

## COVID-19対策の自転車通行空間の迅速な整備の要望

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会  
Cycling Embassy of Japan

本状は新型コロナウイルス対策の自転車インフラ整備として以下の3点の早期実現を、**1195**筆の署名と共に要望するものです。

- 車の進入や駐停車を防ぐ何らかの構造物を備えた安全な自転車レーン
- 車止めによって車の通り抜けを制限した生活道路
- 停車帯などの空間資源を転用して設ける駐輪場

交通事故を防ぐため、そしてより良い社会を実現するため、一日も早い対策をお願いします。なお、本状の内容は当方ウェブサイトやオンライン署名サイトChange.org、ニュースリリース等で公開いたします。

### 要望の背景

新型コロナウイルスの流行で社会は一変しました。公共交通の混雑が忌避され、テレワークや時差通勤が広がると共に、車や自転車を使う人が増えています。また緊急事態宣言の発出中には電車の混雑が大幅に緩和し、これまでの混雑の異常さが浮き彫りになったことで、感染リスクに関わらず「満員電車ゼロ」自体を求める声も改めて高まっています。現在のコロナ禍は、こうした以前からの歪みを見直す好機でもあります。

そのための有効な手段が、自転車活用推進法の基本理念であり、専門家会議の「新しい生活様式」も推奨する自転車利用の推進です。自転車は車に比べて一人当たりの占有面積が遥かに小さく、より多くの方が混雑を避けて移動できますし、他者を死亡させるリスクが低く、本人にとっては生活習慣病の予防やストレス解消にもなります。これを後押しするため、私たちは6月から「自転車という選択」についての想いの共有を核とする #ChooseCycling というキャンペーンにも参加しています。

しかし都内の自転車ネットワークは混在通行表示やペイントのみの自転車レーンが大半で、路上駐車や信号待ちの車列に阻まれがちで、車に追突されて亡くなる方も出ており、安心・安全・円滑な通行環境とは程遠い状況です。かといって自転車が歩道を通行すれば歩行者の安全を脅かすこととなります。

より多くの人に自転車が選ばれるよう、今こそ、実際に誰もが安心・安全・円滑に通行できる空間の整備が必要です。これまでのように車の円滑な流れを優先して自転車通行空間の質で妥協することは、公共交通の混雑緩和を求める声が高まっている今、いっそう不合理なものになっています。ぜひこの機会に見直しをお願いします。

### 自転車通行空間を迅速に確保する海外の都市

日本と同じくコロナ禍に見舞われた海外では、ボゴタ、メキシコシティ、ベルリン、ミラノ、パリ、ロンドン、ニューヨークなどいくつもの都市が、早いところでは3月中旬から、徒歩・自転車での外出を支援すべく次のような緊急策を実行してきました [1]。

- 車道をポストコーンなどで区切って一車線を丸ごと自転車レーンに転換
- 生活道路に車止めを置いて車の通り抜けを制限

これらは車の増加に対する予防策でもあります。外出制限／自粛の解除後に多くの人が車で移動するようになれば、事故・渋滞の深刻化、排ガスによる健康被害（呼吸器疾患など）や生活習慣病の増加が懸念されます。また車は一人当たりの占有面積が極めて大きいため、車に道路空間の多くを割いたままでは密集を避けて移動できる人の数が限られてしまいます。

さらに、コロナの収束後も気候変動という巨大な問題が控えています。海外の緊急策の多くはその対策としての側面も持っており、徒歩や自転車での移動を中心とした中長期的な都市計画とも繋がっています。

## 国の発表した整備計画では不十分

日本でも6月中旬に国土交通省がコロナ対策の自転車利用促進施策の一環として都区部の国道・都道における自転車レーン等の整備計画を発表しましたが [2]、今年度の予定は混在通行が9km、自転車専用通行帯が8kmのみです。

これは量だけを見てもボゴタ [3] やベルリン [4]、パリ [5] が既に実現した20～30kmに及びませんし、質的にも老若男女、誰もが自転車で走れる空間とは程遠いものです。混在通行では車に煽られたり撥ねられたりする恐怖感・危険性が解消されませんし、専用通行帯も路上駐停車を物理的に防ぐ構造になっていなければ混在通行と変わりません。実際に誰もが安心して安全かつ円滑に通行できる形態での整備が必要です。

## 具体的な要望内容

### どこに？

鉄道（都心部では地下鉄）に並行する道路や路線バスが走っている道路への設置が公共交通の混雑緩和に特に効果的と考えられます。パリはメトロ上の路線 [6]、メキシコシティはバス路線に [7] 車の入らない構造の自転車レーンを緊急整備しています。

生活道路における車の通り抜け制限と車道の開放は、徒歩や自転車で移動する人が密集しやすい通りや、飲食店がテラス席のスペースを必要とする通りなどが候補になります。

### いつまでに？

交通事故でこれ以上の犠牲者が出る前に、一日も早い整備が必要です。海外の設置指針は数日～数週間というタイムスパンを示しています。ベルリンでは立案から設置までわずか3日間、平常時の500倍の早さで実現した例もあります [8]。

### どのように？

まずは三角コーンや工事用安全柵などを並べるだけでも構いません。迅速に実現でき、問題があれば修正も容易です。「簡易的な分離工作物は法的な扱いが難しい」として設置に難色を示す自治体もありますが、未曾有の事態であることを考慮した柔軟な対応をお願いします。

こうした仮設自転車レーンの計画・設置方法はベルリンが既に指針化し、Making Safe Space for Cycling in 10 Days と題して一般公開しています [9]。交差点での見通し確保やドア衝突防止などの工夫が詰め込まれているので、ぜひ参考にしてください。

アメリカでもNACTOがコロナ対策の道路設計マニュアル、Streets for Pandemic: Response & Recoveryを公開しています [10]。東京都が2019年に正式な支持を表明したGlobal Street Design Manual (GSDM) [11] もNACTOによるマニュアルで、今回の新指針はGSDMのコロナ対策版として参考になります。

別添資料

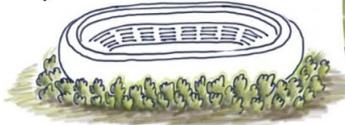


Fabián Todorović Karmelić氏の作品 [12] が風刺する状況は現在の東京にも当て嵌まる。

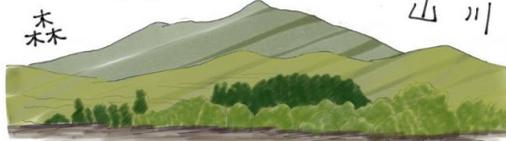


車の入ってこない自転車レーンと駐輪場の緊急整備イメージ（制作：Chad Feyen）

総合運動公園  
スタジアム & パーク



#CHOOSE CYCLING



青空ファーム  
いろんな野菜を育てよう



キャンプ アウトドア イベント

パートナーと楽しむ  
タンDEMバイク



目が見えなくても安心楽しい!

おいしいコーヒーで  
ひとときしましょう!



Cafe

アクティビティ



自転車の練習  
安全安心!!



バイクトレーラー  
たくさん運べるよ!



子どもが楽しい  
ストリートパーク

ファーマーズマーケット  
フードデリバリー



地産地消!  
お届けします!

図書館と公園



ホテル 馬尼



自転車で帰宅

病院 みどり



ターミナルから  
デリバリー  
カーゴバイク



#Biketo



バイクシェアリング  
自転車で15分



らくちん  
ペロタクシー



子どもたちをのせて  
#gobybike



三輪自転車で送り迎え



お買い物

ART & BIKE  
アートミュージアム  
芸術街にふさわしく!



アウトドア マーケット

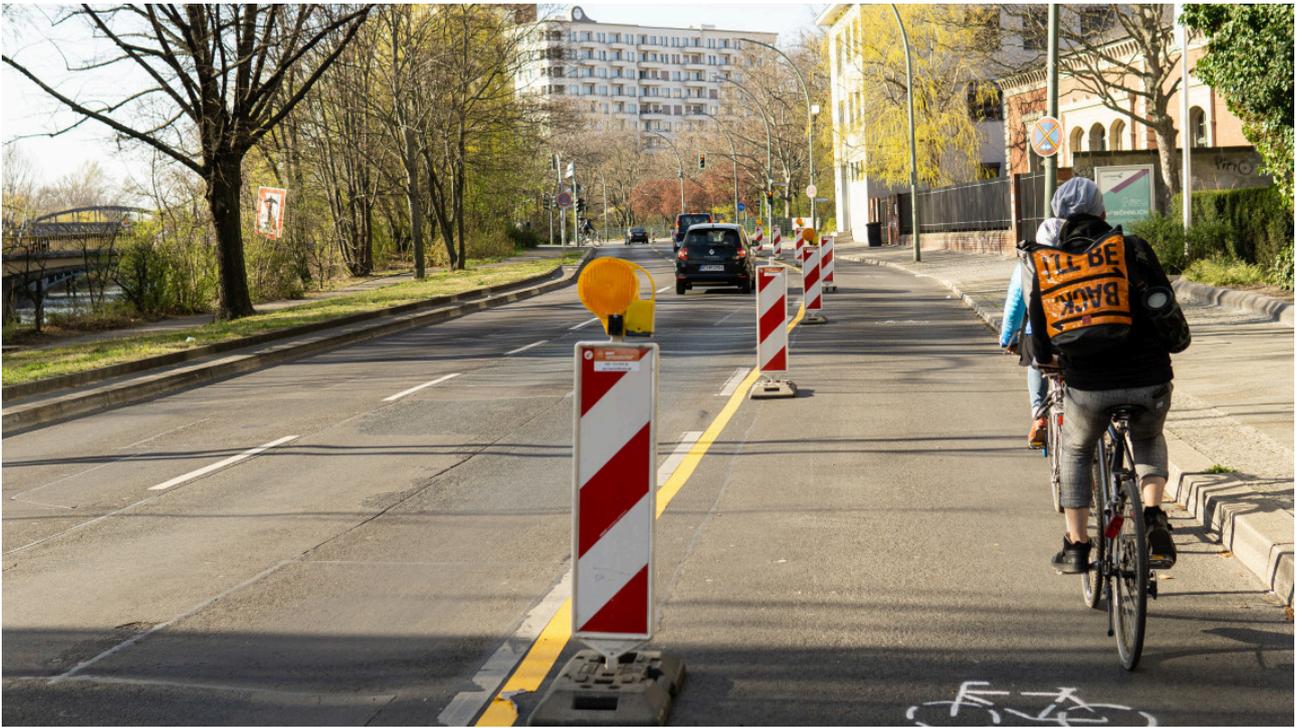


カーゴバイクで出店  
おしゅれ

学校と公園



#ChooseCycling の未来図 (イラスト: Rapha Japan)



自転車レーンの緊急整備を世界でいち早く始めたベルリン [13]



車の街から徒歩・自転車の街への大変革を、コロナを機に加速するパリ [14]



従来の自転車レーンは路上駐車に塞がれがちだった（明治通り、渋谷橋付近）



矢羽型路面表示だけでは不安を感じる自転車利用者も多い（第一京浜、札の辻付近）



ポストコーンで簡易的に分離すると安心感が大幅に高まる（都道314号、綾瀬付近）



左：都道480号の自転車レーン 右：緩衝帯を備えたニューヨークの自転車レーン

自転車レーンを駐車帯によって車道から保護したレイアウト。安心感が高く積極的な整備を期待したい。ニューヨークやベルリンの先行事例のように、ドア衝突を防ぐ緩衝帯を追加するとさらに望ましい。以下のページに引用した指針やNACTOの設計ガイド [15] が参考になる。

### Design Guidance

#### One-Way Protected Cycle Tracks

**Required Features**

- 1 A cycle track, like a bike lane, is a type of preferential lane as defined by the MUTCD.<sup>19</sup>
- 2 Bicycle lane word, symbol, and/or arrow markings (MUTCD Figure 9C-3) shall be placed at the beginning of a cycle track and at periodic intervals along the facility based on engineering judgment.
- 3 If pavement markings are used to separate motor vehicle parking lanes from the preferential bicycle lane, solid white lane line markings shall be used. Diagonal crosshatch markings may be placed in the neutral area for special emphasis. See MUTCD Section 3B.24. Raised medians or other barriers can also provide physical separation to the cycle track.

**Recommended Features**

- 4 The minimum desired width for a cycle track should be 5 feet. In areas with high bicyclist volumes or uphill sections, the minimum desired width should be 7 feet to allow for bicyclists passing each other.<sup>20</sup>
- 5 Three feet is the desired width for a parking buffer to allow for passenger loading and to prevent door collisions.<sup>21</sup>
- 6 When using a parking protected pavement marking buffer, desired parking lane and buffer combined width is 11 feet to discourage motor vehicle encroachment into the cycle track.
- 7 In the absence of a raised median or curb, the minimum desired width of the painted buffer is 3 ft. The buffer space should be used to locate bollards, planters, signs or other forms of physical protection.<sup>22</sup>

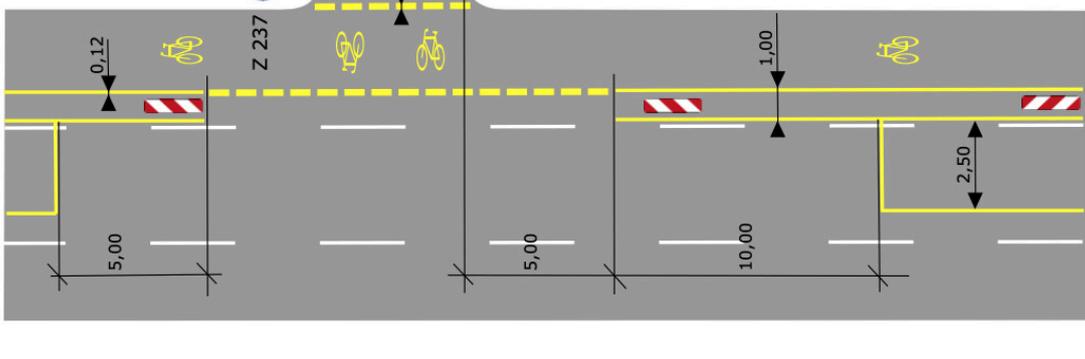
**Optional Features**

- 12 Tubular markers may be used to protect the cycle track from the adjacent travel lane. The color of the tubular markers shall be the same color as the pavement marking they supplement.<sup>23</sup>

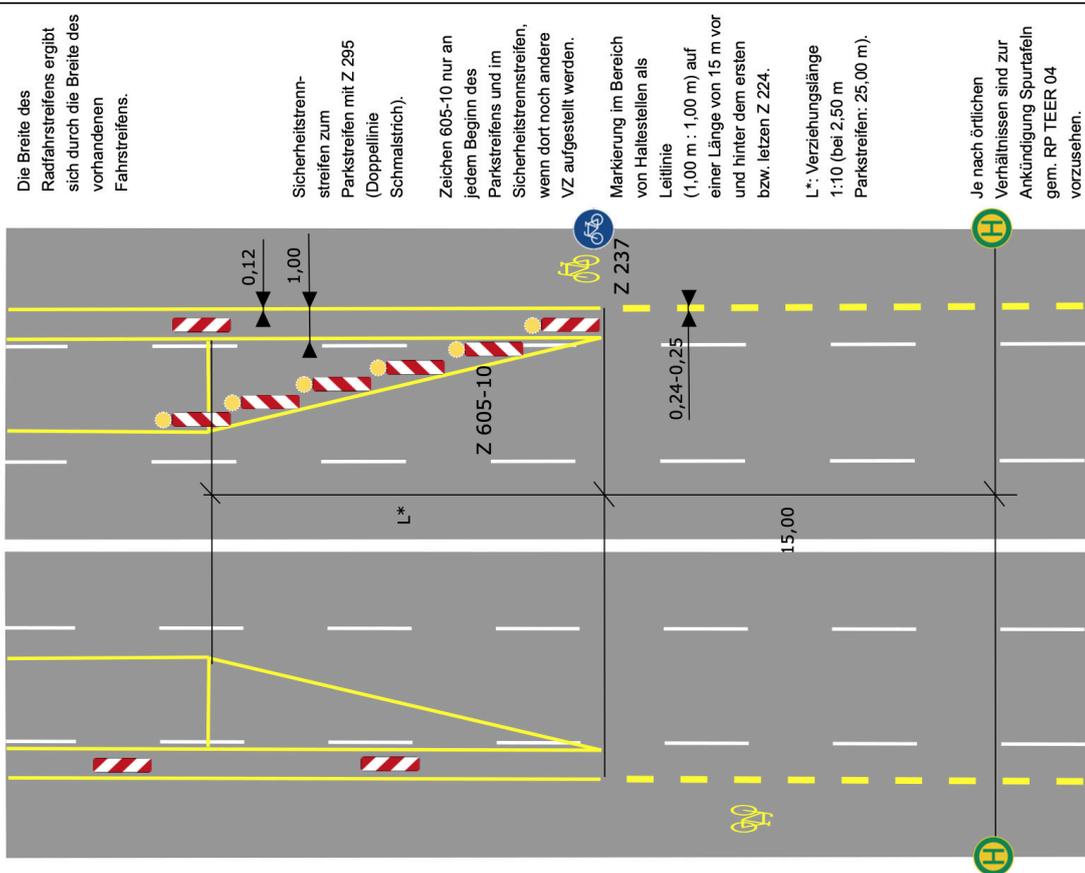
**Additional Notes:**

- 8 Driveways and minor street crossings are a unique challenge to cycle track design. A review of existing facilities and design practice has shown that the following guidance may improve safety at crossings of driveways and minor intersections:
  - If the cycle track is parking protected, parking should be prohibited near the intersection to improve visibility. The desirable no-parking area is 30 feet from each side of the crossing.<sup>24</sup>
  - For motor vehicles attempting to cross the cycle track from the side street or driveway, street and sidewalk furnishings and/or other features should accommodate a sight triangle of 20 feet to the cycle track from minor street crossings, and 10 feet from driveway crossing.
  - Color, yield lines, and "Yield to Bikes" signage should be used to identify the conflict area and make it clear that the cycle track has priority over entering and exiting traffic.<sup>25</sup>
- 9 Motor vehicle traffic crossing the cycle track should be constrained or channeled to make turns at sharp angles to reduce travel speed prior to the crossing.
- 10 Gutter seams, drainage inlets, and utility covers should be configured so as not to impede bicycle travel and to facilitate run-off.
- 11 Sidewalk curbs and furnishings should be used to prevent pedestrian use of the cycle zone.
- 13 Cycle track width should be larger in locations where the gutter seam extends more than 12 inches from the curb.<sup>26</sup>
- 14 Cycle tracks may be shifted more closely to the travel lanes on minor intersection approaches to put bicyclists clearly in the field of view of motorists. See Cycle Track Intersection Approach for other methods of transitioning a cycle track to an intersection.<sup>27</sup>
- 15 A raised median, bus bulb, or curb extension may be configured in the cycle track buffer area to accommodate transit stops. Bicyclists should yield to pedestrians crossing the roadway at these points to reach the transit stop.
- 16 At transit stops, consider wrapping the cycle track behind the transit stop zone to reduce conflicts with transit vehicles and passengers. Bicyclists should yield to pedestrians in these areas. At intersection bus stops, an extended mixing zone may be provided with signage directing bicyclists to yield to buses and loading passengers.
- 17 Cycle tracks may be configured on the left side of a one-way street to avoid conflicts at transit stops.
- 18 A "Bike Lane" sign (MUTCD R3-7) may be used to designate the portion of the street for preferential use by bicyclists. A supplemental "No Cars" selective exclusion sign may be added for further clarification.
- 19 "Bike Only" legend (MUTCD 3D.01) may be used to supplement the preferential lane word or symbol marking.<sup>28</sup>
- 20 Colored pavement may be used to further define the bicycle space.

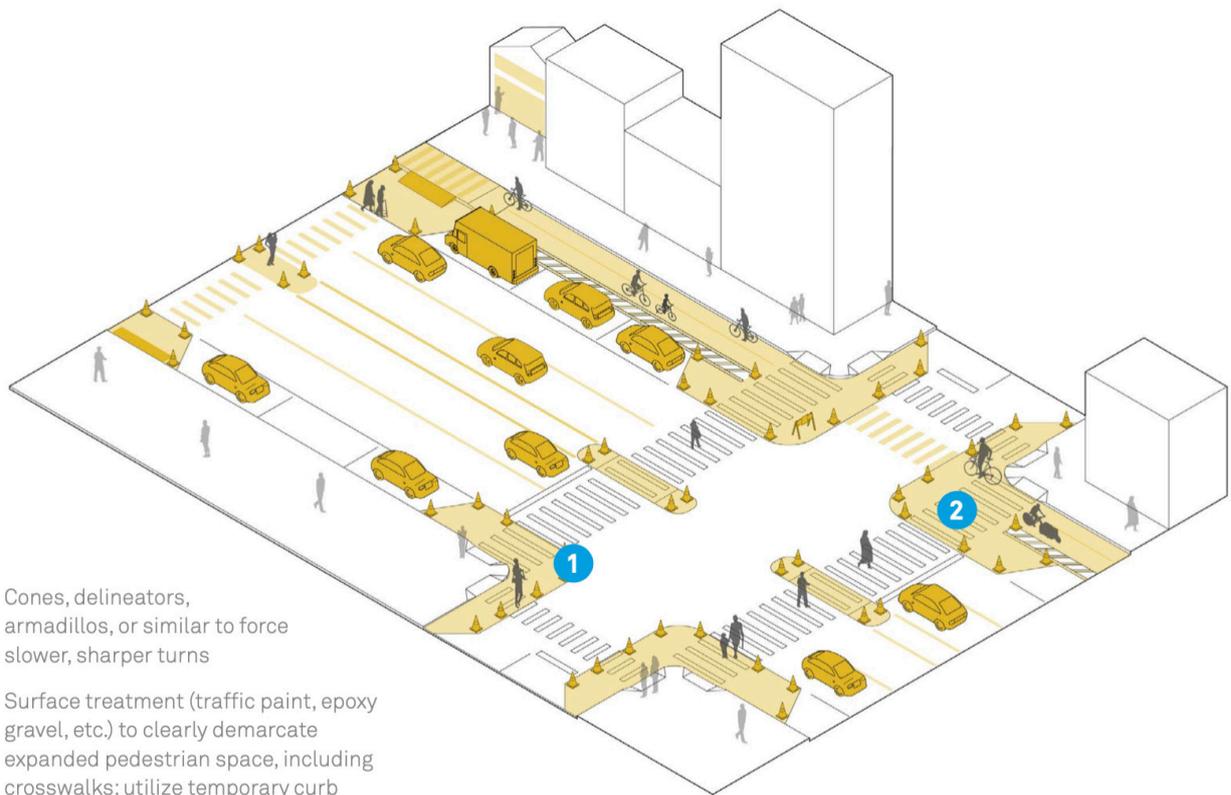
### NACTOによる設計ガイド（部分） [15]

 <p>Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung VI - Verkehrsmanagement</p> <p>genehmigt am 02.04.2020</p> <p><i>Ueygh</i> Hasegata, Abteilungsleiter</p>	<p><b>Radfahrstreifen bei Parkstreifen links</b></p> <p><b>RP TEER 03a</b></p>
 <p>Die Breite des Radfahrstreifens ergibt sich durch die Breite des vorhandenen Fahrstreifens.</p> <p>Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen mit Z 295 (Doppellinie Schmalstrich).</p> <p>Furtmarkierungen (0,50 m ; 0,20 m) nur bei Vorfahrt für den Radverkehr und an signalisierten Knoten.</p> <p>Sicherheitsstreifen ist an Grundstückszufahrt/-ausfahrten auf ein Zeichen 295 zu reduzieren, Parkflächenmarkierungen sind zu unterbrechen, ggü. Einmündungen sind statt des Z 295 Leitlinien (1,00 m ; 1,00 m) zu markieren.</p> <p>Sinnbild "Radverkehr" ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen (ca. 25 m).</p> <p>Zeichen 605-10 können optional verwendet werden; sie müssen verwendet werden, wenn weitere VZ im Sicherheitsstreifen aufgestellt werden.</p>	
<p>Grundlage: RP 311 vom 12.09.2019</p>	<p>Ohne Maßstab Maßangaben in Meter</p>

ベルリンの指針 “Making Safe Space for Cycling in 10 Days” [9] p. 27

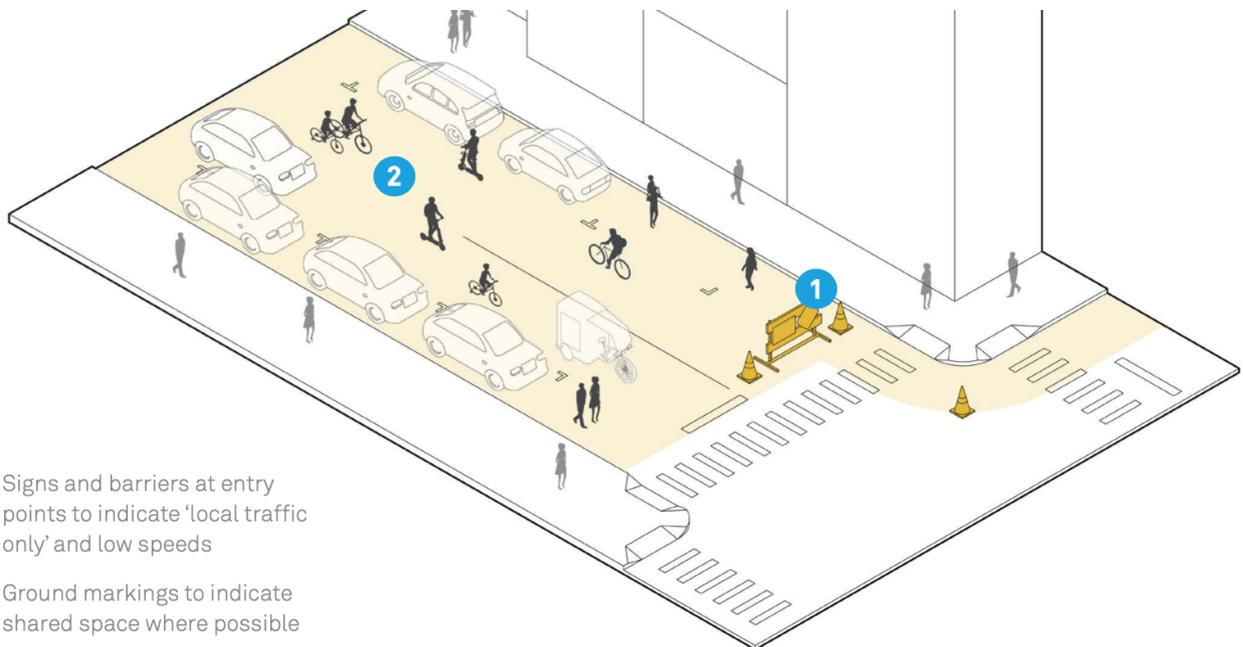
 <p>Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung VI - Verkehrsmanagement</p> <p>genehmigt am 02.04.2020</p> <p><i>Ueygh</i> Hasegata, Abteilungsleiter</p>	<p><b>Radfahrstreifen bei Parkstreifen links</b></p> <p><b>RP TEER 03b</b></p>
 <p>Die Breite des Radfahrstreifens ergibt sich durch die Breite des vorhandenen Fahrstreifens.</p> <p>Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen mit Z 295 (Doppellinie Schmalstrich).</p> <p>Zeichen 605-10 nur an jedem Beginn des Parkstreifens und im Sicherheitsstreifen, wenn dort noch andere VZ aufgestellt werden.</p> <p>Markierung im Bereich von Haltestellen als Leitlinie (1,00 m ; 1,00 m) auf einer Länge von 15 m vor und hinter dem ersten bzw. letzten Z 224.</p> <p>L*: Verziehungslänge 1:10 (bei 2,50 m Parkstreifen: 25,00 m).</p> <p>Je nach örtlichen Verhältnissen sind zur Ankündigung Spurtafeln gem. RP TEER 04 vorzusehen.</p>	
<p>Bild 1 Ende des Parkstreifens</p>	<p>Bild 2 Beginn des Parkstreifens</p> <p>Ohne Maßstab Maßangaben in Meter</p>

同上 p.28



- 1 Cones, delineators, armadillos, or similar to force slower, sharper turns
- 2 Surface treatment (traffic paint, epoxy gravel, etc.) to clearly demarcate expanded pedestrian space, including crosswalks; utilize temporary curb ramp for accessibility

NACTOの指針 “Streets for Pandemic: Response & Recovery” [10] p. 24



- 1 Signs and barriers at entry points to indicate 'local traffic only' and low speeds
- 2 Ground markings to indicate shared space where possible

同上 p. 26

## 署名キャンペーン

私たちがChange.org上で実施しているキャンペーン「自転車レーンをつくって3密と事故を防ごう！」[16]には本状の趣旨に賛同された方の署名が**1195**筆集まっています（2020年7月20日現在）。キャンペーンページには署名だけでなくコメントも数多く寄せられているので以下に抜粋します。

「誰もが安心安全に移動できる道にするチャンスですね！」

「どんどん仮設で実験して欲しいですね。」

「自転車活用推進法の基本理念にも全く合致「いつやるか？ 今でしょ！」」

「……タンDEM自転車、トライシクル、車いすに取り付けるアダプター式ハンドバイク等が走行できる環境こそが「全ての人が走行できる環境」の基準になり得ます。……」

「賛成です。コロナ以前よりも歩道、車道ともに自転車が増えているように感じられるため早めの対策を希望します。」

「……自転車という気候環境にもやさしい移動手段に、フェアで安全な走行空間がこれを機に整備されることを願います。自転車が他の交通と距離を保つことは、歩行者や自動車のドライバー双方の安全と健康を守ることにもつながります。」

「自転車の人はみんな、段差や歩行者の迷惑になる歩道など走りたいわけではなく、安全でスムーズなら、車道を走りたいと思っています。ルールはどうであれ、今は、緊急事態。自動車が少ない今だからこそ、第一車線を自転車の専用空間にして、緊急事態後も自動車から自転車への転換がしやすいようにしてください。必ず来ると思われる、第二波に備えるためにも。」

「自動車に煽られること無く、環境にも良い乗り物をスポーツとして、通勤として使いたいです。時間帯によってでも良いので、三角コーンの考えはとても良いと思います。」

## 参考文献

1. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/respacing-cities-resilience-covid-19.pdf>
2. <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001349215.pdf>
3. <https://www.smartcitiesworld.net/news/news/bogota-expands-bike-lanes-overnight-to-curb-coronavirus-spread-5127>
4. <https://www.infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/>
5. <https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/deja-30-km-de-pistes-cyclables-temporaires-sur-le-grand-paris-imprimez-la-carte-15-05-2020-8317617.php>
6. <https://www.paris.fr/pages/deplacements-les-mesures-de-la-ville-pour-le-deconfinement-7788>
7. <https://politica.expansion.mx/cdmx/2020/06/03/lajous-las-ciclistas-emergentes-son-una-alternativa-para-moverse-seguros>
8. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/neue-radwege-fuer-mehr-abstand-wie-die-coronakrise-den-radverkehr-in-berlin-voranbringt/25682324.html>
9. [https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin\\_Guide-EN.pdf](https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf)
10. [https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO\\_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery\\_2020-06-25.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-06-25.pdf)
11. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>
12. <https://personajesilustrados.com/2015/06/12/urbanismo-radical/>
13. <https://qimby.net/image/1533/2020-04-05-teer-peter-broytman-8>
14. [https://twitter.com/g\\_turbiak/status/1278220538184425472](https://twitter.com/g_turbiak/status/1278220538184425472)
15. <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/cycle-tracks/one-way-protected-cycle-tracks/>
16. <https://www.change.org/post-covid19-bikelanes-jp>