

三鷹駅北口交通環境基本方針（案）

～歩行者中心のにぎわいのある駅周辺へ～

三鷹駅北口交通環境基本方針(案)に対するご意見をお寄せください。

【期間】 令和5年11月17日(金)～12月1日(金)(必着)

【提出方法】 郵送・電子メール・ファックス・持参

※お名前・ご住所・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(問い合わせ先)】

武蔵野市都市整備部まちづくり推進課

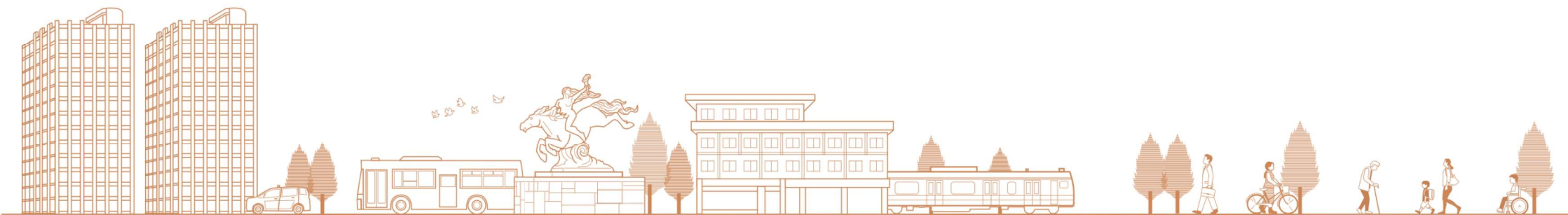
〒180-8777 武蔵野市緑町2-2-28

E-mail:sec-machidukuri@city.musashino.lg.jp

TEL:0422-60-1872 FAX:0422-51-9250



メールでの提出はこちら





— 目 次 —

1	交通環境基本方針とは	P.3
	(1)基本方針の位置づけ	P.3
	(2)目標時期	P.3
	(3)対象範囲	P.4
2	背景と目的	P.5
3	街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿	P.6
4	三鷹駅北口の現状	P.7
	(1)交通上の主な問題点	P.7
	(2)街づくりに活かす地域資源・特性	P.9
5	交通環境基本方針	P.11
	(1)駅周辺における交通環境の将来像	P.11
	(2)方針策定の前提条件	P.12
	(3)交通環境の取組方針	P.12
	(4)将来像を実現するための取組	P.13
6	今後の進め方	P.21
	(1)検討体制	P.21
	(2)ロードマップ	P.21

1 交通環境基本方針とは

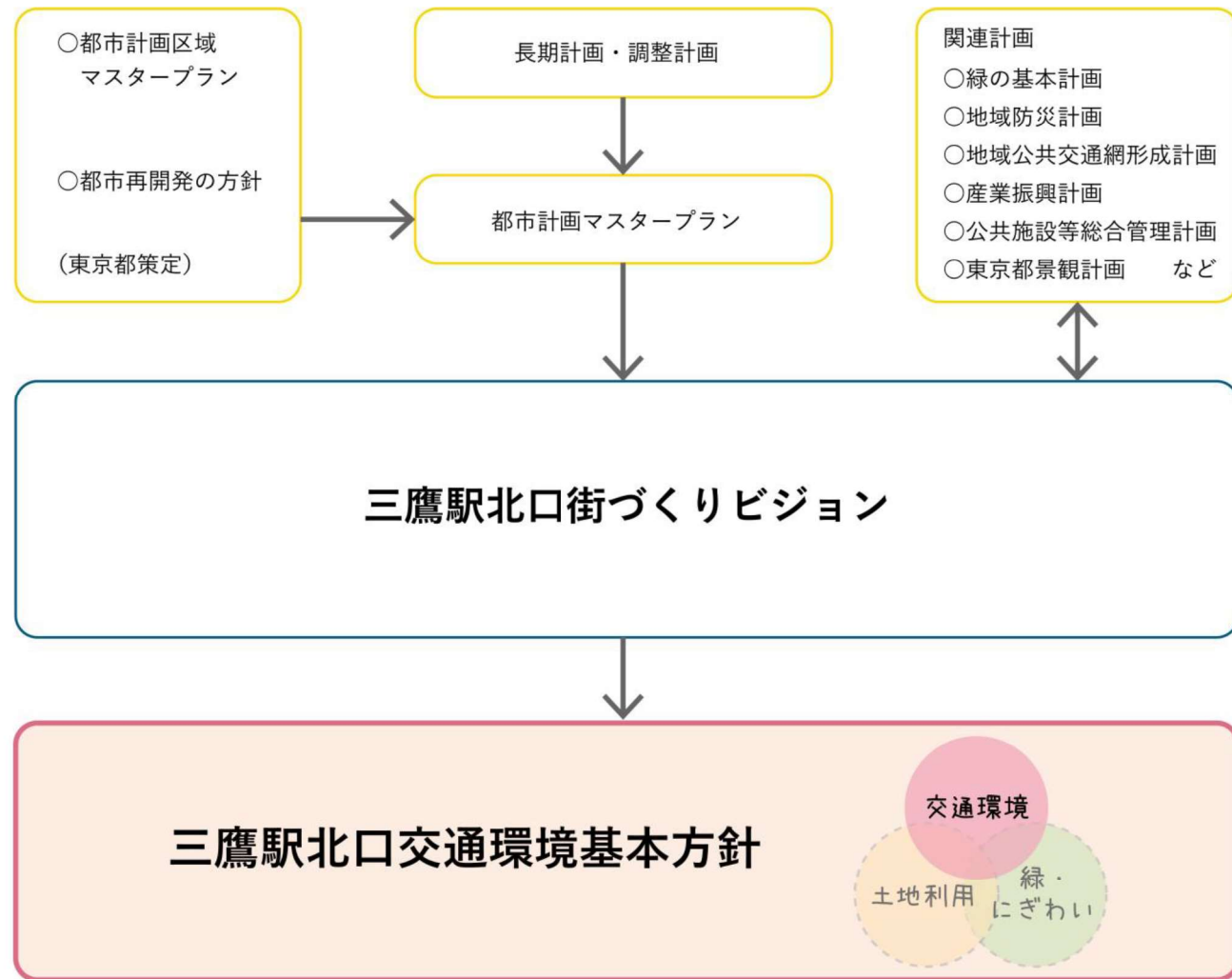
(1) 基本方針の位置づけ

- 交通環境基本方針(以下「本方針」という。)とは、「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ものです。
なお、交通環境に関連する土地利用と緑・にぎわいの視点についても対象としています。
- 地域の方々との対話を重ねながら検討を深め、歩行者を中心とするにぎわいのある駅周辺への再整備を目指していくうえでの方針とします。

(2) 目標時期

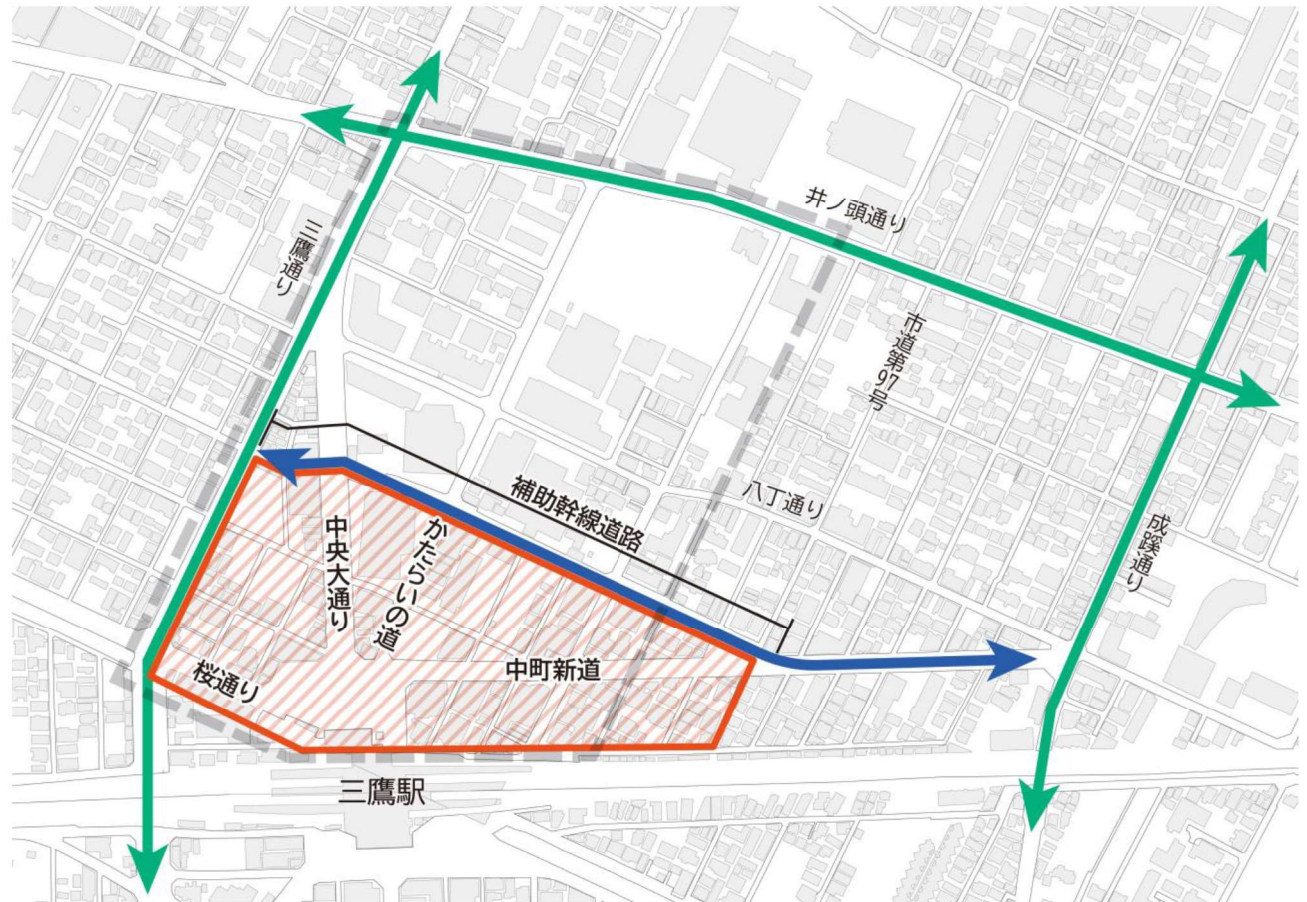
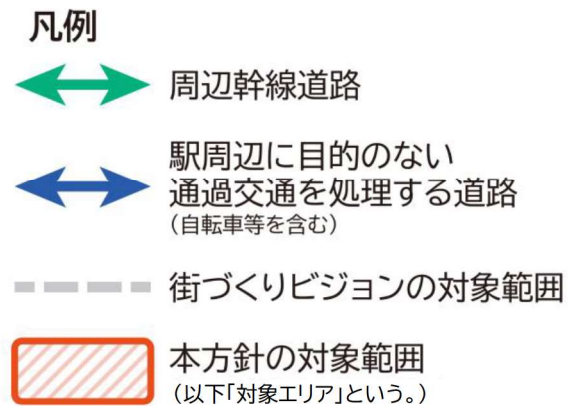
- 三鷹駅北口地区補助幹線道路※(以下「補助幹線道路」という。)完成後の概ね2030年代(令和12～21年)での再整備を目指します。

※三鷹駅北口地区補助幹線道路: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ことを目的に整備を進めている東西方向の道路のこと。



(3) 対象範囲

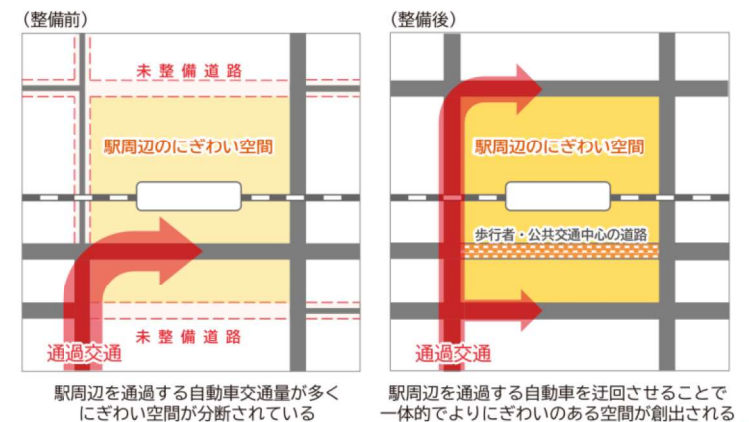
- 概ね補助幹線道路より南側の駅周辺にあたる範囲を対象とします。



コラム① 駅周辺の街づくりの基礎となる都市構造（地区内環状道路の形成）

都市計画マスタープランでは、駅周辺を取り囲む地区内環状道路の形成により、通過する車両を迂回させ、自動車交通量を抑制することで、魅力・活力を向上させる都市構造を目指すべきことが掲げられています。

三鷹駅北口では、地区内環状道路の役割を担う補助幹線道路の整備事業を進めており、その内側に「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」を形成するために、様々な視点から将来の交通環境について検討しています。



出典：武蔵野市都市計画マスタープラン2021より一部抜粋

2 背景と目的

背景

三鷹駅北口の状況

①三鷹駅北口的主要利用者

郊外住宅地としての通勤・通学や、集積する企業への通勤を目的とした移動経路となっています。



②補助幹線道路の整備による交通環境の変化

現在事業中の補助幹線道路が完成することで、駅前の自動車交通量が抑制されるなど、交通環境が変化します。



③交通上の課題

地域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。また、駅前を通過する車両による交通ふくそうが発生するなど、様々な課題が生じています。



全国的な動向

④ウォーカブルな街づくりの動向

人々の豊かな暮らし(健康、交流、緑)や地域活性化・にぎわいづくり、脱炭素社会、交通安全といった様々な観点から都市のあり方が再考されており、多くの都市で自動車中心から歩行者中心の空間に再構築するウォーカブルな街づくりが進められています。



⑤コロナ禍をきっかけとしたライフスタイルや価値観の変化

身近な生活空間で過ごすことが増え、空間の質的な向上が重要視されています。



目的

補助幹線道路の整備による交通環境の変化を契機として
交通課題の解決とあわせて、ライフスタイルや価値観の変化に対応した歩行者中心の街づくりを進める。

コラム② ウォーカブルな街づくりとは？

居心地が良く歩きたくなる街中づくりのこと。

多くの都市で街路空間を車中心から”人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく街づくりが進められています。

最近では、新型コロナウイルスの蔓延に伴う生活様式の変化により、自宅周辺で過ごす時間も増えており、地域消費の活性化や健康寿命の延伸、孤独孤立の防止、フレイルの予防等の地域課題の解決には身近な生活拠点の質を高めることが益々重要になっています。

出典：国土交通省 WALKABLE PORTAL



3 街づくりビジョンに掲げる目指すべき街の姿

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。



4 三鷹駅北口の現状

(1) 交通上の主な問題点 【駅前広場】

【通過交通の流入】

西へ向かう車両が成蹊通りから進入し、中町新道から駅前広場を経由して、桜通りへと通過することで、広場内の交通流が圧迫されています。

出典：国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)



【不十分な乗降環境】

専用の一般車乗降スペースがなく、右側停車など危険な車道内乗降が発生しています。

バスの動線上での停車によりバスの通行の阻害や、バスが正着できず利用者の乗降の負担につながっています。通勤通学時間帯には降車処理が間に合わず後続する車両が降車スペースに入れず待機している状況があります。

福祉車両が安心して乗降できる環境やタクシーの乗降・配車環境が十分に整っていません。



【滞留空間の不足】

災害時には帰宅困難者による混雑が懸念されるほか、雨天時はバス利用者の待機列などで混雑しています。

駅前らしいにぎわいにつながる人々の滞留や交流スペースが不足しています。



【将来を見据えた冗長性(余裕)の欠如】

人口増加により駅利用者が増加した場合や、自動運転化等の新技術が発展した場合、交通サービスが変化した場合などに柔軟に対応できる空間的な余地がありません。

【車両動線のふくそう】

バスやタクシー、一般車両、福祉車両等の動線がふくそうしています。駅前に進入した自転車についても歩道内での走行や車道内での無秩序な走行など危険な状況が見られます。

バスと一般車両等の進入路をそれぞれ分けて設けていますが、わかりにくく、誤進入が発生しています。



【歩車動線の交錯(歩行者動線の分断)】

駅からかたらいの道や中央大通りへの歩行者の経路と、車道が交差しており、歩行者動線が分断されています。障害のある方からも、移動する際に不安を感じるとの声があります。



【駅周辺(対象エリア)】

中央大通り

【交通の集中による混雑】

地域公共交通や一般車両等の交通の集中やふくそうにより、駅前広場近傍で一時的な混雑が発生しています。

【路線特性と幅員構成のアンバランス等】

「三鷹駅北口のシンボルロード」にふさわしい幅員構成になっていません。また、街路樹の根上りにより、歩道の平坦性が確保されていません。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍で平日・休日を問わず朝夕の送迎車両や荷捌き車両などが路上駐停車しています。



桜通り

【豊かな緑と親水空間の散在】

玉川上水の緑・親水空間や桜並木を生かした一体的な滞留空間が不足しています。

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

自動車・歩行者交通量に見合った幅員構成になっていません。

【多数の路上駐停車】

平日・休日を問わず朝夕の送迎車両や荷捌き車両などが路上駐停車しています。



かたらいの道

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

地域内で最も歩行者数が多く、歩道幅員が不足しています。荷捌き車両があるものの自動車交通は限られており、自動車・歩行者交通量のバランスに応じた幅員構成になっておらず、歩行者軸にふさわしい滞留空間が不足しています。

対象エリアの外縁部である補助幹線道路との交差点では、駐輪場に向かう自転車交通量が多くなっています。



【自転車駐車場の将来的な借地返還の可能性】

民有地に設置された駐輪場は土地利用の転換により閉鎖される可能性があります。

中町新道

【歩車道の交通量と幅員構成のアンバランス】

自動車・歩行者交通量のバランスに応じた幅員構成になっておらず、歩行空間が不足しています。

【多数の路上駐停車】

駅前広場近傍で平日・休日を問わず朝夕の送迎車両や荷捌き車両などが路上駐停車しています。



【自動車駐車場の散在】

駐車場の散在により、商業施設等の連なりが途切れています。

自動車交通を呼び込んでおり、歩行者動線との交錯が懸念されます。



(2) 街づくりに活かす地域資源・特性

【高い交通利便性】

三鷹駅は、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、特別快速の停車駅となっているほか、東西線へも乗り入れる中央・総武各駅停車の始発駅にもなっており、1日に約16万人の乗降客が利用しています。

三鷹駅北口を発着するバス路線は1日に約700本が運行しており、鉄道やバスなどの高い交通利便性が大きな特徴となっています。



【高い住宅需要により進むマンション開発】

住宅需要が高く、集合住宅(延べ面積)は概ね10年間で約2倍に増加しました。駅周辺でのマンション建設は大規模になりやすく、児童・生徒数の急増による小中学校への影響のほか、商業・業務施設の都市機能がまばらな街になることが懸念されます。



【集積する業務施設】

研究施設や官公署のほか、外食産業の本社やアニメ制作スタジオなどの様々な業務施設が集積しています。

鉄道乗降客のうち、定期利用者の割合が比較的高く、住む人だけでなく働く人が繰り返し利用することで、日常の中での消費が行われやすい街となっています。

【散在する低利用地】

駐車場等の低利用地が駅周辺に散在しています。まとまった低利用地は土地利用転換の可能性が高く、高度利用による、都市機能の集積や空地・緑地等の創出が期待されます。一方で、大規模なマンション建設に繋がる懸念があります。

中町第1・第2自転車駐車場は市有地の駐輪場として暫定利用されていますが、土地の持つポテンシャルを生かすために、将来的には駐輪機能を確保しながら三鷹駅北口の魅力向上を図る資産としての活用が期待されます。



出典：国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)

【豊かな文化資源や水と緑、活動拠点となる施設】

平和像や独歩の碑、玉川上水といった豊かな文化資源・水と緑が継承されているほか、武蔵野芸能劇場や企業のグラウンドなどの人々の活動拠点となる地域に開かれた施設が駅周辺に立地しています。





5 交通環境基本方針

(1) 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。
- ・そのためには、歩行・滞留環境を、沿道を含めた街全体で向上させることで、歩行者中心の街づくりを推進します。ただし、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します。
- ・実現にあたっては、三鷹駅北口の地域資源・特性を生かして検討します。



駅周辺における活動のイメージ

出典：武蔵野市都市計画マスタープラン2021より一部抜粋

乗換中心の空間から人が集い交流する駅まち空間へ

歩行者中心の街づくり

歩行・滞留環境の向上



交通結節機能の確保



地域資源・特性

交通
利便性

住宅
需要

業務
集積地

散在する
低利用地

文化
資源

水と緑

活動拠点
となる
施設

コラム③ 駅まち空間とは？

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です。

それぞれを単体で捉えるのではなく、一体的に検討することが重要です。

(2) 方針策定の前提条件

- ・ 本方針の目標時期(2030年代)を踏まえ、駅舎は現状のままと想定します。
- ・ 将来的に新たな交通技術の発展や普及が想定されますが、現時点では具体的な構造や基準等が明らかではありません。そのため、本方針においては現在の交通技術を基本としますが、技術革新や制度変更、他地域での取組状況等を注視しながら、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ゆとりを持った空間の確保に配慮します。

(3) 交通環境の取組方針

- ・ 交通課題を解決し、将来像を実現するための取組方針を示します。

駅前広場

- ・ 安全・安心な乗降環境の確保
- ・ 滞留・交流しやすい環境の創出
- ・ 地域公共交通の利便性の確保
- ・ ユニバーサルデザインへの配慮・冗長性の確保
(将来の変化への対応)
- ・ 地域性への配慮(歴史・文化・緑・景観)

→ **取組1**

駅周辺道路

- ・ 歩きたくなる・滞留しやすい環境の確保
- ・ 駅周辺(対象エリア)に目的がなく通過する車両の抑制

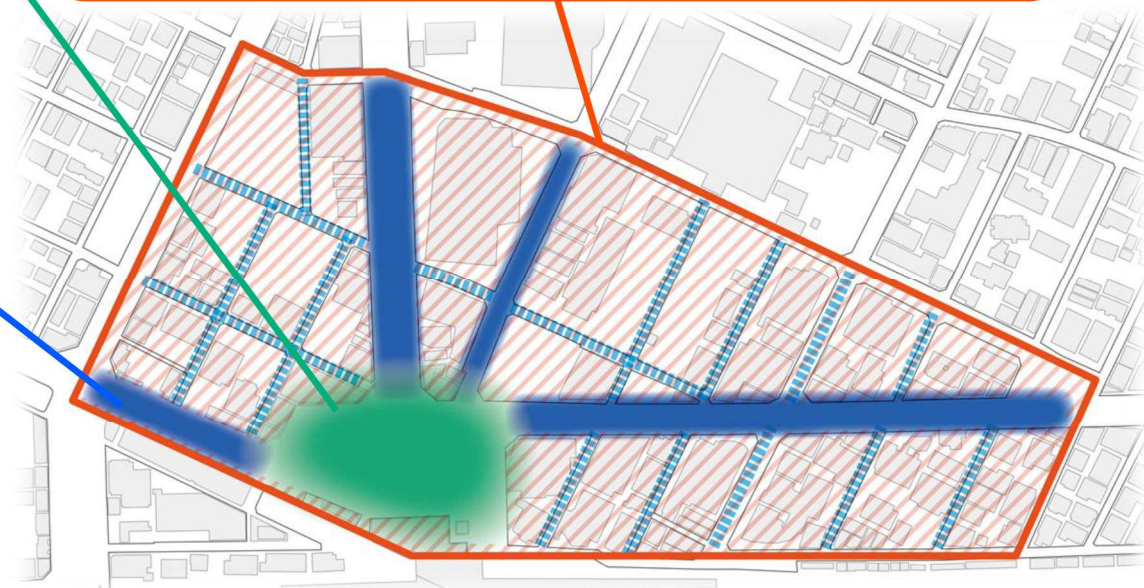
→ **取組2**

エリアー帯

- ・ 安全・安心な歩行環境の確保
- ・ 歩行者にとって居心地が良い街並みの形成
- ・ 駅前にふさわしい都市機能の誘導
- ・ 防災性の向上

→ **取組3～6**

- ・ 次頁以降に取組1～6の取組内容等を示します。特に取組1と2は駅前広場の運用等の観点から併せて検討する必要があります。



(4) 将来像を実現するための取組

- ・この取組を将来像の実現に向けた考え方の基本とし、検討を深めていきます。

取組1：駅前広場の拡張・2ロータリー化

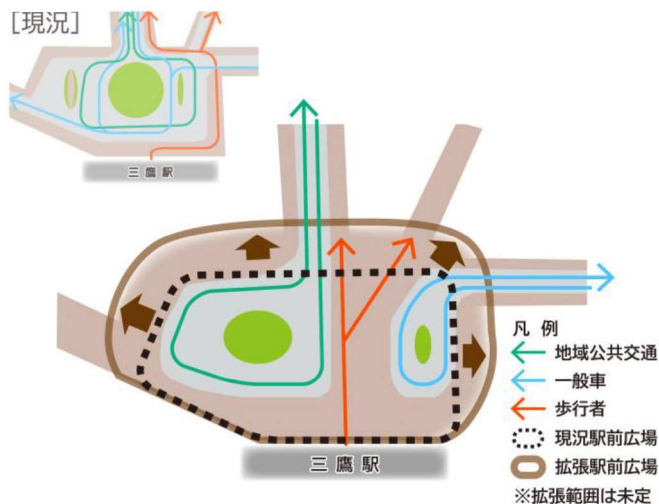
【取組内容と期待される効果】

敷地を拡張することにより

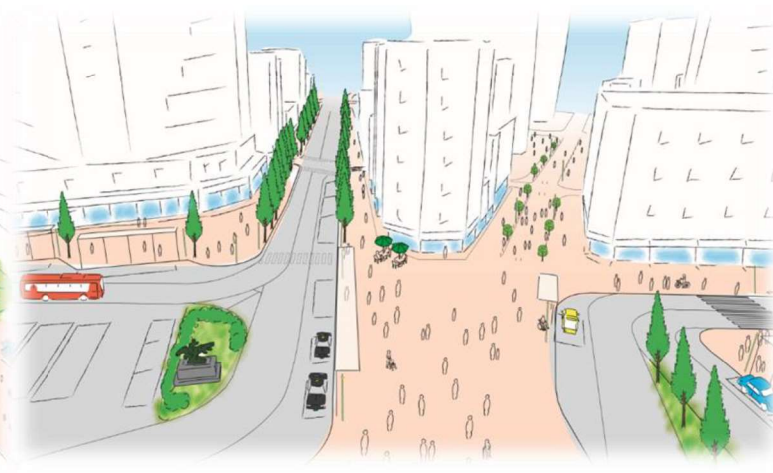
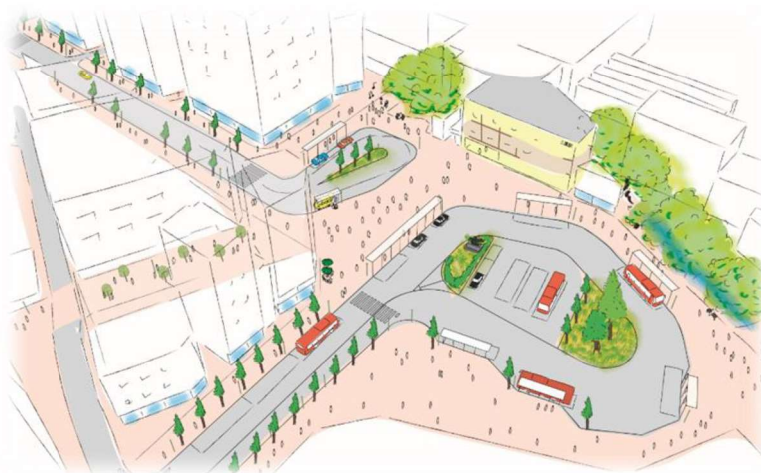
- ・2ロータリー化のためのスペースを確保できます。
- ・地域公共交通の高い利便性を維持し、現行の交通手段の円滑な乗換機能確保したうえで、歩行者のための通行・滞留空間を拡充できます。
- ・長期的な視点から、冗長性(余裕)を持たせて拡張することで、人口の変化や高齢化の進展、自動運転技術や新たな移動手段の実用化、災害の激甚化等の不確実な将来の変化に備えることができます。

2ロータリー化(地域公共交通と一般車のロータリーをそれぞれ整備)することにより

- ・信号制御に頼ることなく、ふくそうする交通動線を整理できます。
- ・主要な4つの道路につながる歩道を整備でき、車道を横断せずに安全に移動できます。
- ・一般車両と福祉車両それぞれ専用の乗降場が整備され、危険な右側停車の解消や福祉車両の安全・安心な乗降環境の確保につながります。



拡張と2ロータリー化のイメージ



※交通環境の将来イメージの一例です。駅前広場や道路は拡張範囲や設計条件等に応じて様々なパターンが考えられます。沿道の建物は補足的に描いたもので本方針の取組を示すものではありません。

将来イメージ [(左)北西上方から駅前を望む (右)駅前から北を望む]

【検討の進め方】

駅前広場の検討にあたっては、様々なステークホルダーの調整が必要となることから総合的な検討が必要となります。

(地域公共交通事業者との連携)

- ・地域公共交通の利用促進や歩行者中心の駅まち空間としていく観点から、交通事業者と意見交換や相互調整を行っていきます。特に、駅まち空間の充実に向けて鉄道事業者と協議していきます。

(拡張の範囲、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・影響等の観点から検討していきます。
なお、地権者の意向を継続的に確認しながら、街づくりの機運に応じて、必要な協議・支援を行っていきます。



駅前広場に面する街区の特性

	現状	2ロータリー案	
		西拡張案	北東拡張案
凡例 地域公共交通 一般車 歩行者 動線のふくそう・交錯 広場内の歩道 拡張用地			
通過交通の流入削減 動線のふくそう・交錯の解消	×	通過交通が流入しやすい構造、動線がふくそう・交錯	○ 通過交通の流入を防ぎ、動線のふくそう・交錯が解消される。
乗降スペースの確保	×	乗降スペースが不足	○ 乗降スペースが確保される。ただし、福祉車両については駅舎との距離や乗降環境への配慮が必要となる。
歩行者のための滞留空間の確保	△	面積が限られており不十分	○ 滞留空間が現状よりも大きく確保される。
将来の変化への備え	△	面積が限られており不十分	○ 変化へ柔軟に対応できる面積が現状よりも大きく確保される。
低利用地のまちづくり	—	(周辺に低利用地が散在)	○ 低利用地のまちづくりに効果がある。

※論点がわかりやすい現状と2つのイメージ案について概略比較したもので、拡張範囲は未定です。
※上記以外の整備パターンについては市ホームページ掲載の参考資料に記載しています。

整備パターン例

	地権者に街づくりへ協力いただく手法	地権者が街づくりに直接参加する手法
イメージ		
概要	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)
主な事業手法	用地買収方式、任意の土地交換 等	市街地再開発事業、土地区画整理事業(一体的施行) 等
主な特徴	- 残地での生活再建ができない場合、権利者は補償を受けて転出することが必要となる。 - 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	- 権利者は共同ビルへ権利変換するか、補償を受けて転出するかを選択ができる。 - 高層建物による影響に対する配慮が必要となる。 - 駅前広場用地以外に、にぎわい広場等の公共的空間を創出できる。 - 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

事業手法の例

(レイアウト)

- 平常時だけでなく、イベント時や災害時を含めた多様な活動や使われ方を想定し、空間配置を検討していきます。
- ユニバーサルデザインに配慮するため、整備計画が定まる前の段階から多様な利用者の声を聴き、計画に反映していきます。

取組2：交通体系の再編、道路空間の再配分

【取組内容と期待される効果】

歩行者と地域公共交通を優先した交通体系へ再編することにより

- ・自動車交通量を抑制し、歩行者と地域公共交通の安全性や利便性を高めます。
- ・駅前広場の2ロータリー化による整備効果を最大限に発揮できます。



交通体系の再編イメージ

具体的な取組の一例

道路の特性や現状の使われ方、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た道路毎の役割に応じて取り組みます。

中央大通り

公共交通優先化(一般車の通行を制限)することで地域公共交通の安全で円滑な運行環境が確保されます。

かたらいの道

歩行者専用化することで駅と文化施設を結ぶ歩行者軸が形成されます。

桜通り

歩行者専用化することで玉川上水の水と緑と一体となった歩行空間が形成されます。

中町新道

一般車の駅へのアクセス機能を確保することで他の道路の自動車交通量が抑制されます。

補助幹線道路

中町新道との交差点を改良することで通過交通の補助幹線道路への転換が促されます。

その他道路(枝道)

上記の道路を繋ぎ沿道へのアクセスを担う役割を踏まえた対応を行うことで、対象エリア内の通過交通が抑制されます。

道路・沿道の特性や役割に応じて道路空間を再配分することにより

- ・歩行空間を充実させ、滞留空間を創出できます。

具体的な取組の一例

中央大通り

《現況》



《将来イメージ》



三鷹駅北口のシンボルロードとして歩行空間を充実させます。

かたらいの道

《現況》



《将来イメージ》



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を充実させます。

桜通り

《現況》



《将来イメージ》



玉川上水の水と緑を活かした歩行・滞留空間を充実させます。

中町新道

《現況》



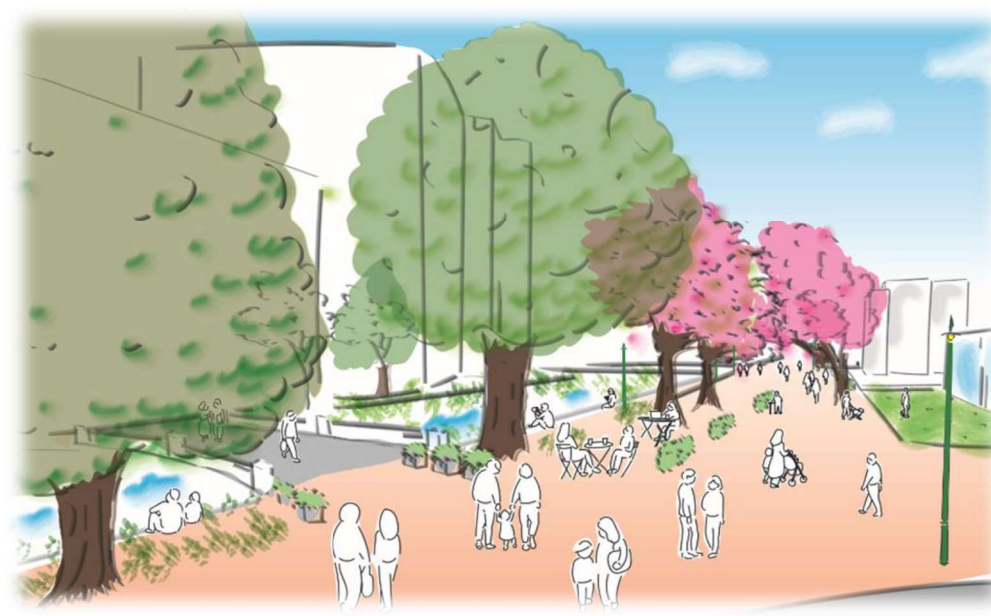
《将来イメージ》



井の頭公園や吉祥寺につながる特性を踏まえ歩行空間を充実させます。

※この取組の考え方を基本に検討しますが、周辺の交通状況に大きな影響等が生じる場合には柔軟に対応していきます。

※対象エリア内に進入する自転車については、歩行者専用の道路では押し歩きを、車両が通行する道路では路肩の走行、もしくは歩道での押し歩きを想定します(取組4参照)。



※交通環境の将来イメージの一例です。駅前広場や道路は拡張範囲や設計条件等に応じて様々なパターンが考えられます。
沿道の建物は補足的に描いたもので本方針の取組を示すものではありません。

将来イメージ [(左)北からかたらいの道を望む (右)東から桜通りを望む]

【検討の進め方】

歩行者と地域公共交通を優先する取組により、地域に一定の影響が生じることが想定されるため、沿道の方々や駐車場所有者、遠方からの来街者をはじめとする多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

(社会実験等での主な検証事項)

- ・ 渋滞の発生有無
- ・ 一般車の通行規制の方法
- ・ 通行規制による一般車の迂回状況
- ・ 枝道への影響
- ・ 荷捌きや自転車交通への影響



主な検証事項

取組３：自動車駐車場の適正配置、路上駐停車対策

【取組内容と期待される効果】

駐車場を適正配置

(対象エリア外縁部への集約誘導、既存施設の有効活用)することにより

- ・ 駅周辺における新たな駐車場の設置を抑制し、安全安心な歩行者動線の連続性を確保する等、歩行者中心の街づくりを推進できます。



駐車場の散在による影響のイメージ

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(第2版)」

目的毎の路上駐停車対策を講じることにより

- ・ 路上駐停車を減らし、歩行者のための道路空間に再配分できます。

目的毎の路上駐停車対策

駐停車の目的	対策
駅等への送迎	駅前広場内に一般車両と福祉車両それぞれ専用の乗降場を整備
沿道施設への荷捌き活動	原則として路外(建物の敷地内など)での荷捌きスペースの確保を検討 ※やむを得ない場合には、他の交通への影響に配慮したうえで道路の路肩空間を活用した路上荷捌きスペースの設置を検討
沿道施設の利用、休憩	対象エリア外縁部の周辺駐車場の利用を誘導

【検討の進め方】

沿道の方々や駐車場所所有者をはじめとする多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

- ・ 駐車場の分布・利用実態や、荷捌き活動をはじめとする路上駐停車の実態を調査します。そのうえで、地域のルール等を検討します。(隔地要件の緩和や、駐車場附置義務の適性化[一般車・障害者・荷捌き用車両]、適切な出入口の配置誘導、荷捌き活動の制限への負担軽減など)
- ・ 必要に応じて、社会実験等を通じて効果や影響を検証するとともに、広く関係者へ丁寧に情報を発信し、相互理解を深めていきます。

地域の駐車場ルール化の事例

地域	ルールの概要
■横浜市元町商店街 元町通り街づくり協定(地域まちづくり 推進条例に基づく認定ルール)	1階部分の駐車場、駐輪場、車路の設置を禁止 - 元町通りでの荷捌きは原則として禁止 やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行 の妨げとならないよう短時間で実施
■川崎駅周辺地区における 荷さばきルール 川崎駅周辺地区荷さばき対策検討 協議会による荷捌きルール	- 荷捌き場所の制限 - 荷捌き時間の短縮 - 共同荷捌き施設の利用ルール - 指定の民間駐車場の利用 - 荷捌きを抑制する時間帯

出典(上):元町まちづくり協議会「元町公式ルールブック Ver.4」より作成
出典(下):川崎駅周辺地区荷さばき検討協議会「川崎駅周辺地区における荷さばきルール」より作成



荷捌きスペース確保の事例

千代田区丸ビル地下荷捌き場
出典:東京都市圏交通計画協議会
「端末物流対策の手引き」

吉祥寺駅周辺の民間駐車場を活用した
共同荷捌き場



駐車場配置の適正化のイメージ

取組4：自転車駐車場の整備・適正配置、自転車走行空間の整備

【取組内容と期待される効果】

恒久的な自転車駐車場を対象エリア外縁部に整備・維持し
駅前歩いて行ける環境を今後も確保することにより

自転車走行空間を対象エリア外縁部に維持し
自転車の走行動線を対象エリアと分離することにより

対象エリア内(特に駅前広場内)に進入する自転車に対して
地域との協力の下、
ハードソフト両面から対策を検討することにより

- ・ 歩行者と自転車の動線のふくそうを解消し、安全安心な歩行者動線の連続性を確保する等、自転車と共存した歩行者中心の街づくりを推進できます。

具体的な取組の一例

自転車駐車場

駅周辺の安全安心な歩行者動線の連続性を確保するために、対象エリア外縁部において、恒久的に維持できる駐輪場を引き続き整備・維持することが考えられます。

自転車走行空間

駐輪場へのアクセス性を確保するために、対象エリア外縁部において、自転車走行空間を維持することが考えられます。

中央大通り・中町新道

対象エリア内に目的のある自転車と歩行者の動線ふくそうを解消するために、車両が通行する路線としてバス停等に配慮しながら車道に自転車が走行可能な空間を確保することが考えられます。

かたらいの道・桜通り

歩行者専用の路線として、歩行者との動線ふくそうを解消するために、押し歩き等の安全利用啓発を行うことが考えられます。

補助幹線道路

自転車走行空間ネットワーク路線に位置付けられています。対象エリア内に目的のない自転車交通の対象エリア外縁部への迂回を促すために、中町新道との交差点を改良するなど、ハードソフト両面から地域と検討していくことが考えられます。

駅前広場

自動車や歩行者との動線ふくそうを解消するために、駅前広場内に進入する自転車に対して、押し歩きを促すための整備形態や誘導方法の工夫などを行うことが考えられます。

【検討の進め方】

自転車利用が多い地域特性を踏まえ、民間の大規模な建築にあわせた駐輪場整備や、地域との協力によるハードソフト両面からの対策等について検討することが必要となります。



取組5：官民連携による沿道の街並みの誘導・道路と一体的な屋外スペースの創出

【取組内容と期待される効果】

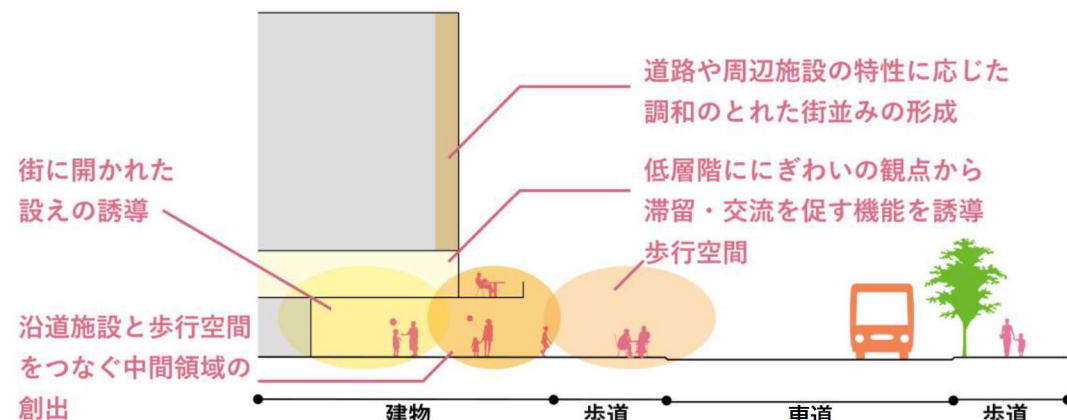
道路の再整備とあわせて、官民連携で
沿道の街並みを誘導しオープンスペースを創出することにより

- ・居心地が良く歩きたくなる歩行環境を形成し回遊性を向上できます。
- ・震災時における避難経路の確保や火災の延焼阻止を図る等、防災性を向上できます。

【検討の進め方】

沿道の方々や民間事業者をはじめとする多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

- ・地域の方々との意見交換を通じて、誘導の手法とその内容について検討していきます。



沿道の街並みの誘導イメージ

取組6：景観・文化資源の価値を踏まえた柔軟な検討、次世代への継承

【取組内容と期待される効果】

（駅周辺の再整備との調整を要する景観・文化資源について）
三鷹駅北口固有の豊かな緑と空の広がりや、様々な文化資源の価値を
再認識したうえで、柔軟に規模や配置等を検討することにより

- ・新たな街並みの中で愛され、次世代に継承されていくことが期待できます。

【検討の進め方】

過去の経緯を把握したうえで、多様な当事者による検討の場への参加と相互理解が必要となります。

- ・地域の方々や関係団体等へのヒアリングを通じて、過去の経緯を丁寧に確認します。そのうえで、三鷹駅北口のコンセプトに合わせて、関係団体や景観の専門家を交えて検討していきます。



6 今後の進め方

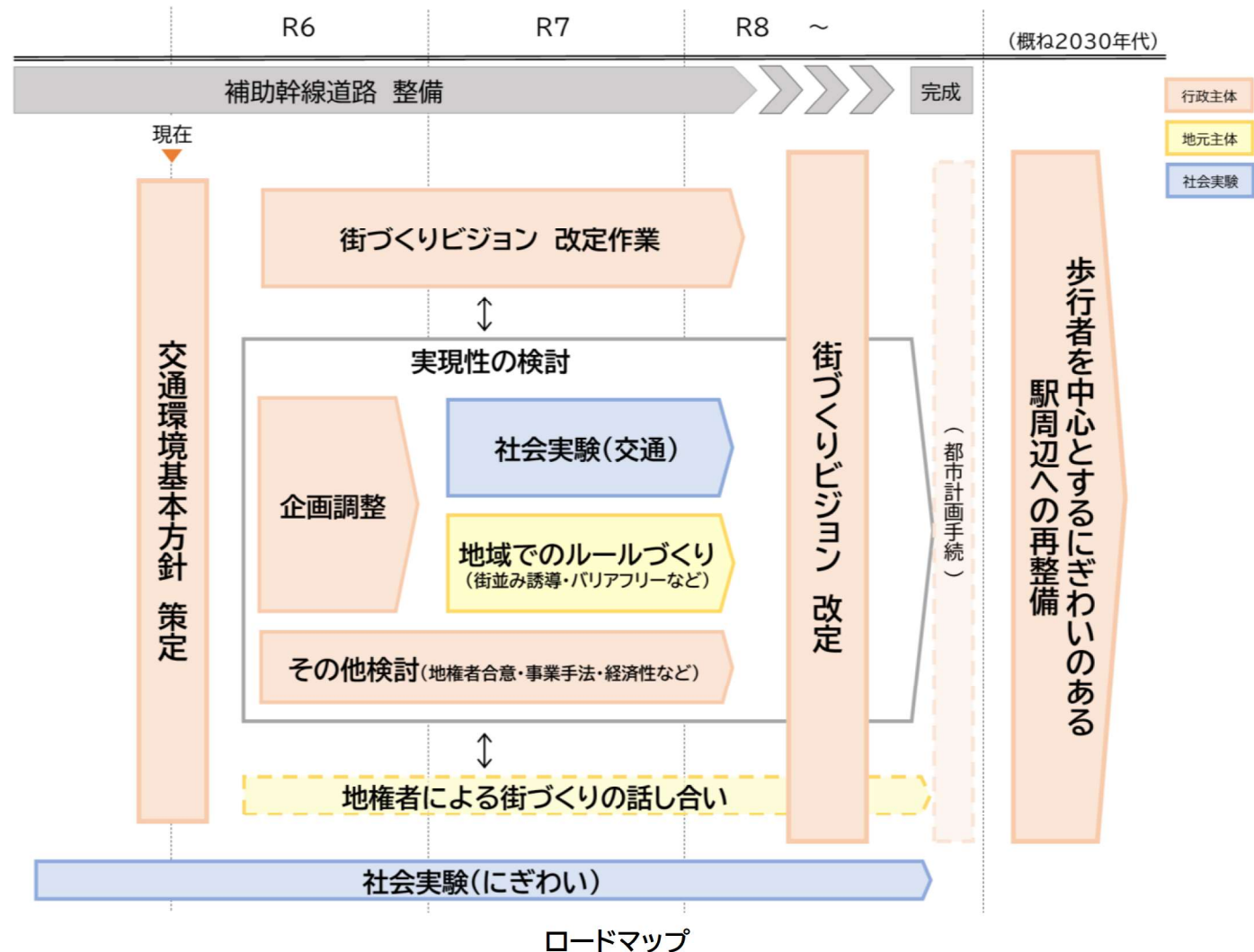
今後は本方針を踏まえ、歩行者を中心とするにぎわいのある駅周辺への再整備を目指していきます。

(1) 検討体制

- ・ 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体制を築いていきます。
- ・ 体制の検討にあたっては、柔軟な発想により新たな企画を検討する場や技術的検討を行う場、これらを確認する場を分ける等、役割を分担させる視点に配慮します。

(2) ロードマップ

- ・ 主に必要性(地域ニーズ)の観点で取りまとめた本方針に基づき、今後は実現性(実交通への影響、地権者合意、事業手法、経済性等)の観点で、地域の方々との対話を重ねながら検討を深めていきます。
なお、現状の使われ方だけでなく、潜在的なニーズの把握にも努めていきます。
- ・ 社会実験を継続的に実施することで、効果や課題を明らかにし、改善を図りながら着実に検討を進めます。
- ・ 検討と並行して、三鷹駅北口エリア全体の構想である街づくりビジョンの改定を行うことで更なる事業の推進を図ります。
- ・ 都市基盤の整備は長い期間を要するため、現在の空間の中で工夫してできることや協議が整ったことなど、先行的に取り組むことが可能な内容があれば実施に努め、その後の整備にフィードバックしていきます。



発 行 : 武蔵野市
〒180-8777 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 FAX:0422-51-9250

三鷹駅北口交通環境基本方針(案)
発行 令和5年11月