

吉祥寺駅南口

交通環境基本方針の策定に
向けた考え方

令和5(2023)年2月 武蔵野市

目次

1 交通環境基本方針の策定に向けた考え方とは	1	5 南口駅前広場の早期整備	
2 背景と目的		5-1 南口駅前広場の計画概要	8
2-1 吉祥寺駅周辺の基盤整備	2	5-2 南口駅前広場が整備されることで解消される問題①	9
2-2 パークエリアの現状と特性	3	5-3 南口駅前広場が整備されることで解消される問題②	10
3 吉祥寺グランドデザインに掲げるまちづくり		6 交通環境基本方針の策定に向けた考え方	
3-1 将来ビジョン	4	6-1 南口駅前広場整備後に残る問題	11
3-2 まちづくりのテーマ	4	6-2 南口駅前広場整備後に残る問題とその方策	12
3-3 パークエリアのまちづくり	5	6-3 問題改善に向けた方向性	13
4 交通環境に係る問題点		6-4 問題改善に向けた方向性の比較	14
4-1 南口周辺の路線バスの状況	6	6-5 技術的検討と周辺まちづくりとの連携	15
4-2 交通環境に係る現在の問題点	7	7 今後の進め方	
		7-1 ステークホルダー	16
		7-2 ロードマップ(イメージ)	16

1 交通環境基本方針の策定に向けた考え方とは

1

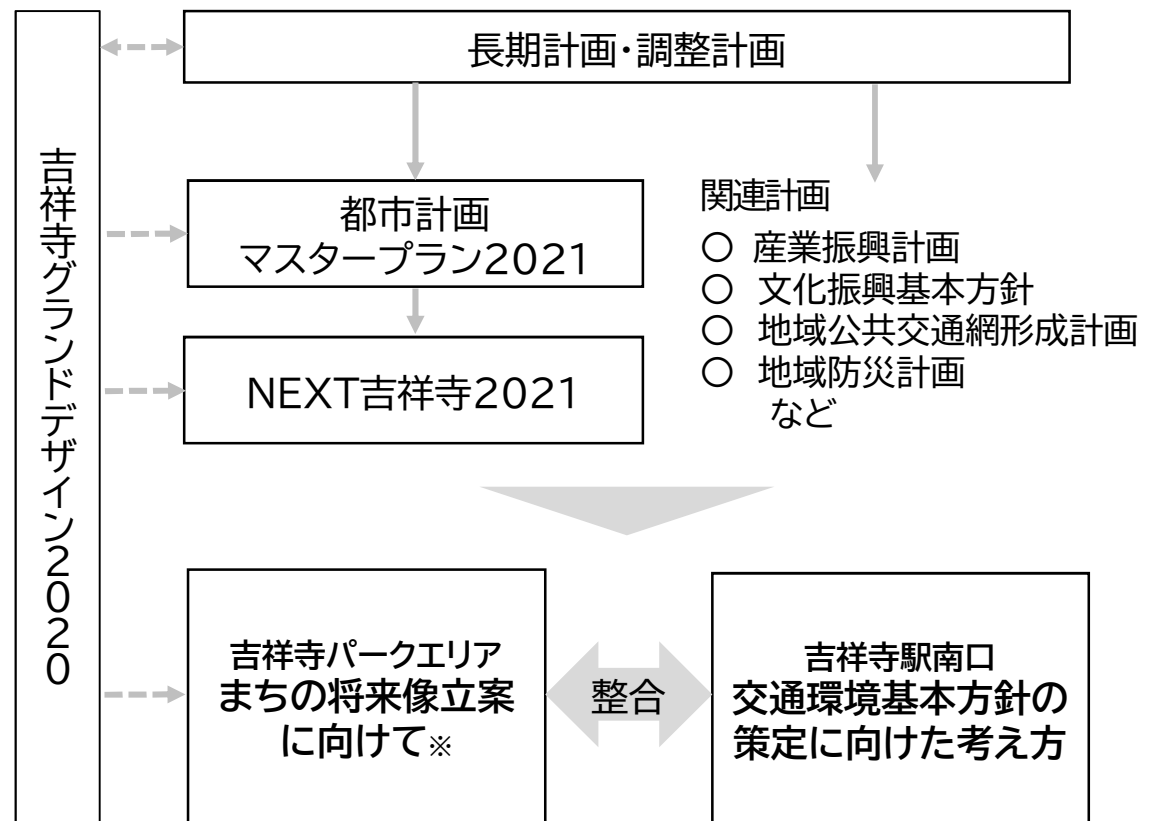
「吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方（以下「本資料」という。）」とは、吉祥寺グランドデザイン2020に掲げるパークエリアの目指すべき街の姿の実現に向け、交通環境に関する問題を整理し、その解決に向けた考え方を技術的な視点から示したものです。

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を整備することで解決するものもあります。

そこで本資料では、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、解決に向けた考え方を示します。

考え方は、並行して検討が進む「吉祥寺パークエリア まちの将来像立案に向けて※」と整合を図りながら技術的検討を深めていきます。

また、本資料は、問題解決に向けた具体的な取組を検討するため、交通事業者やまちの関係者等と交通環境に関する問題を共有し、意見交換するための材料の一つ（たたき台）とします。



※「吉祥寺パークエリア まちの将来像立案に向けて」とは、パークエリアが大切にすべきまちづくりの視点や、目指すべきまちの姿を、市の若手・中堅職員によるプロジェクトチームが検討し、とりまとめるものです。今後、「まちの将来像」立案を目指して、市民やまちの関係者とともに、まちの行き先を考えていくための材料の一つ（たたき台）として活用していきます。

2-1 吉祥寺駅周辺の基盤整備

吉祥寺駅前は、戦後の復興に従い混雑を極め、その整備が早くから課題となっていました。

市では、昭和29(1954)年に吉祥寺駅前広場計画の検討等を目的とした特別委員会を市議会に設置しました。その後、市、市議会及び地元の三者で協議を重ね、昭和37(1962)年の高山案、昭和39(1964)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。

駅前広場を含む吉祥寺駅周辺の都市計画道路事業は昭和62(1987)年に完成に至りました。

その後、平成12(2000)年に吉祥寺駅南口のバス停の確保と駅周辺の交通環境改善のため、約1,900㎡の南口駅前広場を新たに都市計画決定し、現在事業を推進しています。

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がなくなり、誰もが安全に、安心して歩ける歩行環境が確保されます。

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区間が自動車通行を担う道路として、また、北口駅前広場の一部が交通島として利用されていることもあり、事業中の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すべて満たすことはできません。

井の頭恩賜公園の存在を活かしきるためにも、来街者を公園へいざなう魅力的な玄関口の整備が求められています。



引用：21世紀への基盤づくり（一部加筆）

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

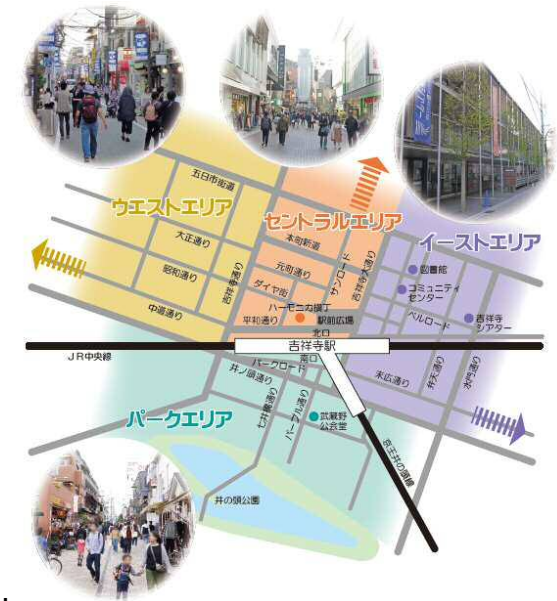
井ノ頭通り、吉祥寺通り、吉祥寺大通りが幹線道路として機能しています。

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。



令和2(2020)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 将来ビジョン

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出来るまち
- **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して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。

3-3 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

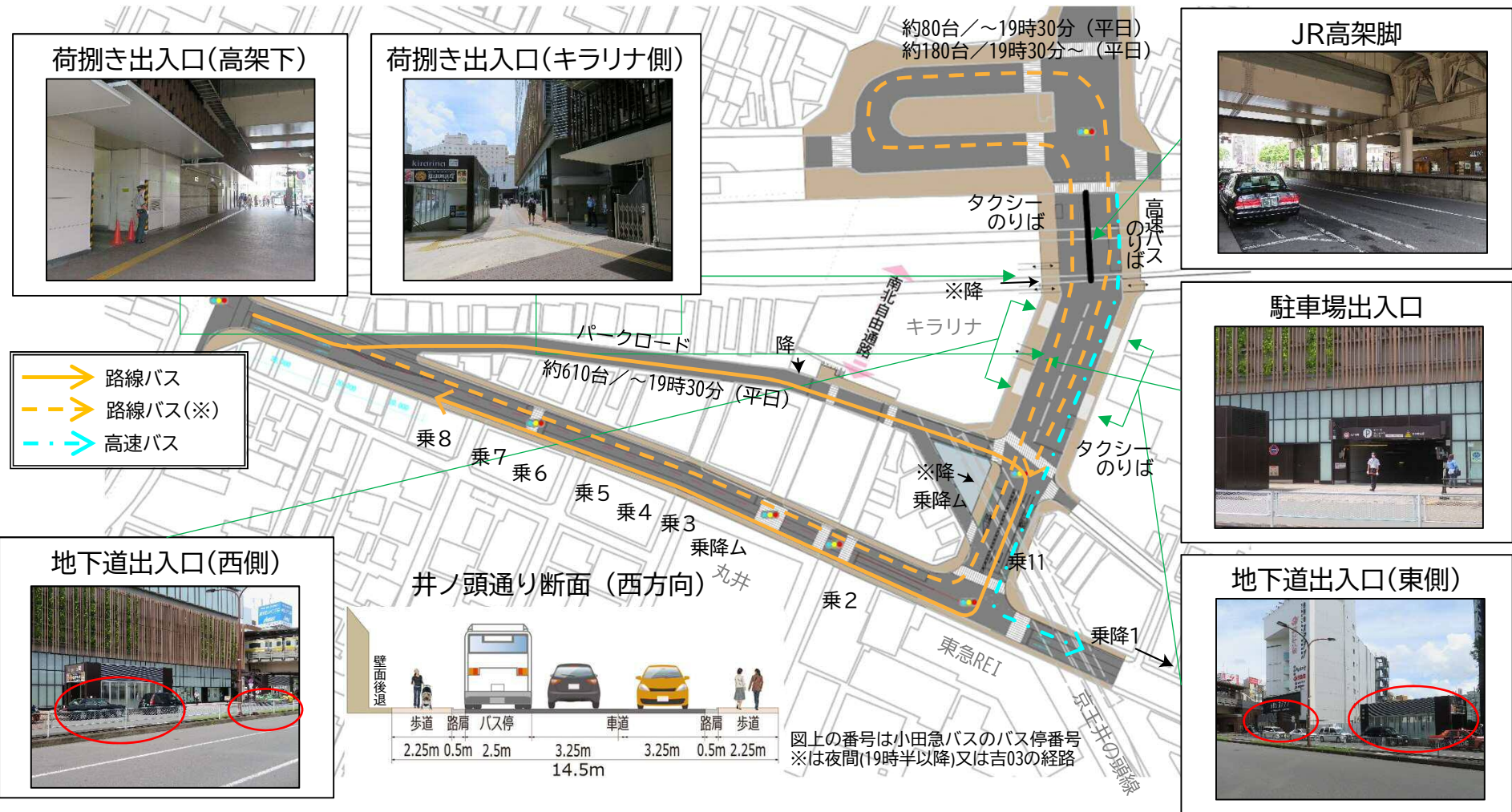
- 公園の豊かな緑と水を活かし、人の生活と自然環境が共に豊かになるまちが形成されています。
- にぎわい重視の七井橋通りに対して、誰もが安心して公園にアクセスできるバリアフリールートとしてパープル通りが整備されています。

■南口駅前およ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および周辺一帯が再生され、公園に向かう玄関口にふさ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されています。

4-1 南口周辺の路線バスの状況

路線バスの経路は、パークロードに進入し、駅南口で乗客を降車させた後、京王井の頭線の高架下を2か所通り、東急REI前を右折して井ノ頭通り南側のバス停に停車する経路と、井ノ頭通りを東急REI前まで進み左折して、キラリナ前付近で乗客を降車させ、北口駅前広場で転回後、東急REI前を右折し、井ノ頭通り南側のバス停に停車する経路があります。また、バス停は、施設の出入口や鉄道の高架などの制約を避け、過密に配置されています。



4-2 交通環境に係る現在の問題点

井ノ頭通りは、広域交通を担う幹線道路と交通結節点としてバス乗場の役割を有していますが、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輻輳し、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



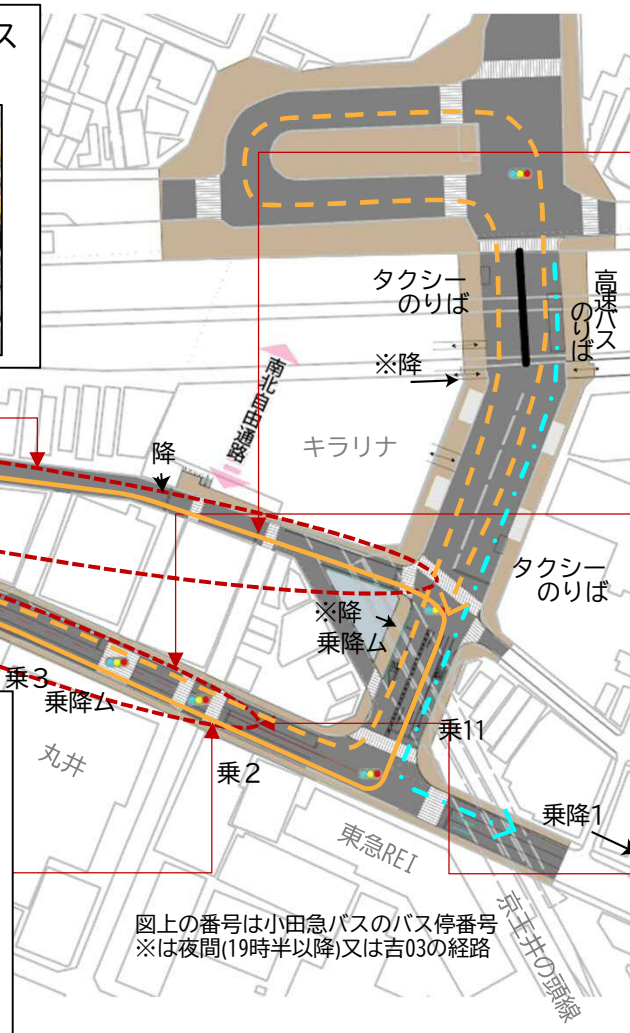
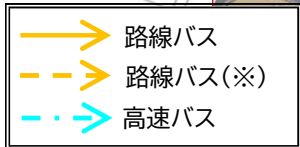
③災害発生時の一時的な避難場所と緊急活動拠点の不足



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



⑦井ノ頭通りの交通混雑



⑤井ノ頭通りの自転車の安全性の低下



⑥高齢者等が安心して横断できない青信号時間



図上の番号は小田急バスのバス停番号
※は夜間(19時半以降)又は吉03の経路

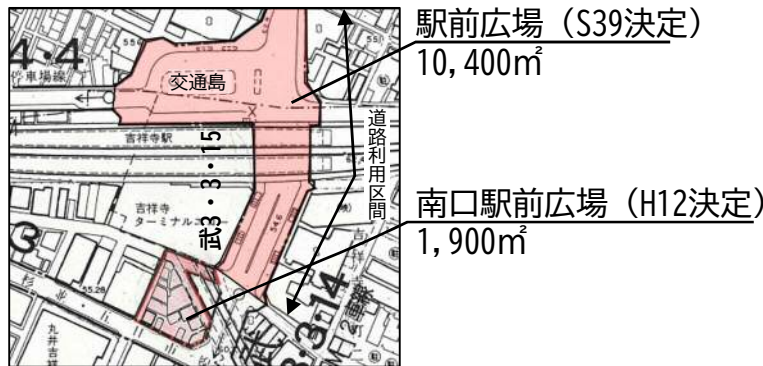
5-1 南口駅前広場の計画概要

平成12(2000)年、パークロードから路線バスの通行をなくし、鉄道と路線バスのスムーズな乗り換えによる歩行者の安全性・利便性の向上、また井ノ頭通りのバス停の削減による交通の円滑化を目的として、約1,900㎡の吉祥寺駅南口駅前広場を都市計画決定しました。

平成28(2016)年より交通管理者との設計協議を開始し、平成30(2018)年に整備内容がまとまりました。

【整備概要】

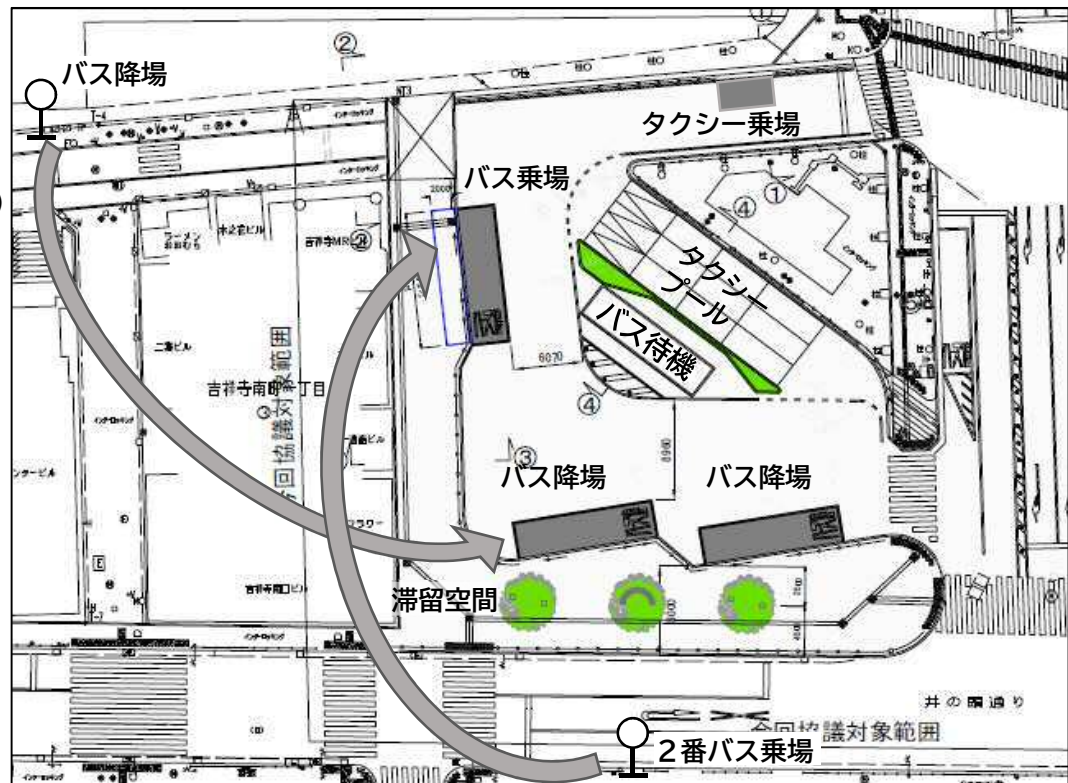
- ・バス降場2、バス乗場1、バス専用待機スペース1、タクシー乗場1、タクシープール12
- ・井ノ頭通りのバス乗場を1つ、パークロードのバス降場を広場内に移設



駅前広場 計画指針	現況広場面積	南口広場 必要面積
12,100㎡ 北口と南口 合計面積	10,400㎡ 北口10,400㎡ 南口未整備	1700㎡程度

吉祥寺駅南口暫定広場整備計画検討報告書 (H12.9) (一部加筆)

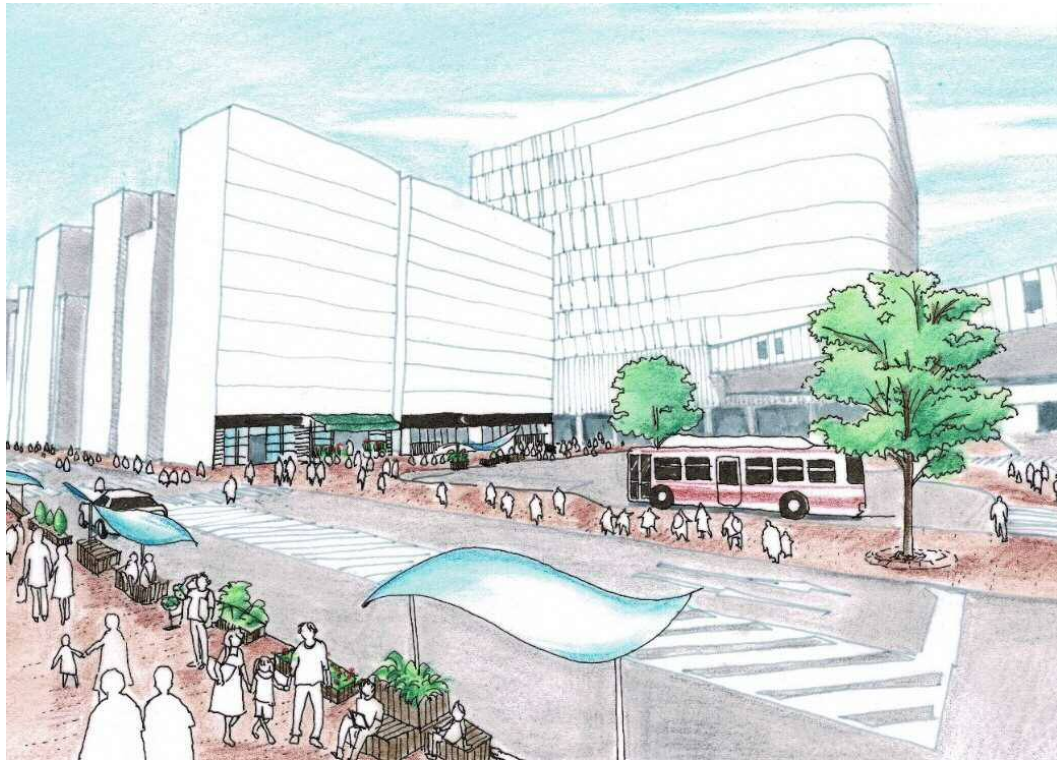
吉祥寺駅に必要な広場面積 (12,100㎡) から既決定面積 (10,400㎡) を差し引き、南口駅前広場に必要面積を1,700㎡程度としました。しかしながら、駅前広場の一部が自動車通行を担う道路や交通島として利用されているため、南口駅前広場を整備するだけでは交通結節点として必要な機能を満たすことができません。



警視庁設計協議回答 (一部加筆)

5-2 南口駅前広場が整備されることで解消される問題①

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、交差点の近くにある井ノ頭通りのバス乗場を移設します。これにより、交差点付近のスムーズな自動車の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通行空間となります。



整備効果（駅前広場）

南口駅前広場に井ノ頭通りのバス停を移設することで、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。

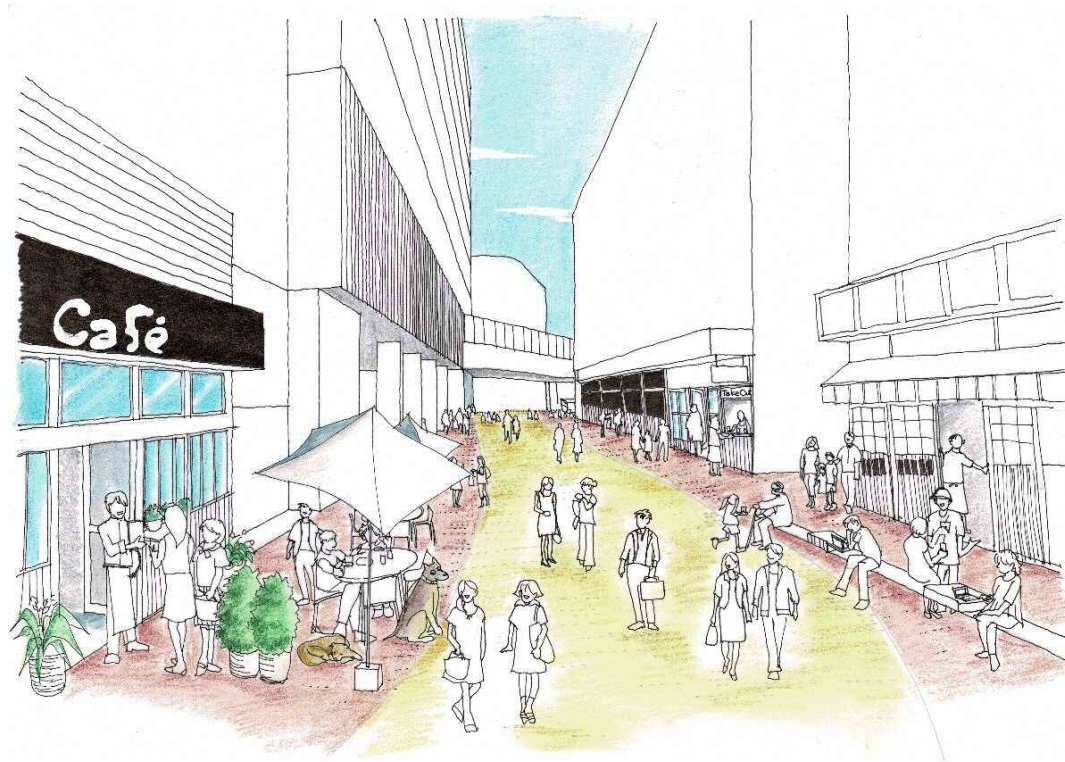
一部のバス乗場が駅に近づくことで利便性が向上するとともに、歩道上で路線バスを待つことがなくなり、井ノ頭通りの歩行環境が改善します。

これまで道路上にあったタクシー乗場やバス降場が、南口駅前広場内に確保されることで公共交通利用者の利便性や安全性が向上します。

また、滞留空間や災害時の避難空間が創出されます。

5-3 南口駅前広場が整備されることで解消される問題②

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、交差点の近くにある井ノ頭通りのバス乗場を移設します。これにより、交差点付近のスムーズな自動車の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通行空間となります。



整備効果（パークロード）

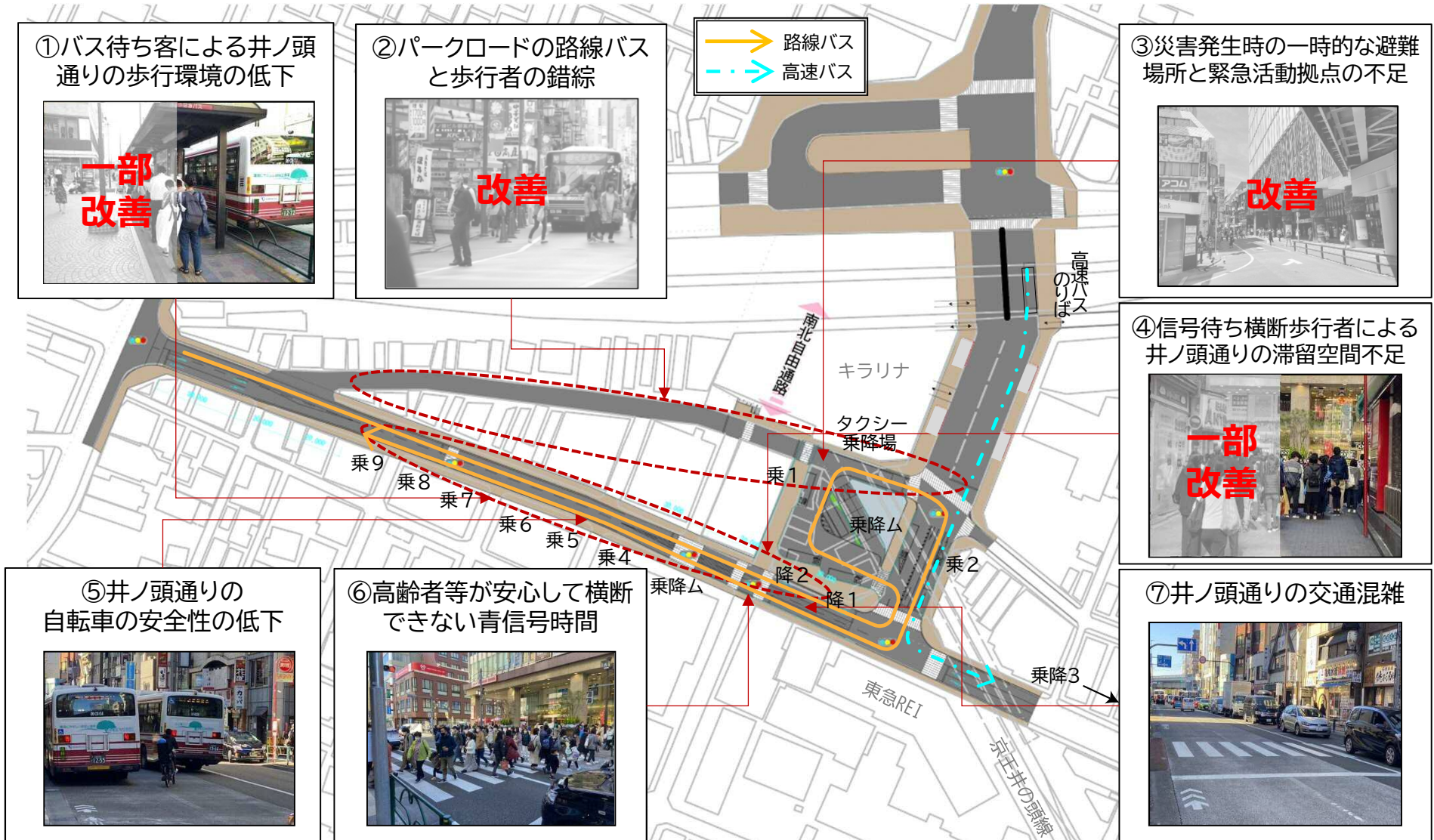
パークロードにあるバス降場が南口駅前広場に移設されることで、パークロードに進入するバス交通がなくなり、南口駅前広場と一体になったオープンな歩行空間が創出されます。

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。

また、許可を得た福祉車両がパークロードを通行して駅付近まで送迎できたり、歩行者が少ない時間帯には、沿道店舗の荷捌き車両がパークロードで安全に作業できるようになります。

6-1 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、交通環境に関する問題が一部改善されます。しかし、部分的にしか改善されないものや、南口駅前広場の整備では改善されないものが存在します。



6-2 南口駅前広場整備後に残る問題とその方策

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

→近接した横断歩道による自動車の滞留

⑥高齢者等が安心して横断できない青信号時間

→道路空間に対する歩行者・自動車交通量

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

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停

問題解決の考え方

通行や滞留のための道路空間の確保

バス停付近の歩道は、任意の壁面後退により確保され、バス待ち客が滞留していることから、恒久的な歩道の確保が必要です。また、右左折待ちの自動車が交通の支障になら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

パークエリアには、多くの市民・来街者が訪れていますが、井ノ頭通りの歩行者用信号は、歩行者交通量に対し十分な青時間がありません。また、横断歩道が近接し、自動車の通過に時間を要することが交通渋滞の原因の1つになっています。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っています。自転車の安全な通行空間の確保が必要です。

望ましい方策

- ・井ノ頭通りからバス停をなくし、道路空間を再配分することで、不足する歩行空間や自転車の通行空間を確保する。
- ・バス停を利用するために井ノ頭通りを横断する歩行者をなくし、横断歩道の集約化や信号サイクルを調整する。

6-3 問題改善に向けた方向性

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。

検討の深度化

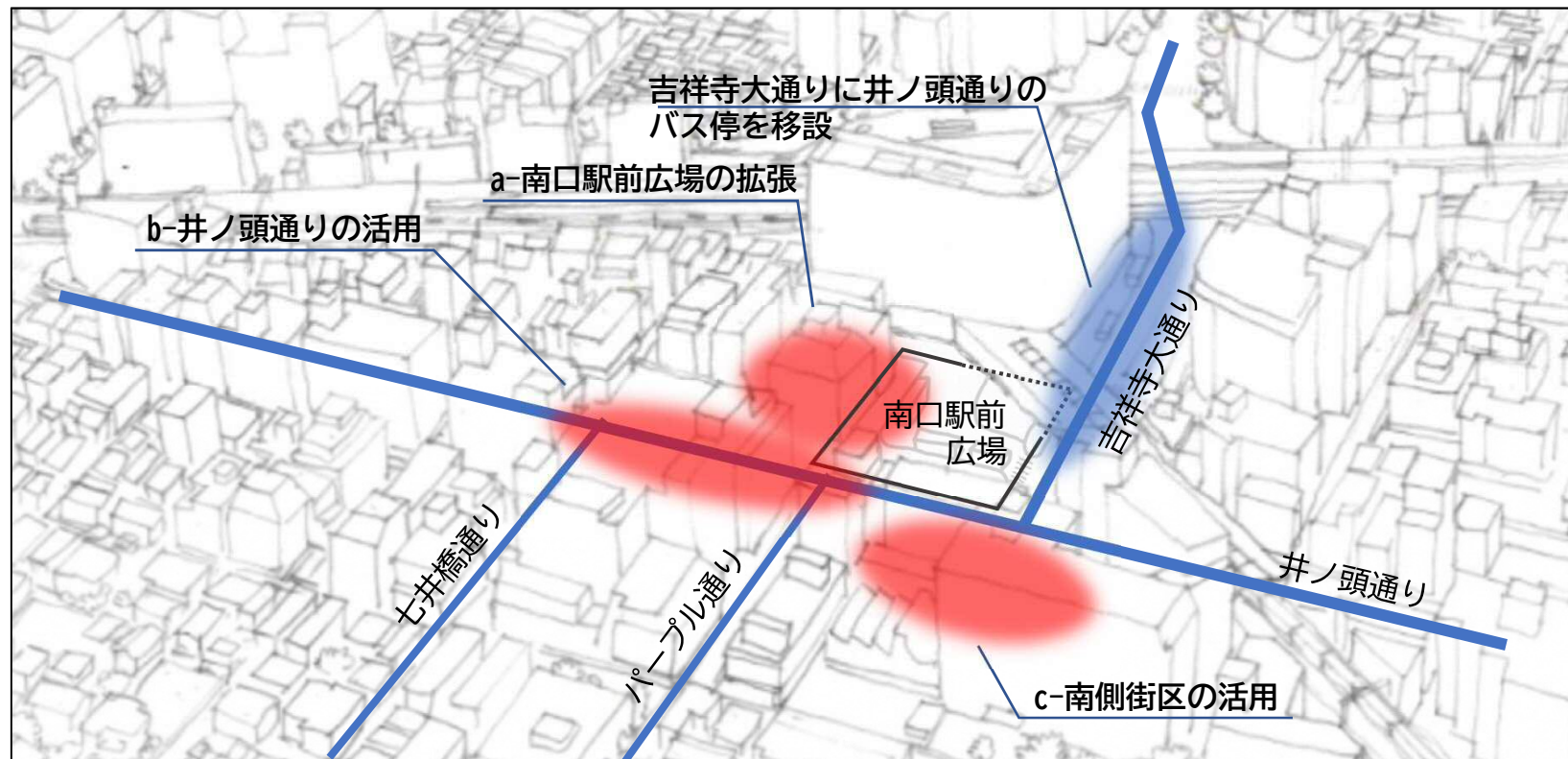
沿道の制約等を踏まえたうえで、吉祥寺大通りを都市計画で位置づけている駅前広場として活用していきます。

- ・吉祥寺大通りに井ノ頭通りのバス停を移設

可能性

上記2つの取組においても、交通結節点として求められる機能を満足しない場合は、必要に応じて不足する機能を補う方策を検討します。

- 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 など



6-4 問題改善に向けた方向性の比較

		事業中	検討の深度化	可能性		
		南口駅前広場の整備	吉祥寺大通りに井ノ頭通りのバス停を移設	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
イメージ図						
交通結節機能		○一部の乗場が今よりも近くなる ●面積が不足し、必要な乗場数が確保できない	○複数乗場が今よりも近くなる ●地下街等の出入口があり、必要な乗場数を確保できない懸念がある	○公共交通の待機場所を確保でき、運行管理しやすい ○乗場が更に近くなる	△乗場の近さは変わらない	○公共交通の待機場所を確保でき、運行管理しやすい △乗場の近さは変わらない
周辺交通への対応		○パークロードの歩行環境が改善 ○井ノ頭通りと吉祥寺大通りの交差点処理の改善、井ノ頭通りの歩行環境の改善	○井ノ頭通りの道路混雑が緩和、歩行環境や自転車走行空間の改善 ●バスの転回に北口駅前広場を使用する(集中する)	○井ノ頭通りの道路混雑が緩和、歩行環境や自転車走行空間の改善 ●井ノ頭恩賜公園に向かう歩行者動線を遮断する懸念がある	○歩道の拡幅により、井ノ頭通りの歩行環境が改善 △自転車走行空間を確保できない △バス停の配置によっては、歩行者が井ノ頭通りを横断する必要がある	○井ノ頭通りの歩行環境や自転車走行空間の改善 △井ノ頭通りを横断する必要がある ●井ノ頭通りと吉祥寺大通りの交差点に負荷がかかる
実現性		●新たな土地を使用するため、地権者と合意形成が必要	○新たな土地を使用しない	●新たな土地を使用するため、地権者と合意形成が必要	●新たな土地を使用する場合、地権者と合意形成が必要	●新たな土地を使用するため、地権者と合意形成が必要

交通結節点機能を満足できない場合

○:効果が高い △:変わらない ●:課題がある

6-5 技術的検討と周辺まちづくりとの連携

井ノ頭通りのバス停の移設等に向け、技術的検討や周辺まちづくりとの連携について深度化する必要があります。

技術的検討

■利用者のニーズに応じた路線バスやタクシー、福祉車両の配置検討

コロナ禍を契機とした暮らし方の変化等により、鉄道や路線バスの利用者数及び市内の自動車交通量は減少傾向となっています。また、高齢化の進展やEC市場の台頭などにより、人や物の移動を取り巻く状況が変化しています。

井ノ頭通りのバス停の移設等に関しては、バス停やタクシー乗場の数、福祉車両への対応等、社会情勢の変化を踏まえつつ、利用者ニーズに応じた検討を進めます。

■交通の流れが変わることに対する検討

南口駅前広場の完成や井ノ頭通りのバス停の移設等により路線バスの走行経路が変化し、これまでとは違う交差点に負荷がかかるなど、周辺の道路に影響が及びます。周辺の道路が混雑することなく適切に交通処理できるか、沿道の制約等を踏まえたうえで検証し、必要に応じて改善策を検討します。

周辺まちづくりとの連携

■まちの将来像を実現する交通環境の検討

「吉祥寺パークエリア まちの将来像立案に向けて」の検討と歩調を合わせ、総合的な視点をもって交通環境を検討していきます。

例えば、井ノ頭通りのバス停を移動等することで新たに生み出される歩行空間を活かし、街並みの誘導や道路空間の利活用を検討することで、歩いて楽しい居心地が良いまちを創出していきます。

■具体的な整備手法の検討

民有地の取得や壁面後退が必要な場合は、建物との一体的な整備や都市計画の規制緩和も含め、関係者と意見交換を行いながら、現実的な整備手法を検討していきます。



井ノ頭通りのバス乗場



南口駅前広場イメージ



歩きやすい歩行空間



道路空間利活用イメージ

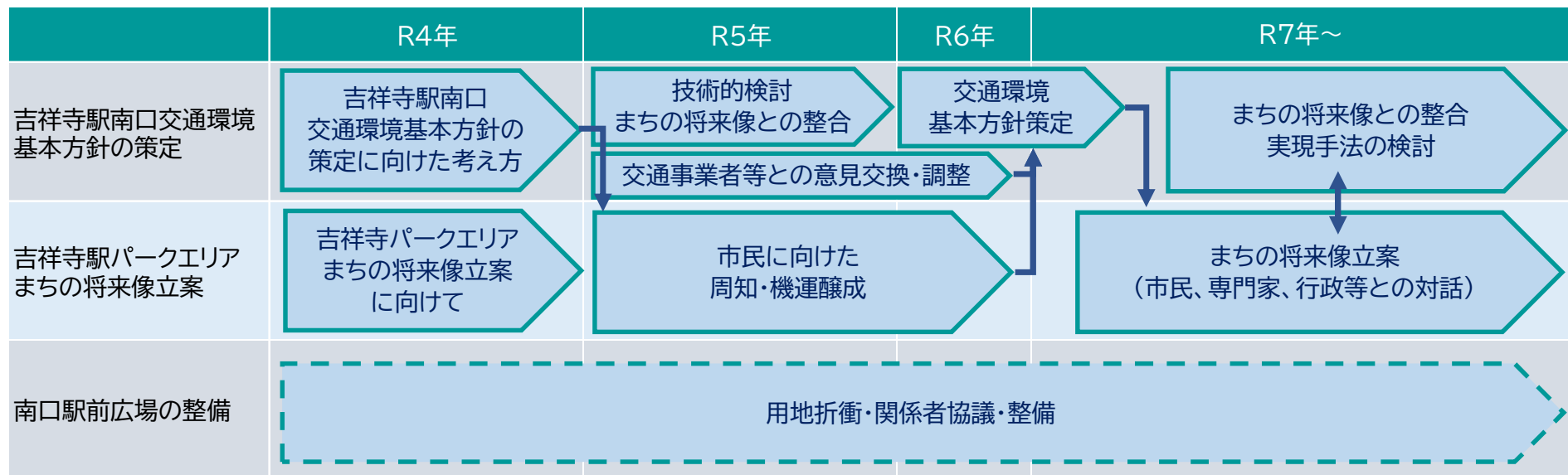
7-1 ステークホルダー

吉祥寺大通りに井ノ頭通りのバス停を移設することについて、交通処理や安全上問題がないか、道路管理者や交通管理者に確認するとともに、安全で円滑な運用を行えるかバス会社やタクシー会社等と意見交換していきます。

また、交通環境の変化は、市民をはじめ多くの人に影響を与えることから、まちの将来像や今後の土地利用、利用者ニーズ等を踏まえた検討が必要です。「吉祥寺パークエリア まちの将来像立案」の検討と合わせ、市民やまちの関係者の幅広い意見を取り入れながら検討を進めます。

7-2 ロードマップ(イメージ)

南口駅前広場の整備は、関係者との調整を進め、早期完成を目指します。井ノ頭通りのバス停の移設等については、並行して検討している「まちの将来像」と整合を図りながら技術的な検討を進めます。令和7(2025)年度を目途に交通環境基本方針を策定し、具体的な実現手法の検討や関係者との対話を進めていきます。



吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方

発行 令和5(2023)年2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