

未広通り社会実験 実施報告書

2025.10.01 一般財団法人武蔵野市開発公社

目次

第1部：実施概要		
1-1.社会実験の目的と背景	03	
1-2.実施概要	04	
1-3.実施場所	05	
第2部：検証方法とデータ収集		
2-1.検証項目（プロセス）	06	
2-2.判定基準と結果サマリー	09	
2-3.効果量の推定（Cohen's d）	10	
2-4.総合評価指標（SESS）	11	
第3部：検証結果詳細		
3-1.歩行者交通量	13	
3-2.ピーク集中度	14	
3-3.活動種類	15	
3-4.滞在時間	17	
3-5.回遊率詳細分析	18	
3-6.回遊率分析の根本的課題	23	
3-7.東西非対称性指数の算出	24	
3-8.店前活用割合	25	
3-9.歩行快適性評価	26	
3-10.車両削減効果	27	
3-11.環境維持状況	27	
第4部：考察・示唆		
4-1.考察	28	
4-2.改善・推奨事項	29	
4-3.示唆と提言	30	

1-1.社会実験の目的と背景

■社会実験の目的

本社会実験の目的は、「NEXT 吉祥寺 2021」で描かれた将来像を踏まえ、末広通りを回遊拠点として位置付けることにより、以下2点を達成することである。

- ① 安心・安全で賑わいのある空間を形成する
- ② 吉祥寺イーストエリアにおける南北方向の回遊動線を検証する

■今回の社会実験の目標

まちなかに滞留空間を創出し、商店街全域に人を呼び込むことで、吉祥寺イーストエリアへの来街者の誘引を目標とする。

■なぜ公社が主導したのか

NEXT吉祥寺では、「弁天通り」「水門通り」を介して、中央線北側の「ベルロード」と南側の「末広通り」を連絡し、エリア内の南北回遊動線を創出するための手法について検討するとしている。

イーストエリアの中央線北側は、開発が進みつつあるが、当該エリアの南側は、住居等が多く、北側のように開発が進む状況ではないことから、平面的な密度を上げる公社のまちづくり事業がこの社会課題の解決の一助となると捉え、本件を主導することとした。

1-2.実施概要

開催概要【吉祥寺秋まつりと同時開催】

- 実施期間：2025年9月13日(土)09時00分～18時00分
2025年9月14日(日)11時00分～18時00分 ※両日とも準備から撤収までの時間
- 実施場所：武蔵野市吉祥寺南町二丁目3番～5番地先
(末広通り西側入口～弁天通り交差点まで)
- 実施内容：実施時間帯中の車両通行止
当該区間に無料で使える椅子・テーブルを8セット設置
- 事業運営：吉南商店会・(一財)武蔵野市開発公社※都市再生推進法人

1-3.実施場所

実施場所である末広通りは、吉祥寺大通りの東側、井の頭通りとJR中央線の線路にはさまれたエリアに東西延びる通りで、吉南商店会のエリアとして、100を超える会員が加入しているエリアである。

一方で、井の頭通りを通らずに西から東へ多くの車両が通過する抜け道になっている。



2-1. 検証項目(プロセス)

本社会実験の検証は、4つの仮説と4つの検証・分析・調査から7つの指標を設定し、検証を行った。

【仮説】 HYPOTHESES

分類	仮説内容
HYP01 多様化利活用仮説	道路空間開放により、飲食・休憩・仕事等の多様な活動が自然発生する
HYP02 滞在時間延長仮説	快適な空間提供により、従来の通過型から滞在型行動へ変化する
HYP03 回遊性向上仮説	未広通りが起点となり、周辺エリアへの人流が増加する
HYP04 経済活性化仮説	道路活用により沿道店舗の集客・収益が向上する

2-1. 検証項目(プロセス)

【検証実験】 EXPERIMENTS

実験	内容
EXP01 映像観察実験	防犯カメラ映像による非接触型行動観察実験 日：比較日+7日
EXP02 時間帯別分析	ピーク・オフピーク時間での行動比較規制 時間帯・毎時計測
EXP03 活動分類調査	道路上活動の種類・頻度・継続時間の定量分析 12/14/16時・重点観察
EXP04 環境影響調査	安全性・清潔性への影響測定開 始前・終了後

2-1. 検証項目(プロセス)

【成功指標】 METRICS

指標	測定内容
M01 利活用多様性指数	活動種類数／観察時間
M02 平均滞在時間	テーブル利用時間の平均値
M03 回遊率	折り返し交通量／総交通量×100
M04 店舗活用率	敷地内活用店舗数／総店舗数×100
M05 歩行快適性	27人/m・分基準との比較
M06 車両減少率	(実験期間外-実験中)／実験期間外×100
M07 環境維持指数	ゴミ発生量の前後比較

2-2.判定基準と結果サマリー

設定した7項目のうち6項目で目標を達成し、車両通行止めと滞留空間の創出に効果が確認された。一方、回遊率については通常時との差が見られず、南北動線の創出という主要な目的には十分寄与しなかったことが判明した。

評価項目	目標値	実測値	達成状況
活動種類	5種類以上	8種類	✓ 達成
滞在時間	平均5分以上	平均12分	✓ 達成
回遊率	10%以上	変化なし	✗未達成
路面店舗の店前活用割合	10%以上	20%	✓ 達成
歩行快適性	27人/m・分以下	平均14人/m・分	✓ 達成
車両減少	50%以上	92%以上	✓ 達成
環境維持	悪化無し	現状維持	✓ 達成

2-3.効果量の推定 (Cohen's d)

標本数が限られているため（各2日間）正確な統計検定は困難だが、より実務的な判断をすべく、効果量の推定する。

指標	実験日平均	平常日平均	差分	効果量（推定）	実務的意義
活動多様性（種類数）	8	3	5	d > 2.0 (非常に大)	極めて顕著
歩行者数（人/日）	29,284	14,416	14,868 (+103%)	d > 1.5 (大)	顕著
車両数（台/日）	115	1,590	-1,475 (-93%)	d > 3.0 (極大)	極めて顕著
滞在時間（分）	12	0	12	計測不能	質的転換
回遊率（%）	0	0	0	d ≈ 0 (なし)	効果なし
歩行快適性（人/m・分）	14.5	13.5	1	d ≈ 0.2 (小)	基準内維持

Cohen's d 効果量の解釈基準：• d < 0.2：効果なし～微小

• 0.2 ≤ d < 0.5：小

• 0.5 ≤ d < 0.8：中

• d ≥ 0.8：大

• d ≥ 2.0：非常に大（実務上極めて顕著）

2-4.総合評価指標（SESS）

社会実験成功度スコア（Social Experiment Success Score: SESS）

SESS = $\sum (\text{重み}_i \times \text{達成率}_i)$ 達成率 = (実測値 / 目標値) × 100%

ただし、達成率の上限は200%とする（過剰達成の抑制）

重み配分の根拠

評価項目	重み	設定理由
回遊率	0.25	社会実験の主要目的（南北動線創出）に直結するため最高重み
活動多様化	0.20	空間の質的転換を示す重要指標
滞留時間	0.15	滞在型まちづくりの実現度を測る
車両削減	0.15	安全性向上の前提条件
歩行快適性	0.10	必須条件だが達成は比較的容易
店舗参画率	0.10	経済効果の指標
環境維持	0.05	最低限の必須条件

2-4.総合評価指標 (SESS)

各項目の評価

評価項目	目標値	実測値	達成率	重み	加重得点
活動多様化	5種類	8種類	160%	0.20	32.0
滞留時間	5分	12分	200%(上限)	0.15	30.0
回遊率	10%	0%	0%	0.25	0.0
店舗参画率	10%	20%	200%(上限)	0.10	20.0
歩行快適性	27人/m・分 以下維持	14人/m・分	100%	0.10	10.0
車両削減	50%	92.80%	186%	0.15	27.9
環境維持	悪化なし	維持	100%	0.05	5.0

総合評価 **124.9点** 満点100点基準で24.9点の超過達成

賑わい創出・車両削減・快適性確保の3項目で目標を大幅超過し、優れた成果を達成。一方、主要目的である回遊性向上は未達成（0点）で、これが唯一の重大な課題。SESSの25%（0.25の重み）が未達のため、総合的には「部分的成功」と評価される一方で、回遊促進のための追加施策が不可欠。

3-1. 歩行者交通量

防犯カメラ映像をAI画像解析ツール（YOLOv8）で処理し、Pythonにより集計した。解析の結果、吉祥寺秋まつり開催日の歩行者通行量は、平常時と比べ約2倍であることが確認された。この通行量の増加は、秋まつりによるものであり、当該社会実験による増加でないことを明記する。

歩行者数増加

+103.1%

実験期間2日計: 58,568人 vs 平常時2日計: 28,831人

歩行者通行量

単位：人

時間帯	2025/09/13(土)			2025/09/14(日)			2025/09/20(土)			2025/09/21(日)		
	東向き	西向き	合計	東向き	西向き	合計	東向き	西向き	合計	東向き	西向き	合計
9時台	259	518	778	対象外	対象外	対象外	260	589	849	対象外	対象外	対象外
10時台	562	1,003	1,565	対象外	対象外	対象外	316	998	1,314	対象外	対象外	対象外
11時台	1,239	2,136	3,375	1,239	2,585	3,824	409	1,369	1,778	441	1,388	1,829
12時台	1,671	2,102	3,772	1,838	2,522	4,360	457	1,694	2,151	443	1,623	2,066
13時台	2,033	2,299	4,332	2,236	2,552	4,788	388	1,633	2,021	535	1,693	2,227
14時台	1,928	2,537	4,465	1,607	2,537	4,144	496	1,422	1,918	702	1,679	2,381
15時台	1,782	2,556	4,338	1,960	2,556	4,516	378	1,271	1,649	632	1,562	2,194
16時台	1,985	2,449	4,434	1,551	2,449	4,000	364	1,547	1,910	435	1,492	1,927
17時台	990	1,845	2,835	886	2,158	3,044	234	600	834	409	1,372	1,780
合計	12,449	17,444	29,893	11,317	17,358	28,675	3,301	11,124	14,425	3,597	10,809	14,406

3-2. ピーク集中度

ピーク集中度=ピーク時間帯歩行者交通量/1日平均時間帯歩行者交通量

ピーク集中度

日付	ピーク時間帯	ピーク歩行者交通量	平均歩行者交通量	集中度
9/13(実験日・土)	14時台	4,465人	3,321人	1.34
9/14(実験日・日)	15時台	4,516人	4,097人	1.10
9/20(平常日・土)	12時台	2,151人	1,603人	1.34
9/21(平常日・日)	14時台	2,381人	2,058人	1.16

解釈：実験日・平常日ともに集中度は1.1～1.4程度で、極端な混雑集中は見られない。時間的に比較的均等な分散が実現されている。

3-3.活動種類

テーブルの設置した9月13～14日は、平常時の土日比べ、行動の種類が大幅に増加した。

テーブル+車両通行止めという状況が道路空間での人の行動に大きな変化をもたらしたことが伺える結果となった。

想定可能な活動種類と観察された活動種類

行動	2025/09/13(土)	2025/09/14(日)	2025/09/20(土)	2025/09/21(日)
歩く	●	●	●	●
走る				●
話す	●	●		●
座る	●	●		
休憩	●	●		
スマホ	●	●		
読書	●	●		
飲食	●	●		
佇む	●	●	●	●
合計	8	8	2	4

3-3.活動種類

活動多様性指数 (Activity Diversity Index: ADI)

ADI = 観察された活動種類数 / 想定可能な活動種類数

双方向バランス指数 = $1 - \text{非対称性指数} = 1 - (\text{東向き} - \text{西向き}) / (\text{東向き} + \text{西向き})$

理想値：1.0(完全バランス)，警戒値：0.5未満(強い不均衡)

活動多様性指数

日付	観察活動数	ADI	ADI平均	非対称性指数	バランス指数	評価
9/13(実験日・土)	8種類	0.8	0.8	0.189	0.811	優良
9/14(実験日・日)	8種類	0.8				優良
9/20(平常日・土)	2種類	0.2	0.3	0.521	0.479	不均衡
9/21(平常日・日)	4種類	0.4				不均衡

活動多様性改善効果 +166.7%

【実験日平均 0.80 vs 平常日平均 0.30】

歩く・走る・話す・座る・休憩・スマホ・読書・飲食・佇むの9種類を観察対象とし、実験日には8種類を確認。車両通行止め+テーブル設置により、道路空間が多様な活動の場に転換されたことを定量的に証明された。

3-4.滞在時間

計8セット設置した、椅子・テーブルの利用時間の時間帯ごとの平均利用時間を整理した結果、両日平均で約12分の利用が確認できた。

しかし、9時台や17時台は、利用が著しく減少しており、効果的な設置時間の見直しを図る必要が判明した。

時間帯別平均利用時間

単位：分

時間帯	2025/09/13(土)	2025/09/14(日)
9時台	1	対象外
10時台	3	対象外
11時台	12	3
12時台	10	20
13時台	13	15
14時台	15	12
15時台	11	21
16時台	12	18
17時台	3	撤去
曜日平均	9	15
全体平均	12	

時間帯別利用効率

時間帯	平均滞在時間	利用効率	評価
9-10時	2分	低	設置不要の可能性
11-16時	13分	高	最適時間帯
17時以降	3分	中	要改善

滞在時間達成状況

240%

目標5分 → 実測12分(目標の2.4倍達成)

3-5.回遊率

商店街を訪れた人が、同じ道を往復せずに、別のルートを通して回遊する割合を回遊率とした。

↷ 回遊している場合

→ A地点から入る
買い物
← B地点から出る

⓪ 往復している場合

→ A地点から入る
買い物
← A地点から戻る

この検証では、以下の2つの方法を併用した。

- ① 観測窓内の人数差を未折り返しの下限とみなす方法。
- ② 東西の通行データの時間的相関から折り返し率を近似する方法。

ただし、防犯カメラが1地点に限られたため、推計値の精度には限界があることを付記する。

3-5.①観測窓内の人数差を「未折り返しの下限」とみなす方法

不均衡からの下限推定（単一断面・集計）

観測時間幅 T 内で、西→東を N_{WE} 、東→西を N_{EW} としたうえで、「 T 内に折り返す人」の影響が対消滅しやすいことを利用し、“超過分”は少なくとも非往復（または T を超えて折り返す）とみなす下限とした。

$$L = \frac{\max(N_{we} - N_{ew}, 0)}{N_{we}} \quad (\text{西} \rightarrow \text{東基準})$$

ただし、これは「観測窓内で戻ってこなかった人数の下限」であるため、実際には別経路で戻ったり、もっと後で戻る人がいるため、真の非往復比率はこれ以上になり得る。

3-5.①観測窓内の人数差を「未折り返しの下限」とみなす方法

検証結果詳細 0 <歩行者交通量>より、 $L = \frac{\sum_k \max(E_k - W_k, 0)}{\sum_k E_k}$ E_k : 各時間帯の東向き人数
 W_k : 各時間帯の西向き人数

ケース1：人数差がある
 東向き：1,000人
 西向き：800人
 下限回遊率 = 20%

ケース2：西向きが多い
 東向き：1,000人
 西向き：1,500人
 下限回遊率 = 0%

日別歩行者通行量

単位：人

日付	東向き合計	西向き合計	下限比率 L
2025-09-13	12,449	17,444	0.00%
2025-09-14	11,317	17,358	0.00%
2025-09-20	3,301	11,124	0.00%
2025-09-21	3,597	10,809	0.00%

下限比率 L = 0.00%

すべての日でL = 0%で、西向きの人数が圧倒的に多いため、回遊は検出されず。この方法では「非往復（回遊）」は検出されず、往復主体と判定された。

3-5.②時系列の遅れ相関で折り返し率を近似する方法

東向きに行った人が、何時間後に西向きで戻ってくるかを時間差で分析。

観測データを1時間単位で集計し、西→東 (N_{WE}) と東→西 (N_{EW}) の人数系列を用いた。

$$P_return(\tau) = \frac{\sum_t \min\{N_{WE}(t), N_{EW}(t + \tau)\}}{\sum_t N_{WE}(t)}$$

$N_{WE}(t)$ は時刻 t における西→東の人数、 $N_{EW}(t)$ は東→西の人数。 τ は遅れ (1時間単位)

代表的な折り返し所要時間 τ^* $\tau^* = \arg \max_{\tau} P_return(\tau)$

非往復 (回遊) 比率の近似 $NonReturn \approx 1 - P_return(\tau^*)$

実務手順 (1時間単位)

- 1) 観測データを1時間ごとに集計し、各時間帯の $N_{WE}(t)$, $N_{EW}(t)$ を計算する。
- 2) $\tau = 0, 1, 2, \dots$ (時間単位) について $P_return(\tau)$ を評価する。
- 3) $P_return(\tau)$ が最大となる τ^* を採用する。
- 4) 非往復 (回遊) の近似値を $1 - P_return(\tau^*)$ として算出する。

3-5.②時系列の遅れ相関で折り返し率を近似する方法

検証結果詳細 0 <歩行者交通量>より、

$$P_return(\tau) = \frac{\sum_k \min(E_k, W_{k+1})}{\sum_k E_k}$$

τ : 遅れ(時間帯単位 \approx 1時間)

$P_return(\tau)$: 折り返し率(τ 時間遅れで戻る割合の近似)

日別・遅れ時間別折り返し率

日付	遅れ τ (時間)	$P_return(\tau)$	備考
9/13(土)	0	1.000	最大 $\rightarrow \tau^*=0$, NonReturn \approx 0.00
9/13(土)	1	0.494	
9/13(土)	2	0.460	
9/13(土)	3	0.377	
9/14(日)	0	1.000	最大 $\rightarrow \tau^*=0$, NonReturn \approx 0.00
9/14(日)	1	0.500	
9/14(日)	2	0.461	
9/14(日)	3	0.392	
9/20(土)	0	1.000	最大 $\rightarrow \tau^*=0$, NonReturn \approx -0.00
9/20(土)	1	0.500	
9/20(土)	2	0.465	
9/20(土)	3	0.409	
9/21(日)	0	1.000	最大 $\rightarrow \tau^*=0$, NonReturn \approx 0.00
9/21(日)	1	0.500	
9/21(日)	2	0.443	
9/21(日)	3	0.383	

いずれの日付においても折り返し行動は即時性が高く、 $\tau=0$ 時間で $P_return=1.0$ が最大となり、1時間以上の遅れでは相関が急減する一方、社会実験実施日と平常日を比較しても $P_return(\tau)$ の値や減少傾向に大きな差は見られないことが分かり、本社会実験の結果、回遊性の向上寄与しないものであった。

3-6.回遊率分析の根本的課題

課題1：単一地点観測の限界

1箇所の防犯カメラでは、通過後の行動（別ルートでの回遊 or 即時折り返し）を区別不可能。真の回遊行動を捉えるには、弁天通り・水門通りなど複数地点での同時観測が必須。

課題2：東西非対称性の影響

西向き優位の構造（東向き12,449人 vs 西向き17,444人）により、回遊より往復が支配的な動線パターンとなっている。

課題3：時間解像度の不足

1時間単位の集計では、短時間滞在→回遊のパターンを捉えられない可能性がある。15分単位への細分化が必要。

3-7.東西非対称性指数の算出

東西非対称性指数の算出

非対称性指数 = (東向き人数 - 西向き人数) / (東向き人数 + 西向き人数)

日付	東向き	西向き	非対称性指数	評価
2025/09/13 (実験)	12,449	17,444	0.167	改善
2025/09/14 (実験)	11,317	17,358	0.211	改善
2025/09/20 (平常)	3,301	11,124	0.542	不均衡
2025/09/21 (平常)	3,597	10,809	0.500	不均衡
実験日平均	-	-	0.189	相対的改善
平常時平均	-	-	0.521	強い不均衡

解釈：実験日の方が東西のバランスが改善しているが（0.189 vs 0.521）、依然として西向き優位の構造は変わらず。これが回遊率の低さに影響している可能性が高い。理想的なバランス状態（指数0に近い）には遠く、南北回遊促進には更なる施策が必要。

3-8.店前活用割合

車両通行止め+吉祥寺秋まつりという状況であったことから、予想を超える店前の活用が見受けられた。

しかし、店舗前の民地が十分に確保されている場合は少なく、更なる伸張は期待できない。

店前活用割合

20%

目標10% → 実測20%(目標の2倍達成)

路面店舗の店前活用店舗数・割合

単位：店舗

	2025/09/13(土)	2025/09/14(日)
活用数	3	3
路面店総数	15	15
割合	20.00%	20.00%

3-9. 歩行快適性

国土交通省が公表している大規模開発関連交通マニュアル改訂版には、自由歩行が可能と判断できる目安として「～27人/m・分」という基準が示されている。今回の調査結果ではいずれもこの基準を満たしており、**末広通りテーブルの実施に伴う歩行空間の変化は、歩行者の交通量に対して十分な幅員を確保できていた**と評価することができる。

来街者が多くなる吉祥寺秋まつりという状況においても、車両通行止めにより、快適な歩行空間が確保できたことが証明された。

日別時間帯別歩行快適性判定

単位：人/分・m

	2025/09/13(土)	2025/09/14(日)	2025/09/20(土)	2025/09/21(日)
9時	10	対象外	2	対象外
10時	13	対象外	6	対象外
11時	9	9	23	12
12時	11	10	9	14
13時	12	15	13	15
14時	18	17	19	11
15時	20	16	14	17
16時	21	12	13	18
17時	13	19	16	14
平均	14		15	

3-10.車両削減効果

車両通行止めを行った9月13日及び14日の車両進入台数は、平常時の土日と比べ92.8%も減少した。

末広通りには、店舗や病院等が多々あり、荷捌や送迎などを考えると**完全なる車両通行止めは難しい**ということが判明した。

日別進入車両数一覧

単位：台

	09/13(土)	09/14(日)	09/20(土)	09/21(日)
車両数	125	104	2,122	1,058
合計	229		3,180	

車両削減効果

229台（実験期間） vs 3,180台（平常時）

92.8%削減

目標50%削減に対して約2倍の効果を達成。残存7.2%は荷捌き・緊急車両等の必要通行と推定。

3-11.環境維持状況

テーブル設置により、多様な活動が生まれたが、ゴミの残置はなかった。これは、秋まつり神酒所にゴミ箱が設置されていたことに起因することと考えられる。

環境維持指数：100%（悪化なし、目標達成）

4-1. 考察

- 賑わい創出の効果

活動の種類は8種類に多様化し、車両通行止めとテーブル設置が一時的な滞留空間として機能したことが確認された。ADI 0.80という高水準は、道路空間が「移動のための場所」から「多様な活動の場」へと質的転換を遂げたことを定量的に証明している。

- 利用時間と設置時間の最適化可能性

椅子・テーブルの平均利用時間は約12分と短時間ながら有効性が確認された。目標5分の2.4倍を達成。ただし、朝（9時台）・夕方（17時台）は利用が少なく、設置時間帯の見直しや、イベント性の強化などが必要とされる。11時～16時の集中設置により運営効率を最大化できる。

- 回遊性向上の未達成

回遊率は平常時との差が見られず、南北動線の創出という目的には十分寄与しなかった。観測方法の制約もあるが、未広通りだけでは南北のエリアを繋ぐ回遊行動を誘発し難いことが分かった。

4-2.改善・推奨事項

短期的改善

項目	具体的アクション	期待効果
観測体制強化	弁天通り・水門通りへの計測地点追加	回遊率の真値測定
	時間解像度を15分単位に向上	動線パターンの可視化
	GPS/Wi-Fi追跡の導入検討	
設置時間最適化	テーブル設置を11～16時に集中 早朝・夕方は撤去または削減	運営コスト30%削減 利用効率向上
サイン計画導入	周辺エリアへの誘導サイン設置	回遊率10%以上達成の可能性
	回遊マップの作成・配布	
	SNS連動型デジタル案内	
商店会連携	店前活用の好事例共有 共同什器購入の検討開始	店舗参画率30%へ向上

中長期的施策

項目	具体的アクション	期待効果
面的展開	末広・弁天・水門3通りの同時実験	真の南北回遊創出
	JR高架北側との連携強化	イーストエリア全体活性化
	エリア全体のトータルデザイン	
恒久化検討	週末定期開催（月2回等） 道路構造の見直し（ハンプ、舗装等） 法的位置づけの明確化	持続的賑わい創出 地域ブランド確立
データ基盤整備	常設センサーによる継続モニタリング	EBPMの完全実現
	ダッシュボード構築	効果の可視化・説明責任
	AI予測モデル開発	
財源確保	協賛企業の募集 補助金・助成金の活用	

4-3.示唆と提言

提言1：回遊性創出の再設計

今回の結果から、単一通りでの施策のみでは南北回遊の強化には十分つながらないことが分かった。今後は「弁天通り」「水門通り」など周辺通りと連動させた面的な取り組みや、回遊先でのコンテンツ配置、サイン計画の工夫が必要である。

具体策：

- 末広通り・弁天通り・水門通り等の同時歩行者空間化
- 各通りに異なるテーマ設定（末広：休憩、弁天：飲食、水門：文化等）
- 3通りを結ぶ回遊マップ・スタンプラリー等の企画
- 南北を繋ぐサイン・デジタルサイネージの設置

4-3.示唆と提言

提言2：商店会との協働モデル構築

路面店舗の店前活用が一定見られた一方、空間確保には限界があるため、**商店会主導の共同利用空間や共有什器の仕組みを導入**することで、持続的な賑わい創出に繋がられる。

具体策：

- 商店会による共有テーブル・椅子の購入・管理
- 店舗前スペースの共同利用ルール策定
- 道路占用許可の包括的取得（エリアマネジメント）
- 民間資金活用（協賛企業のロゴ入り什器等）

4-3.示唆と提言

提言3：イベントと産業の連携強化

吉祥寺秋まつりの集客効果（歩行者2倍）を取り込みつつ、地元製品の販売や文化的発信を組み込むことで、**商業振興と地域ブランド形成の両立**を図る。

具体策：

- 地元飲食店のキッチンカー・テイクアウト販売
- 地域アーティストのパフォーマンス空間提供
- 定期開催によるイベントのブランド化