

会議録

会議の名称	三鷹駅北口交通環境基本方針策定庁内委員会・アドバイザー委員会 合同会議（令和5年度 第1回）
開催日時	令和5年7月11日（火） 開会時刻 午後2時00分 閉会時刻 午後3時45分
開催場所	武蔵野市役所 812会議室
	府内委員 ◎：委員長 ○：副委員長 ◎都市整備部長 ○都市整備部 まちづくり推進課長 都市整備部 交通企画課長 都市整備部 交通企画課道路整備計画担当課長 都市整備部 道路管理課長 市民部 産業振興課長 市民部 市民活動推進課長
出席者	アドバイザー委員 ◎：委員長 ◎大沢 昌玄 日本大学 理工学部 土木工学科 教授 坂本 邦宏 イーグルバス株式会社 顧問 饗庭 伸 東京都立大学 都市環境学部 都市政策科学科 教授 稻垣 具志 東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授
議題	1 はじめに 2 委員会の主旨説明 3 令和4年度の取り組み・前回会議（令和4年度 第1回）の振り返り 4 交通環境基本方針 骨子イメージ 5 方針の検討・検討課題と対応の方向性 6 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策定庁内委員会・アドバイザー委員会 合同会議（令和5年度 第1回）</p> <p>1 はじめに ～事務局より挨拶～</p>
	<p>2 委員会の主旨説明</p> <p>3 令和4年度の取り組み・前回会議（令和4年度 第1回）の振り返り ～事務局より、資料1・資料2を説明～</p>
	<p>4 交通環境基本方針 骨子イメージ ～事務局より、資料1を説明し、その後質疑応答～</p> <p>方針の検討について 交通環境の将来イメージ</p>
饗庭委員	<p>基本方針の策定にあたっては、現状の課題を整理し地区全体でどのように解決していくかを示したうえで駅前広場等の個別の方針に言及すると良い。また、都市計画マスターplanに示される地区内環状道路形成の考え方方が三鷹駅北口にどのように落とし込まれるか示すことも重要である。</p>
事務局	<p>上位計画を踏まえたうえで、基本方針には、駅周辺全体の図を用いながら歩行者を中心とする街づくりの指向性を示したい。</p>
饗庭委員	<p>再整備の目標年次である2030年代までに駅前における歩行者の滞留人数をどの程度増やすのか、自動車の通過交通をどの程度減らすのか等、具体的な数値目標を設定した方が良い。</p>
交通企画課 道路整備計 画担当課長	<p>数値目標について、補助幹線道路の整備を着実に進めており、土地利用の変化も見られるが、それだけでは歩行者交通量が大幅に増えるような街の変化は見られない。今後は三鷹駅北口のポテンシャルを最大限に發揮した街づくりを目指し、駅周辺の課題解決に取り組めるような記載が良い。</p>
大沢委員	<p>他の委員からも意見があったように、現状の課題を地区全体でどのように解決していくかを示したうえで駅前広場や駅周辺の道路の方針について言及すると良い。例えば、駅前広場の拡張に係る事業手法について、民地部分を含めた地区全体にも課題があるのであれば、駅前広場を単体で考えるのではなく、地区全体の課題解決に資する事業手法を検討するべきである。</p>
坂本委員	<p>「交通結節機能の確保」と「歩行・滞留環境の向上」の関係性について、「共存」（資料1P.20）という言葉が用いられているが、市民の誤解を招かないようなわかりやすい表現にすると良い。</p>
稻垣委員	<p>「駅周辺の地域資源」（資料1P.20）について、三鷹駅北口が持つ経済的なポテンシャルや民間の文化資源、高齢者のフレイル対策に繋がる施設の立地等、街の魅力を</p>

発言者	発言の要旨
饗庭委員	<p>高める要素について追記すると良い。人々の活動に直結するような地域資源について考慮することは今後の地域関係者との合意形成を図るうえで重要である。</p>
大沢委員	<p>「交通結節機能の確保」と「歩行・滞留環境の向上」の2つのバランスを見極めることが必要であり、後者を重要視すべきではないか。人や車の交通だけではなく、滞留空間についても具体的に検討した方が良い。</p>
駅前広場のイメージ案の比較（拡張の方向性、事業手法等）	<p>駅前広場の拡張の必要性について、平常時だけでなく災害時や混雑時等、様々な観点から客観的に必要な面積を算出して検討すると良い。ただ、現状の課題を解決するためだけでなく、どのような滞留空間を目指すのか夢を含めた将来イメージを持って拡幅の必要性について言及すべきである。</p> <p>事業手法については街路事業や拡張用地の周辺も含めた再開発等が考えられるが、前者は地権者の協力を伴うもの、後者は地権者の参加によるものといった視点で整理すると良い。</p> <p>また、車道空間より人々が滞留し憩える空間が広い方が、これから駅前広場にはふさわしいのではないか。</p>
饗庭委員	<p>滞留空間についてどのようなイメージを持っているのか。若者からお年寄りまで滞留の仕方は様々であり、滞留のイメージを示すことは重要である。</p>
事務局	<p>令和元年度より社会実験等を通じて、滞留空間の日常的な使い方とイベント的な使い方の両方を検討している。基本方針では滞留空間のイメージを示す必要があると認識している。</p>
饗庭委員長	<p>イベント時の滞留空間だけでなく、住んでいる人がどのように滞留するか等の日常における暮らしの場としての滞留空間のイメージも重要である。若者やお年寄りの滞留の仕方は、実際に事例を見に行くと参考になる。</p>
都市整備部長	<p>滞留空間として駅前広場にはベンチがあることが多い。お年寄りは、歩ける範囲が制限されてしまうため、途中にベンチ等休憩できる滞留空間があると街に出ることができるという意見も聞く。駅を含む市全体の視点からも検討したい。</p>
坂本委員	<p>他の委員と同様に、滞留空間を重要視して方針を検討すべきである。駅前広場では乗り換え等の短時間の滞留から人々が憩う等の長時間の滞留まで様々な滞留空間の使われ方があるため、そのイメージを示せると良い。</p>
稻垣委員	<p>滞留空間について、止まった使われ方だけに着目するのではなく、通勤時間や雨天時のような時間帯や条件等によって利用のされ方に変化があるため、利用形態の時間的变化を人の流れ方も踏まえて考慮する必要がある。また、駅前広場であるため、鉄道に親しみを持てる空間や滞留の仕方に多様性を読み取れるようなイラストがあると良い。</p>

発言者	発言の要旨
饗庭委員	駅舎側に滞留空間を大きく確保する案も考えられる。位置によっては滞留の仕方も変わる。例えば、明るい場所で誰もが見守ることができるという視点を持って滞留空間の位置を検討すると良い。
大沢委員	E案とF案を組み合わせた最大面積まで拡張した場合の案があっても良いのではないか。地域からもイベント時の滞留空間の不足が挙げられている。また、駅前広場に必要な機能や面積の検討だけでなく、拡張した面積の中でどのようなアクティビティができるのかを検討することも重要である。アクティビティから必要な面積を算定することもあるかもしれない。
饗庭委員	例えば、地区全体の滞留空間について数値目標を設定し、行政が達成できる目標以外については、全体として何が必要かを絞り込んだ中で、地域に協力してもらうと良い。また、駅前で市民の方に実際に椅子に座ってもらい、空間の居心地の良し悪しを感じてもらう等、実験的にワークショップを行っても良いかもしれない。
坂木委員	イメージ案の比較(資料1P.35)について、必要性の評価項目を、市民の誤解を招かないようわかりやすく整理すべきである。例えば、福祉車両の視点で、「⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ」と「④駐停車スペースの確保」の関係がわかりづらい。複数の指標がある項目は分ける、類似した項目は1つにする等、評価項目を見直すと良い。
稻垣委員	実交通への影響について、一般車両が補助幹線道路から中町新道を迂回して駅前へアクセスすることは2ロータリー化の前提条件であるが、警察協議でも難航する可能性がある。また、歩行者を中心とするにぎわいのエリアである補助幹線道路と中町新道に囲まれた地区について、ショートカットを目的とした一般車両の枝道への抜け道利用が懸念されるため、安全対策や交通規制等の対策を検討する必要がある。2ロータリー化の前提条件については、早めに検討を深めるべきである。
事務局	迂回やショートカットについては安全対策や交通規制等を含めた検討が必要であると認識している。今後も補助幹線道路や中町新道が駅へのアクセス路として迂回機能を担うことを前提に社会実験等を行いながら、検討を重ねていきたい。
稻垣委員	三鷹駅北口の交通体系の再編は広範囲に影響するため、周辺住民、地域関係者だけではなく、さらに広域の市民や市外の道路利用者等を含め、様々な視点に立って影響内容とその度合いを見極めながら検討することが求められる。また、歩行者を中心とするにぎわいのエリアとしての中町新道の南側エリアの位置づけについても意識しておく方が良い。
	<p>5 方針の検討・検討課題と対応の方向性 ～事務局より、資料1を説明し、その後意見交換～</p> <p>検討課題と対応の方向性について</p>

発言者	発言の要旨
大沢委員	かたらいの道や桜通り、中央大通りに面して出入口を設けた駐車場については、歩行者専用化や公共交通優先化を行った場合、アクセスができなくなる。その場合、沿道の地権者に意見を聞く必要がある。
事務局	かたらいの道や中央大通りに面した駐車場については、その対応を含め検討を行っていきたい。
稻垣委員	東側の低利用地(資料1 P.39)について、現在市の駐輪場であるが、今後別の用途に変え、駐輪場は歩行者を中心とするにぎわいのエリア外に整備する方針はあるのか。
交通企画課長	三鷹駅北口街づくりビジョンにおいても記載のある通り、中町第1・第2自転車駐車場は自転車駐車場機能を確保しつつ、将来的な市有地の活用について検討することとなっている。将来的な活用が決定するまでの間は、暫定的な立体化による二層構造の整備を予定している。
稻垣委員	歩行者優先にするために駐輪場を駅から遠くに配置すると説明するならば、自転車利用者から不満がでることが一般的に想定されるが、当該エリアにおいては、実態として主たる駐輪場は既にエリア外縁部付近に近接していて、出入口をプリンジ配置にするということとなる。基本方針には、利便性がそこまで大きく損なわれるわけではない（自転車利用者にも一定の配慮をしている）ことを示せると良い。
稻垣委員	交通のイメージ図(資料1 P.39)について、中町新道における自転車のイラストは、現況では車道を通行していて、将来では自動車が車道を変わらず通行しているにもかかわらず自転車は歩道を押し歩きしており違和感を覚える。将来でも車道を通行しているイラストの方が想定としては馴染むのではないか。また、中町新道からロータリーに進入する、つまり駅北側エリアを東西に通過する自転車の通行イメージについても具体化する必要がある。
坂本委員	中央大通りも同様である。将来ではバスが2台通行するイメージであるが、バス停や緊急車両等の観点も含めて道路空間の配分を検討した方が良い。方針で示す場合、交通体系の運用ルールと道路断面のイラストがリンクすると良い。
大沢委員	歩行者優先化なのか、歩行者専用化なのかについて検討することは重要である。道路機能を担保する観点から、都市計画道路の区分も含めて今後は検討すると良い。
	<p>6 その他連絡事項 ～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>