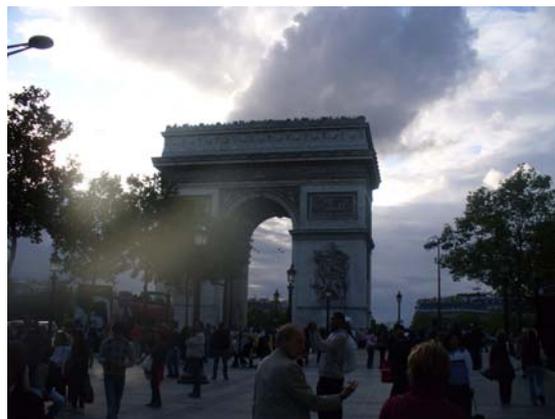


パリ

9月6日（土） パリ市訪問



パリの凱旋門

パリ市では、2020年までに、①温室効果ガス排出量を25%削減、②エネルギー消費量を25%削減、③エネルギー消費量のうち25パーセントを再生可能エネルギーによってまかなう方針のもと、バス、メトロ、トラムなどの公共交通機関の充実、自動車交通量の削減に努めています。その中で、特徴的な対策として、貸自転車制度 Vélib'が導入されています。パリ市では、この運用について視察してきました。概略は以下のとおりです。

《概略》

2007年7月15日、貸自転車事業『ベリブ』を開始。自転車（Vélib'、Velo〔仏語で自転車という意味〕とLiberte〔仏語で自由という意味〕の合成語）と名づけられている。

毎日、しかも24時間ノンストップで利用できる、この『ベリブ』自転車は開始と同時に爆発的な人気を呼び、1日平均で5万台から7万台がレンタルされ、2008年7月4日（金）には9万7千台が貸し出され、1日あたりの最高台数を記録したとのことである。



ベリブのチケット購入スタンド

『ベリブ』専用スタンドは、既に1230ヶ所、16000台設置されているが、その設置場所は以下の基準をもとにパリ市が決定する。

1. スタンド間の距離が平均300mでパリ市内を網羅すること。
2. 地下鉄やバス等の公共交通機関とうまくリンクすること。
3. 博物館・大学・公園等の公共施設の前を優先し、都市の景観や歴史建造物との調和を損なわないこと。



この自転車に乗れる人は、体重 120kg 以下、身長 150cm 以上。年齢制限もあり、14 才以下は利用できない。14～18 才の利用者の場合には親の許可が必要。フランスでは二人乗りはもともと禁止されているので、『ベリブ』自転車も二人乗りができないようになっている。子供用の座席も用意されていない。サドルは勿論高さの調節が可能であるが、サドルは、特殊工具がないと抜けないようになっている。キャリアは前だけで、その重量制限は 8 kg となっている。



『ベリブ』自転車の専用スタンド

《料金》

『ベリブ』自転車を利用するには、ナビゴ（イール・ド・フランス交通公団が発行する、スイカと同種の IC カード）を持っていれば、所定の手続きをした上で、そのまま使用できるが、それ以外には専用パスを購入する必要がある。パスは有効期限の違いにより 3 種類が用意されており、その価格は右表のとおり。

パスの種類	購入代金	利用率
1 日パス	1 ユーロ (160 円)	83%
1 週間パス (7 日)	5 ユーロ (800 円)	
年間パス	29 ユーロ (4,640 円)	17%

利用料金はパスの種類に関係なく一律。

時間 (30 分毎)	最初の 30 分間	最初の 1 時間 (31 分後から 60 分後まで)	最初の 1 時間後から 30 分 (61 分～90 分)	最初の 1 時間 30 分後から、次の 30 分毎
料金	無料	1 ユーロ (160 円)	3 ユーロ (480 円)	4 ユーロ (640 円)

長時間利用した場合は割高となるが、Vélib'が短距離の移動手段として導入されたことから、回転効率を高め各ステーションの自転車不足を防止することや、盗難を防止することが狙いである。

《運営》

大手広告代理店 Decaux 社が同システムを運営している。パリ市は委託費を支出することなく、同社にパリ市内 1600 カ所に広告パネルを設置する権利を認めるとともに一定の使用収入を同社が収入することを認めている。ステーション設置費用なども Decaux 社が負担している。



ベリブ・ステーションの案内地図



Decaux 社によるベリブの案内版

■ベリブの視察を終えて

貸自転車の課題として、ステーション間の Vélib' の不均衡があげられます。朝の出勤、通学で Vélib' が市中心部に集中し、管理者がトラックで搬送して調整しているそうですが、移動頻度が低いため、右記のように、借りたい所に Vélib' がなく、返したいところに Vélib' が満車状態といった不均衡が生じているようです。

また、フランスでは、通常自転車は車道の通行が義務づけられており、自動車との接点が多いことから、Vélib' 利用の交通事故（死亡事故）がこれまで 3 件発生しているとのことで、自動車交通に対する影響も懸念されています。さらに、Vélib' による一方通行の逆走や、信号無視、歩道通行など Vélib' 利用者のマナーについても懸念されてるようです。

パリの課題を踏まえ、大阪市での展開の可能性については、ベリブのステーションをうまく分散配置できるのであれば、業務目的として機能するようには思われますが、交通マナーについては、パリと同様に懸念されます。また、民間事業者に広告パネルを設置する権利を認めることができるのかについても、検討していく必要があると思います。



満杯で返却できない利用者

おわりに

今回の出張では、姉妹都市ミラノ市との友好親善を一層深めるとともに、環境、デザイン・観光政策、都市政策、議会活動をテーマに先駆的な取り組みを行っている欧州の諸都市の調査・視察を実施してまいりました。各都市の視察を通して感銘を受けた点は、各都市が欧州という巨大なマーケットの中で勝ち抜いていくために、これまで培ってきた都市の歴史を大切に、アイデンティティをいかに確立していくのかに重点を置かれているところにあります。日本で言うと、東京を模倣するのではなく、大阪らしさをいかにアピールしていくのかということになると思います。

フライブルク、ミュンヘンでは、特に、市民の環境に対する意識が非常に高く、交通、街づくりなどの分野で、様々な環境に配慮した先駆的な取り組みが行われており、自動車中心の交通体系から自転車を含めた公共交通を中心とした交通体系へと転換する時期に日本の都市もさしかかっていると強く感じました。まさに、大阪は鉄道の整備密度が東京 23 区よりも高いなど、鉄道が発達した都市でありますので、一朝一夕にはいきませんが、この強みを活かした政策が必要ではないかと考えさせられました。

また、世界で確固たる地位を築いているパリでさえ、地球温暖化対策として、総合的な交通対策の一環

として、民間のノウハウを活用した貸自転車（ベリブ）を実施するなど、欧州の都市の環境問題に対する意識の高さを改めて感じました。

世界都市を目指している、ミュンヘン、ミラノでは、国際見本市会場を訪問しましたが、大阪の『インテックス大阪』の展示面積7万㎡に対して、30万～40万㎡の規模を備え、世界の企業を対象にした展示が実施され、それらに対応できるインフラ整備、ホテルの収容力など、都市の国際力の高さやスケールの違いを強く感じました。老朽化してきた『インテックス大阪』の今後の役割を改めて考えさせられました。

ミラノのアーバンセンターは、都市開発を市民にも広く理解してもらおうと、都心の一等地のミラノ市所有の施設に、模型、パネル展示を中心に情報発信拠点としての役割を担っています。現在、大阪駅北地区の開発を進めている大阪市でもこういった施設を持ち、海外の都市とも連携を深めながら、都市のプロモーションを進めていく姿勢が必要ではないかと、今後の大阪の参考になるものでありました。

今回の出張を通して、大阪は、かつて水の都大阪といわれたように、川、港という資源を備え、また、文化、歴史のある都市であります。こういった大阪特有のDNAをうまく活かしながら、経済の活性化と環境対策のバランスがとれた持続的な発展を目指していく都市政策に取り組んでいかねばと考えさせられました。

今後は、今回の視察で得た見識・経験をこれからの大阪のまちづくりに活かしていかなければならないと考えております。最後になりましたが、今回の海外出張におきまして、お世話いただいた関係者の方々に心からお礼申し上げ、海外出張報告とさせていただきます。