

パークエリアの「優位性・利点（強み）」と「劣位性・問題点（弱み）」について、別資料：まちの基礎調査をもとに、抽出（・）及び考察（⇒）を行った結果を示す。

	優位性・利点（強み）	劣位性・問題点（弱み）	【参考】パークエリアを取り巻く状況（時代潮流）
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅、商業、業務が混在していない住商業複合地を形成（1.3.1 土地利用現況）</li> <li>・商業地のみならず、住宅地の路線価は、周辺の住宅地と比べ高い。（1.4.5 地価(2)路線価）</li> <li>・小規模な個人店舗と大型の商業施設が共存（1.8.2 吉祥寺駅圏域と類似駅圏域との比較(11)専用商業施設の床面積の分布構造） ⇒利便性が高く、多様なニーズに応えられる市街地を形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業・業務集積地と住宅地が近接（1.3.1 土地利用現況） ⇒双方が求める土地利用（環境）の違いの調和・調整が課題になる可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都の総人口は2040年、生産年齢人口は2030年がピークを迎える。</li> <li>・商業環境は、オンライン消費やECの拡大が継続 ⇒住宅需要は引き続き増加が想定されるが、業務・商業系の床需要が収束し、住宅への転換により商業地域内の用途が混在する可能性</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺において、住宅系の建物に比べて、商業系の建物更新が進んでおらず、大きな土地利用や建物床面積の変化も少ない。（1.3.1 土地利用現況、1.3.3 建物利用現況）</li> <li>・パークロードや井ノ頭通り沿道に1989年以前の建築物が多い。（1.3.6 建築年次）</li> <li>・日中バスが通行するパークロード沿道には、奥行きに対して間口が狭く、小規模な建物が多い。（1.3.3 建物利用現況、1.5.13 バス(1)バス路線網） ⇒附置義務駐車場設置の必要性や厳しい施工条件などにより、今後も建物更新が進まない恐れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設コストが高騰傾向である。 ⇒建物更新が進まない恐れ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅近くに公会堂敷地という公有地が存在（1.4.4 公的文化施設の利用状況(2)武蔵野公会堂） ⇒パークエリアのまちづくりへの利活用の可能性</li> </ul>		
道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR中央線と京王井の頭線が交わるターミナル駅であり、駅乗客数は、20万人/日前後で推移（1.5.12 鉄道乗客数）</li> <li>・吉祥寺駅を中心に、市域を超えて放射状に利便性の高いバス路線のネットワークを形成（1.5.13 バス(1)バス路線網） ⇒公共交通ネットワークが充実しており、利便性が高い</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都市圏の総トリップ数が2018年に初めて減少。外出率や一人当たりトリップ数も過去最低（東京都市圏交通計画協議会調査）</li> <li>・少子高齢化や都の生産年齢人口がピークを迎える。 ⇒公共交通の需要面で、通勤・通学人口が減少するとともに、供給面で運転手不足が深刻化する恐れ</li> <li>・商業環境は、オンライン消費やECの拡大が継続 ⇒更なる配送車両の交通量が増加する可能性</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺駅東側に配置された南北方向の都市計画道路の整備が遅延（1.5.14 都市計画道路の整備状況）</li> <li>・東急REIホテル前交差点において、日中及び夕方のピーク時に100m以上の渋滞長がみられる。（1.5.7 自動車交通量(3)交差点の渋滞長）</li> <li>・自転車が、停車しているバスを避けて車道の中央寄りを通行しており、自転車交通事故発生回数も多い。（1.5.8 交通事故発生箇所） ⇒引き続き、自動車交通の集中などにより、自動車渋滞や自転車交通事故が発生する可能性</li> <li>・1900㎡の駅前広場が未整備であり、パークロードでは1日約410台の路線バスと歩行者の通行が輻輳（1.5.13 バス(4)南口周辺のバスの状況）</li> <li>・井ノ頭通りの歩道にバス停があり、歩行空間と共に、バス待ち客や信号待ち横断歩行者の滞留空間が不足（1.5.13 バス(4)南口周辺のバスの状況）</li> <li>・井ノ頭通りの歩行空間や滞留空間は、民有地側での任意の壁面後退に依存（1.5.13(4)南口周辺のバスの状況） ⇒パークロードや井ノ頭通りでは、歩行者の安全性や快適性が確保されておらず、井ノ頭通り沿道の建物更新に伴い、交通環境がさらに悪化する可能性</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークエリアは自動車及び自転車駐車場が他のエリアと比較して少ない（1.5.9 駐車場・駐輪場・パーソナルモビリティ）</li> <li>・七井橋通りは、歩行者等専用道路として車両進入の規制のほか、電線類地中化の整備を推進中（1.5.3 交通規制）</li> <li>・井ノ頭通り南側は、通り抜けができず、居住者以外の車両進入が少ない街区形態（1.5.1 管理者別道路網、1.5.3 交通規制） ⇒「滞在・散策」に適した空間特性を持っている。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法の改正等により、道路空間を人中心の空間への転換が進んでおり、徒歩や自転車で回遊できる空間充実へのニーズが高い傾向（国交省調査）</li> <li>・自動運転等の交通技術の進展で、将来的な交通環境の変化 ⇒道路空間の利用の効率化や車両の所有形態の変化等が進み、人中心の都市・空間への転換が進む可能性</li> </ul>

	優位性・利点（強み）	劣位性・問題点（弱み）	【参考】パークエリアを取り巻く状況（時代潮流）
にぎわい・活力・文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークロード沿道には、高経年かつ小規模な建物が多い。(1.3.3 建物利用現況) ⇒パークエリア内に、小規模な店舗が比較的、出店しやすい場所がある</li> <li>・駅南口、井ノ頭通り沿道に大型商業施設がある一方、感度の高い飲食、アート・カルチャースポット、個性派ファッションの店舗が住宅街に近接する七井橋通りを中心に分布(1.4.3 飲食・文化・ファッション等の個性的な店舗や施設の分布)</li> <li>・井ノ頭通りの南側では、七井橋通りの路線価が高い。(1.4.5 地価(2)路線価)</li> <li>・駅南口に文化や市民活動の拠点施設である公会堂が立地(1.4.4 公的文化施設の利用状況(2)武蔵野公会堂) ⇒駅南口から井の頭恩賜公園に至るルートやその周辺には、大小さまざまな商業・文化施設等が存在し、道路と一体的で歩いて楽しいウォーカブルな空間が形成されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の商業地価や家賃が上昇(1.4.5 地価、1.4.6 賃料相場)</li> <li>・駅周辺では、近年、個人店よりチェーン店の開店情報が多い傾向にある(1.4.7 開店・閉店) ⇒個人店舗からチェーン店等の事業者への置換が進む可能性があり、それにより、ローカルな魅力が薄れ、地域の独自性が喪失される恐れ</li> <li>・店舗等が集積している駅周辺や七井橋通りが住宅街に近接している。(1.3.3 建物利用現況) ⇒店舗等の増加と分散により、パープル通りをはじめとして、住宅街との不調和が発生する可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場附置義務基準見直しなど、地域の実情に応じたルール化や制度改正が進行 ⇒駐車場附置義務が原因で進まなかった建物更新が進展する可能性</li> <li>・全国的に消費支出全体に占める「サービス」の割合が上昇傾向(家計調査) ⇒「モノ消費」から「コト消費」への移行に伴い、地域の独自性の価値が高まる可能性</li> <li>・商業環境は、オンライン消費やECの拡大が継続しているが、コロナ禍前を超える、観光、インバウンドの需要が増加 ⇒地域での実体験を通じた買い物や飲食の消費額が増加することで、地域経済が活性化</li> <li>・2024年の小売業の後継者不在率は57%(民間調査機関の調査結果) ⇒地域の老舗や地域の独自性を醸し出す店舗の廃業は、歴史文化的な蓄積や象徴の喪失につながる恐れ</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者がコロナ禍以前を上回る類似駅がある一方で、吉祥寺駅はコロナ禍以前の水準まで回復していない。(1.5.12 鉄道乗客数) ⇒交通結節点としての集客力が相対的に低下の可能性</li> </ul>	
住環境・コミュニティ・防犯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町1丁目は、住宅地の路線価が高い。(1.4.5 地価(2)路線価) ⇒井の頭恩賜公園と駅周辺の商業地域に隣接し、生活利便性が極めて高い</li> <li>・住みたい街ランキングで、吉祥寺駅は5年連続1位(1.4.5 地価(4)住みたい街ランキング) ⇒住宅市場において、長年魅力的な印象を与えている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町1丁目は居住年数が長く、高齢化率も高い。人口と世帯も減少傾向(1.2.1 総人口・世帯数の推移)</li> <li>・路線価の推移はいずれの地点においても、上昇傾向(1.4.5 地価(2)路線価) ⇒生産年齢人口の中核を担う若年世代や子育て世帯等が住宅を取得しづらい環境にあり、地域の高齢化に拍車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・投資目的でのマンション購入の増加により、住宅価格が高騰している。 ⇒生産年齢人口の中核を担う若年世代や子育て世帯等がマンションを取得しづらい環境にある</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町1丁目は、独立(戸建て)住宅の平均敷地面積が広い(1.3.2 独立(戸建て)住宅の平均敷地面積)</li> <li>・戦前、旧飯田別荘がゆとりある分譲住宅地として開発されたという市街地形成の歴史がある。(1.1.3 大正期)</li> <li>・井ノ頭通り南側は、通り抜けができず、居住者以外の車両進入が少ない街区形態(1.5.1 管理者別道路網、1.5.3 交通規制) ⇒駅や井の頭恩賜公園に近接し、市街地形成の歴史が感じられる、閑静でゆとりある住環境がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町1丁目は居住年数が長く、高齢化率も高い。人口と世帯も減少傾向(1.2.1 総人口・世帯数の推移)</li> <li>・吉祥寺南町1丁目の独立(戸建て)住宅の平均敷地面積は減少傾向(1.3.2 独立(戸建て)住宅の平均敷地面積) ⇒相続等を契機とした宅地の細分化などにより、閑静でゆとりのある住環境が失われる可能性</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町1丁目は居住年数が長く、高齢化率も高い。人口と世帯も減少傾向(1.2.1 総人口・世帯数の推移) ⇒コミュニティ活動が弱まる可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都の高齢単独世帯は2050年まで増加傾向にあり、少子高齢化の進展は変わらない。 ⇒居住継続の観点において、地域でのつながりや居場所づくりの重要性が高まる一方で、地域活動を担うコミュニティが弱体化する可能性</li> </ul>

緑・環境・景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の徒歩5分圏内に、パークエリアに沿って井の頭恩賜公園がある(1.6.9 井の頭恩賜公園) ⇒井の頭恩賜公園は、誰もが滞在・安らげる都市の中にある貴重な水辺・緑が感じられる居場所となっている</li> <li>・駅の徒歩5分圏内に、まとまった樹林地がある。(1.6.5 樹林地の状況) ⇒駅周辺の商業地に近接して、緑に触れる機会がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町の緑被率及び緑視率ともに、市内の他の町と比較して低く、駅南口から井の頭恩賜公園の動線上に特徴的な緑がない。(1.6.1 緑被地、1.6.2 緑被率、1.6.7 緑視率) ⇒井の頭恩賜公園が作り出している緑豊かなエリアのイメージを公園に近づくまで感じるできない</li> <li>・吉祥寺南町1丁目は高齢化率が高く、人口と世帯が減少傾向(1.2.1 総人口・世帯数の推移)</li> <li>・吉祥寺南町1丁目の独立(戸建て)住宅の平均敷地面積は減少傾向(1.3.2 独立(戸建て)住宅の平均敷地面積) ⇒相続等を契機とした宅地の細分化などにより、現状の街並みが失われ、樹林地が減少する可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍を経て、自然に対する関心度は全国的に東京都が高い。(内閣府調査)</li> <li>・都市緑地保全法の改正で、民間事業者等による緑地確保の取組みが促進 ⇒都市内の自然環境の価値が向上しており、開発に伴い、都市で良質な緑地の確保が進展する可能性</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・井の頭恩賜公園は、周囲の市街地と比べ、夏季の地表面温度が低い。(1.6.6 緑被地と地表面温度) ⇒夏季の快適な居場所、滞在場所になれる可能性</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化に加え、「ヒートアイランド現象」により、都市部の気温が上昇 ⇒都市における緑被の減少により、夏季の都市空間の暑熱化がさらに進行する恐れ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークロードや井ノ頭通りの一部は無電柱化されており、七井橋通りやパープル通りは無電柱化計画路線に指定されている。(1.5.2 特色ある道路) ⇒視線を遮る電柱、電線がなくなり、景観に配慮された街並みが形成</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・2024年の小売業の後継者不在率は57%(民間調査機関の調査結果) ⇒個人店の後継者不足と商業の全国チェーン化により、街並みの均質化が進行する恐れ</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークロードや井ノ頭通りの一部は無電柱化されており、七井橋通りやパープル通りは無電柱化計画路線に指定されている。(1.5.2 特色ある道路)</li> <li>・吉祥寺南町1丁目全体では、建物倒壊や火災発生による延焼の危険性が低い。(1.7.4 防災(4)地域危険度)</li> <li>・吉祥寺南町1丁目のうち、京王井の頭線より西側には浸水想定区域はない。(1.7.4 防災(5)水害リスク) ⇒地震被害や水害の危険性は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの人で賑わう商業地域内にあるパークロードや井ノ頭通り、二項道路沿道に1989年以前の建築物が多く、特にパークロード沿道には1979年以前の建築物が多い。(1.3.6 建築年次) ⇒地震時に倒壊した場合は、人的・物的被害をもたらすほか、緊急車両の通行に支障を及ぼす可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の災害の激甚化を受けて、政府による防災・減災、国土強靱化に向けた支援が充実 ⇒まちづくりと連動した防災インフラ整備がしやすい環境となっている。</li> <li>・今後30年以内に70%程度の確率で、M7クラスの首都直下型地震の発生予測 ⇒建物被害の他、交通インフラの機能停止が懸念</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・吉祥寺南町1丁目は、井の頭恩賜公園にある広域避難場所に近い(1.7.4 防災(2)避難所分布) ⇒災害時の避難がしやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の一時滞在施設や防災備蓄倉庫が不足(1.7.4 防災(1)防災施設分布、(2)避難所分布) ⇒被災時に大量の帰宅困難者が発生した場合に、受入空間や物資等が不足する恐れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化や都の生産年齢人口がピークを迎える ⇒地域の防災力が低下(特に、昼間時の地域防災力が懸念)</li> </ul>