

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4年度 第1回）
開 催 日 時	令和4年12月1日（木） 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
出 席 者 *はオンライン参加	庁内委員 ◎：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 交通企画課長兼地域交通担当課長（代理出席） 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（代理出席）
	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 稲垣 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 これまでの取り組みについて 4 研究会報告書（案）の取りまとめ状況について 5 今後の進め方について 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4年度 第1回） 1 はじめに ～事務局より挨拶～</p>
<p>稲垣委員</p> <p>事務局</p> <p>まちづくり 推進課長</p> <p>坂本委員</p> <p>事務局</p> <p>稲垣委員</p> <p>事務局</p> <p>稲垣委員</p>	<p>2 委員会の主旨説明 3 これまでの取り組みについて ～事務局より、資料1を説明し、その後質疑応答～</p> <p>これまでの取り組みについて オープンハウスでは多くの人々が来場したことから、高い関心が寄せられていることがうかがえる。オープンハウスやワークショップでは、駅前広場の2ロータリー化など基本的な考え方について否定的な意見はあったか。</p> <p>「2ロータリー化は実現可能なのか」、「拡張するにしても、地権者の同意が得られないのでは」といった実現性について懸念する意見があった。また、ペDESTリアンデッキに関する意見もあった。</p> <p>ワークショップでは、広く参加者を募集した。「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」を説明したうえで、考え方に賛同する意見や懸念点に関する意見をいただいた。参加者に三鷹駅の取り組みについて認識してもらえたと考えている。</p> <p>ワークショップについて、駅周辺の地域の人以外に、例えば遠方からバスや自家用車等で駅にアクセスし、駅周辺を利用する人も参加しているか。</p> <p>公募と無作為抽出の方法により募集を行っており、駅周辺にとどまらず、広範囲の人から参加があった。</p> <p>ワークショップ等を開催したことで、市民の意見を聞いたことは一定の成果である。その他にも今後の合意形成に向けて得られた効果はあったか。例えば、参加者の理解がどの程度深まったか等、教えてもらいたい。</p> <p>参加者の中には、普段から交通環境の課題を認識している人もいた一方で、参加して初めて課題に気づいた人や、市で再整備を検討していることを知った人もいた。また、ワークショップ形式で市民同士で意見交換をすることにより、市民の中でも様々な考え方があることをお互いに知ることができたことも成果の1つと考えている。</p> <p>様々な事例でも、合意形成において他者への理解が一方通行になりがちである。全員にとって合格点となる空間作り、デザインを目指すためには相互理解が重要である。</p>

発言者	発言の要旨
	<p>4 研究会報告書(案)の取りまとめ状況について ～事務局より、資料2を説明し、その後意見交換～</p> <p>研究会報告書(案)の取りまとめ状況について</p> <p>丁寧分析されてまとめられているが、現状の課題に対する解決策にとどまり、「未来の交通をつくる」といった視点が少ない。「三鷹駅に新しい交通環境をつくる」という新しさがあると良い。</p> <p>これから特に大事にした方が良いのは自転車である。自転車の流れを想像し、自転車のための空間を作ることが大切である。シェアサイクルといった将来的に増加するであろうシェア型の交通については、今後十分に議論した方が良いと思う。シェア型の交通は停める場所を確保するのに苦慮するため、スペースの検討にあたっては考慮すべきである。また、福祉関係の移動手段も進歩している。例えば、一人で電動車椅子等に乗し、駅前に訪れ、カフェに滞在できる程度に広く空間を整備するのが良いのではないかと。自転車やシェア型の交通、福祉関係の視点でも三鷹駅北口は最先端になると良い。</p> <p>求める交通環境を実現させるために、建て替え時の規制や誘導の方針をどのように作るかが重要である。例えば、駐車場の附置義務制度といった建物に関わる交通インフラの整備ルールについて、規制の強化や緩和、誘導のメニューを検討すると良いのではないかと。</p> <p>三鷹駅北口街づくりビジョンでは「働く人を取り込みながら街をつくる」ことを前提としていたが、テレワークの進展等で三鷹駅北口で働く人が減っている。これからの街を考えるにあたり、念頭に置くべき点や、調査方法があれば教えていただきたい。</p> <p>三鷹駅北口街づくりビジョンの策定当時は「住宅は十分にあり、商業については三鷹駅南口や吉祥寺に多くある」との話から、三鷹駅北口には賃料の低いオフィスが供給があると良いのではないかと考えたと思う。コロナ禍により働き方が変わったが、まだオフィスの需要はあるのではないかと。新しい建物で高い家賃のオフィスを作るより、現在の空き状況を調べ、公表する方がオフィスの動きが活発になるかもしれない。民間企業の空間が余っているなら、市と一緒に活用方法を検討する方法もある。外部に事例を求めるより、地域の中を歩き、余剰空間の活用を考えていく方が良いのではないかと。</p> <p>ワークショップでも自転車について話題となり、走行空間や安全性等の課題があると認識している。駅周辺の自転車駐車を外縁部に集約し、駅までは歩いてもらうような方向性を都市計画マスタープランでは位置づけている。また、附置義務駐車場についても、歩道や街並みの連続性を欠く等様々な課題があり、どのような緩和やルールが可能なのかも考えていきたい。</p> <p>今までは自転車は迷惑施設であるとの認識が一般的であったが、今後は「自転車に乗って移動することはカッコイイ」というように肯定的に受け止められると良い。自</p>
饗庭委員	
事務局	
饗庭委員	
まちづくり 推進課長	
饗庭委員	

発言者	発言の要旨
大沢委員	<p>転車愛好者の文化もあるため、どのような空間が求められているか関係者に聞けると良い。「吉祥寺駅には自転車で行きにくい、三鷹駅北口には行きやすい」といった視点を持てるのではないかな。</p> <p>駐車場の附置義務制度といった建物に関わる交通インフラの整備ルールを見直すことで、市が求める交通環境が開発誘導の積み重ねの中で生まれると思う。そういった意味で開発誘導のメニューの一部として交通関係のルールを捉えたら良いのではないかな。</p> <p>駐車場の附置義務制度は個々の建物に対するルールであるが、地域レベルで適用する考えもあるのではないかな。例えば再開発で大きい駐車場を作ること、周辺地域では小さい駐車場は作らなくても良いとなれば、地域に良い影響が出る可能性がある。個々の建物から地域レベルの考え方に変え、地域全体で補い合うという視点を持って良いのではないかな。</p> <p>研究会の構成員は駅周辺をより良く変えていきたいという強い気持ちがあり、駅前広場の再整備の必要性を強く感じたが、今後は実現可能性についてどのように把握するかが重要である。</p>
事務局	<p>実現可能性については、来年度以降の検討課題と捉えており、先行事例を参考にしながら検討していきたい。</p>
稲垣委員	<p>自転車の施設や通行空間について、三鷹駅北口だけで考えるのではなく、周辺自治体を含めた広域的な視点で考える必要がある。通勤・通学の自転車利用は減少傾向にあるとはいえ、コロナ禍においてもなくなることはないため、外縁部に自転車駐車を設け、そこから駅まで歩く方針は堅持すべきである。また、近年民間主導で普及が進むシェアサイクルのシステムについて、三鷹駅ではどのような利用があるのか考えなければならない。電動キックボードのような新しいパーソナルモビリティ（1人乗りのコンパクトな移動支援機器）は、短い移動を担う交通手段として普及する可能性がある。これまでの自転車利用とは異なるため、これらのポート配置は別途議論の余地がある。しかし、当然ながら安全性が最優先であり動線は課題になる。</p> <p>「自転車文化を押し上げるようなまちづくり」については、新たな視点として議論すると良いかもしれない。</p>
都市整備部長	<p>人中心のウォークラブルなまちを目指しており、一定のエリアには自転車や電動キックボードを乗り入れないように考えているが、外縁部にそれらの置き場があつてにぎわいに寄与するものであれば、その視点は大切にしたい。</p>
饗庭委員	<p>人中心のウォークラブルなまちを目指すうえで、交通手段の中で一番減らしたいのは自家用車であり、その次が自転車である。交通手段として自家用車が自転車に変わることは肯定的に捉えるべきではないかな。今後、自家用車を自転車や徒歩、公共交通の利用に置き換える目標を立て、自家用車の減少に伴い増加する自転車については大切にすると良い。「自転車で駅前に来ると楽しい」と自家用車の利用者に提案することが、自家用車を減らすための効果的な方法ではないかな。</p>

発言者	発言の要旨
坂本委員	<p>駅前広場の2ロータリー化は、他の地域では整備事例がある。既に2ロータリー化した駅でも、ペDESTリアンデッキがある場合には、にぎわいが乏しい状況にあるものも見受けられる。浦和駅は駅前広場でイベント等を開催しており、三鷹駅北口も同様のイメージが考えられる。</p> <p>駅前広場を設計する際は、長期・固定的な運用だけでなく、短期的にも構造変更可能な設計が必要ではないか。利便性やにぎわいだけでなく、新しい移動手段の実用化や公共交通車両の規格変更、ドローン配送の普及等の急な変化にも対応できるよう考えることが必要である。ただし、駅前において交通の安全は絶対に重要である。話題に上がった自動車と歩行者の錯綜については、例えば動的運用が可能なボラードによる対応も考えられる。</p>
<p>饗庭委員</p> <p>まちづくり推進課長 大沢委員</p> <p>稲垣委員</p>	<p>5 今後の進め方について ～事務局より、資料1を説明し、その後意見交換～</p> <p>今後の進め方について</p> <p>三鷹市と調整した方が良い。三鷹駅南口では再開発の予定があり、三鷹駅利用者が増えると人流が錯綜してしまう。また、歩調を合わせて三鷹駅周辺が変わることを発信していくことは大事である。例えば、三鷹市民を交えながらワークショップを行うことで、玉川上水の活用についてヒントが生まれるのではないかな。</p> <p>年内に意見交換する予定であり、今後も三鷹市と情報共有していきたい。</p> <p>ロードマップは主に公共空間の在り方を示しているが、民有地の空間の在り方も考える必要がある。公共空間を整備する際には、沿道の民有地と調整して整備してもらいたい。駅前広場を直接買収で整備する場合、駅前広場の整備は道路事業者である行政、沿道再開発は再開発事業者で行うことになり、施行者が2つの組織となるため、駅前広場と沿道のデザイン等の考えを相互調整する必要がある。また、駅前広場を含めて再開発事業で整備する場合、再開発側が駅前広場に対する認識が誤っていると駅前広場計画内容やデザインが合わなくなってしまう。そのため駅前広場の空間に対して、行政が早い段階から意見が言える中立的な立場の組織を作った方が良い。また、JRの駅舎ももう少し地域に開かれた空間になると良い。自転車駐車場に関しても最低限のデザインではなく、少し費用を掛けて人を呼ぶような美しくデザインされた空間になると、三鷹駅北口がさらに魅力ある街になるのではないかな。</p> <p>先日のバリアフリーネットワーク会議では、三鷹駅北口に焦点を当て、まち歩きを行いながら、移動に配慮が必要な人や支援している人たちの求めていることを聞くことができた。このようなインクルーシブな考え方をを持った検討の場を、繰り返し設けてもらいたい。研究会にも福祉関係者が参加しているが、その人々からいかに多様性を踏まえた意見を引き出せるかが重要である。配慮が必要な人にとって、まちを安全に快適に過ごすために必要な情報をいかに一元化していくかが重要である。また、民間でも自分の施設を公的な施設として認識し、調整段階から、情報の一元化や実際の運用までイメージしたうえで、調整の場につくことが重要である。</p>

発言者	発言の要旨
坂本委員	<p>議論の場に先進技術を取り入れても良いと思う。 海外の事例だが、100分の1の街のモデルを作り、パーツを実際に動かして現実と計画を融合させながら、今までにない街をどう作るか議論している。</p>
	<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>