

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

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/<br>分野          | 頁  |  |   |
| 1   | 全般事項       |                     |    | 全体の構想はとても良いと思った。<br>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。<br>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。 | ご意見のとおり、P13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。P15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よう検討していく旨を記載しています。<br>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。  |
| 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。   | 今後様々な立場の方々のご理解・ご協力を得ながら検討を進めていきます。  |
| 3   | 全般事項       |                     |    | 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。<br>長い整備期間がかかり、工事の影響も大きいと予想される。<br>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。  | P21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きます。<br>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。<br>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、P13に「交通が整理され歩行者中心となった駅前広場のイメージ」を、P16に「にぎわいのある道路のイメージ」を紹介するため一例としてイラストを記載しています。引き続き、イメージしやすい情報発信に努めていきます。 |
| 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きます。また、ご意見を踏まえ、P11に「ユニバーサルデザインの考え方に基づきすべての人にやさしい街づくりを目指す」旨を追記します。  |
| 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けるよう検討し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」にしていけるよう検討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照ください。   |
| 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照ください。   |
| 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さ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照ください。   |
| 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やP17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検討していきます。  |
| 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、ディフェンシブ（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。   |
| 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。   |







