

# 欧州各国の総合的な都市交通計画における「自転車」について

(第2回：フランス・パリ)

都市交通評論家

亙理 章

## 1. はじめに

もともとパリでは1990年代半ばから自転車に取組みはじめたものの、自転車の利用や自転車レーンの整備も進まなかった。従ってフランスの中でもナントやリヨン等の都市と比べられ、自転車の後進都市と揶揄されていたのであるが、そのパリの自転車政策の進展には近年目覚ましいものがある。その契機となったのが2007年6月に就任したサルコジ大統領の「環境グルネル」であり、起爆剤となったのが同年7月からサービスが開始されたレンタサイクル「ベリブ」の成功である。特にここ4～5年の取組みはすばらしい。国家プロジェクトとして自転車政策を打ち出すとともに、省庁の中に複数のプロジェクトチームを立ち上げ、国のモビリティ政策として自転車利用促進を図ろうとしているからだ。フランス国内全域での広域自転車走行空間の確保には、「自転車ルートと緑の道国家ミッションチーム」が当たり、コミューン(35,000)、県(101)、地域圏(22)と連携を図りながらコーディネートしている。

パリ市内では、パリ市交通局が中心となって自転車道の整備(2009年末で450Km整備済み/目標600Km)、自転車推奨ルートの設定、ベリブの普及・電動アシスト自転車の推奨と駐輪場の建設、公共交通とのシナジーで有効性の拡大、などに取り組んできている。



自転車道マップ

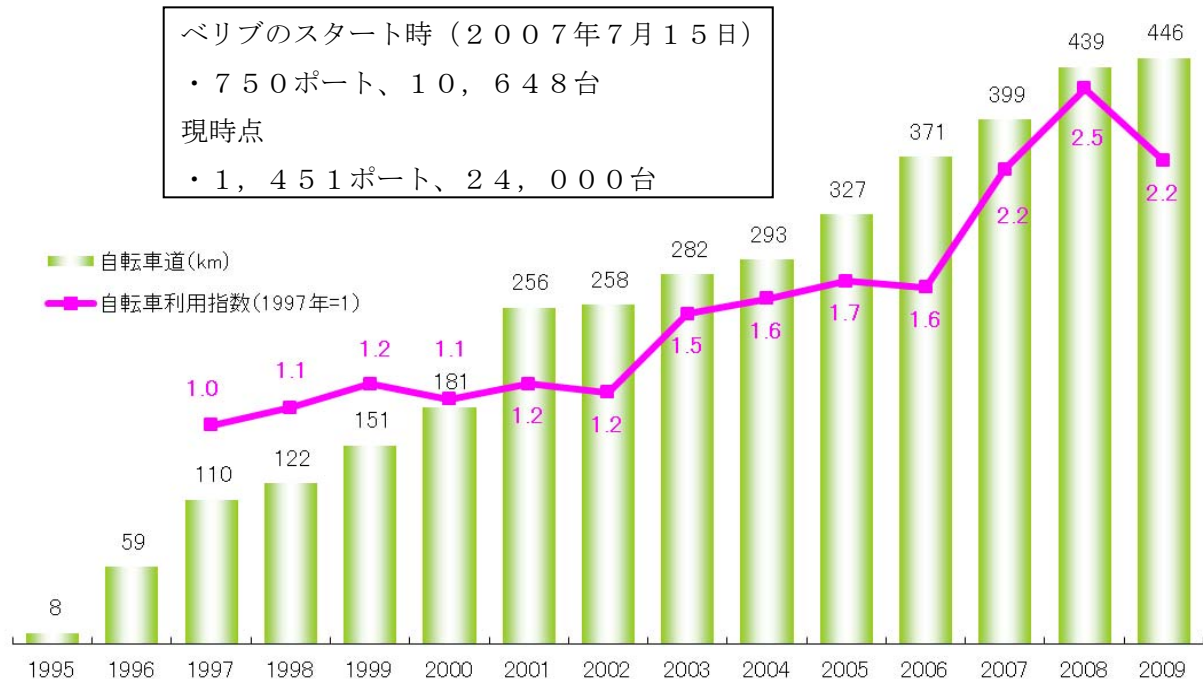
パリ: 自転車道(2009年末で450km)・  
自転車推奨ルートの整備と Velib'



自転車推奨ルート



## パリの自転車道整備と自転車利用の推移



## 2. レンタサイクル「ベリブ」について

パリの自転車事情に関しては、レンタサイクル「ベリブ」の存在抜きには語れない。2007年の導入時には1万台程度だったものが、利用者の増加により、最近では2万4千台程度まで増加してきている。それだけいまやパリ市民や観光客に完全に定着しているといえる。スタート時のバックアップ体制は、ポート近くの道路下に修理キットを収納するマンホールがあり、修理巡回員がその場で故障した自転車を修理するシステムであった。



修理キットを収納するマンホール



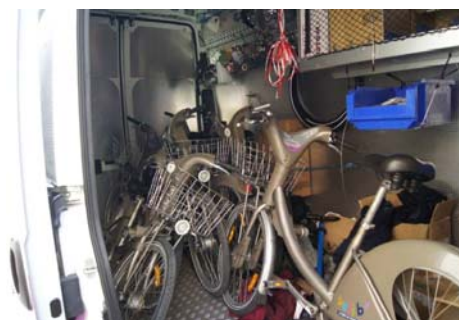
ポートで修理する修理巡回員

しかしそれでは損壊度合いの激しい自転車や路上で修理できない自転車の台数が多くなって対応できなくなった。そのためいまや簡単な修理をするためのクルマと本格的な修理を要する故障自転車を回収するためのクルマを用意し、2台のクルマがセットで巡回するシ

システムが変わった。また回収した自転車をどこで修理するかが問題となったが、パリ市内で修理工場を見つけられないためセーヌ川とその護岸を活用する「修理専用船」を造り、船上で修理することになった。故障自転車回収車がセーヌ川護岸で待ち受ける修理専用船に運び、そこで故障自転車の引き渡し、修理完了した自転車の受け取りを行うのである。船内には6人の修理工がいて、すべての部品が船倉に用意されている。



簡単な修理をするためのクルマ



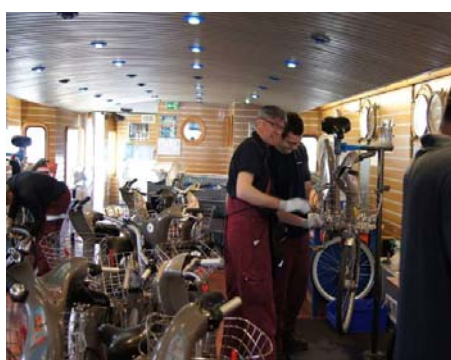
故障自転車を回収するクルマ



セーヌ川を巡回する修理専用船



セーヌ川護岸に接岸して  
回収自転車を待ち受ける



船内で修理する熟練工



船倉内に保管の部品



船倉内に保管の部品

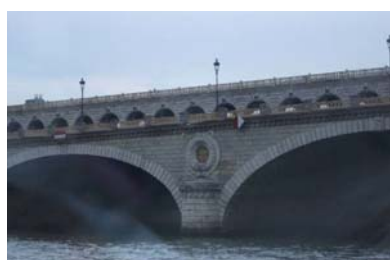
JCDecouxの担当者の話だが、信じられない故障・損壊が発生するようだ。事実、私が宿泊ホテルの近くのポートでベリブに乗ろうとしたら、左のペダルがポトリと外れた。そのベリブを元に戻し次のベリブに乗ろうとしたら、今度はサドルの上下の操作が機能しない。三度目にやっと正常なベリブに当たったのだが実に乱暴に利用するようだ。既にタイヤ（パンクが一番多いためパンクしないタイヤに変更）をはじめとして200箇所以上の

設計変更、強度の補強、品質改善等を行ってきたという話である。実際に私がみたのは、若いカップルの女性がハンドルの前に付いている「カゴ」に乗っている光景である。これには驚いたが、07年のベリブと比較すると、いまのベリブには確かに「カゴ」の強度補強のためのパイプが付いている。



### 3. 自転車走行空間の整備について

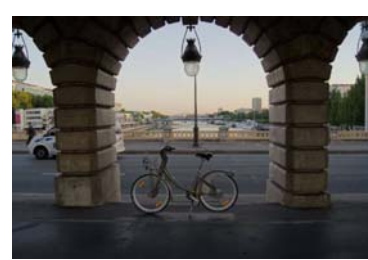
パリ市内では90年代半ばから自転車レーンの整備に取り組んだが、なかなか進展しなかった。ネットワークづくりには程遠いレベルであった。それでも1997年パリ市道路局が整備した橋梁上の地下鉄高架下に整備された自転車道は素晴らしいので紹介したい。セヌ川に架かるベルシー橋の真上に地下鉄6号線の高架橋がある。その高架橋の下がアーチ型の柱で囲まれる自転車専用道である。セヌ川からみた橋梁の景観、自転車専用道からみたパリ市内の風景、いずれもすばらしく自転車利用者には安全、快適、爽快の気分を提供している。



セヌ川から見た  
ベルシー橋と地下鉄高架橋



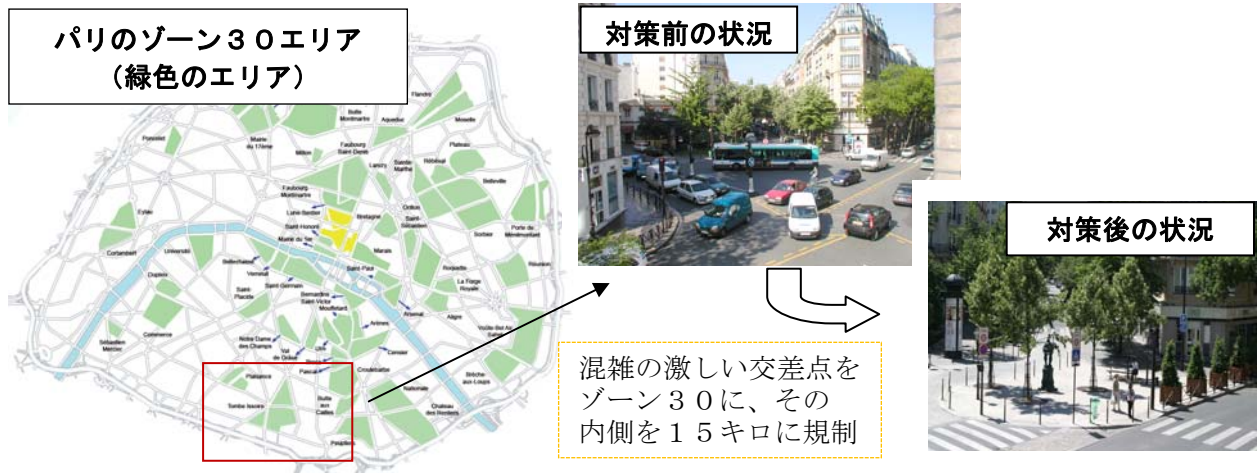
ベルシー橋の真ん中に走る  
自転車専用道



自転車専用道から望む  
パリ中心市街地の情景

パリでは2000年に入ってから本格的に自転車走行空間の整備に取り組んできたのであるが、市内で自転車レーンが目立つようになったのは05年頃からである。ベリブの導入に備えて中心市街地にも整備を進めてきたからであろう。また「ゾーン30」という交通政策・速度規制が導入されてきたのもこの頃で、クルマと歩行者・自転車との共存政策

が展開されてきたことも整備進展の要因となっている。07年ごろにはゾーン30は市内の15%程度を占め、毎年そのエリアが拡大してきている。クルマと自転車との速度格差が小さいほど自転車レーンを敷設しやすいし、道路空間の再配分も容易になるからだ。



パリの自転車政策は、ゾーン30の活用をベースにいくつかの特徴がある。一つは主要道路でのバスとの共用レーンだ。以前はその共用レーンは一部に過ぎなかったが、バスレーンを原則自転車との共用レーンにすることで自転車の走行支援を進化させてきている。今年の春からバスレーンの幅員を、これまでの3.8Mから4.5Mへと拡幅した。バスが自転車を追い抜く時、あるいは自転車がバスを追い越す時に「1メートルの間隔」を取ることによって、バスの運転手や自転車利用者の安全を確保するとともにストレスを取り除くことを目的としたものだ。今後全てのバスレーンを改良していく方針を打ち出している。4.5Mの道路幅員は実に広い。

逆にそうした施策の展開によりクルマの走行空間が削減されてきているといえる。これまで双方向の道路が「クルマは一方通行、バス（当然自転車も）だけは逆走できる」という道路再配分となる。自転車と公共交通優先政策のなせる業だ。



二つ目の特徴は、ベリブの利用者は「自転車の交通ルールを全く知らない」「道路標識類を全く見ないので役に立たない」という前提で安全のためのインフラ整備やソフトを形成していることだ。これはベリブ導入当初に事故が多発し、その原因を分析したらそういう結論になったからだ。従って、自転車に関する規制標示、走行指示標示は基本的に路上の

白線ですべてが標示されている。とにかくやたら路上に自転車マークが目立つのである。それも路地に至るまで自転車利用者の目線で徹底している。それは見事なものだ。



三つ目の特徴は、幹線道路やセヌ川沿いの自転車一方通行の確保が難しい道路に「双方向の自転車道」を整備しはじめたことだ。もともとパリでは30キロ・50キロ・70キロ/時速の速度規制となっているが、その中でも50キロ規制の特にクルマの交通量の多い道路と70キロ規制道路における自転車との速度格差を問題視してきた経緯があり、その答えが双方向自転車道ということになったようだ。出遅れていた幹線道路での自転車道整備が本格的に進みはじめた段階というのが現状だ。



#### 4. 今後の課題について

環境グルネルの交通分野における目標は2020年までに「CO2の20%削減」である。これを実現するための政策の一つとして、自転車を国のモビリティ政策にまで押し上げてきた。パリの自転車政策は、ゾーン30の活用、バスレーンとの共用、路上での白線標示による安全や教育の徹底、幹線道路等の双方向通行自転車道、などによって進められてきた。しかしまだまだ課題も多い。

なかでも個人の自転車保有率をどのように引き上げるかが最大の課題である。ベリブに頼るだけでは交通分担率のシェアを引き上げるという命題にも限界があるということだ。一番の問題は住宅にある。パリ市内の古い集合住宅とその街並みには駐輪場がなく、いちいち自分の部屋まで担いでいかなければならず、かといって路上に駐輪しておくと盗難に合う。パリの自転車政策の最大のネックが住宅政策と言われる所以である。

それでもパリは自転車道の整備目標600kmの達成は間近で、自転車道ネットワークの形成及び自転車利用者の目線での施策という自転車政策の基本を忠実に守っている。