

吉祥寺駅南口交通環境基本方針(案) パブリックコメント結果及び市の回答

※「市の回答」にある「将来像」とは、「吉祥寺パークエリアまちの将来像」を指します。

番号	意見要旨	市の回答
1	井ノ頭通りと吉祥寺通りの交差点は、スクランブル交差点にした方が車の流れが良くなると思う。	吉祥寺駅前交差点については、交通管理者と情報共有を行い、自動車・歩行者の交通実態を踏まえ、必要に応じ対応を検討していきます。
2	<p>温暖化対策</p> <p>夏でも負担なく外を歩ける環境づくりとして、次の取組みを検討して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木かげの道を増やすだけでなく、地面が熱をためこみにくい舗装にして欲しい ・公園や駅まわりなどに、弱めのミストなど体への負担を軽くする設備を設置して欲しい ・給水ウォータースタンドを主要な場所に置き、誰でも水分補給しやすくして欲しい ・建物の壁面や屋上の緑化を進め、地域全体の熱を和らげて欲しい ・公園や緑道をつないで、歩きやすく安心できるルートを増やして欲しい ・ベンチや日差しを避けられる休憩ポイントをもっと整えて欲しい <p>温暖化が進む中で、年齢や体質に関わらず安心して外出できる街づくりが大切だと思う。</p>	今後の「将来像」策定の中で、環境にも配慮したまちの姿についても、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。その上で、描かれた将来像を実現していくにあたり、より詳細な舗装材等について検討していくものと考えています。
3	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三鷹駅北口などでも社会実験を行っているが、その結果がわからない。全国では社会実験など行わずに、同じような問題を解決している。 <p>6-1 南口駅前広場の計画概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場の白い三角の部分は、売却を断られているということなのか。 ・路線バスがパークロードに進入しなくなることは大賛成。 ・井ノ頭通りとパークロードに挟まれた三角地に手を付けないことは問題。歩行者と自動車を分離するには、三鷹駅南口のペDESTリアンデッキのように上下分離すべきである。 <p>全体を通して</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉祥寺駅北口の混み具合がさらにひどくなると感じた。 ・本方針に記載されている内容は、現状に制限された改良案でしかないので、もっと抜本的な将来案を見せて欲しい。費用が莫大になりそうなこと、人の流れが変わると店舗の営業にも影響することなど、困難と承知するが数十年先までこのままで良いということはない。多くの利害関係者も世代が変わる時が来る。 	<p>社会実験は、地域の賑わい創出やまちの課題解決に向け、社会的影響を与える可能性のある道路施策を導入する前に、場所や期間を限定して試行・評価するものです。実施により施策の円滑な事業執行等が可能になります。市が行ったこれまでの社会実験の結果は、市のホームページ等で公表しています。</p> <p>本方針9頁の「南口駅前広場の整備計画図」に示す白い三角部分は、京王井の頭線の橋脚等により広場として利用できない部分で、南口駅前広場の区域に含まれていません。</p> <p>ペDESTリアンデッキについては、吉祥寺駅や周辺建物との一体的な整備、エレベータ・エスカレータを設置するための十分な歩道空間の確保、また人流の大きな変化による既存商店への影響などの懸念があり、その是非について様々な検討が必要です。</p> <p>「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案に限定されない新たな検討が必要な場合も考えられますが、いずれにしても、今後の「将来像」策定において、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>

4	<p>「吉祥寺パークエリア」に相応しい、単なる交通広場の整備にとどまらない「公園の延長としての駅前空間」の創出と、最新技術を活用した交通運用の導入を求める。</p> <p>1. 「交通処理」から「プレイスメイキング（居場所づくり）」への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「南口駅前広場の早期整備」及び「可能性3案」は、バスやタクシーのためのアスファルト空間ではなく、井ノ頭恩賜公園の玄関口としてふさわしい Garden Plaza（庭園広場）として整備して欲しい。 ・具体的には、透水性があり熱を溜めない自然素材の舗装材を使用し、植栽を多用することで、駅から公園の雰囲気を感じられるデザインコードを設定して欲しい。「南口駅前の顔づくり」において、緑と水を感じられる空間は必須。 <p>2. 「大通り活用案」における北口負荷軽減のスマート化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大通り活用案」による北口駅前広場の交通混雑解決のため、物理的な車線変更だけでなく、ソフト対策も強化すべき。 ・具体的には、吉祥寺大通り及び駅北口周辺は、一般車両の進入を時間帯で制限したり、公共車両優先システム（PTPS）を高度化させ、バスの定時性を確保しつつ渋滞を防ぐ「トランジット・プライオリティ」な交通規制をセットで検討して欲しい。 <p>3. 「可能性3案」における「案 a（広場拡張）」の進化形検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者動線と安全性の観点から「a-南口駅前広場の拡張」が最も望ましいと考えるが、大規模な用地買収は時間を要するため段階的なアプローチが必要。 ・具体的には、一般車の通過交通を排除して歩行者空間を確保できる可能性があるため、井ノ頭通りのトランジットモール化を視野に入れて欲しい。 <p>4. パークロードの「完全歩行者空間化」の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場の整備により、パークロードから路線バスがなくなることを機に、荷捌き車両の時間制限を厳格化し、時間帯によっては完全な歩行者天国としてオープンカフェなどが展開できる「滞留できる街路」へと転換することを明記して欲しい。吉祥寺が「選ばれ続けるまち」であり続けるため、機能性と快適性が高度に融合した計画となることを期待している。 	<p>今後の「将来像」策定の中で、パークエリアをどのような空間としていくべきか、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。その後、描かれた「将来像」を実現していくにあたり、舗装材や交通規制などについて、具体的に検討していくものと考えています。</p> <p>なお、井ノ頭通りは広域的な交通ネットワークを担う幹線道路のため、地域内の交通処理を目的とする平和通りとは交通計画上の位置づけが異なり、トランジットモールとすることは現実的ではありません。</p> <p>また、吉祥寺大通りについては、本方針 12 頁に記載の通り、代替となる周辺の都市計画道路が整備されない限り、通過交通を受け入れざるを得ず、バス専用レーンの確保などに課題があるため、現時点での公共車両優先システム（PTPS）の導入は困難と考えます。周辺の都市計画道路の整備動向に注視しながら、引き続き研究していきます。</p>
5	<p>2 背景と目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅ビルの充実により、人が街へ流れにくくなっている。周辺の大型商業施設も撤退したり、存続が危ぶまれている。街と市民、働く人を守る 50 年・100 年先を見据えた計画にして欲しい。 <p>3-1 コンセプト、3-2 まちづくりのテーマ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「新たな吉祥寺らしさ」として、『パークロード夜市を日本で初めて作る』事にチャレンジしてはどうか。夜市の道路使用は無料にし、保健所から路上の食品販売の「特区」を取るなどしてはどうか。 <p>5-1 南口周辺の路線バスの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野市の税金は、三鷹市民や調布市民ではなく武蔵野市民のために使うべき。 ・バスの乗り場は、商店街を通り抜けるように駅から遠くに設け、バスの降り場は通勤のことを考え駅の近くに設けた方が良い。 	<p>人口減少社会にあって、店舗やオフィスの立地を促進するためには、交通空間のみならず、緑やオープンスペースその他の環境空間を充実させ、働く人や来街者にとって魅力のある空間を形成していくことが重要です。</p> <p>今後の「将来像」策定の中で、パークエリアをどのような空間としていくべきか、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>

<p>6</p>	<p>8 今後のプロセス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「市街地再開発事業による道路用地の創出」が記載されていることを非常に評価する。良いアイデアだと思う。 ・南口駅前広場は、「道路整備事業による道路用地の確保」によって進められているが、計画決定から約 25 年経過しても未完成。用地買収は、権利者からすると区域内の所有不動産が現金化され、その金額によっては不動産譲渡課税で目減りしてしまう。買い替えたとしても、現状より条件の良い土地が吉祥寺で取得できることは難しく、生活再建が困難となる可能性が高いことが、事業が進まない原因と考える。 ・一方、市街地再開発事業であれば、権利変換により建物床を受ける選択肢を持つことが可能となる。税収面からも、道路整備事業では、税収を生まない道路用地を市民の莫大な税金で取得することになるが、市街地再開発事業では、権利変換した建物床から地方税及び固定資産税の税収が生まれ、市民全般へ公平な恩恵が受けられる。 ・“吉祥寺パークエリアの将来像”の策定に当たっては、先ずは前段の整備課題である南口駅前広場の早期整備を核に据え、周辺街区も含めた「市街地再開発事業」を活用した街づくりを期待する。 ・可能性 3 案に取り組むべきか否かは、今までの吉祥寺パークエリアのまちづくりの経緯から見ればあまりにも実現が遠い将来のものであり、南口駅前広場の整備実現後、その先のステップで検討すべき。その際は、市が所有する“武蔵野公会堂”敷地を核とした周辺一帯の活用（C-南側街区の活用）を、武蔵野市の事業として検討して欲しい。 	<p>事業中の南口駅前広場については、パークロードに進入するバス交通をなくし、歩行者の安全性・快適性を確保するため、早期完成を目指します。</p> <p>新たに駅前広場を整備するには、大きく 2 つの方法があります。1 つは道路整備事業により道路用地を買収する方法、もう 1 つは市街地開発事業により道路用地を創出する方法です。駅前広場や道路の整備は道路用地の買収が原則ですが、吉祥寺駅南口のような高密度が進んだ駅至近の市街地では、権利者との合意形成が難しいことをご指摘の通りです。</p> <p>権利変換が行われる市街地再開発事業は、公共課題を抜本的に解決できる一方で、従来の高さ制限を超える高層建物の建設による街並みへの影響や事業採算の見通しなどが懸念されます。これらをはじめとしたトレードオフの関係性にあるテーマについては「将来像」策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>
<p>7</p>	<p>7-5 可能性 3 案の比較検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場の整備は、計画当時と今では状況が全く異なるので駅前広場の拡張に賛成。 ・当時は百貨店や商店街に向かう買い物客が多かったと思うが、今は東急裏や井の頭恩賜公園など街の散策を楽しむ人が増え、「吉祥寺」エリアは拡大したと思う。井ノ頭通りの狭さも相まって人々は安全に歩ける通りや隠れ家的なお店を求めて裏へ裏へと向かったのではないか。 ・昔の車は車幅が狭かったが、今は車の安全基準が変わり全体的に広がった。コロナ禍以降、自転車需要も増え、道路交通法の改正で自転車は車道を通ることになった。主要幹線道路でもある井ノ頭通りは、自転車も車も窮屈。歩道も狭く、バス待ちの列や横断歩道待ちの人で井ノ頭通り沿いは歩けない。夏は日傘の歩行者が増え、ベビーカーや車椅子で安全に通れる道が少ない。 ・吉祥寺の駐車場は、一部を除き人の群れをかき分けた先に入り口がある。今の吉祥寺は車で走っても公共交通を利用しても狭く感じる街。そのごちゃごちゃした雰囲気が良いと言われてきたが、近隣の駅では同様のスペースで倍以上のバスが機能的に稼働し、歩行者の安全も担保されている。 ・南口の問題を解消するにはバスロータリーを作るだけでなく、立体的に空間を生かす必要がある。バスロータリーの上にデッキがあれば、バス待ち客は風雨が避けられ、歩行者は車や自転車のいないデッキを安全に歩け、バスは歩行者のいないロータリーを往来できる。 ・再開発でタワマンが建つのも良いと思う。商業フロアの上層にクリニックや公会堂、市役所機能、子どもひろば付きの図書館など、公共サービスを誘致し、買い物客以外の市民も気軽に集まれる駅前になると良い。時代の変化に対応できる計画としてもらいたい。 	<p>ペDESTリアンデッキについては、吉祥寺駅や周辺建物との一体的な整備、エレベータ・エスカレータを設置するための十分な歩道空間の確保、また人流の大きな変化による既存商店への影響などの懸念があり、その是非について様々な検討が必要です。</p> <p>なお、新たに駅前広場を整備するには、大きく 2 つの方法があります。1 つは道路整備事業により道路用地を買収する方法、もう 1 つは市街地開発事業により道路用地を創出する方法です。駅前広場や道路の整備は道路用地の買収が原則ですが、吉祥寺駅南口のような高密度が進んだ駅至近の市街地では、権利者との合意形成が難しいという課題があります。</p> <p>権利変換が行われる市街地再開発事業は、公共課題を抜本的に解決できる一方で、従来の高さ制限を超える高層建物の建設による街並みへの影響や事業採算の見通しなどが懸念されます。これらをはじめとしたトレードオフの関係性にあるテーマについては「将来像」策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>

8	<p>6-3 南口駅前広場整備後に残る問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パークロードから路線バスがなくなるのは大賛成。同時に、バス以外の車も規制して欲しい。特に朝の通勤時間帯などは、大きなトラックが歩道を塞いでいたり結構なスピードで走行していたりして危険。抜け道として利用している車もいるのではないかと思う。搬入や納品の車もあると思うが、別の場所に止めて台車で運ぶなど、歩行者の安全を最優先して欲しい。 	<p>事業中の南口駅前広場については、パークロードに進入するバス交通をなくし、歩行者の安全性・快適性を確保するため、早期完成を目指します。</p> <p>南口駅前広場の整備後は、荷捌き車両や福祉車両など、交通管理者から通行許可を得た車両のみがパークロードを通行するようになります。荷捌き対策も合わせて強化するなど、歩行者が安全に通行できる環境づくりに努めていきます。</p>
9	<p>8-1 可能性3案の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備にあたって「市街地再開発事業による道路用地の創出」というのは良いアイデアである。「市街地再開発事業」であれば「現地に整備される建物の中に権利変換する」という選択も「再開発事業の中で売却」という選択も可能となり、対象となる所有者の生活再建が困難にならないことを最優先で考えることができる。 <p>全体を通して感じたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本方針（案）は、あくまでも交通環境に対象を絞った検討がされ、交通の観点から解決策を示していると思う。しかし、吉祥寺南口エリアの「まちの課題」は道路問題だけではない。その他の課題の解決も併せて、同時に解決する必要がある。「吉祥寺パークエリアまちの将来像」の検討では、交通だけではなく、建物の老朽化、教育、福祉、地域医療、昨今問題化しているインフラの再整備など、地域の中で多岐にわたる課題を全て洗い出す必要がある。一度に全てを解決することは難しいかもしれないが、一つ一つ解決するよりも合理的で良いアイデアが生まれる可能性があると思う。 	<p>新たに駅前広場を整備するには、大きく2つの方法があります。1つは道路整備事業により道路用地を買収する方法、もう1つは市街地開発事業により道路用地を創出する方法です。駅前広場や道路の整備は道路用地の買収が原則ですが、吉祥寺駅南口のような高密度が進んだ駅至近の市街地では、権利者との合意形成が難しいという課題があります。</p> <p>権利変換が行われる市街地再開発事業は、公共課題を抜本的に解決できる一方で、従来の高さ制限を超える高層建物の建設による街並みへの影響や事業採算の見通しなどが懸念されます。これらをはじめとしたトレードオフの関係性にあるテーマについては「将来像」策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p> <p>ご指摘の通り、都市基盤のみならず、芸術文化、産業・経済等の様々なまちづくりの視点を踏まえ「将来像」を策定していきます。</p>
10	<p>全体を通して</p> <ul style="list-style-type: none"> ・魅力的なまちづくりは、市の財政に将来的・持続的に寄与する商業のにぎわい反映が大事。投下する資金に見合う効果をしっかり計算するべき。事業により被害をこうむる者を一人も出さないことが重要。当事者・権利者の意志意見は、部外者の意見より尊重されるべき。 ・再投資を早期に実現されることを望むが、暫定南口駅前広場や公会堂の改修を不完全な案のまま実行することは、かえって将来に禍根を残す。8-1に記述がある「市街地再開発事業による道路用地の創出」は全体の根本問題解決に資すると思う。暫定南口駅前広場に公会堂を移転し、可能性3案の「c-南側街区の活用」を大きく広げれば理想的だと思う。 ・地元には長年にわたり再開発準備組合が結成され、活動を続けているが、市の案に一つも触れられていないのは疑問。今日まで、まちの課題をどうすれば良いかを一定程度検討してきたので、市長を筆頭に専門家（過去の高山英華教授のような）に加わってもらい、早急に実現的具體案を作成するべき。 	<p>事業中の南口駅前広場については、パークロードに進入するバス交通をなくし、歩行者の安全性・快適性を確保するため、早期完成を目指します。</p> <p>公会堂については、武蔵野市文化施設整備計画を踏まえて検討を進めた結果、現在のホール棟は今後さらに有効に活用できる余地があることや、周辺のまちづくりとの関係性などを総合的に勘案し、全面的な建替えよりも整備費を抑えながら、既存建物を活かして改修等により延命化を図っていきます。</p> <p>権利変換が行われる市街地再開発事業は、公共課題を抜本的に解決できる一方で、従来の高さ制限を超える高層建物の建設による街並みへの影響や事業採算の見通しなどが懸念されます。これらをはじめとしたトレードオフの関係性にあるテーマについては「将来像」策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>

11	<p>3-3 パークエリアのまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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…」とあるが、「吉祥寺パークエリアまちの将来像」策定という長期的な議論の前提となる本方針（案）で、公会堂敷地の活用について論じていないのはおかしい。公会堂敷地は現在建て替えが進もうとしている。このまま建替えが進むと、まちづくりに活用するのが困難となり、パークエリア全体のまちづくりの阻害要因になると考える。 <p>6-3 南口駅前広場整備後に残る問題</p> <ul style="list-style-type: none"> 北口駅前広場の交通島はほとんど有効活用されておらず全く無駄なスペース。交通島とは何か。バス停にもなるのではないか。 <p>7-1 残る問題の改善に向けた方策</p> <ul style="list-style-type: none"> 「南口駅前広場整備後」とあるが、今まで整備出来なかった原因を調べ、今後のまちづくりや再開発を行えば整備出来ると思う。 <p>全体を通じて</p> <ul style="list-style-type: none"> 本方針（案）は、あくまでも交通環境に対象を絞って検討がされ、交通の観点から解決策を示している。しかし、まちの課題は道路問題だけではない。本方針（案の）中で示された解決策は、パークエリアのまちづくりと一致するとは限らない。あくまでもたたき台として理解した。 	<p>公会堂については、武蔵野市文化施設整備計画を踏まえて検討を進めた結果、現在のホール棟は今後さらに有効に活用できる余地があることや、周辺のまちづくりとの関係性などを総合的に勘案し、全面的な建替えよりも整備費を抑えながら、既存建物を活かして改修等により延命化を図っていきます。</p> <p>交通島については、本方針9頁に記載のとおり、バスの乗降場として活用することはできません。事業中の南口駅前広場については、パークロードに進入するバス交通をなくし、歩行者の安全性・快適性を確保するため、早期完成を目指します。</p> <p>ご指摘の通り、都市基盤のみならず、芸術文化、産業・経済等の様々なまちづくりの視点を踏まえ「将来像」を策定していきます。</p>
12	<ul style="list-style-type: none"> 吉祥寺駅南口の道路拡張だけで済む問題ではない。中央線沿線で再開発が行われていないのは吉祥寺南口だけではないか？平日、休日、行楽期（花見等）共に、吉祥寺駅南口周辺は混雑している。路線バスの発着などにより井ノ頭通り等の交通量が多い。 特に吉祥寺駅南口周辺は、築年数が経過したビル等が多数有り、災害発生時（特に地震）には大きな被害になると予想する。吉祥寺南口駅前地区再開発準備組合の活動を通じて、パークロードの交通問題、建物老朽化に伴う耐震性の問題を解決し、安全・安心な街づくりの推進・再開発事業によるまちづくりを目指し、市に要望を提出する等してきたが一向に進展がない。 外国資本が不動産を取得し、ビルのオーナーになっていると聞く。 以上の事から、早期に吉祥寺駅南口の大規模再開発を望む。「吉祥寺」と言う名前にあぐらをかいては、魅力ある「吉祥寺」は過去のものになってしまう。 	<p>権利変換が行われる市街地再開発事業は、公共課題を抜本的に解決できる一方で、従来の高さ制限を超える高層建物の建設による街並みへの影響や事業採算の見通しなどが懸念されます。これらをはじめとしたトレードオフの関係性にあるテーマについては「将来像」の策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p> <p>東京都が令和4年に公表した「地震に関する地域危険度測定調査結果」を見ると、吉祥寺南町一丁目は、建物倒壊危険度、火災危険度、総合危険度共にランク2となっており、都内で相対的にみると危険性が低い地域となっています。</p> <p>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。</p>
13	<ul style="list-style-type: none"> 「吉祥寺パークエリアまちの将来像」について、「きちば未来会議」が始まることを嬉しく思う。 本方針（案）は、交通問題について大変よく考えられている。 可能性3案の「a-南口駅前広場の拡張」は、単なる買収ではなく「市街地再開発事業による道路用地の創出」が必要だと思う。ただ、本方針（案）が「吉祥寺パークエリアまちの将来像」の主軸になっているのではないかと心配している。可能性3案は、いずれも土地建物の買収が生じる。それには年数とかなりの買収費用・建築費用がかかり、市の支出予算が膨大に膨らむ。令和7年2月に開かれた「まちづくりシンポジウム」のパネルディスカッションにて、市街地再開発事業による夢をあたえるまちづくりに大変興味を覚えた。武蔵野市として増収を視野に入れた、投資支出として市街地再開発事業について市民に前向きに意見を求めて欲しい。 	<p>権利変換が行われる市街地再開発事業は、公共課題を抜本的に解決できる一方で、従来の高さ制限を超える高層建物の建設による街並みへの影響や事業採算の見通しなどが懸念されます。これらをはじめとしたトレードオフの関係性にあるテーマについては「将来像」策定の中で、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p> <p>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。</p>

14	<p>3-1 コンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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」とあるが、武蔵野市が目指している「吉祥寺らしさ」と矛盾するのでは無いか。多様性に富めば富むほど、「吉祥寺らしくないもの」も街に増える。例えば、様々な国の物販や飲食店、他の道府県の飲食店など、これらは全て外国や他の地域のものであり、武蔵野市とも吉祥寺らしさとも一切無縁のもの。しかし、そういう「吉祥寺らしさとは無縁」の文化こそ面白いと思う。近隣の都市で吉祥寺では売ってなかった食材を見つけると嬉しくなる。そういったものが、他の街ではなく吉祥寺にあれば、手軽に買いに行け、手軽に食べられるのと思う。吉祥寺は、吉祥寺らしさを意識しない事で多様性のある良い街になるのではないか。 ・「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」とある。歩行者の歩き心地は大事。私が吉祥寺で一番多用する交通手段も歩行。しかし、歩行者を優先しすぎて車利用者、自転車利用者の不便を軽視していると感じる。ペDESTリアンデッキを設置し、上に歩行者、下に車を分ける、道路の拡幅をして自転車専用レーンをもっと広く安全なものにするなど、道路の改革が必要。「広い道やペDESTリアンデッキは吉祥寺らしくない」などという意見が出たとしても、便利さを奪う”らしさ”は軽視して良い。私は地上にしかない狭い道で不便するために吉祥寺に住んでいるわけではない。立川のペDESTリアンデッキを見て、むしろこのような素晴らしく風景も良いものは吉祥寺にも欲しいと感じる。 	<p>3-1 コンセプトは、令和2年に策定された吉祥寺グランドデザイン 2020 の記載内容の抜粋を掲載しています。吉祥寺らしさと多様性に関する内容については、ご意見として賜ります。</p> <p>ペDESTリアンデッキについては、吉祥寺駅や周辺建物との一体的な整備、各所へのエレベーター等の設置及びその空間確保、また人流の大きな変化による既存商店への影響などの懸念があり、その是非について様々な検討が必要です。</p> <p>今後の「将来像」策定の中で、歩行者と自動車・自転車の共存、吉祥寺らしさとは何なのか等を含め、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>
15	<ul style="list-style-type: none"> ・「南口駅前広場の早期整備」と「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」の関係が分かりづらい。 ・大通り活用案は、バスの走行距離が延伸され、環境問題に対する配慮が不足するため、これから新たに整備を行う計画としては、時代に即していない。また、超高齢化社会及び人口減少が確実視されている現状を踏まえると、バス停が点在することは利用者に混乱が生じたり、古い商業施設が残存するため、魅力的な街への発展が阻害され、来街者の減少にもつながりかねない。 ・以上のことから、可能性3案の「a案-南口駅前広場の拡張」により、駅前の老朽化した商業施設を統合し、交通広場と商業施設を「立体的」に整備することで、吉祥寺駅南側はバス停や新たな商業施設がある等、高齢者に優しくかつ来街者にも魅力のある街にしていくことが望ましいと考える。 	<p>本方針1頁に記載のとおり、本方針は南口駅前広場の整備後に残される交通問題を整理し、解決に向けた方策を示したものです。</p> <p>駅前広場として都市計画決定し、既に用地買収を終えている吉祥寺大通りを公有地として活用することは、交通課題解決の実現性や財政負担の観点からも重要であると考えています。</p> <p>今後の「将来像」の策定の中で、環境面や高齢者への配慮、来街者にも魅力のある街などについて、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>
16	<ul style="list-style-type: none"> ・日頃、吉祥寺や井ノ頭恩賜公園を利用しており、とても気持ちの良い街で大好き。一方、パークエリアの交通事情については心から改善して欲しいと願っている。 ・南口駅前広場整備+大通り活用案は、いち早く実施して欲しい。パークロードのバスと歩行者の共存は非常に危険なため急務。井ノ頭通りの混雑によりバスの所用時間にも影響を及ぼしている。なんとか早期整備をして欲しい。 ・可能性3案については、a案に加えて駅南口2階からマルイまで人工地盤(人道橋)を設置してはどうか。井ノ頭通りの歩行者横断を無くすことができ、井ノ頭通りの渋滞緩和につながる。駅から井ノ頭通りまでの間にある道に柱を構築すれば、設置できると思う。 	<p>事業中の南口駅前広場については、パークロードに進入するバス交通をなくし、歩行者の安全性・快適性を確保するため、早期完成を目指します。</p> <p>合わせて、新たな民有地の取得を要しない大通り活用案については、今後描かれる「将来像」の内容を踏まえ、社会実験等を行いながら検討を深めていきます。</p> <p>ペDESTリアンデッキ(人工地盤)については、吉祥寺駅や周辺建物との一体的な整備、エレベーター・エスカレータを設置するための十分な歩道空間の確保、また人流の大きな変化による既存商店への影響などの懸念があり、その是非について様々な検討が必要です。</p>

17	<ul style="list-style-type: none"> ・吉祥寺 REI ホテル前交差点の上り側左折専用レーンは必須。歩車分離信号に変更し、手前の丸井前交差点は上り側からの右折禁止（時間設定 7 時～19 時のような）が必要。 ・吉祥寺駅前交差点も歩車分離信号に変更が必要。 ・武蔵野公会堂の建て替えとともに北側の敷地を取得することで、全てバスターミナルに変更設置が必須と考える。そのことにより井ノ頭通りのバス停留所を移設し、渋滞緩和ができなければ、吉祥寺の未来はないと思う。「吉祥寺は車で通りたくない」と思われている今の状況では、発展に繋がらないと思う。 	<p>南口駅前広場の整備に合わせ、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っていきます。井ノ頭通りからパープル通りへの右折については、街区内に目的のある自動車交通需要や、本方針に沿った井ノ頭通りのバス停移設による道路断面の見直し状況等を踏まえ、対応を検討していきます。</p> <p>吉祥寺駅前交差点については、交通管理者と情報共有を行い、自動車・歩行者の交通実態を踏まえ、必要に応じ対応を検討していきます。</p>
18	<p>a 南口駅前広場の拡張</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しく設置されるバス乗り場近辺でのバス待ち客による歩行空間不足、広場の道路上でのバス待機による渋滞を懸念する。また、タクシーの待機場所も十分ではなく、待機場所以外での駐停車により渋滞が生じると懸念する。 <p>b 井の頭通の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路上のバス停車が多いままのため現在とあまり変わらず、根本的な解決にはならない。 <p>c 南側街区の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部のバス乗り場が駅から遠くなるが、駅近辺への車両の乗り入れが少なくなることで、街の賑わいの創出と活性化に寄与すると思う。 ・可能性 3 案全てにおいて、パークロードへのバスの進入がなくなる事については、大きな効果があると思う。しかし、バス乗り場の移設場所が歩道上である限り同じ課題が生じる可能性があると思う。現在の課題解決はもちろん必要だが、50 年・100 年後の吉祥寺の未来を見据えた課題解決について協力していきたい。可能性 3 案以外について検討を進めて欲しい。 	<p>事業中の南口駅前広場については、パークロードに進入するバス交通をなくし、歩行者の安全性・快適性を確保するため、早期完成を目指します。</p> <p>「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 案に限定されない新たな検討が必要な場合も考えられますが、いずれにしても、今後の「将来像」策定において、市や市民、まちの関係者間の対話を行いながら検討していきます。</p>