

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

u003c/divu003e

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よう、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。</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			<p>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。</p>	<p>今後も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。</p>
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。</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、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。</p>
4	全般事項			<p>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。</p>	<p>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。</p>
5	全般事項			<p>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。</p>	<p>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。</p>
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	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
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	<p>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。</p>	<p>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。</p>
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	<p>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。</p>	<p>No.7の市の考え方をご参照ください。</p>
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	<p>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。</p>	<p>No.7の市の考え方をご参照ください。</p>
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	<p>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。</p>	<p>No.7の市の考え方をご参照ください。</p>
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	<p>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。</p>	<p>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。</p>
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	<p>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、ディフェンシベーション（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。</p>	<p>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。</p>
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	<p>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。</p>	<p>No.3の市の考え方をご参照ください。</p>

1 / 5 ページ

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		
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お願い。駅前が目立つ低利用地と交通動線のふくそう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思う。	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十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う・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検討していきます。 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検討していきます。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。
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きます。

