

末広通り社会実験 実施報告書

2025.10.01 一般財団法人武蔵野市開発公社

項目

• 実施概要	2
• 検証項目(プロセス)	6
• 判定基準と結果	7
• 検証結果詳細 0 歩行者交通量	8
• 検証結果詳細 1 活動種類	9
• 検証結果詳細 2 滞在時間	10
• 検証結果詳細 3 回遊率	11
• 検証結果詳細 4 路面店舗の店前活用割合	16
• 検証結果詳細 5 歩行快適性	17
• 検証結果詳細 6 車両減少	18
• 検証結果詳細 7 環境維持	18
• 考察	19
• 示唆	20

実施概要 1

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、①安心・安全で賑わいのある空間を形成し、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ことである。

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。

実施概要 2

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な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。

実施概要 3

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

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。



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。

HYPOTHESES 検証すべき仮説

HIGH

多様な利活用仮説
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

HIGH

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

MED

回遊性向上仮説
末広通りが起点となり、周辺エリアへの人流が増加する

MED

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

EXPERIMENTS 検証実験

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

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

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

環境影響調査
安全性・清潔性への影響測定
開始前・終了後

METRICS 成功指標

利活用多様性指数
活動種類数 観察時間

平均滞在時間
テーブル利用時間の平均値

回遊率
折り返し交通量/総交通量*100

店舗活用率
敷地内活用店舗数/総店舗数*100

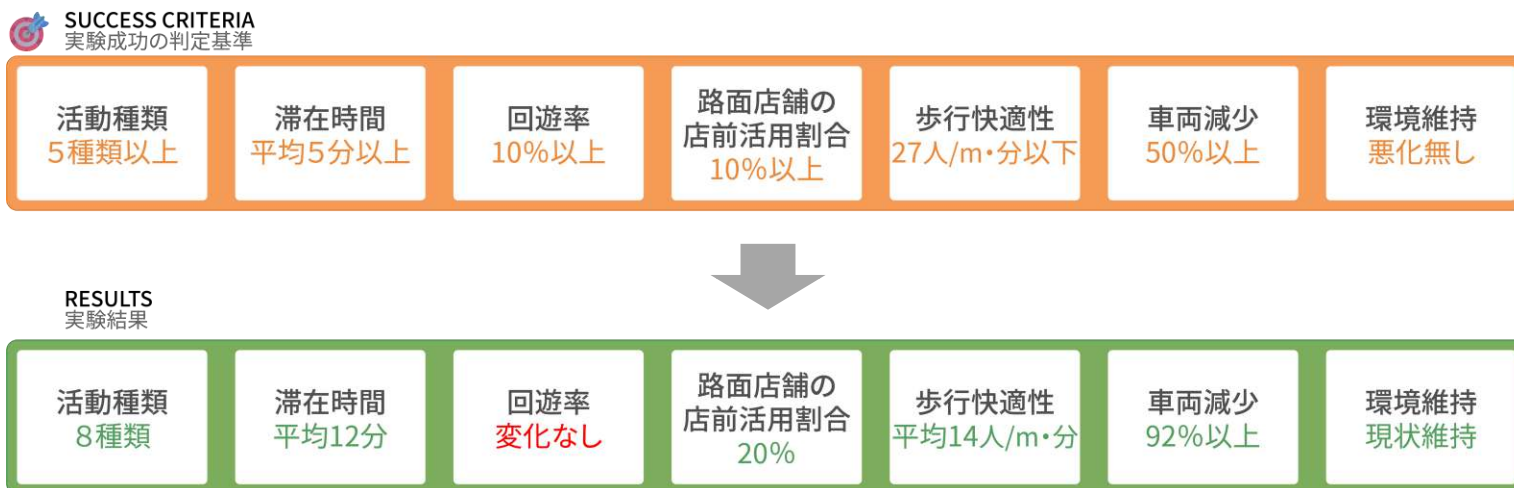
歩行快適性
27人/m・分基準との比較

車両減少率
(実験期間外-実験中)/実験期間外*100

環境維持指数
ゴミ発生量の前後比較

判定基準と結果

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ました。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ました。



検証結果詳細 0 <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、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。

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

検証結果詳細 1 <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。

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

検証結果詳細 2 <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	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	

検証結果詳細 3 <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。



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。

検証結果詳細 3 - 1

<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。

検証結果詳細 3 - 1

<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%

結果：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。
 すなわち、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。

検証結果詳細 3 - 2

<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。

検証結果詳細 3-2

<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。

検証結果詳細 4 <路面店舗の店前活用割合>

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。

	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%

検証結果詳細 5 <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。

	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	

検証結果詳細 6 <車両減少>

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約93%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。

	2025/09/13(土)	2025/09/14(日)	2025/09/20(土)	2025/09/21(日)
車両数	125	104	2,122	1,058
合計	229		3,180	
減少率	-92.80%			

検証結果詳細 7 <環境維持>

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。

考察

- 賑わい創出の効果

活動の種類は多様化し、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。

- 利用時間と設置時間の最適化

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。ただし、朝・夕方は利用が少なく、**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。

- 課題としての回遊性

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、**末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。

示唆

- 回遊性創出の再設計【NEXT吉祥寺】

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りました。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、回遊先でのコンテナ配置、サイン計画の工夫が必要です。

- 商店会との協働モデル【産業振興計画】

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。

- イベントと産業の連携【産業振興計画】

吉祥寺秋まつりの集客効果を取り込みつつ、地元産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。

【問い合わせ先】

一般財団法人武蔵野市開発公社 寺田 勇輝

Mail：terada@m-kaihatsukosha.or.jp