

交通環境に関する検討資料

三鷹駅北口の現状

交通環境の主な課題

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る。

■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いう声がある。



■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。



■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。

■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が間に合わず、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。

これまでの取り組み

三鷹駅北口の街づくりの3つの視点

●三鷹駅北口街づくりの3つの視点

| | |
|--------|--|
| 交通環境 | 補助幹線道路の整備により自動車交通量が分散される駅と駅周辺の道路空間における交通のあり方 |
| 土地利用 | 街の利用者属性や、集積する都市機能など特性を活かした人が訪れ活動する街の建物と土地のあり方 |
| 緑・にぎわい | 玉川上水などの文化資源を活かし、新たな街のにぎわいと訪れる人の多様な活動を生み出す街のあり方 |



三鷹駅北口 交通環境基本方針の策定に向けた考え方

CONTENTS

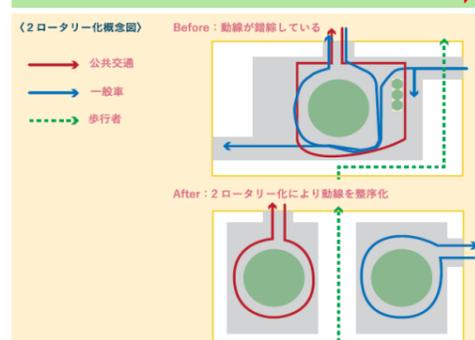
- 1 交通環境基本方針の策定に向けた考え方とは
- 2 背景と目的
- 3 街づくりビジョンにおける目指すべき姿
- 4 策定の課題点
- 5 交通環境基本方針の策定に向けた考え方
- 6 今後の進め方(イメージ)

交通環境の課題解決には、3つの考え方全てが必要である。

考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編



考え方2 駅前広場の2ロータリー化



考え方3 駅前広場の拡張



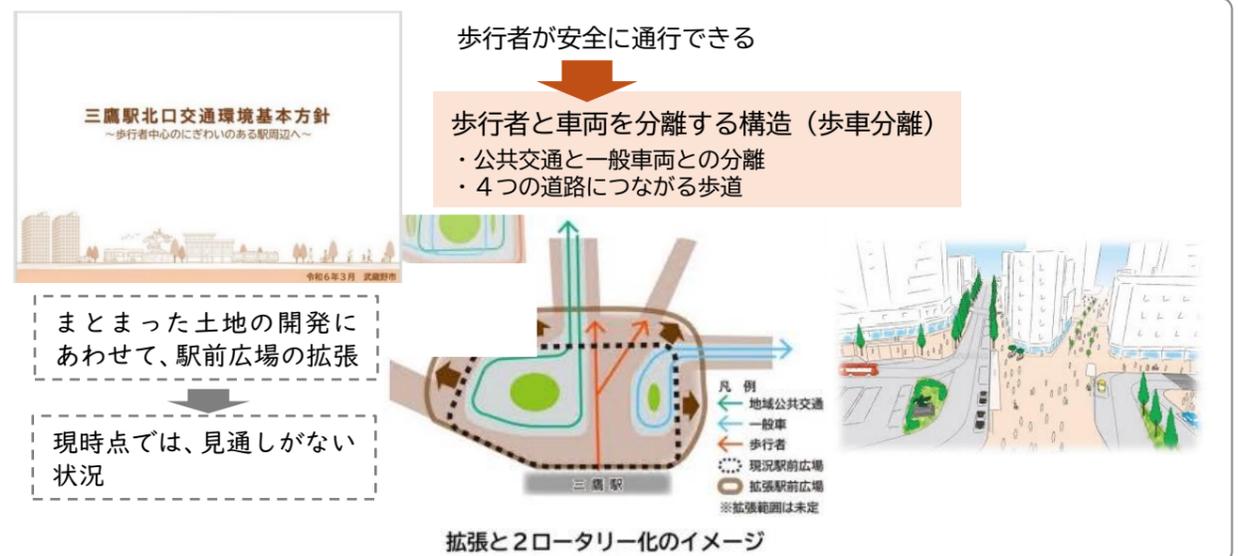
考え方1・2 補助幹線道路の全区間相互通行の実現により着手できる

考え方3 他の考え方と比べて時間を要する

歩行者が安全に通行できる

歩行者と車両を分離する構造（歩車分離）

- ・公共交通と一般車両との分離
- ・4つの道路につながる歩道



令和6年度の取り組み

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



整備イメージパース（改修案C）



改修案Cを再現し、現在運行する路線バスを用いて運行可能かどうか検証作業を実施した

改修案Cを実施した場合に改善される項目

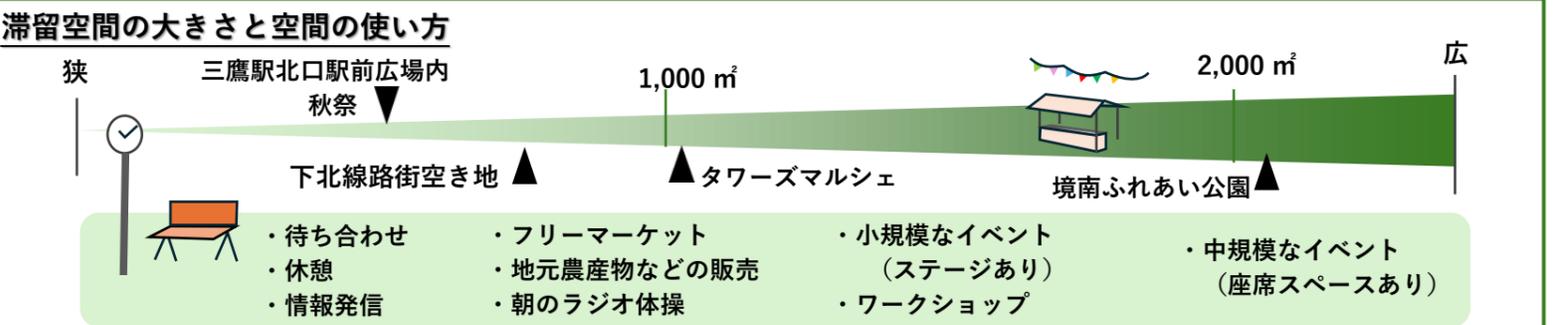
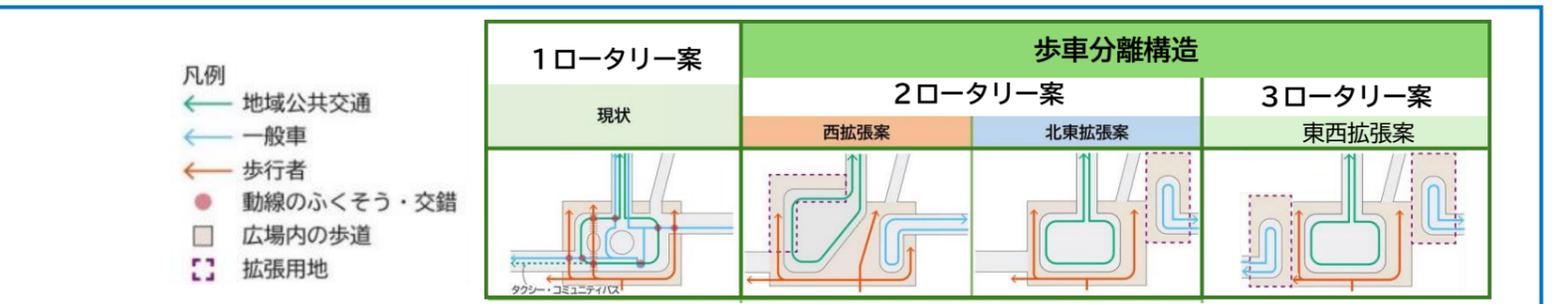
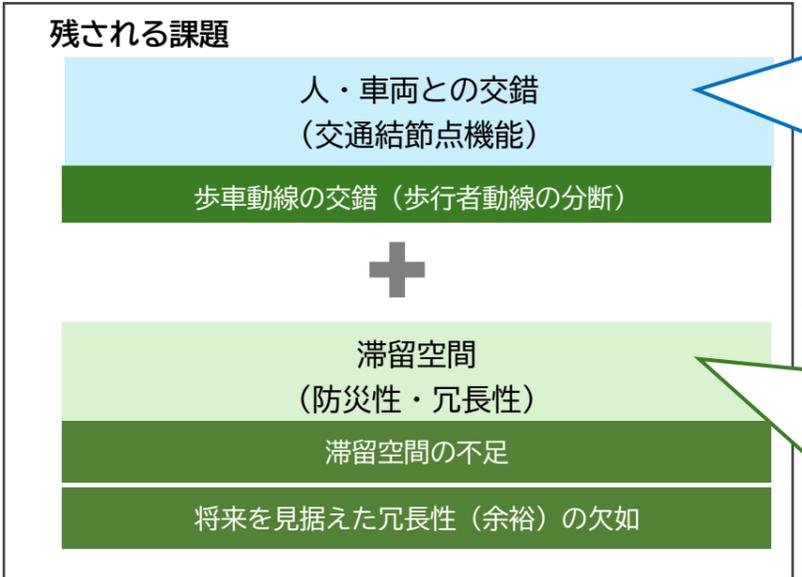
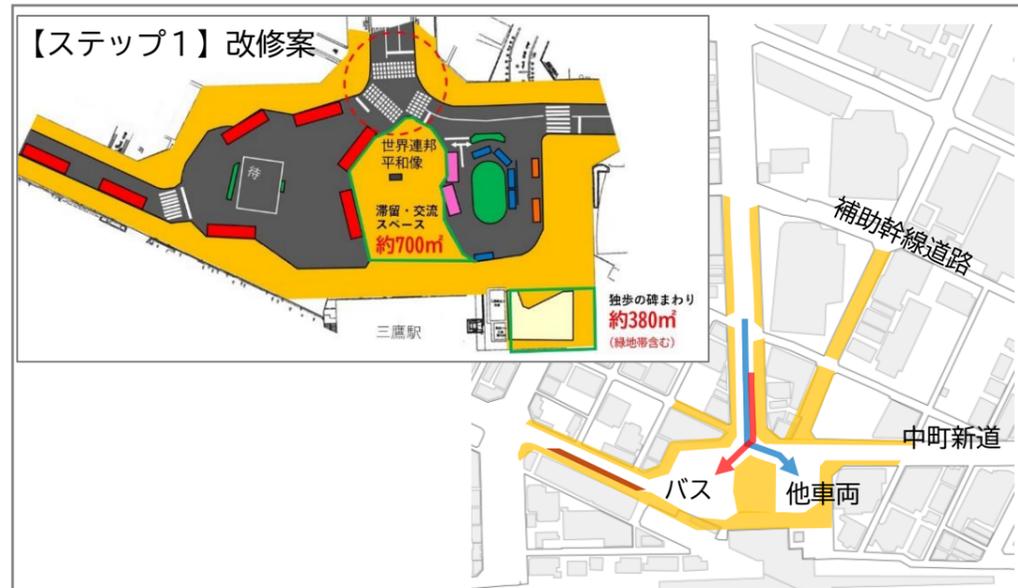
「三鷹駅北口交通環境基本方針」に記載されている交通上の主な課題15項目のうち、計10項目（7項目改善、3項目一部改善）。

【残される課題】

- ・滞留空間の不足
- ・将来を見据えた冗長性（余裕）の欠如
- ・自転車の無秩序な走行
- ・歩車動線の交錯（歩行者動線の分断）



今後の取り組み方 ~交通環境のさらなる解決に向けて~

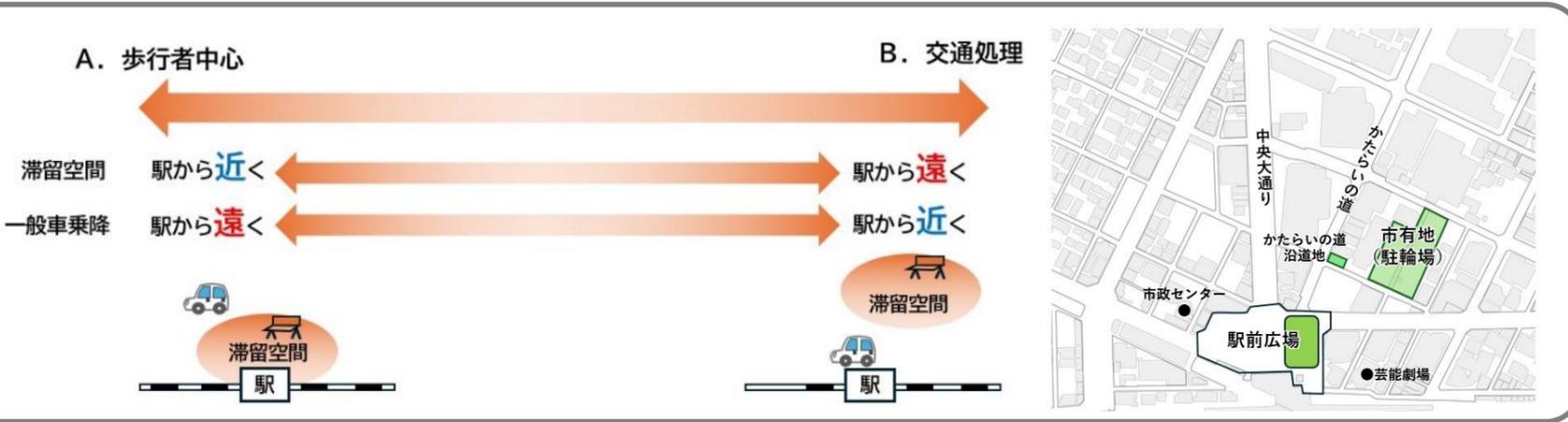


駅前広場空間の優先度 (考え方)

【論点1】
駅前広場内 (駅から近い位置) に滞留空間を確保する場合には、どのような機能まで必要だと考えるか

【論点2】
「駅前広場」と「市有地 (駐輪場など)」との使い分けについて (滞留空間を駅前広場にまとめて集約 or 他の場所も含め分散して配置)

【論点3】
もし、駅前広場内にまとまった滞留空間を設ける場合には、交通結节点の機能はどのようなことを意識して配置するか



主要4路線の役割 (案)

■駐車の現状

●路外駐車場利用状況

- 全体では最大が約71%、平均が53%であり、**収容能力には余裕がある**と考えられる。
- 中央大通りの周辺に、最大稼働率が100%の駐車場が分散している。

●路上駐停車調査結果 (用途別 駐車時間)

- 全体では**送迎目的の5分未満の駐車**が多く見られる。
- 送迎目的の路上駐車は、**中町新道、桜通り、駅前広場内に多く**見られる。
- 荷捌き目的の路上駐車は、**中町新道とその周辺の商店周辺に多く**見られる。

■用途別駐車時間 全箇所合計

| 用途 | 5分未満 | 5-14分 | 15-29分 | 30-44分 | 45-59分 | 60分以上 | 全時間合計 |
|-----|------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 駐車 | 52 | 43 | 2 | 2 | 0 | 1 | 100 |
| 送迎 | 749 | 128 | 27 | 6 | 1 | 3 | 914 |
| 荷捌き | 238 | 180 | 38 | 11 | 4 | 5 | 476 |
| 休憩 | 80 | 54 | 31 | 8 | 2 | 7 | 182 |
| 客待ち | 8 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| その他 | 245 | 99 | 15 | 10 | 1 | 1 | 371 |
| 合計 | 1372 | 508 | 113 | 37 | 8 | 17 | 2055 |

荷さばき対策 荷さばきは、どの路線・地域にも必要である

【解決例】

- ①主要な路線の沿道には、土地利用にあわせて**路外駐車場の設置を誘導**する
- ②段階的な改善策として、**路上駐車を設ける**



送迎対策

【解決例】

- 東側から来る送迎車両の受け皿を確保する 【効果】東西方向の通過交通を抑制
- 駅の西や北側から来る送迎車両は、社会実験などを通じて、受け皿を検討・確保する

■自転車の現状

●三鷹駅北口周辺自転車駐車場の定期利用者居住地分布

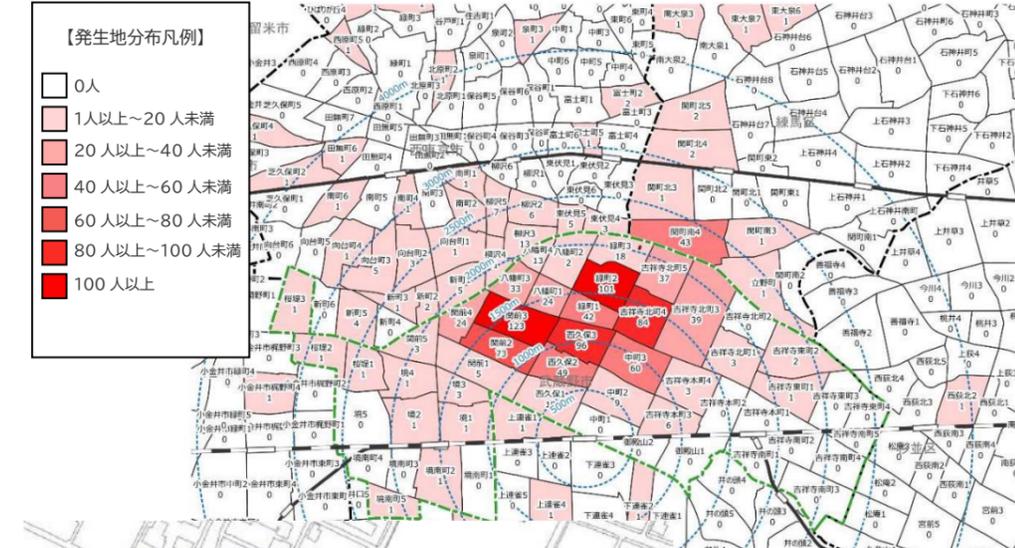
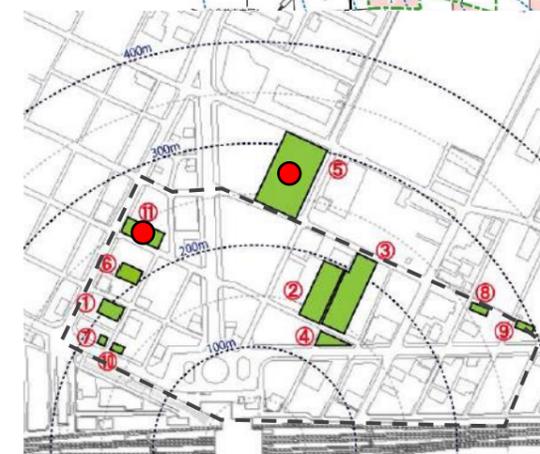


表 三鷹駅周辺の自転車駐車場別・利用区別収容台数

| No | 名称 | 定期利用 | 一時利用 | 合計 |
|----|---------------------|-------|-------|-------|
| ① | 三鷹駅北口自転車駐車場 | | 828 | 828 |
| ② | 三鷹駅中町第1自転車駐車場 | | 1,938 | 1,938 |
| ③ | 三鷹駅中町第2自転車駐車場 | | 1,728 | 1,728 |
| ④ | 三鷹駅中町バイク駐車場 | | 0 | 0 |
| ⑤ | 武蔵野タワーズ地下公共自転車駐車場 | 1,371 | 129 | 1,500 |
| ⑥ | 三鷹駅北口第2自転車駐車場 | | 275 | 275 |
| ⑦ | 三鷹駅北口第3自転車駐車場 | | 200 | 200 |
| ⑧ | 三鷹駅中町第3自転車駐車場 | | 90 | 90 |
| ⑨ | 三鷹駅中町第4自転車駐車場 | 88 | | 88 |
| ⑩ | サイクルタイムズ | | 179 | 179 |
| ⑪ | シティハウス武蔵野地下公共自転車駐車場 | | 751 | 751 |



歩行者中心エリア 土地利用にあわせて、公共駐輪場を整備した建物 (2か所、⑤⑪)

自転車に関する対策

■駐輪場の台数に関すること

- 歩行者中心エリアの外周部に、土地利用にあわせて公共駐輪場 (付置義務台数以上) を求める。
- 【効果】公共駐輪場の新設により、市有地内の駐輪場の台数が軽減でき、他の土地利用ができる。

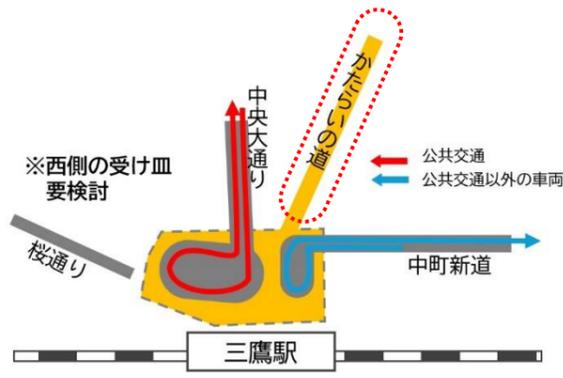
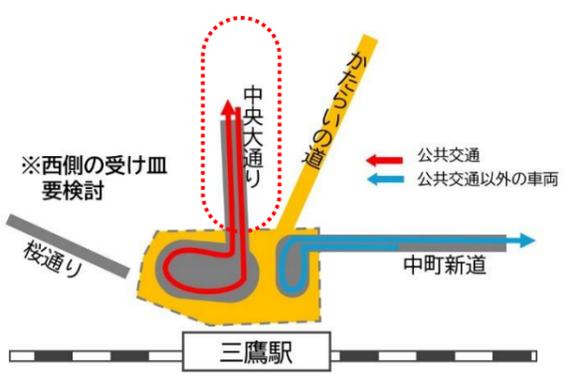
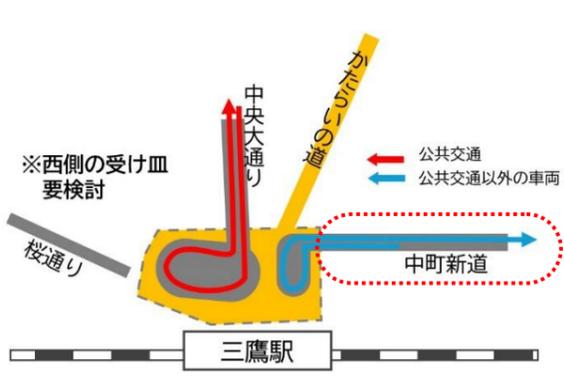
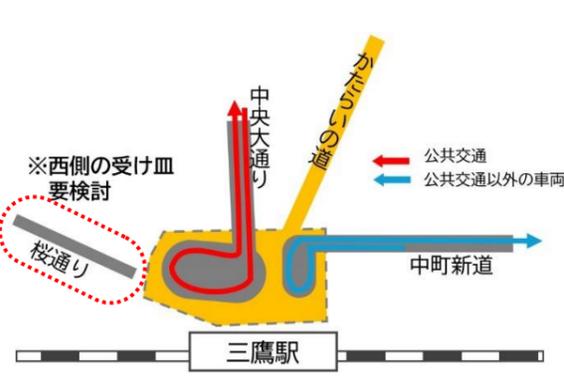
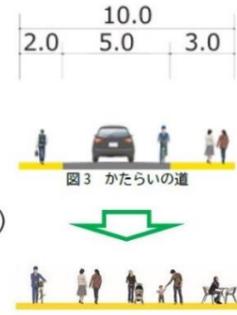
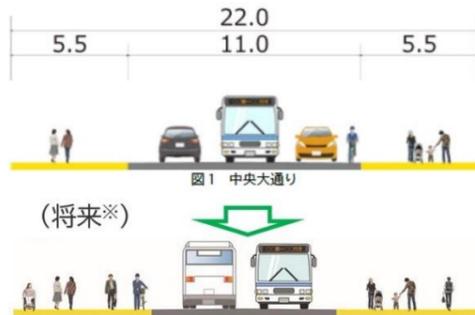
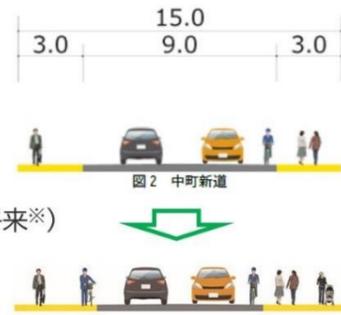
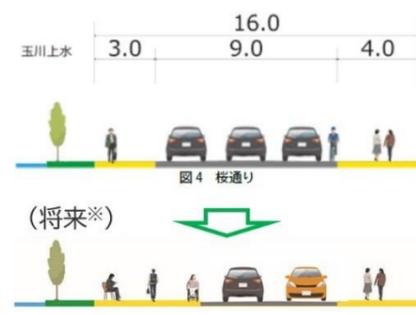
■駐輪場の配置に関すること

- 歩行者中心エリア内に駐輪場の設置について

※ここで提示している解決例などは、あくまで委員会での議論を深めるためのものであり、今後の議論などを踏まえて決まってくるものである。

主要4路線の方向性（案）

「交通環境基本方針」において、主要4路線の特性を示しているが、今後の交通体系によりその役割は変化する。なかには、段階を踏んで変化していく路線も想定される。桜通りについては、西側から来る車両の受け皿として役割を担う可能性があるが、地域資源である玉川上水との一体的な空間づくりも進めていく。

| | | かたらいの道 | 中央大通り | 中町新道 | 桜通り |
|-----------------|----|--|--|--|--|
| 概要 | 動線 |  |  |  |  |
| | 断面 |  |  |  |  |
| バス | | — 補助幹線より南側区間は、歩行者専用化 | ○ 路線バス、ムーバス | — | (△) |
| 自動車 (駅利用・送迎) | | — 補助幹線より南側区間は、歩行者専用化 | (△) 将来：バス専用を目指す（一般車の走行を制限） | ○ 将来的に、一般車・タクシー | ○ 将来：段階的に歩行者優先をめざす 当面は、主に西から来る車両の受け皿 |
| 自動車 (荷さばき) | | — 補助幹線より南側区間は、歩行者専用化 | — 将来：バス専用を目指す（荷さばき車両を制限） | ○ 荷捌き用車両が多い ※駐車は路外駐車場利用を誘導 | △ 荷捌き用車両が多い ※駐車は路外駐車場利用を誘導 |
| 自転車 | | △ 補助幹線より北側区間まで、走行空間整備 | △ 補助幹線より北側区間まで、走行空間整備 | ○ 公共駐輪場まで走行空間整備 | — 基本的には自転車を誘導しない |
| 歩行者 | | ◎ 補助幹線より南側区間は、歩行者専用化 | ○ 将来：歩道拡幅 | — (現状維持) | ○ (当面：南側歩道の拡幅) |
| 方向性 | | 歩行者専用化により、三鷹北口の歩行者軸の形成 | シンボルロード化、公共交通を優先・歩道拡幅 | 転回広場（送迎）、荷捌き場の誘導 自転車走行空間の整備 | 玉川上水との一体空間（歩道拡幅・歩行者優先） 転回広場（送迎）、荷捌き場の誘導 |

※将来イメージは、「三鷹駅北口交通環境基本方針」より抜粋（一部変更あり）。あくまで委員会の資料であり、ここでは3ロータリーを前提にした資料である。今後の委員会での議論や社会実験による検証などによって変更することがある。