武蔵野市三鷹駅北口街づくりビジョン2027

（案）

武蔵野市三鷹駅北口街づくりビジョン2027（案）に対する
ご意見をお寄せください。

【期　　間】令和８年11月17日（火）～12月８日（火）（必着）

【提出方法】意見提出フォーム・郵送・メール・ファクス・持参（閉庁日は当直窓口へ）
※氏名・住所・電話番号をご記入ください。
※ご提出いただいたご意見の内容は、個人情報を除き原則公開させていただきます。

【提出先（問合せ先）】
武蔵野市　都市整備部　まちづくり推進課
住所：〒180-8777 武蔵野市緑町 2-2-28
電話：0422-60-1872 FAX：0422-51-9250
e-mail：sec-machidukuri@city.musashino.lg.jp

市ホームページ　　意見提出フォーム

※案は市ホームページからも閲覧いただけます。

令和8(2026)年11月
武蔵野市

目次

第１章　三鷹駅北口街づくりビジョンについて …… 4
１．改定の背景と目的 …… 5
２．街づくりビジョンの位置づけ …… 5
３．街づくりビジョンの対象範囲 …… 6

第２章　三鷹駅北口周辺の状況について …… 8
１．三鷹駅北口周辺の歴史と街づくりの取組み …… 9
２．関連計画における三鷹駅北口周辺の位置づけ …… 10
３．三鷹駅北口周辺を取りまく状況 …… 13
４．これまでの取組みと改定時の考え方 …… 20

第３章　街づくりの基本的な方向性 …… 24
１．目指す街の姿 …… 25
２．目指す街の姿の実現に向けて …… 25
３．分野別の方向性と考え方 …… 26

第４章　街づくりの取組み …… 30
１．計画の全体像 …… 31
２．分野別の取組方針と施策 …… 33
３．将来イメージ …… 50
４．施策を進めるためのアクション（事業） …… 53
５．施策推進方法 …… 55

参考資料 …… 56

第1章　三鷹駅北口街づくりビジョンについて

1 改定の背景と目的

(1) 改定の背景と目標時期

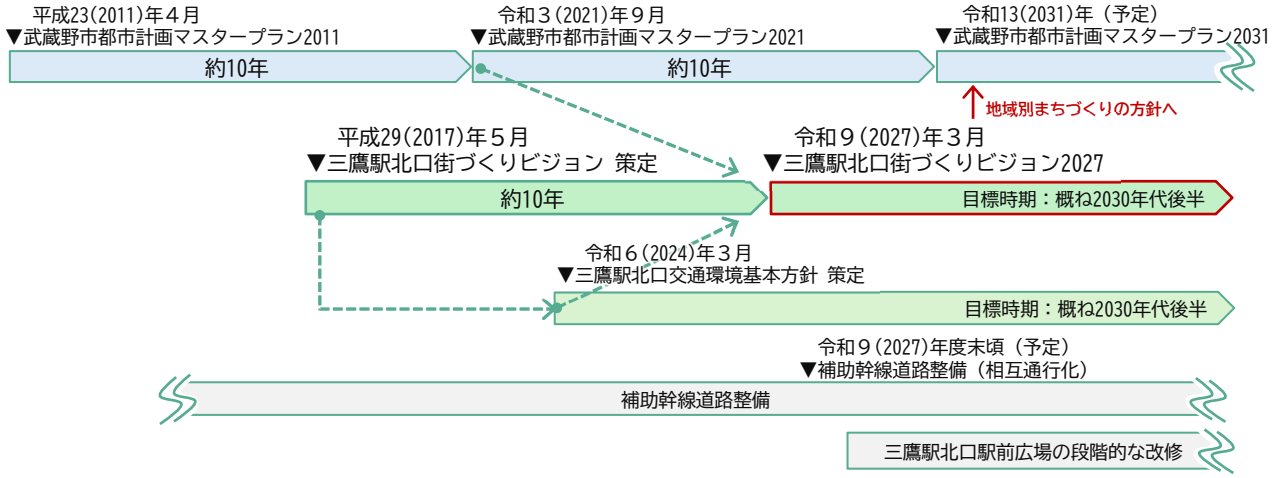
「三鷹駅北口街づくりビジョン」（以下「街づくりビジョン」という。）は平成29年５月に策定しており、三鷹駅北口地区補助幹線道路（以下「補助幹線道路」という。）の整備により、三鷹駅北口周辺の交通環境が大きな変化を迎える概ね10年後の街の方向性と目指すべき街の姿を描き、その実現に向けた取組みを示しています。令和９年５月で策定から10年が経過し、補助幹線道路は令和９年度末頃に全区間が相互通行化する予定です。変わりゆく交通環境のなかで、三鷹駅北口周辺の街づくりについても新たな段階を迎えます。

改めて、三鷹駅北口周辺の現況分析等を行うとともに、これまでの取組みを踏まえて、街づくりビジョン2027として改定します。なお、街づくりビジョン2027の目標時期は、概ね10年後の2030年代後半としつつ、本改定の内容は次期武蔵野市都市計画マスタープランの地域別まちづくりの方針に反映を図るものとします。

(2) 改定の目的

街づくりビジョン（平成29年５月）の策定以降、人口動態の変化など三鷹駅北口周辺を取り巻く状況は変化しています。また、コロナ禍を経て、人々のライフスタイルの変化や、身近な生活空間に対する価値観の変容も見られます。街づくりビジョン2027では、こういった状況の変化を捉えつつ、施策及び事業の実施状況を踏まえて、「目指す街の姿」やその実現に向けた取組みを定めることを目的とします。

関連計画等の動向



2 街づくりビジョンの位置づけ

街づくりビジョンは、武蔵野市都市計画マスタープランを上位計画とする計画です。また、街づくりビジョン2027では、令和６年３月に策定した三鷹駅北口交通環境基本方針の内容を踏まえています。

三鷹駅北口街づくりビジョンの位置づけ



3 街づくりビジョンの対象範囲

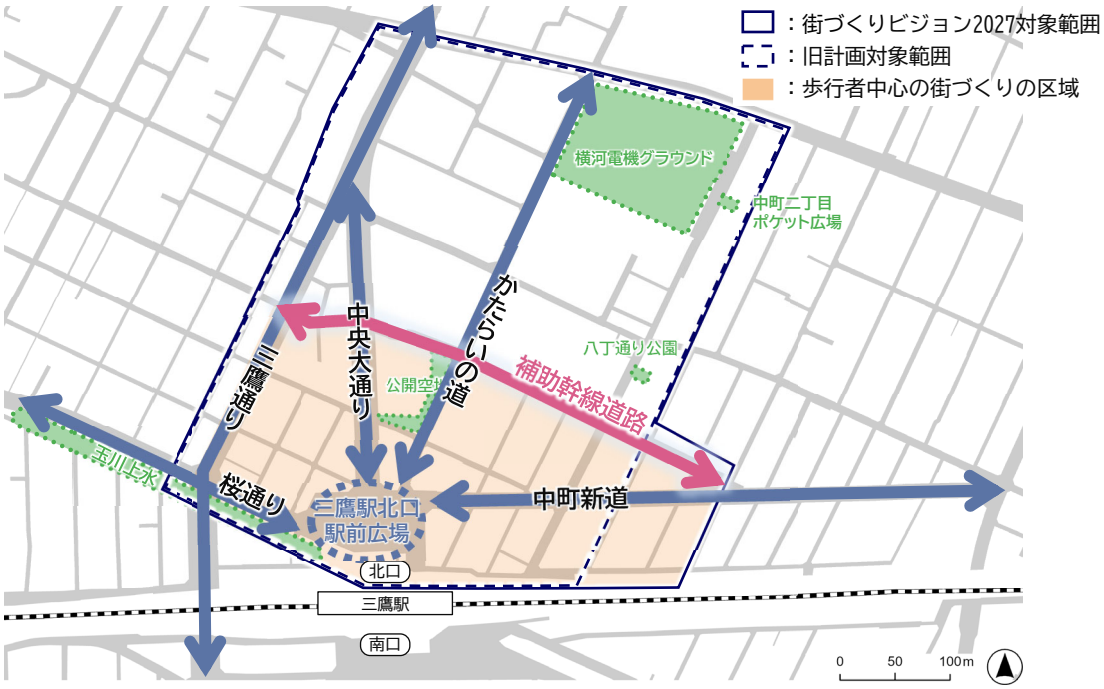
補助幹線道路の相互通行化を契機に、補助幹線道路南側の区域において「歩行者中心の街づくり」を進めていきます。その実現に向けて、三鷹駅北口駅前広場（以下「駅前広場」という。）をはじめ、桜通り、かたらいの道などの道路改修を予定しています。

また、横河電機グラウンドでは、スポーツを中心に多世代が活動しており、道路や公開空地などのパブリックスペースでは地域活動や社会実験が定期的に行われています。あわせて、地元企業や商店会などが参加する三鷹駅北口街づくりラボが再開し、新たな取組みも進んでいます。

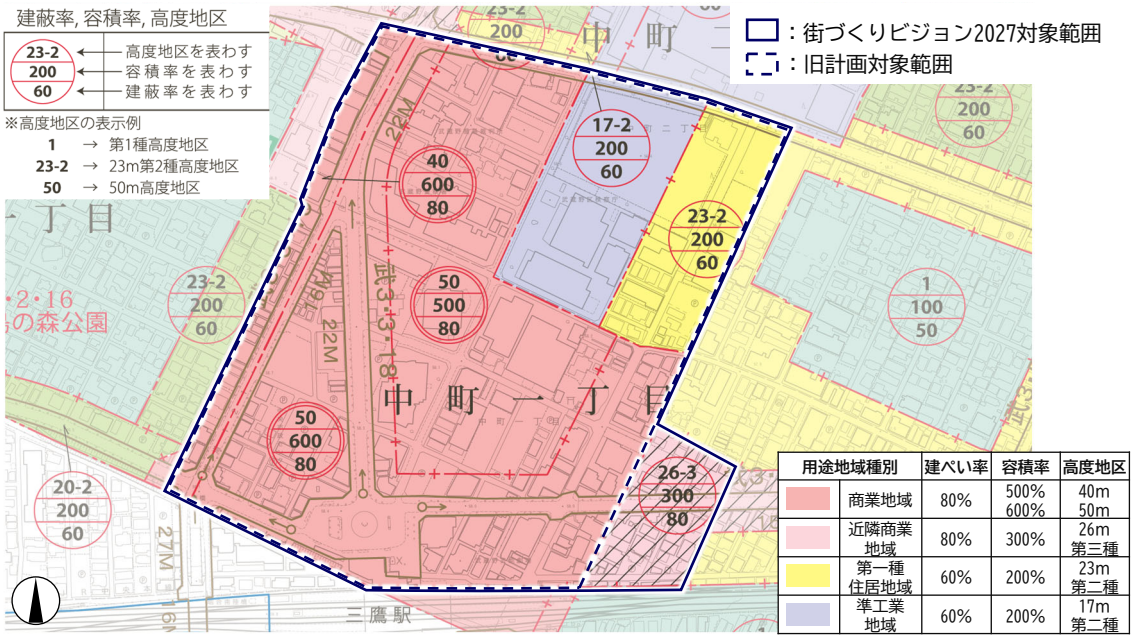
一方で、三鷹駅北口周辺は住宅ニーズが高く、商業地域において住宅化が進んでおり、商業・業務機能と住宅機能との土地利用のバランスが課題となっています。

こういった背景から、補助幹線道路より南側の歩行者中心の街づくりの区域と、駅からのびる４つの道路を中心に、三鷹駅周辺の魅力をさらに高めるため、計画の対象範囲を下図のとおりとします。

街づくりビジョンの対象範囲



三鷹駅北口周辺の用途地域指定状況



第2章　三鷹駅北口周辺の状況について

1 三鷹駅北口周辺の歴史と街づくりの取組み

昭和４年６月に武蔵野町役場が現在の市民文化会館の位置に完成し、昭和５年６月に三鷹駅（南口）が開設され、横河電機製作所（現在の横河電機）が現在の渋谷から移転してきました。昭和13年５月に中島飛行機が武蔵野製作所を開設し、関連工場が進出するなど、三鷹駅北口周辺は軍事産業の街となり、現在まで一定の産業集積を残しています。



三鷹駅北口の開設時の様子（昭和16年）


世界連邦平和像建立（昭和44年）

昭和16年に三鷹駅北口（武蔵野口）が開設され、その後、駅前広場や中央大通り、中町新道、桜通りなどの都市基盤整備が進められてきました。市役所や文化施設、研究所等の立地により、行政・文化・研究開発機能が集積するエリアとして発展してきました。

昭和44年11月に、世界連邦都市宣言10周年を記念し、北村西望作の世界連邦平和像を建立したほか、昭和59年２月に武蔵野芸能劇場、11月に市民文化会館を開館、昭和61年８月に玉川上水の清流が復活しました。

近年では、平成29(2017)年に「三鷹駅北口街づくりビジョン」（旧計画）を策定し、「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」を目指して、交通環境、土地利用、緑・にぎわいの３つの視点から街　づくりを推進しています。

さらに令和６(2024)年には「三鷹駅北口交通環境基本方針」を策定し、歩行者中心の駅まち空間の形成に向けた検討が進められています。また、地域の商店会、住民、地元企業等が参加する三鷹駅北口街づくりラボが活動しており、まちの魅力や価値・資源の発掘、パブリックスペースを活用した実践活動などを通じて、地域主体のまちづくりが推進されています。

三鷹駅北口周辺の主な出来事

明治22年	武蔵野村成立	平成元年	総合体育館・温水プール完成
昭和４年	武蔵野町役場完成	平成２年	中町第１自転車駐車場開設
昭和５年	三鷹駅（南口）開設	平成３年	中央市政センター設置
	横河電機製作所転入	平成７年	補助幹線道路区域決定
昭和13年	中島飛行機　武蔵野製作所開設		中央図書館移転開館
昭和16年	三鷹駅北口（武蔵野口）開設		中町第２自転車駐車場開設
昭和24年	三鷹駅北口駅前広場整備	平成14年	ムーバス三鷹駅北西循環運行開始
昭和26年	独歩の碑建立	平成19年	ムーバス三鷹・吉祥寺循環運行開始
昭和44年	世界連邦平和像建立		ムーバス境・三鷹循環運行開始
昭和59年	武蔵野芸能劇場完成	平成24年	駅前広場バリアフリー暫定整備
	市民文化会館完成	平成26年	高度地区（絶対高さ制限導入）の都市計画変更
昭和61年	玉川上水清流復活	平成28年	補助幹線道路東側区間（市道第293号線）の開通
		平成29年	三鷹駅北口街づくりビジョン策定
		平成30年	三鷹駅北口街づくりラボ設立
		令和６年	三鷹駅北口交通環境基本方針策定

2 関連計画における三鷹駅北口周辺の位置づけ

ここでは、三鷹駅北口周辺の位置づけや期待される役割などを関連計画別に取りまとめました。

武蔵野市 第六期長期計画・第二次調整計画 令和７(2025)年３月策定

(1) 計画の概要

「第六期長期計画」(2020～2029年度)は、安心して暮らし続けられる魅力あるまちを目指し、市の将来像を示す計画です。多様性を認め合うまちづくり、子育て支援、コミュニティの活性化、持続可能な都市環境の形成など、５つの基本目標を掲げています。

長期計画は、前期５年を実行計画、後期５年を展望計画としており、市長選挙が行われたときや市政をめぐる情勢に大きな変化があった時は、実行計画の見直しを行うものとしています。令和６（2024）年３月に、時代背景に応じて、第六期長期計画・調整計画を見直し策定し、その後、市長選挙における市長公約を踏まえ、第六期長期計画・第二次調整計画として、計画の一部を加筆修正しました。

(2) 三鷹駅北口周辺の位置づけ

❶吉祥寺、❷三鷹、❸武蔵境駅周辺において、交通・防災・文化・商業等の様々な視点により、それぞれの地域の魅力を生かしながら、活力とにぎわいを創出する取組みを推進していくことが記載されています。

❷ 三鷹駅周辺

三鷹駅周辺は、三鷹駅北口街づくりビジョン*に位置付けられた「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」の実現に向けて地域に関わる様々な主体と連携しながらまちづくりを進めてきた。

補助幹線道路*の整備を契機とした交通環境の変化を見据え、広く意見を聴く場としてワークショップやオープンハウス、三鷹駅北口に関係の深い団体の意見を聴く場として研究会を開催しており、これらを踏まえ交通環境基本方針を策定したうえで、実現性の観点で検討を深める。駅前広場の拡充については、民間の開発動向を踏まえた事業手法も視野に入れ多角的な観点から検討する。

これらの検討を踏まえ玉川上水を生かした緑豊かでにぎわいの広がる空間の創出やパブリックスペースを利活用したにぎわいづくり、企業にとって魅力ある立地環境と良好な住環境との調和と充実等を図るため、三鷹駅北口街づくりビジョン*の改定を行う。



武蔵野市 第六期長期計画・調整計画（令和６年度・10[illegible]）より抜粋

三鷹駅

「武蔵野市第六期長期計画・調整計画より抜粋

武蔵野市 都市計画マスタープラン2021　令和３(2021)年９月策定

(1) 計画の概要

市民・事業者等と市が共有するまちづくりのビジョンであるとともに、都市計画の基本方針です。社会状況の変化や都市構造に関わる状況、検討プロセス、まちの将来像、目指すべき都市構造、分野別・地域別のまちづくりの方針等を定めています。武蔵野市都市計画マスタープラン2021は、おおむね20年後の姿を見通しており、中間年の令和13年を目標年次としています。

(2) 三鷹駅北口周辺の位置づけ

三鷹駅北口周辺において、住む人・働く人が訪れる「普段使いのまち」を目指し、補助幹線道路より南側の駅周辺を歩行者中心のエリアとすることを定めています。また、低層部の魅力を創出するため、中央大通りや桜通り、中町新道、文化会館通りの歩行空間の充実にあわせ、外部空間に開かれた設えの誘導や、公共空間と一体的に活用できる中間領域の形成に向けた検討を行うことが示されています。さらに、路線バスやタクシーなどの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ともに、沿道の街並み形成や低利用地の活用などについて検討することとしています。

地域別まちづくりの方針「中央地域」



～地域の将来像～

- 駅周辺では、市街地整備や商業などの活性化に加え、民間施設を活用した誘導策として産業の集積を推進し、情報・通信関連産業、アニメーション・コンテンツ関連産業などが集積した枢要な地域の拠点を形成するとともに、玉川上水の環境を生かした市の玄関口として良好な景観が形成されています。

- 駅北口周辺では、日常生活を支える商業・業務機能と都市型住宅が調和した土地利用により複合市街地を形成し、枢要な地域の拠点にふさわしい街並みや歩行空間を創出するとともに、周辺の住宅地では、緑豊かでゆとりある住環境が維持・保全されています。

■凡　例■

まちづくりに活かしていく中央地域の資源

- 玉川・千川上水
- 残していきたい地域の歴史的資源
- コミュニティセンター
- 芸術・文化活動施設
- 学校
- その他
- 緑道、遊歩道、並木道、街路樹

中央地域で取り組むべきまちづくり

- 低層住宅地
- 中高層住宅地
- 農住共存地
- 住宅団地
- 住商複合地
- 沿道市街地
- 商業・業務地
- 研究施設・工業地
- 大規模公共公益施設
- 大規模公園
- 特別用途地区
- 地区内環状道路の形成による歩行者中心のまちづくり
- 玉川上水景観基本軸
- 水辺を活かしたまちづくり
- 木造住宅密集地域の改善
- 地区計画に基づくまちづくり
- 未整備の都市計画道路
- 市立公園

「武蔵野市 都市計画マスタープラン2021」より抜粋

三鷹駅北口交通環境基本方針 ～歩行者中心のにぎわいのある駅周辺へ～ 令和６(2024)年３月策定

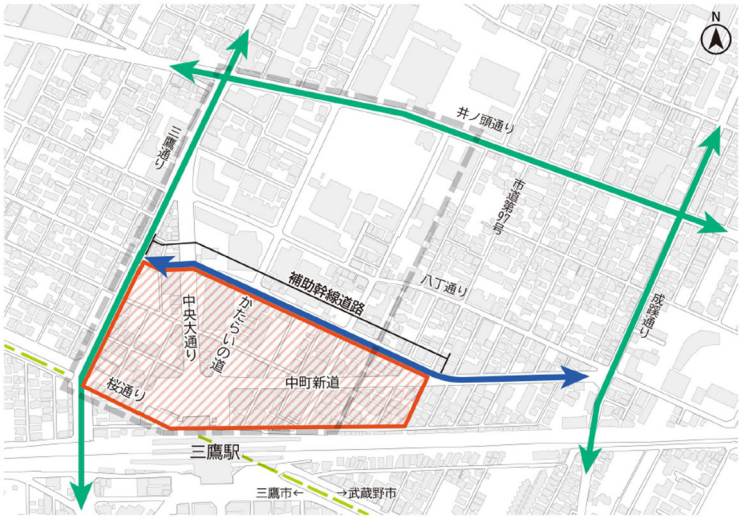
(1) 計画の概要

街づくりビジョン（旧計画）で描く目指すべき街の姿「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」の実現に向け、主に交通環境の視点から課題とその解決方針を示した計画です。補助幹線道路の整備による交通環境の変化を踏まえ、交通課題の解決とあわせて、歩行者中心のにぎわいと交流のある駅まち空間の形成を目指しています。

(2) 三鷹駅北口周辺の位置づけ

三鷹駅北口周辺において、公共交通や歩行者の安全性・利便性の向上を図りながら、駅前広場や周辺道路の再編、道路空間の再配分などにより、歩行者中心の街づくりを推進することとしています。また、沿道の街並み形成やオープンスペースの創出、文化・景観資源の活用などを通じて、人が集い交流する駅まち空間の形成を目指しています。

対象範囲及び目標時期



凡例
- 周辺幹線道路
- 駅周辺に目的のない通過交通を処理する道路（自転車等を含む）
- 街づくりビジョンの対象範囲
- 本方針の対象範囲（以下、「対象エリア」という。）

○対象範囲
- 概ね補助幹線道路より南側の駅周辺にあたる範囲

○目標時期
- 補助幹線道路完成後の概ね2030年代（令和12～21年）

「三鷹駅北口交通環境基本方針」より抜粋

交通環境基本方針



○駅周辺における交通環境の将来像
- 現状の問題点を解消したうえで、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」に改変します。
- 沿道を含めた街全体で、歩きやすさと居心地の良さを向上させることで、歩行者中心の街づくりを推進します。なお、現状の多様な使われ方を踏まえ、必要な交通結節機能を確保するとともに、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、すべての人にやさしい街づくりを目指します。
- 実現にあたっては、三鷹駅北口の地域資源・特性を活かして検討します。

「三鷹駅北口交通環境基本方針」より抜粋

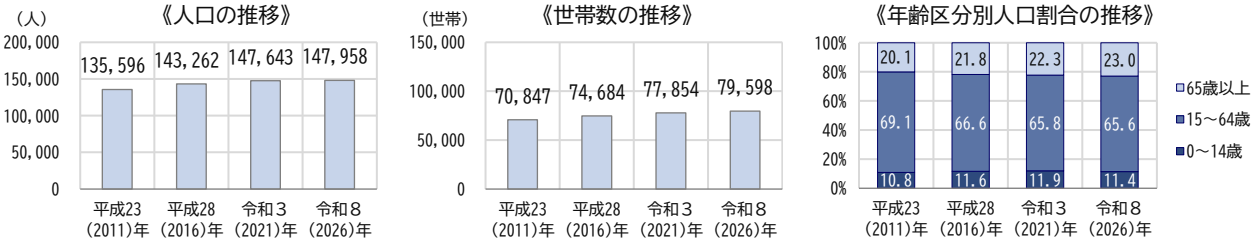
3 三鷹駅北口周辺を取りまく状況

三鷹駅北口周辺を取り巻く状況を把握するため、「人口」、「土地利用」、「道路・交通」、「緑」、「防災」、「地域資源」、「地域活動・地域コミュニティ」の７つのカテゴリーごとに状況を整理します。

① 人口

市内全域

- 令和８年１月１日現在の総人口は147,958人、世帯数は79,598世帯で、ともに増加傾向にあります。生産年齢人口（15～64歳）割合が減少し、緩やかに高齢化が進行しています。

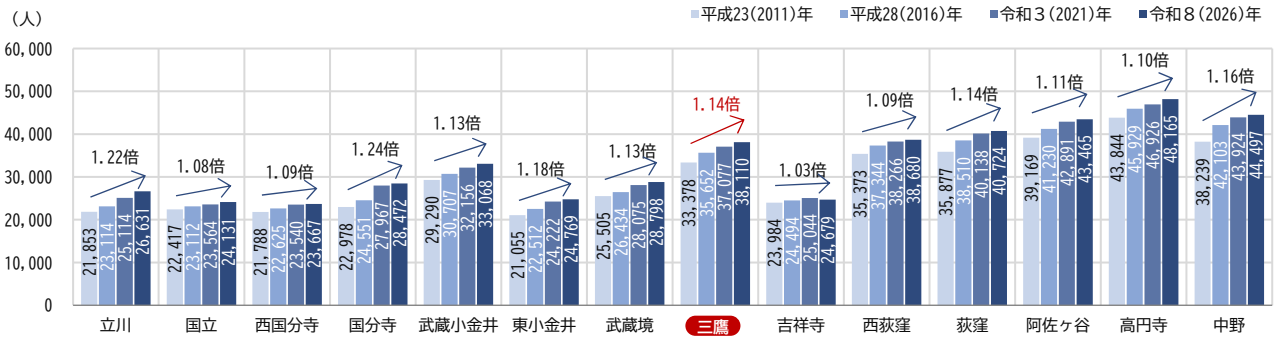


出典：武蔵野市人口統計（各年１月１日時点）をもとに作成（※平成25年以降から外国人住民を含む。）

ＪＲ中央線沿線

- 住民基本台帳をもとに算出したＪＲ中央線各駅の半径800m圏内（概ね徒歩10分圏内）の人口は、中野駅から立川駅まで全ての駅周辺で増加傾向にあります。
- 平成23(2011)年と令和８(2026)年を比較すると、増加率は国分寺駅周辺が約1.24倍で最も高く、次いで立川駅周辺が約1.22倍、東小金井駅周辺が約1.18倍、中野駅周辺が約1.16倍となっています。三鷹駅周辺は約1.14倍で５番目に高い増加率を示しています。

《中央線沿線の人口の推移（駅半径800m人口）》



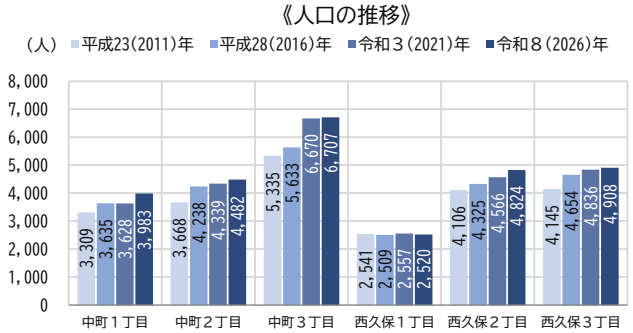
出典：住民基本台帳による東京都の世帯と人口（各年１月１日時点）をもとに作成
住民基本台帳の小地域人口を、駅中心の半径800m円に重なる面積割合により按分して算出

中町・西久保

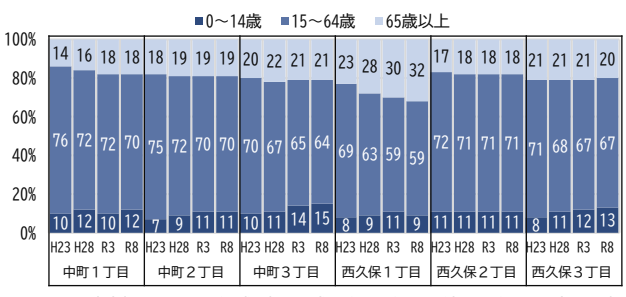
- 中町１・２・３丁目及び西久保２・３丁目で人口が増加しています。年齢区分別人口割合を見ると、特に西久保１丁目で高齢化率が上昇しています。



《人口の推移》



《年齢区分別人口割合の推移》



出典：武蔵野市人口統計（各年１月１日時点）をもとに作成（※平成25年以降から外国人住民を含む。）

- 西久保１丁目は高齢化率が32%と周辺で最も高く、高齢者の割合が比較的高い地区となっています。中町３丁目及び西久保１丁目では２人以上世帯の割合が半数を超えており、ファミリー世帯を含む多様な世帯が居住していることが分かります。
- 中町１・２丁目、西久保１丁目は昼夜間人口比率が高く、従業員数も多いことから、多くの働く人々が集まっていることが分かります。
- 中町３丁目及び西久保２・３丁目は昼夜間人口比率が60～70%程度で、居住が中心となっています。



《三鷹駅北口周辺の住む人・働く人の現況》

	住む人	働く人	昼夜間人口比率
中町１丁目	3,983人 / 年齢区分別人口割合 65歳以上18% 0～14歳12% 14～64歳70% / 2,304 / 世帯人員別世帯数割合 3人以上19% 1人世帯60% 2人世帯21%	6,845人 / 537	約 193 % 7,266人 / 3,772人
中町２丁目	4,482人 / 年齢区分別人口割合 65歳以上19% 0～14歳11% 14～64歳70% / 2,647 / 世帯人員別世帯数割合 3人以上20% 1人世帯58% 2人世帯22%	6,072人 / 197	約 172 % 7,789人 / 4,516人
中町３丁目	6,707人 / 年齢区分別人口割合 65歳以上21% 0～14歳15% 14～64歳64% / 3,400 / 世帯人員別世帯数割合 3人以上31% 1人世帯45% 2人世帯24%	622人 / 121	約 55 % 3,670人 / 6,718人
西久保１丁目	2,520人 / 年齢区分別人口割合 65歳以上32% 0～14歳9% 14～64歳59% / 1,358 / 世帯人員別世帯数割合 3人以上29% 1人世帯44% 2人世帯27%	4,982人 / 120	約 114 % 2,970人 / 2,597人
西久保２丁目	4,824人 / 年齢区分別人口割合 65歳以上18% 0～14歳11% 14～64歳71% / 2,825 / 世帯人員別世帯数割合 3人以上20% 1人世帯58% 2人世帯22%	794人 / 173	約 60 % 2,827人 / 4,717人
西久保３丁目	4,908人 / 年齢区分別人口割合 65歳以上20% 0～14歳13% 14～64歳67% / 2,777 / 世帯人員別世帯数割合 3人以上23% 1人世帯58% 2人世帯19%	1,065人 / 122	約 67 % 3,263人 / 4,899人

昼夜間人口比率
=昼間人口÷夜間人口×100



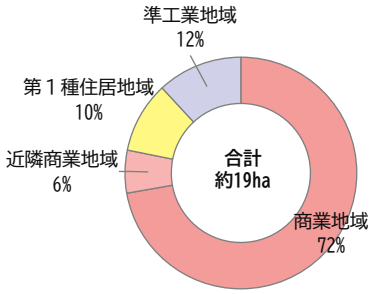
出展
| 人口及び世帯数：武蔵野市人口統計　令和８(2026)年１月１日現在をもとに作成
| 世帯人員別世帯数割合：東京都の統計　国勢調査　東京都区市町村町丁別報告　令和２(2020)年10月１日現在をもとに作成
| 昼夜間人口比率：東京都の統計　国勢調査　東京都の昼間人口　令和２(2020)年10月１日現在をもとに作成
　事業所数及び従業員数：「経済センサス-活動調査結果」（総務省・経済産業省）令和３(2021)年６月１日現在をもとに作成

② 土地利用

用途地域指定状況

- 三鷹駅北口地区は約72％が商業地域、約６％が近隣商業地域、約10％が第一種住居地域、約12％が準工業地域となっています。

《三鷹駅北口地区の用途地域別面積割合》

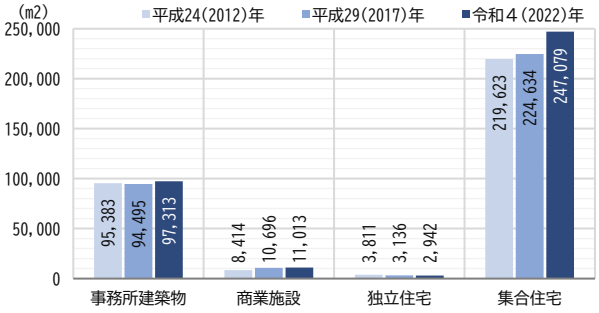


出典：武蔵野都市計画図（令和５年３月）、都市計画決定に関するGISデータの全国データダウンロードページ（国土交通省、武蔵野市2024年４月時点）をもとに作成

商業地域内の建物用途別床面積の推移

- 三鷹駅北口地区の商業地域では、ビジョン策定時の平成29(2017)年から事務所建築物の床面積は約2,800㎡、集合住宅の床面積は約22,400㎡それぞれ増加しています。

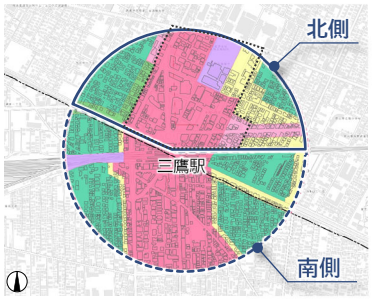
《三鷹駅北口地区の商業地域内の建物用途別床面積の推移》



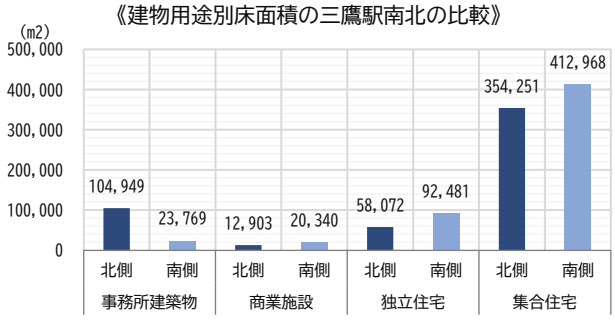
出典：土地利用現況調査GISデータ（平成24年、平成29年、令和４年多摩・島しょ地域）、都市計画決定に関するGISデータの全国データダウンロードページ（国土交通省、武蔵野市2024年４月時点）をもとに作成

三鷹駅南北の比較

- 三鷹駅から半径500mの範囲において、三鷹駅北口地区を含む範囲（図中の「北側」）とそれ以外の範囲（図中の「南側」）の建物用途別床面積の比較を示します。
- 事務所床面積は、南側約24,000㎡に対し、北側は約105,000㎡（南側の約4.4倍）となっており、北側に事務所機能が集積していることが分かります。
- 商業施設床面積は、北側約13,000㎡に対し、南側は約20,000㎡で、北側は南側の約６割となっています。
- 集合住宅の面積は、北側約35万㎡に対し、南側は約41万㎡となっています。



《建物用途別床面積の三鷹駅南北の比較》

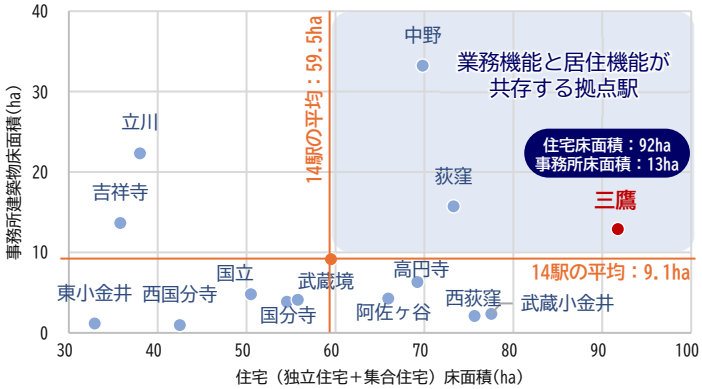


出典：土地利用現況調査GISデータ（令和４年多摩・島しょ地域）、都市計画決定に関するGISデータの全国データダウンロードページ（国土交通省、武蔵野市2024年４月時点）をもとに作成

ＪＲ中央線沿線の比較

- 中野駅～立川駅までの各14駅の半径500ｍの範囲における、住宅床面積（独立住宅床面積と集合住宅床面積の合計値）と事務所建築物床面積の分布は右図のとおりです。
- 三鷹駅は14駅の中で最も住宅床面積が多い約92ha、事務所床面積も全駅平均の9.1haを上回る約13haとなっています。
- 三鷹駅は中野駅や荻窪駅と並び、業務機能と居住機能が高密度にバランスよく共存する拠点であることが分かります。

《駅中心半径500mの住宅床面積と事務所床面積の分布》



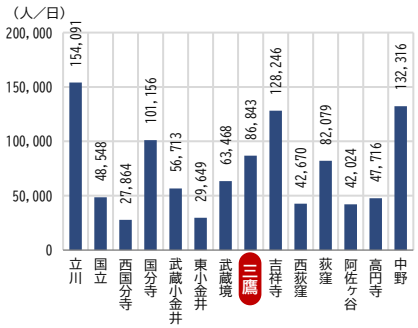
出典：土地利用現況調査GISデータ（令和4年多摩・島しょ地域）をもとに作成

③ 道路・交通

地域公共交通

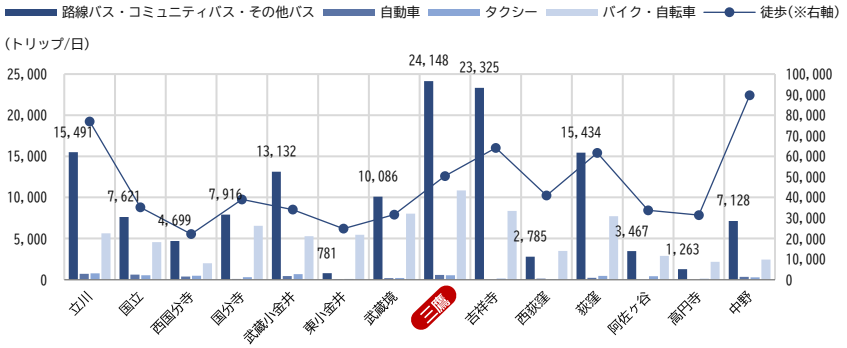
- 令和６(2024)年度の三鷹駅の１日平均乗車人員は86,843人で、ＪＲ中央線の中では立川駅、中野駅、吉祥寺駅に次いで４番目に多くなっています。
- 路線バス及びバイク・自転車の利用者数が、沿線駅の中で最も多くなっており、三鷹駅においては、駅から離れた場所に目的地がある人が多いことが分かります。

《JR中央線の乗車人員数》



出典：JR東日本各駅の乗車人員 2024年度

《鉄道降車後の交通手段》

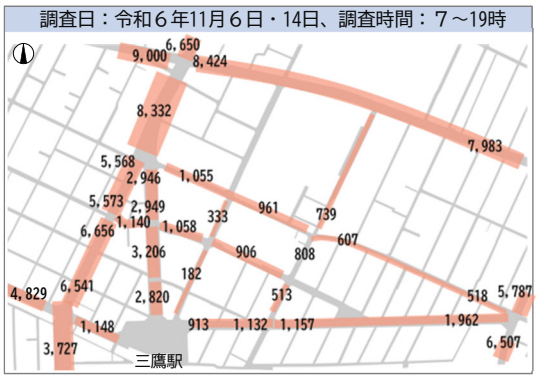


出典：東京都市圏交通計画協議会「第６回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年調査）」より作成

自動車交通

- 三鷹通り、井ノ頭通り、成蹊通りが主要な車両動線となっています。
- 中町新道から駅前広場に流入する交通量は大部分が通過交通となっており、これにより駅前広場内の交通の流れが圧迫される要因となっています。
- 駅前広場ではバスやタクシー、一般車両等の動線のふくそうも発生しています。また、歩行者動線と車両動線（歩車動線）が交錯しており、歩行者の安全な通行に課題があります。

《三鷹駅北口周辺道路の自動車交通量》



出典：令和６年交通量調査結果より作成

《通過交通流動図(中町新道からの流入)》



出典：令和７年通過交通量実態調査より作成



▲駅前広場

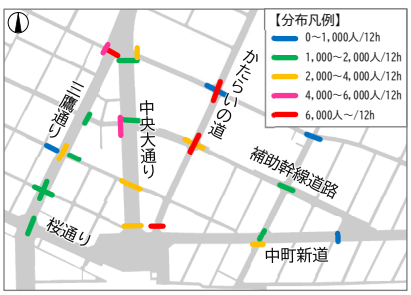


▲駅前広場とかたらいの道を結ぶ横断歩道

歩行者・自転車交通

- かたらいの道が主要な歩行者動線となっています。
- 市内が平坦な地形であることから、自転車が主要な移動手段の一つになっています。
  その受け皿として、三鷹駅北口周辺には、自転車駐車場約7,100台、バイク駐車場83台分が確保されています。なお、放置自転車台数は減少傾向にあります。

《歩行者の日交通量》



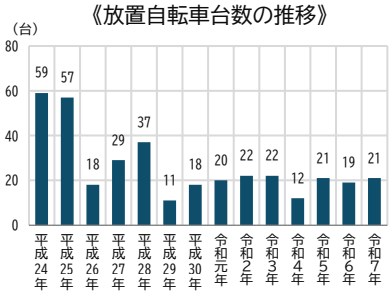
令和６年度主要交差点交通量調査結果より作成

《自転車駐車場整備状況》



武蔵野市ホームページより作成(令和８年９月時点)

《放置自転車台数の推移》



駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）より作成

④ 緑

公園緑地と街路樹の分布

- 三鷹駅北口地区にはまとまった規模の公園緑地が少ない一方で、玉川上水など地域資源となる緑が存在するとともに、開発事業によって緑が整備された事例も見られます。
- 街路樹としては、中央大通りと中町新道にはイチョウ、桜通りにはサクラ、三鷹通りにはケヤキがあります。かたらいの道にはハナミズキのほか沿道の開発事業以前からの樹木の、ケヤキ、シラカシ等が保存されています。



出典：「武蔵野市公園街路樹マップ」（令和４年４月版）をもとに作成



❶ 中町二丁目ポケット広場



❷ 八丁通り公園



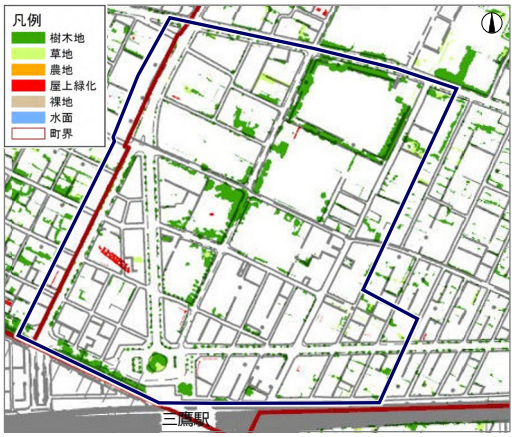




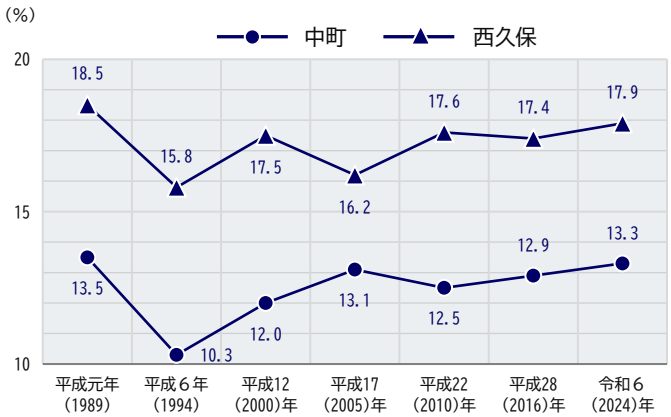
緑被地等の分布と緑被率

- 駅前広場、玉川上水、かたらいの道沿道を中心に緑被率は高いものの、それ以外は低い傾向にあります。
- 中町・西久保の緑被率は平成28(2016)年からともに微増しています。
- 中町では、開発事業による建替え等に伴い敷地内に緑が整備されたことなどにより、平成28(2016)年と令和６(2024)年比で緑被率が0.4%増加しています。

《緑被地等の分布図》



《町別緑被率の推移》



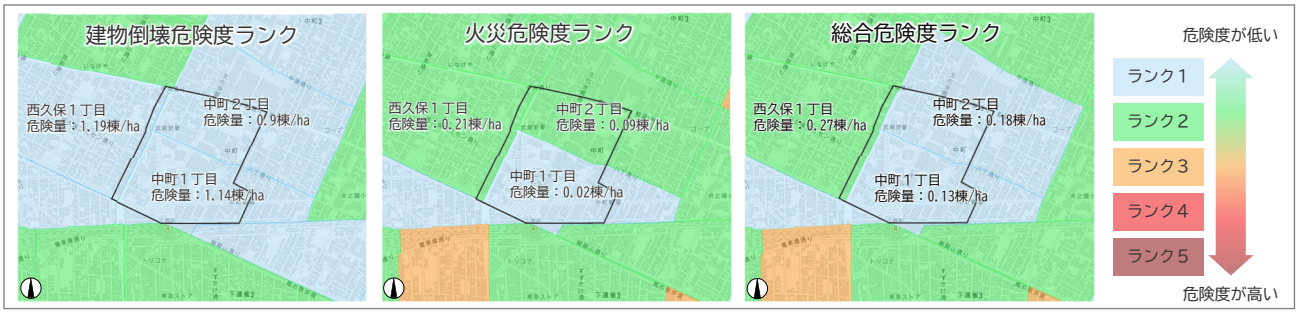
出典：「武蔵野市自然環境等実態調査報告書」（令和７年４月）をもとに作成

⑤ 防災

災害への備え

- 東京都の「地震に関する地域危険度測定調査（第９回）」によると、三鷹駅北口周辺に危険度の高いエリアは見られません。
- 三鷹駅北口周辺には、避難所や帰宅困難者向け一時滞在施設、一時滞在場所を整備しており、災害時の受入体制確保を進めてきました。
- 近年頻発する地震や水害などの大規模災害への対応や帰宅困難者対策の強化に向けては、自治体間や民間事業者との連携体制の構築を進めるとともに、防災訓練や情報共有体制の充実など、ソフト面での防災対策を一層推進していくことが求められます。

《震災発生時の危険度》



出典：地震に関する地域危険度測定調査（第９回）（東京都）

《三鷹駅北口周辺を対象居住地域としている避難所》

施設名	対象居住地域（目安）
井之頭小学校 ※令和８年４月から、令和11年春頃までは改築工事のため第一中学校に移動	御殿山１丁目～２丁目、吉祥寺本町２丁目21番～23番、吉祥寺本町２丁目35番、吉祥寺本町３丁目、中町１丁目
第一中学校	中町２丁目～３丁目
第五中学校	西久保１丁目、関前１丁目

《帰宅困難者用一時滞在施設として利用する公共施設及び民間施設》

施設名	最大受入可能想定人数
武蔵野芸能劇場	336人
武蔵野市民文化会館	103人
関東バス武蔵野営業所	54人
合計	493人

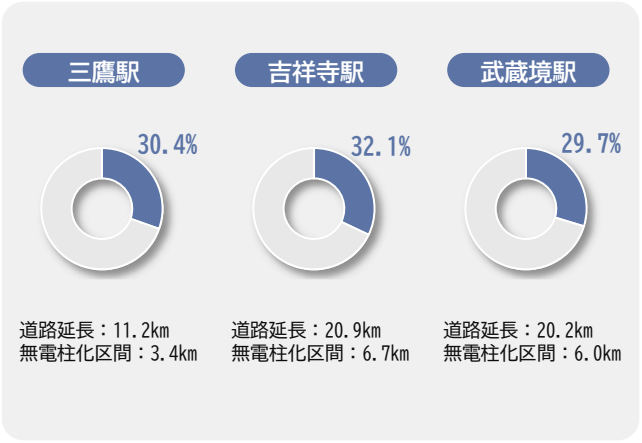
東日本大震災における三鷹駅北口の帰宅困難者発生状況（300人）と比較すると、一時滞在施設が確保できていると言える。

出典：武蔵野市ホームページ、武蔵野市地域防災計画(令和４年度修正)

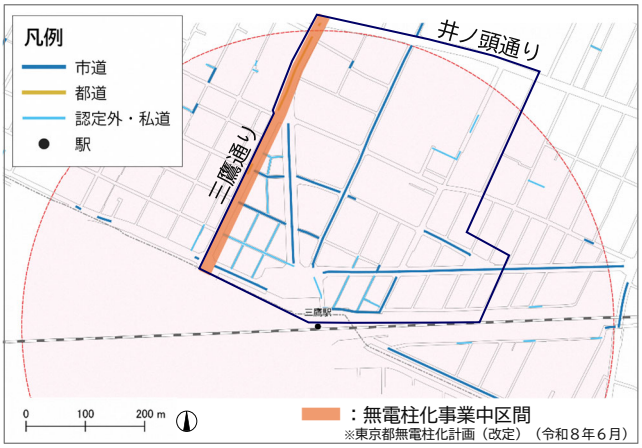
無電柱化

- 駅を中心とした半径500m圏の無電柱化率は、三鷹駅が30.4%、吉祥寺駅が32.1%、武蔵境駅が29.7%となっています。今後、景観道路計画に基づき、補助幹線道路において無電柱化を進めていく予定です。また、三鷹通りにおいては、東京都による無電柱化が推進される予定となっています。

《駅周辺の無電柱化の状況》



《三鷹駅周辺の無電柱化の状況》



出典：武蔵野市景観道路計画（令和５年３月）より作成

⑥　地域資源

三鷹駅北口周辺の主な地域資源

- 世界連邦平和像や独歩の碑、玉川上水など、地域の歴史や文化を象徴する地域資源や、地域に親しまれ、スポーツ・レクリエーションの場として活用されている横河電機グラウンドがあります。
- 自転車駐車場やかたらいの道沿道地（令和６年度取得）など、低未利用の市有地等があります。これらの土地の有効活用が求められています。

《三鷹駅北口周辺の主な地域資源》



❶ 世界連邦平和像



❷ 独歩の碑





❸ 玉川上水





❹ 横河電機グラウンド



❺ かたらいの道沿道地

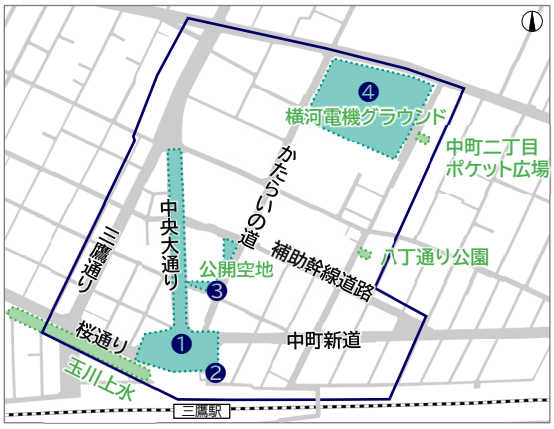


❻ 武蔵野芸能劇場

⑦　地域活動・地域コミュニティ

三鷹駅北口周辺の主な地域活動

- 商店会による秋祭をはじめ、地元の方々が中心となったマルシェやイベントなどの地域活動が開催されています。
- 道路空間、公開空地などを活用して、地域活動が展開されています。
- パブリックスペースの使い方を共有し、三鷹駅北口周辺地域の魅力を一層高めるため、三鷹駅北口街づくりラボを立ち上げています。構成員は、地域の商店会や地元企業などが中心です。コロナ禍を経て、令和７年度より再開し、パブリックスペースの活用について具体的な議論を進めています。



《三鷹駅北口周辺で開催されている主なイベント一覧表》

	イベント名	開催場所	開催時期	内容	主催
❶	三鷹駅北口 イルミネーション	三鷹駅北口ロータリー及び中央大通り	冬	点灯式イベントプログラム	三鷹駅北口イルミネーション 実行委員会 武蔵野市中央地区商店連合会
❷	三鷹駅北口商店会 秋祭	三鷹駅北口交番横、かたらいの道、桜通り	秋	関前囃子、屋台、子どもみこし・ 子ども太鼓山車巡行、他	三鷹駅北口商店会
❸	タワーズマルシェ @むさしの	武蔵野タワーズスカイゲートタワー南側公開 空地、かたらいの道	通年、 年４回	約30店舗による出店、 音楽ライブ、おもちゃ交換会	むさしのマルシェ実行委員会
❹	横河まつり	横河電機グラウンド	秋	露店、ステージイベント　他	横河電機株式会社

出典：各団体ホームページ

4 これまでの取組みと改定時の考え方

街づくりビジョン（旧計画）に基づき、様々な施策を推進してきました。施策の実施状況については、毎年度、庁内推進委員会及び部会にて進捗を確認し、情報の共有を行ってきました。

これまでの施策に対する取組みから継続して実施するもの、もしくは内容を見直すものなど改定の考え方について整理します。

■土地利用

施策	これまでの取組み	改定時の考え方
働きやすい業務地を維持、形成する面的な規制誘導	• 他自治体の事例等の研究、土地利用の手法等に関する検討を実施した。	• 地域住民等の意向を確認しながら土地利用の施策を進める。
調和する空間を創り出すための開発誘導	• まちづくり条例に基づく協議により、低層階に商業施設、公開空地や歩道状空地、接道緑化などが整備された事例がある。また、公益的施設として自転車駐車場が併設された事例もある。	• まちづくり条例に基づく協議を継続して実施する。（同左） • 地域住民等との意見交換を通じて、官民連携の街並み形成を進める。
三鷹駅北口らしい企業展開の促進	• 商店会活性出店支援金事業を実施し、商店会加入者などの増加を図り、空き物件への出店を促進した。 • むさしの創業・事業継続サポートネット（創業・出店・事業継承相談）を運営した。 • 第三期産業振興計画を策定した。（令和５年度）	• 引き続き左記の取組みを中心に進める。
災害時の備えの充実	• 旧計画対象範囲内にある全31軒のうち、18軒の耐震化が完了した。 • まちづくり条例に基づく協議により、消防施設の設置等を協議した。	• 引き続き左記の取組みを中心に進める。
市有地の有効活用	• 中町第１自転車駐車場を立体化し、収容台数を増強した。令和６年度から運用を開始した。	• かたらいの道沿道地や中町にある公共自転車駐車場などにおいて、地域活動などに活用できるよう、居場所・ルールづくりを進める。

《これまでの主な取組み》



商業施設の誘導、歩道状空地の設置、接道緑化の推進（中央大通り西側）



公益的施設として設置された自転車駐車場





商業施設の誘導、歩道状空地の設置、接道緑化の推進（中央大通り東側）



中町第１自転車駐車場の立体化

■交通環境

施策	これまでの取組み	改定時の考え方
補助幹線道路整備の推進	• 市道第293号線からかたらいの道までの区間において、歩行空間を整備した。 • 中央大通り～三鷹通り区間において用地取得が完了した。 • 全区間の相互通行化に向けて関係者協議及び調整を行った。	• 中央大通り～三鷹通り区間は、令和９年度末頃を目途に、相互通行化する。 • 他の区間においては、引き続き、用地交渉を進め、用地取得ができた区間から道路整備を実施する。
駅周辺の新たな交通体系の構築	• 武蔵野市都市計画マスタープラン2021において、地区内環状道路を構築し、「歩行者中心の街づくり（ウォーカブルな街づくり）」に向けた取組みを明記した。 • 「歩行者中心の街づくり」を進めるため、研究会を立ち上げ「三鷹駅北口交通環境基本方針」を策定した。（令和５年度）	• 補助幹線道路が相互通行化（全区間）した後、補助幹線道路と中町新道との交差点改良を実施する。 • その後、駅前広場及び桜通りなどにおいて、道路改修工事を実施する。
駅前広場の機能整備	• 駅前広場内南西側の歩道部分を用地取得し、整備した。（平成29年度）	• 段階的な改修を実施し、駅前広場の交通課題の解消を進める。
ゆとりある駅前広場の創出	• 駅前広場を拡張した場合や、現況の駅前広場面積内で実現できる道路空間の再配置を検討した。（令和６年度）	

《これまでの主な取組み》


補助幹線道路（令和８年８月27日現在）
（市道第129号線）


駅前広場の用地取得




補助幹線道路
（市道第129号線 歩行空間の整備）


補助幹線道路（市道第293号線の開通）


交通環境基本方針策定に向けた
ワークショップ


交通環境基本方針策定に向けた
オープンハウス

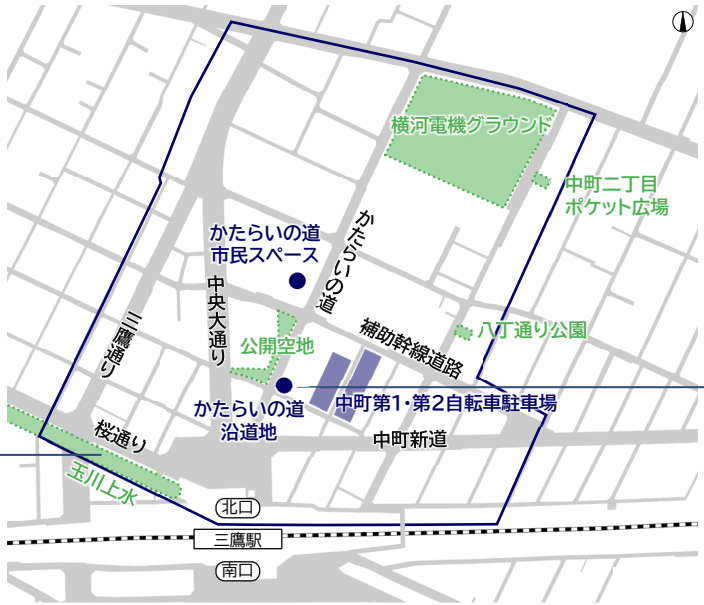
■緑・にぎわい

施策	これまでの取組み	改定時の考え方
玉川上水の活用と顔となる空間づくり	• 玉川上水を管理する東京都と玉川上水の活用や空間づくりについて協議した。 • 市要望に基づき、東京都において樹木せん定、柵の撤去等を行った。	• 駅前広場から玉川上水への出入口を増設する。 • 桜通りとの一体的な整備について東京都と継続して協議する。
居心地の良さを感じる景観形成	• 武蔵野市景観ガイドラインに基づく協議等を実施した。 • 景観講演会などを開催した。	• 引き続き左記の取組みを中心に進める。
にぎわいづくりにつながる地域連携の支援 パブリックスペースの活用	• 三鷹駅北口パブリックスペース利活用社会実験（オープンテラス・オープンストリート）を実施した。 • 地域活動（商店会などが実施するイベント、タワーズマルシェなど）を支援した。 • かたらいの道沿道地を用地取得した（令和８年度現在 土地開発公社所有）。当該地を活用した情報発信、イベント等を行った。	• オープンテラスの主体を、市から商店会へ移行し、地域活動へつなげる。 • 地域活動につながる居場所やルールづくりを進める。 • かたらいの道沿道地の活用に向けた取組みを進める。
知的活動・知的交流の促進	• 三鷹駅北口街づくりラボを開催した（令和６年度から再開）。 • オリンピックパラリンピックやラグビーワールドカップにあわせて、イベント等を実施した。	• 引き続き三鷹駅北口街づくりラボの取組みを進める。

《これまでの主な取組み》


オープンテラス
（中央大通り）


玉川上水




オープンストリート
（かたらいの道）


かたらいの道沿道地


三鷹駅北口商店会 秋祭


三鷹駅北口街づくりラボ

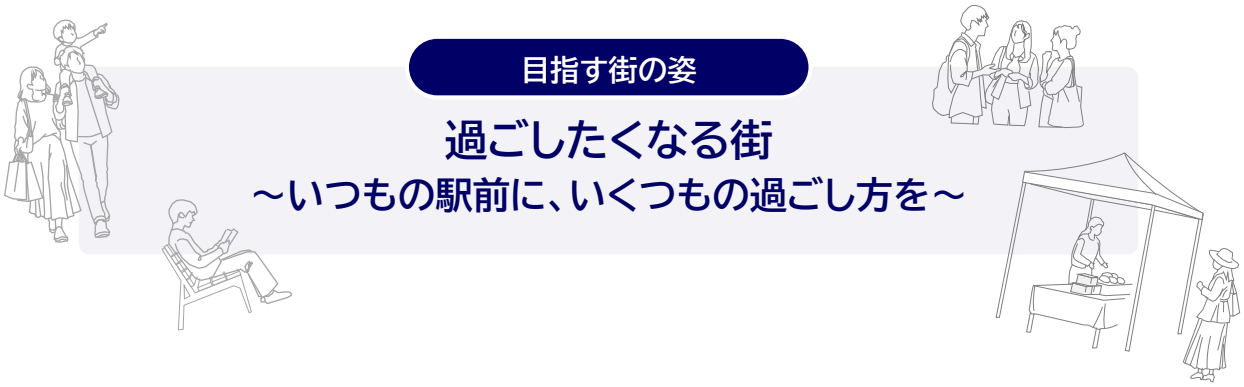

タワーズマルシェ@むさしの

第3章　街づくりの基本的な方向性

1 目指す街の姿

玉川上水をはじめとする豊かな緑と落ち着いた街並みは、三鷹駅北口の特徴の一つです。三鷹駅を玄関口とする中央地域には広範囲に目的地が分布し、駅から公共交通などを利用して移動する人が多く見られます。また、駅周辺には業務機能や居住機能が集積し、働く人や暮らす人の日常を支えています。近年は地元の方々が中心となった地域活動も広がり、駅前の公共空間のさらなる活用が期待されています。

こうした地域の特性や魅力を活かし、思わず立ち寄りたくなる居場所や、自分らしい時間を過ごしたくなる空間を広げます。そして、**誰もが心地よく、自分らしい時間を過ごせる街**を目指します。



目指す街の姿

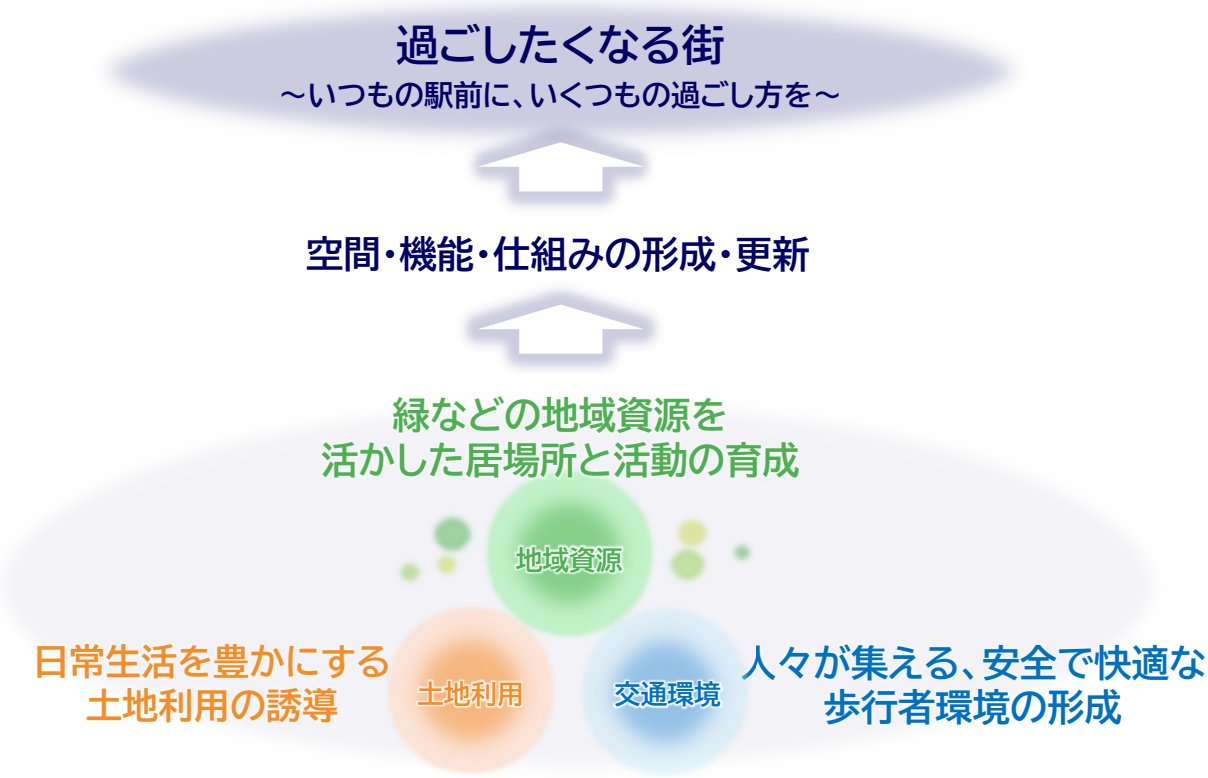
過ごしたくなる街

～いつもの駅前に、いくつもの過ごし方を～

2 目指す街の姿の実現に向けて

目指す街の姿の実現に向け、土地利用や交通環境の改善を基盤としながら、地域資源を活かした取組みを進めます。また、これらの取組みを通じて、公共空間や都市機能の形成・更新を図るとともに、地域活動を支える仕組みづくりを進めます。

３分野の施策を相互に連携させ、継続的に積み重ねることで、街の魅力や地域への愛着を高め、「過ごしたくなる街」の実現につなげます。



3 分野別の方向性と考え方

土地利用の方向性

日常生活を豊かにする土地利用の誘導

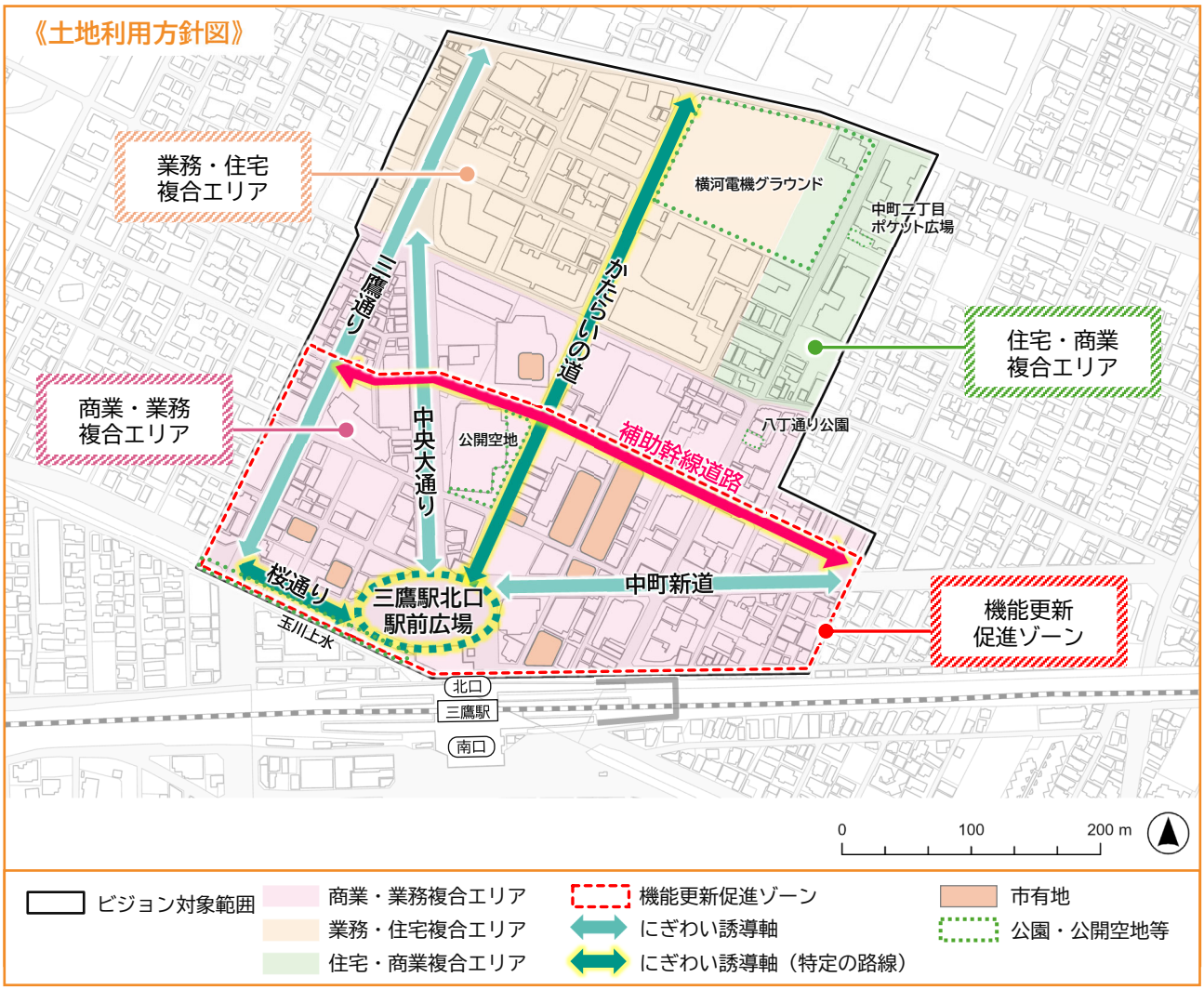
【現状と課題】

- 三鷹駅北口周辺は、「業務機能」と「居住機能」が共存する複合市街地が形成されており、武蔵野市まちづくり条例（以下「まちづくり条例」という。）の協議により低層階へ商業施設を誘導するなど、建築物の用途の適正化に努めています。一方で、近年では商業地域内における住宅化の進行などにより、商業や業務機能とのアンバランス化が懸念されています。
- 吉祥寺とは異なる「普段使いのまち」としての居心地の良さを維持しつつ、日常生活を支える飲食・物販施設や生活支援施設の更なる充実が求められています。
- 緑豊かなゆったりとした空間や玉川上水等の落ち着いた雰囲気は、長年にわたり形成された地域の個性です。また、公開空地や緑などのゆとりと連続性のある空間や街に開かれた設えは、良好な景観形成につながります。

【今後の取組み】

- まちづくり条例に基づく協議を行い、低層階への商業施設の誘導に取り組んでいきます。あわせて、防災機能の向上にも取り組んでいきます。
- エリアや路線ごとに土地利用が異なる現状から、地域住民等の意向を踏まえ、それぞれの地域に適した都市機能の誘導を目指し、取り組んでいきます。
- 建物の耐震化をはじめ、滞留空間や中間領域の創出などは、安全で魅力ある街並み形成につながります。今後の将来像について、まちづくり誘導手法などの導入も視野に、地域住民等の意向確認を実施し、質の高い都市景観の創出に向けた取組みを進めます。

《土地利用方針図》



交通環境の方向性

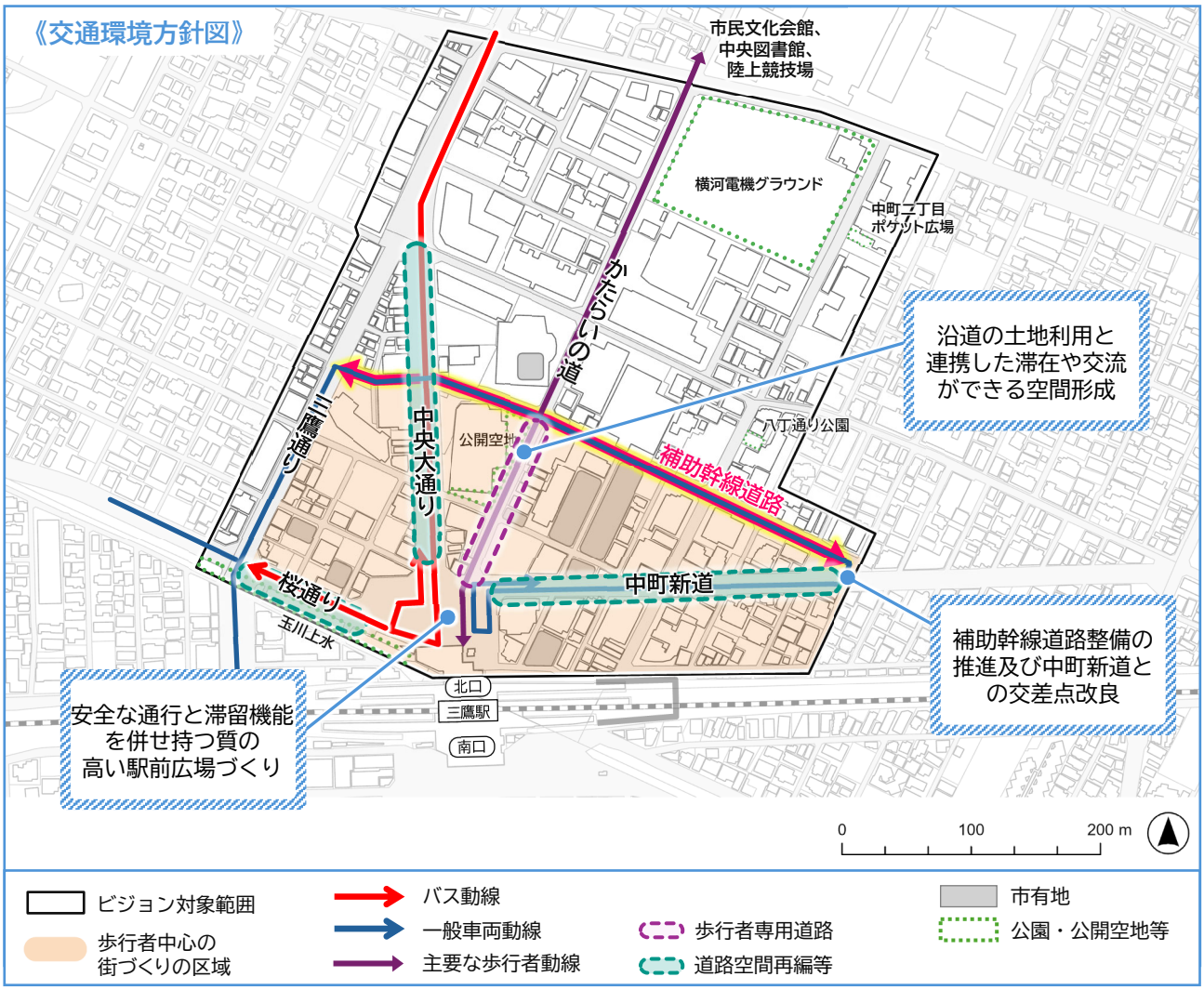
人々が集える、安全で快適な歩行者環境の形成

【現状と課題】

- 三鷹駅北口では駅前広場内の通過交通の流入や車両動線のふくそう、駅からかたらいの道や中央大通りへの動線における歩車動線の交錯など、道路を利用する人々にとって安全な通行に課題があります。
- 三鷹駅北口周辺には人々が滞留し憩える空間が少なく、駅前広場は乗換もしくは通過するための空間となっています。

【今後の取組み】

- 補助幹線道路整備（相互通行）を契機として三鷹駅北口周辺の自動車の流れを変え、地域公共交通を優先した交通ネットワークの構築及び道路空間の再配分を行い、安全な通行と居心地のよい滞留を可能とする歩行者環境の形成を目指します。特に、補助幹線道路の南側は「歩行者中心の街づくり」を目指し、優先的に整備を進めます。
- 駅前広場を段階的に改善することを前提に、安全な通行と滞留機能を併せ持つ質の高い空間づくりを進めます。なお、交通体系が変化する段階で社会実験等を行い、効果検証を実施しながら事業を進めます。
- 駅前広場を起点に広がる中央大通り、かたらいの道、桜通り、中町新道について、それぞれの通りの特徴を活かした役割分担を行い、地域公共交通、自動車（荷捌き、送迎車両含む。）、自転車の動線を確保しつつ、安全で快適な歩行者環境の形成を目指します。
- かたらいの道をはじめとする歩行者軸では、沿道の土地利用と連携した、滞在や交流ができる空間やつながりのある緑空間の形成等を図ります。



地域資源の方向性

緑などの地域資源を活かした居場所と活動の育成

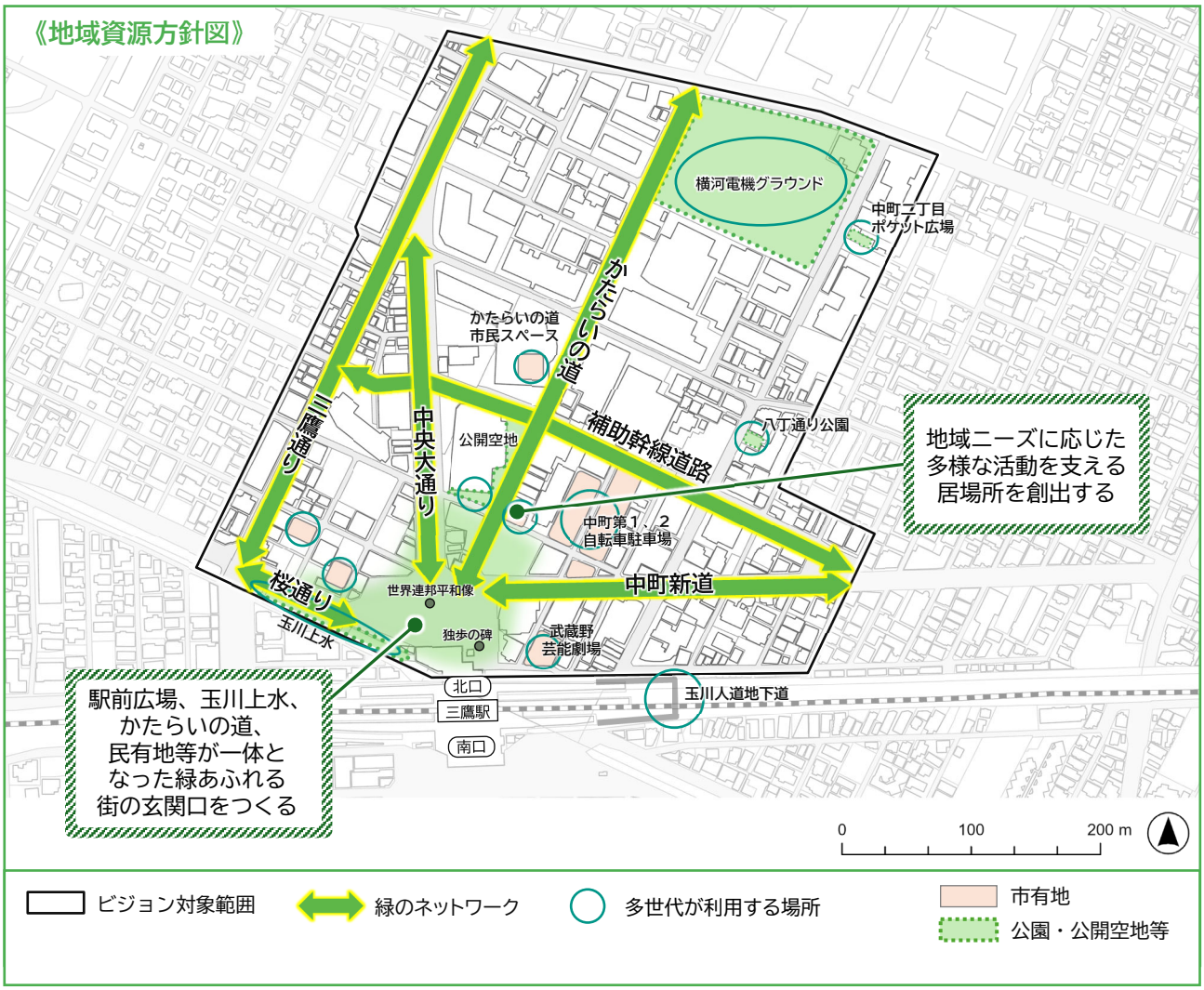
【現状と課題】

- 三鷹駅北口には、玉川上水や駅前広場などの豊かな緑と、世界連邦平和像や独歩の碑をはじめとする景観・文化資源があり、更なる地域資源の活用の余地があります。
  地域資源を活用することで、地域の価値を向上することが求められています。
- 商店会や地元企業などで構成する三鷹駅北口街づくりラボをはじめ、地域には様々な活動があります。商店会が実施する年中行事、タワーズマルシェやオープンテラス事業など地域に根差した活動が広がりつつあります。
  一方で、三鷹駅北口周辺は平日と休日で街の使い方や姿が異なり、多様な地域ニーズに応えられる場所や余白が多くありません。また、こういった場所での地域活動に対する仕組みが十分に整っていません。

【今後の取組み】

- 緑がつながる街並みづくりにより、生物多様性にも配慮した、居心地の良い空間形成に取り組んでいきます。緑、景観・文化資源を活用し、パブリックスペースとの一体的な空間形成による居場所づくりを目指します。
- 地域ニーズに応える居場所やそれを支える仕組みにより、人と街の多様な関わり方や、商店会・企業・市民団体等による地域活動の育成につなげます。また、活動を促進する情報発信を実施・支援します。

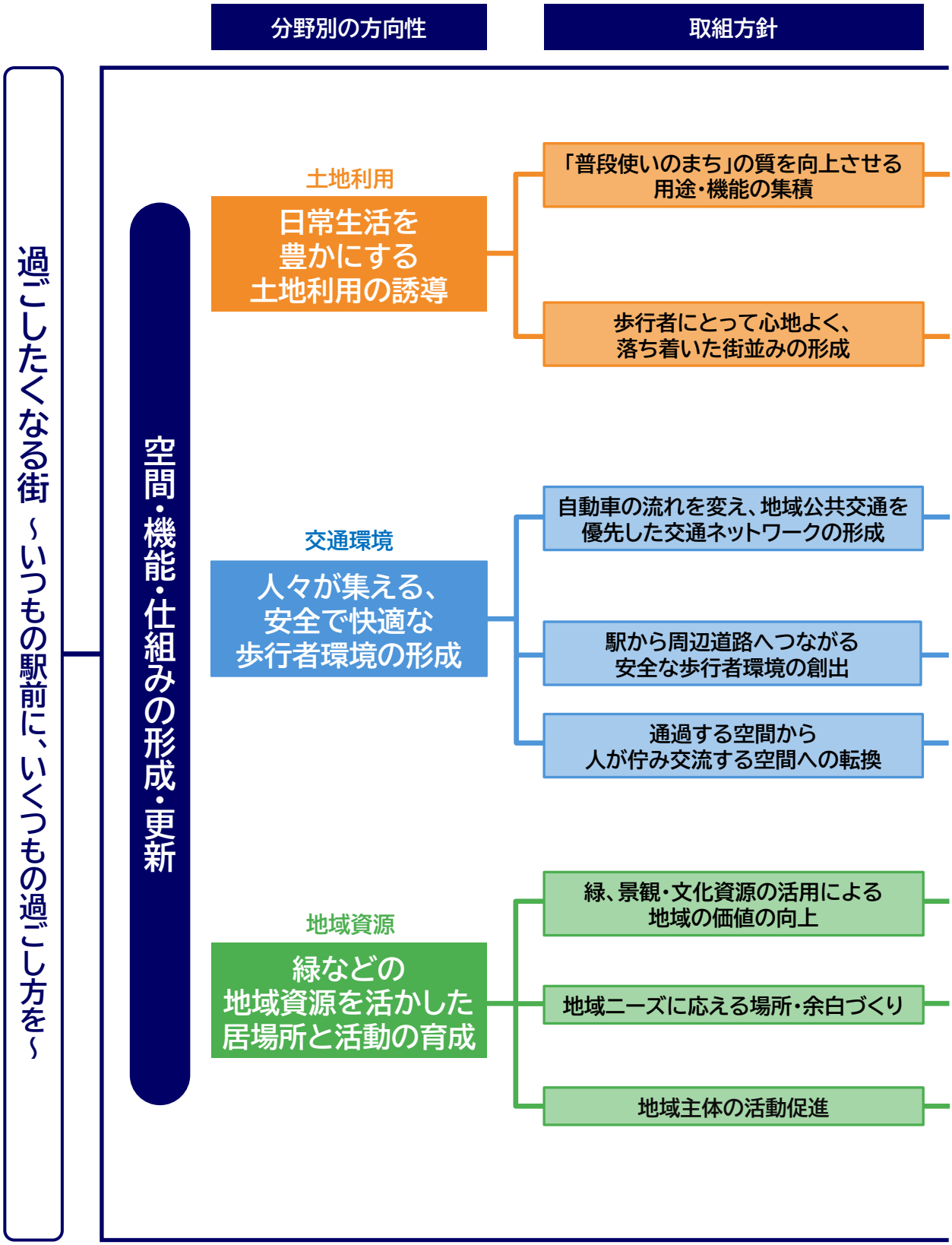
《地域資源方針図》



第4章　街づくりの取組み

1 計画の全体像

目指す街の姿を実現するための、分野別の方向性と、取組方針及び施策について整理します。
施策を進めるための具体的なアクションは、第４章の４に示します。



施策

- 商業・業務用途の集積を維持し、建築物の用途の適正化を図る誘導
- 必要な都市機能の導入に向けた開発誘導
- 災害時の備えの充実
- 居心地の良さを感じる景観形成
- 駅前の商業・業務地に相応しい建築物の形態及び意匠の制限・誘導
- 地区内環状道路の構築
- 駅前広場の段階的な機能向上
- 駐車需要への対応の推進
- 歩行者環境の向上
- 歩行者の通行を意識した自転車利用環境の向上
- ゆとりのある空間の創出
- 官民が連携した緑がつながる街並みづくり
- 三鷹駅北口固有の景観・文化資源の活用、創出
- 「佇む」から「集う」まで多様な活動を支える場所づくり
- 地域活動・知的交流の基盤づくり
- 活動を促進する情報発信

施策を進めるためのアクション（事業）

2 分野別の取組方針と施策

多様な主体の関わりが生まれ、広がる空間・機能・仕組みの形成を目指し、土地利用、交通環境、地域資源の３分野の取組方針と施策を整理します。

土地利用

分野別の方向性	取組方針	施策
日常生活を豊かにする土地利用の誘導	機能導入 取組方針❶ 「普段使いのまち」の質を向上させる用途・機能の集積	施策❶ 商業・業務用途の集積を維持し、建築物の用途の適正化を図る誘導 施策❷ 必要な都市機能の導入に向けた開発誘導 施策❸ 災害時の備えの充実
	街並み形成 取組方針❷ 歩行者にとって心地よく、落ち着いた街並みの形成	施策❹ 居心地の良さを感じる景観形成 施策❺ 駅前の商業・業務地に相応しい建築物の形態及び意匠の制限・誘導

取組方針❶

「普段使いのまち」の質を向上させる用途・機能の集積

三鷹駅北口周辺では、「業務機能」と「居住機能」が共存する複合市街地が形成され、後背の住宅地では、緑豊かでゆとりある住環境が維持・保全されています。一方で、近年は商業地域内における住宅化の進行などにより、商業・業務機能とのアンバランス化が懸念されており、主に住む人や働く人などが利用する飲食・物販施設や生活支援施設などの充実が求められています。

「普段使いのまち」として、様々なシーンや目的に応じて心地よく過ごせるよう、多層的な用途・機能の集積を図ります。



三鷹駅北口周辺の市街地の様子

施策❶　商業・業務用途の集積を維持し、建築物の用途の適正化を図る誘導

三鷹駅北口地区において、用途地域に見合った商業・業務用途を誘導・維持し、周辺の住環境とのバランスに配慮した市街地形成を目指します。引き続き、まちづくり条例※などを通じて、低層階に商業施設を誘導するとともに、開発事業の規模や位置によって、自転車駐車場などの公益的施設の設置や運営を求める協議を行います。

また、既存・新規の商業施設が持続的に維持・成長するための包括的な運営支援体制の構築として、経営基盤強化、マーケティング支援事業者連携促進など、多層的なソフト施策を展開することで、地域経済の循環と活力ある商業環境の実現を目指します。

アクション1　アクション2

※まちづくり条例により定めている協議基準等

まちづくり条例では、持続可能な都市を目指して、計画的にまちづくりを進め、開発区域周辺の居住環境に配慮するとともに、良好なまち並みを保全、形成していくために、大規模土地取引、大規模開発事業、一般開発事業及び特定事業について必要な手続きを定めています。

その他、開発事業以外の建築物（特定事業を含む）の確認申請を行う場合の事前調整手続を定めています。



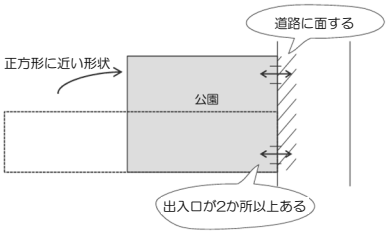
開発の規模や用途に応じて、下記の項目について開発事業者との協議を行います。

開発事業における公共施設等の整備の基準

- 道路
- 公園等
- 歩道状の空地
- 公共用地等
- 消防施設
- 公益的施設

特定集合住宅等の基準

- 居住水準
  （共同住宅、長屋を含む場合のみ）
- 管理
  （共同住宅、長屋、老人ホーム等、寄宿舎を含む場合のみ）
- 建築物の用途の適正化
  （共同住宅、長屋、老人ホーム等、寄宿舎を含む場合のみ）



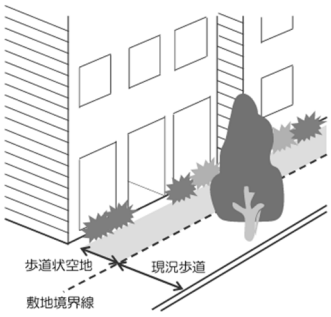
公園等の整備基準

開発事業における施設の整備の基準

- 緑化
- 水道施設
- 下水道施設
- 雨水流出抑制施設
- 自転車駐車場
- 防災の措置
- ごみ集積所
- 環境配慮の措置
- 公害の防止の措置
- 周辺環境の保護の措置
- 福祉環境の整備
- 景観配慮
- 犯罪の予防及び安全の配慮

開発行為の許可の基準

- 統一的な街並みの維持
- 公園等の基準
- 敷地面積の最低限度



歩道状の空地の整備基準

出典：武蔵野市まちづくり条例

施策❷ 必要な都市機能の導入に向けた開発誘導

三鷹駅北口地区には、個性的な店舗や生活支援施設などの充実を求める声があります。日常生活を豊かにし、三鷹駅北口地区の更なる魅力を形成するため、上位計画や用途地域の指定状況、現況特性、市民意見などを踏まえ、エリア、ゾーン、軸の三層に分けて土地利用の方針を定めます。また、将来を見据えた必要な都市機能については、地域住民等の意向確認から始め、段階を踏んで、取り組んでいきます。

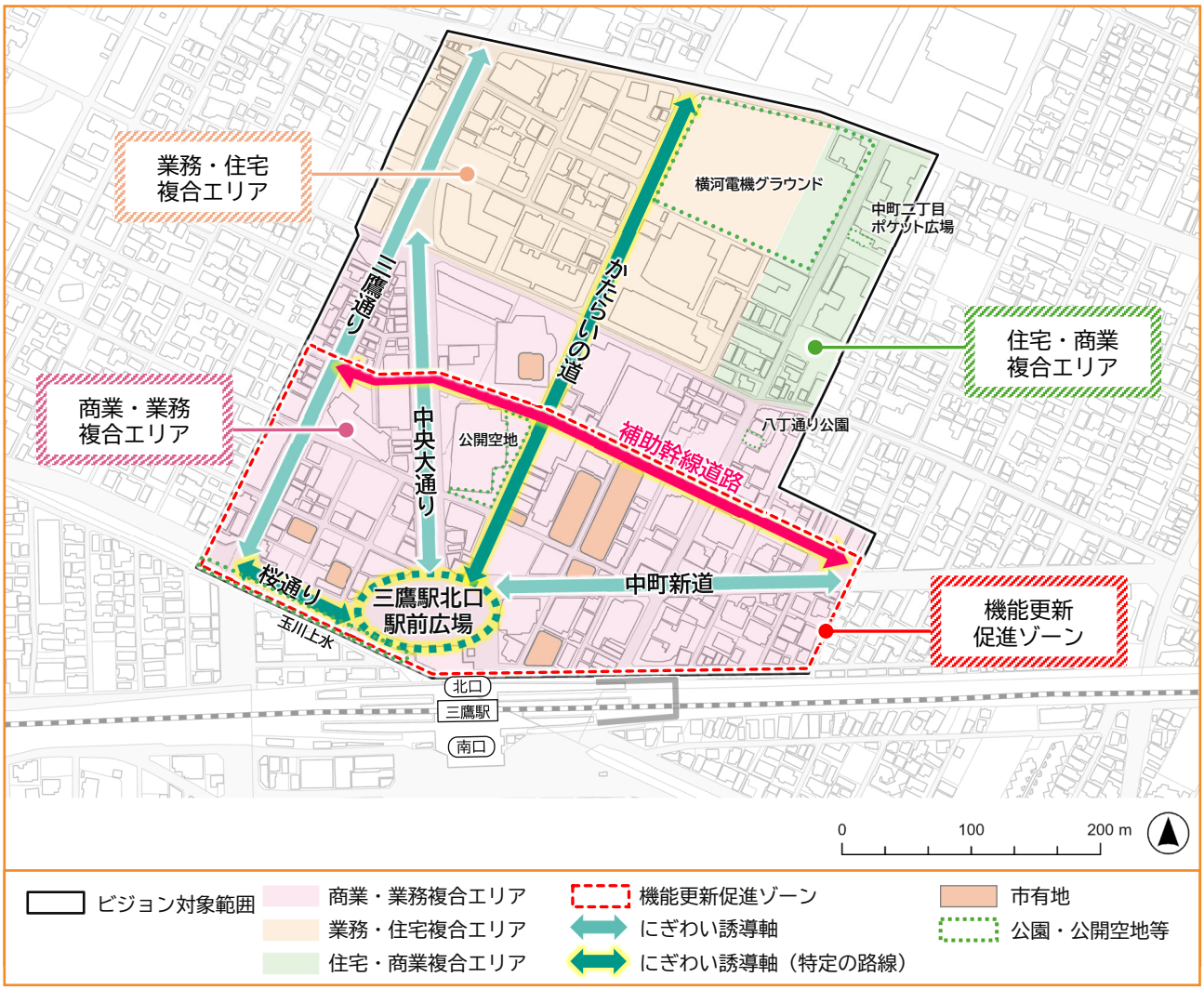
土地利用の方針は、エリア、ゾーン、軸の三層で整理します。
①「エリア」・・・地域特性に応じた機能誘導を図る３つの「エリア」
②「ゾーン」・・・交通ネットワークの再構築にあわせて機能更新を促進する「ゾーン」
③「軸」・・・・・主要な道路を中心に、歩行者の回遊性と沿道のにぎわいを高める「軸」

ただし、商業・業務複合エリアでは、働く人や住む人等の交流や地域活動につながる機能を誘導します。なお、大規模開発などにあわせて住宅を整備する場合には、低層階への商業施設の確保について開発事業者との協議を行います。

また、その他エリアを含め、一定規模以上の住宅の整備が提案された場合、地域に不足する公益的施設の導入について、開発事業者へ設置を求める協議を行います。なお、地域住民等との協議を踏まえ、機能導入等に対する評価を検討します。

アクション3 アクション4 アクション5

●土地利用方針図



●土地利用方針における三層の考え方

①土地利用エリア

武蔵野市都市計画マスタープランなどにおける土地利用の方針、用途地域の指定状況を踏まえつつ、現況特性からエリアを設定し、土地利用の誘導を図ります。

【商業・業務複合エリア】

三鷹駅に最も近く、商業地域にも指定されていることから、商業や業務機能、そこで働く人や住む人等の交流や地域活動などにつながる機能を誘導します。

例）
- **多様な働き方や交流を促進するビジネス支援施設**
- **個性的な飲食施設・物販施設、地域交流施設**

※大規模開発などにあわせて住宅を整備する場合、低層階への商業施設の確保について開発事業者との協議を行います。また、一定規模以上の住宅の整備が提案された場合、地域に不足する公益的施設の導入について開発事業者へ設置を求める協議を行います。

＜個性的な飲食・物販施設＞



BOUNUS TRACK（下北沢）

【業務・住宅複合エリア】

既存の企業集積を保持活用し、働く人や住む人が同じ時間を過ごし、共存する機能を誘導します。

例）
- **地域コミュニティの形成を支援する施設**
- **地域の健康増進等に寄与する施設**

※一定規模以上の住宅の整備が提案された場合、地域に不足する公益的施設の導入について、開発事業者へ設置を求める協議を行います。

＜地域交流拠点＞


下北カレッジ（下北沢）

出典：https://jikkenku.tokyo/interview/2682

【住宅・商業複合エリア】

住環境を保持しながら、
多世代が暮らしやすい機能を誘導します。

例）
- **子育て支援施設**
- **高齢者向け施設**

※一定規模以上の住宅の整備が提案された場合、地域に不足する公益的施設の導入について、開発事業者へ設置を求める協議を行います。

＜子育て支援施設＞


おにクル（大阪府茨木市）

②機能更新促進ゾーン

三鷹駅北口地区では、土地の高度利用や建物の建替えなどを誘導し、都市機能の更新を図ります。建築物の用途を規制・誘導することで、住む人や働く人などが活用する商業・業務施設などを誘導します。あわせて、統一感のある建物の形態や意匠へ更新し、質の高い都市空間の形成を目指します。

③にぎわい誘導軸

機能更新促進ゾーンと後背の住宅地をつなぐ歩行者軸は、駅前広場や主要な道路の改修を契機に、連続した街並みの形成とにぎわいを生み出す空間づくりによって、歩行者の回遊性を高めます。特に、かたらいの道や桜通りについては、三鷹駅北口交通環境基本方針において、歩行者重視の道路空間を目指しており、道路改修を予定していることから、「特定の路線」に位置づけ、官民連携で沿道の街並みを誘導します。

施策❸ 災害時の備えの充実

災害対応力向上のため、公共施設整備や民間開発の機会を捉え、災害時に必要となる設備の充実を図ります。具体的には、公共施設の整備時には、防災機能や一時滞在機能の確保に向けて検討します。また、まちづくり条例※に基づく協議を通じ、開発事業者に対して災害時用設備などの設置について協力を求めます。

特定緊急輸送道路である三鷹通りや井ノ頭通りにおいて、発災時の救急救命活動や物資輸送を支える都市基盤の強化を図る必要があることから、引き続き沿道建築物の耐震化助成を行います。また、その他地域において、耐震診断等の費用の一部助成やアドバイザー派遣などの総合的な支援等により早期の耐震化を促します。

鉄道事業者等と連携し、ＤＸを活用した災害時の駅周辺における混乱防止対策を実施します。また、災害時等の情報発信に向け、駅前広場改修などにあわせて設備の更新や民間施設との連携について検討します。

アクション 6 アクション 7 アクション 8

※まちづくり条例により求めている防災措置

まちづくり条例では、開発事業者との協議を通じ、下記の防災の措置を誘導しています。

- 網入りガラス、飛散防止フィルムを施された窓ガラスその他の飛散を防止する措置が施された窓ガラスの設置（高さが 10m を超える建築物の建築若しくは増築又は当該建築物への用途変更を行う場合、道路、隣地、公園等、歩道状の空地又は公開空地に面する３階以上の窓ガラスの場合）
- 災害時用設備（防災備蓄倉庫及び災害用組立てトイレ）
- 市が設置及び管理を行う消火器の設置
- 消防用自動車の寄り付き、はしご付消防用自動車のはしごの接近、その他消火活動のための必要な措置
- 東京都帰宅困難者対策条例に基づく帰宅困難者対策

出典：武蔵野市まちづくり条例

取組方針❷

歩行者にとって心地よく、落ち着いた街並みの形成

武蔵野市都市計画マスタープランの地域区分における中央地域には、市役所や警察署等の行政施設、市民文化会館や図書館、総合体育館、横河電機グラウンドなどの文化・スポーツ施設、複数の商店街、数多くの企業、住宅地が広域に広がっています。

そのなかで、三鷹駅北口地区は中央地域の「玄関口」となっており、緑豊かなゆったりとした空間や玉川上水の水辺等の落ち着いた雰囲気は、長年にわたり形成された地域の個性です。これらの地域資源は更なる活用の余地があるとともに、駅周辺での人々の滞在にもつながります。

歩いて心地よく、さらに滞在したくなる街を目指し、地域資源や通りごとの特性を活かしながら、建築物の形態・意匠、壁面の位置、公開空地、緑化などを総合的に誘導し、公共空間や沿道空間の質を高める施策を推進します。

その実現に向け、地域住民等への意向確認を行い、目指す街並みの将来像や、その誘導に向けた形態制限及び緩和内容について合意形成を目指します。

施策❹

居心地の良さを感じる景観形成

東京都景観計画や武蔵野市景観ガイドライン（以下「景観ガイドライン」という。）に基づいた取組みを引き続き推進し、建築物や工作物、屋外広告物、緑化、公開空地などのあり方について協議し、歩く人の視点に立った良好な景観の形成を図ります。

また、まちづくり条例に基づく開発事業者との協議を通じて、歩道状空地や公開空地、緑地などのゆとりある空間の確保や、外部空間に開かれた設えの誘導を行い、街並みの連続性と快適性を高めます。

さらに、地域住民等が主体となった景観まちづくり協定など、地区単位のルールづくりを支援するとともに、景観まちづくりに関する普及啓発や助言を進め、地域特性を活かした継続的な景観形成につなげます。

●居心地の良さを感じる空間の例



1階を店舗としてにぎわいを演出した例



外部空間に開かれた設えの例



通りに向けて豊かな植栽を設けた例（下北線路街）

アクション 9

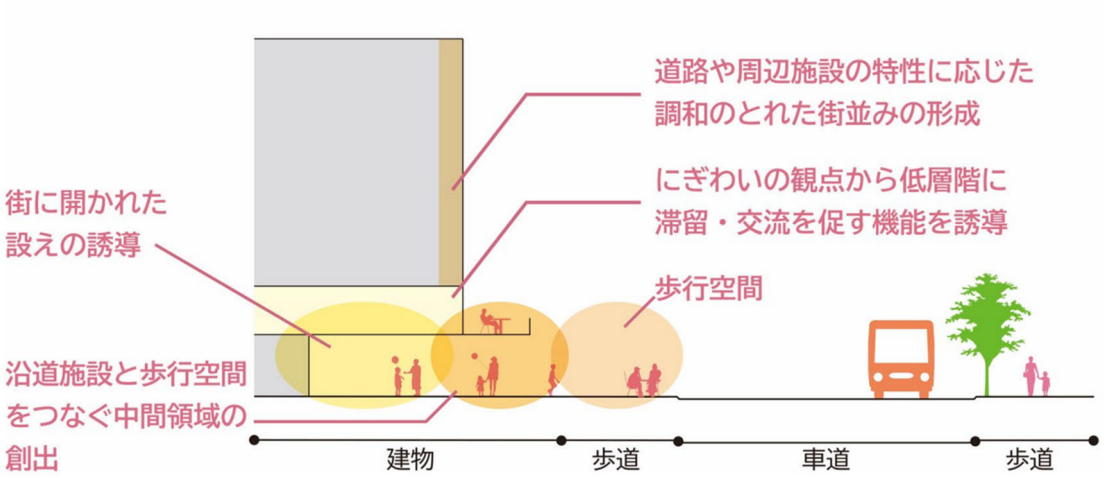
施策❺ 駅前の商業・業務地に相応しい建築物の形態及び意匠の制限・誘導

三鷹駅北口地区では、建物の高層化への懸念がある一方で、空地の確保や緑地の整備、沿道の街並み誘導など、景観と環境に配慮した土地利用が求められています。特に、商業・業務複合エリアでは積極的な空間確保を進めます。

「普段使いのまち」として、歩いて心地よく、滞在したくなるような中間領域を創出するため、地域住民等の意向も確認しながら、建築物の形態及び意匠に関する新たな制限や誘導、並びに街並みや機能更新に関して、リノベーションによる再生まちづくりなどの検討を進めていきます。

特に、「東京都における都市計画道路の整備方針（令和８年３月）」では、かたらいの道及び桜通りが道路空間の再編に取り組む東京ストリートプラスのリーディング路線に位置付けられており、道路空間の再配分とあわせて、官民連携で沿道の街並みを誘導します。

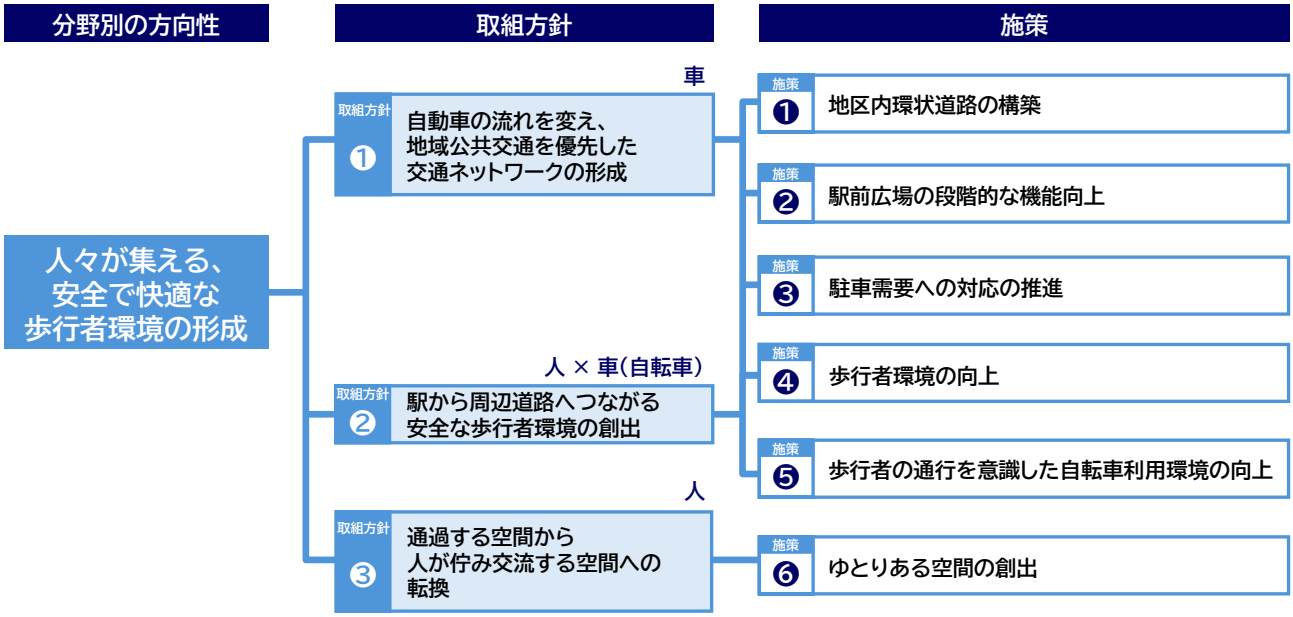
●中間領域創出のイメージ



出典：三鷹駅北口交通環境基本方針

アクション10 アクション11 アクション12

交通環境の方向性



取組方針❶、取組方針❷

自動車の流れを変え、地域公共交通を優先した交通ネットワークの形成、駅から周辺道路へつながる安全な歩行者環境の創出

補助幹線道路の整備により、三鷹駅北口周辺の交通環境は大きく変わろうとしています。補助幹線道路より南側においては、「歩行者中心の街づくり」に向けて取り組んでいきます。

施策❶ 地区内環境状道路の構築

駅前広場の混雑と通過交通などの課題に対応するため、三鷹通りと中町新道とあわせて駅周辺を取り囲む地区内環状道路を構築する補助幹線道路の整備を推進します。あわせて、中町新道との交差点を改良し、主従関係を変更します。これにより、駅前広場を通過する車両を迂回させ、補助幹線道路の南側への自動車の流入を抑制し、安全な通行と居心地の良い滞留を可能とする歩行者中心の街づくりを進めることができます。

補助幹線道路の中央大通り～三鷹通り間については、令和９年度末頃を目途に工事を進めています。整備が完了すると、全区間において相互通行が可能となります。

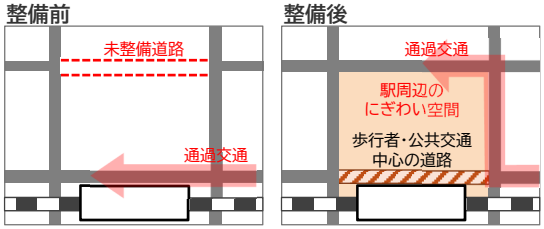
なお、補助幹線道路においては、無電柱化をはじめとする景観道路整備にも取り組んでいます。

また、駅南側から北口駅前広場へ流入する自動車の抑制にあたっては三鷹市と連携を図ります。

アクション1

●地区内環状道路





駅周辺を通過する自動車交通量が多く、にぎわい空間が分断されている

駅周辺を通過する自動車を迂回させることで、一体的でにぎわいのある空間が創出される

施策❷	駅前広場の段階的な機能向上

地域公共交通が充実する三鷹駅北口にとって、駅前広場は交通結節点として、誰もが安全・安心に利用できるよう、さらなる機能向上が求められています。

車両動線のふくそう（車×車）や歩車動線の交錯（人×車）を解消し、ゆとりある空間の創出に向けて、駅前広場を段階的に改修していきます。

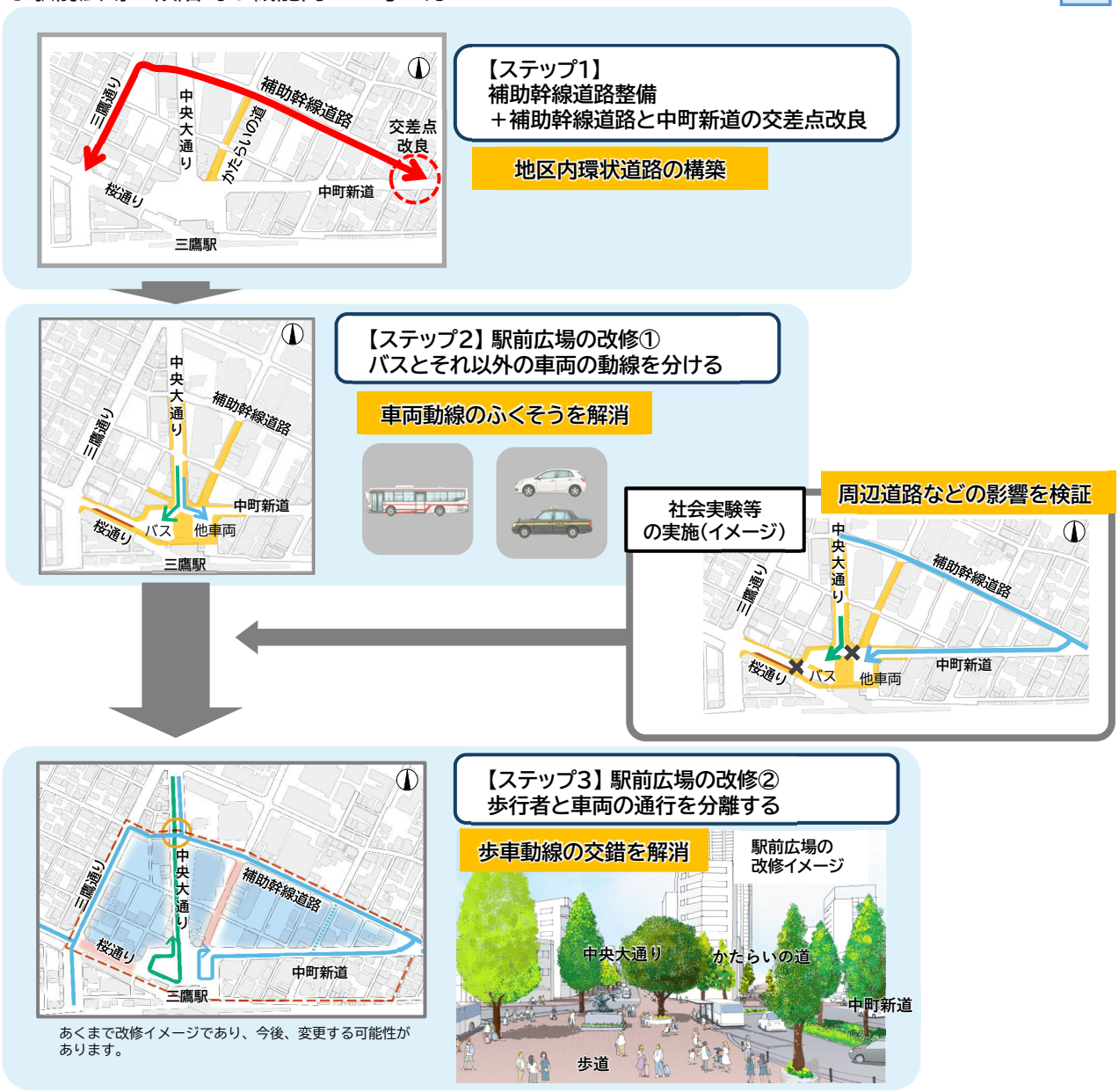
補助幹線道路の整備（相互通行）及び補助幹線道路と中町新道との交差点改良工事が完成した後、駅前広場の改修工事に着手し、車両動線のふくそうの課題から解消していきます。

歩車動線の交錯を解消し安全な歩行者環境を確保するためには、できるだけ既存樹木を残したうえで、歩行者と車両の動線を平面で分離（歩車分離）することが必要です。その実現には、車両の駅へのアクセス経路を変えていく必要があり、方向別のアクセス経路に不均衡が生じたり、周辺道路への影響が懸念されます。

これらの課題に対して、社会実験等を通じて交通量や市民意識の変化などを検証したうえで、駅前広場の機能向上に向けて進めていきます。

アクション2 アクション3

●駅前広場の段階的な機能向上の考え方



あくまで改修イメージであり、今後、変更する可能性があります。

施策❸ 駐車需要への対応の推進

中央大通り、中町新道、桜通りなどにおいて、荷さばきや送迎を目的とした路上駐車が多く見受けられます。特に、中央大通りにおいては、路線バスなどの地域公共交通の円滑な通行に支障をきたしています。一方で、路外駐車場は満車でない場合も多いことから、空きスペースへの誘導も含めて検討します。また、荷捌き車両対策として、開発事業に併せた共同集配場の設置も考えられます。

将来的に地域公共交通を優先して一般車の流入を抑制する路線においては、沿道の駐車場の出入口の位置を規制していくことや、隔地駐車場への誘導等も検討していく必要があります。

なお、路上駐車を課題として取り組むかどうか、地域住民等の意向確認を行います。

●路上駐車の状況

アクション 4

路上駐車の駐車時間(三鷹駅北口周辺)

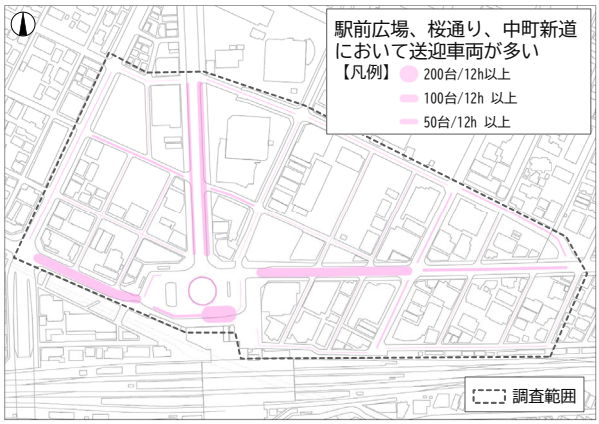
令和7年9月26日(金)、7～19時

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

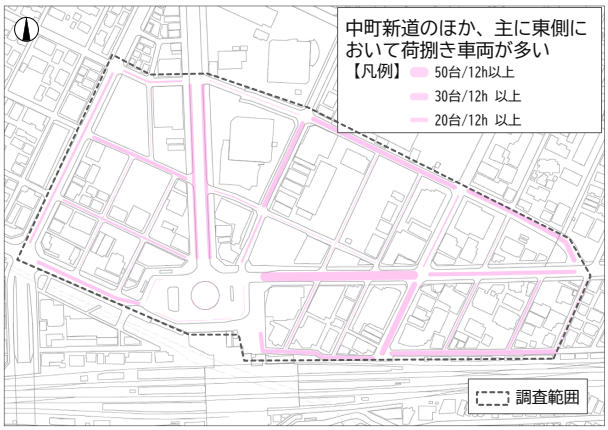


道路上に駐車する車両のほとんどが、15分未満の短時間です。

送迎目的の路上駐車分布



荷捌き目的の路上駐車分布



施策❹ 歩行者環境の向上

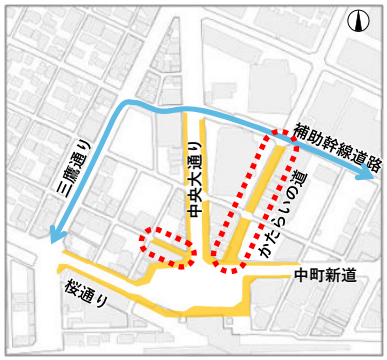
かたらいの道は、駅から文化施設などを結ぶ、地区内で最も歩行者数が多い路線です。駅前広場から補助幹線道路の区間においては、通行する車両が少なく、自動車交通に与える影響も少ないことから、歩行者専用道路への変更に向けて取り組んでいきます。かたらいの道を歩行者専用道路にすることで、歩行者中心の道路空間となり、休日には、タワーズマルシェや三鷹駅北口街づくりラボなどの地域活動の場として活用していきます。

中央大通りから三鷹通りへつながる東西道路のうち、駅前広場に最も近い道路においては、今後、中町新道から三鷹通りへの通過車両の増加やそれに伴う中央大通りの歩行者と車両の交錯も考えられることから、歩行者の安全性を考え、歩行者専用道路への変更に向けて取り組んでいきます。

中央大通りや中町新道では、街路樹であるイチョウが根上がりを起こしており、歩行者にとって通行しにくい状態が続いています。歩きやすい歩道空間を目指し、街路樹の更新などにあわせて歩道の改修を進めていきます。なお、三鷹通りでは無電柱化（事業主体：都）が予定されており、良好な景観形成への取組みも進めていきます。

アクション5 アクション6

●歩行者環境の向上の考え方



歩行者専用道路に向けて取り組む路線



地域活動の場としての活用状況
（かたらいの道）



根上がりの状況
（中央大通り）

施策❺ 歩行者の通行を意識した自転車利用環境の向上

公共自転車駐車場は、歩行者の安全性を重視した配置に努めます。

自転車等総合計画に定める整備目標台数を確保しつつ、中町第１・第２自転車駐車場を自転車駐車場以外の用途への活用も視野に入れ、開発事業の規模や位置によっては、まちづくり条例の協議を通じて公益的施設としての自転車駐車場の設置・運営を求めます。

補助幹線道路やかたらいの道など、自転車走行空間の整備は進んでいるものの、自転車が関与する事故が多いことを踏まえ、事故防止につながる取組みを進めていきます。なお、駅前広場などを中心に、交通管理者と連携して、自転車の押し歩きについても推奨していきます。

アクション7 アクション8



中町第1･第2自転車駐車場



かたらいの道の自転車走行空間

取組方針❸

通過する空間から人が佇み交流する空間への転換

駅前広場にある現状の課題を解消したうえで、「通過する空間」から歩行者を中心に据えたゆとりある「人が佇み、交流する駅まち空間」を目指します。その実現には駅前広場を拡張することも考えていくことが必要です。

施策❻ ゆとりある空間の創出

駅前広場には、世界連邦平和像や独歩の碑があり、玉川上水が隣接しています。これらの地域資源を活かし、立ち止まって過ごせる居心地の良い空間とするためには、駅前広場の広さや使い方を見直す必要があります。見直しにあたっては、駅前広場の機能を拡張していくことが考えられ、その際、三鷹駅北口においては、滞留機能を重視した空間づくりを目指します。

なお、駅前広場の拡張にあたっては、歩行者専用道路化を予定しているかたらいの道や市有地への広がり、周辺の土地利用などを踏まえると、東側エリアに優位性があると考えられます。

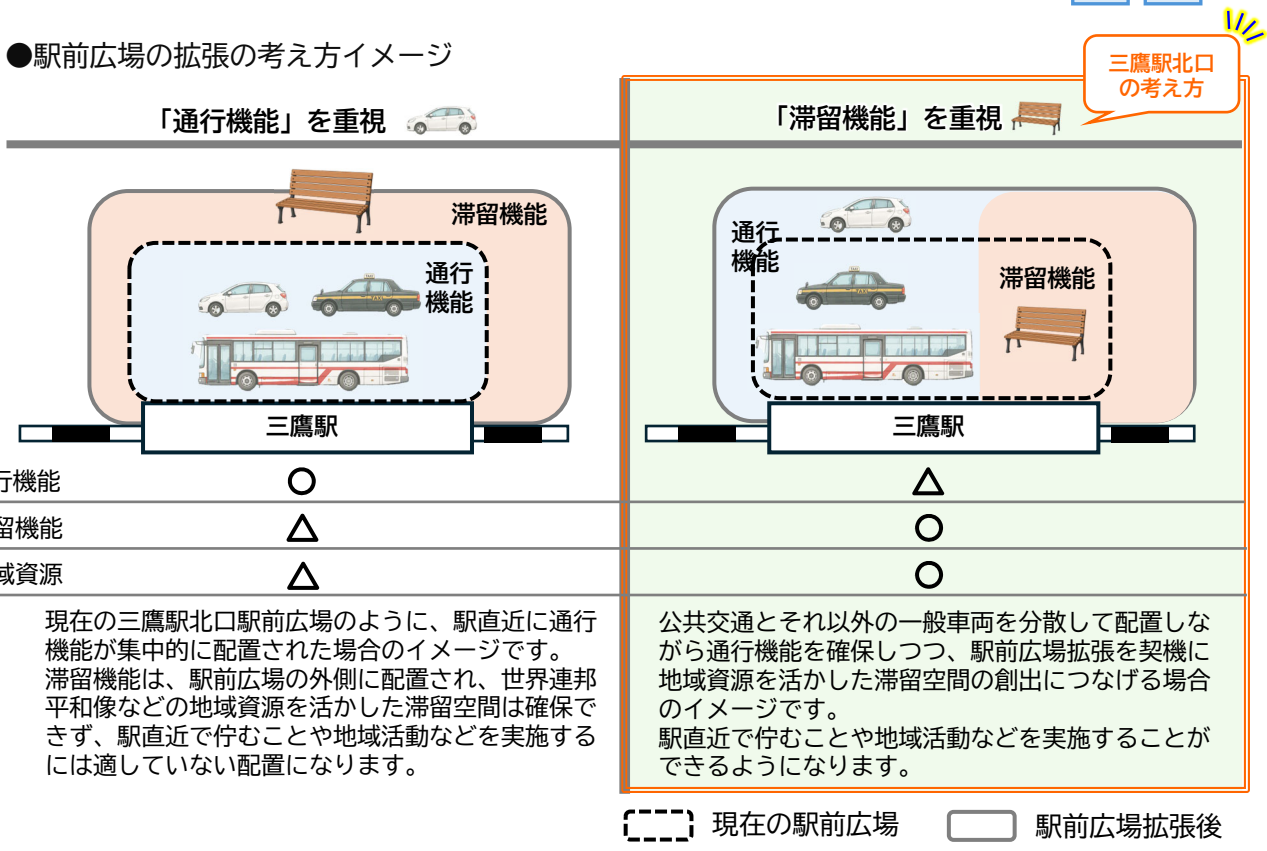
桜通りは、補助幹線道路の整備や駅前広場の改修を契機に地域公共交通と歩行者を優先します。また、玉川上水側の歩道幅員を拡幅し、玉川上水との一体整備とあわせて滞留できる空間づくりを目指します。

中央大通りは、三鷹駅から北に伸びる広幅員道路であり、「三鷹駅北口のシンボルロード」です。沿道には、住む人や働く人などの日常を支える店舗が立ち並んでいます。また、商店街のにぎわいを創出するため、歩道を使ったオープンテラスを展開しており、歩行者利便増進道路（以下「ほこみち」という。）制度の導入も視野に、滞留できる空間づくりに向けて取り組んでいます。なお、沿道の土地利用に関連して駐車対策に進展が見られる場合には、一般車両の通行制限が考えられ、その影響を検証し、幅員構成の見直しを含めたゆとりある空間づくりに取り組んでいきます。

中町新道は、三鷹駅から東方向へ伸びる幹線道路です。現在、荷さばきや送迎を目的とした路上駐車が見受けられます。限られた道路空間のなかで、駐車対策の進捗状況を踏まえ、幅員構成の見直しも含めて検討します。

アクション9 アクション10

●駅前広場の拡張の考え方イメージ



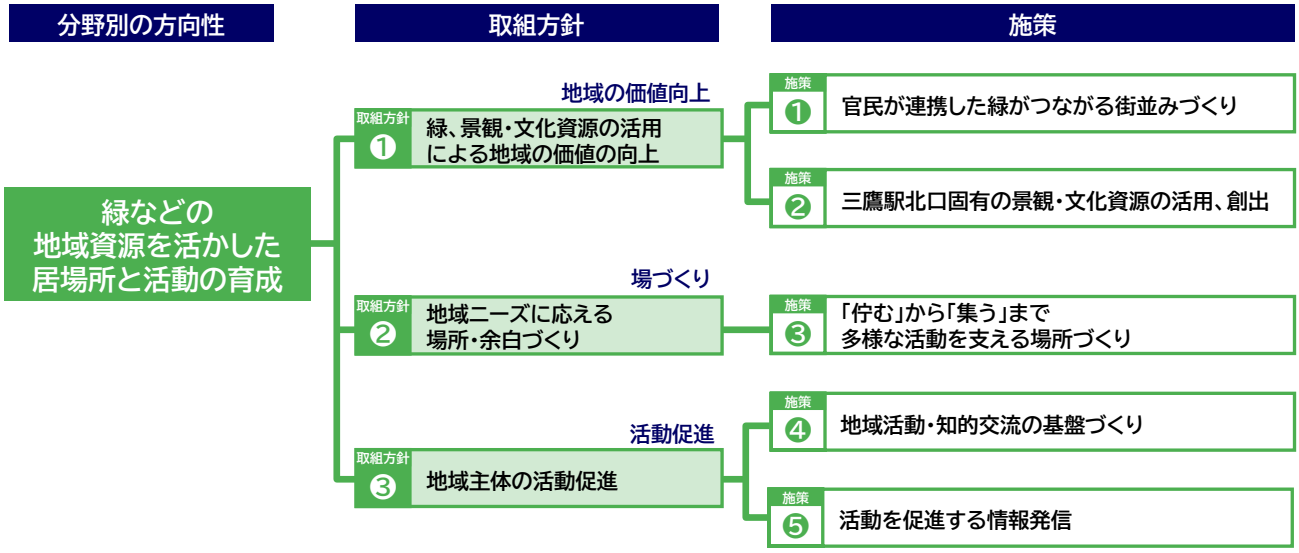
	「通行機能」を重視	「滞留機能」を重視
通行機能	○	△
滞留機能	△	○
地域資源	△	○

現在の三鷹駅北口駅前広場のように、駅直近に通行機能が集中的に配置された場合のイメージです。
滞留機能は、駅前広場の外側に配置され、世界連邦平和像などの地域資源を活かした滞留空間は確保できず、駅直近で佇むことや地域活動などを実施するには適していない配置になります。

公共交通とそれ以外の一般車両を分散して配置しながら通行機能を確保しつつ、駅前広場拡張を契機に地域資源を活かした滞留空間の創出につなげる場合のイメージです。
駅直近で佇むことや地域活動などを実施することができるようになります。

※イラストは、生成AIにより作成しています

地域資源の方向性



取組方針❶

緑、景観・文化資源の活用による地域の価値の向上

街の中にある緑は、市民や来街者の心を癒し、安らぎを与えてくれます。季節を感じる都市景観は、三鷹駅北口周辺の魅力の一つである緑豊かなイメージを高めるとともに、潤いとにぎわいのある成熟した都市の形成に欠かせない要素です。加えて、生態系の保全や防災・減災（雨水流出抑制）、環境改善（暑熱対策等）、地域の活性化や歴史の継承にも大きく寄与しています。

三鷹駅北口周辺には、ケヤキやコナラなど雑木林の面影が残っています。このような豊かな緑や水、世界連邦平和像、独歩の碑などの景観・文化資源を活用し、官民が連携しながら、地域の価値を向上していきます。

施策❶ 官民が連携した緑がつながる街並みづくり

三鷹駅北口周辺の街路樹などについて、適切な維持管理や更新等を通じて、現在の緑空間を維持します。また、まちづくり条例や緑化に関する指導要綱に基づく協議を通じて、民有地の緑を創出し、連続性のある街並みづくりを目指します。特に、駅前広場、桜通りと玉川上水、かたらいの道においては、緑あふれる街の玄関口として、沿道の民有地と連携し、在来種を中心とした中高木によって緑陰の形成を目指します。また、建物の壁面緑化や屋上緑化等を組み合わせることも考えられます。

さらに、地域住民等の連携により、緑が持つ多様な機能を活用し、地域の価値を高めていくことが必要です。地域住民等が身近な緑を幼木から育て、常に変化していくことを楽しむことが、日常生活の豊かさや回遊や滞留の快適性をもたらすことにもつながります。

》アクション1 アクション2 アクション3 アクション4



民有地の樹木や街路樹等の沿道の緑

施策❷ 三鷹駅北口固有の景観・文化資源の活用、創出

玉川上水は、駅前広場と三鷹通りとの中間付近に滞留空間が整備されており、高木の緑陰により佇みやすくなっています。桜通りの歩道幅員の拡幅にあわせて玉川上水との一体化を図ることにより、回遊性が向上するとともに魅力的な空間としてつながり、三鷹市への広がりも感じられるようになります。一方で、玉川上水には既存樹木があるため、一体整備を進める際には配慮が必要です。

駅前広場内には文化資源である世界連邦平和像や独歩の碑があります。また、横河電機グラウンドでは、スポーツを中心に多世代が活動しています。さらに、駅周辺には、武蔵野芸能劇場など地域活動を支える地域施設があります。これらの地域資源を活用しながら、自然や文化が感じられる駅まち空間や活動につなげていきます。

具体的には、世界連邦平和像や独歩の碑を身近に感じられる空間の再配分や、夜間でも地域資源を楽しめるような夜間照明の導入により景観や防犯などの向上にもつなげます。また、南北をつなぐ玉川人道地下道では、壁面を活用し、地域の情報発信の場としても活用していきます。

アクション1 アクション2 アクション3 アクション4



駅前広場（西側歩道）



玉川上水緑道広場



玉川上水



世界連邦平和像



独歩の碑



玉川人道地下道

取組方針❷

地域ニーズに応える場所･余白づくり

三鷹駅北口周辺では、平日には主に働く人が、休日にはそれぞれの時間を過ごす人々が行き来し、平日と休日では街の使い方や姿が異なります。また、街の使い方や地域ニーズの種類は、時代の変化にあわせ、増えていく可能性があります。

地域特性を踏まえつつ、多様な街の使い方やニーズに応えるため、街なかに大小の空間を創出し活用していくことが解決手段の一つになると考えられます。例えば、道路空間においては「通路」と「広場」という２つの機能を併せ持つことで、通過する空間から佇むこともできる居場所になります。待ち合わせ場所や時間を楽しむニーズにも応えることができます。

施策❸ 「佇む」から「集う」まで多様な活動を支える場所づくり

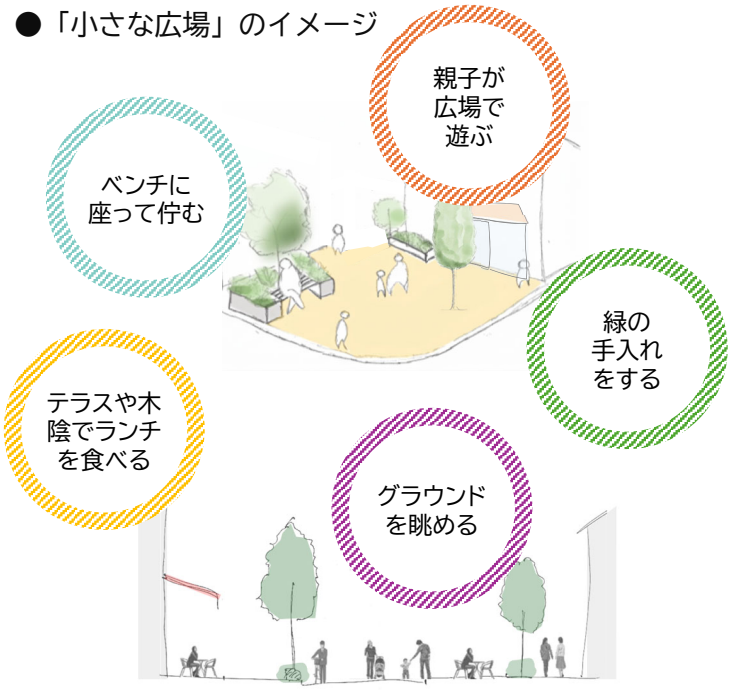
地域には、ベンチで落ち着くといった「一人で佇める場所」からイベント等を含め「多世代が交流・活動できる場所」に至るまで、幅広いニーズがあります。これらの地域ニーズに応える場所や余白づくりが求められています。

その候補地として、かたらいの道沿道地、自転車駐車場（市有地）などが考えられます。また、開発事業に伴い設置された公園や公開空地、道路空間の余白を活用し、人々が滞留できる「小さな広場」を整備することなども有効です。こういった場所が、緑や休憩施設等を備え、街の様々な所に点在すると、暮らしに寄り添う最も身近なパブリックスペースになります。

また、これらの場所は、やってみたいを実現する「場」になったり、緑の手入れなどの愛着が生まれる日常的な「活動」につながり、人々が街に関わるきっかけ（関わりしろ）になります。

アクション5 アクション6 アクション7

●「小さな広場」のイメージ





かたらいの道の沿道地

取組方針❸

地域主体の活動促進

地域住民、事業者、企業、団体などの多くの主体が連携すると、多様な地域活動につながります。その活動組織を支える仕組みを構築するとともに、活動するうえでのルールづくり、情報発信、三鷹市との連携についても進めていきます。

施策❹ 地域活動・知的交流の基盤づくり

活動する組織を認定し、活動を支援する仕組みを構築します。心地よい都市空間には、通りや建物だけでなく、その場所を使う人々の多様な活動が必要です。これまでも道路や公開空地などパブリックスペースを利活用した社会実験を展開しています。また、市民等による自発的・自立的なエリアマネジメント活動が繰り返し実施されることにより、活発な地域活動・知的交流の基盤づくりにつながります。

地区内のパブリックスペース、小さな広場、緑地等を対象とした、地域主体でのマネジメント等の活動を支援します。清掃、植栽管理、見守りなどの日常管理に加え、広場・道路空間、その他の市民活動のための施設を活用した取組みを継続的に実施できる仕組みを整え、住む人、働く人、来街者のコミュニティ形成やウェルビーイング向上を後押しします。

三鷹駅北口街づくりラボ等の活動を基盤に、三鷹駅周辺で働く人、企業、団体等の交流・連携を支え、地域活動や産業振興を促進する連携プラットフォームを構築します。 また、地域資源や活発な活動を可視化して地域の内外にアピールし、更なる魅力向上を図るための情報発信を実施します。

また、三鷹駅南側地域（三鷹市）と協働し、広域のにぎわい軸の形成や緑のネットワーク構築を推進します。

» アクション8 アクション9 アクション10



「三鷹駅北口街づくりラボ」の活動の様子

施策❺ 活動を促進する情報発信

地域活動やイベント、担い手の取り組み、地域の魅力などを、分かりやすく継続的に発信します。情報発信を通じて、地域で行われている活動を可視化し、市民や来街者が街に関心を持ち、参加・協力するきっかけを生み出します。

» アクション11

コラム　三鷹駅北口街づくりラボの活動

三鷹駅北口街づくりラボ(三鷹ラボ)とは？

三鷹駅北口街づくりラボ(通称:三鷹ラボ)は、三鷹駅北口らしいパブリックスペースの使い方を共有し、三鷹駅北口周辺地域の魅力を一層高めるにぎわいを創出するために設立されました。公開空地や道路空間などのパブリックスペースの活用について、平成30年度の開催以降、講話や視察、ワークショップなどを通して、地域の商業者や企業等の方々とともに学び、実践する活動を積み重ねています。

令和7～8年度のラボ活動

新型コロナウイルス感染症の蔓延等による活動の一時休止を経て、令和7年9月、三鷹ラボが6年ぶりに再開しました。令和7年度からは、より多様な企業や団体などが集まり、様々な視点や価値観のもとで、対話と交流によるアイデア・イノベーション創出のプラットフォームになることを目指して活動しています。

令和7年9月に行われた第1回では、三鷹駅北口の未来の姿についてのワークショップを行いました。参加者からは、「様々な立場の方々が集まって街づくりについて議論することはすばらしい。」「地域の魅力を改めて知り直すきっかけになった。」「今後の長期的な取組みや展開を楽しみにしている。」などの感想をいただきました。

●三鷹ラボが目指すこと



令和7年11月に第2回、令和8年3月に第3回三鷹ラボを開催しました。

第2回では、ワークショップを通して、にぎわいをつくるための地域の価値・資源を発掘し、第3回では、住む人・働く人の街への「関わりしろ」をつくる実践について議論を行いました。議論を通して、三鷹ラボと市が主体となり、かたらいの道を使った実践活動(イベント開催)を行う方針が決定しました。

令和8年度も、三鷹ラボの活動を重ねてきました。イベントの開催に向けて、①企画チーム、②運営チーム、③広報チームに分かれ、それぞれのできることや、やりたいことを持ち寄り、準備を進めています。





街に風景を生み出す実践

令和7～8年度の活動の集大成として、「ENJOY OPEN STREETs 武蔵野 2026　～みんなでまちをかんがえてみよう～」を開催予定です。

かたらいの道を舞台に、段ボールで理想の街をつくるワークショップ、路面でのお絵描き、チェア・ベンチ、テーブルの設置等の企画を進めています。普段は車が通行する空間に大人と子どもが集まり、遊んだり佇んだり、誰もが思い思いに過ごせる場所をつくることを目指します。

今後も三鷹ラボでは、街に関わる多様な人が、それぞれのできること、やりたいことを持ち寄ることで、「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」を実現できるよう活動を継続していきます。

3 将来イメージ

目指す街の姿の実現に向けて、土地利用、交通環境、地域資源の各分野における施策を連携的に展開することで、三鷹駅北口周辺が段階的に変化し、各々が、もっと〝過ごしたくなる街〟になることを目指します。

●三鷹駅北口周辺の将来のアクティビティイメージ

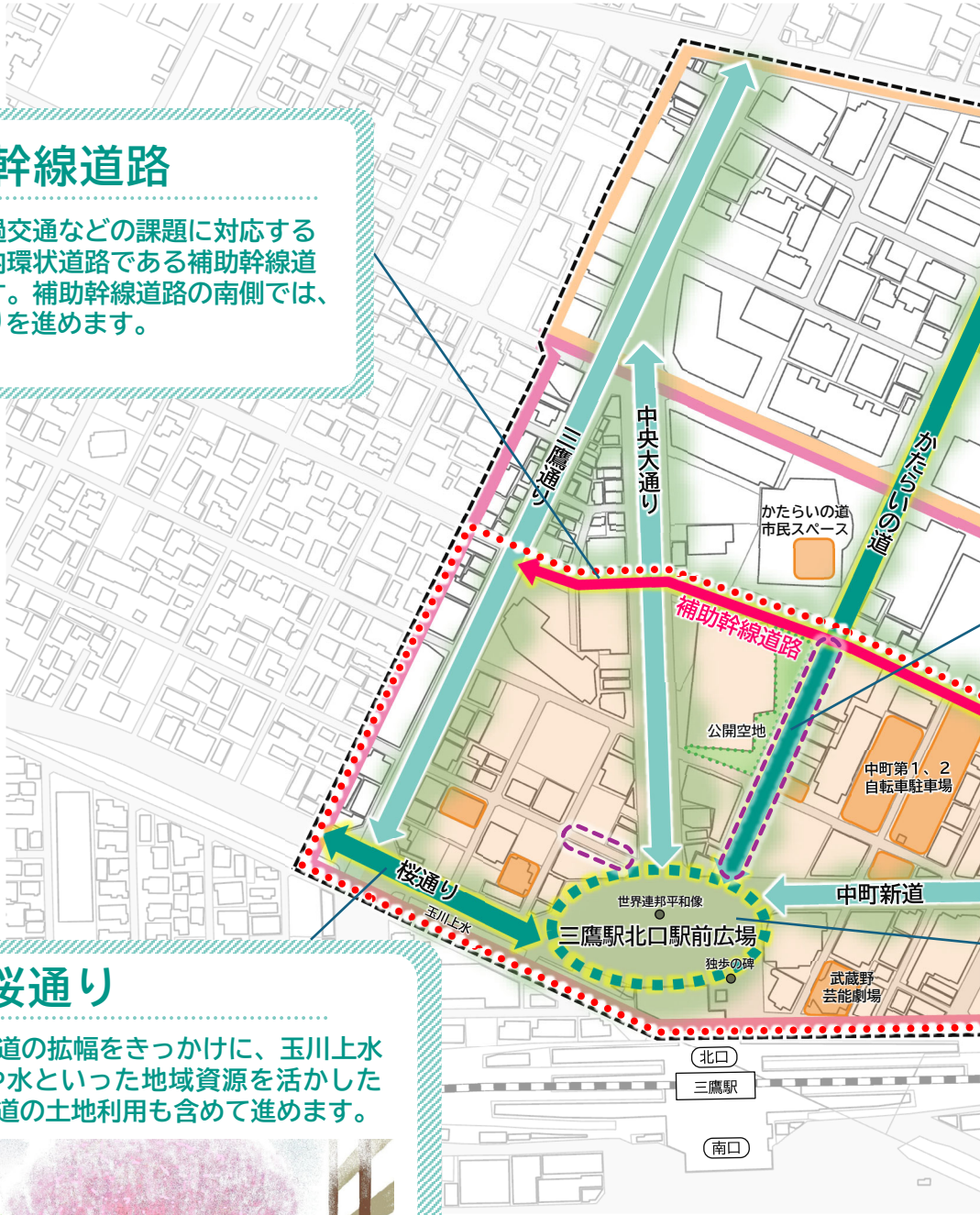


※あくまでイメージであり、実際と異なる場合があります
※イラストは、生成AIにより作成しています

●主な路線のイメージ

補助幹線道路

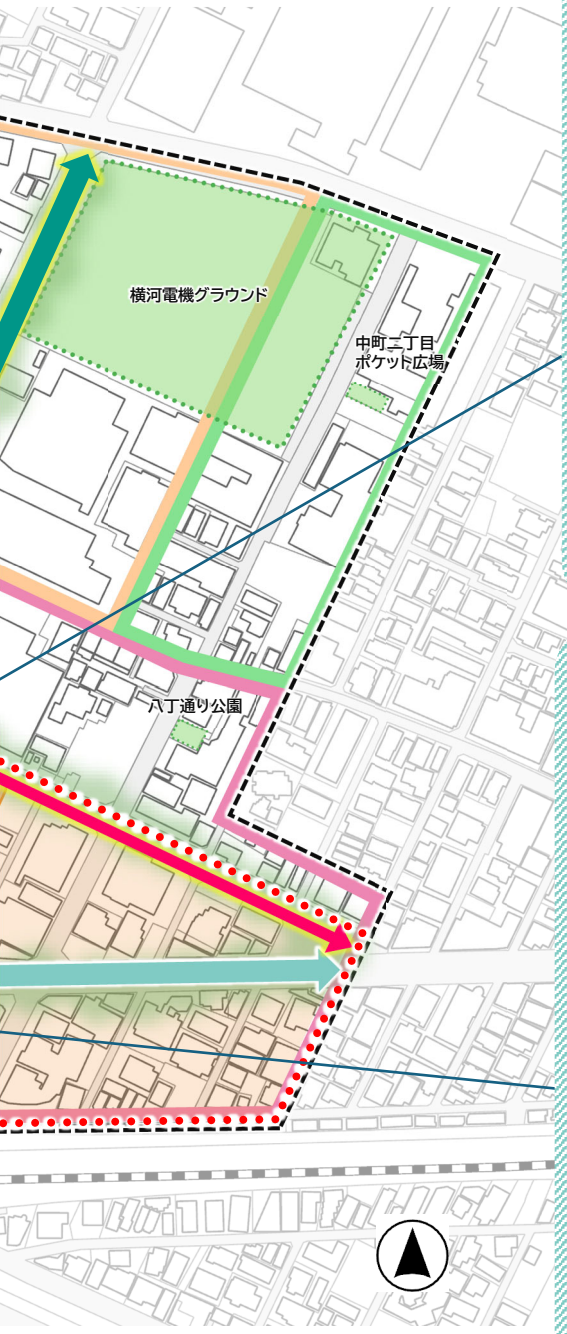
駅前広場の混雑と通過交通などの課題に対応するため、駅周辺の地区内環状道路である補助幹線道路の整備を推進します。補助幹線道路の南側では、歩行者中心の街づくりを進めます。



桜通り

道路空間の再編による歩道の拡幅をきっかけに、玉川上水との一体化を図り、緑や水といった地域資源を活かした魅力ある空間づくりを沿道の土地利用も含めて進めます。





かたらいの道

歩行者中心の街づくりのなかでも歩行者軸として、緑を含めた連続性のある沿道の空間形成やかたらいの道沿道地などの活用により活動や交流を広げます。



三鷹駅北口駅前広場

中央地域の玄関口として、安全な通行を実現し、世界連邦平和像などの地域資源を活かした滞留機能を併せ持つ質の高い空間づくりを進めます。

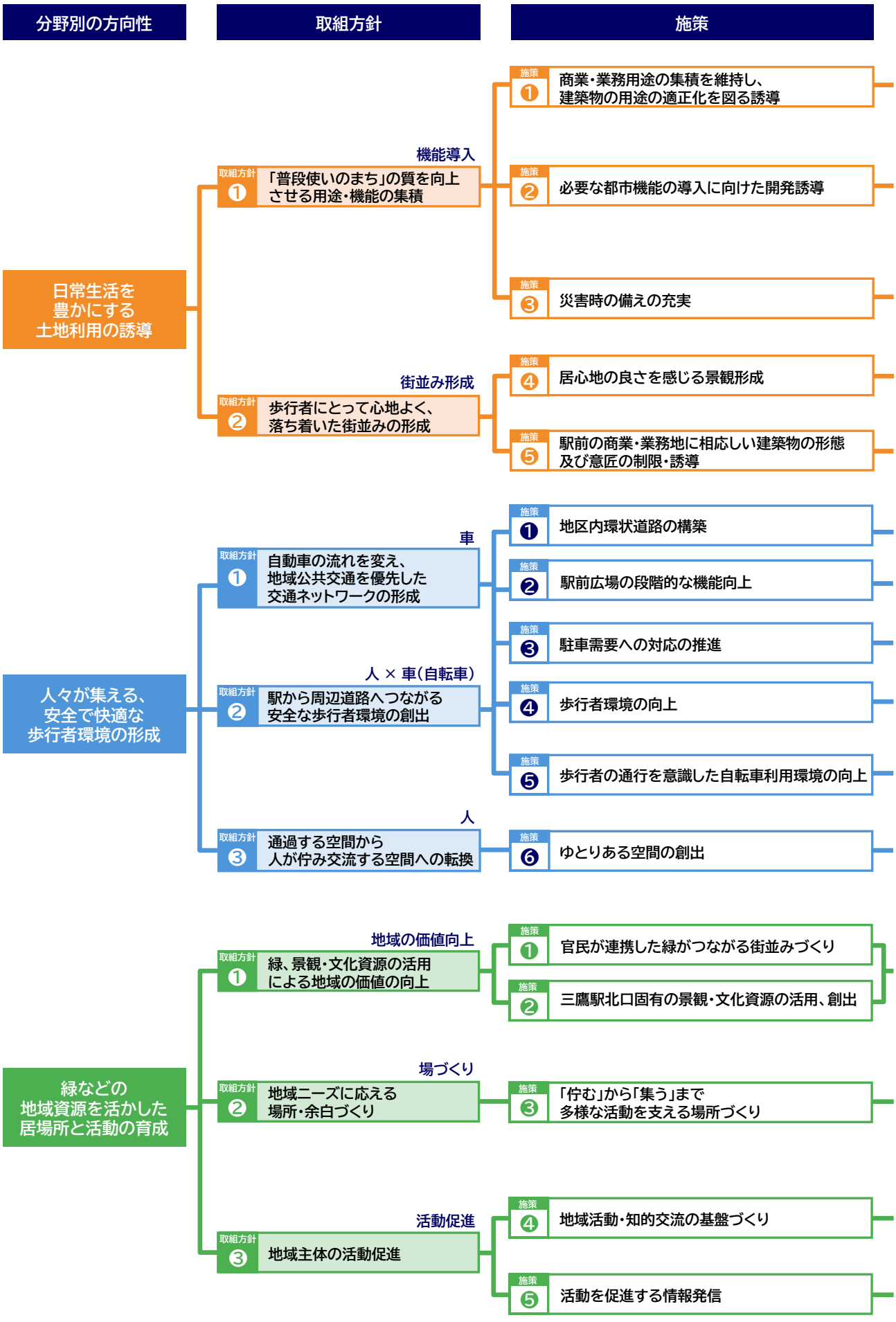


※あくまでイメージであり、実際と異なる場合があります

《凡例》			
	ビジョン対象範囲	商業・業務複合エリア	にぎわい誘導軸（特定の路線）
	歩行者中心の街づくりの区域	業務・住宅複合エリア	にぎわい誘導軸
	市有地	住宅・商業複合エリア	連続性のある緑の形成（緑のネットワーク）
	公園・公開空地等	機能更新促進ゾーン	
	歩行者専用道路（将来）		

4 施策を進めるためのアクション（事業）

体系図



【凡例】アクションの実施時期

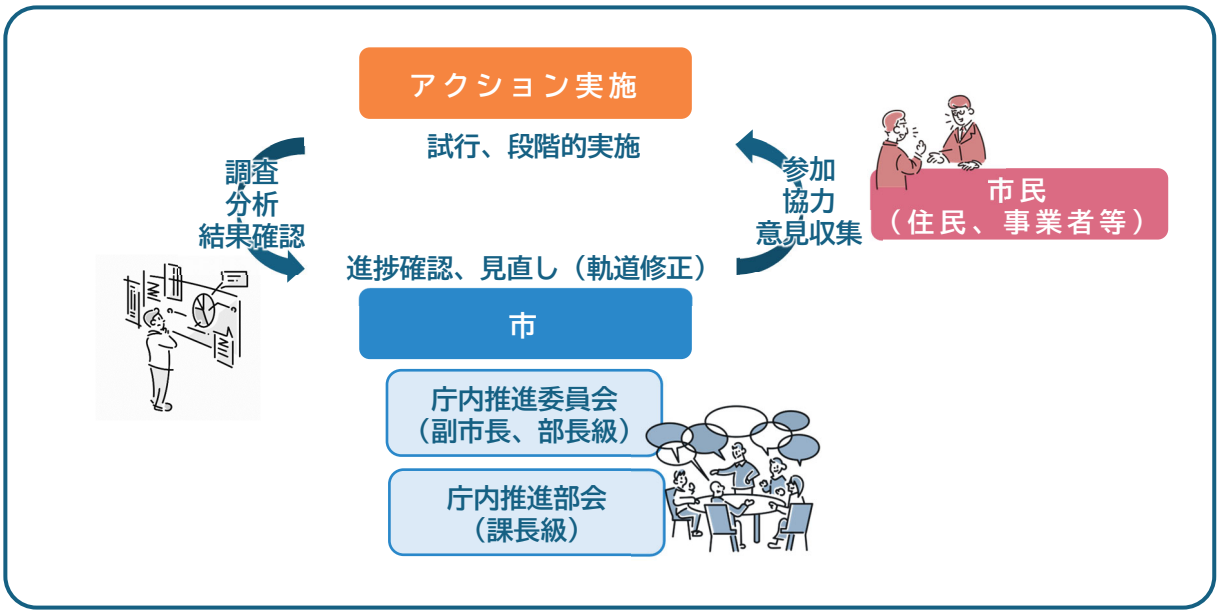
アクション	アクション概要 前期（2027～2031年度）	後期（2032～2036年度）
アクション1 まちづくり条例の運用 （用途誘導・公益的施設誘導）	まちづくり条例の運用による、建築物の用途や公益的施設の誘導	
アクション2 更なる活力と賑わいを生み出す商店会・事業者支援	地域の商店会や事業者等への総合的な支援、第四期産業振興計画の策定	
アクション3 用途集積・建物更新に関する現況課題の調査・分析	用途集積や産業特性、建物更新状況等に関する 地域住民ヒアリング等含む調査・分析の実施	
アクション4 誘導すべき都市機能等に関する地元意見交換会の実施	目指したいまちづくりや地域に誘導すべき機能等に関する 地域住民などとの意見交換会の実施及び地域住民の意向確認	
アクション5 将来像に適したまちづくり誘導手法の選定	都市機能の導入に向けた具体的なまちづくり誘導手法の比較及び選定	
アクション6 まちづくり条例の運用（防災の措置）	まちづくり条例の運用による、災害時用設備などの設置	
アクション7 建築物の耐震化促進	耐震化に向けた働きかけ、助成、アドバイザー派遣など支援の実施	
アクション8 災害時における官民連携体制の構築	災害時における駅周辺の鉄道事業者等との連携 災害時の速やかな情報発信のための設備更新等の検討	
アクション9 まちづくり条例・景観ガイドラインの運用	まちづくり条例や景観ガイドライン、地域単位のルールの運用による、 良好な景観形成や、ゆとりある良好な空間の確保に関する協議・誘導	
アクション10 誘導すべき街並みに関する地元意見交換会の実施	目指したいまちづくりや誘導すべき街並み（建築物の形態・意匠、通りのあり方等）に関する地域住民等との意見交換会の実施	
アクション11 将来像に適した形態制限手法の選定	誘導すべき街並みを実現するための具体的な形態制限手法の比較及び選定	
アクション12 リノベーションによる再生まちづくりの検討	地域住民等へのニーズ調査やリノベーションによる再生まちづくりの検討 地域の実情に即した機能更新の誘導やエリア別の機能誘導の方向性の整理	
アクション1 補助幹線道路整備の推進	三鷹通り～中央大通り：道路整備（相互通行化） 用地買収、全区間歩車分離化 補助幹線道路・中町新道：交差点改良 電柱や電線のない、緑のある道路空間	
アクション2 2ロータリー化（駅前広場の機能向上①）	駅前広場改修工事（2ロータリー（路線バス・それ以外の車両に分離））	
アクション3 平面での歩車分離構造（駅前広場の機能向上②）	社会実験等による検証（周辺道路への影響、市民意識など） 駅前広場改修工事（歩行者と車両動線の平面分離）	
アクション4 送迎等に伴う路上駐車対策	路上駐車対策の検討（路外駐車場への誘導など） 路上駐車に関する地域住民等の意向確認	
アクション5 歩行者専用道路の整備	歩行者専用道路の整備に関する意向確認、警視庁協議 （かたらいの道、中央大通りと三鷹通りを結ぶ東西道路）	
アクション6 歩きやすい歩道の整備	街路樹の更新にあわせて根上がりした歩道の改修（中央大通り、中町新道） 無電柱化の実施（三鷹通り・東京都）	
アクション7 自転車駐車場の整備及び適正な配置	自転車駐車場の整備（整備目標台数の確保） 駅周辺の歩行者の安全性を重視した配置、民設・民営の自転車駐車場の整備	
アクション8 自転車事故防止への取り組み 自転車押し歩きの推奨	自転車関与事故の防止につながる取組みの実施（自転車の押し歩き等） 交通管理者との連携、安全利用講習会やマナーアップキャンペーンなどの実施	
アクション9 駅前の滞在スポットの創出	駅前広場・・滞留空間づくり 拡張の検討 桜通り・・・歩道拡幅整備 一体的な整備に向けた協議	
アクション10 道路空間内の滞留空間づくり	オープンテラスの継続 道路空間の再配分 ほこみち指定の検討、道路指定、区域指定 も含めた検討	
アクション1 つながりのある緑空間の整備、植栽・花壇などの緑化推進	道路の整備や改修にあわせて、街路樹の新植や更新、緑空間の維持 民有地における緑化の推進、「界わい緑化推進プログラム」の活用の検討	
アクション2 玉川上水への回遊動線づくり（玉川上水と桜通りの一体整備）	玉川上水への出入口の増設 玉川上水と桜通りの一体的整備に向けた協議	
アクション3 駅周辺道路における景観向上の取組み	道路空間と防犯面の向上につながる夜間照明（景観）の創出に向けた検討 玉川人道地下道を用いた情報発信	
アクション4 景観・文化資源を活用した空間整備	世界連邦平和像や独歩の碑などを活かした設え	
アクション5 社会実験を含む市有地等の活用（かたらいの道沿道地など）	かたらいの道沿道地、中町第２自転車駐車場などの活用に向けたルールづくり 仮整備から本運用へ	
アクション6 ベンチなど滞在施設の充実	滞在施設の充実（玉川上水などの緑陰空間、世界連邦平和像や独歩の碑周辺） まちづくり条例に基づく、ベンチの整備や中間領域の創出	
アクション7 オープンテラスの展開（店舗前空間の活用、ほこみち制度）	オープンテラス事業の地域主体の活動へ向けた調整 ほこみち指定に向けた検討及び手続、路肩の柔軟な活用の検討	
アクション8 公共空間利活用ルールの整備	かたらいの道沿道地等の公共空間利活用ルールの策定 （利用団体、料金設定の明確化、受付体制整備などの制度設計ほか）	
アクション9 地域活動の認定・支援	地域活動組織の認定の仕組みづくり、支援メニューの構築、表彰 三鷹駅北口街づくりラボのプラットフォームの構築、組織体制の検討	
アクション10 駅と駅南側地域（三鷹市）との連携	JR三鷹駅、三鷹市と連携した緑のネットワーク構築、情報発信、イベントの実施	
アクション11 地域資源や地域活動の情報発信	地域資源や街づくり活動の情報発信、 補助幹線道路やかたらいの道沿道地などの通称名等の検討	

5 施策推進方法

街づくりビジョン2027で示す具体的な取組みには、早期に着手できるものから、関係者との調整や事業化に時間を要するものまで様々なものがあります。また、社会経済情勢や地域ニーズの変化、新たな技術の進展、取組みの実施結果等を踏まえ、内容や進め方を柔軟に見直しながら推進していくことが必要です。

なお、取組方針及び施策の考え方は、次期武蔵野市都市計画マスタープランの地域別まちづくりの方針に反映を図るものとします。一方で、施策を進めるためのアクションについては、庁内推進体制において定期的に進捗状況を確認するとともに、概ね５年ごとを目安に内容の検証と見直しを行います。

●施策推進イメージ



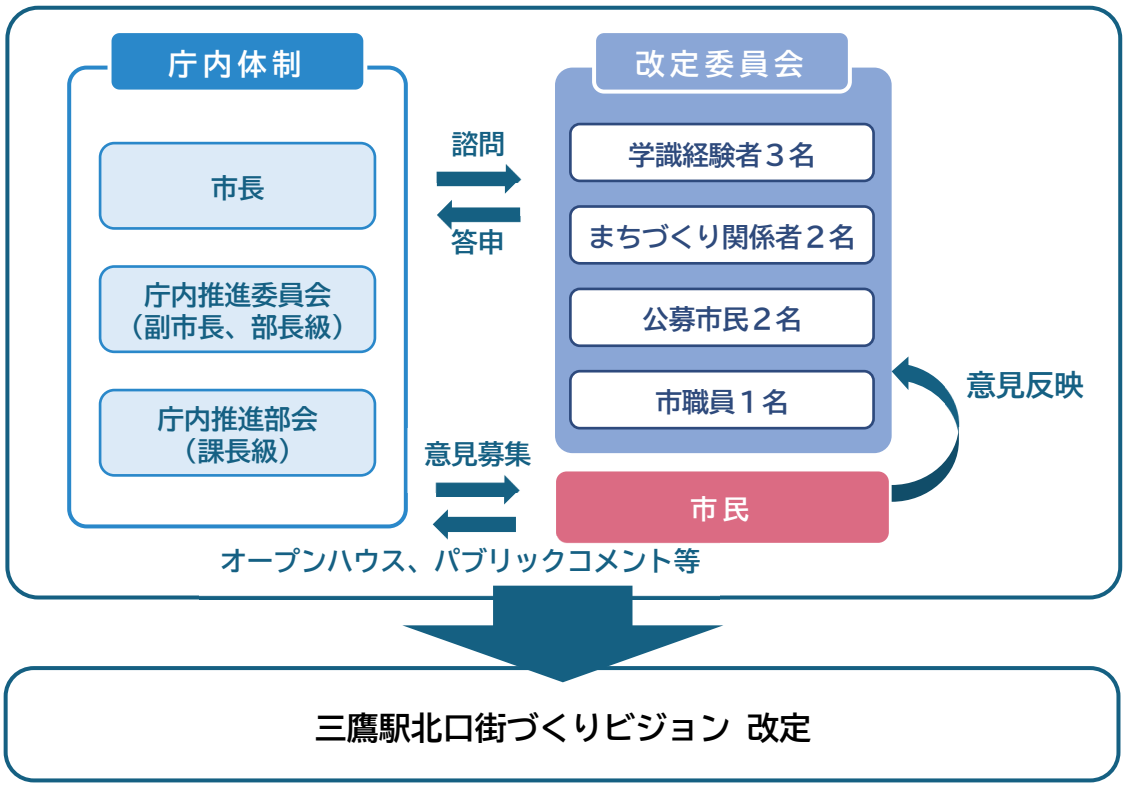
参考資料

ビジョン改定体制と手順

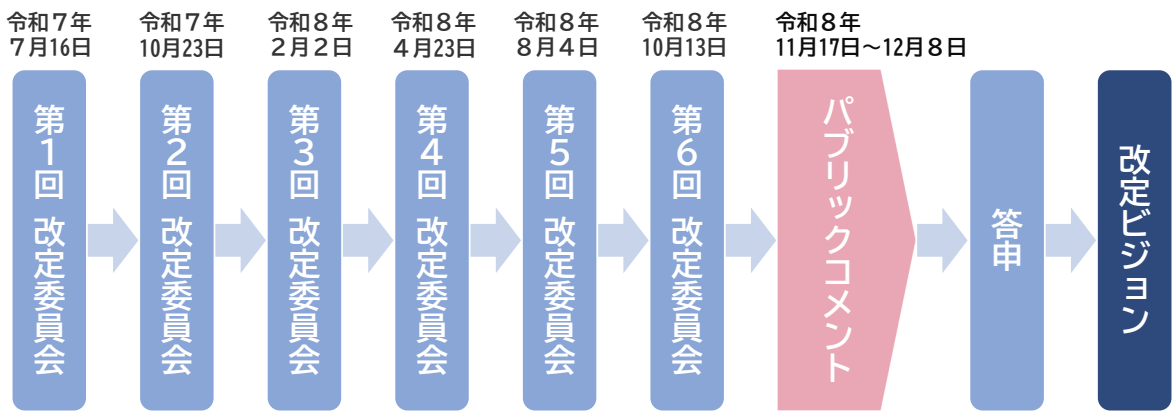
改定にあたっては、「武蔵野市三鷹駅北口街づくりビジョン改定委員会設置条例」に基づき、令和７年７月に「三鷹駅北口街づくりビジョン改定委員会」を設置し、計６回の委員会を開催しました。また、これまでオープンハウスなど様々な機会を設け、地域の方や三鷹駅北口を利用する方々からご意見を参考にして検討を進めました。

庁内においては、まちづくり推進課を事務局として、庁内推進委員会及び部会を設置し、関係部署と連携した体制のもとで検討を行いました。

三鷹駅北口街づくりビジョン改定体制



改定手順



三鷹駅北口街づくりビジョン改定委員会

三鷹駅北口街づくりビジョン改定委員会名簿

【学識経験者】

委員長	アイバ　シン 饗庭　伸	東京都立大学　都市環境学部　都市政策科学科　教授 三鷹駅北口街づくりビジョン策定アドバイザー会議　委員長 三鷹駅北口交通環境基本方針策定アドバイザー委員会　委員
副委員長	オオサワ　マサハル 大沢　昌玄	日本大学　理工学部　土木工学科　教授 武蔵野市都市計画マスタープラン2021改定委員会　委員 三鷹駅北口街づくりビジョン策定アドバイザー会議　委員 三鷹駅北口交通環境基本方針策定アドバイザー委員会　委員
委員	タグチ　トモコ 田口　友子	株式会社三菱総合研究所　インフラ・都市政策本部　主任研究員

【三鷹駅北口周辺のまちづくり関係者】

委員	ダイ　タカユキ 臺　孝之	武蔵野市中央地区商店連合会　役員 三鷹駅北口商店会　会長
委員	ヤハギ　マユミ 矢作　真由美	個人事業主（中町１丁目、八丁商和会所属） 三鷹駅北口商店会役員会　推薦

【公募市民】

委員	シミズ　カズフミ 清水　一史	中町在住市民
委員	ヒラノ　アキコ 平野　亜紀子	中町在住市民

【市職員】

委員	オオツカ　マサト 大塚　省人	都市整備部長（～令和８年３月31日）
委員	タカハシ　ヒロキ 髙橋　弘樹	都市整備部長（令和８年４月１日～）

用語解説

あ行

語 句	意 味
一般開発事業	武蔵野市まちづくり条例第40条に規定する一般開発事業
ウォーカブル	道路や沿道建築物、公園などのまちなかを、居心地良く、人中心の空間にすることで、街に出かけたくなり、歩きたくなること。世界の多くの都市が車中心から人中心の空間へと変化し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられていることなどを踏まえ、近年では国内でも「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指した取組みが進められている。
駅前広場	鉄道駅の前に設置され、鉄道と道路交通を結ぶ交通結節点としての広場であり、都市広場としての機能も持つ公共空間
駅まち空間	駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民や事業主、地権者等による主体的な取組み
オープンスペース	公園・広場・道路・農地等の建物の建っていない空間。開発事業等により生み出される歩道状空地や公開空地、広場等も含まれる。

か行

語 句	意 味
開発行為	都市計画法(昭和43年法律第100号)第４条第12項で定義される、主として建築物の建築または特定工作物の建設の用に供する目的で行なう土地の区画形質の変更をいう。
開発事業	武蔵野市まちづくり条例第33条の大規模開発事業または第40条第１項の一般開発事業となるもので、「開発行為」だけでなく大規模な建築行為や中高層建築物の建築も含まれる。
緊急輸送道路	東京都が指定する、震災時の救急救命、消火活動、物資の輸送等を円滑に行うための道路。そのうち、特に沿道の建築物の耐震化を推進する必要のある道路は特定緊急輸送道路に指定されている。特定緊急輸送道路の沿道の建築物のうち、旧耐震基準で建築され、高さ要件に該当するものは、耐震診断の実施・報告が義務づけられ、診断結果に基づき耐震化に努めるよう定められている。
景観・文化資源	地域の自然、歴史、文化や人々の営みによって形成され、地域らしさを生み出している景観、建造物、史跡などの資源のこと。
景観まちづくり協定	武蔵野市まちづくり条例に基づき、良好な景観の形成を目的とするルールを協定として締結し（２敷地以上の住民または土地所有者から可能）、市に登録できる制度
形態制限手法	良好な市街地環境の形成を目的とした、地区計画等による壁面の位置・高さ・意匠等の制限や、高度地区の見直し、駅前らしいデザインルールなどのこと。
公益的施設	教育、文化、医療、福祉、子育て支援、行政サービス、地域交流、防災その他の公益に資するサービスを継続的に提供することを主たる目的として設置される施設
公開空地	建築物の敷地内の空地又は開放空間のうち、歩道や広場状に整備され、日常一般に公開される部分
交通結節点	鉄道駅及び駅前広場やバスターミナル等、異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。近年では交通結節点において、滞留機能をあわせ持つことが求められている。

用語解説

さ行

語 句	意 味
自転車等総合計画	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）及び武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例(平成６年12月武蔵野市条例第45号)に基づき、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するために定めた行政計画
社会実験	道路や広場などの公共空間を一定期間活用し、利用者の行動やニーズ、空間の使われ方を検証する取組み。将来のまちづくりや公共空間のあり方を検討するために実施される。
生活支援施設	医療施設（病院、診療所、調剤薬局）、サービス施設（市役所窓口、郵便局、銀行の支店、旅行代理店、損保代理店、その他これらに類するもの）、日用品の販売を主たる目的とする店舗（コンビニエンスストア、その他これらに類するもの）、子育て支援施設、高齢者福祉施設、元気高齢者の交流施設などのこと。

た行

語 句	意 味
大規模開発事業	武蔵野市まちづくり条例第33条に規定する大規模開発事業のこと。
大規模土地取引	市の区域内の土地について、面積が3,000平方メートル以上の一団の土地に関する所有権、地上権若しくは賃借権又はこれらの権利の取得を目的とする権利を有する者が、当該土地に関する権利の移転又は設定（対価を得て行われる移転又は設定に限る。）を行う契約のこと。
中間領域	公有地と民有地の中間の領域を指し、歩道等の公共空間と、沿道の店舗や公開空地、歩道状空地等の民有地が一体的な開かれた空間となっていること。
通過交通	ある地域を単に通り過ぎるだけで、その地域内に目的地を持たない交通のこと。
東京都景観計画	東京都が定める、都市計画法(昭和43年法律第100号)や建築基準法(昭和25年法律第201号)に基づく諸制度、東京都屋外広告物条例(昭和24年東京都条例第100号)を活用し、都民や事業者、区市町村等と連携・協力しながら、美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示す計画のこと。
東京都における都市計画道路の整備方針	都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、東京都、特別区及び26市２町が連携・協働し、優先的に整備すべき路線を定めた計画のこと。
東京ストリートプラス	東京における都市計画道路の整備方針（令和８年３月）に位置付けられた、まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編し、ウォーカブルな都市東京を実現していく取組みのこと。新しい道路空間の使い方を都民・地域の皆様と共に考え、地域にゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す新しい道路づくりを進めていくものとされている。
特定事業	建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）第138条第１項各号、第２項各号若しくは第４項各号に掲げる工作物のうち規則で定めるものの築造又は第21条の地区まちづくり計画をもとに当該地区まちづくり計画に係る地区の区域内における良好な景観の保全若しくは形成に対する配慮が必要な行為として武蔵野市長が指定するものをいう。

用語解説

は行

語 句	意 味
パブリックスペース	公園、広場、道路、図書館、文化施設など公共施設のように、誰もが自由に利用できる場所のこと。
バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方
歩行者利便増進道路制度	歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度は、道路管理者が歩道内に「歩行者の利便増進を図る空間」を定め、テーブルやイス、イベントなど多様な道路空間の活用を可能にする制度。これにより、歩行者が安心・快適に滞在・回遊できる道路空間を計画的に整備できる。
歩道状空地	開発事業などに伴い整備される歩道状の空地のこと。
補助幹線道路	三鷹駅北口地区補助幹線道路（三鷹通りと中町新道間をつなぐ道路）のこと。駅前広場に進入する通過交通を迂回させ、沿道の土地利用の促進を図るための地区内環状道路として、平成７年度に幅員12～16mで道路区域決定している。 補助幹線道路の整備により、駅前広場での交通ふくそうなどの交通処理の改善、周辺の幹線道路における交通量の分散、接道する敷地が指定容積率まで利用できるようになることによる土地の高度利用等が可能となる。

ま行

語 句	意 味
まちづくり誘導手法	街づくりビジョンや上位計画などで示す望ましい土地利用や街並みを実現するために、建物の用途・高さ・容積率・壁面の位置などに規制を設けることや、広場や歩行者環境の整備などの公共貢献に対する容積率の緩和等のインセンティブを設けることなどによる、まちづくりの推進を図ること。
三鷹駅北口交通環境基本方針	「三鷹駅北口街づくりビジョン」で描く目指すべき街の姿「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」の実現に向けた取組みのうち、主に交通環境の視点で課題とその解決のための方針をまとめた計画のこと。
武蔵野市景観ガイドライン	「武蔵野市都市計画マスタープラン2011」の景観まちづくりの方針に基づき、景観まちづくりの考えかたや、景観誘導基準などを示したガイドラインのこと。
武蔵野市まちづくり条例	武蔵野市のまちづくりにあたっての基本的な考え方、都市計画等の決定等における市民参加の手続、開発事業等に係る手続及び基準等を定めた条例のこと。
無電柱化	電線類の地中化等の方法により、道路上の電柱や電線をなくすこと。都市防災機能の強化や安全で快適な歩行者環境の確保、良好な都市景観の創出といった効果がある。

用語解説

や行

語 句	意 味
用途地域	都市計画法に基づく地域地区の１つで、都市地域の土地利用の合理的利用を図り、市街地環境の整備、都市機能の向上を目的として、建築物の用途規制や形態制限する制度のこと。

ら行

語 句	意 味
リノベーション	建築・不動産（公共空間も含む）の遊休ストックを活用して、対象となる建築・不動産の物的環境を改修等によって改善するだけでなく、当該建築・不動産に対して新しいライフスタイルの提示、新産業や雇用の創出、コミュニティの再生、エリアへの波及効果などの新たな価値を同時に組み込むことを指す。
緑被率	一定の区域に占める緑被地の面積割合。本市では、東京都の「緑被率標 準調査マニュアル」に準拠して調査し、樹木地、草地、農地などを緑被地として、航空写真により測定している。

武蔵野市三鷹駅北口街づくりビジョン2027（案）

武蔵野市　都市整備部　まちづくり推進課

住　所　：　〒180-8777 武蔵野市緑町 ２-２-28
電　話　：　0422-60-1872　FAX　：　0422-51-9250
e-mail　：　sec-machidukuri@city.musashino.lg.jp