



三鷹駅北口 街づくりビジョン

武蔵野市

平成 29 年 5 月



「住む人、働く人が共に過ごす街」をめざして

武蔵野市長 **邑上守正**

本市では、平成 12 年に都市マスタープランを策定し、20 年先のめざすべき将来のまちづくり像を描き、市民のみなさんと市が共有するまちづくりのビジョンを「環境共生・生活文化創造都市むさしの」とし、平成 23 年には都市計画マスタープランとして改定し、様々な取り組みを進めてきました。

三鷹駅北口においては、駅前広場のバリアフリー化整備、かたらいの道の拡幅事業、自転車駐車場の整備などを進めてきました。現在は三鷹駅北口地区補助幹線道路の整備を進めており、地域の交通環境の円滑化や一層の土地利用の促進が期待されています。また、マルシェやアートイベントなど新たなにぎわい創出に向けた動きが現れ始めています。

このような三鷹駅北口における交通環境や土地利用の変化、にぎわい創出の動向をまちづくりの契機と捉え、三鷹駅北口街づくりビジョンを策定しました。街づくりビジョンの策定にあたっては、検討段階ごとに地元意見交換会を開催したほか、商店会や立地する企業などへのヒアリングや、街づくりビジョン（案）についてパブリックコメント、説明会を実施し様々なご意見をいただきながら検討を進めました。

本ビジョンでは、目指すべき街の姿を「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」とし、概ね 10 年間の方向性と取り組みを示しています。三鷹駅北口を交通結節点として交通利便性を高めるだけでなく、地域の文化、緑とゆとりある街並みや景観を創り出してきたまちづくりを継承しつつ、中央圏に住む市民とともに、周辺区市や中央線沿線の人たちが働き、学ぶために集い、時間を過ごす魅力的な街としていきます。

今後は、目指すべき街の姿の実現に向けて、街に関わる地域住民、働く人、企業、商店会、警察などとの一層の連携を図り取り組んでまいります。

本ビジョン策定にあたりまして、意見交換会や説明会へのご参加、パブリックコメントへ貴重なご意見をお寄せいただいた市民の皆様に対して、心より御礼申し上げます。

目次

I. はじめに

- ・三鷹駅北口街づくりビジョンとは … 1
- ・街づくりビジョンの対象範囲 … 1
- ・街づくりビジョンの位置づけ … 2

II. 三鷹駅北口の状況について

- ・三鷹駅北口の成り立ち … 3
- ・三鷹駅北口を取りまく状況 … 4
- ・三鷹駅北口の現状と課題 … 5
- ・三鷹駅北口の街づくりの3つの視点 … 11

III. 街づくりの基本的な方向性

- ・街づくりの方向性と考え方 … 12
- ・目指すべき街の姿 … 17

IV. 街づくりの取り組み

- ・交通環境 … 18
- ・土地利用 … 21
- ・緑・にぎわい … 24
- ・施策体系図 … 26
- ・街づくりのイメージ図 … 28

V. 実現に向けて

- ・実現に向けて … 30

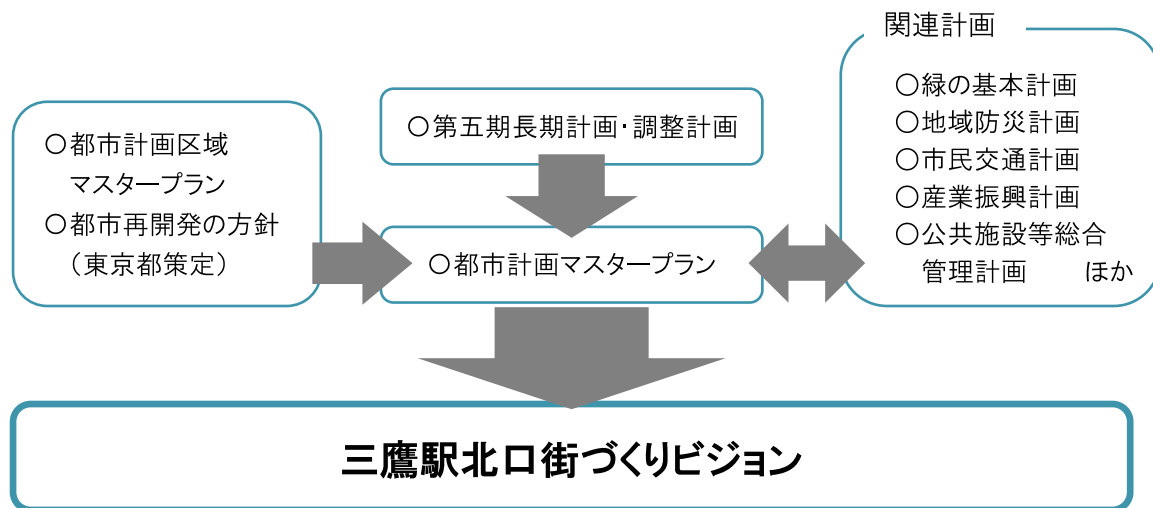
VI. 参考・資料

- ・策定体制と手順 … 31

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、三鷹駅北口を対象範囲とした計画です。

●街づくりビジョンの位置づけ



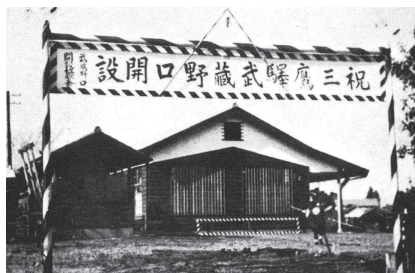
※三鷹の「三鷹駅北口街づくりビジョン」のほか、吉祥寺では「吉祥寺グランドデザイン」「進化するまちNEXT-吉祥寺プロジェクト」、武蔵境では「中心市街地活性化基本計画」「武蔵境周辺整備地区～うるおい・ふれあい・にぎわい～」を駅ごとの構想や計画として策定し、市内3駅のまちづくりを進めています。

Ⅱ. 三鷹駅北口の状況について

三鷹駅北口の成り立ち

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）が渋谷から移転してきました。昭和13年4月頃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、北口周辺は軍需産業の街となり、現在まで一定の産業集積を残しています。昭和16年1月に三鷹駅武蔵野口（現在の北口）が開設し、昭和24年に三鷹駅北口駅前広場と中央大通り、昭和37年3月に中町新道、平成3年3月に桜通りを整備しました。

また、市の世界連邦都市宣言10周年を記念し、昭和44年11月に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月に芸能劇場、10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。



三鷹駅北口の開設時の様子(S16)



世界連邦平和像建立(S44)

平成に入ってから、中央市政センターの設置やムーブスの運行など、生活サービスの向上を図り、平成24年3月に駅前広場のバリアフリー*暫定整備を行いました。平成22年3月に梅林などの土地に総合設計制度*を活用した超高層マンションが建設され、宅地開発等に関する指導要綱*に基づく協議と事業者の協力により、敷地内に大規模自転車駐車場や、かたらいの道の歩道から広がる公開空地*が整備されました。

●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	三鷹駅開設（南口） 横河電機製作所転入	平成3年	中央市政センター設置
昭和13年	中島飛行機 武蔵野製作所開業	平成7年	補助幹線道路区域決定
昭和16年	三鷹駅武蔵野口（北口）開設		中央図書館移転開館
	用途地域の都市計画決定	平成14年	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19年	ムーブス三鷹駅北西循環運行開始
昭和44年	世界連邦平和像建立		ムーブス三鷹・吉祥寺循環運行開始
昭和59年	芸能劇場完成	平成24年	ムーブス境・三鷹循環運行開始
	市民文化会館完成		駅前広場バリアフリー暫定整備
昭和61年	玉川上水清流復活	平成26年	高度地区（絶対高さ制限導入）の都市計画変更
		平成28年	かたらいの道拡幅整備

*バリアフリー : 高齢者や障害者にとって、生活上妨げになる障壁(バリア)がなく、高齢者や障害者が暮らしやすい生活空間のあり方。具体的には、街や住まい(交通施設や公共の建築物や道路、個人の住宅など)において、高齢者や身体障害者などの利用に配慮した設計・整備を行うこと。

*総合設計制度 : 建築基準法に定める制度。敷地内に一定以上の歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地(公開空地)を設けるなど、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、容積率制限や斜線制限、絶対高さ制限を緩和するもの。

*宅地開発等に関する指導要綱 : 昭和46年より施行。武蔵野市における開発行為及び中高層建築物の建築に対する指導の基準を定めていたが、平成20年に基準などを見直し、都市計画やまちづくりにおける住民参加のしくみと、開発事業等の調整のしくみを定めたまちづくり条例を制定した。

*公開空地 : 広義に、建築敷地内で不特定の者に公開される通路、広場などのオープンスペースのこと。また、建築基準法上の総合設計において、計画する建築物の敷地内の空地のうち、日常一般に開放され、歩行者が自由に通行又は利用することができる部分のこと。

三鷹駅北口を取りまく状況

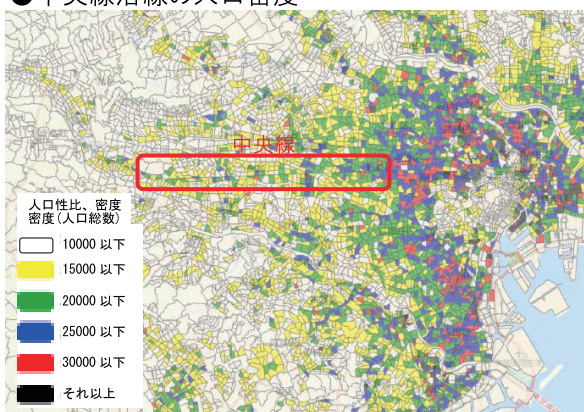
中央線沿線(中野～立川)の状況

中央線沿線は都心への交通利便性が高いことなどから、比較的人口密度が高く、将来人口推計によると人口減少期に移行した日本社会にあって、沿線市の将来人口はわずかな減少と推計されています。

沿線の開発動向を見ると、住宅需要が非常に高く、鉄道の高架化や国有地の払い下げなどを契機として、市街地再開発事業や土地区画整理事業、共同ビル化などの事業手法により、中野駅、東小金井駅、武蔵小金井駅、国分寺駅、立川駅などで事業が進められており、駅前商業店舗の更新と合わせて大型マンション開発が進んでいます。

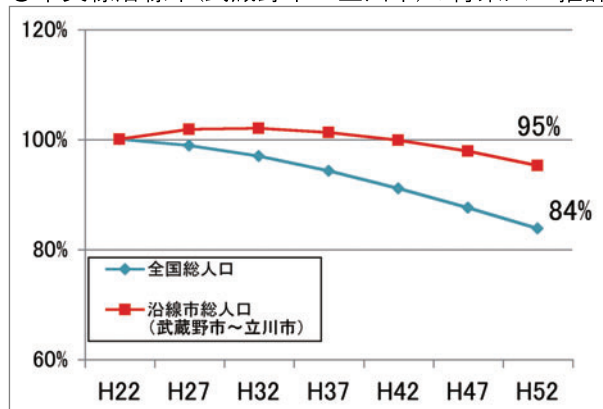
また、沿線や多摩地域の業務・商業地では、市街地の開発と連動し、公開空地や道路空間などのパブリックスペース*を利用した住民・事業主・地権者などによる自主的な取り組みとして、街並み景観の誘導、地域美化やイベント開催などの地域プロモーションの展開といったエリアマネジメントの導入が検討され始めています。

●中央線沿線の人口密度



(H22 国勢調査地図で見る統計(総務省)の資料に加筆)

●中央線沿線市(武蔵野市～立川市)の将来人口推計

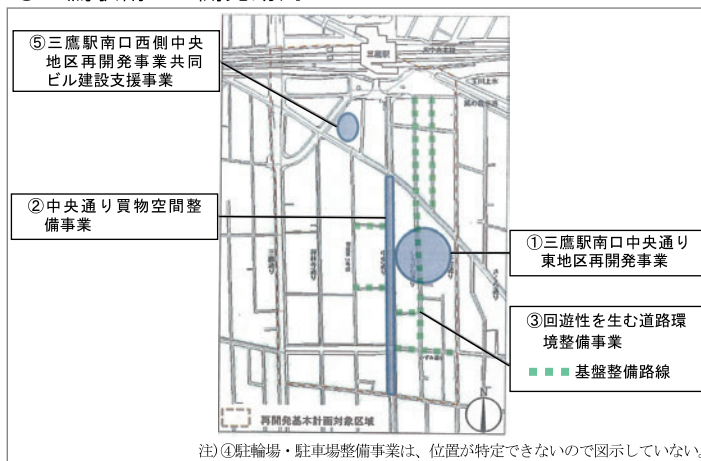


(国立社会保障・人口問題研究所のデータを元に作成)

三鷹駅南口の状況

三鷹駅南口の動向を見ると、平成 18 年 3 月に、駅前広場を東側へ 4,000 m²拡張し、8,000 m²のロータリーを整備するとともに、地上部分を覆う形でペDESTリアンデッキ*を整備し、二層化した駅前広場が完成しました。現在は、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業に向けた取り組みや、西側中央地区の民間主体による再開発事業などが進んでいます。

●三鷹駅南口の開発動向



(三鷹駅前地区再開発基本計画 2022(三鷹市)に加筆)

*パブリックスペース：道路、公園、広場、公開空地といった一般的に開放されている公共性の高い空間。

*ペDESTリアンデッキ：自動車が通行できる道路と立体的に分離した歩行者専用の通路や広場。駅前広場をまたいで駅と建物をつないだり、建物同士を 2 階レベルで結んだりするのに用いられる。

三鷹駅北口の現状と課題

三鷹駅北口の現状と課題について、都市計画マスタープランで示す生活像である「住まう・働く」「動く」「憩う、遊ぶ、学ぶ、集う・育てる、歳を重ねる」から示します。

「住まう・働く」について

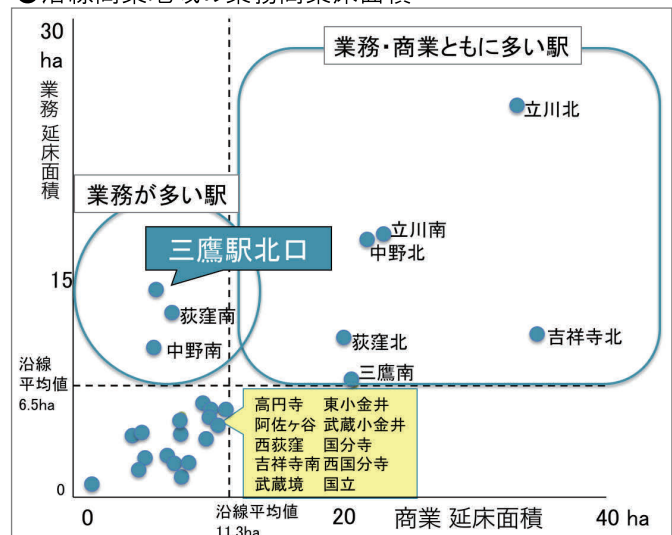
街の利用者属性

三鷹駅北口は、戦前から集積した軍需産業の名残があり横河電機やN T T 武蔵野研究開発センタなど大規模な研究施設が立地するほか、警察署や簡易裁判所、検察庁、税務署など官公署の立地、近年になって外食産業の本社やアニメ制作スタジオなどの転入により、駅周辺の事業所へ 15,000 人以上の従業者が通勤し、中央線沿線でも立川駅や中野駅北口に次ぐ業務集積地となっています。鉄道乗降客のうち、定期利用者の割合が多く、住む人、働く人が日常生活の中で繰り返し利用している街となっています。

駅乗降客数が多く一定の業務集積が進んでいることに比べ、商業集積は小さくなっています。

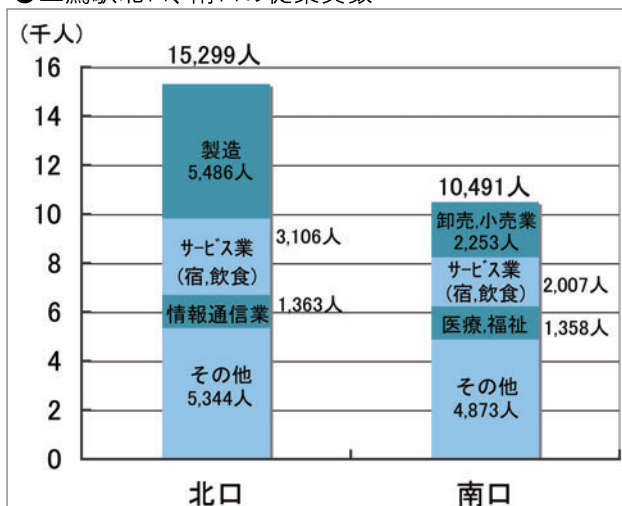
また、通勤する人の多い業務集積地であることから、平日に災害が発生した場合には帰宅困難者が多く発生することが懸念されます。

●沿線商業地域の業務商業床面積



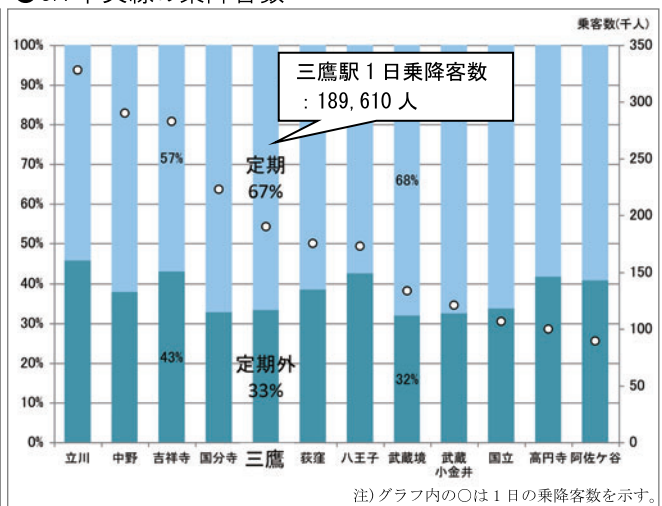
(H24 土地利用現況調査のデータを元に作成)

●三鷹駅北口、南口の従業員数



(H24 経済センサスのデータを元に作成)

●JR 中央線の乗降客数



(H27 JR 東日本 HP のデータを元に作成)

■高い住宅需要により進むマンション開発

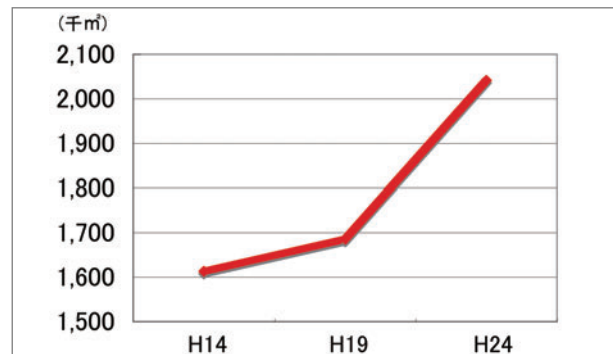
三鷹駅北口では、業務、商業が集積する地域の後背地に広がる良好な低層住宅地とともに、交通の利便性の高さや緑豊かで落ち着いた雰囲気などが、住みたい街として評価されています。また、高い住宅需要を背景として、土地の相続や企業移転などにより売却される際にマンション開発につながる傾向があります。

●関東 住みたい街ランキング



(H28 SUUMO HP 資料のデータを元に作成)

●沿線商業地域の住宅床面積推移(中野～国立駅間)



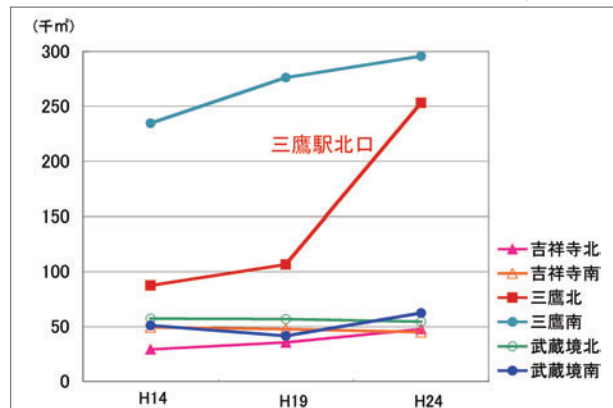
(H14・19・24 建物現況調査のデータを元に作成)

●首都圏住んでみたい街

2014年(回答4,777人)			
順位	前年比	選択数(人)	選択率(%)
1	吉祥寺 (→)	301	6.3
2	自由が丘 (→)	211	4.4
3	横浜 (→)	121	2.5
4	恵比寿 (↑)	102	2.1
5	広尾 (→)	112	2.3
...	...	...	...
17	豊洲 (↓)	65	1.4
18	三鷹 (↑)	55	1.2
19	武蔵小杉 (↓)	52	1.1
20	中野 (↓)	50	1.0

(H26 メジャー7 HP 資料のデータを元に作成)

●武蔵野市3駅の商業地域内の住宅床面積推移



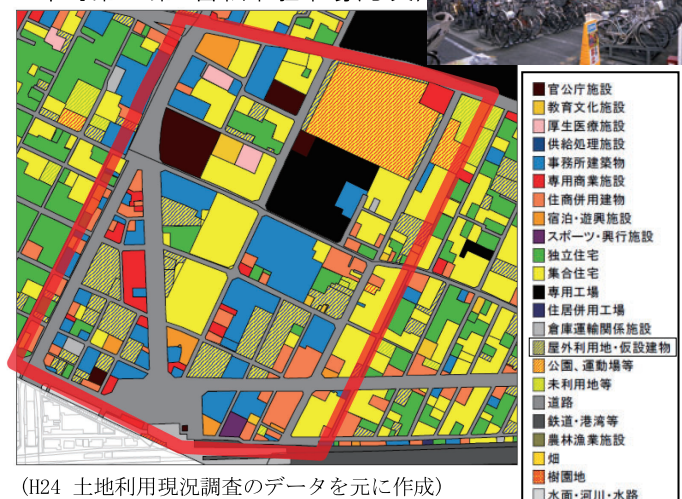
(H14・19・24 建物現況調査のデータを元に作成)

■散在する低利用地

三鷹駅北口には、平置き自転車駐車場として暫定的に利用している中町第1・第2自転車駐車場(約3,400㎡)などの市有地を含め、自転車や自動車の駐車場など低利用地が散在しています。商業地域らしい高度な利用が図られず低利用地が散在することで、業務利用の需要を満たせない、商業店舗の連なりが途切れた街並みとなっています。

●三鷹駅北口地区の土地利用と

中町第1・第2自転車駐車場(写真)



(H24 土地利用現況調査のデータを元に作成)

「動く」について

高い広域交通利便性

三鷹駅は、地理的には都心から20km余りの距離にあり、中央線の新宿－立川の中間に位置し、特別快速、特急の停車駅となっているほか、東西線が乗り入れている総武線の始発駅にもなっており、1日に約19万人の乗降客が利用しています。また、三鷹駅北口を発着するバス路線は1日に約700本が運行し、約2万6千人の乗客が利用しており、鉄道やバスなどの高い交通利便性が三鷹駅北口の大きな特徴となっています。

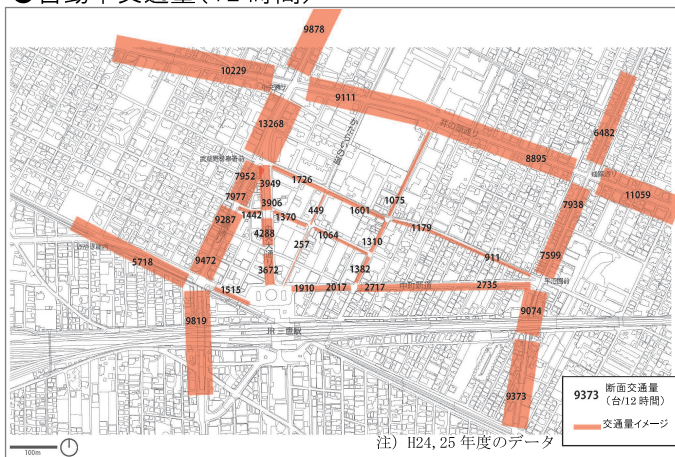
三鷹駅北口の交通量

三鷹駅北口地区の自動車交通量について見ると、井の頭通り、三鷹通り、成蹊通りの外周幹線道路が通過交通などを処理し、およそ8,000～13,000台/12hの交通量を受け持っています。また、地区内の中央大通りはおおよそ4,000台/12h、中町新道はおおよそ2,000～3,000台/12hの交通量を受け持っています。

自転車交通量について見ると、三鷹駅北口地区への乗入れは三谷通り、かたらいの道、三鷹通りの順に多く、地区内では自転車駐車場へ繋がるかたらいの道や中央大通りで交通量が多くなっています。

歩行者交通量について見ると、駅から自転車駐車場へ繋がるかたらいの道、中町新道、中央大通りで多く、特にかたらいの道では地区内外に立地する企業への通勤経路と重なり、およそ20,000人/12hの交通量となっています。

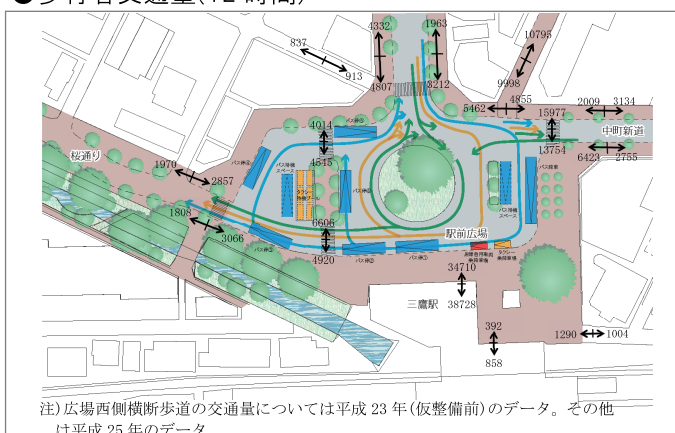
●自動車交通量(12時間)



●自転車交通量(12時間)



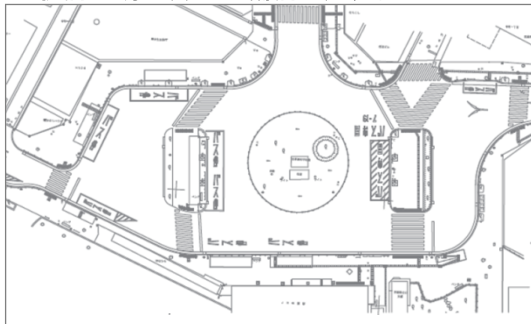
●歩行者交通量(12時間)



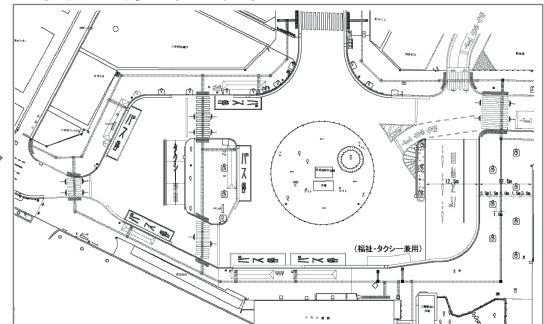
■ 駅から街への起点となる駅前広場

駅前広場は中央大通りの一部として 6,050 m²を都市計画決定し、昭和 24 年度に整備しました。その後、交通量が計画立案時に比べ増加し、公共交通と歩行者の交錯などが課題となっていました。平成 23 年度にバス降車場の移設により車両と歩行者の交錯を改善するとともに、歩道の拡幅、スムーズ横断歩道*、視覚障害者用誘導ブロック、福祉車両優先停車場、総合案内板の設置などによりバリアフリー化する暫定整備を行いました。現在は、バス停を降車用に2か所、乗車用に6か所を配置しているほか、バス待機場、タクシー乗り場と6台分のタクシー待機場、福祉車両優先停車場といった交通機能を配置し、南東部分には独歩の碑や緑地などの環境空間を配置しています。現在の交通量に照らせば駅前広場の区域は小さく、通過交通や目的交通など駅前広場への進入車両が多く、通勤、通学時における送迎車両スペースの不足が生じているほか、雨天時には人の流れが滞ることもあり、災害時には帰宅困難者による混雑も考えられます。また、南西側の一部に未整備地（約 70 m²）があり歩道が狭くなっています。

●駅前広場の暫定整備前の配置図



●駅前広場の現況配置図



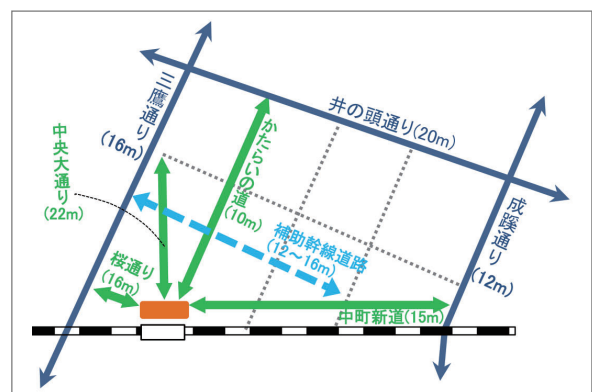
■ 駅前広場から放射状に伸びる4つの路線

中央大通りは、延長 320m、幅員 22m の広幅員な都市計画道路*で、駅前広場とあわせ昭和 24 年度に整備され、イチョウ並木を特徴としたシンボルロードになっています。現在は、すべての路線バスやタクシーといった公共交通が運行する基幹道路です。

桜通りは、幅員 16m の都市計画道路で、玉川上水沿いに西側の三鷹通りへ一方通行でつながる桜並木となっています。

中町新道は、延長 550m、幅員 15m の都市計画道路で、東側の成蹊通りへつながる道路です。井の頭通りの渋滞を避け、成蹊通りから駅前広場、桜通りへと通り抜ける通過交通があり、駅前広場で交通錯綜を発生する要因となっています。

●三鷹駅北口の主な道路



*スムーズ横断歩道：横断歩道部の路面（車道）を歩道と同じ高さに盛り上げ、歩行空間を平坦にし、歩きやすくした歩道。

*都市計画道路：都市計画法において定められる都市施設の一つで、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類がある。

かたらいの道は、井の頭通りまでは概ね幅員 10m の道路で、電線類の地中化やブロック舗装などの景観整備を進め、沿道に立地する企業の協力を得ながら、歩行空間の拡張や充実した緑空間などが変化と潤いのある空間として、良好な街並みを形成しています。平成 27 年度には駅前広場につながる部分が拡幅整備され、駅前広場から市民文化会館、中央図書館、総合体育館など、文化やスポーツの拠点をつなぐ基軸になっています。

■補助幹線道路の整備と期待される交通処理の改善

補助幹線道路は、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、平成 7 年度に幅員 12～16m で道路区域*を決定し、平成 27 年度に中町新道に接続する市道第 293 号線、延長 123m を整備しました。残りの区間については、沿道の開発などを捉え、道路用地を着実に取得し、整備を進めることが必要です。

補助幹線道路の整備により、駅前広場での交通輻そうなど、交通処理の改善のほか、周辺の幹線道路においても交通量の分散が見込まれます。

また、道路拡幅により接道する敷地が指定容積率*まで利用できるようになり、土地の高度利用が可能となります。

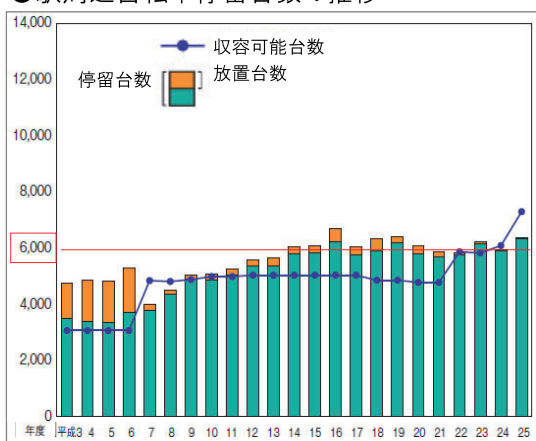


三鷹駅北口地区補助幹線道路

■自転車利用者

自転車利用は、中央圏、武蔵境圏のほか三鷹市、西東京市など隣接市からも多く、三鷹駅への自転車乗り入れ台数は都内で最も多くなっています。かつては深刻な放置自転車問題の対策のひとつとして、中央大通りの歩道の一部を自転車駐車場として暫定的に利用していました。現在は公共自転車駐車場の整備により約 7,300 台分が確保され、概ね充足した状態にあります。借地の自転車駐車場もあり、恒久的な自転車駐車場の確保には至っていません。また、自転車利用が多いことも踏まえ、自転車の安全利用の促進と、より適切な自転車駐車場の配置を進める必要があります。

●駅周辺自転車停留台数の推移



(H26 地域生活環境指標)

*道路区域 : 一般国道、都道府県道及び市町村道においては、道路法第 18 条第1項、高速自動車国道においては高速自動車国道法第7条第1項に基づき決定するもの。道路区域の決定により、道路法第 91 条が適用され、当該区域内においては、土地の形質変更、工作物の新築、改築、増築、若しくは大修繕、又は物件を不可増置する場合、道路管理者の許可が必要となる。

*指定容積率 : 都市計画により用途地域ごとに指定された容積率のこと。

「憩う、遊ぶ、学ぶ、集う・育てる、歳を重ねる」について

■三鷹駅北口に点在する文化資源

玉川上水は、江戸時代初期に開削され、羽村取水口から四ツ谷大木戸まで約43kmに及び広域の歴史的資産です。三鷹駅北口付近は、東京都が管理する都市公園*であり、駅前広場や桜通りとともに、水に親しむ空間と緑が豊かな景観を形成しています。一方で、駅前広場の未整備地により駅から桜通り方向の視界が遮られ、玉川上水の存在が分かりづらくなっていることが課題となっています。

●玉川上水歴史環境保全地域指定



(東京都環境局 HP の資料に加筆)



三鷹駅北口前の玉川上水

三鷹駅北口周辺には世界連邦平和像、独歩の碑など、文化的シンボルが存在しています。また、かたらいの道を基軸として、市民文化会館、中央図書館、総合体育館、東京武蔵野シティ FC のホームグラウンドである陸上競技場や横河グラウンドなど、文化的拠点施設が点在しています。



独歩の碑



市民文化会館



総合体育館・陸上競技場

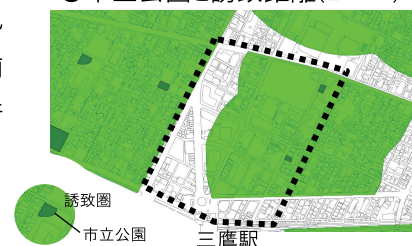
■三鷹駅北口の景観

駅前広場には、正面に駅舎が配置されたロータリーの環境施設帯などに大木があり、沿線の中でも豊かな緑を特徴とする空間を形成しています。また、駅周辺には、玉川上水の親水空間のほか、中央大通りのイチョウ、桜通りの桜の並木など、親しまれる空間が数多くあります。このような、守り育ててきた豊かな緑や、空が開けた駅前広場などによって落ち着いた雰囲気が創り出されており、これらの景観資源を十分に活かしたまちづくりが求められています。一方で、歩いて行くことのできる公園の不足や、駅前に散在する低利用地により商業店舗などのにぎわいの途切れた街並みとなっています。



駅前広場

●市立公園と誘致距離(250m)



*都市公園：都市公園法で、都市計画施設である公園または緑地で市または都が設置するものと、都市計画区域内において設置する公園または緑地が都市公園であると定義される。

■パブリックスペースを活用したにぎわい創出の試み

従来からの商店会による秋祭りなどに加え、商店会と地域内外の住民などが連携したマルシェやアートイベントなどが開催され始めています。イベントでは公開空地などのパブリックスペースを活用し、様々なアイデアを活かしたにぎわい創出の試みが行われ、家族連れなど様々な人たちが立ち寄り、にぎわいを見せています。

また、にぎわいを創出するスペースについては、関連機関や地域と連携し都市再生整備計画に位置づけることで道路占用許可の特例*が受けられるなど、道路空間などのパブリックスペース活用が可能です。



駅前広場を活用したアートイベント



玉川上水を活用したアートイベント



駅前広場を活用したマルシェ



公開空地を活用したマルシェ

三鷹駅北口の街づくりの3つの視点

街づくりビジョンでは、三鷹駅北口をいつまでも多くの人が利用する街としていくため、三鷹駅北口の現状と課題からその特性を捉え、次の3つの視点で街づくりの方向性を整理し、目指すべき街の姿を描き、実現に向けた取り組みを示します。

●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

*道路占用許可の特例：道路の占用許可は、道路法において、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合（無余地性）で一定の基準に適合する場合に許可できるとされており、まちのにぎわい創出や道路利用者の利便の増進に資する施設について、都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づき、一定の条件の下で、無余地性の基準を緩和できる。

Ⅲ. 街づくりの基本的な方向性

街づくりの方向性と考え方

交通環境の方向性

快適に移動でき、安全で歩きやすい街

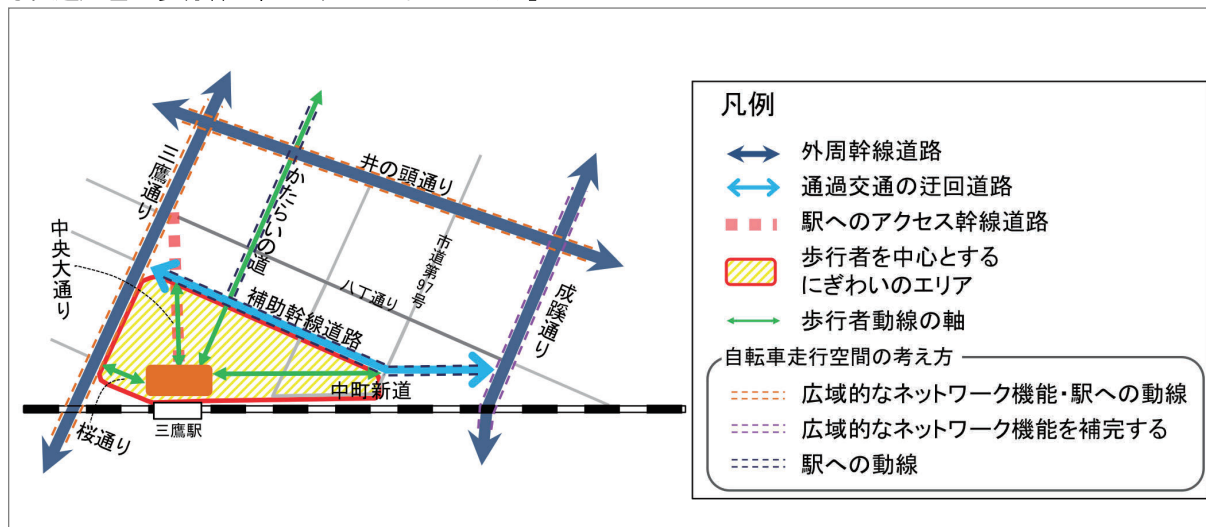
補助幹線道路の整備による三鷹駅北口の交通環境の変化を契機として、井の頭通り、三鷹通り、成蹊通りの外周幹線道路に補助幹線道路を加えて、骨格となる交通ネットワークと位置づけるとともに、概ね補助幹線道路より南側の駅周辺を「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」として位置づけ、三鷹駅北口地区の新たな交通体系を構築します。

交通ネットワークの形成にあたっては、広域的な交通の処理、駅前広場への送迎車両やエリア内の荷捌き車両の動線、自転車駐車場へ向かう自転車の動線、道路空間内での自転車と歩行者の分離などの自動車や自転車交通のあり方について検討していきます。

「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」では、新たな交通体系を踏まえ、中央大通りを駅へアクセスするシンボルロードと位置づけ、関係機関と連携しながらトランジットモール*などにより公共交通を処理する機能の充実を図ります。あわせて、駅から放射状に伸びる中央大通り、桜通り、中町新道、かたらいの道の4つの路線を歩行者動線の軸として、道路空間の再配分（交通規制や幅員構成*の見直しなど）により歩行空間の充実を図ります。また、道路空間の再配分などにより生み出された、ゆとりある道路空間について、オープンカフェなどのにぎわい創出に資する空間として活用することを検討します。

新しい交通体系を構築し、誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの形成とともに、歩行空間の充実を図り、街のにぎわいを楽める歩きやすい街を目指します。

● 交通処理と「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」のイメージ



*トランジットモール：都市部のメインストリートなどで一般車両の進入を制限し、道路を歩行者とバスなどの公共交通機関に開放することで、まちの賑わいを創出しようとするもの。

*幅員構成：それぞれの道路で必要とされる交通機能や空間機能に応じて設定される道路の横断面構成のこと。構成要素として、車道、中央帯、路肩、停車帯、歩道、自転車歩行者道および自転車道などがある。

駅前広場は、交通結節点*として重要な役割を担っている街の玄関口であり、交通機能の向上を図るため広場内南西側の未整備地の歩道拡幅整備や送迎車両の停車スペースの確保などの安全対策について、検討します。また、三鷹駅北口固有の豊かな緑と空の広がりによる落ち着いた雰囲気や世界連邦平和像などの文化的資源により、市民にとって愛着のある場所になっており、このような長く継承されてきた三鷹駅北口の特徴を大切にしていきます。

なお、今後の高齢化の進展といった社会状況や周辺の土地利用の状況によっては、駅周辺に機能を集中する必要性や公共交通の需要が変化することも考えられ、将来的には交通機能が満たせなくなる可能性があります。また、交通結節点である駅前広場は、幅広い人たちが日々利用する公共空間であることを踏まえ、街の玄関口としてふさわしい質の高い駅前広場として、ゆとりある環境空間を確保する必要があります。このため、長期的視点から駅前広場の拡張を捉え、実現可能性を含めた多角的な検討や関係者との合意形成など、継続的に検討を進めていきます。

●拡張後の駅前広場のイメージ



* 交通結節点 : 鉄道と自動車など異なる交通手段(又は同じ交通手段)を相互に連絡する乗換え、乗継ぎ施設のこと。

土地利用の方向性

企業と周辺住宅が調和する街

三鷹駅北口地区は、多摩地域のなかでも比較的業務施設が集積している一方で、その周辺には緑豊かな低層住宅地など良好な住宅地が広がっています。立地する業務施設は官公署のほか、研究機関や事務所などが多く、隣接する低層住宅地の生活環境への影響は小さくなっています。また、地域の企業によるイベントの開催や緑化、公開空地の設置など、積極的なまちづくりへの協力によって、業務集積地と周辺住宅地とが良好な関係を創り出しています。一方で、駅前には市有地である中町第1・第2自転車駐車場をはじめとした低利用地が散在し、商業店舗の連なりが途切れています。

三鷹駅北口地区の大部分は商業地域であり、商業・業務の利便の増進を図る地域となっています。企業の立地と周辺住宅地の生活と密着した商業店舗の連なりを誘導することで街のにぎわいや活力につなげていきます。あわせて、商業地域の後背地にある良好な住環境を保全し、街の価値を高めていきます。

研究施設や個性的な産業などが集積する環境や、都心への高い交通利便性などによる潜在的な企業立地の可能性を踏まえ、都市計画により業務施設の誘導を図るとともに、企業や働く人に対して、これからの新しい働き方や暮らし方に即した支援を行い、気持ちよく働ける環境、健全な住環境を保護していくことで企業の誘導につなげていきます。

中央線沿線の駅前開発動向をみると、商業施設などの更新とともに超高層マンションが建設されることが多くなっています。三鷹駅北口においては、これからの時代と地域ニーズに即し、商業・業務・住居のバランスのとれたまちづくりを進めるため、周辺住環境への影響を考慮していくとともに、短期的で過度な住宅供給にならないよう、現行の高度地区を踏まえ土地利用を図り、三鷹駅北口にふさわしい街並みを形成していきます。

市政センターや中町第1・第2自転車駐車場、芸能劇場などの駅周辺に点在する市有地は、それぞれの施設の在り方について検討を行い、三鷹駅北口地区にふさわしい活用を図ります。暫定利用となっている中町第1・第2自転車駐車場については、自転車駐車場機能を確保しながら、地域の特色を活かした知識集約型産業の誘致やにぎわいの創出に資する活用のほか、駅前広場拡張の代替地としての活用も視野に、市民ニーズを踏まえて多角的に検討し、三鷹駅北口の魅力向上を図る資産として活用します。

低利用地の活用などの土地利用による街づくりを進めるにあたっては、地権者や事業者など街に関わる人たちと、街づくりの方向性や目指すべき街の姿を共有し、都市計画やまちづくり条例*に基づく協議などにより規制、誘導を図っていきます。また、既存ストックを資源として捉えたりリノベーションや企業と連携しノウハウを活かした新しい取り組みなどについても注目しながら、より街の価値を高めていくような街の更新を誘導し、企業と周辺住宅が調和する街を目指します。

●企業と周辺住宅が調和する空間のイメージ



*まちづくり条例 : 本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、開発事業等に関わる手続及び基準等を定めた条例。

緑・にぎわいの方向性

玉川上水の豊かな緑のもとににぎわいが生まれる街

緑豊かな水辺空間と広域的な歴史的価値をもつ玉川上水を活かし、住民・企業・地権者・事業者など街に関わる人たちによって形成される三鷹駅北口にふさわしいにぎわいが広がる街を目指します。

玉川上水の水と緑の空間は、玉川上水から、桜通り、世界連邦平和像などの文化資源のある駅前広場に広がっており、良好な環境を形成しています。玉川上水及び周辺の空間を地域固有の資産として活用し、街に関わる人たちや関係機関と連携したうえで、にぎわいや居心地の良さなどを創出する拠点として、その豊かな緑を継承するような潤いのある空間や環境を創り出します。

近年、行政主導ではない、街に関わる人たちが連携し主体的に取り組むエリアマネジメントが注目されています。三鷹駅北口では企業が多く立地するなか、商店会などによるイベントが開催されており、今後、街に関わる人たちの連携による街づくりが展開される可能性があります。そこで、街に関わる人たちの連携を更に進めるために、既存の公開空地や一時的に交通規制をした道路空間などのパブリックスペースを活用した試行的な取り組みが地域で展開されるよう働きかけます。地域が主体となり、街を訪れる人たちが過ごす場所や活動をデザインし、三鷹駅北口地区の特性を活かしたにぎわいを創出します。

●道路空間の再配分とにぎわい空間のイメージ



中央大通り



桜通り

中央地域には総合体育館や陸上競技場、中央図書館、市民文化会館、芸能劇場などのスポーツや芸術に関する施設が多く、三鷹駅北口地区は住む人や働く人が文化に親しみやすい環境となっています。さらに、南口も含めた三鷹駅圏では、横河電機やNTT 武蔵野研究開発センタ、JAXA などの立地している企業や研究機関が技術力を活かして理科教室を行うなど、地域の人たちへ向けた活動に取り組んでいます。このようなスポーツ・芸術・企業の技術力などに親しむ環境を活かした活動や、世代や立場を超えて行われる交流は、住む人、働く人にとって充実した時間となり、三鷹駅北口の文化を醸成し、街の魅力につながります。

整備・開発による緑とパブリックスペースの創出、地域が連携したエリアマネジメント、文化に親しむ知的交流など、これらの組み合わせにより展開される活動から生まれる街並みを景観として捉え、玉川上水から良好な景観が広がるよう取り組みます。

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

～住む人、働く人が共に過ごす街として、
将来にわたって活力を維持する持続可能な街を目指す～

三鷹駅を交通結節点として、誰もが安全で快適に利用できる交通環境を整え、業務集積と商業店舗の連なりを誘導し、中央圏に住む人と働く人が集い、高齢社会にあっても活力のある持続可能な街としていきます。

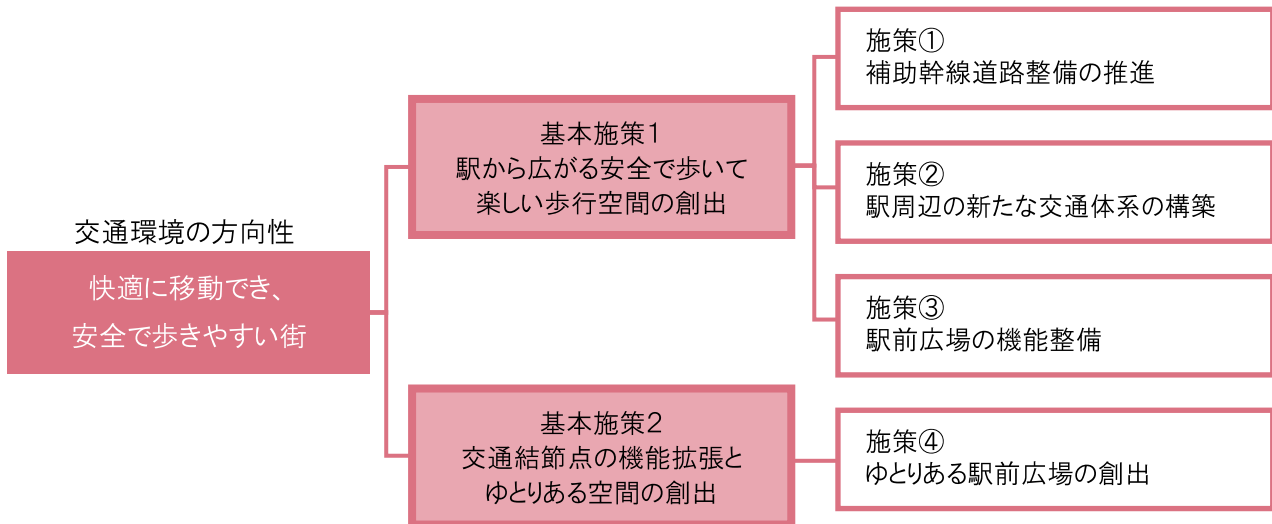
駅から広がる歩きやすい空間によって緑豊かでゆとりあるパブリックスペースをつなぎ、住む人と働く人が知的活動や知的交流などによって思い思いに居場所を楽しみ、ゆとりの中で心地よく過ごす街としていきます。

住民・事業者・地権者・企業など街に関わる人たちと街づくりビジョンを共有し、目指すべき街の姿を実現していきます。

IV. 街づくりの取り組み

交通環境

交通環境の基本施策と施策

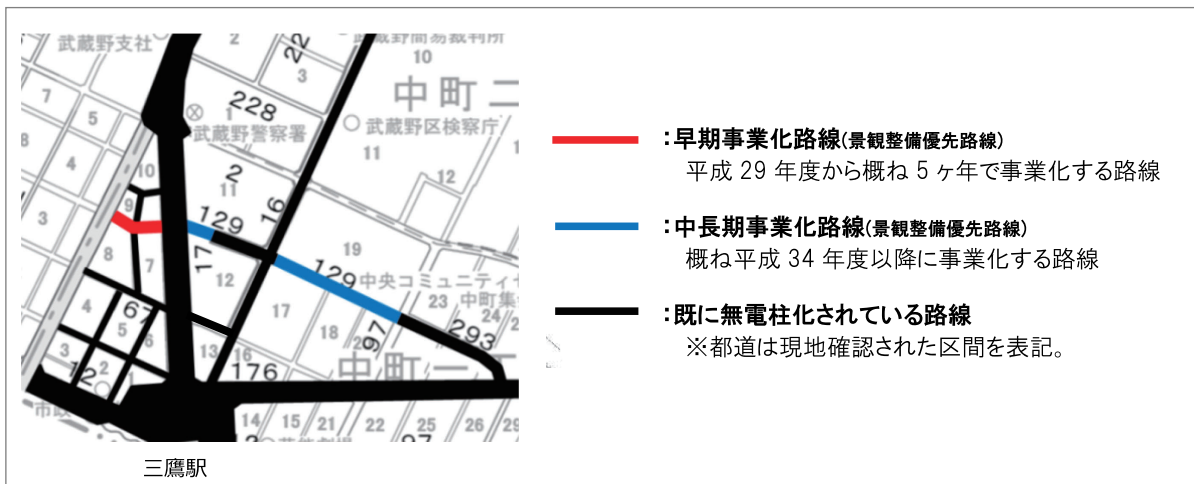


基本施策1 駅から広がる安全で歩いて楽しい歩行空間の創出

■ 施策① 補助幹線道路整備の推進

補助幹線道路の東側部分（市道第293号線）は平成27年度に整備を完了しています。西側部分（市道第129号線）は現在用地取得を進めており、引き続き用地取得の進捗を図り、着実な整備を目指します。整備にあたっては「景観」、「歩行」、「安全・安心」に視点を置き、電線類の地中化や舗装のブロック化などを図ります。

● 補助幹線道路と景観整備優先路線



■施策② 駅周辺の新たな交通体系の構築

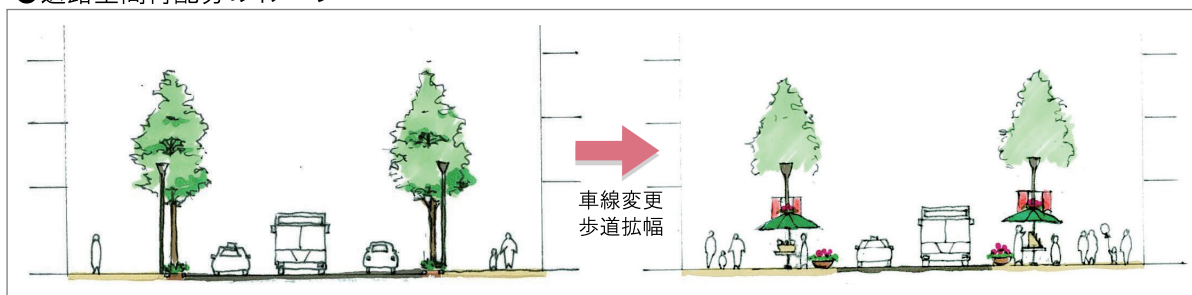
補助幹線道路の整備を契機に、駅周辺の交通状況の変化が見込まれるため、補助幹線道路整備完了後の外周幹線道路(井の頭通り、三鷹通り、成蹊通り)で囲まれる地域の交通体系を構築します。

通過交通を外周幹線道路などに誘導し、周辺住宅街の生活道路への交通流入の抑制などに配慮します。自転車については「自転車走行空間環境づくり推進計画」に基づく自転車走行空間の検討とともに、駐輪台数を確保しつつ、自転車動線の拠点となる自転車駐車場の適正な配置について研究し、自転車動線を外周幹線道路などへ誘導します。

補助幹線道路の南側では「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」を創出するため、駅から伸びる放射状の4路線における道路空間の再配分など以下の項目について関係機関と連携しながら検討を行います。なお、検討によりその有効性や課題への対応方策などが確認された場合は、実現に向けて取り組みます。

- | | |
|---------|---|
| ○中央大通り | トランジットモールなどによる公共交通の優先化や、幅員構成の見直しなどによる三鷹駅北口のシンボルロードとしての歩行空間の充実について |
| ○桜通り | 玉川上水の緑を活かした歩行空間の充実を図るための幅員構成の見直しなどについて |
| ○中町新道 | 井の頭公園や吉祥寺につながる特性を踏まえ、補助幹線道路整備による進入車両の減少に合わせた歩行空間の充実などについて |
| ○かたらいの道 | 駅や市民文化会館をはじめとする市の公共施設を結ぶ特性を考慮し、歩行者優先の安全な空間とするための交通規制などについて |

●道路空間再配分のイメージ



駅前広場については、交通体系を踏まえ、一般車両や福祉車両の停車スペースなど、安全・安心・快適に利用できる駅前広場への改善を検討します。

■施策③ 駅前広場の機能整備

駅前広場南西側の未整備地を取得し、歩道の拡幅整備により歩きやすい空間を確保し、歩行者の安全性の向上を図ります。また、東京都と連携を図り、玉川上水と連続性を創出することで、駅前広場から桜通りに向けての空間的なゆとりを創出します。

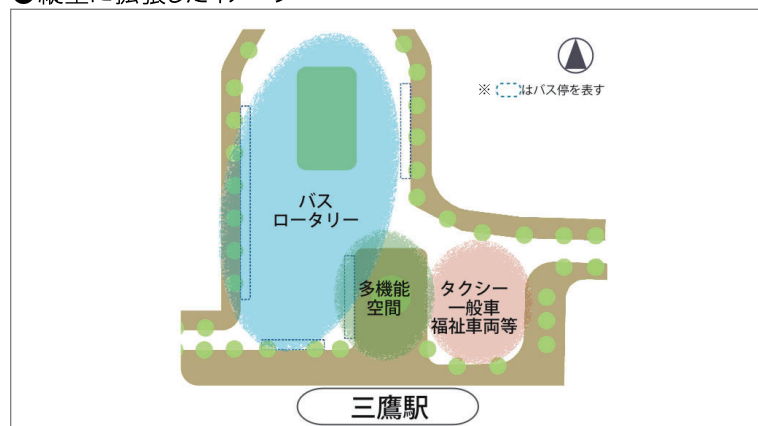
基本施策2 交通結節点の機能拡張とゆとりある空間の創出

■施策④ ゆとりある駅前広場の創出

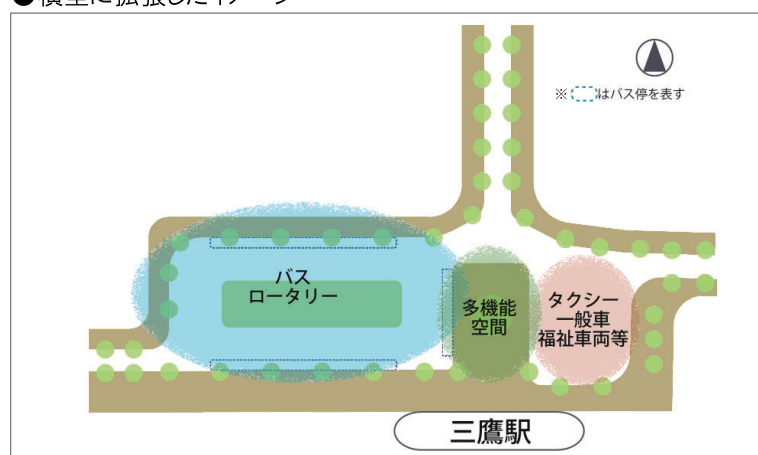
現在の駅前広場の面積は昭和 24 年の整備時から大きく変化していませんが、近年の駅前広場面積算定式(98 年式)*による面積と比較すると、緑やオープンスペース*などの環境空間が 2,000 m²程度少ない状況になっています。駅前広場の拡張により、交通錯綜などの交通課題やユニバーサルデザイン*化など今後求められる交通機能の変化への対応、イベントや交流、災害時などに使用できる多機能空間の確保などの課題を抜本的に解決することができます。

将来的な駅前広場の拡張に向けては、西側街区の土地利用や周辺への影響を含めたまちづくりを研究し、市有地と民有地の交換分合などの事業手法の検討と実現の可能性を探ります。なお、検討にあたっては拡張用地や隣接地の地権者、交通管理者である警察や交通事業者、駅の利用者など、様々な関係者との合意形成が必要であり、慎重に検討を進めます。

●縦型に拡張したイメージ



●横型に拡張したイメージ



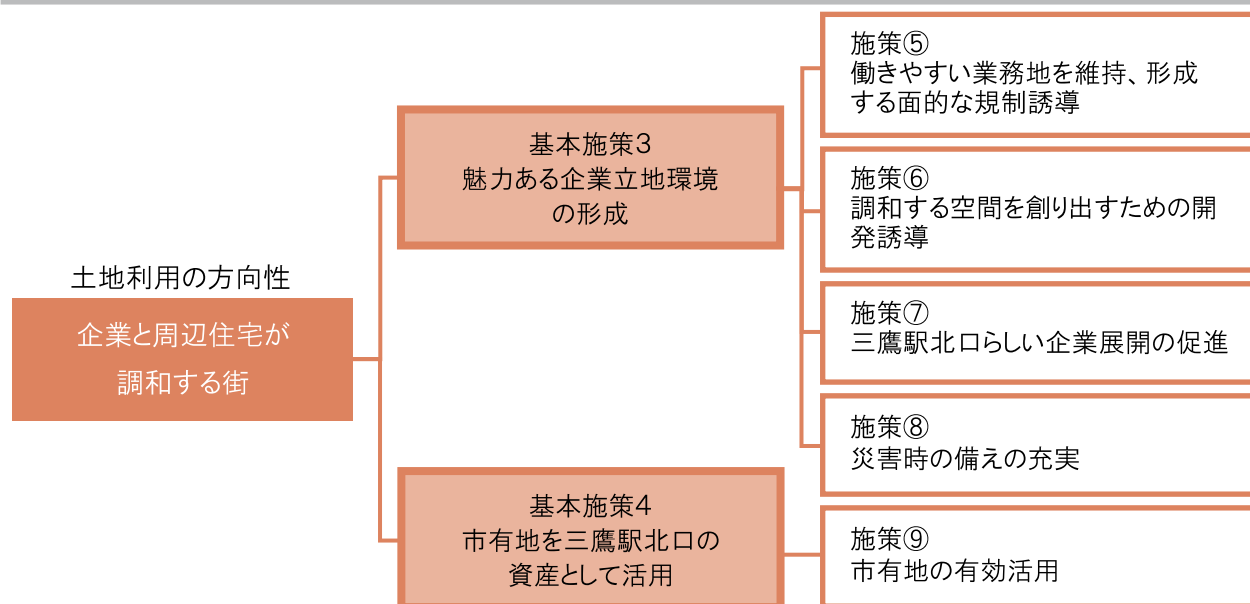
*面積算定式(98 年式) : 現在の日本の駅前広場計画に用いられている面積算定式として、28 年式、小浪式、48 年式、98 年式が挙げられる。98 年式は、H10 駅前広場計画指針(建設省)による算定式で、駅前広場を単に交通処理の場ではなく、都市空間の一つであるという認識のもと、交通空間と環境空間に分けて考え、面積を算定し、これらの総和を駅前広場基準面積としている。

*オープンスペース : 公園・広場・河川・農地など、建築物によって覆われていない土地、あるいは敷地内の空地の総称。

*ユニバーサルデザイン : 年齢、性別、国籍、個人の能力に関わらず、はじめてからできるだけ多くの人が利用可能のように、利用者本位、人間本位の考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。

土地利用

土地利用の基本施策と施策



基本施策3 魅力ある企業立地環境の形成

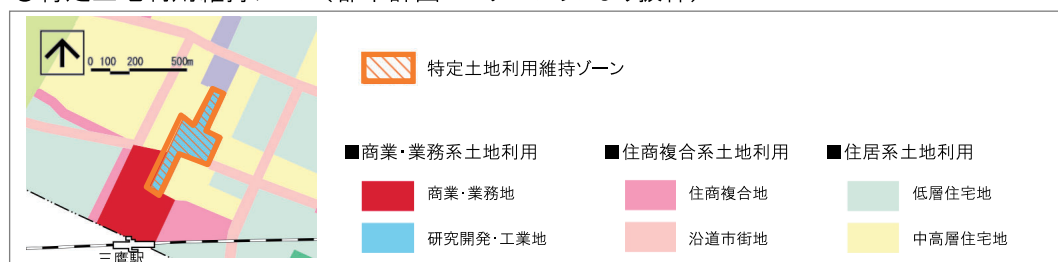
■施策⑤ 働きやすい業務地を維持、形成する面的な規制誘導

土地の有効利用を図る上で、業務地である特徴を維持していくため、住宅用途のみの開発ではなく業務用途を誘導する特別用途地区*の導入などについて検討します。あわせて、地区や周辺の住環境と働く環境を保護するため、風俗営業等関連施設の規制について検討します。

また、西側街区など低利用地の多い地区においては、まとまった業務床を創出する共同ビル化などの支援を検討します。

都市計画マスタープランで「特定土地利用維持ゾーン*」に位置づけられている地域においては、近年、企業の移転などにより大規模マンションへ転換しつつある中で、土地利用を維持するため、特別用途地区などの導入について検討します。

●特定土地利用維持ゾーン（都市計画マスタープランより抜粋）



*特別用途地区：都市計画法において定められる地域地区の一つで、その地区の特性にふさわしい土地利用の推進、環境の保護など特別の目的を実現するため、用途地域で定める制限を強化または緩和することができる。

*特定土地利用維持ゾーン：現在の都市計画法が定められる前から土地利用がされており、その土地利用が適合するように配慮された大規模な企業地や公共公益施設について、都市計画マスタープランで、特定土地利用維持ゾーンとして位置づけている。事業者との連携により、積極的に現在の土地利用を維持、保全していくエリアのこと。

また、業務地として魅力を高めるため、桜通りや中央大通りなどの道路整備をきっかけとして、路線ごとの特性に合わせた沿道の土地利用などを進める地区計画*などの地域のルールがつくられるよう積極的に働きかけます。

■施策⑥ 調和する空間を創り出すための開発誘導

これまで宅地開発等に関する指導要綱やまちづくり条例に基づき開発事業者に協力を求め、緑地・歩道状空地*・公開空地などのゆとりある良好な空間、自転車駐車場・災害時用設備・保育所などの公益的施設を誘導するとともに、商業地域内においては業務・商業施設を誘導する用途の適正化を図ってきました。引き続きまちづくり条例により、生活環境に配慮しながら、緑豊かなゆとりある空間で活動できる、働く街としての魅力向上につなげます。

なお、大規模な開発にあたっては、一時滞在施設の登録や帰宅困難者のための備蓄倉庫の設置を促進・誘導し、災害時の備えを充実するほか、適切な位置を踏まえて民間自転車駐車場の設置を誘導し、官民が連携した自転車対策を進めます。

■施策⑦ 三鷹駅北口らしい企業展開の促進

研究施設や個性的な産業が立地する既存の特性を活かしつつ、企業が進出しやすい環境づくりを目指します。

産業特性や状況を把握する産業基礎調査を実施し、近年注目されている在宅勤務やサテライトオフィスなどの新しい働き方や暮らし方を踏まえ、三鷹駅北口における企業展開の可能性を探ります。その上で産業振興計画の改定に合わせ、企業や働く人などのニーズに沿った支援を検討します。

創業支援については、新たな事業者の参入による活性化を図り、産業の新陳代謝を促すため、情報提供やインキュベーション*事業者への支援について引き続き実施します。

-
- * 地区計画 : 地区単位の整備目標(将来像)、土地利用、公共施設、建築物などに関する詳細な計画を都市計画に定めるもの。建物の用途や建ぺい率、容積率、高さ、壁面の位置、敷地面積の最低限度、垣・柵などについての規定を定めることができる。
 - * 歩道状空地 : まちづくり条例に基づき、設置が必要となる歩道状に整備された自主管理の空地で、開発される場所に接する道路に沿って設ける歩行者用の空地。
 - * インキュベーション: インキュベーション(incubation)は「孵化・卵をかえすこと」と訳される。新たなビジネスを始めようとしている人や企業に対し、不足する資源(人材、技術、資金、オフィスなど)を提供し、その成長を促進すること。

■施策⑧ 災害時の備えの充実

災害時の混乱などを抑えるためには、災害時用設備や一時滞在施設などの確保が必要です。公共施設整備の際には災害時に必要な機能の確保を検討します。また、まちづくり条例に基づき開発事業者に協力を求め、災害時に必要な機能の設置を促進・誘導します。

また、三鷹通りは災害時に救急救命活動の生命線となる緊急輸送道路*のうち、特に沿道建築物の耐震化を進めていく特定緊急輸送道路として指定されています。現在の沿道建築物の耐震化率は推定で概ね5割であり、早期の耐震化を促します。

そのほか、企業や商業者、住民との連携を図り必要な支援を行っていくなど、災害に強い街を目指します。



特定緊急輸送道路である三鷹通り

基本施策4 市有地を三鷹駅北口の資産として活用

■施策⑨ 市有地の有効活用

中町第1・第2自転車駐車場については、自転車駐車場機能を確保しつつ、産業振興のための知識集約型産業の誘致、にぎわい創出のための広場・公園や産業・文化振興のための公共施設、駅前広場拡張の代替地として活用することなどが考えられ、将来の姿を見据えて検討します。

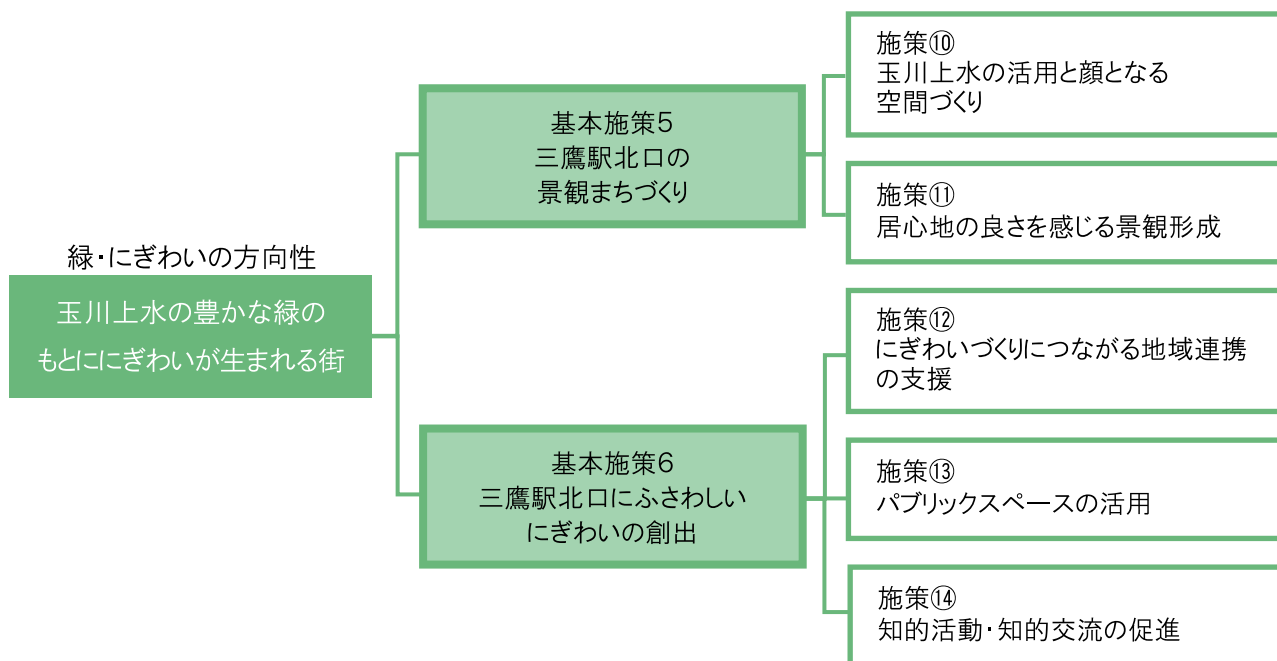
そのほかの市有地についても、必要性や施設の耐用年数を踏まえて効果的な活用を検討し、単独での活用のみならず統廃合も含め、総合的に検討します。

●地区内の市有地



* 緊急輸送道路：地震防災対策特別措置法に基づき指定された、災害時に避難や救急・消火活動、緊急輸送などを円滑に行うための高速道路、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路。

緑・にぎわいの基本施策と施策



基本施策5 三鷹駅北口の景観まちづくり

■施策⑩ 玉川上水の活用と顔となる空間づくり

玉川上水については、所管する東京都と連携を図り、三鷹駅北口の資産として活用します。
駅前広場南西側の未整備地を取得し、歩道を拡幅するとともに、玉川上水と連続性のある空間としていきます。

また、交通体系に基づく桜通りの再整備により、玉川上水緑道と桜通りにおいては、連続性のある緑豊かで過ごしやすい空間を目指します。その際には、沿道における土地利用のルールづくりを促進し玉川上水の魅力向上につなげていきます。

■施策⑪ 居心地の良さを感じる景観形成

景観ガイドライン*に基づき、居心地の良さを感じる景観形成を図ります。開発事業者の協力による景観まちづくりを進めていくほか、地域住民などが主体となった地区単位のルールづくりを促進するため、地域の景観まちづくりに関する啓発などに取り組みます。

特に桜通りや中央大通りなどの道路整備にあわせて、地区計画などの沿道のルールづくりを促し、通りごとの特性を活かした景観づくりを目指します。

また、地域と連携・協力し、玉川上水から街路樹などを通して街中でつながる緑を育み、親しむ活動を推進し、将来に引き継ぐ緑のネットワークの形成を図ります。

*景観ガイドライン：平成29年4月に策定。景観まちづくりの方針を示すとともに、市民等、開発等事業者、武蔵野市などのそれぞれの主体の具体的な取り組みを示している。

基本施策6 三鷹駅北口にふさわしいにぎわいの創出

■施策⑫ にぎわいづくりにつながる地域連携の支援

三鷹駅北口で活動している商店会や企業などの地域団体の連携を支援し、パブリックスペースなどにおける積極的ににぎわいの取り組みへとつなげます。

また、このようなにぎわい創出の取り組みから、将来的には地域が主体となり、街の管理運営に関わるエリアマネジメントが展開されることによる街の魅力向上を目指します。

■施策⑬ パブリックスペースの活用

歩道や公開空地などのパブリックスペースを活用し、商店会や企業などの地域団体と連携してイベントを開催するなど、にぎわい創出の実践を重ねながら、事業効果を検証します。さらに歩道の拡幅などにより新たに生み出されたパブリックスペースなどの施設の管理を見直して、地域におけるオープンカフェやマルシェを実施するなど、にぎわい創出のしくみづくりを目指します。



公開空地を活用して開催されたマルシェの様子

■施策⑭ 知的活動・知的交流の促進

スポーツや芸術を通して知的交流を図り、世代を超えた人々の活動を促進するため、様々な文化資源を活用した交流の促進など、三鷹駅北口のにぎわいの機運を高めていきます。

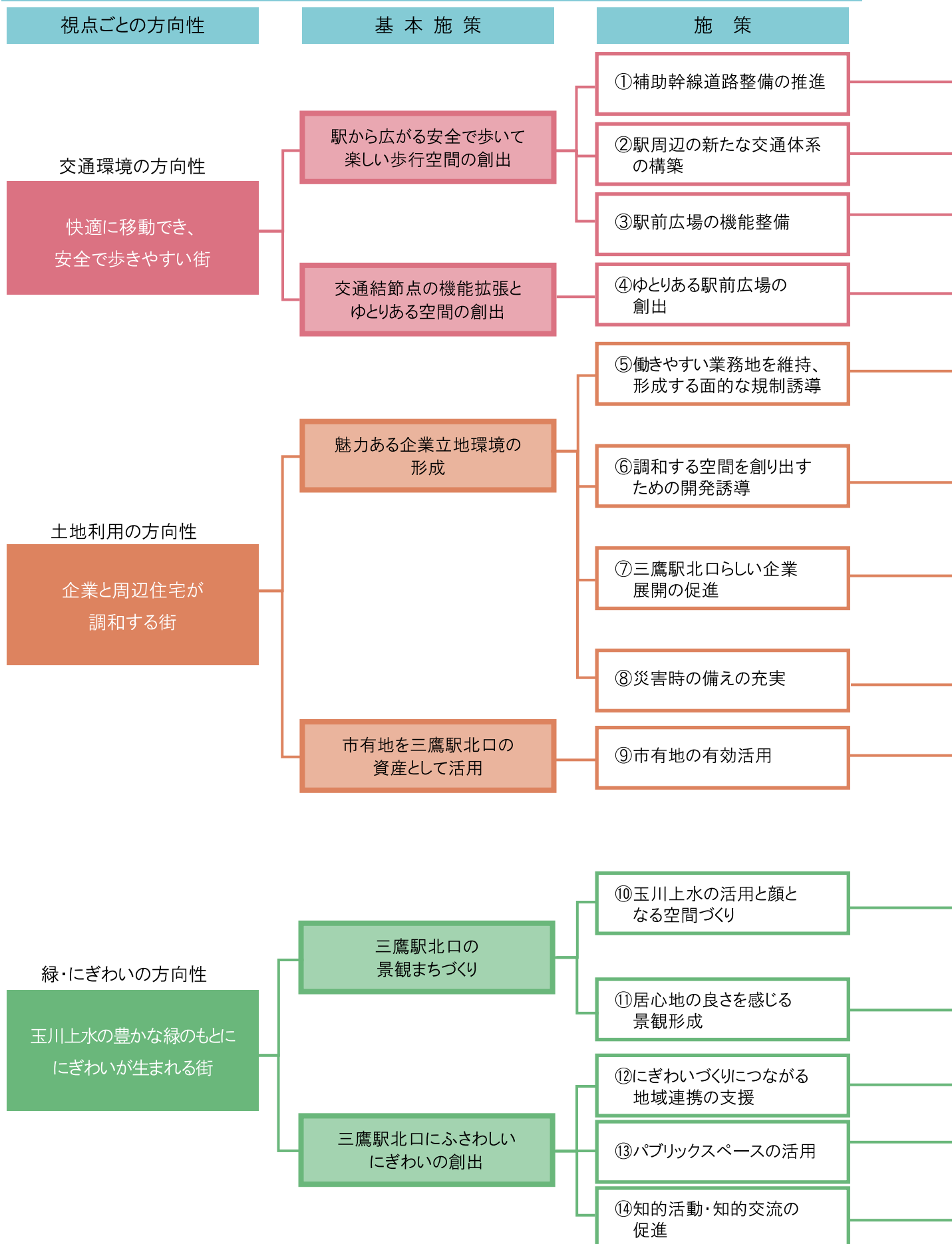
そのため東京オリンピック・パラリンピック等国際大会関連事業を契機とした取り組みや、地域のスポーツチームなどとの連携によるスポーツ振興など、三鷹駅北口における取り組みについて多角的な検討を行います。

また、市民文化および都市文化を検証するとともに、これからの文化施設のあり方や、多様な文化活動に対して市民や行政が果たす役割を明確にしていくため文化振興基本方針（仮称）を策定します。

●三鷹駅北口のにぎわいのイメージ

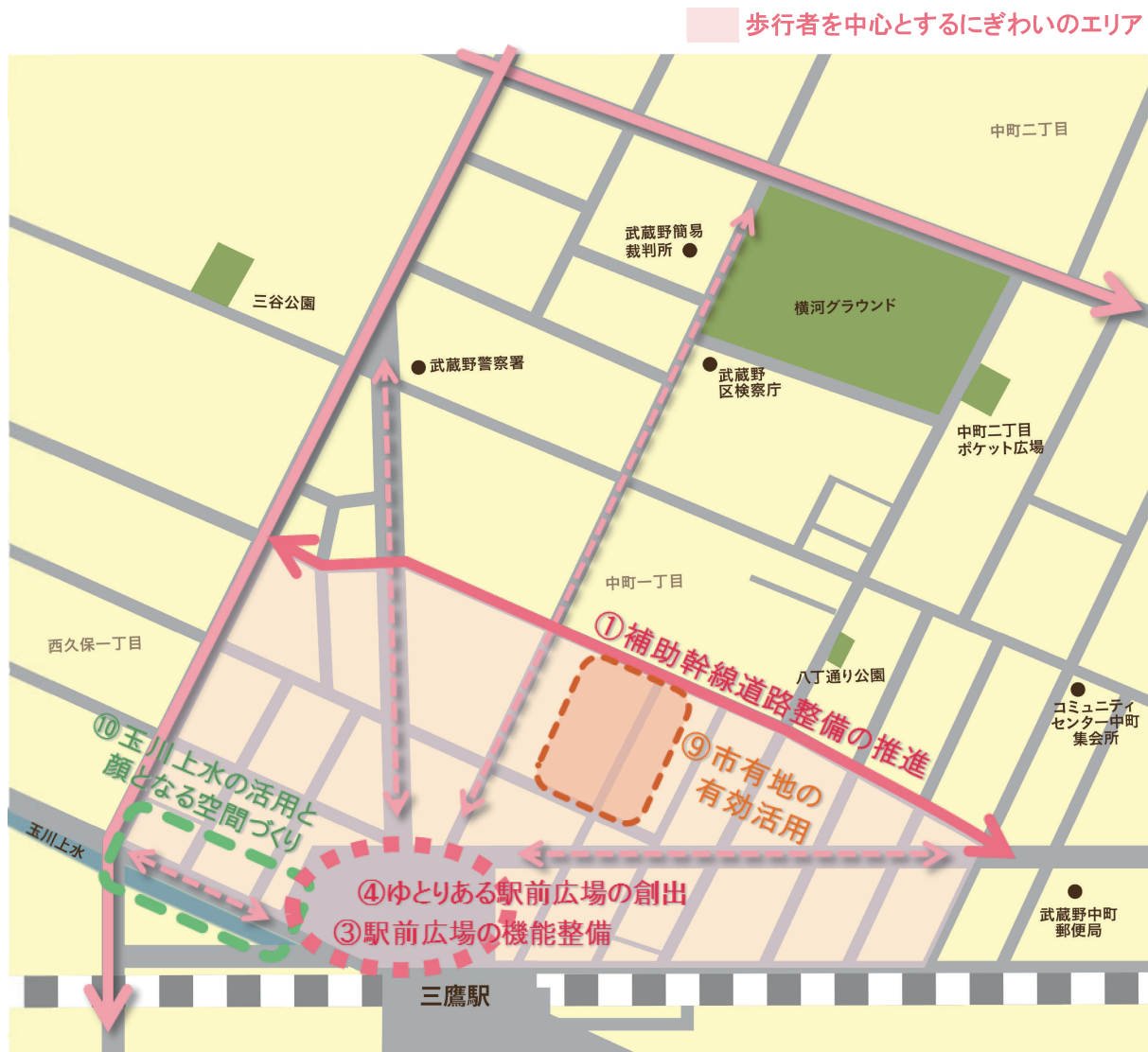


施策体系図



具体的な事業		前 期		後 期	
	市道第 129 号線道路拡幅整備				
	新たな交通体系の構築				
	新たな交通体系に基づく道路再整備				
	駅前広場内南西側の歩道部分の拡幅				
	駅前広場の拡張にむけた研究				
	業務用途誘導型の特別用途地区などの導入				
	西側街区など低利用地への共同ビル化などの再開発支援				
	特定土地利用維持ゾーンへの特別用途地区などの導入				
	道路再整備に合わせた沿道の地区計画などの促進				
	まちづくり条例の運用				
	民間自転車駐車場の設置促進				
	産業基礎調査の実施				
	産業振興計画の改定				
	企業への支援の検討				
	創業支援				
	建築物の耐震化促進				
	まちづくり条例の運用(防災の措置など)(再掲)				
	中町第1・第2自転車駐車場の活用の検討				
	駅周辺の市有地の有効活用の検討				
	駅前広場内南西側の歩道部分の拡幅(再掲)				
	玉川上水の再整備などの促進				
	新たな交通体系に基づく道路再整備(桜通り)(再掲)				
	道路再整備に合わせた沿道地区計画などの促進(桜通り)(再掲)				
	景観ガイドラインによる地域のルールづくりの啓発				
	道路再整備に合わせた沿道地区計画などの促進(再掲)				
	玉川上水を起点とした緑のネットワークの推進				
	地域が主体となった取り組みと連携の支援				
	にぎわいの検証と道路空間の活用のしくみづくり				
	文化振興基本方針(仮称)の策定				
	様々な文化資源の活用による活動や交流の促進				
	スポーツの振興				

街づくりのイメージ図



エリア全体に関すること

- ②駅周辺の新たな交通体系の構築
- ⑤働きやすい業務地を維持、形成する面的な規制誘導
- ⑥調和する空間を創り出すための開発誘導
- ⑦三鷹駅北口らしい企業展開の促進
- ⑧災害時の備えの充実
- ⑪居心地の良さを感じる景観形成
- ⑫にぎわいづくりにつながる地域連携の支援
- ⑬パブリックスペースの活用
- ⑭知的活動・知的交流の促進

●玉川上水と桜通りの将来イメージ図



●中央大通りの将来イメージ図



V. 実現に向けて

実現に向けて

街づくりビジョンは、10年後の三鷹駅北口の街の姿を描き、その実現に向けた取り組みと、長期的な展望を見据えた継続的な取り組みを示しています。今後は街づくりビジョンに基づきハードとソフトの両面から着実に街づくりを進めていくため、目標年次の前半が終了する概ね5年後に前期の進捗状況を確認し、上位計画である長期計画や武蔵野市都市計画マスタープランの改訂を踏まえ、一定の見直しを行うことで、より効果的に後期の施策を推進します。

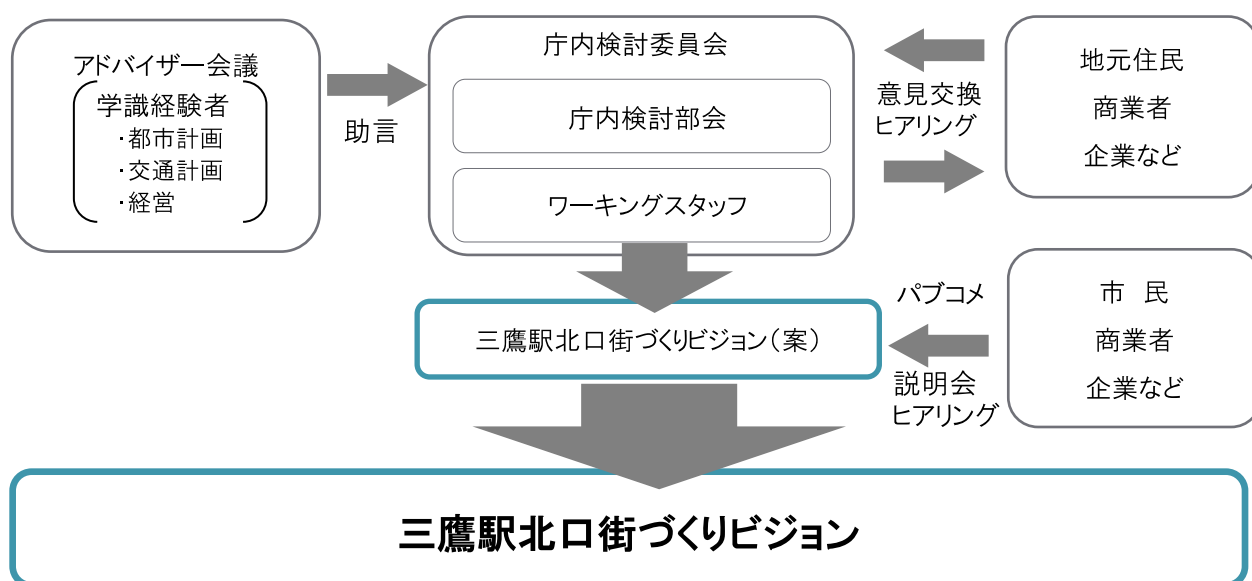
また、街づくりビジョンの実現は、地権者や地域住民、働く人、企業、商店会、警察などの関係機関、そして街の利用者との協力が欠かせません。これらの関係者と継続的で密な連携を図り、取り組んでいきます。

VI. 参考・資料

策定体制と手順

平成 27 年 10 月に「三鷹駅北口街づくりビジョン（仮称）策定庁内検討委員会」及び「アドバイザー会議」を設置しました。また、三鷹駅北口周辺を利用されている地域の方やお勤めの方を対象とした意見交換会を各 2 回、計 4 回開催し、平成 28 年 3 月に「現状と課題」、平成 28 年 10 月に「方向性に対応策」についてご意見を伺い、あわせて事業者や企業などへのヒアリングを実施しました。その後、平成 29 年 3 月に三鷹駅北口街づくりビジョン（案）についてパブリックコメント、説明会を実施し、いただいたご意見を参考に検討を進め「三鷹駅北口街づくりビジョン」を策定しました。

●三鷹駅北口街づくりビジョン（仮称）検討体制



■ 庁内検討委員会・検討部会構成員・アドバイザー会議委員名簿

【庁内検討委員会】

都市整備部を担任する副市長(委員長)
総合政策部長
総合政策部参事
市民部長
防災安全部長
環境部長
都市整備部長(副委員長)
都市整備部参事

【庁内検討部会】

総合政策部企画調整課長
市民部生活経済課長
防災安全部防災課長
環境部緑のまち推進課長
都市整備部まちづくり推進課長
都市整備部交通対策課長
都市整備部道路課長
都市整備部道路課整備調整担当課長

【アドバイザー会議委員】

委員長	饗庭 伸	首都大学東京 都市環境学部 建築都市コース 准教授
委員	大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
委員	長島 剛	多摩信用金庫 地域連携支援部長

三鷹駅北口街づくりビジョン

発 行	平成 29 年 5 月
発行者	武蔵野市
	〒180-8777 東京都 武蔵野市 緑町 2-2-28
編 集	武蔵野市都市整備部まちづくり推進課
	TEL 0422-60-1872