

会議録

| | |
|-------|---|
| 会議の名称 | 第3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8年2月2日(月) 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 田口 友子 株式会社三菱総合研究所 主任研究員 臺 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2回委員会振り返りなど 2 交通環境の方向性 3 交通環境に関する検討項目について 4 緑・にぎわいに関する講演(田口委員) 5 その他 |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|------|---|
| | 1. 第2回委員会振り返りなど ～事務局より説明～ |
| | 2. 交通環境の方向性 ～事務局より説明し、その後質疑応答、意見交換～ |
| | <現況分析> |
| A 委員 | 中町新道で荷捌きの路上駐車が多くの理由は何か。 |
| 事務局 | 道路幅員による駐車しやすさもあると思うが、今回はアンケート調査は実施していないため、理由は不明である。調査結果が現地の実態と一致しているか意見があれば伺いたい。 |
| B 委員 | 路線バス利用者、自転車利用者が多いことは理解した。駐車場容量には余裕があるとのことだが、自転車駐車場についてはどうか。 |
| 事務局 | 中町第1自転車駐車場を立体化したこともあり、駐車台数には余裕がある。 |
| C 委員 | 自転車駐車場の定期利用は市民優先か。また、コロナ前後で定期利用者数に差はあるか。 |
| 事務局 | 以前は定期利用が多かったが、現在は一時利用にかなりシフトしている。 |
| C委員 | コロナ前は、定期利用が埋まっているため一時利用の枠が空くの待つ利用者がある状況が見られたが、テレワークの影響もあり、現在は減っていると思われる。 |
| D 委員 | 以前は、定期利用が、駐輪場容量の半分程度だったこともある。市内・市外では、定期利用料金に差をつけている。定期利用は、市民が優先で、安全講習を受けると優先して契約できるようになっている。また、複数の自転車駐車場で利用者数を分散できるように、一時利用も駐輪場ごとに料金を設定している。 |
| D 委員 | 駅利用者の4割がバスを利用しているとのことだが、自転車利用者を考慮すると、駅利用者の半分以上が街に滞留せずすぐに自宅等に向かっていると思う。いかに駅周辺で滞留してもらうかが重要である。 |
| 委員長 | 鉄道の乗客数と駅端末交通手段を見比べると、街へ出て徒歩で滞留する概ねの人数が読み取れる。吉祥寺では、約14万人の乗客数に対し、端末交通利用者は約3万人であるため、約11万人は街で滞留していると考えられる。三鷹駅北口では、バス利用を抑制すれば歩く人は増えるが、利便性は低下するため難しい。 |
| 副委員長 | 資料内の駅端末交通の整理について、徒歩を含めた全ての交通手段を入れたほうが、誤解がない。また、パーソントリップ調査(トリップチェーン)の結果から、滞留や立ち寄りの傾向は明らかにできるので確認いただきたい。 |
| 副委員長 | 路上駐停車台数は、時間帯別の分析を行い、グラフを作成するとよい。荷捌きのピークと自家用車の送迎のピークがずれているのであれば、空間をシェアする方策も考えられる。 |
| 副委員長 | 月極駐車場の状況は今回調査されていないが、現状で、附置義務台数より上回っているのであれば、その空間をどう活用するかも論点になる。 |

| | |
|------|--|
| | <p>3. 交通環境の検討項目について ～事務局より説明し、その後質疑応答、意見交換～</p> |
| E 委員 | <p>駅前広場の改修案Cの 700 m²の滞留・交流スペースについて、バスの乗降者動線を妨げないようにすると、利用できるスペースは限定的である。バス利用者数に基づき、利用可能面積を精緻化できないか。また、イベント利用等を想定した場合の機能については、水道、電気等のインフラを利用できるかを最低限整理できていればいいのではないか。</p> |
| 事務局 | <p>まずは、三鷹駅北口にどんな空間があるべきか、またその空間が駅至近にあるべきかを議論いただきたい。</p> |
| A委員 | <p>700 m²の滞留・交流スペースはあまり広くない印象である。バスから降車して急いで移動する人が多く、そこでイベント等をやっていると印象がよくないのではないか。現状、世界連邦平和像が孤立する形になっているのは悲しい。像に近づけるようになり、ベンチ等があるとよい。国分寺駅は、再整備後、小さな出店があるイベントを頻繁に開催している。駅からお店に少し立ち寄った後、バスに乗るといった行動が見られる。三鷹駅北口でも、限られた空間とバス降車を考慮して空間の使い方を考えられるとよい。</p> |
| B委員 | <p>世界連邦平和像を中心に、何らかの滞留・交流機能は必要だと考える。中町第1・第2駐輪場が公園のような空間になれば、歩行者専用道路化したかたらいの道を通して駅前広場と繋がり良いと思う。現状、かたらいの道はただ通行するだけの空間になっているが、沿道に店舗等が立地し、もっと歩きたくなるような空間になるとよい。</p> |
| C委員 | <p>3ロータリーの計画は初めて聞いた。中町第1・第2駐輪場敷地を活用しようとしているのは素晴らしいと思う。いろいろな考え方があり、その時々で変わるのも当たり前だと思う。空間の使い方に関して、バスの乗降の扱いが非常に重要である。バス利用の状況も平日・休日で異なる。平日は忙しいが、土日はそうではない。その違いを考慮した上で、どのような滞留空間にするか考えるのが重要である。</p> |
| 副委員長 | <p>700 m²ほどの滞留・交流スペースを最初のステップとして整備し、段階的に広げていけばよい。空間が広くても使い方がうまくないと、ゴミの問題等で批判される可能性もある。また、滞留空間はバス待ち空間でもある。現状ではバス利用者が立ってバスを待っているがそれでよいのか。海外ではカフェスタンドが併設されている例もある。そこでどんなことをやるのか、どう維持管理するのも含めて検討する必要がある。</p> |
| 委員長 | <p>700 m²の滞留・交流スペースは、狭いというのが率直な印象である。下北沢駅前では、飲み会終わりの人が集まっていたり、お笑いライブ等の客引きが行われていたりすることが多いが、それがよいのかということも議論していくことが重要である。かたらいの道が魅力的になり、そこに向かって歩いていく動線ができるとうい。</p> |
| 事務局 | <p>最終的に、交通結節点として自家用車の利便性を重視するか、送迎位置が多少遠くなくても、駅至近に滞留空間をつくるべきかどちらがよいか。</p> |
| 委員長 | <p>自家用車利用をどう減らせるかが鍵だが、これ以上減らすのは難しいのではないか。</p> |
| A委員 | <p>天候によっても自家用車利用の状況は変わる。悪天候の際は、普段バスを利用する人でも、自家用車を利用する場合もある。3ロータリーに可能性があるのではないか。思い切った空間整備をした方が各交通機関の利用の仕方は整理される。現案の2ロータリーでは、桜通り方面の自家用車利用者にとって不公平になる可能性もあるが、3ロータリー案であれば解消される。</p> |
| 委員長 | <p>思い切って駅前に自家用車が進入できないようにすることも考えられる。どの程度魅力のある土地利用を誘導できるかが重要だが、その後に駅前広場を広げていくという考え方もできる。</p> |

| | |
|------|--|
| 副委員長 | 車を進入できないようにして地域の価値を高めるためには、市民の認識とライフスタイルを変える必要がある。社会実験を通してムーブメントを起こし、交通のあり方を考えるのが重要である。 |
| 委員長 | 駅前広場だけでなく、小さい広場を周辺に点在させることが、土地所有者にもメリットがある形で、戦略的にやってみてもよい。中町第1・第2駐輪場敷地を広場として活用できたら面白いと思う。 |
| 副委員長 | 方向性のページで、「新たな土地利用の際には、路外駐車場や駐輪場の設置などの協力を求める」という記載があるが、かたらいの道を歩行者専用道路化する際には、沿道では路外駐車場や駐輪場設置を規制する必要もある。同様に、中央大通りも、トランジットモール化を目指すのであれば、駐車場の規制が必要になる。 |
| 委員長 | 自動車交通を減らすことはポイントだが、自転車はどう扱うか。三鷹駅北口にとっていいものか、悪いものなのか。 |
| A委員 | 自転車は悪ではないが、ルールが十分に整備されていないこと、ルールを守らない利用者がいることが問題である。ハード整備だけでなく、ソフト面でも、自転車利用のルールのレクチャー等を行い、自転車とうまく付き合っていけると、危険が減り使いやすくなるのではないかと。自転車で三鷹駅を通過する人に対して、別のルートを誘導するのかなど、歩行者の安全を確保するためのルールや標示を考える必要がある。 |
| 委員長 | 全国的な大きな流れとしては、自転車利用のルールの厳格化・厳罰化が進んでいる。理想的には、速度規制や一方通行規制ができればよい。 |
| A委員 | 近年では、電動アシスト自転車への対応も考える必要がある。 |
| 副委員長 | 交通モードについては、電動キックボードなど今後も新しいモビリティが増えることが考えられる。それを認識して今後の検討を進める必要がある。 |
| | 4. 緑・にぎわいに関する講演(田口委員) ～田口委員より発表し、その後質疑応答、意見交換～ |
| F委員 | 吉祥寺のパークロードで、バスを止めて商店街が昼から夜までイベントを開催した例がある。昼間は子供も楽しめるイベントがあり、夜は飲食がにぎわったようである。三鷹駅北口でもこのような取り組みができれば面白い。繰り返しやっていると街が変わっていくと思う。 |
| 副委員長 | 緑のチューニングの概念は近年よく取り入れられているのか。 |
| E委員 | 言葉としては、ランドスケープの分野で慶応義塾大学の石川初先生が「ランド・チューニング」を用いている。公開空地の緑化でも、常に状態が変化していく庭が豊かだとする考え方を取り入れているケースがある。 |
| B委員 | 「動いている庭」の考え方を、都市の緑だけでなく、人やにぎわいに対してもいかにして取り入れていくかが重要である。実際に誰がコントロールしていくのか、高い解像度で詰めていくことが必要である。次のステップとして、地元の方や、経験者含めて議論していくことが重要である。 |
| 委員長 | 三鷹駅北口はバスの街であるため、バスを通して関わりしろをつくるという意味で、飲み会バスのような取り組みをやってみてもよいのではないかと。 |

5. その他
～事務局より事務連絡～

以上