

三鷹駅北口 街づくりニュース 第4号

(研究会(第2回)号)

関係団体による研究会を開催し “歩行者中心”の交通街づくり について意見交換を行っています

「三鷹駅北口街づくりビジョン」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。

今後の駅周辺の再整備に向けて、“歩行者中心”の交通街づくりについて関係団体による研究会を開催し、検討を進めています。今回は研究会(第2回)での意見交換の内容をご紹介します。

ここでは、これまでとこれからの取り組みを紹介します。これからの取り組みでは「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」)」に示す、交通環境の課題とその解決に向けた4つの考え方をたたき台として、検討を進めていきます。



検討プロセス



これまでの取り組み

■ 三鷹駅北口街づくりビジョン

概ね10年後の将来の目指すべき街の姿を描き、交通環境、土地利用、緑・にぎわいの3つの視点で実現に向けた取り組みを定めました。



■ オープンハウス

地域のイベントに合わせてブースを出展し、パネルによる「基本的な考え方」の情報発信や意見収集を行いました。



■ ワークショップ

市民の皆さまから参加者を募り、グループワーク形式で参加者同士が意見交換を行いました。



■ ENJOY OPEN STREETs 武蔵野

地域の企業や団体と連携し、かたらいの道、桜通り等の公共空間を、車両通行止めにし、歩行者中心のにぎわいエリアとする社会実験を行いました。



これからの取り組み

■ 関係団体による研究会 New

三鷹駅北口で事業を営む商店会、法人会や、駅を利用する子育て世帯や高齢者、障害者の関係団体、公共交通を担う交通事業者等が参加し、意見交換を行っています。この結果を市で報告書(仮称)として取りまとめます。



■ ENJOY OPEN TERRACEs 武蔵野

沿道店舗と協力し、歩道上に客席を設置することで、日常的に街なかでの食事や、ちょっとした休憩ができるような、滞留空間をつくり出す社会実験を行いました。令和4年度も実施しました。



交通環境 基本方針の策定

具体的検討

再整備へ
補助幹線道路の完成
歩行者中心の駅周辺

- ・介助者を含めると2人分の空間が必要になるため歩行者の空間にも余裕がほしい
- ・広範囲拡張の案について、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、さらに開発を進めると予想される
- ・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を進めることが妥当と考える。ただし、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
- ・三鷹駅北口の景観や緑・歴史的なものを損なうような立体利用(デッキ)は望ましくない
- ・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、現在のタクシープールをバスのスペースとして利用できる
- ・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
- ・ユニバーサルデザインに配慮してもらいたい

- ・滞留できるにぎわい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を明るくし広場と一体的に拡充することも必要ではないか
- ・スペースの確保にあたっては、防災や、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も十分に考慮し、可能な限りゆとりある空間があると良い
- ・ターミナル駅として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ことが求められる

- ・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ほしい

- ・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
- ・現時点でのニーズを踏まえ、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ほしい

- ・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ほしい

- ・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、歩行者空間と自動車空間のバランスを考える必要がある
- ・駅周辺に「うまく時を費やせる空間」を作る視点も重要である。公共的な歩行空間が滞留機能を持つ方法もあれば、民地側で滞留機能を持つ方法もある
- ・広範囲の拡張を目指す場合でも現実的には限度がある。平常時・イベント時・災害時を共存させる空間の考え方を議論すると良い
- ・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、意見交換できると良い
- ・現在の空間の中で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
- ・デッキ案については、歩行者を降ろす周辺道路の幅員不足や周辺建築物との高さ調整等の課題がある

アドバイザー

今後の予定

	開催時期	実施内容・検討テーマ
研究会(第3回)	10月28日	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)の検討
アドバイザー委員会	12月	報告書(案)の確認
研究会(第4回)	令和5年1月	報告書の取りまとめ

※各開催日は決まり次第、市ホームページや市報でお知らせします。

「基本的な考え方」や各取り組みの資料・記録は市のホームページでご覧いただけます

右記の二次元バーコードをスマートフォン等で読み取っていただき、市ホームページでご覧いただけます。

資料・記録



<https://bit.ly/3js97IS>

<問い合わせ>

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2-2-28
武蔵野市役所東棟4階
電話 0422-60-1872 FAX 0422-51-9250

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）を開催しました

令和4年9月、三鷹駅北口の関係団体や交通事業者の皆さまと「基本的な考え方」をたたき台として、意見交換を行いました。

意見交換は「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」の2つのテーマで行いました。



日時：令和4年9月29日（木）14～16時
場所：武蔵野市役所

▼会議次第

- (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

▼会議資料（抜粋）



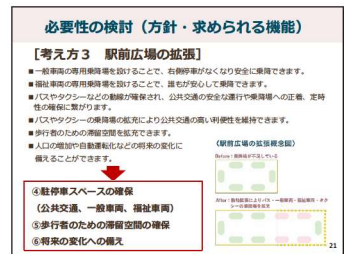
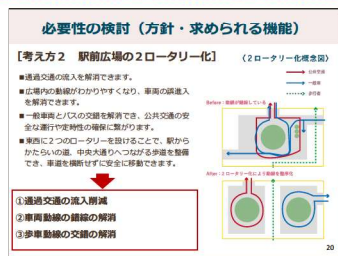
■ 検討にあたっての留意点

駅まちデザインの手引き（令和3年9月駅まちデザイン検討会）を参考に、駅周辺空間の再構築を図るにあたってのポイントを紹介しました。

- (1) 駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的にとらえること。様々な関係者が連携し、「駅まち空間」を将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所とするための取り組みが重要であること。
- (2) 魅力あるまちづくりを実現するため、「駅まち空間」が備えているポテンシャルを発揮できるようデザインすることが必要であること。

■ 考え方2 駅前広場の2ロータリー化

駅前広場の拡張とあわせて2ロータリー化することで、現状の問題点である通過交通の流入や、歩行者と車両の動線の交錯を解消するとともに、錯綜する交通動線を整序化する考え方を確認しました。



■ 考え方3 駅前広場の拡張

駅前広場を拡張することで、公共交通や一般車両、福祉車両の駐停車スペースや歩行者のための滞留空間を確保する考え方を確認しました。拡張にあたっては、将来の変化に備え、冗長性を持たせることの重要性を共有しました。

■ 駅前広場のイメージ案の比較

論点がわかりやすい3つのイメージ案を用いて、必要性（方針・求められる機能）について確認しました。そのうえで、参考として今後の検討事項である、実現性の課題（実交通への影響、地権者合意、事業手法等）について共有しました。

項目	案1	案2	案3
通過交通の流入抑制	×	×	○
歩行者の滞留空間確保	×	×	○
一般車両の駐停車スペース確保	×	×	○
福祉車両の駐停車スペース確保	△	△	△
歩行者の滞留空間確保	△	△	△
通過交通の流入抑制	△	△	△
歩行者の滞留空間確保	△	△	△
一般車両の駐停車スペース確保	△	△	△
福祉車両の駐停車スペース確保	△	△	△

■ 研究会（第1回）の振り返り



- ・歩行者を中心としたぎわいのエリアを創出するべき
- ・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
- ・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するのが良い



- ・ロータリーだけでなく、エリア外の周辺地域への影響やぎわいの向上等にも配慮のうえ、検討をお願いしたい



- ・枝道対策を行わないと、歩行者専用化と公共交通優先化を活かせなくなってしまう



- ・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

■ 考え方2 駅前広場の2ロータリー化

意見交換では、錯綜する交通動線の整序化や日常生活を支える歩行環境の充実を優先すること、駅前広場と主要道路につながる一体的な歩行空間の形成に関するご意見等がありました。



- ・駅前広場内は一般車もバスも入ってくるため、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
- ・歩行者と車両の動線が分かれるというのは非常に良く、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



- ・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、丁寧な情報発信に努めてもらいたい



- ・福祉車両は安全安心な乗降環境に配慮し、利用者と協議のうえ検討してほしい



- ・福祉目的の車両は様々なケースが考えられるため、取扱いについては最初に広く意見を聞くべき



- ・福祉車両の乗降場を形だけ整備しても長期的にはうまくいかない



- ・世界連邦平和像については、平和の象徴として慎重に議論してほしい



- ・タクシーの待機場については、他地域ではショットガン方式*が採用されている。2ロータリー化した際のバスとタクシーのすみ分けを合理的にできるのではないかと
- *※客待ち車両の待機列を解消するため、駅前に一定数の待機場を確保したうえで、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



- ・2ロータリー化にあたっては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
- ・荷捌きは現在、路上で行われている。「荷捌きは路上か路外か」という点は議論すべき
- ・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手法もあるのではないかと
- ・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。荷捌き車両と同様に、路上か路外かを議論しても良いと思う
- ・枝道対策については、新技術の活用はまだ先の話であるため、狭さく部やハンプを設ける対策もあるかもしれない。枝道の扱いをしっかりと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

意見交換では、歩行者のための通行・滞留空間を拡充することや、公共交通の高い利便性を維持し、多様な交通手段の円滑な乗り換え機能確保すること等、拡張の必要性に関する意見がありました。また、拡張にあたっては、新技術や防災、天候による影響等を考慮し、将来の変化に備えることが重要であるといった冗長性に関するご意見等がありました。