

三鷹駅北口交通環境基本方針策定 庁内委員会・アドバイザー委員会 合同会議

令和5年度
第1回

交通環境基本方針 骨子イメージ、
方針の検討・検討課題と対応の方向性

【日時】 令和5年7月11日（火）14時～16時

【会場】 武蔵野市役所 812会議室

本日のプログラム

- 1 はじめに
- 2 委員会の主旨説明
- 3 令和4年度の取り組み・前回会議（令和4年度 第1回）の振り返り
- 4 交通環境基本方針 骨子イメージ
- 5 方針の検討・検討課題と対応の方向性
- 6 その他連絡事項

1 はじめに

はじめに

あいさつ

2 委員会的主旨説明

検討の背景

- 三鷹駅北口駅前広場は戦後まもなく整備されましたが、その後の公共交通の増加等により、**交通結節点として必要な交通機能等を満たせなくなっています。**
- 駅前広場には3路線の都市計画道路が接続し、**通過交通が流入しやすい**構造になっています。
- 市では、通過交通を迂回させ、沿道の土地利用の促進を図るため、**補助幹線道路の整備**を進めています。

検討の背景

- 地域交通環境が変化する中、市では「三鷹駅北口街づくりビジョン（平成29年）」に基づき検討を行ってきました。
- 令和3年3月に公表した「**三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方**」をたたき台として、地域の方々と課題を共有し、解決に向けた方針について意見交換を進めています。
- そのうえで**令和5年度には「三鷹駅北口交通環境基本方針」の策定に向けた検討を進めていきます。**

検討の状況・予定

分類	開催時期	実施内容・検討テーマ
庁内・アドバイザー 委員会 (令和4年度 第1回)	令和4年 12月	研究会報告書(案)の取りまとめ状況 今後の進め方
地権者の意向確認	令和5年 6月～	三鷹駅北口の交通街づくりに関する アンケート・ヒアリング
庁内・アドバイザー 委員会 (令和5年度 第1回)	7月	交通環境基本方針 骨子イメージ 方針の検討・検討課題と対応の方向性
庁内・アドバイザー 委員会 (令和5年度 第2回)	10月	交通環境基本方針（素案）の検討
パブリックコメント オープンハウス	11月	交通環境基本方針（案）に関する意見募集
庁内・アドバイザー 委員会 (令和5年度 第3回)	令和6年 1月	交通環境基本方針の取りまとめ

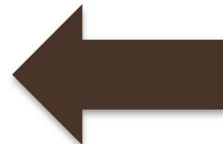
委員会の目的・体制

- 「三鷹駅北口交通環境基本方針」について検討するため、庁内委員会を設置します。
- アドバイザー委員会は、庁内委員会に対して、専門的な見地からの助言を行います。

三鷹駅北口交通環境基本方針策定 庁内委員会

◎都市整備部長
○まちづくり推進課長
交通企画課長
交通企画課道路整備計画担当課長
道路管理課長
産業振興課長
市民活動推進課長

助言



三鷹駅北口交通環境基本方針策定 アドバイザー委員会

◎都市交通計画
公共交通・バス交通
まちづくり
歩行者・自転車交通

◎委員長
○副委員長

委員会の運営方法

- 委員会の庶務は、市（まちづくり推進課）で行います。
- 公開された会とし、傍聴ができるものとします。
- 会議後は、会議内容や検討状況を広く周知するためのニュースレターを作成し、会議資料や会議録とあわせて市のホームページに随時掲載します。

3 令和4年度の取り組み・ 前回会議（令和4年度 第1回）の振り返り

令和4年度の取り組み

分類	開催時期	実施内容・検討テーマ
研究会 (準備会)	令和4年 2月	目的と提言に向けた検討プロセスの確認
オープン ハウス	5月	街の将来像、考え方1～4等に関する意見収集
ワークショップ (2日間)	6月	
研究会 (第1回)	8月	将来イメージ・現状の問題点・ 考え方1 駅周辺道路の交通体系の再編
研究会 (第2回)	9月	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
研究会 (第3回)	10月	考え方4 沿道の街並み誘導と低利用地のまちづくり 報告書(素案)の検討
市内・アドバイザー 委員会 (令和4年度 第1回)	12月	報告書(案)の取りまとめ状況 今後の進め方
研究会 (第4回)	令和5年 1月	報告書(案) 今後の進め方

前回会議（令和4年度 第1回）の振り返り

[三鷹駅北口交通環境基本方針策定庁内委員会・アドバイザー委員会合同会議]

- 庁内委員会では、三鷹駅北口周辺の新たな交通体系や三鷹駅北口駅前広場の機能及び規模等に関する「三鷹駅北口交通環境基本方針」について、関係部署が集まり検討します。
- アドバイザー委員会では、都市交通計画などを専門分野とする学識経験者より、専門的な見地から庁内委員会へ助言を行います。

日時	令和4年12月1日（金）
場所	武蔵野市役所

- 「研究会報告書（案）の取りまとめ状況について」と「今後の進め方について」の2つのテーマで意見交換をしました。



庁内・アドバイザー委員会の開催結果

【研究会報告書（案）の取りまとめ状況について】

- 駅前広場を設計する際は、長期・固定的な運用だけでなく、短期的に構造変更可能な設計が必要ではないか。利便性やにぎわいだけでなく、新しい移動手段の実用化や公共交通車両の規格変更等の急な変化にも対応できるよう考えることが必要である
- 駅前広場の2ロータリー化は他の地域でも整備事例がある。また、駅前広場でイベント等を行うことでにぎわいを作っている例もみられる
- 求める交通環境を実現させるために、建て替え時の規制や誘導の方針をどのように作るかが重要である。例えば、駐車場の附置義務制度について、規制の強化や緩和、誘導のメニューを交通環境の観点で検討すると良い
- 「三鷹駅に新しい交通環境をつくる」という新しさがあると良い
- 人中心のウォークブルなまちを目指すうえで、交通手段が自家用車から自転車に変わることは肯定的に捉えるべきではないか
- 駐車場の附置義務制度は個々の建物に対するルールであるが、地域レベルで適用する考えもあるのではないか
- 自転車については、周辺自治体も含めた広域的な視点で考える必要がある
- 通勤・通学の自転車利用はコロナ禍においてもなくなることはなく、外縁部に自転車駐車場を設け、駅まで歩く方針は堅持すべき
- 電動キックボードのような1人乗りのコンパクトな移動支援機器は短い移動を担う交通具として普及する可能性がある。これまでの自転車利用とは異なるため、これらのポート配置については別途議論すると良い。議論にあたっては安全性が最優先であり、動線は課題となる

庁内・アドバイザー委員会の開催結果

[今後の進め方について]

- ロードマップでは主に公共空間の在り方が示されているが、民有地の空間の在り方も合わせて考える必要がある
- 公共空間を整備する際には、沿道の民有地と調整して整備すると良い。例えば、駅前広場を含めて再開発する場合、駅前広場の空間についての認識を調整するためにも、行政が意見を言える中立的な立場の組織を作ると良い
- 三鷹駅南口で再開発の動きがあると、駅利用者が増え、人流が錯綜するため、三鷹市と調整すると良い。また、歩調を合わせた対外的な発信も重要である
- まち歩きを行いながら、移動に配慮が必要な人や支援している人たちの意見を聞くような、インクルーシブな考え方を持った検討の場を設けてもらいたい。これからの議論では多様性を踏まえた意見を引き出すことが重要である
- 議論の場に先進技術を取り入れると良い。AR（拡張現実）やデジタル地図を活用すれば、現実と計画を融合させながら議論ができる

4 交通環境基本方針 骨子イメージ

交通環境基本方針 骨子イメージ

1. 交通環境基本方針とは
2. 背景と目的
3. 街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿
4. 現状の問題点
5. 交通環境基本方針
 - (1) 交通環境の将来イメージ
 - (2) 方針策定にあたっての想定条件
 - (3) 項目別の基本方針
 - ①駅前広場
方針○：○○○○○○○○○○○○○
 - ②駅周辺道路（中央大通り・桜通り・中町新道・かたらいの道等）
方針○：○○○○○○○○○○○○○
 - ③その他交通関連施設
方針○：○○○○○○○○○○○○○
 - ④地域の景観、文化資源等
方針○：○○○○○○○○○○○○○
6. 今後の進め方
 - (1) 検討体制
 - (2) ロードマップ

5 方針の検討・ 検討課題と対応の方向性

交通環境の将来イメージ検討

交通環境の将来イメージ検討

歩行者を中心とする
にぎわいのエリア

交通結節機能
の確保



共存

歩行・滞留環境
の向上



駅周辺の地域資源・特徴

交通
利便性

散在する
低利用地

住宅需要

水と緑

文化資源

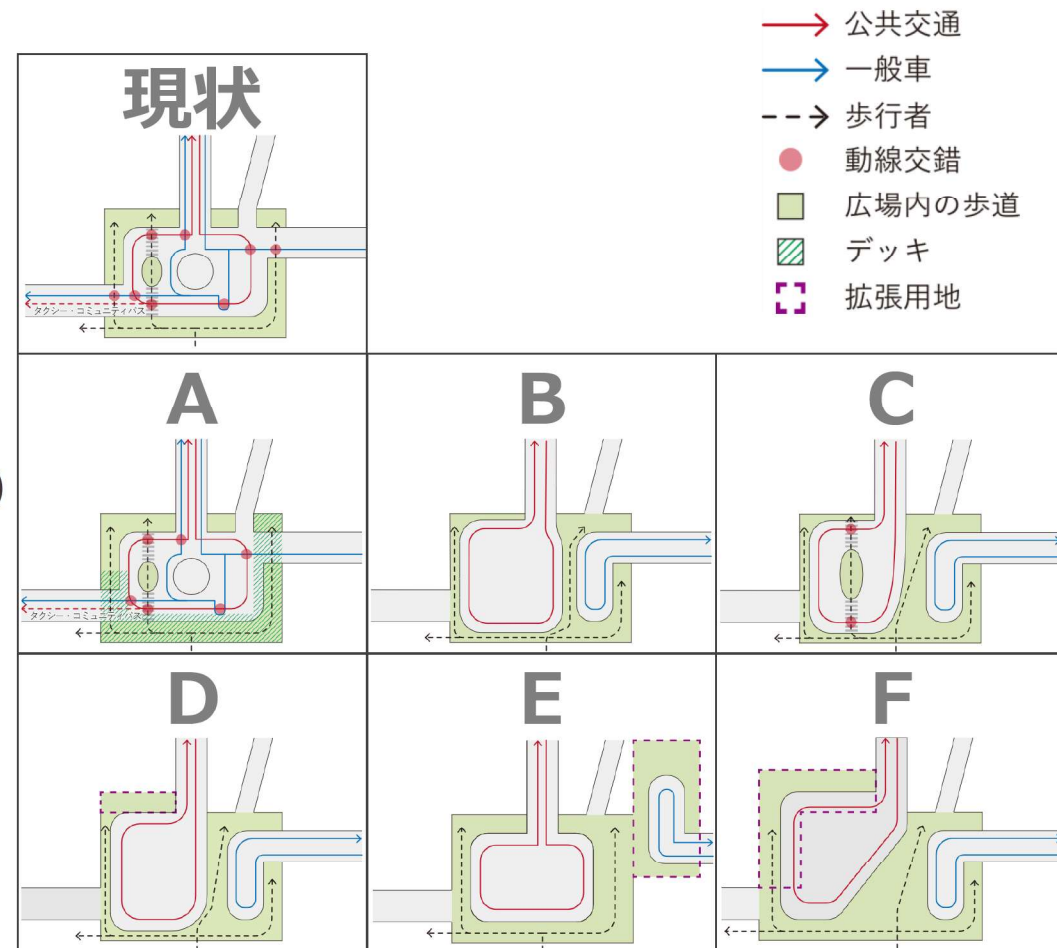
駅前広場の方針検討

駅前広場の方針検討

【駅前広場のイメージ案の比較】

- 方針・求められる機能について、論点がわかりやすい6つのイメージ案を比較します。

- 現状
- A デッキ案
- B 2ロータリー案① 現状面積案
- C 2ロータリー案② 現状面積案（交通島あり）
- D 2ロータリー案③ 小規模用地拡張案
- E 2ロータリー案④ 広範囲用地拡張案（北東側）
- F 2ロータリー案⑤ 広範囲用地拡張案（西側）



駅前広場の方針検討

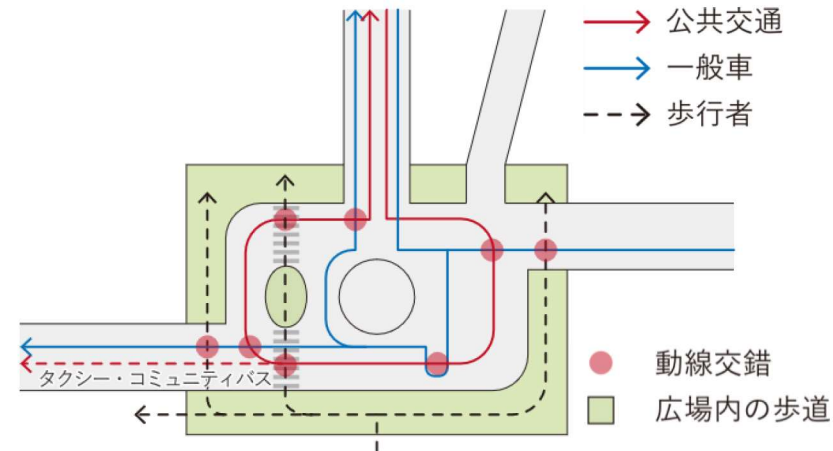
〔駅前広場周辺の土地利用・建物の状況〕



駅前広場の方針検討

現状の確認

- 方針・求められる機能の各項目について、現状では課題が多くあります。

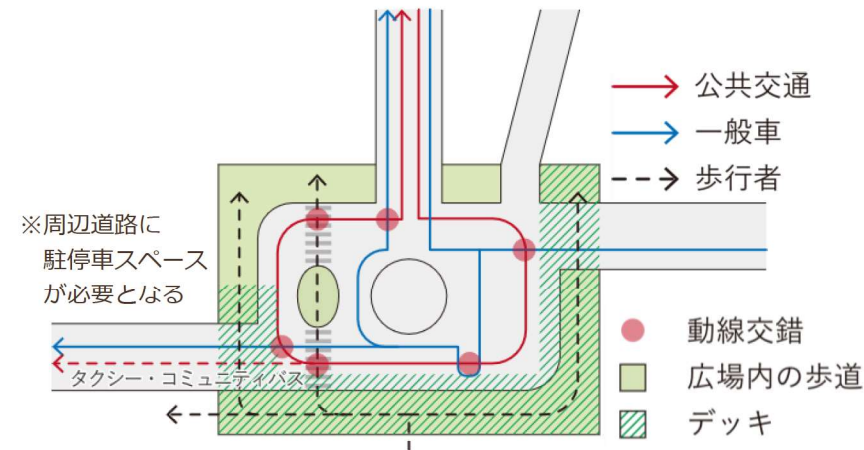


方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	×	通過交通が流入しやすい構造である
②車両動線の錯綜の解消	×	公共交通、一般車の動線が錯綜している
③歩車動線の交錯の解消	×	歩行者と車両の動線が交錯している
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	×	駐停車スペースが不足している
⑤歩行者のための滞留空間の確保	△	面積が限られており十分でない
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	△	駅舎との距離は近いが公共交通車両の影響を受けやすい乗降環境である
⑦将来の変化への備え	△	面積が限られており十分でない
⑧低利用地のまちづくり	-	(駅前広場周辺に低利用地が散在している)

駅前広場の方針検討

A 【デッキ案】の検証

- 歩車動線の交錯は解消されますが、通過交通の流入や車両動線の錯綜、駐停車スペースの不足は解消されず、その他の項目も改善されません。



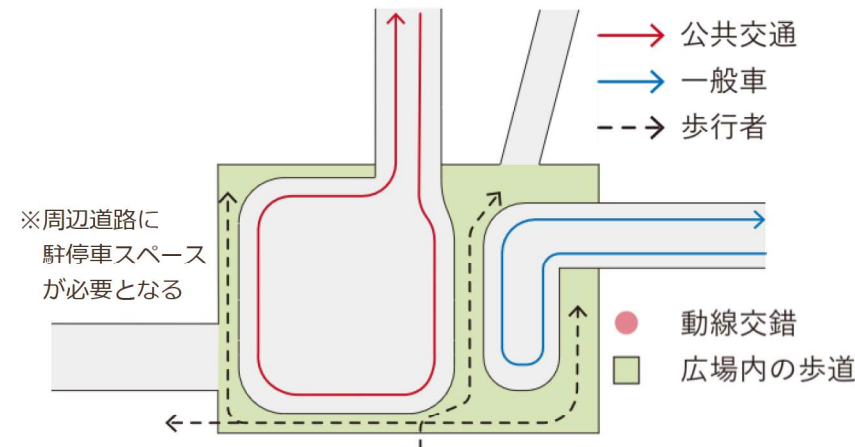
方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	×	通過交通の流入削減に効果がない
②車両動線の錯綜の解消	×	公共交通、一般車の動線錯綜が解消されない
③歩車動線の交錯の解消	○	歩行者と車両の動線の交錯が解消される
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	×	駐停車スペースの不足は解消されない
⑤歩行者のための滞留空間の確保	△	デッキ上に滞留空間が確保されるがデッキの構造物により地上部は現状と同程度以下である
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	△	駅舎との距離は近いが公共交通車両の影響を受けやすい乗降環境である
⑦将来の変化への備え	△	将来の変化に柔軟に対応できる面積が現状と変わらない
⑧低利用地のまちづくり	△	後背地の低利用地に与える効果が限定的である

※デッキ案については、駅舎や周辺の既成市街地との接続調整が必要となる

駅前広場の方針検討

B [2ロータリー案① 現状面積案] の検証

- 通過交通の流入や車両動線の錯綜、歩車動線の交錯は解消されますが、現状と同じ面積のため、駐停車スペースや歩行者の滞留空間、将来の変化への備えは不足します。

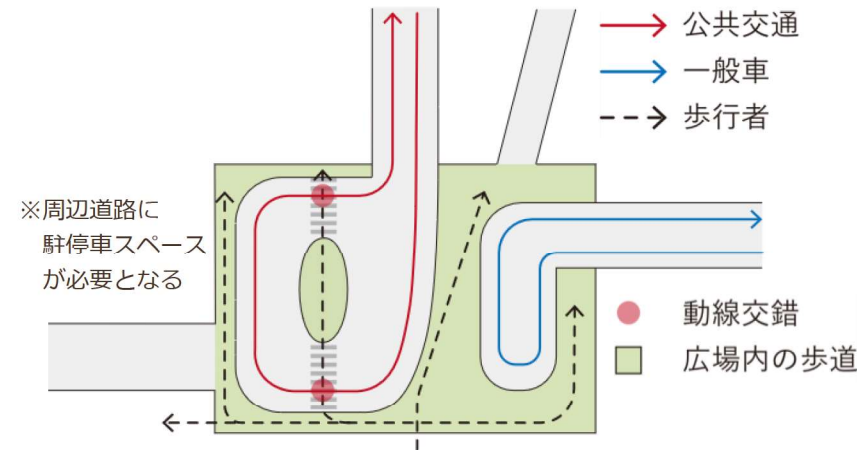


方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	○	通過交通の流入削減に効果がある
②車両動線の錯綜の解消	○	公共交通、一般車の動線錯綜が解消される
③歩車動線の交錯の解消	○	歩行者と車両の動線の交錯が解消される
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	×	駐停車スペースの不足は解消されない
⑤歩行者のための滞留空間の確保	×	滞留空間が現状よりも小さい
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	○	駅舎との距離が近く公共交通車両の影響を受けない乗降環境である
⑦将来の変化への備え	×	将来の変化に柔軟に対応できる面積が現状よりも小さい
⑧低利用地のまちづくり	△	後背地の低利用地に与える効果が限定的である

駅前広場の方針検討

C [2ロータリー案② 現状面積案（交通島あり）] の検証

- 通過交通の流入や車両動線の錯綜は解消されますが、交通島への歩行者動線が車両動線と交錯します。
- 現状と同じ面積のため、駐停車スペースや歩行者の滞留空間、将来の変化への備えは不足します。

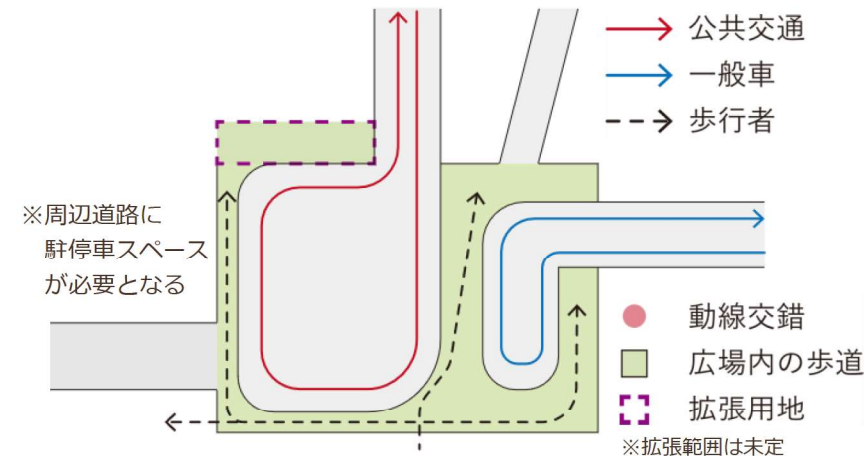


方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	○	通過交通の流入削減に効果がある
②車両動線の錯綜の解消	○	公共交通、一般車の動線錯綜が解消される
③歩車動線の交錯の解消	△	交通島への歩行者動線と車両動線が交錯する
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	×	B案よりも一定改善されるが駐停車スペースの不足は解消されない
⑤歩行者のための滞留空間の確保	×	B案よりも一定改善されるが滞留空間が現状よりも小さい
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	○	駅舎との距離が近く公共交通車両の影響を受けない乗降環境である
⑦将来の変化への備え	×	将来の変化に柔軟に対応できる面積が現状と同程度以下である
⑧低利用地のまちづくり	△	後背地の低利用地に与える効果が限定的である

駅前広場の方針検討

D 【2ロータリー案③ 小規模用地拡張案】の検証

- 通過交通の流入や車両動線の錯綜、歩車動線の交錯は解消されますが、小規模な用地拡張で駅前広場の面積が大きく変わらないため、駐停車スペースや歩行者の滞留空間等は十分ではありません。

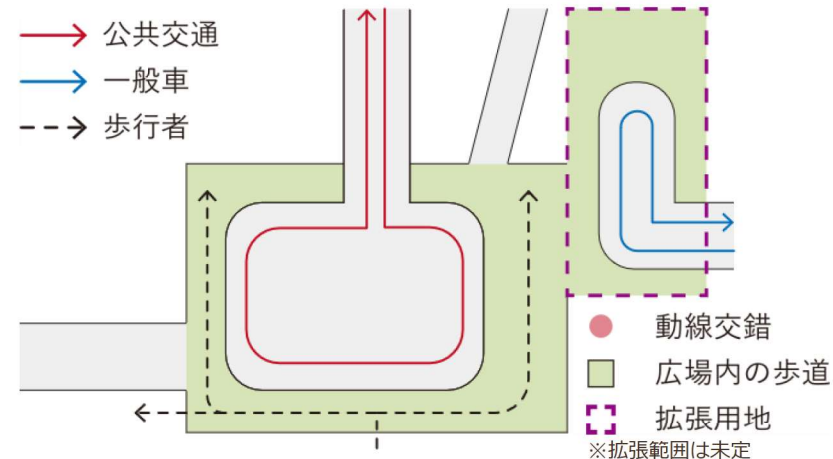


方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	○	通過交通の流入削減に効果がある
②車両動線の錯綜の解消	○	公共交通、一般車の動線錯綜が解消される
③歩車動線の交錯の解消	○	歩行者と車両の動線の交錯が解消される
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	△	確保できる駐停車スペースが限定的で不足は解消されない
⑤歩行者のための滞留空間の確保	△	確保できる滞留空間が限定的で不足は解消されない
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	○	駅舎との距離が近く公共交通車両の影響を受けない乗降環境である
⑦将来の変化への備え	△	将来の変化に柔軟に対応できる面積が現状と大きく変わらない
⑧低利用地のまちづくり	△	後背地の低利用地に与える効果が限定的である

駅前広場の方針検討

E [2ロータリー案④] 広範囲用地拡張案（北東側）の検証

- 必要な駅前広場の面積が確保され、①～⑤、⑦の項目が概ね満たされます。
- ただし、拡張エリアが民地に大きく及ぶため、土地所有者等の協力が必要となります。

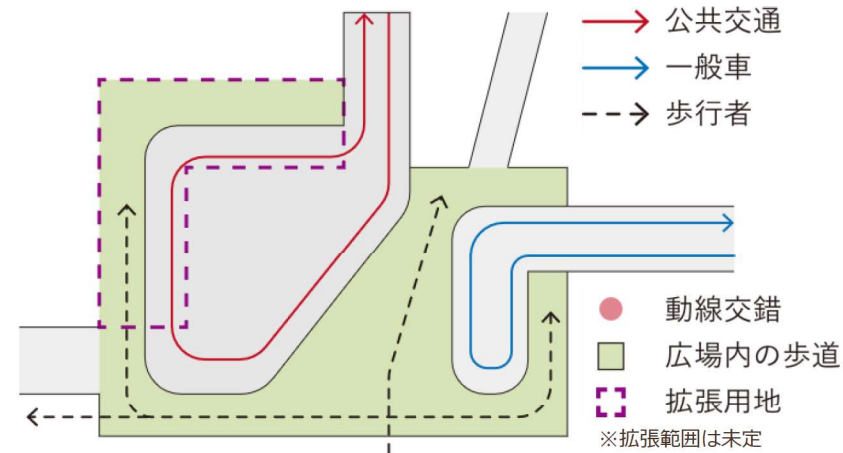


方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	○	通過交通の流入削減に効果がある
②車両動線の錯綜の解消	○	公共交通、一般車の動線錯綜が解消される
③歩車動線の交錯の解消	○	歩行者と車両の動線の交錯が解消される
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	○	駐停車スペースが確保される
⑤歩行者のための滞留空間の確保	○	滞留空間が現状よりも大きく確保される
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	△	公共交通車両の影響を受けない乗降環境だが駅舎との距離が離れる
⑦将来の変化への備え	○	将来の変化に柔軟に対応できる面積が現状よりも大きく確保される
⑧低利用地のまちづくり	△	後背地の低利用地との位置関係等から低利用地のまちづくりに与える効果が限定的である

駅前広場の方針検討

F 【2ロータリー案⑤広範囲用地拡張案（西側）】の検証

- 必要な駅前広場の面積が確保され、①～⑧の項目が概ね満たされます。
- ただし、拡張エリアが民地に大きく及ぶため、土地所有者等の協力が必要となります。

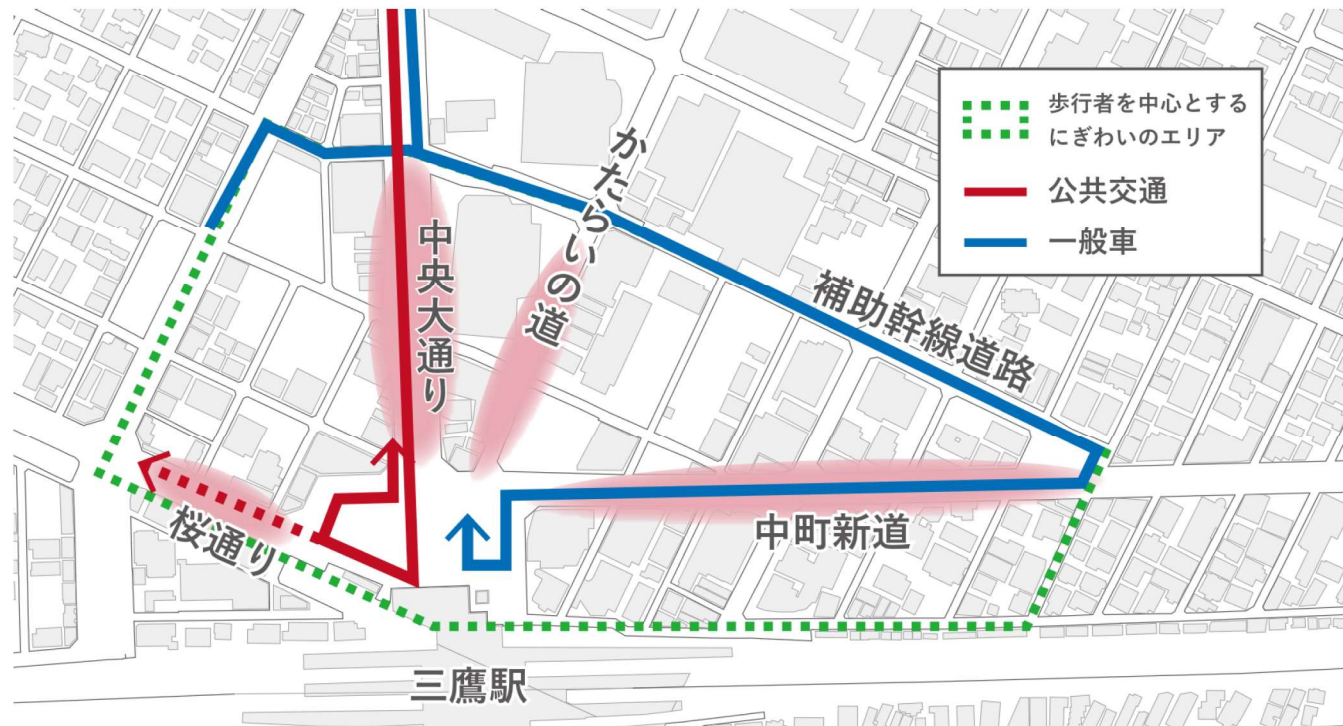


方針・求められる機能	評価	
①通過交通の流入削減	○	通過交通の流入削減に効果がある
②車両動線の錯綜の解消	○	公共交通、一般車の動線錯綜が解消される
③歩車動線の交錯の解消	○	歩行者と車両の動線の交錯が解消される
④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	○	駐停車スペースが確保される
⑤歩行者のための滞留空間の確保	○	滞留空間が現状よりも大きく確保される
⑥福祉車両の乗り換えのしやすさ	○	駅舎との距離が近く公共交通車両の影響を受けない乗降環境である
⑦将来の変化への備え	○	将来の変化に柔軟に対応できる面積が現状よりも大きく確保される
⑧低利用地のまちづくり	○	後背地の低利用地との位置関係等から低利用地のまちづくりに効果がある

駅前広場の方針検討

【課題①】 実交通への影響

- 公共交通優先の2ロータリー化にする場合、一般車両や福祉車両、荷捌き車両等の迂回が必要となるほか、枝道における通過交通の発生や周辺道路の混雑状況等の確認が必要となります。



(駅前広場への車両動線のイメージ)

【課題②】 地権者合意

- 拡張エリアが民有地に及ぶため、土地所有者等の協力が必要となります。

駅前広場の方針検討

【課題③】 事業手法

（事業手法の種類）

- 駅前広場の拡張にあたっては、(1)地権者に街づくりへ協力いただく方法と、(2)地権者が街づくりに直接参加する方法があります。
- 具体的には、(1)は行政が主体となった「個別の用地交渉による拡張」として用地買収方式や土地交換等、(2)は地権者が主体となった「建物共同化に併せた拡張」として市街地再開発事業や土地区画整理事業（一体的施行）等の事業手法が考えられます。
- それぞれの主な事業手法の概略比較として、概要やイメージ、特徴を次ページに示します。

駅前広場の方針検討

【課題③】 事業手法

(拡張に係る主な手法の概略比較)

～地権者に街づくりへ協力いただく方法～
個別の用地交渉による拡張（行政主体）

～地権者が街づくりに直接参加する方法～
建物共同化に併せた拡張（地権者主体）

主な
手法

用地買収方式による事業

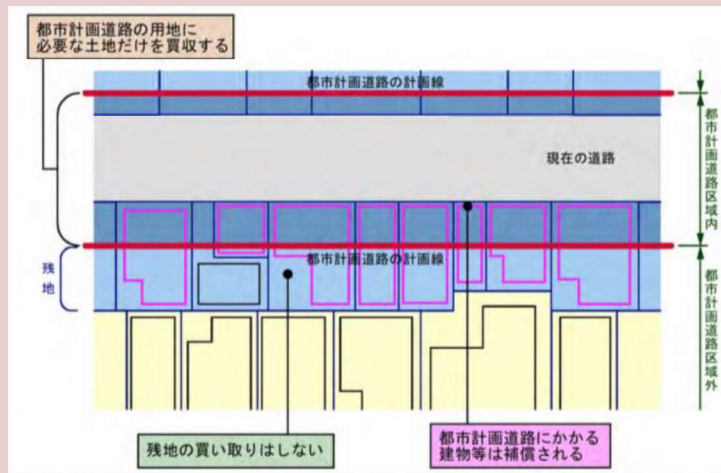
市街地再開発事業

概要

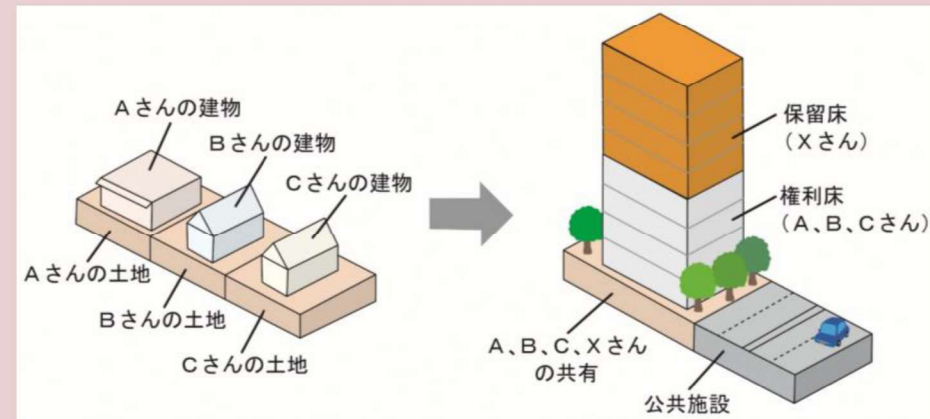
- 都市計画道路区域内等の必要な土地だけを買収
- 支障となる物件等（建物や塀）に対しては金銭で補償

- 敷地等を共同化し高度利用することで公共施設用地を創出
- 従前の権利は権利変換で再開発ビルの床に置き換えられる
- 高度利用により新たに生み出された床を処分し事業費に充当

イメージ



出典：国土交通省「沿道整備街路事業ガイドンス」
<<https://www.mlit.go.jp/common/001176505.pdf>>



出典：国土交通省「市街地再開発事業」
<https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/toshi_urbanmainte_tk_000069.html>

特徴

- 残地での生活再建ができない場合は権利者の移転が必要
- 権利者が少ない場合は早期に拡張できる可能性がある
- 拡張区域外の周辺への影響が比較的小さく、既存の街並みが維持されやすい等

- 権利者は再開発ビルへ入居するか、地区外へ移転するかの選択ができる
- 高層建物による影響に対する配慮が必要（周辺の景観や生活環境への影響等）
- にぎわい広場等の公益施設を創出できる
- 拡張区域外の周辺を含めた一体的かつ計画的な街づくりが行われる等

駅前広場の方針検討

【課題③】 事業手法

（想定される事業手法）

- 駅前広場の案D～Fの拡張に係る事業手法の現時点の想定として、土地利用・建物の状況と事業手法の特徴を鑑みると、D小規模用地拡張案、E広範囲用地拡張案（北東側）の場合は個別の用地交渉による拡張、F広範囲用地拡張案（西側）の場合は建物共同化に併せた拡張が考えられます。
- なお、北側、東側の街区については、高密に建物が立地し、築年数の比較的浅い建物を含むことから、経済性等の観点から実現のハードルが高いと考えられます。

D 2ロータリー案③ 小規模用地拡張案

E 2ロータリー案④ 広範囲用地拡張案（北東側）



～地権者に街づくりへ協力いただく方法～
個別の用地交渉による拡張（行政主体）
（用地買収方式、土地交換等）

F 2ロータリー案⑤ 広範囲用地拡張案（西側）



～地権者が街づくりに直接参加する方法～
建物共同化に併せた拡張（地権者主体）
（市街地再開発事業、土地区画整理事業（一体的施行）等）

- 事業手法の選定にあたっては、土地利用・建物の状況や手法の特徴の他、権利者の意向や経済性等、幅広い観点で今後検討が必要となります。

【課題④】 経済性

- 事業費等については、今後検討が必要となります。

駅前広場の方針検討

[駅前広場のイメージ案の比較]

		現状	デッキ案	2 ロータリー案					
				現状面積案		小規模用地拡張案	広範囲用地拡張案		
			A	B	C	D	E	F	
必要性			低	必要性の実現度合い					高
	①通過交通の流入削減	×	×	○	○	○	○	○	
	②車両動線の錯綜の解消	×	×	○	○	○	○	○	
	③歩車動線の交錯の解消	×	○	○	△	○	○	○	
	④駐停車スペースの確保 (公共交通、一般車両、福祉車両)	×	×	×	×	△	○	○	
	⑤歩行者のための 滞留空間の確保	△	△	×	×	△	○	○	
	⑥福祉車両の乗り換えの しやすさ	△	△	○	○	○	△	○	
	⑦将来の変化への備え	△	△	×	×	△	○	○	
	⑧低利用地のまちづくり	—	△	△	△	△	△	○	
実現性				高 実現性の度合い 低					
	【課題①】 実交通への影響	—	—	△	△	△	△	△	
	【課題②】 地権者数 () 内地権者数	—	—	—	—	○ (少ない)	○ (少ない)	△ (多い)	
	【課題③】 事業手法 () 内 想定	—	—	—	—	個別の用地交渉 による拡張 (行政主体)	個別の用地交渉 による拡張 (行政主体)	建物共同化に 併せた拡張 (地権者主体)	
実施時の効果・ 影響等	【課題④】 経済性	—	(今後検討します)						
	○玉川上水と一体的な 緑・親水空間の創出	—	×	×	×	×	△	○	
	○公有地以外での にぎわい広場の創出	—	×	×	×	×	×	○	
	○高層建物による 周辺への影響	—	—	—	—	—	—	△ (可能性あり)	

※上記は論点がわかりやすい6つのイメージ案について必要性和実現性の観点で概略比較したもの

※D～F案における拡張範囲は未定

方針の検討について

- 論点 1** 交通環境の将来イメージ
- 将来イメージを地域と共有するうえでのポイントや示し方、追加すべき視点 等
- 論点 2** 駅前広場のイメージ案の比較（拡張の方向性、事業手法等）
- 拡張の必要性
 - 拡張の方向性、事業手法、実施時の効果・影響等
 - 必要面積の算定、レイアウト、都市計画手続きを検討していくうえでのポイントや留意点 等

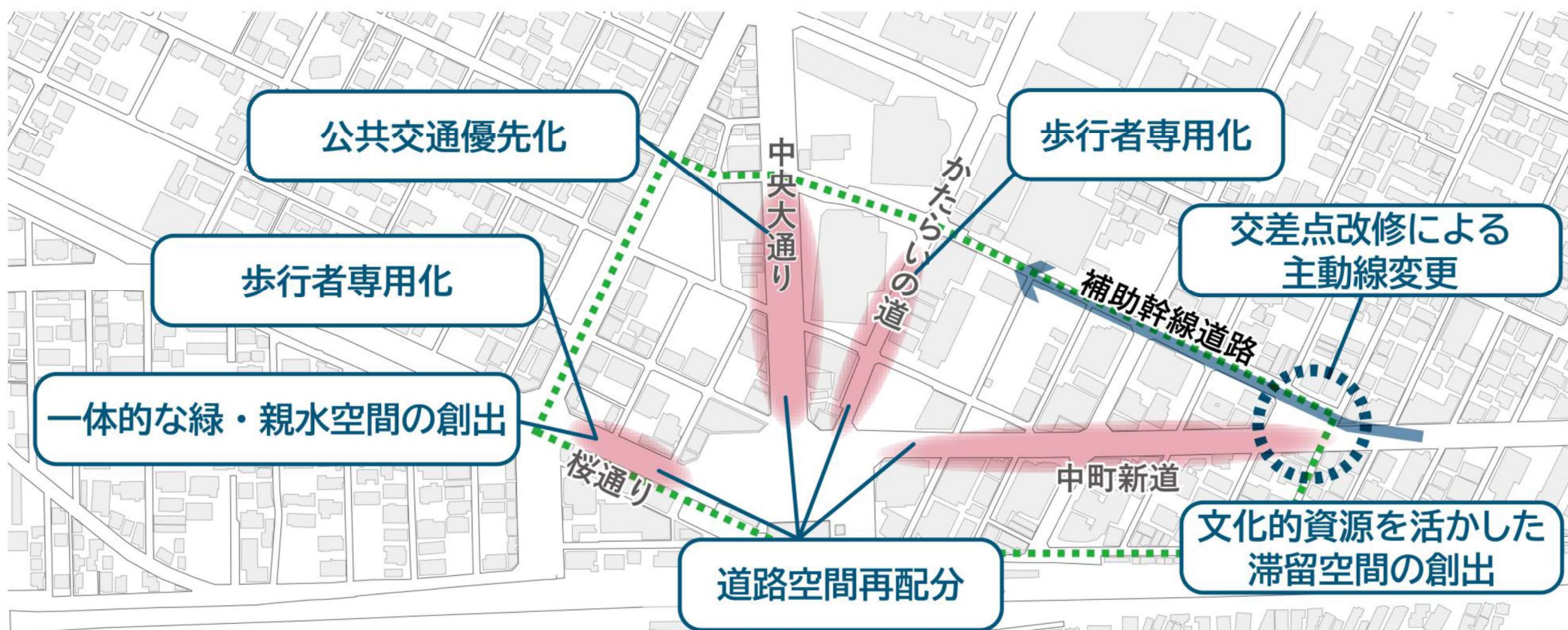
について、どのようにお考えになったか伺います。

駅周辺道路（中央大通り・桜通り・中町新道・かたらしいの道等）の方針検討

駅周辺道路（中央大通り・桜通り・中町新道・かたらいの道等）の方針検討

〔期待される効果〕

- 交通モードの整理による錯綜や混雑の解消
- 補助幹線道路の整備による交通量の抑制と合わせた歩行者中心の街づくり
- 居心地よく過ごせる滞留空間の創出
- 玉川上水と一体的な緑・親水空間の創出（桜通り）



（交通体系、歩行空間、緑・親水空間の取組内容）

駅周辺道路（中央大通り・桜通り・中町新道・かたらいの道等）の方針検討

●中央大通り

《現況》



《将来》



- 公共交通の優先化
- 三鷹駅北口のシンボルロードとしての歩行空間の充実と街並みの形成

●かたらいの道

《現況》



《将来》



- 駅と文化施設を結ぶ歩行者軸にふさわしい滞留空間、ゆとりある歩行空間の実現
- 大規模敷地の公開空地等と小規模敷地からなる街区が面するメリハリのある街並みの形成

●中町新道

《現況》



《将来》



- 井の頭公園や吉祥寺に繋がる特性を踏まえた歩行空間の充実と街並みの形成
- 駅前広場への一般車両・福祉車両の動線を確保

●桜通り

《現況》



《将来》



- 玉川上水の緑を活かした歩行空間の充実と街並みの形成
- 水と緑を感じる憩いの滞留空間



駅周辺道路（中央大通り・桜通り・中町新道・かたらいの道等）の方針検討

■ 歩行空間の充実に伴う歩行者と自転車の錯綜の防止

■ 公共交通優先化や歩行者専用化に伴う荷捌き車両への対応・周辺道路への影響検証

■ 安全安心な歩行者動線の確保に向け、歩行者と沿道駐車場の出入り車両の交錯への対応



出典：国土交通省

「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン基本編」
<<https://www.mlit.go.jp/common/001245799.pdf>>

■ 一般車进行处理する補助幹線道路や中町新道の路上駐車抑制

■ かたらいの道と補助幹線道路の交差点を横断する歩行者の安全性の確保



■ 公共交通優先化や歩行者専用化に伴う枝道における通過交通への対応

検討課題と対応の方向性

検討課題と対応の方向性

分類	主な検討課題	対応の方向性（案）
駅前広場	拡張の方向性、事業手法	交通結節点としての必要性（方針・求められる機能）や実現性（実交通への影響、地権者合意、事業手法、経済性等）、実施時の効果・影響等の観点から、総合的に検討していく。
	2ロータリー化により生じる自動車の迂回への対応	社会実験等を通じて影響を検証するとともに、市民や事業者へ丁寧に情報を発信し、理解と協力が得られるように努めていく。
	福祉車両の乗降環境の確保	停めやすく乗り降りに焦らず時間をとれるような安全安心な乗降環境に配慮のうえ、利用者と協議し検討していく。
	ユニバーサルデザインへの配慮	心身の状況や年齢、国籍等を問わず、誰もが分け隔てなく使用できるユニバーサルデザインに配慮のうえ検討していく。
	バス待ちスペースと歩行空間の干渉の解消	バス待ち環境の充実化を図るため交通事業者と協議し検討していく。
	タクシーの客待ち車両の待機列の解消	タクシーの待機場場について、駅前に一定数確保したうえで、その他の分を駅前から離れた場所に確保し、効率的に配車するシステム（ショットガン方式）の導入を含め検討していく。
駅周辺道路	主要4道路の役割、機能の整理	道路特性や駅前広場との接続関係、玉川上水等の周辺都市施設との連携等を踏まえ、中央大通りを公共交通優先化、かたらいの道を歩行者専用化、桜通りを歩行者専用化、中町新道を一般車の駅へのアクセス路線化を基本案として検討していく。
	玉川上水を活かした桜通りの再整備	玉川上水を貴重な地域資源と捉え、桜通りとの一体的な緑・親水空間の創出を検討していく。
	枝道の通過交通への対応	社会実験等を通じて影響を検証するとともに、安全対策として歩道等の整備や、交通規制の設定、新技術の活用等を検討していく。
	渋滞の発生有無、天候による影響、エリア外の周辺地域への影響や波及効果への配慮	社会実験等を通じて影響を検証し、対応策を検討していく。

検討課題と対応の方向性

分類	主な検討課題	対応の方向性（案）
駅周辺道路	補助幹線道路と中町新道との交差点の形状	運転手が主たる道路が補助幹線道路であることを認識しやすくなるように改修することを検討していく。
	補助幹線道路とかたらいの道との交差点における交通処理、安全性の確保	交通体系の再編に伴い自動車交通量の増加が見込まれる補助幹線道路と主要な歩行者軸であるかたらいの道との交差点においては、周辺の交通状況を踏まえた交差点処理について関係機関と協議し対応を検討していく。
交通関連施設	自転車交通への対応	歩行者中心の街づくりを推進するため、にぎわいのエリアの外縁部への、恒久的な自転車駐車場や自転車走行空間の整備や、附置義務自転車駐車場の隔地誘導等を検討していく。 なお、駅前広場や歩行者専用化する道路内に進入する自転車に対しては、押し歩きを誘導する等の安全利用啓発や整備形態を検討していく。
	自動車駐停車需要への対応	歩行者中心の街づくりを推進するため、にぎわいのエリアの外側への、附置義務自動車駐車場の隔地誘導等を検討していく。また、荷捌き等、路上で駐停車している車両の駐停車需要への対応を検討していく。（既存駐車場の有効活用等）
	シェア型交通への対応	三鷹駅北口でのシェア型交通の地域ニーズと交通課題への効果を研究していく。導入する場合には、にぎわいのエリアの外縁部への配置誘導等を検討していく。
	新たな移動手段の実用化への対応	技術革新や制度変更、他地域での取り組み状況等を注視するとともに、長期・固定的な設え・運用だけでなく、変化に柔軟に対応できるような冗長性のある設計に配慮していく。
地域の景観文化資源等	世界連邦平和像や独歩の碑、樹木の取扱い	駅前広場整備と干渉する場合は、歴史的価値や緑の価値を地域の方々と再認識したうえで、新たな街並みの中で愛され次世代に継承されるように、移設先や設え、規模、駅前広場との一体的な滞留空間の整備等を検討していく。
その他	今後の推進体制の構築	地権者や街の利用者、関係団体の声を受け止め、連携して推進できるような体制の構築を検討していく。 検討にあたっては、柔軟な発想により新たな企画を検討する場と、決定機関を分ける等、役割を分担させる視点に配慮していく。また、パブリックスペースと民間開発のデザイン調整については、第三者的立場からの調整機能の確保を検討していく。

検討課題と対応の方向性について

- 論点3 検討課題と対応の方向性
- 各検討課題への対応の方向性
 - その他追加で検討すべき課題 等

について、どのようにお考えになったか伺います。

6 その他連絡事項