

An architectural sketch of a city street scene, rendered in a light blue and white color scheme. The sketch shows a dense urban environment with various buildings, streets, and vehicles. A train is visible on the left side, and several cars are scattered throughout the scene. The overall style is a detailed line drawing with a focus on urban planning and transportation.

吉祥寺駅南口 交通環境基本方針

令和8年3月 武蔵野市

目次

1 交通環境基本方針とは	1	6 南口駅前広場の早期整備	9
1-1 交通環境基本方針の位置づけ.....	1	6-1 南口駅前広場の計画概要.....	9
2 背景と目的	2	6-2 南口駅前広場整備による効果.....	10
2-1 吉祥寺駅周辺の基盤整備.....	2	6-3 南口駅前広場整備後に残る問題.....	11
2-2 パークエリアの現状と特性.....	3	Column 交通島と吉祥寺大通りの位置づけ.....	12
3 吉祥寺グランドデザインに掲げるまちづくり	4	7 交通環境基本方針	13
3-1 コンセプト.....	4	7-1 残る問題の改善に向けた方策.....	13
3-2 まちづくりのテーマ.....	4	7-2 大通り活用案の概要と見込まれる効果.....	15
3-3 パークエリアのまちづくり.....	5	7-3 大通り活用案と北口駅前広場の対応課題.....	16
4 吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて	6	7-4 可能性3案の概要と見込まれる効果.....	17
4-1 「吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて」の役割.....	6	7-5 可能性3案の比較検討.....	20
5 交通環境に係る問題	7	7-6 可能性3案による問題解決の見通し.....	21
5-1 南口周辺の路線バスの状況.....	7	8 今後のプロセス	22
5-2 交通環境に係る現在の問題.....	8	8-1 可能性3案の検討.....	22
		8-2 交通環境の改善に向けて.....	22

1 交通環境基本方針とは

1-1 交通環境基本方針の位置づけ

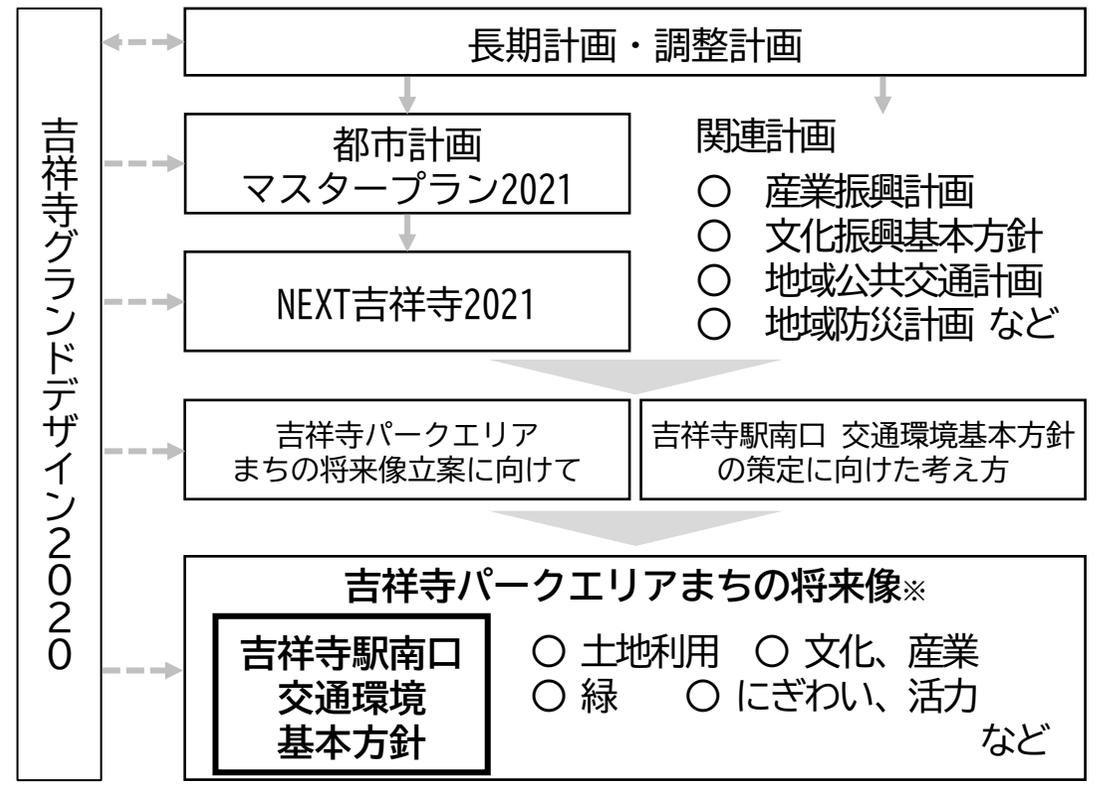
吉祥寺駅南口交通環境基本方針（以下「本方針」という。）は、「吉祥寺パークエリアまちの将来像※」（以下「将来像」という。）の策定にあたり、交通環境に関する問題とその解決に向けた様々な方策を技術的な視点から整理したものです。本方針で示す方策は、今後の「将来像」の策定における議論を踏まえ、必要に応じ具体化に向けた検討を進めていきます。

パークエリアの交通環境に関する問題には、事業中の南口駅前広場が整備されることで解決するものと、そうでないものがあります。

そこで本方針では、南口駅前広場の整備後に残される交通環境に関する問題を整理し、解決に向けた様々な方策を提示します。

提示する方策は、並行して進められている「将来像」の策定において、市や市民、まちの関係者間の対話を重ね、まちづくりへの効果や影響を踏まえながら、継続して検討を進めていきます。

なお、本方針は吉祥寺駅南口の交通環境を大きく改善することができる交通広場や幹線道路を対象とします。



※「吉祥寺パークエリアまちの将来像」とは、上位計画や「吉祥寺グランドデザイン2020」を踏まえ、市や市民、まちの関係者が同じ方向を目指して、ともにより良いパークエリアのまちづくりを進めていくためのビジョンを示すものです。

2 背景と目的

2-1 吉祥寺駅周辺の基盤整備

吉祥寺駅前は、戦後の復興とともに交通混雑が深刻化し、基盤整備が早くから求められていました。

昭和29年、市は吉祥寺駅前広場計画の検討等を目的に、市議会に特別委員会を設置しました。その後、市、市議会及び地元の三者で協議を重ね、昭和37年の高山案、昭和39年の東京都案を経て、同年10月に吉祥寺駅周辺の都市計画道路が計画決定されました。

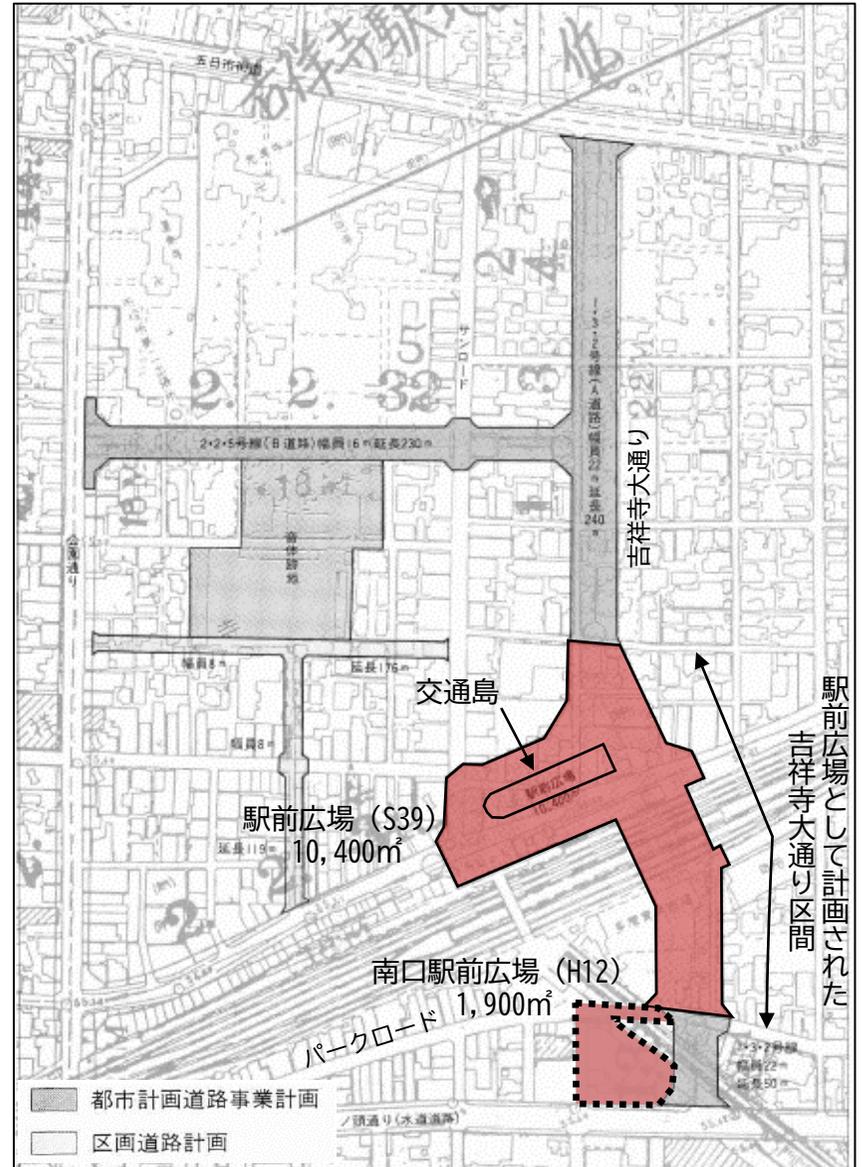
駅前広場を含む都市計画道路事業は、昭和62年に完成を迎えました。

その後、平成12年には、吉祥寺駅南口におけるバス停の確保と駅周辺の交通環境の改善を目的として、約1,900㎡の南口駅前広場が新たに都市計画決定され、現在も事業が進められています。

この整備により、パークロードから路線バスの通行がなくなり、誰もが安全に、安心して歩ける歩行環境が実現される見込みです。

しかしながら、駅前広場として計画された吉祥寺大通りの一部が自動車通行のための道路として利用されており、また、北口駅前広場の一部も交通島となっていることから、南口駅前広場が完成しても交通結節点として必要な機能を全て満たすことができません。

井の頭恩賜公園の存在を最大限に活かすためにも、来街者を公園へ導く魅力的な玄関口の整備が求められています。



出典：平成元年12月 武蔵野市発行
21世紀への基盤づくりより抜粋（一部加筆）

2 背景と目的

2-2 パークエリアの現状と特性

エリアの形成

井の頭恩賜公園に向かう人々の流れにより、沿道に様々な商業が集積しました。公園に向かう人々により、縁日のようなにぎわいが形成されています。

市街地の特徴

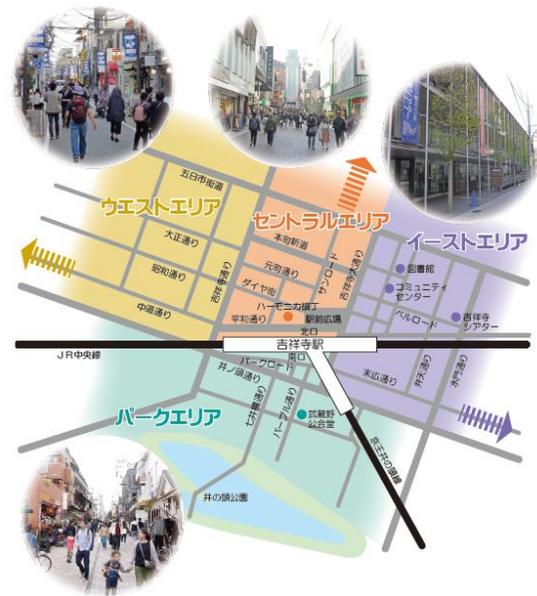
七井橋通りを境に西側は寺院の所有地となっています。駅南口から井の頭恩賜公園に向かい三層構造の市街地（商業・業務地、住商複合地、低層住宅地）となっており、商業施設と閑静な住宅街が共生した街並みが形成されています。

道路網の特徴

井ノ頭通り、吉祥寺通り、吉祥寺大通りが幹線道路として機能しています。パークロードは、路線バスの降場としても利用され、歩行者の通行と路線バスの運行を支えています。井ノ頭通りの南側は、井の頭恩賜公園につながるパープル通りや七井橋通りを軸に閉じられた道路網を形成しています。主に歩行者中心の道路として、沿道のにぎわい形成や良好な住環境の維持を担っています。

特徴的な機能集積

レストランやカフェ、古着、雑貨店など、おしゃれで気軽に利用できるテナントが集積しています。



3 吉祥寺グランドデザインに掲げるまちづくり

令和2年4月、「吉祥寺のまちづくりに関わるすべての人のコンセプトブック」となることを目指し、30年後の中長期を展望したまちづくりの方針を示す吉祥寺グランドデザイン2020を策定しました。

3-1 コンセプト

吉祥寺ならではの個性的で魅力的な空間とにぎわい

それは、住まう人、訪れる人、みんなの思い、願いを叶えることのできる、幅広い受容力と懐の深さに支えられた多様性あふれるまち

「〇〇するなら吉祥寺」「吉祥寺と言えば〇〇」・・・

そんな各人各様の思い・出来事・情景が積み重なることで、吉祥寺に対する愛着を育み、吉祥寺にまた来たくなる動機を呼び起こします。



3-2 まちづくりのテーマ



- **ヒト・モノ・コトに出会い、発見する**
“ワクワクさ”や“何か秘めているという期待感”が充満する出会いと発見が溢れているまち
- **歩いて楽しむ**
何よりも歩行者が優先され、歩き、とどまることで魅力を感じることができるまち
- **心地よく過ごす**
すべての人々に優しく、生活者も来街者も安心で快適に過ごせるまち

※界隈性とは

新しいものと古いものが互いに良い関係で共存し、生活感あふれる雰囲気を感じさせる個性的なまちなみで、地域が多種多様な人々によってにぎわい、活気あるコミュニティを形成している状態のことです。

3 吉祥寺グランドデザインに掲げるまちづくり

3-3 パークエリアのまちづくり

吉祥寺のまちづくりに関わるすべての人の相互協力と連携のもと、パークエリアの唯一無二の絶対的強みである井の頭恩賜公園を活かしていく将来像を描きました。

■南口駅前の顔づくり

- 井の頭恩賜公園の緑と水、風が感じられる駅前空間と歩行者動線が整備され、井の頭恩賜公園にいざなう玄関口が創出されています。
- 南口駅前広場の完成によりパークロードから路線バスの交通が取り除かれ、誰もが安全に、安心して歩ける歩行環境が創出されています。
- 駅周辺の老朽化した建物は、補強・リノベーション・更新などにより防災性が向上しています。



■公園周辺の住環境保全と公園アクセスのバリアフリー化

- 公園の豊かな緑と水を活かし、人の生活と自然環境が共に豊かになるまちが形成されています。
- にぎわい重視の七井橋通りに対して、誰もが安心して公園にアクセスできるバリアフリールートとしてパープル通りが整備されています。

■南口駅前及び周辺一帯の市街地再編

- 長期的には、武蔵野公会堂敷地を活用しながら駅前及び周辺一帯が再生され、公園に向かう玄関口に心ざわしい本格的な空間づくりがなされています。また、抜本的な交通環境の改善により、井ノ頭通りの交通負荷が軽減しています。

4 吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて

4-1 「吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて」の役割

「吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて」は、令和3年5月から2カ年にわたり、市の若手・中堅職員による庁内プロジェクトチームを設置し、メンバーが考えるパークエリアとして大切にすべきまちづくりの視点や目指すべき未来のまちの姿について話し合い、令和5年3月にその結果をまとめたものです。

市や市民、まちの関係者間の対話、有識者の知見などを踏まえた「将来像」立案を目指して、“共通の行き先”を考えていくための材料の一つ（たたき台）として活用しています。



これまでの取組	
令和4年12月	第1回社会実験（武蔵野公会堂）
令和5年7月 9月	オープンハウス（全2回）
10月	第2回社会実験（武蔵野公会堂）
令和6年2月	まちあるき企画 「Kichijoji Park Area Walk & Think」
8月 10月 12月	市民講座（全3回） 第1回 古地図から見る吉祥寺発展史 第2回 「商業まちづくり」と吉祥寺 第3回 吉祥寺の文化と芸術とまちづくり
9月	第3回社会実験 （武蔵野公会堂・南口暫定広場）
令和7年2月	まちづくりシンポジウム 「変わらないもの／変えていくもの」

吉祥寺グランドデザイン 2020
(令和2年4月)

- 吉祥寺のまちを取り巻く様々な問題点・課題や、消費行動の多様化等の社会潮流に対応する。
- 今後30年の吉祥寺ブランドの方向性を定め、吉祥寺の将来像をこれまで以上にわかりやすく共感・共有しやすいものにする。
- ステークホルダーがそれぞれの役割と責任を自覚し、当事者意識をもってまちづくりを推進するためのよりどころとなるようまちづくりの方向性を示す。

NEXT吉祥寺 2021
(令和3年9月)

- 今後10年のまちづくりの方策をまとめ、上位計画である「第六期長期計画」「都市計画マスタープラン」との整合性を図りながら、吉祥寺のまちのコンセプトブックである「グランドデザイン」を踏まえたまちづくりを推進する。
- まちづくりの戦略において「駅周辺の交通体系の改善及び魅力的なパークエリアの将来像立案」を基本的な方針の一つとしている。

**吉祥寺パークエリア
まちの将来像立案に向けて**

「まちの将来像」立案を目指して、市民やまちの関係者と共に、将来像を考えていくための材料の一つ（たたき台）

市民やまちの関係者への周知・対話・議論
有識者の知見

**吉祥寺パークエリア
まちの将来像
(これから立案・策定)**

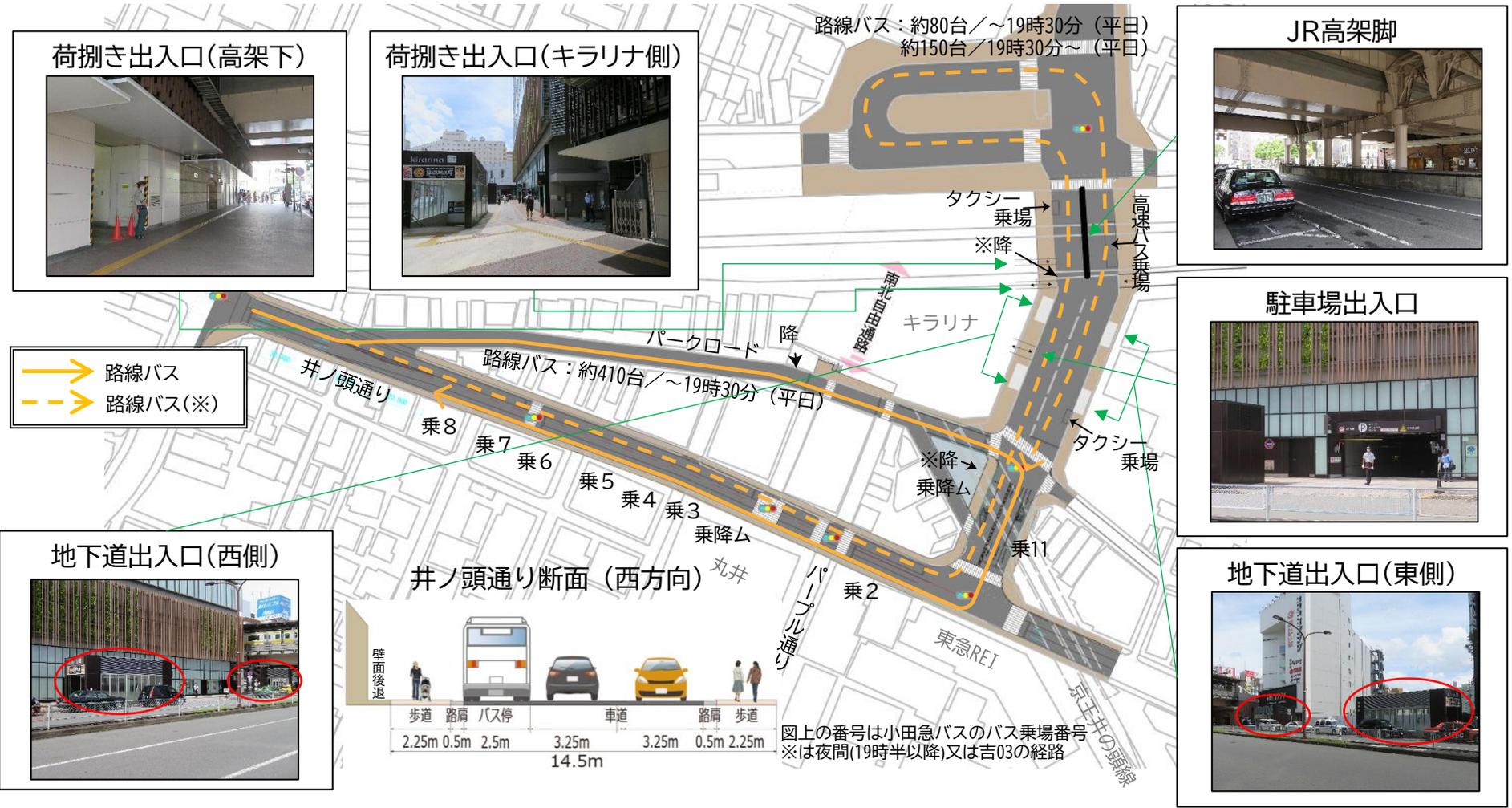
パークエリアにフォーカスし、より細やかな視点で地域の動向や課題に則した、具体的なまちづくりの取組み方針を示す。

将来像が実現されたまち

5 交通環境に係る問題

5-1 南口周辺の路線バスの状況

南口系統の路線バスは、パークロードに進入して駅前で降車後、東急REIホテル前を右折して井ノ頭通り南側のバス乗場に停車する経路と、井ノ頭通りを東急REIホテル前まで進み左折し、キラリナ前付近で降車後、北口駅前広場で転回し、東急REIホテル前を右折して井ノ頭通り南側のバス乗場に停車する経路があります。バスやタクシーの乗場は、施設の出入口などの制約を避け、過密に配置されています。



荷捌き出入口(高架下)



荷捌き出入口(キラリナ側)



JR高架脚



駐車場出入口



地下道出入口(西側)



地下道出入口(東側)



5 交通環境に係る問題

5-2 交通環境に係る現在の問題

井ノ頭通りは、幹線道路として広域交通を担う役割が求められますが、交通結節点としてバス乗場の役割も有しており、2つの役割に対して十分な空間となっておりません。また、井ノ頭通りを横断する歩行者交通量が多く、自動車や歩行者の混雑が生じています。パークロードは、駅前で路線バスの降車を行っていることから、路線バスと歩行者の通行が錯綜し、安全性・快適性が著しく低下しています。

①バス待ち客による井ノ頭通りの歩行環境の低下



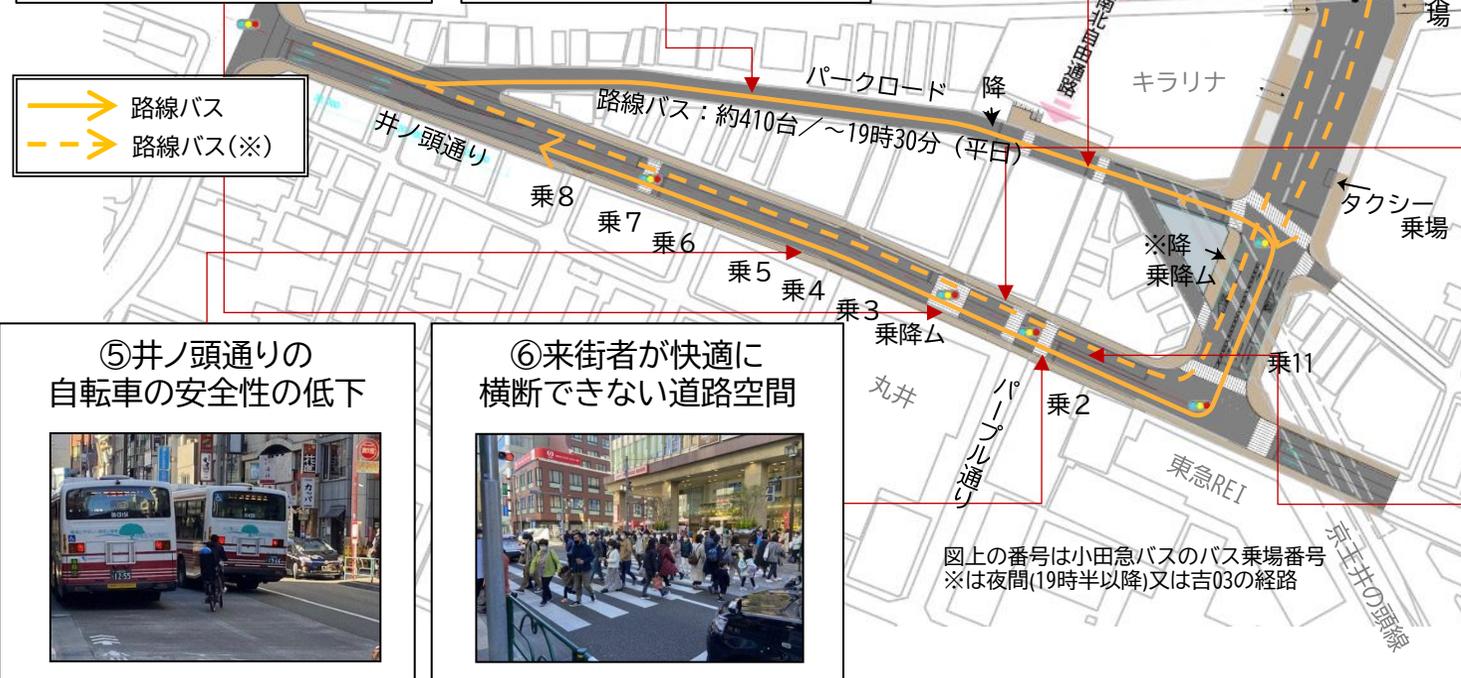
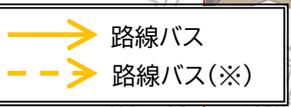
②パークロードの路線バスと歩行者の錯綜



③災害発生時の一時的な避難場所と緊急活動拠点の不足



④信号待ち横断歩行者による井ノ頭通りの滞留空間不足



⑤井ノ頭通りの自転車の安全性の低下



⑥来街者が快適に横断できない道路空間



⑦井ノ頭通りの交通混雑



6 南口駅前広場の早期整備

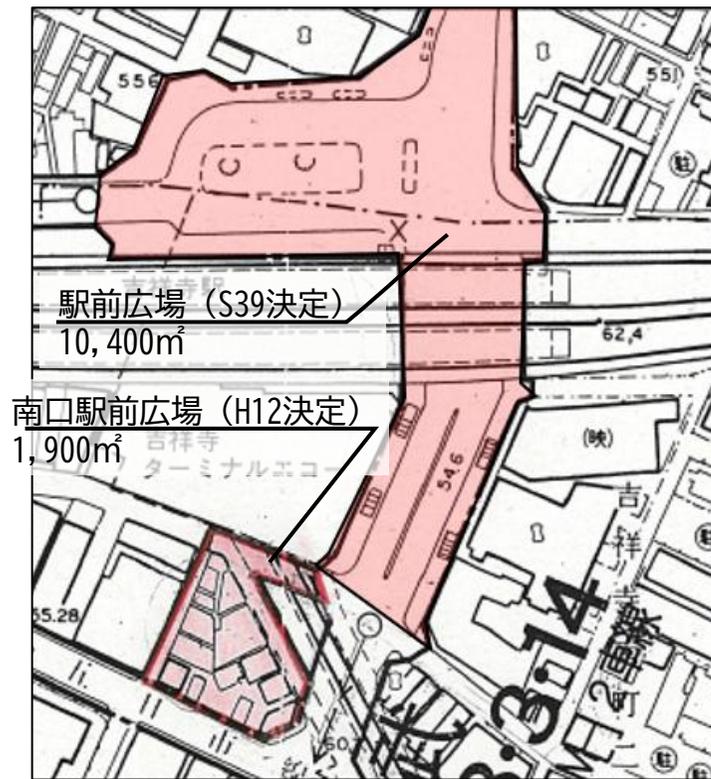
6-1 南口駅前広場の計画概要

吉祥寺駅に必要な駅前広場の基準面積は、駅前広場計画指針に沿って計算すると12,100㎡となり、既存の北口駅前広場(10,400㎡)に加え、1,700㎡の広場が整備されれば確保されます。

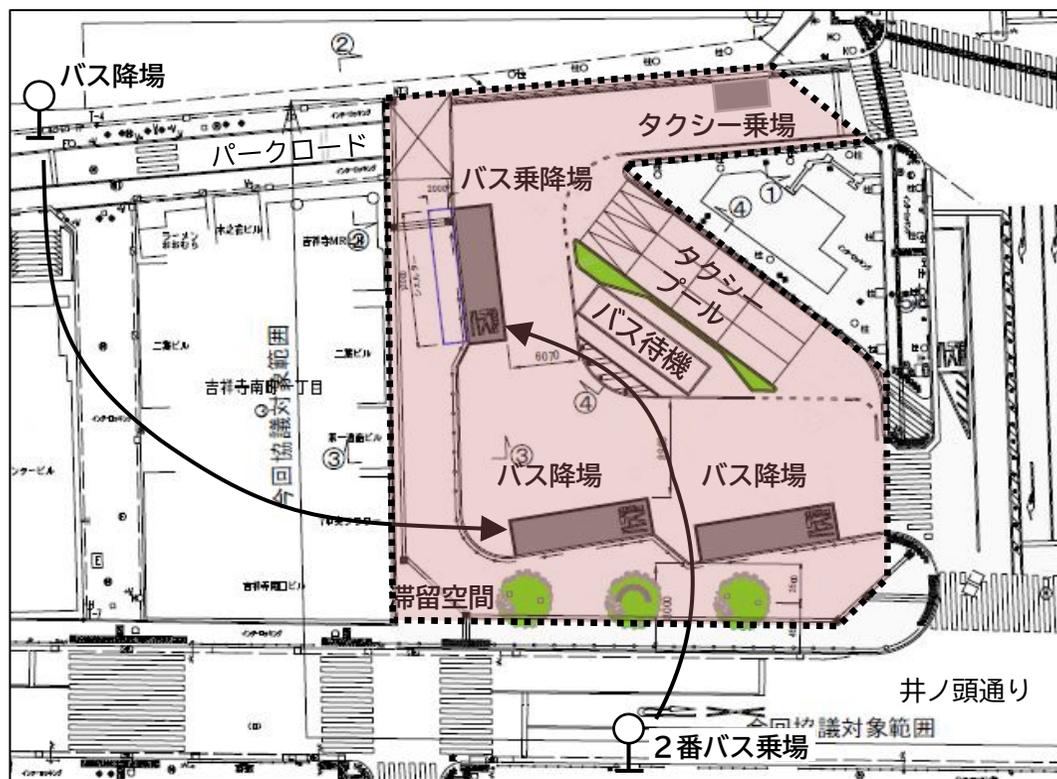
そこで、平成12年に約1,900㎡の吉祥寺駅南口駅前広場を都市計画決定し、事業に着手しました。平成28年から関係機関と協議を開始し、平成30年に整備内容がまとまりました。

【整備概要】

- ・バス降場2、バス乗降場1、バス待機スペース1、タクシー乗場1、タクシープール12
(井ノ頭通りの2番バス乗場とパークロードのバス降場を広場内に移設)



南口駅前広場の位置図



南口駅前広場の整備計画図

6 南口駅前広場の早期整備

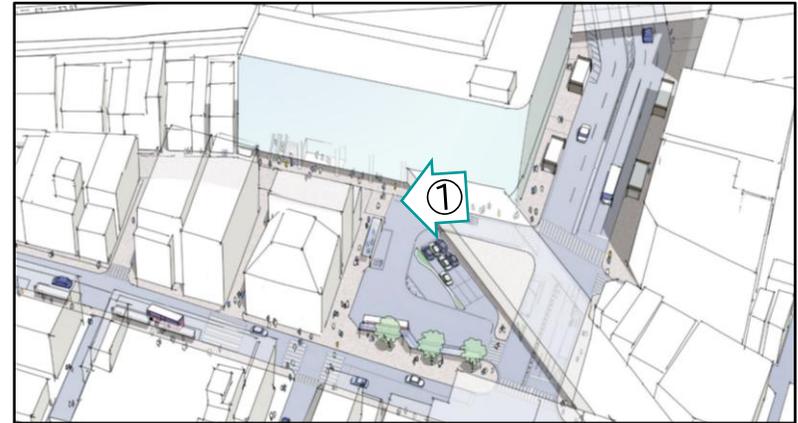
6-2 南口駅前広場整備による効果

南口駅前広場の整備後は、パークロードにある路線バスの降場や、井ノ頭通りの東急REIホテル前交差点近くにある2番バス乗場を広場内に移設します。これにより、交差点付近のスムーズな自動車通行が確保されるとともに、整備後のパークロードは、荷捌き車両や福祉車両などの許可車両を除き、自動車が進入しない歩行者中心の空間となります。

整備効果（駅前広場）

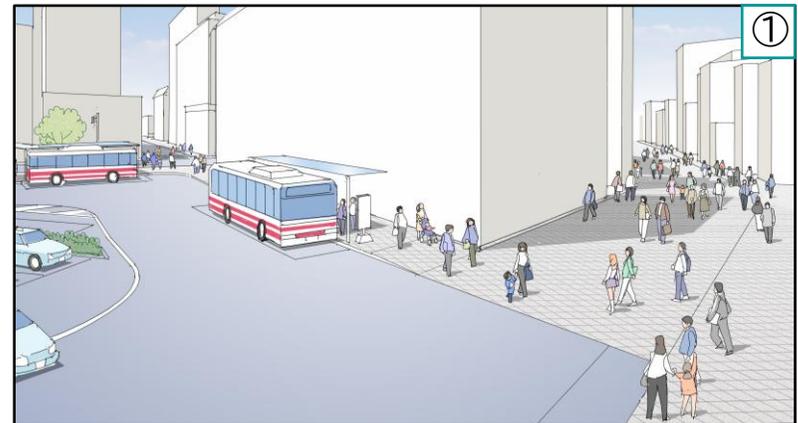
南口駅前広場に井ノ頭通りのバス乗場を移設することで、吉祥寺大通りから井ノ頭通りに右折する自動車交通の円滑化が図られます。

一部のバス乗場が駅に近づくことで利便性が向上するとともに、狭い歩道上で路線バスを待つことがなくなり、井ノ頭通りの歩行環境が改善します。



整備効果（パークロード）

パークロードにあるバス降場を南口駅前広場に移設することで、パークロードに進入するバス交通がなくなり、南口駅前広場と一体になったオープンな歩行空間が創出されます。このことにより、パークロードを利用する歩行者の安全性、快適性が確保され、まちの回遊性が向上します。



注：具体化する際には関係機関と協議・調整が必要なため、記載内容に変更が生じる可能性があります。

6 南口駅前広場の早期整備

6-3 南口駅前広場整備後に残る問題

南口駅前広場の完成により駅前広場の基準面積は確保されますが、駅前広場の一部が交通島や通過交通を担う道路として利用されているため、南口駅前広場の整備だけでは全ての問題を解決できません。

①バス待ち客による井ノ頭通りの歩行環境の低下
一部改善

②パークロードの路線バスと歩行者の錯綜
改善

③災害発生時の一時的な避難場所と緊急活動拠点の不足
改善

④信号待ち横断歩行者による井ノ頭通りの滞留空間不足
一部改善

⑤井ノ頭通りの自転車の安全性の低下

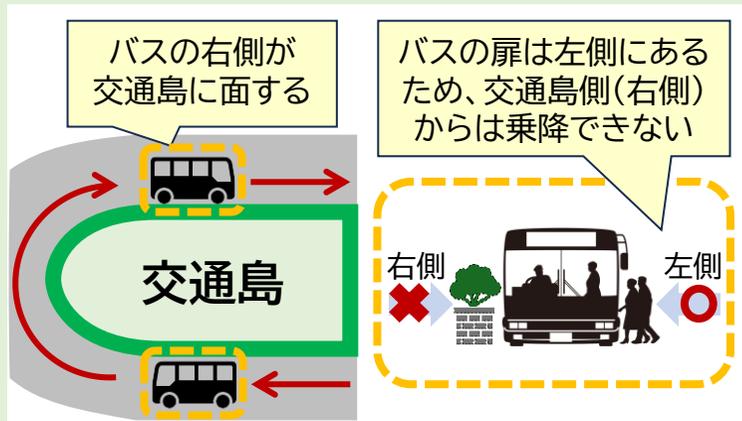
⑥来街者が快適に横断できない道路空間

⑦井ノ頭通りの交通混雑

6 南口駅前広場の早期整備

Column 交通島と吉祥寺大通りの位置づけ

- 北口駅前広場の交通島は、バスの構造等を踏まえると乗降場として活用することはできません。このこともあり、当初から貴重なイベント空間として整備された経緯があります。
- 吉祥寺大通りは、駅前広場として位置づけられているものの、代替する周辺の都市計画道路が整備されない限り、今後も通過交通を担っていくこととなります。
- 広場が整備された昭和62年と比較し、長距離バスや路線バスの系統が増加していることも交通結節機能が不足している要因です。

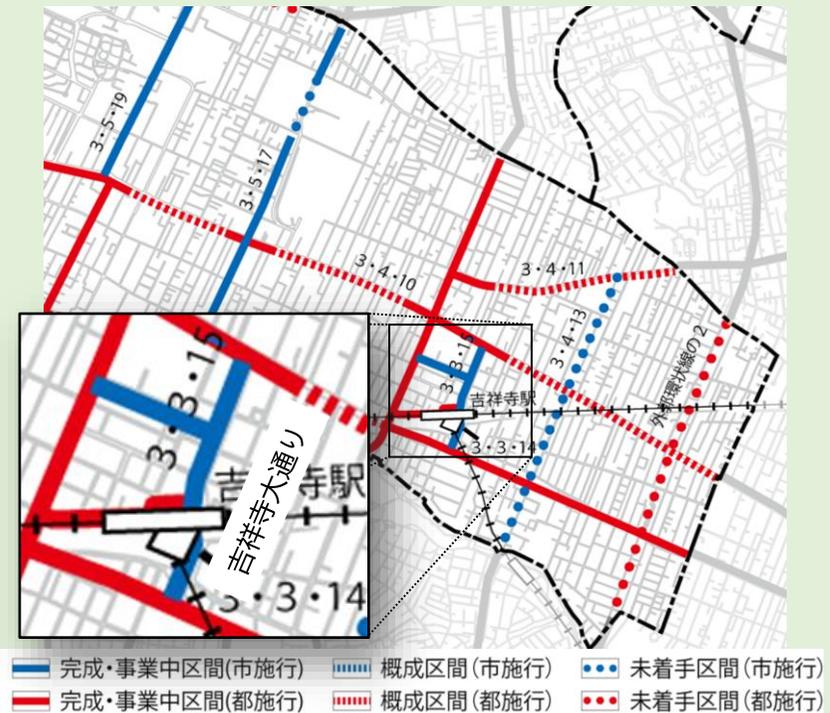


新しい吉祥寺の顔が誕生

また、広場中央にある照明灯の回りには、可動式の大形フラワーポットを置き、イベント広場としても使用できるしくみになっています。

このほか、バス停の上屋や信号機なども、新しい広場にマッチした、ざん新なものにし、信号機には障害者のためのセンサーも取り付けます。

出典：昭和62年の市報より抜粋（一部加筆）



出典：武蔵野市都市計画マスタープラン2021より抜粋（一部加筆）（都市計画道路の整備状況）

7 交通環境基本方針

7-1 残る問題の改善に向けた方策

南口駅前広場整備後に残る問題とその原因

①バス待ち客による井ノ頭通りの歩行環境の低下

→バス待ち空間の不足
(歩道幅員の不足)

⑦井ノ頭通りの交通混雑

→連続した横断歩道
及び左折車による
自動車の滞留

⑥来街者が快適に横断できない道路空間

→道路空間に対する
歩行者・自動車交通
需要過多

④信号待ち横断歩行者による井ノ頭通りの滞留空間不足

→歩道幅員の不足及び
道路空間に対する
歩行者交通需要過多

⑤井ノ頭通りの自転車の安全性の低下

→幹線道路に連続的に
設置されたバス乗場

問題解決の考え方

通行や滞留のための道路空間の確保

バス待ち客や横断歩行者が滞留する井ノ頭通りの歩行空間は、任意の壁面後退により確保されているため、恒久的な空間確保が必要です。また、左折待ちの自動車が交通を妨げない車道空間が必要です。



横断歩行者と自動車交通の適切な処理

井ノ頭通りは、駅至近の幹線道路として、多くの横断歩行者・自動車が安全・安心に通行できることが求められます。

横断歩道が近接し、自動車が有効に滞留できないことに加え、南口駅前広場整備により井ノ頭通りを通る路線バスが増加することから、歩行者交通と自動車交通が折り合う適切な交通処理が必要です。

自転車空間の確保

自転車が、停車している路線バスを避け、車道の中央寄りを通行しています。自転車の安全な通行空間の確保が必要です。

考えられる方策

- ・南口駅前広場の敷地を活用した井ノ頭通りへの左折レーン設置
- ・バス乗場移設による井ノ頭通りの横断歩行者数の軽減、横断歩道の集約や信号の時間配分の調整
- ・井ノ頭通りのバス乗場数の減少により、道路空間を最適な歩行者、自転車、自動車の空間に再配分 等

7 交通環境基本方針

7-1 残る問題の改善に向けた方策

事業中

事業中の南口駅前広場の整備によりパークロードから路線バスの通行をなくし、歩行者の安全性と快適性を確保します。また、南口駅前広場の整備に合わせて、井ノ頭通りに吉祥寺大通りへの左折レーン設置を検討し、交通渋滞の解消を図ります。

改善策

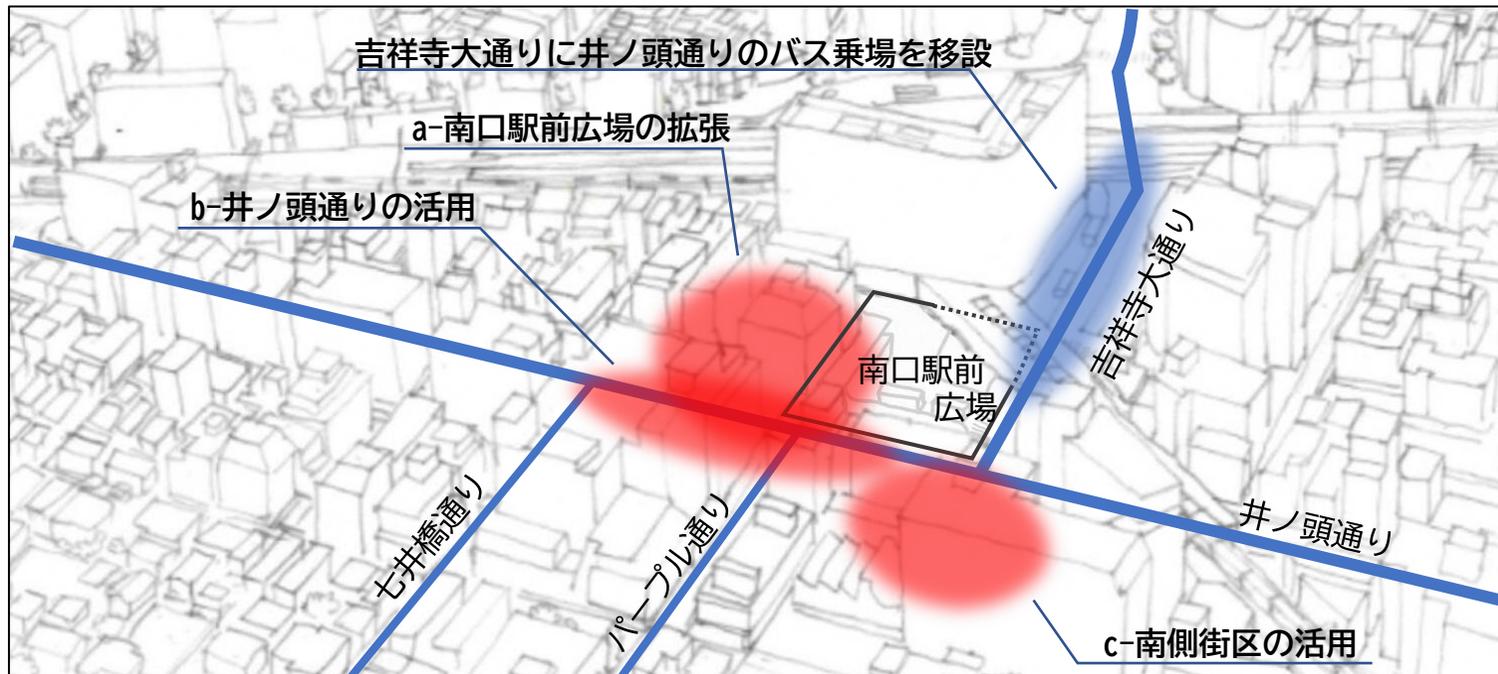
沿道の制約条件等を踏まえたうえで、吉祥寺大通りを都市計画で位置づけている駅前広場として活用していきます。

- ・吉祥寺大通りに井ノ頭通りのバス乗場を移設（以下、「大通り活用案」という。）

可能性

2つの方策を講じたうえでも更なる改善が求められる場合は、その先の可能性について検討していきます。

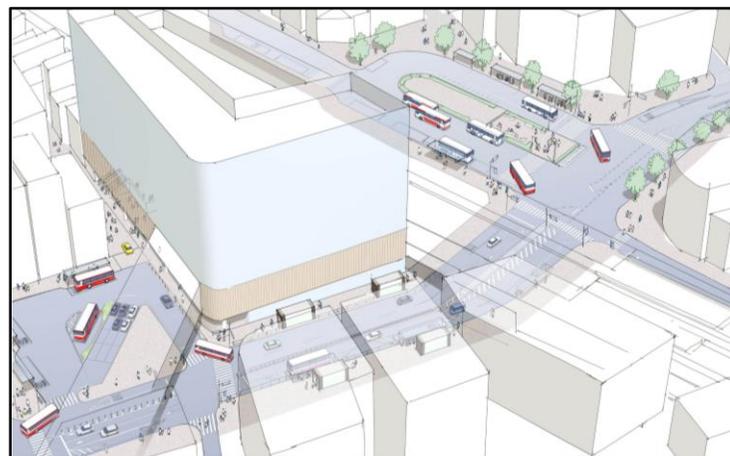
- a-南口駅前広場の拡張 b-井ノ頭通りの活用 c-南側街区の活用（以下、「可能性3案」という。）



7 交通環境基本方針

7-2 大通り活用案の概要と見込まれる効果

- 南口駅前広場を整備したうえで、井ノ頭通りのバス乗場を吉祥寺大通りに移設します。
- 地下道出入口などの制約条件を踏まえ、井ノ頭通りに残る7つのバス乗場の内、最大3つ移設します。
- 該当する路線バスは、南口駅前広場で降車後、北口駅前広場で転回し吉祥寺大通りのバス乗場に向かいます。
- 吉祥寺大通りの東側は、地下道出入口を避け、バス待ち客の滞留空間を確保するため歩道を拡幅します。
- 井ノ頭通りのバス乗場が減少することで、歩行者混雑の緩和や自動車交通の円滑化が期待できます。



注：具体化する場合には関係機関と協議・調整が必要なため、記載内容に変更が生じる可能性があります。

7 交通環境基本方針

7-3 大通り活用案と北口駅前広場の対応課題

- 南口駅前広場で乗客を降車させたバスが、吉祥寺大通り東側のバス乗場に向かうには、北口駅前広場で転回する必要があると見込まれます。
- 南口駅前広場の進捗状況を踏まえ、駅周辺の交通実態等を改めて把握し、北口駅前広場の交通動線の改善とその効果を確認するとともに、「将来像」で描かれる交通体系を地域と共有するため、社会実験による検証等を行う必要があります。

■北口駅前広場の混雑について

- 北口駅前広場の交通島の南側には4つの車線が設けられていますが、各車線の幅員が十分でないことなどから、実質的には3車線として運用されています。
- 大通り活用案の実現により、北口系統のバスに加えて南口系統のバスが転回するようになると、バスの定時性低下や周辺交通への混雑が懸念されます。



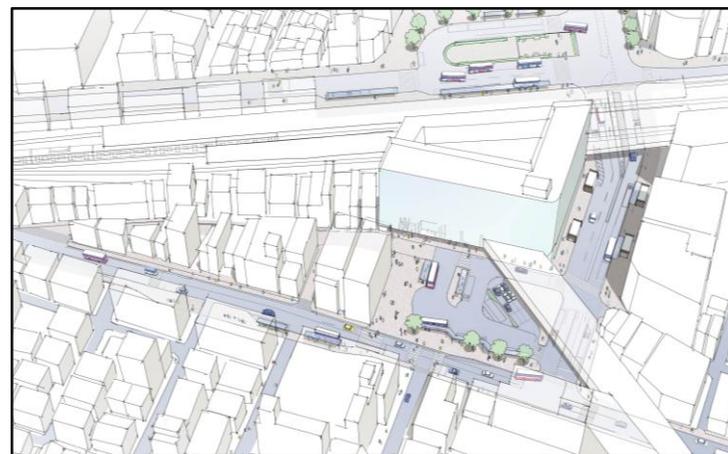
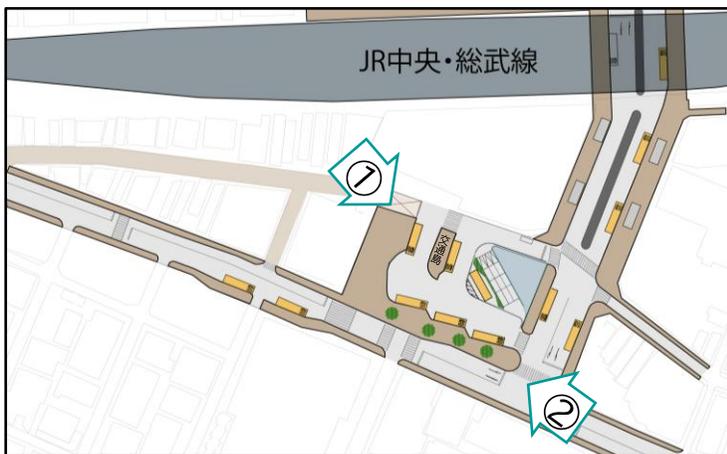
■北口駅前広場の交通動線の改善例

- 交通島南側の花壇を北に動かすことなどにより、車線構成を適切に再配分することが考えられます。
- バスが円滑に通行できる車線を確保することで、南口系統のバスが北口駅前広場で転回したり、北口系統のバスが平和通りに直進できるようになります。
- このことにより、吉祥寺大通り東側(南向き)のバス乗場を利用するバスが、常に滞りなく北口駅前広場で転回できるようになります。
- 駅周辺の交通実態や今後の交通需要を改めて検討し、上記によらず様々な改善策を検討していきます。

7 交通環境基本方針

7-4 可能性3案の概要と見込まれる効果 a-南口駅前広場の拡張

- 南口駅前広場及び大通り活用案が実現したうえで、駅や南北自由通路からの歩行者動線を妨げない範囲で南口駅前広場を西側に拡張します。
- 交通島を設けながら井ノ頭通りのバス乗場を広場内に移設し、井ノ頭通りに残るバス乗場は、部分的に道路拡幅等を行うことで交通環境を改善します。
- 大通り活用案から更に井ノ頭通りを横断する歩行者数が減少するため、可能性3案の中では最も交通環境の改善が期待されます。

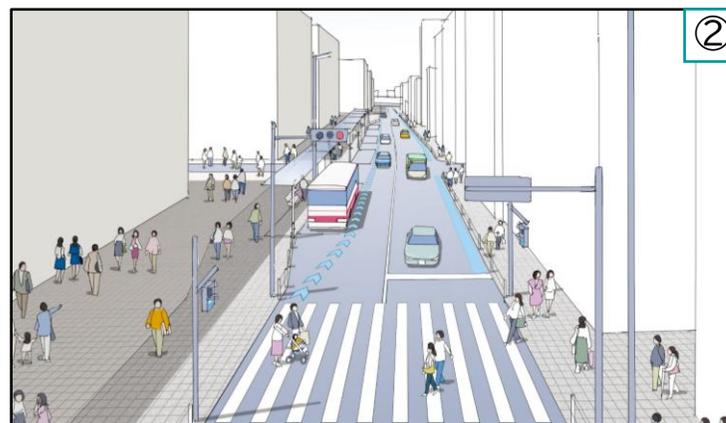
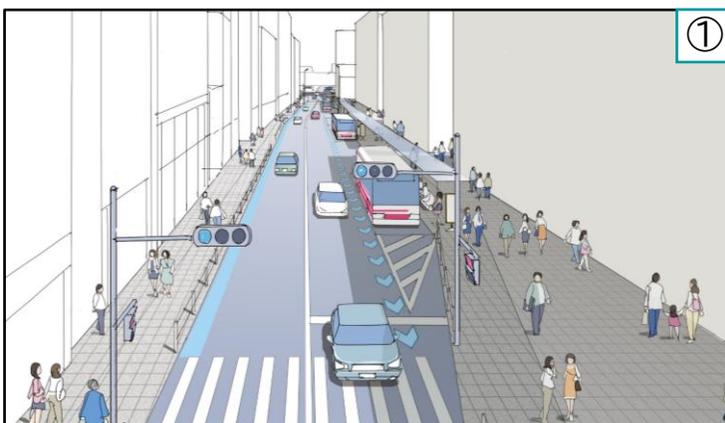


注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。また、周辺建物は現況を基に作成しています。

7 交通環境基本方針

7-4 可能性3案の概要と見込まれる効果 b-井ノ頭通りの活用

- 南口駅前広場及び大通り活用案が実現したうえで、残るバス乗場の移設は行わずに井ノ頭通りを拡幅することで、交通環境を改善します。
- 井ノ頭通りにバス待ち客が滞留しても、安全に歩行できる恒久的な歩道空間を確保します。
- ただし、井ノ頭通りを横断する歩行者数は大通り活用案と変わらないため、a案と比べ自動車交通の円滑化等の効果は劣ります。

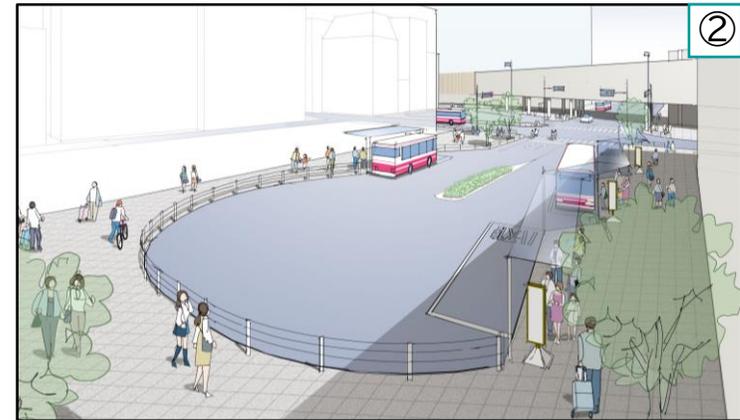
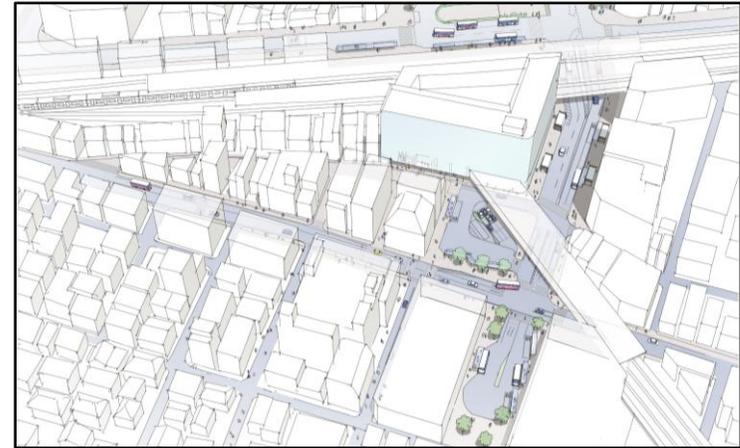
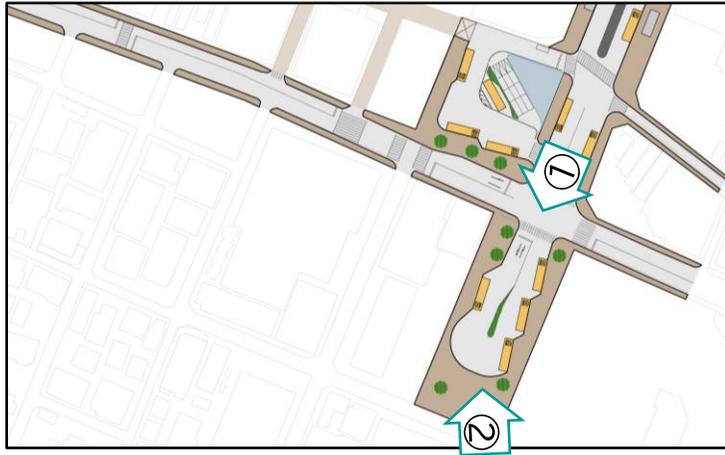


注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。また、周辺建物は現況を基に作成しています。

7 交通環境基本方針

7-4 可能性3案の概要と見込まれる効果 c-南側街区の活用

- 南口駅前広場及び大通り活用案が実現したうえで、井ノ頭通り南側の街区に駅前広場を設け、井ノ頭通りのバス乗場を全て移設します。
- 井ノ頭通りからバス乗場が無くなることで、道路空間の再配分が可能になり、吉祥寺駅南口周辺の交通環境が改善できます。
- ただし、井ノ頭通りを横断する歩行者数は大通り活用案と変わらず、バス乗場が駅から離れることもありa案と比べ歩行者の交通環境の改善効果は劣ります。



注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。また、周辺建物は現況を基に作成しています。

7 交通環境基本方針

7-5 可能性3案の比較検討

凡例：○状況が改善する △状況が変わらない ×状況が悪化する

	a-南口駅前広場の拡張	b-井ノ頭通りの活用	c-南側街区の活用
概念図			
広場面積	約1,600㎡	約700㎡	約2,100㎡
交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ○ 井ノ頭通りに残るバス乗場の内2つを広場内に移設できる ○ 移設する2つのバス乗場は駅に近づく 	<ul style="list-style-type: none"> △ バス乗場が井ノ頭通りに残り、交通結節機能は大通り活用案と変わらない 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 井ノ頭通りに残るバス乗場をすべて広場内に移設できる × 移設するバス乗場は大通り活用案より遠くなる
交通問題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ○ 井ノ頭通りを横断するバス利用者が減少 ○ 道路拡幅等により井ノ頭通り南側の歩行環境が部分的に改善 ○ 井ノ頭通りの自転車とバスの錯綜が改善 ○ 駅から井ノ頭通り以南までの歩行者動線が改善 	<ul style="list-style-type: none"> △ 井ノ頭通りを横断するバス利用者は、大通り活用案と変わらない ○ 道路拡幅等により井ノ頭通り南側の歩行環境が改善 △ 井ノ頭通りの車道空間は広がるものの、自転車とバスの錯綜は解消しない △ 駅から井ノ頭通り以南に向かう歩行者動線は、大通り活用案と変わらない 	<ul style="list-style-type: none"> △ 井ノ頭通りを横断するバス利用者は、大通り活用案と変わらない ○ バス乗場が全て広場内に移設され、井ノ頭通り南側の歩行環境が改善 ○ 井ノ頭通りの自転車とバスの錯綜が解消 △ 駅から井ノ頭通り以南に向かう歩行者動線は、大通り活用案と変わらない
街づくりへの影響	<ul style="list-style-type: none"> △ 歩道に面する建物数（回遊できる建物数）は、大通り活用案と変わらない ○ 市街地拠点機能や防災機能がやや向上する 	<ul style="list-style-type: none"> △ 歩道に面する建物数（回遊できる建物数）は、大通り活用案と変わらない △ 市街地拠点機能や防災機能は大通り活用案と変わらない 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 歩道に面する建物数（回遊できる建物数）が増加 ○ 市街地拠点機能や防災機能が向上する
実現性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 井ノ頭通りの拡幅（南側沿道で歩道用地の取得）が必要 ・ 井ノ頭通りの埋設管移設及び駅至近で大規模工事が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 井ノ頭通りの拡幅（南側沿道で歩道用地の取得）が必要 ・ 井ノ頭通りの埋設管移設が必要だが、工事は一般的な道路拡幅のみ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 合意形成が必要な地権者の数が極端に多い ・ 埋設管の移設は小規模だが、住宅地至近で大規模な広場整備が必要

注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。

7 交通環境基本方針

7-6 可能性3案による問題解決の見通し

	a-南口駅前広場の拡張	b-井ノ頭通りの活用	c-南側街区の活用
①バス待ち客による井ノ頭通りの歩行環境の低下 	○ 改善	○ 改善	◎ 解消
④信号待ち横断歩行者による井ノ頭通りの滞留空間不足 	◎ 解消	△ 一部改善 (大通り活用案と同程度)	△ 一部改善 (大通り活用案と同程度)
⑤井ノ頭通りの自転車の安全性の低下 	○ 改善	△ 一部改善 (大通り活用案より改善)	◎ 解消
⑥来街者が快適に横断できない道路空間 	○ 改善	△ 一部改善 (大通り活用案と同程度)	△ 一部改善 (大通り活用案と同程度)
⑦井ノ頭通りの交通混雑 	○ 改善	△ 一部改善 (大通り活用案より改善)	○ 改善

注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。

8 今後のプロセス

8-1 可能性3案の検討

- いずれの案も民有地を取得・活用し、路線バスや歩行者等の空間を整備することになります。
- 整備にあたっては、道路整備事業による道路用地の確保、市街地再開発事業による道路用地の創出、沿道建物の壁面後退を行う地区計画の活用などが考えられますが、街区形状や沿道建物に影響するため、交通課題の解決と街並みの変化との関係を検討する必要があります。
- パークエリアが今後も魅力的なまちとして発展・持続していくために、可能性3案に取り組むべきか否かも含め、総合的に検討する必要があります。

8-2 交通環境の改善に向けて

- 南口駅前広場の整備は、丁寧な用地折衝と関係機関との協議を進め、早期完成を目指します。
- 大通り活用案の実現に際しては、南口駅前広場の進捗状況や「将来像」で描かれる内容を踏まえ、社会実験による検証等を行います。
- 可能性3案は、文化・産業などの視点を含む「将来像」策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話や有識者等による議論を行い、継続して検討を進めていきます。
- 「将来像」の方向性や駅周辺の開発動向によっては、大通り活用案や可能性3案に捉われない新たな検討が必要となる場合もあります。

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度～
南口交通環境の検討	交通環境基本方針			大通り活用案の検証
吉祥寺パークエリア まちの将来像	対話の「場」づくり／市や市民、まちの関係者間の対話／有識者等の知見			
南口駅前広場の整備	用地折衝・関係機関協議・整備			

まちの将来像策定

吉祥寺駅南口交通環境基本方針

発行 令和8年3月 発行者 武蔵野市
編集 都市整備部 吉祥寺まちづくり事務所
〒180-0004 武蔵野市吉祥寺本町1-10-7
電話 0422-21-1118