしい都市機能の誘導を図るべきである。

街並み誘導と低利用地のまちづくりの必要性に関するご意見

- ・ コロナ禍による働き方改革の加速に伴い、三鷹駅北口に通勤する会社員が減少し、街全体のにぎわいが大きく低下している。一方で、これまで都心等に通勤していた会社員が在宅勤務で三鷹駅北口周辺にとどまっている。今後の街づくりの進め方次第で、こうした在宅者が三鷹駅北口で過ごす機会が増える可能性がある。にぎわいを取り戻す観点からも、道路や駅前広場の再整備と併せて、居心地が良く歩きたくなる歩行環境の形成や回遊性の向上、駅前にふさわしい都市機能の誘導を図るべきである。
- ・ 画一的ではなく、通りごとの特性に応じた街並みが形成されると良い。行政には、誘導手法等の検討や沿道住民の合意形成に向けた必要な支援をしてもらいたい。
- ・ 駅周辺の低利用地のうち、現在自転車駐車場の市有地部分については、駐輪機能の確保を前提として、恒久的な使用方法が決定されるまでの間、駐輪施設の立体化等でオープンスペースを創出し、地域のために開放する等、有効活用してもらいたい。三鷹駅北口には、多くの人が集まるポテンシャルがあるものの、ゆとりあるオープンスペースがない。例えば、芝生の公園等、イベントにも活用可能な広場ができると地域活性化や防災性の向上等につながる。
- ・ 駅周辺の低利用地のうち、西側エリアについては、にぎわいが乏しいことから、民間開発の動向を捉え、駅前にふさわしい都市機能を積極的に誘導してもらいたい。

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

- ・ 沿道の街並み誘導や低利用地のまちづくりについて検討するにあたっては、官民が連携できると良い。
- ・ 民間開発にあたっては、周辺地域に与える影響を踏まえ、景観面の工夫や十分な空地の確保、学校等の公共施設に対する負担軽減、開発区域周辺のまちづくり等に配慮してもらいたい。また、働き方やライフスタイルの変化を踏まえ、働く場と衣食住が感じられるように、アイレベル(歩行者目線)の作りこみに配慮してもらえると良い。

アドバイザー

- ・ 人々の外出率が低下している実態を踏まえ、三鷹駅北口に居場所を作ることが重要である。民有地を作る場合や道路に作る場合等があり、駅まち空間の中でどのように作るかも重要である。
- ・ 沿道の街並み誘導については、民有地の建物の建替えに合わせて誘導することになるため、事前にルールを作っておくことが重要である。池袋のグリーン大通り等、地域の方によって地区計画を作ること、街の風景を変えることができた事例もある。また、建替え時のルールを事前に作るとは、路外の荷捌きスペース等の必要な交通インフラを整備、誘導するうえでも有効である。
- ・ 自転車利用の多い地域特性や街づくりの観点から、自転車駐車場は一定数確保する必要がある。確保にあたっては、にぎわいの観点から、民有地や公有地の地下に設置する方法も検討すると良い。

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

道路の特性に応じた調和のとれた街並みの形成

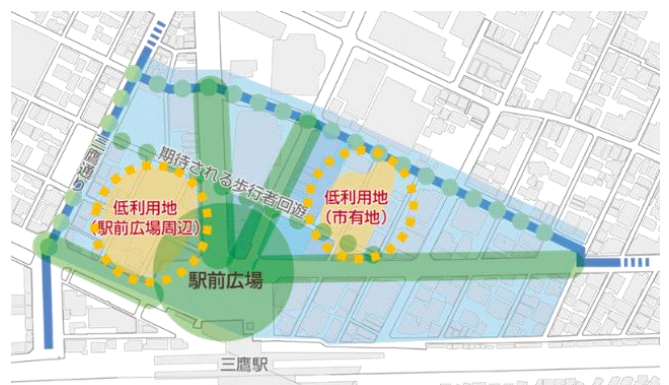
低層階に商業、業務、交流・サードプレイス、サテライトオフィス等の機能を誘導

道路に対して開かれた設えの誘導

沿道施設と歩行空間の一体的な中間領域の創出

歩行空間

〈沿道の街並み誘導イメージ〉



〈駅前広場周辺の主な低利用地〉



〈市有地の暫定利用による有効活用が実現した場合のイメージ〉

■ その他あわせて検討すべき事項

[自転車に関するご意見]

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、歩行者と自転車の動線の錯綜を解消し、自転車と共存した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、特に駅前広場や歩行者専用化する道路内に進入する自転車に対して、押し歩きを誘導する等の安全利用啓発や整備形態を検討してもらいたい。
- ・自転車利用の多さは三鷹駅北口の特徴の1つであることから、歩行者中心の街づくりを推進しつつも、自転車利用者の視点にたった迷わず安全に移動できる環境づくりを検討してもらいたい。
- ・将来的には、にぎわいの向上の観点から自転車利用をさらに増やしていくことも考えられるが、まずは現状の課題である安全な交通環境の整備に優先的に取り組んでももらいたい。

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、自転車駐車場や自動車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。
- ・(再掲)自転車利用の多い地域特性や街づくりの観点から、自転車駐車場は一定数確保する必要がある。確保にあたっては、にぎわいの観点から、民有地や公有地の地下に設置する方法も検討すると良い。

[自動車駐車場に関するご意見]

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等、歩行者中心の街づくりを推進してもらいたい。

- ・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。
- ・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。

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、自転車駐車場や自動車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、文化資源等に関するご意見]

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。
- ・駅周辺のデザインにばらつきがでないように、三鷹駅北口のコンセプトに合っ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。
- ・駅周辺のパブリックスペースのデザイン調整は重要であり、市民意見を取り入れた三鷹駅北口のコンセプトに合わせて、景観の専門家による十分な検討が必要である。また、民間開発のデザイン調整については、第三者的立場からの調整機能を持たせると良い。

[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パブリックスペース利活用の社会実験を含め、あらゆる検証を進めてもらいたい。
- ・シェア型の交通については、区部をはじめ普及しつつあるが、三鷹駅北口においても地域ニーズがあるのか研究してもらいたい。
- ・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。
- ・三鷹駅の南北で同じような街にする必要はないが、武蔵野市と三鷹市で上手く連携を図りながら事業を推進してもらいたい。
- ・この事業は特に地権者の生活への影響が大きいことから、丁寧に説明し、意向を確認しながら検討を進めてもらいたい。
- ・今後の具体的検討を進めるうえでも、街の利用者の声や本研究会のような三鷹駅北口に関わる団体の声を受け止め、連携して推進できるような体制を築いてもらいたい。

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。
- ・今後の具体的検討を進めるうえでは、地権者や街の利用者、関係団体の声を受け止め、連携して推進できるような体制を築く必要がある。その際には、柔軟な発想により新たな企画を検討する場と、決定機関を分ける等、役割を分担させる視点が重要である。

■ 参考

[意見交換の記録]

開催日	会議名	実施内容、検討テーマ
令和4年2月9日	研究会(準備会)	目的と提言に向けた検討プロセスの確認
令和4年8月5日	研究会(第1回)	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
令和4年9月29日	研究会(第2回)	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
令和4年10月28日	研究会(第3回)	考え方4 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり・ 報告書(素案)
令和5年1月27日	研究会(第4回)	報告書(案)・今後の進め方

※別途実施したオープンハウスやワークショップ、アンケート、庁内・アドバイザー委員会等での各意見を紹介のうえ意見交換を行いました。

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

令和 5 年 2 月

発行 武蔵野市都市整備部まちづくり推進課
〒180-8777 東京都武蔵野市緑町 2 丁目 2 番28号
電話 0422-60-1872