

自転車インフラ整備の必要性

－自転車の観点から観る TEN-T 規則の改訂－

ながせ ゆういち

永瀬 雄一

交通経済研究所副主任研究員

1 はじめに

2024年6月13日に欧州連合理事会は TEN-T (Trans-European Transport Network) 規則の改訂を採択した。

TEN-T は、EU における交通政策のひとつであり、鉄道や航空、内陸水路、近海海運、および道路からなる EU 加盟各国にまたがる国際輸送インフラの構築を計画するものである。EU 域内における人や物の自由な移動を実現し、主要都市と鉄道駅、港湾、空港をつなぎ、EU の経済的、社会的、領土的結束を強化することを目的として、1996 年より整備が進められている。

TEN-T 規則は、この TEN-T における交通インフラ整備のための EU 域内共通のガイドラインである。EU では欧州グリーンディールの目標達成のため内燃エンジン自動車（以下、自動車）の利用抑制を進めており、TEN-T 規則においても自動車の代替手段として自転車利用を促進している。

改訂される TEN-T 規則では、今まではあまり言及されていなかった自転車について、「アクティブ・モード」として多くの言及がなされてい

る。本稿では、改訂される TEN-T 規則で言及されている自転車の利用促進に資するインフラ整備について紹介し、わが国における自転車政策への示唆について考察する。

2 アーバン・ノード (Urban node)

TEN-T は都市間ネットワークを中心としたものではあるが、「アーバン・ノード」という都市に関する要件もある。アーバン・ノードには、旅客・貨物ともに鉄道や航空、水運、海運、道路、バス、自転車、歩行者といった様々な輸送モードの交通結節点として、各輸送モードのネットワークがシームレスに接続されることが期待されている。また、アーバン・ノードに指定されている都市については、ゼロエミッションまたは低排出モビリティの導入を促進し、大気汚染と騒音公害を削減するための持続可能な都市モビリティ計画¹を策定することが求められている。

改訂される TEN-T 規則では、アーバン・ノードの対象となる都市が 88 都市から 431 都市に大幅に拡大されることになり、TEN-T ネットワ

¹ 持続可能な都市モビリティ計画は、2013 年に欧州委員会で提示されたコンセプトで、「生活の質 (QoL) を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように

設計された戦略的計画である。これは、既存の計画手法に基づき、統合、参加、評価の原則を十二分に考慮したものである」と定義され、それまでの各都市の経験を踏まえ、欧州全域に向けた一つの指針として取りまとめられたものである。

ーク内の都市における各モードのネットワーク接続性や大気汚染・騒音公害を削減することの重要性が強調されたことがうかがえる。

3 アクティブ・モード (active mode)

改訂される TEN-T 規則では、アーバン・ノードにおいて、今までの TEN-T 規則には言及のなかったアクティブ・モードの促進が言及されている。アクティブ・モードとは、徒歩や自転車を指している。都市部におけるアクティブ・モードの促進により、EU の気候変動目標の達成や、健康の改善、渋滞の緩和、公共交通利用者にとってラスト・ワン・マイルを提供すること、また交通インフラ整備計画を策定する際には、アクティブ・モードをその計画に組み込むことを推奨しており、その交通インフラ整備計画を支援するとしている。

アクティブ・モードにおける自転車インフラ整備については、自転車自体のインフラ整備だけではなく、鉄道については駅周辺に駐輪場を整備することや、鉄道や内陸水運、道路を整備する際に自転車ネットワーク維持やアクセシビリティを考慮して整備をすることが求められる。これは、例えば鉄道路線の改良や道路の新設によって、今までなかった踏切や交差点ができることで自転車通行空間の連続性（ネットワーク）が途切れてしまうような事態を懸念していると考えられる。なお、この自転車インフラ整備のモデルケースとしては、オランダやデンマーク等で整備されている「サイクル・ハイウェイ」が挙げられる。

サイクル・ハイウェイは、中距離帯における自転車通行空間で、自動車から構造的に分離した形で整備されるもので、自動車高速道路と同様に車道や線路との交差点では立体交差やジャンクション形式が採られており、自転車通行空間のネットワークが分断されず、アクセシビ

リティが確保されるよう整備されているものである。これにより、自転車利用における安全性が高まり、また停車する回数が減るため快適性も担保される。

TEN-T 規則の改訂における自転車インフラは、サイクル・ハイウェイのような形で整備を進めることで自転車の安全性や快適性を高め、自動車の代替交通手段として自転車の利用を促進したい考えであろう。

4 わが国における自転車インフラ整備

EU においては自転車が歩道を通行するのが一般的ではないため、自転車インフラの整備について、自転車の歩道通行と歩行者との接触よりも、自動車と自転車の接触事故における課題の整理が中心となる。しかし、わが国では自転車は日常的な短距離利用が多く、幅広い年代に気軽に活用されており、自転車は車両というよりも歩行者に近い存在として「歩道を通行するもの」と認識されている。そのため、自転車は歩行者でもなく自動車でもないと考えられていることがうかがえる。加えて、自転車利用のルールやマナーが利用者の都合の良ように解釈され、それらによって自転車の関わる事故につながっていることが考えられる。

このことから、わが国において、自転車事故の低減や、自転車の利用ルールやマナーの遵守を促進するためには、車道とも歩道とも構造的に分離された自転車通行空間を創出することで、自動車との接触から自転車を守りつつ、原則として自転車は歩道を通行できないということを改めて認識してもらうことが必要と考えられる。わが国においても、道路構造令において「車道との間を工作物により分離した自転車道の設置」について言及されているが、道路容量不足もあり、自動車と構造的に分離された自転車通行空間の創出は進んでいない。現状では、

自転車専用道路や自転車道よりも幅員の狭い自転車通行帯を定義することで、自転車に道路通行を促す政策が講じられているが、車道を1車線減らす等、ドラスティックな道路空間の再配分も考えていく必要があるだろう。

5 おわりに

TEN-T 規則の改訂によって、EU はアクティブ・モードの交通インフラ整備における指針を示し、自転車が交通手段のひとつであることを明確化していると考ええる。これにより自転車が自動車の代替交通手段として機能することを改めて表明していると考ええる。

わが国においても、自転車活用推進計画や道路構造令の改正によって、自転車利用環境整備について言及がなされている。しかし、自動車から構造的に分離した自転車通行空間の整備を推進していくために、改めて自転車インフラの整備や、自転車と他の交通機関とのネットワーク整備についての指針を示すことも必要ではないだろうか。その結果において、自転車の立ち位置が明確化され、ルール・マナーの遵守徹底へのメッセージとなり、自転車の関わる事故を減らすことにつながると考える。

図 1 サイクル・ハイウェイ イメージ



出典：ECF ウェブサイト (<https://www.ecf.com/news-and-events/news/how-much-does-cycle-track-cost>)