

2020年度 第1回 自転車活用研究会

日本の都市にポップアップ自転車道は作れるか？ コロナ禍を受けた世界の自転車利用推進と日本の現状



講師

サイクリング・エンバシー・オブ・ジャパン メンバー

宮田 浩介（みやた・こうすけ）

渋谷区議会議員

橋本 ゆき（はしもと・ゆき）さん

新型コロナと世界

車社会への逆戻り防止が重要



8-80シティーズのギル・ペニャロサ氏



英マンチェスター地域の歩行・自転車担当長官
クリス・ボードマン氏

新型コロナと世界

パンデミック以前からの街路再編の流れ

気候危機



93%
of Europeans

see **climate change** as a serious problem.



93%
of Europeans

have taken at least one **action**
to tackle climate change.



92%
of Europeans

agree that greenhouse gas emissions should
be reduced to a minimum in order to make the
EU economy climate neutral by 2050.

回答者27,655名の79%は「とても深刻」と認識。出典：欧州委員会（2019年） https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_en

新型コロナと世界

パンデミック以前からの街路再編の流れ

人のための街へ
幸福 / 公共 / 成長



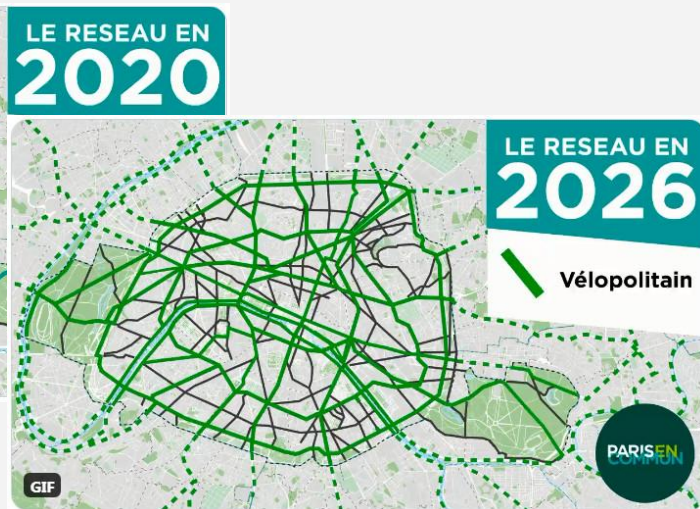
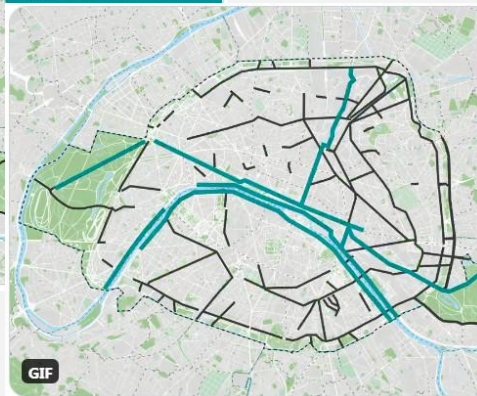
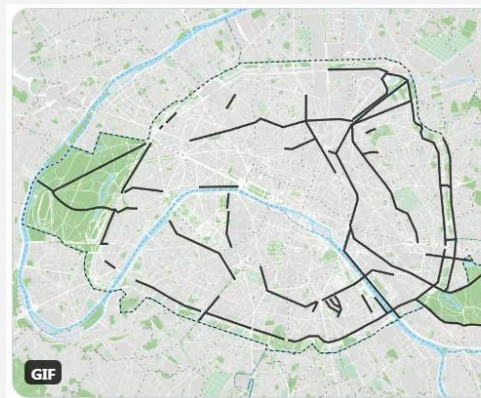
パリのアン・イダルゴ市長が1月に発表した「15分の街」のイメージ。出典: <https://twitter.com/ParisEnCommun/status/1219580413540290560>

新型コロナと世界

パンデミック以前からの街路再編の流れ

人のための街へ

幸福 / 公共 / 成長



パリの自転車走行空間ネットワーク計画（1月半ば時点のもの）。
メインは構造物による分離。

出典: <https://twitter.com/ParisEnCommun/status/1216706111367208961>

新型コロナと世界

パンデミック以前からの街路再編の流れ

死亡重傷事故ゼロの実現

(ビジョン・ゼロ)

オスロ（ノルウェー）	ヘルシンキ（フィンランド）
車の通行料金を2017年に70%値上げ	中心部と住宅地30キロ、ほか市街地40キロ規制
駐車料金値上げ・自転車レーンへの転換	徒歩・自転車・車の分離を促進
学校周辺に30キロ規制や車の進入規制	速度抑制対策として車道はなるべく広くしない
反対意見もあるが体験すれば変わるはず	ビジョン・ゼロの実装
2030年までに車の交通量30%減を目指す	

2019年に歩行者の死亡事故ゼロを達成した二つの都市の施策。ノルウェーは1990年代からビジョン・ゼロを導入。

出典:<https://www.theguardian.com/world/2020/mar/16/how-helsinki-and-oslo-cut-pedestrian-deaths-to-zero>

新型コロナと世界

パンデミック以前からの街路再編の流れ

死亡重傷事故ゼロの実現 (ビジョン・ゼロ)



交通事故死は防げる

ヒューマンエラーは起きる

死亡重傷につながる事故を重視
システム側を改善

人命保護は高コストではない

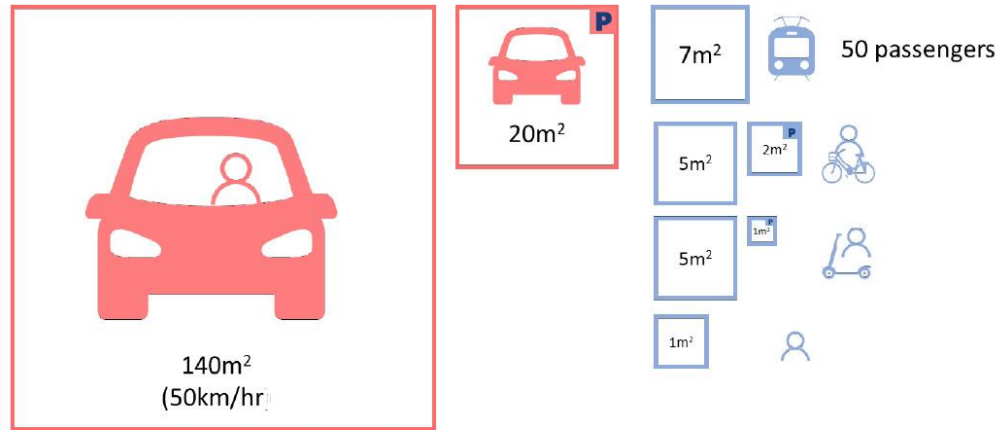
出典: https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/vzi_presentation_long.pdf
https://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2018/05/What-is-VZ_FINAL.pdf

新型コロナと世界

パンデミックを受けての自転車利用促進

空間再配分の加速が必要に

Figure 6 Out of space: square meters required to move one person



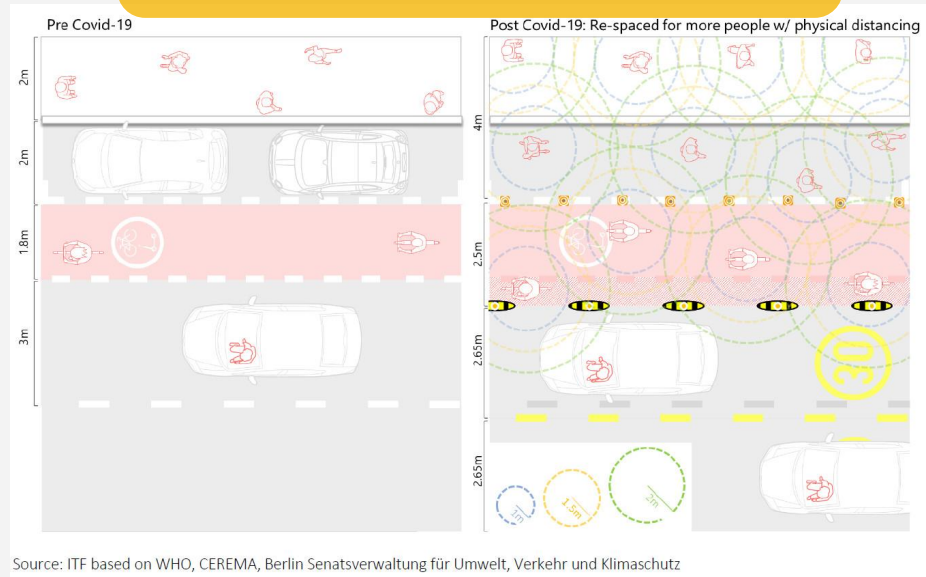
Source: ITF adapted from City of Amsterdam, KiM Netherlands

一人の移動（と乗り物の保管）に必要なスペースの比較。[国際交通フォーラムの短報](#)（5月3日）より。

新型コロナと世界

パンデミックを受けての自転車利用促進

ポップアップ自転車道

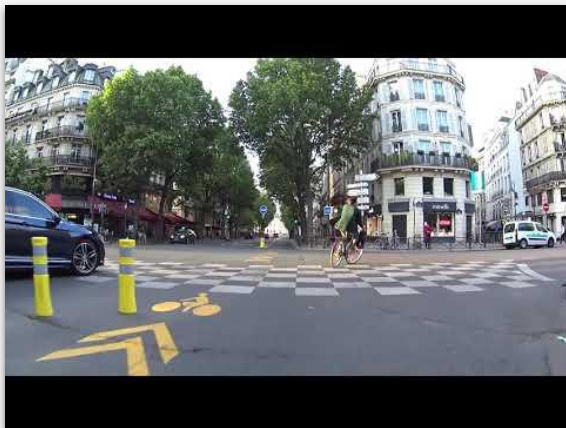


Light Individual Transport（軽量個人モビリティ）レーンの迅速な整備。[国際交通フォーラムの短報](#)（5月3日）より。

新型コロナと世界

パンデミックを受けての自転車利用促進

ポップアップ自転車道



ベルリン、パリ、ロンドンの例（他にも世界のあちこちで導入されている）

新型コロナと世界

パンデミックを受けての自転車利用促進

低速道路化・カーフリー化
(Slow Streets / Open Streets)



サンフランシスコ（＝地図、出典：<https://www.sfmta.com/projects/slow-streets-program>）と世界各地の例（＝動画）



日本の都市にポップアップ自転車道は作れるか？



ポップアップ自転車道を日本の都市で 簡易的な材料による「お試し」空間

タクティカル・アーバニズム

戦術的都市計画やポップアップ・アーバニズム、ゲリラ・アーバニズムなどと言われ、[...] 長期的戦略に基づいた仮設的实践やパイロットプロジェクト（社会実験）[を] 指します。

泉山壘威氏（ソトノバ代表）による解説。

出典: https://sotonoba.place/tacticalurbanism_vancouver



- まずやってみて、しっかりデータをとる
- この手法が新型コロナ流行への対応にも役立っている

ポップアップ自転車道を日本の都市で 簡易的な材料による「お試し」空間



トイレの「ズッポン」による分離。出典:

<https://twitter.com/PlacesForBikes/status/875114288754511872>



ミネアポリスのカーフリーデーでの体験スペース。出典:

<http://peopleforbikes.org/blog/with-maryland-dot-grant-the-pop-up-protected-bike-lane-goes-mainstream/>

ポップアップ自転車道を日本の都市で 「ペイントはインフラではない」



自転車レーンを人の鎖で守護する世界各地のアクション。左上からサンフランシスコ（写真: [SF Transformation](#)）、フィラデルフィア（写真: [Bicycle Coalition of Greater Philadelphia](#)）、ダブリン（写真: Citizen Wolf）

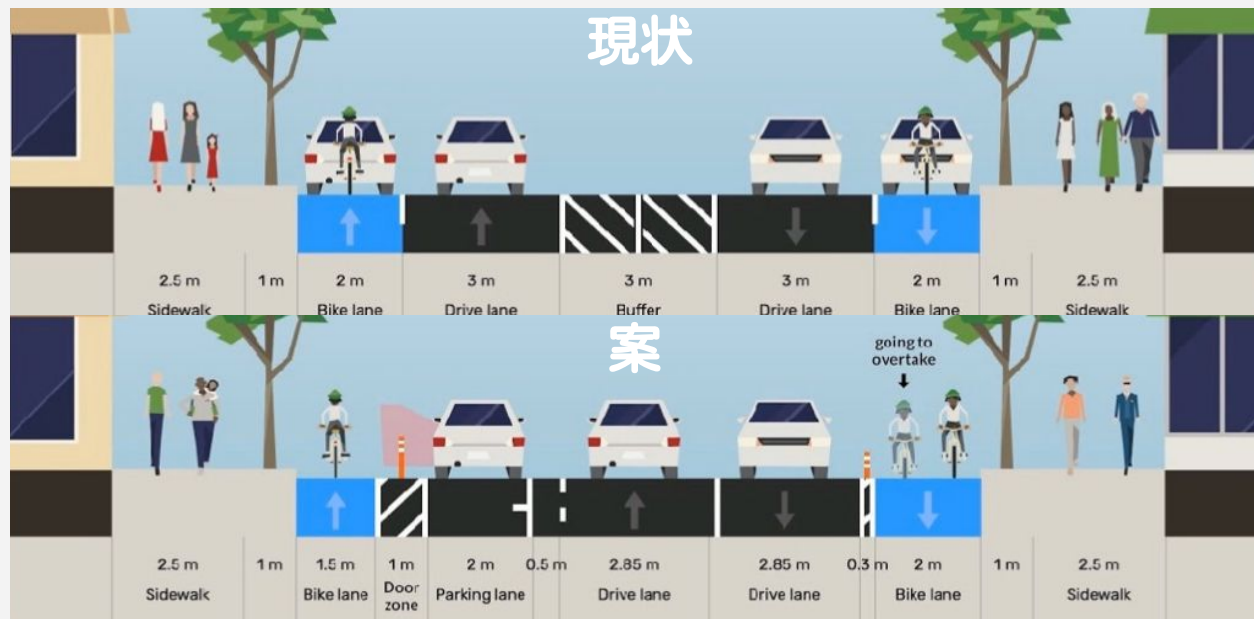
ポップアップ自転車道を日本の都市で 「ペイントはインフラではない」



都道431号（路上駐車重点取り締まり路線）と渋谷区道865号（オリンピックの自転車推奨ルート）。

ポップアップ自転車道を日本の都市で

「ペイントはインフラではない」



ポストコーンを用いた渋谷区道865号の改善案（サイクリング・エンバシー作成）。

橋本ゆき渋谷区議が[ブログで取り上げて下さった](#)。

ポップアップ自転車道を日本の都市で 東京都内でも前例がある

確認内容	場所	写真	回答（状況）	備考
① 日比谷の都道301号 （並べられた三角コーンに 「丸の内警察署」のステッ カー）	都道301号 （祝田通り） 東京都千代田区日 比谷公園1付近		・平成27年度に自転車レーンを整備 ・駐停車車両の対策の一つとして丸の 内警察署が設置	カラーコーンは丸の 内署所有物
② 綾瀬の都道314号 （ポストコーン）	都道314号 （川の手通り） 東京都足立区綾瀬 3（綾瀬小）付近	 整備前  整備後	・平成27年度に自転車レーンを整備 ・自転車レーン整備前 からポストコー ン（視線誘導標）が設置されていた （整備年度不明）ため、交通管理者と の協議の結果、自転車レーン整備後も 残置	この先の交差点には 歩道橋があり、自転 車レーン整備前から 自転車横断帯が設置 されており、自動車 運転者への注意喚起 のため、ポストコー ン（視線誘導標）が 設置されたと考えら れる。
③ 国立市の都道146号 （プランター）	都道146号 （大学通り） 東京都国立市東2 （一橋大学）付近		・昭和49年度に自転車レーンを整備 ・昭和59年～昭和61年にかけて市議会 からの自転車レーンへの違法駐車対策 要望があり、フラワーボット設置	平成27年度から、市 より自転車レーンか ら自転車道への再整 備の要請有、調整中

橋本議員が[問い合わせた](#)結果。

ポップアップ自転車道を日本の都市で 東京都内でも前例がある



都道301号（祝田通り）

- 2015年度に自転車レーンを整備
- 駐停車車両の対策の一つとして丸の内警察署が三角コーンを設置

ポップアップ自転車道を日本の都市で 東京都内でも前例がある



都道314号（川の手通り）

- 2015年度に自転車レーンを整備
- 自転車レーン整備前からポストコーン（視線誘導標）が設置されていた（整備年度不明）ため、警察との協議の結果、自転車レーン整備後も残置

ポップアップ自転車道を日本の都市で 東京都内でも前例がある



都道146号（大学通り）

- 1974年度に自転車レーンを整備
- 1984年～1986年にかけて市議会からの自転車レーンへの違法駐車対策要望があり、フラワーポット設置

ポップアップ自転車道を日本の都市で

例えば渋谷で実現できる？

ポップアップ自転車道

低速道路化・カーフリー化

(Slow Streets / Open Streets)

新型コロナ以降の社会を見据えて

ポップアップアップ自転車道を日本の都市で 推進団体にできること

ECF（欧州自転車利用者連盟）

Massive investments
but excellent value for money!

- €2 billion for COVID lanes
- €6 billion permanent measures
- €5 billion subsidies for e-bikes
- Purchase / repair incentives
- Reduced speed limits
- Cycle logistics
- Leisure cycling and cycle tourism

95,000 km
of roads should be repurposed for cycling

A comprehensive network of so called "COVID lanes" will immediately facilitate cycling access in cities. But temporary solutions are not enough; we need permanent, safe and protected infrastructure, suited for all ages and abilities. A total of €6 billion is needed.

30 km/h
or lower traffic speed in cities

Road safety experts agree that speed is one of the major threats to safer streets. Reducing traffic speed in cities is the first step to achieve that goal and would not make overall mobility any slower.

€5 billion
for e-bikes and cargo bikes

Together with Cycling Industries Europe and several other bicycle organisations in Europe, we are calling on the European institutions to establish a set of subsidies scheme for the purchase of electric and cargo bikes. These can go a long way in nudging people in the right direction.

Cycle logistics
should be used for many more deliveries

Studies show over 50% of motor vehicle trips moving goods in cities could be switched to bikes. Increased use of cargo bikes for deliveries means less pollution, less noise, more safety, more public space available. The Horizon 2020 project City Changer Cargo Bike has extensive guides to help cities and businesses achieve that change.

Cycle tourism
needs economic assistance packages

Reset and boost green tourism by focusing investments in sustainable models, such as cycling tourism, and introducing green conditions on financial support.

世界自転車デーのオンラインセミナーで共有された、コロナ禍からの快復のための勧告

ポップアップ自転車道を日本の都市で 推進団体にできること

ADFC (全ドイツ自転車クラブ)



午前4:18 - 2020年3月8日 - Twitter for iPhone

<https://twitter.com/cyclechanger/status/1236370746471075844>



午後11:24 - 2020年5月21日 - Twitter Web App

<https://twitter.com/cyclechanger/status/1263475781969248256>

ポップアップ自転車道を日本の都市で 推進団体にできること

自転車活用推進研究会



[今だから自転車をもっと快適に!宣言](#)

ポップアップ自転車道を日本の都市で 推進団体にできること

自転車活用推進研究会

新型コロナウイルスの影響で自転車を使う方が増えている中、国連の[世界自転車デー](#)に合わせ、自転車活用推進研究会は自転車利用を応援するための宣言を発表します。

自転車は使う人にとって便利だけではなく、自転車利用が増えて自動車依存が減ると、交通の混雑も緩和され、またみんながより健康になって、その経済的・社会的効果が公共の利益になります。これは2017年に施行された[自転車活用推進法](#)の基本理念に書かれていることですが、新型コロナウイルスの流行で、日本だけでなく世界の都市でも自転車に期待される役割はいつそう大きくなっています。

自転車活用推進研究会は、政府発表の「[新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針](#)」にある「人との接触を低減する取組」としての自転車通勤の推進、および「[新しい生活様式](#)」にある公共交通の混雑回避に合わせた自転車の併用の提案に賛同し、自転車を使っている皆さん・使おうと考えている皆さんを応援します。

具体的な情報提供や提案は随時ウェブサイトやフェイスブックページを通じて行っていきます。衛生と安全にしっかり気をつけながら、楽しく快適に自転車を使っていきましょう！

2020年6月3日 世界自転車デー

自転車活用推進研究会

ポップアップ自転車道を日本の都市で 推進団体にできること

サイクリング・エンバシー・オブ・ジャパン

自転車レーンをつくって3密と事故を防ごう！



発信者: Cycling Embassy of Japan 宛先: 国土交通省、2人の別の宛先

新型コロナウイルスの流行で私たちの社会は一変しました。満員電車やバスの3密を避けるために、自転車で通勤・通学したい！という方も増えたと思います。

しかし、日本の車道の多くは自転車で走るととても危険です。広めの幹線道路でも、簡単な路面ペイントがあるだけ。路駐車両に塞がれて走れないことも多く、自転車が車に追突される死亡事故なども起きています。

1,056 人が賛同しました。もう少しで
1,500 人に到達します！



清水 順子さんが45 分前賛同しました



西郷 貴子さんが1 時間前賛同しました

名字

名前

Eメールアドレス

日本

居住地

郵便番号

☒ 私は、このキャンペーンの発信者団体から今後の活動のお知らせを直接受け取るために、私の名前とメールアドレスをこの団体とシェアすることに同意します。団体: Cycling Embassy of Japan

☒ 自分の賛同者名及びコメントをこのキャンペーンページ上で公開

ポップアップ自転車道の整備等を求める [Change.org](https://change.org)での署名キャンペーン

ポップアップアップ自転車道を日本の都市で 推進団体にできること

#BikeTo, #ChooseCycling



**It's time
to choose
safer
healthier
cycling**

**It's time
to choose
your health
their health
cycling**

**It's time
to choose
cheap
cheerful
cycling**

バイシクル・エコロジー・ジャパンの[Bike toキャンペーン](#)と、British Cyclingが始めてラファが世界展開を行っている[#ChooseCyclingキャンペーン](#)。自転車が選ばれるようにするためのムーブメント。