

## フランスのレンタル自転車

大久保泰邦  
もったいない学会監事

日本では、歩道に自転車を乗り入れることができるようになってきました。ところがご存知の通り、歩行者と共存するため実に危険で、安全に、かつ快適に自転車を走行することは不可能であります。日本でも自転車専用道路が増えればと思うのですが、今の道路事情を考えると無理とも思えます。

しかし、ヨーロッパでは車道に自転車専用道路が設けられ、安全に走行できるようになっています（小林、2008）。2008年9月中旬にフランスのパリに出張した際に、レンタル自転車ベリブ（Velib'）を見ました。フランス語のVELO（チャリ）とLIBERTE（自由）をもじって、Velib'となったそうです。私の出張中の相手をして下さった方もベリブをしばしば使われており、パリ市民には交通手段としてかなり浸透していることを知りました。

数年前パリ市長に就任したベルトラン・ドラノエ氏は、環境保護と交通渋滞緩和に積極的に取り組んでいます。特に自動車の利用削減には力を入れ、公共交通機関の整備を進めてきました。約70年ぶりとなる路面電車復活（2006年12月）、バスレーンの設置、セヌ川の定期船運行、タクシー台数の増加などを行ってきました。

道路に関してもさまざまな手を打っています。まず通行規制を強化し、一方通行区間の増加、セヌ河岸にある自動車専用道路の日曜日閉鎖、路上駐車スペースの削減などがあります。同時に自転車道路網を拡大しました。1995年にはわずか8kmだった自転車道路網は現在371kmになりました。今後は500kmに延長する計画だそうです。

この政策に呼応し、2007年7月15日にSOMUPI社が大規模レンタル自転車事業をスタートさせました。「半年間に20万台が利用される」との見込みであったのですが、開始から2カ月弱で貸し出し総数が400万台を突破したそうです。2007年中にパリ市内1400以上のスタンド、計2万台以上の自転車を配置しました。毎日の通勤通学の足として定着しつつあります。

SOMUPI社は、株式の66%を所有する広告業欧州最大手JCDecaux（ジェイシードコー社）をバックとする会社であります。ジェイシードコー社は、すでにオーストリア、スペイン、ベルギーなどでレンタル自転車事業の実績を上げています。フランス国内ではリヨン、エクス・アン・プロヴァンスで成功しています。パリでは、市内の貸し出しスタンドに1600枚の広告パネルを設置することを条件として、運営費を負担しています。



写真1 パリ市内の貸し出しスタンドと自転車

1日のレンタル料は1ユーロです。最初の30分は無料で、その後、30分乗り続けると、2ユーロかかり、さらに30分乗り続けると4ユーロかかります。つまり、30分以内にスタンドに一旦自転車を戻せば、その日1日は1ユーロだけで、何度でも使うことができるシステムになっています。他に1週間のチケットや定期もあるそうです。支払いはスタンドでクレジットカード払いで、クレジットカードの口座には、保証金として150ユーロが残っていることが条件だそうです。



写真2 パリの自転車専用道路

自転車専用道路の多くは、従来の道路を一方通行にして、分離帯を作って、片側を自転車専用道路にしたものであります。セーヌ川沿いは、川の両側に一方通行の道路が走り、それぞれに自転車とバスの共有の専用道路があります。バスを意識しながら走行しなければならず、お子様連れにはちょっときついと感じられるかもしれません。

ところがドラノエ市長を頂上に頂くパリ市議会が、2006年2月に、「自転車で走れる街づくり」という基本政策のもと、市内一般道の制限速度を50キロから30キロに低減させる案を採択しました。ちょっと速くこげば自転車でもすぐに30キロぐらいはできます。これで安心してバスと共存して自転車を走行させることができます。

レンタル自転車の場合、さまざまな課題が考えられます。スタンドの設置場所とその数や自転車台数を最適にしなければなりません。特に坂道を登りきったところのスタンドには自転車が少なくなりがちです。下り方向だけを利用する傾向があるからだそうです。このような場合、利用しようと思ったら自転車がなかったといったことが起こり得ます。また利用者は自転車の扱いが荒いので、故障も多いので、修理も頻繁に行う必要があるようです。スタンドに自転車はあっても、全て何かしらの不具合があることも良くあると聞きます。

パリのシステムはこのような課題を克服し、ビジネスとして成立しています。



写真3 セーヌ川沿いの自転車・バス専用道路

これから自動車は減り、代替りの交通手段が必要になります。自転車はその第一候補です。現在の道路網を生かし、新しい交通システムにすることによって、日本でも自転車利用の拡大が可能になると思います。パリのように、日本でも自転車の利用が多い道路に対して自動車の制限速度を30キロに下げることが、すぐにでもできそうです。私が利用する駅に通じる道は、朝自転車、歩行者、自動車の通行が多いのですが、道幅が狭く、おまけに歩道は片側だけで、それも幅が1メートルもありません。そんなところを自転車が、歩道を走り、また車道を右側通行しています。今に大事故が起こりそうです。自動車の制限速度を30キロにすれば、自転車も安心して左側の車道を通行することができるはずです。

## 参考文献

小林成基 (2008) 少子高齢社会の都市交通を考える. もったいない学会ホームページコラム、4p., <http://www.mottainaisociety.org/column/pdf/column4.pdf>

小林成基 (2008) オイルピーク後は自転車活用時代、もったいない学会サロン、2008年9月30日.

ベリブ (Velib') のホームページ、<http://www.velib.paris.fr/>