

下線部は修正箇所

No.	案の項目			意見要旨	市の考え方 ※ページは案のページ
	大項目	中項目/ 分野	頁		
1	全般事項			<p>全体の構想はとても良いと思った。</p> <p>現在の三鷹駅北口は南口に比べて賑わいが少なく、今後賑わいを創出するには散歩したくなるような商店街や街並みが駅に直結しているかが鍵だと思う。そこが分断されていると単なる交通の乗り換え拠点となってしまう。</p> <p>そのため、「駅からかたらいの道に車へ邪魔されずに抜ける流れができるか」「中央大通りがより魅力的な場所になるか」が鍵になると思う。</p>	<p>ご意見のとおり、P13「取組1」に2ロータリー化することにより主要な4つの道路につながる歩道を整備できる旨を、P15「取組2」に道路・沿道の特性や役割に応じて道路空間を再配分することにより歩行空間を充実させ、滞留空間を創出できる旨を記載しています。</p> <p>引き続き、駅からかたらいの道等への歩行者動線の確保と中央大通り等がより魅力的な道路となるように検討していきます。</p>
2	全般事項			三鷹駅北口エリアの交通課題の解決と歩行者中心のまちづくりへの取組に賛同し協力したい。	今後も様々な立場の方々のご理解・ご協力を得ながら取組を進めていきます。
3	全般事項			<p>人通りも多い三鷹駅北口を本当に歩行空間が充実した空間に変えられるのか疑問に思う。</p> <p>長い整備期間がかかり、工事中の影響も大きいと予想される。</p> <p>将来的にこのようにしたいという素敵なジオラマなどがあれば、皆の理解を得やすいと思う。</p>	<p>P21「(2)ロードマップ」に記載のとおり、主に必要性(地域ニーズ)の観点で取りまとめた本方針に基づき、今後は実現性の観点で検討を深めています。</p> <p>工事中の影響については、ご意見のとおり、非常に大きいと予想されるため、丁寧な施工管理や市民等への周知などが必要であると認識しています。</p> <p>将来イメージについては、具体的な検討は今後行っていくことから、現段階では詳細に示しづらい状況ですが、将来の街の姿をイメージできるように、P13やP16にイラストを一例として記載しています。引き続き、イメージしやすい情報発信に努めています。</p>
4	全般事項			全体事業費や、その予算をどのように捻出するのか疑問に思う。	P21「(2)ロードマップ」に記載のとおり、経済性については、今後の実現性の検討における観点の1つとして検討していきます。
5	全般事項			地域住民の障害への理解との関連性の記載が不足しており、暮らしやすい街づくりが徹底されていない。	様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー」については、「武蔵野市バリアフリー基本構想2022」に記載しており、三鷹駅北口を含め、全市的に取り組んでいます。
6	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	三鷹駅北口は中央線の駅でも緑が多く、落ち着いた環境を保持している最後の駅前だと感じる。都心に近く、特快も停車する利便性を持ちながら、郊外のような環境が将来大きな価値になると考 える。これらを活かしてまちづくりが進められることを願う。	ご意見のとおり、P9「(2)街づくりに活かす地域資源・特性」に、豊かな緑や高い交通利便性などを活かした街づくりを進めていく旨を記載しています。
7	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	歩行空間を充実させる点が良いと思う。ベビーカーを押しながら散歩できる空間や、対向者を意識 しすぎず子どもと歩ける空間があれば、駅周辺を訪れる家族も増え、買い物による地域経済への効果も期待できる。	ご意見のとおり、P11「(1)駅周辺における交通環境の将来像」に、交通結節機能を確保しながら、沿道を含めた街全体で歩行・滞留環境を向上させることで、駅周辺を「人が集い交流する駅まち空間」にしていく旨を記載しています。
8	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	歩行者の安全が確保され、街の賑わいが創出されることで住みやすさも増すため、住民にとって はとてもワクワクする案だと思う。実現できれば三鷹駅北口に住みたいと思う人も増加すると思う。	No.7の市の考え方をご参考ください。
9	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	自動車に配慮しながらも歩行者を大事にする方針は素晴らしいと思う。	No.7の市の考え方をご参考ください。
10	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	バスとタクシーのみを進入可、一般車は進入不可、歩行者はデッキを通行せる駅はあまり魅力を 感じない。三鷹駅北口は歩くことが楽しく感じられる場所になって欲しいと考える。	No.7の市の考え方をご参考ください。
11	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	歩行者は大事だと思うが、高齢化も進むため送迎はしっかりできるようにしてもらえると助かる。	P13「取組1」やP17「取組3」に記載のとおり、駅等への送迎目的の車両に対しては、駅前広場の拡張等により、駅前広場内に一般車両と福祉車両それぞれ専用の乗降場を整備できるよう取り組んでいきます。
12	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	三鷹市側との違いがあることが、北口と南口の双方のメリットとなるため、ディフェレンシエーション (差異化)を意識して進めて欲しい。北口は住宅地域の入り口としての意識を強く持って欲しい。	P5「2背景と目的」に記載のとおり、三鷹駅北口は郊外住宅地としての通勤・通学や、集積する企 業への通勤を目的とした移動経路となっています。そのため、南口の特徴や取組も踏まえながら、 P6「街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿」に記載のとおり、「住む人、働く人が集い、心地よ く過ごす街」の実現を目指していきます。

下線部は修正箇所

No.	案の項目			意見要旨	市の考え方 ※ページは案のページ
	大項目	中項目/ 分野	頁		
13	5 交通 環境基本 方針	(1)駅周辺にお ける交通環境の 将来像	11	完成後の補助幹線道路はイメージできるが、駅前広場の拡張のための用地取得等を考えると、長期的な計画に見えるので、全体的にイメージしにくい面もある。	No.3の市の考え方をご参照ください。
14	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	通過交通を削減し、歩行者の動線を真っ直ぐに確保する駅前広場の2ロータリー化は良いと思う。	No.1の市の考え方をご参照ください。
15	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	機能的な部分はかなり検討されているようだが、歴史や環境の点から考えると現在のロータリーの中央にある平和像や木は三鷹駅の面影として残した方が良いと思う。 どちらかというと北東拡張案に賛成する。	平和像や樹木については、P20「取組6」に記載のとおり、景観・文化資源の価値を再認識したうえで、柔軟に規模や配置等を検討していくことにより、次世代への継承に取り組んでいきます。 拡張範囲については、現時点では未定ですが、範囲によらず、景観・文化資源の価値を踏まえ検討していきます。
16	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	駅前広場の拡張は、三鷹駅北口の将来的な価値の観点からも必要なことである。西拡張案の方が実現可能性があり、効果もあるように感じる。地権者に、三鷹駅北口の潜在的価値を認識のうえ、まちづくりに協力して頂けるよう願う。駅前に目立つ低利用地と交通動線のふくそ者が改善されることを望む。	拡張の範囲については、現時点では未定ですが、P14「取組1」に記載のとおり、西側の街区は後背地とともに低利用地や高経年建物を含むこと等から、拡張の候補地の1つとして認識しています。
17	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	駅前広場の拡張案について、低利用地の活用によるにぎわいの創出や、各種イベント・災害時等の多様な活動のための空地の創出など総合的に考慮すると、西側エリアで地権者が一体となって街づくりに直接参加する手法(再開発事業等)を用いて一体整備を目指す方が三鷹駅北口のまちづくりに資することができると考える。	拡張の範囲については、No.16の市の考え方をご参照ください。 拡張の事業手法については、ご意見のとおり、P14「取組1」に、地権者が街づくりに直接参加する手法の1つとして、建物共同化に併せた拡張を記載しています。 今後は、経済波及効果やにぎわいに与える効果、生活環境に与える影響など、総合的に検討していきます。
18	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	他の駅のように、タワーマンションの建築とあわせて公開空地や商業施設を設けることで、歩行者に優しい歩きやすい街になると考える。高さは100メートルを上限にするのではなく、150メートルやそれ以上のマンションを建築してはどうか。都心には、マンションを作ることで街が新しくなり、人が循環し、若返り、活気が生まれている他、マンションの価値が高まることで住民の資産形成につながっている街もある。	拡張の事業手法については、No.17の市の考え方をご参照ください。 高さについては、P14「取組1」に高層建物による影響に対する配慮が必要となる旨を記載しています。 今後は、経済波及効果やにぎわいに与える効果、生活環境に与える影響など、総合的に検討していきます。
19	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	居心地のよい、歩きたくなるようなオープンエアを確保するため、1階部分を覆うようなデッキを作らないでほしい。	景観の観点では、「三鷹駅北口街づくりビジョン」において「守り育ててきた豊かな緑や、空が開けた駅前広場などによって落ち着いた雰囲気が創りだされており、これらの景観資源を充分に活かしたまちづくりが求められています」と記載しています。 駅前広場の課題解決の観点では、参考資料P5「(1)駅前広場の整備パターンの比較」に記載のとおり、歩行者のための滞留空間の確保等には一定の効果があるものの、通過交通の流入削減や動線のふくそ・交錯の解消、乗降スペースの確保には効果がない、もしくは効果が限定的であると認識しています。 以上の点から、市としても、駅前広場の課題に対して改善効果が限定的で、景観資源を損なうようなデッキ案は現時点では想定していません。
20	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化、取組2: 交通体系の再 編、道路空間の 再配分	13-16	現在の駅前における一般車両の動きを見ても、再整備後も送迎車は流入すると思う。 補助幹線道路の整備に加え、「駅前の車両動線の変更」や「南口のような駅前広場の複層型(デッキ)」等も案として思い浮かぶ。	車両動線の変更については、P15「取組2」に記載のとおり、道路の特性や現状の使われ方、駅前広場との接続関係、玉川上水等の周辺都市施設との連携等を踏まえた道路毎の役割に応じて取り組んでいきます。 デッキ案については、No.19の市の考え方をご参照ください。
21	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13	歩道空間の利活用を喜ぶ声や、駅前にイベントスペースを望む声がある。 歩道・車道等を大胆に活用したイベントを開催してみたい。	P13「取組1」に記載のとおり、駅前広場の敷地を拡張することにより、歩行者のための通行・滞留空間を拡充できるよう、また、P15「取組2」に記載のとおり、道路空間を再配分することにより歩行空間を充実させ滞留空間を創出できるよう取り組んでいきます。この滞留空間はイベントスペースとしての活用も期待されます。

三鷹駅北口交通環境基本方針（案）に対する市民意見等と市の考え方（1月23日時点案）

下線部は修正箇所

No.	案の項目			意見要旨	市の考え方 ※ページは案のページ
	大項目	中項目/ 分野	頁		
22	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	各交通手段に対する必要なスペースの検討が大事だと考える。	各交通手段により、必要なスペースは異なることから、関係者の声を聴きながら検討を深めています。
23	5 交通 環境基本 方針	取組1:駅前広場 の拡張・2ロータ リー化	13-14	地権者等の協力が得られ、地域公共交通事業者との協議がまとまって欲しいと考える。	地権者については、P13-14「取組1」に記載のとおり、ご意向を継続的に確認しながら、街づくりの機運に応じて、必要な協議・支援を行っていきます。 地域公共交通事業者については、同頁に記載のとおり、歩行者中心の駅まち空間としていく観点などから意見交換や相互調整を行っていきます。
24	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	15-16	歩行者専用の道路があると、安心してのんびりと歩けるため良いと思う。	P15-16「取組2」に記載のとおり、自転車交通への影響や渋滞の発生有無などを検証しながら、歩行者の安全性を高める歩行者専用化の検討を深めています。
25	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	15-16	駅への送迎の際、乗降スペースの確保と、駅へのアクセス経路の整備・周知がしっかりなされていれば、ドライバーはそこまで大きなストレスを感じないと思う。	駅等への送迎を目的とした駐停車については、P17「取組3」に駅前広場内に一般車両と福祉車両それぞれ専用の乗降場を整備する旨を、駅へのアクセス経路については、P15「取組2」に一般車の駅へのアクセス機能を中町新道に確保する旨を記載しています。
26	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	15-16	普段車両で駅周辺を通行している人の意見や、現状と比べてどの程度のデメリット(渋滞発生の可能性や通行時間の増加など)があるのかについて、記載が少なく感じる。	P16「取組2」に記載のとおり、社会実験等を通じて、車両で駅周辺を通行している人の意見や、現状と比べてどの程度のデメリットがあるのかについて、検証していきます。
27	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	16	中町新道は、平日の朝方や天候によっては、かなり渋滞し、ロータリーに入る前に降車する人が多くいると予想される。その車はロータリーに入らず手前で右折することは可能となるか。	P16「取組2」に記載のとおり、混雑時の自動車の迂回状況等については、社会実験等を通じて影響を検証し、対応策を検討していきます。また、P17「取組3」に「・混雑を見込んだ乗降場の適切な運用方法について検討していきます。」を追記しました。 ロータリー手前での右折については、幅員の狭い枝道への通過車両の進入は交通事故の発生等が懸念されることから、一定の幅員を有する道路を通行してもらうことが望ましいと考えています。
28	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	16	どうしても駅前で乗降しなければいけない高齢者等は時間に余裕をもって向かう必要があるため、渋滞が想定される雨天時等には余裕をもった行動を促すような市民全体への啓発をお願いしたい。	雨天時の混雑を見込んだ対応を検討していきます。
29	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	15-16	自動車の流れを変えることで東側の道路と地域に大きな影響が出る場合には、西側にも影響を分散できると良い。	P15「取組2」に記載のとおり、周辺の交通状況に大きな影響等が生じる場合には柔軟に対応していきます。
30	5 交通 環境基本 方針	取組2:交通体系 の再編、道路空 間の再配分	15-16	歩行者専用化にあたり、自転車の通行を制限できるか、その他の道に自転車や自動車の交通が集中しないか不安が残る。	歩行者専用化の検討にあたっては、P15-16「取組2」に自転車交通への影響や渋滞の発生有無などを検証していく旨を記載しています。 また、自転車に関しては、P19「取組4」に記載のとおり、駐輪場の適正配置とあわせた対象エリア外縁部における自転車走行空間の維持や、地域との協力の下でのハードソフト両面からの対策の検討に取り組んでいきます。
31	5 交通 環境基本 方針	取組4:自転車駐 車場の整備・適 正配置、自転車 走行空間の整備	19	自転車をよく利用する人は、なるべく駅に近いところまで自転車で走行したいと思う。 対象エリアの外縁部に駐輪場を整備する場合、駅まで屋根等を設置し、雨天時でも傘をささずに歩行できると嬉しい。	駅前への自転車の乗り入れについては、自転車と歩行者とのふくそうが安全面において課題があると認識のもと、P19「取組4」に駐輪場を対象エリア外縁部に整備・維持していく旨や自転車の走行動線を対象エリアと分離していく旨等を記載しています。 雨天時に傘をささずに歩ける歩行環境については、屋根等を設置する空間や景観、維持管理費用など、総合的な観点での検討が必要と考えています。
32	5 交通 環境基本 方針	取組4:自転車駐 車場の整備・適 正配置、自転車 走行空間の整備	19	歩行者の安全安心を求めるなら、自転車との共存は無理だと思う。歩道での押し歩きを推奨して守られるか、子供連れの家族が一列で押し歩きするか、その歩道を歩行者が2人並んで歩けるか等、疑問に思う。運転者への指導やマナーに頼ることは、運転者の技能の問題もあり、歩行者を危険にさらすことになると思う。歩行者と自転車の通行をはっきり分離すればお互いが楽になると思う。	P19「取組4」に記載のとおり、駐輪場の適正配置とあわせて対象エリア外縁部に自転車走行空間を維持していくことや、地域との協力の下ハードソフト両面から対策を検討していくことにより、自転車と共に歩行者中心の街づくりを目指していきます。

三鷹駅北口交通環境基本方針（案）に対する市民意見等と市の考え方（1月23日時点案）

No.	案の項目			意見要旨	市の考え方 ※ページは案のページ
	大項目	中項目/ 分野	頁		
33	5 交通 環境基本 方針	取組5:官民連携 による沿道の街 並みの誘導・道 路と一体的な屋 外スペースの創 出	20	街の活力は「整然と猥雑」のバランスによって生まれる。再整備は「整然」を推進するが、それだけでは街の魅力は下がるため、「整然と猥雑」のマネジメントを考える必要がある。そこにもっと貢献するのは「個人商店」であり、「個人商店が出店したいと思うような場所をどう作るか」にかかっている。 その視点で見ると「中町新道と中央線の間のエリア」や「八丁通りの旧花街エリア」、「中央大通りと三鷹通りに挟まれたエリア」等が「猥雑」の可能性を秘めたエリアと言える。	本方針は、主に交通環境の視点で課題とその解決のための方針をまとめたものであり、P20「取組5」に記載のとおり、道路の再整備とあわせて官民連携で沿道の街並みの誘導に取り組んでいきます。 また、ご意見を踏まえ、P9「(2)街づくりに活かす地域資源・特性」の記載に「また、後背地を含め、個性ある店舗が立地する街区もあります。」と追記しました。 土地利用全般については、今後の「三鷹駅北口街づくりビジョン」の改定における論点の1つと想定しており、ご意見として承ります。
34	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	平和像や独歩の碑だけではなく、人が訪ねてくる空間や店づくりも大切な文化資源として捉える視点が必要で、次世代への継承になるような気がする。北口には個性あるカフェやレストラン、古本屋等が多くある。緑町のグリーンパーク商店街までを北口のエリアと考え、散歩がゆっくりできる景観や道を大切にした街づくりを進めることで、都心に近い郊外型の街の中で重要な街として位置づけられるのではないか。	ご意見を踏まえ、P9「(2)街づくりに活かす地域資源・特性」の記載に「また、後背地を含め、個性ある店舗が立地する街区もあります。」と追記しました。
35	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	緑化についてもっと工夫が必要だと思う。今の駅前の通りは街路樹が多く、大きく育ちすぎて暗いほか、デッドスペースや根上がりもあり、楽しく歩ける環境とは言えない。バスから街並みを見ても、行きたい店を見つける楽しさがない。街路樹の名前や育ち方を知り、愛着をもって植物を見られるような緑化であってほしい。	今後の駅周辺の再整備における街路樹等の緑化については、P20「取組6」に記載のとおり、緑化を含む全体の景観について、専門家を交えて検討していくことが必要と考えています。
36	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	緑化に関するアドバイザーから意見をもらうと良い。	本方針は、主に交通環境の視点で課題とその解決のための方針をまとめたものであり、都市交通計画等を専門分野とする学識経験者から助言をいただきながら作成しています。 今後の駅周辺の再整備における緑化の検討にあたっては、No.35の市の考え方をご参考ください。
37	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	駅前の大きな木々の緑が「緑豊かな落ち着いた街並み」を印象付けており、近隣の他の駅とは全く違う唯一無二の価値を創造している他、駅近くのタワーマンションの印象を薄めている。 将来イメージの図は大きな木が減っているように思う。現状のボリューム感(本数、高さ含め)を減らさずに計画が実現されることを希望する。木々のもたらす機能と、緑が作り出す街の価値に目を向け、本方針でもしっかりと豊かな緑を維持してほしい。	「三鷹駅北口街づくりビジョン」において「守り育ててきた豊かな緑や、空が開けた駅前広場などによって落ち着いた雰囲気が創りだされており、これらの景観資源を充分に活かしたまちづくりが求められています」と記載しています。 そのため、本方針においても、P20「取組6」に記載のとおり、三鷹駅北口固有の豊かな緑の価値を再認識したうえで、再整備との調整を要する場合には、柔軟に規模や配置等を検討していきます。
38	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	現在の玉川上水と桜通りが分断された状態が解消され、自然な形で桜通りが玉川上水の緑の空間と一体化すれば、「喫煙者の隠れ場」ではなく、もっと人々の心を癒す場になると思う。	ご意見のとおり、P15「取組2」に、桜通りと玉川上水の緑が一体となった歩行・滞留空間を形成していく旨を記載しています。
39	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	再整備にあたっては、緑が枯れることのないように玉川上水まわりの土の部分を残してほしい。 土に根付いた木々を手入れし、維持していくことは長期的な価値を創造できると考える。 温暖化が進む現代において、玉川上水の緑は涼をもたらし、桜通りの木々は夏の強い日差しの辛さから歩行者を守る役割を担っている。	玉川上水の管理者である東京都との協議を行なながら、駅周辺における長期的な価値や利用者の声、維持管理などの観点を踏まえ、総合的に検討していきます。

下線部は修正箇所

No.	案の項目			意見要旨	市の考え方 ※ページは案のページ
	大項目	中項目/ 分野	頁		
40	5 交通 環境基本 方針	取組6:景観・文 化資源の価値を 踏まえた柔軟な 検討、次世代へ の継承	20	三鷹駅北口(特に玉川上水に沿う部分)は、高い木々が豊富で、他の駅では見られない落ち着いた雰囲気を醸し出している。開発に際しては、利便性や予算を抑えることばかりを追求するのではなく、維持管理の費用がかからてもできる限り緑を増やし、自然に近い形にしてほしい。歩道はコンクリートやアスファルトではなく、砂利か土にして、雨天に備え材木を敷く部分を増やしても良いと思う。	No.39の市の考え方をご参照ください。
41	6 今後 の進め方	(1)検討体制	21	内容については異存ないが、市の体制と取組姿勢について疑問がある。 これだけの大事業を速やかに行わなければならない中で、これに注力する部署を立ちあげることもせず、再開発等の専門職員を雇うこともしていない。駅前に事務所が必要とまでは思わないが、少なくとも専門の部署を設置すべき。 この事業が市の魅力の帰趨を決するような大事業であるというメッセージとしては弱く感じる。この素晴らしい方針が絵空事で終わってしまったり、実現までに著しく時間がかかったりしないか懸念している。市長をはじめとするトップ層にはこの事業を吉祥寺の開発と並ぶ市政の最重要項目に位置付けるような戦略的視点を持ってほしい。	今後の検討体制については、P21「(2)ロードマップ」に記載のとおり、主に必要性(地域ニーズ)の観点で取りまとめた本方針に基づき、今後は実現性の観点で検討を深めることとしており、そのための体制を構築していきます。 取組姿勢については、ご意見として承ります。
42	6 今後 の進め方		21	本計画の推進には駅前広場の隣接権利者の協力や参加は必須である。拡張範囲や事業手法が定まらない中では、個別事情や老朽化による建物機能更新、土地売却処分等が進む可能性が高く、検討期間が長期化するほど実現性が低くなると危惧される。	拡張の範囲や事業手法については、P14「取組1」に記載のとおり、地権者のご意向を継続的に確認しながら、街づくりの機運に応じて、必要な協議・支援を行っていきます。 老朽化による建物機能更新などの土地・建物利用については、実現性に関わる要素の1つとして認識しており、ご意見として承ります。
43	参考資料		参1-5	参考資料として詳細な検討経過を記載している点がとても良い。	今後も検討状況を街づくりニュース等で広く情報発信していきます。
44	その他			実現性の観点で、本方針のように歩行空間を充実させた他の地域の成功例を見てみたい。	「国土交通省 WALKABLE PORTAL」に、全国の街路空間の再構築・利活用に関する取組事例が紹介されています。 引き続き、他の地域での取組も参考にしながら、検討を深めていきます。
45	その他			「にぎわいのある駅周辺へ」とあるが、予期せぬ人流増加で環境を崩す恐れが懸念されるモールやショッピングセンターといった大型の商業施設を誘致しないでほしい。	No.12の市の考え方をご参照ください。
46	その他			武蔵野芸能劇場が貸し会議室のような本来の目的から外れた利用が多いことが気になる。	小ホールは、展示をメインとして広く利用されており、会議や研修での利用も一定の割合を占めています。芸能劇場は郷土の古典芸能の保存育成と芸術文化の振興を目的とした施設ですが、幅広いニーズに応えていくことも大切と考えており、より良い施設の在り方を引き続き検討していきます。
47	その他			旧白木屋の建物がどのようなものになるか気になる。駅前の大事な場所であるため、しっかり協議がなされることを願う。	民間所有の建物については、お答えする立場にありませんが、当該建物に限らず、一定規模以上の建築計画については、まちづくり条例に基づく協議の中で、本方針や「三鷹駅北口街づくりビジョン」等を踏まえ、目指すべき街の姿の実現に向けて協力いただけるよう事業者に求めています。
48	その他			クリスマス等のイベント照明を検討してもらいたい。現状のロータリーのクリスマス照明は、涙が落ち泣いているように見える。	駅前のイルミネーションについては、「武蔵野市駅周辺商業活性化事業」に関連することから、いただいたご意見は市所管部署にお伝えします。
49	その他			冊子はなぜA4横としているのか。スマホで見ると大変見にくい。	ユニバーサルデザインの観点に配慮しながら作成しています。 なお、冊子はまちづくり推進課の窓口で配布しています。