

『世界に学ぶ 自転車都市のつくりかた』注釈

凡例

p. 29 ……掲載ページ

28 (13) ……注番号（書籍掲載分の注番号 ※オンラインのみの注は「—」）

自転車利用の最大の障壁は […] 環境の構築が重視されている。 ……注釈対象テキスト

- Dutch Cycling Embassy, “Dutch Cycling Vision,” 2018, https://web.archive.org/web/20200423065345/https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch_Cycling_Vision_EN.pdf, p. 24 ……出典
- 同文書は「物理的な環境が危なそうに見える地域では、統計上の事故発生率が低くても自転車は現実的な移動手段とは見なされない」とも指摘している。 ……補足

※編集上の都合で一部、注釈対象テキスト・出典・補足が書籍収録のものと一致していません。

第1章 コペンハーゲン

p. 8

1 (1)

「コペンハーゲンには、[…] 自分だけのためにデザインされたみたいに感じられる一角がいくつもある」

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 11: “There are many stretches in Copenhagen [...] for me and me alone.”

2 (一)

世界各地の自転車環境整備に携わるコペンハーゲンイズ・デザイン社

- Copenhagenize Design Co., “Project archive,” <https://web.archive.org/web/20210813065139/https://copenhagenize.eu/project-archive>

p. 9

3 (2)

そんな街と自転車との関係を、彼はこう描く。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, pp. 32-33: “For those living in Copenhagen [...] (a little more than 9 mph).”
- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, pp. 15-17: “The urban anthropological advantages [...] Small, transportation firepits around which cyclists gathered were warming our cities.”

4 (3)

「私はサイクリストではない。[…] 自転車を使っているだけの、現代のいち都市住民だ」との言葉

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 2: “Since I am the author of a book about urban cycling [...] establish that baseline.”
- Mikael Colville-Andersen, “The Importance of Designing Streets Instead of Engineering Them,” *YouTube*, 2015-01-29, <https://www.youtube.com/watch?v=jHA4xN1dEkM>
- “re:publica 2019 – Mikael Colville-Andersen: Back to the Future in Urban Design,” *YouTube*, 2019-05-07, <https://www.youtube.com/watch?v=luzA74TgJI8>

5 (4)

誰もが日常的に掃除機を使っている [...] とのたとえ話を出し、「自転車文化」という物言いを皮肉る。

- Copenhagenize Design Co., “The Life-Sized City Blog: Vacuum Cleaner Culture,” 2010-06-14, <https://web.archive.org/web/20221206034936/https://copenhagenize.com/2010/06/vacuum-cleaner-culture.html>

p. 10

6 (一)

Cycle Chicは、2010年の英ガーディアン紙の記事でトップ10ファッションブログのひとつに選ばれた。

- Tom Payne, “Mikael Colville-Andersen: The Modern Day Jane Jacobs,” *Urban Times*, 2013-08-26, <https://web.archive.org/web/20140808155555/http://urbantimes.co/2013/08/mikael-colville-andersen-the-modern-day-jane-jacobs/>
- Alice Fisher, “The 10 best... Fashion bloggers,” *The Guardian*, 2010-02-21, <https://web.archive.org/web/20131129033007/https://www.theguardian.com/culture/2010/feb/21/10-best-fashion-bloggers>

7 (一)

類似のブログがあちこちで立ち上げられた（総数は250にのぼったという）。

- Mikael Colville-Andersen, “Cycle Chic Origins,” *Cycle Chic*, 2007-06-27, <https://web.archive.org/web/20230608075755/http://www.copenhagencyclechic.com/2007/06/cycle-chic-origins.html>

8 (5)

「99%の人向けの都市内自転車利用」をキャッチフレーズとするCycle Chic

- Mikael Colville-Andersen, *Cycle Chic* <https://web.archive.org/web/20230602040645/http://www.copenhagencyclechic.com/>

9 (6)

誰にとっても自分に合った服のように感じられる「ライフ・サイズの街」

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, pp. 8-11

10 (一)

を追究するコペンハーゲン・デザインの出発点だった。

- BikeBiz, “Copenhagenize in book form,” 2018-04-24, <https://web.archive.org/web/20230321170728/https://bikebiz.com/copenhagenize-in-book-form/>
- Copenhagenize Design Co., “The Master Class & Format,” <https://web.archive.org/web/20220404180325/https://copenhagenize.eu/the-master-class-format>

p. 11

11 (7)

コペンハーゲン・デザインは自転車を [...] デザイン思考によるバイシクル・アーバニズム」を世界に提唱している。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, pp. 13-14: “Cities thrill me [...] in particular, children.”; “Bicycle urbanism by design is the way forward.”
- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 1: “The global bicycle boom has been underway [...] how to use it efficiently.”

12 (8)

19世紀末から20世紀の初頭にかけて [...] ユーザー目線でデザインすべきだというのだ。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 30: “The story of the bicycle [...] thanks to the bicycle.”
- ibid., p. 37: “After those 7,000 years of urban democracy [...] rid the world of it.”
- ibid., pp. 21-23: “It’s a simple question [...] put much thought into it.”

13 (一)

2011年に立ち上げられた世界の自転車都市ランキング「コペンハーゲナイズ・インデックス」

- Copenhagenize Index 2019, “Methodology,” <https://web.archive.org/web/20210510191305/https://copenhagenizeindex.eu/about/methodology>
- Copenhagenize Index 2019, “About the Index,” <https://web.archive.org/web/20211122143245/https://copenhagenizeindex.eu/about/the-index>

14 (一)

隔年のインデックスは国際的な対抗意識を刺激してきた

- IAA MOBILITY, “The best German cities for cycling,” <https://web.archive.org/web/20210514132513/https://www.iaa.de/en/mobility/newsroom/mobility-stories/bike/the-best-german-cities-for-cycling>
- Louis Dore, “London fails to feature in top 20 bike friendly cities, despite £913m cycling plans,” 2015-06-22, *Independent*, <https://web.archive.org/web/20220707015800/https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/london-fails-to-feature-in-top-20-bike-friendly-cities-despite-ps913m-cycling-plans-10334715.html>
- Jennifer O’Brien, “Dublin crashes out of top 20 cycling cities in world,” *The Times*, 2017-06-15, <https://web.archive.org/web/20170615080603/https://www.thetimes.co.uk/article/dublin-crashes-out-of-top-20-cycling-cities-in-world-20vc2qpk1>
- Athlyn Cathcart-Keays, “Where is the most cycle-friendly city in the world?” *The Guardian*, 2016-01-05, <https://www.theguardian.com/cities/2016/jan/05/where-world-most-cycle-friendly-city-amsterdam-copenhagen>

15 (一)

各都市のデータ収集体勢の底上げにもつながっているという。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, pp. 162-163

p. 12

16 (9)

表1 コペンハーゲナイズ・インデックスの評価指標

- Copenhagenize Index, “Our Methodology,” <https://web.archive.org/web/20230208010421/https://copenhagenizeindex.eu/about/methodology>

p. 14

17 (一)

コペンハーゲン・インデックスのトップ常連は、[...] そしてコペンハーゲンである。

- Copenhagenize Index, “The Index,” <https://web.archive.org/web/20230702195947/https://copenhagenizeindex.eu/the-index>

18 (一)

自転車を使う人の割合は1949～1969年の間に55%から20%まで激減していた。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 17

19 (一)

そんな中で起きた石油危機が転換点となり、[...] 自転車は再び日常のスタンダードとなったのだ。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, pp. 67-72

20 (一)

自転車インフラ [図4] の実装という点でいえば、[...] 質でも量でも見劣りするところがある。

- 手が届かないと感じさせるほど高度でないからこそ諸外国で参考にされることが多いのでは、との指摘もなされている。
- Mark Wagenbuur, “Is Copenhagen a City of Cyclists?” *BICYCLE DUTCH*, 2018-11-27, <https://web.archive.org/web/20230602181537/https://bicycledutch.wordpress.com/2018/11/27/is-copenhagen-a-city-of-cyclists/>
- Not Just Bikes, “Copenhagen is Great ... but it's not Amsterdam,” *YouTube*, 2020-03-28, <https://www.youtube.com/watch?v=HjzzV2Akyds>

21 (10)

ここでは*Copenhagenize*で使われているエッジの効いた画像をいくつか並べ [図5～10] 、

- 画質優先で手配を進めた関係で*Copenhagenize*に載っているのと完全に同一ではないものもあるが、内容に違いはない。
- Mikael Colville-Andersen, “A Short History of Traffic Engineering,” *flickr*, 2013-01-26, <https://www.flickr.com/photos/16nine/8415594735/in/album-72157632636338461/>

p. 16

22 (一)

図6 「住みやすい都市のための交通計画」 [...] 自転車利用を呼びかけてもモビリティシフトは起きない) 。

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 148: “The quickest and simplest traffic planning guide [...] doing that fourth line.”

23 (一)

図6 [...] なおコペンハーゲンの人々が移動に自転車を選ぶ理由は [...] 「環境のため」が1%

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 148: “We know that A2Bism is a key factor [...] (that is, environmental reasons).”

p. 19

24 (一)

市は2025年までに自転車による移動を全体の38%に引き上げて

- City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration, “Copenhagen, City of Cyclists - facts and figures 2017,” p. 2, https://web.archive.org/web/20220121233527/https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/2268_9bc34ada85c8.pdf

25 (一)

ユーザーに満足してもらえる自転車走行空間 [...] のさらなる整備を進めている。

- City of Copenhagen, “The Bicycle Account 2018: Copenhagen City of Cyclists,” 2019-05, https://web.archive.org/web/20221202015111/https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962 pp. 6-10, 12-13.

26 (一)

これは気候危機対策でもあり、

- City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration, “CPH 2025 Climate Plan,” pp. 23-27, https://web.archive.org/web/20220901035756/https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/931_e0pg1K8O8G.pdf

27 (一)

移動の自由と公平性を高め [...] 誰もがより幸福に暮らせる都市を築いていくためでもある。

- City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration “The Bicycle Account 2018: Copenhagen City of Cyclists,” pp. 5, 26-27, https://web.archive.org/web/20240108103724/https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1962_fe6a68275526.pdf

p. 21

28 (11)

自転車は「徒歩とは少し違った、いくぶん速い移動形態だが、[...] 歓迎するのは自然なこと」なのだ。

- Jan Gehl, “Danish Architect Jan Gehl on Good Cities for Bicycling,” Streetsblog San Francisco, 2011-06-16, <https://web.archive.org/web/20230321105024/https://sf.streetsblog.org/2011/06/16/danish-architect-jan-gehl-on-good-cities-for-bicycling/>

29 (12)

「都市環境と相互に作用を及ぼし合いながら移動し、[...] 糸を加える」

- Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018, p. 51: “I interact with my urban landscape [...] the bicycle in cities.”

第2章 オランダ

p. 23

1 (1)

「この国ではネコもネズミも自転車に乗る」

- 北杜夫『どくとるマンボウ航海記』中公文庫 1973年 125ページ

p. 24

2 (一)

約1750万人が暮らす同国

- CBS, “Population dashboard,” *Statistics Netherlands*, <https://web.archive.org/web/20231012122018/https://www.cbs.nl/en-gb/visualisations/dashboard-population>

3 (一)

自転車保有台数は2018年の推計で [...] 約28%を自転車が占める。

- KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis, “Cycling facts: new insights,” *Ministry of Infrastructure and Water Management*, 2020-10, https://web.archive.org/web/20220409232850/https://english.kimnet.nl/binaries/kimnet-english/documenten/publications/2020/11/03/cycling-facts-new-insights/KiM+Cycling+facts_new+insights_def.pdf

4 (一)

2015年の推計値

- The Institute for Transportation & Development Policy and the University of California, Davis, “A Global High Shift Cycling Scenario,” 2015, https://web.archive.org/web/20200524082802/https://itdpdotorg.wpengine.com/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf, Table 1

5 (一)

人口およそ3分の1

- Statistics Denmark, “Population figures,” <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/borgere/befolkning/befolkningstal>

6 (2)

「自転車に乗ることは息をするようなもの」であり、「みんな特に考えたりせず、当たり前のようにしているだけ」

- “Why We Cycle – Documenting the intangible effects of cycling,” <https://web.archive.org/web/20230627040808/https://whywecycle.eu/>

7 (3)

イギリス自転車大使館（市民グループ） [...] イギリスにも必要だと論じている。

- Mark Treasure, “A bike for people who aren't interested in cycling,” *Cycling Embassy of Great Britain*, 2019-07-01, <https://web.archive.org/web/20191113111022/https://www.cycling-embassy.org.uk/blog/2019/07/01/a-bike-for-people-who-arent-interested-in-cycling>

8 (5)

Building the Cycling City: [...] 流通に力を入れるべき、と発信している。

- Melissa & Chris Bruntlett, “To successfully transition from sport to transport, ...” *Twitter*, 2021-02-10, <https://web.archive.org/web/20210412013243/https://twitter.com/modacitylife/status/1359770137386172418>

p. 25

9 (4)

図1 自転車の交通分担率の国際比較

- ITDP and UC Davis, “A Global High Shift Cycling Scenario,” 2015, https://web.archive.org/web/20230404062135/https://itdpdotorg.wpengine.com/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf, p. 11 (Table 1)

10 (6)

身体を起こして乗れる [...] 開かれた乗り物にしてくれる、と同書は指摘する。

- Melissa Bruntlett and Chris Bruntlett, *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Island Press, 2018, pp. 28-29

11 (一)

オマフイーツを含むシティ車はオランダでは中古で100ユーロくらいから手に入り、

- Alex Matoso, “How to buy the best second-hand city bicycle in the Netherlands,” *Love to ride my bicycle*, 2016-01-08, <https://web.archive.org/web/20220820220030/https://lovetoridemycycle.wordpress.com/2016/01/08/how-to-buy-the-best-second-hand-city-bicycle-in-the-netherlands/>
- Heather Slevin, “Where to buy a bike in the Netherlands: the ultimate beginner’s guide,” *DutchReview*, 2022-12-16, <https://web.archive.org/web/20241007203314/https://dutchreview.com/expat/where-to-buy-a-bike-netherlands/>

12 (一)

2011年に売れた自転車の54%強がシティ車、全体の39%が中古だった。

- COLIBI-COLIPED, “European Bicycle Market & Industry Profile - 2012 edition,” *issuu*, 2012, https://web.archive.org/web/20230602031334/https://issuu.com/coliped/docs/european_bicycle_market_edition_2012

13 (一)

英語圏でよく「ダッチ・バイク」[...] オランダで定着、繁栄したものだ。

- Carlton Reid, “The Dutch bike isn’t Dutch it’s English (and proudly not updated since 1911),” *Roads Were Not Built For Cars*, 2013-08-19, <https://web.archive.org/web/20230609165858/https://roadswerenotbuiltforcars.com/dutchbike/>

p. 26

14 (7)

図3 欧州9都市における [...] 自転車の割合の推移

- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>, p. 32

15 (8)

歴史家カールトン・リードが [...] 書いているように、

- Carlton Reid, *Roads Were Not Built for Cars: How Cyclists Were the First to Push for Good Roads & Became the Pioneers of Motoring*, Kindle ed., Island Press, 2015, Chapter 15
- Carlton Reid, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*, Kindle ed., Island Press, 2017, Chapter 1

p. 27

16 (9)

「政府の展望から自転車がほぼ完全に外されていた」

- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>, p. 31

17 (一)

アムステルダムでは1965年に [...] シェアサイクルの原型にもなった

- Jan Ploeger and Ruth Oldenziel, “The sociotechnical roots of smart mobility: Bike sharing since 1965,” *The Journal of Transport History*, vol. 41, no. 2, pp. 134-159, 2020, doi: [10.1177/0022526620908264](https://doi.org/10.1177/0022526620908264).

- Renate van der Zee, “Story of cities #30: how this Amsterdam inventor gave bike-sharing to the world,” *The Guardian*, 2016-04-26, <https://web.archive.org/web/20230712071453/https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/26/story-cities-amsterdam-bike-share-scheme>

18 (一)

1970年には地元の学生らが [...] 抗議行動が盛んに繰り上げられた

- Carlton Reid, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*, Kindle ed., Island Press, 2017, Chapter 8

19 (一)

1960年代の末から1970年代 [...] うち約450人が14歳以下だった。

- SWOV, “Road deaths - 9. How has the number of road deaths in the Netherlands developed since 1950?” 2022, <https://web.archive.org/web/20230605195617/https://swov.nl/en/fact/road-deaths-9-how-has-number-road-deaths-netherlands-developed-1950>

20 (一)

そんな中で始まった Stop de Kindermoord [...] 自転車デモなどを実施した他、

- Renate van der Zee, “How Amsterdam became the bicycle capital of the world,” *The Guardian*, 2015-05-05, <https://web.archive.org/web/20230929125415/https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord>

21 (一)

子どもに優しい街路の設計案を各地の関係機関に提供、全国的な交通政策の転換に貢献した。

- 子供に優しい街路デザインの採用を地方当局に促す技術顧問が雇われ、その賃金は中央政府が負担した。
- London Cycling Campaign, “Dutch campaigners explain why the Netherlands is now so cycle-friendly,” <https://web.archive.org/web/20210313083051/https://www.lcc.org.uk/pages/holland-in-the-1970s>
- Carlton Reid, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*, Kindle ed., Island Press, 2017, Chapter 8

22 (一)

1973年に第4次中東戦争が勃発 [...] 省エネ勸奨も行われ、

- Duco Hellema et al., *The Netherlands and the Oil Crisis: Business as Usual*, Amsterdam University Press, 2004, doi: [10.5117/9789053564851](https://doi.org/10.5117/9789053564851), p. 158.

23 (一)

石油依存を見直す機運が高まった。

- Dutch Cycling Embassy, “Dutch Cycling Vision,” 2018, https://web.archive.org/web/20200423065345/https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch_Cycling_Vision_EN.pdf, p. 5

24 (10)

1975年には各地の [...] (現Fietzersbond＝自転車利用者協会) を結成、

- ENWBはEerste, Enige, Echte Wielrijders Bond (最初で唯一、正真正銘の自転車乗り協会) の略で、自転車団体から自動車ロビー団体に変質したANWB = Algemeene Nederlandsche Wielrijders Bond (全オランダ自転車乗り協会) に対する皮肉が込められている。
- Fietzersbond, “De geschiedenis van de Fietzersbond,” *Fietzersbond.nl*, <https://web.archive.org/web/20230605230020/https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/de-geschiedenis-van-de-fietzersbond/>

p. 28

25 (一)

車に脅かされない環境の形成 [...] 中心的存在となった

- Fietzersbond, “Wat hebben we bereikt?” <https://web.archive.org/web/20230605223549/https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/wat-hebben-we-bereikt/>

26 (11)

「誰もがオランダを自転車天国と [...] 政策に組み込むことはそうではない」

- Carlton Reid, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*, Kindle ed., Island Press, 2017, Chapter 8, “Everyone thinks the Netherlands [...] not natural to make policy.”

p. 29

27 (12)

「迅速・安全・快適に移動できるなら人は放っておいても自転車を使う」

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, “Cycling in the Netherlands,” 2007, https://web.archive.org/web/20201024232818/https://bicycleinfrastructuremanuals.com/wp-content/uploads/2019/02/Cycling_in_the_Netherlands_Netherlands.pdf, p. 62

28 (13)

自転車利用の最大の障壁は [...] 環境の構築が重視されている。

- Dutch Cycling Embassy, “Dutch Cycling Vision,” 2018, https://web.archive.org/web/20200423065345/https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch_Cycling_Vision_EN.pdf, p. 24
- 同文書は「物理的な環境が危なそうに見える地域では、統計上の事故発生率が低くても自転車は現実的な移動手段とは見なされない」とも指摘している。

29 (一)

客観的安全性を担保するのも [...] ヘルメット義務化などではない。

- Dutch Cycling Embassy, “Dutch Cycling Vision,” 2018, https://web.archive.org/web/20200423065345/https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch_Cycling_Vision_EN.pdf, p. 24
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, “Cycling in the Netherlands,” 2007, https://web.archive.org/web/20201024232818/https://bicycleinfrastructuremanuals.com/wp-content/uploads/2019/02/Cycling_in_the_Netherlands_Netherlands.pdf, p. 62.

30 (14)

図6 ヨーロッパ諸国における自転車乗車中の交通死リスク比較

- Alberto Castro et al., “Exposure-adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries,” 2018, <https://web.archive.org/web/20210217004042/https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/exposure-adjusted-road-fatality-rates-cycling-walking-europe.pdf>, p. 17

p. 30

31 (一)

オランダではほとんどの自転車走行空間 [...] デザインマニュアルが参照されるが、

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, “Cycling in the Netherlands,” 2007, https://web.archive.org/web/20201024232818/https://bicycleinfrastructuremanuals.com/wp-content/uploads/2019/02/Cycling_in_the_Netherlands_Netherlands.pdf, pp. 48-50

- CROW “About CROW,” <https://web.archive.org/web/20230914104730/https://www.crow.nl/english-summary>

32 (15)

このマニュアルが示す次の5つの原則

- Teije Gorris, “5 Design Principles for Successful Bicycle Infrastructure,” *Dutch Cycling Embassy*, <https://web.archive.org/web/20200908070435/https://dutchcycling.nl/en/news/blog/5-design-principles-for-successful-bicycle-infrastructure>

p. 31

33 (一)

安全性が高い自転車道は [...] 車の交通量が多い場合は選択肢に入る。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 102

34 (一)

自転車道の現在の推計総延長は [...] よりもはるかに多い。

- Fietsersbond “Hoeveel wordt er gefietst in Nederland? Alle cijfers op een rijtje.,” <https://web.archive.org/web/20230605230316/https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/mobiliteit/fietsen-cijfers/>（公開日情報なし、恐らく2017年より後）

35 (一)

CROWのマニュアルは [...]（推奨値は自転車の交通量による）。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 237

36 (一)

脇道との交差点での事故リスクが高い

- 実証研究でも同様の指摘がなされている。
- Paul Schepers, et al., “Road factors and bicycle-motor vehicle crashes at unsignalized priority intersections,” *Accident; Analysis and Prevention*, vol. 43, no. 3, 2011, doi: [10.1016/j.aap.2010.11.005](https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.005), pp. 853-861

37 (16)

市街地では基本的に非推奨としつつ、次のような場合は検討の余地ありとしている

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 115-116

p. 32

38 (一)

オランダの幹線道路沿いの自転車道の72%（市街地では62%）は対面通行だ。

- Rob Methorst and Paul Schepers, “Tweerichtingsfietspaden en spookrijden,” Rijkswaterstaat WVL, 2015. https://web.archive.org/web/20210810203354/https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Tweerichtingsfietspaden_en_spookrijden_-_def_9-4-2015.pdf, p. 13

39 (一)

オランダでは2008年の時点で [...] 時速30km制限が適用されており、

- Wendy Weijermars and Fred Wegman. “Ten Years of Sustainable Safety in the Netherlands An Assessment.” *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2213, issue 1, 2011, pp. 1-8, doi: [10.3141/2213-01](https://doi.org/10.3141/2213-01), p. 2

40 (一)

生活道路の車の交通量そのものも [...] 抑えられているからだ

- Mark Wagenbuur, “Making a 1960s street grid fit for the 21st century,” *BICYCLE DUTCH*, 2013-08-08, <https://web.archive.org/web/20230323151522/https://bicycledutch.wordpress.com/2013/08/08/making-a-1960s-street-grid-fit-for-the-21st-century/>

41 (一)

「自転車通り」は、法的には一般の道路で

- Marten Sikkens and Annemie Driessen, “Fietsstraten: veel onduidelijkheid,” *Fietsersbond Ventiel: Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant*, vol. 150, pp. 14-17, 2013, <https://web.archive.org/web/20220301224105/https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/43/2013/01/12130539/Ventiel-150B-juni-2013.pdf>, p. 15

42 (一)

車もいくらかは通るものの、[...] 自転車の方が明らかに多い道を指す。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 107

43 (17)

特例により交差点で他の生活道路に対し優先道路となるため、

- サステナブル・セーフティの原則により、通常は時速30km制限の生活道路同士の交差点では優先道路を設定できず、右方優先のルールが適用される（坪原2015を参照）。

44 (一)

自転車利用者は足止めされず移動時間を短縮できる。

- 坪原 紳二「自転車と車の共存道路に関する研究：オランダのフィーツストラートに着目して」『都市計画論文集』50巻2号 2015年 pp. 221-232 doi: [10.11361/journalcpj.50.221](https://doi.org/10.11361/journalcpj.50.221) p. 229

p. 33

45 (一)

図10 [...] 区画線が実線の場合は車での一時的進入も禁止

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, “Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990),” *Wettenbank*, <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-07-01/>, Artikel 1, 10, 23

46 (18)

高い利便性はユーザーを呼び寄せ [...] 「自転車通り」になるのだ。

- 多くの自転車利用者が走る主要ルートという性質上、歩道もないような狭く曲がりくねった生活道路が「自転車通り」化されることはない（坪原2015参照）。日本で行政が裏道を自転車ルートに指定するのは根本的に異なる。

47 (一)

時速30km制限の生活道路は推計4万1000km以上、

- Wendy Weijermars and Fred Wegman. “Ten Years of Sustainable Safety in the Netherlands An Assessment.” *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2213, issue 1, 2011, pp. 1-8, doi: [10.3141/2213-01](https://doi.org/10.3141/2213-01), p. 2

48 (一)

自転車通りは2015年の時点で総延長172.6km

- Silvia Bernardi, Lissy Puello, and Karst Geurs, “Modelling route choice of Dutch cyclists using smartphone data,” *Journal of Transport and Land Use*, vol. 11, 2018, doi: [10.5198/jtlu.2018.1143](https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.1143), p. 888

49 (一)

(近年は自転車通り化される例も増えている)

- Mark Wagenbuur, “Dutch service streets and cycling,” *BICYCLE DUTCH*, 2012-05-20, <https://web.archive.org/web/20230602184934/https://bicycledutch.wordpress.com/2012/05/21/dutch-service-streets-and-cycling/>
- 記事で紹介されているDen BoschのGraafsewegの他にもOssのVijversingelやHoogerheideのScheldewegなどがある。

50 (一)

1990年代に始まったサステイナブル・セーフティ政策

- SWOV, “Duurzaam Veilig Wegverkeer,” 2019-03-26, <https://web.archive.org/web/20230613232744/https://swov.nl/nl/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>

51 (一)

車の流れは専用道や他の幹線道路へ [...] 生活道路は快適な自転車ルートになる。

- SWOV, “Sustainable Road Safety,” 2019-03-26, <https://web.archive.org/web/20221006031924/https://swov.nl/en/fact-sheet/sustainable-road-safety>

52 (一)

このようなネットワークレベルでの分離 [...] 向上させることが分かっている。

- Paul Schepers et al., “Road safety and bicycle usage impacts of unbundling vehicular and cycle traffic in Dutch urban networks,” *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 13, no. 3, 2013, doi: [10.18757/EJTIR.2013.13.3.3000](https://doi.org/10.18757/EJTIR.2013.13.3.3000).

53 (一)

サステイナブル・セーフティ政策は [...] 自転車道が必須としているため、

- Wendy Weijermars and Fred Wegman, “Ten Years of Sustainable Safety in the Netherlands: An Assessment,” *Transportation Research Record*, vol. 2213, no. 1, pp. 1-8, 2011, doi: [10.3141/2213-01](https://doi.org/10.3141/2213-01), p. 2

54 (一)

車道の一部を視覚的に分離するだけで自転車道より安全性が低く、

- Paul Schepers et al., “Road factors and bicycle-motor vehicle crashes at unsignalized priority intersections,” *Accident; Analysis and Prevention*, vol. 43, no. 3, pp. 853-861, 2011, doi: [10.1016/j.aap.2010.11.005](https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.005).

55 (一)

路駐車に塞がれがち

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp.166, 168, 171
- David Hembrow, “On-road cycle-lanes. The Good, The Bad and the Ugly (mostly bad and ugly),” *A view from the cycle path...*, 2014-04-24, <https://web.archive.org/web/20230606221613/https://www.aviewfromthecyclepath.com/2014/04/on-road-cycle-lanes-good-bad-and-ugly.html>

56 (一)

だが、自転車道を整備するには [...] レーンも選択肢に含まれる [図9] 。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 112, 108

p. 34

57 (一)

CROWマニュアルが示す推奨幅員は2.25m (最低1.70m)

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 110-111

58 (一)

オランダの自転車ネットワークはほとんどの自治体で概ね完成しているとされるが

- Rob Methorst and Paul Schepers, “Tweerichtingsfietspaden en spookrijden,” *Rijkswaterstaat WVL*, 2015. https://web.archive.org/web/20210810203354/https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Tweerichtingsfietspaden_en_spookrijden_-_def_9-4-2015.pdf, p. 22

59 (一)

アムステルダムのビルデルダイク通りでは [...] 自転車道が設置された [図11・12]。

- Gemeente Amsterdam, “Bilderdijkstraat: Road safety vs trees,” *Amsterdam Bike City*, 2021-05-12, <https://web.archive.org/web/20230601220343/https://bikecity.amsterdam.nl/en/inspiration/bilderdijkstraat/>

60 (一)

車の出入り、ドア開け、[...] 多重リスクの解消により死傷者は半減、

- Theo Zeegers, “Bicycle paths and bicycle lanes,” *Ketting*, vol. 189, pp. 6-7, 2008, <https://web.archive.org/web/20190110190235/https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Bicycle%20paths%20and%20bicycle%20lanes.pdf>

p. 35

61 (一)

現在は自転車利用増に伴う [...] 再改修の議論が進んでいる。

- Gemeente Amsterdam, “Planning a Second Bicycle Ring?” 2021-05-12, <https://web.archive.org/web/20230205214051/https://bikecity.amsterdam.nl/en/inspiration/second-bicycle-ring/>

62 (一)

(あまりに普通なのでオランダ語では特に呼び名がないそう)

- Mark Wagenbuur氏にメールで問い合わせた。

63 (一)

ユトレヒトの聖ヨセフ通りでは、[...] 改修が2014年に行われた [図13～16]。

- Mark Wagenbuur, “Intersection redesign in Utrecht (1),” *BICYCLE DUTCH*, 2014-08-28, <https://web.archive.org/web/20230811213323/https://bicycledutch.wordpress.com/2014/08/28/intersection-redesign-in-utrecht/>
- 記事には、「通る度に寿命が1カ月縮まる気がしていたから劇的な改善だ、(中略) もっと早くやってくれたらよかったのに」といった声が寄せられている。

64 (一)

聖ヨセフ通りを含む環状幹線道は [...] 「街の並木道」へと転換されつつある。

- Gemeente Utrecht, “Westelijke Stadsboulevard,” <https://web.archive.org/web/20230401112417/https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/westelijke-stadsboulevard/>

65 (一)

アムステルダムで最も自転車交通量の多い [...] フィッサー広場

- Gemeente Amsterdam, “More space for cyclists on Mr Visserplein,” *Amsterdam Bike City*, 2021-05-12, <https://web.archive.org/web/20230601232954/https://bikecity.amsterdam.nl/en/inspiration/mr-visserplein/>

66 (一)

対面通行の自転車横断帯の [...] キャパシティ不足が緩和された [図17～19]。

- “Mr.Visserplein,” ArcGIS Online, <https://amsterdam.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=a03f753247c6457299a8c52cf8d816b6#map>
- Mark Wagenbuur, “Intersection upgrade: a Banana and a Chips Cone,” *BICYCLE DUTCH*, 2018-04-10, <https://web.archive.org/web/20230922012922/https://bicycledutch.wordpress.com/2018/04/10/intersection-upgrade-a-banana-and-a-chips-cone/>

67 (一)

アンダーパス（トンネル）や [...] 「アンバンドリング」の鍵となるものだ。

- Paul Schepers et al., “Road safety and bicycle usage impacts of unbundling vehicular and cycle traffic in Dutch urban networks,” *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 13, no. 3, 2013, doi: 10.18757/EJTIR.2013.13.3.3000, pp. 233-234.

68 (一)

ユトレヒト郊外のデ・ビルト市では [...] からの付け替えであった [図20]。

- Mark Wagenbuur, “Five cycle tunnels in the province of Utrecht,” *BICYCLE DUTCH*, 2019-11-20, <https://web.archive.org/web/20230331134957/https://bicycledutch.wordpress.com/2019/11/20/five-cycle-tunnels-in-the-province-of-utrecht/>

p. 38

69 (一)

アイントホーフェンの新興住宅地区 [...] 車用ラウンドバウトを廃して建造された。

- Mark Wagenbuur, “Spectacular New Floating Cycle Roundabout,” *BICYCLE DUTCH*, 2012-08-23, <https://web.archive.org/web/20230815171607/https://bicycledutch.wordpress.com/2012/08/23/spectacular-new-floating-cycle-roundabout/>

70 (一)

「自転車ネットワーク」の概念を [...] アンダーパス（トンネル）や橋が結んだ。

- Mark Wagenbuur, “The 1979 Delft Cycle Plan,” *BICYCLE DUTCH*, 2019-02-26, <https://web.archive.org/web/20230525072605/https://bicycledutch.wordpress.com/2019/02/27/the-1979-delft-cycle-plan/>
- 公園を抜けるショートカットなどの平面的な経路も活用された。

p. 40

71 (一)

車中心の時代を経て1990年代初頭 [...] 空間配分に矛盾が生じていた。

- Mark Wagenbuur, “When does a street no longer require protected cycleways?” *BICYCLE DUTCH*, 2021-07-13, <https://web.archive.org/web/20230331134424/https://bicycledutch.wordpress.com/2021/07/14/when-does-a-street-no-longer-require-protected-cycleways/>
- Goudappel Coffeng, “Verkeersveiligheidsaudit herinrichting Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat,” *Gemeente Utrecht*, 2018-04-30, <https://web.archive.org/web/20210924172346/https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/nachtegaalstraat-en-burg-reigerstraat/2018-07-verkeersveiligheidAudit-Nachtegaal-Reiger.pdf>

72 (一)

2021年、自転車道は取り払われ、車道は自転車利用者が主役の場所となった。

- Gemeente Utrecht, “Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat: nieuwe inrichting,” <https://web.archive.org/web/20220119022908/https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/nachtegaalstraat-en-burgemeester-reigerstraat-nieuwe-inrichting/>

73 (一)

同様の転換は周辺の他の道でも進んでいる

- Mark Wagenbuur, “Reconstruction of Mariaplaats in Utrecht,” *BICYCLE DUTCH*, 2015-09-21, <https://web.archive.org/web/20230602180726/https://bicycledutch.wordpress.com/2015/09/22/reconstruction-of-st-marys-place-in-utrecht/>

74 (19)

安全性と利便性の両立のため、[...] そもそも最良ではないとの考えがある。

- Mark Wagenbuur, “Traffic lights in ’s-Hertogenbosch; an interview,” *BICYCLE DUTCH*, 2016-06-20, <https://web.archive.org/web/20230914104728/https://bicycledutch.wordpress.com/2016/06/21/traffic-lights-in-s-hertogenbosch-an-interview/>
- ユトレヒトでは信号機の調整や廃止に市民の声を反映させるネット上の専用ホットラインが2015年にオープンしている (*).
- * GREEN DIGITAL CHARTER, “COLLECTION OF CASE STUDIES 2016: European smart cities using ICT,” 2017, https://web.archive.org/web/20220120142346/https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/20122016_CaseStudies2016_FullBook_web.pdf, p. 40

75 (20)

高度な例としてはアムステルダム市が [...] 撤去に踏み切っている [図25・26]。

- Meredith Glaser, “What happens if you turn off the traffic lights?” *The Guardian*, 2017-09-22, <https://web.archive.org/web/20231022111137/https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2017/sep/22/what-happens-if-you-turn-off-the-traffic-lights>
- Gemeente Amsterdam, “Experiment: traffic lights disabled... and gone!” *Amsterdam Bike City*, 2021-05-12, <https://web.archive.org/web/20230601223150/https://bikecity.amsterdam.nl/en/inspiration/experiment-traffic-lights/>
- なお信号交差点でも保護型であれば自転車での右折時には信号待ちが発生せず、保護型でなくても標識による指定があれば赤信号でも右折できる (*).
- * Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, “Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990),” *Wettenbank*, <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-07-01/#HoofdstukIII>, Paragraaf 3, Artikel 68, 5

76 (一)

オランダには合計で数万kmの広域ネットワークが存在する他、

- 例えば観光・レクリエーション向けに自転車道や車の少ない路線を繋ぐジャンクション・ネットワークだけでも総延長は3万4000キロ弱になる (*).
- * Fietsplatform, “Regionale knooppuntnetwerken,” <https://web.archive.org/web/20230131155404/https://www.fietsplatform.nl/netwerkbeheer-en-promotie/fietsroutestructuur-in-nederland/regionale-knooppuntnetwerken>
- Mark Wagenbuur, “The Numbered Junction Network for recreational cycling,” *BICYCLE DUTCH*, 2019-09-24, <https://web.archive.org/web/20230910005107/https://bicycledutch.wordpress.com/2019/09/25/the-numbered-junction-network-for-recreational-cycling/>

77 (21)

現在は車通勤からのシフトなどを狙った都市間のノンストップ幹線自転車道

- 「高速」を意味する “snel” を含むものから “doorfietsroute” へ呼び名が転換されつつあるとのことなので (*)、日本語ではMark Wagenbuur氏による私信での提案も参考に「ノンストップ幹線自転車道」とした。

- * fietsberaad, “Fietssnelweg of Doorfietsroute?” 2018-09-17, <https://web.archive.org/web/20220308095407/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietssnelweg-of-Doorfietsroute>

78 (一)

総延長300kmを超え、近い将来だけでも約600kmを追加する計画がある。

- Fietsersbond “Doorfietsroutes,” <https://web.archive.org/web/20230605054412/https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/mobiliteit/doorfietsroutes/>

79 (一)

新設ルートと改修された既存ルート [...] 早く快適に目的地に到達できる。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 77-83.
- Dutch Cycling Embassy, “Best Practice Dutch Cycling (English),” 2021, <https://web.archive.org/web/20210309193817/https://www.dutchcycling.nl/downloads/DCE%20Best%20Practices%20Dutch%20Cycling.pdf>, pp. 29-36.

p. 42

80 (22)

オランダでは鉄道駅への移動に自転車が [...] 継続的な課題となっている。

- Fietsersbond, “Advies fietsparkeren bij stations,” 2010-04-16, <https://web.archive.org/web/20190528131003/https://www.fietsersbond.nl/nieuws/advies-fietsparkeren-bij-stations/>
- Fietsersbond, “Stalling bij station vaak vol,” 2017-11-01, <https://web.archive.org/web/20231017162609/https://www.fietsersbond.nl/nieuws/stalling-station-vaak/>
- バスや路面電車の停留所の駐輪施設も不十分だと自転車利用者協会は指摘している。

81 (一)

鉄道駅の駐輪スペース [図28・29] は [...] 無料のものが7万5000台分である。

- Gemeente Utrecht, “Bicycle parking Stationsplein Utrecht: largest in the world,” <https://web.archive.org/web/20230605205319/https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/bicycle-parking-stationsplein-utrecht-largest-in-the-world/>

82 (一)

オランダ最大の公共交通ハブである [...] 空きラックに到達することができる。

- Gemeente Utrecht, “Bicycle parking Stationsplein,” <https://web.archive.org/web/20230605191500/https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/>

83 (一)

オランダでは壁際（道路の隅）や歩道への駐輪も法で認められており、

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, “Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990),” *Wettenbank*, https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-07-01#HoofdstukII_Paragraaf11_Artikel27, Artikel 27

84 (一)

場所や時間の制限は自治体によって異なる。

- Fietsersbond, “Wanneer is mijn fiets ten onrechte verwijderd?” <https://web.archive.org/web/20230327012940/https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/wetten-en-regels/wegslepen-van-fietsen/wanneer-is-mijn-fiets-ten-onrechte-verwijderd/>

85 (一)

行政は条例に基づき自転車を撤去 [...] 行うことには強く反対している。

- Fietsersbond, “Fietsen parkeren en fietsen wegnippen: wanneer wel, wanneer niet en vooral hoe,” <https://web.archive.org/web/20230207110020/https://vrijwilligers.fietsersbond.nl/themas/fietsparkeren/fietsen-parkeren-en-fietsen-wegknippen-wanneer-wel-wanneer-niet-en-vooral-hoe/>

86 (一)

いくつかの都市では近年、行政が [...] 整備するという施策が導入されている。

- Den Haag, “Fietsvlonders: een plank met fietsbeugels,” 2020-12-01, <https://web.archive.org/web/20220629090158/https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/fietsen/fietsvlonders-een-plank-met-fietsbeugels.htm>
- Gemeente Rotterdam, “Aanvraag Fietsvlonder,” <https://web.archive.org/web/20220915134335/https://www.rotterdam.nl/loket/aanvraag-fietsvlonder/>

p. 44

87 (一)

オランダでは住宅を建てる際、[...] 自転車保管庫 [図32] を設けることが必須だ。

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, “Bouwbesluit 2012,” *Wettenbank*, <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0030461&hoofdstuk=4&afdeling=4.5&z=2021-07-01&g=2021-07-01>, Afdeling 4.5

88 (一)

1950年頃から自治体レベルで制定 [...] 抗議を受けて現在の形になった。

- Mark Wagenbuur, “Parking your bike at home,” *BICYCLE DUTCH*, 2013-07-11, <https://web.archive.org/web/20230602183601/https://bicycledutch.wordpress.com/2013/07/11/parking-your-bike-at-home/>

89 (一)

(たとえばユトレヒトには前者が96カ所502台分、後者が40カ所2152台分ある)

- U-stal, “Fietstrommels in de stad Utrecht,” <https://web.archive.org/web/20220121055759/http://www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/fietstrommels>
- U-stal, “Buurtstallingen in de stad Utrecht,” <https://web.archive.org/web/20211203213516/https://www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/buurtstallinge>

90 (一)

降りた駅からの自転車利用の需要も [...] 2019年には530万回にのぼった。

- NS, “Jaarverslag 2020,” https://www.nsjaarverslag.nl/FbContent.ashx/pub_1000/downloads/v210309160012/NS-Jaarverslag-2020.pdf, p. 48.
- 新型コロナ禍に見舞われた2020年のOVフィーツ利用は310万回だった。

p. 45

91 (一)

OVフィーツは旧来の自転車レンタルをアップデートする形でサービスが始まり、

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, “Cycling in the Netherlands,” 2007, https://web.archive.org/web/20201024232818/https://bicycleinfrastructuremanuals.com/wp-content/uploads/2019/02/Cycling_in_the_Netherlands_Netherlands.pdf, p. 41.

- Mark Wagenbuur, “Bike share the Dutch way,” *BICYCLE DUTCH*, 2011-03-17, <https://web.archive.org/web/20230603200239/https://bicycledutch.wordpress.com/2011/03/17/bike-share-the-dutch-way/>

92 (一)

2008年からNS（オランダ鉄道）が運営、

- Fietsersbond, “NS gaat OV-fiets exploiteren,” 2007-09-27, <https://web.archive.org/web/20221004043709/https://www.fietsersbond.nl/nieuws/ns-gaat-ov-fiets-exploiteren/>

93 (一)

料金は一般的なシェアサイクルと違い、[...] 返す場合は追加で10ユーロと、

- NS, “How do you rent an OV-fiets?” <https://web.archive.org/web/20231008154409/https://www.ns.nl/en/door-to-door/ov-fiets/how-it-works.html>

94 (一)

多くの人が鉄道利用の前後に自転車を [...] 果たしている役割は限定的だ。

- Samuel Nello-Deakin and Marco te Brömmelstroet, “Scaling up cycling or replacing driving? Triggers and trajectories of bike–train uptake in the Randstad area,” *Transportation*, vol. 48, no. 6, pp. 3239-3267, 2021, doi: [10.1007/s11116-021-10165-9](https://doi.org/10.1007/s11116-021-10165-9), p. 3242

95 (一)

旅客鉄道の国内最大手であるNS

- NS, “About NS: Responsibilities,” <https://web.archive.org/web/20230510193704/https://www.ns.nl/en/about-nl/railway-sector/responsibilities.html>

96 (一)

折り畳めない自転車の持ち込みは [...] 次の列車を待たなければならない。

- NS, “Travel information: Travelling by train & bike,” <https://web.archive.org/web/20231016113113/https://www.ns.nl/en/travel-information/bikes-on-the-train.html>

97 (23)

乗客の多い地域の鉄道に求められる [...] へのアクセスのようだ。

- 大多数の人が乗っているオマフィーツのような自転車の列車への持ち込み利用は、鉄道と自転車を組み合わせた移動の2.5%に満たない (*).
- * Olaf Jonkeren et al., “The bicycle-train travellers in the Netherlands: personal profiles and travel choices,” *Transportation*, vol. 48, no. 1, pp. 455-476, 2021, doi: [10.1007/s11116-019-10061-3](https://doi.org/10.1007/s11116-019-10061-3).

p. 46

98 (一)

1970年代の変革のひとつ [...] 「ボンエルフ」（生活の庭） [図38] だ。

- SWOV, “30 km/h zones - What is the difference between a 30km/h zone and a woonerf?” <https://web.archive.org/web/20211205215500/https://www.swov.nl/en/facts-figures/fact/30-kmh-zones-what-difference-between-30kmh-zone-and-woonerf>

99 (一)

子どもが遊び大人もくつろぐ道 [...] 自転車の優位性を高める役割も果たした。

- Matthew Bruno et al., “Mobility protests in the Netherlands of the 1970s: Activism, innovation, and transitions,” *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 40, pp. 521-535, 2021, doi: [10.1016/j.eist.2021.10.001](https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.001), pp. 526-527.

100 (一)

同じ頃、オランダでは都市中心部の [...] 活発になった [図39・40]。

- Mark Wagenbuur, “Car free city centre in Utrecht,” *BICYCLE DUTCH*, 2014-11-05, <https://web.archive.org/web/20230323133617/https://bicycledutch.wordpress.com/2014/11/06/car-free-city-centre-in-utrecht/>
- Renate van der Zee, “How Groningen invented a cycling template for cities all over the world,” *The Guardian*, 2015-07-29, <https://web.archive.org/web/20230811204348/https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

101 (一)

カーフリー化やそれに近い状態を [...] 出かけたくなる条件が形成された。

- Matthew Bruno et al., “Mobility protests in the Netherlands of the 1970s: Activism, innovation, and transitions,” *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 40, pp. 521-535, 2021, doi: [10.1016/j.eist.2021.10.001](https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.001), p. 527.

p. 48

102 (24)

表1 1970年代初頭～1980年代末のオランダ政府の交通政策

- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>, pp. 41-45

p. 49

103 (一)

モータリゼーションの弊害が社会問題 [...] 自治体行政も真摯に應えていたが、

- Matthew Bruno et al., “Mobility protests in the Netherlands of the 1970s: Activism, innovation, and transitions,” *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 40, pp. 521-535, 2021, doi: [10.1016/j.eist.2021.10.001](https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.001), p. 528.

104 (一)

政府が主導した交通政策で決定的 [...] 自転車マスタープランだ。

- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>

p. 50

105 (25)

図41 第2次交通構造計画 (SVV-II) と自転車マスタープランの位置づけ

- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>, pp. 45-51

106 (一)

2010年までに交通死を [...] サステイナブル・セーフティの出発点でもあった。

- Govert Schermers and Pieter Van Vliet, *Sustainable Safety—A preventative road Safety Strategy for the Future*, 2nd Edition, AVV Transport Research Centre, and Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 2001, <https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@238050/sustainable-safety-preventative-road/>, pp. 6-7

107 (一)

ユニセフが分析・報告した富裕国の [...] 総合トップに立っている。

- UNICEF, “Child poverty in perspective: An overview of child well-being in rich countries,” 2007, https://web.archive.org/web/20221206042536/https://www.unicef.or.jp/library/pres_bn2007/pdf/rc7_aw3.pdf
- UNICEF Office of Research, “Child well-being in rich countries: A comparative overview,” 2013, https://web.archive.org/web/20231022005940/https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/rc11_eng.pdf
- UNICEF Innocenti, “Worlds of Influence: Understanding what shapes child well-being in rich countries,” 2020, <https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/Report-Card-16-Worlds-of-Influence-child-wellbeing.pdf>

108 (一)

この成績については、自転車で動き回れる自由の影響が語られることが珍しくない。

例えば以下がある。

- Rina Mae Acosta and Michele Hutchison, *The Happiest Kids in the World: How Dutch Parents Help Their Kids (and Themselves) by Doing Less*, 2017, <https://www.worldcat.org/title/972735971>, pp. 1-3
- The British School in The Netherlands, “Dutch News: Dutch Children Are The Happiest In The World, According To UNICEF,” 2017-03-16, <https://web.archive.org/web/20230528185958/https://voices.britishschool.nl/2017/03/16/dutch-children-are-the-happiest-in-the-world-according-to-unicef/>
- “Why We Cycle – Documenting the intangible effects of cycling,” <https://web.archive.org/web/20230627040808/https://whywecycle.eu/>

109 (一)

ある調査によるとオランダの9～11歳の子ども [...] 自転車で通学しており、

- Õnne Kask, “Hoe krijgen gemeenten en scholen kinderen op de fiets naar school?” *Sweco*, <https://web.archive.org/web/20210228154842/https://www.sweco.nl/columns/2019/ho-krijgen-gemeenten-en-scholen-kinderen-op-de-fiets-naar-school/>

p. 51

110 (26)

図42 1992～95年に進んだ自転車インフラの整備

- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>, p. 61

111 (一)

別の調査では通学以外の場面で [...] 4～12歳の93%との数字が出ている。

- Pepijn Jansen, “Eindrapportage fietsgedrag kinderen,” *Tour de Force en CROW*, 2019, <https://web.archive.org/web/20211015203730/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Eindrapportage-fietsgedrag-kinderen>, p. 15

112 (一)

交通事故で亡くなった14歳以下の子どもは [...] 17名（同7名）であった。

- CBS, “Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland, wijze van deelname,” 2024-04-10, <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71936ned/table?dl=B7F14>

113 (一)

小学生向けの自転車教育と路上での技能チェックを提供するオランダ交通安全協会

- Veilig Verkeer Nederland, “Nationaal VVN Verkeersexamen,” <https://web.archive.org/web/20230603180551/https://vvn.nl/nationaal-vvn-verkeersexamen>

114 (27)

近年は車での送迎が学校周辺の [...] 成長の阻害が危惧されている。

- NOS, “Schoolkinderen fietsen te weinig,” *NOS.nl*, 2018-04-05, <https://web.archive.org/web/20210517093853/https://nos.nl/artikel/2225877-schoolkinderen-fietsen-te-weinig>

115 (一)

種々の政策に抑えられながらも、車利用はじわじわと伸び続けているのだ。

- CBS Open data StatLine, “Traffic performance motor vehicles; kilometres, territory 1990-2020,” 2021-11-10, <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/80302ENG/line?dl=5F237>

116 (28)

1990年代の分権化で政策上の主役が自治体に戻った

- 国のものだった予算は州のものになり、基礎自治体はこれを使う形になった。
- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, “The Dutch Bicycle Master Plan,” 1999, <https://web.archive.org/web/20230713223937/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/The-Dutch-Bicycle-Master-Plan>, p.60

117 (一)

2000年に自転車利用者協会が立ち上げた、[...] 自転車のまちコンテスト (Fietsstad)

- Fietsersbond, “Houten verkozen tot Fietsstad 2018,” 2018-01-16, <https://web.archive.org/web/20221004042541/https://www.fietsersbond.nl/nieuws/houten-verkozen-fietsstad-2018/>
- Mark Wagenbuur, “Houten: Cycling City of the Netherlands 2018,” *BICYCLE DUTCH*, 2018-01-16, <https://web.archive.org/web/20230904170259/https://bicycledutch.wordpress.com/2018/01/16/houten-cycling-city-of-the-netherlands-2018/>

118 (一)

個々の自治体を刺激してきた [...] 自転車都市連盟F10の発端にもなった。

- Fietsersbond, “Heritage van de Fietsstad,” <https://web.archive.org/web/20220814073615/https://www.fietsersbond.nl/toekomstfiets/heritage-van-de-fietsstad/>
- MobiliteitsPlatform, “F10: ambitieuze fietssteden gaan voor een tien!” 2017-09-20, <https://web.archive.org/web/20211218145350/https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/f10-ambitieuze-fietssteden-gaan-voor-een-tien>

119 (一)

Tour de Forceの枠組みのもと [...] 各種プロジェクトの統合的推進が図られてきた。

- Tour de Force, “Bicycle Agenda 2017-2020,” 2017, <https://web.archive.org/web/20221114043536/https://www.fietsberaad.nl/getmedia/1c52943f-8948-4539-8b0d-4fda6048b1a2/Tour-de-Force-Bicycle-Agenda-2017-2020.pdf.aspx>

p. 52

120 (29)

同文書が示す施策は多岐にわたり、[...] 挙げられている点には注目しておきたい。

- Tour de Force, “Bicycle Agenda 2017-2020,” 2017, <https://web.archive.org/web/20221114043536/https://www.fietsberaad.nl/getmedia/1c52943f-8948-4539-8b0d-4fda6048b1a2/Tour-de-Force-Bicycle-Agenda-2017-2020.pdf.aspx>, p. 5

121 (30)

CO2排出量の削減

- オランダ政府は2015年のパリ協定に先立って2013年に「持続可能な成長のためのエネルギー協定」を企業、労働組合、環境団体と結んでいる(*)。
 - * Ministry of Economic Affairs of the Netherlands, “Energy Report: Transition to sustainable energy,” 2016, <https://web.archive.org/web/20190901093715/https://www.government.nl/documents/reports/2016/04/28/energy-report-transition-to-sustainable-energy>, p. 3

122 (一)

Tour de Forceは2020年から第2期に移行、[...]「自転車スケールアップ」を狙う。

- Tour de Force, “The summary of the 2nd stage Scale up Cycling,” <https://web.archive.org/web/20221124180325/https://www.fietsberaad.nl/getmedia/90a1d46c-6ad9-4a13-9824-8005a4c25555/Summary-Tour-de-Force-2nd-stage-Scale-up-Cycling.pdf.aspx>
- Mark Wagenbuur, “2020 is the year of stage 2 of the Tour de Force,” *BICYCLE DUTCH*, 2020-01-02, <https://web.archive.org/web/20230323145751/https://bicycledutch.wordpress.com/2020/01/02/2020-is-the-year-of-stage-2-of-the-tour-de-force/>

123 (一)

2022年11月のCOP27で、[...]人材訓練プログラムにサインした

- Dutch Cycling Embassy, “Today at #COP27, NL Minister for the Environment ...” *Twitter*, 2022-11-17, https://web.archive.org/web/20230710082312/https://twitter.com/Cycling_Embassy/status/1593212796397027329

124 (一)

オランダ自転車大使館と [...] 1万人の専門家の養成を目指す。

- Dutch Cycling Embassy, “The Netherlands Kicks off Training of Cycling and Walking Professionals Worldwide” 2022-11-17, <https://web.archive.org/web/20230323201825/https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-kicks-off-training-of-cycling-and-walking-professionals-worldwide/>

第3章 ニューヨーク

p. 57

1 (一)

図3 車社会になる前のニューヨークで撮影された、少年自転車メッセンジャーの姿。

- Elizabeth Alice Austen, “Street types of New York City: Messenger boy and bike,” *Library of Congress*, c1896, <http://www.loc.gov/item/2002699100/>
- 当時の児童労働の証拠でもある。

p. 61

2 (1)

表1 マンハッタンにおけるパーキング・プロテクテッド・バイクレーン整備の成果

- New York City Department of Transportation, “Protected Bicycle Lanes in NYC,” 2014, <https://web.archive.org/web/20160809195018/https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-11-bicycle-path-data-analysis.pdf>
- New York City Department of Transportation Commissioner Janette Sadik-Khan, “Columbus Avenue Parking-Protected Bicycle Path Preliminary Assessment,” 2011, https://web.archive.org/web/20120206162102/https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2011_columbus_assessment.pdf

- New York City Department of Transportation Traffic Management Division, “Prospect Park West Bicycle Path and Traffic Calming Update,” 2011, https://web.archive.org/web/20110606063127/https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/20110120_ppw_data.pdf

p. 62

3 (一)

図10 [...] 電動アシスト車を含む1万2000台が稼働している

- Lyft, “About Citi Bike,” <https://web.archive.org/web/20231016112046/https://ride.citibikenyc.com/about>

4 (一)

ニューヨークでは2013年の5月、[...] シティバイクのサービスが始まった。

- Lyft, “About Citi Bike,” <https://web.archive.org/web/20231016112046/https://ride.citibikenyc.com/about>

p. 63

5 (一)

2009年5月の最終日曜日の夜、[...] くつろぐ人々でいっぱいになった。

- Janette Sadik-Khan and Seth Solomonow, *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*, Viking, 2016, pp. 98-99.

6 (一)

タイムズスクエアの広場は後に恒久化 [...] 分からないほどに変貌している。

- Googleストリートビュー
 - 2009年 <https://www.google.com/maps/@40.7584379,-73.9854511,3a,75y,50h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1spc6vu5MTxR4ub0aAEoyAfg!2e0!5s20090501T000000!7i13312!8i6656?entry=ttu>
 - 2021年 https://www.google.com/maps/@40.7584622,-73.9855577,3a,90y,50h,90t/data=!3m6!1e1!3m4!1sCIW07sPqtg5HyQ_7S6SiOA!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu

7 (2)

この事業の成果は次の通りだ。

- Janette Sadik-Khan and Seth Solomonow, *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*, Viking, 2016, pp. 101-102

8 (一)

あり合わせの材料で実験的な [...] 「タクティカル・アーバニズム」と呼ばれる。

- The Street Plans Collaborative, “Tactical Urbanism Vol. 1,” *issuu*, 2012-03-13, p. 7, https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1/13
- Melinda Hanson and Majed Abdulsamad, “From Pop-Up to Permanent: Five lessons in tactical urbanism,” Global Designing Cities Initiative, <https://web.archive.org/web/20221115183558/https://globaldesigningcities.org/2018/04/18/from-pop-up-to-permanent-five-lessons-in-tactical-urbanism/>

p. 64

9 (一)

サディク＝カーン交通局長による街路改革の [...] 徹底的なデータの収集と分析だ。

- Janette Sadik-Khan, “New York’s streets? Not so mean any more,” *TED*, 2013, https://www.ted.com/talks/janette_sadik_khan_new_york_s_streets_not_so_mean_any_more

p. 65

10 (一)

車を使えない人を含むあらゆる人のための「コンプリート・ストリート」

- Smart Growth America, “Complete Streets,” <https://web.archive.org/web/20231027010720/https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets>

11 (一)

を政策化しているアメリカ国内の市や町の [...] から1312に増加、

- Ebony Venson, “Complete Streets Policy adoption continues to grow across the country,” *Smart Growth America*, 2022-09-29, <https://web.archive.org/web/20230815212807/https://smartgrowthamerica.org/complete-streets-policy-adoption-continues-to-grow-across-the-country/>

12 (一)

構造物で保護された自転車走行空間は [...] から約684kmに増えた。

- Ilana Strauss, “Is the U.S. becoming more bike friendly?” *National Geographic*, 2021-09-22, <https://web.archive.org/web/20230614144149/https://www.nationalgeographic.com/environment/article/is-the-us-becoming-more-bike-friendly>

13 (一)

車中心の道からの転換が商業的にもプラスに働くことが多いと明らかになるにつれ、

- Eric Jaffe, “The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes,” *Bloomberg*, 2015-03-13, <https://web.archive.org/web/20231024170910/https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-13/every-study-ever-conducted-on-the-impact-converting-street-parking-into-bike-lanes-has-on-businesses>
- PeopleForBikes, “Economic Impacts of Bicycle and Pedestrian Street Improvements,” 2020, <https://web.archive.org/web/20230814170319/https://www.peopleforbikes.org/reports/the-national-study-of-the-economic-impact-of-street>

14 (一)

懐疑的だった商店やレストランの経営者も支持に回るようになってきている。

- David Gutman, “As Seattle struggles with bike lanes, Vancouver, B.C., has won the battle,” *The Seattle Times*, 2018-04-23, <https://web.archive.org/web/20230815053737/https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/as-seattle-struggles-with-bike-lanes-vancouver-b-c-has-won-the-battle/>
- Janette Sadik-Khan and Seth Solomonow, *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*, Viking, 2016, pp. 256-261.

15 (3)

こうした動きをリードする存在のひとつが、[...] 全米都市交通担当官協会) だ。

- バンクーバーやモントリオールなどのカナダの都市も国際メンバーとして加盟している。

16 (一)

NACTOは市街地に特化した様々な実践的デザインガイドを次々と発行し、

- NACTO, “Better Guidance, Better Streets, Better Cities: We’re Updating the Urban Bikeway Design Guide,” 2021-12-16, <https://web.archive.org/web/20231006210741/https://nacto.org/2021/12/16/better-guidance-better-streets-better-cities/>

17 (一)

NACTOが出した最初のガイドは [...] 共同で手引きをつくろうとしたことから生まれた。

- Steven Higashide, “The Design Bible That Changed How Americans Bike in Cities,” *The Atlantic*, 2018-03-01, <https://web.archive.org/web/20230510120819/https://www.theatlantic.com/technology/archive/2018/03/a-new-bible-for-bike-lanes/554450/>

p. 68

18 (一)

NACTOのUrban Bikeway Design Guideは [...] 本格的に新時代を迎えた

- 同ガイドは2014年に第2版に改訂され、本書刊行後の2025年に第3版に改訂された (*)。
- * NACTO, “NACTO Launches New Urban Bikeway Design Guide for the Next Generation of Innovative Cycling Infrastructure,” 2025-01-07, <https://web.archive.org/web/20250130123033/https://nacto.org/latest/nacto-launches-new-urban-bikeway-design-guide-for-the-next-generation-of-innovative-cycling-infrastructure/>

19 (一)

この思想を1970年代から唱道した [...] それを消し去ってしまった。

- William Schultheiss et al., “A Historical Perspective on the AASHTO Guide for the Development of Bicycle Facilities and the Impact of the Vehicular Cycling Movement,” *Transportation Research Record*, vol. 2672, no. 13, pp. 38-49, 2018, http://tooleddesign.com/wp-content/uploads/2018/10/TRB_Paper18-05962_HistoryofAASHTO_BikeGuide_TRB_rev.pdf

20 (一)

かつてはフォレスター流のvehicular cyclingを広めた

- Angie Schmitt, “The Rise of The North American Protected Bike Lane,” *Momentum Mag*, 2013-07-31, <https://web.archive.org/web/20231101154131/https://momentummag.com/the-rise-of-the-north-american-protected-bike-lane/>

21 (一)

現在は保護型インフラの整備を明確に支持している。

- bikeleague, “FAQ: Every Bicyclist Counts,” *League of American Bicyclists*, 2014-06-04, <https://web.archive.org/web/20220705042928/https://bikeleague.org/content/faq-every-bicyclist-counts>

p. 70

22 (一)

道路の安全性向上、渋滞や [...] 自転車インフラが位置づけられている

- NACTO, “Designing for All Ages & Abilities,” 2017, <https://web.archive.org/web/20230706165304/https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/designing-ages-abilities-new/>

23 (一)

保護型交差点の設計を含む [...] (AAA自転車交差点のデザイン) だ [図21] 。

- NACTO, “Don't Give Up at the Intersection,” 2019, <https://web.archive.org/web/20230811232610/https://nacto.org/publication/dont-give-up-at-the-intersection/>

24 (一)

また連邦レベルでも、FHWAが2019年に [...] ガイド) を出している。

- Bill Schultheiss et al., “Bikeway Selection Guide,” *FHWA*, 2019, https://web.archive.org/web/20230929133639/https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/tools_solve/docs/fhwasal8077.pdf

25 (一)

市交通局はマンハッタンの東西の大通り [...] これを恒久化した。

- New York City Department of Transportation, “14th Street Busway,” <https://web.archive.org/web/20230914204008/https://www.nyc.gov/html/brt/html/routes/14th-street.shtml>

26 (一)

この施策は主にバスのため [...] 「とても良くなった」と回答している。

- Sam Schwartz, “14th Street Transit & Truck Priority Pilot Project,” 2020, <https://web.archive.org/web/20220729205245/http://static1.squarespace.com/static/5bc63eb90b77bd20c50c516c/t/5ec421b14abb5b1fa619df9e/1589912002654/14+Street+Report+2+Winter+2020.pdf>, p. 18.

27 (一)

米国内でも感染の流行が特に激しく、

- Eric Levenson, “Why New York is the epicenter of the American coronavirus outbreak,” CNN, 2020-03-26, <https://web.archive.org/web/20230608015023/https://edition.cnn.com/2020/03/26/us/new-york-coronavirus-explainer/index.html>

28 (一)

非白人・低所得の住民の多い地区にそれが集中した

- Sanya Mansoor, “Data Suggests Many New York City Neighborhoods Hardest Hit by COVID-19 Are Also Low-Income Areas,” TIME, 2020-04-05, <https://web.archive.org/web/20230524171242/https://time.com/5815820/data-new-york-low-income-neighborhoods-coronavirus/>

29 (一)

ニューヨーク市では、100を超える街路が [...] テラス席となった。

- New York City Department of Transportation, “Open Streets,” <https://web.archive.org/web/20231027192522/https://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/openstreets.shtml>
- Transportation Alternatives, “Open Streets Forever: The Case for Permanent 24/7 Open Streets,” 2021-10-12, <https://web.archive.org/web/20230627182809/https://transalt.org/open-streets-forever-nyc>

p. 71

30 (一)

オープン・ストリートは世代もルーツも [...] 阻害してきたことを明らかにした。

- Streetfilms, “Miracle on 34th Avenue: NYC's Best Open Street is in Queens,” *YouTube*, 2020-06-04, <https://www.youtube.com/watch?v=i6NU4ThHz2U>

31 (一)

35歳未満の76%、ラテンアメリカ系の [...] 拡大に賛成している。

- Transportation Alternatives, “Clear Majority of New York City Voters Support Removing Car Parking to Build Streets for People,” <https://web.archive.org/web/20230627014045/https://transalt.org/blog/clear-majority-of-new-york-city-voters-support-removing-car-parking-to-build-streets-for-people>

32 (4)

コロナ禍の前からニューヨーク最大の交通関係トピックのひとつだった混雑課金

- Transportation Alternativesのメンバーであるチェルシー・スカイさんは2018年の筆者らとの鼎談で、自分たちの団体が最も力を入れている案件は混雑課金である、と語ってくれた(*)。

* Kosuke Miyata, 「2018/11/17トーク「自転車アクティヴィズムの現在」(仮題) 資料」 note 2018年11月18日 <https://note.com/kosukemiyata/n/nbdd4e82e359c>

33 (一)

トランプ政権による放置を経て、バイデン新政権下で2021年に手続きが動き出した。

- Steve Cohen, “Congestion Pricing is Slowly Coming to New York City,” *Columbia Climate School*, 2021-10-04, <https://web.archive.org/web/20230507164917/https://news.climate.columbia.edu/2021/10/04/congestion-pricing-is-slowly-coming-to-new-york-city/>

34 (一)

2023年6月にととう連邦の承認が下り、[...] アメリカ初のこの制度

- Catherine Clifford, “New York Gov. Hochul touts NYC as first U.S. city to move forward with traffic congestion pricing,” *CNBC*, 2023-06-27, <https://web.archive.org/web/20230627202814/https://www.cnn.com/2023/06/27/feds-give-green-light-to-nyc-congestion-pricing-plan-for-next-year.html>

35 (一)

マンハッタンの60丁目以南への [...] 公共交通の改善にあてられる。

- MTA, “Central Business District Tolling Program,” <https://web.archive.org/web/20231030103829/https://new.mta.info/project/CBDTP>

36 (一)

ブルームバーグ市政がPlaNYCの一環として掲げていた根本的な交通改革

- Bruce Schaller, “New York City’s Congestion Pricing Experience and Implications for Road Pricing Acceptance in the United States,” *Transport Policy*, Vol. 17, Iss. 4, 2010, pp. 266-273, https://web.archive.org/web/20230826210114/https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/schaller_paper_2010trb.pdf

37 (一)

エリック・アダムス現市長は [...] 25×25構想への支持を表明している。

- Transportation Alternatives, “Shovel-Ready NYC 25x25 Streets,” *nyc 25x25*, <https://web.archive.org/web/20230421222253/https://nyc25x25.org/streets-remix.html>

第4章 ロンドン

p. 74

1 (一)

1902年の秋、留学中の漱石は [...] 悪戦苦闘しながらも、

- 夏目漱石「自転車日記」『夏目漱石全集10』https://www.aozora.gr.jp/cards/000148/files/768_14947.html

2 (一)

やがて郊外へサイクリングに出るほどになった。

- 夏目鏡子・松岡譲『漱石の思い出』（文春文庫 1994）pp. 116-117

3 (一)

イギリスでは1885年に現代の [...] 自転車ブームが起きた [図1]。

- David Gordon, “A Short History of Bicycling,” *Bicycling Science*, 3rd ed., 2004, <https://web.archive.org/web/20230629012202/https://www.history.com/news/bicycle-history-invention>, pp. 25-26.

4 (一)

一種のバブルでもあったこのブーム後のロンドンで漱石は自転車を初体験し、

- TradeSmith, “Revisiting the Great British Bicycle Bubble of 1896,” *Nasdaq*, 2020-12-08, <https://web.archive.org/web/20221021043237/https://www.nasdaq.com/articles/revisiting-the-great-british-bicycle-bubble-of-1896-2020-12-08>
- John James Sexby, *The Municipal Parks, Gardens, and Open Spaces of London; Their History and Associations*, 1898, pp. 15-17.

5 (一)

自転車はビクトリア朝末期の女性の自由を拡大し、

- William Manners, “The secret history of 19th century cyclists,” *The Guardian*, 2015-06-09, <https://web.archive.org/web/20230217220649/https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2015/jun/09/feminism-escape-widening-gene-pools-secret-history-of-19th-century-cyclists>
- Charlotte James, “The ride for independence: Victorian ladies cycling fashion,” *British Library*, 2020-10-23, <https://web.archive.org/web/20220929233859/https://www.bl.uk/womens-rights/articles/the-ride-for-independence-victorian-ladies-cycling-fashion>

6 (一)

1920～1930年代には労働者の通勤や [...] 進むにつれ衰退していった。

- Carlton Reid, *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*, Kindle ed., Island Press, 2017, nn. 494-512, 998-999.

p. 75

7 (1)

表1 ロンドンの人々の主な（一度の移動に占める距離が最長の）交通手段の変遷。

- Transport for London, “Travel in London, report 14,” 2021, <https://web.archive.org/web/20211215115502/https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-14.pdf>, p. 70

p. 76

8 (一)

2013年の11月の末、交通局の前に [...] 道路に横たわった [図3]。

- John Stuttle, “Over 1,000 cyclists stage die-in protest outside Transport for London HQ,” *The Guardian*, 2013-12-01, <https://web.archive.org/web/20230314193225/https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2013/dec/01/stop-killing-cyclists-die-in-tfl-protest>

9 (2)

ロンドンではそれまでの2週間に [...] を求めるために実施されたのだった。

- BBC, “London cyclist deaths: Hundreds take part in 'die-in' protest,” 2013-11-29 <https://web.archive.org/web/20220924043342/https://www.bbc.com/news/uk-england-london-25160874>
- これを発端として、オランダのStop de Kindermoord（子供殺しを止めろ）と重なるStop Killing Cyclists（自転車に乗った人を殺すのを止めろ）という運動体がスタートしている(*)。
- * “STOP KILLING CYCLISTS | Reduce road danger NOW!!” <https://web.archive.org/web/20230325065337/https://stopkillingcyclists.org/about/>

10 (一)

車道を塗り分けただけの形態が危険と指摘されていた

- Greater London Authority, “News from John Biggs (past staff): John Biggs demands segregation for Cycling Superhighway 2,” 2013-08-05, <https://web.archive.org/web/20211103021501/https://www.london.gov.uk/press-releases/assembly/john-biggs-past-staff/cycle-segregation-needed>

11 (一)

ボリス・ジョンソン市長は [...] 議員らから批判を浴びていた。

- Sam Jones et al., “Boris Johnson accused of dodging responsibility over cycling deaths,” *The Guardian*, 2013-11-14, <https://web.archive.org/web/20230223035723/https://www.theguardian.com/uk-news/2013/nov/14/boris-johnson-london-cycling-deaths>

12 (一)

イギリス自転車大使館（市民グループ）が [...] 写真の共有を呼びかけた [図4]。

- Mark Treasure, “Insert Loved One Here,” *Cycling Embassy of Great Britain*, 2017-06-30, <https://web.archive.org/web/20220703030618/https://www.cycling-embassy.org.uk/blog/2017/06/30/insert-loved-one-here>

13 (一)

サンフランシスコ

- Filipa Ioannou, “SF activists protect Mission bike lane with their bodies,” *SFGATE*, 2017-05-26, <https://web.archive.org/web/20220625225820/https://www.sfgate.com/bayarea/article/SF-activists-protect-Mission-bike-lane-with-their-11177528.php>

14 (一)

ダブリン

- Catherine Sanz, “Cycle lanes blocked 500 times a week,” *The Times*, 2017-12-20, <https://web.archive.org/web/20220705125229/https://www.thetimes.co.uk/article/cycle-lanes-blocked-500-times-a-week-nx2htdrcs>

15 (一)

ニューヨーク

- David Meyer, “Hundreds of Volunteers Made Fifth Ave Safe for Biking Last Night. DOT Can Do It Permanently,” *Streetsblog NYC*, 2017-10-11, <https://web.archive.org/web/20230602213946/https://nyc.streetsblog.org/2017/10/11/hundreds-of-volunteers-made-fifth-ave-safe-for-biking-last-night-dot-can-do-it-permanently/>

16 (一)

メキシコシティ

- Maria Cristerna, “Ciclistas se unen para defender sus vías,” *CÍVICO*, 2017-08-30, <https://web.archive.org/web/20220317042911/https://www.civico.com/mexico/noticias/valla-ciclista-cdmx>

17 (一)

ボイシ

- Bill Manny, “Taking to the streets: Tired of being ignored, Boise bicyclists are adopting tougher tactics,” *Idaho Statesman*, 2017-09-21, <https://www.idahostatesman.com/opinion/article170720252.html>

18 (一)

ブリスベン

- Ruth McCosker, “Greens councillor Jonathan Sri defends human chain along West End road,” *Brisbane Times*, 2017-09-08, <https://web.archive.org/web/20221212070521/https://www.brisbanetimes.com.au/politics/queensland/greens-councillor-jonathan-sri-to-pull-irresponsible-stunt-20170907-p4yvvsb.html>

19 (一)

ブリュッセル

- Geoffrey Usé, “Les cyclistes enfin respectés!!!” *Twitter*, 2017-09-19, <https://web.archive.org/web/20220317044440/https://twitter.com/GeoffreyUse/status/910168944899706887>

20 (一)

リヨン

- Justin Boche, “Lyon : une chaîne humaine pour le respect des bandes cyclables,” *Lyon Capitale*, 2017-09-21, <https://web.archive.org/web/20230207185838/https://www.lyoncapitale.fr/Actualite/Lyon-une-chaine-humaine-pour-le-respect-des-bandes-cyclables>

21 (一)

ベルリン

- Marion Tiemann, “Best present for cyclists, when there are still cars on #CarFreeDay in #Berlin? A protected bike lane!” *Twitter*, 2017-09-22, https://web.archive.org/web/20220317045211/https://twitter.com/_mtiemann/status/911127886412775424

22 (一)

ポートランド

- Michael Andersen, “More than 100 line up to say goodbye to Better Naito and call for permanent protected bike lanes,” *BikePortland*, 2017-09-29, <https://web.archive.org/web/20231102050507/https://bikeportland.org/2017/09/29/more-than-100-line-up-to-say-goodbye-to-better-naito-and-call-for-permanent-protected-bike-lanes-244650>

23 (一)

レンヌ

Rayons d'Action, “#onnelâcherien A notre appel, une cinquantaine de cyclistes ont formé une piste cyclable provisoire sur le bd de la tour d'Auvergne.” *Twitter*, 2017-10-07, https://web.archive.org/web/20220317045756/https://twitter.com/Rayons_Action/status/916313196335718400

24 (一)

フィラデルフィア

- Yafa Dias, “Advocates Rally for Victims of Traffic Violence After Cyclist Killed on Spruce Street,” *The Bicycle Coalition of Greater Philadelphia*, 2017-11-29, <https://web.archive.org/web/20230527225326/https://bicyclecoalition.org/advocates-rally-victims-traffic-violence-cyclist-killed-spruce-street/>

25 (一)

ボストン

- Danny McDonald, “‘I’m tired of riding my bike everyday and constantly feeling like I’m going to die’” *The Boston Globe*, 2017-12-02, <https://web.archive.org/web/20180614165559/http://www.bostonglobe.com/metro/2017/12/01/tired-riding-bike-everyday-and-constantly-feeling-like-going-die/EoXp4TOV6IQqINmJYD47IN/story.html>

26 (一)

12月13日の朝、交通量も路駐車も [...] 分離の必要性をアピールした [図5]。

- James Morris, “Penton Street cycle lane protest: Campaigners form human shield to protect cyclists from rat runners,” *Islington Gazette*, 2017-12-13, <https://web.archive.org/web/20220317052225/https://www.islingtongazette.co.uk/news/penton-street-cycle-lane-protest-campaigners-form-human-shield-to-3784256>

27 (一)

法律上の専用空間ですらない自転車マークつきレーン

- Transport for London, “London Cycling Design Standards Chapter 4: Cycle Lanes and Tracks,” version 2, 2016, <https://web.archive.org/web/20230811231920/https://content.tfl.gov.uk/lcds-chapter4-cyclelanesandtracks.pdf>, pp. 4-5.

28 (3)

オーガナイザーのショーン・ハウズ氏は [...] が重要だと語っている。

- iambrianjones, “Make the Lane - London - Penton St - Islington,” *YouTube*, 2017-12-14, <https://www.youtube.com/watch?v=vVwUBe0yjg>
- BBC, “Campaigners line London route to promote bike lane safety,” 2017-12-13, <https://web.archive.org/web/20201204064102/https://www.bbc.com/news/uk-england-london-42338306>

p. 82

29 (一)

三車線の北側一車線が縁石で [...] それがそのまま残ったのだという。

- Mark Treasure, “History comes full circle – Tavistock Place moving towards the cycle provision it deserves,” *As Easy As Riding A Bike*, 2015-07-07, <https://web.archive.org/web/20230203102716/https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2015/07/07/history-comes-full-circle-tavistock-place-moving-towards-the-cycle-provision-it-deserves/>

30 (一)

これらは現在、細街路や緑道などを繋いだ [...] と公称されている。

- Transport for London, “Cycleways,” <https://web.archive.org/web/20231018184510/https://tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycleways>

31 (一)

「サイクル・スーパーハイウェイ」は高速 [...] と判断されたのだ。

- Simon Macmichael, “Not 'Super' anymore – Cycleways confirmed as new name for London's Cycle Superhighways and Quietways,” *road.cc*, 2019-03-06, <https://web.archive.org/web/20230401143552/https://road.cc/content/news/257272-not-super-anymore-cycleways-confirmed-new-name-londons-cycle-superhighways-and>

32 (一)

ロンドンには、1666年に街を [...] 中世からの入り組んだ細街路がある。

- Peter Murray, “The History of London,” *NLA*, 2015-05-20, <https://web.archive.org/web/20220321040429/https://nla.london/videos/the-history-of-london>

p. 83

33 (一)

車の通行にだけ規制をかけるこうしたアプローチ [...] でも示されているものだ。

- Transport for London, “London Cycling Design Standards Chapter 3: Cycle-Friendly Streets and Spaces,” version 2, 2016, <https://web.archive.org/web/20221115031139/https://content.tfl.gov.uk/lcds-chapter3-streetsandspaces.pdf>, p. 22.

34 (一)

LCDSには標識や路面のペイント [...] との記述もあるから、

- Transport for London, “London Cycling Design Standards Chapter 3: Cycle-Friendly Streets and Spaces,” version 2, 2016, <https://web.archive.org/web/20221115031139/https://content.tfl.gov.uk/lcds-chapter3-streetsandspaces.pdf>, pp. 33-34.

35 (一)

LCDSは徒歩や自転車での移動の利便性を [...] を理想としているが、

- Transport for London, “London Cycling Design Standards Chapter 3: Cycle-Friendly Streets and Spaces,” version 2, 2016, <https://web.archive.org/web/20221115031139/https://content.tfl.gov.uk/lcds-chapter3-streetsandspaces.pdf>, pp. 23-25.

36 (一)

これは目立たないながら市内のあちこちで [...] 形成の鍵にもなっている。

- Aleksander Buczynski, “London Quietways,” *European Cyclists' Federation*, 2018-04-10, <https://web.archive.org/web/20230404040114/https://ecf.com/news-and-events/news/london-quietways>

37 (一)

車の抜け道のままの箇所を抱えることになったり、

- Peter Walker, “Lessons from London's failing 'quietways' cycle scheme,” *The Guardian*, 2016-06-14, <https://web.archive.org/web/20230414213537/https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2016/jun/14/lessons-from-londons-failing-quietways-scheme>

38 (一)

車への影響のない不便なところに追いやられたりしてきた。

- Andrew Kersley, “London’s cycling Quietways are a mess. And they’re about to get a whole lot messier,” *City Monitor*, 2019-11-12, <https://web.archive.org/web/20230604235419/https://citymonitor.ai/transport/london-s-cycling-quietways-are-mess-and-they-re-about-get-whole-lot-messier-4848>

p. 85

39 (一)

迅速な自転車通勤を想定したスーパーハイウェイ

- Transport for London, “Initial work starts on London's first two Cycle Superhighways,” 2010-02-16, <https://web.archive.org/web/20220322152423/https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2010/february/initial-work-starts-on-londons-first-two-cycle-superhighways>

40 (一)

自信がない人やゆっくり走りたい人向け

- Transport for London, “Quietways,” <https://web.archive.org/web/20141210181831/https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/quietways>

41 (一)

クワイエットウェイも安全かつ便利でなければエリア間ルートとして機能しない。

- Mark Treasure, “The Central London Grid,” *As Easy As Riding A Bike*, 2014-02-12, <https://web.archive.org/web/20210313084102/https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2014/02/12/the-central-london-grid/>

42 (一)

市が2019年から両者を「サイクルウェイ」に統合 [...] にのみ予算をつける) ためでもある。

- Greater London Authority, “Mayor of London confirms doubling of protected cycle routes,” 2019-05-24, <https://web.archive.org/web/20230803043740/https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/mayor-confirms-doubling-of-protected-cycle-routes>

43 (一)

統一された基準

- Transport for London, “New cycle route Quality Criteria,” 2019, <https://web.archive.org/web/20220629010146/https://content.tfl.gov.uk/cycle-route-quality-criteria-technical-note-v1.pdf> (掲載ページ: <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/cycling>)

44 (一)

世界のあちこちでみられる自転車での歩道通行と規則によるその許容

- The League of American Bicyclists, “Sidewalk Riding Laws,” https://web.archive.org/web/20220901041525/https://bikeleague.org/sites/default/files/sidewalkriding_chart_edit.pdf
- Nicholas Hunter, “Footpath riding: Brief position statement,” 2021, https://web.archive.org/web/20240514061843/https://s23705.pcdn.co/wp-content/uploads/2021/09/BN_Footpath_riding_position_paper.pdf

45 (一)

良質な自転車インフラの不足は、違反になる場所でも歩道通行が選ばれる主要因のひとつで、

- Victoria Hazael, “Should children cycle on the pavement?” *Cycling UK*, 2015-03-09, <https://web.archive.org/web/20230602080520/https://www.cyclinguk.org/blog/victoria-hazael/children-cycle-pavement>

46 (一)

カーン市長もこれを認め、環境改善への取組みをアピールしている。

- Mayor of London, “Cycling on pavements,” *Greater London Authority*, 2018-03-26, <https://web.archive.org/web/20220323141848/https://www.london.gov.uk/questions/2018/0805>

47 (一)

カムデン区では地元警察が [...] 警告も行うとの方針を示した。

- Jennifer Scott, “Should cycling be allowed on pavements?” *BBC*, 2017-01-20, <https://web.archive.org/web/20231109142021/https://www.bbc.com/news/uk-38688256>

48 (一)

市が2019年7月に初めて駐輪にフォーカスし策定した整備計画Cycle Parking Implementation Plan

- Transport for London, “Cycling action plan 2: Building on successes,” 2023, <https://web.archive.org/web/20231003042310/https://content.tfl.gov.uk/cycling-action-plan.pdf>, p. 32

49 (4)

次のようなデータが示されている。

- Transport for London, “Cycle parking implementation plan: Making sure every cycle trip starts and ends with a place to park,” 2019, <https://web.archive.org/web/20190915114734/https://content.tfl.gov.uk/cycle-parking-implementation-plan.pdf>, pp. 7, 10-11

p. 86

50 (一)

乗降数で長年イギリスのトップに立ってきたウォータールー駅

- The Guardian, “Stratford overtakes Waterloo as Britain’s busiest railway station,” 2021-11-25, <https://web.archive.org/web/20230205085024/https://www.theguardian.com/uk-news/2021/nov/25/stratford-overtakes-waterloo-as-britains-busiest-railway-station>

51 (一)

同駅では世界的にもかなり大規模な [...] オープンするはずだったが、

- Tom Marshall, “Dutch-style cycle 'super hub' to help tackle London's bike theft epidemic,” *Evening Standard*, 2016-03-15, <https://web.archive.org/web/20220901083347/https://www.standard.co.uk/news/transport/dutchstyle-cycle-super-hub-to-help-tackle-london-s-bike-theft-epidemic-a3203736.html>

52 (一)

鉄道会社が安全上の懸念を理由に反対したため実現しなかった。

- London Assembly Transport Committee, “London’s cycling infrastructure,” 2018, https://web.archive.org/web/20230214215344/https://www.london.gov.uk/sites/default/files/londons_cycling_infrastructure.pdf, p. 11

p. 87

53 (5)

Cycle Parking Implementation Planは50ページ超の [...] ユーザー目線が一貫している。

- Cycle Parking Implementation Planでは交通ハブ、商業地区、住宅地、学校、職場、地域の各種施設、という6のターゲット領域（focus areas）が設定され、それぞれの特性に合わせた駐輪インフラ整備のアプローチが記されている。

p. 87

54 (一)

リヴィングストン初代市長

- Greater London Authority, “Former Mayors of London,” <https://web.archive.org/web/20220907073452/https://www.london.gov.uk/about-us/mayor-london/former-mayors-london>

55 (一)

パリのヴェリブに刺激され

- Jean Robin, “Vélib' : après Paris, Londres ?” Le Parisien, 2007-08-11, <https://web.archive.org/web/20220324142006/https://www.leparisien.fr/paris-75/velib-apres-paris-londres-11-08-2007-2008280008.php>

56 (一)

2008年にCO2削減策として導入を発表、

- Jeremy Lovell, “Livingstone announces major cycling scheme,” Reuters, 2008-02-12, <https://web.archive.org/web/20210508005735/https://www.reuters.com/article/uk-climate-britain-bicycles-idUKL1140690420080211>

57 (一)

ジョンソン市政下の2010年に315カ所5000台でスタートしたシェアサイクル

- Transport for London, “Mayor’s flagship cycling scheme - Barclays Cycle Hire - opens for business,” 2010-07-30, <https://web.archive.org/web/20230620115836/https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2010/july/mayors-flagship-cycling-scheme--barclays-cycle-hire--opens-for-business>

58 (一)

2022年3月現在の「サンタンデール・サイクルズ」 [...] 車体はおよそ1万2000台。

- Transport for London, “Find a docking station,” <https://web.archive.org/web/20220303110953/https://tfl.gov.uk/modes/cycling/santander-cycles/find-a-docking-station>

59 (一)

コロナ禍が深刻な状況にあった2020年3月には医療従事者向けに無料利用枠も用意された。

- Transport for London, “Santander Cycles welcomes record new users during its tenth anniversary year,” 2021-01-07, <https://web.archive.org/web/20230529033710/https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2021/january/santander-cycles-welcomes-record-new-users-during-its-tenth-anniversary-year>

p. 89

60 (一)

人の健康と体験を重視する「ヘルシー・ストリート」アプローチ

- Healthy Streets Ltd., “What is Healthy Streets?” <https://web.archive.org/web/20230302164113/https://www.healthystreets.com/what-is-healthy-streets>

61 (一)

に基づく長期交通戦略（～2041年）

- Transport for London, “The Mayor’s Transport Strategy,” <https://web.archive.org/web/20230802165034/https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/the-mayors-transport-strategy>

62 (一)

および空間計画「ロンドン・プラン」（最新版は2021年に策定）の根本要素のひとつである。

- Greater London Authority, “The London Plan: The Spatial Development Strategy for Greater London,” 2021, https://web.archive.org/web/20210302141148/https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2021.pdf

63 (6)

2018年の「自転車アクションプラン」は、次のような自転車利用増加の社会的メリットを示している。

- Transport for London, “Cycling action plan,” 2018, https://web.archive.org/web/20230705171935/https://www.london.gov.uk/sites/default/files/tr_19_cycling-action-plan.pdf, pp. 8-15

p. 91

64 (一)

市は2020年5月、ロックダウン緩和後の […] 「ストリートスペース」を打ち出した。

- Greater London Authority, “Mayor’s bold new Streetspace plan will overhaul London’s streets,” 2020-05-06, <https://web.archive.org/web/20200508033145/https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/mayors-bold-plan-will-overhaul-capitals-streets>

65 (一)

市内のあちこちで、簡易構造物の活用によって新たな歩道や自転車道が誕生し [図26]、車での通り抜けに制約を課す低交通ゾーン（Low Traffic Neighbourhood）や通学路（スクール・ストリート）も数多く形成されている。

- Carlton Reid, “Sadiq Khan’s Streetspace Plans In 15 Photos: ‘London’s Road To Recovery Cannot Be Clogged With Cars’” *Forbes*, 2020-06-03, <https://web.archive.org/web/20220915071313/https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/06/03/sadiq-khans-streetspace-plans-in-15-photos-londons-road-to-recovery-cannot-be-clogged-with-cars/>
- Melissa Cazzato, “London’s Streetspace Programme- A Lasting Legacy?” *NLA*, 2021-07-29, <https://web.archive.org/web/20231114125231/https://nla.london/news/londons-streetspace-programme-a-lasting-legacy>
- Transport for London, “Cycling & walking,” <https://web.archive.org/web/20230609183653/https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/cycling-and-walking>

66 (一)

レイルトン地区の低交通ゾーン […] といった成果がみられた。

- Railton LTN, “We have surveyed traffic in #RailtonLTN …,” *Twitter*, 2020-11-09, <https://web.archive.org/web/20220404073307/https://twitter.com/RailtonLTN/status/1325794547637620736>

67 (一)

ロンドンのストリートスペースは、[…] 一例にも数えられるものだ。

- Bruno Moser et al., “Tactical Urbanism: Reimagining Our Cities post-Covid-19,” *ArchDaily*, 2020-06-04, <https://web.archive.org/web/20230213164303/https://www.archdaily.com/940877/tactical-urbanism-reimagining-our-cities-post-covid-19>
- James Irwin and Joan Tupponce, “Cities worldwide took space for cars and gave it to people during the pandemic. Will it stick?” *Virginia Commonwealth University*, 2021-06-07, https://web.archive.org/web/20230314062406/https://news.vcu.edu/article/cities_worldwide_took_space_for_cars_and_gave_it_to_people_during
- Jonathan Daly et al., “We can’t let coronavirus kill our cities. Here’s how we can save urban life,” *The Conversation*, 2020-05-04, <https://web.archive.org/web/20221220063404/https://theconversation.com/we-cant-let-coronavirus-kill-our-cities-heres-how-we-can-save-urban-life-137063>

68 (一)

ビジョン・ゼロ政策の一環として2020年に始まった速度上限の時速20マイル（≒時速30km）への引き下げは、適用された道路の総延長が2021年8月には80kmを超えた。

- Transport for London, “Lowering Speed Limits,” <https://web.archive.org/web/20210907100828/https://haveyoursay.tfl.gov.uk/lowering-speed-limits>

69 (一)

渋滞課金の対象と同じ市内中心部で2019年にスタートした「超低排出ゾーン」規制

- Greater London Authority, “Mayor: Ultra-Low Emission Zone will start in 2019 to tackle toxic air,” 2017-11-03, <https://web.archive.org/web/20180125172458/https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/ulez-will-start-in-2019-to-tackle-toxic-air>

70 (一)

2021年10月に18倍のサイズに拡大

- Greater London Authority, “The Mayor’s Ultra Low Emission Zone for London,” <https://web.archive.org/web/20221026035206/https://www.london.gov.uk/what-we-do/environment/pollution-and-air-quality/mayors-ultra-low-emission-zone-london>

71 (一)

(2023年8月からは市内全区が対象に)

- Greater London Authority, “The Ultra Low Emission Zone (ULEZ) for London,” <https://web.archive.org/web/20230622154207/https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/environment-and-climate-change/pollution-and-air-quality/ultra-low-emission-zone-ulez-london>

72 (一)

カーゴバイクによる物流 [図28] も種々の補助金に支えられながらどんどん伸びている。

- Energy Saving Trust, “eCargo Bike Grant Fund 2021 awarded to 14 local authorities,” 2022-02-15, <https://web.archive.org/web/20220702023219/https://energysavingtrust.org.uk/ecargo-bike-grant-fund-2021-awarded-to-14-local-authorities/>
- Katie Searles, “E-cargo bike delivery launches in Finchley ahead of ULEZ extension,” *CiTTi*, 2021-10-22, <https://web.archive.org/web/20211022102637/https://www.cittimagazine.co.uk/news/last-mile-delivery/e-cargo-bike-delivery-launches-in-finchley-ahead-of-ulez-extension.html>
- Andrew Ryan, “Are e-cargo bikes or e-scooters a good fit for your fleet?” *FleetNews*, 2022-02-16, <https://web.archive.org/web/20220812023652/https://www.fleetnews.co.uk/electric-fleet/vehicles/are-e-cargo-bikes-or-e-scooters-a-good-fit-for-your-fleet>

p. 93

73 (一)

図28 [...] 従業員のヘルメット着用を禁止している

- Dan Alexander, “Pedal Me bans cargo bike riders from wearing helmets for safety reasons,” *road.cc*, 2022-02-07, <https://web.archive.org/web/20220207103455/https://road.cc/content/news/pedal-me-bans-cargo-bike-riders-wearing-helmets-290133>

74 (7)

表2 2022年1月に施行された改訂ハイウェイ・コードの変更点

- Department for Transport, “Table of changes to The Highway Code,” 2021, https://web.archive.org/web/20211201172828/https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1037306/table-of-change-to-the-highway-code.pdf

p. 94

75 (一)

2020年5月、ジョンソン首相（当時）は議会で「自転車利用の新たな黄金期」に言及、

- Carlton Reid, “Post-Pandemic Future Will Be ‘Golden Age’ For Cycling, Boris Johnson Tells Parliament,” *Forbes*, 2020-05-06, <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/05/06/post-pandemic-future-will-be-golden-age-for-cycling-boris-johnson-tells-parliament/?sh=2e1e841d69c4>

76 (一)

ストリートスペースのような緊急の [...] 2億5000万ポンドが割り当てられた。

- Department for Transport et al., “£2 billion package to create new era for cycling and walking,” *GOV.UK*, 2020-05-09, <https://web.archive.org/web/20230917114354/https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking>
- Department for Transport, “Fix Your Bike Voucher Scheme,” *GOV.UK*, 2020-07-28, <https://web.archive.org/web/20230305013259/https://www.gov.uk/guidance/fix-your-bike-voucher-scheme-apply-for-a-voucher>

77 (一)

新しい自転車インフラ設計ガイド

- Department for Transport, “Cycle infrastructure design (LTN 1/20),” *GOV.UK*, 2020-07-27, <https://web.archive.org/web/20200729090009/https://www.gov.uk/government/publications/cycle-infrastructure-design-ltn-120>

78 (一)

アクティブ交通推進のビジョン「ギアチェンジ」

- Department for Transport and Active Travel England, “Cycling and walking plan for England,” *GOV.UK*, 2020-07-27, <https://web.archive.org/web/20231003010617/https://www.gov.uk/government/publications/cycling-and-walking-plan-for-england>

79 (一)

自転車利用を2013年の倍にするというかねてよりの目標

- Department for Transport, “Cycling Delivery Plan,” 2014, https://web.archive.org/web/20231115175901/https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7ea5c9ed915d74e33f186f/141015_Cycling_Delivery_Plan.pdf

80 (8)

達成にはその3～4倍が必要だったはずだ、との指摘もなされている。

- House of Commons Transport Committee, “Oral evidence: Reforming public transport after the pandemic, HC 676,” *UK Parliament*, 2021-03-10, <https://web.archive.org/web/20210725231322/https://committees.parliament.uk/oralevidence/1855/html/>
- Rebecca Morley, “#BikeIsBest pens letter to PM on safeguarding the “golden age of cycling”” *bikebiz*, 2020-08-28, <https://web.archive.org/web/20230331131528/https://bikebiz.com/bikeisbest-pens-letter-to-pm-on-safeguarding-the-golden-age-of-cycling/>

81 (一)

この予算は2022年1月に発足した政府機関 [...] 設計・実装・市民参加の好事例の発信も行う）。

- Department for Transport et al., “New executive agency Active Travel England launches,” *GOV.UK*, 2022-01-24, <https://web.archive.org/web/20230123030846/https://www.gov.uk/government/speeches/new-executive-agency-active-travel-england-launches>

82 (一)

アクティブ・トラベル・イングランドの長官となった自転車ロードレースの英雄クリス・ボードマン

- Department for Transport, “Chris Boardman named permanent National Active Travel Commissioner alongside other senior Active Travel England appointments,” *GOV.UK*, 2022-06-28, <https://web.archive.org/web/20231004134624/https://www.gov.uk/government/news/chris-boardman-named-permanent-national-active-travel-commissioner-alongside-other-senior-active-travel-england-appointments>

83 (一)

歩行・自転車担当長官と交通長官を歴任してきたグレーター・マンチェスター

- Greater Manchester Combined Authority, “Chris Boardman,” <https://web.archive.org/web/20231004134745/https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/what-we-do/transport/chris-boardman/>

84 (一)

街路再編は既に進行しており、

- Transport for Greater Manchester, “Say yellow to the Bee Network,” <https://web.archive.org/web/20230513041257/https://beeactive.tfgm.com/bee-network-vision/>

85 (一)

ニューキャッスル

- Carlton Reid, “Parking Cull And Pocket Parks For England’s Finest Street As Newcastle Plans Post-Pandemic Future,” *Forbes*, 2020-03-15, <https://web.archive.org/web/20220504164131/https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/05/15/parking-cull-and-pocket-parks-for-englands-finest-street-as-newcastle-plans-post-pandemic-future/?sh=4aa2e9fd10df>

86 (一)

ケンブリッジ

- Gemma Gardner, “Biggest shake-up of Cambridge road network for 40 years,” *Cambridge Independent*, 2022-02-18, <https://web.archive.org/web/20220828080257/https://www.cambridgeindependent.co.uk/news/biggest-shake-up-of-cambridge-road-network-for-40-years-9240903/>

p. 95

87 (一)

エディンバラ

- Transport and Environment Committee, “Active Travel Investment Programme Update,” *The City of Edinburgh Council*, 2021-10-14, <https://web.archive.org/web/20221007133016/https://www.edinburgh.gov.uk/downloads/file/30073/active-travel-investment-programme-update-october-2021>

88 (一)

グラスゴー

- Glasgow City Council, “City-wide active travel network plan unveiled,” 2021-10-05, <https://web.archive.org/web/20230401010349/https://glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=27605>

89 (一)

カーディフ

- Cardiff Council, “Vision to improve Cardiff’s cycling and walking routes revealed,” *Cardiff News Room*, 2021-07-09, <https://web.archive.org/web/20211025193011/https://cardiffnewsroom.co.uk/releases/c25/27018.html>

90 (一)

イギリスで最も自転車が使われているケンブリッジ

- Cambridge City Council, “Cycling and walking schemes,” <https://web.archive.org/web/20230325235416/https://www.cambridge.gov.uk/cycling-and-walking-schemes>

91 (一)

2020年7月、自転車用の優先環道を備えたオランダ式ラウンドバウトが国内で初めて開通した。

- Cambridgeshire County Council, “Dutch-style roundabout opens,” 2020-07-31, <https://web.archive.org/web/20220504171752/https://www.cambridgeshire.gov.uk/news/dutch-style-roundabout-opens>

92 (一)

イギリス第二の都市バーミンガム

- Encyclopaedia Britannica, “Birmingham,” <https://web.archive.org/web/20231114092648/https://www.britannica.com/place/Birmingham-England>

93 (一)

人を主役とした地域再生・活性化、[...] 新しい交通計画を2021年に採択、

- Birmingham City Council, “Birmingham transport plan,” https://web.archive.org/web/20230324130928/https://www.birmingham.gov.uk/info/20013/roads_travel_and_parking/2032/birmingham_transport_plan

94 (一)

市中心部の区域間の車移動に [...] 車偏重だった空間の再配分も行われる。

- Birmingham City Council, “Birmingham Transport Plan,” 2021, https://web.archive.org/web/20220520031155/https://www.birmingham.gov.uk/downloads/file/14861/birmingham_transport_strategy

95 (一)

全交通中の自転車の割合は新型コロナウイルスの [...] 全域で3%に過ぎず、

- Department for Transport, “Walking and cycling statistics, England: 2020,” *GOV.UK*, 2021-09-22, <https://web.archive.org/web/20230326120151/https://www.gov.uk/government/statistics/walking-and-cycling-statistics-england-2020/walking-and-cycling-statistics-england-2020>

96 (9)

地元団体によれば現在の市の [...] 自転車が使い易い環境への道のりは長い。

- London Cycling Campaign, “Where are all the Cycleways?” *London Cycling Campaign*, 2021-11-12, <https://web.archive.org/web/20211112193244/https://lcc.org.uk/news/where-are-all-the-cycleways/>

97 (一)

2019年に世界初の「国立公園都市」に [...] カーボンニュートラル化を宣言した首都

- Kate Proctor, “Sadiq Khan vows to make London carbon-neutral by 2030 if re-elected,” *The Guardian*, 2020-01-17, <https://web.archive.org/web/20230905070544/https://www.theguardian.com/politics/2020/jan/17/sadiq-khan-vows-to-make-london-carbon-neutral-by-2030-if-re-elected-mayor>
- Greater London Authority, “Green New Deal Fund,” <https://web.archive.org/web/20230426170945/https://www.london.gov.uk/programmes-and-strategies/environment-and-climate-change/climate-change/zero-carbon-london/green-new-deal-fund>

第5章 パリ

p. 98

1 (1)

Le vélo accessible à tout le monde（誰にでも使える自転車）。

- Vélib’ Métropole, “A propos de Vélib’,” <https://web.archive.org/web/20230515210207/https://www.velib-metropole.fr/service>

2 (一)

2010年のデータでは、交通手段の49%が徒歩だった [図2] 。

- Mairie de Paris, “Le bilan des déplacements en 2014 à Paris,” 2016, <https://web.archive.org/web/20160506020729/http://api-site.paris.fr/images/77965>, p. 6.

3 (2)

図2 パリの交通手段の内訳

- Mairie de Paris, “Le bilan des déplacements en 2014 à Paris,” 2016, <https://web.archive.org/web/20160506020729/http://api-site.paris.fr/images/77965>, p. 6

p. 99

4 (一)

メトロ（地下鉄）は迅速で運行本数も多い

- Britannica, “Transportation of Paris,” <https://web.archive.org/web/20230514014822/https://www.britannica.com/place/Paris/Transportation>

5 (一)

利用者増に伴う混雑

- The Local fr, “Paris Metro passenger numbers surge, making trains more crowded than ever,” 2019-11-12, <https://web.archive.org/web/20221002060248/https://www.thelocal.fr/20191112/paris-metro-passenger-numbers-surge-making-trains-more-crowded-than-ever/>

6 (一)

スリ被害

- RFI, “Massive increase in pickpocket crimes in Paris metro,” 2019-04-05, <https://web.archive.org/web/20230423050212/https://www.rfi.fr/en/france/20190405-massive-increase-pickpocket-crimes-paris-metro>

7 (一)

一方で政府公認の「宮殿」級ホテル（5つ星のさらに上）

- フランス観光開発機構Atout France「31軒の最高級ホテル「パラス」（2019年10月現在）」 <https://web.archive.org/web/20211201023043/http://jp.media.france.fr/ja/node/5715>

8 (一)

長らく続いた自動車優遇

- Feargus O'Sullivan, “The Cars That Ate Paris,” *Bloomberg*, 2017-03-30, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-29/how-paris-is-trying-to-control-automotive-traffic>

9 (一)

2007年のヴェリブ導入

- Vélib' Métropole, “A propos de Vélib',” <https://web.archive.org/web/20230515210207/https://www.velib-metropole.fr/service>

10 (一)

2010年の時点ではたった3%だった。

- Mairie de Paris, “Le bilan des déplacements en 2014 à Paris,” 2016, <https://web.archive.org/web/20160506020729/http://api-site.paris.fr/images/77965>, pp. 6, 15

11 (一)

交通スト

- Sébastien Compagnon et al., “Après la grève, les Parisiens n’ont pas abandonné le vélo,” *Le Parisien*, 2020-02-04, <https://web.archive.org/web/20200209222113/https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/apres-la-greve-les-parisiens-n-ont-pas-abandonne-le-velo-03-02-2020-8251827.php>

12 (一)

自転車利用は7%まで伸びている。

- La Ville de Paris, “Où en est-on de l'aménagement des nouvelles pistes cyclables ?” 2023-09-19, <https://web.archive.org/web/20231106182453/https://www.paris.fr/pages/les-pistes-cyclables-provisoires-vont-devenir-perennes-18264>

p. 101

13 (一)

図10 [...] 電動アシスト付きでコンテナ容量は1.7m³、最大積載量は250kg

- FLUDIS, “Expertise,” <https://web.archive.org/web/20230130043559/https://fludis.eu/expertise/?lang=en>

14 (一)

図11 [...] カーゴバイクによる出張買取サービスを展開している

- Book Off, “Rachat à domicile,” <https://web.archive.org/web/20230604234459/https://lingonbook.fr/rachat-a-domicile/>

p. 102

15 (一)

パリでは2021年8月、徒歩や自転車、[...] 歩行空間化なども進んでいる [図12・13]。

- franceinfo, “Vitesse limitée à 30 km/h à Paris : “Ce n'est pas une mesure anti-voitures”, assure l'adjoint en charge des transports et des mobilités,” 2021-08-30, https://web.archive.org/web/20230203224242/https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/video-vitesse-limitee-a-30-km-h-a-paris-ce-n-est-pas-une-mesure-anti-voitures-assure-l-adjoint-en-charge-des-transports-et-des-mobilites_4753255.html

p. 103

16 (一)

図12 [...] 人が集うことのできる本来の意味の広場と自転車道ができた

- La Ville de Paris, “La nouvelle place de la Bastille se dévoile,” 2021-01-21, <https://web.archive.org/web/20231110170510/https://www.paris.fr/pages/bientot-une-nouvelle-place-de-la-bastille-6093>

17 (一)

図13 [...] 残った車道部も20km/h制限、かつ歩く人が優先となっている

- La Ville de Paris, “La place du Panthéon réinventée,” 2019-07-05, <https://web.archive.org/web/20230427180059/https://www.paris.fr/pages/place-du-pantheon-travaux-en-cours-6071>

p. 104

18 (一)

自転車走行空間として共用レーンばかりを使う手法からの脱却が評価されている。

- Copenhagenize, “08. Paris,” *Copenhagenize index*, <https://web.archive.org/web/20210815123442/https://copenhagenizeindex.eu/cities/paris>
- ただし2020年の時点でもまだネットワークの17%弱を占めており (Le schéma d'orientations pour le développement du vélo à Paris (2010) と Le bilan des déplacements à Paris (2010-2020) から算出)、これから置き換わっていくものと思われる。

19 (一)

パリの自転車ネットワーク整備のもうひとつの柱は、市内の速度上限の時速30km化とセットになった、一方通行の「自転車を除く」化だ。

- La Ville de Paris, “Le Plan vélo de Paris (2015-2020),” 2022-01-03, <https://web.archive.org/web/20230927212250/https://www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225>

20 (一)

これが実装された道の総延長は [...] 自転車走行空間ということになる。

- Le schéma d'orientations pour le développement du vélo à Paris (2010) と Le bilan des déplacements à Paris (2010-2020) から算出。

p. 105

21 (一)

図16 赤信号でも自転車では（青側の人に道を譲った上で）直進／右折可、の標識

- La Ville de Paris, “Quelques conseils de sécurité pour rouler à vélo,” 2021-06-23, <https://web.archive.org/web/20230524204120/https://www.paris.fr/pages/quelques-conseils-de-securite-pour-rouler-a-velo-7382#les-panneaux-de-signalisation-a-connaître-absolument>

p. 106

22 (一)

樹脂製の車止めを配置するなどの [...] 恒久的整備へと引き継がれている。

- La Ville de Paris, “Où en est-on de l'aménagement des nouvelles pistes cyclables ?” 2023-09-19, <https://web.archive.org/web/20231106182453/https://www.paris.fr/pages/les-pistes-cyclables-provisaires-vont-devenir-perennes-18264>

23 (一)

世界のあちこちの都市に出現した「ポップアップ自転車道」

- UCI, “Pop-up bike lanes: a rapidly growing transport solution prompted by coronavirus pandemic,” 2020-06-04, <https://web.archive.org/web/20231120204312/https://www.uci.org/article/pop-up-bike-lanes-a-rapidly-growing-transport-solution-prompted-by-coronavirus-pandemic/27aOfYwCpIuwCEi71JSmQM>
- Mobycon, “Making Safe Space For Cycling In 10 Days: A Guide To Temporary Bike Lanes From Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin,” 2020, https://web.archive.org/web/20230921121050/https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf
- NACTO, “Bike & Roll Lanes COVID-19,” *flickr*, <https://web.archive.org/web/20220606031716/https://www.flickr.com/photos/nacto/sets/72157716919437598>
- 簡易的ではあるものの構造物による分離が基本になっているため、ペイントなどによる視覚分離のみと誤解されぬよう呼称には「自転車道」を用いた。

24 (一)

長期的変革を加速させる実験的アクション [...] の好例ともみなされる。

- Luc Berman, “Tactical urbanism encouraging cycling in Paris,” *TlwnGO*, 2020-06-01, <https://web.archive.org/web/20230714232600/https://transportgenderobservatory.eu/2020/06/01/tactical-urbanism-encouraging-cycling-in-paris/>

25 (一)

大勢の人々が自転車で行き交うリヴォリ [...] メディアを賑わせた。

- FRANCE 24 English, “Riding in Paris: Bicycle soars as coronavirus changes lifestyles,” *YouTube*, 2020-05-29, <https://www.youtube.com/watch?v=ZxHqPUULeBI>
- Vivienne Walt, “We Heard Birds.’ Paris Mayor Anne Hidalgo on How Lockdown Offered a Glimpse at a Greener City,” *Time*, 2020-07-09, <https://web.archive.org/web/20231013081053/https://time.com/5864707/paris-green-city-2/>
- Joshua Robinson, “Coronavirus Accelerates Plans to Put Urban Commuters on Bicycles,” *The Wall Street Journal*, 2020-07-31, <https://web.archive.org/web/20230405075458/https://www.wsj.com/articles/coronavirus-accelerates-plans-to-put-urban-commuters-on-bicycles-11596208490>

p. 107

26 (一)

タクティカル・アーバニズムの代名詞であるDIY的な行為

- Tactical Urbanist's Guide, “About,” <https://web.archive.org/web/20231101121333/http://tacticalurbanismguide.com/about/>

27 (一)

2つの民間グループ、Paris en Selle（サドルの上のパリ）と [...] 計画案マップを作成した [図23]。

- Paris en Selle et MDB, “Un vélopolitain pour Paris,” *Vivez Paris, Votez Vélo*, <https://web.archive.org/web/20230608040547/https://votez-velo.paris/un-velopolitain-pour-paris/>

28 (一)

2020年6月には、自転車幹線として [...] 自ら案内標示を設置 [図24]。

- Paris en Selle, “#Balise Ta Piste,” 2020-06-12, <https://web.archive.org/web/20210921143704/https://parisenselle.fr/2020/06/12/balise-ta-piste/>

29 (3)

どこを通るルートかその場で分かれば [...] 自分たちで行動を起こしたそう。

- Olivier Razemon, “Enfin des panneaux pour baliser les pistes cyclables temporaires!” *Le Monde*, 2020-06-11, <https://web.archive.org/web/20230604110452/https://www.lemonde.fr/blog/transports/2020/06/11/enfin-des-panneaux-pour-baliser-les-pistes-cyclables-temporaires/>

30 (一)

2020年6月といえばイダルゴ市長の再任が確定した時期だが、

- Aseniya Dimitrova, “Anne Hidalgo elected as Mayor of Paris for a second term,” *TheMayor.EU*, 2020-07-02, <https://web.archive.org/web/20210509141340/https://www.themayor.eu/en/a/view/anne-hidalgo-elected-as-mayor-of-paris-for-a-second-term-5298>

31 (一)

1月に出馬を表明した同氏

- Yinka OYETADE, “Paris Mayor Anne Hidalgo announces bid for second term amid debate on her vision, record,” *France 24*, 2020-01-12, <https://web.archive.org/web/20231012090936/https://www.france24.com/en/20200112-paris-mayor-anne-hidalgo-announces-bid-for-second-term-amid-debate-on-her-vision-record>

32 (一)

選挙キャンペーン中に既にヴェロポリタンのコンセプトを取り入れており、

- Anne Hidalgo, “3. Créer le Vélopolitain pour permettre [...]” *Twitter*, 2020-02-18, https://web.archive.org/web/20220410183927/https://twitter.com/Anne_Hidalgo/status/1229786669240508417

p. 108

33 (一)

プラス1万台分というプラン・ヴェロ2015～2020の目標をいち早く達成した。

- Benjamin DODMAN, “After roadwork chaos, will cycling in Paris finally take off?” *France 24*, 2019-07-08, <https://web.archive.org/web/20190709080934/https://www.france24.com/en/20190708-paris-cycling-bicycles-hidalgo-transport-velib-traffic-pollution>

34 (一)

路上の駐輪スタンド [図26] が [...] 主な理由として盗難の恐れを挙げている。

- La Ville de Paris, “Un nouveau plan vélo pour une ville 100 % cyclable,” 2021-10-21, <https://web.archive.org/web/20211021135102/https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>

35 (一)

前市長の下、車による渋滞、[...] 750カ所から始動したシステム

- Luc Nadal, “Bike Sharing Sweeps Paris Off Its Feet,” *Sustainable Transport*, 2007, <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:107422670>

p. 110

36 (一)

約2万台／1400カ所 [...] 定期契約者は40万人に達している。

- Vélib' Métropole, “About Vélib',” <https://web.archive.org/web/20230411010221/https://www.velib-metropole.fr/en/service>
- ただしヴェリブのサービス品質をめぐっては発注者である事業連合から運営会社に厳しい視線が向けられてもいる (*)

- * Autolib' Velib' Métropole, “Vélib' Métropole : une amélioration de la qualité de service attendue par les élu.e.s,” 2022-01-25, <https://web.archive.org/web/20230207073412/https://www.autolibmetropole.fr/velib-metropole-une-amelioration-de-la-qualite-de-service-attendue-par-les-elue-s/>

37 (一)

オランダ発の自転車サブスクリプションSwapfietsもパリに進出している。

- Swapfiets, “Our bikes in Paris,” <https://web.archive.org/web/20230326213230/https://swapfiets.fr/en-FR/paris>

38 (一)

2019年9月にはパリを擁する [...] メンテナンス費用も含まれる)。

- Ile-de-France Mobilités, “Véligo Location : service de location de vélos,” 2023-02-08, <https://web.archive.org/web/20230915113538/https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/veligo-location>
- Véligo Location, “Prix d'un abonnement pour un vélo électrique,” <https://web.archive.org/web/20230912211410/https://www.veligo-location.fr/parlons-prix/>

p. 111

39 (一)

2021年10月、パリ市は「100%自転車で走れる都市」[...] を発表した [表1]。

- La Ville de Paris, “Un nouveau plan vélo pour une ville 100 % cyclable,” 2021-10-21, <https://web.archive.org/web/20211021135102/https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>

40 (4)

2015年に低排出ゾーンを導入した市は [...] 規制の段階的な厳格化を進めており、

- La Ville de Paris, “La Zone à faibles émissions (ZFE),” 2023-10-09, <https://web.archive.org/web/20231023114822/https://www.paris.fr/pages/la-zone-a-faibles-emissions-zfe-pour-lutter-contre-la-pollution-de-l-air-16799>
- Le site officiel de la vignette Crit'Air, “Commander votre vignette Crit'Air sur le site officiel,” <https://web.archive.org/web/20231122143014/https://www.certificat-air.gouv.fr/>
- 権限はパリ市から周辺の自治体を含むMétropole du Grand Parisに移行している。

41 (一)

これらは気候危機対策でもあり、

- Nicole Goebel, “Paris to ban diesel, petrol cars by 2030,” *Deutsche Welle*, 2017-12-10, <https://web.archive.org/web/20230723205110/https://www.dw.com/en/paris-to-ban-combustion-engine-cars-by-2030/a-40920457>

42 (一)

2021年7月には気候・レジリエンス法に [...] 自転車への割り当てが追加され、

- Direction de l'information légale et administrative, “La prime à la conversion élargie aux vélos électriques, le bonus écologique aux vélos cargo,” *Service-Public.fr*, 2022-04-28, <https://web.archive.org/web/20230321043701/https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15071>
- Légifrance, “Code de l'énergie (Articles D251-1 à D251-6-1),” https://web.archive.org/web/20230225085304/https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023983208/LEGISCTA000031748197/
- Légifrance, “Code de l'énergie (Articles D251-7 à D251-13),” https://web.archive.org/web/20230615044215/https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023983208/LEGISCTA000031748217/

43 (一)

政府はコロナ禍が襲った2020年にも [...] 費用補助を実施。

- The Local fr, “UPDATE: How to get €50 to cover the cost of your bike repairs in France,” 2020-12-01, <https://web.archive.org/web/20220808073223/https://www.thelocal.fr/20200914/france-pledges-20-mn-euro-to-expand-bike-repair-bonus/>

44 (一)

2022年3月からは車の広告に [...] 入れることが必須となった。

- v.simonte_3240, “France: Car ads will have to encourage the use of cycling and other sustainable transport,” *ECF*, 2022-02-01, <https://web.archive.org/web/20221218204508/https://www.ecf.com/news-and-events/news/france-car-ads-will-have-encourage-use-cycling-and-other-sustainable-transport>

p. 112

45 (5)

表1 プラン・ヴェロ2015～2020の実績と2021～2026の計画内容

- Ville de Paris, “Plan Vélo 2021-2026,” 2021, <https://web.archive.org/web/20211118163933/https://cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf>

p. 113

46 (6)

表2 パリ市のクリーン・モビリティ補助金の上限額一覧 [...]

- La Ville de Paris, “Les aides financières pour inciter à des mobilités propres,” 2023-10-31, <https://web.archive.org/web/20231110203616/https://www.paris.fr/pages/lutte-contre-la-pollution-les-aides-a-la-mobilite-5373>
- Theo Leggett, “Polluted Paris steps up war on diesel,” *BBC*, 2018-05-30, <https://web.archive.org/web/20230521023026/https://www.bbc.com/news/business-43925712>

47 (7)

表3 フランス政府の自転車補助金の上限額一覧

- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires & Ministère de la Transition énergétique, “Plan Vélo & Marche 2023-2027,” 2023, https://web.archive.org/web/20230710035143/https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/23100_DP-Plan-velo-2023.pdf, p. 10

p. 114

48 (一)

この問題に切り込んでいるのが、[...] 「15分都市」構想だ [図29～32] 。

- Kim Willsher, “Paris mayor unveils '15-minute city' plan in re-election campaign,” *The Guardian*, 2020-02-07, <https://web.archive.org/web/20231016143801/https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

49 (一)

パリが目指す「15分都市」とは、[...] 人中心で環境負荷も低いメトロポリスである。

- La Ville de Paris, “Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité,” 2022-05-23, <https://web.archive.org/web/20231120100829/https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>

50 (一)

ポイントとなるのは単機能の施設や [...] 開かれたものでなければならない。

- Sarah Elzas, “Can Paris become a ‘15-minute’ city?” *RFI*, <https://web.archive.org/web/20231012175325/https://www.rfi.fr/en/france/20200228-can-paris-become-15-minute-city>

51 (一)

(「カーボンニュートラル」を掲げたオリンピックの開催年)

- Paris 2024, “Halving the carbon footprint of the Games,” <https://web.archive.org/web/20230727123910/https://www.paris2024.org/en/delivering-carbon-neutral-games/>

52 (一)

中心部の車での通り抜けを禁止する。

- La Ville de Paris, “Paris crée une zone apaisée dans le centre de la capitale,” 2022-04-15, <https://web.archive.org/web/20230829162220/https://www.paris.fr/pages/paris-cree-une-zone-apaisee-dans-le-centre-de-la-capitale-20426>

53 (一)

市内の169カ所では既に車での学校周辺の通行が制限されており、

- La Ville de Paris, “180 « rues aux écoles » dans Paris,” 2023-08-28, <https://web.archive.org/web/20231107135436/https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>

54 (一)

2025年までには約14万台の路上駐車枠の半分以上がパブリックスペースに転換される。

- World Economic Forum, “Paris Is Removing Half Its Street Parking To Free Up Space For People,” 2020-11-03, <https://web.archive.org/web/20220811183915/https://www.weforum.org/videos/paris-is-removing-half-its-street-parking-to-free-up-space-for-people>

55 (一)

人口およそ215万

- eurostat, “Population on 1 January by broad age group, sex and NUTS 3 region,” <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/bookmark/ad5aecf9-1c5d-4943-b4e6-5e1d0f00e28a?lang=en>

56 (一)

観光客は年間990万人を超える (2019年)

- Insee, “Number of arrivals at hotels - non resident tourists - Paris,” 2023-11-09, <https://www.insee.fr/en/statistiques/serie/010598703>

57 (一)

2050年の完全カーボンニュートラル化を達成

- United Nations, “City of Paris: Carbon Neutral by 2050 for a Fair, Inclusive and Resilient Transition | France,” <https://web.archive.org/web/20231120124403/https://unfccc.int/climate-action/un-global-climate-action-awards/climate-leaders/city-of-paris>

58 (一)

自転車がスポーツや趣味の道具としてだけでなく、

- Jeff McMahon, “How Bike Lanes Are Transforming Paris,” *Forbes*, 2019-12-28, <https://web.archive.org/web/20231012090938/https://www.forbes.com/sites/jeffmcmahon/2019/12/28/how-bike-lanes-are-transforming-paris/>

第6章 ドイツ

p. 117

1 (1)

2019年、ケルンに招かれた [...] その街路デザインの前時代性をこう評した。

- RADKOMM, “Lokalzeit Köln, 03.06.19: Mikael Colville-Andersen und Ute Symanski von RADKOMM radeln durch Köln.” *YouTube*, 2019-06-04, <https://www.youtube.com/watch?v=sEQA8EMMtfk>

p. 118

2 (一)

自転車による移動の素晴らしさを共有し [...] 示す機会となるクリティカルマス

- Carly S., “Critical Mass,” *Joukowsky Institute for Archaeology & the Ancient World*, https://web.archive.org/web/20230305180514/https://www.brown.edu/Departments/Joukowsky_Institute/courses/13things/7081.html

3 (2)

ドイツではおよそ200のまちに広まっており、

- Malte Hübner, “Hier ist die Critical Mass,” *criticalmass.in*, <https://web.archive.org/web/20230106221224/https://criticalmass.in/>
- 15人以上の自転車利用者は一つの集団として分断されずに交差点を（途中で信号が変わっても）通過できる、といった法規も、この国でクリティカルマスが盛んな理由の一つだろう (*).
 - * Bundesamt für Justiz, “Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 27 Verbände,” *Gesetze im Internet*, https://web.archive.org/web/20230220004959/https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_27.html

4 (一)

近年は子どもの自転車走行環境に焦点を [...] 開催するまちも増えた。

- Kidical Mass Aktionsbündnis, “Kidical Mass: Zehntausend Kinder erobern die Straßen zurück!” 2021, https://web.archive.org/web/20220702023707/https://kinderaufsrad.org/wp-content/uploads/2021/09/20210919_PM_KidicalMass_AktionsWE2021.pdf

p. 119

5 (3)

図3 交通大臣宛てのキディカルマスの要望

- Kidical Mass Aktionsbündnis, “Kinderfreundliches Strassenverkehrsrecht,” *Kinder aufs Rad*, 2022-05-15, <https://web.archive.org/web/20220702014336/https://kinderaufsrad.org/kinderfreundliches-strassenverkehrsrecht-2/>

p. 120

6 (一)

子どもが主役のこの自転車パレードは2008年に米オレゴン州で始まったもので、

- Kidical Mass Aktionsbündnis, “Platz da für die nächste Generation!” 2020-03-09, <https://web.archive.org/web/20221020145541/https://kinderaufsrad.org/platz-da-fuer-die-naechste-generation/>

7 (4)

ドイツではデモとして申請し、

- ・ ドイツでは屋外で正式な集会を行うには管轄局への申請が必要である。
- ・ Bundesamt für Justiz, “Gesetz über Versammlungen und Aufzüge (Versammlungsgesetz),” *Gesetze im Internet*, <https://web.archive.org/web/20230228044930/http://www.gesetze-im-internet.de/versammlg/BJNR006840953.html>

8 (一)

2020年には全国同時キディカルマスが実施され、

- ・ Kidical Mass Aktionsbündnis, “Platz da für die nächste Generation! // Make way for the next generation!” 2021-01-25, <https://web.archive.org/web/20221130013012/https://kinderaufsrad.org/aktionswochenende-september-2020-revue/>

9 (一)

2022年5月には内外200都市で合計4万人が参加、国際的な連帯アクションに発展している。

- ・ Kidical Mass Aktionsbündnis, “KIDICAL MASS AKTIONSWOCHENENDEN 14./15. Mai und am 24./25. September 2022 90.000 Menschen – Über 400 Orte,” <https://web.archive.org/web/20221205021755/https://kinderaufsrad.org/aktionsbuenndnis/>

10 (一)

世界最大の自転車利用者団体ADFC（全ドイツ自転車クラブ）

- ・ ADFC, “Über den ADFC,” <https://web.archive.org/web/20230126172811/https://www.adfc.de/ueber-den-adfc/>

11 (一)

アウトバーン建設に反対するもの、

- ・ IAA Demo, “Aufruf #Aussteigen – Klimaschutz statt Autolobby – Mobilitätswende jetzt!” <https://web.archive.org/web/20221201133727/https://www.iaa-demo.de/aufruf>

12 (5)

各地のフライデーズ・フォー・フューチャー

- ・ 2018年にスウェーデンのグレタ・トゥーンベリが始めた [...] 国際的な草の根運動。
- ・ Fridays for Future, “How Greta started a global movement,” <https://web.archive.org/web/20200527205948/https://fridaysforfuture.org/what-we-do/who-we-are/>

13 (一)

が行う気候ストライキ、

- ・ Fridays for Future Deutschland, “Suchergebnisse für: fahrraddemo,” <https://web.archive.org/web/20230305200815/https://fridaysforfuture.de/?s=fahrraddemo>

14 (一)

車との衝突による犠牲者を追悼するライド・オブ・サイレンス

- ・ The Ride of Silence, “International Locations,” <https://web.archive.org/web/20220809170140/http://www.rideofsilence.org/locations-international.php>

15 (6)

「多くの人は、車が好きだからではなく、他に手段がないゆえに車で移動している」

- ・ Nora Laufer and Philip Pramer, “Ohne Auto leben: Wie soll das gehen?,” *derStandard.de*, 2022-05-20, <https://web.archive.org/web/20220526070610/https://www.derstandard.de/story/2000135873897/ohne-auto-leben-wie-soll-das-gehen>

16 (7)

「全ての人にマイカーなしで暮らす権利が保障されるべきだ」と説く。

- S. Fischer Verlage, “Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt - Katja Diehl,” 2022-02-09, <https://web.archive.org/web/20230220051037/https://www.fischerverlage.de/buch/katja-diehl-autokorrektur-mobilitaet-fuer-eine-lebenswerte-welt-9783103971422>

17 (一)

ドイツでは41秒にひとりの赤ん坊が誕生するかたわら、11秒に1台の車が登録されている。

- She Drives Mobility, “9/x Ist das dieses Wachstum, von dem alle sprechen? [...]” *twitter*, 2021-08-23, <https://web.archive.org/web/20210823220347/https://twitter.com/kkklawitter/status/1429740587717177346>

18 (一)

車は1日平均23時間どこかに置かれた状態にあるが、

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, “Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht,” 2019, https://web.archive.org/web/20230228052943/https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, p. 5

19 (一)

どんどん巨大化してしばしばその路上駐車枠からはみ出している。

- Johannes Christ, “Datenanalyse: Autos werden nicht erst seit dem SUV-Boom größer,” *RND*, 2020-02-15, <https://web.archive.org/web/20220121031319/https://www.rnd.de/wirtschaft/datenanalyse-autos-werden-nicht-erst-seit-dem-suv-boom-grosser-6GTM66RRNJEC7EYHR3FQS7Y24Y.html>

20 (一)

サイズが増しても車の乗員数は平均で約1.5人に過ぎず、

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, “Mobilität in Deutschland: Tabellarische Grundausswertung Deutschland,” 2018, https://web.archive.org/web/20220819105555/https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf, p. 43 (PDF p. 294)

p. 122

21 (一)

図7 気候・安全・健康の観点から [...] 空間の使い方を問いかけている。

- VCD, “12qmKULTUR,” <https://web.archive.org/web/20221129064940/https://www.strasse-zurueckerobern.de/12qmkultur/>

22 (8)

図8 住居近隣の公道上への駐車許可証にかかる年間費用

- Sebastian Schneider, “Was Parken in Berlin eigentlich kosten müsste,” *rbb24*, 2022-05-18, <https://web.archive.org/web/20230401210916/https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2022/05/parkplaetze-berlin-parkraumbewirtschaftung-parkgebuehren.html>

23 (一)

2020年からは市街地で自転車利用者を [...] ドライバーに義務づけられたが、

- ADAC, “StVO-Novelle: Das sind die neuen Regeln,” 2021-12-15, <https://web.archive.org/web/20230216025009/https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/stvo-novelle/>

24 (一)

その96%が乗用車とトラックに由来する。

- Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, “Ziele der Bundesregierung: Bis 2030 die Treibhausgase halbieren,” 2019-09-13, <https://web.archive.org/web/20230115163658/https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaziele-und-sektoren-1669268>

25 (一)

EUの排ガス規制を遅らせてきた [...] 900万台が新たに路上に放たれている。

- Ida Flik et al., “16 Jahre: Angela Merkel in Zahlen–Die Bilanz ihrer Kanzlerschaft,” *WAZ*, 2021-09-16, <https://web.archive.org/web/20221116120304/https://interaktiv.waz.de/angela-merkel-in-zahlen-bundestagswahl-2021/>

26 (一)

ドイツの年間平均労働時間は日本より354時間も短く、

- 熊谷 徹 「長時間労働がない」ドイツと日本の致命的な差」東洋経済ONLINE 2019年05月07日 <https://web.archive.org/web/20221203132707/https://toyokeizai.net/articles/-/273436>

27 (一)

アウトバーン増設などのための森林伐採やCO2排出削減の停滞を許してきたメルケル政権、

- Ida Flik et al., “16 Jahre: Angela Merkel in Zahlen–Die Bilanz ihrer Kanzlerschaft,” *WAZ*, 2021-09-16, <https://web.archive.org/web/20221116120304/https://interaktiv.waz.de/angela-merkel-in-zahlen-bundestagswahl-2021/>
- Campact, “Keine neuen Autobahnen!” *WeAct*, <https://web.archive.org/web/20230925100357/https://weact.campact.de/efforts/verkehrswende-jetzt>
- Wald statt Asphalt, “Proteste,” <https://web.archive.org/web/20231003040045/https://wald-statt-asphalt.net/proteste/>

p. 123

28 (一)

図9 「交通安全の日」に各地のADFCの支部は [...] アクションを実施

- ADFC, “Tag der Verkehrssicherheit am 15. Juni,” 2019-06-13, <https://web.archive.org/web/20230305203658/https://www.adfc.de/artikel/tag-der-verkehrssicherheit-am-15-juni>

29 (一)

図10 市民が自作した側方間隔測定装置 [...] 実情を示すデータが蓄積されていく

- OpenBikeSensor, “Überholabstandsmessung für Radfahrende,” <https://web.archive.org/web/20230202105332/https://www.openbikesensor.org/>

30 (9)

図12 1990年を100%とするドイツの温室効果ガス排出量推移

- Allianz pro Schiene e.V., “Treibhausgas-Emissionen: Klima schonen? Bahn fahren,” *Allianz pro Schiene*, <https://web.archive.org/web/20210623050358/https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>

p. 124

31 (一)

図13 2021年9月、連邦議会選挙直前の気候ストライキにはドイツ全土で62万人が参加。

- Fridays for Future Deutschland, “Alle für’s Klima – ein Rückblick auf den 24. September 2021,” 2021-09-26, <https://web.archive.org/web/20230115163341/https://fridaysforfuture.de/alle-fuers-klima-ein-rueckblick-auf-den-24-september-2021/>

32 (一)

図14 ADFCベルリン支部、環境団体BUNDと [...] 市民たち。

- Felix Hackenbruch and Yasmin Polat, ““Ride of Silence” 2016: Radfahrer radeln für mehr Sicherheit,” *Tagesspiegel*, 2016-05-18, <https://web.archive.org/web/20220930023151/https://www.tagesspiegel.de/berlin/radfahrer-radeln-fur-mehr-sicherheit-6882226.html>

33 (10)

図15 [...] 50カ所の自転車用グリーン・ウェーブ

- コペンハーゲンの主要自転車路線の一部で用いられている、時速20kmで走行していれば青信号が連続するという制御手法。時間帯によりグリーン・ウェーブに乗れる向きが変わる。
- Aleksander Buczynski, “Green wave for cyclists,” *ECF*, 2018-09-10, <https://web.archive.org/web/20230914094902/https://ecf.com/news-and-events/news/green-wave-cyclists>

34 (11)

図15 Volksentscheid Fahrradが掲げた10の要望。

- Volksentscheid Fahrrad, “10 Ziele - weil Berlin sich dreht!” *Volksentscheid Fahrrad*, <https://web.archive.org/web/20170428133511/https://volksentscheid-fahrrad.de/de/ziele/>

p. 125

35 (12)

図16 ドイツで自転車市民決議が立ち上げられた都市（点）と州（背景の濃い部分）。

- Changing Cities e.V., “Radentscheide in Deutschland,” *Changing Cities e.V.*, <https://web.archive.org/web/20221207105408/https://changing-cities.org/radentscheide/>

36 (一)

図16 [...] ドイツの住民投票システムでは、[...] 請求するというのが正式なステップとなる。

- 阿部 成治「ドイツにおける自治体レベルの住民投票制度—13州の比較検討—」『日本建築学会大会学術講演梗概集』2003年 69～70ページ <https://web.archive.org/web/20230305211848/http://abej.sakura.ne.jp/deut/A03-7020.pdf>

37 (13)

自転車市民決議の多くは [...] 実際に投票に至ることにこだわるものではない

- 「州民請求」の多くはベルリンのモビリティ法のように州法制定を目指す。

38 (一)

図17 2025年までにNRW州の [...] 20万7000筆の署名を州議会に提出、

- Radkomm, “AUFBRUCH FAHRRAD,” <https://web.archive.org/web/20221201003423/https://www.radkomm.de/aufbruch-fahrrad/>

39 (一)

図17 [...] 都市州以外では初の自転車・地域モビリティ法の制定につながった

- Radkomm, “Unsere Projekte,” <https://web.archive.org/web/20221206072819/https://www.radkomm.de/projekte/>
- Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen, “GV. NRW. Ausgabe 2021 Nr. 79 vom 17.11.2021 Seite 1189 bis 1208,” *RECHT.NRW.DE*, https://web.archive.org/web/20221004154645/https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=6&vd_id=19903&vd_back=N1201&sg=1&menu=0

p. 126

40 (一)

その後継党首が現状維持を選挙戦で公言した

- Katharina Kroll, “Meinung: Die CDU wählt das ‘Weiter so’” *Deutsche Welle*, 2021-01-16, <https://web.archive.org/web/20220813025049/https://www.dw.com/de/meinung-die-cdu-w%C3%A4hlt-das-weiter-so/a-56248774>

41 (一)

ベルリンでは2018年7月、ドイツ初となるモビリティ法が施行された。

- Arne Ludorff, “Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) – mit Begründungen,” *Wheels4Lovers*, <https://web.archive.org/web/20211025101046/https://www.wheels4lovers.com/mobg/MobG.html>

42 (一)

この快挙は、3週間半で10万5000筆の署名を [...] の成果だ。

- Volksentscheid Fahrrad, “Ahoi Volksentscheid! Oder der lange Weg vom Papier auf die Straße: Dafür brauchen wir weiterhin Ihre Unterstützung.” <https://web.archive.org/web/20220927141047/https://www.volksentscheid-fahrrad.de/index.html%3Fp=4370.html>

43 (一)

このインパクトは凄まじく、[...] ドイツ全土の53の都市と州に広がった。

- Changing Cities, “Radentscheide in Deutschland,” <https://web.archive.org/web/20221207105408/https://changing-cities.org/radentscheide/>

44 (14)

私に関わったオッフェンバッハの [...] 2021年10月に市長に手渡した。

- Radentscheid Offenbach, “Für eine zukunftsgerechte Stadt,” 2021-10-07, <https://web.archive.org/web/20230130090833/https://radentscheid-offenbach.de/entscheid/fuer-eine-zukunftsgerechte-stadt>
- 有効とされる署名は、市に住民登録して6週間以上経つ18歳以上のドイツ国籍者とEU国籍者のもの。公式ではないがこれに該当しない方の署名も集め民意として市長に提出した。

p. 127

45 (一)

ドイツには人口とほぼ同数の約8100万台の自転車が存在するが、

- ZIV, “Marktzahlen und Entwicklung 2021,” 2022, https://web.archive.org/web/20221127150703/https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_ZIV_Fahrrad_und_E-Bike_Markt_2021.pdf

46 (一)

交通に自転車が占める割合 [...] 10年で1%しか増えていない。

- ADFC, “So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.1),” 2019, https://web.archive.org/web/20221009194806/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf, p. 6

47 (一)

ADFCによれば、米ポートランド交通局の [...] 該当する人がドイツでも大半である。

- ADFC, “So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.1),” 2019, https://web.archive.org/web/20221009194806/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf, p. 9

48 (一)

ADFCの2016年の調査

- ADFC, “ADFC-Fahrradklima-Test 2016,” <https://web.archive.org/web/20221127091945/https://www.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2016>

49 (一)

72%の自転車利用者にとっては車からの分離が「重要」ないしは「とても重要」である。

- ADFC, “So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.1),” 2019, https://web.archive.org/web/20221009194806/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf, p. 8

50 (一)

シュトゥットガルト都市圏の [...] 「できれば自転車で通勤したい」と回答している。

- Jana Heimel, “PendlerRatD-Studie 2020 Ergebnisbericht,” <https://web.archive.org/web/20230305213953/https://pendlerratd.com/wp-content/uploads/2021/10/pendlerratd-studie-2020-ergebnisbericht.pdf>, pp. 10, 13

51 (一)

ドイツ全体の車による移動の25%が2km未満、50%は5km未満という状況

- ADFC, “Maßnahmen NPM,” 2018, https://web.archive.org/web/20220318105148/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/NPM_Massnahmen_ADFC.pdf

p. 128

52 (15)

図18 [...] ゲラーの分類によるポートランドの自転車利用者4タイプ

- ADFC e.V., “So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr,” 2019, https://web.archive.org/web/20220222132315/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf, p. 7

p. 129

53 (一)

図20 [...] 低い車止めを伴うドアゾーン余白を挟んで歩道の直近に配置された幅2.50mの自転車道は緊急車両も通行可。 [...]

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, “Verstetigung des Pop-Up-Radwegs am Kottbusser Damm zu geschütztem Radweg,” *Berlin.de*, 2021-04-14, <https://web.archive.org/web/20220823130111/https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1074831.php>

p. 130

54 (一)

2016年11月、ADFCの連邦総会では、[...] 整備指針が採択された。

- ADFC, “Beschluss der ADFC Bundeshauptversammlung 2016 „To make more people bike more often“” https://web.archive.org/web/20210630083738/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien_Fahrradinfrastruktur.pdf

55 (一)

その内容をまとめた手引きは「交通シフトの進め方」と題されている。

- ADFC, “So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.1),” 2019, https://web.archive.org/web/20221009194806/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf

56 (一)

北米で成功している保護型自転車レーン（3章参照）と同様のものはドイツでも少しずつ増えており、

- ADFC, “ADFC erklärt: „Protected Bike Lanes“ – Radfahren mit Schutz und Komfort” 2018-09-28, <https://web.archive.org/web/20221006100858/https://www.adfc.de/artikel/adfc-erklaert-protected-bike-lanes>

57 (一)

2020年3月に新型コロナウイルス対策としてベルリンの行政が暫定整備した計25kmの「ポップアップ自転車道」

- Der Deutsche Fahrradpreis, “Pop-Up-Radwege in Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg,” https://web.archive.org/web/20211112173240/https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/wp-content/uploads/2021/03/DFP_Jurymappe2021_POPUPRADWEGE.pdf

58 (一)

既に恒久化されている。

- Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, “Geschützte Radfahrstreifen: Sicher mit dem Rad vorankommen,” <https://web.archive.org/web/20230115162641/https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/geschuetzte-radstreifen/>

59 (一)

簡易構造物による自転車空間の保護を恒久整備の足がかりとする

- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz, “Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen,” https://web.archive.org/web/20230416201908/https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/regelplaene_radverkehrsanlagen.pdf

60 (一)

このタクティカル・アーバニズム的な手法

- Jonathan Daly et al., “We can’t let coronavirus kill our cities. Here’s how we can save urban life,” *Eco-Business*, 2020-05-05, <https://web.archive.org/web/20220526042032/https://www.eco-business.com/opinion/we-cant-let-coronavirus-kill-our-cities-heres-how-we-can-save-urban-life/>

61 (一)

ベルリンではモビリティ法

- Berliner Vorschriften- und Rechtsprechungsdatenbank, “Berliner Mobilitätsgesetz Vom 5. Juli 2018,” <https://archive.org/details/mob-g-be>

62 (一)

後ろ盾もあり確立されたものになっている。

- infraVelo, “Pop-up-Bike-Lanes in Berlin,” <https://web.archive.org/web/20230228065430/https://www.infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/>

63 (16)

新世代

- ドイツでは以前から歩道をペイントで区切るなどした自転車道が存在してきたが、幅員や路面の状態、障害物、交差点構造など多くの点で品質に問題があり、これが一因となって分離型の走行空間全般が否定され（ADFCもその立場だった）、車道にペイントだけ、あるいは実態の伴わない「自転車通り」が整備の主流になっていた。
- Tim Birkholz, “ADFC beschließt geschützte Radspuren (Protected Bike Lanes) – das Ende vom Radfahren unter Autos (Vehicular Cycling)?” *Urbanophil*, 2016-11-30, <https://web.archive.org/web/20220815165210/https://>

urbanophil.net/urbane-mobilitat/adfc-beschliesst-geschuetzte-radspuren-protected-bike-lanes-das-ende-vom-radfahren-unter-autos-vehicular-cycling/

- Schrödinger's Cat, “Cycleway removed, people are angry,” *The Alternative Department for Transport*, 2016-03-23, <https://web.archive.org/web/20221231182908/https://departmentfortransport.wordpress.com/2016/03/23/cycleway-removed-people-are-angry/>

64 (一)

2020年にはポップアップ自転車道が市民主導のアクションとしてドイツのあちこちに現れたが、

- ADFC, “ADFC warnt vor dem Super-Stau / Handlungsleitfaden und Aktionstag,” *ADFC*, 2020-05-20, <https://web.archive.org/web/20200531124715/https://www.adfc.de/pressemitteilung/adfc-warnt-vor-dem-super-stau-handlungsleitfaden-und-aktionstag/>
- Pop-up-Bikelaneとドイツ語のPop-up-Radwegはコロナ禍で生まれた新語のリストにも登録された(*)。
 - * OWID, “Neologismenwörterbuch : Neuer Wortschatz rund um die Coronapandemie,” <https://web.archive.org/web/20230228080632/https://www.owid.de/docs/neo/listen/corona.jsp>

65 (一)

そのひとつであるフランクフルト [...] 進展度トップの評価を受けた。

- ADFC, “ADFC Fahrradklima-Test 2020: Städteranking,” 2020, https://web.archive.org/web/20210316121156/https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2020/Rankingliste_FKT_2020.pdf

66 (一)

地元の自転車市民決議が可視化したニーズが行政の公式な課題となった2019年8月

- Stadt Frankfurt am Main, “Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von CDU, SPD und GRÜNEN zur Vorlage M 47/19: Fahrradstadt Frankfurt am Main,” 2019-06-18, https://web.archive.org/web/20220313204025/https://www.stvv.frankfurt.de/download/NR_895_2019.pdf

67 (一)

フランクフルトでは駐輪スペースの増強や [...] といった変化が次々と起きている。

- Radfahren in Frankfurt am Main, “Fahrradstadt Frankfurt,” <https://web.archive.org/web/20221207104602/https://www.radfahren-ffm.de/541-0-Fahrradstadt-Frankfurt-am-Main.html>
- Radfahren in Frankfurt am Main, “Oeder Weg ist jetzt Fahrradstraße – Meldung,” 2022-05-17, <https://web.archive.org/web/20221207090236/https://www.radfahren-ffm.de/699-0-Oeder-Weg-ist-jetzt-Fahrradstrasse.html>

68 (一)

アップデートが遅れているドイツの [...] 死角に起因する自転車利用者の巻き込み

- ADAC, “Unsichtbar in Gefahr. Sicherheitshinweise zum Toten Winkel bei Lkw, Bus und Pkw.” 2022, https://web.archive.org/web/20230305221227/https://assets.adac.de/image/upload/v1659523830/ADAC-Regionalclubs/Schleswig-Holstein/Bilder/Verkehr/Verkehr/ADACEV_BRO_ToterWinkel_zdnbtb.pdf

p. 131

69 (一)

図22 右と同じ道の両側に構造物で分離された走行空間ができた

- Radfahren in Frankfurt am Main, “Walter-Kolb-Straße mit breiten Radspuren – Meldung,” 2021-11-25, <https://web.archive.org/web/20220925171307/https://www.radfahren-ffm.de/677-0-Walter-Kolb-Strasse-mit-breiten-Radspuren.html>

p. 132

70 (一)

という典型的な悲劇を生み続けている。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Fragen und Antworten zum Abbiegeassistent,” 2022-08-15, <https://web.archive.org/web/20220930030119/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Abbiegeassistent/fragen-antworten-zum-abbiegeassistent.html>

71 (一)

その対策として一部で導入されてきた、[...] もやはり危険で、

- ADFC, “Radfahrstreifen in Mittellage RiM („Fahrradweichen“),” 2019, https://web.archive.org/web/20231228212735/https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002263/Abschlussberichte_SPB/Schlussbericht_RiM.pdf

72 (一)

2021年3月、ドイツではまだ珍しいオランダ方式への交差点改修がダルムシュタットで決まった。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “BMDV unterstützt Darmstadt beim Kreuzungsumbau für mehr Verkehrssicherheit mit 1,7 Millionen Euro,” 2021-03-31, <https://web.archive.org/web/20220706092156/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/darmstadt-kreuzungsumbau-radverkehr.html>

73 (17)

連邦交通省

- 2013年から2021年までは「連邦交通・デジタルインフラ省」、以降は「連邦デジタル交通省」が正式名称。
- Bundesrepublik Deutschland der Bundeskanzler, “Organisationserlass,” 2021-12-08, <https://web.archive.org/web/20221202225012/https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990040/df69951d83f08c0b7b04cb40210e1221/2021-12-08-organisationserlass-data.pdf>

74 (一)

成功すれば全土への波及も期待できる。

- Wissenschaftsstadt Darmstadt, “Verkehrsknoten Landgraf-Georg-Straße/Teichhausstraße/ Pützerstraße: Bund fördert Umbau zur „Holländischen Kreuzung“ mit 1,75 Millionen Euro: Darmstadt,” 2021-04-07, <https://web.archive.org/web/20221223145149/https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/verkehrsknoten-landgraf-georg-strasse-teichhausstrasse-puetzerstrasse-bund-foerdert-umbau-zur-hollaendischen-kreuzung-mit-175-millionen-euro>

75 (一)

交差点デザインの改善は地元の自転車市民決議の要望でもあった。

- Radentscheid Darmstadt, “Ziel 3: Drei sichere Kreuzungen pro Jahr,” <https://web.archive.org/web/20221207110232/https://radentscheid-darmstadt.de/ziel-3/>
- Radentscheid Darmstadt, “Radstrategie Darmstadt,” <https://web.archive.org/web/20221004054922/https://radentscheid-darmstadt.de/beschlusse/radstrategie-darmstadt/>

76 (一)

ベルリンではモビリティ法を [...] ChangingCitiesの名でNGO化され、

- Changing Cities, “Verein,” <https://web.archive.org/web/20221207090942/https://changing-cities.org/verein/>

77 (18)

バルセロナのスーパーブロック

- ・ バルセロナの街路改革スキーム。最大9ブロックをひとつの「スーパーブロック」とし、その内側の車道の半分を遊び場や憩いの場、緑地に転換、残った車線は時速10～20km制限の一方通行にする。合計500超のスーパーブロックが計画されている。
- ・ Barcelona.de, “Superblocks, das Stadtentwicklungsprojekt Barcelonas,” <https://web.archive.org/web/20221207195239/https://www.barcelona.de/de/barcelona-superblocks.html>

78 (一)

「キーツブロック」プロジェクトを進めている。

- ・ #Kiezblocks, “Konzept,” <https://web.archive.org/web/20221003113457/https://www.kiezblocks.de/konzept/>

79 (一)

市内の180のキーツ（≒町内）を静穏化していくもので、60以上のキーツで施策が始動している。

- ・ #Kiezblocks, “Kiezblocks-Initiativen,” <https://web.archive.org/web/20221202102910/https://www.kiezblocks.de/kiezblocks/>

80 (一)

モビリティ法は2022年に施行から [...] モビリティシフトは停滞している。

- ・ Changing Cities, “Die Redezeit ist abgelaufen,” 2022-06-28, <https://web.archive.org/web/20221130013936/https://changing-cities.org/die-redezeit-ist-abgelaufen/>

81 (19)

国内の例を引き合いに出していえば、[...] ヴォーバン地区のようなまちだろう。

- ・ フライブルクの交通政策については村上敦『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか』（学芸出版社、2017年）などを参照のこと。

82 (一)

住民主導で可能な限りのカーフリーを目指して整備されたこの地区

- ・ NPO法人ヴォーバン住民協会「総合ガイド フライブルク市・ヴォーバン住宅地」2016年 https://web.archive.org/web/20220814063943/https://www.stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/10/vauban_japan.pdf

83 (一)

自動車保有率が20%以下

- ・ stadtteil-vauban.de, “Vauban in Zahlen,” <https://web.archive.org/web/20220813214028/https://stadtteil-vauban.de/vauban-in-zahlen/>

p. 134

84 (一)

全国平均の約57%

- ・ Automobilwoche.de, “Zwölf Prozent mehr Autos binnen zehn Jahren,” 2020-09-11, <https://web.archive.org/web/20230305223331/https://www.automobilwoche.de/agenturmeldungen/zwolf-prozent-mehr-autos-binnen-zehn-jahren>

85 (一)

車道を丸ごと自転車メインの空間とし基幹自転車ルート役割を持たせる「自転車通り」

- ・ ADFC, “FAQ Fahrradstraße,” 2022-05, <https://web.archive.org/web/20221008100535/https://hamburg.adfc.de/artikel/faq-fahrradstrasse>

86 (20)

自転車通りの標識は1997年に定義されており、[...] (2020年に定義されたゾーン指定版も同様)。

- Helmuth Meyer, “Fahrradstraßen - diese Regeln gelten,” *ADAC*, 2022-07-06, <https://web.archive.org/web/20230116233256/https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/fahrradstrassen/>

87 (一)

車での通行を許可する補助標識が設置され、[...] 名ばかりの自転車通りが多いのだ。

- Imanuel Marcus, “Berlin: Motorists Ignore New Bicycle Street in Pankow,” *The Berlin Spectator*, 2022-08-18, <https://web.archive.org/web/20221002055918/https://berlinspectator.com/amp/2022/08/18/berlin-motorists-ignore-new-bicycle-street-in-pankow/>
- Beatrix Wupperman, “Fahrradstraßen: Ist drin, was drauf steht?,” *BREMENIZE für eine lebenswerte Stadt*, 2016-12-29, <https://web.archive.org/web/20221004033447/https://de.bremenize.com/cycle-streets-do-you-get-what-you-see>

88 (一)

フランクフルトのエーダー通りでも、[...] 本格的な自転車通り化の鍵になっている。

- Radfahren in Frankfurt am Main, “Fahrradfreundlicher Oeder Weg,” 2021-09-02 <https://web.archive.org/web/20220925171509/https://www.radfahren-ffm.de/663-0-Fahrradfreundlicher-Oeder-Weg.html>
- Radfahren in Frankfurt am Main, “Oeder Weg ist jetzt Fahrradstraße,” 2022-05-17 <https://web.archive.org/web/20221207090236/https://www.radfahren-ffm.de/699-0-Oeder-Weg-ist-jetzt-Fahrradstrasse.html>

p. 135

89 (一)

「自転車都市」と呼ばれるにふさわしい交通分担率（自転車＝43.5%）

- Amt für Mobilität und Tiefbau, “Verkehr in Zahlen,” *Stadt Münster*, <https://web.archive.org/web/20220526035728/https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen>

90 (一)

オランダに倣った新基準の「自転車通り2.0」が2020年から整備されている。

- VELO ROUTE, “Fahrradstraßen 2.0 in Münster,” <https://web.archive.org/web/20230216125716/https://www.veloregion.de/hintergrund/verkehrsplanung/fahrradstrassen-2.0-in-muenster/>
- Amt für Mobilität und Tiefbau, “In Münster unterwegs mit dem Rad Fahrradstraßen,” *Stadt Münster*, <https://web.archive.org/web/20220818040525/https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradstrassen>

91 (一)

その仕様は次のようなものだ。

- Amt für Mobilität und Tiefbau, “In Münster unterwegs mit dem Rad Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen,” *Stadt Münster*, <https://web.archive.org/web/20220612210756/https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradstrassen/qualitaetsstandards>

92 (一)

基幹自転車ルートとして申し分ない品質の [...] 重要な役割を担うことが見込まれている。

- VELO ROUTE, “Die Velorouten der Stadtregion Münster,” <https://web.archive.org/web/20230216125356/https://www.veloregion.de/>

93 (一)

ミュンスターのヴェロルートのような「自転車優先ルート」

- VELO ROUTE, “Was ist eigentlich eine Veloroute?,” <https://web.archive.org/web/20230216125650/https://www.veloregion.de/hintergrund/wissen/was-ist-eigentlich-eine-veloroute-1/>

94 (一)

広範囲の日常的な移動、[...]「広域幹線自転車道」(Radschnellweg/Radschnellverbindung)

- Halle Leipzig Radschnellweg, “Moderne Mobilität für Mitteldeutschland,” <https://web.archive.org/web/20230928051821/https://radschnellweg.org/>
- Metropolregion Hamburg, “Radschnellnetz Was die Metropolregion Hamburg bewegt,” <https://web.archive.org/web/20221126090535/https://metropolregion.hamburg.de/radschnellwege/11852874/radschnellwege-trassen/>
- Straßen.NRW, “Radvorrangrouten,” <https://web.archive.org/web/20230130204755/https://www.strassen.nrw.de/de/radvorrangrouten.html>

p. 137

95 (一)

計画が全土で立ち上がっている

- FixMyCity, “Übersicht über RSV-Planungen,” *Radschnellverbindungen*, <https://web.archive.org/web/20231227001959/https://radschnellverbindungen.info/steckbriefe/>

96 (一)

州および自治体による整備を2017年から [...] 費用の平均75%がこれにより賄われる。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Radschnellwege bringen Fahrradfahrer zügig & sicher ans Ziel!” 2022-07-28, <https://web.archive.org/web/20221005092823/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html>

97 (一)

高速自動車道アウトバーンの自転車版といってよい。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “„Autobahnen“ für Radfahrer,” *Runter vom Gas*, 2020-08-25, <https://web.archive.org/web/20220810165533/https://www.runtervomgas.de/ratgeber-und-service/artikeluebersicht/autobahnen-fuer-radfahrer/>

98 (一)

ハイスピード走行

- Matthias Gross, “Speed tourism: The German Autobahn as a tourist destination and location of “unruly rules”,” *Tourist Studies*, 2020-02-19, doi: [10.1177/1468797620905786](https://doi.org/10.1177/1468797620905786)
- Nathaniel Flakin, “Red Flag: Why does Germany still have no speed limit?,” *EXBERLINER*, 2022-02-23, <https://web.archive.org/web/20221013103245/https://www.exberliner.com/politics/red-flag-germanys-autobahn-why-no-speed-limit/>

99 (一)

足止めが少ないことによる目的地への到達の早さ、専用空間としての安全性・快適性にある。

- Radschnellweg Freiburg-Denzlingen-Waldkirch/Emmendingen, “Informationen,” <https://web.archive.org/web/20230126073532/https://www.breisgau-y.de/radschnellweg>

100 (一)

標準的な仕様は次の通りだ。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Radschnellwege bringen Fahrradfahrer zügig & sicher ans Ziel!” 2022-07-28, <https://web.archive.org/web/20221005092823/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html>

101 (一)

象徴的な例が、計画延長およそ115km、[...] 欧州最長となるはずの、ルール地方のRS1だ。

- Metropole Ruhr, “Radschnellweg Ruhr RS1,” <https://web.archive.org/web/20221128075604/https://metropole.ruhr/explore-ruhr/locations/radschnellweg-ruhr-rs1>
- AGFS, “RS1 wird bis Moers verlängert,” *Radschnellwege NRW*, 2021-03-03, <https://web.archive.org/web/20220518235041/https://www.radschnellwege.nrw/news/detail/rs1-wird-bis-moers-verlaengert-1>

102 (一)

165万人の住まいと43万人の職場、[...] との構想でスタートしたこの路線は

- AGFS, “Das Projekt,” *Radschnellwege NRW*, <https://web.archive.org/web/20230216125551/https://www.radschnellwege.nrw/rs1-radschnellweg-ruhr>

p. 138

103 (一)

2020年には全て開通するとされていたが

- Regionalverband Ruhr, “MACHBARKEITSSSTUDIE RS1 Radschnellweg Ruhr Endbericht,” 2015, https://web.archive.org/web/20220105174052/https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/projekte/rs1/downloads/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf, p. 22

104 (21)

2022年末の時点で利用可能なのは15kmのみである。

- AGFS, “Baufeldfreimachung in Bochum,” *Radschnellwege NRW*, 2022-02-07, <https://web.archive.org/web/20221127184210/https://www.radschnellwege.nrw/news/detail/baufeldfreimachung-in-bochum>
- 24kmの整備が計画されており16の橋とアンダーパスの新設が必要となるドルトムントでは、人材不足と自治体負担額の高さを理由に、完成は早くて2030年との見通しを行政が示している (*).
 - * Kathrin Ostroga, “RS1 wird in Dortmund frühestens 2030 fertig – Stadt verrät die Gründe,” *RUHR24*, 2022-08-09, <https://web.archive.org/web/20230124121852/https://www.ruhr24.de/dortmund/rs1-dortmund-radschnellweg-fertig-2030-radweg-bau-baustelle-fahrrad-mobilitaet-stadt-verlauf-kosten-zr-91711167.html>

105 (一)

全線で日に5万回の車利用を自転車に置き換えるという目標はまだはるかに遠い。

- Regionalverband Ruhr, “Radschnellwege im Ruhrgebiet,” <https://web.archive.org/web/20230210074045/https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/radschnellwege-ruhr/>

106 (一)

2018年のモビリティ法成立に伴い [...] 整備が定められたベルリン

- Berliner Vorschriften- und Rechtsprechungsdatenbank, “Berliner Mobilitätsgesetz Vom 5. Juli 2018,” <https://archive.org/details/mob-g-be>

107 (一)

9路線の計画が進行中で、東西38kmの目玉路線は [...] 遅延の懸念が付きまとう。

- Berlin.de, “Bis 2030: Neue Radschnellstrecke von Hönower See bis Spandau,” 2022-04-07, <https://web.archive.org/web/20220520053232/https://www.berlin.de/aktuelles/7425819-958090-bis-2030-neue-radschnellstrecke-von-hoen.html>
- infraVelo, “Radschnellverbindungen,” <https://web.archive.org/web/20230225095229/https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/radschnellverbindungen/>
- Jan Lehmann, “Ost-West-Radschnellweg: Guter Plan ohne Planer,” 2022-04-11, https://web.archive.org/web/20230000000000*/https://jan-lehmann.de/2022/04/11/ost-west-radschnellweg-guter-plan-ohne-planer/

108 (一)

Changing Citiesの調査によると、[...] 全て満たしているのは計26.8km＝1%だけだ。

- Changing Cities, “Das ist doch kein Radnetz,” <https://web.archive.org/web/20230224020746/https://changing-cities.org/kampagnen/das-ist-kein/>

p. 139

109 (一)

日本ではママチャリ、[...] の内訳もこのタイプがトップだ。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Fahrrad-Monitor Deutschland 2021,” 2021-11-07, <https://web.archive.org/web/20230128084557/http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf>, pp. 151-154

110 (一)

一方、2021年の新車市場では、[...] の有無を問わず優位となっている。

- ZIV, “Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2021,” 2022-03-16, https://web.archive.org/web/20221213163725/https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2022_fuer_Geschaeftsjahr_2021.pdf, pp. 36-41

111 (一)

この車種は前掲の新車販売データでは [...] 前年比では62%も伸びている。

- ZIV, “Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2021,” 2022-03-16, https://web.archive.org/web/20221213163725/https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2022_fuer_Geschaeftsjahr_2021.pdf, pp. 36-41

112 (一)

各地の市民団体が運営する無料レンタルや自治体・民間企業のサービス

- Cargobike.jetzt, “Städteliste Cargobike Sharing,” <https://web.archive.org/web/20221213163231/https://www.cargobike.jetzt/tipps/staedteliste-sharing-systeme/>

113 (一)

自分で購入したい、という人に対しては、[...] ハードルを下げている

- Cargobike.jetzt, “Kaufprämien-Überblick für Deutschland und Österreich,” <https://web.archive.org/web/20231103090121/https://www.cargobike.jetzt/kaufpraemien-ueberblick/#bundeslaender>

114 (一)

(事業者向けには連邦環境省による補助金もある)

- Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, “E-Lastenfahrräder,” https://web.archive.org/web/20221011155149/https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html

p. 140

115 (一)

図31 200kgまで積載可能なトレーラーは [...] 従来型の自転車で牽引できる

- CARLA CARGO, “What do you want to move?,” <https://web.archive.org/web/20230129145400/https://www.carlacargo.de/>

116 (一)

図33 VCDヘッセン州支部は [...] 自転車のレンタルサービスを運営。

- VCD Hessen, “Main-Lastenrad.de,” <https://web.archive.org/web/20221129173727/https://www.main-lastenrad.de/>

117 (一)

図34 [...] 同市は個人や小規模事業者、登録団体向けに [...] カーゴバイク補助金制度を用意。

- e-motion Lastenfahrrad-Zentrum, “Lastenfahrrad Förderung in Düsseldorf,” <https://web.archive.org/web/20221004101240/https://www.lastenfahrrad-zentrum.de/foerderungen/nordrhein-westfalen-duesseldorf/>

118 (一)

図34 [...] 子どもの送迎にも車の代わりにカーゴバイクを提案している

- Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz, “Das Lastenrad,” *Landeshauptstadt Düsseldorf*, <https://web.archive.org/web/20230306160457/https://www.duesseldorf.de/umweltamt/umwelt-und-verbraucherthemen-von-a-z/klimaschutz-klimamachen/klimafreundlicher-alltag/clever-in-der-stadt-bewegen/lastenrad.html>

p. 141

119 (一)

図36 フライブルク市の交通公社とnextbike によるシェアサイクルサービスfrelø。

- frelo, “Frelø - Fahrradverleih in Freiburg,” <https://web.archive.org/web/20230225005242/https://www.frelø-freiburg.de/de/>

p. 142

120 (一)

同社は「いつでも使える自転車を」をモットーに [...] ドイツでは7万5000人以上に利用されている。

- Swapfiets.de, “Ein Einsteiger-E-Bike für alle,” 2021-09-07, <https://web.archive.org/web/20220326064824/https://news.swapfiets.com/de-DE/202399-ein-einsteiger-e-bike-fur-alle>

121 (一)

個々人が自転車を持つより温室効果ガスを [...] 企業になるという目標を掲げている。

- Swapfiets.de, “Swapfiets veröffentlicht Nachhaltigkeitsbericht 2021,” 2022-06-03, <https://web.archive.org/web/20221202133627/https://news.swapfiets.com/de-DE/215111-swapfiets-veroeffentlicht-nachhaltigkeitsbericht-2021>
- Swapfiets.de, “Unsere Produkte,” https://web.archive.org/web/20230305235817/https://news.swapfiets.com/de-DE/media_kits/categories/276/

122 (一)

国内発の代表格としては、[...] 大学キャンパス内の移動にも重宝されているnextbike

- nextbike, “Euer Ostergeschenk: der neue deutschlandweite Monatstarif,” 2019-04-18, <https://web.archive.org/web/20210413045744/https://www.nextbike.de/de/news/der-neue-deutschlandweite-monatstarif/>

- nextbike, “Studierende,” <https://web.archive.org/web/20221203085241/https://www.nextbike.de/de/campusbike/>

123 (一)

ドイツ鉄道が運営する乗り捨てメインのCall a Bike

- Call a bike, “Bikesharing mit Call a Bike,” <https://web.archive.org/web/20230220092328/https://www.callabike.de/de/start/>

p. 143

124 (一)

自転車の原型とされる「ドライジーネ」は、[...] カール・フォン・ドライスによって発明された。

- Beatrix Novy, “Vor 200 Jahren Als Herr von Drais das Rad neu erfand,” *Deutschlandfunk*, 2017-06-12, <https://web.archive.org/web/20230306171546/https://www.deutschlandfunk.de/vor-200-jahren-als-herr-von-drais-das-rad-neu-erfand-100.html>

125 (一)

基幹産業である自動車への執着は根深く、

- Michael Mögele & Henrike Rau, “Cultivating the “car state”: a culturally sensitive analysis of car-centric discourses and mobility cultures in Southern Germany,” *Sustainability: Science, Practice and Policy*, vol. 16, no. 1, pp. 15-28, 2020, doi: [10.1080/15487733.2020.1756188](https://doi.org/10.1080/15487733.2020.1756188)

126 (一)

また「特産品」の高級車は [...] ドライバーたちを惹きつけている。

- University of Helsinki, “The fast and the furious: Research shows that owners of high-status cars are on a collision course with traffic,” 2020-01-29, <https://archive.ph/2023.03.19-043549/https://www.helsinki.fi/en/news/good-society/fast-and-furious-research-shows-owners-high-status-cars-are-collision-course-traffic#selection-15215.0-15215.300>

127 (一)

車依存の人質となったドイツ社会

- Polis-mobility, “MOBILITY FOR PEOPLE,” 2022-05-09, <https://web.archive.org/web/20230109084010/https://www.polis-mobility.com/magazine/articles/mobility-for-people.php>

128 (一)

移動手段が車か自転車かで、党派性を帯びた対立が発生しがちだ。

- Brian Melican, “Will Germany’s motorists and cyclists ever learn to live with each other?,” *The Local.de*, 2022-06-16, <https://web.archive.org/web/20221205011642/https://www.thelocal.de/20220616/will-germanys-motorists-and-cyclists-ever-learn-to-live-with-other/>

129 (22)

前出のNGO、Changing Citiesのメンバーによれば、[...] ネガティブキャンペーンに過ぎない。

- AFP, “Road rage in Berlin as cyclists clog streets in pandemic,” *The Local.de*, 2021-01-01, <https://web.archive.org/web/20220926002232/https://www.thelocal.de/20210101/road-rage-in-german-capital-as-cyclists-clog-streets-in-pandemic/>

130 (一)

「自転車教授」（2020年に政府が「自転車交通」を高等教育の専攻として奨励し始めたことで誕生）

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Radverkehr ist Uni-Fach!” 2022-05-11, <https://web.archive.org/web/20221206070713/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radverkehr-wird-unifach.html>

131 (23)

ヤナ・キュール博士は、「全ての自転車道は政治問題だ」と語っている。

- Hanna Gersmann, “Deutschlands erste Radprofessorin: „Jeder Radweg ist ein Politikum“,” *Frankfurter Rundschau*, 2021-09-19, <https://web.archive.org/web/20210921095353/https://www.fr.de/zukunft/stories/verkehr/deutschlands-erste-radprofessorin-jana-kuehl-jeder-radweg-ist-ein-politikum-fahrrad-fahrradweg-tempo-30-90987527.html>

p. 144

132 (一)

2021年4月、メルケル政権下の連邦交通省は [...] 第3次国家自転車交通計画を発表した。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Nationaler Radverkehrsplan 3.0,” 2021-10-05, <https://web.archive.org/web/20230202141450/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>

133 (一)

以降10年の自転車政策の指針となるこの計画は [...] 諸市民団体が協議し策定したもので、

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Das Dialogforum Nationaler Radverkehrsplan 3.0,” <https://web.archive.org/web/20221004024745/https://zukunft-radverkehr.bmvi.de/bmvi/de/home/info/id/20>
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Nationaler Radverkehrsplan 3.0 Ergebnisse der Onlinebeteiligung,” 2019-08, <https://web.archive.org/web/20221006130522/https://zukunft-radverkehr.bmvi.de/bmvi/de/home/file/fileId/234/name/nrvp-onlinebeteiligung-auswertung-webseite-20190919.pdf>

134 (24)

「自転車の国ドイツ2030」の謳い文句とともに次のような目標を掲げている。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Nationaler Radverkehrsplan 3.0,” 2022, https://web.archive.org/web/20220303080342/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile, pp. 9, 10, 49

135 (一)

交通大臣や連邦議会議員を交えた討論イベントを開催し、

- ADFC, ““So geht #Fahrradland” – ADFC-Forderungen zur Bundestagswahl 2021,” *YouTube*, 2021-05-18, <https://www.youtube.com/watch?v=LjhCFRKLAK8>

136 (一)

数カ月後に発足を控えた新政権にも向けて [...] 必要性を訴えた。

- ADFC, “ADFC präsentiert Aktionsplan für die neue Bundesregierung,” 2021-05-18, <https://web.archive.org/web/20230925002419/https://www.adfc.de/artikel/adfc-praesentiert-aktionsplan-fuer-die-neue-bundesregierung>

p. 146

137 (一)

ドイツでは2020年4月に自転車利用推進の性質を強めた改正道路交通法が施行され、

- ADAC, “StVO-Novelle 2020: Neue Regeln und Verkehrszeichen,” 2023-12-01, <https://web.archive.org/web/20231224184347/https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/stvo-novelle/>

138 (一)

2021年11月には徒歩や自転車で移動する人にとっての安全向上のために各種罰則金が増額された

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Informationen zum Bußgeldkatalog,” 2022-11-01, <https://web.archive.org/web/20230213110051/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/update-stvo-novelle.html>

139 (一)

(オランダなどと比べるとまだずっと安い)

- Kai Thiele and Stefan Königer, “Bußgeldverfahren in den Niederlanden,” *ADAC*, 2022-02-24, <https://web.archive.org/web/20221207034549/https://www.adac.de/verkehr/recht/bussgeld-punkte/ausland/bussgeld-niederlande/>
- bussgeldkatalog.org, “Bußgeldkatalog Niederlande – Diese Regeln sollten Sie beachten,” *Mobilitätsmagazin*, 2022-08-12, <https://web.archive.org/web/20221001045001/https://www.bussgeldkatalog.org/niederlande/>

140 (一)

ドイツの道路交通法 (StVG＝道路交通に関する法的枠組み […])とともに車を最優先してきた。

- ADFC, “Bündnis fordert Reform des Straßenverkehrsgesetzes,” 2022-08-26, <https://web.archive.org/web/20230129210956/https://www.adfc.de/artikel/buendnis-fordert-reform-des-strassenverkehrsgesetzes>

141 (一)

多数の支持団体とともに政府に行動を迫っている

- ADFC, “Verbände-Bündnis + Fahrradwirtschaft: „Modernes Straßenverkehrsrecht. Jetzt!“,” 2022-06-28, <https://web.archive.org/web/20221127080715/https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/verbaende-buendnis-fahrradwirtschaft-modernes-strassenverkehrsrecht-jetzt>

142 (25)

図40 ADFCが掲げる、新たな道路交通法に含まれるべき目標

- ADFC e.V., “Das Gute-Straßen-für-alle-Gesetz,” 2021-10-25, <https://web.archive.org/web/20230521164336/https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>

143 (一)

フライブルクやミュンスターを含む7都市は […] 国に求めるイニシアチブを組織した。

- Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten, “Lebenswerte Städte und Gemeinden,” <https://web.archive.org/web/20230202154736/http://lebenswerte-staedte.de/>

144 (一)

2023年5月までに742の自治体がこのイニシアチブに賛同、その数はさらに増えている。

- Agora Verkehrswende, “Kommunen für Tempo 30,” <https://web.archive.org/web/20230521164105/https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/>

p. 147

145 (一)

ドイツにおける通勤移動は1970年代から […] これには「社有車」をめぐる税制も関係している。

- Agora Verkehrswende, “Wende im Pendelverkehr,” 2022, https://web.archive.org/web/20221120175212/https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerverkehr/77_Pendlerverkehr.pdf, pp. 7, 9

146 (一)

雇用者は私用OKの社有車を従業員に提供し […] 選択されにくい原因となってきたのだ。

- Laura Diekmann et al., “Environmentally sound reform of tax exemptions for the private use of company cars,” *Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.*, https://web.archive.org/web/20220522070503/https://foes.de/publikationen/2011/2011-05-FOES-FiFo-Kinski-Company_Car_Taxation_Germany_summary.pdf

147 (一)

新規登録される車の実に3分の1にあたる社有車

- Benjamin Wehrmann, “German automakers benefit from company car tax breaks for third of domestic sales,” *Clean Energy Wire CLEW*, 2022-09-05, <https://web.archive.org/web/20230221013402/https://www.cleanenergywire.org/imprint>

148 (一)

個人所有の車よりハイパワーで環境性能が低い傾向にあり、ユーザーは高所得層に偏っている。

- Öko-Institut, “Company cars: tax benefits cause multi-billion-euro social and environmental misalignment,” 2021-10-21, <https://web.archive.org/web/20220914051527/https://www.oeko.de/en/press/archive-press-releases/press-detail/2021/dienstwagen-steuervorteile-fuehren-zu-milliardenschwerer-sozialer-und-oekologischer-schieflage>

149 (一)

2012年11月、自転車リース企業JobRadや [...] 同じ制度が適用されるようになった。

- JobRad, “über uns,” <https://web.archive.org/web/20230212192718/https://www.jobrad.org/ueber-uns.html>

150 (一)

メルケル政権下の2019年に国が立ち上げた [...] 約6.6億ユーロが割り当てられた。

- ADFC, “Sonderprogramm „Stadt und Land“ –Eine Erfolgsgeschichte auf Zeit?” https://web.archive.org/web/20230304034845/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/220501_Auswertung_Sonderprogramm_Stadt_und_Land.pdf
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Förderung und Finanzierung des Radverkehrs,” 2021-06-28, <https://web.archive.org/web/20220512094314/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Flächendeckende Fahrradinfrastruktur durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“,” 2021-06-17, <https://web.archive.org/web/20220512094010/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/flaechendeckende-fahrradinfrastruktur-sonderprogramm-stadt-und-land.html>

151 (一)

Stadt und Land枠は2021年5月に [...] プロジェクトの予算として承認されている。

- Bundesministerium der Finanzen, “Klimaschutz Sofortprogramm 2022,” https://web.archive.org/web/20230304034950/https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Klimaschutz/klimaschutz-sofortprogramm-2022.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- Angela Kohls, “Was kostet das Fahrradland 2030?” *ADFC*, 2023-02-03, https://web.archive.org/web/20230306232522/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/ADFC-Hintergrundpapier_Was_kostet_das_Fahrradland_2030_.pdf, p. 4

p. 148

152 (26)

表1 VCDによる2021年連邦議会選挙前の [...] よりさらに気候や環境の課題解決に消極的

- Julia Nothnagel, “Der VCD Wahlcheck 2021,” *VCD*, 2021-07-09, <https://web.archive.org/web/20230306234146/https://www.vcd.org/startseite/newsroom-uebersicht/vcd-verkehrswende-blog/vcd-wahlcheck-2021>

p. 149

153 (一)

こうした前政権時の決定で国の自転車関連投資は [...] 共同で現交通大臣に要求している。

- Angela Kohls, “Was kostet das Fahrradland 2030?” *ADFC*, 2023-02-03, https://web.archive.org/web/20230306232522/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/ADFC-Hintergrundpapier_Was_kostet_das_Fahrradland_2030_.pdf, p. 3

154 (一)

第3次国家自転車交通計画は国+州+自治体の [...] 各地の自転車インフラ整備を加速させた)。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Förderung gem. Klimaschutzprogramm 2030 – Im Detail,” https://web.archive.org/web/20220512094041/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foederprogramme-klimaschutz-2030.pdf?__blob=publicationFile

155 (一)

社会民主党、同盟90／緑の党との連立協定に [...] 2023年以降へ持ち越しとなり、

- ADFC, “Ein Jahr neue Bundesregierung / Verkehrswende: Die Ampel schaltet auf Rot,” 2022-11-30, <https://web.archive.org/web/20221209060421/https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/ein-jahr-neue-bundesregierung-verkehrswende-die-ampel-schaltet-auf-rot>

156 (一)

年間1900万トンの温室効果ガス削減効果が見込まれ

- Umweltbundesamt, “Tempolimit auf Autobahnen mindert CO2-Emissionen deutlich,” 2020-02-28, <https://web.archive.org/web/20230228065929/https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/tempolimit-auf-autobahnen-mindert-co2-emissionen>

157 (一)

国民の過半数が賛成しているアウトバーンへの速度制限導入

- TARGO BANK, “Autostudie 2022,” 2022, https://web.archive.org/web/20230306233927/https://targobank-magazin.de/wp-content/uploads/2022/03/TARGOBANK_Forsa-Autostudie2022_Info-Charts.pdf p. 9

158 (一)

ADFCが「自転車の国になる方法」で [...] 駅周辺の駐輪施設の整備 [図41] に関しては、数種の補助金

- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, “Förderungen - Fahrradparken am Bahnhof,” <https://web.archive.org/web/20221202014941/https://radparken.info/foerderuebersicht/>

159 (一)

国内6613の駅に隣接する駐輪施設のうち、[...] (ミュンスター中央駅前の3300台が最大)、

- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, “Abstellanlagen für Fahrräder an deutschen Bahnhöfen Bestand und Potenziale,” <https://web.archive.org/web/20220702134316/https://radparken.info/downloads/leitfaeden-studien/db-bmdv-kurzbericht-kernaussagen.pdf>

- Radstation Münster Hbf, “20 Jahre Radstation Münster – eine Erfolgsgeschichte,”

<https://web.archive.org/web/20230216125654/https://www.radstation.de/20-jahre-radstation-munster>

160 (一)

隣国オランダでは鉄道利用者の46%が [...] ドイツの値はほとんどの地域で一桁%である。

- PTV Planung Transport Verkehr, “Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“: Handlungsempfehlungen für den flächendeckenden Ausbau der intermodalen Verknüpfung von Fahrrad und Bahn,” <https://web.archive.org/web/>

p. 150

161 (一)

交通行政や交通計画における意思決定の多くは男性によってなされており、連邦交通大臣の席は男女同数の閣僚16人でスタートしたシュルツ首相（社会民主党）の連立政権でもなお男性のものであり続けている

- Katharina Klaas, “Mobilität von Frauen für Frauen: Warum eine ökologische Verkehrswende auch feministisch sein muss,” *VCD*, 2021-02-05, <https://web.archive.org/web/20210417092354/https://www.vcd.org/startseite/newsroom-uebersicht/vcd-verkehrswende-blog/feministische-verkehrspolitik/>
- Bundesregierung, “Das Bundeskabinett,” <https://web.archive.org/web/20211209140915/https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/bundeskanzleramt/bundeskabinett>

162 (一)

ドイツでは交通にまつわる意思決定の多くは [...] 男性のものであり続けている。

- World Economic Forum, “Global Gender Gap Report 2021,” 2021, https://web.archive.org/web/20240107152304/https://www3.weforum.org/docs/WEF_GGGR_2021.pdf

163 (一)

平日の朝に出勤し夕方に帰宅するだけ、[...] 暮らしの複雑な動線は反映されていない。

- Thorsten Koska et al., “Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden,” *Heinrich-Böll-Stiftung*, 2020, https://web.archive.org/web/20220308174510/https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf?dimension1=division_oen, pp. 116-121

p. 151

164 (27)

図43 年代・性別ごとの日々の移動距離 (km) と [...] 公共空間を直線的に通っていき

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, “Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht,” 2019, https://web.archive.org/web/20220121141450/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile, p. 52

165 (28)

図44 ADFC ベルリン支部のオンラインイベント [...] との問いが設定された。

- ADFC Berlin, “Frauen* für die Verkehrswende!” <https://web.archive.org/web/20230329234632/https://adfc-berlin.de/aktiv-werden/in-gruppen/frauen-netzwerk/958-frauen-fuer-die-verkehrswende.html>

p. 152

166 (一)

車社会の家父長型モデルは、幸福な未来への道とはいえない。

- Vanessa Vu, “Die männliche Stadt,” *ZEIT ONLINE*, 2019-09-27, <https://web.archive.org/web/20220713130156/https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/staedteplanung-maenner-geschlechtergerechtigkeit-berlin-bruessel-barcelona/komplettansicht>

167 (一)

バルセロナのスーパーブロックやパリの15分都市構想が手本を示しているように

- Women in Mobility, “FEMALE MOBILITY,” 2021-02-25, <https://web.archive.org/web/20221130235911/https://www.womeninmobility.org/femalemobility-en>

168 (一)

2021年のドイツ連邦交通省のアンケート調査では、[...] 男性の32%よりずっと多かった。

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr, “Fahrrad-Monitor Deutschland 2021,” 2021-12-07, <https://web.archive.org/web/20230128084557/https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf>, pp. 36, 49

169 (一)

NRW州に「自転車と近距離モビリティ法」

- Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen, “Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG),” https://web.archive.org/web/20220818195809/https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&bes_id=47228&aufgehoben=N

170 (一)

市民会議Radkommは同法が発効した2022年1月、[...] 象徴的なパネルディスカッションを開催、

- Radkomm, “RADKOMM.TV vom 27.01.22 „Hallo Fahrradgesetz!“,” <https://web.archive.org/web/20220808153507/https://radkomm.de/programm-2022/>

171 (一)

意識的な組織改革を経て現在ほとんどの主要ポジションに女性が就いているADFC連邦本部

- ADFC, “Doppelspitze der ADFC-Bundesgeschäftsstelle im Interview,” <https://web.archive.org/web/20230605012219/https://www.adfc.de/artikel/doppelspitze-der-adfc-bundesgeschaeftsstelle-im-interview>
- ADFC, “Das ADFC-Team der Bundesgeschäftsstelle,” <https://web.archive.org/web/20230605005941/https://www.adfc.de/ueber-uns/adfc-bundesgeschaeftsstelle/team-bundesgeschaeftsstelle>

172 (一)

20代で会員代表を務めるレベッカ・ペータース

- ADFC, “Rebecca Peters ist neue ADFC-Bundesvorsitzende,” 2021-11-14, <https://web.archive.org/web/20221204055940/https://www.adfc.de/artikel/rebecca-peters-ist-neue-adfc-bundesvorsitzende>

第7章 滋賀

注釈なし

第8章 日本

p. 183

1 (1)

自転車フレンドリー都市の格付け [...] 様々な点で他の刺激となる都市、と紹介された。

- Copenhagenize Design Co., “The Copenhagenize Urban Cycling Index 2011 - Tokyo,” *Copenhagenize*, 2011, <https://web.archive.org/web/20110924035710/http://www.copenhagenize.eu/index/04tokyo.html>

2 (2)

そこではイギリスの「ロードスター型」を [...] 日本では「ママチャリ」と呼ばれている。

- ・ 2章参照。チェスター・リーブス『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社 2011年 26～27ページでも、「ママチャリの元祖」は「イングリッシュレーサー」（アメリカでの呼称）と記述されている。

p. 184

3 (3)

ロンドンでは2012年に「オランダにおける […] 自転車店「Mamachari」がオープンしている

- ・ Byron Kidd, “Japanese mamachari bicycles arrive in London,” *Japan Today*, 2013-07-22, <https://web.archive.org/web/20221127191843/https://japantoday.com/category/features/lifestyle/japanesemamachari-bicycles-arrive-in-london>

4 (4)

「ママチャリほど多芸多才で、実用的、[…] 場合によってはバカにまでされて」いることを嘆いている。

- ・ チェスター・リーブス『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社 2011年 50、91～96ページ

p. 185

5 (5)

前掲のリーブスの著書によれば、その鍵は […] 「自転車町内」にある。

- ・ チェスター・リーブス『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社 2011年 30ページ

6 (6)

「最高レベルの自転車町内」は、[…] もしくはママチャリで簡単に手に入れ」られる。

- ・ チェスター・リーブス『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社 2011年 34ページ

7 (9)

道が狭く区画も細かくて交差点が多いため車でスピードを出して通り抜けるのには向かないし、駐車できる場所も少ない。

- ・ チェスター・リーブス『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社 2011年 31～32ページ

p. 186

8 (7)

図2 男女別にみた、移動目的ごとの1日あたり自転車利用回数

- ・ 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室「都市における人の動きとその変化～平成27年全国都市交通特性調査集計結果より～」2017年 <https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12943099/www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf> 67ページ

9 (8)

図3 内外諸都市における代表交通手段ごとの構成比 […] 知名度などからピックアップした

- ・ 国土交通省「平成27年 全国都市交通特性調査 集計データ 都市別指標」 <https://warp.ndl.go.jp/collections/content/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/common/001229450.xlsx>
- ・ Transport for London, “TravelinLondon,” 2021, <https://web.archive.org/web/20230124200947/https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-14.pdf>, p. 70
- ・ NYC Department of Transportation, “New York City Mobility Report,” 2018, <https://web.archive.org/web/20230626215640/https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-2018-print.pdf>, p. 24

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, “Mobility in Germany: Short report,” 2019, https://web.archive.org/web/20230525074748/https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-short-report.pdf?__blob=publicationFile, p. 13
- City of Copenhagen, “The Bicycle Account 2018,” 2019, <https://web.archive.org/web/20211124204310/https://cyclingsolutions.info/wp-content/uploads/2020/12/CPH-Bicycle-Account-2018.pdf>, p. 6
- Gemeente Amsterdam, “Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2021,” 2021, https://web.archive.org/web/20210810101218/https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/905215/amsterdamse_thermometer_van_de_bereikbaarheid_2021.pdf, p. 34
- Mairie de Paris, “Le bilan des déplacements en 2014 à Paris,” 2016, <https://web.archive.org/web/20160506020729/http://api-site.paris.fr/images/77965>, p. 6

p. 187

10 (10)

多くの場合その中心には鉄道駅があり、[...]「素晴らしき公共交通システムに繋がっている」。

- チェスター・リーブス『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社 2011年 66ページ

11 (一)

ワールドクラスのおマフィーツ＝ママチャリ文化の [...] 自然発生的な結果なのである。

- Léo Martial et al., “Bicycle success by social acceptance, the example of Japan,” *IASUR Conference 2019*, 2020, https://www.researchgate.net/publication/340022788_Bicycle_success_by_social_acceptance_the_example_of_Japan

p. 188

12 (一)

日本では2021年に498名が自転車乗車中の事故で亡くなっており、343名（70％）は車が相手だった。

- 総務省統計局「人口動態調査 人口動態統計 確定数 死亡 表1-2 死亡数, 死因（死因基本分類）・性別 (4) ICD-10コード V～Y、U」政府統計の総合窓口 e-Stat <https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003411698>

13 (一)

自転車利用者が亡くなる事故の類型で最も多い出会い頭の衝突（同年40％）

- ITARDA「交通事故統計表データ（2021年版）表番号：03-13NG201 事故類型別（詳細）・性別 当事者別 状態別 死者数」<https://www.itarda.or.jp/materials/statistical/data>

14 (一)

狭く見通しの悪い「自転車町内」的な都市空間の弱点

- 交通事故総合分析センター「イタルダ・インフォメーション No.69」2007年 <https://web.archive.org/web/20211113091223/https://www.itarda.or.jp/contents/469/info69.pdf>

15 (一)

（出会い頭事故の10倍の死亡率）

- 交通事故総合分析センター「イタルダ・インフォメーション No.88」2011年 <https://web.archive.org/web/20201007015327/https://www.itarda.or.jp/contents/450/info88.pdf>

16 (一)

鉄道の車内と駅構内の激しい混雑

- ・国土交通省「三大都市圏の平均混雑率は横ばい～都市鉄道の混雑率調査結果を公表（令和元年度実績）～ 資料3：最混雑区間における混雑率（2019）」2020年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/report/press/content/001365144.pdf>

p. 189

17 (一)

（2015年のデータでは [...] 地方都市圏では平日58.8% 休日72.3%）

- ・国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室「都市における人の動きとその変化～平成27年全国都市交通特性調査集計結果より～」2017年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf> 15ページ

18 (一)

郊外～地方部で自転車が日常の中に残っているのは何より10代の通学のお陰だが、

- ・国土交通省「平成27年 全国都市交通特性調査 集計データ 1. 基礎集計表 2(1) 個人属性・年齢による違い 手段別原単位・構成比」<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11069962/www.mlit.go.jp/common/001229435.xlsx> 手段別原単位・構成比

19 (一)

自転車利用者の約4割を10代が占め、20～50代は各1割以下に落ち込む群馬県

- ・群馬県「群馬県自転車活用推進計画」2019年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12771605/www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/27585.pdf> 9ページ

20 (一)

100m未満の移動でも4人にひとり、[...] 1.5km以上になると8～9割の人が車を使う。

- ・群馬県「群馬県交通まちづくり戦略」2018年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12771605/www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/29124.pdf> 51ページ

21 (一)

まちは拡散（スプロール化）し、[...] お年寄りには外出ができなくなる不安を抱えている。

- ・群馬県「群馬県交通まちづくり戦略」2018年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12771605/www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/29124.pdf> 19、27～32、49ページ
- ・群馬県県土整備部交通政策課「祝・ご入学 エコ通学のススメ」<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12771605/www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/27513.pdf>

22 (一)

人口10万人あたりの交通事故死者数の全国平均は、最も少ない東京都のおよそ2.7倍にあたる。

- ・M.Higashide「交通事故死者数（2019年）」都道府県データランキング https://web.archive.org/web/20220525122612/https://uub.jp/pdr/47/_p_pdr.cgi?D=q&H=af&T=3&P=10

p. 190

23 (一)

その代表格が全国の駅周辺に整備された総数1万4620の駐輪場で、[...] 連携を支えている。

- ・国土交通省 総合政策局 総務課 交通安全対策室「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」2022年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/content/001476308.pdf> 19ページ

24 (一)

道路の一部を転用可能にする道路法施行令などの改正（2005年、2007年）

- ・ 特定非営利活動法人 日本ソフトインフラ研究センター「道路法施行令改正の流れ」<https://web.archive.org/web/20230807135113/https://www.jsi-rc.gr.jp/data/lawrevision.pdf>

25 (一)

一定規模以上の店舗などを新增築する際の附置義務条例（2013年までに154の自治体が制定）

- ・ 内閣府「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果 II. 自転車等駐車対策条例の制定状況 2. 集計結果」2014年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12891408/www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h25/pdf/p45-51.pdf>

26 (一)

「放置自転車対策」の一環として1980年代から [...] 環境が構築されるようになってきた。

- ・ 財団法人自転車駐車場整備センター「駅前自転車駐車総合対策マニュアル」2008年 https://web.archive.org/web/20091008020847/http://www.jitensha.jp/sogotaisaku_m.pdf

27 (11)

2012年に国土交通省が策定した [...] 車依存の問題には触れていなかった。

- ・ 国土交通省 都市局「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第1版）」2012年 <https://warp.ndl.go.jp/collections/content/info:ndljp/pid/12150786/www.mlit.go.jp/common/000231328.pdf>

p. 191

28 (一)

図5 神奈川県川崎市、武蔵溝ノ口駅そばの駐輪場のひとつ。同駅周辺には合計およそ5000台分の駐輪施設が整備されている。

- ・ エコステーション21「川崎市営自転車等駐車場情報」https://web.archive.org/web/20230205131101/https://www.ecostation21.com/kawasaki/map_takatsu.html

29 (一)

図6 東京都港区新橋駅そばの桜田公園に整備された、408台を収容する機械式の地下駐輪場（登録制）。

- ・ 港区「桜田公園自転車駐車場」2017年<https://web.archive.org/web/20221204154547/https://www.city.minato.tokyo.jp/shisetsu/chushajo/chushajo/13.html>

30 (一)

図6 [...] 江戸川区の葛西駅では同様のシステムで [...] 駐輪キャパシティを確保している

- ・ JFEエンジニアリング株式会社「葛西駅駐輪場」<https://web.archive.org/web/20230608013022/https://cycle-tree.jp/types/types01/chika-entou/kasai/>

p. 192

31 (一)

この後ろ向きな性質は2016年のガイドライン第2版で [...] することの必要性が盛り込まれている。

- ・ 国土交通省 都市局 街路交通施設課「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）」2016年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12888488/www.mlit.go.jp/common/001179957.pdf>

32 (12)

走行空間となると、満たされないニーズはそうのように明白には表面化せず、

- たとえば評価指標が「整備された自転車通行空間の利用率」のみだと、その道を避けて他の道を通っている、自転車をやめて他の移動手段を使った、外出自体を控えている、などのケースを取りこぼしてしまう。

33 (一)

1980年公布の「自転車の安全利用の促進及び [...] だが中身は駐輪場整備がメインで、

- 衆議院「法律第八十七号（昭五五・一一・二五）自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」https://web.archive.org/web/20221004103722/https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/houritsu/09319801125087.htm

34 (13)

たとえばアメリカでは全50州の半分、

明示的に禁止されていない、という数え方であれば、25よりさらに多くのアメリカの州で自転車での歩道通行が認められている。

- The League of American Bicyclists, “BICYCLE FRIENDLY STATES - SIDEWALK RIDING LAWS,” https://web.archive.org/web/2020111210521/https://bikeleague.org/sites/default/files/SidewalkRiding_8_2018.pdf

35 (一)

オーストラリアでも6州のうち4州が全年齢を対象にこれを法で認めている。

- Bicycle Network, “Raise the age of footpath riding,” <https://web.archive.org/web/20230325125707/https://bicyclenetwork.com.au/our-campaigns/footpath-riding/>

36 (一)

モータリゼーションの激化と「交通戦争」状況

- 朝日新聞「戦後70年 7章 高度成長とひずみ 交通戦争」<https://web.archive.org/web/20230128205959/http://www.asahi.com/special/sengo/visual/page28.html>

37 (一)

自転車乗用中の交通死は1960年にピークに達し（2084人／年）、以降も横ばいが続いた。

- 国土交通省「第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 資料2 自転車の活用に関する現状について」2020年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/06pdf/02.pdf> 6ページ

p. 193

38 (14)

図10 「交通事故死者数の推移」

- 国土交通省「第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 資料2 自転車の活用に関する現状について」2020年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/06pdf/02.pdf> 6ページ

p. 194

39 (一)

交通死全体は右肩上がりに増え、[...] 歩道や信号機などの整備が進み始めた。

- ・ 警察庁『平成17年警察白書』「第1章 世界一安全な道路交通を目指して 第1節 交通事故との闘いの軌跡」2005年 <https://web.archive.org/web/20221222072325/www.npa.go.jp/hakusyo/h17/hakusho/h17/html/G1010000.html>
- ・ 金子 淳「交通戦争の残影：交通公園の誕生と普及をめぐる」『静岡大学生涯学習教育研究』10巻 21～39ページ 2008年 <https://doi.org/10.14945/00003983>

40 (一)

1970年の道交法改正により、身を守るために自転車でも歩道を使うという選択が公認されたのだった。

- ・ 衆議院「法律第八十六号（昭四五・五・二一）道路交通法の一部を改正する法律」https://web.archive.org/web/20221015091828/https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/houritsu/06319700521086.htm

41 (一)

「自転車道の整備等に関する法律」（略称「自転車道法」）の成立

- ・ デジタル庁「自転車道の整備等に関する法律（昭和四十五年法律第十六号）」e-Gov法令検索 https://web.archive.org/web/20221201195835/https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=345AC1000000016_20170501_428AC1000000113

42 (一)

車偏重の思想が主流となっていた日本

- ・ 国立国会図書館「国会会議録検索システム 第48回国会 参議院 運輸委員会 第22号 昭和40年5月7日 発言046」<https://kokkai.ndl.go.jp/txt/104813830X02219650507/46>
- ・ 国立国会図書館「国会会議録検索システム 第61回国会 参議院 建設委員会 第24号 昭和44年7月8日 発言084」<https://kokkai.ndl.go.jp/txt/106114149X02419690708/84>

43 (一)

自転車道法に合わせた1970年の改正道路構造令

- ・ 国立公文書館「道路構造令・御署名原本・昭和四十五年・第十一巻・政令第三二〇号」<https://www.digital.archives.go.jp/img/675499>

44 (一)

(2006年4月時点で両者の総延長の95%超)

- ・ 国土交通省・警察庁「第1回 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 資料3 自転車利用環境をとりまく話題」https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/10341921/www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle_environ/1pdf/3.pdf 6ページ

45 (一)

(保有台数は約2200万台増、1.75倍に)

- ・ 一般社団法人 自転車協会「自転車工業の概観」2012年 <https://web.archive.org/web/20230407150345/https://www.jitensha-kyokai.jp/pdf/jitenshakogyogaikan24.pdf> 18ページ

46 (一)

また車の流れから分離されたネットワークは、安心感と利便性をもたらしてくれる。

矢野伸裕ら「自転車利用者の通行位置に関する意識」『土木学会論文集D3（土木計画学）』72巻5号 I_1217～I_1227ページ 2016年 doi: [10.2208/jscejipm.72.I_1217](https://doi.org/10.2208/jscejipm.72.I_1217)

p. 195

47 (16)

表1 [...] 古倉 (2004)

- 古倉宗治「自転車の安全・快適・迅速な走行空間の確保及び利用促進のためのソフト面の施策に関する研究」東京大学大学院 工学系研究科 博士論文 2004年 <http://gakui.dl.itc.u-tokyo.ac.jp/cgi-bin/gazo.cgi?no=216138>

48 (17)

表1 [...] 鈴木・屋井 (2008)

- 鈴木美緒・屋井鉄雄「自転車配慮型道路の幅員構成が自動車走行特性に及ぼす影響に関する研究」『土木計画学研究・論文集』25巻479～486ページ 2008年 doi: [10.2208/journalip.25.479](https://doi.org/10.2208/journalip.25.479)

49 (18)

表1 [...] 国土交通省 (2011)

- 国土交通省「報道発表資料：自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について」2011年7月21日 https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11122282/www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000190.html

50 (19)

表1 [...] 国土交通省・警視庁 (2013)

- 国土交通省 東京国道事務所・警視庁 交通部「自転車、ナビラインで歩道から車道へ。ドライバーからも好評価。～都内初の自転車ナビライン、試行半年後の利用状況及び効果～」2013年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11256813/www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/anzen/cycle/pdf/20131225001.pdf>

51 (20)

表1 [...] 国土交通省・警察庁 (2015)

- 国土交通省・警察庁「第2回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 資料2 自転車ネットワーク計画の策定の促進について」2015年 https://warp.ndl.go.jp/collections/content/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/cyclists/pdf5/02jitensha_03shiryou02.pdf

52 (21)

表1 [...] 出口ら (2019)

- 出口隼斗ら「安全な自転車通行空間の整備とその効果に関する研究」『第39回 交通工学研究発表会 論文集』83～88ページ 2019年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/07pdf/06.pdf>

p. 196

53 (22)

表2 [...] Wachtel and Lewiston (1994)

- Alan Wachtel and Diana Lewiston, "Risk factors for bicycle-motor vehicle collisions at intersections," *ITE Journal*, vol. 64, no. 9, pp. 30-35, 1994

54 (23)

表2 [...] Lusk et al. (2011)

- Anne C. Lusk et al., “Risk of injury for bicycling on cycle tracks versus in the street,” *Injury Prevention*, vol. 17, no. 2, pp. 131-135, Apr. 2011, doi: [10.1136/ip.2010.028696](https://doi.org/10.1136/ip.2010.028696)

55 (24)

表2 [...] Schepers et al. (2011)

- J. P. Schepers et al., “Road factors and bicycle-motor vehicle crashes at unsignalized priority intersections,” *Accident Analysis and Prevention*, vol. 43, no. 3, pp. 853-861, May 2011, doi: [10.1016/j.aap.2010.11.005](https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.005)

56 (25)

表2 [...] Teschke et al. (2012)

- Kay Teschke et al., “Route Infrastructure and the Risk of Injuries to Bicyclists: A Case-Crossover Study,” *American Journal of Public Health*, vol. 102, no. 12, pp. 2336-2343, Dec. 2012, doi: [10.2105/AJPH.2012.300762](https://doi.org/10.2105/AJPH.2012.300762)

57 (26)

表2 [...] 横関ら (2015)

- 横関俊也ら「自転車の事故率比による通行位置別の危険性の分析—昼夜での比較—」2015年 https://web.archive.org/web/20230806165212/http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201506_no51/pdf/33.pdf

p. 197

58 (27)

車の交通量が少なくスピードも低い生活道路では、[...] 歩く人との分離が成立している。

- 現状、この自然な棲み分けには、（間欠的に通る）車を気にして歩行者が端に寄り、空いた中央付近を自転車に乗る人が走るという機序が働いているようだ。車が全く通らない（車両通行止め時間帯の）商店街などでは歩く人が道路全体に広がり、自転車に乗った人がその間を縫う形になりがちである。

59 (一)

その主要ツールとなっている車道左端の [...] 走る位置の目安と正しい向きを示すものだった。

- 日本自動車教育振興財団「特集 自転車の車道走行と自転車ナビマーク」『Traffic-Cation』30号 2012年 https://web.archive.org/web/20180923120458/http://www.jaef.or.jp/6-traffic-cation/img/TC%20no30_t.pdf

60 (28)

生活道路を自転車ネットワーク形成に [...] 速度も自転車レベルまで落とさせることにある。

- 地域住民の運転は平均すると地域外からの通過自動車交通よりも大人しいが、そうではない地元ドライバーも少なくない(*)。

* 稲垣具志ら「生活道路における地区関係者と抜け道利用者の走行速度比較分析」『土木学会論文集中D3（土木計画学）』70巻5号I_933～I_941ページ 2014年 doi: [10.2208/jscejpm.70.I_933](https://doi.org/10.2208/jscejpm.70.I_933)

61 (一)

街路を徒歩や自転車での移動に優しいものにする [...] 散発的にしか導入されていない。

- 長嵐陽子ら「コミュニティ・ゾーン形成事業における計画内容と住民意見に関する研究」『都市計画論文集』38.3巻 457～462ページ 2003年 doi: [10.11361/journalcpj.38.3.457](https://doi.org/10.11361/journalcpj.38.3.457)

62 (一)

2011年から全国に広まった面的な速度規制「ゾーン30」

- ・ 警察庁交通局長「ゾーン30の推進について(通達)」2011年<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11247827/www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/kisei/kisei20110920.pdf>
- ・ 警察庁交通局「「ゾーン30」の概要」2022年https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12649483/www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/zone30_r3.pdf

63 (一)

2016年度末時点の3105カ所のうち物理デバイスで強制力を持たせたゾーンは129カ所のみだった。

- ・ 大野 敬「「ゾーン30」による生活道路対策について」『生活道路交通安全フォーラム』<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12767664/www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/forum/pdf/2-3.pdf>

64 (一)

2021年から「ゾーン30プラス」の新名称の下で物理デバイスの設置が増え始めたのは一歩前進だが、

- ・ 国土交通省「生活道路の交通安全に係る連携施策「ゾーン30プラス」の取組状況について」2022年https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12366680/www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001578.html

65 (29)

幼児やお年寄りも行き交う暮らしの場としての道では、[...] もっと低くする必要がある。

- ・ 交通事故による死だけでなく重傷も防ぐためには、時速30kmは十分に低い速度とはいえない(*1)。10トン以上の大型車が相手だと、時速10km以下での接触でも10人にひとりが亡くなる恐れがある(*2)。スペインでは2021年の新指針により、歩道のない道路における規制速度の標準値が時速20kmになった(*3)。

*1 Höskuldur R. G. Kröyer, “Is 30km/h a ‘safe’ speed? Injury severity of pedestrians struck by a vehicle and the relation to travel speed and age,” *IATSS Research*, vol. 39, no. 1, pp. 42-50, 2015, doi: [10.1016/j.iatssr.2014.08.001](https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2014.08.001)

*2 Matsui Yasuhiro et al., “Association of Impact Velocity with Risks of Serious Injuries and Fatalities to Pedestrians in Commercial Truck-Pedestrian Accidents,” *Stapp Car Crash J*, vol. 60, pp. 165-182, 2016, doi: [10.4271/2016-22-0007](https://doi.org/10.4271/2016-22-0007)

*3 Dirección General de Tráfico, “La DGT y la FEMP presentan el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas,” 2021-04-13, <https://web.archive.org/web/20230705133151/https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/la-dgt-y-la-femp-presentan-el-manual-de-aplicacion-de-los-nuevos-limites-de-velocidad-en-vias-urbanas/>

p. 199

66 (一)

図15 [...] 警察庁は2022年に [...] 自転車への適用を原則として解除するよう通達しているが、

- ・ 警察庁交通局長「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の更なる推進について（通達）」2022年 <https://warp.ndl.go.jp/collections/content/info:ndljp/pid/12295696/www.npa.go.jp/laws/notification/kyokucyou1.pdf> 4ページ

p. 200

67 (30)

狭い生活道路以外では、[...] 自転車レーン（自転車専用通行帯）も各地で整備されるようになってきた。

- ・ 法定の自転車専用通行帯の他に専用空間としての法的効力を持たないレーンもあるが、一般の道路ユーザーに区別は難しい。

68 (31)

道路交通法では、停車も駐車も [...] と定められている。

- ・ なお5分以内の人の乗降や荷物の積み卸しの最中が「停車」、それ以外は乗員の有無に関係なく全て「駐車」である（道路交通法2条、47条）。

p. 201

69 (一)

路駐車で自転車レーンが機能しなくなる [...] 2019年の道路構造令改訂によってであった。

- ・ 国土交通省「道路構造令の一部を改正する政令が閣議決定」2019年 https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12648915/www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001163.html

70 (一)

自・歩分離を主目的に国交省と警察庁が共同で主導した自転車利用環境整備モデル事業（2008～2010年）

- ・ 国土交通省「自転車通行環境整備のモデル地区を指定しました」2008年 https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12767664/www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/06/060117_.html

71 (一)

自・歩分離を主目的に国交省と警察庁が共同で主導した自転車利用環境整備モデル事業（2008～2010年）

- ・ 国土交通省「自転車通行環境整備のモデル地区を指定しました」2008年 https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12767664/www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/06/060117_.html

72 (一)

全国98地区の総整備延長のうち [...] 75%が自歩道となってしまった。

- ・ 国土交通省「自転車通行環境整備モデル地区の整備状況について 別添2：整備状況（平成21年度末時点）」2010年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/13114226/www.mlit.go.jp/common/000160954.pdf>

73 (33)

それでも一定以上の品質の自転車道は利用率が高く、

- ・ 亀戸の国道14号線の自転車道（幅2.0m）は通行場所としてそこが選ばれている比率が80%前後（*1）、相模原の国道16号線の自転車道（幅3.0m）は地区により89～95%（*2）、名古屋の国道19号線の自転車道（幅3.0m）は90%前後（同路線の自転車レーンは40%前後）（*3）。

*1 東京国道事務所「自転車道整備事例の詳細【国道14号 江東区亀戸地区】」 https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/8436611/www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/anken/cycle/ol_dtl-1.htm

*2 浅井 雅司「国道16号相模原駅周辺自転車道の整備効果について」『平成28年度スキルアップセミナー関東』2016年 https://warp.ndl.go.jp/collections/content/info:ndljp/pid/12888488/www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000647920.pdf

*3 城山 盛仁「名古屋国道事務所における自転車通行空間整備について」『平成28年度 中部地方整備局管内事業研究発表会』2016年 <https://warp.ndl.go.jp/collections/content/info:ndljp/pid/12899867/www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/2016kannai/pdf/ac15.pdf>

p. 202

74 (一)

図17 [...] 重点路線

- 丸の内警察署「令和4年1月1日改定 駐車監視員活動ガイドライン」<https://web.archive.org/web/20221220114452/https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/ihan/gaid/guidelines.files/marunouchi.pdf>

p. 203

75 (32)

図23 [...] ドアゾーン余白を設けていない点が大きな問題だ

- 整備に関わった交通管理者の主張は、自転車レーンを通常より広い2.0m幅にした（ドア開け幅0.5mを含めてある）というものだが(*1)、0.5mという値は人が車を乗り降りするのに最低限必要な開口幅に過ぎない。レーンと駐車枠の間の余裕幅を決める上で考慮すべきは、後方確認せずドアを一気に全開にしてしまう不注意な乗員の存在や、車を降りた乗員の安全地帯としての機能である。そのために必要な幅は最低3ft（約0.9m）とNACTOの設計指針(*2)が示している。

*1 海老澤綾一・加藤芳隆「駐車車両を考慮した自転車専用通行帯の整備に関する一考察」『交通工学研究発表会論文集』33巻497～502ページ 2013年<https://iss.ndl.go.jp/books/R000000004-I025568640-00>

*2 NACTO, Urban Bikeway Design Guide, 2014, <https://web.archive.org/web/20230528172509/https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/cycle-tracks/one-way-protected-cycle-tracks/>

p. 205

76 (34)

ただしそうした自転車道も大抵は幅が2mしかなく、利用者同士の追い越しやすれ違いには狭い。

- この幅員の技術的根拠は、日本道路協会『道路構造令の解説と運用』1970年版（503ページ）によれば1台の自転車の通行に必要な（横揺れ余裕を含む）幅を単純に2倍しただけであり、自転車利用者同士の接触の不安という心理面は考慮されていない。

77 (一)

道路構造令は車道の車線については [...] 自転車道に関しては最低値の2.0mのみの指定

- e-Gov法令検索「道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）」https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=345CO0000000320_20201125_502CO0000000329

78 (一)

1978年の道交法改正に伴い定められた歩道通行可能な「普通自転車」

- 衆議院「法律第五十三号（昭五三・五・二〇）道路交通法の一部を改正する法律」https://web.archive.org/web/20221128215006/https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/houritsu/08419780520053.htm

79 (一)

最大幅60cm

- e-Gov法令検索「道路交通法施行規則（昭和三十五年総理府令第六十号）」https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335M50000002060_20230701_505M60000002017#Mp-At_9_2_2

80 (一)

歩道以外でも設計上の前提とされてきた

- e-Gov法令検索「道路交通法施行規則（昭和三十五年総理府令第六十号）」 https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335M50000002060_20230701_505M60000002017#Mp-At_5_6

81 (一)

モデル事業などにおける自転車道の整備は [...] 激しい攻撃を受けた。

- 疋田 智『自転車の安全鉄則』朝日新聞出版 2008年 103ページ
- 疋田 智「自転車ツーキニストでいこう！疋田智の連載えっせい 第26回 これ以上ない最悪さ、国道14号線「亀戸自転車道」の愚」『自転車ならGooStyle自転車』 https://web.archive.org/web/20101111015209/http://www.goocycle.jp/column_hikita/vol26/index.html
- 自転車活用推進研究会「特集 名古屋市自転車環境見聞録 またしても相互通行」『自転車DO!』54号 2010年 <https://web.archive.org/web/20220625114414/https://www.cyclists.jp/enews/jitensha-do/DOno054.pdf>

82 (一)

1930年代のイギリス

- Matt Brown, “When London's Cylists Said “No” To Segregated Lanes,” *Londonist*, 2020-03-31, <https://web.archive.org/web/20220518164845/https://londonist.com/2014/08/when-londons-cylists-said-no-to-segregated-lanes>
- "FIRST CYCLE TRACKS—LONDON INNOVATION,” *Queensland Times*, 1935-02-07, <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/119456777>

83 (一)

1970年代のアメリカ

- Sagar Onta, “2018 AASHTO BIKE GUIDE,” *2018 Western District Annual meeting*, 2018, https://web.archive.org/web/20230000000000*/https://www.westernite.org/annualmeetings/18_Keystone/Presentations/5B/5B.SagarOnta.AASHTO%E2%80%99s%20%20Green%20Book%20for%20Bikes.pdf, p. 9

p. 206

84 (35)

図27 東京都世田谷区の国道20号線。幹線道路に車道混在マーキングを施しても、ほとんどの人にとってそこを走ることは自転車利用時の現実的な選択肢とはならない

- 東京都内では、主要幹線道路での車道通行率はマーキング施工後にむしろ低下した (*)。
- * 「交通量調査にみる、自転車ナビマーク、ナビラインの影響」『自転車の明日を考えるブログ』2018年06月03日 https://web.archive.org/web/20221127155504/https://cyclesafe.seesaa.net/article/201806article_1.html

p. 207

85 (36)

コペンハーゲンサイズは2019年の [...] 保護型の走行空間ネットワーク形成の遅れを指摘した。

- Copenhagenize Design Co., “Tokyo,” *2019 Copenhagenize Index*, 2019, <https://web.archive.org/web/20230227153031/https://copenhagenizeindex.eu/cities/tokyo>

86 (37)

2023年7月末、グテーレス国連事務総長は [...] 一刻も早い行動を世界のリーダーたちに呼びかけた。

- UN News, “Hottest July ever signals ‘era of global boiling has arrived’ says UN chief,” 2023-07-27, <https://web.archive.org/web/20230728202517/https://news.un.org/en/story/2023/07/1139162>

87 (一)

(生温いともされる)

- Climate Crisis Advisory Group, “The Global Climate Crisis and the Action Needed,” <https://web.archive.org/web/20230610202947/https://static1.squarespace.com/static/60ccae658553d102459d11ed/t/60d421c67f1dc67d682d8d29/1624515027604/CCAG+Launch+Paper.pdf>, p. 6
- “While steps to achieve carbon net-zero pledges are crucial, there is one problem: netzero greenhouse gas emissions by 2050 is no longer enough to halt the irreversible and long-term impacts of the climate crisis and it is essential to consider aiming to reach carbon net zero by 2035 to 2040.”

p. 208

88 (一)

2050年までの温室効果ガスネットゼロ化を表明している日本

- 外務省「日本の排出削減目標」2022年10月25日 https://web.archive.org/web/20230701152240/https://www.mofa.go.jp/mofaj/ic/ch/page1w_000121.html

89 (一)

全体の18%のCO2を排出する運輸部門（2019年）の削減ペースが最も遅い。

- 温室効果ガスインベントリオフィス（GIO）編「日本国温室効果ガスインベントリ報告書 2023年」2023年 https://web.archive.org/web/20230618044434/https://www.nies.go.jp/gio/archive/nir/jqjm1000001v3c7t-att/NIR-JPN-2023-v3.0_J_gioweb.pdf, 表2-2

90 (一)

同部門の排出量の約86%を占める自動車の入れ替えは必須と考えられるが、

- 国土交通省「交通・物流の脱炭素化に向けた取組みの課題と方向性」『令和4年版 国土交通白書』2023年 <https://web.archive.org/web/20230717062450/https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r03/hakusho/r04/html/n1212000.html>

91 (一)

日本の消極性がしばしば批判されるゼロエミッション車（ZEV）へのシフト

- 稲島剛史ら「ゼロエミ車への移行重要、G7閣僚会合共同声明案—数値目標なし」『ブルームバーグ』2023年4月16日 <https://web.archive.org/web/20230416035419/https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2023-04-16/RSZ850DWLU6801>

92 (一)

そしてこれと一体になっているのが、暮らしの中の自転車利用を支える環境づくりなのだ。

- Christian Brand et al., “The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities,” *Global Environmental Change*, vol. 67, 2021, doi: [10.1016/j.gloenvcha.2021.102224](https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2021.102224)

93 (38)

車の社会負担 ([...] 環境汚染

- タイヤ由来の塵埃は海洋に放出される一次マイクロプラスチックの3〜4割を占めると推測されている(*)。

* Julien Boucher and Damien Friot, “Primary microplastics in the oceans : a global evaluation of sources,” *IUCN*, 2017, doi: [10.2305/IUCN.CH.2017.01.en](https://doi.org/10.2305/IUCN.CH.2017.01.en), p. 21

94 (39)

(ただし車による死傷被害には触れていない)

- ・ デジタル庁「自転車活用推進法（平成二十八年法律第百十三号）」e-Gov法令検索 <https://web.archive.org/web/20220519212636/https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=428AC1000000113>

95 (一)

（これを制限するのが懲役刑だ）

- ・ 國分功一郎「コロナ禍と世界の哲学者たち」『学術の動向』26巻12号63～66ページ 2021年 doi: [10.5363/tits.26.12_63](https://doi.org/10.5363/tits.26.12_63)

p. 209

96 (一)

（2039年には日本の3人にひとりが65歳以上となるとされている）

- ・ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）結果の概要」https://web.archive.org/web/20230426070641/https://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2023/pp2023_gaiyou.pdf p. 5

97 (一)

コロナ禍でリモートワークに切り替えた [...] 自転車通勤だった人が最少（9%）となっている [図29]。

- ・ Ori Rubin et al., “What can we learn from the COVID-19 pandemic about how people experience working from home and commuting?” 2020, https://web.archive.org/web/20230509063520/https://www.researchgate.net/profile/Samuel-Nello-Deakin/publication/341233510_What_can_we_learn_from_the_COVID-19_pandemic_about_how_people_experience_working_from_home_and_commuting/links/634e755612cbac6a3ed61898/What-can-we-learn-from-the-COVID-19-pandemic-about-how-people-experience-working-from-home-and-commuting.pdf

98 (40)

図28 [...] (MobyconのMobility Donutを元に作成)

- ・ Mirjam de Bok, “The elements of the Mobility Donut: Finding the balance,” *Mobycon*, 2021-05, <https://web.archive.org/web/20210512120202/https://mobycon.com/updates/the-elements-of-the-mobility-donut-finding-the-balance/>

p. 210

99 (41)

図29 [...] (Ori Rubinらによる [...] のFigure 4を元に作成)

- ・ Ori Rubin et al., “What can we learn from the COVID-19 pandemic about how people experience working from home and commuting?,” 2020, https://web.archive.org/web/20230509063520/https://www.researchgate.net/profile/Samuel-Nello-Deakin/publication/341233510_What_can_we_learn_from_the_COVID-19_pandemic_about_how_people_experience_working_from_home_and_commuting/links/634e755612cbac6a3ed61898/What-can-we-learn-from-the-COVID-19-pandemic-about-how-people-experience-working-from-home-and-commuting.pdf

100 (42)

そして目的地に早く着く

- ・ 目的地への到達の早さは、コペンハーゲン（1章参照）でも日本でも、人が自転車を使う動機の圧倒的トップである(*)。

- * 国土交通省・警察庁「参考資料2-1 自転車利用環境に関する背景」第3回安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会 2012年02月22日 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/10357657/www1.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/cyclists/pdf3/7.pdf>

101 (43)

高品質な走行空間ネットワーク

- ・ オランダのCROWマニュアルは、市街地で期待される自転車ネットワークのグリッドサイズ (*1) を通常300～500m間隔としている (*2)。

*1 CROW (2017) の言うグリッドサイズとは自転車ネットワークのうち幹線として機能する高品質な路線同士の間隔を指している。車の流れの激しい車道に自転車ピクトグラムがあるのみで、大半の自転車利用者から避けられているような劣悪な路線は、行政がどう位置付けようと実質的には自転車ネットワーク幹線とは言えず、グリッド間隔の計算には含まれない。

*2 Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 64

p. 211

102 (44)

個々の（集合）住宅の脇ではなく [...] すぐに車に乗れる気軽さを打ち消すことなどが挙げられる

- ・ 人の空間から離して共同駐車場を設置した例としては東京都調布市の神代団地などがある (*)。

* 「日本住宅公団神代団地」公団ウォーカー 2022年3月3日 <https://web.archive.org/web/20221212085503/https://codan.boy.jp/danchi/tama/jindai/index.html>

103 (一)

オランダでも、自転車での1トリップの平均距離は3.6km、電動アシスト自転車で5.9kmだ。

- ・ Mathijs de Haas and Marije Hamersma, “Cycling facts: new insights,” *KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis*, 2020, https://web.archive.org/web/20220409232850/https://english.kimnet.nl/binaries/kimnet-english/documenten/publications/2020/11/03/cycling-facts-new-insights/KiM+Cycling+facts_new+insights_def.pdf, p. 24

104 (一)

しかし300～500mの移動で2人にひとり、1.5～5kmでは8～9割の人が車を使う群馬県のようなケース

- ・ 群馬県「群馬県交通まちづくり戦略」2018年 <https://web.archive.org/web/20221223043102/https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/29124.pdf> 51ページ

p. 212

105 (一)

移動時に見る地図のスマホアプリ率が既に62%に達している日本

- ・ 株式会社ゼンリン「地図利用実態調査2018」2018年 <https://web.archive.org/web/20230806112817/https://www.zenrin.co.jp/product/article/research503/pdf/material07.pdf> p. 6

106 (45)

日本の自転車利用度は、実は全国で低下している。

- ・ 2010年 (*1) と2020年 (*2) の国勢調査（通勤・通学）を比べると、自転車利用は全都道府県で減少、自家用車のシェアは東京・神奈川以外の45道府県で増加している。2015年の全国都市交通特性調査 (*3) でも、自転車利用は三大都市圏・地方都市圏の両方で減少していることが分かる。

- *1 総務省統計局「国勢調査 / 平成22年国勢調査 / 従業地・通学地による人口・産業等集計（人口の男女，年齢，就業者の産業（大分類）」政府統計の総合窓口 e-Stat https://www.e-stat.go.jp/stat-search/database?statdisp_id=0003063774
- *2 総務省統計局「国勢調査 / 令和2年国勢調査 / 従業地・通学地による人口・就業状態等集計（主な内容：従業地・通学地による人口，昼夜間人口など）」政府統計の総合窓口 e-Stat https://www.e-stat.go.jp/stat-search/database?statdisp_id=0003454512
- *3 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室「都市における人の動きとその変化～平成27年全国都市交通特性調査集計結果より～」2017年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12899867/www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf> 16～18ページ

107 (一)

2023年4月、日本では自転車に乗る際にヘルメットをかぶることが「努力義務」となった。

- e-Gov法令検索「道路交通法（昭和三十五年法律第五号）」 https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC0000000105_20230401_504AC0000000032#Mp-At_63_11

108 (一)

着用の強制は自転車から人を遠ざけることが分かっており、

- Elliot Fishman et al., “Barriers to bikesharing: an analysis from Melbourne and Brisbane,” *Journal of Transport Geography*, vol. 41, pp. 325-337, 2014, doi: [10.1016/j.jtrangeo.2014.08.005](https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.005)

109 (46)

「銃撃をやめさせる立場の者たちによる防弾チョッキ推進運動」だ。

- John Stevenson, “Chris Boardman: ‘Helmets not even in top 10 of things that keep cycling safe’,” *road.cc*, 2014-02-17, <https://web.archive.org/web/20221206174059/https://road.cc/content/news/111258-chris-boardman-helmets-not-even-top-10-thingskeep-cycling-safe>

110 (一)

「ヘルメットをかぶっていませんでした」[…] が既に報道の決まり文句と化しているように、

- チューリップテレビ「“ヘルメット努力義務”開始の日に自転車事故 重体の33歳女性死亡 現場は“危ない歩道”だった 富山」2023年4月4日 <https://web.archive.org/web/20230418042712/https://newsdig.tbs.co.jp/articles/tut/415021>
- チューリップテレビ「「ヘルメット関係ない」自転車事故で死亡した33歳女性の母親語る “危ない歩道”の事故が5年間で118件」2023年4月5日 <https://web.archive.org/web/20230405153413/https://newsdig.tbs.co.jp/articles/-/418489>

p. 213

111 (47)

各地の学校では自転車側の過失が[…]安全ルール教育としてたびたび行われている。

- 「スケアードストレイト」のルール教育としての効果は実証されておらず、京都では2019年4月の実演中に従業者が亡くなっている(*)。

* 朝日新聞「交通安全教室でスタントマン死亡 倒れた体の上を車通過」2019年4月12日 <https://web.archive.org/web/20190412140251/https://www.asahi.com/articles/ASM4D72C0M4DPLZB023.html>

112 (48)

「自転車は車道が原則」、という「安全利用五則」[…] インフラ設計もこれに強く引き摺られて、

- ・ 工学的な検討の下で道路構造が決定され交通法がその「取扱説明書」となるのが自然な形だが、日本では逆転現象が起きている。

113 (一)

EUでは速度超過防止アシスト（ISA）の搭載義務 [...] 2024年7月からは全ての新車に適用）。

- ・ European Commission, “Intelligent speed assistance (ISA) set to become mandatory across Europe,” <https://web.archive.org/web/20230604000914/https://road-safety-charter.ec.europa.eu/resources-knowledge/media-and-press/intelligent-speed-assistance-isa-set-become-mandatory-across>

p. 214

114 (一)

(にもかかわらずサイクリング人口は縮小している)

- ・ 公益財団法人 日本生産性本部『レジャー白書2023』生産性出版 2023年 57、65ページ
- ・ 総務省統計局「社会生活基本調査 / 令和3年社会生活基本調査 / 調査票 A に基づく結果 時系列統計表」政府統計の総合窓口 e-Stat https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?stat_infid=000032229316

第9章 設計カタログ

p. 219

1 (1)

デザイン原則から具体的設計の細部に至るまで [...] を守るという目的意識だ。

- ・ 都市の自転車政策の本質は車の抑制策だ。中心部ほど／短距離移動ほど車が相対的に遅く高コストになるよう、環境・制度をデザインしよう。駐車料金の無料サービスの禁止や、附置義務とは逆の上限規制、パーキングメーター料金の従量化、駐車違反取り締まりの高頻度化などの手法がある (*)。

* 田中伸治「都市の駐車マネジメント」2017年 <https://web.archive.org/web/20221023143401/https://www.jice.or.jp/cms/kokudo/pdf/reports/autonomy/roads/01/2017/siryo26.pdf>

p. 220

2 (2)

図1の要件を高水準で満たす [...] 歩く人との分離も進むだろう。

- ・ 自転車利用者が専用レーンを使わない、歩道と車道を行き来するなどの事象は、五指標の総合点が最も高くなる通行位置が一貫しないことに原因がある。人の行動はそれを可視化しているに過ぎない。インフラ整備は人が自ずと選ぶ動線を1本の筋に収束させる作業なのだ。もちろん各指標の重みづけは人や場合で違う。万人受けするバランス配分で整備効果を高めよう。

3 (3)

図1 中段右

- ・ 駐輪場も設計上の配慮で時間損失を減らせる。目的地への近さ、駐輪場だと一目で分かる外観（入り口が地味だと利用者が気づかず迷う）、空きラックを示す表示灯、改札やフロアへの直結通路などだ。

p. 221

4 (4)

図C1 NIOSHのhierarchy of hazard controls

- NIOSH, “Workplace Safety & Health Topics: Hierarchy of Controls,” *Centers for Disease Control and Prevention*, 2023-01-17, <https://web.archive.org/web/20230620220631/https://www.cdc.gov/niosh/topics/hierarchy/>

p. 222

5 (5)

図2は質量と平常最高速度 [...] 次のように分離／混合の判断に使う。

- ANWB et al., “Verkeer in de stad: Een nieuwe ontwerp aanpak voor de stedelijke openbare ruimte,” 2020, https://web.archive.org/web/20211202073101/https://www.anwb.nl/binaries/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-destad/verkeer_in_de_stad_2020.pdf, pp. 15-19
- 新たなモビリティが登場する度にその通行空間を検討する必要がなく、統一的に扱えるのも利点。

6 (6)

二区分以上遅いか軽い場合は別空間への物理的分離が必要。

- 衝突時の車が時速30km超だと、歩いていた人と同じく自転車に乗っていた人の死亡率も急上昇する(*)。「時速40kmまで混在可」とする国のガイドラインは不適切だ。
- * Kim Joon-Ki et al., “Bicyclist injury severities in bicycle-motor vehicle accidents,” *Accident Analysis & Prevention*, vol. 39, no. 2, pp. 238-251, 2007, doi: [10.1016/j.aap.2006.07.002](https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.07.002)

p. 224

7 (7)

図4 様々な自転車の寸法と最徐行時の旋回半径

- Sustrans, “Sustrans Design Manual: Handbook for cycle-friendly design,” 2014, https://web.archive.org/web/20180918162535/http://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/file_content_type/sustrans_handbook_for_cycle-friendly_design_11_04_14.pdf, p. 8

8 (8)

並走

- 並進の許容に標識設置を要する道路交通法は、その場の交通状況次第で並進を認めるジュネーブ条約(*)の趣旨から外れており、諸外国の交通法よりも抑圧的だ。この規定はまた、自転車通行空間の切り詰めと車への過剰な空間配分という不公平さの温床にもなり得る。条約に則って並進許容をデフォルト化すべきだ。
- * United Nations, “Convention on Road Traffic,” 1949, https://web.archive.org/web/20221106145506/https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf, p. 19

9 (9)

並走できない狭さだと歩道に利用者が流れてしまうことが分かっている。

- 寺崎健雄・田中淳「岡山市内国道53号における自転車道利用促進のための施策と効果」 *Civil Engineering Consultant*, vol. 248, pp. 46-49, 2010, https://web.archive.org/web/20221125151924/https://www.jcca.or.jp/kaishi/248/248_pro1.pdf, p. 49

p. 225

10 (10)

図5 安全・快適な通行に最低限必要な余裕

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 49, 105, 123, 185

11 (11)

カーブ

- 車道の左カーブは車の運転席視点では良くても自転車視点では見通し（視距）が不足しがちだ。縁石から60cmの位置で改めて点検しよう。街路樹や歩道橋、店舗の幟には要注意。

p. 226

12 (12)

図8 [...] プランターなどで車の通り抜けを遮断

- 徒歩や自転車では通り抜けられるようにして短距離移動での優位性を車より高める。緊急車両や路線バス、居住者の車はライジング・ボラードで選択的に通す手も。

13 (13)

図8 [...] ハンプ傾斜部は平均勾配8%のサイン曲線

- Struyk Verwo Infra, “CROW plateaus 30 km/h | Verkeersplateaus,” <https://web.archive.org/web/20230705110725/https://www.struykverwoinfra.nl/productselector/verkeerselementen/verkeersplateaus/crow-plateaus-30-km-h.html>

14 (14)

標識や標示でゾーン30と示しても効果は薄い。

- 山岡俊一「対策内容を考慮したゾーン30の評価に関する研究」『2019年度公益財団法人タカタ財団助成研究論文集』2019年 https://web.archive.org/web/20230705142630/https://www.takatafound.or.jp/support/articles/pdf/200601_01.pdf 13ページ

15 (15)

車の交通量が2500台／24h [...] 以下であれば混在通行が可能だ。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 102
- ただし急坂では車と自転車の速度差が開いて危険なため上り坂になる側だけでも分離した方が良い。

p. 227

16 (16)

生活道路の中でも自転車交通量が [...] 例外的に優先権を付けても良い。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 108, 233-235

p. 228

17 (17)

図10中段 センターラインは基本的に引かない

- センターラインがあると車の運転者がそれを目安に走り、自転車で走っている人との間隔を十分取らなくなる傾向がある (*)。

* Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 112

18 (18)

自転車レーンは自転車道より安全性と安心感が低く、

- Kay Teschke, et al., “Route Infrastructure and the Risk of Injuries to Bicyclists: A Case-Crossover Study,” *American Journal of Public Health*, vol. 102, no. 12, pp. 2336-2343, 2012, doi: [10.2105/AJPH.2012.300762](https://doi.org/10.2105/AJPH.2012.300762), p. 2340

19 (19)

車の排気ガスに晒されやすい

- Piers MacNaughton, et al., “Impact of bicycle route type on exposure to traffic-related air pollution,” *Science of The Total Environment*, vol. 490, pp. 37-43, 2014, doi: [10.1016/j.scitotenv.2014.04.111](https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2014.04.111), p. 39

20 (20)

時速30km制限の補助幹線で [...] または車道幅員11.8m 未満

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 102, 110

21 (21)

自転車道が整備できない

- 道路両側に一方通行の自転車道を設ける場合。

22 (22)

幅員は自転車利用者同士での並走や追い越しができる

- 道路交通法では自転車同士の追い越しでも隣の一般車線に移ることになるが、それでは「速度・質量差の大きな車両の分離」という安全原則が崩れる。

23 (23)

1.7m以上

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 111

24 (24)

車の駐停車需要がわずかでもあるなら [...] 物理的な分離が必須だ。

- たった1台の車にレーンを塞がれただけでも、自転車の運転タスクは一気に複雑化し危険になる。幅広い自転車利用者と呼び込むには、駐車であれ停車であれ自転車レーンに車を止められないようにすることが必須だ。

p. 229

25 (25)

図11 [...] ドア事故防止のため幅75cm以上

- Theo Zeegers, “Breedtes en andere aspecten van fietsstroken,” *Ketting*, vol. 174, pp. 16-18, 2004, <https://web.archive.org/web/20211203153752/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Breedtes-en-andere-aspecten-van-fietsstroken>

26 (26)

図11 車から降りる人が不注意でドアを一気に開けても事故を防げる幅の緩衝帯

- 緩衝帯を省略して代わりに自転車レーンを広くする設計はNG。自転車利用者が走行中の車から距離を取ろうとして駐車車両のドアゾーンに入ってしまう (*)。

* Darren J. Torbic et al., “Recommended Bicycle Lane Widths for Various Roadway Characteristics,” *NCHRP Report*, no. 766, 2014, doi: [10.17226/22350](https://doi.org/10.17226/22350), p. 49

27 (27)

図13 二段階横断用の交通島を設置する場合 [...] 幅寄せされないようにする。

- David Hembrow, “A ‘Pinch-Point’ design which slows cars without ‘pinching’ bikes,” *A view from the cycle path...*, 2015-07-06, <https://web.archive.org/web/20230529154454/https://www.aviewfromthecyclepath.com/2015/07/a-pinch-point-design-which-slows-cars.html>

p. 230

28 (28)

どうしても自転車レーンを完成形態とするなら次の条件

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 102, 111-112

p. 231

29 (29)

しかしオランダの設計指針は幹線道路での同レイアウトを強く否定している。

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 110

30 (30)

(海外ではこの種の事故が多発し、死者も度々出ている)

- 類型別事故件数でトップ3に入る都市も多い (*). 日本で統計上ドア事故が少ない背景には、自転車で走っている人が進路を路駐車両に阻まれるとその手前で（または最初から）歩道に上がるという実態がある。

* Dutch Reach Project, “Dooring Statistics & Measurement Issues,” <https://web.archive.org/web/20230509144307/https://www.dutchreach.org/dooring-problem-prevalence/>

31 (31)

アメリカでも1976年に歩道側駐車帯が標準化されたが、[...] 大多数の人のニーズには反していた。

- Marc Caswell, “America Could Have Been Building Protected Bike Lanes for the Last 40 Years,” *Streetsblog USA*, 2015-06-30, <https://web.archive.org/web/20230323083015/https://usa.streetsblog.org/2015/06/30/america-could-have-been-building-protected-bike-lanes-for-the-last-40-years/>

p. 232

32 (32)

図15 ピーク時の自転車交通量に応じた幅員の目安

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 237

33 (33)

表1 設計速度と幾何構造

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 50-52

34 (34)

表1 [...] 視距

- 初速を設計速度とし、反応時間2秒、減速度1.5 m/s²の条件で算出した値 (*1)。日本の基準 (*2) は反応時間1秒、減速度4.3〜5.8 m/s²と条件が厳しく、障害物を発見したら直ちに、後輪が浮くほど急制動しないと（対面通行なら反応する間もなく）衝突する。快適とは程遠い。

*1 Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, p. 52

35 (35)

表2 登坂負荷指数に応じた勾配率

- Rik de Groot, *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2017, pp. 53-55

p. 233

36 (36)

図16上段 傾斜は1：3が最適

- 勾配1：1の縁石は乗り上げが簡単そうに見えて実際はハンドルを取られ易いので絶対に使うべきではない。

37 (37)

図16上段 スロープの傾斜は車椅子での乗り越えやすさ、[...]などを総合すると1：3が最適解だ。

- Dylan Passmore, “Making Protected Bike Lanes and Protected Intersections Work for All Pedestrians,” 2018, https://web.archive.org/web/20230426095555/https://ecf.com/sites/ecf.com/files/Passmore_D._Making_protected_bike_lanes_and_protected_intersections_work_for_all_pedestrians.pdf

38 (38)

図16下段右 国交省基準

- 国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」についてよくあるご質問と回答」2022年 <https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12366680/www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/policy/faq/category/all.html#linkp>

39 (39)

図16下段右 段差5cmの縁石は2cm縁石と見分けにくく、誤って浅い角度で乗り上げると転倒しやすい。

- 消費者安全調査委員会「消費者安全法第23条第1項の規定に基づく事故等原因調査報告書： 幼児同乗中の電動アシスト自転車の事故」2020年 https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12649205/www.caa.go.jp/policies/council/csic/member/assets/csic_member_201225_02.pdf

40 (40)

対面通行の自転車道は交差点で事故発生率が高い

- J. P. Schepers et al., “Road factors and bicycle-motor vehicle crashes at unsignalized priority intersections,” *Accident; Analysis and Prevention*, vol. 43, no. 3, pp. 853-861, 2011, doi: [10.1016/j.aap.2010.11.005](https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.005)

41 (41)

一方通行規制で多くの人が車道の横断を [...] 全体ではかえって事故率が上がり得る。

- 小川 圭一「車道横断回数を考慮した自転車の通行位置と通行方向による交通事故遭遇確率の比較分析」『土木学会論文集D3（土木計画学）』72巻4号288～303ページ 2016年 doi: [10.2208/jscejpm.72.288](https://doi.org/10.2208/jscejpm.72.288)

p. 234

42 (42)

図17 ブロックの傾斜は1：6

- Struyk Verwo Infra, “Inritbanden,” 2023, <https://web.archive.org/web/20230329195321/https://www.struykverwoinfra.nl/assortiment-banden-inritbanden.html>

43 (43)

自転車道が対面通行なら必ず5m空ける

- ・ 乗り入れ部の傾斜ブロックは、自転車道の直前ではなく5m手前に設置すると車をより効果的に減速させる (*)。

* C. D. Van Goeverden & T. Godefrooij, “The Dutch Reference Study: Cases of interventions in bicycle infrastructure reviewed in the framework of Bikeability,” *TU Delft*, 2011, <https://web.archive.org/web/20181015153234/https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:cc6d7d3b-6ebf-4ef7-a57c-2d4834baf9d?collection=research>, p. 28)

44 (44)

幹線道路と生活道路の交差点では [...] 歩行者自転車優先ルールも直感的に理解できる。

- ・ 大型車の出入りが頻繁な場所以外、歩道の切り開き構造は全廃し、平面連続構造を標準化すべきだ。

45 (45)

車道と自転車道を2～5m離すと自転車で走る人を車から視認しやすく衝突回避余裕も増える。

- ・ J. P. Schepers et al., “Road factors and bicycle-motor vehicle crashes at unsignalized priority intersections,” *Accident; Analysis and Prevention*, vol. 43, no. 3, pp. 853-861, 2011, doi: [10.1016/j.aap.2010.11.005](https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.005)

46 (46)

待機中の車体に自転車道が塞がれにくいのも大きな利点。

- ・ 車体の大きな車が自転車道を塞いで止まると死角が生まれ、自転車利用者同士の正面衝突の原因になる。

p. 235

47 (47)

図18 [...] 主道路の流れにギャップが多く合流待機車が自転車道を塞ぐ時間が短いなら5m未満でも可

- ・ Department for Transport, “Cycle infrastructure design (Local Transport Note 1/20),” 2020, https://web.archive.org/web/20230519131422/https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/951074/cycle-infrastructure-design-ltn-1-20.pdf, p. 107

48 (48)

図19 副道と対面通行の自転車道を直結したデザイン

- ・ Mark Wagenbuur, “Dutch service streets and cycling,” *BICYCLE DUTCH*, 2012, <https://web.archive.org/web/20230207180332/https://bicycledutch.wordpress.com/2012/05/21/dutchservice-streets-and-cycling/>

p. 236

49 (49)

車道の車より遙か前方

- ・ これに比べ車道の自転車レーンの停止線前出し（1～2m）は少なすぎて、自転車に乗った人が大型車の死角に入ってしまう易い（アンダーミラーにその姿は映るが、像が小さく運転者が見落とし易い）。

50 (50)

横断距離（必要な青時間）も短い

- ・ 幹線道路のX字路は出口までが遠く、自転車では途中で赤信号になることもある。車道から独立した自転車道の必要性が特に高い。Enschede（北緯52.2053, 東経6.8542）やDen Haag（52.0565,

4.3024) の事例が参考になる。小規模なX字路をミニ・ラウンダバウト化した例はリトアニア (54.6733, 25.2656) に見られる。

p. 238

51 (51)

同国はほぼ全ての信号機が感应式で、[...] リアルタイムで現示に反映している。

- Mark Wagenbuur, “Traffic lights in ’s-Hertogenbosch; an interview,” *BICYCLE DUTCH*, 2016-06-21, <https://web.archive.org/web/20230602194308/https://bicycledutch.wordpress.com/2016/06/21/traffic-lights-in-s-hertogenbosch-an-interview/>

52 (52)

車両が来なければ青現示をスキップ、[...] 交差点の形次第で全赤時間がマイナス秒

- Ontario Traffic Man, “How to shorten red light clearance times without reducing safety,” *YouTube*, 2022-09-12, <https://youtu.be/7KPGVP85WpU>

53 (53)

こうした合理化を背景に分離信号を多用

- Not Just Bikes, “Why the Dutch Wait Less at Traffic Lights,” *YouTube*, 2020-07-27, <https://youtu.be/knbVWXzL4-4>

p. 241

54 (54)

図25 既存の交差点を即席で改良する過渡的措置

- NACTO 「街路のパンデミック対応と復興」2020年 https://web.archive.org/web/20211008153551/https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2020/09/Japanese_Combined.pdf

pp. 242-243

55 (55)

環道内での混在や視覚的分離は自転車で通る人が大型車の死角に入り易く統計上も事故発生率が高い。

- A. Dijkstra, “Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers? : welke voorrangsregeling voor fietsers is veilig op rotondes in de bebouwde kom?” 2005, <https://web.archive.org/web/20230518142442/https://swov.nl/nl/publication/rotondesmet-vrijliggende-fietspaden-ook-veilig-voor-fietsers>

56 (56)

図26左 外向きの横断勾配で車の速度を抑制

- D. P. Overkamp & W. van der Wijk, “Roundabouts-Application and design: Apractical manual,” 2009, https://web.archive.org/web/20230119040439/http://nmfv.dk/wp-content/uploads/2012/06/RDC_Netherlands.pdf, p. 42

57 (57)

図26右 背の高い植栽は環道通行時の視距を妨げない範囲なら利点も

- Transportation Research Board, “Roundabouts: An Informational Guide, 2nd ed.,” 2010, <https://web.archive.org/web/20230221225108/https://nacto.org/docs/usdg/nchrprpt672.pdf>, pp. 9-8, 9-9

p. 244

58 (58)

図28 ターボ・ラウンダバウト

- FHWA, “Advancing Turbo Roundabouts in the United States: Synthesis Report,” 2019, https://web.archive.org/web/20230508182645/https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2022-06/fhwas19027_0.pdf

59 (59)

図28 [...] 平面交差を自転車で渡るのは危険かつ困難

なかなか車が途切れず、業を煮やして危険なタイミングで横断に踏み切る人が出る (*)。

- * florapleingevaar, “Floraplein eindhoven zeer gevaarlijk voor fietsers,” *YouTube*, 2009-06-24, <https://youtu.be/IRE1zGIXBIE>

p. 245

60 (60)

オランダの自転車利用者協会が政府からの委託で考案

- Fietsersbond, “Evaluatie Fietsbalans onder gemeenten,” 2004-04-28, <https://web.archive.org/web/20230613045716/https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Evaluatie-Fietsbalans-onder-gemeenten>

61 (61)

表C1 Fietsbalansで評価される10分野と具体的項目

- Fietsersbond, “Rapportage Fietsbalans-2 Gouda: Deel 1 Analyse en advies,” 2009, https://web.archive.org/web/20230816111336/https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/7/2011/10/03171222/fietsbalans-2_gouda_rapport_deel_1_definitieve_versie1.pdf

62 (62)

表C1 [...] 車の駐車料金/トリップ

- 車に5人で乗る場合と比較すると、ひとり1台の自転車は駐輪料金が車の5分の1未満で初めて優位になる。こまめに移動して都度駐輪という自転車特有の使い方にも配慮が必要で、無料時間がないと負担が極端に重くなる。料金設定次第で自転車文化はあっけなく衰退してしまうので要注意だ。

p. 247

63 (63)

トンネル内の曲線が避けられない場合は [...] 視距を確保する手もある。

- Goes 駅西のアンダーパス (51.4982, 3.8888) を参照。

64 (一)

図30 [...] ベビーカーを押す人などが自転車道を歩くと危険なので必ず歩道も併設

- Niels Dekker, “Veel hinder van 'krap' tunneltje onder Dordts spoor,” *Algemeen Dagblad*, 2018-02-06, <https://web.archive.org/web/20180207032400/https://www.ad.nl/dordrecht/veel-hinder-van-krap-tunneltje-onder-dordts-spoor~aade9961/>
- Dordrecht駅東の歩行者自転車用地下道で構造上の問題からトラブルが頻発しているとの記事。歩行者には急階段しかないののでベビーカーを押す親は自転車用の狭くて死角のあるスロープを使わざるを得ない。自転車も想定外の急カーブで転倒し骨折する人が出た。