

目 次

第1章	構想の前提	1
1	背景・目的	1
2	構想の対象区域	1
3	目標年次	2
4	構想の位置付け	2
第2章	目指す方向性	3
1	全体的な方向性	3
2	個別の方向性	5
	(1) 安全・安心	5
	(2) にぎわい	6
	(3) 緑化	7
	(4) 道路・交通	8
	(5) 文化	9
3	エリアの特性と整備の方向性	10
第3章	具体的な取組	11
1	5つの重点事業	11
2	個別事業	12
	(1) 三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業	12
	(2) 緑化推進整備事業	16
	(3) 交通環境改善事業	20
	(4) 中央通り商業空間整備事業	22
	(5) 回遊性を生む道路環境整備事業	24
3	整備の基本方針一覧	26
第4章	これからの取組	29
1	推進に向けた連携	29
2	まちづくりの誘導	29
	(1) 優良建築物等整備事業や市街地再開発事業の支援	29
	(2) 地区計画等の導入や用途地域等の見直し	29
	(3) 既存制度等の拡充や立地適正化計画の活用	29
3	協働のまちづくり	30
	(1) 民間と行政の役割分担	30
	(2) 推進体制の整備	30
	参考資料	31

第1章 構想の前提

1 背景・目的

三鷹駅前地区は、市の玄関口にふさわしい安全で快適な都市空間の創出と防災空間の確保、交通機能の充実や商業の中心としての活性化が期待されています。三鷹市では、昭和57（1982）年に、**三鷹駅前地区のまちづくりに関する再開発の今後の基本的な方向を示すもの**として「三鷹駅前地区再開発基本計画」を策定しました。その後、社会情勢や周辺環境の状況を踏まえるとともに、関連する市の諸計画との整合を図るため、平成8（1996）年、平成17（2005）年、平成28（2016）年にそれぞれ改定を行い、多くの事業で成果をあげてきました。

これまでの「三鷹駅前地区再開発基本計画」は、三鷹駅南口駅前広場や協同ビルの整備など、都市基盤整備としての再開発に重きを置いた計画でしたが、一定の協同ビル化が進み、これからは建物整備などのハード面だけでなく、**三鷹の魅力と個性を生かした質の高いまちづくりに向けたソフト面の取組**も重要となってきています。

このことを踏まえ、このたび、「三鷹駅前地区再開発基本計画」は名称を変更し、「**三鷹駅前地区まちづくり基本構想**」として、新たに策定することとしました。本構想では、これまでの「三鷹駅前地区再開発基本計画」の考え方は継承しつつも、**にぎわいや緑化空間の創出、大規模な自然災害や新型コロナウイルス感染症などの対策を含めた防災・減災への取組**などの新たな視点を加え、**三鷹駅前地区のまちづくりに関する今後の基本的な方向を示すもの**としています。

なお、本構想に記載している整備計画の内容は、現段階でのイメージや方向性を示したものです。今後、具体的な事業が進んだ場合は、その事業にに応じて、具体的な内容を示したものをつくることとし、財政面についてもその中で検討していきます。

2 構想の対象区域

本構想では、三鷹駅南口駅前広場の周辺地区を中心とした**約17ha**の区域を対象区域（三鷹駅前地区 **図-1参照**）として、事業を推進します。

また、土地利用の方向性については、「土地利用総合計画2022（第2次改定）」において、「再開発基本計画対象区域である約17haの中心市街地において、商業等の活性化により、魅力と個性にあふれた中高層市街地として、住環境と調和した活動環境の創造を図る」としています。

そこで、対象区域を中心として事業を進めていきますが、三鷹駅前地区以南の中央通り沿道の地域などとの関連性を考慮し、**一体的な活性化が図られるよう**取り組んでいきます（**図-2参照**）。

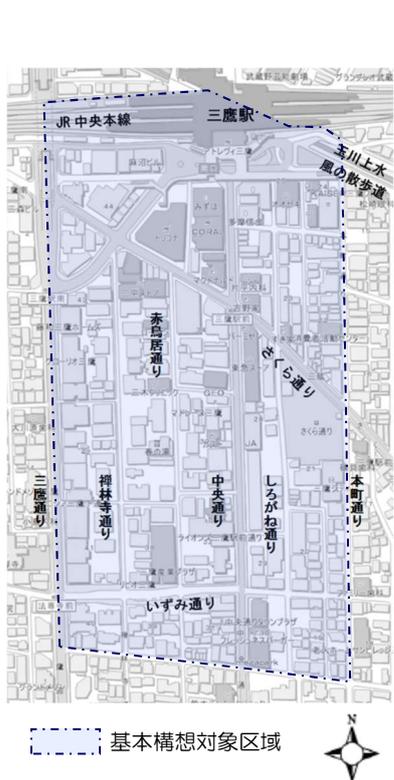


図-1 まちづくり基本構想対象区域

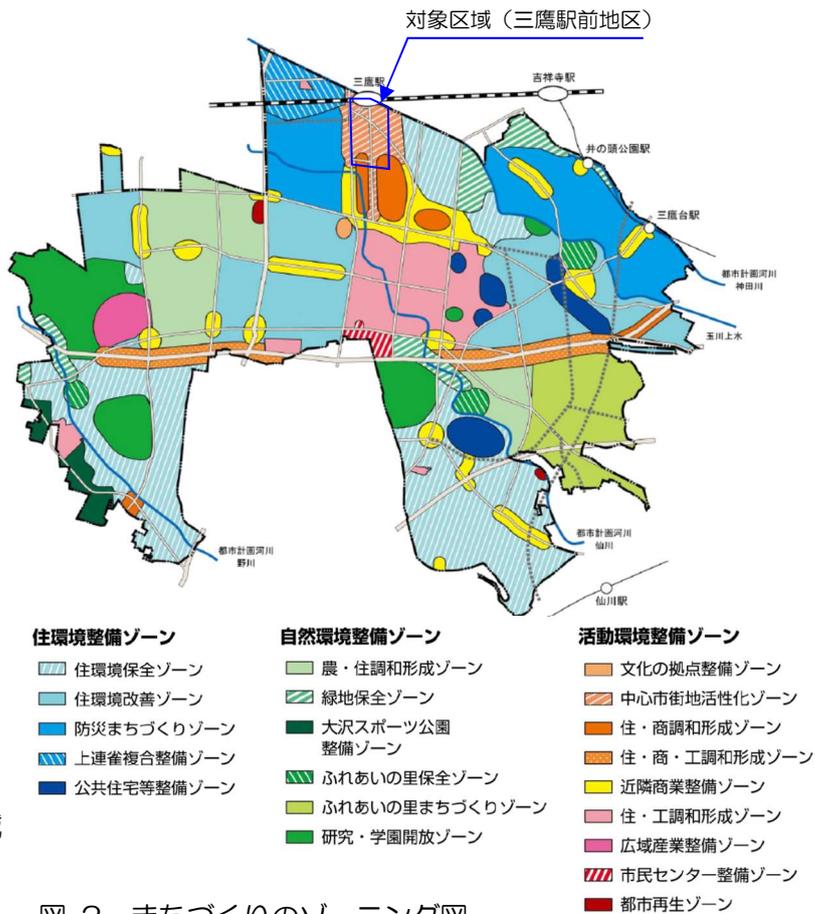


図-2 まちづくりのゾーニング図
(土地利用総合計画 2022(第2次改定)より)

3 目標年次

再開発をはじめとする各事業は、いずれも市民と事業者及び行政による協働の取組を基本とするものであり、継続して取り組む必要があるものも少なくありません。そのため、本構想では**目標年次を定めず**、各事業の整備計画として、**令和 17(2035)年度までを前期、令和 18(2036)年度以降を後期**と位置付け (P26 以降参照)、概ね 20~30 年後の未来を見据えたまちづくりの方向性を示すものとしています。なお、社会経済状況の変化や関連計画等の見直しに併せ、必要に応じて構想の見直しを行います。

4 構想の位置付け

本構想は、土地利用総合計画で示されている地域づくりの基本的な方向を踏まえ、三鷹駅前地区のまちづくりの方向性をより具体的に定めたものです。また、緑と水の基本計画や交通総合協働計画など、他の計画と積極的に連携を図りながら、まちづくりに取り組んでいきます。なお、本構想では、目指すべきまちづくりの実現に向け、現時点で想定している方策を盛り込んでいますが、周辺環境の変化などにより適宜見直しを行い、より良いまちづくりにつなげます。

第2章 目指す方向性

1 全体的な方向性

三鷹市は「緑と水の公園都市」を目指し、平成6（1994）年度に「緑と水の回遊ルート整備計画」を策定し、緑を起点としたまちづくりを進めてきました。一方、これまでの商業政策の影響などにより、市内に「にぎわいの中心となる拠点」がなく、三鷹駅前地区以外の居住者は、買い物等のために市外へ流出しているという特性があります。今後、まちを活性化していくためには、**三鷹駅前地区が市内外から人が集まる、さまざまな活動の拠点となり、市内の各拠点と連携を図りながら、その効果を駅前から市全体へ波及させていくことが必要です。**

そこで、本構想では、5つの視点として、「安全・安心」、「にぎわい」、「緑化」、「道路・交通」、「文化」を掲げ、市の玄関口として、治安の良さや利便性を維持したうえで、市民がより暮らしを楽しみ、外からも訪れたい魅力づくりに取り組みます（図-3参照）。また、三鷹駅は、都市計画区域マスタープラン（東京都）において、「**枢要な地域の拠点**」に位置付けられていることから、**防災・減災のまちづくりやにぎわいの創出、緑化空間の整備**などにより、誰もが快適に移動でき、安心して滞在できる、三鷹の魅力と個性を生かした質の高い総合的なまちづくりを進めていきます。

今後のまちづくりのコンセプトとして、令和2（2020）年度に“**百年の森**”構想を掲げました。“百年の森”構想では、三鷹駅前地区の緑をだんだん増やし、市内全体のさまざまな緑地・里・樹林・農地を緑でつなぐことで、市全体を大きな「緑のまち」にし、もっと住みよく、にぎわいのある豊かなまちを目指しています（図-4参照）。

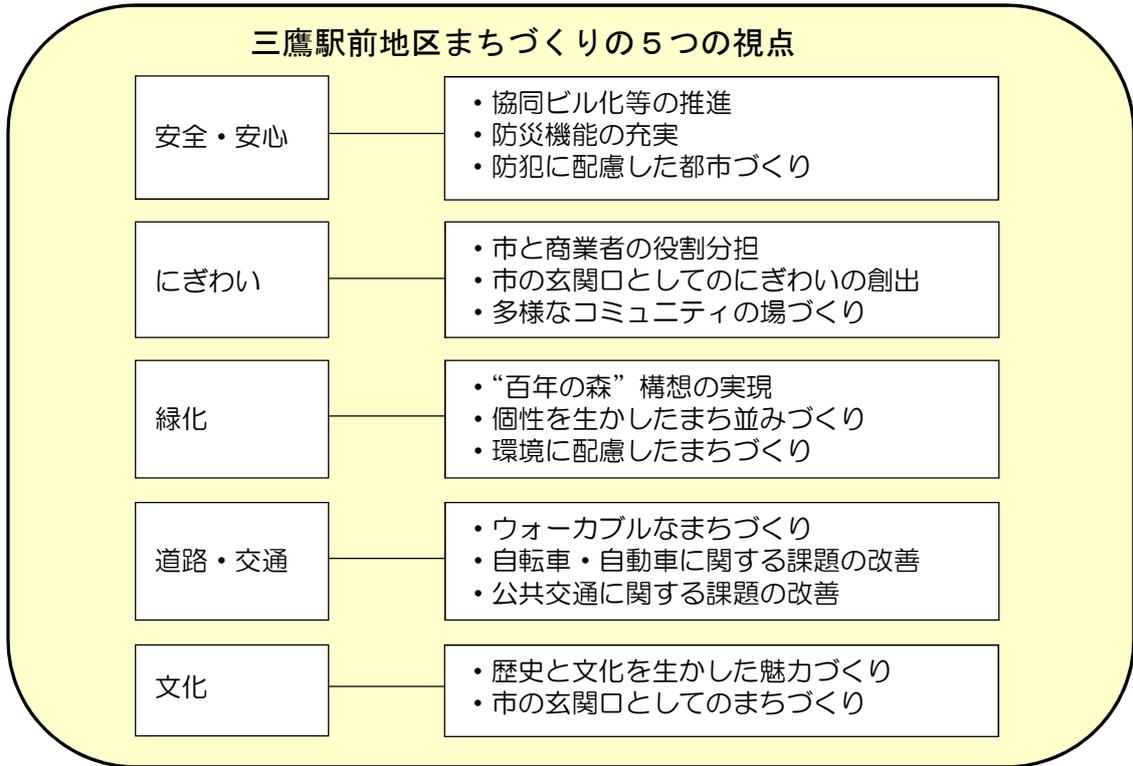


図-3 三鷹駅前地区まちづくりの5つの視点

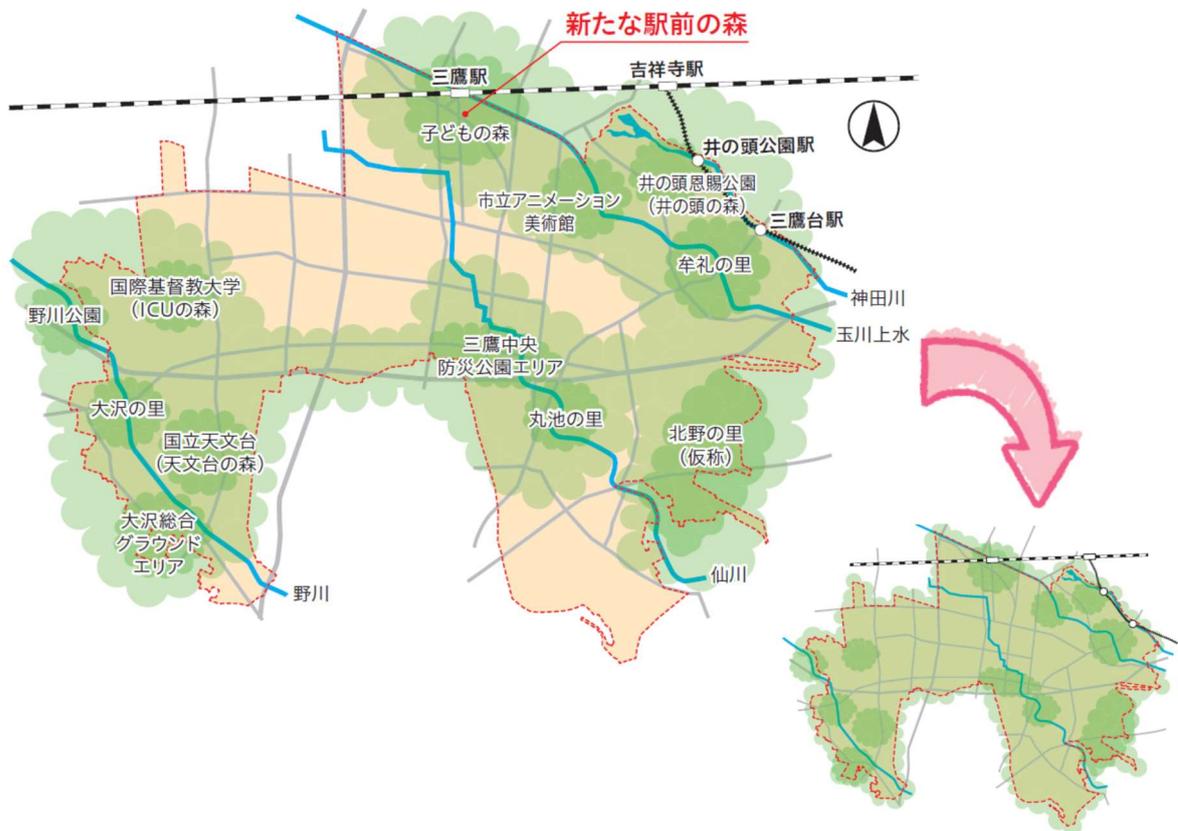


図-4 市全体の緑化イメージ（三鷹駅前再開発事業コンセプトブックより）

2 個別の方向性

(1) 安全・安心

<協同ビル化等の推進>

火災や震災・台風に加え、頻発する局地的豪雨などのあらゆる災害リスクに対して、建築物の自立性が確保されることは、防災都市づくりの観点からも緊急かつ重要な課題です。本計画でも建築物の協同ビル化や建替えなどにより不燃化や耐震性の向上を図り、災害に強い都市づくりを推進していきます。

また、万一の災害発生時には、その災害のさらなる拡大を防止することが必要です。そこで、協同ビル化や建替えの機会を捉えて土地の高度利用化を誘導し、建築物の不燃化の推進を図るとともに、火災の延焼防止のため、細街路の拡幅や避難・緊急活動時に役立つオープンスペースなどの確保を図ります。

<防災機能の充実>

三鷹駅は、JR 中央線の特別快速停車駅であり、多くの通勤・通学者が利用しています。そのため、地震や台風などの災害時には、居住者だけでなく、駅を利用している帰宅困難者なども想定した防災機能の充実が必要です。このことから、**一時滞在施設の確保や自家発電設備、備蓄倉庫などの整備**を検討します。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、集中から分散型へ、また、自然環境への志向が高まるなど、価値観や市民生活・ライフスタイルなどが変化してきています。新しい生活様式にも対応していくことが求められていることから、再開発などの機会を捉え、感染症に配慮した機能も検討していきます。

<防犯に配慮した都市づくり>

令和3(2021)年度に実施した「三鷹駅前再開発の推進に向けた基礎調査」の結果より、市民や駅前事業者からは、駅前地区の防犯に対しての高い評価が得られました。一方、一部道が暗い場所があるなどの指摘もあったことから、電線類の地中化や無電柱化などにより見通しの良い空間整備を推進します。また、防犯灯、街路灯のLED化など、施設や建物の改修による夜間の照度確保や、防犯カメラの設置の誘導、市民・商店会・行政などの協働による市民パトロール体制の構築などを通じて、犯罪抑止力の向上を図ります。

(2) にぎわい

<市と商業者の役割分担>

三鷹駅前地区は、大半が商業地域であることから、商業としてのにぎわいや活性化が求められています。一方、大きな商業施設がないことから、車での来街者や荷捌きを各商店で対応しており、路上駐車や利便性での課題を抱えています。そこで、市では、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業などで、個々の商店では整備することができない**駐車場や共同荷捌きスペース**を整備するとともに、さまざまな支援策を検討していきます。

また、**にぎわいの創出に寄与する公共公益施設などを整備**することで、駅前地区全体のにぎわいづくりを支援していきます。

<市の玄関口としてのにぎわいの創出>

既存の公共公益施設などについては、建物の更新時期を捉えて集約化を図るなど、ライフサイクルコストを含む適切な配置の検討が必要なことから、再開発事業を推進し、**公共公益施設を集約・複合化して機能を向上させる**ことで、**公共公益施設を中心としたにぎわいの創出**を図ります。また、“百年の森”構想において、「つくり、増やしていく緑」は「にぎわい」を比喩的に表したものでもあります。三鷹駅前地区ににぎわいを創出し、市全体に広げていくことで、市全体の活性化につなげます。

<多様なコミュニティの場づくり>

新型コロナウイルス感染症の影響や、商業者の高齢化などにより、商店会や町会のような既存のコミュニティのつながりが、以前に比べて希薄になってきており、これらのコミュニティがより活発になることやお店同士の新しいつながりが求められています。一方、市民からは、あらゆる世代が利用できる活動場所や誰でも参加できるイベントの開催を求める意見が多くあったことから、多世代や多文化など、多様なコミュニティで交流できる場づくりについて検討します。

(3) 緑化

<“百年の森”構想の実現>

三鷹駅前地区は、土地利用総合計画における活性化の拠点として特に重点的、先行的な都市整備やまちづくりの誘導をしつつ、三鷹市のあるべき都市像に向けて整備を促進する地域であり、「緑と水の公園都市」の玄関口にふさわしい風景・景観の形成や人々が集う広場空間などの創出が求められています。このため、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業により広場空間の整備や緑化の推進を図り、「**百年の森**」構想の実現への**第一歩**とします。

また、市民活動への支援や重点的に緑化を進めるエリア、路線を設定するなど、市が積極的に関わることで、三鷹駅前を「緑と水の公園都市」にふさわしい、緑あふれるまち並みにしていきます。

<個性を生かしたまち並みづくり>

市の玄関口にふさわしい景観づくりとして、市民との参加と協働により、既存の建物や建替えに併せた緑化を推進します。また、三鷹駅前地区は、緑が少ないという課題がある一方、玉川上水や風の散歩道、品川用水の形状を残すさくら通りなど、特色のある緑や水、歴史的資源が多い地区でもあります。そこで、緑化の推進にあたっては、三鷹らしい樹種を選定するなど、周辺環境と調和した緑の連続性の創出を図り、市の玄関口にふさわしい景観づくりに取り組みます。

また、市内にはさまざまな緑地・里・樹林・農地があることから、三鷹駅前地区では、玉川上水などの既存の緑とつなげることで、緑とにぎわいを市全体に広げていきます。

<環境に配慮したまちづくり>

地球温暖化に対する低炭素社会や環境負荷の低減による持続可能な循環型社会の形成が求められています。また、東日本大震災や原子力発電所の事故などから、省エネルギーに対する意識が高まっており、市のまちづくりにおいても「サステナブル都市」をめざすことが求められています。そこで、三鷹駅前地区で行われる協同ビル化や建替えの機会をとらえ、屋上緑化や壁面緑化を誘導し、建物自体の熱の流入抑制など建築物の低炭素化を図ります。

また、太陽光などの自然エネルギーの利活用や「エネルギーの見える化」など、環境に配慮した取組を誘導するとともに、再開発事業では、建築物の高耐震性・高耐久化を図ります。

(4) 道路・交通

<ウォーカブルなまちづくり>

三鷹駅前地区の用途地域はほとんどが商業地域ですが、地区内にはいまだに4m未満の道路が残されています。火災の延焼防止を図るとともに、緊急時の避難経路の確保や緊急車両の通行を可能とするためにも道路空間の整備が必要です。

また、三鷹駅前には交通結節点として多くの人を訪れることから、通り過ぎるだけでなく、散策が楽しめる**ウォーカブルなまちづくり(居心地が良く歩きたくなるまちなか)**

に取り組みます。再開発事業においても歩行空間を確保し、バリアフリーに配慮した歩きやすい道づくりに取り組みます。

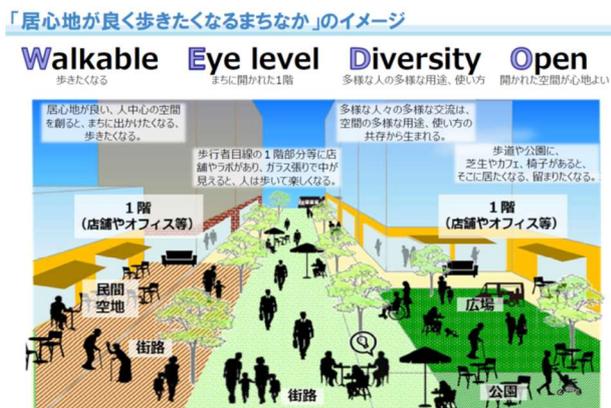


図-5 ウォーカブルなまちづくり
(国土交通省ホームページより)

<自転車・自動車に関する課題の改善>

自転車は手軽な交通手段として、利用ニーズが高まっており、三鷹駅前地区でも通勤・通学や買物のため自転車が多く多くの市民に利用されています。一方、放置自転車など交通安全上の諸問題も引き起こしていることから、市では、地区内の駐輪場確保に努めるなど、放置自転車の減少に取り組んできました。しかしながら、今も歩道や公開空地に自転車が違法に駐車されるなど、歩行者などのスムーズな通行を妨げる要因となっていることから、利用しやすい駐輪場の配置やシェアサイクルの取組など、ハード・ソフト面の改善に取り組みます。

また、荷捌きのための路上駐車や違法駐車が車や自転車のスムーズな通行を妨げる要因となっていることから、再開発事業などにより、共同の荷捌きスペースを確保します。一方、地区内において協同ビル化や建替えが進むことで、今後さらなる駐車需要の増加が見込まれることから、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業で駐車場の整備に取り組みます。

<公共交通に関する課題の改善>

三鷹駅はJR中央線の特別快速停車駅であり、また、公共施設、病院、買い物施設が三鷹駅周辺に多く立地していることから、多くの人々が買い物、通勤・通学などに利用しています。そのためバスの需要も非常に高くなっていますが、三鷹駅前広場はバス降車時や通勤時における交通混雑、バス・タクシーの動線混在など、交通安全上の課題を抱えています。これらの課題を解決するため、バスの動線の再整理や安全な歩行者動線の確保に取り組むとともに、**駅前広場周辺の建物の建替えに併せ、駅前交通広場の拡張**を目指します。

また、市内の開発などに伴って増加が見込まれる駅利用者のニーズに対応するため、タクシー乗り場の設置など、適切な運用が図られるよう検討していきます。

(5) 文化

<歴史と文化を生かした魅力づくり>

三鷹駅前地区は、太宰治や山本有三、桜井浜江など、文学者や画家が住み、創作活動を行ったゆかりの場所です。市では、太宰治文学サロンや山本有三記念館、桜井浜江記念市民ギャラリーなど、その活動の足跡を残す施設を整備し、多くの市民や来街者が訪れる場所となっています。また、玉川上水や風の散歩道、品川用水の形状を残すさくら通りなど、特色のある緑や水、歴史的資源が多いことから、今後は、三鷹のまち並み全体を博物館に見立てる「三鷹まるごと博物館」を推進し、歴史と文化を生かした魅力ある景観づくりや三鷹らしい新たな魅力づくりに取り組めます。

<市の玄関口としてのまちづくり>

三鷹には、国立天文台や三鷹の森ジブリ美術館など、市の各所にさまざまな特色のある施設があります。市では、三鷹駅前に天文・科学情報スペースを整備するなどし、「天文台のあるまち三鷹」を三鷹駅前で実感できるよう取り組んできました。今後は天文台だけでなく、さまざまな三鷹の魅力を駅前で発信できるような場づくりを行い、**市の玄関口としてのまちづくりに**取り組むことで、その効果が三鷹駅前地区から市全体へ波及するよう検討していきます。また、個性的な店舗の誘導、歴史的資源の活用、散策できる魅力的なオープンスペースの整備など、市民が集い、暮らしを楽しめる場づくりに取り組めます。

3 エリアの特性と整備の方向性

まちづくりにあたっては、**5つの視点**を踏まえ、地区の特性を把握しながら進めることが重要です。そこで、本構想ではエリアの特性を踏まえてエリアごとに整備の方向性を設定（**図-6参照**）し、それを基に、今後の計画や具体的な取組につなげます。また、具体的な取組にあたっては、各エリアを分断するのではなく、連続性に配慮しながら検討します。

エリア番号	エリアの特性	整備の方向性
i	駅前広場に面し、多くの人が行き来するエリア	市の玄関口として、駅前交通広場の拡張や再整備を検討します。
ii	駅から近く、密集した建物が多いエリア	不燃化や耐震性の向上のため、建物の共同化を特に促進します。
iii	にぎわいなど、駅前地区のまちづくりの中核を担うエリア	再開発により駅前地区の活性化の拠点を整備し、まちづくりの起爆剤とします。
iv	良好な住環境の形成と商業との調和が望まれるエリア	良好な住環境の形成に配慮しながら、商業の活性化を目指します。

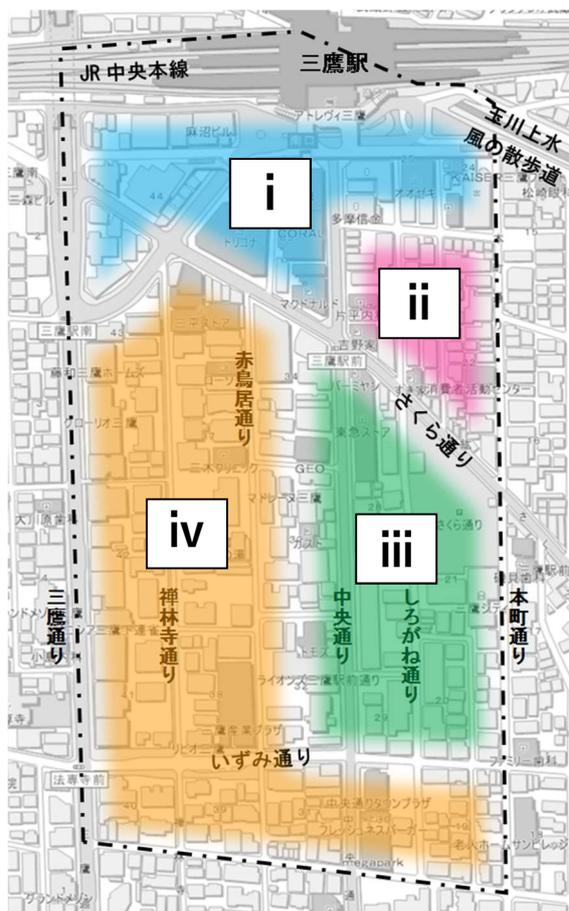


図-6 三鷹駅前地区のエリア図