

交通環境

交通環境の方向性 | 人々が集える、安全で快適な歩行者中心の街

- 補助幹線道路整備を契機として新たな交通体系を構築し、安全で快適に移動できる交通ネットワークを形成します。
- 駅前広場を段階的に改善します。交通体系が変化する段階では社会実験等を通じて検証するとともに、交通結節点機能と滞留機能を併せ持つ質の高い駅前広場づくりを進めます。
- 駅前広場から周辺の道路を通じて、地域の魅力を広げます。かたらいの道をはじめとする歩行者軸では歩車動線の交錯を解消するとともに、道路空間の再配分などにより、地域資源を活かした地域や路線にふさわしい、“関わりしろ”が生まれる空間づくりを進めます。
- 荷捌きや送迎車両等の需要に対する取り組みについては、沿道の土地利用とも連携し、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ます。

関連する上位計画等の位置づけや現況データ

上位計画等における位置づけ

【武蔵野市都市計画マスタープラン2021】

公共交通や歩行者などの交通量に対応した駅前広場の拡充や道路の再整備と、沿道の街並み形成や低利用地の活用等について検討することが求められている。道路などの公有地と沿道民有地など空間を一体的なオープンスペースとして捉え、ウォーカブルなまちづくりを促進する。

【武蔵野市地域公共交通網形成計画】

「多様な関係者と連携し、地域や経済に活力をもたらす地域公共交通」を基本方針とし、補助幹線道路整備推進に伴う駅周辺の新たな交通体系の構築や、駅前広場における機能拡張等を図ることが求められている。

補助幹線道路整備完了後の外周幹線道路で囲まれる地域において、新たな交通体系を構築し、通過交通や自転車動線の外周幹線道路などへの誘導、道路空間の再配分、駅前広場の福祉車両等の乗降スペースの改善などを検討する。

【三鷹駅北口交通環境基本方針】

現状の問題点を解消し、駅周辺を単なる「乗換中心の空間」から歩行者を中心に据えたゆとりある「人が集い交流する駅まち空間」に向け、「駅前広場の拡張・2ロータリー化」、「交通体系の再編、道路空間の再配分」等の検討事項をまとめる。

まちづくりに関する動向

【東京都：新しい多摩の振興プラン等の広域計画】

新型コロナでもたらされた変化・変革を踏まえ、道路・交通ネットワークが充実し、地域特性に応じた快適なまちの形成が求められている。

【国土交通省：歩行者利便増進道路制度】

歩行者の利便増進を図る空間づくりの推進が図られ、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められる。

【東京都：東京都無電柱化計画】

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出に向け、歩道幅員2.5m以上の都道は2040年に無電柱化を目指している。

現況データ

- **公共交通**：JR三鷹駅の乗客数は約8.7万人。三鷹駅は沿線の中で路線バス利用者が最も多く、バス利用者割合(想定)は、北口利用者の約4割。
- **自動車**：三鷹通りが自動車の主要動線。駅前広場には北と西からの車両が6割。北口周辺の駐車場の収容能力にはまだ余裕がある。路上駐車のうち、送迎目的は桜通りと中町新道、荷捌きは中町新道に多く、15分未満が9割。
- **自転車**：北口利用の自転車定期利用者の居住地は市内が8割。多くが駅北側エリアから来ており、三鷹通り、かたらいの道の通行が多い傾向。
- **歩行者**：かたらいの道が歩行者の主要動線。平日の方が休日よりも人流が大幅に多い。休日は、横河グラウンド、かたらいの道、タワーズ北側などに人が分布している。

市民の声 ※H24年～R5年に開催された、市民意見交換会等の内容より抽出

【通過交通の流入抑制】

補助幹線道路の整備による交通環境の変化を契機として、交通体系を再編することにより、駅前広場に不要な通過交通や自転車の走行を抑制し、にぎわいのエリアを創出してほしい。

【安全で快適な歩行者動線の確保】

駅とまちの動線上にある横断歩道で車と人の動線が交錯し、渡っていいかの判断にストレスを感じる。駅前広場と主要4道路につながる一体的な歩行空間を形成してほしい。

【歩行者と自転車の動線の分離】

歩行者の安全を確保するため、歩行者と自転車の動線の分離、自転車専用の走行空間の明示、自転車のモラル向上を求める。駅の近くに自転車駐車を設けないことで、駅至近での自転車利用を減らしてほしい。

【地域のにぎわいと住みやすさの向上】

歩行者の安全の確保が、街のにぎわいを創出したり、住みやすさにもつながると期待している。