



都市交通計画を通してみた フランスの行政 ②

ヴァンソン 藤井由実



©The Yomiuri Shimbun

**人口と予算に合わせて、
BRTを導入する自治体も多い**

フランスの主だった都市でのLRT整備が終わり、人口20万以下の都市では、

BRT（高機能連接バス・写真1）の導入が進み、現時点で20以上の自治体で走行している。

既にLRTを導入した中小都市でも、一日のパークアンドリップが4万以下の利用乗客数が少ない沿線ではBRT利用を併用させるケースも見られ、BRTは人口が減少する日本の自治体の参考になるかもしれない。

BRTは、「都心の道



写真1：LRTか?と見間違えうナンシー市のBRT連接バス車両

路が狭い」「道路空間をクルマと共有しなければならぬ」といった条件にも比較的柔軟に対応できるとみなされてきた。自治体が政策主体となり社会運賃を適用しているフランスでは、独立採算制を放棄して公共交通の整備

や運営を行うので、「どのようにBRTが市民生活に貢献するか?」を具体的に議会で示さなければならぬ。その際に最も重要視されるのはまず「まち全体の交通プランを含む将来のビジョン」。結局「どんなまちにしたいか?」という長期展望が問われる。

車体購入や整備などトータルコストはLR

Tの約3分の1だが（参考・図1）、これらのコストは当然沿線景観整備のレベルによって大幅に変化し、バスの寿命は15から20年、LRTは30から40年という要素も忘れてはならない。

BRTとはどんなバス? フランス所轄官庁の定義によると

① インフラでは「軌道の最低70%が専用レーン、快適性のある電停、バリアフリー車両」

「バリアフリー」は低床車両導入と電停の高さ調整で比較的簡単に達成できるが、どの都市もBRTの定時性、速達性確保に不可欠な「専用レーン設置」に多大な工夫を行っている。全行程に二方向完全専用レーンを供給できなくても、多くの都市が行っている片方向のみの専用レーン化や、交通量の多い時間帯に沿ってバス専用レーンを片側だけに設け、反



新路線への導入交通手段比較表 1€=140円で換算			
【1日バーントリップ 45000を想定】	鉄軌道LRT	コムタイヤLRT	BRT
輸送能力 想定15Km路線	290人(4人/m ²) >60000人/1日	170人 30000-60000人/1日	120人 >25000人/1日
車輛の長さ 車体幅	45m(全編成長) 2.4m	32m 2.2m	18m(道路法では 24.55mまで可能) 2.55m
車輛コスト【税前】 (2015年現在ではさ らに安価に)	4億9000万円 路床コンクリート60cm	3億3600万円 路床コンクリート40cm	7000万円 大型道路工事不必要
車輛寿命	30年	30年	15年
1Km当たりの 工事コスト 【車庫・車輛コスト外】 同じ築造標準を採るとする	14-16.8億円 築造工事 線路用道路工事	8.4-11.2億円 築造工事 線路用道路工事	5.6-8.4億円 築造工事無し 大型道路工事不必要
【沿岸住民に影響が 発生する工事期間】	18ヶ月	12ヶ月	10ヶ月

典拠・2011年ス・ラスブル都市共同体的事前協議シムット4頁を元に筆者が日本語で再構成
カマコは2015年における筆者のコスト

図1: ストラスブル都市共同体が、新路線整備の合意形成の折に市民に提示した「輸送手段の比較表」

対車線は自動車と並走させるリヨン市、電停や信号付近の道路の中央帯にBRT専用レーンを設けるルーアン市などの例がある。また同じ専用道路でも「一般車の横断が可能なレーン」「タクシーや自転車と共有道路(ナンシー市)」など都市ごとに、スペースが許す範囲でバスの優先性を確保している。

そして大切な点だが、決してクルマとの共存を否定していない。必ずクルマの迂回動線を整備している。専用レーンへの一般自動車誤侵入禁止対策としては、分離帯を設ける(ナント市)、そのスペースが無い場合には専用レーンのカラー識別化(メッス市)、見やすいパネル「BRT専用道路」の掲示(ストラスブル市)、バリエーションの設置(リヨン市)など本当にさまざまな解決法が編み出されている。

2 運行では「速達性、定時性に優れた高い運行頻度と優先信号の適用」

ほとんどの都市がLRTと同じシステムの公共交通自動優先信号システムを採用している。自治体が道路交通を一元化管理しており(新しい交通信号のシミュレーションを自治体自らが行っている都市もある)、また自治体警察の首長は市長が勤めるので、警察との交渉等はハードルにならない。

3 乗客の利便性の観点からは、「信用乗車とICTを駆使した運行状況情報提供システム搭載」

運行側からみた機能向上も大切だが、受益者側からみると、とにかく「あのバスなら乗ってみたい」と思わせる「格好良くて、便利な乗り物」の提供が大切で、メッス市などはBRT開通式に大きなイベントを行政が企画した。

一般路線バスのバージョンアップも盛んなフランス

どの都市でも公共交通利用促進の為に、「LRTと同じくらいの高機能を用意したBRT」のアピールに熱心で、BRT導入と同時に沿線の景観整備、パークアンドライドの敷設などを行うが、しかし何処もがいきなり近代的なバス導入だけにこだわっているわけではない。

「既存の路線バスをバージョンアップし

て、徐々にできるところから改善を試みている」自治体も多く、できるだけ「乗りやすく」地域全体を網羅する交通ネットワークを考えている。可能な限りの専用レーン化、バリアフリー車両導入、運行時間帯の延長、運行頻度の改善、など利用者の便宜を考えて、バス乗客の増加を図っている。大切なのはLRTやBRT、路線バスのサービスを個別に展開するのではなく、自治体全体の交通ネットワークと市民の通勤・通学の流れを考慮して既存路線を再編成しながら、総合的なモビリティ計画を樹立することだ。

そのためには、輸送能力とコスト、そして路線設定等の市民に対する説明責任が生じる。当然利害の衝突が予想される。それでは次に合意形成をみてみたい。

筆者プロフィール

ヴァンソン藤井由実

(VINCENT-FUJII Yumi)

「日仏異文化マネジメント」コンサルタント

大阪出身。1980年代より、パリを中心に欧州各地に居住し通訳として活動。2003年からフランス政府労働局公認の社員教育講師として、「日仏異文化研修」を企画。『トラムとにぎわいの地方都市・ストラスブルのまちづくり』(2012年度土木学会出版文化賞受賞・学芸出版社)、翻訳監修書『ほんとうのフランスがわかる本』(在日フランス大使館推薦書・原書房) 交通ブログ www.fujii.fr/blog/