

「道路の周りで起こっていること その③ 交通の「新常态」って何？」

新型コロナウイルス(COVID-19)の感染ペースが5月中盤に入り、徐々に下がってきました。あとひと頑張りです。緊急事態宣言解除に繋がる、との期待も高まっています。他方で、解除後の生活はすんなりと元に戻るわけではなく、相当程度の「自粛」を前提とした生活が続くそうです。この、今までとは異なる生活様式を「新常态(New Normal)」と呼ぶようですが、モビリティにおける「新常态」とはどんなものなのでしょうか。今号では、欧米などで徐々に盛んになっている議論からその大枠の観方を探ってみたいと思います。

COVID-19 対応として、「公共交通利用への懸念増大と意義再確認」や「自転車・歩行者空間を確保するための車道利用規制や暫定的用途転換」といった動きを、前号でもご紹介しました。そして、その後目立つようになってきたのは、COVID-19 と共生しながら都市・経済活動を再開しようとする方策提案です。

1.COVID-19 と共生しながら経済活動再開を図る主要都市 - 「新常态」の提案

例えば感染拡大の大きな被害を受けたイタリア・ミラノ市は、COVID-19 終息前に感染リスクを最小化しながら経済活動を再開する方針を公表しています。

感染リスクの低い距離(Social Distancing)を確保しながら自由な移動を保障するため、「距離」と「手段」につき方向性を打ち出していますが、同時に在宅勤務維持などを強調しており、

生活様式も含めた方向転換を考えていることが分かります。(図表 1 参照)

同様の方針(要請)は他の主要都市からも出されています。例えばロンドン市交通局(Transportation for London - TfL)は5月11日付のプレスリリースでさらに踏み込んだガイドラインを示しています。

- ・在宅勤務を継続し買い物は近隣(徒歩・自転車圏内)で済ませること
(注. 出社必要な人は雇用主に届け出ること、と英国政府は指示しています。)
- ・2m の Social Distancing を最大限確保しようとする、公共交通機関の乗車率は13-15% に抑制する必要がある極めて困難となる。従い2m 確保が難しいケースも想定し利用者は必ずマスク着用・消毒液持参・乗車前後での手洗い実施をしてほしい
- ・駅やバス停での並び方も新たなガイドライン

【図表 1. ミラノ市が検討している「新常态」概要】

| | 分野 | 対象 | COVID-19 と共生する行動指針案 |
|-------|-----------|--------------|--|
| 新生活様式 | 社会生活 | 仕事 | 在宅勤務を基本とし企業に継続・拡大奨励 小売り等店舗営業時間の分散化(朝~深夜まで) |
| | | 学校教育 | 授業開始時間分散化・サマースクール活用等 |
| 新交通方式 | 公共交通 | 「距離」確保 | 車内の立ち位置図示、人数超過時の駅入場制限 - 利用者数抑制(当初は 140 万人/日⇒ 40 万人/日) |
| | 自家用車 | 利用抑制 | 市内通行許可制・速度制限(30km/h) |
| | 自転車・歩行者優先 | 「距離」確保と利用増促進 | 市内自動車道 35kmを自転車・歩行者専用路に転換 |

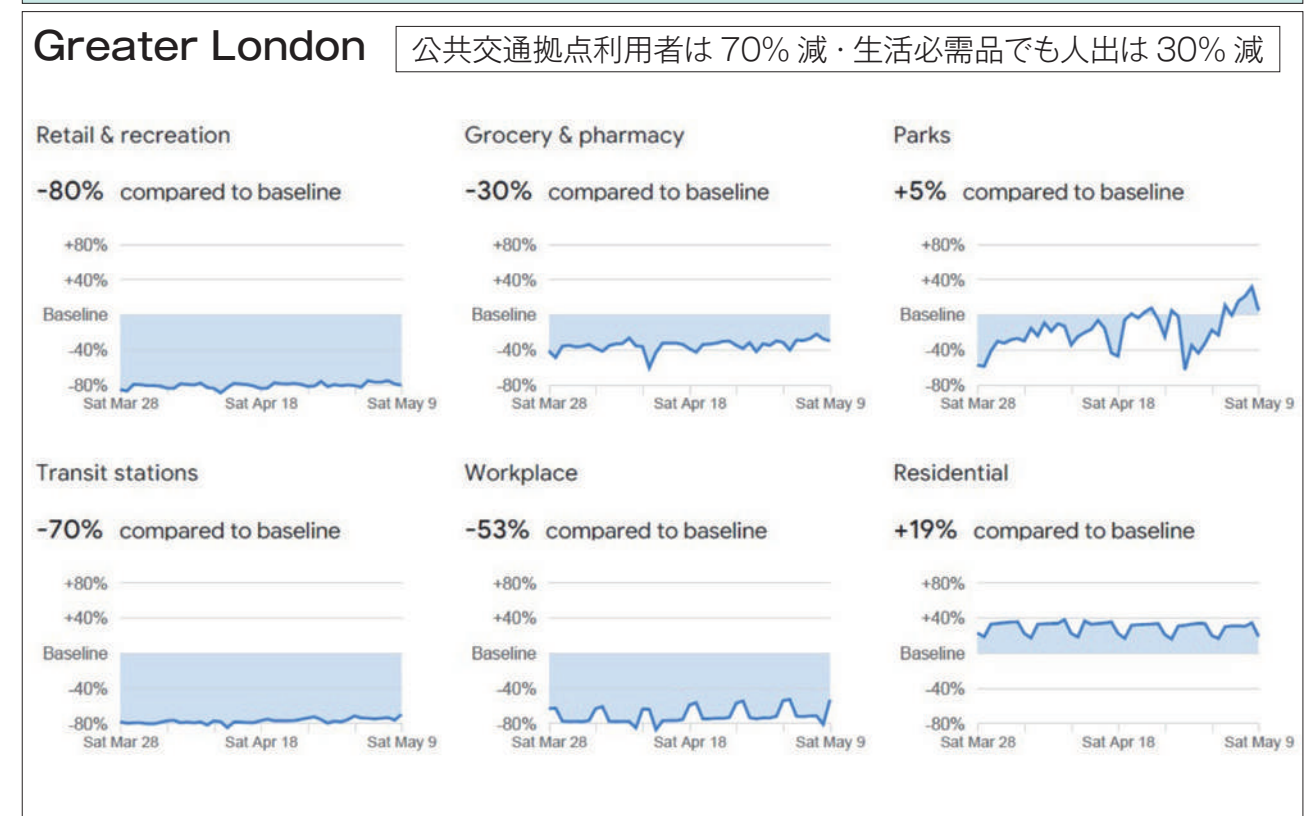
(出所: 2020年4月22日 City Lab 記事他をもとに筆者まとめ)
https://www.citylab.com/transportation/2020/04/coronavirus-reopen-cities-public-transit-car-free-bike-milan/610360/

を示すので厳守してほしい。またすべての駅・バス停には手の消毒液を備え付ける・タクシー・ハイヤー運転手もマスクを必ず着けること

そのうえで、自転車道路は現行の10倍、歩行者空間を5倍にすることが必要、として簡易措置(Tactical Urbanism)を含めた対応を

促しています。また、一部報道によるとロンドン市中心部に世界最大の自動車禁止地区(Car Free Zone)を設置し、混雑税(Congestion Pricing)や低排ガス車専用ゾーン(ULEZ)の再導入を行うとのこと。 (2020年5月14日付 Auto Futures 記事参照)

【図表 2. 参考: COVID-19 による人の移動への影響 ロンドン市】



(出所: Google "Community Mobility Report as of 9 May 2020 GB")
https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-05-09_GB_Mobility_Report_en.pdf

なお、英国政府は5月9日に、英国のモビリティを自転車と歩行を中心に再構築するため£20億(約2600億円)の予算を拠出し、道路インフラの転換を含めた構造改革を推進すると発表しました。また14日の新たな大臣声明では、道路インフラの整備による安全向上を短期的に最重視する旨強調しています。

(注. ロンドン市では自家用車抑制を強く打ち出していますが、英国全体では「歩行や自転車での移動が困難な場合は車を使ってよい」としている点が興味深い対比となっています。)

2. 日本の「新常态」でもカギを握るであろう「距離」「間隔」の理解

現在までのところ、COVID-19と共存しつつ社会・経済生活を行っていくための「新常态」の中では、上記にみられるように、感染症学上のSocial Distancing (2m)が所与の条件とされているように思われます。

他方、感染症学の専門家の中でも、例えば電車の中で、「車内換気がなされ、マスクを着け、大声で騒がず、目鼻口などを触らず、手洗いを励行する」状態を保てれば、多少距離が近くとも感染リスクは極めて低くなる、とおっしゃる方もいらっしゃいます。公共交通を安心して利用するための条件として、個人の自衛策のみでなく、環境条件などについても早急に具体的な「目安」を明確化することが重要となります。

(例えば、乗客同士が接しない程度という乗車率100%程度かと思いますが、その場合の感染リスクとリスク最小化の方策を具体的に示すイメージです。)

公共交通機関の利便性・信頼性が非常に高い日本において、まずは既存の交通網を安心して活用できる指針の明確化が、「新常态」への第一歩ではないかと考えます。

そのうえで、日本での「新常态」具体化におい

て、検討が必要なのは以下の2点であると筆者は考えています。一つは「新たなモビリティ」の扱い、もう一つは「人込み」について、です。

(1) 新たなモビリティについて

公共交通機関利用への懸念、ならびに自家用車利用による大気汚染増懸念(感染死亡リスクと相関ありとされる)の板挟みから、ミラノやロンドンのみでなく多くの世界主要都市が「歩行者と自転車」優先を打ち出し始めています。

その際重要となるのが「移動能力拡張」であり電動アシスト自転車をはじめモーター付きのMicromobilityが改めて注目されています。

(図表3ご参照)

実際、従来電動キックボード(E-Scooter)の利用を実質的に禁止してきた英国も、安全な利用のための実証推進を打ち出し、方針転換しています。日本でもこれを機会に導入・活用の適否を含め現実的検討を進める好機ではないかと考えます。

(2) 「人込み」について

都市経済活動の基本は、街の賑わいです。賑わいが消費を促し文化活動を活性化させ、新たな人の往来を呼び起こし、ひいては不動産価値も増大させる、との認識です。その「賑わい」の場所で人々が安心して「街ブラ」を楽しめる、ということがCOVID-19対応でも最重視されており、自動車交通の制限や歩道拡幅・歩行者空間の拡大が打ち出されているのだと理解しています。

日本の都市中心部でも歩道が狭く往来が難しい場所も多くあります。歩行者が適度な距離を保って通行する、自動車はその妨げとならず共存することが可能か、という社会実験がベルギーの首都ブラッセルで始まっています。

(図表4ご参照)

このような社会実証実験が日本でも行われると、「安心して快適な人込み」について日本でも知見が蓄積されるのではないかと考えます。

【図表3. 電動モーター付 Micromobility ツールの種別と標準仕様(例)】

| | Powered Bicycle | Powered Standing Scooter | Powered Seated Scooter | Powered Self-Balancing Board | Powered Non-Self-Balancing Board | Powered Skates |
|-----------------------------|-----------------|--------------------------|------------------------|------------------------------|----------------------------------|----------------|
| Center column | Y | Y | Y | Possible | N | N |
| Seat | Y | N | Y | N | N | N |
| Operable pedals | Y | N | N | N | N | N |
| Floorboard / foot pegs | Possible | Y | Y | Y | Y | Y |
| Self-balancing ² | N | N | N | Y | N | Possible |

¹All vehicles typically designed for one person, except for those specifically designed to accommodate additional passenger(s)
²Self-balancing refers to dynamic stabilization achieved via a combination of sensors and gyroscopes contained in/on the vehicle

Scope of J3194™
 • Only includes vehicles that are primarily designed for human transport and to be used on paved roadways and paths
 • Excludes solely human-powered vehicles

(出所: 2019年12月11日 Engineering.com James Anderton 寄稿記事)

<https://www.engineering.com/AdvancedManufacturing/ArticleID/19769/First-Standard-for-E-bikes-Electric-Skateboards-and-Scooters.aspx>

【図表4. ブラッセル市中心部の歩車共存社会実験】

<プロジェクト概要>
 ・名称:「Brussels Residential Area」
 ・期間:2020年5月11日から3か月間
 ・対象地域:市中心部(通称ペンタゴン-右図)
 ・施策

- ① 歩行者は車道も含めて自由に通行可能 -1.5m間隔を保てるような配慮必要
- ② 一部区域(右図ピンク部分)は歩行者専用ゾーン
- ③ 自転車は歩行者と同等の扱い
- ④ 自動車は居住者・商業用(含配送)等通行が必要な車両は20km/hの速度制限を守り通行可能、ただし歩行者・自転車完全優先
- ⑤ その他の自動車は指定駐車場に停めることを基本とする
- ⑥ 公共交通機関での来訪を推奨

Zone Piétonne / Voetgangerszone
 Parking Vélo / Fietsparking

(出所:2020年5月6日 ブラッセル市HP 掲載 Coronavirus Measures 図も含む)

<https://www.brussels.be/residential-area>
https://www.brussels.be/sites/default/files/bxl/carte_Zone20.pdf

3. 終わりに

COVID-19は、ワークライフバランスのあり方、日常生活や社会生活の送り方、そして移動のあり方について、これまでの「常識」や「慣習」が妥当だったのか、本来望ましいことだったのか、について多くの問いかけをしているように感じます。見方を変えると、もっと心地よい暮らし方やストレスの少ないワークライフバランス、快適な移動、について新たな考え方・方策を取り入れていくきっかけになるかもしれません。

人流・物流の世界においても、「三密」を回避

する新たな考え方、より安全で安心な環境づくりの具体的な条件や基準をまずは明らかにすることが必要です。そして道路や人流・物流拠点のあり方、快適で自由度・柔軟性の高い交通網と運行の仕組みなど、「新常态」を模索・追求していくことが大切になってきたと考えています。更に重要なことは、公共交通や物流などが「生活を支える必須のサービス」として再認識される中で、事業として持続可能な仕組みを再構築していくことだと理解しています。

この認識のもと、次号以降でも、COVID-19対応としての「新常态」の動向も必要に応じて触れながら、ヒト・モノの移動に関わる重要な要素や課題を取り上げていきたいと思えます。

著者紹介：宮代 陽之 (ミヤダイ ハルユキ) 株式会社国際経済研究所非常勤フェロー
1983年に工販合併後第1期としてトヨタ自動車株式会社に入社、海外営業法務・渉外を皮切りに、広報全般(企業・商品・技術)や営業・事業企画などを担当。海外勤務は米国留学、欧州・トルコ駐在を経験。2008年夏より国際経済研究所にて調査研究生活をスタート。中東・アフリカ・イスラームの担当に加え、10年前からモビリティと都市・社会の関係とその変化に注目し、内外動向調査・分析を行う。現在はMaaSやスマートシティの日本での実装・実践に関する課題や機会について頭を悩ませる日々を送っています。

ジョロダローラースケート&レール

Joloda

ジョロダと呼べるのはジョロダ社製品だけ!



〈ジョロダの特色〉

- ・LowリフトとMAXの2種類があります。
- ・Lowリフトは従来からの構造であり堅牢。(2500kgの物を持ち上げることが可能になっています。)
- ・MAXは上昇高がLowリフトより40%程高く上がるように設計されています。

〈注意〉

- ・ジョロダローラースケートは専用のレール上でお使いください。
- ・ジョロダローラースケートの前後には緊急用ブレーキ装置が付いています。システムの架装に際しては、固定型及び伸縮自在型ストッパーを取付けられることをおすすめします。



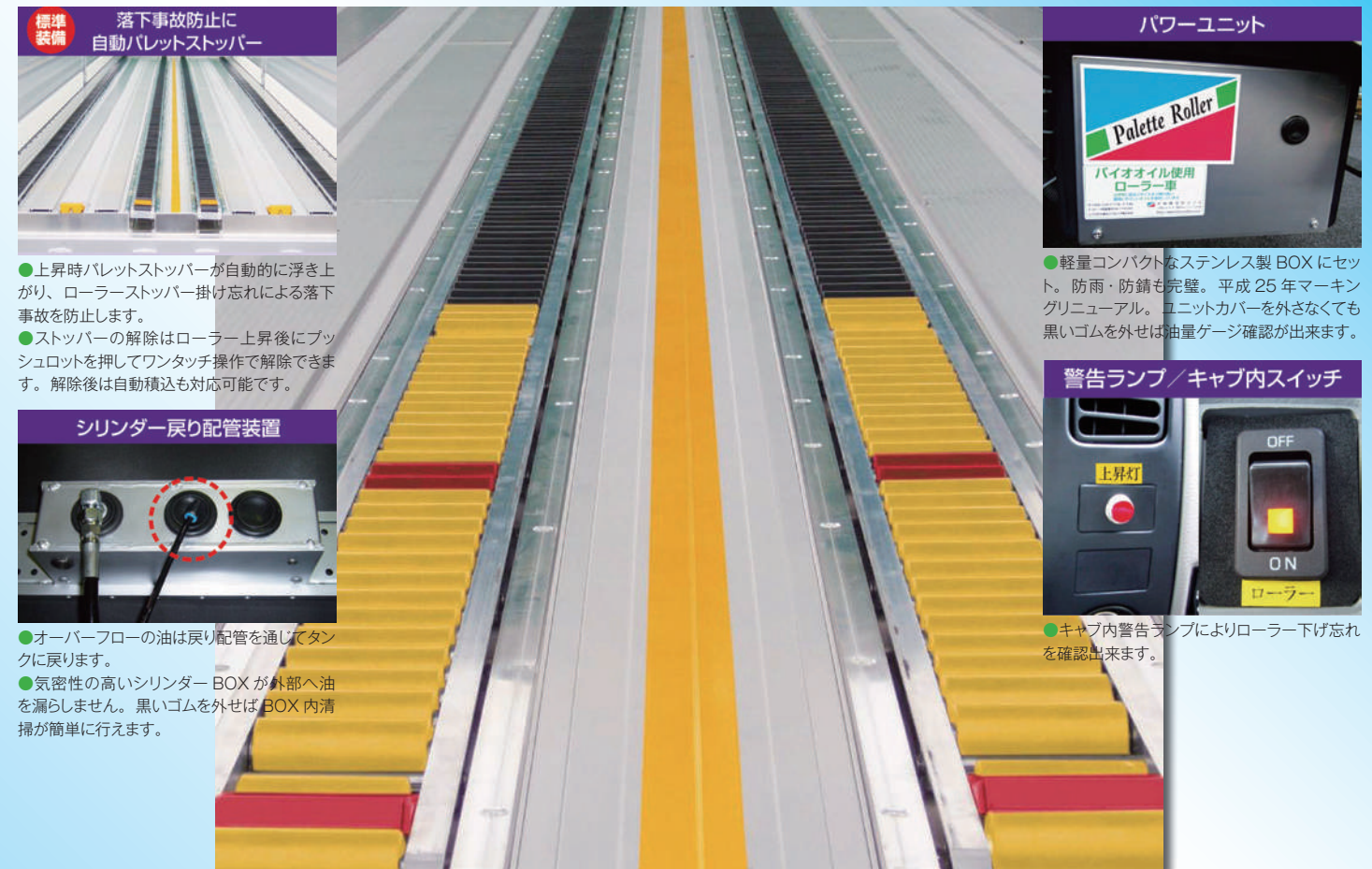
イギリスでデザインされ、製造されたジョロダローラースケート及びレールは世界中で使用されています。

日本ボテパーツ工業株式会社
URL <http://www.nihonbody.com>

大阪支店 06-6458-5151 東京支社 045-715-1211
西日本支社 0949-33-3000 北関東支社 0270-63-1811
北海道支店 0133-73-0234 中部支店 0572-54-0080

平成26年4月よりバイオオイル標準充填開始。
環境マネジメント対策に適しております。
万が一、自然界に排出されても、二酸化炭素と水になります。

バイオオイル使用
Palette Roller



標準装備 落下事故防止に自動パレットストッパー

- 上昇時パレットストッパーが自動的に浮き上がり、ローラーストッパー掛け忘れによる落下事故を防止します。
- ストッパーの解除はローラー上昇後にプッシュボタンを押してワンタッチ操作で解除できます。解除後は自動積込も対応可能です。

シリンダー戻り配管装置

- オーバーフローの油は戻り配管を通じてタンクに戻ります。
- 気密性の高いシリンダーBOXが外部へ油を漏らしません。黒いゴムを外せばBOX内清掃が簡単に行えます。

パワーユニット



- 軽量コンパクトなステンレス製BOXにセット。防雨・防錆も完璧。平成25年マーキングリニューアル。ユニットカバーを外さなくても黒いゴムを外せば油量ゲージ確認が出来ます。

警告ランプ/キャブ内スイッチ



- キャブ内警告ランプによりローラー下げ忘れを確認出来ます。

バイオオイル使用
ローラー車

自然界に排出されても生分解が高い
環境にやさしいオイルを使用しています

オイル名: コスモテラフルード E46
エコマーク登録番号: 04 110 042
コスモ石油/プレカン株式会社

車輛機器株式会社
TEL 046 (257) 8800
<http://www.sharyoukiki.co.jp/>



製造・発売元
車輛機器株式会社
〒252-0003 神奈川県座間市ひばりが丘5丁目1-6
TEL 046 (257) 8800 (代) FAX 046 (257) 8811