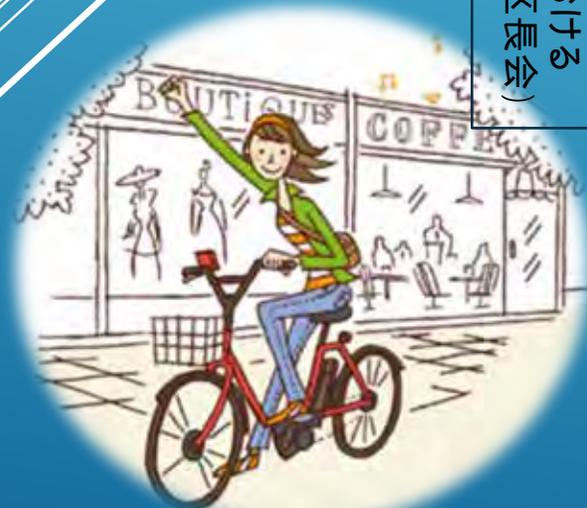


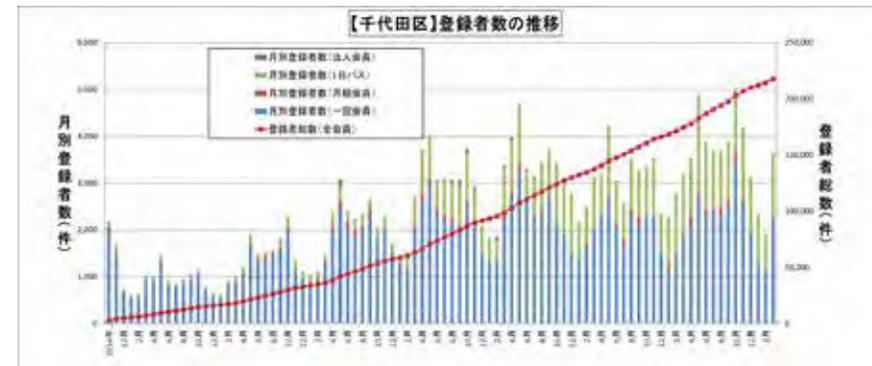
# シェアサイクルポートを都市公園法 における公園施設として位置づける ための制度の整備



# シェアサイクル概要【千代田区コミュニティサイクル&東京広域連携】

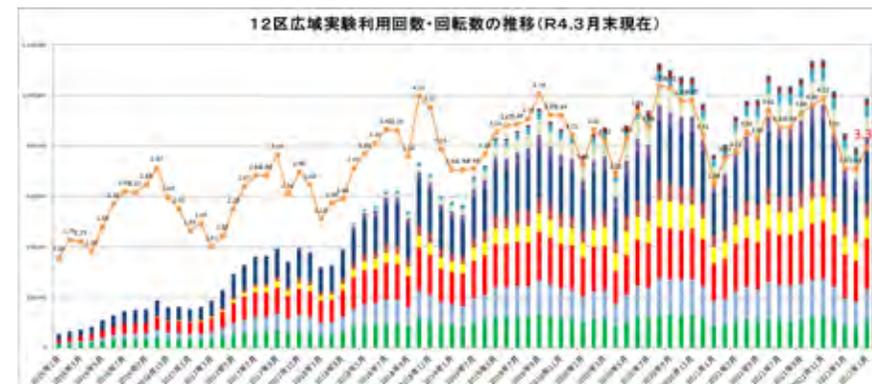
## 【千代田区コミュニティサイクル事業（ちよくる）】

主 体	実施主体:千代田区 運営主体:(株)ドコモ・バイクシェア
開 始	実証実験:平成26年10月1日~ 本格実施:令和2年4月1日~
規 模	サイクルポート94箇所、自転車800台



## 【東京広域連携事業】

連携区(13区)	千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区、杉並区、練馬区
連携開始	平成28年2月、4区(千代田・中央・港・江東)において、行政区域を越えた相互乗入れ広域実験を開始
利用料金	広域用の追加料金なし(13区で同一の料金設定)
概要	いずれか1区の会員登録で、13区全てのサイクルポートと自転車が利用可能
規 模	サイクルポート1,038箇所、自転車9,885台



事業規模の拡大及び普及・啓発活動等により事業認知度が向上し、新たな移動手段として定着している。また新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新しい生活様式での利用や、災害発生時の移動手段としても注目されている。

# 都市公園内へのサイクルポート設置について

## 【シェアサイクル課題】

利便性の向上のためには、サイクルポートの適正な配置が不可欠

民地・道路等へのサイクルポート設置を進めているが、適地が限られている。

都市公園への柔軟なサイクルポート設置検討が必要

## 【現行制度における都市公園にシェアサイクルポートを設置する方法】

128

方法  
「都市再生整備計画」を作成しシェアサイクルポートの設置について記載することで占用許可の特例を得る。(都市再生特別措置法第62条の2)

計画の作成に公園管理者や地元や議会等との調整、パブリックコメントの実施、それに伴う計画案の修正など、丁寧な調整と膨大な時間が必要。

方法  
シェアサイクルポートを都市公園法上の「公園施設」と位置付けて設置を許可する。(都市公園法第2条・第5条、同法施行令第5条))

シェアサイクルポートを「公園施設」として設置してよいか法令上不明確。

シェアサイクルの利用実績は毎年大きく伸びている。また、新型コロナウイルスの感染拡大に伴って、「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されるなど、新たな移動手段として、社会的な認知度と需要が急激に高まっている。そのような中で、上記課題により、都市公園内への柔軟なサイクルポート設置が出来ない状況となっている。

## 国・都・他自治体等の動き

### 【国の動き】

自転車活用推進法の施行



重点的に検討され、及び実施されるべき施策として「自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備」が記載される。

自転車活用推進計画の策定



鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進する。

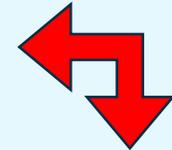
### 【東京都の動き】

129

東京都自転車活用推進計画の策定



実施すべき施策「自転車シェアリングの普及促進」において、「サイクルポート用地確保」の支援が明記される。



東京都の判断ではサイクルポートは「公園施設」と位置付けられておらず、都市公園内にサイクルポートを設置するためには「都市再生整備計画」の作成が必要。

### 【都内市区町村の動き】

サイクルポートにかかる都市再生整備計画を策定している自治体は、江東区・荒川区・大田区・江戸川区・八王子市・町田市のみ

## 都市公園内へのサイクルポート設置にかかる要望事項

### 【要望事項】

○都市公園内にシェアサイクルポートを設置することができるようにするため、都市公園法における公園施設のうち「飲食店、売店、駐車場、便所、その他の便益施設で政令で定めるもの」を定める都市公園法施行令第5条第6項に「自転車を賃貸する事業の利用者の利便に資する施設」を追加する。

又は、

○同項の「これらに類するもの」にシェアサイクルポートが含まれていることを、国から都市公園法の執行についての技術的な助言（地方自治法第245条の4）又は通達、取扱要領等を出す。



### 【改善が見込まれる事項】

都市におけるサイクルポートの密な設置が可能。

通勤や観光等の幅広い目的でシェアサイクルが使用されることになり、住民サービスの向上に資する。

複数年にまたがる計画策定等を経ずに最短で一か月程度での設置が可能となり、自治体職員の事務負担の軽減に繋がる。

有事の際の職員の移動方法としても活用が可能であり、運営事業者と災害発生時の協定を結んでいる自治体もあることから、災害時における都市公園の機能にも資する。

# 根拠法令

## 都市公園法第2条

2 この法律において「公園施設」とは、都市公園の効用を全うするため当該都市公園に設けられる次に掲げる施設をいう。

- 一 園路及び広場
- 二 植栽、花壇、噴水その他の修景施設で政令で定めるもの
- 三 休憩所、ベンチその他の休養施設で政令で定めるもの
- 四 ぶらんこ、滑り台、砂場その他の遊戯施設で政令で定めるもの
- 五 野球場、陸上競技場、水泳プールその他の運動施設で政令で定めるもの
- 六 植物園、動物園、野外劇場その他の教養施設で政令で定めるもの
- 七 飲食店、売店、駐車場、便所その他の便益施設で政令で定めるもの
- 八 門、柵、管理事務所その他の管理施設で政令で定めるもの
- 九 前各号に掲げるもののほか、都市公園の効用を全うする施設で政令で定めるもの

131

## 都市公園法施行令第5条

6 法第2条第2項第7号の政令で定める便益施設は、飲食店（風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第4項に規定する接待飲食等営業に係るものを除く。）、売店、宿泊施設、駐車場、園内移動用施設及び便所並びに荷物預り所、時計台、水飲場、手洗場その他これらに類するものとする。

## 都市再生特別措置法第62条の2

第46条第12項に規定する事項が記載された都市再生整備計画が同条第28項前段（同条第29項において準用する場合を含む。）の規定により公表された日から2年以内に当該都市再生整備計画に基づく都市公園の占用について都市公園法第6条第1項又は第3項の許可の申請があった場合においては、公園管理者は、同法第7条の規定にかかわらず、当該占用が第46条第12項の施設等の外観及び構造、占用に関する工事その他の事項に関し政令で定める技術的基準に適合する限り、当該許可を与えるものとする。

# 根拠法令

## 自転車活用推進法第8条

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和32年法律第106号）第2条第2号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和35年法律第105号）第49条第1項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

## 障害支援区分認定のオンライン化について

### 現状及び課題

当市における障害福祉サービスの支給決定者数及び実利用者数は、いずれも5年間で約1.1倍と増加傾向にあり、それに伴い調査件数も増加している。

現在、他市町村と比較しても当市は、新規申請からサービスの支給決定までの期間が長く(平均2か月程度)、このままの状態ではこれからもさらに待機期間が長くなることが考えられる。

その一因として、居住地特例により市外の障害者支援施設や共同生活援助事業所等に所属している利用者の調査を現地に赴いて実施するために時間を要し、調査可能な件数が減少してしまうことが挙げられる。

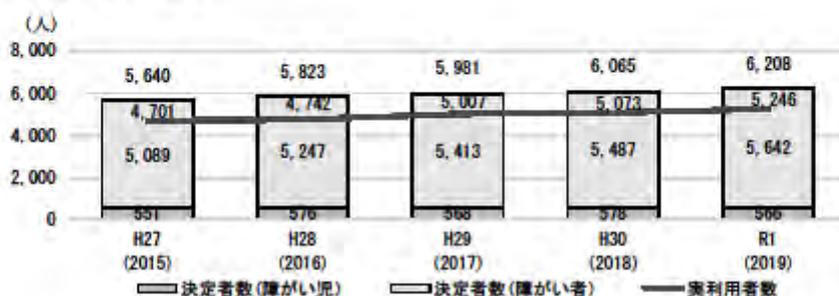
調査を委託することも可能ではあるが、対応できる事業者が少なく見つからないことも多い。

これまでの調査先として、県内では阿蘇市や天草市、県外では福岡県や東京都へ調査に赴いたこともあり、調査に掛かる時間よりも移動時間が長く旅費等も負担となっている。

場所	交通手段	移動時間(片道)	経費
阿蘇市	公用車	1.5時間～2時間程度	日当
天草市	公用車	2時間～3.5時間程度	〃
福岡県	公用車	1.5時間～2時間程度	〃
東京都	飛行機、公共交通機関	6時間程度	63千円

### ○熊本市の障害福祉サービスの支給決定者数及び実利用者数の推移

(1) 障害福祉サービス



(第6期熊本市障がい福祉計画・第2期熊本市障がい児福祉計画より抜粋)

## ○調査地域の内訳

	利用者 R4.2	市内	県内（市内除く）		県外		調査頻度
			利用者	施設数	利用者	施設数	
施設入所	717	322	369	46	26	20	3年に1回
療養介護	214	61	148	6	5	2	3年に1回
共同生活援助	880	602	266	75	12	6	1～3年に1回
宿泊型自立訓練	26	11	14	2	1	1	1年に1回

## ○令和3年度における市外施設への調査が必要となる件数

### ①県内の施設への調査（市内を除く）

対象者 418 施設数 61

### ②県外の施設への調査

対象者 21 施設数 13

合計 439 74

## ○訪問の頻度

おおよそ、施設入所・療養介護は3年に1回、共同生活援助は1年～3年に1回、宿泊型自立訓練は1年に1回

## ○訪問に要する時間

対象施設が比較的へき地に所在することが多く、県内であっても片道に2～3時間を要している。（調査にかかる時間は、1時間程度。）

## ○経費

当市において、最も費用を要した例 東京都西多摩郡 62,860円（1泊2日）

## 解決策

令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、施設での対面調査が困難である場合にはオンラインで調査を実施することが**臨時的な取扱いとして**可能とされたところ（R3.8.27 事務連絡 新型コロナウイルス感染症に係る障害支援区分の認定等の**臨時的な取扱い**について（その3））であるが、遠方の施設に入所する者の調査をオンラインで実施することを**恒常的な措置として**可能とする。

共同提案団体である他市町村からも、実際にオンラインでの調査を実施したところ、対面調査と同等の精度で結果を得ることができたとの回答があった。

## 効果

調査をオンラインで実施することによって、遠方やへき地に居住する者の調査に係る時間が短縮され、市内外を問わず新規申請者の調査の待機期間の短縮につながり、速やかに支給決定をすることが可能となる。

また、職員が現地調査をする場合に生じる旅費や委託調査に伴う経費の削減及び契約に係る事務処理を省くことで業務の効率化に繋がる。