

吉祥寺東部地区のまちづくり～公共自転車駐車場の新設について～説明会 質疑要旨

日 時：令和3年12月23日(木) 18時30分から20時45分まで

会 場：武蔵野商工会館 市民会議室

出席者：荻野都市整備部長、松崎都市整備部参事、栗林地域交通担当課長、上島用地課長、
大久保吉祥寺まちづくり調整担当副参事、中迫まちづくり推進課長(司会)

参加者：31名

その他：文章中の丸数字は、土地の位置を表しています。【参考】をご参照ください。

質問：吉祥寺東部地区市有地等利用活用公共自転車駐輪場等対応方針について、令和3年3月に策定されたとあるが、市議会への報告は令和3年5月17日の建設委員会であったが、なぜそのような時間差が生じるのか。

回答：策定後の建設委員会が5月だったということで、一番最短のスケジュールで報告いたしました。

質問：3月策定の吉祥寺東部地区市有地等利用活用公共自転車駐輪場等対応方針が、5月の建設委員会報告が最短とあったが、これが適時開示なのか。自治基本条例では適時に開示するとなっているので、ホームページで開示するとか、様々な方法があるがどうか。

回答：実際に2か月の時間差はありますが、計画等を策定した場合、まず市議会に対してお知らせしておりますことから、先にホームページに公開することはしておりません。あえてその2か月伏せていたのではなく、策定後、最短で開催される所管委員会が5月17日の建設委員会だったということで、ご理解いただきたいと思います。

質問：4月28日の経営会議で実際は交換するような話がなされていたようだが、吉祥寺東部地区市有地等利用活用公共自転車駐輪場等対応方針7ページでは、取得と売払いがばらばらのような内容で書かれている。経営会議の内容と建設委員会の報告の内容に違いがあるのではないか。

回答：土地に関しましては交換という考え方で進めていきましたが、価格の差等々があったため交換ではなく、取得と売却というそれぞれ別の契約となったものです。

質問：11月の建設委員会では、5月の建設委員会報告時に議員から反対がなかったから進めて

きたと答弁されている。議事録を読むと、丁寧に進めるような意見が出されていたので、全く異論がなかったわけではないと思う。このような議員の意見をどのように反映して進めてきたのか。

回答：慎重に進めるべきではないかという意見もあったと記憶しておりますが、基本的にはおおむねご理解いただけたと思っています。

質問：交換という考えで進めてきたのであれば、吉祥寺東部地区市有地等利用活用公共自転車駐輪場等対応方針にある、ステップ1とステップ2はセットにして記載しないと誤解を招くと思うがどうか。

回答：方針の中でステップ1、ステップ2と分けて書いてあるところは、流れを表現しておりますので、ご理解いただければと思います。

質問：6月と8月に、住民の方から陳情が出ている。そのような中、8月17日に確認書を締結し10月末までに売払い契約すると記載されている。これはやはりどう見ても丁寧なやり方だと思えないが、そこを含む一連のやり方について何を根拠に丁寧だと言っているのか。

回答：私どもが陳情を知り得た日は9月2日になりますが、それより前の8月17日に確認書を交わしています。この確認書には、東部地区の活性化、にぎわいに寄与する等の記載がありますので、そこを重視して、この事業を進めていきたいと考えています。

質問：古い建物ではあるが、中野に、まさに調和した素敵な駐輪場を見かけた。これから検討されていくとは思いますが、まちの雰囲気が良くなるような素敵な建物を考えて欲しい。

回答：様々なご意見をお伺いし、どこまでイメージに近づけられるのか等、考えながら進めていきたいと思っています。

質問：資料の平面図によると、屋上まで自転車を押しながら上っていかなくてはいけないのか。押して上がるのは2階までが限界と考えているため、3階は地域の方が活用できるような使用方法など考えていただけないか。

回答：新設駐輪場については、一定の駐輪台数(約600台)を確保するため、3階や屋上の利用が必要になると考えています。また、電動アシスト自転車等の大型自転車もスムーズに駐車できる区画も必要であると考えています。お伺いしたご意見も十分承知していますの

で、よりよい駐輪場をつくっていきたいと考えています。

質問：新設の駐輪場は、恒久的な駐輪場になるのか

回答：新設の駐輪場は恒久的な駐輪場となります。今後も引続き駐輪場の建設に関する説明会を行います。仕様など、ご意見をいただければと思っています。

質問：新設される駐輪場に集約されるとありましたが、集約される暫定駐輪場について、どのように使われていくのかということも地域としては知りたい。また、その計画づくりにおいて、もう少し長い視点で、地域の意見を聞きながら考えてもらいたい。

回答：集約される暫定駐輪場につきましては、今後、どういうふうにも事業化していくかという段階に入っておりまいますので、地域の皆様と意見交換する機会を作りながら進めていきたいと考えていますので、ご協力いただきたいと思います。

質問：10月27日に開催した前回の吉祥寺東部地区のまちづくりの説明会翌日に、吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)を売却されているが、事前に分かっていたのならば、なぜ説明会でその旨を説明しなかったのか。

回答：前回の説明会翌日に契約となりましたが、協議中であったことは間違いありません。

質問：市が、公共自転車駐車場等用地(②)を取得するにあたって、市有地売払いを勧めたのか。

回答：きっかけは、市から公共自転車駐車場等用地(②)の所有者へ、土地取得の意向を伝え、その交渉過程で、市有地の売払いの協議も行いました。

質問：資料⑨ページの右側図面では、消防団第2分団が、若干南側へ拡張されるようになっているが、消防団第2分団として理解しているのか。また、防災課は面積について理解しているのか。

回答：令和3年4月に消防団詰所整備計画が策定されています。その計画を踏まえ、防災課と協議し、消防団第2分団は、建物の延べ面積が狭小であるので、建物更新にあたり敷地面積を拡大したいという意向があるためそのようになっています。面積について、防災課と協議し理解と得ています。

質問：駐輪場の台数について聞きたい。698台収容できた吉祥寺大通り東自転車駐車場(③)を廃

止し、新設する駐輪場は収容台数が600台程度と書いてある。確か市長は同数の台数を確保できるという事を言っていた。本末転倒で収容台数が減っている。また、集約化することによって、吉祥寺駅東暫定一時利用自転車駐車場(④ 収容台数：397台)や吉祥寺大通り東第3自転車駐車場(⑤ 収容台数:53台)が無くなると、更に収容台数が不足すると思うが、どうなっているのか。

回答：資料⑩ページで説明したとおり、表①、令和3年4月時点ですが、吉祥寺東部地区を含む北東エリアでは、整備目標台数3,643台に対し、収容台数4,245台であるため、602台充足しています。表②ですが、吉祥寺大通り東自転車駐車場(③)698台をはじめ、他の暫定利用の自転車駐車場を合わせると1,148台になります。表③ですが、この北東エリアの収容台数は4,245台あり、表②の暫定自転車駐車場を合計した収容台数1,148台を減ざると、将来収容台数は3,097台となります。整備目標台数3,643台と将来収容台数3,097台の差は、546台となることから、新設する駐輪場は約600台を確保することで整備目標台数を確保することは可能であると考えています。当時は放置自転車対策として1台でも多くの停められるスペースを確保していた時代です。しかしながら、先ほども説明したとおり、子どもを前後に乗せる電動アシスト自転車など大型の自転車が普及している現状もあり、広い区画が必要であるため市では約600台を考えているところです。

意見：今回の質疑応答のやり方、とてもよくないと思う。質問者が質問し回答いただき、再質問までは良いが、また回答いただきそこで終わってしまう。皆さん満足されているかといったら恐らく違うと思うので、何かもう少しやり方を考えるべきだと思うので、検討していただきたい。また、司会の方が、同じ立場の市職員に対し敬語を使うことに違和感があるので改めて欲しい。

質問：資料⑨ページ右側図免の健全なにぎわいの創出とあるが、具体的にどういうことなのか教えて欲しい。

回答：健全なにぎわいというのは、セントラルエリアですとかウエストエリアといったイメージです。定義は難しいですが、東部地区については環境浄化の長い歴史がありますので、健全なにぎわいという言葉をあえて使っています。

質問：健全なにぎわいについて、具体的にどういったものができるのか。何か見通しが立っているのか。また、売払いした東隣、資料⑨ページ右側図面に民間事業者建物完成見込と

あるが、そこも含めて何ができるのか。

回答：現在、計画段階ですが、基本的には商業ビルで、低層階は商業施設、高層階はオフィス床というふうに聞いております。また、東隣の土地ですが、事業計画が出されており、こちらでも商業ビルになる予定です。

質問：コミセンの件ですが、バリアフリーという話があったと思いますが、以前の話だと、移転という話もあったので、移転なのかバリアフリーという意味合いなのか教えていただきたい。

回答：現コミセンは、エレベーターもスロープもなく、バリアフリー化がされていないので、現コミセンの場所で何とかしようという考えもこれまではありましたが、なかなか達成できないというところで、移転も含めたバリアフリー化ということで検討を進めていくものです。

質問：移転も含めたバリアフリー化という意味が分からない。バリアフリーを現在の建物であるのか、移転するのか、どちらなのか。

回答：基本的には移転を考えています。

質問：市有地を売却した結果、売却損が出ていると認識している。市としての受止めを教えてください。

回答：今回、売却した吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)ですが、平成5年に約11億円で取得しており、今回約9億円で売却していますのでマイナスになりますが、当時とは路線価や経済状況が違いますので、売却損という考え方は持っていません。

質問：この説明会の議事録は公開されるのか。

回答：議事要旨(内容の主要な部分)としてまとめ、ホームページで公開します。

質問：新設の駐輪場について、何がどこまで決定されているのか教えていただきたい。

回答：収容台数600台の駐輪場をつくることは決定しております。ただし、外構のつくり込みや窓の位置等は決定したものではなく、周辺のプライバシーに配慮するなど、近隣の皆様の意見を聴きながら検討していきたいと思っております。

質問：意見を聞くということだが待っていればいいのか、あるいは、こちらから能動的にアクションしたほうがいいのか。

回答：説明会などは、こちらからお知らせします。また、個別対応もしていきますので、例えば、理事会など集まりがあるときに、市から説明をして欲しいということがありましたら、ご一報いただければと思います。

質問：駐輪場の集約ということだが、駅から遠くに駐輪場を配置すると、利用者の利便性が悪くなると思うが、利便性を犠牲にしてまちづくりを優先するということなのか、そこを教えていただきたい

回答：利便性の件ですが、これはなかなか難しいと思います。放置自転車対策が最優先であった時代は、土地がない中でも駅至近に駐輪場を設置しないと利用していただけないという状況にありましたので、限られた市有地を暫定的に駐輪場として活用していました。現在は、昔のような状況と異なっており、歩行者と自転車の輻輳(同じ箇所に集中して混雑する状況のこと)などの課題が新たに発生しているため、駐輪場については、一定程度駅から離れた場所に設置していきたいと考えています。

質問：資料⑩ページの北東エリアの収容台数は、602台充足とあり、今回、吉祥寺大通り東自転車駐車場(③)が廃止され、698台分がマイナスになると、既に約100台分不足していると思うがどうか。

回答：現時点ではご指摘のとおり、約100台不足しています。現状では、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通勤、通学の方が減っているため駐輪場が不足しているというような状況にはありません。しかし、駐輪場利用者が徐々に増加している状況にもあるため、吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場の定期利用区画を活用しながら対応している状況です。

意見：収容台数のところは、不足が出ないようにアレンジしてやるのが当たり前と思う。土地の売却のことはよく分からないが、駐輪場を確保してから売却するのが普通なのではないかと思う。

質問：このたび、売払いした吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)は、駅から徒歩1分の一等地で、二度と手に入らないような優良な不動産だと思います。何十年か先に何かの形で

もっと価値のある使い方というのにつながる可能性があると思うので、手放さずに共同開発して、そのうち2フロアに本町コミセンを移転すれば、バリアフリーの話も一気に解決できるのではないかと。9月16日の建設委員会の議事録も確認したところ質疑にありましたが、18番街区の売払いした市有地と、その西側の土地の所有者との間で、共同開発することができなかつたか。

回答：18街区の売払いした市有地の件ですが、将来に向けて様々な考え方があると思います。この吉祥寺東部地区は、環境浄化の歴史があり、今後も継続して取り組んでいかなければいけないと考えております。また、公共と民間事業者と一緒に開発を行ったケースは様々あると思いますが、公共の要素が入ることで、魅力という部分では少し劣ってしまうのではと心配してしまう部分があると思います。今回、売払いした吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)は、平成5年に取得して30年近く有効活用できておりませんでした。このタイミングで民間事業者の力を借りて、健全なにぎわいを創出していただき、イーストエリアへの導入口という機能を担ってもらいたいと考えております。

質問：共同開発の件だが、例えば他の自治体等で、持分割合に応じながらフロアをうまく使い分けたり、にぎわい創出やパブリックな側面をマッチングできているような事例研究や実地調査するというようなことは行ってきたか。

回答：今のお話では、27番街区の公共自転車駐車場等用地(②)を市が取得し、18番街区は共同開発するという話だと思います。27番街区の用地(②)を市のほうに譲っていただけないかと打診した際に、土地の交換の話をいただいておりますので、共同開発では、そもそも取引が成立しなかったと思います。建設委員会でも質疑となった共同開発の話が市に対してあったのは、数年前の話でして、今回、私どもが27番街区の土地の取得をさせていただけないかと打診をした際には、共同開発の話は断ち切れているという状況ですので、取引自体が成立しなかったと考えています。

質問：今回、土地の取得と普通財産売払い事務取扱要綱第4条に基づいた随意契約による市有地の売払いを、実質セットで行ったと思います。この要綱の随意契約を適用できる場合の要件が結構曖昧で裁量が広いと思っており、これは要綱の立てつけの問題なので、市というよりは議会でももんでもらったほうが、グレーな話が少なくなっているのではないのかなと思う。

回答：要綱に基づいた随意契約の考え方ですが、そういったご意見も承知しています。今後、

市及び議会で修正等に関する話になれば、議論していく必要があると思います

質問：駐輪場の収容台数について、そんなに余分に持つ必要があるのか疑問である。資料⑩ページ表①で、吉祥寺全体で3,000台も充足しているので、北東エリアで少し不足している状態であっても、吉祥寺駅周辺全体としては賄えていると考えたら、今回取得した公共自転車駐車場等用地(②)も違う活用の仕方、まちづくりにつながるような検討できたのではないか。

回答：今後の自転車の利用状況等々見ながら、整備台数については考えていく必要があると思っています。また、今回取得した公共自転車駐車場等用地(②)ですが、これまで放置自転車対策として駅至近にある市のまちづくり種地を暫定的に駐輪場として使用し、代替地もなかったことから、まちづくりが進まなかったという経緯があります。そのため今回取得した公共自転車駐車場等用地(②)に駐輪場を集約したいと考えておりますのでご理解をいただきたいと思います。

意見：10月27日に開催された前回の説明会でも申し上げたが、公共自転車駐車場等用地(②)と吉祥寺大通り東自転車駐車場(③)の西隣土地において、両土地とも同じ業者がそれぞれ同日に転売しているようだったので、登記簿のコピーを用地課長に渡しておいた。

質問：武蔵野営業所前からバスに乗車し、吉祥寺駅に向かうと、土日を含めて非常に激しく渋滞している。都市整備部門として、駐輪場の話も重要だが、全体の交通について考えることが必要と思う。また、吉祥寺に地下街を作ることを考えたときに、市が売払いした吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)やその西側隣接地は、エレベーターやエスカレーターを設置できる場所であった上、東部地区も活性化され、かつ、交通に対しても効果があると思う。そういった大きな観点でまちづくりを検討することが必要と思うがどうか。

回答：吉祥寺駅北口だけで1日に約1,000便のバスの通行があります。吉祥寺駅北口ロータリーへの進入や、吉祥寺通りの北進など、渋滞していることは認識しています。地下を活用できないかという発想と思います。様々ご意見はあると思いますので、今後のまちづくりにはいろいろ生かしていけるような形にしていきたいと思っています。

質問：40数年来、環境浄化活動に努めてきた。吉祥寺大通り東自転車駐車場(③)が存在してい

たおかげで、周辺地区は一定の環境浄化が進んだと思っているが、廃止してしまうと、環境が当時のような状況に戻ってしまうという懸念があるかどうか。

回答：吉祥寺大通り東自転車駐車場(③)は廃止しますが、他の吉祥寺駅東暫定一時利用自転車駐車場(④)や吉祥寺大通り東第3自転車駐車場(⑤)については、地域のまちづくりの種地でありますので、今後事業化を検討して過程で、地元の吉祥寺東部地区街づくり協議会、または近隣の皆様と議論しながら進めていきたいと考えています。

質問：武蔵野市は土地が少ないため、新しく建設する建物について、駐輪場の設置は地上部だけではなく、地下を活用するようにしていただきたい。

回答：近年、吉祥寺で建替えが行われている建物につきましては、駐輪場については地下あるいは屋上階に設置いただいています。ただし、利用しやすさ等々ありますので、その確保については、研究するなど考えていきたいと思っています。

質問：市が売払いした場所については、東部地区の入口部分でもあるので、きれいでにぎわいがあるお店にしていきたい。

回答：今回の事業については、事業者と市で確認書を締結しており、市から良質なテナント誘致することなどを明記しています。

意見：吉祥寺東部地区内には、まだまだ環境浄化しなくてはならないエリアがあるので、市も真剣に取り組んでいただきたい。

質問：市が売払いした吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)に関して確認書を交わしているとのことだが、所有者が代わった場合、担保されないのではないかと。

回答：確認書については、拘束力という意味では罰則規定はありませんが、事業者が代わる場合など、引き継いだ事業者には内容は継承されるようになっています。

質問：公共自転車駐車場等用地(②)について、先に駐輪場を建設してしまうと、消防団第2分団の建て替えが非効率になるのではないかと。

回答：消防団第2分団の建て替えについては、先に仮設建物を建てて、それから現地の建て替えに入る予定ですが、解体や建て替えにおおよそ2年くらいかかると聞いています。公共自転車駐車場等用地(②)については、まずは、駐輪場の建築工事をしていきたいと考

えています。

質問：本日、なぜ市長は出席していないのか。

回答：10月27日に開催しました説明会には、市長が参加しましたが、通常、このような説明会に市長が参加することはほぼありません。また、説明会では、市の見解としてお答えしますので、市長が不在でも内容について変わるものではありません。

質問：説明会がなぜ今日になったのか。

回答：前回、10月27日に説明会を行い、その後、建設委員会等で報告しましたが、もう一度説明会をやるべきではないかというご指摘や、説明会の再開の要望書を2件いただきました。建設委員会の中では個別の対応を考えている旨の説明をしておりましたが、様々な要望があったことから、日程調整等を図り本日開催に至りました。

質問：今日の説明会開催をツイッターや市報で知り得た。説明会について、11月8日の建設委員会翌日に吉祥寺まちづくり事務所長にメールし問い合わせたが、本日の案内はなかった。ツイッターや市報で広報する前に、メールで先に連絡すべきではないか。

回答：説明会のご案内の件につきましてはお詫びする以外ありません。申し訳ございませんでした。以後気をつけたいと思います。

質問：消防団第2分団の建て替えについて、公共自転車駐車場等用地(②)に駐輪場ではなく、仮の分団詰所を建てて、分団の建物を先に更新するのが効率的だと思うがどうか。

回答：分団の建て替えに関するご指摘もよく分かります。駐輪場については、設計や建築計画等のスケジュールを予定しているところですので、分団については、仮設場所の目途をつけながら進めていきたいと考えています。

質問：消防団第2分団について、仮設の場所はもう見つかっているのか。

回答：仮設先の件ですが、決定していませんが目途はつけているところです。

質問：吉祥寺大通り東自転車駐車場用地(③)の売払いについて、10月27日の説明会で協議中とのことだったが、翌日に売払い契約している。前回説明会時には、ある程度のところまで話が出来上がっていたと思うが、協議中というのはどこまで終わっていたのか。

回答：事業者と市で締結した確認書には、10月末日までに売払い契約すると記載されており、調整をしていたもので、それが前回説明会の翌日になったというものです。

質問：10月27日説明会の翌日に行った売払い契約の件だが、協議中の内容について、金額なのか、その他瑕疵担保責任の部分なのか、どこまで協議していたのか細かいところまで教えていただきたい。

回答：協議中の内容ですが、金額は決まっていました。あとは書類関係について月末に向けて進めており、それが整ったのがこのタイミングであったということです。

質問：公共自転車駐車場等用地(②)を市に売ってほしいと打診した日はいつか。

回答：市から打診をしたのは、民間から土地を借りていた吉祥寺大通り東第4自転車駐車場(①)の土地賃貸借契約の解除通知後の令和2年9月になります。

質問：昨年11月2日に起こった吉祥寺本町二丁目の陥没事故について、ホームページが11月13日から更新されていない。途中経過の報告がないのは、市役所の怠慢ではないか。

回答：陥没については、11月13日土曜日の早朝に道路開放をして、現状に至っております。その後、隣接する建築工事の施工などのデータを建築業者からいただいて、それを基に、分析し市職員でまとめた上で専門家に判断をしていただこうと考えており、現在、調整している段階です。原因については、現段階では説明できないというのが現状です。

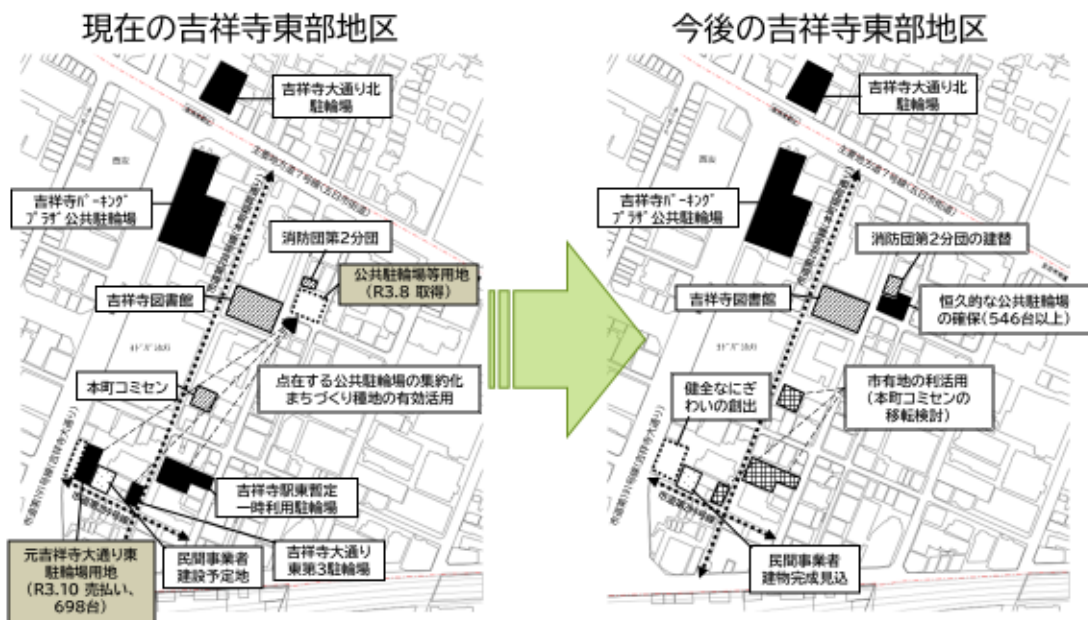
質問：陥没の件は、11月13日以降ホームページは更新されていない。その後の途中経過でもいいので更新するべき。

回答：陥没の件については、現状をお知らせするというはそのとおりでと思います。道路管理については、毎日沈下していないかなど経過観察しており、その結果はホームページでお知らせしています。現在調査中とする詳細な案内はしていないので、今後考えたいと思います。

【参考】説明会配布資料より抜粋



公共自転車駐車場の集約化について



新設する公共自転車駐車場の規模想定

吉祥寺駅周辺における自転車停留台数は、平成22(2010)年～令和元(2019)年の10年間では、約11,000台～約12,000台で推移しており、最大値は約12,600台(令和元年基準、駅勢圏法で算出)である。

表① エリア別整備目標台数と収容台数
(R3.4月時点)(台)

	R元基準	収容台数	充不足台数
北東	3,643	4,245	+602
北西	3,788	4,598	+812
南東	1,533	2,891	+1,358
南西	3,838	3,955	+317
計	12,800	15,689	+3,089

表② 吉祥寺東部地区でまちづくり種地を暫定利用している
自転車駐車場 (R3.4月時点)

名称	収容台数 (台)	所在地	備考
吉祥寺大通り東	888	吉祥寺本町 1-18	まちづくり種地 R3.9月末閉鎖、10月用 地売却
吉祥寺大通り東 第3	53	吉祥寺本町 1-18	まちづくり種地
吉祥寺駅東	203	吉祥寺本町 1-23	まちづくり種地 R3.5月吉祥寺駅暫定一時 と一体化
吉祥寺駅東暫定 一時利用	184	吉祥寺本町 1-23	まちづくり種地 R3.5月吉祥寺駅東と一体 化
計	1,148		

表③ 吉祥寺本町一丁目27番街区における新設自転車駐車場の
規模想定 (台)

	R元基準 (A)	収容台数 (B)	表② (C)	将来収容台数 (D=B-C)	充不足台数(E=D-A) =27番街区規模想定
北東	3,643	4,245	1,148	3,097	▲546