

World Report Paris

第3回

自動車交通の制御を急ぐ パリ市の公共交通政策

2001年から始まったドラノエ市長率いるパリ左派市政の交通政策の基本は、
マイカーから代替交通機関への乗り換えを推進するために、
公共交通機関の選択肢を増やし、運行量を拡大することである。
フランスでも1970年代初頭はポンピドー大統領がロサンゼルス型の
マイカー主体の都市交通推進を掲げていたが、
現在のパリ市は世界の多くの都市同様、自動車交通の制御を試みている。

文・写真◎芝原 隆（時事通信社パリ支局）



13区のマセナ通りを走る (© Marc Verhille / Mairie de Paris)

ポーパン前助役の「車放逐」強硬政策

パリ市の自動車制御策の特徴は、ロンドンやオスロなどが採用している車利用に一種のペナルティーを課すという経済的手段ではなく、車用の空間面積を縮小するという物理的手段で車利用を抑え込もうとしたことにある。

ロンドンでは車で市中心部に入るためには、入市税を払わなければならない。こうしたペナルティー方式では庶民はいやでも車利用を控えざるを得ないのに対し、富裕層は従わなくてもよいことになり「非民主的」（ポーパン前助役）だとの判断が働いた。

パリ市の選択は具体的には、路面電車軌道の敷設、バスや自転車の専用路設置、特定区域内の歩道を拡張し最高30キロの時速制限を車に課す「緑街区」の創設によって車用スペースを削るものだったが、渋滞増をかぶるドライバーからは当然不自由感の大きい「車放逐」と解釈されることになった。

こうした強引とも言える車制御策を強烈な使命感と指導力でリードしてきたのは、緑の党市議のポーパン前交通担当助役だった。前助役は「車放逐」論者として、妥協を拒むこわもてのパーソナリティーゆえに、車擁護派からは「緑のាយトラ」の異名を与えられ、目の敵にされていた。ドラノエ社会党市長は、各方面からの批判にさらされていた前助役を、任期1期目の間はかばい続けたが、08年3月市議選での再選後、ついに更迭し、側近のルブティ社会党女性市議を後任に据えた。すぐ替えの背景には、市議選で緑の党が得票率を半減させ、連

アヤトラ
アラビア語で「神の徴（しるし）」を意味し、シーア派の高位のイスラム法学者に与えられる敬称。特に優れた人はアヤトラ・オズマ（大アヤトラ）と呼ばれ、ホメイニは大アヤトラであった。

立与党としての影響力を失った事情もあった。

前助役が主導してきた「脱自動車」を基調とするパリの交通政策から目に付くポイント拾ってみよう。

メトロとバスの拡充

メトロについては、混雑線のラッシュ時「運行90秒間隔」という目標が示されていた。まだ実現に至っていないが、運行本数については約10%増強されている。特に休前日の終電の到着時間は06年12月、労

組の抵抗を押して、午前1時15分から2時15分に延長された。

また、パーク・アンド・ライド促進のため、イルドフランス交通局では09年6月、都市交通共通電子定期券「ナヴィゴ」にボーナス付き駐車場利用機能を組み込む試みを開始。国鉄傘下の駐車場運営企業と協力し、パリ郊外のメトロ・国鉄駅隣接パーキング5カ所試験運用を行っている。

バスについては05年9月に終夜運転の夜間バス網の抜本的改革を行い、6路線から一挙に35路線に拡大、郊外まで延長した。ダイヤも平日30分おき、週末・休前日は10

く15分おきに大幅強化し、一般バスより高かった特別運賃も廃止されている。現在は47路線、年間650万人の利用がある。

最大の成功となったトラム復活

路面電車（トラム）69年ぶりの復活は、左派市政1期目の目玉政策として06年12月に実現した。90年代にパリ市郊外に開通したT1、T2の2路線に続くT3で、パリ市を取り巻く環状道路の一区間上を走り、市内南西部のガリリアーノ橋と南東部のポルト・ド・イヴリー間7.9キロ、17駅を結んでいる。

トラムは、パリ市民の熱烈な支持を得ている。開業後3年近くを経た現在、1日当たりの利用者数は平均で平日11万人、週末7万人。特にポルト・ド・イヴリー駅脇にある見本市会場で催事がある期間は、1日11万人を超えてピークに達する。利用者の52%は市内と郊外間の移動客だ。

開業以来、沿道の自動車交通量は50%、交通事故数は40%減少した。また沿線の商店客に対するアンケート調査では、トラム開通により65%が「便利になった」、77%が「近辺の環境が向上した」と答えている。いつ乗っても混んでいることが多く、利用者の支持、車削減、環境向上すべてで成果を上げたドラノエ交通政策最大の成功と言ってよいだろう。

09年6月からは、仏鉄道車両大手アルストム社と国立交通安全研の協力の下、コンデンサを使ったエネルギー節約の新技術テストを開始している。充電電の所要時間を

短くし、回生ブレーキで減速時にエネルギーをストックするシステムで、駅間でパンタグラフを下ろして走行することが可能となり、エネルギーを最高30%節約できるという。将来は架線を廃止し、設備投資を減らすとともに景観の向上にも貢献できる可能性が期待されている。

延長区間の開業は12年末目標

パリ市議会は08年12月、T3の北東部への延長を全会一致で可決した。北東部ポルト・ド・ラシャペルまでの14.5キロで、25駅が新たに設けられる。

市が12年のオリンピック招致に失敗したため当初予定より遅れたが、09年10月準備工事中にこぎ着け、12年末開業を目指しているところだ。セヌ川・運河・鉄道の横断数力所や既存のトンネル、陸橋撤廃などを含む大工事となり、総費用は8億100万ユーロ（1041億3000万円）、内1億4900万ユーロ（193億7000万円）は緑化や空間デザイン等の都市環境整備とトラムや都市をテーマにしたアート注文に充てられる。これに車両22編成（現行と同じアルストム社製シタディス402型）購入のための7568万ユーロ（98億3840万円）が加わる。パリ市とイルドフランス地域が主に負担し、EUの政策金融機関である欧州投資銀行から5億ユーロ（650億円）の融資を受ける。

新区間では1日16万5000人の利用者が見込まれ、在来区間の11万人と合わせ1日計27万5000人の利用者があると試算



イルドフランス
フランスの地方制度は地域・県・市町村の三層からなっており、イルドフランス地域は首都パリを含む8県1281市町村、人口1160万人（全体の22.5%）。

されている。営業速度は現行時速18キロから19〜20キロに、ラッシュ時のダイヤは現行6分おきから4〜5分おきに引き上げられる。調査委の答申に基づき、延長後は全区間の通し運転は行わず、ほぼ中間点のポルトドヴァンセンヌ駅を中継点とした2区間の分離運転となる予定だ。遅延累積を避け、2区間で利用者数に応じて運行頻度を変えるための理由だが、住民団体からは「乗り換えを強いられる」などの不満の声が上がっている。

パリ市はさらに北西部ポルトダニールまで4.5キロ延長の目標を捨てていないが、それ以上の延長による円環完成は、西部住民の支持が薄く、既存の郊外高速地下鉄路線と重複するため議題に上っていない。

水上バスの試験的導入

水上バスも復活した。パリ地区のセーヌ川には1837年から定期旅客船が就航していたが、鉄道に押され、1934年に姿を消した。08年6月末から取りあえず10年12月末までの予定で試験運転を開始した「ヴォゲオ」は、それ以来の市民向け水上バス復活の試みに当たる。

水上バス復活の端緒は、パリを横断して運航させ、セーヌ河岸自動車道廃止への布石にするというものだった。しかし、試験航行区間はパリ中心部ではなく、パリ市内南東部のオステルリッツ駅脇からパリ南東郊外に位置しマルヌ川がセーヌ川に注ぎ込む合流地点であるメゾンアフォール市までの9.3キロ。将来的にはパリ中心部や西

方シユレーヌ市までの延長も視野に入れている。所要時間は約30分、ステーションは5カ所で、すべてメトロ駅の近くに位置している。

運航は平日が7時から20時半、土日祝日は10時から20時まで。平日の朝夕の時間帯が15分おき、平日の日中と土日祝日は20分おきの運航となっている。運賃は距離にかかわらず1回片道3ユーロ（390円）で、メトロ・バス・トラムの共通定期券が全区間で通用する。運航開始から1年で10万人以上に利用された。

運営はイルドフランス交通局の監督下で、セーヌ川の観光水上バスを運営する民間事業者が請け負っており、運営費用は年間税抜きで460万ユーロ（5億9800万円）、小型双胴船4隻が就航している。仏西部のラロシエル市にあるクルーズ用双胴船専門メーカー・フンテーヌパジヨル社製で、長さ12・3メートル、幅5・1メートル、重さ9・3トン。時速18キロで運航する。定員は75人、椅子席が35席あり、暖房も付いている。

イルドフランス地域議会のユシヨン議長は「家族・シニアなどの利用を想定」、ポーバン前助役も「速さよりも快適さを重視した」と語っている。

8月に取材した時には、乗客の約4分の1が観光客で、市民も「レジャー」と答える人が珍しくなかったのだが、今回取材した10月末の平日は、好天でも観光客はゼロ、乗客の大半は帰宅などの移動で利用していた。「毎日ではなくのんびり快適に行きたい時に利用」し、「所要時間や運行頻度に不満



①特徴ある双胴船のヴォゲオ（イルドフランス交通局）②フランソワ・ミッテラン図書館ステーションに近づくヴォゲオ ③船内の様子 ④「パトビュ」社が派遣するクルーの面々（イルドフランス交通局）⑤仏南東部地中海沿岸コートダジュールのアンティープ市で、ヴェログ社が07年から展開しているセルフサービスのエコレンタカー・システム「シテビュ」。電気自動車で、イタリアのシチリアの車メーカー・エッフェディ社製「マラネッロ」 ⑥レンタカー内のトラブル連絡用の接触プレート

はない」と答えた人が多かった。

08年6～12月に実施されたアンケート調査によれば、88%が乗員の応対に、86%が快適・清潔さに満足感を表明している。運航スケジュールの正確さの満足度については64%にとどまっていたが、その一方で、所要時間には91%が満足と答えており、利用者が速さにはこだわっていない様子が見える。

「オートリブ」の導入決定

「オートリブ」は公営レンタサイクル・システムである「ヴェリブ」の発想をそのままエコ・レンタカーに適用するもので、パリ市は09年7月にプロジェクト開始の決定を発表した。目標とされる10年末の運営開始は難しそうで、11年半ば頃にはずれ込む可能性が高い。当初の見込みより1年以上遅れることになるのは、左派と党内部でも導入に議論があり、緑の党が無用の車利用が増え、他の公共交通機関の利用を食いかねないとして反対姿勢を崩さなかったのが理由だ。社会党のルプティ助役は「オートリブに移るのはマイカー利用者で公共交通利用者ではない。電気自動車だから環境も害さない」と反論している。

オートリブにはパリ市の他郊外26市も参画し、当初は配置車3000台、ステーション数パリ市内700、郊外300の計1000カ所スタートする予定だ。パリ市内ではステーションの500は路上に、200は地下駐車場に設けられ、予約なしで24時間どこでもレンタル・返却できる。

ステーションは既存駐車スペースをつぶして設け、マイカー用空間の圧縮も狙っている。

基本利用券料は1カ月券で15ユーロ（1950～2600円）、年間券で200～250ユーロ（2万6000～3万2500円）程度、その上にレンタル料として30分4～5ユーロ（520～650円）が必要となる見込み。1日単位の割安レンタル料や基本利用券なしのレンタル制度の設置も検討している。バッテリーの電気料金は利用料に含まれ、保証金は500～1000ユーロ（6万5000～13万円）に設定される。自動車はハイブリッド車採用案もあったが、結局、炭素ゼロの電気自動車に決定された。2人乗りと4人乗りの2種類が用意される。

パリ市の調査に対し市民の73%が「興味がある」、ドライバーの83%が「実現すればマイカーの利用を減らす」と答えており、1日2万2500台のマイカー利用が減ると試算されている。

運営は民間事業者者に委託され、パリ市は09年末の入札告示を目標にしている。各種事業者を束ねた企業合同に運営が委ねられるため、仏国鉄・パリ交通公団・仏ゼネコン大手ヴァンシ・米レンタカー大手エイビスの合同などが関心を示している。

自動車は、運営担当事業者が投入する自動車モデルをイメージし、自動車メーカーと交渉することになる。各メーカーが強い関心を示し、仏ルノー、独ダイムラーなど大手はもちろんのこと、インド・レバなどの中小メーカーも商機をうかがっているが、

各社とも盗難・破損が非常に多いヴェリブの事例を見て、採算条件の確定に神経質なようだ。パリ市は破損責任運転者を特定するためのICチップを車に組み込む考えだ。事故を起こした場合、従来のレンタカー同様運転者の責任となり、事故や破損の賠償は、利用料に含まれる保険でカバーする。

パリ市はオートリブの設備投資に3000万ユーロ（39億円）の拠出を予定し、イルドフランス地域にも1000万ユーロ（13億円）の負担を求めている。郊外各市はステーション1カ所当たり5万ユーロ（650万円）を負担する。運営費用は利用料金収入で賄いたいとしている。

市民の意識は変わったか

こうした代替交通機関の拡充は、市民に車利用についての意識変革をもたらしたのだろうか。

渋滞解消の実感はあるが、パリ市の自動車交通量が01年から07年の間に20%減少した、統計的事実がある。行政レベルで言えば、パリに限らず、多くの自治体首長が左右を問わず環境と公共交通重視を掲げているのは、今や環境問題が有権者の重要関心事になっているからだ。仏自動車クラブ連盟のジェロンド前会長さえ「車擁護派の自分分は右派内でも少数派」であることを隠さない。こうした意味では、従来環境意識が鈍いといわれてきたフランス人全般のメンタリティーの変化は否定し難い。

しかし、環境を口にするフランス人が具

体的行動でそれを示すかと言えば話は別だ。交通問題を専門とする社会学者マルズロフ氏は「フランス人は、理念は信じるが実行はしない」と苦笑する。車道の削減は「強制的で不愉快」と言う人もいるし「子供を保育所に預けた後、郊外の職場に行くには車がないと無理」など車を捨てる気はない市民も多い。車を持っていてヴェリブなどの代替交通も利用している人には、元から市内移動には車を使っていない例が目立つ。

公共交通利用者20数人に尋ねたところ、約1対2の割合で「市民の習慣はまるで変わっていない」と「わずかながら変わった」との意見に分かれた。

今後の動向は、08年3月に就任したルプティ助役のかじ取りに掛かっている。新助役役はポーパン前助役に比べ政策理念もバーソナリティーも穏健とされ、車口ビーも一定の満足を表明した。新助役は「諸交通手段の棲み分け調整という01年以降の目標を継続する」としてポーパン時代からの政策変更はないとしているが、「コンセンサス追求」も掲げ、前助役とのスタイルの違いを隠していない。現在まで耳目を引く新交通プロジェクトは打ち出しておらず、「車放逐」から「車共存」への密かな転換を見る向きもある。抵抗が大きく前助役も任期内に実現できずに棚上げ状態となっているセーヌ河岸自動車道廃止と商店街レンヌ大通りの歩行者天国化案の行方、右派や経団連が市財源強化を狙って提案している車の入市税導入への対応が、ルプティ助役の方向を見定める試金石になるだろう。