

World Report Paris

第2回

パリのレンタサイクル 「ヴェリブ」の効果と課題

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、
パリ市の公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ (Velib)」。
運営3年目を迎えて、この新しい交通システムは市民の間ですっかり定着したようだ。
その一方、相次ぐ盗難や破損、交通ルールの徹底、適切な配車サービスなど課題も多い。
ヴェリブ導入後の効果と今後の課題を探る。

文・写真●芝原 隆 (時事通信社パリ支局)



2009年7月15日、パリ市の公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ」は2回目の誕生日を迎え、運営3年目に入った。市民・観光客からの高い人気に衰えはなく、空き自転車を見つけるのに苦労することさえめずらしくない利用率の高さからみても、その成功は疑いようもない。

ヴェリブは、市民に身近で便利な生活上の公共サービスを提供するだけではなく、より意欲的なパリ市の交通・環境政策の一翼を担っている。

緑の党所属市議員で08年まで市の交通担当助役を務めたポーパン氏は、同党議員2名と連名でレゼコー紙に寄せた論説で「公共交通強化とヴェリブ導入で自動車の定期的利用が減れば、大気汚染・温室効果ガス・石油消費も減る上、自動車を所有できない層の移動手段を改善でき、サイクリストの健康にも利する」と述べている。

交通渋滞抑制に加え温暖化防止と大気汚染解消のため、20年までに自動車交通量40%削減を目標に掲げるパリ左派市政は、10項目からなる「パリ交通計画」を策定している。その根幹は、地下鉄・バス網の改善と運行ダイヤ強化、路面電車復活、水上バスの試験的導入など一連の代替交通手段への乗り換え促進だが、なかでもヴェリブはその最重要施策にあたる。

ヴェリブ導入による実際的な効果

脱自動車と大気汚染解消について、ヴェリブ導入による効果はどの程度のものなのだろうか。パリ市当局は現在まで、技術的

な難しさもあって、この点についての厳密な調査は行っており、示唆的な関連統計を公表するにとどまっている。

まず脱自動車についてだが、左派市政が誕生した01年からヴェリブが導入された07年までの間に、パリのサイクリスト数は94%増加し（06年から07年の間では33%増加）、自動車交通量は20%減少したとされる。ヴェリブの効果については調査対象期間の最後の半年に限られる上、サイクリスト増加や自動車減少にどれくらい寄与しているのかは不明だ。さらに07年から08年までの間に自動車交通量は2%減少したが、ヴェリブに乗り換えたドライバー数の調査はない。

市はこれに加えてヴェリブ利用者に対するアンケート調査結果として、08年調査では利用者の28%、09年調査では46%がヴェリブ登場により自分の自動車利用が減ったと回答したと発表しているが、自動車からヴェリブへの転換実数は不明だ。

ヴェリブ利用者に質問してみたところ、自動車を持っておらずヴェリブ以前は公共交通を利用していたと答えた人が多数を占めた。若者に限らず年齢層は幅広く、職業も多彩だ。「夏はヴェリブ、冬は車になった」（職人・マクシミリアンさん（29））というように、自動車を所有する利用者の大半は車利用が減ったと答えていたが「渋滞が嫌でもともと市内移動に車は使っていない」（会社経営・アントワーヌさん（39））という人も少なくない。

生活実感としては、ヴェリブ開始後、市内で見かける自転車数は確かに急増したも

の、交通渋滞が緩和された印象はなく、メトロ・バスなど公共交通利用者がヴェリブに移動した感が強い。

脱自動車へのヴェリブの貢献の限界を指摘する意見もある。パリ市によると現在自転車は市内交通の3%を担い、その内3分の1はヴェリブによるものという。

ルモンド紙の論説は、01年以来ほぼ倍増しても3%に過ぎないのだから、自転車はいずれにせよ「永遠に日常的な主力交通機関とはなりえず、ヴェリブはパリの交通問題を根本的に変えることはない」とし、真に必要なのは専用路を有効活用するためのバスの大幅増発だと説いている。

大気汚染解消については、市の依頼で街路の大気汚染度を調査した公的大気汚染監視機関「エルパリフ」の報告によると、パリの大気汚染は02年から07年の間に6%減少したというが、汚染減少が何に由来するのか、ヴェリブの貢献度などは不明だ。

このように、ヴェリブ導入後、自動車交通量や大気汚染が減少しているのは事実にしても、ヴェリブ導入との直接的因果関係について確証があるわけではない。

2年間に盗難車数8000台

交通・環境政策上の実際的な効果が不明瞭である一方、市民のヴェリブに対する評価は全体として高い。市が09年3月に実施し、5月末に結果を発表したアンケート調査では、19%が「大変満足」、75%が「まあ満足」、計94%が満足を表明している（08年調査でも同じく94%が満足）。

利用総数の3分の2強は年間券利用によるもので、年間券保有者の27%が通勤通学の往復に毎回ヴェリブを利用、13%は仕事のための移動手段として利用している。

メトロ・バスを補完する端末交通手段として使ったことがあると答えた利用者も28%おり、ヴェリブが定期的交通手段として定着しつつあることがうかがえる。

逆に利用者の不満の第一は故障車が多いことで、54%が不満を表明している。破損・盗難問題は、現在ヴェリブが抱える最大の難問で、真つ先に改善が期待されている。

事実、ヴェリブを借りるときにはパンクの有無、チェーン、サドル高調節器、変速装置をあらかじめチェックするのが不可欠なくらい不良車が多い。自然消耗だけではなく、利用者の無責任で手荒な扱いや、カッター

によるタイヤ切断、かご破壊など悪意によるものもめずらしくない。配置自転車の総数は現在2万6000台だが、運営開始からの2年間で、新車に交換された破損車数は実に1万6000台、盗難車数は8000台に及んでいる。

保全を担当するJCDDコー社は、1日1500件の修理をこなすために500人を雇用し、12カ所の修理場を回転させている。セーヌ川の小型船を修理施設として使うという面白い試みも実行中だ。小型船を巡回させることで故障車のトラック輸送を減らし、交通渋滞や排ガスを削減する趣旨で、「イルドフランス環境大賞」を授与された。

担当者のジョワイユー氏は「4人の修理工が毎日30台を修理している。小型船は



①セーヌ川を航行するヴェリブの自転車修理専用船。
②現場で修理できないマシンを船内で修理する。
(写真提供：4点ともJCDDコー社)



③ヴェリブを配車する小型トラック。



④ステーションで修理できる故障はスタッフがその場で直す。

搭載重量が少なく、航行速度もパリ市の制限時速12キロに対し7〜8キロしか出していないため、エンジン稼働率は最大出力の10%にとどまり環境に優しい」と説明する。

盗難車は、セーヌ川に投げ込まれていたといったケースもあったが、街中に放置されている場合が多く、JCDコー社の職員2人が毎日警察や住民の通報を受けて1日に10〜20台の放置ヴェリブを回収して回っている。盗難車はコンテナで組織的にアメリカに密輸されているとの噂もあるが、同社のヴェリブ保安担当者フルパン氏は「噂に過ぎず正確な情報は皆無」と否定する。ルーミアアでの目撃例も報告されている。同社は対策としてレアル地区、モンパルナス地区、ピガール広場周辺など、特に盗難・破損が多いステーションについて配車を減らすなどの対策を取っている。

社会への不満と低い公德心

誰が、なぜヴェリブを壊しているのかについては、社会的緊張を反映しているとの意見がある。05年10月末から3週間、仏各地の都市郊外で続発した若者暴動は、移民層出身の若者が彼らを疎外する仏社会への不満を爆発させた出来事だったが、ヴェリブも彼らの標的になっていくという分析だ。マスコミヤクリエイティブ業界などで働き、平均以上の収入があるが伝統的高級住宅地区は忌避し、左派支持でエコロギーをライフスタイルとする——そんな新型都市生活者が「ブルジョワボヘミアン」、略して「ボボ」と呼ばれ、パリの社会的変貌を説明す

るキーワードとして近年流行語となっているが、ヴェリブはこの新型ブルジョワジー「ボボ」の象徴として、若者たちの恨みを買っているとの説明だ。

国立学術研究所で治安問題を研究する社会学者ロシエ氏は「金持ちへの反発でベントツに傷をつけるのと同じ」と言い、交通問題を専門とする社会学者マルズロフ氏は「自動車に焼かれる事情と切り離しては考えられない」と述べている。

こうした分析には異論もあり、公共財を尊重しない社会一般の公德心の低さを反映しているに過ぎないとの声も利用者の間では強い。ロックに乗せたヴェリブの曲乗りをビデオに収め、YouTubeなどの動画投稿サイトに流して妙技を競い合うサークルも存在する。

パリ市は09年5月末から、人気イラストレーターのキャビュ氏を起用、「ヴェリブは自分を守れないから壊すのは簡単。ヴェリブはあなたのもの。守ってあげて」というスローガンを入れたポスターを作り、キャンペーンを開始している。

揺らぐ納税者負担ゼロの運営システム

破損・盗難は、ヴェリブ運営を広告パネル運営契約と引き換えに全費用負担で請け負っているJCDコー社の当初の見込みをはるかに上回っている。同社はヴェリブ運営の損益公表を固く拒んでいるが、08年度は保全経費が広告パネル運営収入を上回り、赤字だった模様だ。

パリ市での破損・盗難発生頻度は、同社



①マジェンタ通りの自転車専用道路 (© Marc Verhille/Mairie de Paris) ②自転車専用道路を走る (© Anne THOMES/Mairie de Paris) ③ヴェリブのステーション (© Arnaud TERRIER/Mairie de Paris) ④人気イラストレーターのキャビュ氏を起用したパリ市のヴェリブ破損対策ポスター⑤安全キャンペーン用「死角」の注意標識

が同内容のレンタサイクルを展開しているマルセイユ市やトゥーロン市の例に比べて突出しており、同社は盗難の責任は自らの管理体制にはなく、パリの治安政策に帰されるべきとの論理で、市にも費用負担を求めて契約の見直し交渉を重ねてきた。その結果、09年3月に新条項が契約に追加され、破損・盗難車が全配置車の4%を超えた場合はパリ市が1台当たり400ユーロ(5万2000円)(ヴェリブ1台の保全費用を除いた原価は約1000ユーロ=13万円)を負担し、20%を超えた場合は両者が再び交渉を行うことが決められた。これが適用されれば、納税者に150万ユーロ(1億9500万円)以上の負担を強いいる計算になるため、市にとっても破損・盗難対策は焦眉の課題となっている。

今後も破損・盗難が減らなければ、ヴェリブ運営の財政システムが根本から揺らぐわけで、その修正が課題として浮上するだろう。JCドコー社は、パリの歳入となる基本利用券・レンタル料収入の最高12%が運営実績に応じて同社に報奨金として払い戻される契約条項について、実績評価基準見直しを交渉中と伝えられる。

「見つからない」「返せない」

次いで多い不満は、通勤時間帯に住宅地区で空きヴェリブを見つけ、オフィス地区のステーションで空き固定棒を見つけれないが難しいというものだ。

ヴェリブは07年7月にステーション約750カ所、配置自転車1万648台で出

発、当初はステーション1451カ所、自転車2万600台の目標達成を07年末に見込んでいたが、実際には1年ずれ込み、08年末に達成された。

実際、空き自転車、空き返却スペースは増えたものの、満車のステーションと空車のステーションのギャップが目立つ。配車の適正化と迅速化も今後の課題だ。

ヴェリブ利用のピークは朝8時半と、夕方18〜20時。朝、19・20区など市内北東部の庶民的住宅地区のヴェリブはあつという間に出払い、2・7・9区など中央部オフィス地区のステーションはすぐに満杯になってしまう。また坂上のステーションでは借り出しばかりで返却が少ないため、標高60メートル以上の坂上ステーション約100カ所に返却した場合は、制限時間を15分無料で延長するボーナス制度が追加導入された。

JCドコー社はパリ郊外に配車管理センターを設け、ステーションの満車・空車状況を電光表示で把握し、20台の小型トラックを使って夜間も配車を行っている。直近では、ヴェリブ62台を積める配車用バス2台も投入した。

アンケート調査では、空き自転車の数について満足を表明した利用者は08年42%から09年56%に増え、返却用空き固定棒の数については08年33%、09年42%が満足と答えている。配車状況に改善が認められるものの、いまだ問題が多いのが実情だ。担当者フルパン氏は「目につかず利用率が低いステーションもあり、矢印案内表示の設置などが必要だろう」と語っている。

走行環境整備と交通法規遵守

もう一つの不満は、安全问题・交通法規に関するもので、特にバス・タクシー専用路が自転車用に併用されていることへの苦情が多い。自転車専用路を設ける物理的・財政的・時間的余裕がなく、バス・タクシー専用路は渋滞する一般路を脇目にガラガラという状況から生まれた苦肉の策だったが、自転車を乱暴なタクシーがビュンビュンかするよう追い抜き、停留所に止まるバスが自転車を追い詰めるなど、危険な事態を招いている。ドイツなど自転車先進国並みの自転車専用路整備が望まれている。

もちろんサイクリスト側にも責任がある。市内の自転車事故は、ヴェリブ導入後の08年第1四半期に前年同期比で20・1%増加し、現在(09年8月15日)までに7人のヴェリブ運転者が事故死した。にわかサイクリストには、赤信号・一方通行・右車優先(信号のない交差点で右から侵入する車に与えられる優先通行権)無視、交差点での強引な左折などといった放題の者もいる。

交通法規違反への対応については、取り締まり強化を決めた警察とサイクリストの意識教育を重視するパリ市との間に、ある種の摩擦がある。もともと自らを実情に合わない交通法規や無謀ドライバーの犠牲者と考えるサイクリストと、法規を杓子定規に適用しようとする警官の関係は単純ではない。その警察が、ヴェリブ開始と同時に取り締まり強化を打ち出し、サイクリストからの罰金徴収数が激増したため、サイクリストと市担当者の反発を招いたのだ。

商店経営のフランクさん(62)は「歩道扱いの」市庁舎前広場をヴェリブでゆっくり横切っていたら、罰金90ユーロ(1万1700円)を有無を言わせず取られた。周りに歩行者もいなかったのに何の意味があるのだ」と怒りを隠さない。会社幹部職員のアランさん(31)は「赤信号無視でつかまつたが『自転車よりよほど危険で汚染度の高い車を取り締まれ』と警官と議論し、罰金90ユーロを20ユーロ(2600円)に下げさせた」。

ポーパン前交通担当助役が提案したように、赤信号での右折容認など法規適用を柔軟化した上で、やみくもに取り締まるよりサイクリストの納得を得られる形で法規尊重意識を育てていくことが必要だろう。

パリ市では、走行マナーに関するガイドブックを年間券申請者に郵送するほか、ネット上でも提供。違反者に罰金切符の代わりにイエローカードを渡し、安全意識を高めてもらう企画なども実施している。

いまだ未完成で改善すべき点も多いヴェリブだが、パリ市担当者は「ヴェリブ・システムはまだ2歳に過ぎず、運営は複雑でなお調整が必要。システムは郊外への拡張でさらに複雑化するが、改善を続けたい」と展望を語る。また、JCドコー社の運営責任者キャレ氏も「信頼されるサービス内容を維持して、セルフサービス・レンタサイクルの世界的規範であり続けたい」と、ヴェリブに懸ける熱意を語っている。

環境に配慮した新しい都市交通システムの完成形を目指して、ヴェリブの成長はまだまだ続く。

(金額表示は1ユーロ=130円として計算)