

## ■ パリの自転車道

国建協情報 2021 年 5 月号 (No.884) 掲載【要約版】

21 世紀に入って 20 年が経過したが、現代のパリと 20 世紀末までのパリとどこが変わったかと問われれば、「パリ名物の縦列の路上駐車場が減って、町中に自転車と自転車道が増えたこと」と言えるだろう。1900 年代までは、自転車競技の世界最大イベント「ツール・ド・フランス」では道路に飛び出して応援する大勢の人や、週末には自転車を載せて郊外に向かうマイカーをよく目にしたが、通勤で自転車を使うサラリーマンはほとんど見ることはなく、日本のように通勤・通学、買い物、子供の送り迎え等の日常生活に使われることもまれで、自転車人口は日本よりも圧倒的に少ないように見えた。

しかし、21 世紀に入り、自動車に占領されたパリの環境改善を進めるため、歴代の市長は自転車の役割を高めることに注力しており、特に 2014 年に就任したイダルゴ市長は、就任直後に自転車道整備 5 年計画を策定、パリの風景を変えるような事業に取り組んだ。

事業内容はほとんどが既存街路の様様替えなので、事業費的には決して「大規模インフラ」とは言えないかもしれないが、どこを歩いていい代わりに、どこにも安全で快適な日常生活用の自転車道を持っていないわが国の将来の指針にもなりうると思われるので、ここで取り上げてみたい。

### 1. パリの自転車道整備の歴史

パリ市による自転車道の整備がスタートしたのは、ジャン・チベリ氏が市長に就任した 1995 年からで、東のヴァンセンヌの森と西のブローニュの森に合わせて 4.3km のレクリエーションを目的とした自転車道が整備された。チベリ市長は 1996 年から一般街路での車道とは物理的に分離された自転車道、車道上にマーキングで分離された自転車通行帯、自転車通行可のバス車線の整備を進めた。

2001 年にチベリ市政を受け継いだ社会党のデラノエ市長 (2001~2014 年) も自転車道の整備には熱心で、2001 年からはバス車線を 4.5m に拡幅して自転車走行可とする路線の延伸に力を入れ、2010 年からは幹線街路での二方向自転車道の整備に注力し、2014 年までに約 700km の自転車道網を保有するに至った。

また、デラノエ市政が 2007 年に 7,000 台の自転車で導入した貸自転車制度ヴェリブは、大手広告会社 JCDecaux による 10 年間の運営を終了し、2018 年 1 月からは Vélib' Métropole と名称を変え、貸自転車や駐車場運営を得意とする Smoove など 4 つの企業で構成される国際企業グループ Smovengo が、パリ市及びその郊外 55 のコミューンの 1,400 の駐輪場に 2 万台 (うち 35% は電動アシスト自転車) を配置して運営に当たっている。ヴェリブは、パリ交通政策の中における自転車重視政策のシンボルともなっており、現在パリ市内を走っている自転車の 3~4 割はヴェリブ自転車であると言われている。

### 2. Plan Vélo 2015-2020

#### (1) 計画の内容

2014年に就任しアンヌ・イダルゴ (Anne Hidalgo) 市長 (社会党) は、就任直後の2015年に、パリを「世界の自転車の都」にすることを目指して、「通勤交通における5%に過ぎない自転車のシェアを、2020年までに15%まで高める」ことを目標に、投資規模約1.5億ユーロの自転車道整備計画「Plan Vélo 2015-2020」を策定した。自転車先進国のコペンハーゲンでは55%、アムステルダムでは44% (いずれも2009年時点) であり、隣国のドイツでも国全体で10% (2000年時点) に達していることに比べると、大きな後れを取っているという認識に立っている。

同計画では、2014年時点の自転車道網約700kmを2020年には約1,400kmと倍増するとともに、質的な改善を図ることを目的とし、以下を整備することとした。

① 高速自転車道路網

西のブローニュの森からシャンゼリゼ、コンコルド広場、バステューユ広場など市の中心部を通過して東のヴァンセンヌの森に至る線、セーナ河畔の両岸を走る線、及び南のポルト・ドルレアンと北のポルト・ドーベルヴィリエを南北に結ぶ線からなる十字の幹線自転車道網で、原則として20km/hの速度で安全・快適に走行できるようにするため、自動車とは構造的に分離された4m幅の二方向自転車道で整備する。

② 骨格自転車道網

3本の環状の骨格街路で自転車道が未整備の区間61kmに、原則二方向自転車道を整備する。

③ 二級自転車道

上記の2種類の基本自転車道網を補完する路線の整備で、「ゾーン30」の規定を広域に設定 (50km/h規制の幹線街路を除く) して、域内の一方通行道路で自転車を双方通行可とするなどにより、パリ市内全ての街路で自転車が安全・快適に走れることを目指す。

④ 以上の自転車道の整備の他、質的な改善を図るため、リヨン駅やモンパルナス駅などのターミナル駅周辺を中心に1万台分の駐輪場整備、駅・幹線道路・広場などでの自転車関連の事業を行うほか、自転車購入の補助金を支給する。また、交差点には、自動車の視界不足による事故から自転車を守るため、自動車の停止線の前に700箇所の自転車のたまり場 (sas vélo) を置く。

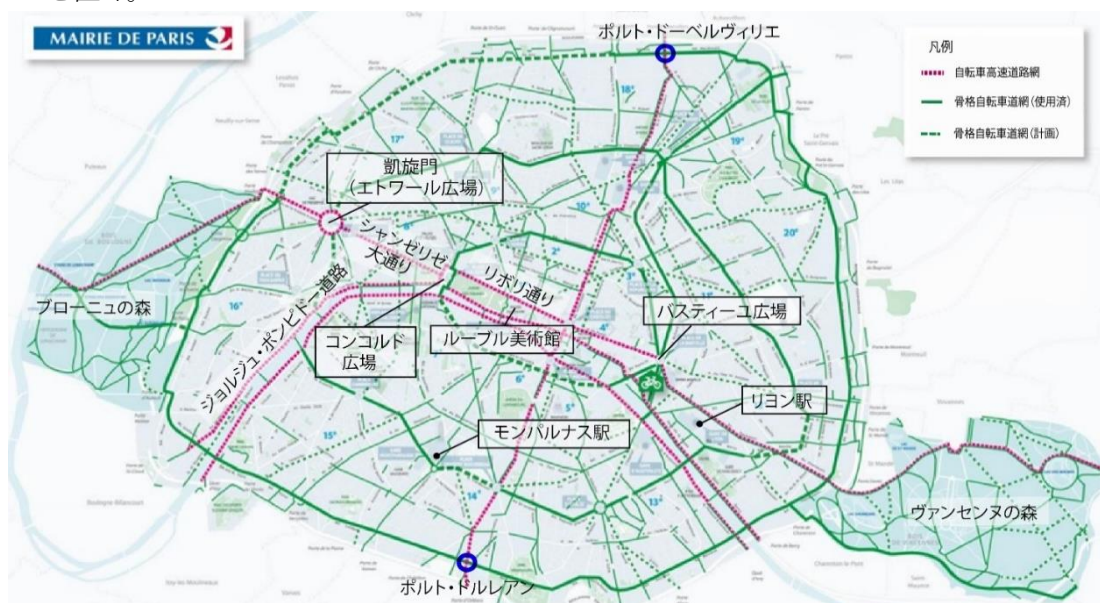


図1 Plan Vélo 2015-2020 計画図

この計画を実施するため、①+②に 6,300 万ユーロ、③に 3,000 万ユーロ、④に 5,700 万ユーロ、計 1.5 億ユーロを充当することとした。

## (2) 事業の実施と成果

### ① ジョルジュ・ポンピド一道路 (Voie Georges Pompidou)

高速自転車道路網 (REVe) の中で、最初に供用されたのはセーヌ川右岸を通る 13km のジョルジュ・ポンピド一道路のうち、低い河岸を通る 16 区の 5km 区間で、2017 年に双方向自転車道として供用された。

ジョルジュ・ポンピド一道路は、1967 年に市の中心部に向かう 2 車線の自動車道として整備され、1995 年からは日曜日だけは自歩道として、また 2002 年からは夏の 1 カ月間だけであるがバカンスに行くことのできない市民のためにパリ中心部の自動車道 4.5km を閉鎖して人工のビーチを作り出すパリ・プラージュ (Paris Plages) として活用されたりしたが、自転車道の完成により、2017 年からは自動車はパリ中心部に向かう一車線だけの道路となっている。

### ② シャンゼリゼ大通り (Avenue des Champs-Élysées)

Plan Vélo 2015-2020 の看板工事となる凱旋門からコンコルド広場に至る 1.9km のシャンゼリゼ大通り (往復 8 車線の車道 30m+2×20m の歩道からなる大規模街路) での自転車道の設置について、2017 年 1 月にパリ市は、計画全体のシンボル区間になることから通りの中央部に二方向の自転車道設置を提案した。これを受けてパリ自転車利用者協会 (Paris en Selle) は、3 月から 4 月にかけて 1,126 名の会員に対するアンケート調査を実施、中央部に二方向の自転車道設置に賛成が 35% に対して、両側に片側通行の自転車道設置に賛成が 63% となったことから、パリ市側が譲って両側に幅 2m の自転車道が整備されることとなった。工事は 2018 年 9 月にスタートし、2019 年 3 月に完成している。

### ③ リボリ通り (Rue de Rivoli)

シャンゼリゼ大通りからコンコルド広場を通過してルーブル美術館の北翼に沿って最高級のブティック、ホテル、レストランなどが立ち並びリボリ通りに入る。リボリ通りは、コンコルド広場からバスティーユ広場に至る 3km、幅 20m の幹線街路で、ここに広幅の歩道と 4m 幅の往復 2 車線の自転車道を整備し、残された西向きの 1 車線は自転車も走行可能なバス車線の形でバスの他タクシー、配送車、非常用車両、身障者用車両は走行可能とするが、一般車両の通行は禁止する措置がとられ、シャンゼリゼ大通りと並んでこの計画の看板工事となった。パリ警視庁とのメートル単位での細かな調整を経て、2018 年に交通を通しながらの工事に着手した。工事の最盛期となった 2019 年の夏は、パリはアメリカのマスコミから「巨大な建設現場」 (a giant construction site) と揶揄されるほど至る所が工事中となり、市民からも多くの不満が寄せられた。

2020 年 3 月からの第 1 回目のコロナ・ロックダウンが 4 月に解除したのを受けて、2020 年 5 月 11 日からエトワール広場の下を通るトンネルを含む他の 50km の自転車道 (Coronapiste と呼ばれている) と同時に、自転車、歩行者用の道路として利用されることになった。

一般車両の走行を禁じたこの措置は、「十分な協議がなされなかった」として右派の議員などが

ら反対の声が上がったことから、5月の時点では夏までの一時的なものであるという触れ込みでスタートしたが、6月に再選を果たしたイダルゴ市長は、5月以降の自転車の利用状況に自信を得て、9月には「リボリ通りにはもう一般車両は戻ってこない」と宣言、恒久的な措置であることを明らかにした。

#### ④ 事業の成果

パリ自転車利用者協会は「イダルゴ市長の任期の最終月となる2020年5月のリボリ通りを含む50kmの供用により、パリの自転車道路網は1,090kmに達し、計画目標に対する達成率は56%になった」と評価している。

一見低い達成率のように見えるが、1995年から20年かけて700kmまで整備された自転車道を5年で倍増しようとする目標自体が意欲的過ぎたもので、5年間で約300kmを上乗せできたことは、成功だったと評価できよう。

自転車道の整備に伴い自転車利用者も飛躍的に増え、2018年9月から翌年9月までの1年間で53.8%の伸びを示し、また2019年末から2020年初頭にかけてのメトロなどの交通ゼネストで自転車利用に一段と拍車がかかり、さらに2020春からの数次にわたるコロナ・ロックダウンでさらに街に自転車が目立つようになった。一方で、自動車は2010年から2018年にかけて戦後初の5%減少となっている。

これ等の計画の推進に当たり、犠牲になったのが、パリらしい街の風景ともなっていた縦列の路上駐車場である。イダルゴ市長は、Plan Véloの実施に当たり2014時点で約14万台分あった路上駐車場を2019年までに約6万台を削減した。

### 3. 第二期イダルゴ市政の新たな試み

イダルゴ市長は、2020年の市長再選に当たり、新たな任期期間2020～2026年で事業規模3.5億ユーロを投資し、長い移動を極力減らし自転車や徒歩で日常生活が成り立つ街づくり計画「15分の町」(Ville du quart d'heure)に取り組むことを公表、自転車道についてはオリンピック・パラリンピックが開催される2024年までに、パリの全ての街路を自転車が走れるようにするとしている。計画で取り上げた事業を実施するため、2020年時点で約8万台分残っている路上駐車場6万台分を削減し、自転車道や公園などの都市施設整備に充当することとしている。

イダルゴ市長は、シャンゼリゼ大通りについてはさらに使い方を検討しなすべきとして、コンコルド広場も含めて2018年から検討委員会を立ち上げており、2024年のパリオリンピックの終了を待って実施に移し、シャンゼリゼ大通りは自動車交通量を半減してextraordinary gardenとすることとし、2030年までには完成させたいとしている。

## あとがき

パリ市の自転車道整備の進展を受けて、パリ市とともに首都圏を構成するイル・ド・フランス州では、2020年にパリ市の高速自転車網(REVe)を延伸する形で、9路線、約650kmからなる「高速自転車道整備計画」(RER Vélo : Réseau Express Régional Vélo)を策定し、優先順位をつけて

2020年11月から着工している。

さらに、自転車道整備は、パリ首都圏だけではなく全国的な動きとなっており、イル・ド・フランス州の「RER Vélo」計画の技術支援も行った「エコロジー移行省」の交通部門の技術的シンクタンクの役割を担う「リスク・環境・移動・整備研究所」(CEREMA: Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, mobilité et l'aménagement) では、2021年3月から10月にかけてエキサン・プロバンス、ナント、リヨン、リール、ルーアン、ボルドーの各都市で、地方公共団体やコンサルタントの職員を対象として、自転車道整備の計画立案から交差点での交通処理、バスや歩行者との共用などの技術的問題に渉る幅広い課題を扱った研修会の開催を進めている。

日仏両国とも自転車交通を取り巻く環境は大きく変わったが、フランスでは自転車道の専用化が進んでいるのに対して、日本ではどこでも通っていい代わりに、段差などが多く必ずしも質的な改善がなされていないし、利用者のマナーの向上にもつながっていない。フランスでの自転車道整備の取り組みは、日本にとっても大いに参考になると思われるので、注視していきたい。

(文責：荒牧英城)

[図、写真の出典]

パリ市役所

[参考資料]

- ・ [パリ市 \(Ville de Paris\) ホームページ](#)
- ・ [Paris dévoile son Plan Vélo 2015-2020](#) MAIRIE DE PARIS (パリ市役所)
- ・ 「パリの道路空間はどのように使われているか」 荒牧 英城 2015年8月19日
- ・ [Vélo à Paris](#) Wikipedia
- ・ [Paris : Hidalgo veut remplacer 60000 places de stationnement par des piste cyclable](#)

Le Parisien 2020年1月28日

- ・ [How Paris became a cycling success story](#) CURBED Patrick Sisson 2020年1月31日
- ・ 『自転車一辺倒一風と彩と人生と』 加藤 一、永 六輔 講談社 1995年10月4日