

会議録

会議の名称	第2回三鷹駅北口街づくりビジョン改定委員会
開催日時	令和7年10月23日(木) 18:00~20:00
開催場所	武蔵野市かたらいの道市民スペース
出席者	饗庭 伸 東京都立大学教授 大沢 昌玄 日本大学教授(WEB参加) 田口 友子 株式会社三菱総合研究所 主任研究員 臼 孝之 三鷹駅北口周辺のまちづくり関係者 矢作 真由美 三鷹駅北口周辺のまちづくり関係者 清水 一史 公募市民 平野 亜紀子 公募市民 大塚 省人 武蔵野市
会議の議題	1 第1回委員会振り返りなど (1)第1回委員会振り返り (2)事例視察振り返り 2 三鷹駅北口の目指すべき方向性について (1)目指すべき街の姿と計画対象範囲 3 土地利用の方向性 (1)目指す方向性の整理(土地利用) (2)土地利用方針 4 文化・地域資源の活用、質の高い緑の創出 (1)文化・地域資源、ラボ・オープンハウスの結果、緑の状況 (2)緑・にぎわいの考え方(案) 5 交通環境に関する講演(大沢教授) 6 その他

発言者	発言の要旨
	<p>1. 第1回委員会振り返りなど (1) 第1回委員会振り返り (2) 事例視察振り返り ~事務局より説明~</p>
	<p>2. 三鷹駅北口の目指すべき方向性について (1) 目指すべき街の姿と計画対象範囲 ~事務局より説明し、その後質疑応答、意見交換~</p> <p><計画対象範囲></p>
A 委員	八丁通り(武蔵野警察署)までが駅前エリアという印象である。井の頭通り付近では、バスで吉祥寺に買い物等で行く人のほうが多い。
B 委員	武蔵野警察署以南が駅前エリアではないか。徒歩3分圏内が駅前という感覚である。東西の境界について違和感はない。
C 委員	計画対象範囲は井の頭通りまでとして違和感はない。現時点では事務局案に賛成である。
D 委員	ビジョンの計画対象範囲としてはこれでよいが、個人的には駅前エリアは補助幹線道路以南の区域という印象。駅前の捉え方は、各々がどの方面から来るか、その過ごし方や活動によって濃淡がある。
E 委員	計画対象範囲は事務局案で違和感はない。井の頭通り以北は住宅地であり、北側から駅前に向かうときに、横河グラウンドが賑わいの起点となっている印象である。
F 委員	井の頭通りを境にして、人通りやにぎわいの様子が変わる印象がある。
事務局	商業地域内に住居が立地していることで印象が分かれたのではないか。計画対象範囲は現時点では仮決定とし、今後検討を進める中で再検討してもよい。提示の計画対象範囲は南北方向に500m程度の範囲である。
委員長	計画対象範囲は、先行して集中的に投資や整備を行うエリアと捉えられる。八丁通り以北のエリアをどう扱うかは慎重に議論が必要である。
	<目指すべき街の姿>
C 委員	事務局案に賛成である。玉川上水などの自然資源があるため、人目線だけではなく生き物の視点でも訴求できるとなおよい。
D 委員	基本的には賛成である。エリア自体の持続性だけでなく、武蔵野市の玄関口の一つという意味合いから、周辺エリアにもたらす効果等、広がりを感じられる言葉があつてもいいのではないか。
委員長	三鷹駅南口や中央線の近隣のエリアではどのような言葉を掲げているか把握し、意識することも重要である。
事務局	三鷹市の三鷹駅前地区まちづくり基本構想では、三鷹駅南口の目指す方向性として、「安全・安心」、「にぎわい」、「緑化」、「道路・交通」、「文化」の5つの視点を掲げている。また、「百年の森」構想をまちづくりのコンセプトに掲げている。その他の地域について次回までに整理する。
事務局	「吉祥寺グランドデザイン」では、「〇〇したくなるまち 吉祥寺」というコンセプトのもと、「界隈性」をキーワードにしている。目指すべき街の姿については、検討を進めながら再度見直しても

E 委員 委員長	<p>よいと考える。</p> <p>三鷹市では、商店会等を巻き込んで、街路樹に限らない緑環境や環境負荷低減に関する取り組みがされているようだ。</p> <p>規模の小さな敷地では緑地を整備するのが難しい。街全体で緑をどこまで埋め込めるかが重要である。</p>
	<p>3. 土地利用の方向性 (1)目指す方向性の整理(土地利用) (2)土地利用方針 ~事務局より説明し、その後質疑応答、意見交換~</p>
E 委員 事務局 B 委員 事務局 委員長 事務局 委員長 事務局 委員長 D 委員 E 委員 委員長 E 委員	<p>かたらいの道が歩行者専用になった際、自転車の扱いはどうなるか。</p> <p>駅前広場から補助幹線道路までの区間は歩行者専用とし、自転車は降りて通行してもらうことが理想と考えている。</p> <p>横河グラウンドのようなまとまった土地はここしかないと、うまく活用できれば市民へのインパクトはある。</p> <p>将来的な土地利用は様々な可能性が否定できないため、街づくりビジョン等の計画に位置付けがあることで、適切な利活用を誘導できるのではないかと考えている。</p> <p>計画に位置付ける場合は、関係権利者との対話が必要である。</p> <p>産業振興課では、三鷹駅北口に限った形での企業等の誘致は考えていないが、商店街の活性化に関する取り組みを進めている。三鷹駅北口を起点に、広域的に波及効果のある土地利用を検討したい。</p> <p>地域におけるインパクトとしては、補助幹線道路の開通とかたらいの道の歩行者専用化の 2 点があり、それをどう生かすかを議論すべきである。土地利用は商業、業務、住宅がせめぎ合っているが、油断すると住宅が立地してしまう状況にある。住宅をどのように規制誘導するか、商業と住宅を混在させるかどうかがポイントになる。</p> <p>人口の分析について、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計では全国的な減少トレンドに沿った形となるが、開発の圧力は想定以上に強い場合がある。三鷹駅北口においても、住宅需要が想定以上に大きい可能性がある。ある種の危機感を持って商業のあり方や機能更新を検討すべきではないか。</p> <p>西荻窪では、駅前は世代交代による土地の売買で、マンションへの建て替わりが多く発生している。元々商店があった場所が、1階から住居機能が入った建物になってしまい、にぎわいの連續性がない通りも見られるようになった。路面にはある程度商業機能が入れるようにしていくことが重要である。商業機能はなんでも誘致すればよいわけではない。下北沢は個人店が頑張っていることが魅力につながっている。そこにトライしないと魅力のある街にならない。</p> <p>補助幹線以南のエリアは、開発の規模が大きいため全国チェーンの店舗等が立地しやすいと考えられる。三鷹通りと中央通りに囲まれた三角地帯は大切に扱う必要がある。また、第1種住居地域を個人店のエリアに位置付けるか、開業支援の制度を整えることなどをしないと魅力のある街にはならない。</p> <p>近年は、同じスペースを複数人でシェアする方式もあり、十分な資金がない方もトライアルできる。エリアごとの特徴や属性に応じた戦略が必要である。</p>

F 委員	八丁通り以北のエリアに「業務・住宅複合エリア」と「住宅・商業複合エリア」の2つに分ける必要があるか悩ましい。
A 委員	八丁通り以北がにぎわうことで、横河グラウンドまでにぎわいが連続するのではないか。中野では、中野ブロードウェイ周辺までがにぎわいの中心地だが、早稲田通りを越えると、新井薬師前エリアとしてのにぎわいに繋がっている。かたらいの道はそのようなイメージに近い。
事務局	まちづくり誘導手法として、街並み再生地区の活用が考えられる。東京都から、リノベーションも適用対象にするとの情報提供もあった。地区計画区域内で、建物のリノベーションに対して計画・改修費用の補助が可能である。建て替えよりリノベーションが適する場合もあるため、制度の活用については引き続き議論したい。
	<p>4. 文化・地域資源の活用、質の高い緑の創出</p> <p>(1)文化・地域資源、ラボ・オープンハウスの結果、緑の状況 (2)緑・にぎわいの考え方(案)</p> <p>～事務局より説明し、その後質疑応答、意見交換～</p>
委員長	にぎわいについて、商業に関する市民意見をあまり収集できていないのではないか。オフィスワーカーにとってのにぎわいなど、別の聞き方をすることも重要である。
B 委員	これ以上市民意見は出ないのではないか。オフィスワーカーの目線では、ランチの場所が足りないことが課題である。官民で解決に向けて取り組んでほしい。
委員長	にぎわいと文化の観点は分けて考えたほうがよい。
D 委員	平日と休日でにぎわいの姿が違うのではないか。平日に働いている人や、休日に時間を過ごす親子など、具体的なにぎわいのシーンが感じられる言葉があるとよい。
委員長	横河グラウンドに市民意見が集まっているのを見ると、何らかの位置付けは必要である。
E 委員	横河グラウンドは、サッカーやラグビー等のスポーツで、園児から小学生、社会人まで、空きがないほどよく使われている。道路沿いで親がわが子を見る、社会人チームのファンが選手を見るといったシーンがあり、この地域の特徴あるにぎわいである。グラウンドまでの距離が近く、春には桜が咲き、つい滞在してしまうような空間である。
委員長	グラウンドを外から見る位置や、出入口の位置を考慮し、かたらいの道ににぎわいや滞留を生む仕掛けをつくることが可能ではないか。
副委員長	資料 4-2 に、街の要素として「広大な市有地」との記載あるが、横河グラウンドのような私有地も重要な街の資源である。
	<p>5. 交通環境に関する講演(副委員長)</p> <p>～副委員長より説明し、その後質疑応答、意見交換～</p>
副委員長	三鷹駅北口では、まずはバスをどう受け止めるのか、自家用車をどう扱うかを検討する必要がある。補助幹線道路より南側は歩行者優先ゾーンになるが、自動車をどうするか。特に商業機能にとっては荷捌きが重要であるため、地元と対策を考える必要がある。駐車場を整備するのを制限し、いかにフリンジに集約できるかが重要である。 目標は高く持つべき。補助幹線道路より南側は、自動車は遠慮して通行し、平面を歩行者がのんびり歩けるというのはインパクトがある。
委員長	補助幹線道路以南がウィーンのような歩行者中心の街になるとよい。中央線の他の駅で、ここま

	で歩きやすいエリアはないのではないか。 6. その他 ～事務局より事務連絡～
--	--