

< 武蔵野市 >

三鷹駅北口周辺の交通環境の検討状況について

令和 7 年 3 月 10 日

武蔵野市 都市整備部 まちづくり推進課

三鷹駅北口周辺の交通環境の検討状況について

■交通環境の基本施策と施策

交通環境の方向性

快適に移動でき、
安全で歩きやすい街

基本施策1
駅から広がる安全で歩いて
楽しい歩行空間の創出

基本施策2
交通結節点の機能拡張と
ゆとりある空間の創出

施策①
補助幹線道路整備の推進

施策②
駅周辺の新たな交通体系の構築

施策③
駅前広場の機能整備

施策④
ゆとりある駅前広場の創出

全区間相互通行（一部歩道未連続）

かたらいの道／歩行者専用道路
桜通り／歩道拡幅

駅前広場／歩道確保・安全性向上
玉川上水・桜通り／連続性

駅前広場／拡張による交通課題の解決



補助幹線道路 全区間相互通行



三鷹駅周辺の交通体系（環境）を
再編する時期

三鷹駅北口周辺エリアの関連事業について

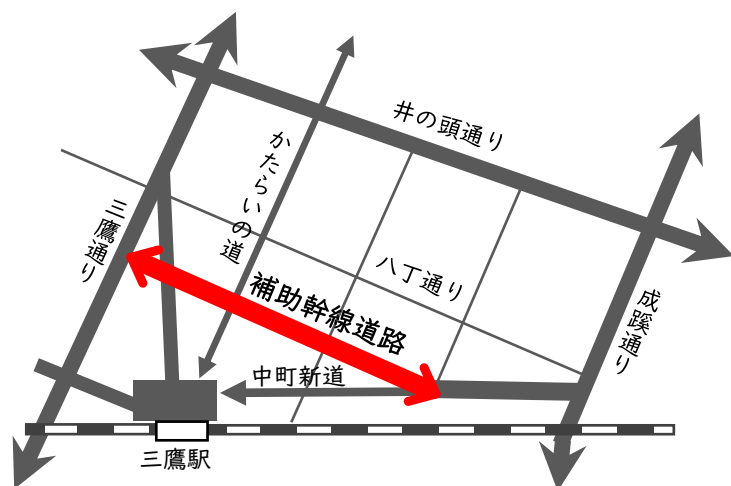
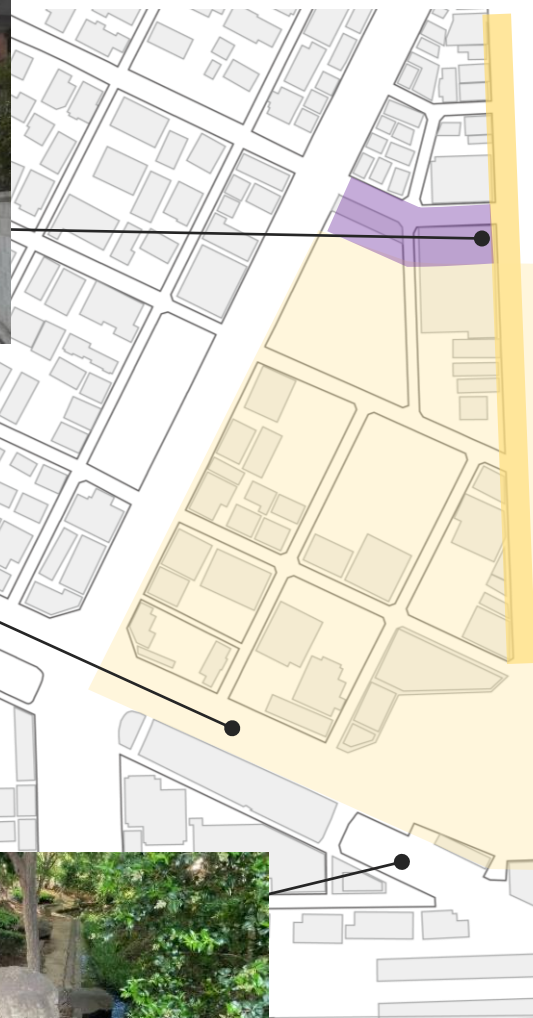
補助幹線道路の全区間相互通行の実現にあわせ、世界連邦平和像や玉川上水など三鷹駅北口固有の景観・文化資源を活かした三鷹駅北口駅前広場の改修をはじめ、桜通りやかたらいの道においても再編に向けた検討や調整を行い、三鷹駅北口周辺の目指すべき将来像に向かって進めていきます。

1 補助幹線道路／道路拡幅

補助幹線道路は、駅前広場に流入する通過交通を迂回させ、沿道の土地利用促進を図るため、平成7年度に幅員 12～16m で道路区域決定されています。

補助幹線道路の全区間相互通行の実現により、飽和状態にある駅前広場内の交通ふくそうなどを改善する効果が期待できます。

補助幹線道路の早期の整備に向けて、関係者との調整を進めています。令和9年度頃の開通を目指しています。



2 桜通り／歩道拡幅

交通量に見合った道路空間の再配分を前提に、駅前広場と一体的な整備に向けて、関係機関との協議を進めます。

3 玉川上水／親水性向上

玉川上水との親水性を高めるため、駅至近での出入口の増設に向け、東京都と協力して進めます。





4 中央大通り

三鷹駅北口のシンボルロードとして、歩行空間とにぎわいの充実を目指します。
街路樹の根上がり対策は、道路改修にあわせて検討します。

【凡例】 歩行者中心のまちづくりのエリア

5 かたらいの道／歩行者専用道路

駅と市民文化会館をはじめとする公共施設を結ぶ道路で、地区内で最も歩行者数が多い路線です。

駅から補助幹線道路までの区間を「歩行者専用道路」とし、歩行者軸の形成を目指します。

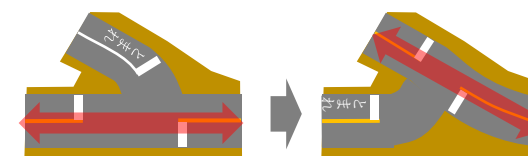
整備イメージ例



※あくまでイメージであり、実際と異なる場合があります

6 中町新道と補助幹線道路との交差点／改修

補助幹線道路を主たる道路に改修するため、中町新道と補助幹線道路との交差点改良を実施します。



現在

改修後

※あくまでイメージです。

横断歩道の配置や区画線などは、今後、警視庁協議により決定します。



7 三鷹駅北口駅前広場／改修

三鷹駅北口固有の文化資源である世界連邦平和像などを活かした、人が集う「駅まち空間」の創出を目指します。

■三鷹駅北口駅前広場

【1】交通環境の3つの考え方



交通環境の課題解決のためには、**3つの考え方**を**すべて**実施することが必要です。

考え方1、2は、補助幹線道路の全区間相互通行の実現により、取組への着手が可能です。

一方、考え方3は他の考え方と比べて時間を要します。

考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編



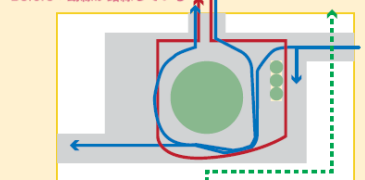
【補助幹線道路】全区間の相互通行の実現
周辺部の交通体系の再編への第一歩

考え方2 駅前広場の2ロータリー化

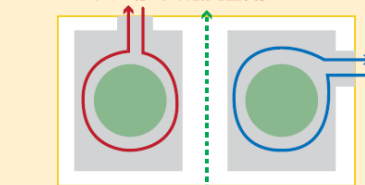
<2ロータリー化概念図>

Before: 動線が錯綜している

→ 公共交通
→ 一般車
→ 歩行者



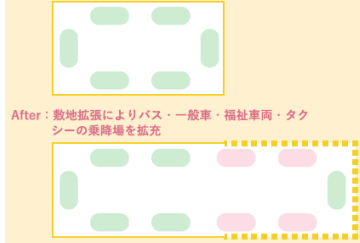
After: 2ロータリー化により動線を整序化



考え方3 駅前広場の拡張

Before: 乗降場が不足している

<駅前広場の拡張概念図>



【2】交通上の主な課題

三鷹駅北口駅前広場は、平成22・23年度にバリアフリーの推進やバス降車場の移設などの暫定整備を行いました。それにより、一般車両と歩行者の交錯の解消など、一定の改善が図られましたが、現在もなお、交通上の課題が残されています。

■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る。駅前に進入した自転車は、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る。バスと一般車両等の進入路を分けて設けているが、分かりにくく誤進入が発生している。



■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る。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る。



■通過交通の流入

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、広場内の交通の流れが圧迫されている。



■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る。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る。



■不十分な乗降環境

専用の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る。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る。通勤通学時間帯には降車処理に間に合わず、後続する車両が待機している状況にある。

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ない。



■将来を見据えた冗長性(余裕)の欠如

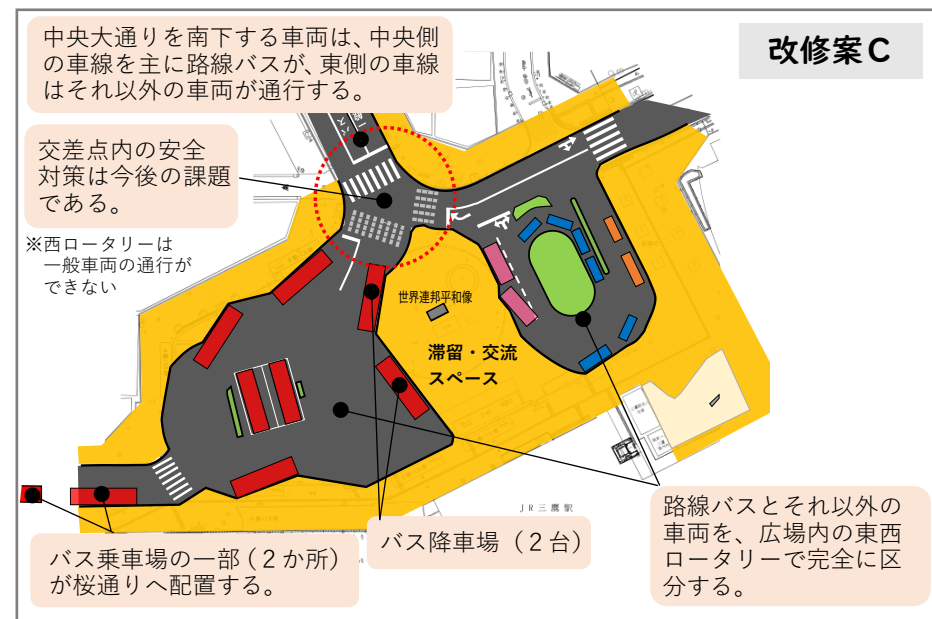
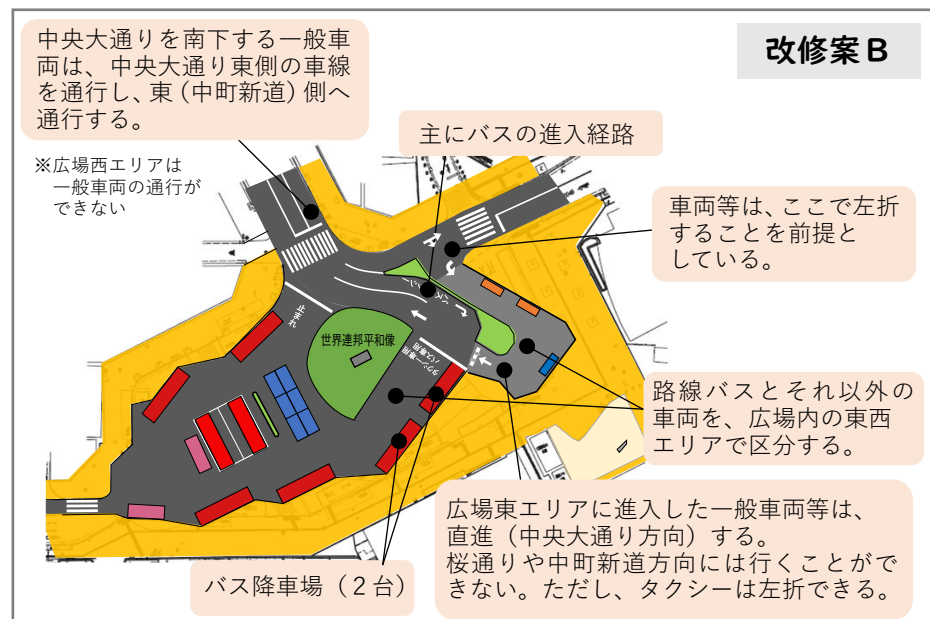
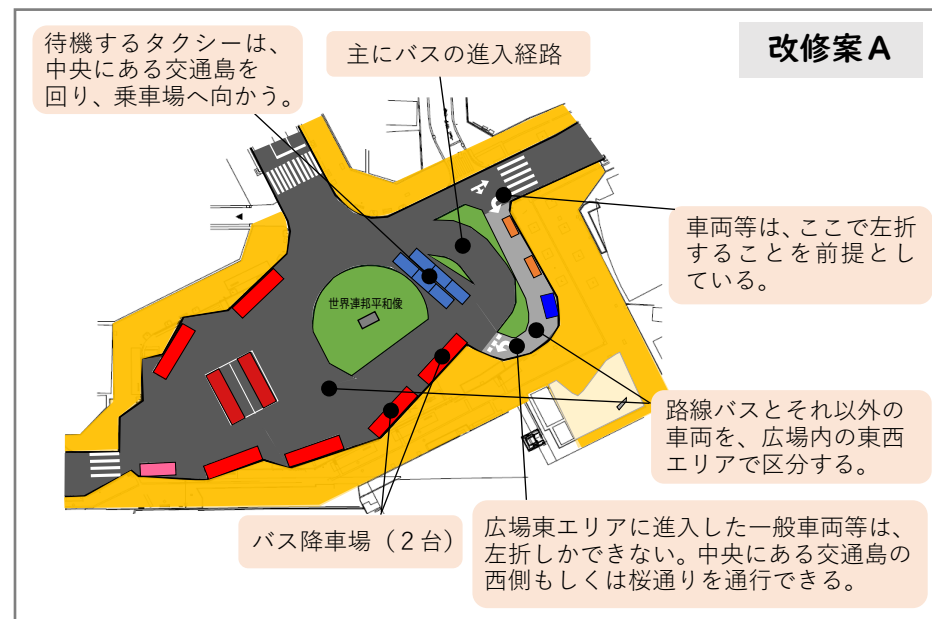
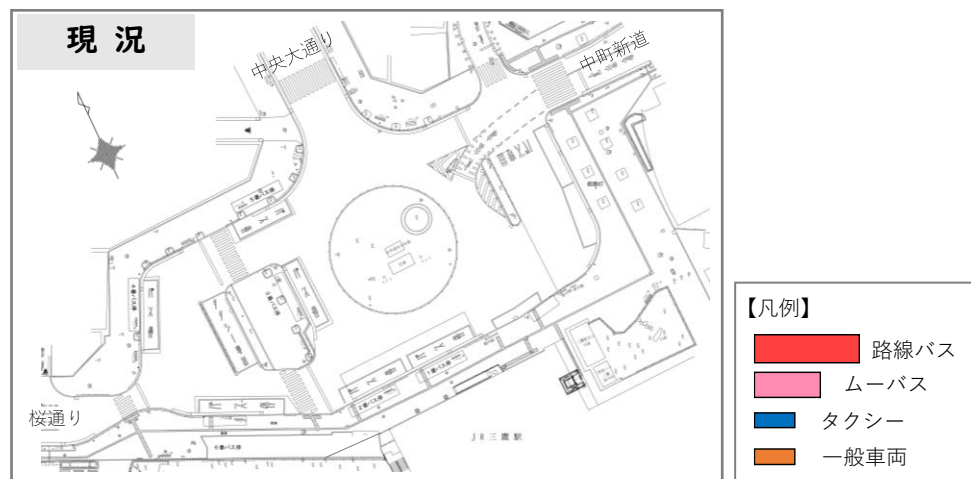
人口増加により駅利用者が増加した場合や、自動運転等の新技術が発展した場合、交通サービスが変化した場合などに柔軟に対応できる空間的な余地がない。

【3】三鷹駅北口駅前広場の改修案について

三鷹駅北口駅前広場の交通環境の課題解決を進めるため、3つの改修案を示します。いずれも現在の駅前広場の面積内での改修案です。

なお、今後、市民の方などの意見を踏まえつつ、警視庁など関係機関との協議や調整を行い、最終的な改修案を定めます。

【注意】各改修案における区画線などの路面標示は、あくまでイメージであり、今後、警視庁協議により決定します。既存樹木はできるだけ残せるよう、検討を進めています。



【4】三鷹駅北口駅前広場 交通上の主な課題に対する対応表（改修案Cの場合）

三鷹駅北口駅前広場を改修した場合、交通上の主な課題について改善される項目を整理します。

改修による効果【凡例】

☒ 改善する

☒ 一部、改善する

☐ 改善しない

1 通過交通の流入

- ☒ 中町新道からの流入

2 不十分な乗降環境

- ☒ 右側停車など危険な乗降
- ☒ バス停への正着
- ☒ 後続車両の待機
- ☒ 福祉車両の乗降環境
- ☒ タクシーの乗降・配車環境

3 滞留空間の不足

- ☒ 災害時、帰宅困難者の混雑
- ☐ バス利用者の待機列など
- ☒ にぎわい、滞留・交流スペース

4 将来を見据えた冗長性（余裕）の欠如

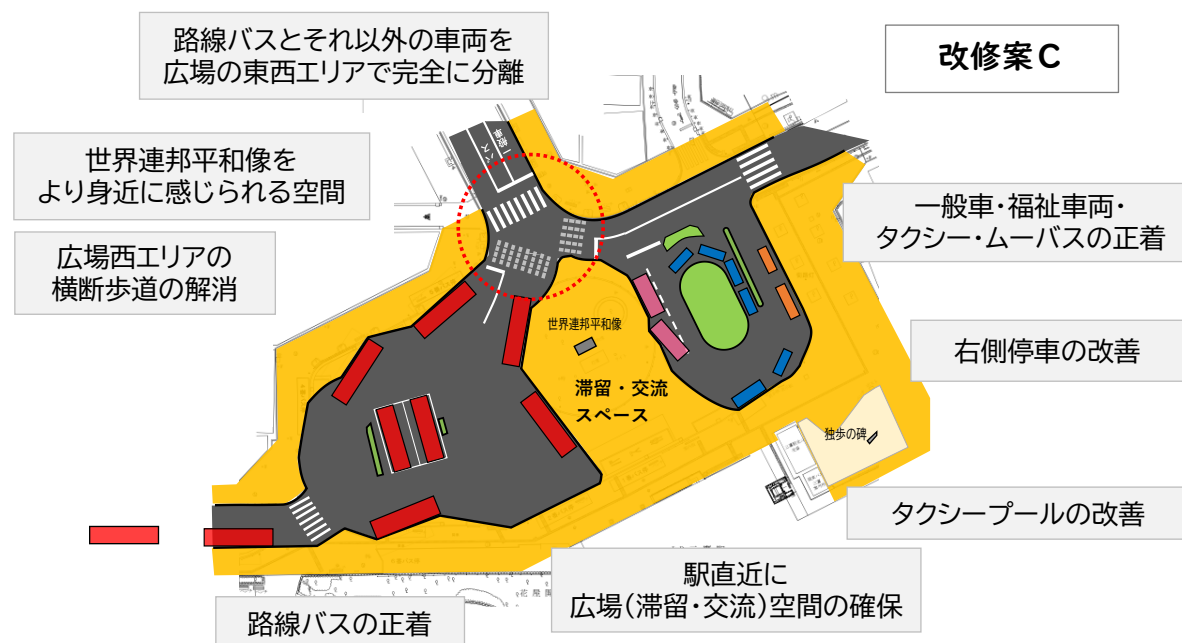
- ☐ 柔軟な対応、空間的な余地

5 車両動線のふくそう

- ☒ 車両等の動線ふくそう
- ☐ 自転車の無秩序な走行
- ☒ バス専用への誤進入

6 歩車動線の交錯（歩行者動線の分断）

- ☐ 歩行者経路・車道との交差（駅⇄かたらいの道）
- ☐ 歩行者経路・車道との交差（駅⇄中央大通り）



改修案Cを実施した場合に改善される項目

「三鷹駅北口交通環境基本方針」に記載されている交通上の主な課題 15 項目のうち、計 10 項目（7 項目改善、3 項目一部改善）。

【5】三鷹駅北口駅前広場 整備イメージ図（改修案Cの場合）



※あくまでイメージであり、実際と異なる場合があります

【6】桜通り

桜通りは、三鷹駅北口周辺の重要な地域資源である玉川上水に隣接した道路です。

玉川上水の水と緑を活かした取組に向け、三鷹駅北口駅前広場の改修にあわせて歩道の拡幅を行い、歩行者優先の道づくりを進めます。

なお、駅前広場の改修方法として「改修案C」を選択した場合には、バス乗車場が2か所配置されます。



【7】今後の進め方

	ステップ1	ステップ2	ステップ3
補助幹線道路	用地取得・先行工事・補助幹線道路工事・信号機移設・交通開放		
三鷹駅北口駅前広場	予備設計（R7）	詳細設計	改修工事
	警視庁協議		

【8】今後調整が必要となる主な事項

- ・補助幹線道路開通後の周辺道路への影響
- ・駅前広場改修後の周辺道路への影響（歩行者経路含む）
- ・かたらいの道における歩行者専用道路への再編に向けた調整
- ・自転車の走行に関する事項
- ・新しいモビリティに対する対応
- ・荷さばき対策
- ・駅前広場拡張につながる事項 など

【9】概算事業費（三鷹駅北口駅前広場、改修案Cの場合）

約8億円

（駅前広場改修本体工事／街路灯・上屋の撤去新設／樹木移植等）

担当課 都市整備部まちづくり推進課

