

平成25年12月19日

三鷹市議会議長 伊 藤 俊 明 様

まちづくり環境委員長 吉 野 和 之

まちづくり環境委員会管外視察結果報告書

本委員会は、平成25年度管外視察を下記のとおり実施したので報告いたします。

記

1 視察期日

平成25年10月24日（木）から10月25日（金）まで

2 視察先

東大阪市（大阪府）、堺市（大阪府）

3 視察項目

(1) 東大阪市住工共生のまちづくり条例（東大阪市）

本市では、これまで三鷹市牟礼研究開発センターや三鷹ハイテクセンターの建設などにより市内工場の移転集約化を図る一方で、三鷹市産業振興計画2022に基づき、製造業事業所の操業継続支援に取り組んできた。また、都市計画においては、今年度、三鷹市用途地域等に関する指定方針及び指定基準の策定に取り組み、市街地の無秩序な開発を抑制し、地域の特性に応じた居住環境の保護や商工業等の利便増進を図ろうとしているところである。そこで、本市における産業と生活が共生するまちづくりの参考とするため、本年4月に施行された東大阪市住工共生のまちづくり条例の先進的取り組みについて視察を行った。

(2) さかいコミュニティサイクル事業（堺市）

本市では、三鷹市駐輪場整備基本方針に基づき、利便性の高い駐輪場の設置や放置自転車対策等を推進するとともに、サイクル・アンド・バスライド（バス乗り換え駐輪場）の拡充整備や受益者負担の適正化、レンタサイクルシステムの活用等に取り組んでいるところである。そこで、本市における自転車利用環境整備について今後の参考とするため、先進事例である堺市のコミュニティサイクル事業について視察を行った。

4 出張者

(1) まちづくり環境委員

吉野 和之、岩見 大三、赤松 大一、緒方 一郎、白鳥 孝、
田中 順子、栗原 健治

(2) 同行職員

都市整備部長 大石田久宗

(3) 随員職員

議会事務局調査係主査 寺田真理子

東大阪市住工共生のまちづくり条例

1 条例制定の背景

東大阪市は、ものづくり基盤産業を中心に多種多様な製造業が集積するものづくりのまちであり、それぞれの専門分野に特化した企業が緊密な連携による分業体制により生産ネットワークを構築し、多様な需要に柔軟に対応できることが大きな特徴となっている。その一方で、同市は、西日本経済の中心部に隣接し交通の利便性が高いことなどを背景に、多くの市民が生活する住宅都市としての側面も持っている。

しかし、近年は工業地域や準工業地域等においても住宅化が進み、モノづくり企業（※）と近隣住民との間で相隣関係における問題も発生している。同市においてはモノづくり企業への市民の就業率が高く、モノづくり企業の集積は地域経済を支える重要な存立基盤であることから、市民の良好な住環境とモノづくり企業の操業環境を保全・創出することによる住工共生のまちづくりが市の発展に不可欠である。

これらのことを共通認識とし、市民、モノづくり企業、建築主、宅地建物取引業者、関係者及び市が一体となって、住工共生のまちづくりを総合的に推進するために本条例が制定された。

※ 東大阪市は、東大阪市住工共生のまちづくり条例において、同市の区域内で製造業を営む企業を「モノづくり企業」と定義している。（東大阪市住工共生のまちづくり条例第2条第2号モノづくり企業）

(1) 住工混在の状況

- ・住居系地域に新規に住宅用地として開発できる土地が限られてきている。
- ・近年、さまざまな要因により工場の廃業移転が進んでいる。
- ・工場跡地で住宅開発が進み、工業系地域における住工混在を招いている。

(2) 工業系地域における住工混在の問題点

ア 住環境面の問題

24時間操業の製造工場も多く立地する工業地域では、公害関係法令に定める工業地域の騒音の規制基準は、夜間でも住居系地域の昼間の基準値より緩い。このほか、振動や工場独特のにおい（規制対象外）など、住環境面で良好と言えない要因が多い。

イ 工場の操業環境面の問題

工場稼働に伴う騒音、振動、悪臭等が原因で近隣住民から苦情を受けたり、防音・防振対策工事、操業時間短縮、工場移転等の要求を受けるなど、工場の操業環境も悪化している。

2 条例の概要

(1) 基本理念

住工共生のまちづくりは、誰もが安全で快適に暮らせるまち、元気に働き活力あふれる経済活動が営まれるまち及びモノづくり企業が果たす役割の重要性を理解し、ものづくりのまちであることに誇りを持てるまちの実現を図ることを旨とする。

(2) 各主体の責務

各主体が相互に連携を図りながら協働し、住工共生のまちづくりの推進に関する施策に協力するよう努めるとともに次の責務を担うこととする。

ア 市民

住工共生のまちづくりに関する理解を深める。

イ モノづくり企業

事業活動を行うに当たり、市民の良好な住環境に配慮する。また、地域社会の一員として社会的責任を自覚し、地域社会に貢献するよう努める。

ウ 建築主等（建築主及び宅地建物取引業者）

モノづくり企業が果たす役割の重要性を理解し、本条例に基づく義務を果たす。

エ 関係者（経済団体、自治会、小・中学校等及び金融機関）

モノづくり企業が果たす役割の重要性を理解し、住工共生のまちづくりに資する自主的な取り組みを行う。

オ 市

住工共生のまちづくりの推進に関する施策を策定、実施するとともに、その必要な財政上の措置を講ずる。

(3) 条例で規定する主な内容

ア 「モノづくり推進地域」の指定

準工業地域のうち工場が一定以上集積している地域及び工業地域を「モノづくり推進地域」に指定する。

イ 都市計画法に基づく特別用途地区などの活用

モノづくり推進地域のうち、特にモノづくり企業の集積を維持・促進することが必要と認められる地域については、都市計画法に基づく特別用途地区及び地区計画の制度を積極的に活用する。

ウ 住工共生まちづくり協議会の認定及び重点地区の指定

住工共生のまちづくりを推進することを目的として一定の要件を満たす団体を、住工共生まちづくり協議会として認定するとともに、同協議会の活動区域内のモノづくり推進地域を重点地区に指定し、必要な支援を行っていく。

エ モノづくり推進地域で住宅を建てるときのルール（平成25年10月1日施行）

(ア) 住宅建築の協議

建築主は、モノづくり推進地域内に住宅を建築しようとするときは、あらかじめ市と協議しなければならない。また、協議にかかる住宅について、騒音その他の生活環境に及ぶ影響をみずから低減するため必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(イ) 近隣のモノづくり企業等に対する説明

建築主は、市と協議後、建築計画の周知を図るため、近隣のモノづくり企業と住工共生まちづくり協議会（敷地が重点地区内に所在する場合のみ）に対してその計画の内容を説明しなければならない。

(ウ) 標識の設置

建築主は、市と協議後、敷地内の見やすい場所に、住宅の敷地所在地、建築主または請負人の氏名・名称と連絡先、住宅の種別及び階数、工事予定期間を表示した標識を設置しなければならない。

オ 工業地域、準工業地域で宅地・住宅の売買・賃貸借を仲介するときのルール（平成25年10月1日施行）

宅地建物取引業者は、工業地域または準工業地域内の宅地・住宅の売買または賃貸借の仲介をするときは、宅地・住宅を取得または借りようとする者に対して、次の事項について説明するよう努めなければならない。

(ア) 工業地域、準工業地域の趣旨・概要等

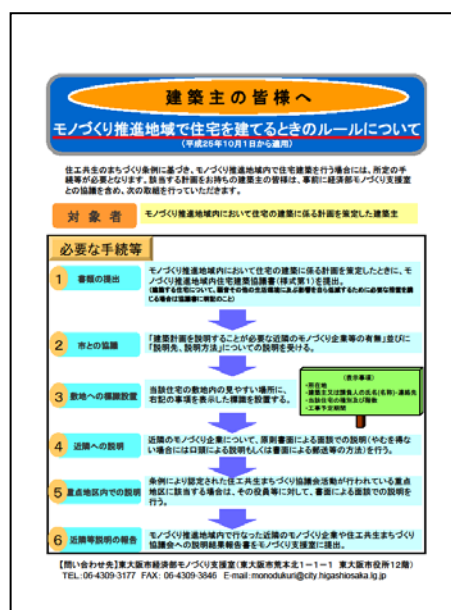
(イ) 公害関係法令に定める規制基準

(ウ) 近隣のモノづくり企業の立地状況

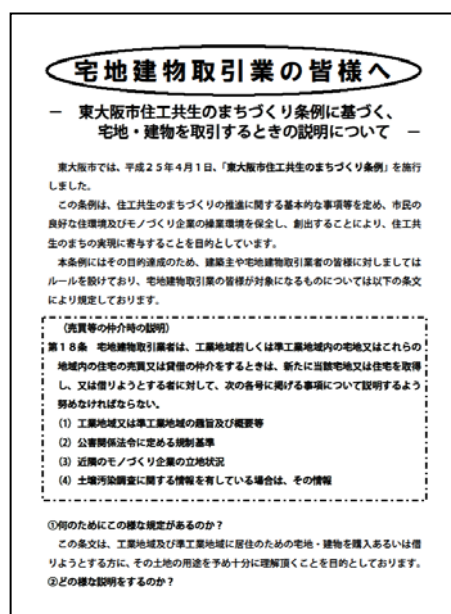
(エ) 土壤汚染調査に関する情報

カ 住工共生まちづくり審議会

本条例の改廃、条例に基づく取り組み、モノづくり推進地域の指定及び解除、その



↑ 建築主向け案内



↑ 宅地建物取引業者向け案内

他重要な事項に関することを審議する住工共生まちづくり審議会を置く。
なお、審議会は、これらの事項に関し市長に意見を述べることができる。

キ 施策の実施状況の公表等

本条例に基づく施策等の実施状況を公表し、広く市民やモノづくり企業等の意見を求めるとともに、その実施状況について調査分析を行うこととする。

3 住工共生を推進するための施策

(1) 市民とモノづくり企業が共生できる環境形成を促進する施策

ア 住工共生相隣環境対策支援補助金（新規）

工場から発生する騒音または振動に関して近隣住宅の居住者から苦情を受け、その対策として建築物、施設、設備等の新設、改築、増築、交換などを行うモノづくり企業に経費の一部を補助する。

＜平成25年度予算額＞ @100万円×5件＝500万円

イ 住工共生コミュニティ活動支援補助金（新規）

モノづくり企業が地域住民等の広い参加を促して住工共生のコミュニティの活性化につながる営利目的ではないイベント等を行う場合に、経費の一部を補助する。

＜平成25年度予算額＞ @10万円×3件＝30万円

(2) 住工混在の緩やかな解消に資する施策

ア 工場移転支援補助金（新規）

工業系の用途地域以外に立地している製造業を営む企業がモノづくり推進地域もしくは工業専用地域に機械設備等を移転して操業を継続する場合に、移転に係る経費の一部を補助する。

＜平成25年度予算額＞ @200万円×2件＝400万円

(3) モノづくり企業の立地の促進及び操業の継続を支援する施策

ア モノづくり立地促進補助金（既存事業）

工業専用地域・工業地域内で新たに工場を立地（新築・建替・増築・取得）した場合、当該工場に係る土地及び工場の固定資産税及び都市計画税の一定割合を助成する。（最大3年間補助）

(4) その他住工共生のまちづくりに資する施策

ア 事業所等立地調査（新規）

本条例を推進していくため、市内製造業の立地状況などを把握する調査を実施し、今後の取り組みの基礎資料とする。

4 条例施行により期待される効果

(1) モノづくり推進地域内での住宅開発の抑止効果

建築主が事前に市と協議し、近隣のモノづくり企業及び住工共生まちづくり協議会等への説明を行う中で、建築主側に住宅の防音対策等を求められる可能性が高く、コストが上がり建築計画を見合わせるなどの効果が期待される。

(2) 工業地域、準工業地域内の住民・モノづくり企業間のトラブルの減少

住民が転居前に、住宅の売買・賃貸借を仲介する業者から地域内の騒音や振動等の排出基準等に関する丁寧な説明を受けることにより、転居後のトラブル等が減ることが期待される。

◎ 主な質疑

- ・ 本条例によって東大阪市が目指すまちづくりの方向性について
- ・ 工場跡地に企業を誘致する方策について
- ・ 土地区画整理事業に関する考え方について
- ・ 住工共生のまちづくりにおける防災・減災対策について
- ・ 住工共生のまちづくりにおける騒音・振動対策について
- ・ 本条例施行で企業・住民間トラブル解消に期待できる効果について
- ・ 住工共生のための工場側の責務について
- ・ 悪臭を規制する独自の基準づくりの検討について
- ・ 本条例と宅地建物取引業法の関係性等について
- ・ 製造業事業所の操業継続及び製造業の発展の方策について
- ・ 製造業事業者向け販路開拓支援及び技術支援等相談窓口の活用状況について

◎ 主な提供資料

- ・ 東大阪市住工共生のまちづくり条例説明資料
- ・ 東大阪市住工共生のまちづくり条例概要
- ・ 建築主、宅地建物取引業者向け案内
- ・ モノづくり相談窓口案内

さかいコミュニティサイクル事業

1 堺市の自転車のまちづくりの取り組み経過

堺市では、自転車産業が主要産業の一つであり、現在、同市メーカーの自転車部品製造出荷額は、全国シェアの約6割を占めている。

堺市は、地場産業である自転車を活用した総合的なまちづくりを目指して、平成14年に市民による「堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」を設置し、平成16年に市民協働により「堺自転車環境共生まちづくり基本計画」を策定した。その一方で、国の環境モデル都市の認定を受け、平成21年に「堺市環境モデル都市行動計画」を策定し、過度の自動車利用から自転車や公共交通利用への交通体系の転換（モビリティ・イノベーション）を推進する中で、新しい交通システムとして、平成22年9月に「さかいコミュニティサイクル」の運用を開始した。その後、平成25年6月に新たに「堺市自転車利用環境計画」を策定し、現在は「（仮称）堺市自転車のまちづくり推進条例」の制定に向けて取り組んでいるところである。

2 堺市自転車利用環境計画

本計画は、堺市マスタープランを上位計画とし、同プランの基本政策「持続可能な環境共生都市の実現」及び「まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくりの推進」の各施策である「利便性向上に向けた総合的な交通ネットワークの形成」及び「人と環境に優しい交通体系の構築など低炭素型都市構造への変革」を実現することを目指して、平成25年6月に策定された。

(1) 計画期間

平成25年度から34年度まで

(2) 計画の目標

ア 自動車から自転車への転換を図り、自転車の利用割合を24%（平成22年度国勢調査）から30%まで増加させる。

イ 自転車関連事故件数を平成23年（1,582件）から20%削減する。

ウ 自転車利用環境の創出により、自転車利用に関する市民満足度を50%以上にする。

(3) 計画の柱

ア 「つかう」（利用促進）

環境に優しく、健康によい乗り物として自転車利用を促進

イ 「まもる」（安全利用）

自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上、安全なまちづくりを市民や事

業者と協働して推進

ウ 「とめる」（駐輪環境）

自転車の利用を促進するための駐輪環境のあり方の検討と放置自転車の削減

エ 「はしる」（通行環境）

安全に通行できる自転車通行環境を形成

3 （仮称）堺市自転車のまちづくり推進条例

(1) 条例制定の目的

ア 自転車のすばらしさや楽しさを感じ、多くの人が自転車を使って移動しやすいまちづくりを進めるとともに、自転車にかかわる全ての者にそれぞれの責務を明らかにし、協働して取り組むための指針とする。

イ 全市民が自転車の安全な利用に関する意識の高揚を図り、もって自転車が関係する事故及び事件の未然防止と、歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる地域社会の実現を目的とする。

(2) 条例で規定する主な内容

ア 各主体の責務（市、自転車利用者、市民、事業者等、自転車製造業者及び自転車小売業者、教育委員会、学校長等、自動車運転者）

イ 市の施策への協力

ウ 自転車の点検整備等の促進

エ 人材（自転車利用推進委員等）の養成、指導・取り締まりの強化

オ 自転車のまちづくりに向けた仕組みづくり

4 市民協働による取り組み

(1) 堺自転車のまちづくり・市民の会

「堺自転車環境共生まちづくり基本計画」を市民協働で策定するために平成14年に設立された「堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」を母体として結成された市民ボランティア団体で、交通ルールの遵守・マナーの啓発、サイクリングイベント、堺市自転車地図の作成などに取り組んでいる。

(2) さかい自転車デー

堺自転車のまちづくり・市民の会により平成17年度から実施。毎月20日に市役所市民広場で自転車の無料点検やクイズを通じた啓発活動を行っている。

<平成24年度実績> 開催回数：11回、啓発延べ人数：4,037人

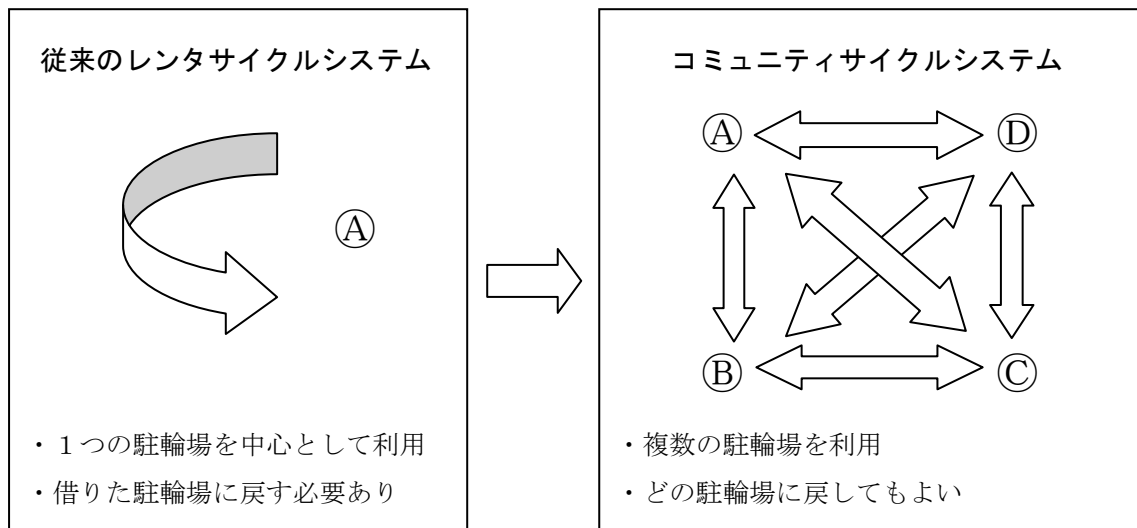
5 さかいコミュニティサイクル事業

「堺市環境モデル都市行動計画」（平成21年策定）に基づき、平成22年9月に

運用を開始した。「堺市自転車利用環境計画」における自転車の利用促進と自転車のまちづくりの主要事業に位置づけられている。

(1) コミュニティサイクル

複数のサイクルポート（専用駐輪場）のどこでも共用自転車の貸し出し・返却が可能なシステム



(2) さかいコミュニティサイクルの運営

ア サイクルポート

(ア) 駅前サイクルポート（写真上）

- ・平成22年9月に4カ所（堺東駅前、堺駅前、堺市駅前、百舌鳥駅前）設置
- ・ゲート式の有人対応型
- ・利用時間は午前6時から翌午前1時まで（百舌鳥ポートは午後9時まで）



(イ) まちなかサイクルポート（写真中）

- ・平成24年4月に2カ所（堺東駅南口、堺伝統産業会館前）設置
- ・個別ロック式無人対応型・24時間利用可



イ 配置自転車

- ・軽快車410台（ノーパンク自転車100台、幼児用座席付自転車8台）
- ・電動アシスト自転車40台
- ※軽快車は、国産メーカー製の部品を組み合わせた堺製自転車（写真下）
- ※幼児用座席つき自転車は、子ども用ヘル



メットを無料で貸し出ししている。

ウ 利用料金

利用種別		利用期間	利用料金		
			一 般	学生等	障害者等
定期利用	自転車	1 カ月	2,000円	1,600円	1,000円
		2 カ月	4,000円	3,200円	2,000円
		3 カ月	5,400円	4,300円	2,700円
1 日利用	自転車	1 日	300円		
		5 日（1 日×5 回）	1,000円		
	電動アシスト自転車	1 日	400円		

エ 自転車管理システム

利用カード（ＩＣカード）と自転車ＩＣタグによるオンライン自転車管理システム

(ア) 利用カード

利用者は、駅前サイクルポートで申請し、利用カードの発行を受け、利用料をチャージする。

(イ) 自転車の貸し出し・返却

利用カードを認証機にかざし、自転車がサイクルポートのゲートを通り過または駐輪ラックに出入庫することで、貸し出し・返却を行う。

オ コミュニティサイクル・バス情報システム

(ア) Web システムによる自転車利用情報の表示（写真左）

サイクルポートごとに、現在の貸出可能台数等を表示

(イ) コミュニティサイクル・バス情報表示盤（写真右）

サイクルポートごとの現在の貸出可能台数と、駅からの電車・バスの乗り継ぎ案内を表示する情報表示盤を駅改札前に設置



(3) 利用実績等

ア 1日当たりの契約台数

＜平成25年8月（最新）＞

定期利用437台 1日利用69台 計506台 契約率112.4%

＜平成25年5月（導入以来、最大の利用実績があった月）＞

定期利用493台 1日利用57台 計550台 契約率122.2%

イ 利用者の傾向

- ・主な利用者は、通勤・通学のために定期利用で駅前サイクルポートを利用している。
- ・1日利用は、主に観光やビジネス等に利用されている。

(4) 事業の効果

- ・平成22年の導入から本年の上半期まで、特に定期利用者数は右肩上がりであり、多くの利用者が定期利用期間を更新して継続利用している。
- ・駅前商店街等と協働でコミュニティサイクルのPRに取り組んだ結果、駅前の放置自転車の減につながった。

(5) 今後の課題等

ア 昼間の利用者数と夜間の利用者数のアンバランスについて

昼間の利用者（朝から夕方、主に駅と会社・学校間の利用）と夜間の利用者（夕方から朝、主に駅と自宅間の利用）がほぼ同数であれば、自転車が有効に回転し、駐輪場スペースも最小限で済むので最も事業効率がよいと言えるが、夜間と比較して昼間の利用者の方が圧倒的に多く、昼間に貸出自転車が不足するおそれがあるため、現在、主に昼間に利用する定期利用者の新規申請受付を見合わせており、利用実績の伸びが止まっている。また、24時間対応型のラック式サイクルポートが通勤・通学の帰宅時刻に満車になってしまい、返却したくてもできないなどの不便さもあり研究課題となっている。

イ 配置自転車の更新について

現在の車両は事業開始時から使用しており、メンテナンスをしながら今のところ問題なく使用できているが、更新時には多くの費用が発生するため、配置自転車の更新が検討課題となっている。

◎ 主な質疑

- ・サイクルポートの管理運営について
- ・配置自転車の不適切利用の状況とその対応について
- ・歩道上へのサイクルポートの設置誘導の経緯について
- ・配置自転車による事故や盗難等への対策について
- ・市内の駐輪場利用と放置自転車の状況について

- ・ 自転車の交通ルール・マナーの啓発について
- ・ 市民協働による自転車のまちづくりの取り組みについて

◎ 主な提供資料

- ・ さかいコミュニティサイクル事業説明資料
- ・ 堺市自転車利用環境計画
- ・ 堺市自転車利用環境計画（概要版）
- ・ さかいコミュニティサイクル案内
- ・ 堺自転車のまちづくり・市民の会案内
- ・ 堺市自転車地図

〔最後に〕

以上、調査事項について資料等による説明、施設の視察、各委員の質疑等によって判明したことを含め、視察の概要を記した。

なお、視察項目の設定に当たっては、前述のとおり本市における現在の行政課題等を念頭に行ったものである。

また、視察時間を有効に活用するため、事前に視察項目に関する資料を収集し、本市事業との比較、検討を行った上で視察に臨んだ。

なお、フィルムコミッション事業の視察を予定していた和歌山市については、視察当日に台風の警戒区域に入り、視察の実施が困難となったため、やむを得ず視察を中止することとした。そこで、後日、これらの視察項目については資料の送付を受け、同市の先進的取り組みについて検討したところである。

本委員会は、これらの成果を今後の委員会活動はもとより、市行政に反映させていくことを確認し、管外視察の結果報告とする。