

吉祥寺駅南口交通環境基本方針 概要版

交通環境基本方針とは

○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は、「吉祥寺パークエリアまちの将来像」（以下、「将来像」）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。
- 本方針では、事業中の吉祥寺駅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、継続して検討していきます。
- また、「将来像」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。



○吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて

「吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて（令和5年3月）」は、市の若手・中堅職員による庁内プロジェクトチームが、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った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」の立案を目指し、“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。



背景と目的

○吉祥寺駅周辺の基盤整備

- 吉祥寺駅前は、戦後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39年に周辺の都市計画道路が計画決定され、駅前広場を含む都市計画道路事業は、昭和62年に完成しました。
- 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、現在も事業中です。この整備により、パークロードの歩行環境の改善等が見込まれます。
- しかし、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ず、井ノ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。



交通環境に係る問題

○交通環境に係る現在の問題

井ノ頭通りは、広域交通を担う幹線道路と交通結節点（バス乗場）の2つの役割に対して十分な空間となっておらず、また横断する歩行者交通が多く、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うことで、歩行者の安全性・快適性が低下しています。

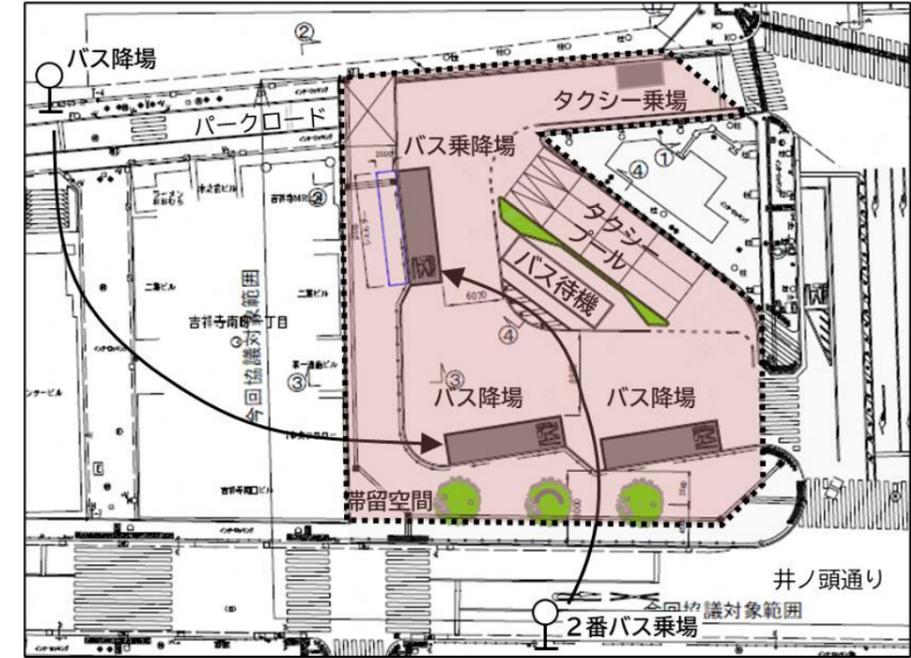


南口駅前広場の早期整備

○南口駅前広場の計画概要

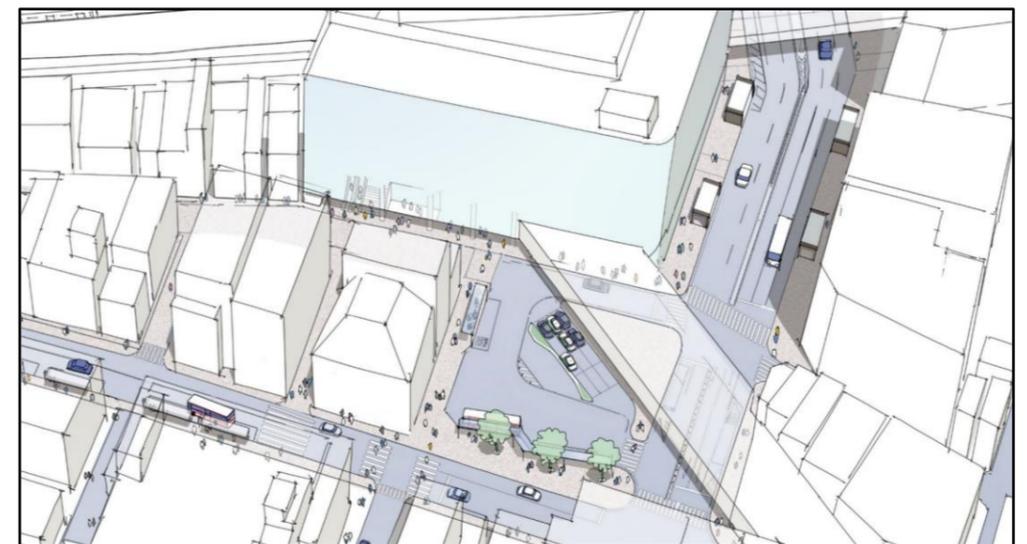
吉祥寺駅に必要な駅前広場の基準面積は、既存の北口駅前広場に加え、1,700㎡の広場が整備されれば確保されることから、平成12年に約1,900㎡の吉祥寺駅南口駅前広場を都市計画決定し、事業に着手しました。平成28年から関係機関と協議を開始し、平成30年に整備内容がまとまりました。

- 【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)



○南口駅前広場整備による効果（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。

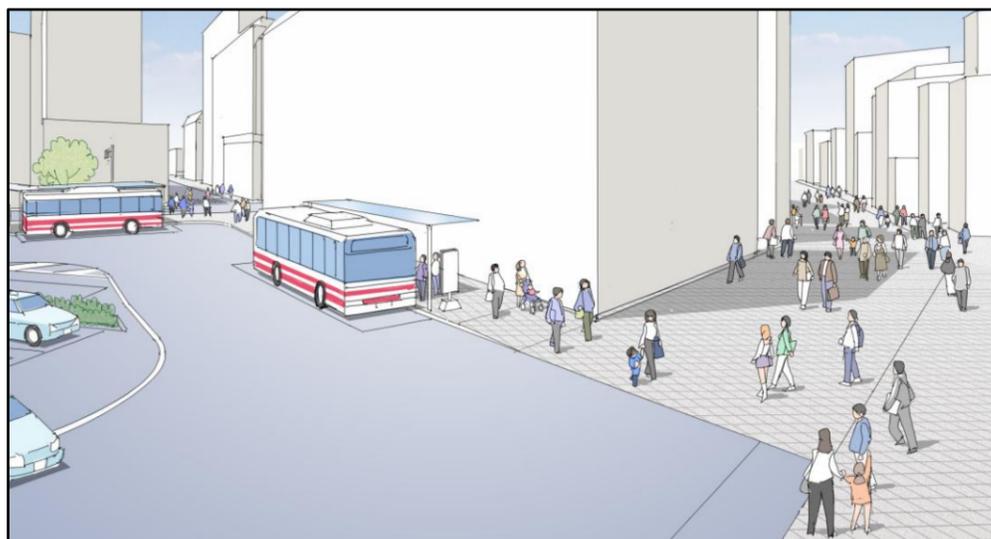


注：具体化する際には関係機関と協議・調整が必要なため、記載内容に変更が生じる可能性があります。

南口駅前広場の早期整備

○南口駅前広場整備による効果（パークロード）

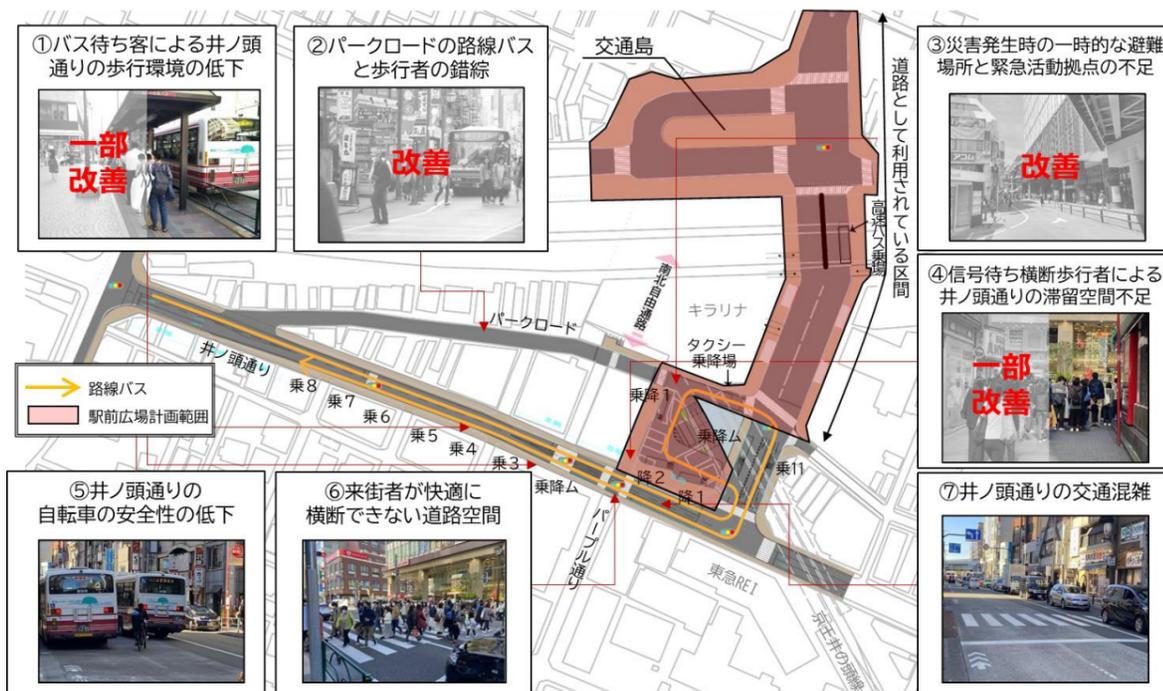
パークロードにあるバス降場を南口駅前広場に移設することで、パークロードに進入するバス交通がなくなり、南口駅前広場と一体になったオープンな歩行空間が創出されます。このことでパークロードを利用する歩行者の安全性、快適性が確保され、まちの回遊性が向上します。



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。

○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。



交通環境基本方針

○南口駅前広場整備後に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・安心に通行す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

事業中

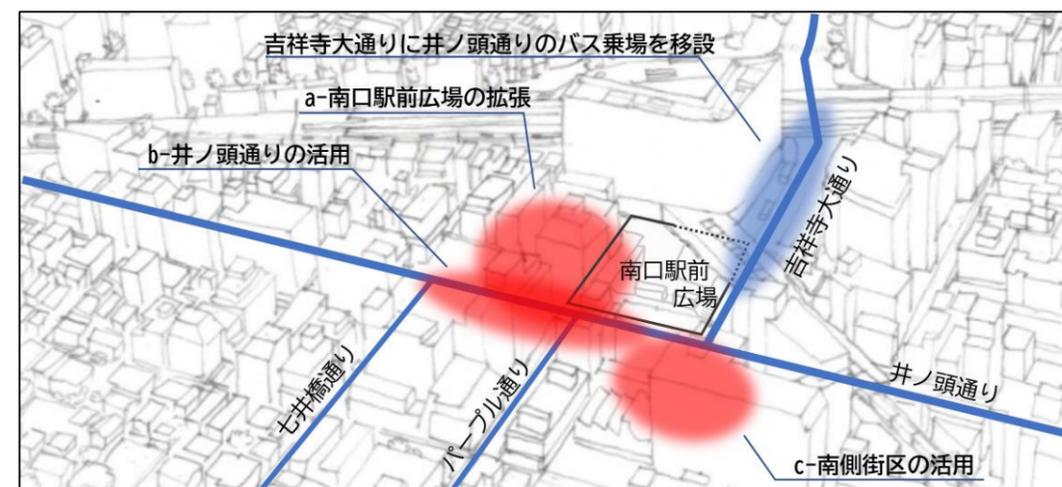
南口駅前広場を整備し、パークロードから路線バスの通行をなくし、歩行者の安全性と快適性を確保します。合わせて、井ノ頭通りに左折レーン設置を検討し、交通渋滞の解消を図ります。

改善策

沿道の制約条件等を踏まえ、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、井ノ頭通りのバス乗場を移設します。(以下、「大通り活用案」)

可能性

2つの方策を講じたうえで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ます。(以下、「可能性3案」)
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



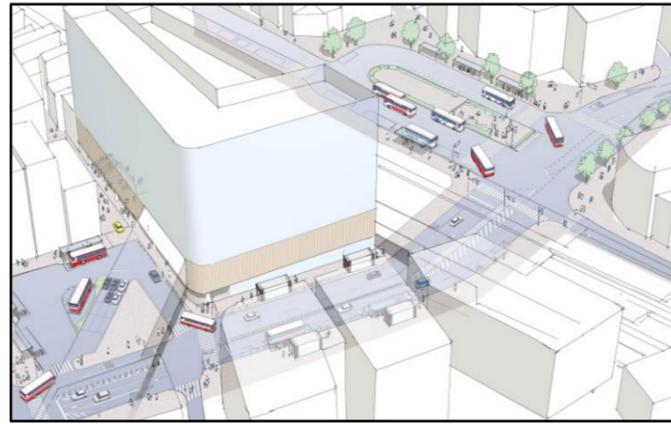
○大通り活用案の概要

【整備内容】

- 南口駅前広場を整備したうえで、井ノ頭通りに残る7つのバス乗場の内、最大3つを吉祥寺大通りに移設します。
- 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。

【見込まれる効果】

- 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されます。



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。

○可能性3案の概要

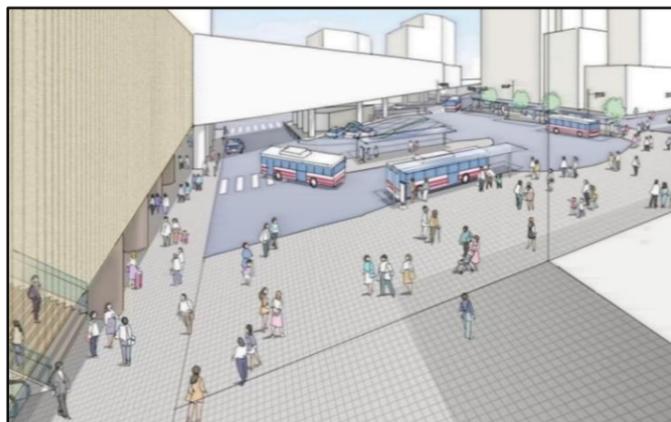
(a-南口駅前広場の拡張)

【整備内容】

- 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。

【見込まれる効果】

- 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。



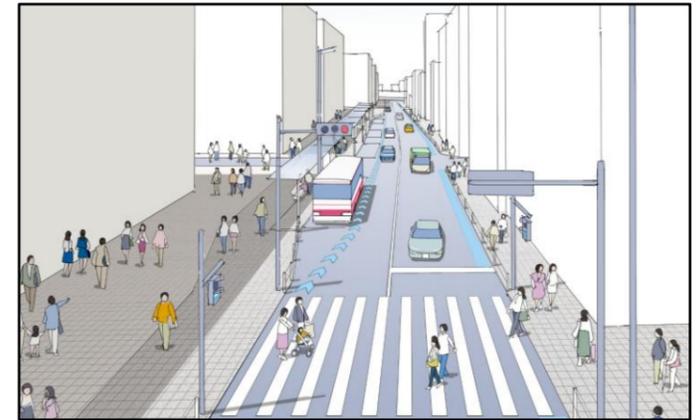
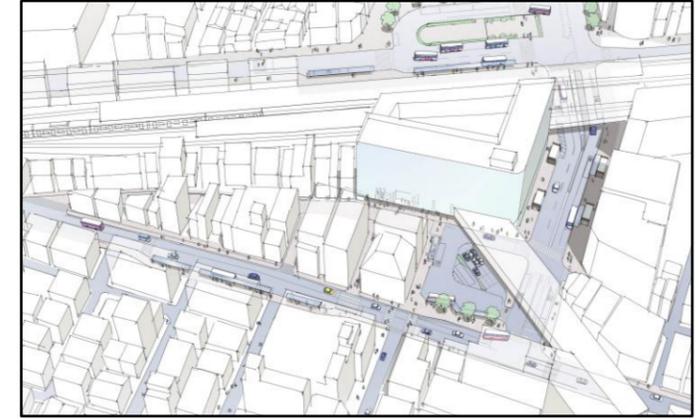
注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。また、周辺建物は現況を基に作成しています。

○可能性3案の概要

(b-井ノ頭通りの活用)

【整備内容】

- 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します。
- 【見込まれる効果】
- 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が確保されます。
- 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。



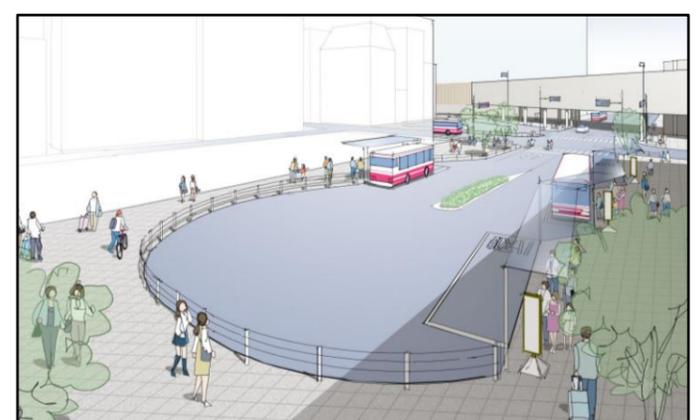
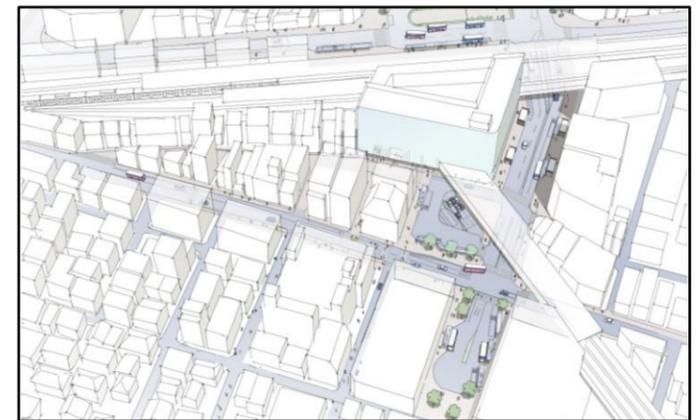
注：記載内容は、市や市民、まちの関係者間の対話を促すために作成したものであり、土地や建物の所有者、関係機関と調整したものではありません。また、周辺建物は現況を基に作成しています。

○可能性3案の概要

(c-南側街区の活用)

【整備内容】

- 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。
- 【見込まれる効果】
- 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、南口周辺の交通環境が改善します。
- 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。

今後のプロセス

○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。

○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			

吉祥寺駅南口交通環境基本方針 概要版

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