

World Report Paris

第1回

パリのレンタサイクル 「ヴェリブ」の人気と実力

2007年7月15日、パリ市でスタートした公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ (Velib)」。パリ市の交通政策の一環として、自動車利用の削減による「温暖化防止と大気汚染の改善」のため導入されたものだが、その利用状況は予想をはるかに上回る成功を収め、フランス国内のみならず世界の各都市でレンタサイクルを導入する動きが広がっている。ヴェリブ導入に至るまでの経緯やシステム、システム導入後の効果と今後の課題、パリ市の交通政策の動向などをシリーズで紹介する。

文・写真●芝原 隆 (時事通信社パリ支局)



2007年7月15日、ヴェリブのオープニングセレモニーに臨むドラノエ・パリ市長 (AFP=時事)。



(写真提供: JCDコー社)

パリ市の交通政策転換

2007年7月15日、公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ」の運営開始式典に出席した社会党のドラノエ・パリ市長は、「大気汚染解消、自然保護に貢献する上、市民にもう一つの形態の交通手段を提供できる」と述べ、早速自ら自転車にまたがってみせた。

自転車交通促進により環境保護と渋滞解消という都市交通の2課題に同時に回答を提供しようとするこの発想転換は、しかしドラノエ市長の独創ではない。都市交通政策の転換点は、右派のチベリ市長下にあったパリ市が初めて自転車都市交通機関として認定した1996年1月にさかのぼる。その背景には、80年代後半から始まったパリにおける自転車復権の意識改革や、95年12月に公務員年金改革反対ゼネストで一カ月間パリ市内の公共交通が麻痺した時、多くの市民が自転車の効用を再発見し自転車店の在庫が完全に払底した経験などがあった。パリ市、警視庁、地域議会、国鉄、パリ交通公団、サイクリスト連盟等の代表からなる自転車交通独立委員会が設置され、直ちに自転車専用路設置が提案され、2年間でサンマルタン運河沿いなど100キロ近くの専用路が実現した。

01年3月、ドラノエ社会党市長に率いられ、緑の党が与党の一翼を担うパリ初の左派市政が誕生した。新市政は2020年までの自動車交通量40%削減を目標に掲げ、路面電車復活・公共バス網改善・自転車促進などの代替手段への転換をその交通政策

の根幹に据えた。同政策は「自動車放逐」として当初一部ドライバークルや業界ロビーの強い反発を招いたものの、一般市民の反応は特に路面電車復活の成功後はおおむね好意的だった。その背景には、パリ在住家庭の57%は自動車を所有しておらず、ラッシュ時交通手段全体に占める自家用車利用率が20%に過ぎないというパリ特有の現実がある。

しかし左派市政は当初、自転車促進に関して、03年までの2年間の専用路新設がわずかにキリなどと振るわなかった。サイクルリスト連盟の突き上げを受けた左派市政は03年から、サイクルリスト代表等関係者からなる自転車交通指導委員会を設置して本腰を入れ、08年の任期1期目終了までに専用路140キロの新設を約束したのだった。

パリの試み以外に国レベルでも2000年以降、自転車通勤を促進するため、従業員用自転車、駐輪場、シャワー室、整備用具などを設置する企業に、環境省管轄の環境・エネルギー制御局が補助金を交付する「企業交通計画」制度が導入されたという背景もあった。

ブーム火付け役となったリヨンの成功

セルフサービス形式の公営レンタサイクルの先駆には、1974年に運営を開始した仏中西部ラロシエル市があるが、ヴェリブの直接のお手本は、米広告代理店クリアール・チャネル社が案出し、98年に仏北西部レンヌ市が採用したレンタサイクル・システム「ヴェロ・アラカルト」である。

屋根付きバス停や広告塔などを自治体に無償で提供する代わりに、それに付設する広告パネル運営権を獲得するという同社の営業戦略は、実は同社のライバル企業である仏広告代理店JCDコー社が創出したアイデアだったが、クリアール・チャネル社はレンヌ市からの契約獲得を有利に進めるため、「ヴェロ・アラカルト」の無償提供を補充サービスとして加え提案したのだった。

レンヌ市の広告パネル運営契約をクリアール・チャネル社に奪われたJCDコー社は、対抗し得るレンタサイクル・システム開発に乗り出し、02年に8個の特許で保護される「シクロシティ」システムを開発した。

同システムはウィーンやスペインのコルドバ、ヒホンで一定の成功を収めており、パリと同じく01年に左派市政が誕生したリヨンの広告スペース運用契約獲得を絶対に逃したくなかったJCDコー社は「シクロシティ」の売り込み攻勢に出た。社会党のロン・リヨ市長はこのシステムの可能性を見抜き、設置自転車数9000台のウィーンのケースを上回る当初2000台の規模で採用を決め、05年5月に「ヴェロ」の名で運用を開始、4カ月後には定期利用者2万5000人、現在は6万人を集める大成功となった。

リオンにはサンフランシスコ、バンクーバー、香港などからも行政関係者が視察に殺到し、その中にはパリ市関係者もいた。仏公営レンタサイクル・ブームの火付け役となった形のリオンだが、市の担当者ヴェスコ氏は「フランスでもリオン以前に小規模ながらレンヌやラロシエルに似たシステム

が存在しており、我々は創始者ではなくシステム成功の現実性を証明したにすぎない。ただ当時あの規模で導入するのは大きな政治的賭けで、皆から『うまくいくはずがない』と言われたものだった」と振り返る。

自由をもたらしたヴェリブ革命

リヨンの成功を目の当たりにしたドラノエ・パリ市長は06年初め、同システムの導入を決め、08年3月パリ市長選での再選をにらみ突貫工事で街中の専用路整備を進め、07年7月15日の「ヴェリブ」運営開始にこぎ着けた。夏休みの開放的雰囲気とさわやかな気候に後押しされ、設置された1万台の自転車は初日からあっという間に

出払い、街角ごとにヴェリブ争奪戦が繰り広げられた。さっそうと街を走り抜けるパリジェンヌ、うらやましうに見送る通行人の姿が笑みを誘い、ヴェリブは瞬間にパリ市民の生活の一部となった。

オランダ人、ドイツ人などに比べ環境意識や自転車への愛着が自明のものとは思えないフランス人の突然の自転車熱はフランス人自身にも驚きだったようで、「ヴェリブ革命」が巷の話題となった。成功の大きな要因は、至る所で安価で簡単に借りられ乗り捨て自由、気分・天候に応じて思い立ったら盗難・渋滞・車内混雑を心配することなく利用できるため、この上ない自由さの感覚をもたらしてくるころにあったようだ。ヴェリブは自由と軽やかさの感覚を増

ヴェリブの公式サイト。

「自由さ」が人気を得てパリ市民の日常的な交通手段になっているヴェリブ。

公式サイトではステーションの場所検索などさまざまな情報が入手できる。



① 24時間、いつでも利用できるヴェリブのステーション（写真提供：JCドコー社）。②各ステーションに設置されたボルヌ（Borne）と呼ばれる装置を操作する利用者。登録、支払い、レンタル依頼、返却や残りの時間の確認など、すべてこの機械で。③ヴェリブを日常的な交通手段として活用するパリ市民。④耐久性を重視して頑丈なつくりになっている。ハンドル部分にはホットラインの電話番号やその他注意点が書かれている。⑤自転車固定棒。緑のランプが点灯していれば利用可能。下のボタンを押すと自転車が解放される。

す」と交通問題を専門とする社会学者マルズ口フ氏は述べている。

07年7月、ステーション約750カ所、配置自転車数1万648台で出発したヴェリブは、当初から1日平均利用回数7万回を記録した。09年4月末時点でステーション1451カ所（約300mごと）、自転車数2万600台、年間券保有者約20万人、1日当たり利用回数6万4000回、15万回、運営開始以来の延べ利用回数は4800万回にも達している。

パリでの大成功の結果、パリ近隣市在住者からもパリ市内との往復にヴェリブを利用したいとの希望が高まり、09年末までに近隣30市がパリ市のヴェリブ・システムに参加し、300のステーションと3300台の自転車が新規配置される予定だ。

ICクレジットカードで決済

ヴェリブを利用するには、まず基本利用券を購入する。利用券には、有効期間に応じ1ユーロ（130円・24時間）、5ユーロ（650円・1週間）、29ユーロ（3770円・1年間）の3種類がある。

24時間券、1週間券はステーションにある端末装置「ボルヌ」を操作し購入する。フランス語のほか英・ドイツ・イタリア・スペイン語表示を選択できる操作指示に従い、利用券悪用防止のための暗証番号を自分で設定する。利用券はボルヌが紙に印刷して自動発行するが、パリ地区の地下鉄・バス・路面電車共通電子定期券「ナウィゴ」を持っている場合は、それに端末で電子処

理を施し、ヴェリブ利用券として使うことも可能だ。

支払いはクレジットカード利用のみで、注意すべきは、フランスのクレジットカードにはすべてICチップが装着されているため、日本発行カードは国際決済機能に加えICチップを備えたものでないと利用できないことだ。カード払い手続きの過程で保証金150ユーロ（1万9500円）の支払いを承諾しなければならないが、自転車をきちんと返却している限り保証金が実際に引き落とされることはない。

年間券の購入はネット・サイト、地下鉄窓口などで入手できる申込書を記入して市の担当部署に送る必要がある。カードが送られてくるのは約2週間後になる。形式上は14歳未満の利用は認められておらず、14〜18歳未満の未成年者の利用には保護者の承諾が必要となる。

利用券取得後、自転車を借りるには、24時間券、1週間券ならボルヌの番号選択パネルに印刷されている番号を打ち込み、ナビゴならカードを端末に接触させた後、表示される指示に従って本人確認の暗証番号を打ち込み、希望の自転車を選択して、自転車固定棒の解放ボタンを押す。年間券なら、こうした端末操作は不要で、カードを自転車固定棒に直接接触させれば解放できる。ただ、バンクやチェーン・サドル高調節器の故障、かご紛失などの不良車が多いのが現状なので、あらかじめ自転車を注意して選ぶ必要があるようだ。ヘルメット着用は義務付けられていない。

レンタル料金は最初の30分まで無料、次

の30分は1ユーロ(130円)、続く30分は2ユーロ(260円)、それを超えると30分ごとに4ユーロ(520円)と漸増する。30分以内なら無料だが、2時間だと7ユーロ(910円)がカード口座から自動引き落としされる計算だ。大半のパリ市内移動は30分以内で済むとの判断に基づき、レンタサイクルの利用目的を娯楽サイクリングではなく移動手段に集中させるために設定された料金だ。ただし同じ自転車も30分ごとに借り直して無料で利用し続けることは可能で(ただし返却後2分間経過しないと同じステーションでの借り直しはできない)実行している利用者も多い。

返却は希望のステーションで自転車をしっかりと固定棒にはめ込むだけで完了する。満車で固定棒の空きがない場合は、端末装置を操作すると15分間の追加猶予時間が与えられる。近隣ステーションの残車・満車状況も参照可能だが(インターネットでも参照可)故障車の問題などもあり100%は信頼できない。また端末操作で時間・料金など自分の利用履歴を確認することもできる。トラブル相談用の電話番号もあるが、待ち時間が長いことが多い。料金トラブルなどについては、メールを送ればだいたいは解決するようだ。

ヴェリブの自転車は重くてごついのが特徴で、あだ名は「灰色ネズミ」。リヨンで自転車の破損が予想以上に多かった経験からJCDコー社は耐久性重視で設計、鋼板で保護され、重さ22・5kgのずんぐりした自転車となった。重いほうがスピード過剰防止にもよいの判断も働いた。JCDコー

社から製造委託を受けた仏企業シクルラビエール社がハンガリーで製造し、タイヤはドイツ製、内装変速機は日本の自転車部品大手シマノ製だ。年間保全経費を加えた原価は1台約2500ユーロ(32万5000円)という。3段変速でハンドル前にかごが付いているが、後方の荷台はない。ベルは備わっているがバックミラーはない。固定棒から外すと自動的に前方ライトが昼間でも点灯する。仏自転車の常で駐輪スタンドは付いておらず、駐輪時に道端の柵や柱などに固定するためのワイヤー状の力が備わっている。

納税者の負担はゼロ

財政的には、ヴェリブの設置・運営は納税者負担ゼロで実現したのが特徴だ。すでに述べたように、JCDコー社は、パリ市から市内1600カ所の広告スペース10年間運用契約取得と引き換えに、ヴェリブの設置・保全・運営を全費用同社負担で請け負い、8500万ユーロ(110億5000万円)を投資した。年間総額2000万ユーロ(26億円)の基本利用券料やレンタル料はすべてパリの収入となる。市は同社の運営実績を自転車保全、コンピューター・システムの機能度、利用者への対応などの基準に応じて評価し、最高で基本利用券料・レンタル料収入の12%相当の報奨金を支払う約束だが、実績不十分として現在まで支払われたことはない。

同社はこの契約をライバル企業クリアーチャンネル社と入札で競い勝ち取ったもの、当初から採算を疑問視する向きもあった。実際、同社はヴェリブと引き換えに獲得した広告スペースの運用収入が08年、5700万ユーロ(74億1000万円)に上ったと発表した。予想をはるかに上回る規模の自転車破損、盗難により巨額の保全費用が掛かっている模様で、当初見込んだ利益は上がっていないようだ。

通勤通学に毎日利用

ヴェリブ利用者による利用の仕方について尋ねてみたところ、通勤時間帯の利用者の大半が年間券を所有しており、毎日通勤通学の往復に使っているとの答えだった。「大学への通学往復に毎日計40分、その他遊びの外出やあらゆる移動に利用」(ウルボンヌ大経済学部男子学生マチュールさん(20))「職場まで雨の日以外毎日往復計50分」(女性ジャーナリスト・エマニュエルさん(40))「毎日職場への往復の他、週末は気晴らしにも」(映画配給会社勤務パトリックさん(39))「通勤往復は基本的にヴェリブだが、自家用車、メトロも併用している」(パリ在住イギリス人男性(36))。

昼間・休日利用者を中心に「気候の良い季節だけ週1回30分程度」「帰宅時バスの混雑がいやな時、気が向くと使う」「夏の週末ブローニーの森で1時間くらい」「夜中タクシー代節約のため」など、気分、天気、交通状況などに応じて臨機応変に利用しているという人も約3分の1を占めた。利用者の大半は10〜40歳代で、22〜6時の夜間利用が全体の4分の1を占める。年間券

を購入し、メトロ・バスに替わる通勤通学の定期的交通手段として利用している人も多い一方(年間券を交通費として払い戻す企業もある)、「自由」の感覚を与えてくれる随意的補助的交通手段としての側面に引かれて利用する人も少なくないと言える。既存交通機関を補完する端末交通機関として利用していると答えた人はいなかった。「鉄道駅、地下鉄駅近辺設置のヴェリブは利用度が高く、故障していない自転車が残っている確実度が低いので、定時に到着するためには当てにできない」(銀行勤務のロランさん(42))。

話を聞いたすべての利用者がヴェリブに一定の満足度を表明していたが「通勤時間帯に空き自転車・返却場所を見つけるのが難しい」「故障車が多い」「自転車専用路が少なく、バス・タクシー専用路が自転車で併用されているのは無謀」などの不満の声も上がった。安全面では、現実に運営開始以来6人のヴェリブ利用者が事故死している。保険については、自転車運転者が加害者となった場合の賠償は、仏住民が強制的に加入している住居保険に含まれている民事責任保険でカバーされる。自動車事故の被害者となった場合は相手側の保険の負担となり、自転車運転者自身の不注意による転落等でのけがは通常の社会保険で一部だけだが払い戻される。以上を補うための民間のヴェリブ保険も存在している。

「自由」の感覚を与えてくれるが故に、パリ市民から熱狂的に迎えられたヴェリブは、定期的代替交通手段としても確実に定着し始めているようだ。

(金額表示は1ユーロ=130円として計算)