



ARTICLE FROM THE BOOK:

Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities

Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech

Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013

ISBN: 978-612-4146-55-8



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、
英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として

<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>

からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

Safe Routes to Schools – From road safety to community building

By Pau Avellaneda, UAB and MSc. Esther Anaya, BACC, Barcelona, Spain

A sustainable mobility and road safety project

Safe Routes to School projects aim to encourage and facilitate children and young people travelling to school independently and actively (by walking or cycling), through signalled and adapted routes that make this activity safe and appealing.

The first Safe Routes to School projects were born in the first half of the 1970s, but it wasn't until the 1990s that they were broadly disseminated. The emergence of the car in the urban scene, with the subsequent loss of public space, the increase of insecurity on the roads - especially for vulnerable users - environmental pollution and a general decrease in the quality of life, were the main reasons for the creation and dissemination of these projects. Road safety is the core of these early initiatives, and the situation lead to Safe Routes to School focussing mainly on encouraging active travel to school.



“Muévete en bicicleta”
(Getting around by bike). A
planning instrument with
the aim of promoting bicycle
use for transport in the Safe
Routes to Schools. Palau-
solità i Plegamans (Barcelona)
Source: City Council of Palau-
solità i Plegamans

安全な通学路——道路の安全からまちづくりへ

パウ・アベラネダ（バルセロナ自治大学）、エステル・アナヤ（BACC〔カタルーニャ自転車クラブ〕）スペイン・バルセロナ

持続可能なモビリティと道路安全プロジェクト

「安全な通学路」プロジェクトは、信号制御され調整された安全で魅力的な道路を通して、子供たちや若者が自分の力で、なおかつ（徒歩または自転車で）活動的に登校できるように、勇気づけたり助けたりすることを目的としている。

最初の「安全な通学路」プロジェクトは、1970年代前半に生まれたが、1990年代までは広く普及しなかった。プロジェクトが生まれ広まった主な理由は、都市における自動車の出現、それによる公共空間の喪失、（特に弱者に対する）道路上での不安の増大、環境汚染、そして全般的な生活の質の低下である。当初は道路の安全が中心であったが、状況が変わるにつれ、安全な通学路は主に能動的な通学の推奨に焦点を当てていった。

■「Muévete en bicicleta（自転車で移動）」。安全な通学路の移動手段として自転車の利用を促進するための計画手段。パラオソリタイプレガマンス（バルセロナ）で写真
パラオソリタイプレガマンス市議会

As the years have gone by, the initial concept of Safe Routes to School has been broadened to include other aspects that had not been considered at the beginning. The idea that actions should not only be aimed at the protection of vulnerable users (cyclists and pedestrians) but also at changing the behaviour of those who make them vulnerable has become more relevant. Therefore, current initiatives are framed in a global policy aimed at the recovery of public space, traffic calming and promotion of walking and cycling. Efforts are made to achieve these policies through *push & pull* measures, that is, measures that benefit the mobility modes that are intended to be promoted at the same time as they discourage those mobility modes causing damage to the people and the environment.

When Lenore Skenazy was called “America’s worst mother” for allowing her 9-year-old son take the metro on his own, she decided to launch the blog “Free range kids” and created a whole **movement for children’s independence**. This concept is used in mobility campaigns such as the homonymous one in the UK, designed by Sustrans organization.

A cross-cutting, education, participation and community building project

The concept of Safe Routes to School broadens and improves with more aspects. Although the key aspect for its analysis is the route that children and young people take every day from home to school, the project has a great potential to create a change of behaviour if it is also designed with educational purposes in mind. In this sense, Safe Routes to School should be seen also as an educational tool for training in involvement in participation processes, ethical values and critical capacity. All these will be aimed at producing more committed, respectful, responsible, independent and caring citizens.



Image of the exhibition
“Caperucita camina sola.
The re-introduction of
children in the city”
Source: CENEAM

年を経るにつれ「安全な通学路」の概念は、当初は考慮されていなかった側面を含めて広がっていった。自転車や歩行者といった弱者を守ることを目指すだけでなく、彼らを弱者に追いやる側の行動を変えるために行動すべきという考え方に変わっていった。そして現在では、公共空間の回復、交通の鎮静化、そして歩行や自転車利用の促進を目的とする広範な政策を含む動きとなっている。プッシュ・アンド・プル施策——促進すべき移動手段を有利にする施策と、人々や環境にダメージを与える移動手段を不利にする施策——を通じて政策を実現する努力が行われている。

レノア・スケナジーは、9歳の息子を地下鉄に1人で乗せたことで「米国最悪の母親」と呼ばれた時に「自由に行動できる子供たち」というブログを始め、「子供たちの自立のための移動」という活動を作り出した。このコンセプトは、英国の団体「サストランス」による同様なモビリティキャンペーンでも使われた。

分野横断、教育、参加、まちづくりのプロジェクト

「安全な通学路」の考え方は広がり、より多くの側面で進歩する。ここで分析のカギとなる側面は子供たちや若者が家から学校まで毎日通う通学路だが、このプロジェクトは教育的な目的も念頭に置いてデザインされたなら、行動の変化を作り出す大きな可能性を秘めていた。その意味で「安全な通学路」は、参加プロセス、倫理的な価値、能力の限界に人々を巻き込んでいくトレーニングにおける教育ツールとしても見られるべきである。これらは全て、より献身的で、互いに尊敬し、責任感を持ち、自立的で、面倒見のよい市民を育てることを狙っている。

■「赤ずきんちゃんの一人歩き 市内の子供たちの再紹介」展のイメージ CENEAM
〔子供がワニのくちばしをしたクルマに襲われようとしている〕

Furthermore, it must be taken into account that Safe Routes to School is a participative process involving different stakeholders. This means that the feasibility and success of the project will greatly depend on the capacity of these stakeholders for team work and their ability to coordinate the measures to implement. In order to achieve this, a commitment must be established by three main communities of stakeholders. Firstly, there must be a commitment from the *local administration*, through the coordination between the municipal services to avoid isolated public policies and improve efficiency in the management of resources. Secondly, there must be a commitment from the *teaching staff*, who must propose alternatives and promote changes from the participation of the teachers, executive managers, non-teaching staff and, above all, with the participation of the schoolchildren and their families. Thirdly, the commitment of the *neighbourhood* is a key aspect. They can support the project with their active involvement, following basic rules for a good rapport, behaving respectfully with public space and offering help and improving safety for the children that may need it.

In the projects of Safe Routes to School it is necessary to draft a pre-participation plan starting with interviews with the staff in order to help define the relevant stakeholders and the relations between them.

Action plan

The development of a project of Safe Routes to School has a crucial stage for its success in the execution of the actions planned. Although this action plan will be tailored to each case, in general, it will have to be developed in each of the following fields:

Public space interventions. Improvement of public space is a key issue in achieving the minimum levels of safety on the students' routes. Safety should not only be guaranteed but also communicated to children, young people and their parents so that they feel less vulnerable. In this field, actions include traffic management, road interventions, safe crossings and crossroads, street signalisation and improvement of infrastructures and services for the bicycle.

In the city of Barcelona, more than 60 schools have implemented a **Safe Route to School** plan with an important impact on the urban landscape. Changes in behaviour result from changes in the design, readability and interpretation of the streets. All the street users show a more responsible use of the public space and feel safer.

さらに「安全な通学路」は、さまざまな利害関係者を巻き込む参加型プロセスであることも考慮に入れるべきである。これはプロジェクトの実現可能性と成功が利害関係者たちのチームワークと適用する対策の調整能力に大きく依存することを意味する。これを達成するため、三つの主な利害関係者によるコミットメントが構築されなければならない。一つ目は地方行政によるコミットメントであり、バラバラな公共政策を避け、資源管理の効率性を高めるための都市サービスのコーディネートが必要である。二つ目は教育スタッフのコミットメントであり、教師、管理職、教師以外のスタッフ、そして特に児童やその家族の参加により、変化を創出し、代替案を提案する教育スタッフのコミットメントがなければならない。三つ目の近隣住民のコミットメントは重要事項である。彼らは、よい関係を作るための基本的なルール、公共空間では他人に敬意を払って行動すること、手助けと安全の向上を必要とする子供たちに、それを提供することによる積極的な関与を通じて、このプロジェクトをサポートできる。

「安全な通学路」プロジェクトは、事前の計画が不可欠であり、適切な利害関係者を見つけ、彼らの関係性を明確にするために、スタッフへのインタビューから始まる。

行動計画

「安全な通学路」プロジェクトの構築には、計画された行動の遂行が成功を収めるために決定的に重要な段階がある。行動計画はそれぞれのケースに合わせて作られるが、一般的には以下の段階のいずれかに沿って作られる。

公共空間への介入 公共空間の改善は、子供たちの通学路の最低限の安全性を確保するために欠かせない。安全の確保だけでなく、子供たち、若者、親たちの恐怖心を取り除くためのコミュニケーションも大事である。交通管理、道路利用への介入、安全な横断歩道と交差点、信号制御、自転車のためのインフラとサービスの改善が含まれる。

バルセロナ市では、60以上の学校が「安全な通学路」計画を採用し、都市景観に大きな影響を与えている。道路のデザイン、分かりやすさ、解釈の変化が起こり、それが利用者の行動の変化につながっている。全ての道路利用者が責任を持って公共空間を利用し、安全を感じている。



Signalisation of Safe Routes to School in Barcelona.
Source: P. Avellaneda

Educational and formative actions. It's important to tackle the actions aimed at promoting a critical response to the environment. This will allow, on the one hand, a change of behaviour in public space users and, on the other hand, the involvement of all stakeholders with the project. Actions in this field can be addressed to teachers, students, families and city council officers. These actions range from teaching guidance, support in educational actions for the students, production of didactic materials, use of the project for pedagogy, conferences and forums for teachers, families and officers, etc.

Bikeability is a cycling safety training program for children. There are three levels of training to achieve the necessary skills to cycle to school independently and safely. This is certified at a national level (UK). The project is managed by the Department of Transport of the United Kingdom government, which has also delivered a national standard for cycle training.

■ バルセロナにおける安全な通学路の信号。写真 P. アベラネダ

教育活動 環境に対する批判的な反応を促進するための活動に取り組むことが重要である。これは一方で、公共空間における行動の変化を、また他方で、プロジェクトの全ての利害関係者を巻き込むことを許すことになる。この分野の活動は、教師、生徒、家族、市役所職員が担うことができる。この活動としては、この分野でのガイダンス、生徒の活動への支援、教材の制作、教育法としての活用、教師、家族、職員などのための会議や討論会などがある。

「バイカビリティ（Bikeability）」は、子供たちのための自転車安全トレーニングプログラムである。自転車に乗って1人で安全に登校するために必要なスキルを習得するための三つのレベルのトレーニングがある。このプログラムは、(英国の) 国レベルで公認されており、自転車トレーニングの国家基準を提供している英国政府の交通省によって管理されている。



Spain.
Pedagogic projects for primary and secondary.
Sources: Conbici and BACC

Communication actions. All the above mentioned actions would have a low impact if they were not supplemented by communication actions in order to show and disseminate the goals and benefits accomplished. Such actions can be addressed to either participant stakeholders of the project or to the rest of the citizenship. These actions include information about the project in the schools web page or/and in the city council web page, the publishing of leaflets and an electronic magazine, the opening up of party, press and media appearances as well as other possible activities.

In the United Kingdom, city councils hire Sustrans organization. This includes the services of the cycling officers who help dynamise cycling by designing and executing action plans tailored for each school within the "Bike it" program for the promotion of cycling mobility in schools. Once a year "**The Big Pedal**" is organized which is a national competition in which all the "Bike it" schools participate. Schools organize activities during several weeks all over the country in order to get the highest number of students on their bicycles and scooters.

In Italy there is also a national campaign to celebrate cycling to school: it is a series of routes and parades called Bimbimbici.

■ スペインの小中学校における教育プロジェクト。 Conbici および BACC

コミュニケーション行動 前述の全ての行動は、目標と達成される利益を伝えるためのコミュニケーション活動を伴わなければ、大した効果は得られない。このような行動は、プロジェクトに参加している利害関係者やその他の市民が担うことになる。これらの行動には、学校や市役所のウェブページ、リーフレットの配布やメールマガジンの配信、会合の開催、プレスやメディアへの露出、その他のあらゆる活動が含まれる。

英国では、市役所がサストランスにこの業務を委託する。これには、学校における自転車利用促進のための「自転車で行こう (Bike it)」プログラムのなかで、各校に合わせて行動計画を策定・実行することで自転車利用の活性化を助ける、学外からの自転車担当者のサービスが含まれる。毎年1回、「自転車で行こう」の実施校が参加する国内コンペである「**ビッグペダル**」が開催される。全国で数週間にわたり、各校は、自転車やスクーターに乗る学生をより多く確保するための活動を組織する。

イタリアでも、自転車での通学を祝うための、Bimbimbici と呼ばれる、通学路をパレードする国レベルのキャンペーンがある。



The Big Pedal. Activity of all the “Bike it” project schools at a national level in the UK.
Source: E. Anaya

Accompanying actions. The organization of “bike buses” or cycling routes to school can be a valuable complement to the rest of the actions. The concept is similar to the “pedibus” or walking routes to school, it is about cycling in groups to the school, picking up the children at several “stops” along the route.

In **Italy**, cycling promotion to travel from home to school is included in the national regulations (Legge 19 ottobre 1998, n. 366, “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”, art. 10). Thus, FIAB (Federación Italiana de Amigos de la Bicicleta) manages the project “**Progetto Scuola**” to promote, amongst other measures, the “Bicibus” (i.e. in Reggio Emilia). In **Belgium**, the organization Pro Velo helps with the organization of the “Velobus”, with the project “**Ramassage scolaire**” (picking up of schoolchildren). In Spain, bike bus projects (“Bicibús”) have been working during recent years in more and more cities. Zarautz is possibly the most significant case, with a high number of children cycling to school trips. The national cycling organization Conbici, launched the project “**Con bici al cole**”, which is still being followed by several schools all around the Spain with bike buses. These are the examples of the school Jorge Guillén en Málaga or the secondary school Rufino Blanco in Madrid, amongst others.

■ 「ビッグペダル」。英国の全国レベルでの全ての「自転車で行こう」プロジェクト実施校の活動。写真 E. アナヤ

関連する行動 「自転車バス」もしくは「自転車通学路」という団体は、その他の行動を補完する価値ある要素である。この考え方は「歩行バス」もしくは「歩行通学路」と似ており、集団での自転車登校のルートに沿った幾つかの「停留所」で子どもたちをピックアップするものである。

イタリアでは、自転車による登校の奨励が国の法律に含まれている。そのため「FIAB（イタリア自転車の友連盟）」は、他の方法と共に「自転車バス」を奨励する「**学校プロジェクト**」を運営している。**ベルギー**では「Pro Velo」が「**児童を乗せよう**」プロジェクトとともに、「自転車バス」の団体を支援している。スペインでは、近年より多くの都市で「自転車バス」プロジェクトが動き出している。「ザラウツ」が恐らく最も重要な事例で、かなり多くの児童が自転車で登校している。全国規模の自転車団体であるConbiciは、スペイン中の各学校による「自転車バス」を含むプロジェクトを発足させた。これにはマラガのホルヘ・ギレン校やマドリードのルフィノ・ブランコ中学校の事例がある。



Bicibus of the school Rufino Blanco in the neighbourhood of Chamberí, Madrid.
Source: Asociación cicloturista de usuarios de la bicicleta, Pedalibre.

Results

In places where a global vision of the city does not exist or the initial framework is not solid, the project of Safe Routes to School becomes an interesting opportunity to rethink mobility, road safety and public space policies, contributing with new arguments to the decision making processes in these fields. Including children in the evaluation of different aspects of the management or design of the road network or public space in general, usually brings about a change in the perception of planners and managers which, at the same time, modifies their definition of mobility, road safety and public space policies. In places where the global vision of the city does already exist, this initiative will sum up the actions undertaken in the framework of a wider policy about sustainability and the recovery of public space. In either case, the integration of a Safe Routes to School project with the rest of the projects in shared fields of action or/and objectives is a key element for its success and to achieve synergies.

“**Civitas Archimedes**” programme’s ½ main objective is to help cities adopt ambitious measures and policies towards sustainable urban mobility. In San Sebastián-Donostia, Safe Routes to School is one of its integrated 18 measures.

■マドリード・チャンベリ近郊にあるルフィノ・ブランコ校の「自転車バス」プロジェクト。写真 自転車ユーザーサイクリング協会、Pedalibre。

成果

都市のグローバルなビジョンが存在しないか、このプロジェクトの初期の枠組みが固まっていないところでは、「安全な通学路」プロジェクトは、モビリティ、道路の安全、公共空間の政策を再考するきっかけとなり、これらの分野での意思決定プロセスに対する新たな議論に貢献する。一般に道路ネットワークや公共空間の管理やデザインなど、その評価が分かれる側面において子供たちを含めることは、プランナーや管理者の見方に変化をもたらし、同時に、モビリティ、道路の安全、公共空間政策に対する彼らの定義に変化をもたらす。他方、グローバルなビジョンが既に存在する都市においても、この「安全な通学路」の取り組みは、公共空間の持続可能性や回復に関する広範な政策のフレームワークの中で実践されるさまざまな行動を束ねることになる。いずれの場合にも、「安全な通学路」プロジェクトと、行動や目標を共有する他のプロジェクトを統合することは、その成功と相乗効果の発揮のための中心的な要素である。

「**キビタス・アルキメデス**」プログラムの主な目的は、持続可能な都市交通に向けた野心的な手段を都市が採るよう支援することである。サンセバスチャンドノスチャでは「安全な通学路」プロジェクトは18ある総合的手段のうちの一つである。



Activity en la calle todos pintamos (in the street, we all paint) developed in the frame of the Sustainable Mobility Week in Lleida (Spain).
Source: City Council of Lleida

Such an initiative contributes to building a citywide participative project which promotes and facilitates students' safe trips between home and school, supports an education strategy based on values such as respect, responsibility, solidarity and independence. At the same time as it implements an awareness raising tool where families and societies are reached through the work with schools, it disseminates sustainable and safe mobility messages while also shaping the strategy to recover the public space for the use of pedestrians and cyclists

From a systemic approach and beyond physical safety improvements, the project also allows building a participation model of great educational value, for it builds an extra bridge between the school and the city, and generates participation frameworks where children and young people can experiment and build their own independence, generate better communication and debate channels between the different stakeholders, and bring to light a collective work with a great potential.

Critical aspects (and how to solve them)

It could be said that the strong points of the project are also its weak points. One of the most common barriers in the development of a project like this is the difficulty of the stakeholders in understanding the timing of the measures defined in the action plan, especially those that require an intervention in the public space. To avoid the anxiety that this situation can generate, it is necessary to clarify from the beginning that the project is a long-term one, that it includes different stages of intervention, and that some are more active than others. This can also be solved by accelerating the action plans of the public administration or programming specific actions to be developed during periods of low activity.

■ トドスピタモスでの活動（通りで、私たち全員がペイント）はレイダ（スペイン）のサステナブル・モビリティ・ウィークの枠組みで開発された。写真 レイダ市議会

このような取り組みは、自宅と学校間の安全な移動を可能とし、尊敬、責任、連帯、独立といった価値に基づく教育戦略を支援する。同時に、家族や社会が学校との協働を通じて互いに手を伸べる意識向上のツールとして導入されることから、持続可能で安全なモビリティというメッセージを拡散するとともに、歩行者や自転車が利用する公共空間を回復するための戦略を形成することにもなる。

このプロジェクトは、システマチックなアプローチと物理的な安全性の改善以上に、多大な教育価値を有する参加型モデルを構築することにもつながる。そして学校と都市とのさらなる架け橋になるとともに、子供たちや若者が自分たちの独立、異なる利害関係者の間でのより良いコミュニケーションや議論する道、大きな可能性を秘めた一つの共同作業を浮き彫りにする参加型のフレームワークを生み出す。

批判的側面（とその解決策）

このプロジェクトの長所は、短所でもある。このようなプロジェクトを進める上での最も共通する障壁は、行動計画に盛り込まれる手段、特に公共空間に介入することが必要な手段のタイミングを利害関係者が理解することの困難さである。このような状況が生み出す不安を回避するためには、当初から、このプロジェクトは長期的なものであり、介入にはさまざまに異なる段階があり、あるものは他のものよりも活動的であることを明確にすることが必要である。また、行政による行動計画を加速することや、活動レベルが低い期間に特定の行動を計画することで回避できる。



In a school in the district of Poblenou in Barcelona.
Source: P. Avellaneda

Another critical element is the participation process. These processes should be integrated, particularly by the promoters of the project, so that all stakeholders are aware of the difficulties implied in this kind of processes. To reach an agreement between all stakeholders involved and the lack of coordination in cooperation can be important barriers. But at the same time, they should be faced as challenges that may turn into incentives for working towards an education on mobility and fellowship resulting from this integral approach. In this sense, another difficulty is to include those who have the true leading roles in the process - children and young people! To achieve this, specific mechanisms must be established in order to ensure their participation with an active role by involving them both in the state of the art analysis and in the proposals for solving the identified problems and barriers.

Finally, the problem of what to do once the action plan has been executed is quite common. On some occasions this leads to a loss of interest from some stakeholders, turning the project into a plain road safety project. To avoid this, activities related to the aims of the project should be programmed periodically, and continue to strengthen pedagogic and education activities. The main stakeholders of the project can work as promoters or advisors of new projects that may arise in the same environment.

■ バルセロナのポブレノウ地区の学校で。写真 P. アベラネダ

もう一つの重要な要素は参加のプロセスである。このプロセスは、特にプロジェクトの実施者によって統合されるべきであり、それによりこの種のプロセスに含まれる困難さに全ての利害関係者が気付くことにつながる。参加した全ての利害関係者の間で合意に至るために、互いの協力を調整することがなければ決定的な障壁になり得る。しかし同時に、それをモビリティ教育に携わるインセンティブに変えたり、統合的アプローチによる仲間意識を生み出したりするチャレンジとして向き合うべきである。この意味で、プロセスに真の先導役——子供たちや若者！——を含めることも、もうひとつの困難さである。これを達成するためには、最先端の分析や特定の問題や障壁を解決するための提案を含む、主体的な役割としての子供たちの参加を担保するための特定の仕組みが構築されなければならない。

最後に、行動計画を策定したら、次に何をすべきかという問題が生ずるのはよくあることである。結果として、利害関係者が興味を失ったり、ごくありふれた道路安全プロジェクトに変化したりすることもある。これを防ぐためには、プロジェクトの目標に関連する活動を時系列で計画し、教育活動を強化し続けるべきである。プロジェクトの主な利害関係者が、同様の環境での新たなプロジェクトの推進者またはアドバイザーとして活躍することもできる。

Whereas the “Cycling officer” was a professional worker from the “Bike it” programme by Sustrans organization, it’s important to mention that this role must be complemented by the “**Champion**”, the person responsible for the project inside the school. Once the promotion and guidance tasks of the officer are over, it is the “Champion” (frequently a teacher) who must continue the tasks and keep on working and developing the bicycle mobility plan of the school.

Pau Avellaneda

Pau.Avellaneda@uab.cat

Esther Anaya

estheranaya@gmail.com

CV - Pau Avellaneda

Pau Avellaneda is a professor and researcher in the Department of Geography of Universitat Autònoma de Barcelona, where he gained a PhD in mobility and poverty in Latin-American cities. Throughout his career, he has increasingly specialised in vulnerable mobility users and in related aspects of road safety for all users with a new mobility culture approach. He has worked on many research and consultancy projects for different levels of the public administration. Among them, “Safe Routes to School” are especially relevant, particularly those located in Barcelona and other municipalities of its metropolitan area. His most recent publication is as a co-author of the book “Movilidad en zonas urbanas” (Mobility in urban areas), edited by Fundación Transitamos Perú. Currently, he is launching a research line about implicit risks of mobility together with other researchers.

Pau.Avellaneda@uab.cat

CV - Esther Anaya

Esther Anaya is a bicycle mobility consultant and researcher. She graduated in Environmental Sciences from Universitat Autònoma de Barcelona. She also has a Master’s degree in mobility planning and management from the Universitat Politècnica de Catalunya. She is also a graduate in in Cultural Studies (UAB). She has worked for non-profit organisations, consultancies and other private companies and for different levels of the public administration from 2004. She has been doing research about public bicycles, cycling mobility history in Spain and bicycle mobility integration in schools. Her most recent publication is as a co-author of a chapter in the book “Cycling and sustainability” edited by John Parkin for Emerald Publishing. She is currently working on a project to introduce bicycle mobility in Catalanian schools.

estheranaya@gmail.com

「自転車担当者」は、サストランスによる「自転車で行こう」プログラムのプロの担当者であったが、この役割は「チャンピオン」つまり学校内でプロジェクトに責任を持つ人の助けがなければならないことに言及しておくことは重要である。外部の担当者による促進やガイドの仕事が終わったら、「チャンピオン」（多くは教師）がその仕事を引き継ぎ、学校の自転車モビリティ計画を実践・発展させなければならない。

パウ・アベラネダ

Pau.Avellaneda@uab.cat

エステル・アナヤ

estheranaya@gmail.com

パウ・アベラネダ

バルセロナ自治大学地理学科教授。バルセロナ都市圏での「安全な通学路」をはじめとして多くの調査やコンサルティングプロジェクトに携わってきた。現在、他の研究者と共に、モビリティの暗黙のリスクに関する研究ラインを立ち上げている。

エステル・アナヤ

自転車モビリティのコンサルタントで、研究者。公共自転車、スペインにおける自転車モビリティの歴史、学校における自転車モビリティの統合について研究する。カタルーニャの学校に自転車モビリティを導入するプロジェクトに取り組んでいる。