

1.5 交通

1.5.1 管理者別道路網

吉祥寺駅周辺地区の管理者別の道路網を見ると、吉祥寺本町1・2丁目、吉祥寺南町2丁目、御殿山1丁目は私道が多く分布している。吉祥寺南町1丁目では、七井橋通り以西が私道で街区が構成されている。

図表 1.89 都道・市道・認定外道路・私道の道路網



出典：令和4年版武蔵野市地域生活環境指標

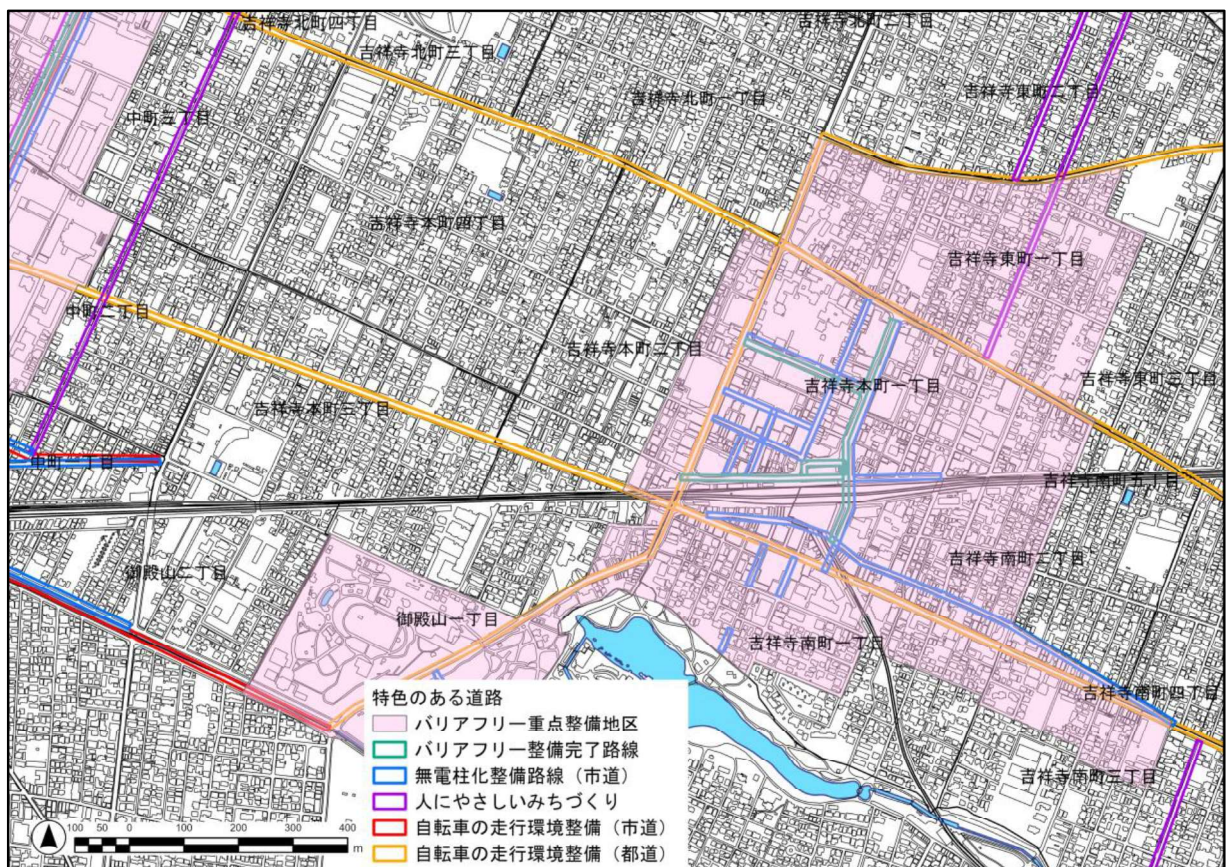
1.5.2 特色ある道路

吉祥寺駅周辺地区は、バリアフリー重点整備地区に指定され、吉祥寺大通りや平和通りなどはバリアフリー整備完了路線となっている。

無電柱化は、駅北口の市道に実施されているほか、駅南口ではパークロードや七井橋通り、パープル通りの一部で整備が行われている。

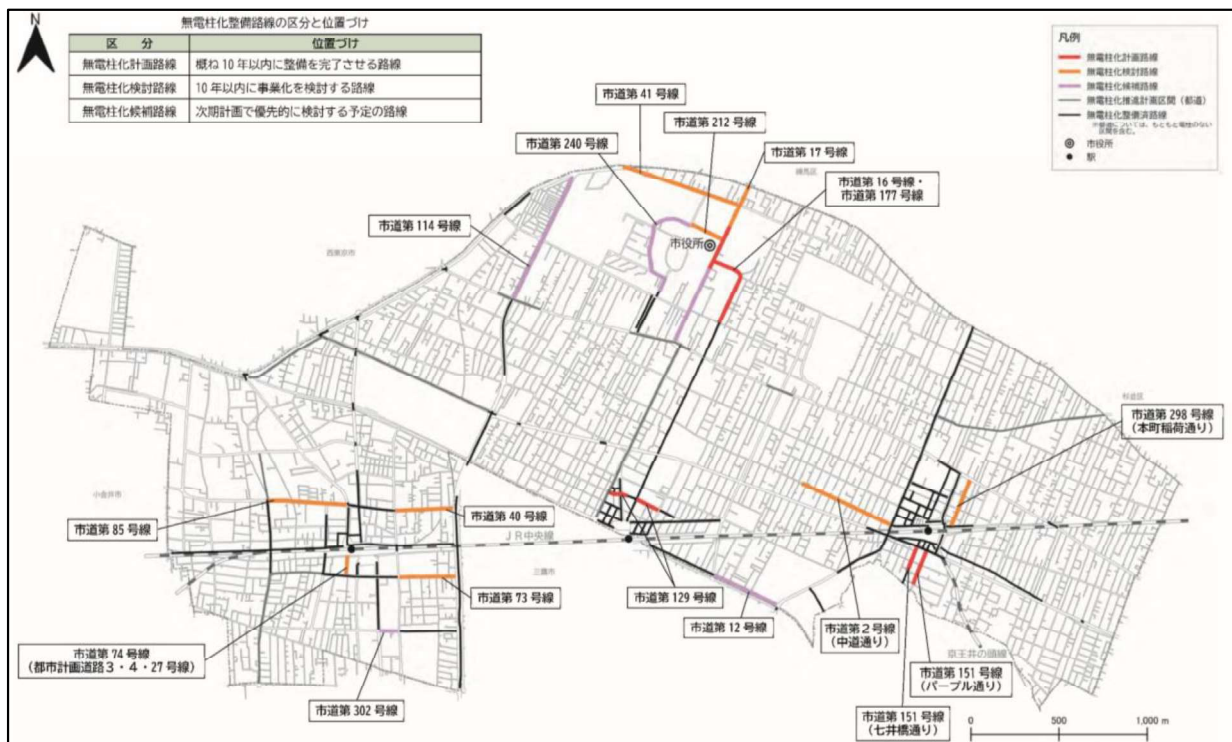
自転車の走行環境整備は、五日市街道や井ノ頭通り、吉祥寺通り（公園通り）で行われている。

図表 1.90 特色のある道路



出典：令和4年版武蔵野市地域生活環境指標

図表 1.91 無電柱化整備路線

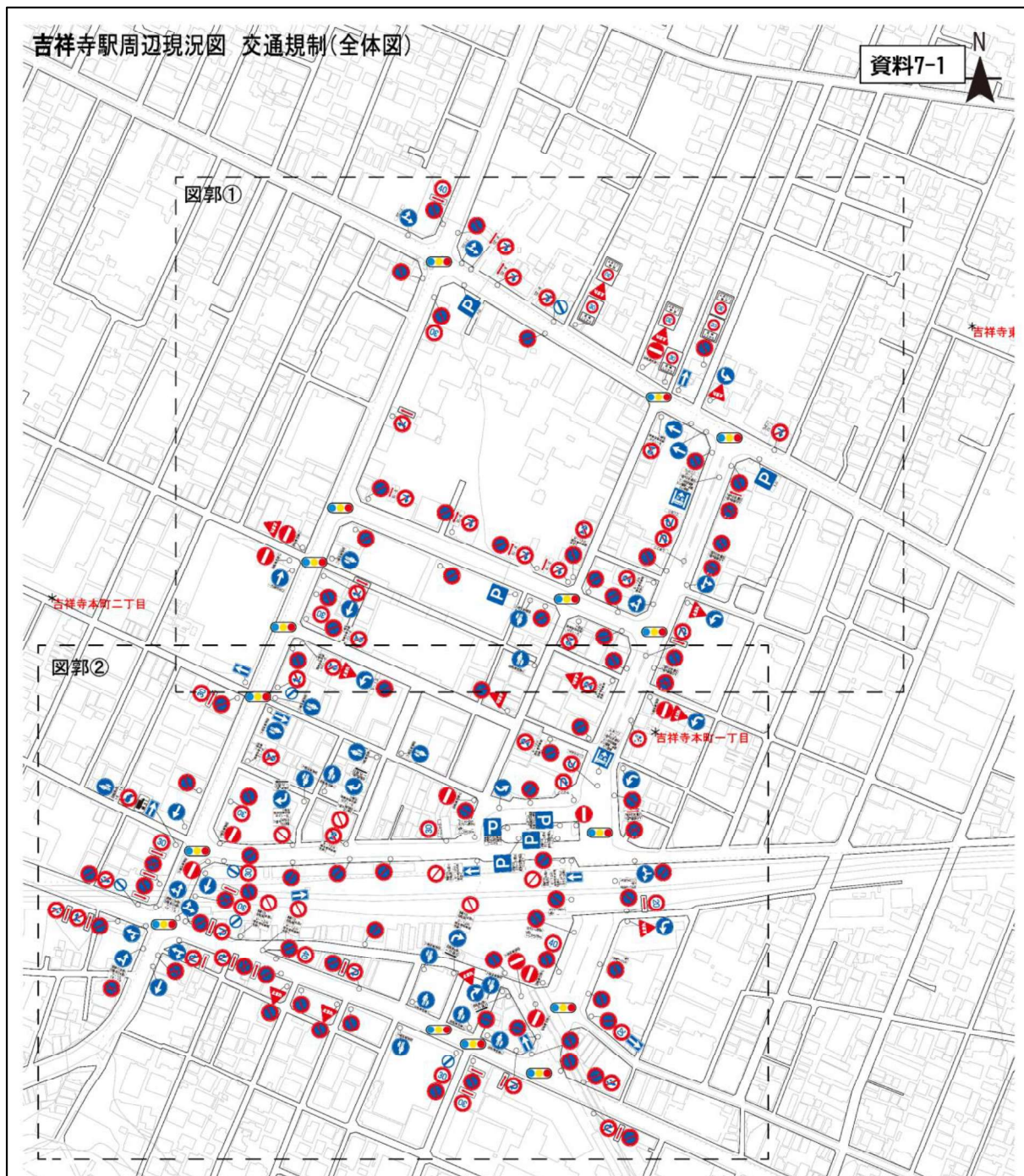


出典：武蔵野市景観道路計画（令和 5 年 3 月）

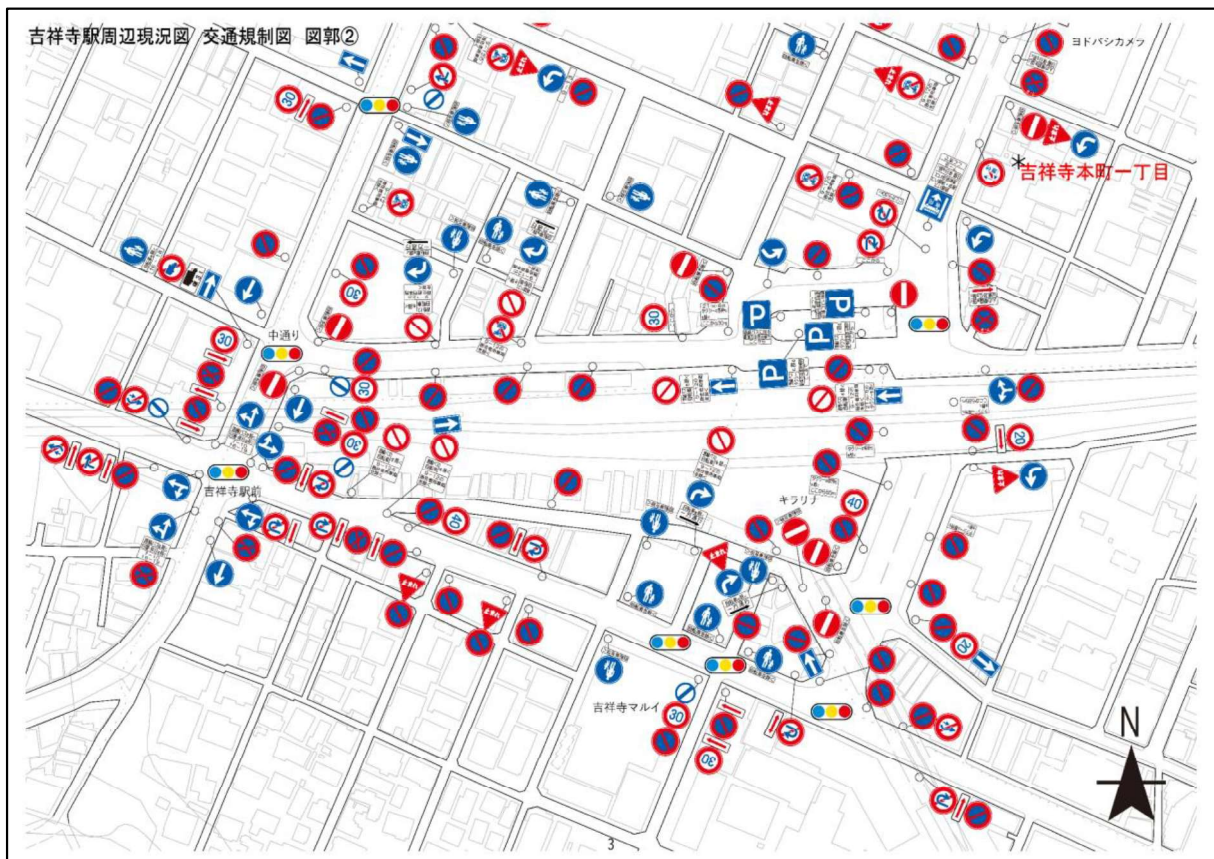
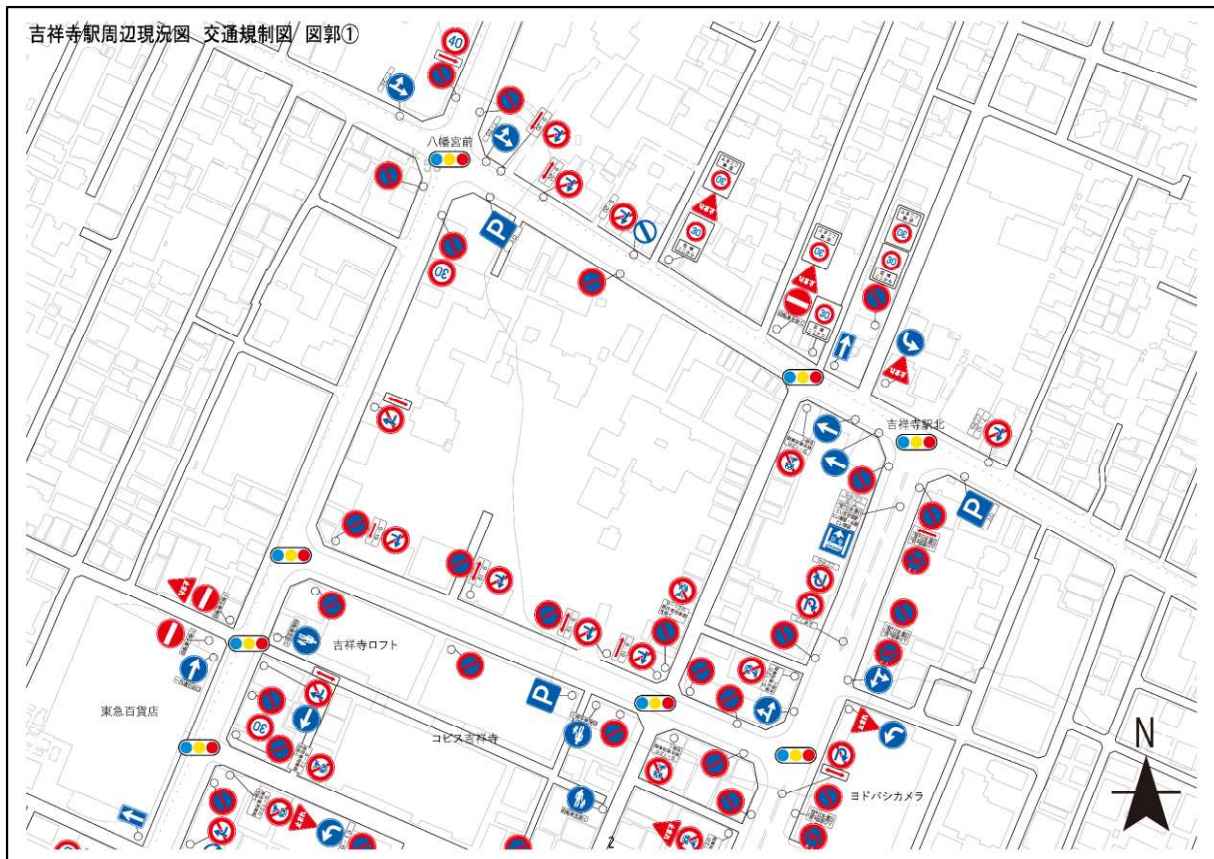
1.5.3 交通規制

駅周辺は、駐車禁止の規制が多いほか、細街路等もあるなか、歩行者が安全に通行できるよう歩行者等専用や自動車速度の規制をかけている。また、七井橋通りは、自転車歩行者専用道路として車両の進入を規制している。

図表 1.92 吉祥寺駅周辺の交通規制

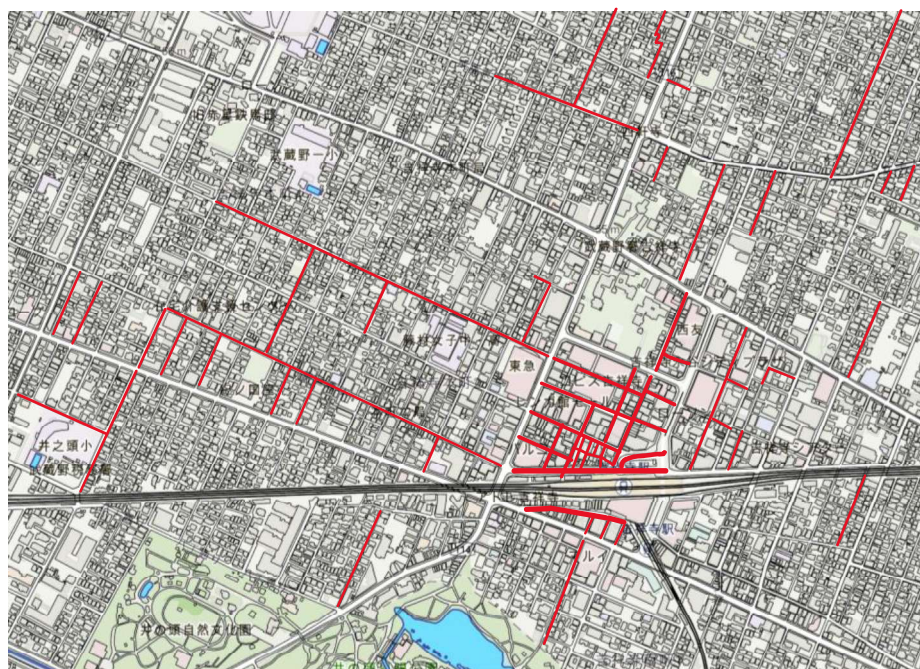


出典：令和6年度 第1回 吉祥寺駅南口交通環境基本方針策定庁内委員会資料



出典：令和 6 年度 第 1 回 吉祥寺駅南口交通環境基本方針策定庁内委員会資料

図表 1.93 吉祥寺駅周辺の自動車通行禁止・歩行者用通路



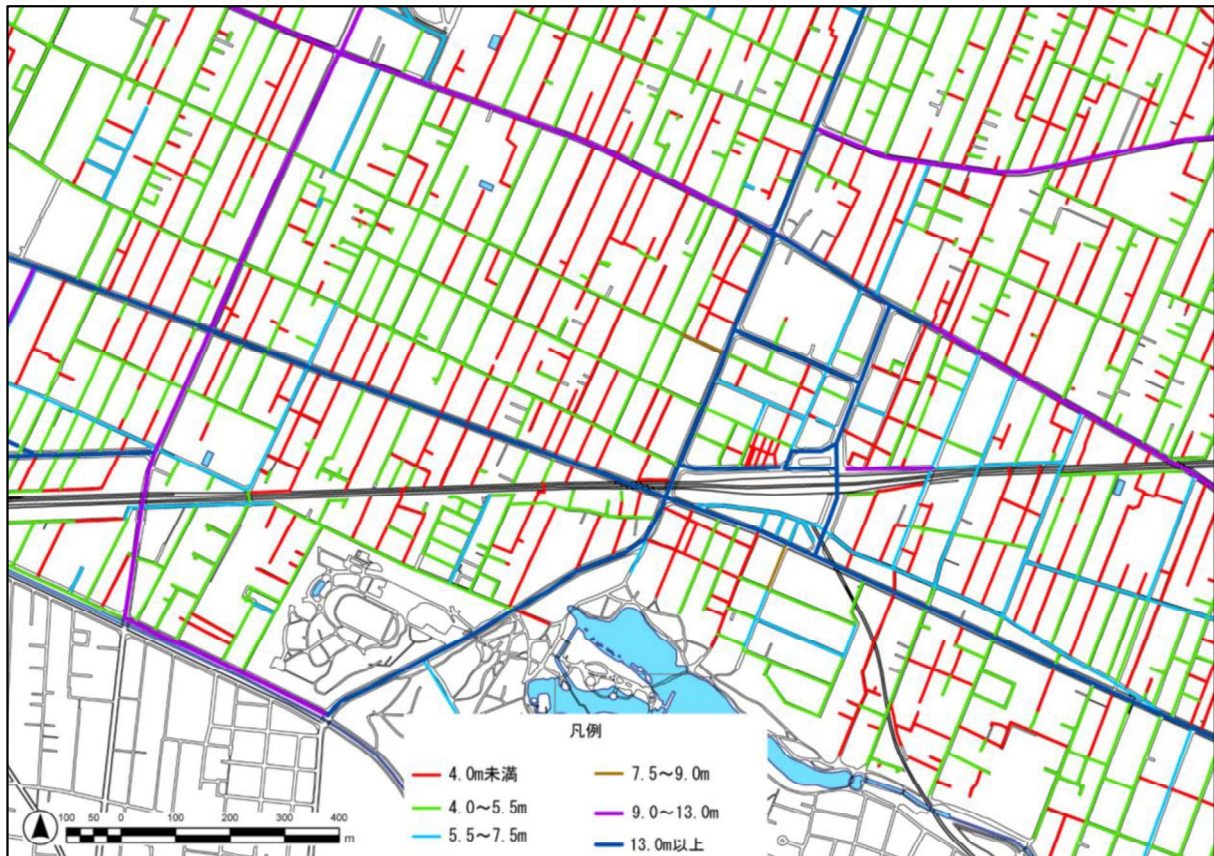
— 自動車通行禁止・
歩行者用通路

出典：Parking Map 吉祥寺を基に作成

1.5.4 道路幅員現況

吉祥寺駅周辺地区の道路幅員を見ると、4 m未満道路（私道含む）が多く、吉祥寺南町1丁目では、七井橋通り以西において、4 m未満の道路が多くなっている。

図表 1.94 道路幅員現況

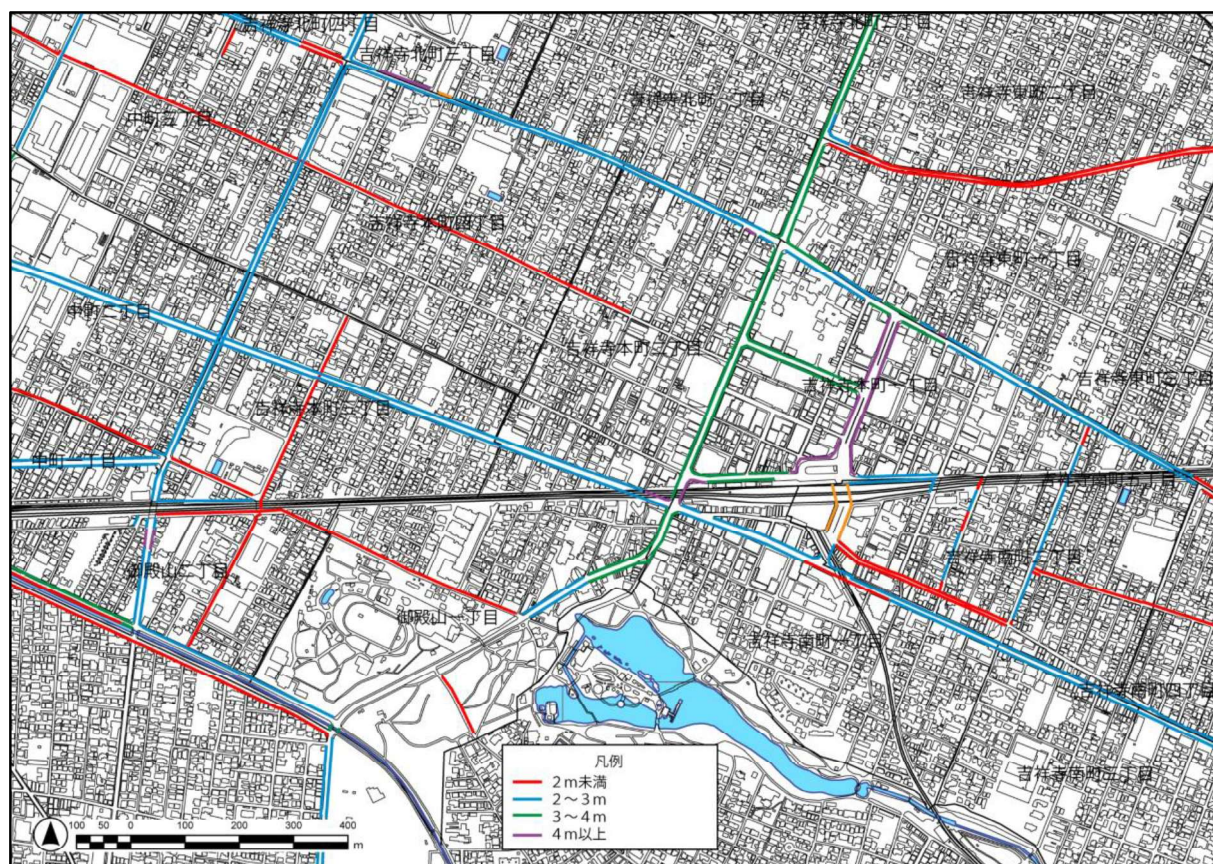


出典：公道は令和4年版武蔵野市地域生活環境指標、私道は図上計測による判定

1.5.5 歩道幅員現況

吉祥寺駅周辺地区の歩道ネットワークを見ると、五日市街道、井ノ頭通り、吉祥寺通りといった幹線道路のほか、吉祥寺大通りや本町新道といった商業軸としての性格をもつ通りにおいて2 m以上の歩道が設置されている。一方、井ノ頭通りの京王井の頭線との交差付近では、歩道幅員が2 m未満の区間が見られる。

図表 1.95 歩道幅員現況

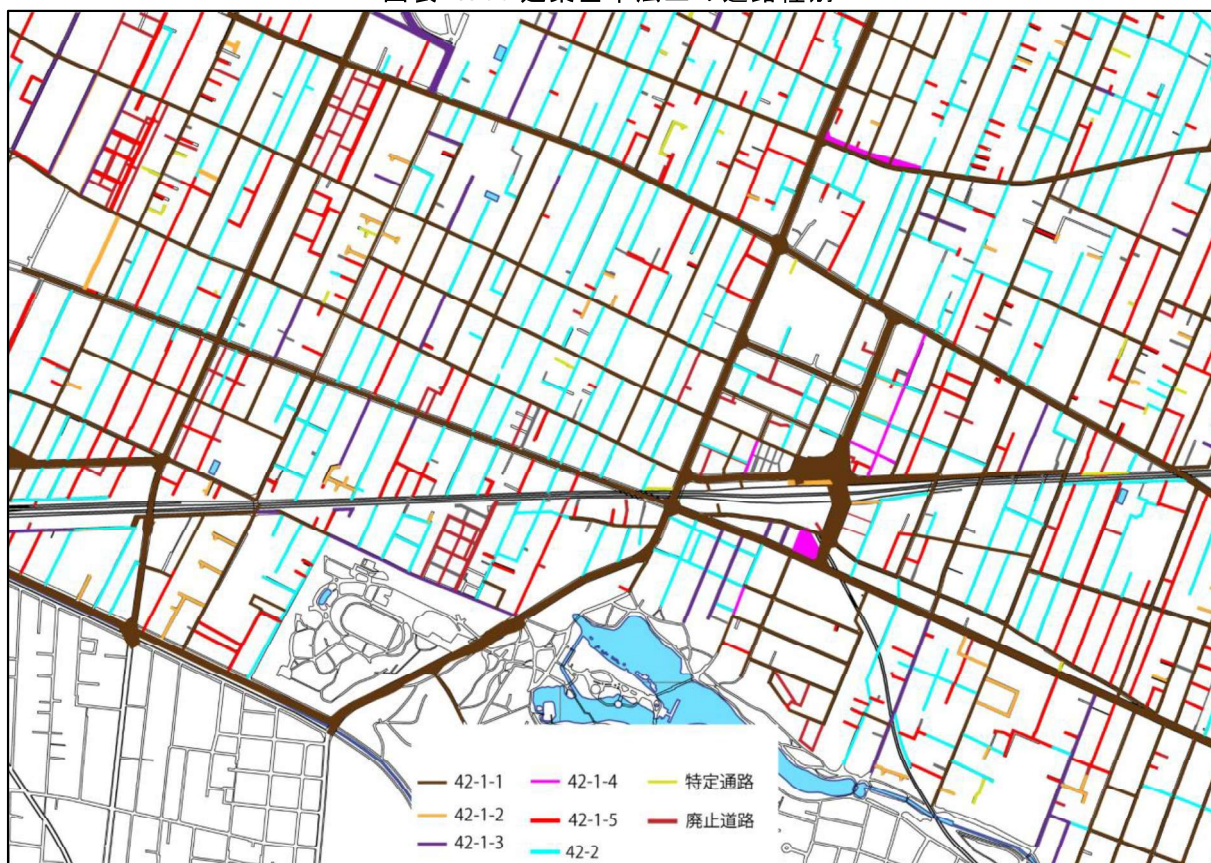


出典：武蔵野市道路台帳平面図、東京都道路現況図を基に作成

1.5.6 建築基準法上の道路種別

吉祥寺駅周辺地区の建築基準法上の道路種別を見ると、建築基準法第 42 条第 2 項道路である 4 m 未満道路が多く、建築基準法の規定が適用されるに至った際（昭和 25 年当時）に、既に建築物が立ち並んでいたことがわかる。2 項道路は、南北方向に多く、東西方向の道路に接続する街路形態となっている。吉祥寺南町 1 丁目では、七井橋通り以西が 2 項道路で街区が形成されている。

図表 1.96 建築基準法上の道路種別



出典：武蔵野市「道路種別図」を基に作成

1.5.7 自動車交通量

(1) 国土交通省の交通量調査（令和3年）

1) 昼間12時間交通量（全車・上下計）

吉祥寺駅周辺の12時間交通量を見ると、五日市街道が5千台超・1万台未満、井の頭通りが1万台超・2万台未満となっている。

図表 1.97 吉祥寺駅周辺の昼間12時間交通量（全車・上下計）



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果 WEB マップ」

2) 混雑度

吉祥寺駅周辺の混雑度を見ると、五日市街道や井の頭通りは1を超えており、渋滞が常態化している。

図表 1.98 吉祥寺駅周辺の混雑度



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果 WEB マップ」

3) 朝夕の旅行速度（上り・下りのうち遅い方向）

吉祥寺駅周辺の朝夕の旅行速度を見ると、五日市街道や井の頭通りは10～20 km/h、吉祥寺通りは10 km/h 以下となっている。

図表 1.99 吉祥寺駅周辺の朝夕の旅行速度



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果 WEB マップ」

(2) 武蔵野市の交通量調査（令和6年）

吉祥寺駅周辺地区では、井ノ頭通り、吉祥寺通り及び五日市街道において、約10,000台前後の交通量（12時間）がある。

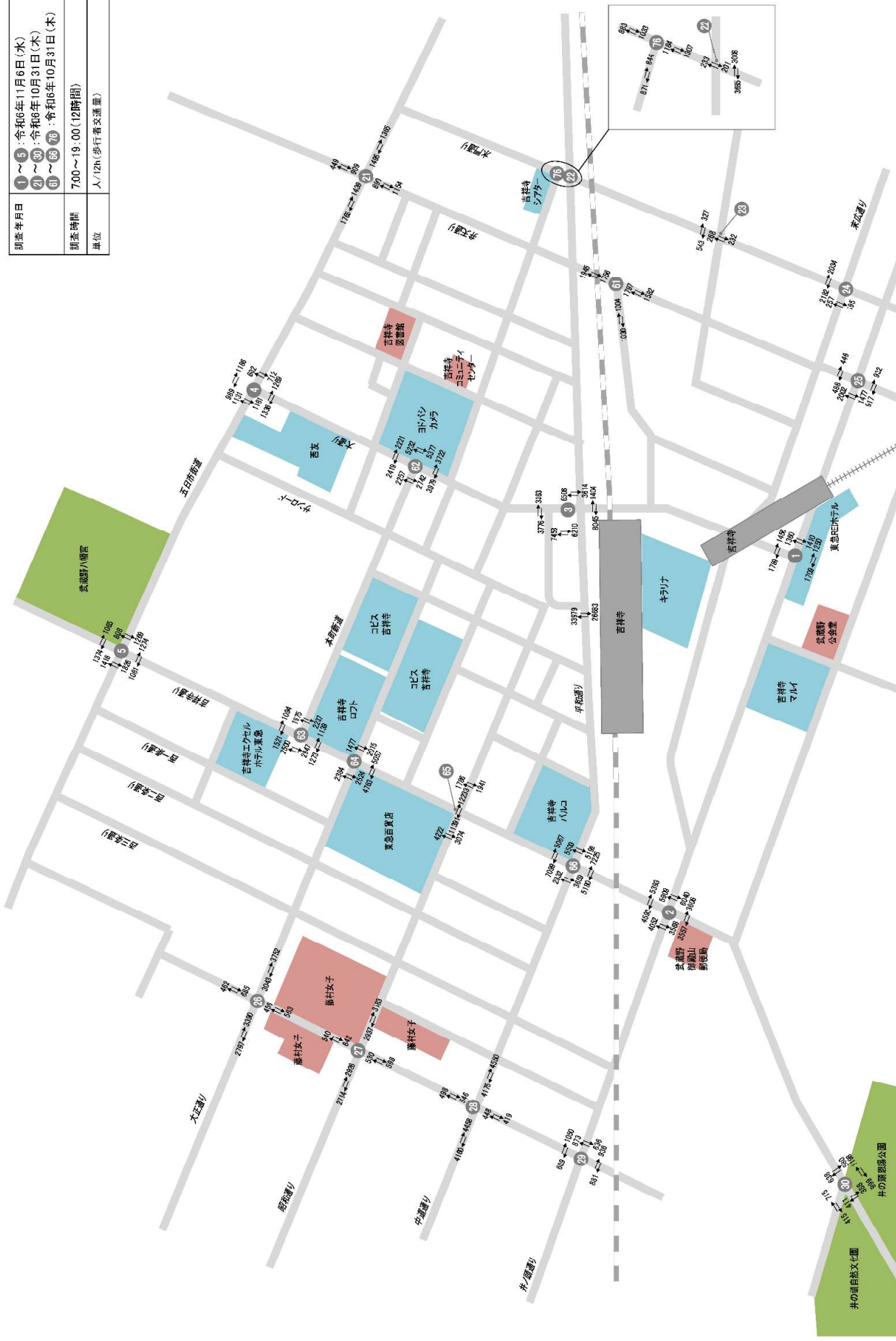
また、歩行者交通量を見ると、北口の駅前では約6万人の通行があり、自動車よりも多い。自転車は、歩行者に比べると多くはない。

図表 1.100 自動車交通量（令和6年）



図表 1.101 歩行者交通量（令和6年）

調査年月日	①～⑤：令和6年11月6日(水) ⑥～⑩：令和6年10月31日(木) ⑪～⑮：令和6年10月31日(木)
調査時間	7:00～19:00(12時間)
単位	人/12h(歩行者交通量)



図表 1.102 自転車交通量（令和6年）

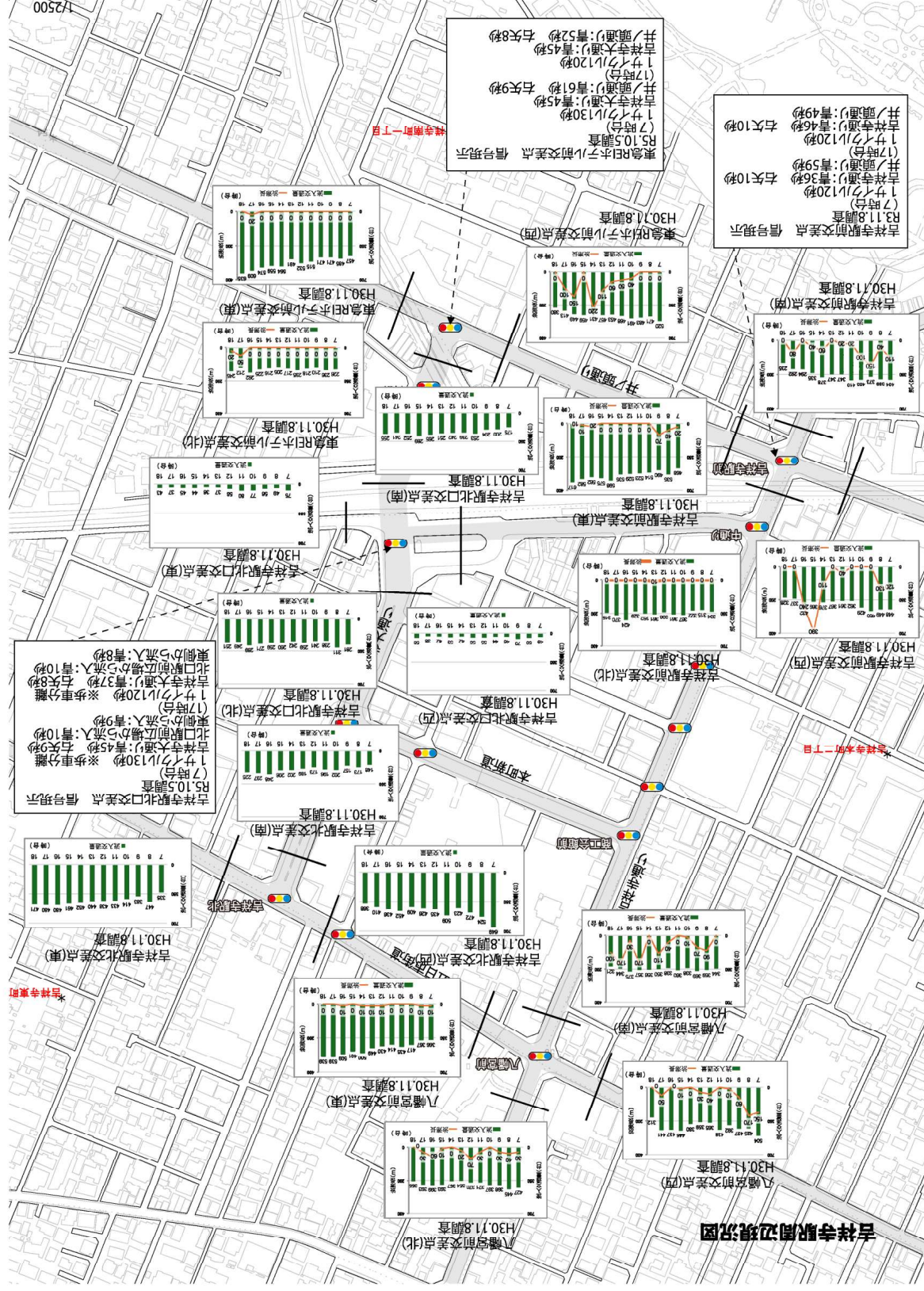
調査年月日	①～⑤：令和6年11月6日（水） ⑥～⑩：令和6年10月31日（木） ⑪～⑮：令和6年10月31日（木）
調査時間	7:00～19:00（12時間）
単位	台/12h（自転車交通量）



(3) 交差点の渋滞長

吉祥寺駅周辺地区の渋滞長を見ると、駅北側では八幡宮前交差点において、通勤のピーク時だけでなく日中も 100m 以上の渋滞長が見られる。また、駅南側では吉祥寺駅前交差点において、朝夕のピーク時に 100m 以上の渋滞長が見られるほか、東急 REI ホテル前交差点では日中と夕方のピーク時に 100m 以上の渋滞長が見られる。

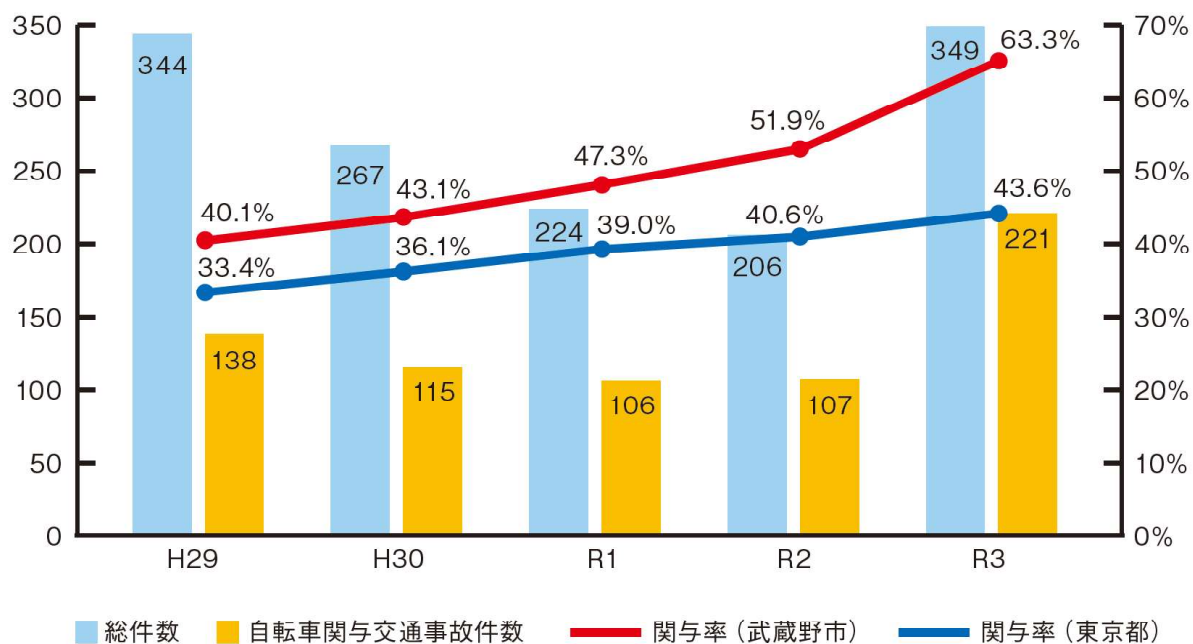
图表 1.103 吉祥寺駅周辺の交差点交通量



1.5.8 交通事故発生箇所

市内において、自転車に関与する事故件数は増加傾向にあり、吉祥寺駅周辺地区では、井ノ頭通りや五日市街道、吉祥寺通りでの事故が多い。駅南口では、井ノ頭通りや吉祥寺通りで事故が多い。

図表 1.104 自転車の関与交通事故件数及び関与率の推移



出典：令和4年版武蔵野市地域生活環境指標

図表 1.105 自転車交通事故発生箇所

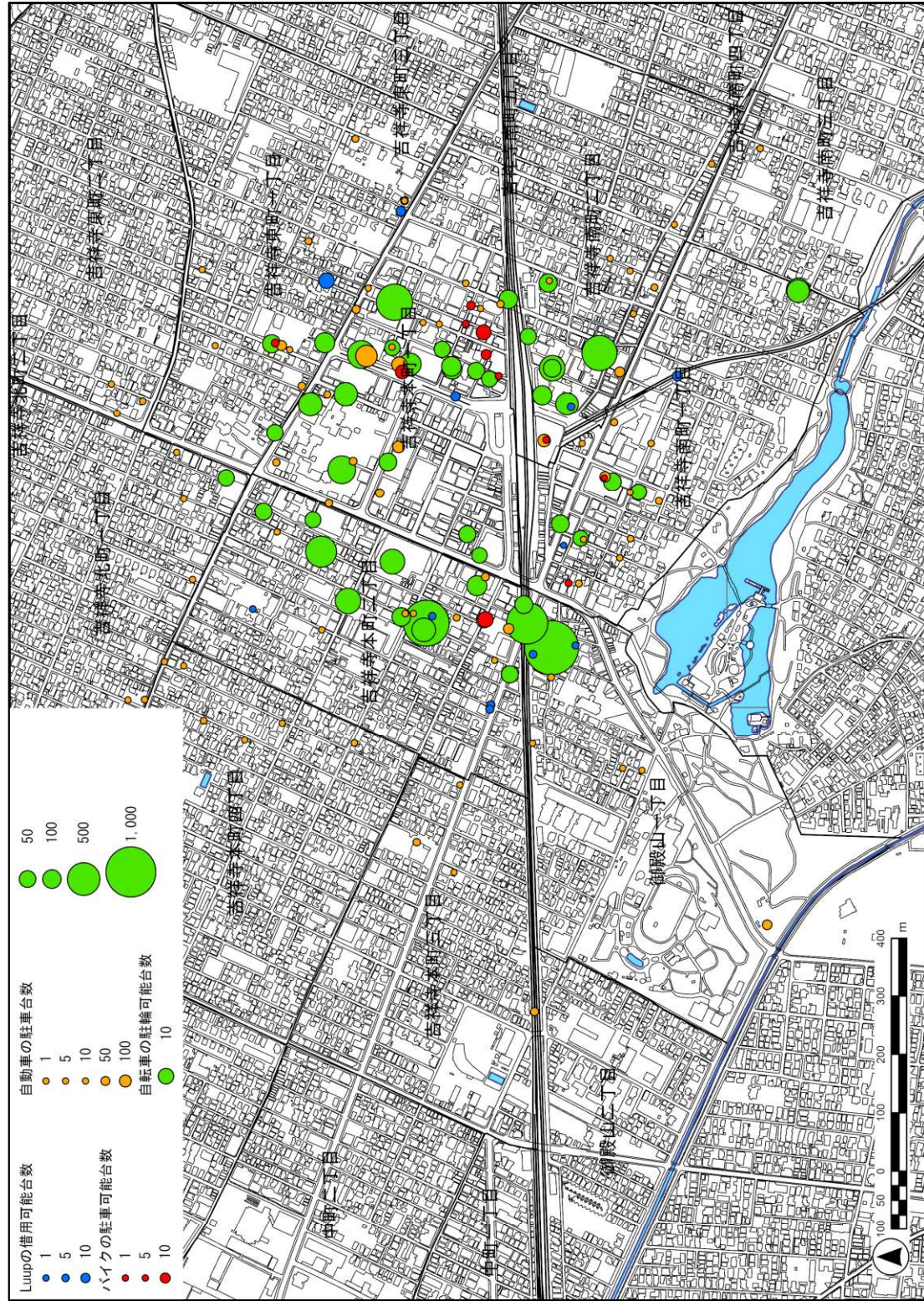


1.5.9 駐車場・駐輪場・パーソナルモビリティ

吉祥寺駅周辺地区の駐車場・駐輪場を見ると、自転車の駐輪場台数が多い。その駐輪可能台数は駅に隣接する地域よりも、その周辺部で多い傾向にある。一方、自動車やバイク、Luup については、駅に隣接する地域およびその周辺部ともに分布しているが、駐車・駐輪可能台数について顕著な差はない。

また、自動車の駐車場については、駅を中心に広範囲分布しており、駅北口の商業集積エリアでは民間駐車場が点在している程度である。一方、駅南口は、駅の東側に駐車場が分布している。

図表 1.106 駐車場・駐輪場の分布

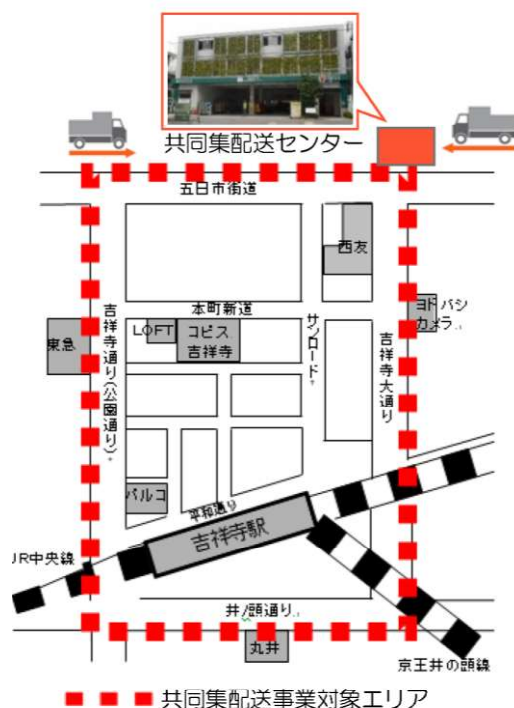


出典：武蔵野市「データから見た武蔵野市」2022年10月

1.5.10 共同集配送

吉祥寺駅周辺では、市が設置した共同集配送センターを活用し、平成 23 年から民間事業者による共同集配送事業が開始されている。共同集配送事業は、「五日市街道」、「吉祥寺通り」、「井ノ頭通り」、「吉祥寺大通り」に囲まれたエリアを対象としており、まちの回遊性・安全性・景観の向上、路上駐車車両の減少、道路交通渋滞の改善、温室効果ガスの削減等が見込まれている。

図表 1.107 駐車場・駐輪場の分布

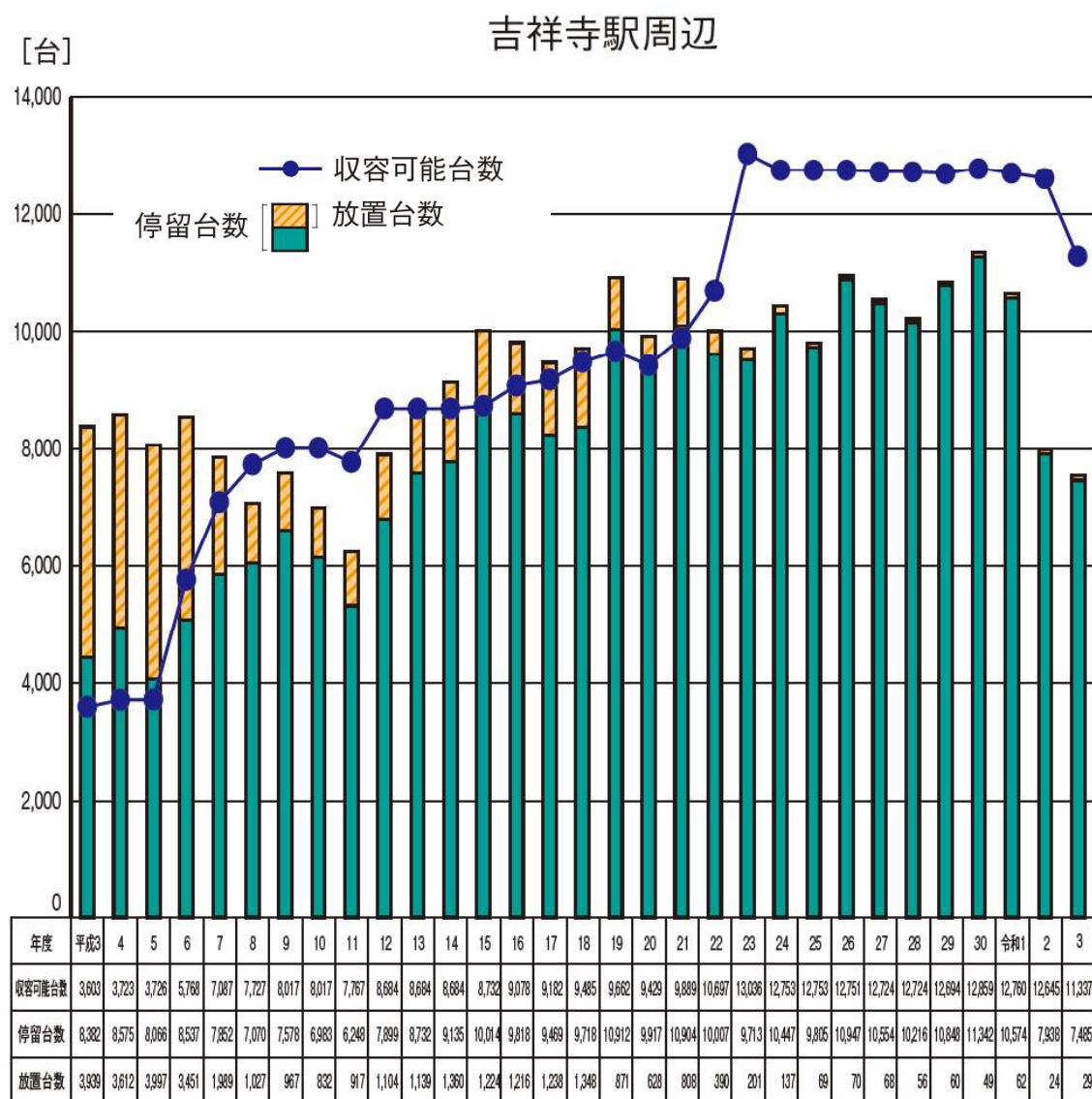


出典：武蔵野市「吉祥寺方式 共同集配送事業」

1.5.11 放置自転車数

吉祥寺駅周辺では、平成6年から平成7年にかけて放置自転車が減少した後、平成23年から駐輪場の収容台数が充実した結果、自転車の放置台数は平成3年と比べると激減している。近年では100台未満で推移している。

図表 1.108 放置自転車数の推移



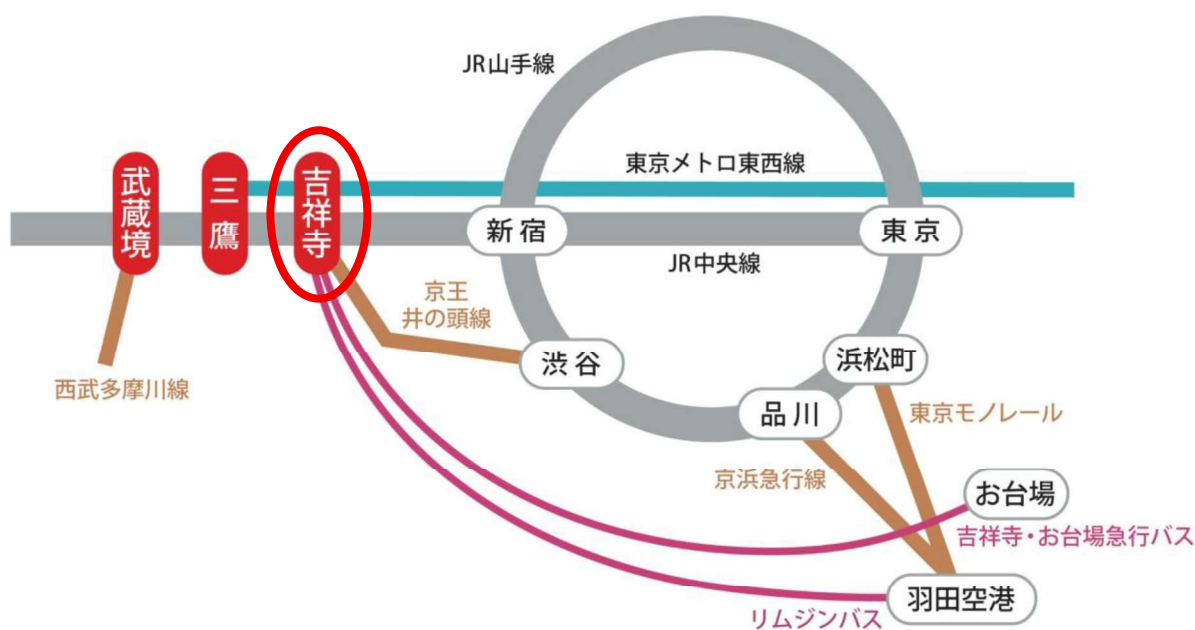
出典：令和4年版武蔵野市地域生活環境指標

1.5.12 鉄道乗客数

吉祥寺駅は、JR 中央線・総武線（快速含む）と京王井の頭線が交わり、新宿・渋谷・三鷹方面へのアクセスが便利なターミナル駅となっている。

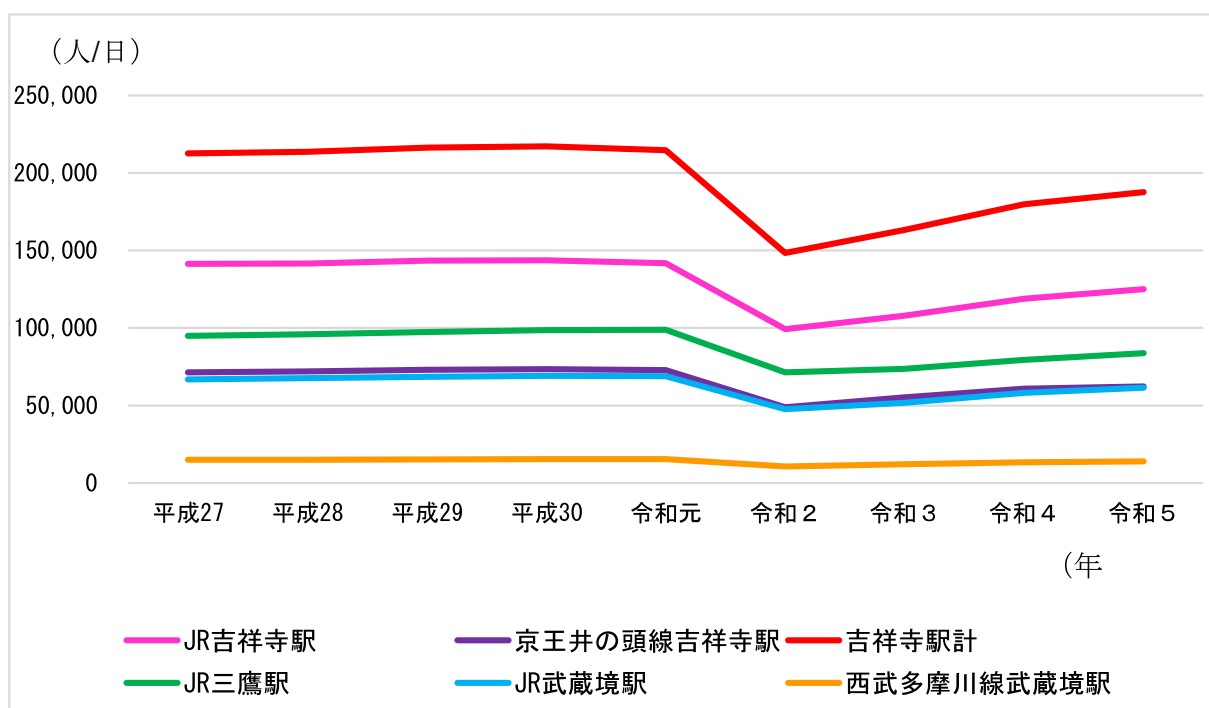
吉祥寺駅周辺の鉄道駅乗客数は JR と京王井の頭線を合わせて令和元年まで 20 万人超、その後は 20 万人弱で推移している。

図表 1.109 吉祥寺駅の位置



出典：武蔵野市観光機構

図表 1.110 駅乗客数（1日平均）の推移



※西武多摩川線武蔵境駅は令和5年から乗降客集計となったため、1/2として乗客数ベースに換算

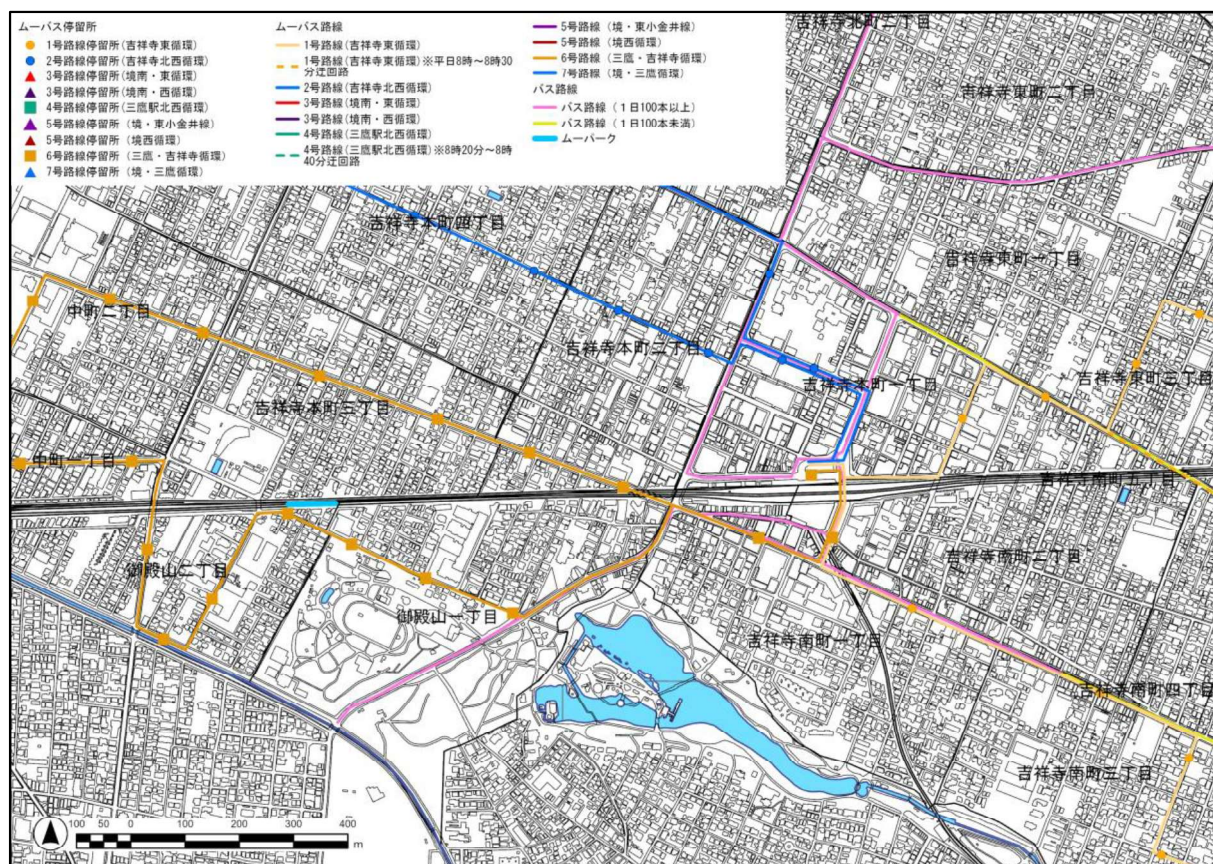
出典：武蔵野市「市勢統計」を基に作成

1.5.13 バス

(1) バス路線網

吉祥寺駅周辺のバス路線網は、路線バスによる駅中心の放射状ネットワークと駅を起終点とする循環バス路線（ムーバス）で構成されており、系統数も多い。

図表 1.111 路線バス・ムーバス路線図・交通空白地域・交通不便地域

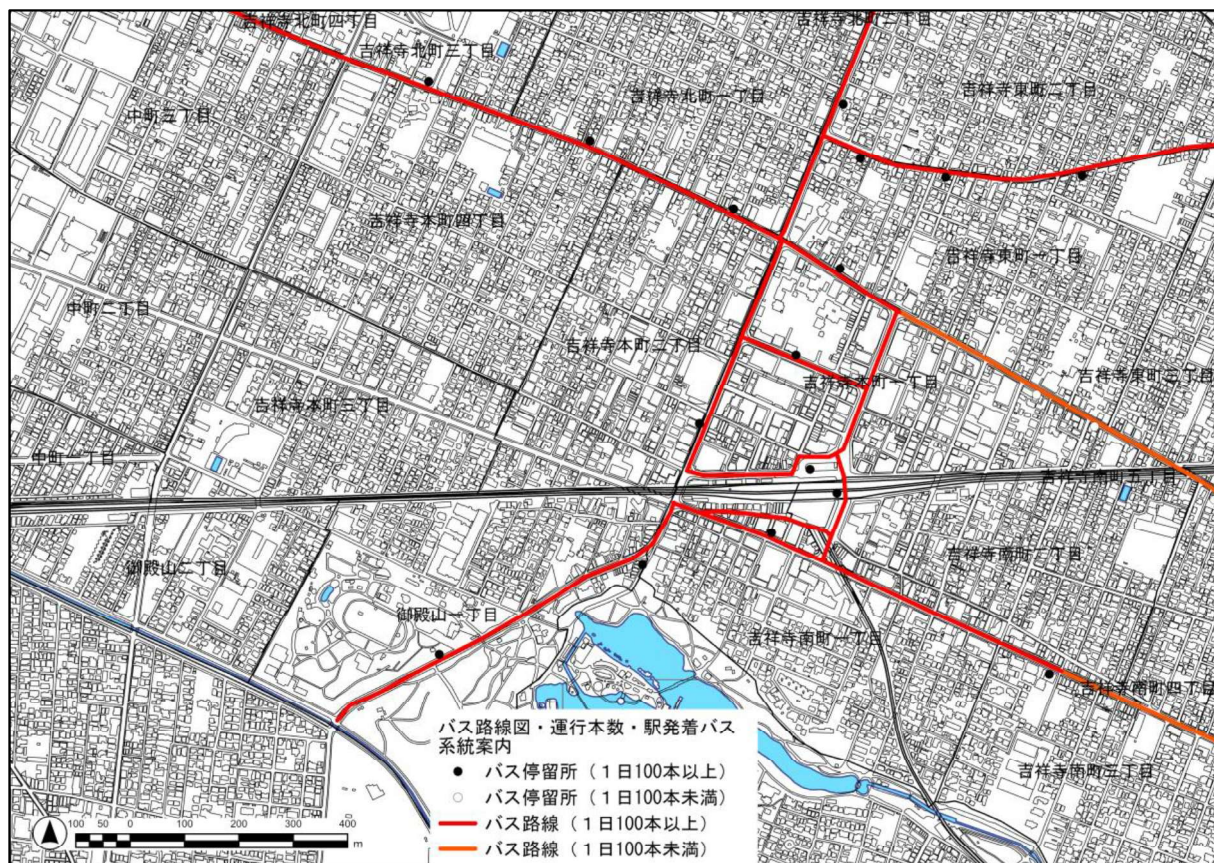


出典：令和4年版武蔵野市地域生活環境指標

(2) バス運行本数

吉祥寺駅を起終点するバス路線（ムーバス除く）は、1日100本以上の高頻度の運行水準となっている。複数の系統が吉祥寺駅に乗り入れており、系統が重複する区間では運行頻度も高い区間となっている。

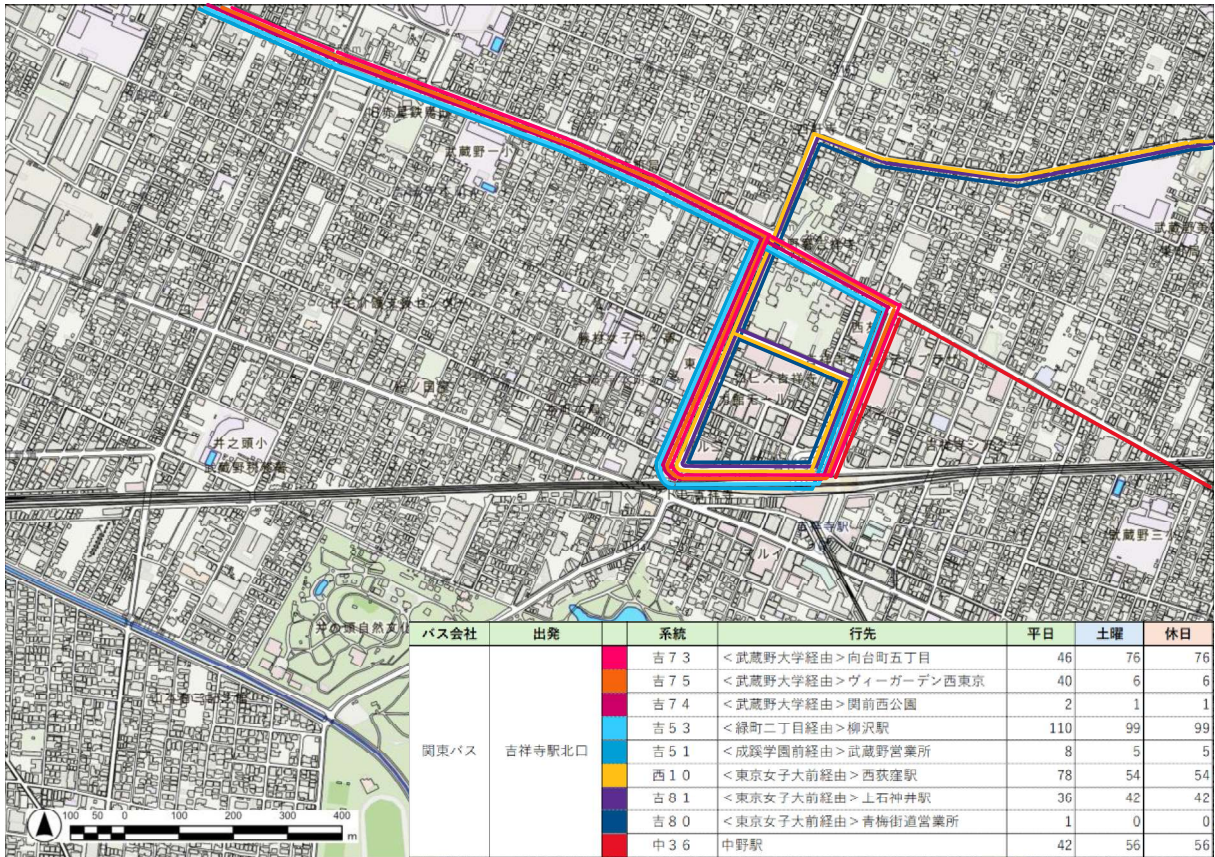
図表 1.112 バスの路線・停留所



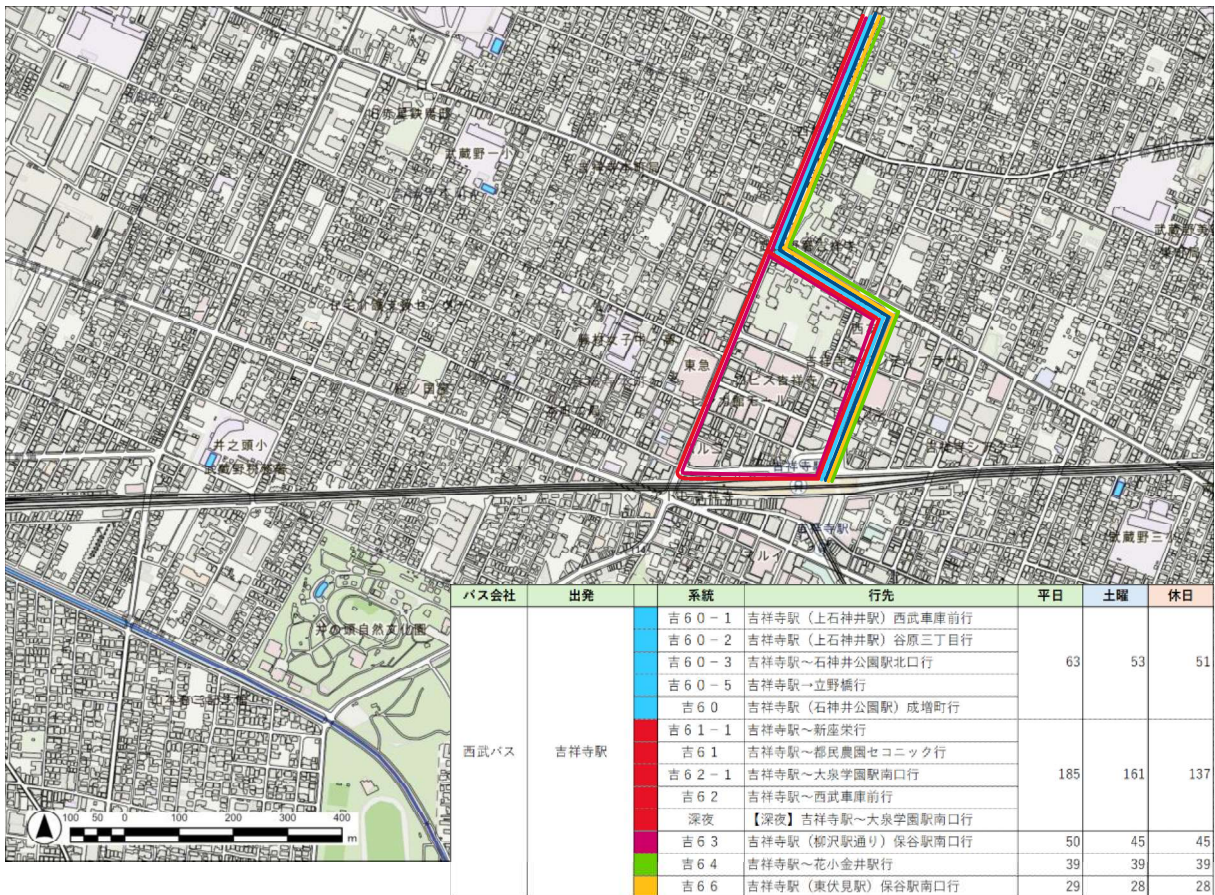
出典：令和4年版武蔵野市地域生活環境指標

図表 1.113 バス事業の系統と運行本数

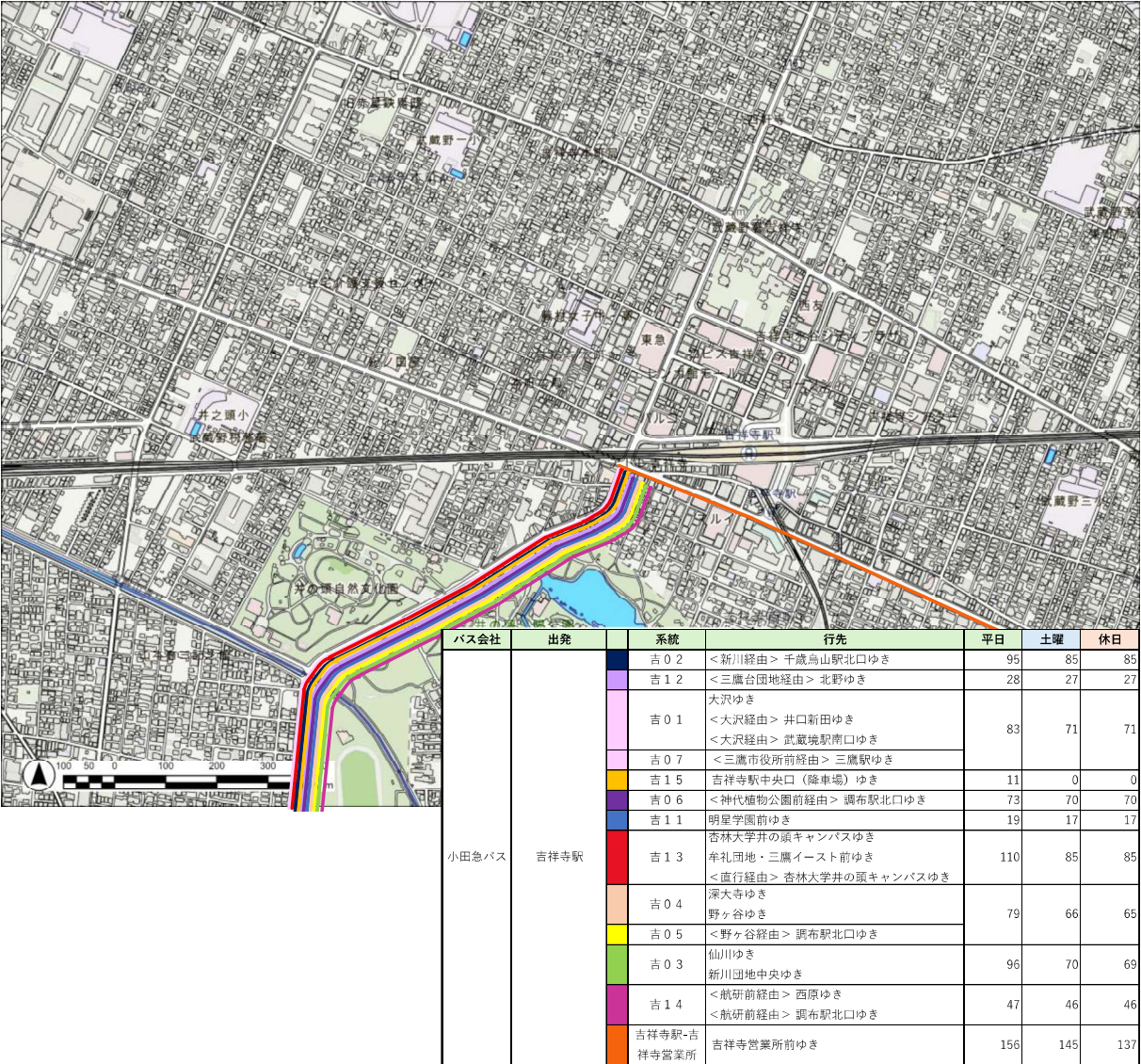
【関東バス】



【西武バス】



【小田急バス】

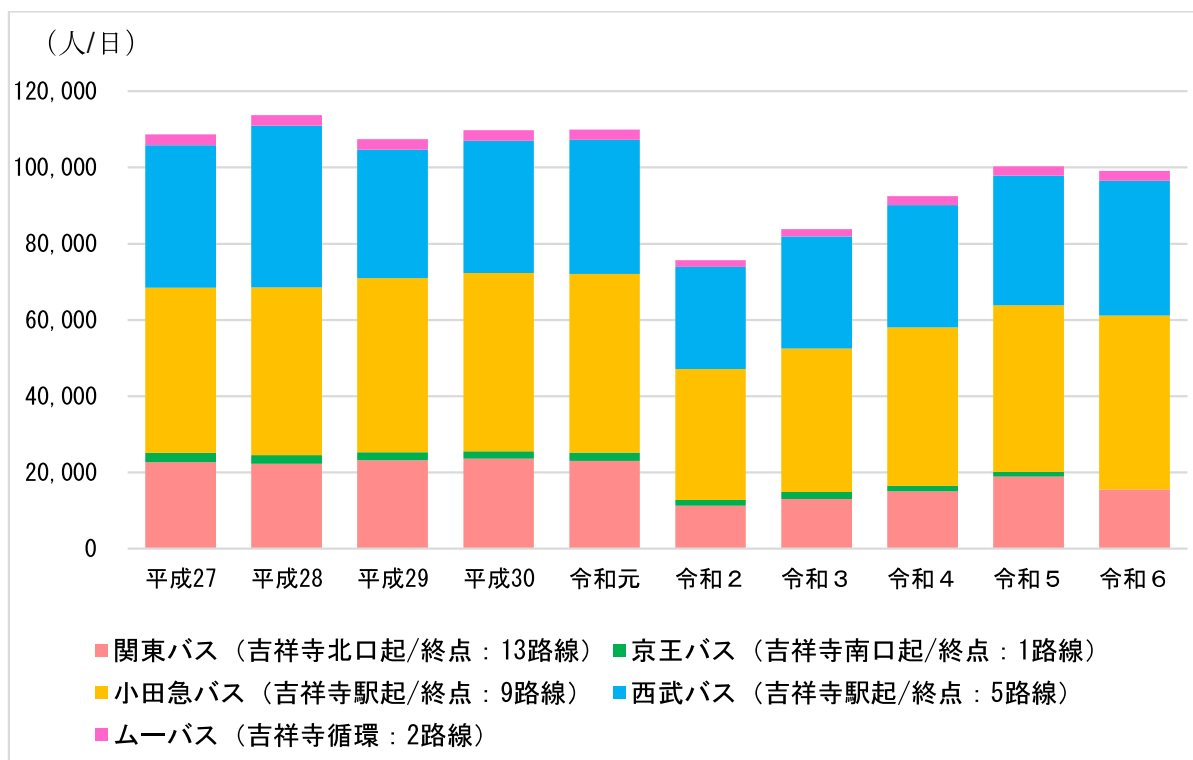


出典：各事業者のバス路線素及び時刻表を基に作成（令和 8 年 2 月現在）

(3) 乗客数

吉祥寺駅を起終点とするバス路線の乗客数を見ると、令和元年までは 11 万人前後で推移していたものが、コロナ禍を経て回復傾向にあるものの令和 6 年で約 10 万人にとどまっている。なお、吉祥寺駅へは小田急バスと京王バスの共同運行路線があったが、令和 6 年 12 月に京王バスは撤退し、小田急バスへ引き継がれている。

図表 1.114 バス乗客数の推移



出典：武蔵野市「市勢統計」を基に作成

(4) 南口周辺のバスの状況

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、京王井ノ頭線の高架下を2箇所通り、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る。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る。

図表 1.115 バスの路線・停留所

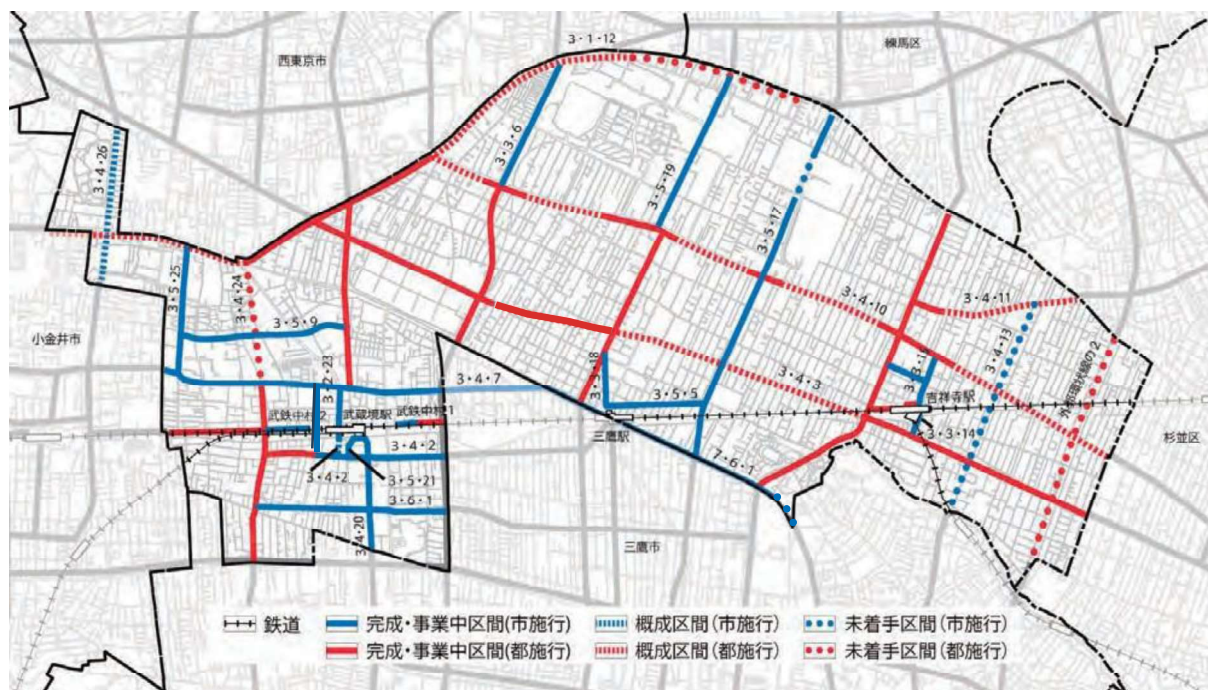


出典：武蔵野市「吉祥寺駅南口 交通環境基本方針（案）」（令和7年11月）

1.5.14 都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路の整備率（令和7年3月末時点）は約64%であり、自動車交通を処理する道路ネットワークが形成されつつあるが、吉祥寺駅東側に配置された3・4・11等の南北方向の都市計画道路は未着手となっている。

図表 1.116 都市計画道路の整備状況



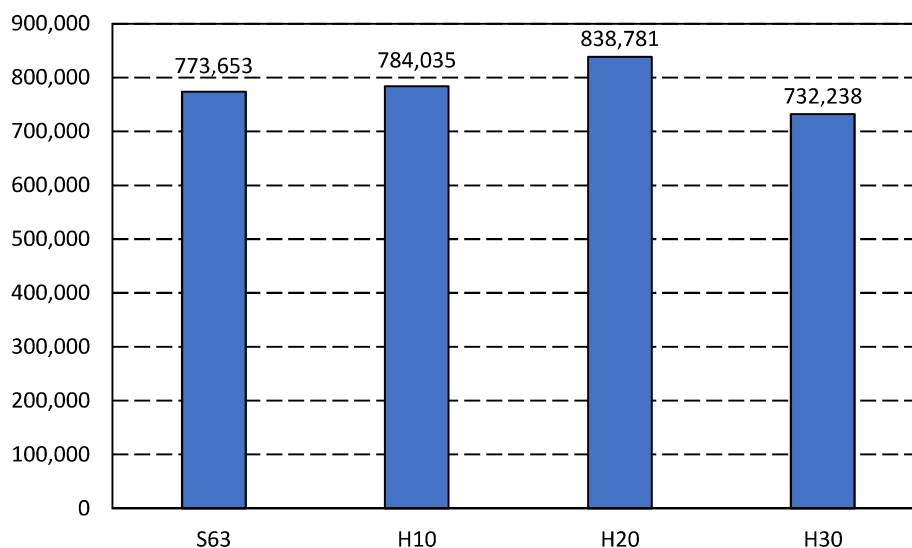
出典：武蔵野市「武蔵野市都市計画マスタープラン 2021」を基に更新

1.5.15 交通行動

(1) 市内の総トリップ数

総トリップ数(移動数)は平成20年までは増加傾向にあったが、平成30年では12.7%の減少に転じている。

図表 1.117 総トリップ数の経年変化



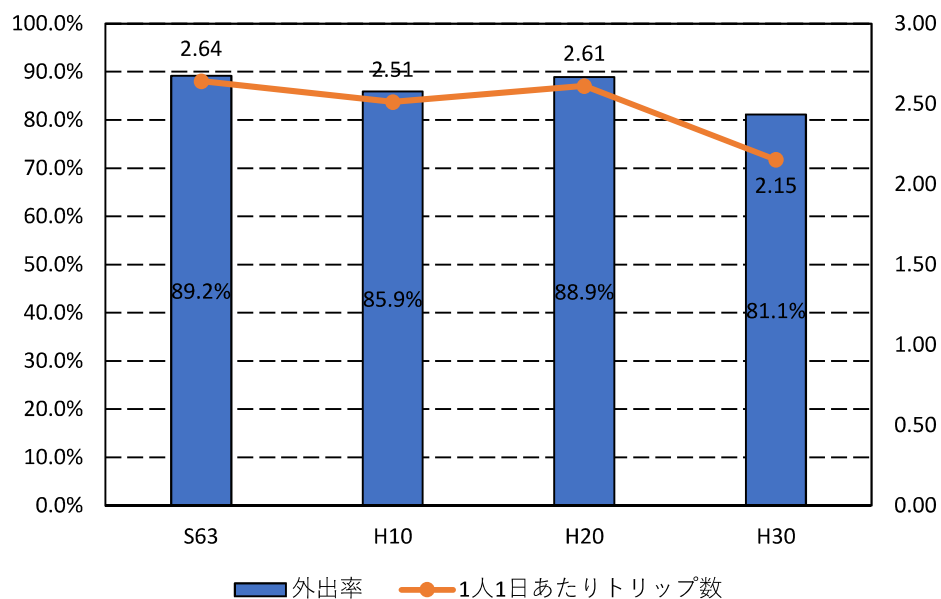
出典：武蔵野市作成の「第6回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

(2) 市民の外出率

1) 外出率・1人1日あたりトリップ数の経年変化

外出率と1人1日あたりトリップ数は昭和63年以来で最低となり、減少傾向にある。

図表 1.118 外出率・1人1日あたりトリップ数の経年変化

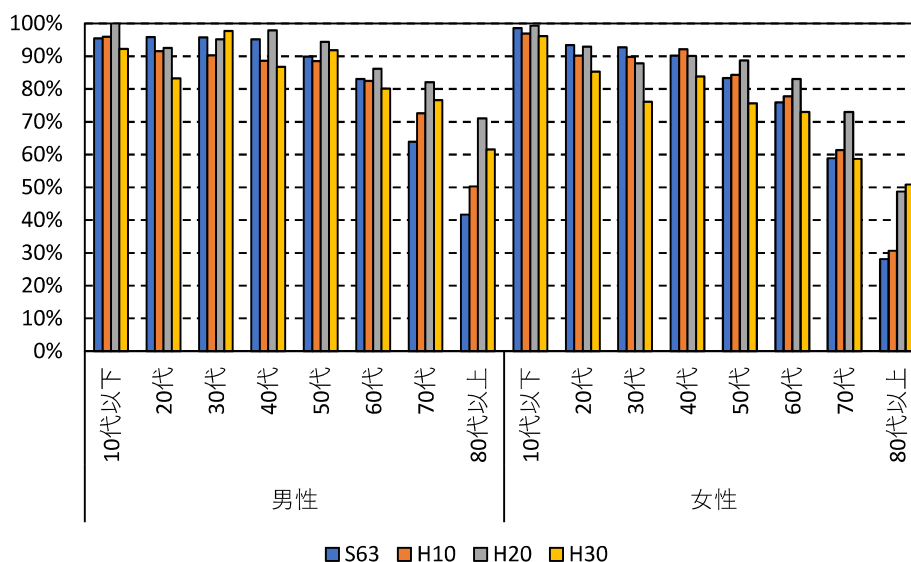


出典：武蔵野市作成の「第6回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

2) 年齢別外出率の経年変化

外出率は年齢が上がるにつれ、減少する傾向にあり、平成 20 年時点と比較すると男性では 30 代、女性では 80 代以上の外出率が増加している。また、30 代の女性の外出率は昭和 63 年から一貫して減少傾向にある。

図表 1.119 年齢別外出率の経年変化

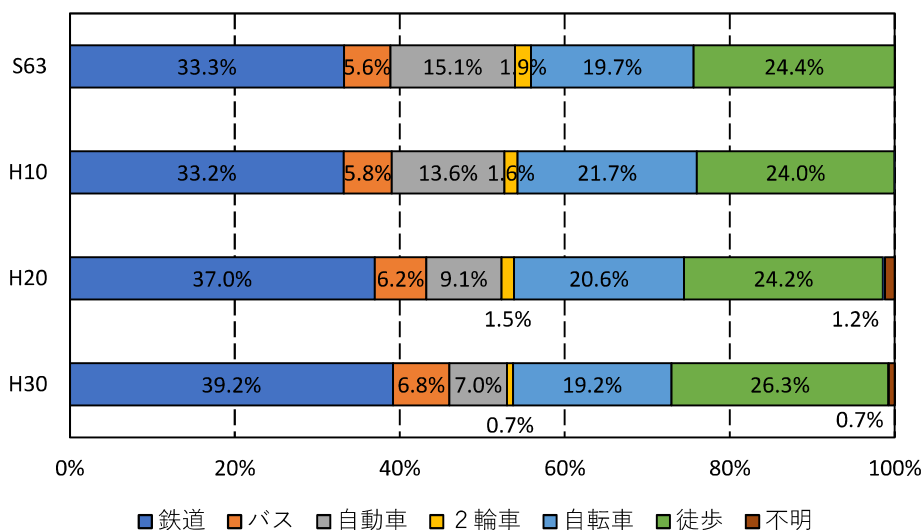


出典：武蔵野市作成の「第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

(3) 交通手段

代表交通手段分担率は鉄道、バス、徒歩が増加傾向にあり、自動車、2 輪車は減少傾向にある。また、自転車は横ばいである。

図表 1.120 代表交通手段分担率の経年変化



出典：武蔵野市作成の「第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

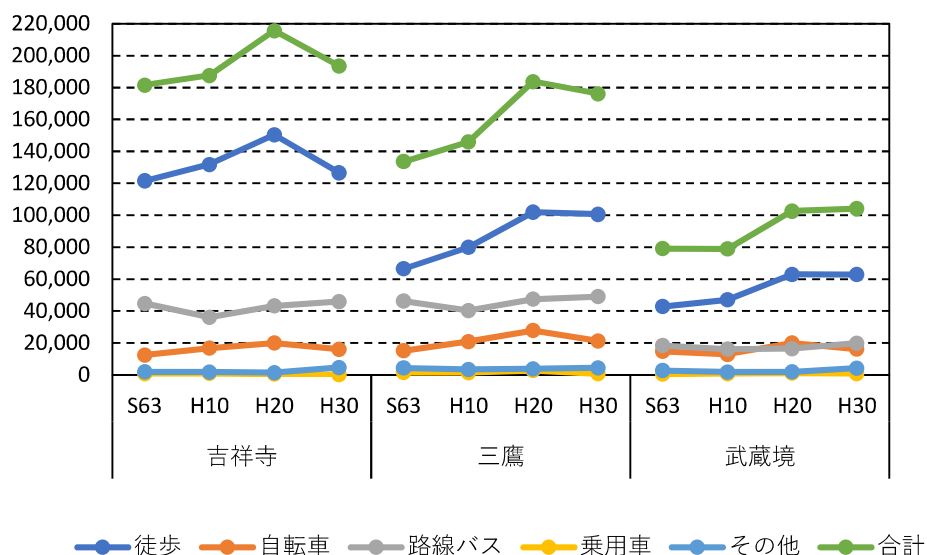
(4) 駅別・端末交通手段別の特性

1) トリップ数

駅の端末手段の全トリップ数は、武蔵境駅のみ増加し、吉祥寺駅や三鷹駅では減少している。

吉祥寺駅の全トリップ数が最も多く、次いで三鷹駅、武蔵境駅の順となっており、3駅共通してトリップ数は徒歩が最も多く、バスは平成10年以降増加している。

図表 1.121 駅の端末交通手段別トリップ数の経年変化

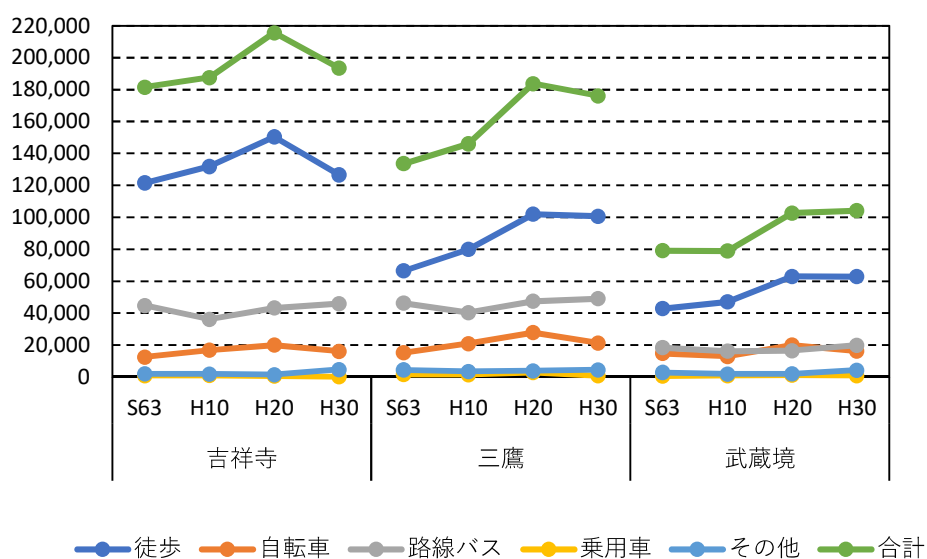


出典：武蔵野市作成の「第6回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

2) 交通手段分担率

3駅共通して徒歩の割合が最も大きく、路線バスの割合は概ね、徒歩や自転車の割合と逆の傾向を示している。吉祥寺駅では徒歩の割合が減少傾向にある。

図表 1.122 駅の端末交通手段別トリップ数の経年変化

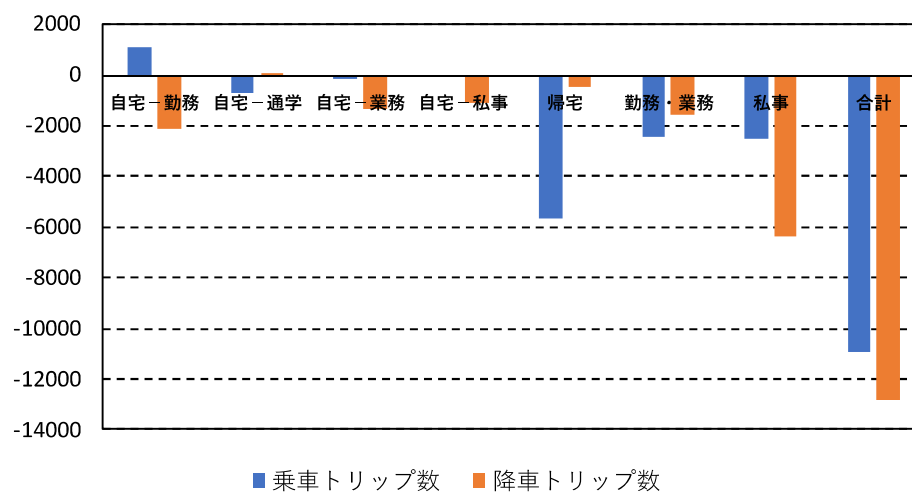


出典：武蔵野市作成の「第6回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

3) 徒歩による吉祥寺駅利用者の目的別トリップ数の変化量

私事の降車トリップ数が大きく減少しており、吉祥寺駅を降りた後、まち歩きをする人が減少している。

図表 1.123 徒歩による吉祥寺駅利用者の目的別トリップ数の変化量



出典：武蔵野市作成の「第6回東京都市圏パーソントリップ調査分析」

1.5.16 交通に関する考察

前頁までの整理を踏まえ、吉祥寺駅周辺地区及び町丁目別の交通の動向を下記に示す。

図表 1.124 交通の動向

町丁目	動向・特徴等
吉祥寺駅周辺地区	・私道が多いのは、歴史的な土地利用の成り立ちと都市化の過程と関係し、かつての地主が土地を分割して宅地化した結果、細街路や袋小路が網の目状に分布したり、大規模な土地区画整理事業が行われなかった結果、間口の狭い地割・道路構成が継承されたことが背景にあると考えられる。 ・吉祥寺駅周辺の市街化は、古くは 1920 年代以降、中央線の開通とともに郊外住宅地として急速に発展してきた歴史がある。この市街化過程の中で私設道路（通路）が整備され、戦後も建築基準法（1950 年制定）上の道路として扱われているためと考えられる。 ・建替えによるセットバックが進まない理由としては、交通規制により車両が入れないのにもかかわらず、建替えで駐車場の附置義務が生じること、土地が借地で所有権を持っていないことなどが考えられる。 ・一方で、結果的に歩行者中心の細街路の存在が吉祥寺の都市空間の個性となっている面もあると考えられる。 ・井の頭通りや五日市街道は混雑度が常態化し、朝夕の旅行速度は 20 km/h 未満である。 ・駅周辺の交差点やバス停前では局所的に混雑が発生していると考えられる。 ・放置自転車の減少は、平成 23 年 3 月に「吉祥寺大通り北自転車駐車場」が開設されたほか、駅近くの公共・民間駐輪施設の拡充が続いたことが背景にあると考えられる。また、市では、「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」に基づいて、駅周辺の一定範囲（駅から約 300m）を放置禁止区域と定めており、これが一定の抑止力となっていることも考えられる。 ・駅乗客数の減少は、コロナ禍を経て都心通勤者のテレワーク（ハイブリッド型や休日出勤の減少等）の定着などが背景にあると考えられる。 ・バス乗客数の減少は、路線バスが鉄道を中心としたバスネットワークとなっていることから、駅乗客数の減少と連動していることなどが背景にあると考えられる。 ・吉祥寺駅では私事の降車トリップ数が大きく減少しており、吉祥寺駅を降りた後、まち歩きをする人が減少している。
吉祥寺南町 1 丁目	・通り抜け道路が少ない街路形態となっている中、歩行者が井の頭恩賜公園へアクセスする上で、七井橋通りやパープル通りが主要なルートとなっている。 ・戦前の旧飯田別荘であった良好な戸建住宅街区（吉祥寺南町 1 丁目）は南と東に通り抜けができない街区形態となっている。
吉祥寺本町 1 丁目 吉祥寺本町 2 丁目	・駅北口では、駅周辺の商業集積が高いことや、電車を利用する人が多く、駅から徒歩で商業施設や住宅地に移動することなどから、人の集散が多いと考えられる。 ・駅北口では、交通規制のほか、4 m 未満道路の道路が多く、駐車場の供給が限定的なことから、歩行者中心になっている面もあると考えられる。

1.6 公園緑地

1.6.1 緑被地

緑被地とは、上空から見た場合に緑で被われている土地のことであり、樹木地、草地、農地、屋上緑化で構成される。

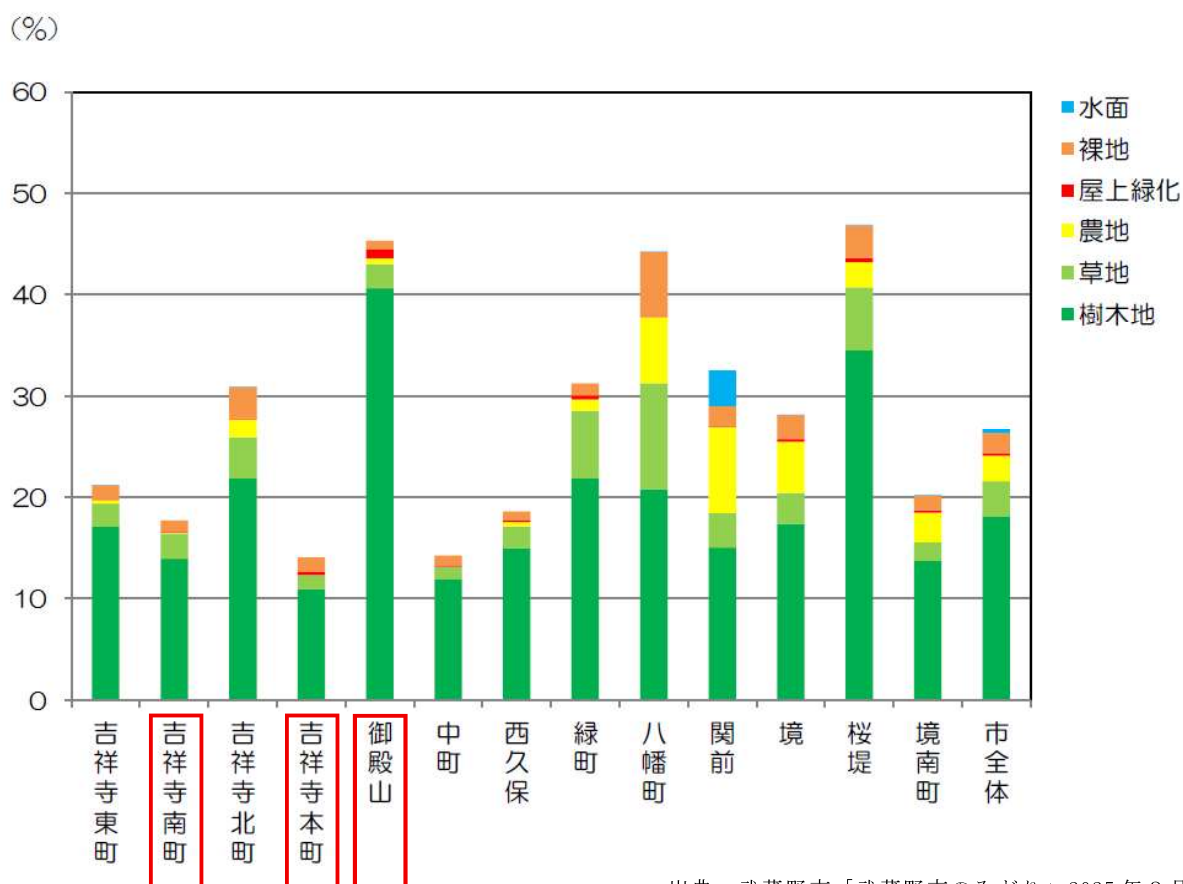
町別に緑被地の面積を見ると、吉祥寺駅周辺地区では井の頭恩賜公園を有する御殿山が卓越しており、樹木地がほとんどを占めている。吉祥寺南町は、吉祥寺本町、中町に次いで緑被地の面積が少ない。

緑被地の空間分布を見ると、町丁目別には次のような特徴がある。

- ・吉祥寺本町1丁目は、寺社の緑被地がまとまりのある緑を形成している。
- ・吉祥寺本町2丁目は、商業系の土地利用において緑被地が少なく、東側の住宅系の土地利用において敷地内の緑が見られる。
- ・吉祥寺南町1丁目は、井の頭恩賜公園と接する住宅の敷地内の緑が分布している。一方、公園周辺は豊かな緑がある一方、南町の街区内部に入ると緑が不連続である。
- ・吉祥寺南町2丁目は、駅周辺に緑被地が乏しく、住宅系の土地利用において敷地内の緑が見られる。
- ・吉祥寺の玄関口である吉祥寺駅周辺は、緑被地がほとんど見られない。

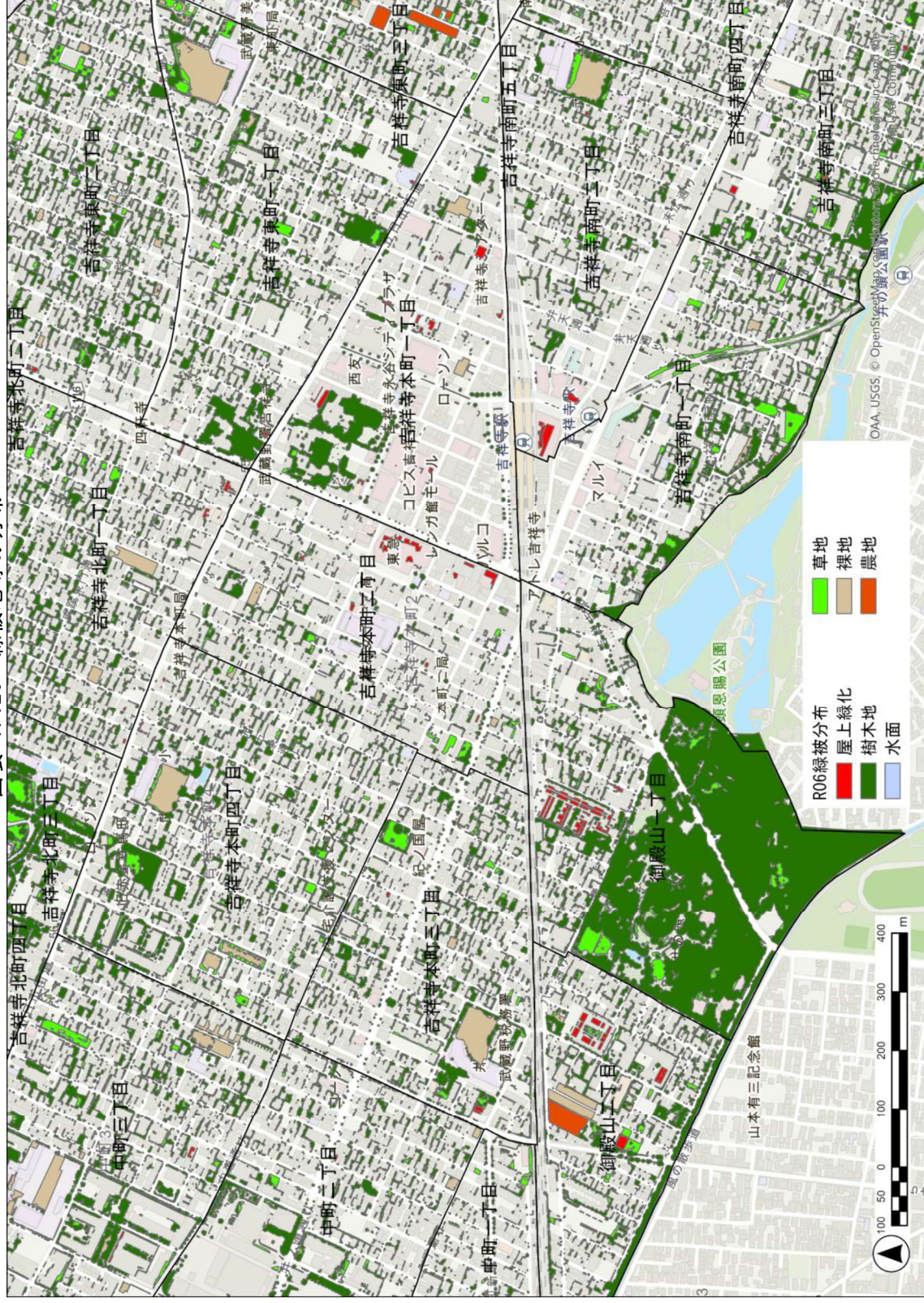
また、井の頭恩賜公園は、東京都建設局「井の頭恩賜公園マネジメントプラン」（令和4年9月）が策定されており、今後新たな10年間を見据えた公園づくりに必要な目標を設定し、当該目標を実現するための計画・整備・管理に係る基本的な取組方針が定められている。

図表 1.125 町別緑被地等の構成

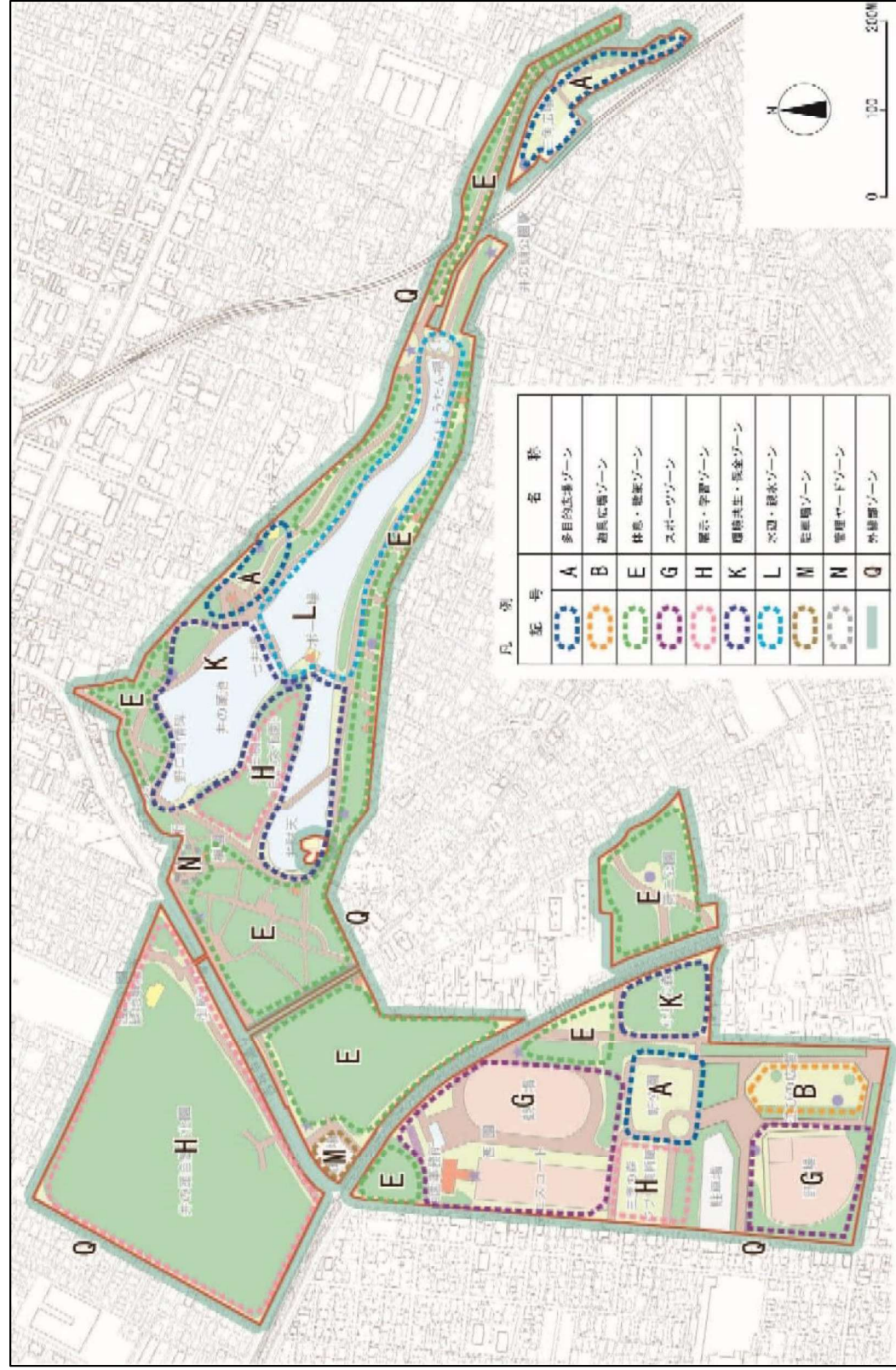


出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

図表 1.126 緑被地等の分布



図表 1.127 井の頭恩賜公園のゾーン別基本方針図



出典：東京都建設局「井の頭恩賜公園マネジメントプラン」令和4年9月

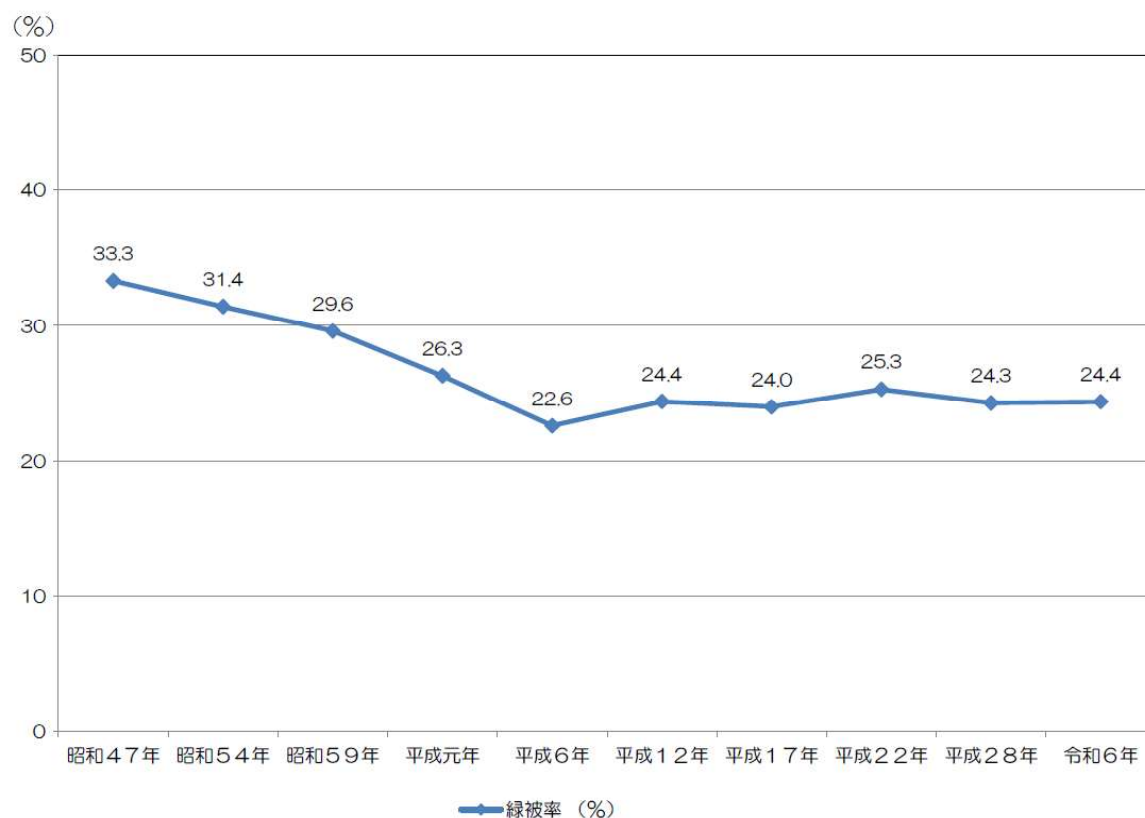
1.6.2 緑被率

(1) 市全体

緑被率とは、市域面積に対する緑被地の面積の割合のことである。

市全体の緑被率は、昭和 47 年～平成 6 年にかけて減少傾向であったものが、平成 12 年に増加に転じ、以降は横ばいで推移している。

図表 1.128 緑被率の経年変化



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

(2) 町別の緑被率の推移

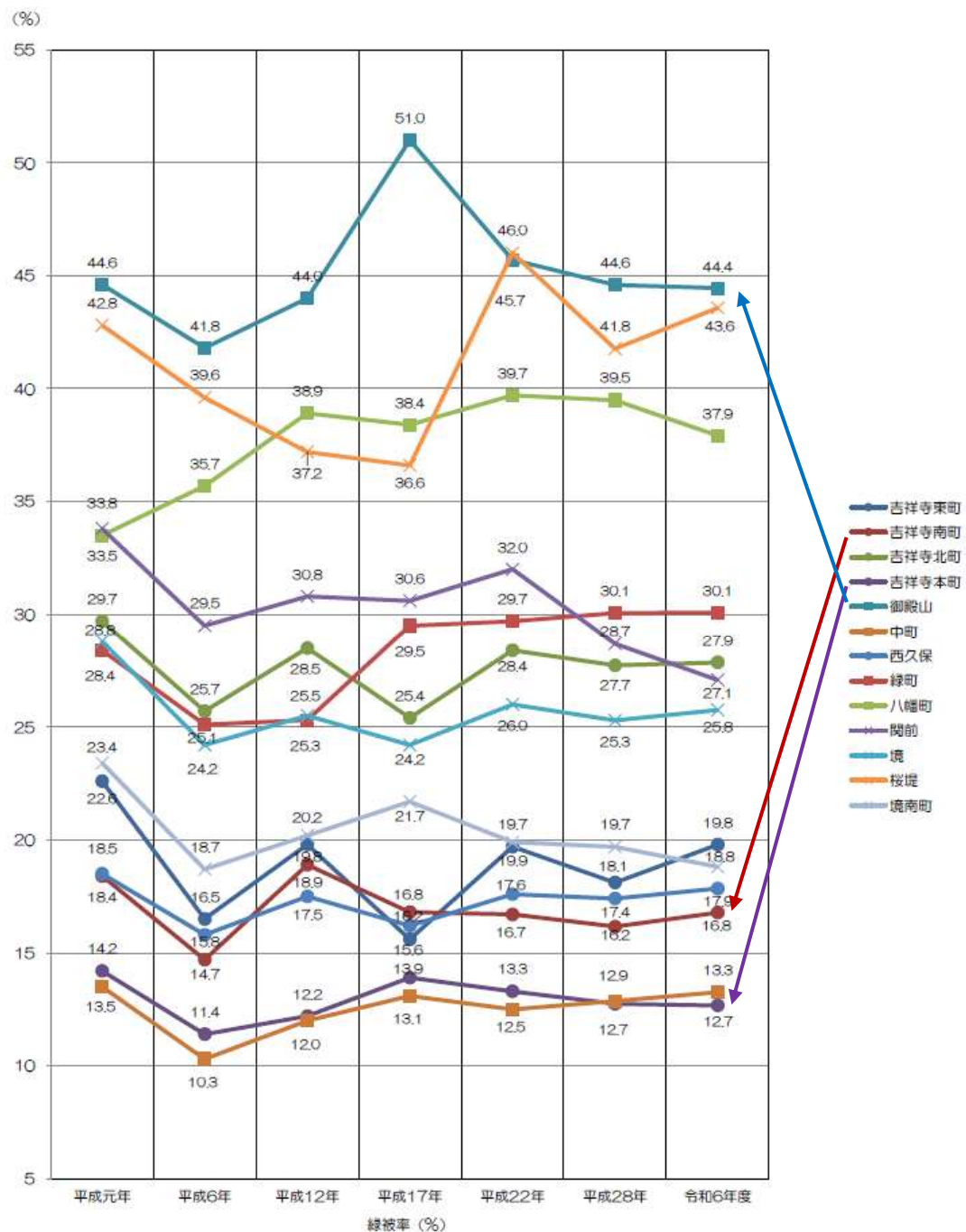
吉祥寺本町は、中町とともに市全体の中で緑被率が低い水準であり、10%超の水準で推移している。

吉祥寺南町は、吉祥寺本町・中町に次いで、17%程度と低い水準にとどまっている。

御殿山は、45%前後であり、市全体の中で最も緑被率が高い町となっている。

町丁目別の緑被率の分布をみると、吉祥寺本町1丁目、2丁目は10%未満である。また、吉祥寺南町1丁目は、隣接する吉祥寺南町3丁目と御殿山1丁目が20%以上である一方、20%未満となっており、市平均の緑被率より低い。

図表 1.129 町別の緑被率の経年変化



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

図表 1.130 町丁目別の緑被率分布



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

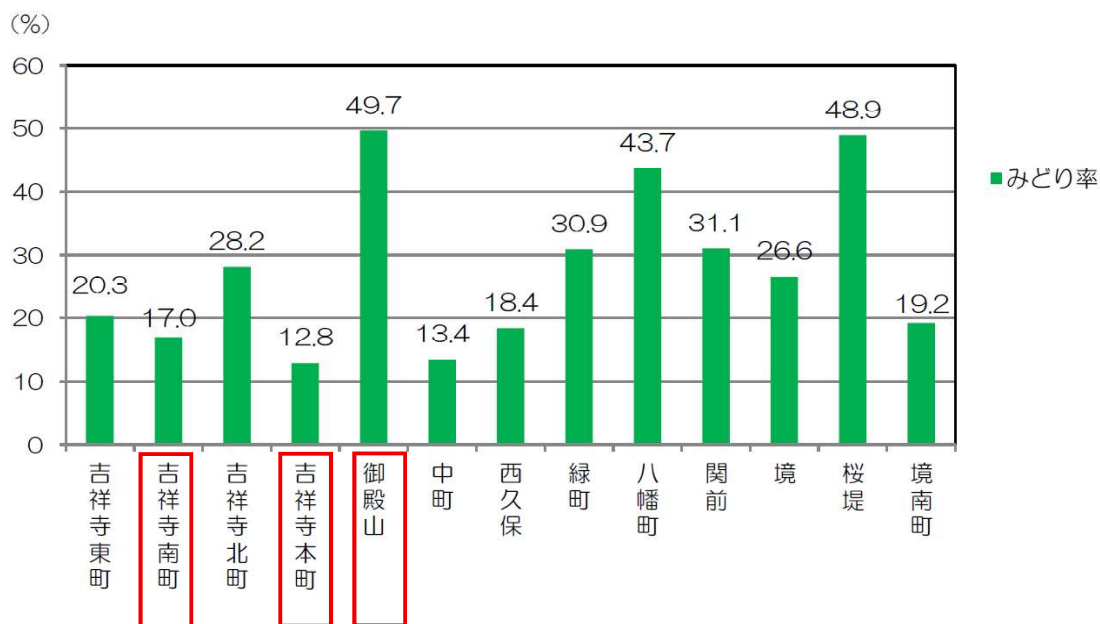
1.6.3 みどり率

みどり率とは、緑被地に加えて水面や裸地等も含む都市のオープンスペースを示す指標である。

みどり率は、緑被率と同様の傾向であり、御殿山が卓越する一方、吉祥寺本町及び吉祥寺南町が低い水準にある。

また、町丁目別のみどり率の分布をみると、吉祥寺本町1丁目、2丁目、吉祥寺南町2丁目は15%未満である。吉祥寺南町1丁目は、隣接する吉祥寺南町3丁目と御殿山1丁目が20%以上である一方、20%未満となっている。

図表 1.131 町別のみどり地の状況



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

図表 1.132 町丁目別のみどり率分布



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

1.6.4 屋上緑化

屋上緑化面積は、平成 28 年～令和 6 年にかけて市全体では 5,053 ㎡増加しており、吉祥寺本町は市全体よりやや高い増加率となっている。また、増減寄与率では 12.8%を占めている。

町別に変化率を見ると、吉祥寺南町及び御殿山が 10%前後、吉祥寺本町が 20%以上の増加となっている。

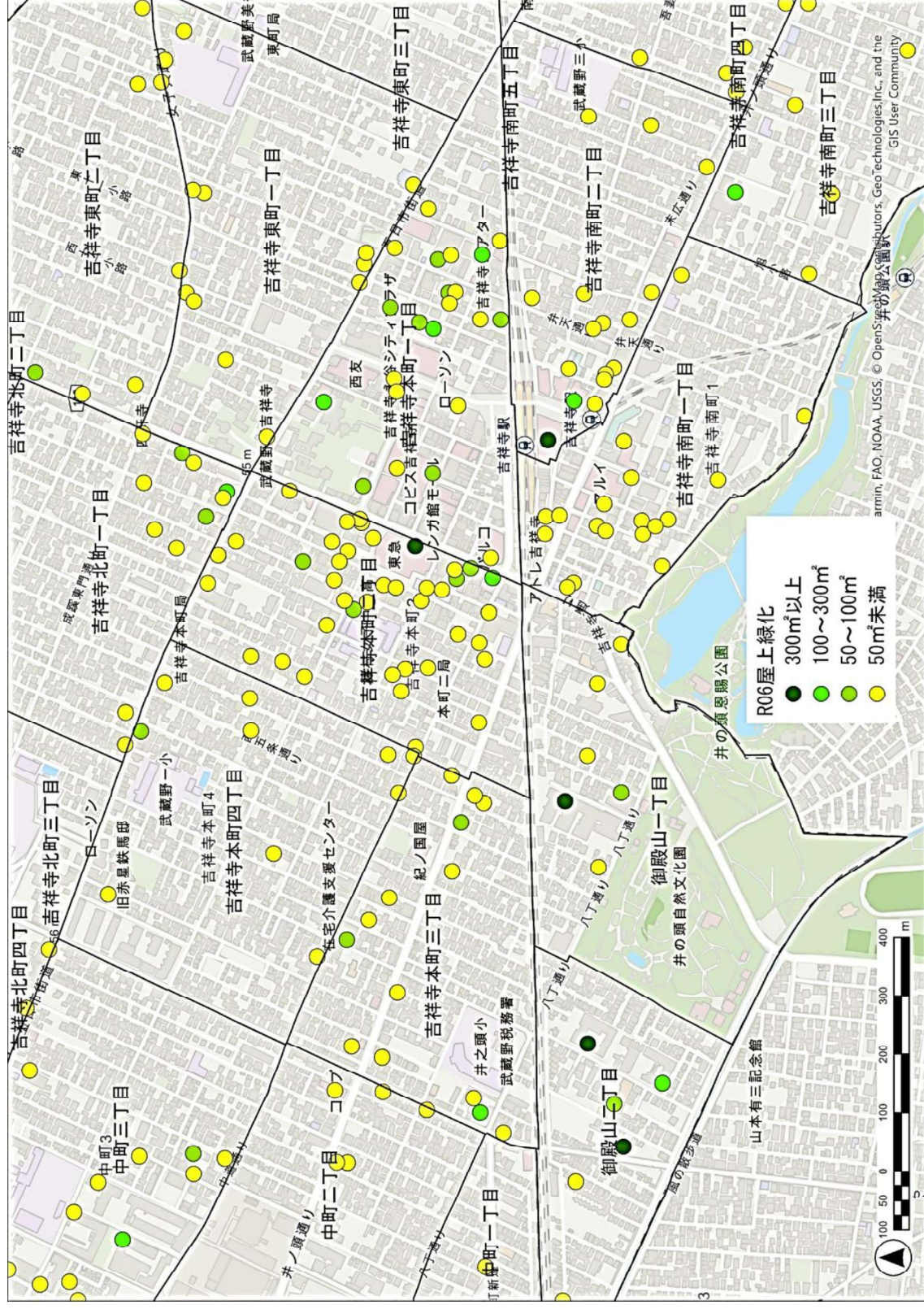
屋上緑化の空間分布をみると 50 ㎡未満の屋上緑化施設が多く、50 ㎡以上の屋上緑化施設は限られている。なお、御殿山の屋上緑化の面積は、市全体の中で最も大きく、1 箇所当たりの緑化面積も最も大きい。

図表 1.133 町別屋上緑化の経年変化

町名	屋上緑化面積（㎡）			変化率	増減 寄与率
	平成 28 年	令和 6 年	変化量		
吉祥寺東町	798	511	-287	-36.0%	-5.7%
吉祥寺南町	1,559	1,724	165	10.6%	3.3%
吉祥寺北町	1,561	2,018	457	29.3%	9.0%
吉祥寺本町	2,707	3,356	649	24.0%	12.8%
御殿山	3,286	3,608	322	9.8%	6.4%
中町	1,023	1,156	133	13.0%	2.6%
西久保	734	1,268	534	72.8%	10.6%
緑町	1,256	2,353	1,097	87.3%	21.7%
八幡町	543	717	174	32.0%	3.4%
関前	637	964	326	51.3%	6.5%
境	2,712	3,505	793	29.2%	15.7%
桜堤	2,585	2,565	-20	-0.8%	-0.4%
境南町	2,178	2,887	709	32.6%	14.0%
市全体	21,579	26,632	5,053	23.4%	100.0%

出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025 年 3 月

図表 1.134 屋上緑化分布



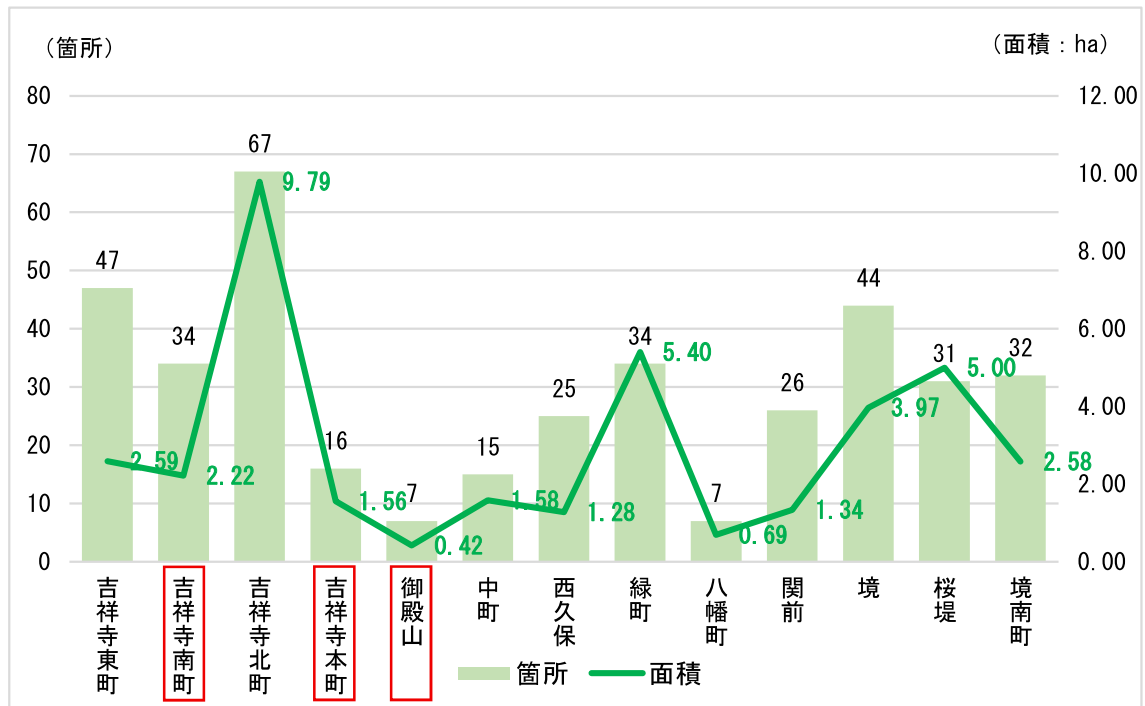
出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

1.6.5 樹林地の状況

吉祥寺駅周辺地区の樹林地※の分布を見ると、寺社の樹林（吉祥寺本町1丁目）や屋敷林（吉祥寺南町1丁目）がまとまりのある樹林地になっている。吉祥寺南町1丁目では、井の頭恩賜公園沿いや住宅街区内に樹林地が残されている。

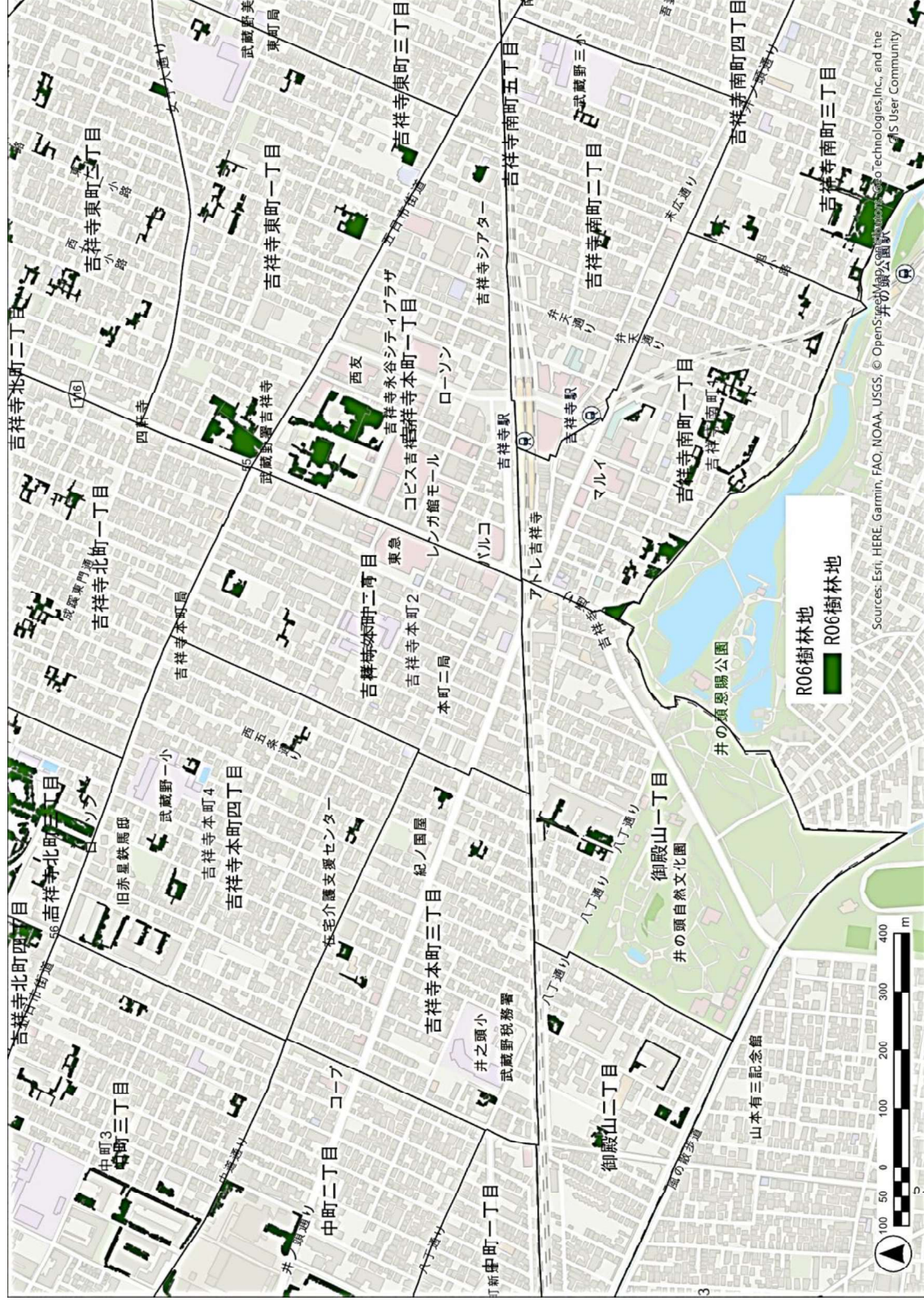
※緑被調査の樹木地データのうち、300㎡以上のまとまった高木・中木・低木を問わず、樹木・竹によって囲われた個人の屋敷林、社寺林等で、原則個人の屋敷林や社寺林などの民有地を対象とし、公園や公共教育施設などの樹林地は含まれていない。

図表 1.135 町別樹林地状況



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

圖表 1.136 樹林地分布

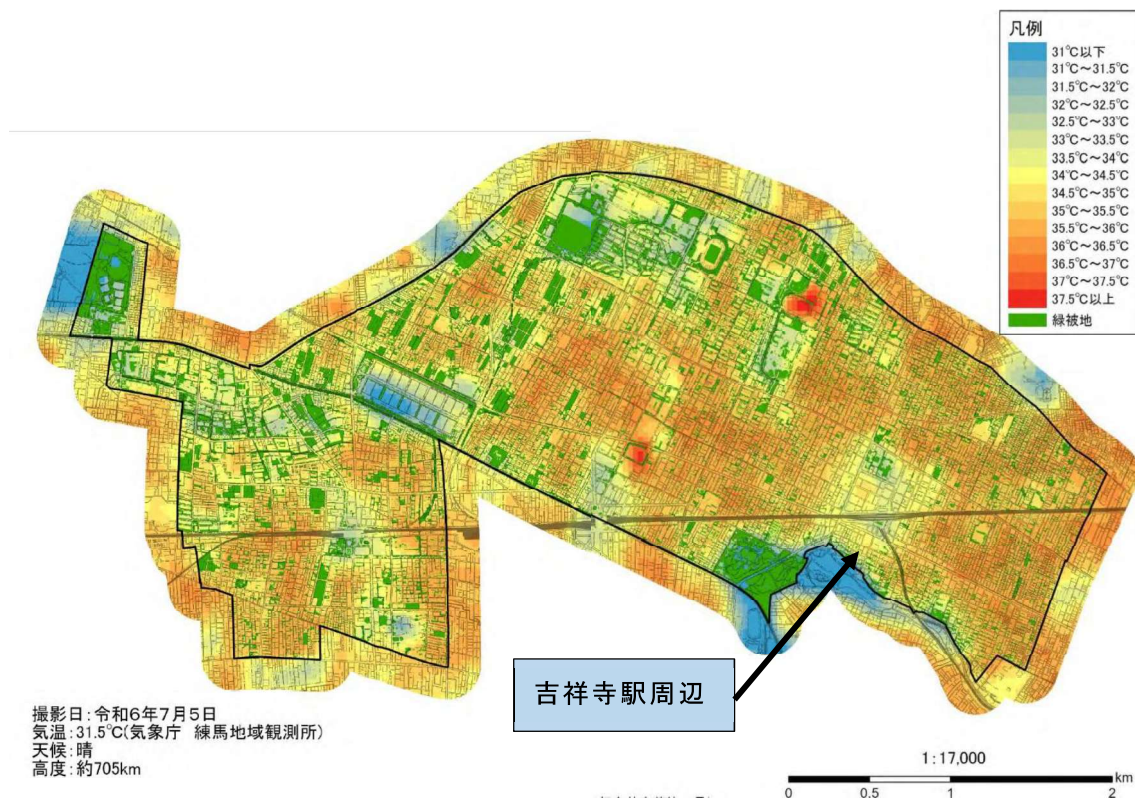


出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

1.6.6 緑被地と地表面温度

吉祥寺南町1丁目は、吉祥寺南町2丁目、3丁目よりも低い温度となっている。

図表 1.137 地表面温度分布



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

1.6.7 緑視率

緑視率とは、ある地点における「見た目」の緑の割合のことであり、25％以上で「緑が多い」と感じるとされている。

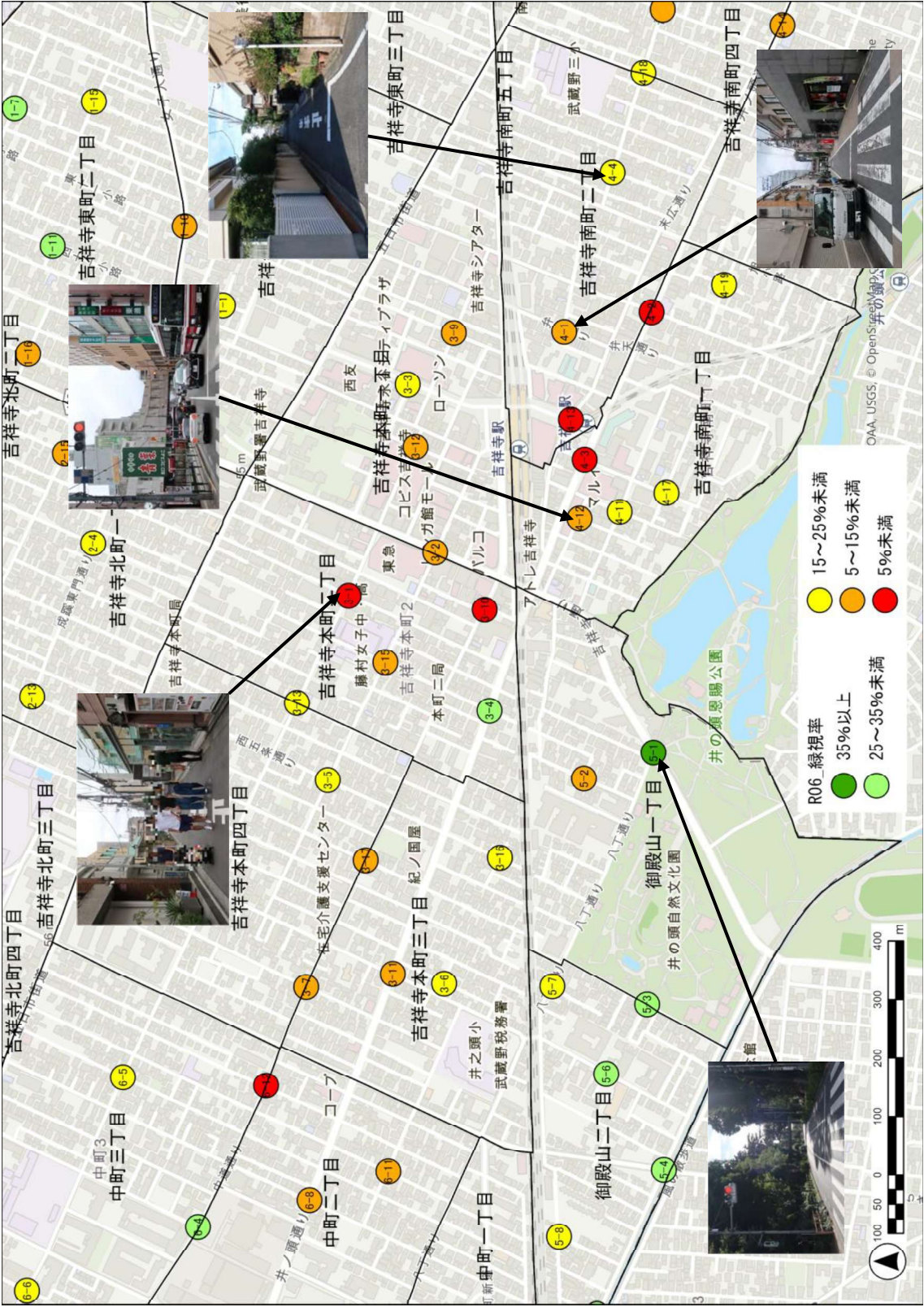
町別の緑視率を見ると御殿山は市内でも高い水準にあるが、吉祥寺本町は緑視率が低い水準にあり、特に吉祥寺南町は市内で最も緑視率が低い。吉祥寺南町1丁目は、駅付近の緑視率が10％未満であり、町丁目の中央付近は20％程度の水準である。

図表 1.138 町別の平均緑視率



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月 を基に作成

図表 1.139 地点別の平均緑視率分布



出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

1.6.8 公園空白地域

吉祥寺駅周辺地区では、駅徒歩圏の井の頭恩賜公園がまとまった緑とオープンスペースとなっているが、公園が偏在しており、駅北口から五日市街道にかけてのエリアと、吉祥寺通りの吉祥寺駅前及び中道通り交差点付近のエリアが公園空白地域になっている。一方、吉祥寺南町1丁目は、公園の充足エリアとなっており、駅南側は井の頭恩賜公園も徒歩圏に存在している。

図表 1.140 公園空白地域



※井の頭恩賜公園のうち市外にある部分は公園充足エリアとしない。

出典：武蔵野市「武蔵野市のみどり」2025年3月

1.6.9 井の頭恩賜公園

(1) 概要

大正2年に宮内省から東京市に皇室御料地を下賜され、日本最初の郊外公園として決定された。

公園の中央には武蔵野三大湧水池のひとつであった井の頭池（ほかに善福寺池、三宝寺池）があり、神田川の源流となっている。また、大正14年5月には、「井の頭池（神田上水水源池）」が都指定旧跡に、昭和54年3月には「井の頭池遺跡群」が都指定史跡となっており、隣接する玉川上水緑地、神田川緑地などと連携し水と緑のネットワークを形成し、東京を代表する「水と緑の拠点」としても大きな役割を担っている。

(2) 特徴

井の頭恩賜公園は、神田上水の源である井の頭池とその周辺、雑木林と自然文化園のある御殿山、運動施設のある西園と、西園の南東にある第二公園の4区域に分かれており、井の頭池周辺は低地、御殿山・西園・第二公園周辺は高台になっており、変化に富んだ景観を楽しむことができる。

また、井の頭池畔には約250本の桜があり、花見の時期には多くの人で賑わうほか、散策やジョギングなどの利用もある。

御殿山周辺は井の頭自然文化園があり、西園には、テニスコートや陸上競技場、新設された野球場のほか、市立三鷹の森ジブリ美術館があり文化とスポーツエリアを形成している。

第二公園は、武蔵野の樹林の中で楽しむことができる。また、平成13年には、東京都景観条例で「特に景観上重要な都選定歴史的建造物等」に、平成20年には、景観法により景観重要公共施設（景観重要都市公園）に指定されている。

図表 1.141 井の頭恩賜公園の概要

項目	内容
開園日	大正6年5月1日
開園面積	428,389.99 m ² （令和4年9月1日現在）
公園種別	特殊公園（動植物園）、近隣公園、緑道
アクセス	J R中央線・京王井の頭線「吉祥寺」、京王井の頭線「井の頭公園」
主な公園施設	井の頭池、野外ステージ、貸ボート場、梅園、競技場、テニスコート、野球場、井の頭自然文化園、三鷹の森ジブリ美術館（三鷹市運営）
利用概況	・音楽活動や大道芸人、テニスコート利用などで、平日休日問わず賑わっている。 ・写真や映像のロケーションとしての利用も多い。 ・騒音による苦情があることから、野外ステージの積極的な利用が難しいという一面もある。 ・井の頭池近くの休憩所は、J R吉祥寺駅からの歩行者動線上にあり、多くの利用がある。ベンチでの休憩のほか、待ち合わせ、大道芸人等、それぞれが思い思いのスタイルで利用している。
年間利用者数	6,411千人（令和3年度推計値）
主な活動団体	4団体・109名が、自然観察会や水質保全活動などを行っている。

出典：東京都建設局「井の頭恩賜公園マネジメントプラン」（令和4年9月）を基に作成

注) 井の頭自然文化園の案内は、動物園・植物園の頁(P131)にあります。

146

1.6.10 公園緑地に関する考察

前頁までの整理を踏まえ、市全体及び吉祥寺駅周辺地区、町丁目別の動向を下記に示す。

図表 1.143 公園緑地に関する動向

類似駅との比較	動向・特徴等
市全体	・昭和 47 年から平成 6 年にかけて減少傾向であったものが、平成 12 年に増加に転じ、以降は横ばいで推移している。 ・平成 2 年～7 年にかけては武蔵野市の人口（国勢調査）が減少に転じた時期であり、バブル経済の崩壊とともに、自然的土地利用から都市的土地利用転換の速度が低下し、以降は緑被率が安定したものと考えられる。（市においては「武蔵野市緑の保護と育成に関する条例」の改正を平成 11 年に行っているのが理由として推定される）
吉祥寺駅周辺地区	・屋上緑化の空間分布をみると、基本的には 50 m²未満のものが多く、駅北口から五日市街道にかけては 50～100 m²の屋上緑化施設が多く分布していることが分かる。これは建物の構造（ビルタイプが集積するエリアで屋上緑化が分布）と関係していると考えられる。 ・緑被地がほとんど見られない。公園空白地域は、駅南口では空白地域はあまり見られないが、公園が偏在しているため、駅北口から五日市街道にかけてのエリアが空白地域となっている。
吉祥寺南町 1 丁目	・井の頭恩賜公園と接する住宅の敷地内の緑が分布している。公園周辺は豊かな緑がある一方、吉祥寺南町の街区内部に入ると緑が不連続である。 ・吉祥寺南町の緑被率は、吉祥寺本町・中町に次いで、低い水準にとどまっている。 ・屋上緑化の変化率は、平成 28 年～令和 6 年にかけて 10.6%の増加となっている。 ・地表面温度の分布では、建物による日陰のほか、まとまった緑地や水面の周辺（井の頭恩賜公園）において、表面温度が低下する傾向が見られ、緑地や水面が都市の中で冷却効果を発揮していると考えられる。特に、吉祥寺南町 1 丁目は近くに水面を有するため、周囲より低い温度となっている。緑地や水面は良好な景観を構成する要素であることに加えて、都市空間の快適性を高める役割を果たしていると考えられる。 ・吉祥寺南町は、市内で最も緑視率が低く、特に 1 丁目は、駅付近の緑視率が 10%未満であり、町丁目の中央付近は 20%程度の水準にある。 ・公園は充足エリアであり、駅徒歩圏には井の頭恩賜公園の緑もあ

類似駅との比較	動向・特徴等
	る。 井の頭近恩賜公園は、東京を代表する「水と緑の拠点」としても大きな役割を担っている。
吉祥寺南町 2 丁目	- 駅周辺に緑被地が乏しいが、東側の住宅系の土地利用において敷地内に緑が見られる。 - 吉祥寺南町の緑被率は、本町・中町に次いで、低い水準にとどまっている。（吉祥寺南町 1 丁目と同様） - 屋上緑化の変化率は、平成 28 年～令和 6 年度にかけて 10.6%の増加となっている。（吉祥寺南町 1 丁目と同様） - 吉祥寺南町の緑視率は、市内で最も緑視率が低く、1 丁目同様に、駅付近の緑視率は非常に低く、駅から離れた地点でも 15%程度の水準にある。
御殿山 1 丁目	- 御殿山の緑被率は、井の頭恩賜公園が立地しているため、45%前後で市全体の中で最も緑被率が高い。 - 屋上緑化の面積は、市全体の中で最も大きく、1 箇所当たりの緑化面積も最も大きい。 - 御殿山の緑視率は、平均 26.6%と高い水準にあり、吉祥寺通りの地点では、井の頭恩賜公園の緑を背景に平均 50.1%となっている。 - 地表面温度の分布では、吉祥寺南町 1 丁目と同様に、井の頭恩賜公園のまとまった緑地の周辺において、表面温度が低下する傾向が見られ、緑地が都市の中で冷却効果を発揮していると考えられる。 - 駅徒歩圏に井の頭自然文化園の緑がある。
吉祥寺本町 1 丁目	- 寺社の緑被地がまとまりのある緑を形成している。 - 吉祥寺本町の緑被率は、市全体の中で低い水準で推移している。 - 吉祥寺本町の緑視率は、低い水準にある。
吉祥寺本町 2 丁目	- 商業系の土地利用において緑被地が少なく、東側の住宅系の土地利用において敷地内の緑が見られる。 - 吉祥寺本町の緑被率は、市全体の中で低い水準で推移している。（吉祥寺本町 1 丁目と同様） - 吉祥寺本町の緑視率は、低い水準にある。（吉祥寺本町 1 丁目と同様）