

(1月23日時点案)

三鷹駅北口交通環境基本方針

～歩行者中心のにぎわいのある駅周辺へ～





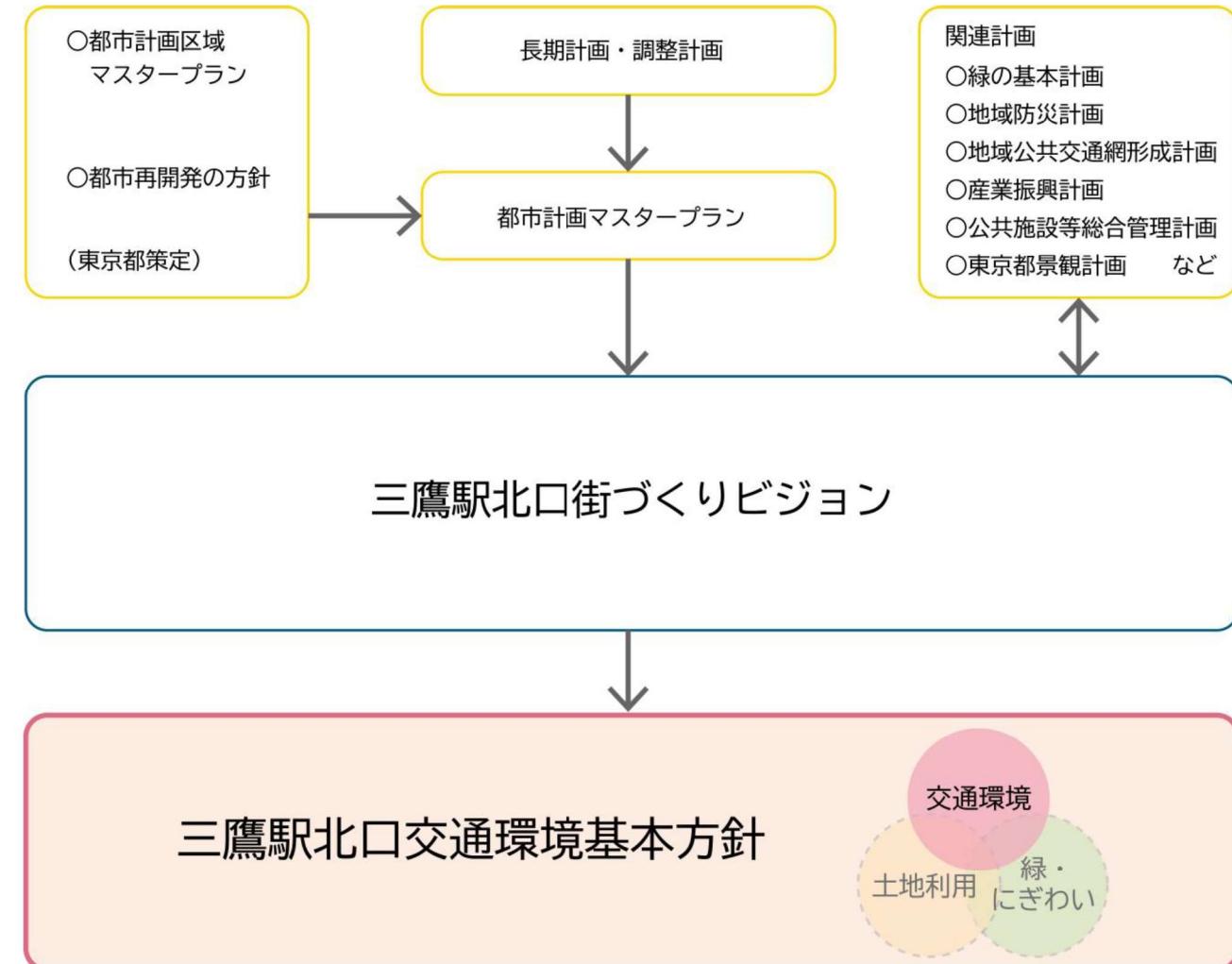
一 目 次 一

1 交通環境基本方針とは	P. 3
(1) 基本方針の位置づけ	P. 3
(2) 目標時期	P. 3
(3) 対象範囲	P. 4
2 背景と目的	P. 5
3 街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿	P. 6
4 三鷹駅北口の現状	P. 7
(1) 交通上の主な問題点	P. 7
(2) 街づくりに活かす地域資源・特性	P. 9
5 交通環境基本方針	P. 11
(1) 駅周辺における交通環境の将来像	P. 11
(2) 方針策定の前提条件	P. 12
(3) 交通環境の取組方針	P. 12
(4) 将来像を実現するための取組	P. 13
6 今後の進め方	P. 21
(1) 検討体制	P. 21
(2) ロードマップ	P. 21

1 交通環境基本方針とは

(1) 基本方針の位置づけ

- ・ 交通環境基本方針(以下「本方針」という。)とは、「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」の実現に向けた取組のうち、主に交通環境の視点で課題とその解決の方針をまとめたものです。
なお、交通環境に関連する土地利用と緑・にぎわいの視点についても対象としています。
- ・ 地域の方々との対話を重ねながら検討を深め、歩行者を中心とするにぎわいのある駅周辺への再整備を目指していくうえでの方針とします。



(2) 目標時期

- ・ 三鷹駅北口地区補助幹線道路※(以下「補助幹線道路」という。)完成後の概ね2030年代（令和12～21年）での再整備を目指します。

※三鷹駅北口地区補助幹線道路：駅前広場に進入する通過交通を迂回させ、沿道の土地利用の促進を図ることを目的に整備を進めている東西方向の道路のこと。

(3) 対象範囲

- 概ね補助幹線道路より南側の駅周辺にあたる範囲を対象とします。

凡例



周辺幹線道路



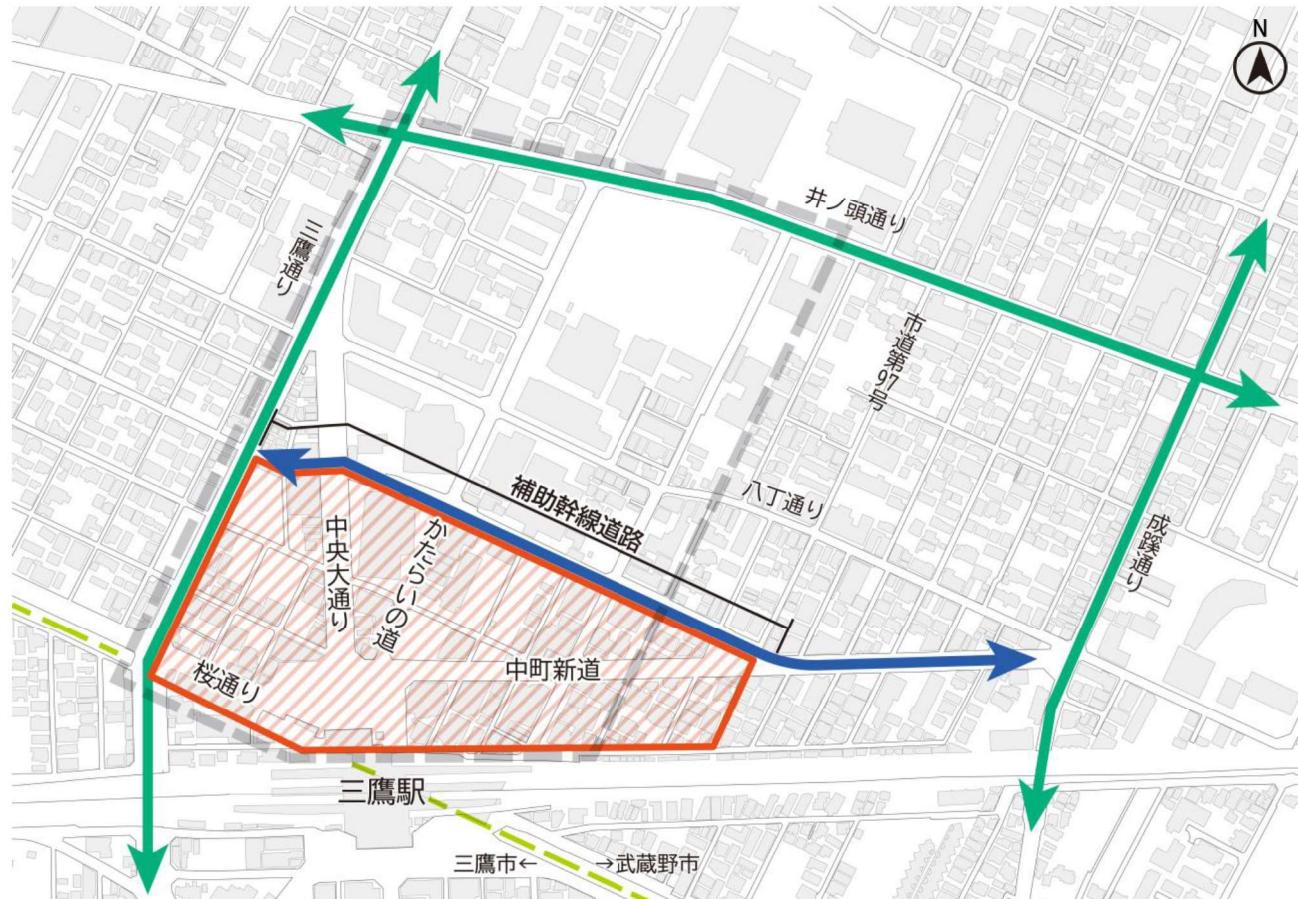
駅周辺に目的のない
通過交通を処理する道路
(自転車等を含む)



街づくりビジョンの対象範囲



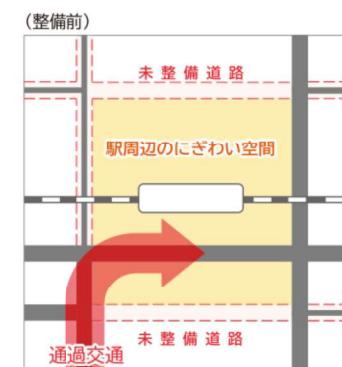
本方針の対象範囲
(以下、「対象エリア」という。)



コラム① 駅周辺の街づくりの基礎となる都市構造（地区内環状道路の形成）

都市計画マスターplanでは、駅周辺を取り囲む地区内環状道路の形成により、通過する車両を迂回させ、自動車交通量を抑制することで、魅力・活力を向上させる都市構造を目指すべきことが掲げられています。

三鷹駅北口では、地区内環状道路の役割を担う補助幹線道路の整備事業を進めており、その内側に「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」を形成するために、様々な視点から将来の交通環境について検討しています。



駅周辺を通過する自動車交通量が多く
にぎわい空間が分断されている



駅周辺を通過する自動車を迂回させることで
一体的でよりにぎわいのある空間が創出される

出典：武蔵野市都市計画マスターplan2021より一部抜粋

2 背景と目的

背景

三鷹駅北口の状況

①三鷹駅北口の主な利用者

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。



②補助幹線道路による交通環境の変化

現在事業中の補助幹線道路が完成することで、駅前の自動車交通量が抑制されるなど、交通環境が変化します。



③交通上の課題

地域公共交通の増加等により、交通結節点として必要な交通機能等を満たせなくなっています。また、駅前を通過する車両による交通ふくそうが発生するなど、様々な課題が生じています。



全国的な動向

④ウォーカブルな街づくりの動向

人々の豊かな暮らし（健康、交流、緑）や地域活性化・にぎわいづくり、脱炭素社会、交通安全といった様々な観点から都市のあり方が再考されており、多くの都市で自動車中心から歩行者を中心の空間に再構築するウォーカブルな街づくりが進められています。



⑤コロナ禍をきっかけとしたライフスタイルや価値観の変化

身近な生活空間で過ごすことが増え、空間の質的な向上が重要視されています。



目的

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
交通課題の解決とあわせて、ライフスタイルや価値観の変化に対応した歩行者中心の街づくりを進める。

コラム② ウォーカブルな街づくりとは？

居心地が良く歩きたくなる街中づくりのこと。

多くの都市で街路空間を車中心から“人中心”的空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へしていく街づくりが進められています。

最近では、新型コロナウィルスの蔓延に伴う生活様式の変化により、自宅周辺で過ごす時間も増えており、地域消費の活性化や健康寿命の延伸、孤独孤立の防止、フレイルの予防等の地域課題の解決には身近な生活拠点の質を高めることが益々重要になっています。

出典：国土交通省 WALKABLE PORTAL



3 街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿

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

～住む人、働く人が共に過ごす街として、
将来にわたって活力を維持する持続可能な街を目指す～

三鷹駅を交通結節点として、誰もが安全で快適に利用できる交通環境を整え、業務集積と商業店舗の連なりを誘導し、中央圏に住む人と働く人が集い、高齢社会にあっても活力のある持続可能な街としていきます。

駅から広がる歩きやすい空間によって緑豊かでゆとりあるパブリックスペースをつなぎ、住む人と働く人が知的活動や知的交流などによって思い思いに居場所を楽しみ、ゆとりの中で心地よく過ごす街としていきます。

住民・事業者・地権者・企業など街に関わる人たちと街づくりビジョンを共有し、目指すべき街の姿を実現していきます。



4 三鷹駅北口の現状

(1) 交通上の主な問題点 【駅前広場】

【通過交通の流入】

西へ向かう車両が成蹊通りから進入し、中町新道から駅前広場を経由して、桜通りへと通過することで、広場内の交通流が圧迫されています。

出典：国土地理院撮影の空中写真（2019年撮影）



【不十分な乗降環境】

専用的一般車乗降スペースがなく、右側停車など危険な車道内乗降が発生しています。

バスの動線上での停車によりバスの通行の阻害や、バスが正着できず利用者の乗降の負担につながっています。通勤通学時間帯には降車処理が間に合わず後続する車両が降車スペースに入れず待機している状況があります。

福祉車両が安心して乗降できる環境やタクシーの乗降・配車環境が十分に整っていません。



【滞留空間の不足】

災害時には帰宅困難者による混雑が懸念されるほか、雨天時はバス利用者の待機列などで混雑しています。

駅前らしいにぎわいにつながる人々の滞留や交流スペースが不足しています。



【将来を見据えた冗長性（余裕）の欠如】

人口増加により駅利用者が増加した場合や、自動運転化等の新技術が発展した場合、交通サービスが変化した場合などに柔軟に対応できる空間的な余地がありません。

【車両動線のふくそう】

バスやタクシー、一般車両、福祉車両等の動線がふくそうしています。駅前に進入した自転車についても歩道内での走行や車道内での無秩序な走行など危険な状況が見られます。

バスと一般車両等の進入路をそれぞれ分けて設けていますが、わかりにくく、誤進入が発生しています。



【歩車動線の交錯（歩行者動線の分断）】

駅からかたらいの道や中央大通りへの歩行者の経路と、車道が交差しており、歩行者動線が分断されています。障害のある方からも、移動する際に不安を感じるとの声があります。



【駅周辺(対象エリア)】

中央大通り

【交通の集中による混雑】

地域公共交通や一般車両等の交通の集中やふくそうにより、駅前広場近傍で一時的な混雑が発生しています。

【路線特性と幅員構成のアンバランス等】

「三鷹駅北口のシンボルロード」にふさわしい幅員構成となっていません。また、街路樹の根上りにより、歩道の平坦性が確保されていません。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍で平日・休日を問わず朝夕の送迎車両や荷捌き車両などが路上駐停車しています。



桜通り

【豊かな緑と親水空間の散在】

玉川上水の緑・親水空間や桜並木を生かした一体的な滞留空間が不足しています。

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

自動車・歩行者交通量に見合った幅員構成となっていません。

【多数の路上駐停車】

平日・休日を問わず朝夕の送迎車両や荷捌き車両などが路上駐停車しています。



かたらいの道

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

地域内で最も歩行者数が多く、歩道幅員が不足しています。荷捌き車両があるものの自動車交通は限られており、自動車・歩行者交通量のバランスに応じた幅員構成となっておらず、歩行者軸にふさわしい滞留空間が不足しています。

対象エリアの外縁部である補助幹線道路との交差点では、駐輪場に向かう自転車交通量が多くなっています。



【自転車駐車場の将来的な借地返還の可能性】

民有地に設置された駐輪場は土地利用の転換により閉鎖される可能性があります。

中町新道

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

自動車・歩行者交通量のバランスに応じた幅員構成となっておらず、歩行空間が不足しています。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍で平日・休日を問わず朝夕の送迎車両や荷捌き車両などが路上駐停車しています。



【自動車駐車場の散在】

駐車場の散在により、商業施設等の連なりが途切れています。

自動車交通を呼び込んでおり、歩行者動線とのふくそうが懸念されます。



(2) 街づくりに活かす地域資源・特性

【高い交通利便性】

三鷹駅は、都心から20km余りの距離にあり、中央線の新宿一立川の中間に位置し、特別快速の停車駅となっているほか、東西線へも乗り入れる中央・総武各駅停車の始発駅にもなっており、1日に約16万人の乗降客が利用しています。

三鷹駅北口を発着するバス路線は1日に約700本が運行しており、鉄道やバスなどの高い交通利便性が大きな特徴となっています。



【高い住宅需要により進むマンション開発】

住宅需要が高く、集合住宅（延べ面積）は概ね10年間で約2倍に増加しました。駅周辺でのマンション建設は大規模になりやすく、児童・生徒数の急増による小中学校への影響のほか、商業・業務施設の都市機能がまばらな街になることが懸念されます。



【集積する業務施設】

研究施設や官公署のほか、外食産業の本社やアニメ制作スタジオなどの様々な業務施設が集積しています。

鉄道乗降客のうち、定期利用者の割合が比較的高く、住む人だけでなく働く人が繰り返し利用することで、日常の中での消費が行われやすい街となっています。

【散在する低利用地】

駐車場等の低利用地が駅周辺に散在しています。まとまった低利用地は土地利用転換の可能性が高く、高度利用による、都市機能の集積や空地・緑地等の創出が期待されます。一方で、大規模なマンション建設に繋がる懸念があります。

中町第1・第2自転車駐車場は市有地の駐輪場として暫定利用されていますが、土地の持つポテンシャルを生かすために、将来的には駐輪機能を確保しながら三鷹駅北口の魅力向上を図る資産としての活用が期待されます。



出典：国土地理院撮影の空中写真（2019年撮影）

【豊かな文化資源や水と緑、活動拠点となる施設】

平和像や独歩の碑、玉川上水といった豊かな文化資源・水と緑が継承されているほか、武蔵野芸能劇場や企業のグラウンドなどの人々の活動拠点となる地域に開かれた施設が駅周辺に立地しています。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。





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

- 現状の問題点を解消したうえで、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」に改変します。
- そのためには、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、歩行者中心の街づくりを推進します。ただし、現状の多様な使われ方を踏まえ、必要な交通結節機能を確保します。
- 実現にあたっては、三鷹駅北口の地域資源・特性を生かして検討します。



駅周辺における活動のイメージ

出典：武蔵野市都市計画マスターplan2021より一部抜粋

乗換中心の空間から人が集い交流する駅まち空間へ

歩行者中心の街づくり

歩行・滞留環境の向上



交通結節機能の確保



地域資源・特性

交通
利便性

住宅
需要

業務
集積地

散在する
低利用地

文化
資源

水と緑

活動拠点
となる
施設

コラム③ 駅まち空間とは？

駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。

それぞれを単体で捉えるのではなく、一体的に検討することが重要です。

(2) 方針策定の前提条件

- ・本方針の目標時期（2030年代）を踏まえ、駅舎は現状のままと想定します。
- ・将来的に新たな交通技術の発展や普及が想定されますが、現時点では具体的な構造や基準等が明らかではありません。そのため、本方針においては現在の交通技術を基本としますが、技術革新や制度変更、他地域での取組状況等を注視しながら、長期・固定的な設え・運用だけでなく、変化に柔軟に対応できるゆとりを持った空間の確保に配慮します。

(3) 交通環境の取組方針

- ・交通課題を解決し、将来像を実現するための取組方針を示します。

駅前広場

- ・安全・安心な乗降環境の確保
- ・滞留・交流しやすい環境の創出
- ・地域公共交通の利便性の確保
- ・ユニバーサルデザインへの配慮・冗長性の確保
(将来の変化への対応)
- ・地域性への配慮（歴史・文化・緑・景観）

→ 取組 1

エリア一帯

- ・安全・安心な歩行環境の確保
- ・歩行者にとって居心地が良い街並みの形成
- ・駅前にふさわしい都市機能の誘導
- ・防災性の向上

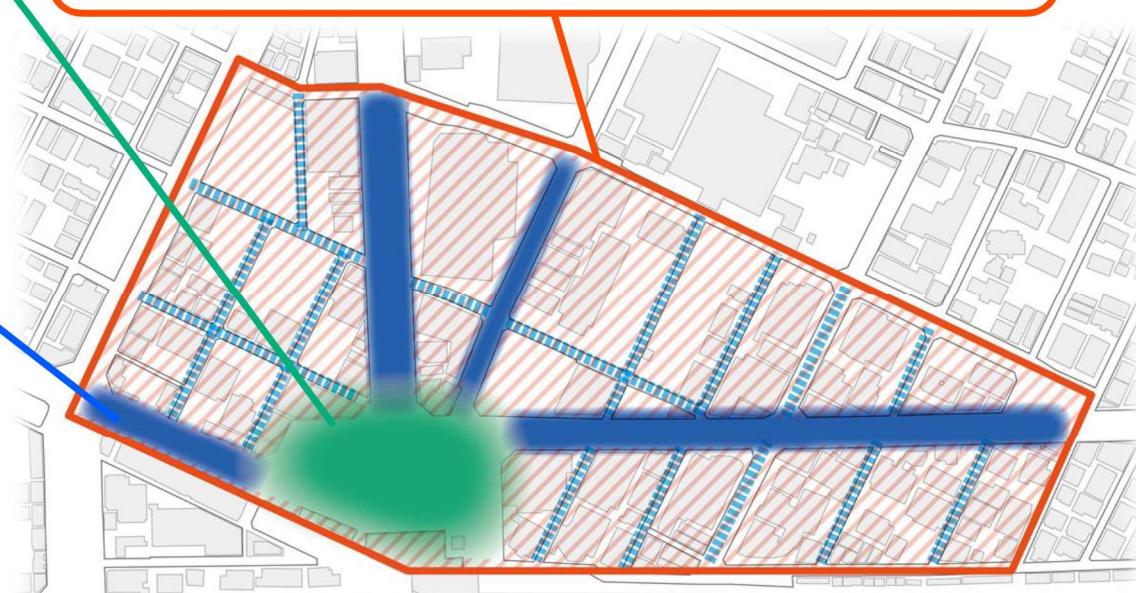
→ 取組 3～6

駅周辺道路

- ・歩きたくなる・滞留しやすい環境の確保
- ・駅周辺（対象エリア）に目的がなく通過する車両の抑制

→ 取組 2

- ・次頁以降に取組 1～6 の取組内容等を示します。特に取組 1 と 2 は駅前広場の運用等の観点から併せて検討する必要があります。



(4) 将来像を実現するための取組

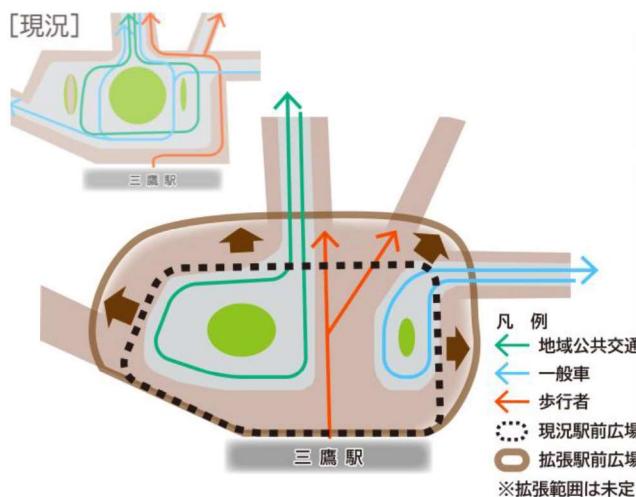
- この取組を将来像の実現に向けた考え方の基本とし、検討を深めていきます。

取組1：駅前広場の拡張・2ロータリー化

【取組内容と期待される効果】

敷地を拡張することにより

- 2ロータリー化のためのスペースを確保できます。
- 地域公共交通の高い利便性を維持し、現行の交通手段の円滑な乗換機能を確保したうえで、歩行者のための通行・滞留空間を拡充できます。
- 長期的な視点から、冗長性（余裕）を持たせて拡張することで、人口の変化や高齢化の進展、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ることができます。



拡張と2ロータリー化のイメージ

【検討の進め方】

駅前広場の検討にあたっては、様々なステークホルダーの調整が必要となることから総合的な検討が必要となります。

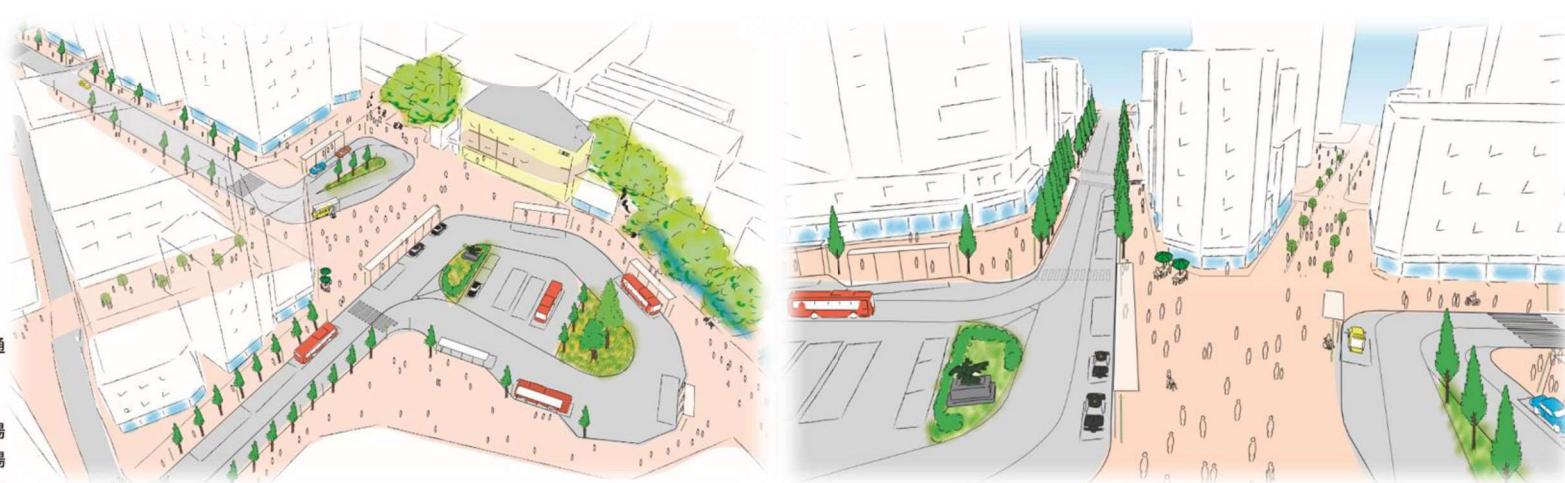
（地域公共交通事業者との連携）

- 地域公共交通の利用促進や歩行者中心の駅まち空間としていく観点から、交通事業者と意見交換や相互調整を行っていきます。特に、駅まち空間の充実に向けて鉄道事業者と協議していきます。

2ロータリー化（地域公共交通と一般車のロータリーをそれぞれ整備）

することにより

- 信号制御に頼ることなく、ふくそうする交通動線を整理できます。
- 主要な4つの道路につながる歩道を整備でき、車道を横断せずに安全に移動できます。
- 一般車両と福祉車両それぞれ専用の乗降場が整備され、危険な右側停車の解消や福祉車両の安全・安心な乗降環境の確保につながります。



※交通環境の将来イメージの一例です。駅前広場や道路は拡張範囲や設計条件等に応じて様々なパターンが考えられます。
沿道の建物は補助的に描いたもので本方針の取組を示すものではありません。

将来イメージ [(左)北西上方から駅前を望む (右)駅前から北を望む]

(拡張の範囲、事業手法)

- 交通結節点としての必要性（方針・求められる機能）や実現性（実交通への影響、地権者合意、事業手法、経済性等）、実施時の効果・影響等の観点から検討していきます。なお、地権者の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。



現状	2ロータリー案		
西拡張案	北東拡張案		
地域公共交通 一般車 歩行者 動線のふくそう・交錯 広場内の歩道 拡張用地			
通過交通の流入削減 動線のふくそう・交錯の解消	× 通過交通が流入しやすい構造、動線がふくそう・交錯	○ 通過交通の流入を防ぎ、動線のふくそう・交錯が解消される。	
乗降スペースの確保	× 乗降スペースが不足	○ 乗降スペースが確保される。ただし、福祉車両については駅舎との距離や乗降環境への配慮が必要となる。	
歩行者のための滞留空間の確保	△ 面積が限られており不十分	○ 滞留空間が現状よりも大きく確保される。	
将来の変化への備え	△ 面積が限られており不十分	○ 変化へ柔軟に対応できる面積が現状よりも大きく確保される。	
低利用地のまちづくり	— (周辺に低利用地が散在)	○ 低利用地のまちづくりに効果がある。	

※論点がわかりやすい現状と2つのイメージ案について概略比較したもので、拡張範囲は未定です。
※上記以外の整備パターンについては市ホームページ掲載の参考資料に記載しています。

整備パターンの例

イメージ	地権者に街づくりへ協力いただく手法	地権者が街づくりに直接参加する手法
概要	個別の用地交渉による拡張（行政主体）	建物共同化に併せた拡張（地権者主体）
主な事業手法	用地買収方式、任意の土地交換 等	市街地再開発事業、土地区画整理事業（一体的実施） 等
主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> ■残地での生活再建ができない場合、権利者は補償を受けて転出することが必要となる。 ■権利者が少ないと早期に拡張できる可能性がある。 ■拡張区域外の周辺への影響が比較的小さく既存の街並みが維持されやすい。 等 	<ul style="list-style-type: none"> ■権利者は共同ビルへ権利変換するか、補償を受けて転出するかの選択ができる。 ■高層建物による影響に対する配慮が必要となる。 ■駅前広場用地以外に、にぎわい広場等の公共的空間を創出できる。 ■周辺を含めた一体的かつ計画的な街づくりが行われる。 等

事業手法の例

(レイアウト)

- 平常時だけでなく、イベント時や災害時を含めた多様な活動や使われ方を想定し、空間配置を検討していきます。
- ユニバーサルデザインに配慮するため、整備計画が定まる前の段階から多様な利用者の声を聞き、計画に反映していきます。

取組2：交通体系の再編、道路空間の再配分

【取組内容と期待される効果】

歩行者と地域公共交通を優先した交通体系へ再編することにより

- 自動車交通量を抑制し、歩行者と地域公共交通の安全性や利便性を高めます。
- 駅前広場の2ロータリー化による整備効果を最大限に発揮できます。



具体的な取組の一例

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みます。

中央大通り

公共交通優先化（一般車の通行を制限）することで地域公共交通の安全で円滑な運行環境が確保されます。

かたらいの道

歩行者専用化することで駅と文化施設を結ぶ歩行者軸が形成されます。

桜通り

歩行者専用化することで玉川上水の緑と一緒に歩行・滞留空間が形成されます。

中町新道

一般車の駅へのアクセス機能を確保することで他の道路の自動車交通量が抑制されます。

補助幹線道路

中町新道との交差点を改良することで通過交通の補助幹線道路への転換が促されます。

その他道路（枝道）

上記の道路を繋ぎ沿道へのアクセスを担う役割を踏まえた対応を行うことで、対象エリア内の通過交通が抑制されます。

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ます。

具体的な取組の一例

中央大通り

「現況」

「将来イメージ」

三鷹駅北口のシンボルロードとして歩行空間を充実させます。

かたらいの道

「現況」

「将来イメージ」

駅と文化施設を結ぶ歩行者軸にふさわしい滞留空間、ゆとりある歩行空間を充実させます。

桜通り

「現況」

「将来イメージ」

玉川上水の水と緑を活かした歩行・滞留空間を充実させます。

中町新道

「現況」

「将来イメージ」

井の頭公園や吉祥寺につながる特性を踏まえ歩行空間を充実させます。

※この取組の考え方を基本に検討しますが、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。

※対象エリア内に進入する自転車については、歩行者専用の道路では押し歩きを、車両が通行する道路では路肩の走行、もしくは歩道での押し歩きを想定します（取組4参照）。



※交通環境の将来イメージの一例です。駅前広場や道路は拡張範囲や設計条件等に応じて様々なパターンが考えられます。
沿道の建物は補足的に描いたもので本方針の取組を示すものではありません。

将来イメージ

[(左)東から桜通りを望む (右)北からかたらいの道を望む]

【検討の進め方】

歩行者と地域公共交通を優先する取組により、地域に一定の影響が生じることが想定されるため、沿道の方々や駐車場所有者、遠方からの来街者をはじめとする多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

(社会実験等での主な検証事項)

- ・渋滞の発生有無
- ・一般車の通行規制の方法
- ・通行規制による一般車の迂回状況
- ・枝道への影響
- ・荷捌きや自転車交通への影響



取組3：自動車駐車場の適正配置、路上駐停車対策

【取組内容と期待される効果】

駐車場を適正配置

(対象エリア外縁部への集約誘導、既存施設の有効活用)することにより

目的毎の路上駐停車対策を講じることにより

- 駅周辺における新たな駐車場の設置を抑制し、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できます。

- 路上駐停車を減らし、歩行者のための道路空間に再配分できます。



駐車場の散在による影響のイメージ

出典：国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）」

目的毎の路上駐停車対策

駐停車の目的	対策
駅等への送迎	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
沿道施設への荷捌き活動	原則として路外（建物の敷地内など）での荷捌きスペースの確保を検討 ※やむを得ない場合には、他の交通への影響に配慮したうえで道路の路肩空間を活用した路上荷捌きスペースの設置を検討
沿道施設の利用、休憩	対象エリア外縁部の周辺駐車場の利用を誘導

【検討の進め方】

沿道の方々や駐車場所有者をはじめとする多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

- 駐車場の分布・利用実態や、荷捌き活動をはじめとする路上駐停車の実態を調査します。そのうえで、地域のルール等を検討していきます。（隔地要件の緩和や、駐車場附置義務の適性化 [一般車・障害者・荷捌き用車両]、適切な出入口の配置誘導、荷捌き活動の制限への負担軽減など）
- 混雑発生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。
- 必要に応じて、社会実験等を通じて効果や影響を検証するとともに、広く関係者へ丁寧に情報を発信し、相互理解を深めていきます。

コラム④ 駐車場に関する地域のルール例

地域の駐車場ルール化の事例

地域	ルールの概要
■横浜市元町商店街 元町通り街づくり協定（地域まちづくり推進条例に基づく認定ルール）	<ul style="list-style-type: none"> 1階部分の駐車場、駐輪場、車路の設置を禁止 元町通りでの荷捌きは原則として禁止 やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行の妨げとならないよう短時間で実施
■川崎駅周辺地区における 荷さばきルール 川崎駅周辺地区荷さばき対策検討 協議会による荷さばきルール	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き場所の制限 荷捌き時間の短縮 共同荷捌き施設の利用ルール 指定の民間駐車場の利用 荷捌きを抑制する時間帯

出典（上）：元町まちづくり協議会「元町公式ルールブック Ver. 4」より作成

出典（下）：川崎駅周辺地区荷さばき検討協議会「川崎駅周辺地区における荷さばきルール」より作成



荷捌きスペース確保の事例

千代田区丸ビル地下荷捌き場
出典：東京都市圏交通計画協議会
「端末物流対策の手引き」



吉祥寺駅周辺の民間駐車場を活用した
共同荷捌き場



駐車場配置の適正化のイメージ

凡例

- 歩行者中心のにぎわいエリア
- △路外駐車場
- 集約駐車施設
- 路外駐車場の配置の適正化
- 附置義務駐車施設の集約化

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

【取組内容と期待される効果】

恒久的な自転車駐車場を対象エリア外縁部に整備・維持し駅前に歩いて行ける環境を今後も確保することにより

自転車走行空間を対象エリア外縁部に維持し自転車の走行動線を対象エリアと分離することにより

対象エリア内（特に駅前広場内）に進入する自転車に対して地域との協力の下、ハードソフト両面から対策を検討することにより

- 歩行者と自転車の動線のふくそうを解消し、安全安心な歩行者動線の連続性を確保する等、自転車と共に歩行者中心の街づくりを推進できます。

具体的な取組の一例

自転車駐車場

駅周辺の安全安心な歩行者動線の連続性を確保するために、対象エリア外縁部において、恒久的に維持できる駐輪場を引き続き整備・維持することが考えられます。

自転車走行空間

駐輪場へのアクセス性を確保するために、対象エリア外縁部において、自転車走行空間を維持することが考えられます。

中央大通り・中町新道

対象エリア内に目的のある自転車と歩行者の動線ふくそうを解消するために、車両が通行する路線としてバス停等に配慮しながら車道に自転車が走行可能な空間を確保することが考えられます。

かたらいの道・桜通り

歩行者専用の路線として、歩行者との動線ふくそうを解消するために、押し歩き等の安全利用啓発を行うことが考えられます。

補助幹線道路

自転車走行空間ネットワーク路線に位置付けられています。対象エリア内に目的のない自転車交通の対象エリア外縁部への迂回を促すために、中町新道との交差点を改良するなど、ハードソフト両面から地域と検討していくことが考えられます。

駅前広場

自動車や歩行者との動線ふくそうを解消するために、駅前広場内に進入する自転車に対して、押し歩きを促すための整備形態や誘導方法の工夫などをを行うことが考えられます。

【検討の進め方】

自転車利用が多い地域特性を踏まえ、民間の大規模な建築にあわせた駐輪場整備や、地域との協力によるハードソフト両面からの対策等について検討することが必要となります。



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

【取組内容と期待される効果】

道路の再整備とあわせて、官民連携で

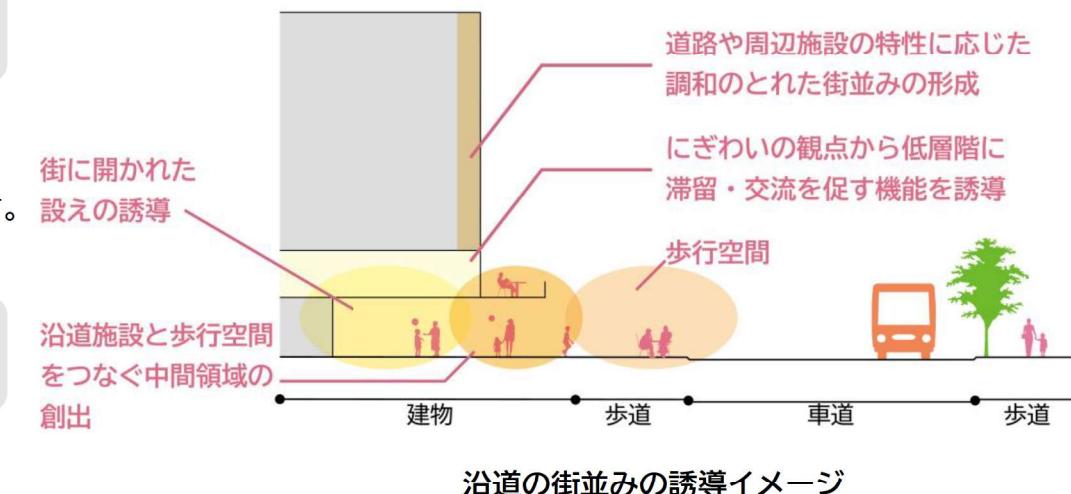
沿道の街並みを誘導しオープンスペースを創出することにより

- 居心地が良く歩きたくなる歩行環境を形成し回遊性を向上できます。
- 震災時における避難経路の確保や火災の延焼阻止を図る等、防災性を向上できます。

【検討の進め方】

沿道の方々や民間事業者をはじめとする多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

- 地域の方々との意見交換を通じて、誘導の手法（地区計画やガイドライン等）とその内容について検討していきます。



沿道の街並みの誘導イメージ

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

【取組内容と期待される効果】

(駅周辺の再整備との調整を要する景観・文化資源について)

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、柔軟に規模や配置等を検討することにより

- 新たな街並みの中で愛され、次世代に継承されていくことが期待できます。

【検討の進め方】

過去の経緯を把握したうえで、多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

- 地域の方々や関係団体等へのヒアリングを通じて、過去の経緯を丁寧に確認します。そのうえで、三鷹駅北口のコンセプトに合わせて、関係団体や景観の専門家を交えて検討していきます。



6 今後の進め方

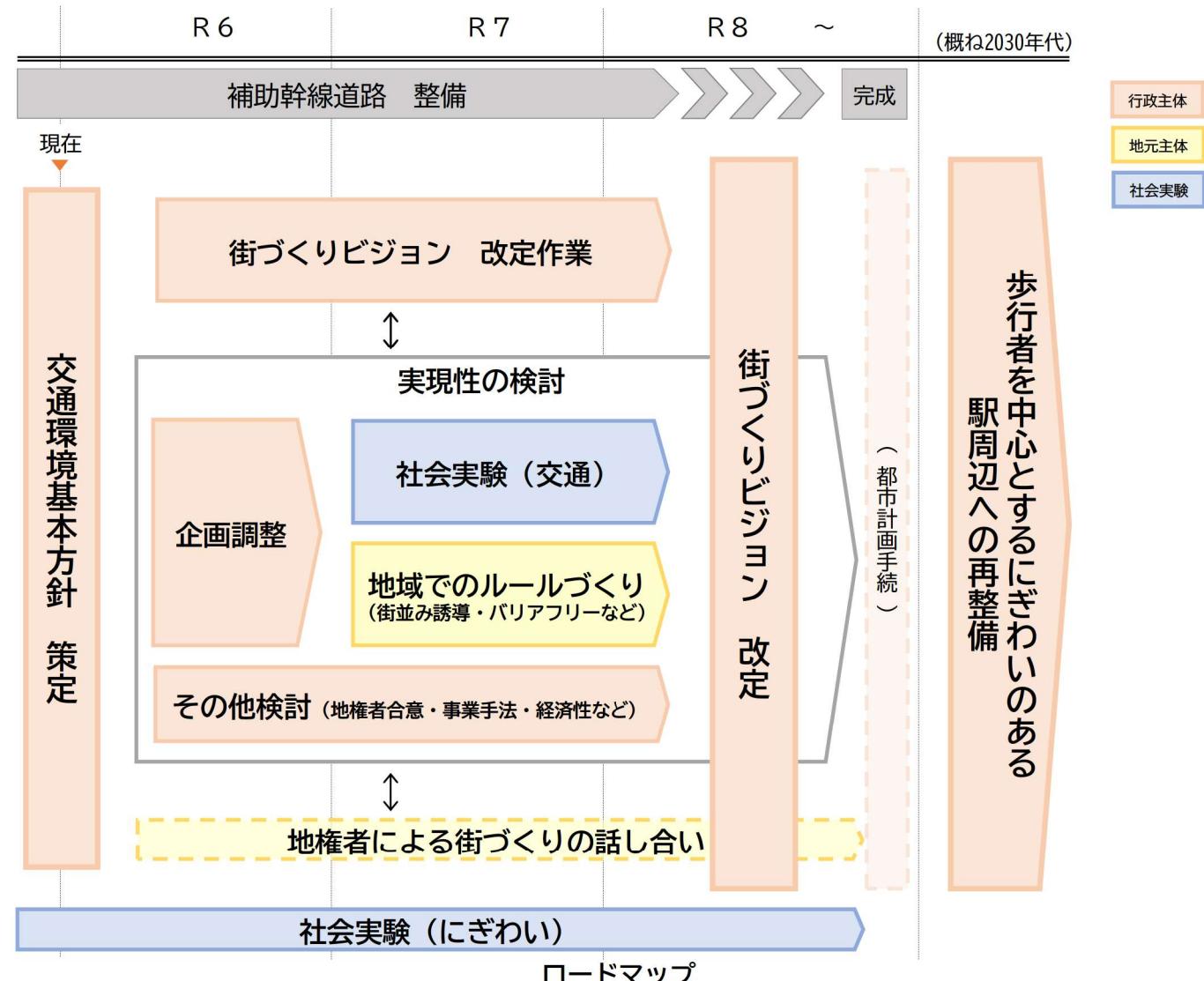
今後は本方針を踏まえ、歩行者を中心とするにぎわいのある駅周辺への再整備を目指していきます。

(1) 検討体制

- 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体制を築いていきます。
- 体制の検討にあたっては、柔軟な発想により新たな企画を検討する場や技術的検討を行う場、これらを確認する場を分ける等、役割を分担させる視点に配慮します。

(2) ロードマップ

- 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（実交通への影響、地権者合意、事業手法、経済性等）の観点で、地域の方々との対話を重ねながら検討を深めていきます。なお、現状の使われ方だけでなく、潜在的なニーズの把握にも努めています。
- 社会実験を継続的に実施することで、効果や課題を明らかにし、改善を図りながら着実に検討を進めます。
- 検討と並行して、三鷹駅北口エリア全体の構想である街づくりビジョンの改定を行うことで更なる事業の推進を図ります。
- 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や協議が整ったことなど、先行的に取り組むことが可能な内容があれば実施に努め、その後の整備にフィードバックしていきます。



発 行 : 武蔵野市
〒180-8777 武蔵野市緑町2-2-28
編 集 : 武蔵野市都市整備部まちづくり推進課
TEL : 0422-60-1872 FAX : 0422-51-9250

三鷹駅北口交通環境基本方針
発行 令和6年〇月

三鷹駅北口交通環境基本方針 ＜参考資料＞

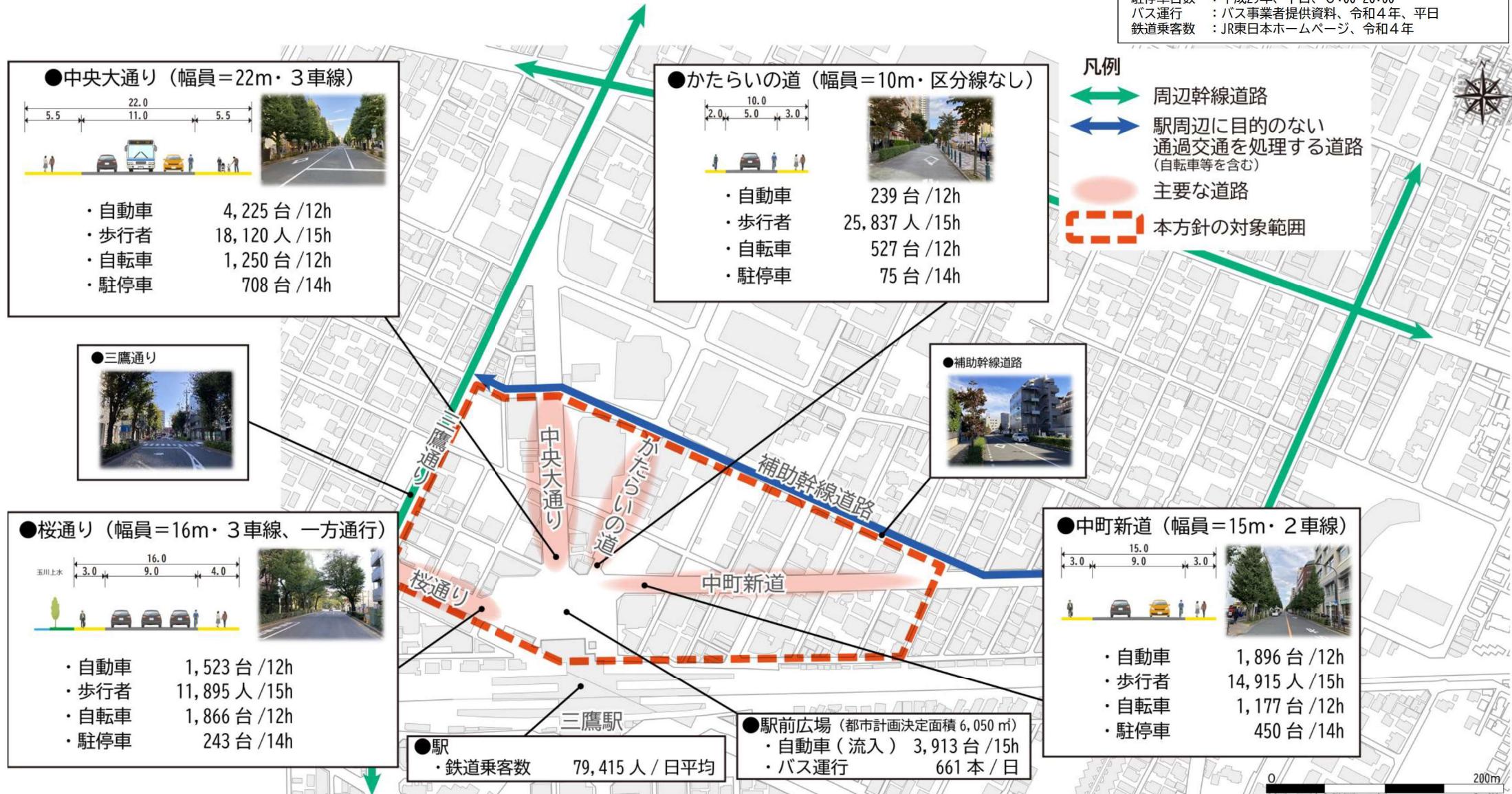
－ 目 次 －

1 交通環境の概況	P. 1
2 方針策定の経過	P. 2
(1) 地域展開	P. 2
①オープンハウス	
②ワークショップ	
③研究会	
④パブリックコメント	
(2) 社会実験	P. 4
(3) 庁内委員会・アドバイザー委員会	P. 4
(4) 今後の主な検討課題に係るご意見	P. 5
3 検討の記録	P. 6
(1) 駅前広場の整備パターンの比較	P. 6
4 三鷹駅南口（三鷹市）の状況	P. 7

1 交通環境の概況

- 駅前広場から放射状に伸びる4つの道路（中央大通り、桜通り、中町新道、かたらいの道）が駅周辺の主な交通動線となっています。
- 主要な4つの道路全てにおいて、自動車よりも歩行者の交通量が多くなっています。
- 駅前広場出入りする自転車の交通量は、桜通りが最も多く、中央大通り、中町新道が続きます。
- 送迎や荷捌きなどを目的とした路上駐停車が主要な4つの道路全てにおいて一定数発生しています。
- 鉄道やバスなどの地域公共交通の高い利便性が特徴となっています。

[出典等]	
自動車交通量	平成29年、平日、7:00-19:00
※かたらいの道	平成25年、平日、7:00-19:00
※駅前広場	令和2年、平日、7:00-22:00
歩行者交通量	平成25年、平日、7:00-22:00
自転車交通量	平成30年、平日、7:00-19:00
駐停車台数	平成29年、平日、6:00-20:00
バス運行	バス事業者提供資料、令和4年、平日
鉄道乗客数	JR東日本ホームページ、令和4年



2 方針策定の経過

本方針の策定にあたり、様々な形で地域の方々や学識経験者等と意見交換を行いました。

(1) 地域展開

① 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、パネル展示等による情報発信や意見収集を行いました。

開催日時	場所	来場者数	実施内容
令和4年5月28日（土） 午前11時～午後4時	かたらいの道 (タワーズマルシェ@むさしの ブース)	338人 (内、ヒアリング 件数77件)	「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方（たたき台）」について、パネルを展示し、地域イベントの来場者や通行者に紹介し、ご意見をいただきました。 共感する場合は「いいね」シールを貼り、意見や感想などがある場合は、付箋でパネルに追加するなど皆さまの考えを反映しました。
令和5年9月16日（土） 午前11時～午後5時	駅前広場 西側歩道 (三鷹駅北口商店会秋祭ブース)	337人	ブースを出展し、地域イベントの来場者や通行者に街づくりニュースを配布する等、検討状況を紹介しました。
令和5年11月19日（日） ～20日（月） 19日 午前10時～午後3時 20日 午前11時～午後4時	駅前広場 (独歩の碑前)	483人	パブリックコメント（意見募集）の実施にあわせて、「三鷹駅北口交通環境基本方針（案）」を周知し、パネル等による情報発信を行いました。

※詳細は市ホームページをご覧ください。



↑オープンハウス・
ワークショップ・研究会



②ワークショップ

- 三鷹駅北口にふさわしい交通街づくり等を議題として、グループワーク形式で参加者同士による意見交換を行いました。
(募集方法：公募と無作為抽出の併用)

開催日時	場所	参加者数	テーマ
令和4年6月4日（土） 午後2時～午後4時30分	武蔵野芸能劇場	35人	①三鷹駅北口周辺の大切にしたいことや印象について ②駅前広場や周辺道路の問題点について ③居心地の良い、歩きやすいと感じた都市の駅周辺について ④概ね10～20年後の三鷹駅北口のイメージや過ごし方について
令和4年6月25日（土） 午後2時～午後4時30分	武蔵野芸能劇場	31人	①拡張を伴う2ロータリー化について ②2ロータリー化を踏まえた道路の役割分担について ③「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」に対する感想について



③研究会

- 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福祉等に関する団体、地域公共交通を担う交通事業者を構成員とし、学識経験者から助言を受けながら意見交換を行いました。

開催日	会議名	実施内容、検討テーマ
令和4年2月9日（水）	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（金）	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（木）	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（金）	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（金）	研究会（第4回）	報告書（案） 今後の進め方

■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（敬称略）
日本大学 理工学部 土木工学科 教授 大沢 昌玄

■オブザーバー
警視庁 武蔵野警察署 交通課 等

④パブリックコメント

- 広く市民等から意見を求めるパブリックコメント（意見募集）を行いました。

意見募集期間	意見通数	意見総数
令和5年11月17日（金）～12月1日（金）	17通	49件



↑パブリックコメント

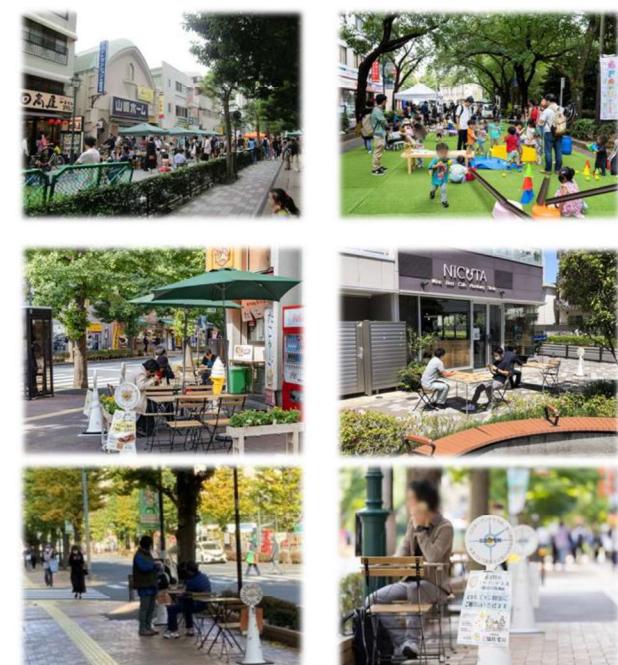
(2)社会実験

- 駅周辺のパブリックスペースを利活用した地域連携によるまちづくり、にぎわい創出等を検証するため、社会実験を実施しました。



社会実験→

名称	実施期間	場所	実施内容	結果
ENJOY OPEN STREETs 武蔵野	令和1年9月19日（木）～ 22日（日） 交通規制7時30分 ～19時30分	かたらいの道 桜通り	①パブリックスペースの利活用 ②交通規制 (一部区間車両通行止め) 企画内容 ・みちあそび ・マルシェ ・飲食（オープンカフェ等）	子育て世代を中心に多くの利用があり、居心地の良い空間と質の高い多様なアクティビティに高い評価が得されました。
ENJOY! OPEN TERRACEs 武蔵野	令和2年10月15日（木）～11月30日（月）	中央大通り 補助幹線道路	沿道店舗による歩道上へのカフェセットの設置・管理・運営 新しい生活様式に合わせた多世代・日常的な滞在空間の創出	ちょっとした休憩から飲食を伴う長時間滞在まで多様な使われ方が観察されました。自転車利用等についてのご意見は頂きましたが、大きな問題は発生せず、期間を通じて順調に運営されました。
	令和4年4月22日（金）～6月12日（日）			
	令和5年9月15日（金）～11月21日（火）			



(3) 庁内委員会・アドバイザー委員会

- 庁内委員会を立ち上げ、本方針について検討しました。アドバイザー委員会では、都市交通計画などを専門分野とする学識経験者より、専門的な見地から庁内委員会へ助言を行いました。

開催日	会議名	実施内容、検討テーマ
令和4年12月1日（木）	庁内・アドバイザー 委員会 合同会議 (令和4年度 第1回)	研究会報告書(案)の取りまとめ状況 今後の進め方について
令和5年7月11日（火）	庁内・アドバイザー 委員会 合同会議 (令和5年度 第1回)	交通環境基本方針 骨子イメージ 方針の検討・検討課題と対応の方向性
令和5年10月6日（金）	庁内・アドバイザー 委員会 合同会議 (令和5年度 第2回)	地権者意向の確認状況 交通環境基本方針の検討
令和6年1月23日（火）	庁内・アドバイザー 委員会 合同会議 (令和5年度 第3回)	交通環境基本方針の取りまとめ

■庁内委員 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	■アドバイザー委員(敬称略) 日本大学 理工学部 土木工学科 教授 大沢 昌玄 イーグルバス株式会社 顧問 坂本 邦宏 東京都立大学 都市環境学部 都市政策科学科 教授 饗庭 伸 東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授 稲垣 具志
---	--



↑庁内委員会・
アドバイザー委員会

(4) 今後の主な検討課題に係るご意見

- 方針策定の中で、今後の主な検討課題について様々なご意見をいただきました。主なご意見を紹介します。
(本方針（案）13頁～（4）将来像を実現するための取組に記載された課題を除きます)

分類	主な検討課題	主なご意見	関連取組
駅前広場	2ロータリー化により生じる自動車の迂回への対応	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、市民や事業者に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。	取組1・2
	福祉車両の乗降環境の確保	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。	取組1・3
	バス待ちスペースと歩行空間の干渉の解消	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。	取組1
	タクシーの客待ち車両の待機列の解消	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。	取組1・3
	情報の集約化	災害時の情報やコミュニティー形成に関する日常的な情報等、駅前広場に情報拠点としての機能を持たせると街の魅力を高めることができるのでないか。	取組1
駅周辺道路	枝道の通過交通への対応	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。	取組2
	渋滞の発生有無、天候による影響、エリア外の周辺地域への影響や波及効果への配慮	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。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。	取組2
	補助幹線道路と中町新道との交差点の形状	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。	取組2・4

3 検討の記録

(1) 駅前広場の整備パターンの比較

- 論点がわかりやすい整備パターンとして、本方針（案）に記載の2ロータリー案（西拡張案、北東拡張案）以外のイメージ案についても概略比較しました。
- 駅前広場の課題に対して、デッキ案や2ロータリー案（現状面積案、小規模用地拡張案）による改善効果は限定的となっています。

整備パターンの例（参考）

凡例	現状	デッキ案	2ロータリー案		小規模用地拡張案
	現状面積案				
通過交通の流入削減 動線のふくそう・交錯の解消	× 通過交通が流入しやすい構造、動線がふくそう・交錯	× 通過交通が流入しやすい構造、動線のふくそう・交錯は解消されない。	△ 通過交通の流入を防ぎ、動線のふくそう・交錯が一部解消される。	○ 通過交通の流入を防ぎ、動線のふくそう・交錯が解消される。	○ 通過交通の流入を防ぎ、動線のふくそう・交錯が解消される。
乗降スペースの確保	× 乗降スペースが不足	× 乗降スペースの不足は解消されない。	× 乗降スペースの不足は解消されない。	× 乗降スペースの不足は解消されない。	△ 乗降スペースの不足は一部解消される。
歩行者のための滞留空間の確保	△ 面積が限られており不十分	△ 面積が限られており十分な滞留空間は確保されない。	× 滞留空間が現状よりも少なくなる。	× 滞留空間が現状よりも少なくなる。	△ 面積が限られており十分な滞留空間は確保されない。
将来の変化への備え	△ 面積が限られており不十分	△ 変化へ柔軟に対応できる面積が十分に確保されない。	× 変化へ柔軟に対応できる面積が現状よりも少なくなる。	× 変化へ柔軟に対応できる面積が現状よりも少なくなる。	△ 変化へ柔軟に対応できる面積が十分に確保されない。
低利用地のまちづくり	— (周辺に低利用地が散在)	△ 低利用地のまちづくりに与える効果が限定的となる。	△ 低利用地のまちづくりに与える効果が限定的となる。	△ 低利用地のまちづくりに与える効果が限定的となる。	△ 低利用地のまちづくりに与える効果が限定的となる。

※論点がわかりやすい現状とイメージ案について概略比較したもので、拡張範囲は未定です。

4 三鷹駅南口（三鷹市）の状況

- 地上部分のロータリー（約8,000m²）とデッキによる二層化した駅前広場が整備されています。バス降車時や通勤時における交通混雑、バス・タクシーの動線混在などの交通安全上の課題の解決のために、バスの動線の再整理や安全な歩行者動線の確保のほか、駅前広場周辺の建物の建替えにあわせた駅前交通広場の拡張が検討されています。
- 予定されている三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業では、「子どもの森」をコンセプトに、駅周辺の交通課題の改善のほか、まちづくりに寄与する公共公益施設の整備、防災・減災への取組が整備の基本方針として示されています。



三鷹駅南口駅前広場の様子



三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業の予定区域

出典：三鷹市「“百年の森”のまちづくり（三鷹駅前再開発事業コンセプトブック）」



