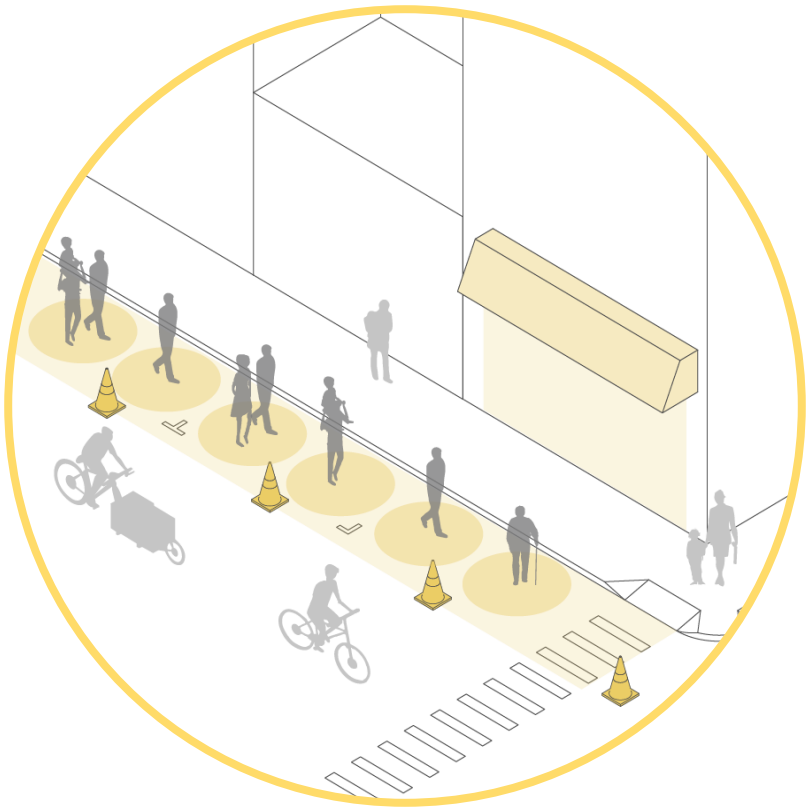


街路のパンデミック
対応と復興

NACTO

Global Designing Cities Initiative

はじめに

ほんの10年前でさえ、車のための街路から、人々が歩いたり自転車に乗るための街路を取り戻すことは、過激で、ほとんど革命的な行為とさえ考えられていました。今日においては、人間を中心に捉えた街路は、世界的にも最良の実践方法と実証され、COVID-19の危機の間、各交通部局・機関の第一線の対応策として用いられ、ベルリン、ブリュッセル、ボゴタ、ミネアポリス、メキシコシティやミラノの先例も注目されています。

まさに都市が方向転換できる歴史的瞬間です。もしかしたら移動手段の選択肢は、この危機的な状況によって交通量や交通サービスの減少と自宅での自粛によって、限られているかもしれません。しかし、これらの利用されていない空の車線は、人々の生活上必須となる移動や健康的な活動のための新たな可能性を秘めており、私たちが構築していかなければならない未来の都市の輪郭を描いています。安全で歩きやすい街路の形成や移動手段の選択肢を増やしていくことは、初期の危機対応時において必然であるだけでなく、公正的で持続可能的で、永続的かつ長期的な景気回復を達成するためにも必要とされています。

世界各地の交通部局・機関は、英断的かつ創造的で素早い手段によって、既存の資産をこれまでとは異なる方法を用いて、街路を再構築し、対応を牽引しています。本書は、信じ難いほどの試練の間、また、多くの場面で大きな個人的リスクを伴う精力的かつ膨大な公務員の成果を反映したものであり、世界各地の首長、指導者、プランナーが次の道筋を定める際に要する即時的な指針を示しています。街路用途の適応化は、世界的な危機の対応および復興を導き、都市を守りながら、人々の治安と移動を維持することができるのです。

ジャネット・サディク＝カーン

全米都市交通担当官協会理事長

ブルームバーグ・アソシエイツ主宰

序文

数週間という短期間のうちに、私たちが知る世の中の多くが変わりました。COVID-19のパンデミックは、ほとんどの人々の日常生活のあり方を根本的に変え、世界各地の移動手段、日用雑貨や食料品の入手方法、外出、行先、会う人、行動に大きな変化をもたらしました。対人距離を最低6フィート（2メートル）維持して、集会や混雑を大幅に減少または禁止する「社会的距離または対人距離」の要件と、今日確認されているコロナウイルスの感染と室内環境での伝染性増加について加味し、この危機の間、そして将来のために、私たちの街路や歩道の公的利用を促進するために再配分していく必要があります。

今すぐに、必要としています。世界各地の自治体は、即時的にCOVID-19の恐るべき死者数と、その壊滅的な経済的・社会的影響に対応しています。私たちの健康への応急的需要に対応し、事業者、機関、サービスを再開していくための安全な道筋を提供するために、都市は改革して、適合しています。これらの都市は、数日の間に街路を変えることによって、住民が安全にこの危機的な時期を過ごせるよう、人々と社会が目先の健康と社会、景気の復旧のために準備しています。こうした新しい街路設計や交通政策は、このコロナウイルスに対して都市を防御する最前線にあり、将来の発生を防止し、私たちの公衆衛生の総合的対応に不可欠な部分です。

COVID-19の影響は広く、長期に渡るものとなるでしょう。世界中の自治体が既に認知しているように、今、私たちの街路を改革し、空間の配分や共存、優先事項の定義を変えていくことは、COVID-19による死亡率、健康、経済、社会的影響を軽減する重要な手段となります。復興過程で、街路設計と復興戦略の整合性を継続的に図ることによって、この先数ヵ月、数年の間に現在ウイルスが顕在化させている既存の不均衡と課題が悪化することのないよう世界を構築していく必要があります。

本書について

本書は、COVID-19のパンデミックに対応する交通および街路設計の新たな取り組みを集約、統合して取りまとめたものです。特に各自治体の危機管理対応の最善の方法と景気回復支援のための街路再編成の取り組みに焦点を当てています。本書は今後も更新されていくものであり、包括的な選択肢の一覧ではなく、また特定コミュニティのニーズに合わせたものでもありません。各自治体は、各地の即地的状況とニーズとコミュニティ内のパンデミックの傾向を評価して、対応指針と実践戦略に反映していく必要があります。

これらの新たな取り組みは、独立した実践シートに整理されています。追加シートは、自治体の迅速な改革の支援に合わせて継続的に更新、拡張されます。

本書は、**ブルームバーグ・フィランソロピーズ**から資金提供され、**NACTO +GDCI**とともに、**ブルームバーグ・アソシエイツ**、**ストリート・プランズ**、**サム・シュワルツ・コンサルティング**による支援を受けて作成されました。

対応する街路
復興する街路

対人距離が求められる時代に**街路を再考する**

対人距離を維持して公衆衛生を守ることが求められる時代において、街路はこれまで以上の対策を講じる必要があります。

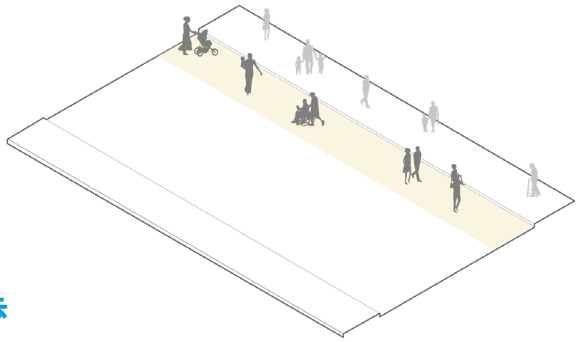
街路は、人々が街中を**安全に移動できるよう**構成しなければなりません。生活必須職従事者の移動に関するニーズは最も重要で、多くの私たちが自宅で滞在することを可能にする医療、食事、サービスを提供する人々が、安全かつ効率的に移動できるようにしていく必要があります。危機的状況から復旧に徐々に移行する中、私たちの街路は、全ての人にとってより良い、より安全な選択肢を提供しなければなりません。徒歩、自転車、公共交通の利用を支援する街路に構成していくことは、景気回復にとって肝要です。こうした政策は、私たちの街路の渋滞を回避し、交通事故死者数や温室効果ガスの排出量を削減する試みを継続していく鍵となります。

しかし、COVID-19が明らかにしたように、街路は単に移動を支援する以上の機能を有しています。世界各地の街路では、人々が安全に**食料や生活に必須のサービス**を利用できる空間を提供しています。私たちの街路は、食料品店、市場、生活に必須の事業所のために、屋外の待ち行列のための場所を提供します。規制が解除されるに連れて、特に病気の封じ込めやワクチン開発前において、街路は、飲食店、売店、店舗が屋外空間を利用して顧客にサービスを提供したり、学校や保育園がケアを再開するための空間を提供し、事業者が再開し、より多くの人々が安全に業務に戻ることができるようになります。

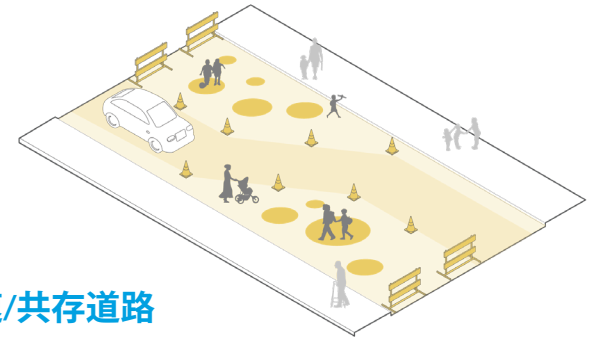
街路は、私たちの精神、肉体、免疫学的側面における**健康**の鍵を握っています。世界各地の都市において、街路は、庭やバルコニーを持たない人々のために不可欠な屋外の休息場所となっています。街路は、自宅付近で運動をし、遊ぶための空間を設け、公衆衛生学的にリスクを軽減させる基礎的手段を提供し、対人距離を確保する指針を現実的に遵守していくために必要な資源となります。今回のパンデミックの第一波が一段落した際に、街路を公共の空間に再定義する政策は、人々が安全に集い、車両使用増加に伴う交通事故や死亡事故の減少に役立ちます。

最後に、COVID-19時代の街路は、**社会サービス**のための空間を設けることにより、都市が安全かつ早急に再開できるようにします。街路は、仮設の医療検査所や、食料・飲料水の配布所を提供する空間を設けることができます。街路に、公衆Wi-Fi用の空間を設けることで、子供たちがリモートで学校に参加することができ、人々が自宅で業務を担えるようになります。復興に向けた計画を立てていく中で、街路は私たちの社会の担い手である学校、図書館、宗教および文化施設が、人々に必要としているサービスやプログラムを安全に再開できる場所となります。

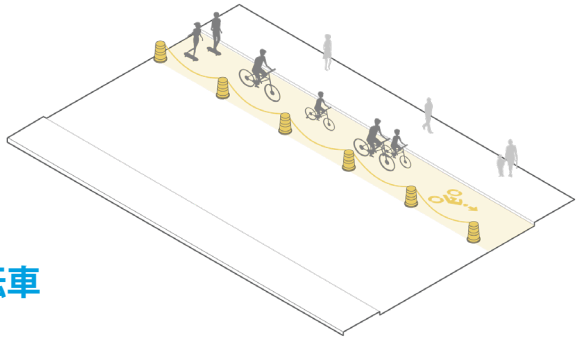
パンデミックの先にある街路や都市は、数ヵ月前に知っていたものとは異なるものとなっているでしょう。自治体や交通部局の指導者としての私たちの役割は、不公平で危険かつ持続不可能な過去の様式に戻るのではなく、より良い未来を形作る手助けをすることです。今日築き上げる街路は、これから何年も先の復興の礎を築くことになるでしょう。



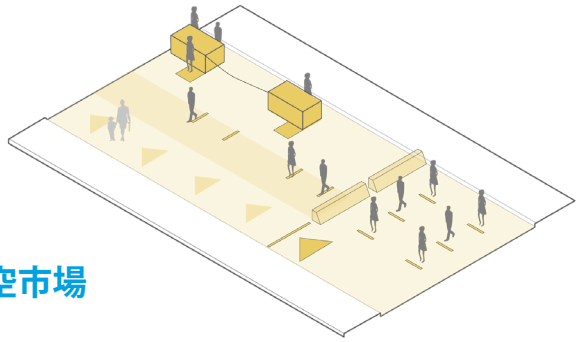
徒歩



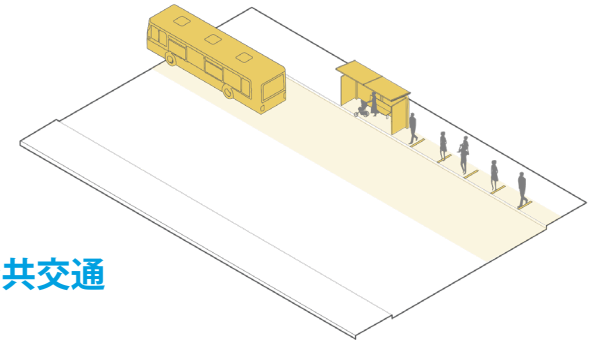
低速/共存道路



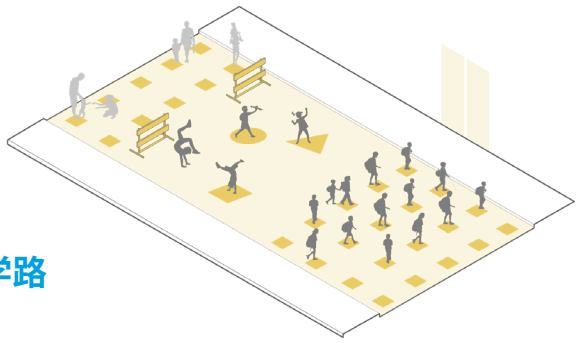
自転車



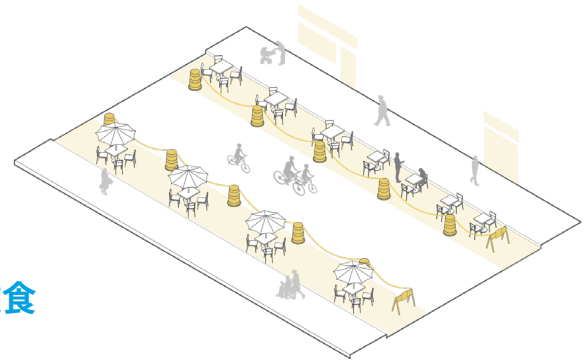
青空市場



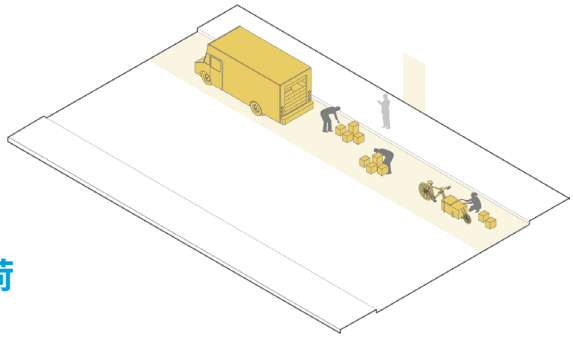
公共交通



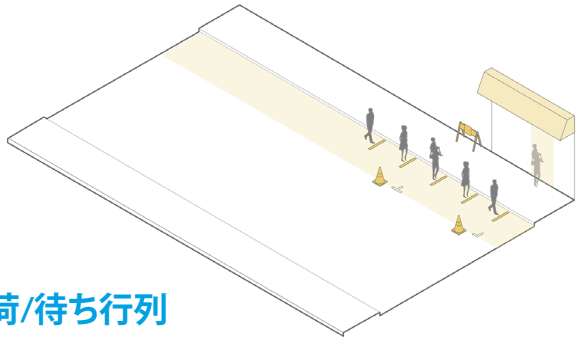
通学路



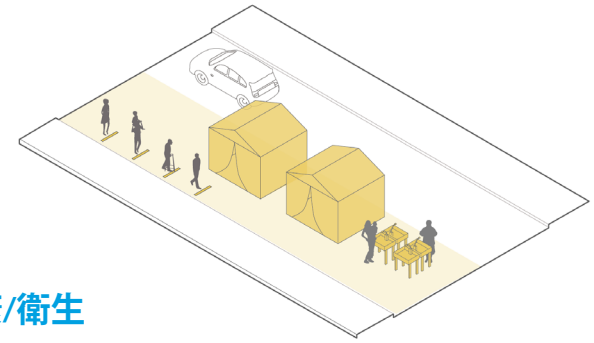
飲食



積荷

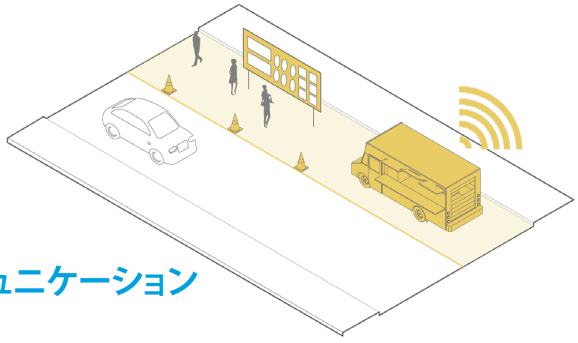


集荷/待ち行列



健康/衛生

歩行者天国/
遊戯道路



コミュニケーション

COVID-19の**対応と復興**を導く原則

COVID-19の深刻かつ重大な影響を考えると、自治体は投資と意思決定の指針となる原則を確立する必要があります。各自治体の原則は、地域の状況や歴史、ニーズに基づいたものでなければならず、公にして公開され、部局や提携団体を横断して共有されるべきです。以下は、進行中の対応と復興の段階の普及に活用できる6つの原則を含む**手段の例**です。

1 最も脆弱な人々を第一に支援しよう。

COVID-19は、既存の人種的・社会経済的な不平等を増幅させ、社会から最も疎外された人々に対して不権衡な影響を与えています。計画立案者と意思決定者は、不平等な制度とリスクや危険にさらされる水準、住民が利用できる財源と社会資源の格差を考慮して、支援が最も求められている人々に対して、支援が優先的に提供されるよう取り組む必要があります。

2 公衆衛生指針を強化、支援しよう。

対人距離の確保は、COVID-19の集団感染や潜在的な再来を減少させるための中核的な公衆衛生戦略です。特に、人々が利用できる屋外空間を増やすことにより、長期間、公衆衛生指導に順応することが容易になり、ウイルスの蔓延を抑えることに繋がります。自治体が長期的な復興段階に入ると、街路は公衆衛生を促進する特有の機会を設け、すべての人々の健康面を改善します。

3 今日と明日の街路の安全性を優先しよう。

特にCOVID-19の発生期間中は、生活必須職従事者の安全な移動を確保しなければなりません。非常事態の街路再編時において、走行車両数が少なくても、自動車は安全な速度で通行しなければなりません。自宅での外出自粛制限が緩和されると共に、外出機会が増えます。経済を停滞させる渋滞や交通事故死者数、二酸化炭素排出量の増加を伴わない復興を確実にするために、自治体は今日、公共交通、自転車、徒歩のために街路を優先化していく必要があります。

4 労働者と地域経済を支援しよう。

店舗、飲食店、市場、学校やデイケア施設は、私たちの経済の健全性に欠かせないものです。失業率は劇的に上昇し、地域の事業者は壊滅的影響を受けてきました。事業者が安全に営業を再開して雇用機会を確保していくことが、全面的な復興の鍵となります。公衆衛生上の制限が緩和されるにつれて、自治体は、街路設計が、経済政策目標を支援するよう、事業者、学校、施設機関が安全に再開できるよう空間を提供する必要があります。これなしでは、広範な景気回復は望めない可能性があります。

5 地域団体と連携しよう。

非常事態、安定期、復興期に必要となる迅速な事業の実装には、高頻度のひらかれたコミュニケーション、意思決定の透明性と明確な指標と日程、フィードバックのための窓口の設置、定期的な地域コミュニティ団体との調整が求められます。事業の発展と実装には、地域の多様な利害関係者の声を確保することが不可欠です。地域団体は、事業がコミュニティの需要を満たし得るものかを保証するための重要な情報を提供し、一般的に行政よりも広く、深く情報を発信するのに役立ちます。

6 今すぐ行動して、時間をかけて適応しよう。

今すぐ行動することが求められています。ひらかれた反復的手段を交通計画に取り入れることにより、迅速な実装、段階的展開、継続的なフィードバック、軌道修正を可能にし、自治体による将来のCOVID-19の発生に対してより良い、迅速な対応を促します。今日の迅速な建設戦略は、復興の過程とそれ以降の持続的な改善に繋がる情報を提供してくれます。地域団体と定期的に対話することにより、現場の重要な情報を得ることができ、取り組みがどのように機能し、時間の経過とともに何を修正すべきかについて理解を深めることができます。

公衆衛生の視点

人々には、年齢、人種、民族を問わず、安全に屋外の空間を利用する権利があります。特に現在、屋内よりも屋外のCOVID-19の感染率が大幅に低いことがデータで示され、COVID-19への対応の一環で公衆衛生当局によって安全な距離を維持して運動するよう奨励されている今、地域社会に対して、公共政策と都市デザインの取り組みによって、健全な成果を創出するよう支援していかなければなりません。

社会活動と商業活動の再開に伴い、COVID-19の更なる広がりと再発を抑え、個人のリスクをより適切にマネジメントできるようにしていくために、市政府は安全性を支援し、個人が対人距離の確保に関する公衆衛生指針をより簡単に遵守できるようインフラを提供することができます。こうした取り組みはパンデミックの間、更に将来に渡り、身体活動に対して豊富な利点があるため、心臓病リスクを減少させ、気分や精神的健康、体重管理を改善する重要なものとなります。

健康かつ安全で公正なコミュニティは、歩きたい人が誰でも良く整備された歩道を利用し、自転車の利用者が街全体のネットワークの一部である自転車レーンを利用でき、子供たちが道路で遊ぶことができ、公共交通の利用者が安全かつ確実に移動できるようにすることにより、実現することができます。このような前例のない時代において、これらの戦略を自治体主導者が採用し、実装することによって、永続的な変化に適合して緊急事態に応えることができます。

ケシア・M・ポラック・ポーター博士、公衆衛生学修士

ジョンズ・ホプキンス大学公衆衛生学大学院

進化する危機に適合する **街路政策**

COVID-19の危機の間、私たちが街路で求めるものは、様々な側面において変化していきます。

街路の活用方法は、緊急事態と、規制が変更した場合と比べて異なることがあります。異なる地域に根ざした構造的脆弱性は、ある地域では他の地域よりも多くの、あるいはより専門的なサービスを政府が提供することを要するかもしれません。住宅やアパート、学校を中心とした近隣街路の需要は、事業所や小売、または施設利用が優勢の主要幹線道路での需要と異なる場合があります。パンデミックの段階は、予測可能な順序に従っていない可能性があり、自治体は必要に応じて、柔軟な方法で異なる戦略を採用するよう準備していく必要があります。これらすべての要因を考慮することが、今日、明日、そして復興全体を通して、機敏な戦略政策対応の鍵となるでしょう。

例えば、**人々が長距離移動することなく、必要なサービスに安全にアクセスできるようにする戦略は肝要です**。緊急事態の対応段階とその先の長期の復興段階において、自治体は住民に対し、住宅地や近隣の商店街で車両が速度を落とすよう街路を直ちに再構成することにより、支援することができます。こうした変化によって、人々が自宅付近で滞在しながら必要な商品やサービスを安全に手にすることができます。街路は新たな空間へと変貌を遂げることができ、公共交通や車による移動をせず、食事や情報、遊びや運動の即地的選択肢、医療検査サービスへのアクセスを支援します。標識、トラフィックコーン、木挽き台のバリケードなどの簡易資材は、必要に応じてこうした事業を素早く展開するための不可欠なツールとなります。

安定期と長期の復興期に、規制解除されて事業が再開しているものの、ワクチンが開発されていない、あるいは普及していない場合、自治体は、**人々が対人距離を確保しながら都市内を移動する**方法に注力する必要があります。公共交通専用レーンは、バスが自由かつ高頻度に移動することで、人々が混雑を恐れずに交通機関を利用できるようにするために重要です。歩道拡張、速度規制戦略、保護型自転車レーン網は、車両交通量の回復に伴い、人々の安全を確保するのに必要です。店舗や市場、飲食店は、座席や待ち行列用の屋外空間を確保することにより、財務上の持続性の維持に役立てます。学校や図書館、会場、宗教・文化施設は、授業やプログラム、重要な社会サービスを安全に提供するために、屋外空間を要する場合があります。暫定的・恒久的な資材であるゴムやプレキャストコンクリートの縁石、塗料、視線誘導標、植栽鉢、ジャージーバリアは、これらの事業を長期的に発展、維持していくための不可欠なツールとなります。

考慮すべき政策分類

公衆衛生上の対応	生活道路 （地区内アクセス/住宅）	主要生活道路/商店街 （小規模小売店/オフィス、住宅、学校、教育施設）	幹線道路 （交通機関、小売店/オフィス、教育施設、学校）	縁側の街路および大通り （公園内・公園境界/海岸通りなど）
所定場所での外出自粛要請	• 「オープンストリート」（ポップアップ式公園） • 低速共存道路または地区内アクセスのみ • 速度管理（可動式バリア、出入り口処理、標識） • WiFiスポット • 外気冷却区域/公衆衛生設備	• 待ち行列、屋外市場、アクセスのための歩道拡幅 • ポップアップ自転車レーンとロールレーン • 一時的な集配区域	• アクセスと待ち行列のための歩道拡幅 • 一時的な送迎区域 • 信号周期の短縮化 • 歩行者信号現示の設置	• 医療サービス、レクリエーション、市場等のための車両通行止め
ワクチン摂取前の 再開	• 地区内アクセス限定 • 学校や宗教/文化サービス提供者用の車線撤去/道路閉鎖	• 限定的な車線/駐車スペースの撤去、屋外飲食店の座席、青空市場のための道路閉鎖 • 待ち行列とアクセスのための歩道拡幅 • 限定的な自転車レーン • 指定の集配区域 • 自転車や共有された超小型モビリティの駐車ラック • 学校や宗教/文化サービス提供者用の車線撤去/道路閉鎖	• バス専用レーン、限定的な交通島/車線内停止線、バス優先信号、バス停留所の拡張 • 屋外飲食店の座席、青空市場のための車線撤去/駐車スペースの除去 • 待ち行列とアクセスのための歩道拡幅 • 保護型自転車レーン • 速度マネジメント	• 車両通行止め　例：レクリエーション、市場、学校等 • 拡張された自転車レーンおよび自転車/共有された超小型モビリティの駐車区域 • 速度マネジメント
ワクチン摂取後/ポストCOVID-19	• 速度マネジメント（速度規制や幾何構造の変更等） • 遊戯道路、低速共存道路、地域内アクセス限定の政策と設計	• 歩道拡幅 • 速度マネジメント（速度規制や幾何構造の変更等） • 拡張された自転車レーンおよび自転車/共有された超小型モビリティの駐車区域	• 車外での運賃徴収、バス用の交通島、アメニティのあるバス専用車線 • 高頻度のバスサービス • 拡張された自転車レーンおよび自転車/共有された超小型モビリティの駐車区域 • 歩道拡幅 • 速度マネジメント	• オープンスペースの拡張 • 拡張された自転車レーンおよび自転車/共有された超小型モビリティの駐車区域 • 速度マネジメント

実装に向けた
新たな取り組み

新たな取り組み
計画と連携

緊急対応型のインフラは、ほとんどの車道所有機関において、一時的な交通規制として実施することができます。自治体は今、この権限を利用して、対人距離を確保する公衆衛生指針を支援し、生活必須職従業員の安全かつ効率的な移動を支援し、子どもを含む脆弱利用者の需要を保護し、COVID-19のパンデミックと復興期において、物資や重要なサービスへのアクセスを可能とします。後述するセクションでは、世界各地の都市のすべての人の利用を維持しながら、一時的または恒久的な取り組みに関わらず、現在進行中のものと新たなモビリティの緊急対応改善策を取り上げます。

空間を特定しよう

街路には対人距離を維持するに十分な空間が確保されていることが多いですが、しかし、現在これらの空間の多くは、規定的に車両に割り当てられています。多くの都市では、次のような空間の再配置を1つ以上行うことで、安全な移動と対人距離の確保のための空間を特定することができます。

- **個別の駐車空間の撤去**または路肩の駐車帯を撤去する。
- 車線を**狭める**。
- **駐車・荷捌きスペースを、縁石から離して配置**し、必要な場合は、走行レーンを撤去する。
- **生活道路に指定することにより、**交通流と車両速度を減らし、共有道路と成し得る水準にする。
- **走行車線あるいは街路全体を閉鎖すること**により、適切な対人距離を確保したり、他街路利用者のアクセシビリティと安全を改善する。

計画と評価

- **オンコールまたはゼネコン**、社内スタッフ、所有する備品を用いる。自治体指導者は、他部局の運営資金やスタッフの利用を承認することにより、この取り組みを支援できる。
- **明確なプロジェクト目標と評価基準を設定し**、機関の提携組織が事業、評価、実施目標を理解していることを確認する。
- 最初は毎日、または1日2回**事業を監視**し、その後は、障害が残っているか、指示が理解されているかどうかを毎週確認する。
- 持続可能性、アクセシビリティ、または公衆衛生のための**進行中の計画と事業の整合性を合わせ**、次の取り組みの促進や、事業およびプログラムの拡大を図る。

提携

- コミュニティ団体、社会サービス提供者、事業者団体、地域の商店などを通じて**利害関係者を巻き込み**、雇用者や支援者を通じて従業員に関与していく。
- チラシの設置、ローカル/超ローカルなオンラインネットワークへの通知配信、地域住民への安全な連絡などを**利害関係者や支援者に依頼する**。
- **コミュニティ団体と協力して**、設計に影響を与える主な障害や問題を特定する。
- 近隣住民や利害関係者からの**フィードバックを奨励**し、調整や修正、将来の段階に反映する。
- **明確な目標を伝える。**利用者、事業者、住民に対して簡単なアンケートを定期的に実施してフィードバックを募り、改善や将来の段階へのインプットを確保する。
- ポスター、バナー、ボードなどを使用して、事業目標や公衆衛生についての最新情報に関する伝達を支援するため、プロジェクト場所となる**街路を使用する。**Wifiアクセスの悪いコミュニティでのアクセス改善を検討する。

新たな取り組み
資材および設計

資材と設計

COVID-19のパンデミックの第一波で交通量が大幅に減少したため、交通技術者は道路の再構成において、より幅広い資材のパレットを使用することができるようになりました。さらに、車線を狭めたり再度割り当てすることにより、一般的には速度が下がるため、技術者はより軽量な分離材を使用することができます。自治体は、事業期間、維持管理力、計測速度などの主要条件に合わせて、資材を調整する必要があります。より軽い資材は仮設時に活用できます。より耐久性の高い資材は、長期利用時に検討する必要があります。

高い信頼性を有する治療法やワクチン開発後に広く普及するまでの数ヵ月または数年内に、必要に応じてより耐久性の高い資材を使用し、評価結果、進化するウイルス対応戦略、より強固なコミュニティとの対話を反映して設計を調整していくことにより、いくつかの事業を短期またはポップアップ式から、一時的または恒久的なものに移行させることが公共の利益に繋がる可能性があります。自治体は、NACTOのトランジットストリートデザインガイド、アーバンストリートデザインガイド、アーバンバイクウェイデザインガイド、グローバルストリーツデザインガイドを含む、既存のデザインガイドを参照する必要があります。

配置と視認性

- **運転手やライダーが何か新しいことをする必要のある沿道ポイント**に、バリアや標識を設置する。
- **すべての条件における視認性と反射面**は、従来の建設資材または仮設の交通規制装置によって提供し得る。

標識および標示

- **標識**は、紙やコロプラストなどの仮資材で作成することができ、利用可能であれば合板や金属製の規制標識（「地域内交通専用」など）と組み合わせることができる。
- **スプレー塗料、アクリルラテックス、スプレーチョーク、または交通テープ**は、必要に応じて仮設の車線を作成したり、徒歩、サイクリング、露店や公共交通のための拡張/変更された空間の輪郭を描くために使用することができる。
- 公式の色、標識、記号については、**地域の指針を参照**し、州・地方・国の基準に合わせる。基準に関する文書は、歩行者や自転車のニーズには不十分かもしれないが、身近な車両の交通規制に関しては役立つ。

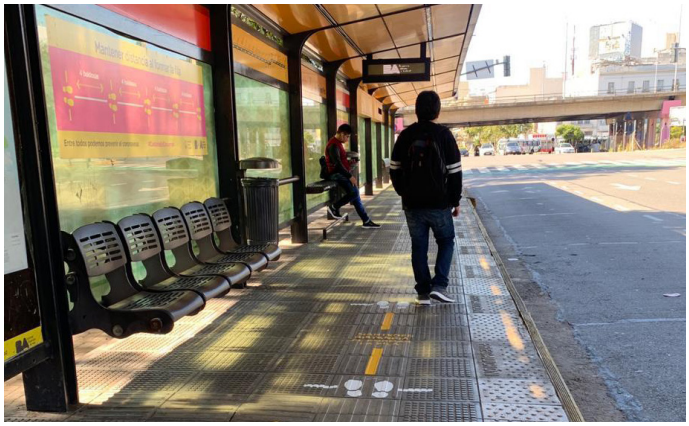
分離

- **軽分離：**視認性のため、また車道の新しい境界を強調する。軽分離は、特定時間帯や曜日に限定した事業に使用することができる。軽分離には、トラフィックコーン、自立型視線誘導標識柱、トラフィックバレル、木挽き台、可動式パレードバリケード（「フレンチバリケード」）、小型プランター、A-フレームなどの交通制御バリケードが含まれる。
- **重分離：**激しい通りの街路での車線閉鎖の開始部など、最も影響を受けやすい場所に利用する。重分離には、水で満たされたバリア、コンクリート製バリア、満タンのバレル、大型植栽鉢、柔軟性のある支柱と視線誘導標、プラスチック製小型ハンプが含まれる。
- バリアの望まれる位置をスプレーチョークまたはスプレーで塗装する。

ドイツ・ベルリン
出典：ヨエルグ・カルステンセン/AP経由dpa

新たな取り組み
ネットワーク戦略

公共交通/バス、自転車、徒歩、公共空間網をうまく機能させるには、計画の調整が必要です。幾つかの場所では、交通計画と優先事項が重複する場合があります。適切に空間を割り当てるために、自治体はまず、最も脆弱な人々が集積する区間の需要を優先し、既存の交通計画に加えて、新型コロナウイルスによる新たな空間要件を考慮する必要があります。自治体は、既存の公共交通、自転車、歩行のネットワークを再評価し、新しい業務生活パターンに適合して支援し、交通脆弱者や公共交通に依存するコミュニティが立ち往生しないよう対応する必要があるかもしれません。多数の交通手段需要が高い商業地区では、自治体は複数の施設を組み合わせて（例：拡張されたバス乗り場にパークレットや飲食店を含める）、街路上の選択肢を最大化する機会を特定する必要があります。



アルゼンチン・ブエノスアイレス
出典：ブエノスアイレス
交通公共事業庁長官

公共交通優先網

多くの主要街路では、公共交通網が優先されるべきです。多数の生活必須職従業員は公共交通に依存しています。彼や彼女たちは、確実かつ安全に、そして効率的に業務地に通勤できるようにならなければいけません。自治体が再開を進め、人々が業務地や店舗に戻る中、街路空間をバス優先化することは、経済を圧迫し、私たちの復興を妨げ、健康面の外部性を悪化させる交通渋滞を回避するために重要です。自治体が行動を起こさなければ、混雑する状況が私たちを圧倒することになるでしょう。

COVID-19への初期対応として、多くの自治体は、公共交通の利用とサービスの削減を実施しています。しかし、ウイルス感染とその経済的影響に関する現在の理解は、COVID-19への対応戦略を効果的かつ持続可能とするために、自治体や交通機関は、公共交通網を拡大して優先することを示唆しています。これまでのところ、パリ、オーストリア、ソウル、香港、東京の予備調査やデータにおいて、交通機関が感染のホットスポットであることは示されていません。

公共交通網を発展していくために、自治体は既存の公共交通網デザインガイドを参考に加えて、現行の公共交通計画、公共交通志向の近隣地域、交通量の多い商業地域、および生活必須職に関する施設へのサービス提供に重きを置く必要があります。多くの地域で、現在の公共交通網は、従業員を都心部に移動することを重視しています。改訂計画は、多くのオフィスビルの大部分が現在、空き状態であり、信頼できるCOVID-19の治療法またはワクチンが利用できるようになるまで、容量が低下したままになる可能性がある事実を考慮する必要性があります。現時点では、格子状の公共交通網が、近隣地域間で定時性の高いサービスを提供するため、特に価値があるかもしれません。

自転車/徒歩網

多くの自治体では、COVID-19に対応して自転車と徒歩が大幅に増加していることが指摘されています。このような利用者数増加は、自転車レーンと歩道網の拡大によって支援される必要があり、特に移動手段の選択肢が限られている地域に対してサービスを提供するべきです。自治体は、既存の全年齢・障害者用自転車ネットワークガイドと、COVID以前の交通事故データ、および以前と現在の速度データを参考にして、自転車と徒歩網を計画すべきです。

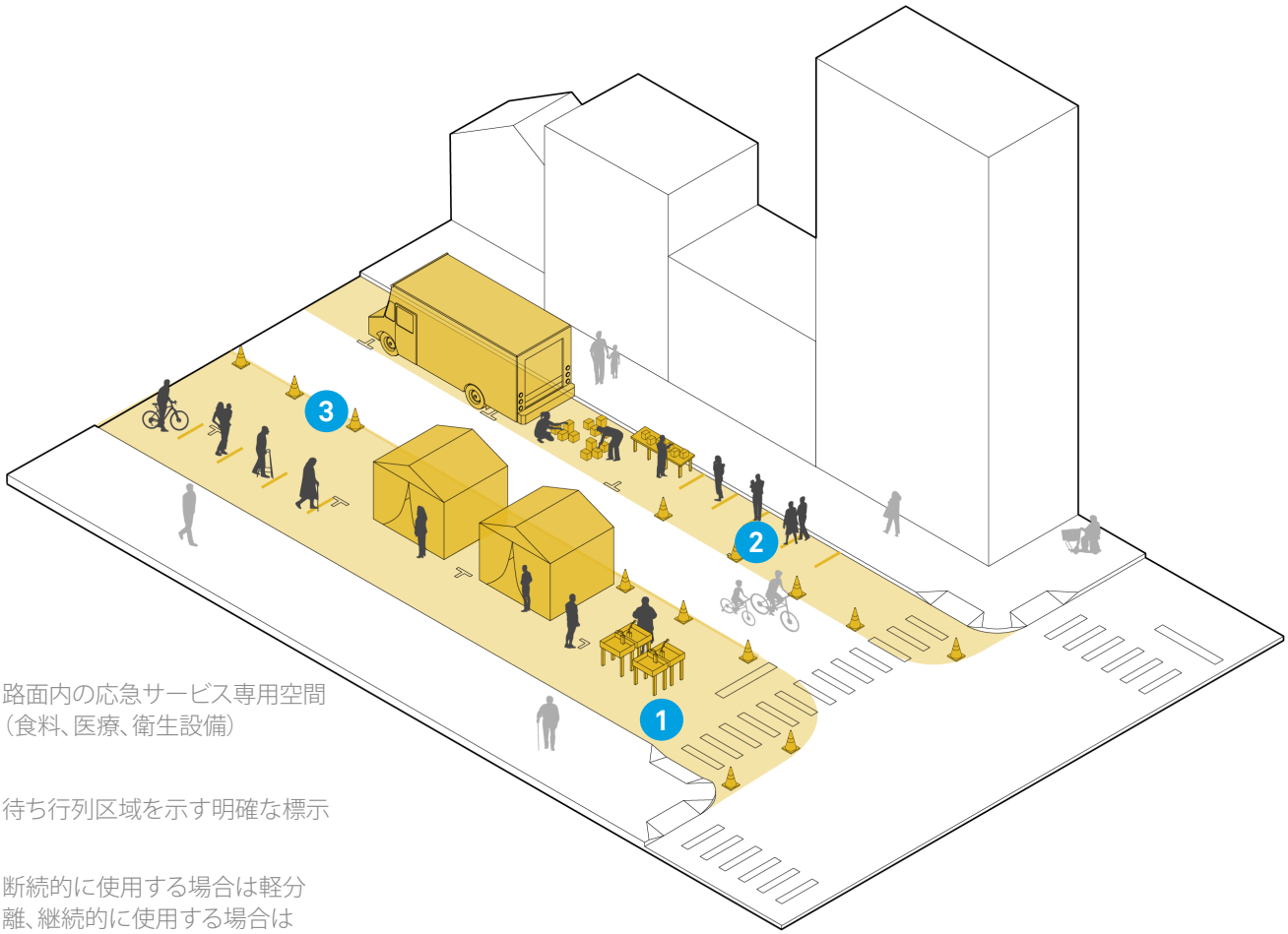
低速/遊戯/オープンストリート

対人距離を維持するための要件は、大規模な集会を禁止しており、屋外空間は屋内よりも感染リスクが少ないという科学的な理解が広まっているため、屋外の公共空間を大幅に拡大していく必要性があります。公共空間は、都市全体の住宅地や複合用途の近隣に対して、公正的に配分されるべきです。低速街路、遊戯道路、またはオープンストリートをどこに指定すべきかを判断する際に、自治体は公共の公園やレクリエーション施設が不足している地域、子どもたちや多世帯住宅が密集している地域、一般的に住居に庭やその他の個人的な屋外空間を持たない地域を優先することが必要となります。自治体は公共交通サービスについて、妥協を避けるべきです。こうした空間を開拓する際には、自治体は既存の戦術的な街路デザインガイドを参考にすることが必要です。場所によっては、低速でひらかれた街路が、自転車/徒歩網の一部として機能することがあります。

フランス・パリ
出典：@C_Najdovski

米国・コロラド州・デンバー
出典：デンバー市および郡

応急サービス



1. 路面内の応急サービス専用空間（食料、医療、衛生設備）
2. 待ち行列区域を示す明確な標示
3. 断続的に使用する場合は軽分離、継続的に使用する場合は重分離

応急/一時的な食料、衛生、保健、医療、または社会福祉拠点のための空間を設けます。

即地的状況

- 市場、クリニック、コミュニティセンター、交通機関の停留所など、主要な生活必須施設付近にある。
- 収容可能人数の追加を必要とする病院や医療センターに隣接している。

鍵となる手段

- 関連する位置を、自治体の人口統計/健康データおよび医療センターの位置に基づいて、特定して、優先順位を付ける。
- 地域の医療センターと協力して、収容可能人数増加を要する可能性のある施設を予測する。
- テント、拠点、または移動ステーションを設置するために、全面的または部分的に街路を閉鎖する。

実施計画：数日間から数週間。
期間：数時間、数日間、数週間、数ヵ月間。

出典：ジャスティン・サリバン/ゲッティ イメージズ

米国・カリフォルニア州・サンフランシスコ

サンフランシスコにあるホームレス向けの公認テント野営地では、テントと設備間に対人距離を確保するための目印が標示される。

計画

- 近隣/医療センターごとに、どのサービスが最も優先度が高いかを特定する。
- 必要なサービスを提供するために転用可能な最も関連性の高い区域と位置を明確にする（時間、日数、または月単位）。
- テント、拠点、ステーション、移動型診療所を検討する。
- 提供されるサービス、場所、時間、そして各場所での利用資格について、明確な情報を提供する。
- 現場での需要や感染を減少させるために、ひとり親や高齢者、妊婦、障害者、免疫不全者に対する直接的な食料配布を検討する。
- 隔離施設または医療センター、検査所または医療ステーション間の安全な交通経路を計画する。
- 医療機器、食料の冷蔵、照明やその他の電子機器が要する可能性のある発電機の電源や空間へのアクセスを考慮する。

連携

- 病院と連携して、検査や治療に対する収容可能人数を、隣接する街路にまで拡大する。
- 必要に応じて、コミュニティセンター、地元住民、企業と連携し、仮設ステーションを設置する。
- 共済団体、利害関係者、賛同者と連携して、チラシを置いたり、地元住民と安全に連絡を取る。

設計 + 実装

- 全面または一部の道路閉鎖、歩道拡幅、または駐車車線を提供されるサービスの設置箇所として検討する。
- 物理的に分離し、テントやステーションが車両交通に隣接する場合は、交通静穏化戦略の導入を検討する。
- 適切な空間と目印を標示することによって、サービスを受ける人や待機している人のために対人距離の確保を尊重するようにする。
- 必要に応じて複数の言語による仮設標識を使用し、ステーションやサービスを強調する。

モニタリング

- 重要な基準：待合室の混雑、サービスの需要と収容可能人数。
- 利害関係者にインタビューし、どのサービスが最も需要があるかを確認して調整する。

出典：エリック・ロメロ/PMSCS

ブラジル・サンカエターノ

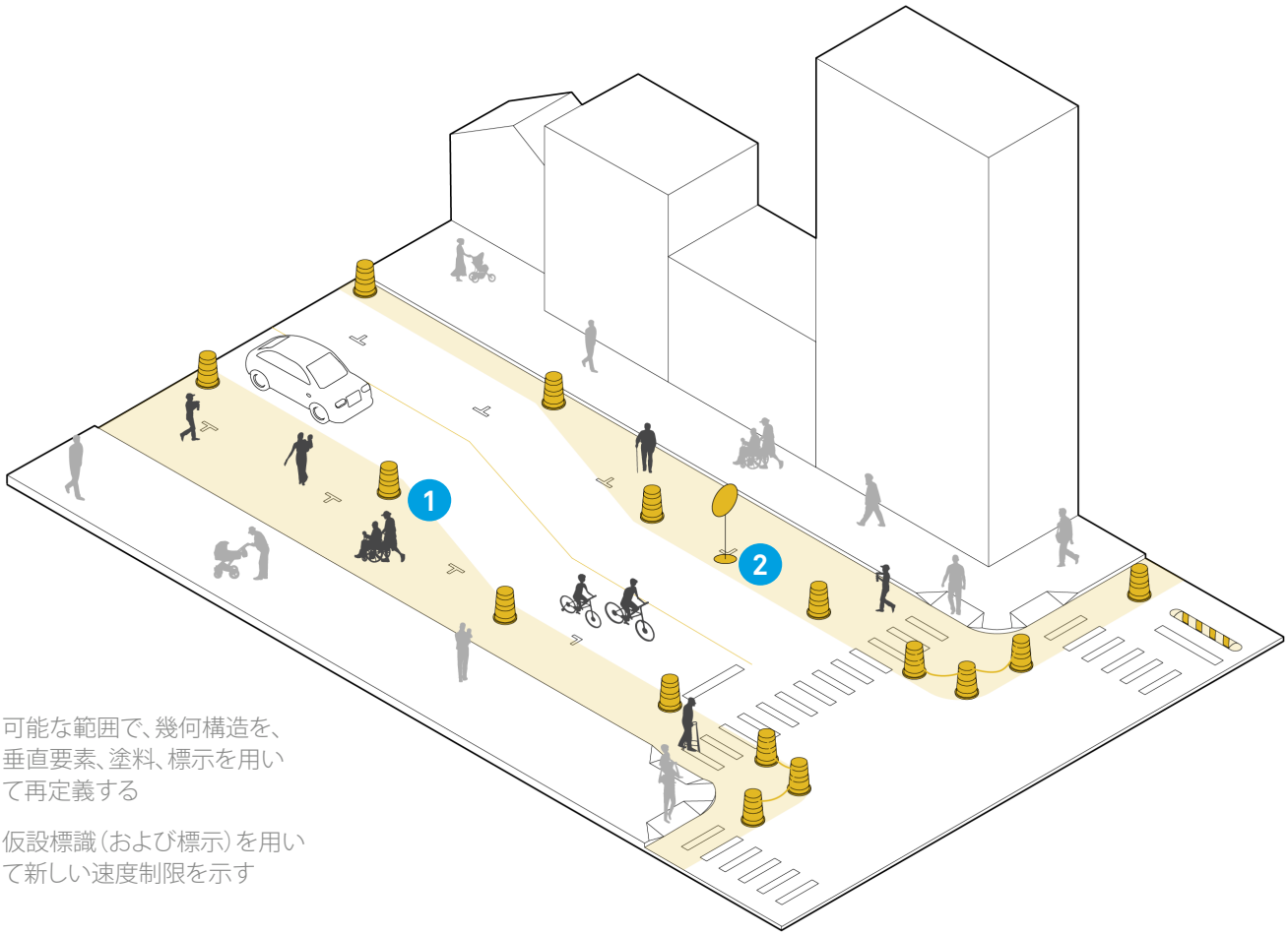
サンカエターノでは、公共交通の停留所付近に衛生ステーションを設置した。

出典：AP写真/テムバ・ハデベ

南アフリカ共和国・レナシア

南アフリカ、ヨハネスブルグの南にあるレナシアでは、簡易テントを設置し、待合区域を広げて検査所を拡大している。

速度マネジメント



1 可能な範囲で、幾何構造を、垂直要素、塗料、標示を用いて再定義する

2 仮設標識（および標示）を用いて新しい速度制限を示す

すべての街路利用者の安全性を高めるために車両速度をマネジメントします。

即地的状況

- 直線状に長く、伸びている街路、または交通静穏化インフラが不十分な街路。転向半径の長い交差点。
- 拡幅が広く、一般的に混雑した街路で、車両速度が高い区間。
- 市域全体の速度制限の引き下げ、重要な大通り。特定街路、交差点、区域。

鍵となる手段

- 重度の損傷が出ない水準まで制限速度を引き下げ、標示と標識を更新する。
- 簡易設備設計を展開するか、または他の街路や公共空間の再編と組み合わせる。
- 速度規制や速度違反に対するメッセージをメディアキャンペーンを用いて宣伝する。

実施計画：計画には数日間から数週間、実施には数時間から数日間。

期間：数日間から数ヵ月間。

出典：@otucis

ラトビア・スィグルダ

スィグルダは、仮設的な歩道拡幅と速度低下を用いて、快適な自転車道を設置した。

計画

- 市域全体、地区全体、または街路の速度規制を低減する際、街路での交通手段と動きの相互作用の程度に基づいて計画する。
- 自動化した警備を長期に渡って展開し、費用と個人間の接触を最小限に抑え、より公正に適用する。
- 車両速度が加速した場所で利用可能なデータを収集する。
- コミュニティが参加して、取り組みと位置の優先順位付けを支援できるようにする。
- 脆弱な立場の団体に最も大きな影響を与えることに焦点を当てる。
- 影響と安全性を最大化するために、他のすべての介入策と組み合わせて対策を実装する。

連携

- コミュニティ団体や地域団体と協働して、主要な障害や設計に影響を与える課題を特定し、位置の優先順位付けを支援する。
- チラシ、仮設標識、ソーシャルメディアやデジタルメディアを用いて、すべての街路利用者に対して設計変更内容を通知する。
- 公共交通の運営事業者や緊急サービスと連携し、応答時間への過度の影響を軽減する。
- 関係部局機関の提携先による空間マネジメントにおける明確な目標を伝える。

設計 + 実装

- 予定している街路区間において、重度の損傷が出ない速度規制を掲示する。
- 設計速度を、塗料、バリア、植栽鉢、トラフィックコーン、視線誘導標などの簡易資材を用いた交通静穏化戦略によって、低減する。
- 車線幅員を狭める。自転車レーンを設置し、仮設的に歩道を拡幅する。
- チョークポイントやシケインを使用して、直線道路でのスピード違反を防止する。提案された幾何構造を確認するために、現地でトラフィックコーンを使用し試験を実施する。
- 簡易アスファルトまたはプレキャストの規格要素（スピードハンプ、スムース横断歩道）を用いる。

モニタリング

- 重要な基準：従前従後に街区内または交差点でのスピード違反を監視する。
- 最初は平日と週末を毎日、その後は一週間で数日、設備の配置を確認する。

出典：El Tiempo

コロンビア・ボゴタ

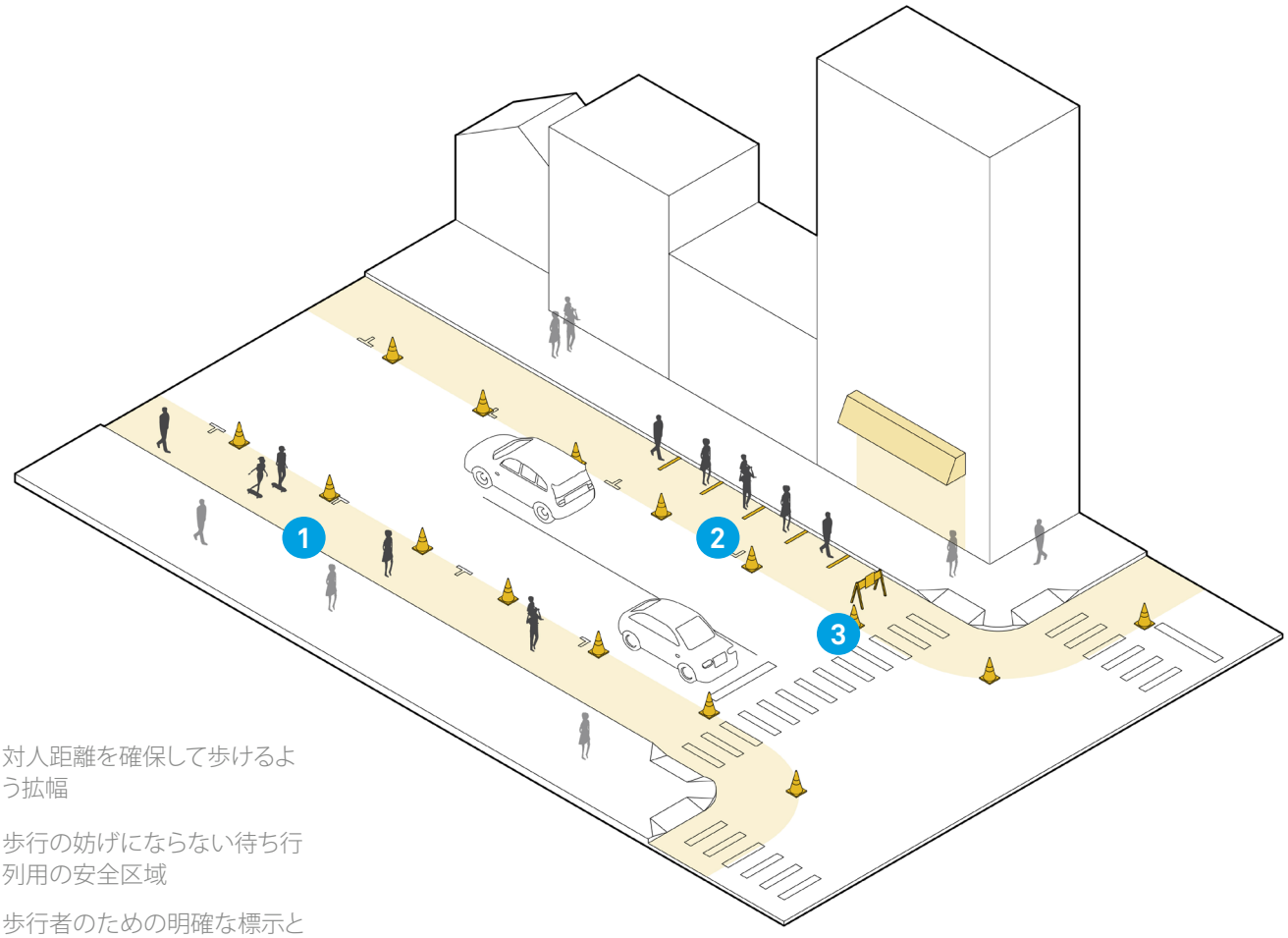
ボゴタでは市域全体で時速50キロの速度規制を実施した。

出典：@nevitate

米国・カリフォルニア州・パサデナ

パサデナ交通局は、市内の主要街路に沿って交通静穏化の標識を設置し、歩いている、走っている、または自転車で移動している可能性のある近隣住民のために速度を落とすよう、ドライバーに注意喚起している。

歩道拡幅



1. 対人距離を確保して歩けるよう拡幅
2. 歩行の妨げにならない待ち行列用の安全区域
3. 歩行者のための明確な標示と保護

歩行中や待機中に、人々が対人距離の確保に関する指針に従うための空間を設けます。

即地的状況

- 生活必須事業/サービス、高頻度の公共交通利用、または混雑したレクリエーション用の小道がある主要街路/大通り、幹線道路沿い。
- 歩道幅員が狭い、欠けている、生活道路に転用できない通り。

鍵となる手段

- 路肩の駐車帯や走行車線を歩行者空間に転用する。
- 自立式の視線誘導標やトラフィックバレルなどの反射バリアで車線を保護する。

実施計画: 計画には数日間、実施には数時間。

期間: 数日間から数ヵ月間。

出典:オークランド交通

ニュージーランド・オークランド

オークランドは、クイーンストリートに対人距離を確保するための空間をアスファルト製スロープ、白い安全支柱、塗料を使用して、拡幅された歩道の輪郭を描いて設けた。

計画

- 歩行者の待ち行列や待ち時間がすでに課題となっている、食料品店や市場の近く、あるいは感染率の高い地域の大きな街路などの歩道を優先する。
- 街路を転用して、健康目的の主要施設、または公共交通経路とし、特に生活必須職従業員の安全性を向上させる。
- 共存道路、公園、海岸通りに隣接する車線を歩行者空間へ転用することを検討して過密な状態を緩和する。
- 仮設的な交通規制計画の歩行者保護に関する自治体の要件が、パンデミック対応の実施計画内で満たせない場合は、事業を遅延するのではなく、ルールから逸脱する根拠を文書化する。

連携

- チラシや仮設標識を用いて、街路を利用する人々に通知する。
- 利害関係者や支援者と協力して、チラシの設置や今後の変更点について、近隣住民に安全に連絡を取る。
- コミュニティ団体や事業者団体を活用して、主要な障害や設計や区間の長さに影響を与える課題を特定する。

設計 + 実装

- 軽分離を用いて、歩行空間を区別する。
- 端部の位置やその他の影響を受けやすいポイント（例：主要交差点、T字路交差点）では重分離を使用する。
- 駐車帯がある場合は、縁石から離すか、駐車を禁止する。「浮遊式」駐車帯は、歩道空間の保護を強化できる。
- 歩行者の待ち行列ができる空間には、テープやスプレーチョークで車道に一時的な標示を付け、座席や子供などのために遊び心のある要素を取り入れることを検討する。
- ここに駐車/ここを歩行、ここに駐車/ここに待機などの仮設標識を用いる。
- 一般的な仮設の車線規制標識（前方の車線閉鎖、右車線終了、または地域で同等のもの）を車両閉鎖する前に設置する。
- 人員が制約されている地域団体のために、許可する場所や標示の枠組みを検討する。

モニタリング

- 重要な基準：対人距離が確保された場所での歩行および/または待ち行列のための十分な空間。歩道での待ち行列で待機する人、歩いている人の観察を若干あるいは実施しない。

出典：AMAT Officina Urbana/Comune di Milano

イタリア・ミラノ

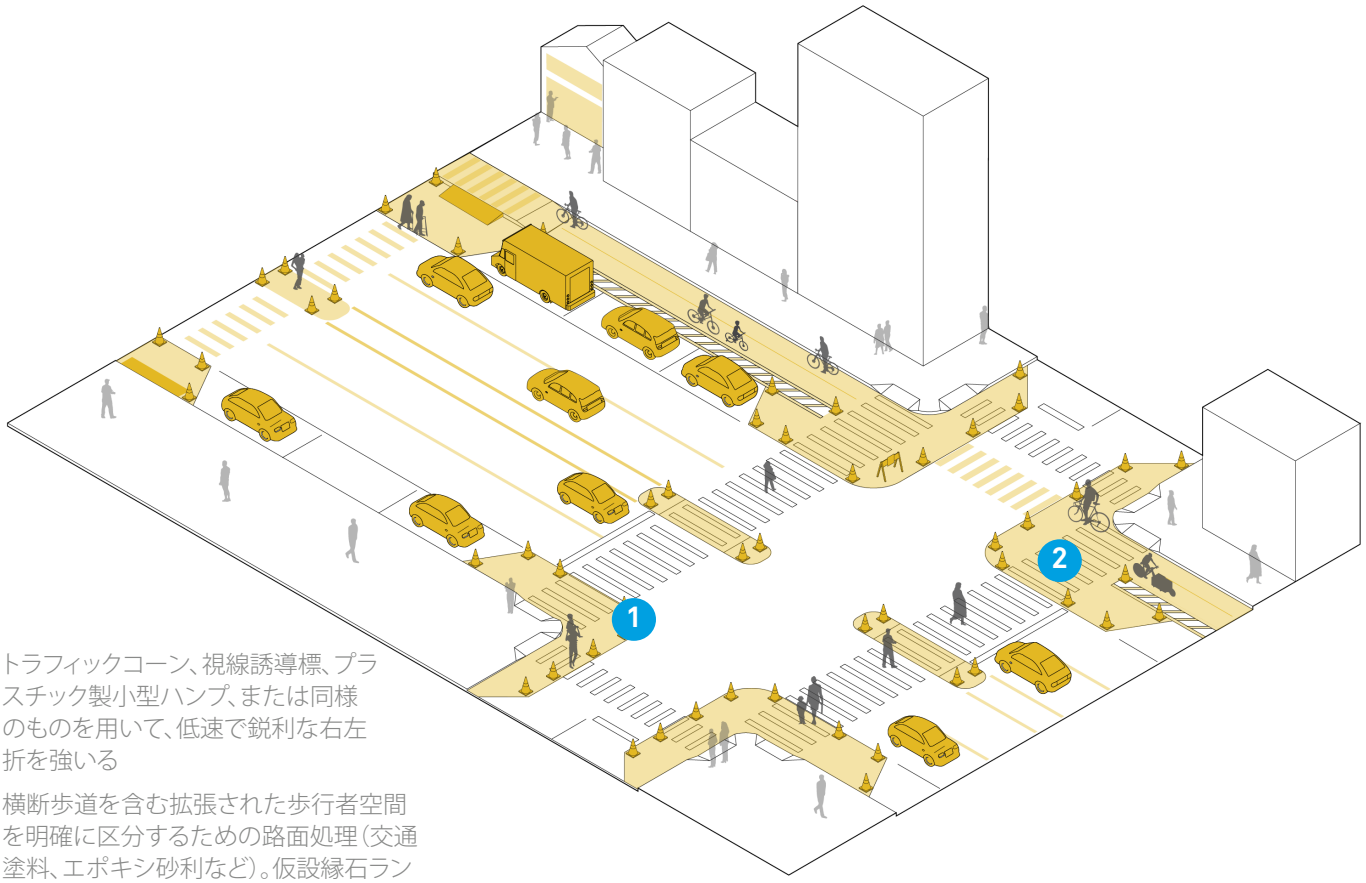
ミラノ市は、35kmに及ぶ街路に新たな歩行者・自転車施設を導入するという市全域の計画を策定した。この4.5kmの通りは、最も交通量の多い地下鉄路線上にあり、市は塗料と標示を使用して歩道を拡幅し、駐車帯で保護された自転車レーンを追加した。

出典：@BLineTransport

米国・マサチューセッツ州・ブルックライン

ブルックラインは、自立型視線誘導標に取り付けられたトラフィックコーンと仮設標識を使用して歩道拡幅し、4本の交通流の多い街路に沿って自転車レーンを設けた。

安全な横断歩道



1. トラフィックコーン、視線誘導標、プラスチック製小型ハンプ、または同様のものを用いて、低速で鋭利な右左折を強いる
2. 横断歩道を含む拡張された歩行者空間を明確に区分するための路面処理（交通塗料、エポキシ砂利など）。仮設縁石ランプを用いしてアクセスしやすくする

交通量の増加や移動パターンの変化を考慮して、人が安全に歩行や自転車に乗れるように横断歩道を改善します。

即地的状況

- 応急サービス（薬局、病院、食料品店、公共交通の停留所、公園など）のある場所、あるいは付近の横断歩道。
- 特に複数車線の街路内の横断歩道の需要が高い街区中間部。
- 公共交通の停留所がある街路上の信号がない、高速あるいは交通量の多い、および/または衝突率の高い箇所。

鍵となる手段

- 垂直要素を用いて、歩道拡幅や交通島の境界線を明確にする。
- 走行車線を再編または狭小化によって、横断距離を短縮化して、速度低減する。
- 歩行者空間の境界を明確にし、横断歩道の視認性を高めるために、反射性のある交通テープや塗料を用いる。

実施計画：数日間。

期間：数週間、数ヵ月間、数年間。

出典：@MedySejai

フランス・モントルイユ

モントルイユは、塗装された横断歩道と交通島を弾性視線誘導標によって縁取ることにより、歩行者のためのより安全な状況を生み出した。

計画

- 横断歩道が欠如している、横断距離が長い、標示された横断歩道の間に大きな隙間があるなど、安全性/アクセシビリティに課題がある街路上や交差点を特定する。歩行者需要が高い箇所で横断歩道を作成/改良する。
- サービスが十分に行き届いていない地域、生活必須職の従業員やサービス施設、公共交通の停留所を優先する。

連携

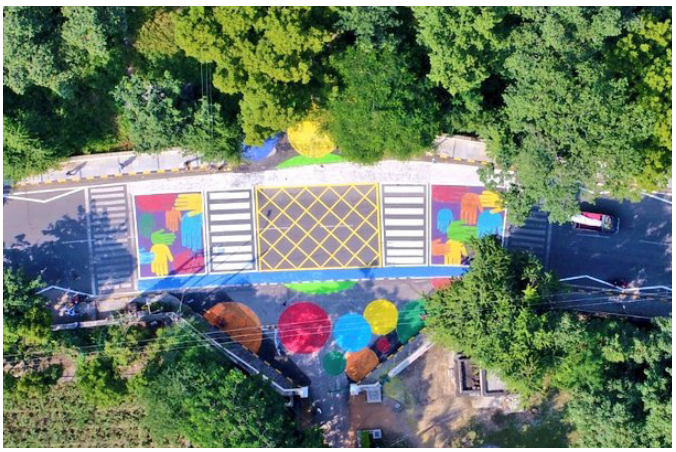
- 既存の通信網やソーシャルメディアチャネルを活用する。
- 交通安全の支援団体、ユニバーサルアクセシビリティ団体、その他の地域団体と協力する。対象地、ウェブサイトおよびニュースレターに通知を投稿して、コミュニティに情報提供して、フィードバックを求める。
- 視認性を高めるため、横断歩道の近くに衛生面に関する通知を配置する。
- 再プログラムされた感応信号機の場合、ボタンを押す必要がないことを示すサインで押しボタンをカバーする。

設計 + 実装

- 歩道や中央分離帯を駐車帯や交差点に拡幅し、歩行者や自転車の横断距離を短縮化して、利用者の無防備な露出を減らす。
- 重分離用資材を、端部、車や歩行者の通行量が多い交差点、その他影響を受けやすい箇所に、優先して設置する。
- 数ヵ月あるいは数年の間隔で、モジュール化されたプラスチック製、ゴム製またはコンクリート製の交通島の設置を検討する。
- 直近に短縮化した信号周期を維持し、歩行モードを搭載した歩行者信号を設置して、活動水準が上昇する角地での歩行者の混雑を減少させる。

モニタリング

- 重要な基準：歩行者数、需要、衝突/交錯、デザイアライン。
- 横断歩道の内外での歩行者の横断を監視し、横断歩道の位置や設計を調整し、歩行者が安全な対人距離を確保して横断できるようにする。



出典：@0to5ChildDevp

インド・ウダイプール

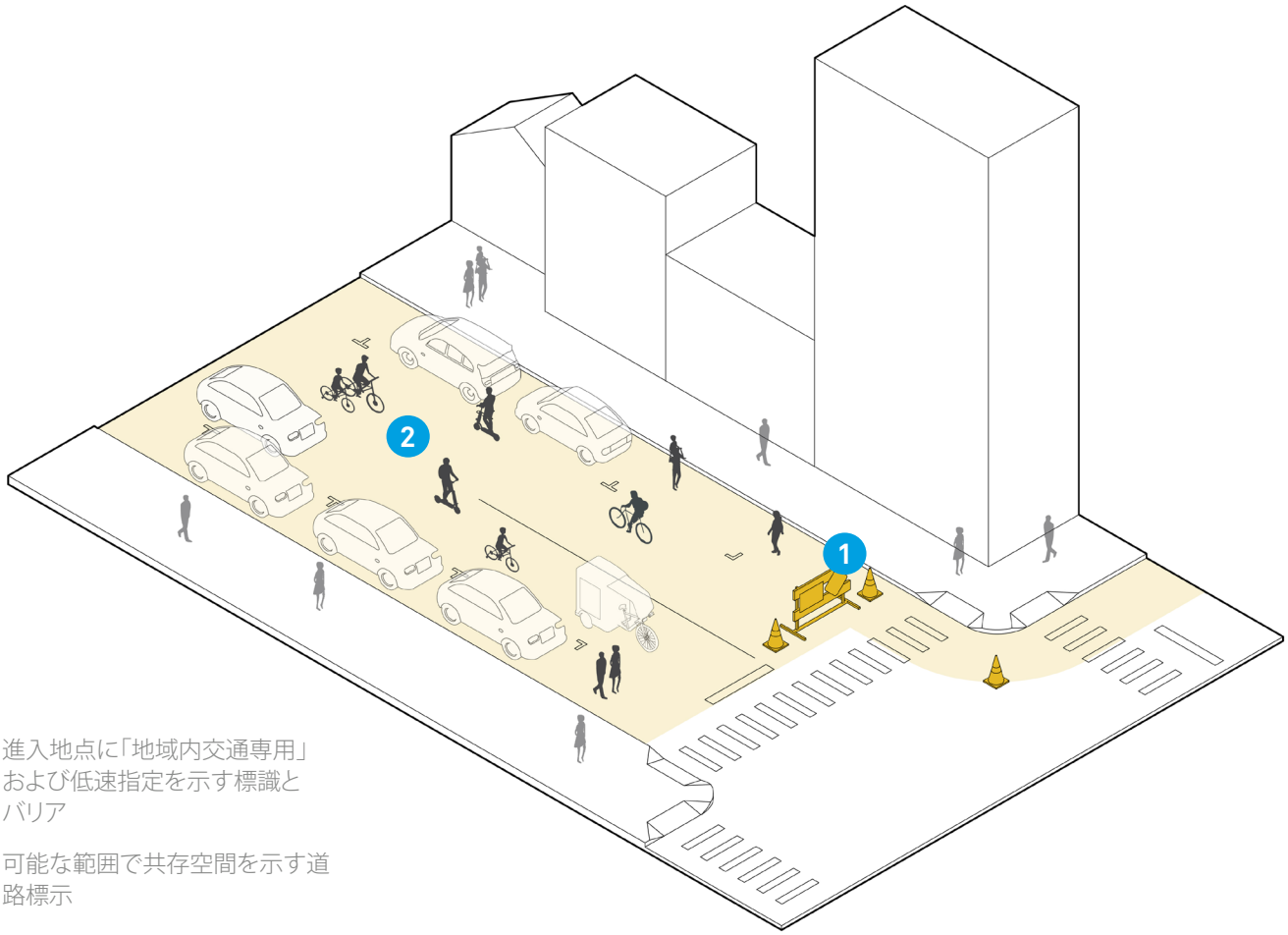
ウダイプール市営公社は、保育者や子どもたちが歩いて通学するための快適で安全な環境を実現した。

出典：アンダ・チュ
/ベイエリアニュースグループ

米国・カリフォルニア州・オークランド

オークランドでは、横断歩道での歩行者の視認性を高めるためにトラフィックコーンを用いて、人が食料品店や食料配布所、コロナウイルスの検査所など、生活必須サービス提供場所まで歩いて行けるよう支援している。

低速共存道路



1 進入地点に「地域内交通専用」および低速指定を示す標識とバリア

2 可能な範囲で共存空間を示す道路標示

交通量や速度を最小限に抑え、人々が安全に歩行、自転車に乗り、ランニングができるようにします。

即地的状況

- 車両交通量が少ない、低速から中速指定の街路において、車両交通量が更に低下またはCOVIDの混乱の間、通過動線の役割を過剰に果たしている場所。

鍵となる手段

- 仮設の交通バリアと「地域内交通専用」、「低速/共存」、またはブランド化した標識（例：「健全な街路を維持しましょう」）を車両の主要な進入地点に設置する。
- 近隣地域については、バリケードを設置すべき生活道路網への格子状の進入地点を確立する。
- バリケードのケアおよび監視役を特定する。
- 地域内アクセス、配達、緊急車両を許可する。

実施計画：1週間。

期間：数日間から数ヵ月間。

出典：欧州自転車競技連盟

ベルギー・ブリュッセル

ブリュッセルでは、繁華街の中心部に時速20km（12マイル）指定の区域を設け、歩行者が路面をより安全に歩けるようにした。

計画

- 重要な進入地点で閉鎖できる道路網を特定し、内部の交差点には遮るものがないようにする。
- 提案されている近隣緑道、自転車の並木道、または実施が計画されている経路を検討する。
- 交通量の少ない他街路や低速から中速指定の街路を含めることを検討する。

連携

- 住宅管理組合やその他の住宅地区組織に働きかける。
- 自転車/歩行連合や健康連合、自転車店と連携する。支援団体や雇用主を通じて従業員に働きかける。
- 利害関係者や支援団体と協力してチラシを配り、地元住民と安全に連絡を取る。
- コミュニティ団体を活用して、主要な障害や設計や区間の長さに影響を与える課題を特定する。

設計 + 実装

- 完全に閉鎖する交差点と、部分的に閉鎖する交差点を特定し、地区内アクセスを維持しつつ、多くの通過動線を防止する。
- 軽分離を配置し、道路を部分的に閉鎖し、規制内容と低速（通常は5〜10 mph /10〜15 km/h）指定を標示する。
- 仮設の「地区内交通専用」標識を使用し、必要に応じてバリケードやA-フレームに取り付ける。

モニタリング

- 重要な基準：需要の数値と割合の変化。チューブカウンターなどの自動装置を使用して、実用的であれば、自転車台数や、短時間（15分から1時間）の歩行者数のサンプルを収集する。
- カウントや調査を実施して、区間を拡大すべきかどうか、どこで拡大すべきかを判断する。

出典：@jonobate

米国・カリフォルニア州・オークランド

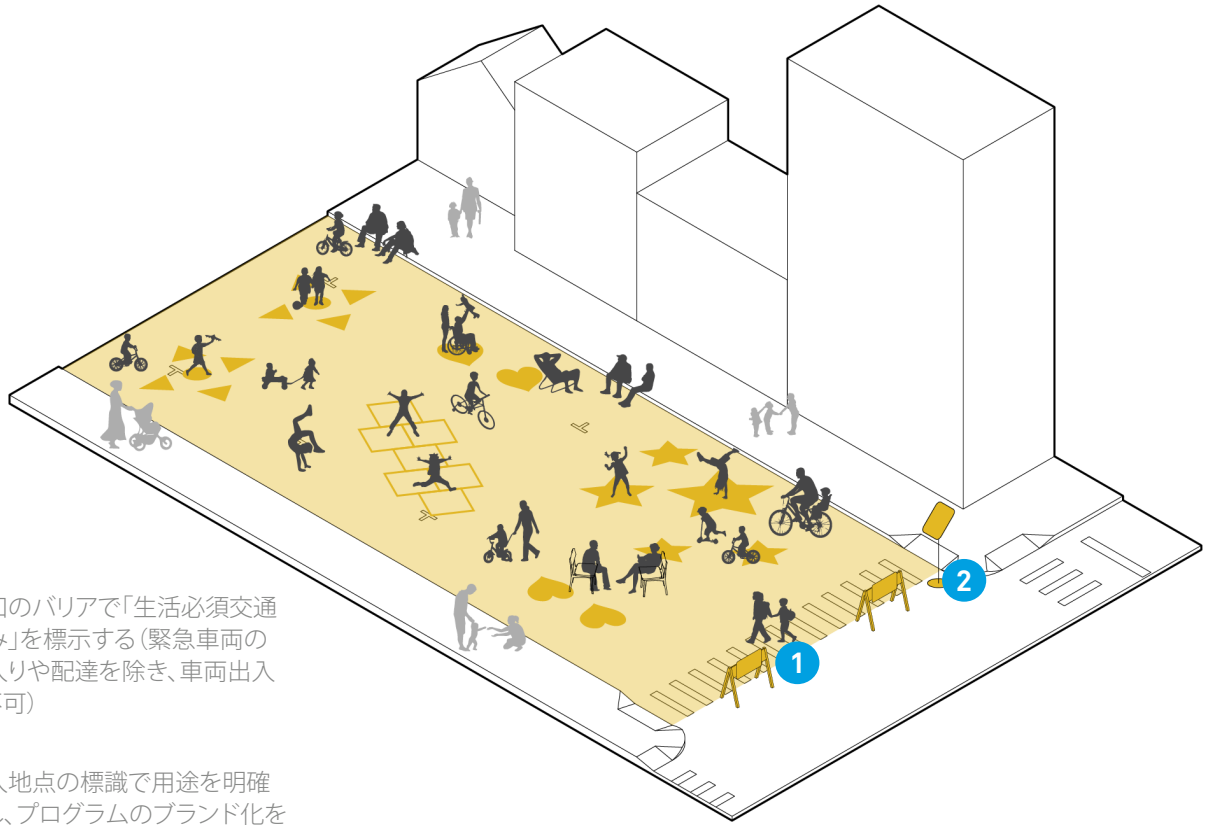
オークランドでは、A-フレームに取り付けられた標識を使用して街路を地区内アクセスのみに指定し、74マイルの「低速共存道路」網を構築した。

出典：NACTO-GDCI

ニュージーランド・ダニーデン

ダニーデンは、指定速度を時速10 kmに落とし、都心部の事業者が街路に拡張できるようにする計画を承認し、複数の移動手段用の共存空間を設けた。

歩行者天国/遊戯道路



1 入口のバリアで「生活必須交通のみ」を標示する（緊急車両の出入りや配達を除き、車両出入り不可）

2 進入地点の標識で用途を明確にし、プログラムのブランド化を図るとともに、交通規制や車両運転手を誘導する

身体活動、遊び、距離を保って行う社交的活動などのための安全な空間を設けます。

即地的状況

- 交差点の少ない公園沿いの通りや水際の通り。
- 交通量の少ない住宅街の街路。
- 地元の飲食店/小売店が集積し、公共交通がない商店街。

鍵となる手段

- 交差点に仮設の交通バリアと「緊急車両/配達専用」標識を設置する。
- バリケードを設置すべき生活道路への進入地点を格子状に確立する。

実施計画：1週間。
期間：時間帯、曜日、週末、または開催中（数週間、数ヵ月間）。

出典：ブライアン・トーマス/ゲッティ イメージズ

米国・ニューヨーク州・ブルックリン

ブルックリンやニューヨーク市の他地区にあるオープンストリートは、歩行者が集まり活発に過ごせる空間を提供している。

計画

- 特定の時間帯や曜日、または恒久的に車両の通行を禁止できる単一の通りまたは街路網を特定する。
- 低速共存道路とは異なり、実施期間中の路上駐車は禁止される必要がある。
- 提案されている近隣緑道、自転車の並木道、または実施が計画されている経路を検討する。完全な閉鎖が困難な場合は、代替案として低速共存道路を検討する。
- 資材に制約がある場合は、道路閉鎖または不十分な遊び場や校庭に隣接する1〜2街区の遊戯道路を優先する。
- プログラムと活動が安全な対人距離を確保できるよう支援していることを確認する。

連携

- 自治会、事業地区、地域団体、自転車・徒歩・健康連合、学校、共済団体などに連絡する。
- 利害関係者や支援団体と協力してチラシを配り、地元住民と安全に連絡を取る。
- コミュニティ団体と連携して、障害や設計や長さに影響を与える課題を特定する。

設計 + 実装

- 通過動線を完全に禁止するための通りを特定し、曜日や日中内の時間帯を指定する。
- 部分的閉鎖は、地区内アクセスを維持しつつ、ほとんどの通過動線を防止できる。
- 生活必須サービス（医療、食料品店、薬局、公共交通）まで人々を安全に移動させるために、通り規模で歩行者天国/遊戯道路を検討する。
- 必要に応じてバリケードやA-フレームに取り付けることができる、仮設の「道路閉鎖」標識を用いる。歩行者や自転車に対する警告標識の追加は任意である。

モニタリング

- 重要な基準：特定の時間帯の需要の総数と割合の変化。
- 実用的であれば、カメラやチューブカウンターなどの自動装置を用いて、自転車の台数や短時間（15分〜1時間）の歩行者、利用者のタイプ別カウントのサンプル（低年齢層の子供や高齢者など）を収集する。
- 必要に応じて、カウントや調査を用いて調整する。

出典：ナタリア・ボムテンポ

ブラジル・ブラジリア

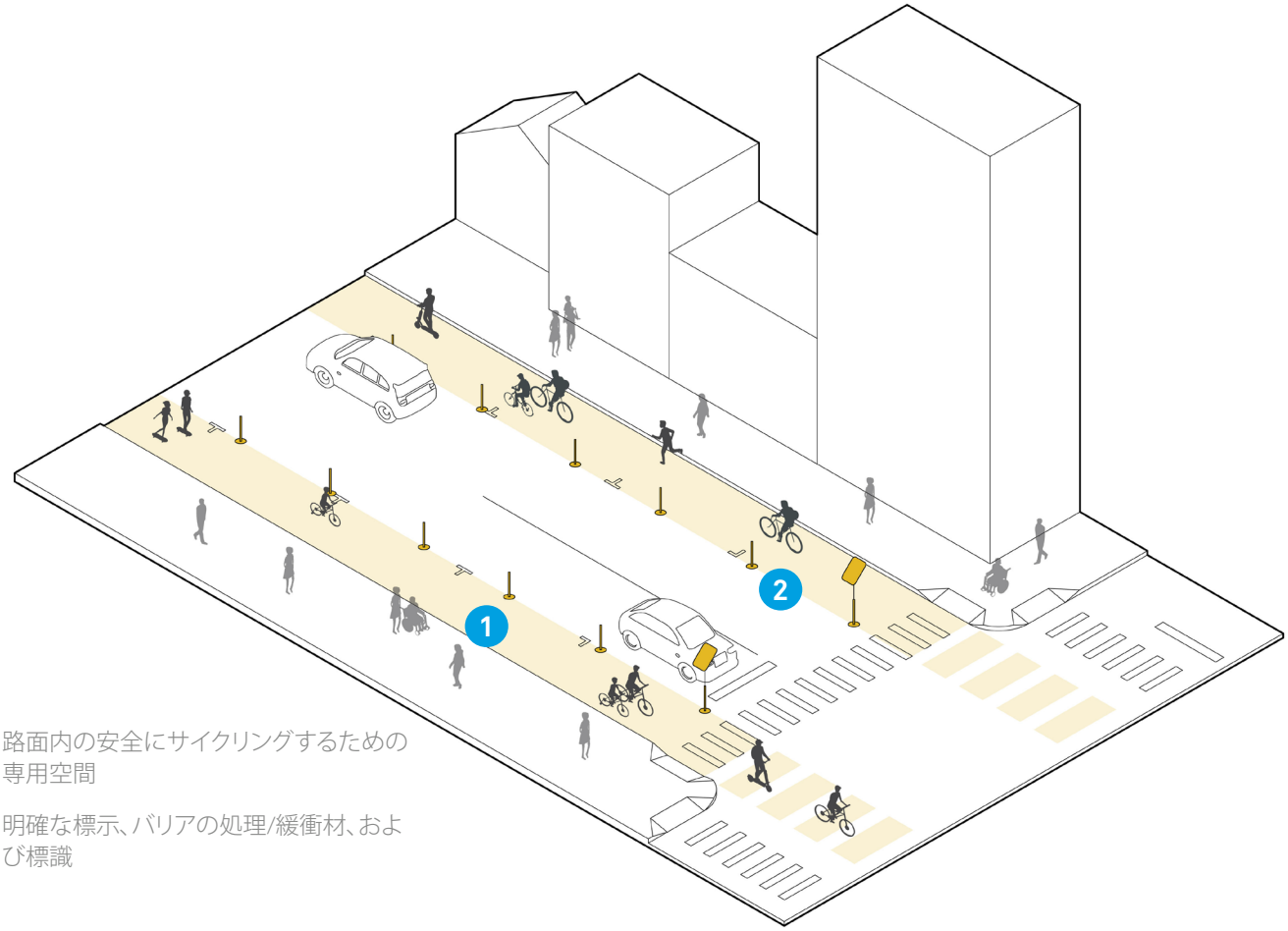
ブラジリアは日曜日に歩行者や自転車のために街路を開放する。

出典：DPA

ドイツ・ベルリン

ベルリンでは、遊戯や人が集まる空間を設けるために、いくつかの街路で車両規制している。

自転車およびマイクロモビリティレーン



1. 路面内の安全にサイクリングするための専用空間
2. 明確な標示、バリアの処理/緩衝材、および標識

対人距離を十分に確保しながら、生活必須職従業員や他の人が安全に自転車やマイクロモビリティに乗るための空間を設けます。

即地的状況

- 多車線道路、利用度の高い広幅員車線のある街路。
- 病院やその他の生活必須サービスへのアクセスを提供する街路。公園やその他のオープンスペースへの接続経路。

鍵となる手段

- 路肩駐車帯または車両走行レーンを自転車レーンに転用する。任意：隣接する車両走行レーンを公共交通の乗車所、荷捌き所、または駐車場に転用する。
- バリアと標識で車線の始点を指定し、サイクリストの通行を妨げないよう配置する。
- トラフィックコーン、弾性視線誘導標、ボラード、プラスチック製バリア、自立型視線誘導標、トラフィックバレルなどの反射バリアを用いる。

実施計画：計画には数日間、実施には数時間。

期間：数日間から数ヵ月間。

出典：トロント市

カナダ・トロント

ActiveTOは、塗装と分離設備によって標示される新たな保護型自転車レーンを新設した。

計画

- 既存の自転車網、公共交通経路、実装待ちの自転車経路、既存の街路利用者の隙間を埋めることを優先する。
- 特に生活必須職従業員のために病院や主要の健康目的施設に繋がる街路、または主要な公共交通経路に沿った街路の安全性向上のために検討する。
- 車両走行レーンに隣接する共存道路、道路、公園、または海岸通りを検討する。

連携

- コミュニティ団体、社会サービス提供者、自転車連合、自転車店と提携し、雇用主を通じて従業員に働きかける。
- 利害関係者や支援団体に依頼してチラシを配ったり、ローカル/超ローカルなオンラインネットワークへの通知配信、または地元住民に安全に連絡を取る。
- コミュニティ団体を活用して、主要な障害や設計や区間の長さに影響を与える課題を特定する。

設計 + 実装

- 軽分離用の資材を用いて、自転車レーンとマイクロモビリティレーンを分離する。
- 端部の位置やその他の影響を受けやすいポイント（例：主要交差点、T字路交差点）では重分離を使用する。
- 駐車帯がある場合は、縁石から離すか、駐車を禁止して保護型自転車レーンを設ける。「浮遊式」駐車帯は、サイクリストをさらに保護することができる。
- 自転車レーンやマイクロモビリティレーンの始点、主要な交差点、その他の利用度の高い転向箇所においては、可動式バリアに標識を設置する。
- 一般的な仮設の車線規制標識（前方の車線閉鎖、右車線終了、または地域同等のもの）を車両閉鎖する前に使用する。
- 自転車や駐車の位置を示すために、仮設標識や標示を使用する。
- 復興計画では、資材を一時的なものから恒久的なものへと改良する。都市型自転車道設計ガイドを参照する。

モニタリング

- 重要な基準：需要の数値と割合の変化。チューブカウンターのような自動装置を使用してカウントを収集する。
- 最初は平日と週末を毎日、その後は一週間で数日、設備の配置を確認する。

出典：madisonbikes.org

米国・ウィスコンシン州・マディソン

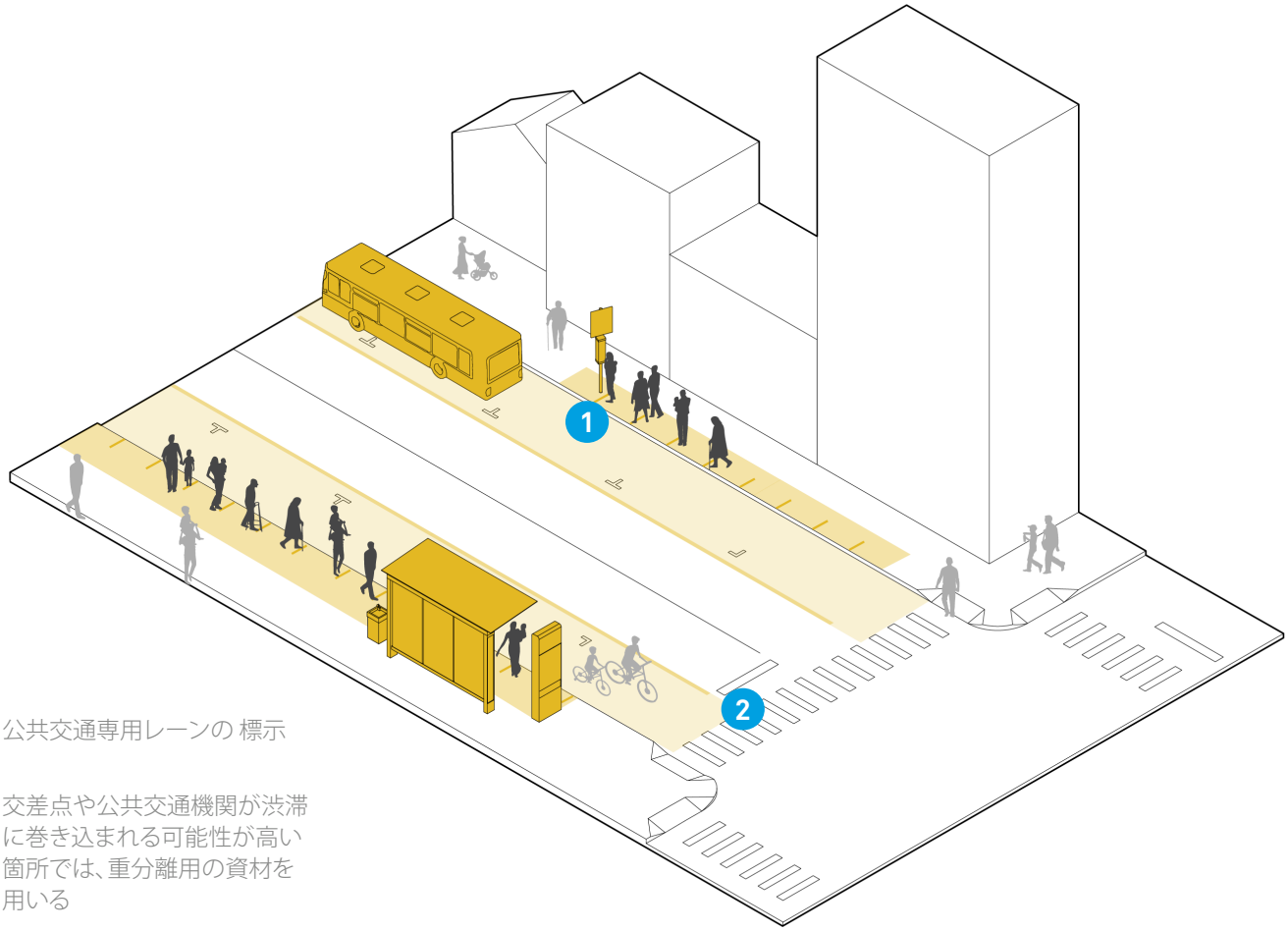
マディソンでは、交通バリケードに取り付けられた自立型視線誘導柱と閉鎖標識を用いて、新しい自転車レーンを設け、利用者間の対人距離を確保しながら、活発なレクリエーションを行うためのより広い空間を支援する。

出典：クレディナ・スケンド

アルバニア・ティラナ

ティラナでは、駐車帯を保護型自転車レーンに転用し、プラスチック製の弾性視線誘導柱と黄色塗料の標示を用いた。

公共交通レーン



1 公共交通専用レーンの 標示

2 交差点や公共交通機関が渋滞に巻き込まれる可能性が高い箇所では、重分離用の資材を用いる

公共交通限定レーン/公共交通優先レーンを設けるまたは拡大し、路上の公共交通を最も要する人々にとって、定時性の高い効率的な交通手段とします。

即地的状況

- 公共交通利用者数が多い通りおよび経路において、公共交通機関に依存するコミュニティや生活必須職/サービスを支える。

鍵となる手段

- 路肩駐車帯または車両車線を、路上の公共交通レーンに転用する。
- 公共交通レーンの指定にあたり、車線標示、規制標識、利用可能な場合は電子標識、トラフィックコーンなどの垂直要素を用いる。

実施計画: 計画には数週間、実施には数日間/数週間。

期間: 数ヵ月間から2〜3年間。

出典:ボストン市

米国・マサチューセッツ州・ボストン

MBTAはワシントン通りにオレンジ色のトラフィックコーンを使用した仮設車線を設置して、後に、新たな常設バスレーンを設けた。

計画

- 公共交通に依存するコミュニティや、公共交通需要が高い箇所に対し、公共交通レーンや公共車両優先信号などによって、経路を優先して、改善する。
- 公共交通が遅延する原因として知られる交差点や、移動パターンの変化に基づいて新たに出現したピンチポイント周辺に重点的に介入する。
- 過密が原因で乗車できない状況が頻発している場合、救援車両の設置場所を特定する。
- 必要に応じて標識、信号、標示を変更し、転向時の重大な交錯を低減する。
- 駐車、縁石へのアクセス、荷捌き区域の撤去を生活必須事業への影響を最小化して検討する。
- 速度と遅延時間に基づいて最も重大な区間を特定する。それらの車線延長距離は1街区という短いものから数マイルといった長いものまで含まれる。

連携

- 公共交通支援団体、近隣団体、大企業など、既存の通信網やソーシャルメディアのチャネルを活用する。
- 車内、停止線、オンライン、ニュースレターなどで変更点を公表し、フィードバックを募る。
- 初期から、目標をメッセージとして伝え、現状の実績に焦点を合わせ、将来の交通状況や公共交通利用者数の変化を通知する。

設計 + 実装

- 測量して標示し、営業時間を示す標識を追加する。
- トラフィックコーンおよび/またはトラフィックバレル、視線誘導柱を設置するか、「バス専用」標示を塗装する。
- 可用性と資材に応じて、標識は独立式あるいは道路情報板の場合がある。
- 復興計画では、資材を一時的なものから恒久的なものへと改良する。公共交通街路設計ガイドを参照する。

モニタリング

- 重要な基準：乗降客数、混雑状況、移動時間のデータを収集し、運行実績に合わせて調整し、公衆衛生上の指針にも合わせる。
- 公共交通レーンでの自家用車の停車、駐車、走行を防止するために、駐車や交通制御担当者と調整する。実装開始に合わせて注視する。

出典：SFMTA

米国・カリフォルニア州・サンフランシスコ

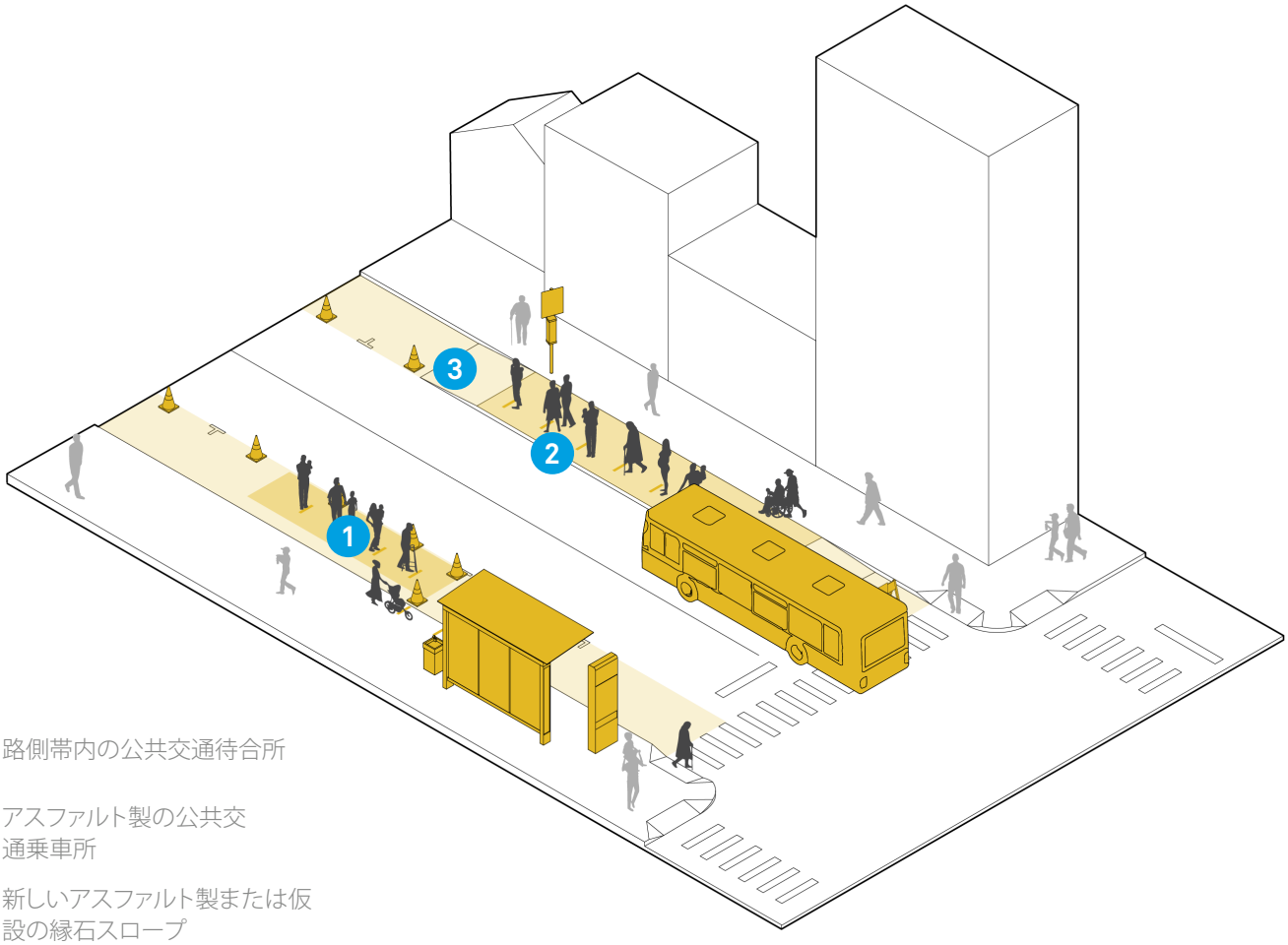
SFMTAは、中核部のネットワークを優先し、生活必須職従業員向けの公共交通の実績を高める改善を始めた。

出典：オークランド交通

ニュージーランド・オークランド

オークランドはクイーンストリートに新たなバス停と公共交通レーンを設けた。

公共交通停留所とアクセス



1. 路側帯内の公共交通待合所
2. アスファルト製の公共交通乗車所
3. 新しいアスファルト製または仮設の縁石スロープ

公共交通利用者のために十分な待合区域を設け、後部ドア/全ドアからの乗車を可能にし、待ち行列および乗車時間を短縮します。

即地的状況

- 1日の乗車回数が多い、または特定の時間帯に乗車が集中する公共交通停留所。
- 非常に混雑し、非常に狭いために対人距離を維持して待機することができない歩道上の公共交通停留所。

鍵となる手段

- 縁石とアスファルト、規格の交通島などの簡易資材を活用して乗車所に展開する。
- スロープ、横断歩道、交通島を設置し、街区途中の停留所へのアクセスを可能にする。
- モバイルチケット、車内での非接触型決済、車外での料金徴収により、後部への乗車を容易にする。

実施計画: 計画には数日間から数週間、実施には数時間から数週間。

期間: 数ヵ月間から数年間。

出典: ロイター/マギー・アンドレセン

ルワンダ・キガリ

ルワンダ当局は首都キガリのバス停に手洗い場を設置した。

計画

- 自治体および交通部局機関の職員の中で、ネットワーク計画、速度、定時性、サービスの計画、および運営者を含める部会に権限を与える。
- 継続的な乗降客数のある停留所、またはCOVID-19感染者が多い地域を優先する。
- 需要と実現可能性の双方が高い箇所で実装し、その後により困難な区域にプログラムを拡大する。
- 自転車、公共空間、または歩道プログラムと調整し、バルブアウトまたは交通島が適切かどうかを判断する。
- 後部ドア/全ドアからの乗車に焦点を当て、オンライン/車外の支払い選択肢を提供する。

連携

- 公共交通の乗客、市民団体、障害者の乗客のための団体、事業者、医療サービス業従業員組合が、乗車改善のための場所を推薦する機会を提供する。
- 従前に、停留所にチラシを掲示し、乗客のフィードバックを募る。
- 車内や停留所でのオンラインフィードバックを促進する。
- 停留所の候補地を発表し、さらに多くの停留所を対象とした簡略化された計画プロセスを発表する。

設計 + 実装

- 既存の縁石と同じ高さの乗車所、またはアクセス可能なスロープの許容範囲内で、アクセスできる乗車を維持する。
- 少なくとも30フィート以上の長さの乗車所を用いて、後部への乗車を支援する。
- アスファルト製または規格のスロープを用いて、自転車道に傾斜路を設置し、自転車道を横断してアクセスできるようにする。
- 駐車空間をパークレットまたは歩道拡幅に転用する。既存の停留所の縁石へのアクセスを維持する。
- 6フィート/2m間隔で待ち行列線/円を標示する。
- 短期使用のために木製の乗車所と、耐久性を高めるために規格の乗車バルブまたはアスファルトを充填したコンクリート縁石を用いる。

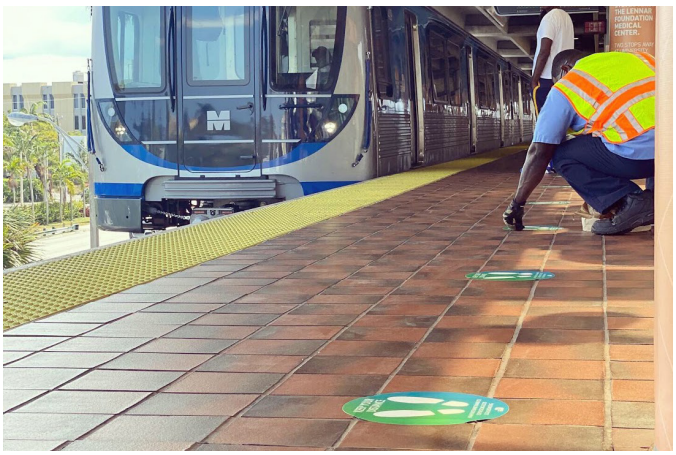
モニタリング

- 重要な基準：乗客の待ち行列が最小限に抑えられ、対人距離が適切に保たれていること。
- 規格のあるいは仮設の乗車所が、実装して数日間、機能しているかどうか、および/または乗車所の接触を運転者が報告していないかどうかを確認する。
- 運用者、監督者、運航管理者から設計に関するフィードバックを募る。

出典：@Fab_Benvenuti

イタリア・ローマ

ローマは大通りに仮設の新たなバス停と駐車帯により保護された自転車レーンを設置した。

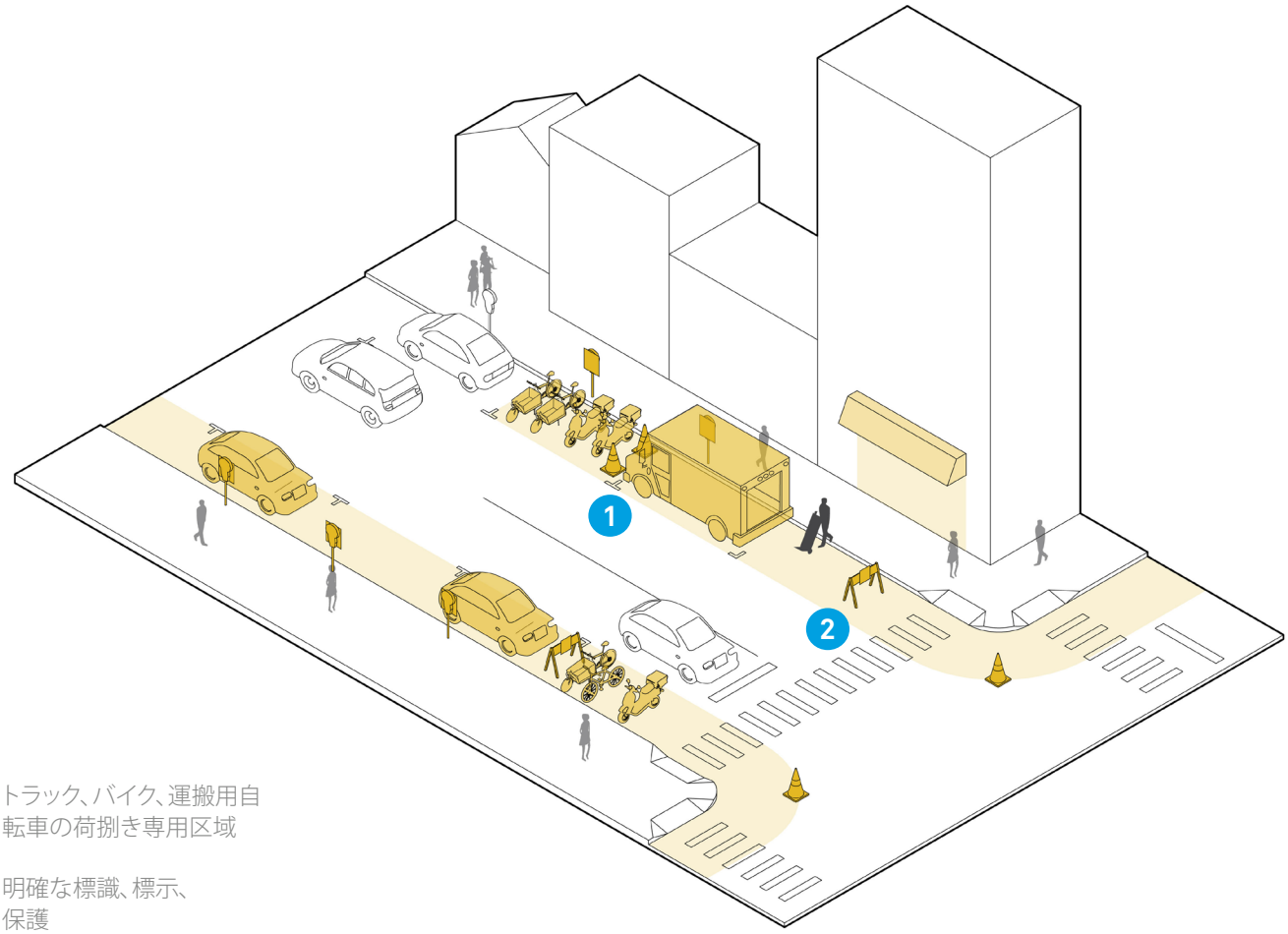


出典：マイアミ・デイド交通公共事業

米国・フロリダ州・マイアミ

マイアミでは、公共交通の駅で対人距離を確保するため、適切な間隔で目印を付けた。

集配区域



1 トラック、バイク、運搬用自転車の荷捌き専用区域

2 明確な標識、標示、保護

路肩の駐車空間または車両走行レーンを、生活必需事業に役立つ回転率の高い集配区域に転用します。

即地的状況

- 飲食店、コインランドリー、薬局、その他の生活必須サービスとの関連性が高い。

鍵となる手段

- スプレーチョーク、塗料、ステッカー、または交通テープを用いて、空間を必要に応じて区別する。
- マネジメントと執行に関する方針を変更し、メーターまたは機械をカバーする。
- 時間制限（～10分以内）を設けて、生活必須サービスに素早くアクセスできるようにする。

実施計画：計画には数日間、実施には数時間。

期間：数日間から数ヵ月間。

出典：ローリー市

米国・ノースカロライナ州・ローリー

ローリーではトラフィックコーンと標識を用いて、路肩に仮設集荷区域を設けた。

計画

- 生活必須サービスを支援している箇所、混雑している箇所、および/または感染率の高い地域から選定する。
- 実施計画に従って取り組み、公衆衛生指導または行動手段の変化に合わせて調整して関連付ける。
- 予算に維持管理と資材の交換を含める。

連携

- 沿線の出資者や事業者、住民に対してチラシ、オンラインネットワークを用いて通知、配信する。
- 事業者団体、出資者、利害関係者を通じて情報を広め、地域の詳細を確認する。
- 緊急サービスや地元事業者との連絡を維持する。

設計 + 実装

- 影響を受けたパーキングメーターの作動を停止あるいはカバーをかけ、必要に応じて、駐車規制標識にカバーをかける。
- 空間を指定するために軽分離の資材（トラフィックコーン、木挽き台、バリケードなど）を設置する。
- レーン標示が欠如していたり駐車標示がある場合、スプレーチョーク、塗料、ステッカー、または交通テープを用いる。
- 歩道上の歩行者経路を維持するために、路面に荷捌き空間を確保し、必要に応じて自転車ラックを追加する。
- 仮設標識を設けて掲示し、変更した用途や規範を明確に伝える。

モニタリング

- 重要な基準：車両運転手とサイクリストにより、集配空間が適切な時間間隔で占有されている。
- 歩行者区域と道路事業者（例：二重駐車、緊急車両アクセス）との干渉を検証する。
- 最初は平日と週末を毎日、その後は一週間で数日、設備の配置を確認する。

出典：ドンホ・チャン

米国・ワシントン州・シアトル

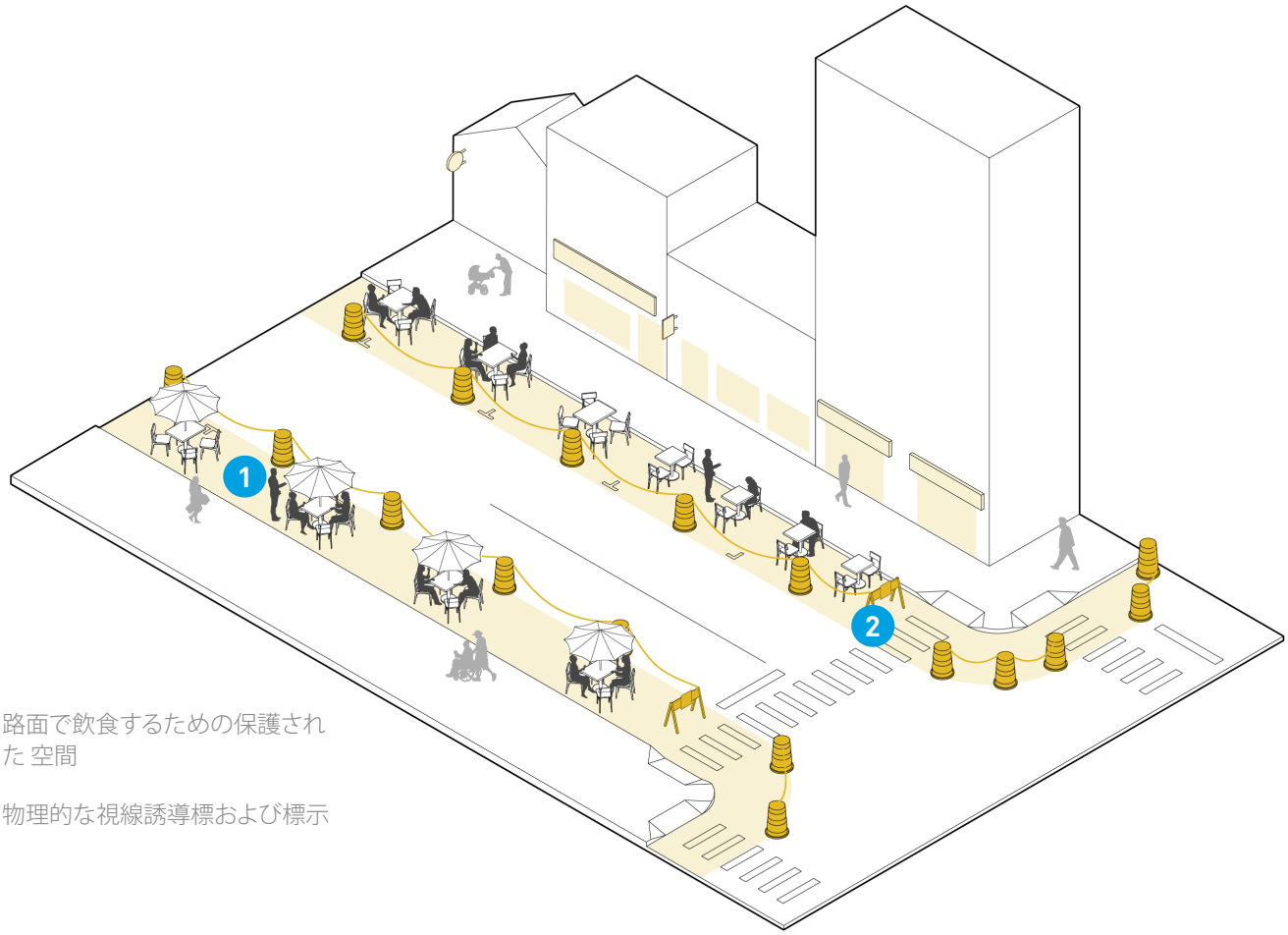
シアトルでは、食料品店の近くの駐車場を、消費者や配達員のための集配区域に転用するプログラムを導入した。

出典：アレクサンドリア市

米国・バージニア州・アレクサンドリア

アレクサンドリアでは、食品店外の集荷区域を指定するために仮設標識を使用し、消費者や配達員が安全に事業所にアクセスできるようにしている。

屋外飲食



1 路面で飲食するための保護された 空間

2 物理的な視線誘導標および標示

飲食店が営業を再開しながら対人距離の確保に関するガイドラインを遵守できるように、屋外での飲食空間を設けます。

即地的状況

- 飲食店、カフェ、屋台および/あるいは露天が複数街区に沿って密集している区間。

鍵となる手段

- 飲食店が集積区間を特定し、「飲食街路」区域に指定する。
- 既存の以前より指定された屋外飲食区域内における占用料は、必要に応じて免除する。
- 「飲食街路」区域の明確な稼働基準（テーブル数など）を確立する。

実施計画：1週間。

期間：数ヵ月間。

出典：ゴー ヴィリニュス

リトアニア・ヴィリニュス

ヴィリニュスの中心部の大聖堂広場を含む18ヵ所の公共空間において、事業者が安全に運営できるよう、屋外のカフェや飲食店のために開放されている。夏季にはさらに多くの空間がひらかれる予定。

計画

- 「街路飲食」区域を設定し、街路や車線を仮設的に閉鎖あるいは、必要に応じて緊急行政命令の範囲内で駐車空間を再利用する。
- 歩道での飲食占用料を免除する。占有基準を設定し、歩行者の移動を制限したり、公道での活動を制限する条例を調整する。
- 駐車の監視員や公共事業作業員による支援業務を促す。清掃や監視の支援は、地域団体に依頼することができる。
- 運用を管理する市または州の「外出自粛」制限に従い、運用期間と時間に取り組む。
- 変更確定前に、生活必須職従業員のための公共交通が存在する場合、その実績とアクセスを考慮する。生活必須職従業員や目的地にサービスを提供する、主要な公共交通経路には推奨されない。

連携

- 必要に応じて、事業者や露店主が関心事を記録できる簡易フォームを作成する。反復的手法によって最初から伝える。
- 即地的な事業者団体やBID、即地的協会、その他のパートナーシップを活用してプログラムを宣伝し、各地域内の評価と通知を迅速に行う。
- 部局間のコミュニケーションについて、特に緊急サービスおよび清掃や維持管理に関わる従業員に対してひらいて維持する。

設計＋実装

- 必要に応じて、端部で重分離を用いて、車両通行を遮断する。
- 必要に応じてテーブル、椅子、傘を用いる。機器の保管と配備のための指針を確立し（十分な歩行者経路を維持するために）、営業時間外における歩行者、自転車、車両の経路を確保する。
- 飲食店のための配達規範を営業時間や全体的な経路に基づいて確立する。
- 後部座席から後部座席までを計測して、距離の基準や公衆衛生指針を示すための標示を施す。
- 歩行者が対人距離を確保して十分に移動できるようテーブルや椅子のない歩道上経路を維持する。

モニタリング

- 重要な基準：公衆衛生指針に従ってテーブルの間隔を定め、歩行者が移動するための明確な区域を維持する。
- 定期的に飲食店や売店にアンケートを取ってフィードバックを入手し、必要に応じて営業時間を調整する。

出典：NACTO-GDCI

米国・イリノイ州・シカゴ

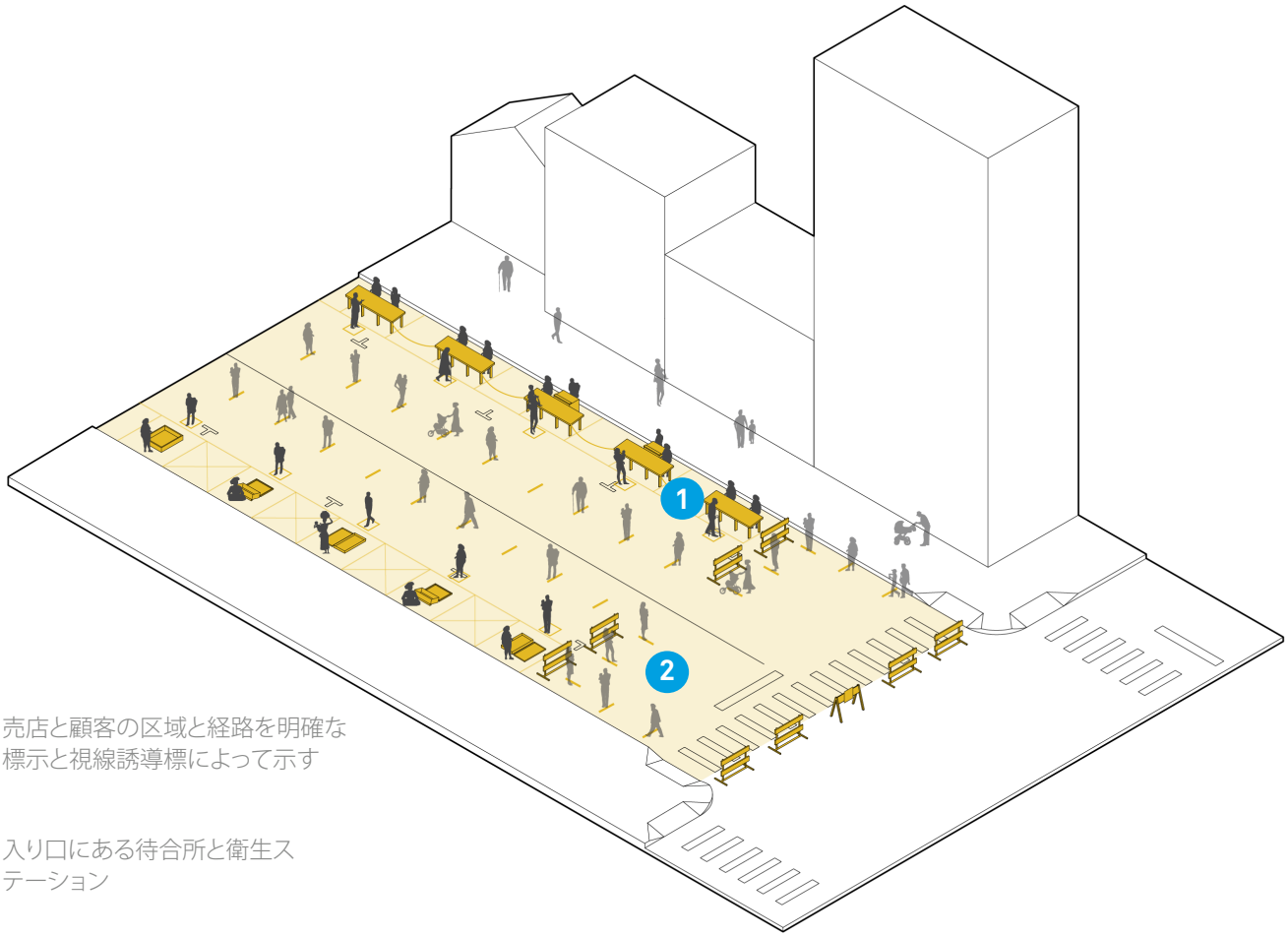
シカゴのブロードウェイストリートは、駐車帯を飲食店の屋外席として利用し、歩行者のための公共空間へと変貌を遂げた。

出典：@demescope

イタリア・ミラノ

ミラノでは、駐車空間を再目的化して屋外飲食区域に指定している。

青空市場



1 売店と顧客の区域と経路を明確な標示と視線誘導標によって示す

2 入り口にある待合所と衛生ステーション

青空市場の占有面積を隣接する街路へと拡張して、混雑を緩和し、対人距離の確保を支援します。

即地的状況

- 常設または活発な青空市場がある街路。
- 市場のある建物や公共空間に隣接する街路。
- 定期開催される農家の市場。

鍵となる手段

- 街路空間を、市場が安全に対人距離を維持しながら運営できるよう割り当てる。
- マネジメントと執行の方針を変更する。
- 地元の対人距離に関する指針に基づき、屋台の売店と動線経路の安全な配置と間隔を定義する。

実施計画: 計画には数日間、実施には数時間。

期間: 数時間、数日間、数ヵ月間、または永続的。

出典:ジャイナ・ウェラフォン

ミャンマー・カラウ

ミャンマー・カラウカラウでは、市場内に、塗料で露店の位置に印をつけて売店を分離し、顧客が安全に買い物できるようにした。

計画

- 食料や生活必需品を販売する市場を優先して、それらの位置が近隣地域に公正に分配されていることを確認する。
- 必要に応じて、市場の占有面積を隣接する街区にまで拡張して、屋台を異なる市場に分配するか、週を通して屋台を代えて配置する。
- 現在の対人距離の確保に関する指針に基づき、すべての屋台および顧客の収容可能人数を評価する。
- 必要に応じて、新しい運営スキームを反映させるために許可証を修正または更新する。
- 市場の営業時間外に安全な荷積みと荷下ろしを可能にするための空間およびスケジュールを割り当てる。

連携

- 屋台や地元住民、事業者に注視する。
- 明確な標識を用いて、最大収容人数や対人距離の確保に関する規制を含む、調整された運用内容を屋台や顧客に伝える。
- パートナーや利害関係者を頼りに、メッセージを広めて業務タスクを共有する。

設計＋実装

- 市場と車両の往来が接する箇所では、バリアや標識を用いて境界を明確にする。
- 入口エリアに大きな標識を設ける。入口に待ち行列用の区域を設け、入場者が定員に達した際に使用できるようにする。
- 塗料やその他の標示を用いて、屋台の位置と安全な動線経路を示す。
- バリアや標示（テーブル、ロープ、塗料など）を用いて、屋台と顧客間の相互作用を最小限に抑え、購入箇所で対人距離を維持する。
- 必要に応じて、手洗いと衛生設備を提供する。

モニタリング

- 重要な基準：顧客/屋台/時間の比率と顧客/区域/時間の比率。
- 顧客人数を追跡し、必要に応じて更新された市場規範を通知するための調査を行う。
- 日々の終わりに市場区域が清掃され、消毒されていることを確認する。

出典：Sistema FAEG/セナー

ブラジル・ゴイアニア

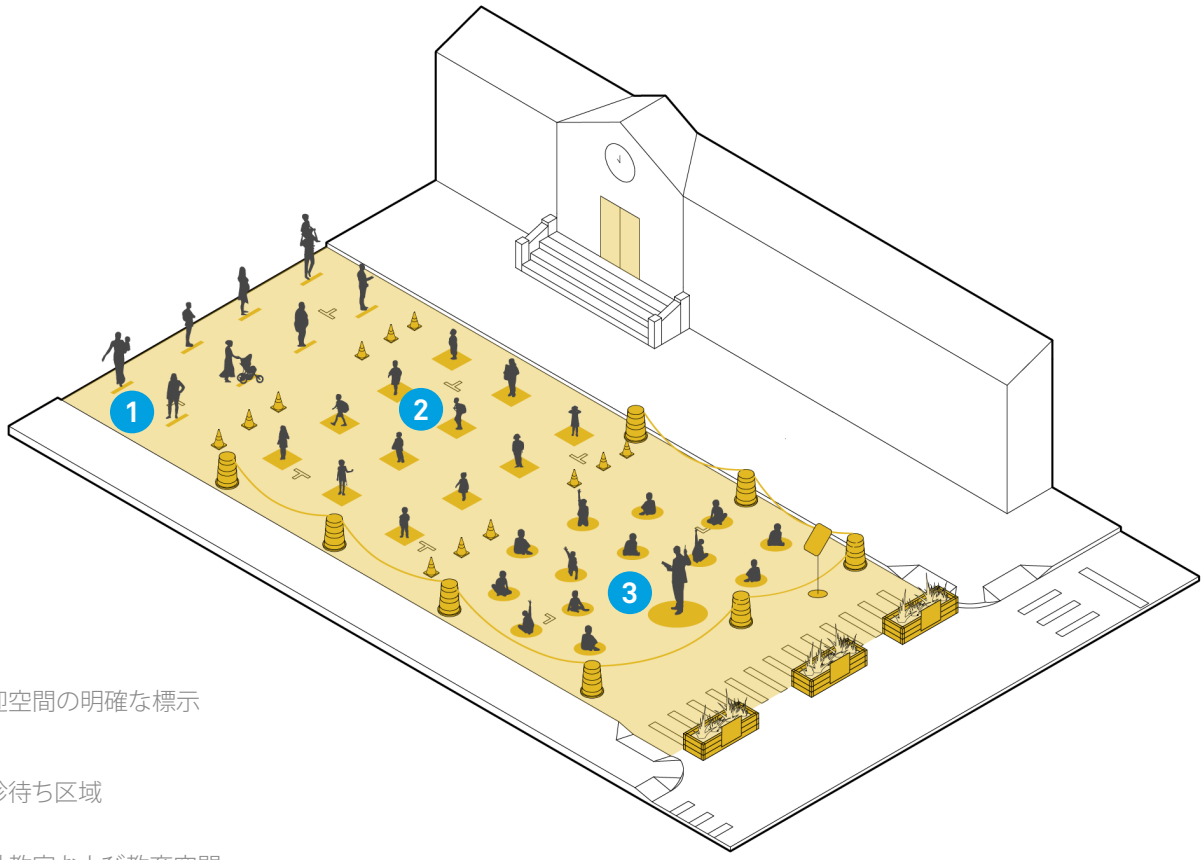
ゴイアニアでは、「安全な見本市」試行事業を実施し、感染を避ける世界保健機関（WHO）の指針に沿った青空市場の運営を奨励している。

出典：ジェイソン・ロバーツ/ベター・ブロック

米国・テキサス州・ダラス

ダラスでは、地元の非営利団体であるベター・ブロックが、閉店中の飲食店に対し、果物や野菜用の木製ラックを提供し、屋外の食料品市場で余剰在庫を販売できるようにしている。

通学路



1 送迎空間の明確な標示

2 検診待ち区域

3 屋外教室および教育空間

屋外教室やレクリエーション空間、安全な送迎と検診の区域を設けます。

即地的状況

- 学校や保育園、学生や児童が利用する施設に隣接する街路や駐車場。
- 学校への通学路として徒歩やマイクロモビリティに乗車して利用される学校周囲・周辺の街路。

鍵となる手段

- 学校や介護施設がクラスを実施したり、休憩や集会を行うための車のない街路空間を設ける。
- 歩道拡幅、自転車レーン、マイクロモビリティレーン、安全な横断歩道、速度マネジメントを用いて、学校への安全な経路を設ける。

実施計画：計画には数日間から数週間、実行には数時間。

期間：数時間、数ヵ月間、あるいは長期間。

出典：ゲッティ イメージズ経由 LightRocket

イタリア・トリノ

トリノにある校庭の公共空間が、学習空間に変身している。

計画

- 学校/地域と計画を調整して、開始時間をずらしたり、入校前の検診等のための屋外施設やアクセス需要に対応する。
- 学校敷地内の空間が限られており、公衆衛生ガイドラインの下で定員を超えている学校や教育/保育施設、または脆弱グループにサービスを提供している学校を優先する。
- 異常気象や悪天候に備えた緊急時の対応計画を策定する。
- 一部またはすべての走行レーンを撤去した場合の影響を分析する。
- 隣接する街路や自転車/公共交通施設を考慮し、道路閉鎖の可能性のある期間および選択肢に反映する。
- 入校前の検診と温度チェックのための空間を確保し、入口付近に保護/介護者向けの待機空間を設ける。
- 歩行や自転車移動することができない児童のために、公共交通手段を改善し、安全な待合区域を備え、衛生的なスクールバスと車両経路を設ける。

連携

- 待ち行列、検診、指導等の異なる区域を明確に示すために、大きく色鮮やかな標識を掲示する。
- 学校や保護者の指導者と協力して、学校施設、経路、健康に関する方針の変更を伝える。

設計 + 実装

- 学校施設に隣接する、またはその周辺の街路を全面的または部分的に閉鎖する。
- 入口に物理的な分離帯を設置して、車両の出入りが規制または制限されていることを示す。大きな植栽鉢はバリアとなり、自然も取り入れることができる。
- 路面に塗料や色などの標示により、安全な対人距離を維持した遊びや学習を促す。送迎箇所と間隔を指定する。
- 屋外入口に手洗いステーションと検温ステーションを設置する。

モニタリング

- 保護者、児童、教師を調査してフィードバックを得る。これを用いて、設計と運営を修正し、改善する。
- 仮設的介入を用いて社会実験をし、将来の恒久事業を見据えて、質的および量的データの双方を用いて変化を伝える。
- 児童の通学方法を評価し、地域経路を含め、隣接する街路のどこに優先的に改良を加えるべきかを反映する。

出典：@Anne_Hidalgo

フランス・パリ

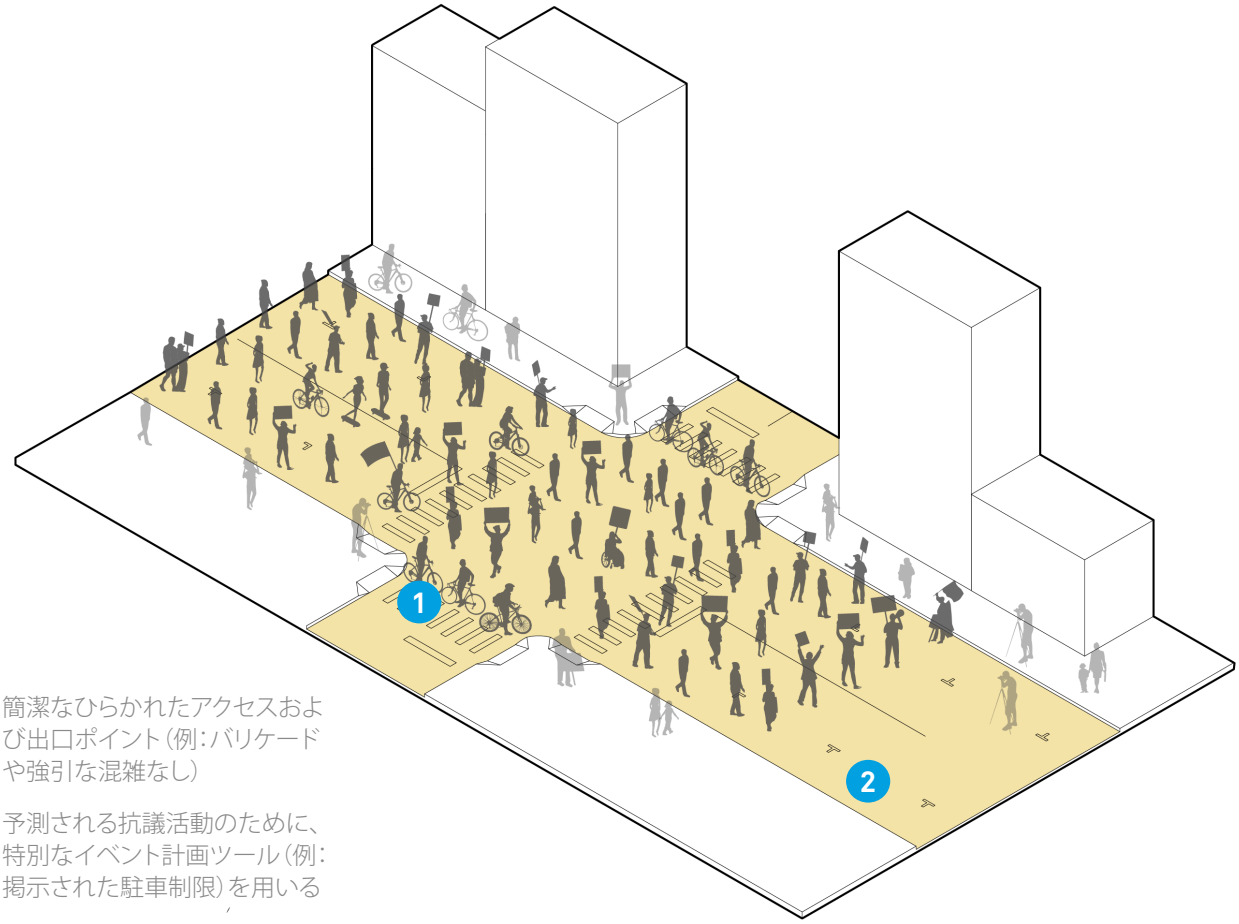
パリでは、対人距離を確保するために、学校前の路上に標示が設けられている。

出典：@CGTNOfficial

中国・武漢

武漢では、高校の上級生が路面標示に沿って列を連なり、入校時に検温している。

抗議のための街路



1. 簡潔なひらかれたアクセスおよび出口ポイント（例：バリケードや強引な混雑なし）
2. 予測される抗議活動のために、特別なイベント計画ツール（例：掲示された駐車制限）を用いる

基本的な市民権として、デモや抗議のための公共空間への安全なアクセスを促進します。

即地的状況

- 一般的に象徴的な公園、街路、広場がデモや集会に用いられる。
- 近隣の公共空間や街路に分散している。
- 広い街路上や橋。コミュニティや歴史的価値のある場所。

実施計画：数時間から数日間。

期間：数日間、数週間、数ヵ月間。

出典：@clarendipity

米国・ミネソタ州・ミネアポリス

ミネアポリスでは、警察に殺害されたジョージ・フロイド氏を追悼するため、コミュニティメンバーや地元のアーティストが参加している。地元組織は、デモ参加者や近隣の住民に水と消毒剤を提供している。

政策 + 連携

- パンデミックの最中であっても、抗議やデモの場としての公共の広場や街路の正当な役割を再確認すること。
- 現場マネジメントのために明確な目標を設定して、それを伝え、紛争のエスカレートを緩和し、自由に移動できるようにし、全ての人々の医療/安全上の需要に対応する。
- 許可/通知の要件が、自発的な抗議や市民活動によって車道を移動する人々の行動が犯罪扱いされないことを保証する。
- 現場のすべてのスタッフが公衆衛生指導に沿った装備を着用し、ウイルスの感染を防止していることを確認する。

設計手段

- 抗議者、医療関係者、ジャーナリスト、法的立会人の安全を保証し、同時に対人距離のための十分な空間を保つ。
- 参加者の自由な動きを動線経路に沿って、交差点や一時停止線等で維持し、混雑する箇所や参加者を狭い場所に押し込むことを防止する。
- 行進経路に沿って重量物（または固定車両）を即時的に配備し、自動車による暴力や衝突を防止する。
- 小型で機動力のあるEMT車や、がれきの清掃の役割を果たし得る衛生車の導入を検討する。
- 資材や車両の柔軟性を維持して、緊急時に安全かつ簡単に脱出できるようにする。
- ピンチポイントや囲い込みを防止するために隙間を空けておく。
- 抗議が注目されている場合/継続している場合：
  - 集会空間を歩行者専用にして、非固定式バリケードを撤去する。
  - 生活必須職従業員や住民のための選択肢を確保するために、公共交通、自転車/共有スクーター、相乗り等の経路や駅の変更を掲示する。
  - 参加者の安全と経路を維持するために、仮設の備品を再構成する。

マネジメント手法

- ソーシャルワーカー、救急救命士、または消防士などのソーシャルサービス提供者を通じて現場調達を手配する。
- 他の主要な道路閉鎖と同様に、迂回計画を精緻化し、影響を受ける公共交通経路や駅のアプリデータを更新する。
- 立入禁止区域、門限、出入り口の限定など、拘留の必要性を示唆するような群集マネジメント戦略を避ける。
- 駐車場の要件を調整し、事業者や住民に明確な情報を伝える。
- 部局間の協定および従業員の指針を部局機関の価値観、共通目標、公衆衛生指針に基づき、定期的に改訂する。

出典：@seinahpets

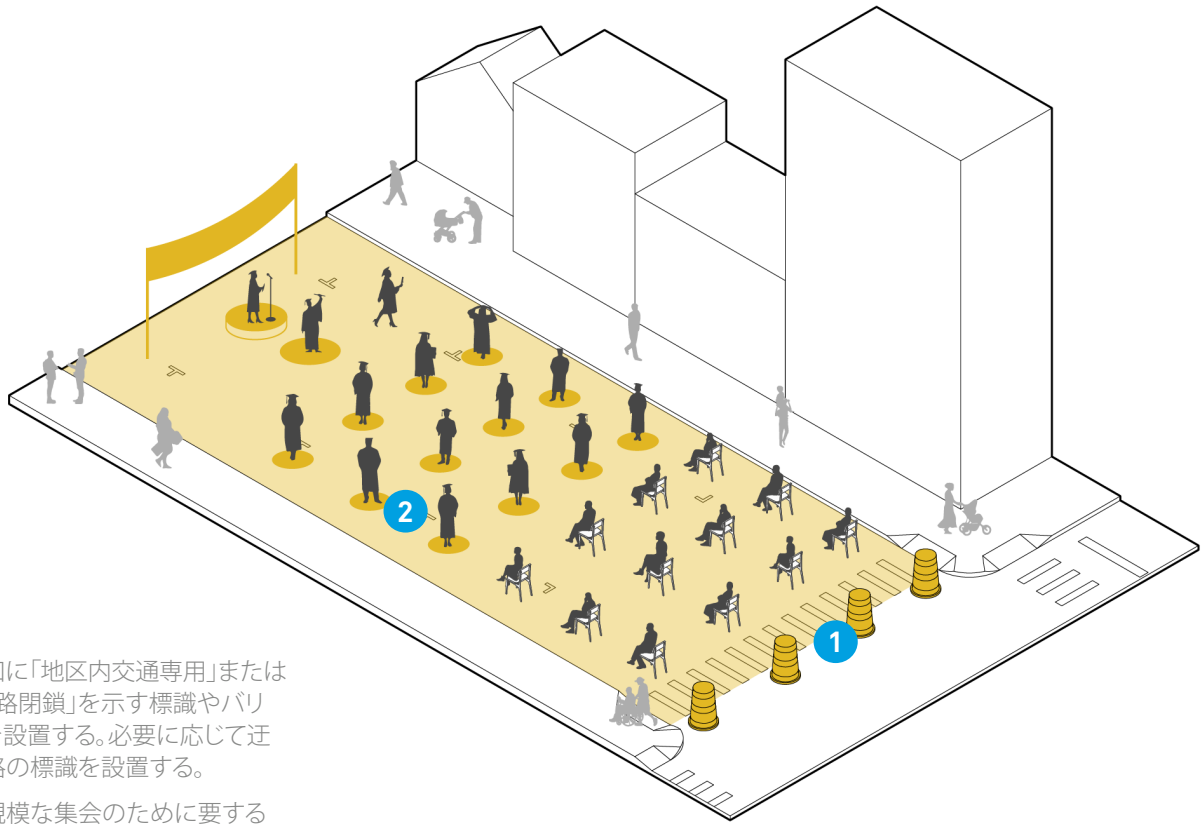
米国・ワシントン州・シアトル

シアトルの抗議者たちが自転車で交差点を塞ぎ、後方の集団の安全な移動を可能にしている。

出典：@longfellowfilms

ネパール・カトマンズ

ネパールの首相官邸付近に集う抗議者。



1 入口に「地区内交通専用」または「道路閉鎖」を示す標識やバリアを設置する。必要に応じて迂回路の標識を設置する。

2 大規模な集会のために要する対人距離の要件を表す路面標示

全面的または部分的な道路閉鎖を用いて、文化的、宗教的、または市民集会向けに屋外空間を設けます。

即地的状況

- 交通量の少ない生活道路、路地、または歩行者専用道路。
- 公共交通のない商店街やその他の通り。
- 交通量が少ない複数車線の街路。
- 自治体または特定組織が所有する駐車場および屋外ガレージ。

鍵となる手段

- 仮設の交通バリアを設置し、閉鎖の種別に合わせて「地区内交通専用」または「道路閉鎖」の標識を設置する。
- イベント期間中にバリケードを設置し、モニタリングする部局機関と地域の世話役を特定する。
- 生活必需品の配達や緊急車両の経路を確保する。

実施計画: 数日間から1週間。

期間: 数時間、数日間、数週間。

出典:ティエリー・グエグノン/ロイター

コートジボワール共和国・アビジャン

ラマダンの終わりを祝うために、アドジャメ近郊のイスラム教徒が祈りに参加する様子。

計画

- 文化、宗教、市民団体が必要に応じて閉鎖を実施できるように、簡素なアプリケーションを作成/変更して、公開する。アプリケーションを用いて、街路マネジメントの必要性を予測する。衛生上の需要、責任、費用を含めた一般的な催し物のマネジメント計画に従う。
- 具体的な閉鎖基準として、交通量、速度規制、管轄区域、他の屋外空間の利用可能性、公共交通や自転車経路の有無、隣接する土地利用、頻度、時間等を確立して公表する。街路の仮設的利用が認められる施設の種類を明確にする。

連携

- 文化団体、教会、自治会、その他の近隣団体、事業者団体を通じて、閉鎖や催物の選択肢について宣伝する。
- 地域の芸術、文化、近隣イベントや休日の日程を積極的に参考にして、関心を持つ団体と連携する。
- 利害関係者、支援団体、共済団体と協力してメッセージを配布する。
- コミュニティ団体に連絡して、文化的な繊細な事項、設計、プログラミング、または道路区間の選択肢に影響を与得る主要な障害や課題を特定する。

設計 + 実装

- 計画中に定められた基準を用いて、交差点や街路が完全または部分的な車両閉鎖を実装するかどうかを確認する。
- 街路を部分的に遮断するために軽分離を配置し、部分的な閉鎖が生じる箇所に、規制内容と低速制限を示す（5〜10 mph / 10〜15 km/h）。
- 仮設の「地区内交通専用」、「道路閉鎖」または「この先新しい交通パターン」の標識を用いて、必要に応じてバリケードやA-フレームに取り付ける。
- 対人距離を明確にするための路面標示を設ける（該当する場合）。
- 集会の種類に応じ得る他の資材や交通規制の要素を検討する（送迎区域、催し物の舞台区域等）。

モニタリング

- 重要な基準：定期的な「ピーク時」のカウントと経験的な観察を行い、安全な対人距離が維持されていることを確認する。
- 交通規制の欠陥（標識、バリア等）を監視し、報告する。
- 設計および運用指針が、地域、州、国の全体的な保健指導および基準に準拠していることを確認する。

出典：キシャ・ブウェンゲ

米国・ニューヨーク州・ニューヨーク市

市の結婚局が閉鎖している間、結婚式に来たゲストは、屋外での結婚儀式で適切な対人距離を確保しながら立っている。

出典：マイケル・カバゾス／ニュース・ジャーナル・フォト

米国・テキサス州・ロングビュー

2020年卒の聖マリアカトリック学校の卒業式は、7名の限定された式典で行われた。