

# パリにおける人重視の道路空間再編等の動向

## 目次

### 1. 2000年以降の人の交通・空間重視の流れ(概説)

#### 1.1 パリの行政体制、規模

#### 1.2 2000年以降の主な動き

2000年代前半

### 2. 道路空間再編事業の皮切り: Espaces Civilises

07年開始から進化中

### 3. 特色ある交通施策(Velib、Autolib、Navigo)

#### 3.1 シェアサイクルVelib

#### 3.2 EVカーシェアAutolib

#### 補足1 パリの自転車総合計画 Plan Veloの概要

#### 補足2 わが国でのカーシェアの現状

#### 3.3 パリ都市圏の非接触型IC乗車券システム: Navigo

VelibやAutolibは、交通の利便化策であるとともに、道路空間の使い方の改善(余裕の創出)に繋がる施策

02年試行開始17年完成

### 4. セーヌ川河岸道路の人重視の空間再編

#### 4.1 パリ・フラージュ、その後の経緯

#### 4.2 河岸道路の人の空間化(経緯と現在)

16年4月から開始

### 5. シャンゼリゼ通りの自動車通行止め(月1回定期的に)

17年から順次着工

### 6. 7つのロータリー状広場の再生

17年上半期に地元説明

### 7. パリの都市軸道路空間再生とポルトマイヨ計画

#### 7.1 パリの都市主軸を成す道路

#### 7.2 都市軸西側区間(シャルルドゴール通り)の再生事業

#### 7.3 ポルトマイヨ再生計画とその事業化

### 補足. パリ市の交通の概況

2017年9月

株式会社 地域・交通計画研究所<sub>1</sub>

# 1. 2000年以降の人の交通・空間重視の流れ(概説)

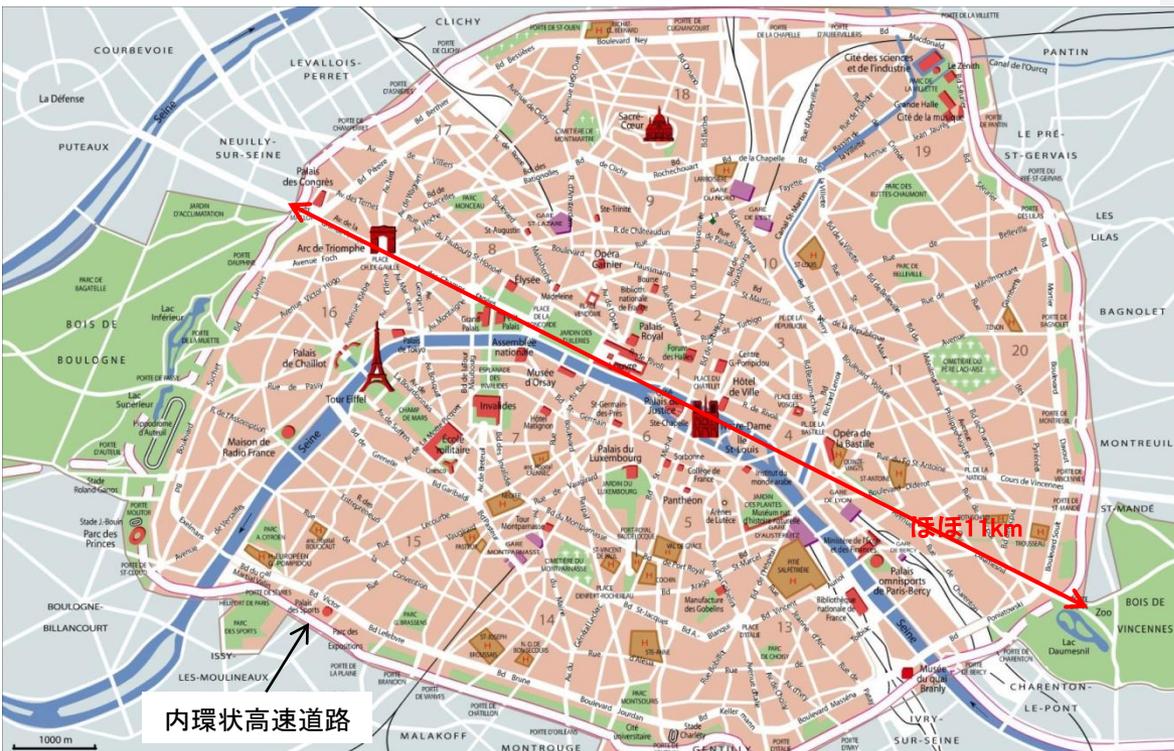
## 1.1 パリの行政体制、規模

- フランスの地方行政は道州制を採っており、パリ市はイル・ド・フランス州 (Region Ile-de-France) に所属
- 14年MPTAM法(大都市法)に基づき、16年にパリ市(=県)と周辺130市(概ね周辺3県に所属)は、都市連合: Metropole du Grand Parisを設立
- パリ市自体は、面積は大阪市の半分で、人口は8割の規模

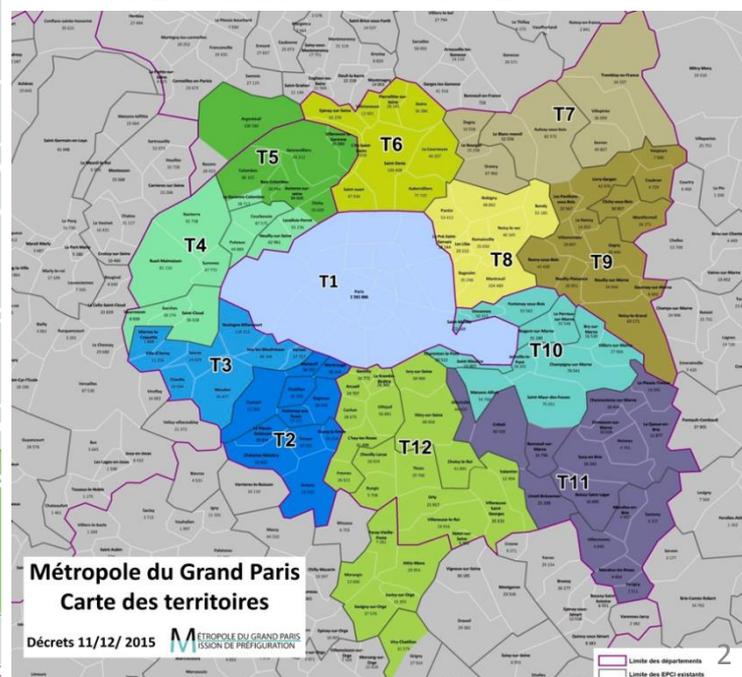
行政体	面積・km <sup>2</sup>	人口・万人
イル・ド・フランス州	12,000	1,200
大パリ行政体 (大阪府) (ニューヨーク市)	814 (1,900) (789)	700 (880) (820)
パリ市 (大阪市)	105 (225)	220 (270)

地域区分	人口・万人		
	2000年	2014年	増加
パリ市	213	222	9
内周3県	407	453	46
外周4県	482	527	46
IF州計	1,102	1,203	101

【イル・ド・フランス州】



【大パリ都市連合】16年1月1日発足

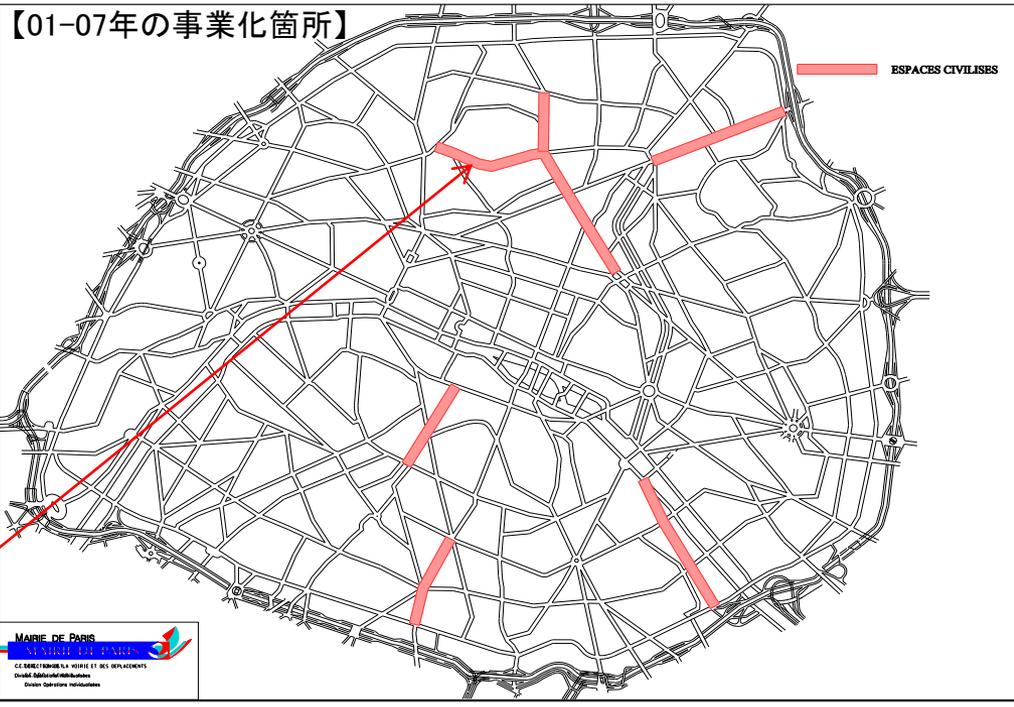


## 1.2 2000年以降の主な動き

施策の動き ※は本資料で紹介しているもの	関連事項
<p>2001年 道路断面再編 Espaces Civilises事業化(第1期07年まで)※</p> <p>2002年 セーヌ川沿いの夏のイベント Paris-Plages開始。現在も継続※</p> <p>2006年 都市軸上のシャルルドゴール通りの再生計画策定 ※</p> <p>2007年 シェアサイクル:Velib 開始 ※</p> <p>2009年 IC乗車カードNAVIGO 本格運用開始 ※ (15年にNAVIGO利用による都市圏均一運賃制実施)</p> <p>2010年 シャンゼリゼを緑で埋めるイベント:Nature Capitale実施※</p>	<p>2000年 新・大ロンドン市発足、初代市長リビングストン(～08年)</p> <p>2001年 パリ市長にドラノエ就任(14年まで2期)</p> <p>2002年 ニューヨーク市長にブルームバーグ就任(～13年、3期) ロンドン、五輪誘致に向け、100 Public Spaces事業着手</p> <p>2005年 2012年五輪、ロンドンに決定(パリ、僅差で落選)</p> <p>2007年 パリ市総合交通計画 PDP策定</p> <p>2008年 ロンドン市長にジョンソン就任(前職の三選阻止。～16年)</p> <p>2009年 ニューヨーク/タイムズスクエアのプラザ化実験開始</p> <p>2010年 ロンドンで、シェアサイクル開始</p>
<p>2011年 EVカーシェア:Autolib 開始 ※</p> <p>2012年 エトワール広場～デファンス間都市軸道路再生計画策定※</p> <p>2013年 セーヌ川河岸道路(左岸側)の自動車通行止め/再整備※</p> <p>2014年 イルドフランス州総合計画SDRIF策定 (翌年、国との投資計画契約CPER15-20を締結) 個別的都市再生事業Projet Reinventer 第1期着手(22カ所)</p> <p>2015年 7つのロータリー広場再生計画の検討開始 ※ (地元説明をほぼ終え、17～19年に順次工事開始予定) 自転車総合計画Plan Velo 2015-2020 策定 ※</p> <p>2016年 シャンゼリゼ通り月1回第1日曜日の自動車通行止め開始※ セーヌ川河岸道路(右岸側)の自動車通行止め/再整備 ※ ポルトマイヨ再生計画始動 ※ (現在計画調整中、23年完成が目標)</p> <p>2017年 シャルルドゴール通り再生事業の地元説明会※ 個別的都市再生事業 Projet Reinventer 第2期着手(34カ所)</p>	<p>2011年 ヌイシュルセーヌ市長フロマンタン ※の万博誘致運動活発化</p> <p>2012年 ロンドン五輪開催</p> <p>2013年 タイムズスクエア プラザ化の本設工事 概成 ニューヨークで、シェアサイクルCiti Bike開始</p> <p>2014年 ドラノエ後継のイダルゴ、パリ市長に就任 ニューヨーク市長にデブラシオ就任</p> <p>2016年 大パリ都市連合:Metropole du Grand Paris発足 ロンドン市長にサディク・カーン就任</p> <p>2017年 2024年五輪開催都市決定</p> <p>2018年 2025年万国博覧会開催地決定</p>

# 2. 道路空間再編事業の皮切り: Espaces Civilises

- パリ市では、広幅員道路（Grands Axes、ブールヴァールと呼ばれる道路等）を対象とした道路断面再配分を、独自にEspaces Civilises（英訳は、Civilized Spaces）とネーミングし、2001年から07年にかけて事業化した
- ※道路空間再編に関しては、英語でShared Spacesという呼び方があり、それをアレンジした呼称と推定
- この事業は、以下を実施するもの
  - ・自動車交通にも配慮しつつ、バスや自転車、歩行者に配慮した道路空間の配分の見直し
  - ※この時期に既に自転車に注目しており、これが07年に開始されたサイクル・シェアVelibに繋がっている
  - ・緑の増量
  - ・沿道の大気汚染の削減
  - ・地域の魅力の向上
  - ・街の景観や歴史的環境との調和



【Clichy通り（モンマルトルの丘の麓）の整備前後の様子】

【整備前】

（両サイドの車道が、沿道用と通過用の二つ）

【整備後】

（車道部を再構成し、中央の緑・人空間を拡張）



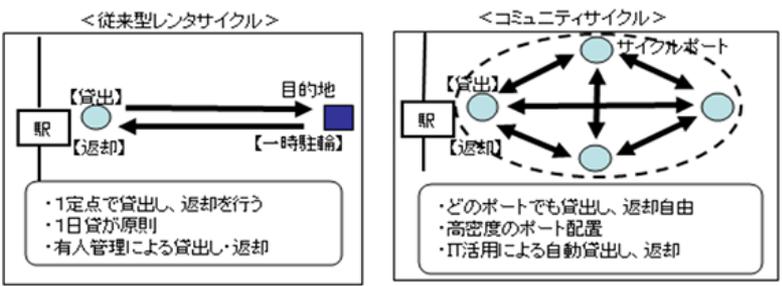
## 3.1 シェアサイクルVelib

○Velibは、2007年にパリ市が開始したシェアサイクル(コミュニティサイクル)で、ロンドン(10年)、ニューヨーク(13年)など世界の大都市での同種システム導入の先駆けとなったもの

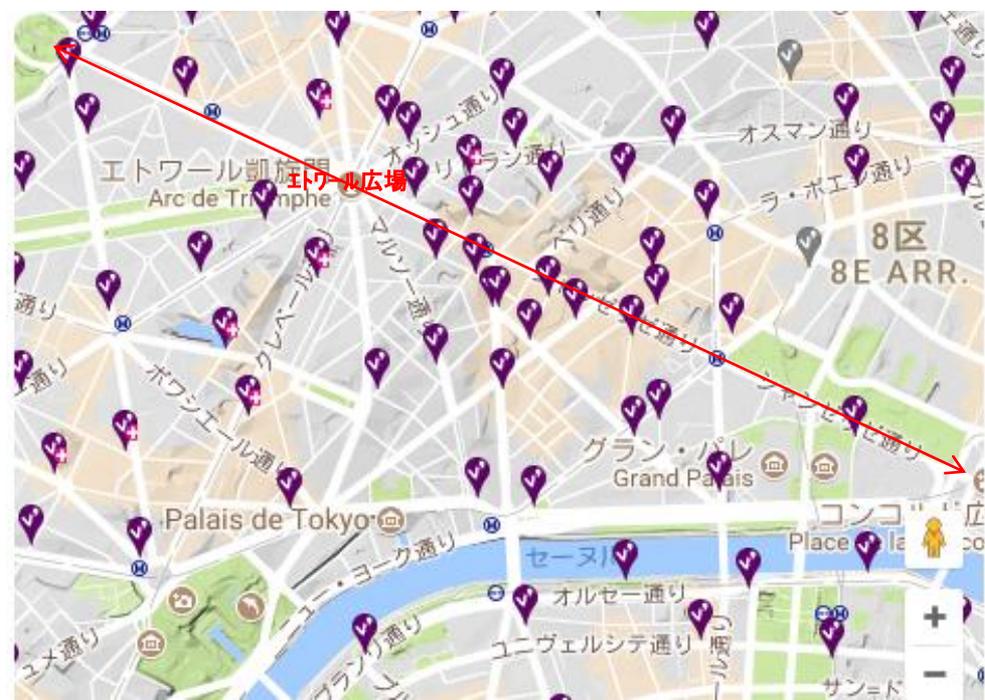
※Velibはパリ市内だけがサービスエリアだが、郊外で同種サービスを実施している市もあり

○現在、貸自転車23,600台で、1,800カ所のステーションを300m毎に設置。世界の同種システムでも最大規模のものであり、利用頻度の高さなどで、成功例とされる

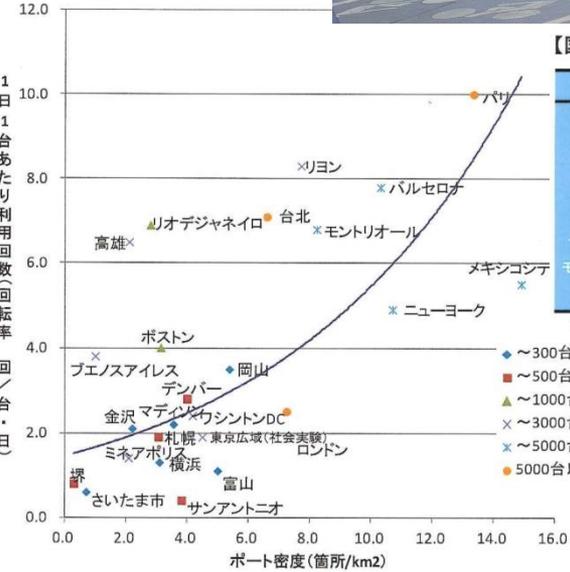
### ■従来のレンタサイクルとの違い (横浜市HPより)



### ■エトワール広場(凱旋門)周辺のステーション配置



【ポート密度と回転率】



図の出所: 国土交通省都市局街路交通施設課「コミュニティサイクルの取組等について」(平成29年3月)

# 3.2 EVカーシェアAutolib

- Autolibは、2011年に開始された小型EV車を活用したカーシェア。パリ市内限定のVelibと違い、市外もサービスの対象
- 16年7月時点では4,000台の貸し車両、約1,100カ所のステーション(充電設備約6,000機)、登録者数約13万人にまで拡大  
※ステーションは基本的には路上に設置。路上駐車抑制の狙いもあり
- 事業主体は地方自治体で組成した事務組合で、運営を民間に委託。開始当初はパリ市を含む46市で構成されていたが、16年7月には97市に参加自治体が拡大
- さらに、Velibとの一体運営/Velibサービスエリアのパリ市外への拡大を望む声により、16年9月に Syndicat Mixte Autolib et Velib Metropoleに組織改編。新組織には101市が参加し、Velibのサービスエリア拡大等の事業に年間400万€(概ね50億円)を投資する予定
- なお、民間カーシェア事業者でもEV車を導入する社が増加しているが(Ex.ダムター系のCar2Go等)、パリほどの規模で実施されている都市はない

## 【Autolibのステーション例】



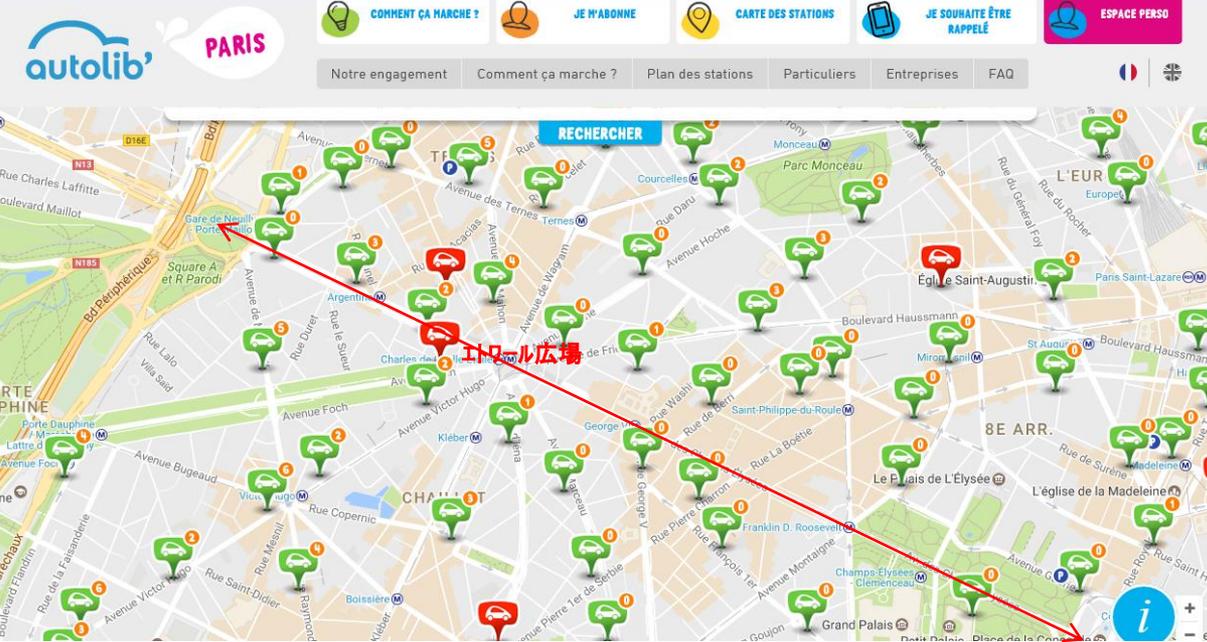
○路上ステーションでの充電



## 【Car2Go(アムステルダム为例)】



## ■エトワール広場(凱旋門)周辺のステーション配置~P5Velibの図とほぼ同スケール

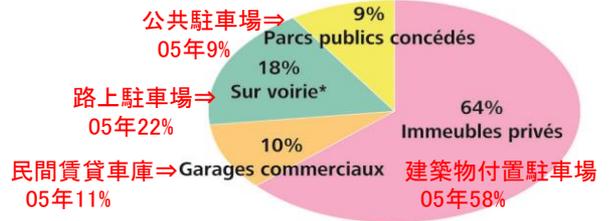


## ■パリ市の駐車場事情

- パリ市は路上駐車場が多く道路空間再編にも支障
- 駐車場総量818千台のうち、路上駐車場は18%/142千台(15年)。これを面積換算すると1,700haになり、道路総面積の6%、車道面積の10%に相当(小型車12㎡/台、道路面積率25%、車道面積率70%と仮定)
- このため、市は路上駐車場の削減に取り組んでおり、05年から15年にかけて、駐車場総量は770千台から818千台に増加したものの、路上駐車場は165千台から142千台へと、10年間で23千台を削減
- Autolibは、この路上駐車場抑制施策の一環を成す

## 【パリ市の駐車場種別の内訳】

出所:パリ市「le bilan des déplacements en 2015」



# 補足1 パリの自転車総合計画 Plan Veloの概要

- パリ市は、15年4月に、20年を目標とする総合的な自転車利用環境整備計画 Plan Velo 2015-2020を策定
- この計画では、「世界の自転車首都を目指す」との目標を設定して、20年までに1.5億€(15年レートで200億円)を投資するとしている

## ■数値目標(市HPの本文の抄訳)

- 全交通に占める自転車利用の割合を、5%から15%に上げる
- 自転車走行空間延長を、700kmから1,400kmへと2倍にする  
注)道路の両サイドに自転車走行空間を設置している場合は、延長をダブルカウントしていると推定される。なお、大阪市の道路実延長は3,800km(幅員5.5m以上は1,600km)

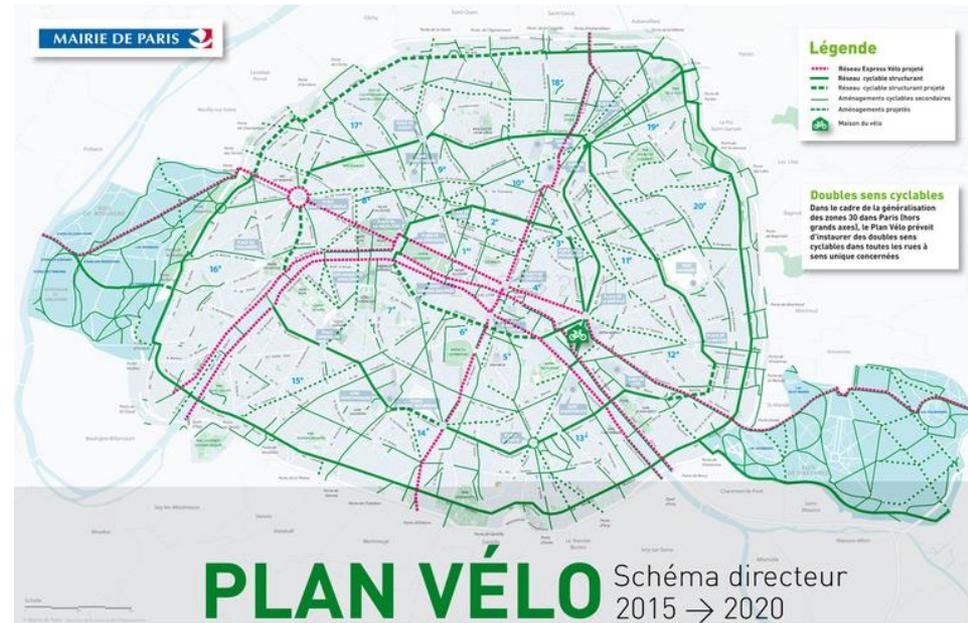
## ■1.5億€の投資内訳(市HPの本文の抄訳。右下の図参照)

- 63百万€: 自転車走行空間整備
- 40百万€: 公共交通プロジェクトと連携した自転車設備の整備、幹線道路や広場の再整備との連携、REVe(都市間快速自転車道)の整備等
- 30百万€: 「30km/hのパリ」プログラム(注)への対応。特に規制速度を50km/hとする幹線道路以外の全ての道路で自転車の対面通行を可能化※  
(注)面的に市街地の自動車規制速度を30kmに規制する、いわゆる「ゾーン30」のこと  
※一方通行規制の細街路でも自転車は対面通行できるようにすること(京都四条通の裏通りで実施されたような施策)と推察
- 7百万€: 1万台の自転車駐輪場の整備
- 10百万€: 電動アシスト自転車、モペット、スクーター、貨物運搬用の自転車の普及促進への補助

図や説明文の出所(次頁も):

<https://www.paris.fr/actualites/paris-se-dote-d-un-nouveau-plan-velo-2255>

【ネットワーク計画】ピンク線はREVe計画ルート、緑太線は3環状ルート



【2020年までの投資計画の内容】

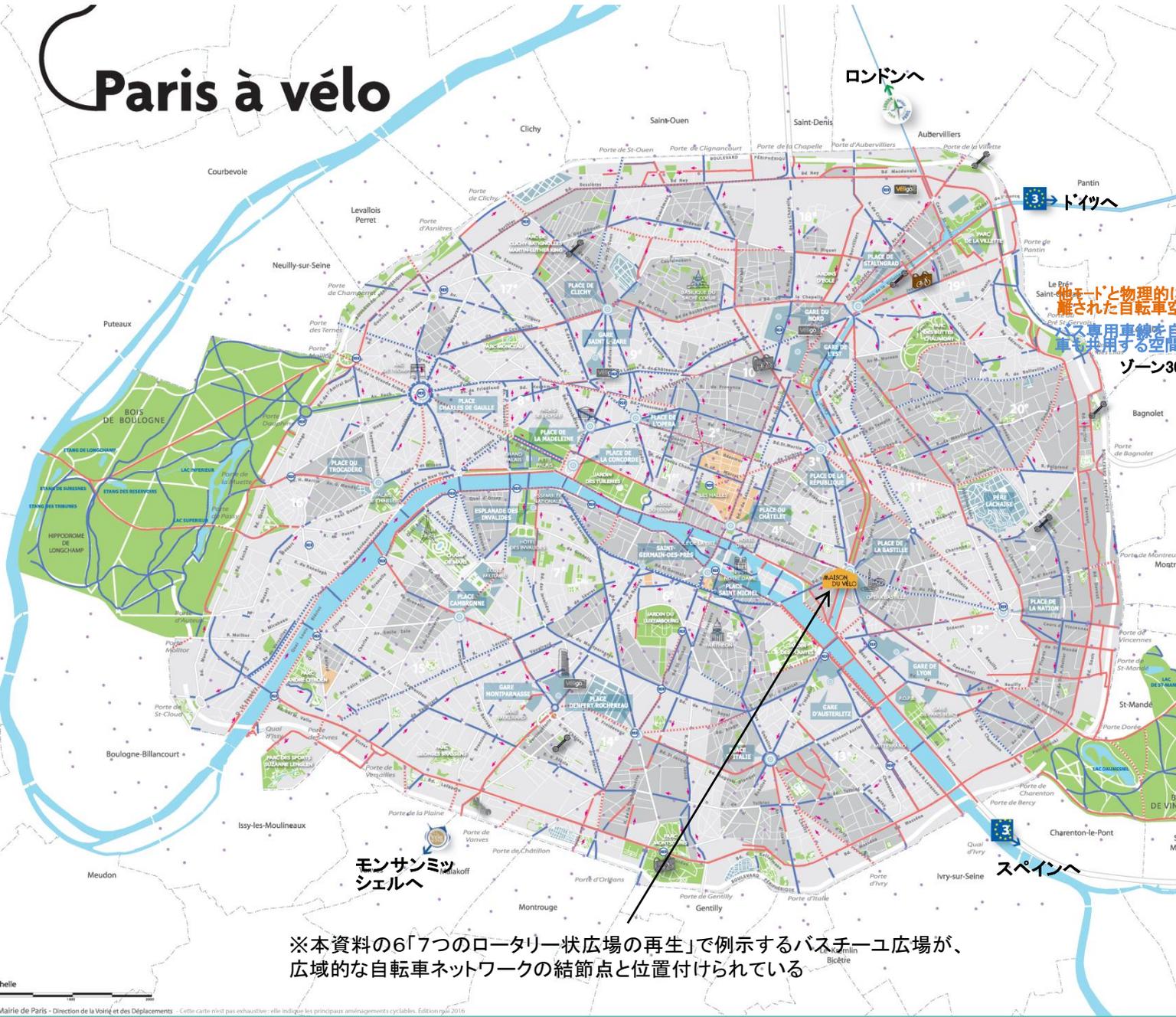


# Paris à vélo



## Légende

- |           |           |  |
|-----------|-----------|--|
| —         | Existant  | Aménagements protégés<br>voies entièrement dédiées aux vélos et séparées physiquement des autres usagers                               |
| - - - - - | En projet | Aménagements partagés<br>couloirs de bus ouverts aux vélos et bandes cyclables (aménagement non séparé physiquement de la circulation) |
| ■         |           | Zones 30<br>(limitées à 30 km/h)   |
| 🔧         |           | Atelier de réparation  |
| 🚲         |           | Vélo écoles  |
| 🔑         |           | Consigne vélo  |
| 👤         |           | Zones piétonnes  |
| 🏠         |           | La Maison du vélo  |
| 🚉         |           | Stations Vélib'  |
- Véloroutes et voies vertes**
- Voie verte Paris (parvis Notre Dame) - Londres (London Thames)
  - Véloscénie (Itinéraire touristique depuis le parvis de Notre Dame jusqu'au Mont St Michel)
  - Euro Vélo 3, la route des pèlerins (depuis Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne)



他モードと物理的に分離された自転車空間  
 自転車専用車線を自転車も共用する空間  
**ゾーン30**

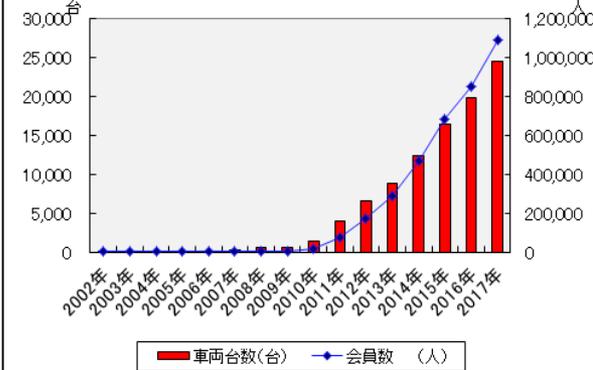
※本資料の6「7つのロータリー状広場の再生」で例示するバスチユ広場が、広域的な自転車ネットワークの結節点と位置付けられている

# 補足2 わが国でのカーシェアの現状

※カーシェア(やライドシェア)は、将来の自動運転システムの基盤となる可能性を持つ

- カーシェアは、アメリカ最大手のZipcar社の創業が2000年だったように、世界的にも比較的新しい交通サービス。わが国では、駐車場、レンタカー、リース会社等がカーシェア事業も展開(他国に比べ業者数が多いが、タイムズ24がガリバー)
- わが国の利用者は2010年頃を境に飛躍的に増え、現在、全国でのステーション数は1.3万カ所、車両数は2.4万台、登録会員数は110万人に到達。これはZipcarに匹敵
- 関西では、大阪市1,400、京都市340、神戸市300ステーションがあり、その分布は都心区に集中。そのことから都心型の交通ニーズにマッチしたサービスと推察
- これほど普及しているのにわが国で認知度が低いのは、路上をステーションとして利用できない、駐車場施策等交通政策上の位置づけがないなどの背景によると推定
- なお、欧米では、大学・大規模ビル・地区と事業者が連携してカスタマイズしたサービスを提供している例も多い(ex.NYハドソンヤード地区でのBID団体とZipcarの連携)。わが国でも、事業者とビル事業者やマンション管理組合との連携例が出始め

■わが国のカーシェア普及の推移



図の出所: (公財)交通エコロジー・モビリティ財団HP

## ■京阪神3市のカーシェア・ステーション数(17年5月末)

大阪市 (1374ステーション)	中央区 (214)	西区 (175)	北区 (172)	淀川区 (104)
	天王寺区 (60)	東淀川区 (56)	浪速区 (55)	住吉区 (48)
	都島区 (47)	福島区 (46)	城東区 (42)	東成区 (38)
	西淀川区 (33)	阿倍野区 (31)	鶴見区 (31)	港区 (30)
	旭区 (28)	生野区 (26)	此花区 (23)	大正区 (23)
	東住吉区 (23)	西成区 (23)	住之江区 (23)	平野区 (23)

京都市 (342ステーション)	中京区 (74)	下京区 (69)	南区 (36)	伏見区 (34)
	右京区 (26)	上京区 (24)	左京区 (21)	北区 (19)
	西京区 (15)	東山区 (14)	山科区 (10)	

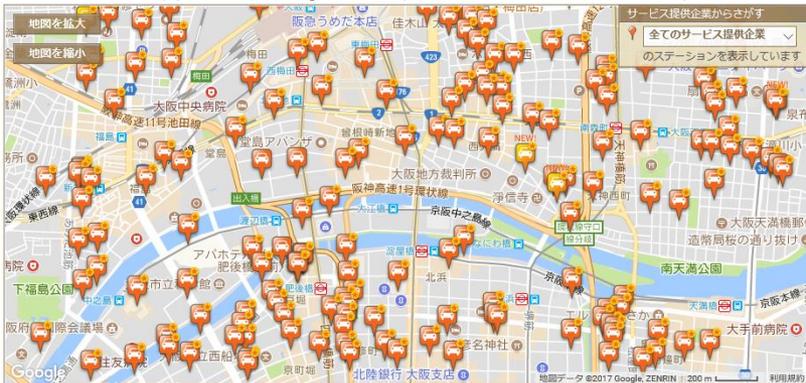
  

神戸市 (302ステーション)	中央区 (95)	東灘区 (66)	灘区 (44)	兵庫区 (29)
	長田区 (20) <td>須磨区 (19) <td>垂水区 (17) <td>北区 (8) </td></td></td>	須磨区 (19) <td>垂水区 (17) <td>北区 (8) </td></td>	垂水区 (17) <td>北区 (8) </td>	北区 (8)
	西区 (4)			

## 【ライドシェアの配車システム:とりあえずタクシーから】

- 車共同利用のもう一つの方法がライドシェア:自家用車相乗り
- これをIT技術を用いて事業モデル化したのがUber。Uberは世界でこの白タクモデルを事業展開しているが、わが国への進出は頓挫(国家戦略特区で過疎地で認められただけ)
- それにめげず、Uberは東京限定でUberタクシーを開始
- この動きに対抗して、タクシー業界では、スマホによる業者横断的な配車サービス「全国タクシー」を開始した
- このサービスは急速に輪を広げており、17年3月時点で、47全都道府県で、322社、3.4万台のタクシーが、これに参加

(例示:梅田~中之島~淀屋橋付近のステーション分布)



出所: <https://carsharemap.jp/> (主要業者8社のステーションを表示したHP)

(全国タクシーの利用システム)



### 3.3 パリ都市圏の非接触型IC乗車券システム: Navigo

図の出所: Navigoのホームページより <http://www.navigo.fr/>

○ Navigoは、STIF(イルドフランス公共交通連合)傘下の公共交通機関共通で使える非接触型IC乗車券で、09年に従来のCarte Orangeから完全に切り替え。公共交通だけでなく、VelibやAutolib等でも使える「総合交通カード」  
 ○ 15年から、ゾーン運賃制から均一運賃制(郊外割引のゾーン間割引はあり)に移行  
 ・公共交通の均一運賃制は、40年前からストックホルム都市圏では導入済みで、導入のコンセプトは郊外・都心居住者間の「社会的公平性」の確保

注)ゾーン1は  
パリ市内

【15年からのNavigo利用の運賃】  
月額 週額

Vos zones actuelles	NAVIGO MOIS*		NAVIGO SEMAINE**	
	prix et zonage		prix et zonage	
1-2 1-3 1-4 1-5 2-4 2-5 3-5	70,00 € « toutes zones » <b>NOUVEAU</b>		21,25 € « toutes zones » <b>NOUVEAU</b>	
2-3	65,10 €	<b>Pas de changement de zonage.</b>	19,80 €	<b>Pas de changement de zonage.</b>
3-4	62,80 €	Toujours dézonnés le week-end, les jours fériés, pendant les petites vacances scolaires de la zone C et de mi-juillet à mi-août.	19,00 €	
4-5	60,70 €		18,45 €	

【Navigoが利用できるモード】

une carte unique pour se déplacer sur le réseau de transports en Île-de-France et accéder à de nombreux services.

9,3 millions de cartes en service

Un forfait « toutes zones » rechargeable sur [navigo.fr](http://navigo.fr) en gares et en stations et dans plus de 500 points de rechargement

Le réseau en 2016  
14 lignes de métro  
13 lignes de train  
8 lignes de tram  
1500 lignes de bus

NOUVEAU Autolib' EVカーシェアリング

NOUVEAU Vélib' パリ市のサイクルシェアリング

Cristolib' & Vélo2 郊外都市のサイクルシェアリング

Parc Relais P&R駐車場

有料駐輪場 Véligo

iledeFrance stif

【Navigo乗車券】

定住者向け

一時滞在者向け



## 4.1 パリ・プラーージュ、その後の経緯

### ■自動車道路だった区間と、その光景

- セーヌ川は、パリ市のほぼ中央を貫き、沿川にルーブル美術館やエッフェル塔などの施設も集積し、パリの景観を象徴する河川
- セーヌ川は、左岸(Rive Gauche)、右岸(Rive Droite)の堤防上に幹線道路がある他、堤防から一段下がった高水敷にも自動車専用道路が一部の区間にあり、親水性の阻害、周辺市街地の大気汚染源となっていた
- この課題に対し、道路空間の人への開放を目指す取組みとして、2002年に開始されたのがパリ・プラーージュ：Paris-Plages（パリの砂浜）
- パリ・プラーージュは、夏季の約1ヵ月間、この区間の自動車通行を禁止して砂浜を仮設し、パリに居ながらにして、南フランスのバカンスの雰囲気を感じられるようにするイベント
- 当初は、右岸側※だけの実施だったが、06年から左岸にも会場を拡大
- ※右岸側の**通行止め対象道路の日自動車交通量は3.5万台**で、ここが利用できないと自動車は10数分の迂回を強いられる。
- その後、2013年に左岸側は自動車通行を禁止し、道路空間を恒常的に人に開放。右岸側も16年に通行禁止に踏み切った
- 17年のパリ・プラーージュは、期間を7月初旬からの2ヵ月間に実施期間を拡大(7月14日のパリ祭の日をイベント期間中に含めたもの)

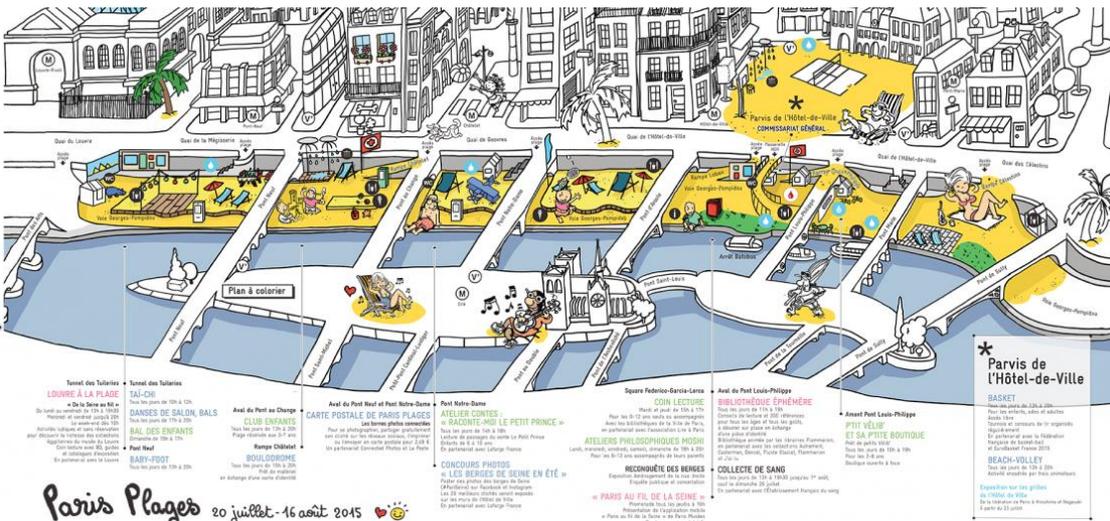
【右岸】



・・・自動車が通行していた河岸道路



### ■パリ市作成の15年パリプラーージュのパンフ(右岸会場。中洲はシテ島)

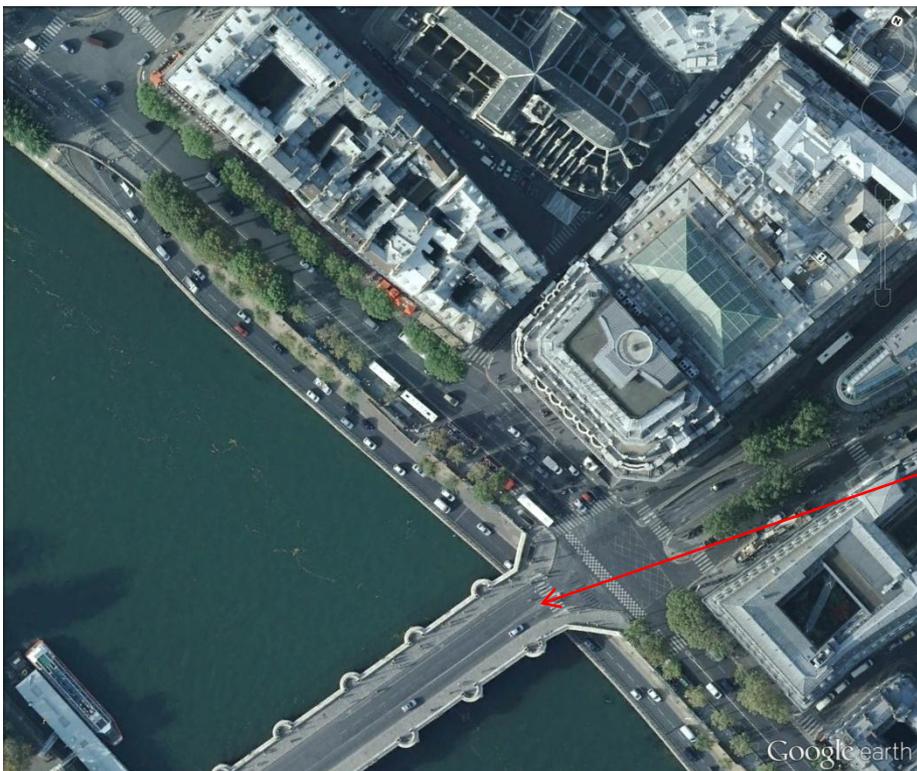


【左岸】2012年  
※ストリートビューの写  
真は車載カメラに  
よるもの。自動車が  
通行できなくなると、  
削除されると、あるいは車が  
通っていた頃の写  
真が残っている。  
右の写真はその  
古い頃の写真



【2015年1月と7月の川岸道路の光景】 Google Earthより

■1月 川岸の道路はクルマが走行



■7月 川岸に約5,000トンの砂を入れて砂浜化



■砂浜の様子



■通行止めされた車道(ミストを散布)



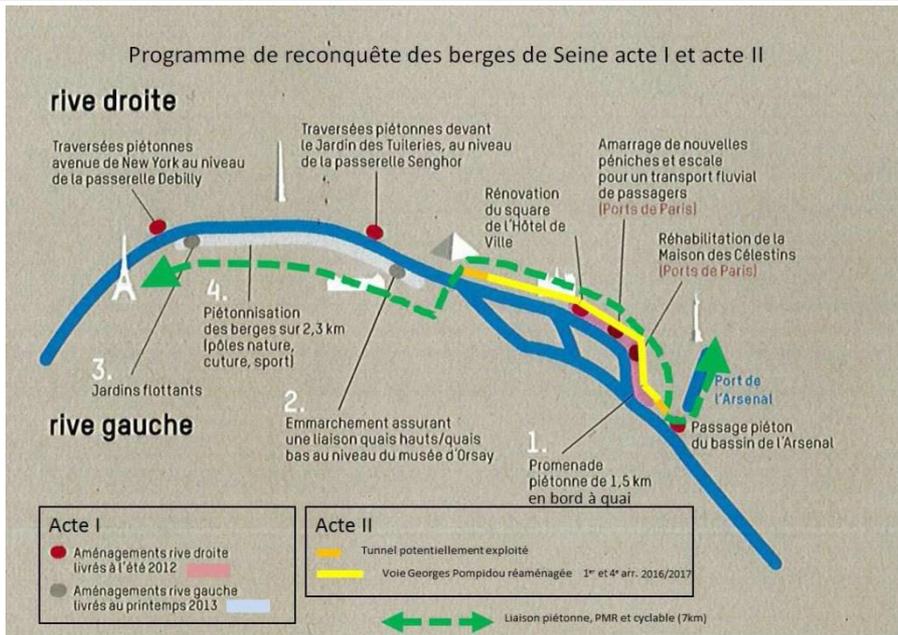
# 4.2 河岸道路の人の空間化(経緯と現在)

## 【人の空間化の目的】

- ①憩いの空間を提供する
- ②バスチーユ広場とエッフェル塔の間の歩行空間を提供し、回遊性を創出する
- ③生物的多様性を生み出す
- ④川と結びついた経済活動を生み出し、空間利用を多様化させる
- ⑤観光地としての価値を高める

## 【段階整備の経緯】

- 第1段階：左岸の人の空間化を先行(右岸は部分整備)  
13年：自動車通行を止め、人の空間化
- 第2段階：右岸の自動車通行止め、人の空間化  
15年9月：右岸整備計画案を公表  
16年3月：通行止め等の整備に伴う影響評価報告書公表  
16年8月(推定)：自動車通行止め開始(秋には止めていた)  
※パリ・プラーージュを契機に恒常的な通行止め開始と推察  
17年4月：施設整備を終え「セーヌ川公園」として開設



## 目的 OBJECTIFS

- Offrir un espace de respiration
- Offrir un espace de promenade entre Bastille et la Tour Eiffel et rendre les berges aux circulations douces.
- Développer la biodiversité
- Développer les activités économiques et diversifier les usages en lien avec le fleuve
- Valoriser ce site touristique



## 第1段階 L'ACTE I

- Aménagements livrés en septembre 2012
- Aménagements livrés en juin 2013



## L'ACTE II

- SCENARIO 2**
- 3,3 km de longueur
  - 4,5 ha d'aire piétonnière
  - 2 tunnels
  - 9 locaux dans les murs de quais
  - un potentiel de nouveaux bateaux



図の出所：パリ市「la Reconquete des BERGES de SEINE」(2015年9月)

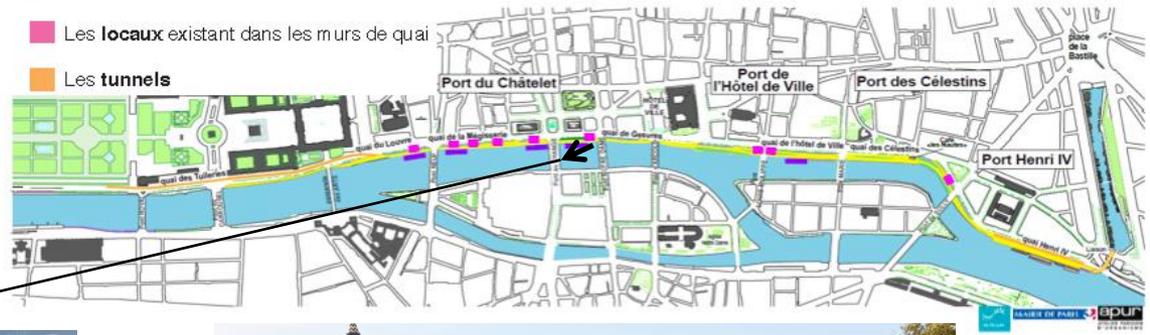
【左岸側の最近の写真】  
 ・市HPより  
 ・整備後数年を経て賑わいが定着していることが伺える



L'ACTE II  
 Quel potentiel pour ce site ?

【右岸整備計画でのポテンシャル分析(概要)】

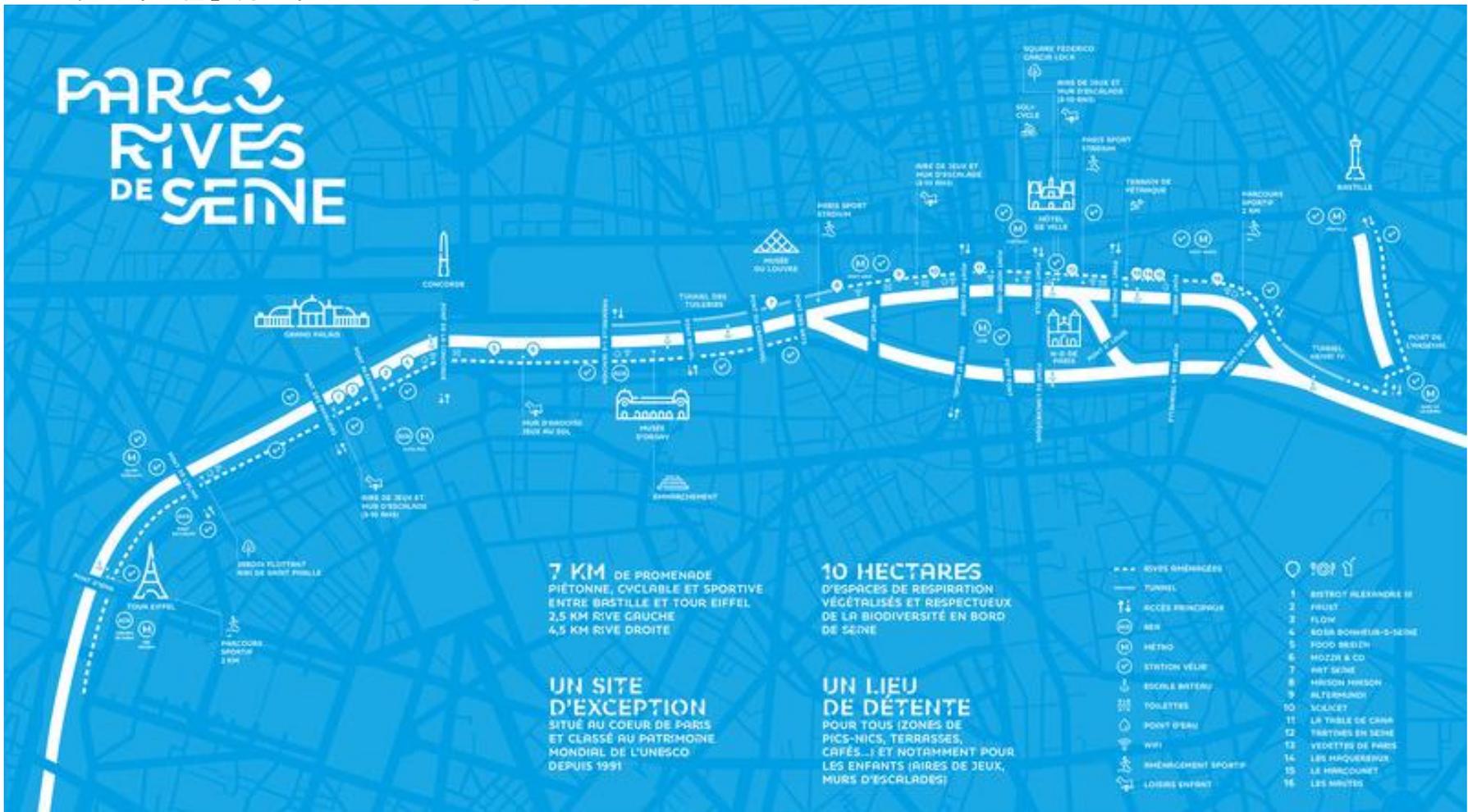
- Les berges
- De nouveaux bateaux potentiels
- Les locaux existant dans les murs de quai
- Les tunnels



【右岸の従前と、自動車通行止め/ハード整備直後の写真】…同じアングル ←



【セーヌ川公園の案内図】4月に市のHPにアップされたもの



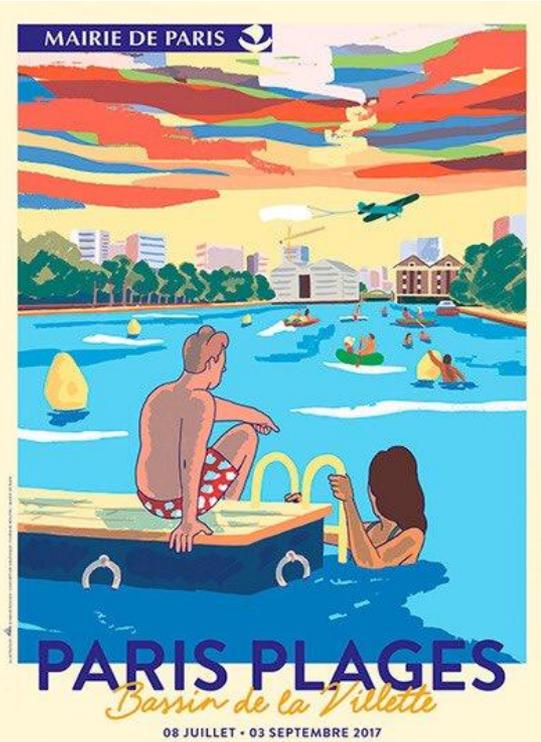
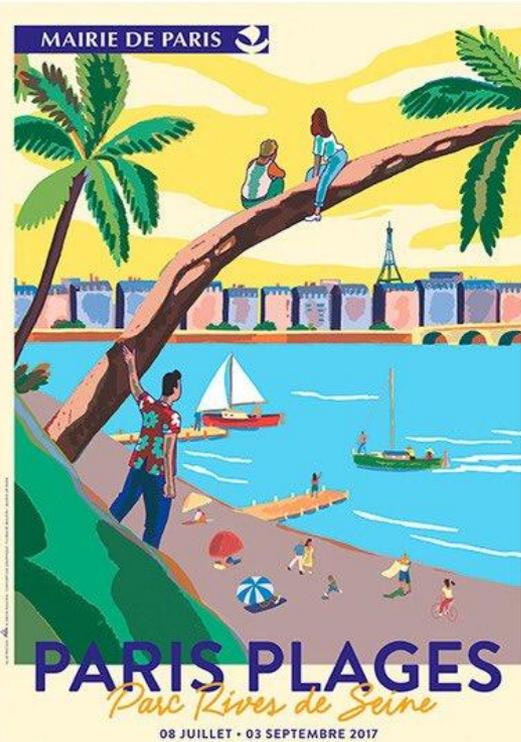
【17年4月2日(日)の右岸公園の写真】市のHPにアップされたもの



【同前】



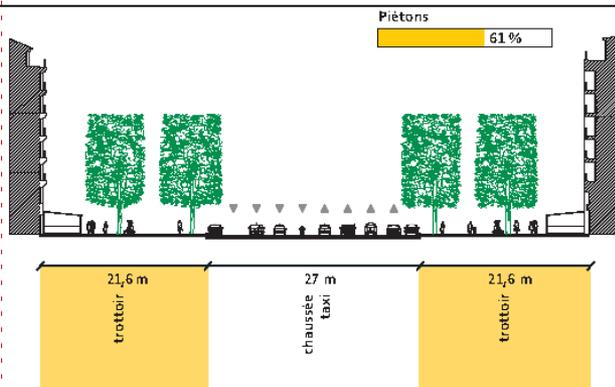
【今年のパリプラーージュは既に始まっている(7月8日から)】



EUROSIC | Fondation | ANOUS PARIS | RMC | PARISPLAGES.FR

## 【シャンゼリゼ通りの概要】

- シャンゼリゼ通りは、凱旋門のあるエトワール広場～オベリスクのあるコンコルド広場間の約3kmの道路
- 日平均の自動車交通量は6万台以上
- 全幅員は70mで、車道は対面通行の往復8車線  
歩道は片側各21.6mと広く、歩道に面してオープンカフェが連なり、パリを象徴する観光名所となっている
- かつては現在の歩道空間内の各所に路上駐車場が設置されていたが、70年代後半から地下駐車場整備とセットで歩道拡幅の事業に着手し、1994年には現在の姿に



## 【シャンゼリゼの自動車通行止め】

- シャンゼリゼでは、パリ祭の軍事パレードやツールドフランスのゴールなど、イベント時には自動車通行を規制
- これらの定例的規制に加え、自然環境重視のイベントである「Nature Capitale」を、10年5月23日(日)、24日(月、祝日)の2日間実施。自動車を通行止めにし、道路を花と緑で埋めた。二日間で200万人以上が来訪
- さらに、自動車交通量抑制/地球温暖化対策のシンボルとして、毎月第1日曜日(原則)の昼間時刻帯の自動車通行を禁止する措置を、2016年5月8日(日)から開始  
このイベントの開始後にパリ市内でテロが発生したが、それに係りなく、月1回の通行止めは継続中



【 Nature Capitale 】(10年5月23日、24日実施)  
一時的イベントで、その後は実施されていない  
前夜一晩で会場を設営し(早送り動画あり)、完了後撤去



【毎月第1日曜日の自動車通行止めを、定期的に開始】(第1回は16年5月8日に実施)

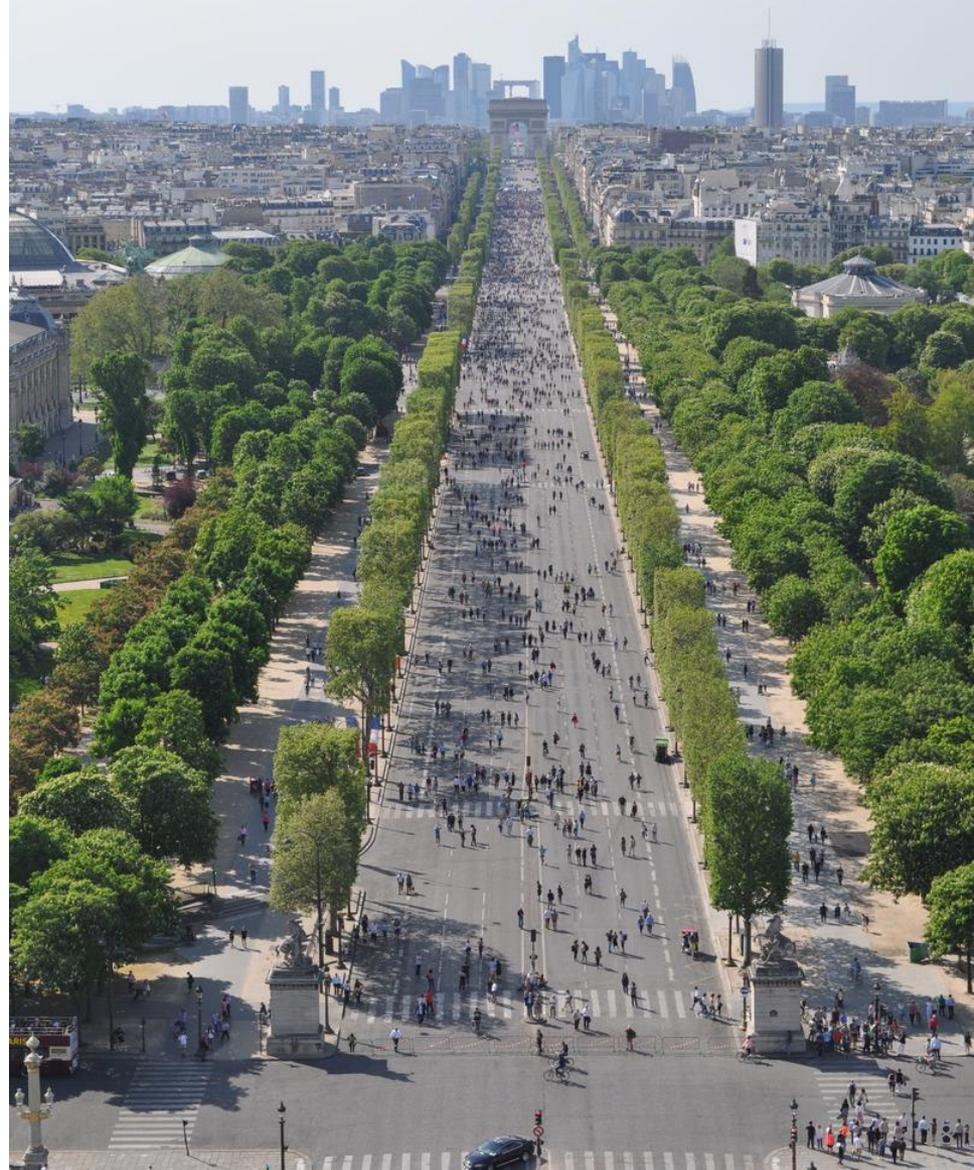
初回の通行止めの様子は、下のパリ市のHPに写真を掲載

<http://www.paris.fr/champselyseespitons>



コンコルド広場(通行止めの終点)上空から凱旋門(エトワール広場)方向を望む。これぞ都市軸

・凱旋門の向こうに見える高層建築群は、パリの副都心:デファンス地区のもの



# 6. 7つのロータリー状広場の再生

- パリの道路パターンは複雑であり、凱旋門があるエトワール広場のように、多数の道路が集まってきてロータリー交差点を形成している広場が各所に存在
- これらの広場は、歴史的には地区中心たる人の広場だったが、現在は自動車中心の空間に堕している
- この改善を図るのが、Réinventons nos Places(直訳：広場の再発明)プロジェクト。  
※事業費は7広場合計で3,000万€(1広場平均で5億円程度)
- 本計画の経緯と予定＝現在は事業着手一歩手前の状況  
14年頃：市庁内で検討開始  
15年：計画素案の作成、市庁内での調整  
16～17年：地元説明、計画の詳細の検討(設計等)  
17～19年：広場毎に順次改良工事を開始(予定)
- 以下では、バスチーユ広場の例を中心に紹介

## 【バスチーユ広場(現状)】

現状では歩行者が広場を横切ることができない



この白線は自動車停止線

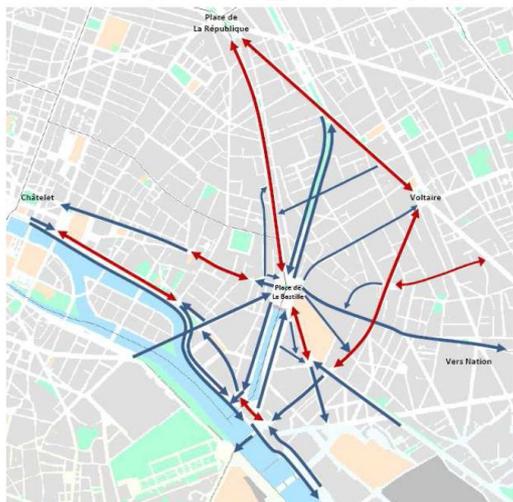
## 【プロジェクト位置図】



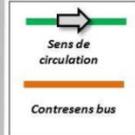
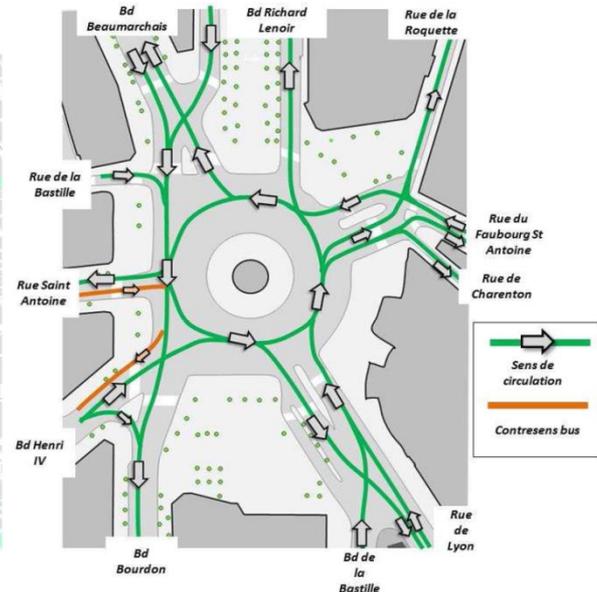
以下の図の出所：パリ市のHPの下のページ

[http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/urbanisme-et-architecture/projets-urbains-et-architecturaux/reinventons-nos-places-2540#presentation-de-la-concertation\\_9](http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/urbanisme-et-architecture/projets-urbains-et-architecturaux/reinventons-nos-places-2540#presentation-de-la-concertation_9)

## 【広域と広場内の交通動線の現状】



Plan de circulation du secteur

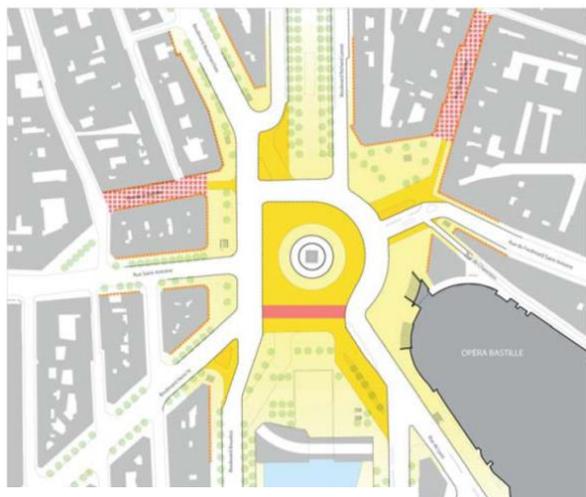


## 【流出入道路の時間交通量の現状】



## 【現時点での計画案】

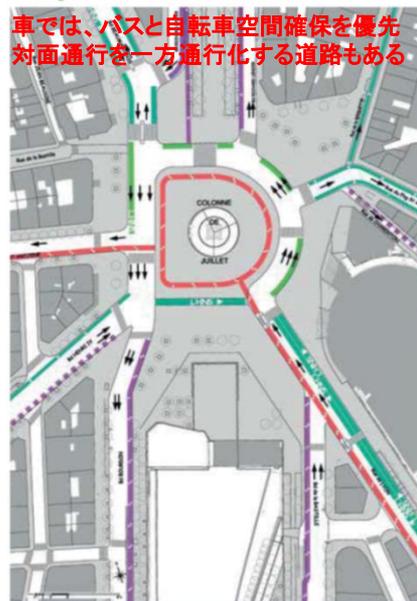
地域に3つのシナリオを説明し、シナリオ2が有力になった



- Trottoirs existants
- 現状の人の空間
- Agrandissement des espaces piétons
- 新しく人の空間にする箇所
- Aire piétonne (bus autorisés)
- バス専用の空間
- Zone de rencontre (circulation à 20km/h)
- 車の規制速度を20km/時に
- Linéaires commerciaux existants

## Réorganisation des circulations

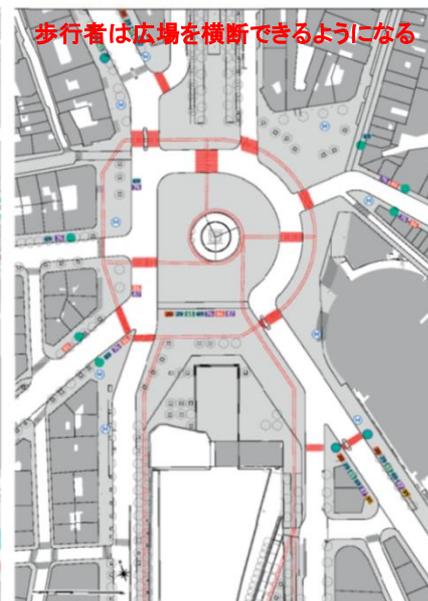
車では、バスと自転車空間確保を優先  
対面通行を一方通行化する道路もある



- couloir de bus ouvert aux vélos
- bande cyclable
- piste cyclable à double sens
- piste cyclable
- LHNS
- LHNS dans la circulation
- REVe
- voie véhicules taxis

## Piétons et intermodalité

歩行者は広場を横断できるようになる



- passage piétons
- passage piétons conservé
- fil d'Ariane
- arrêt LHNS
- arrêt bus RATP
- Métro

【現状：Google Earth】



【整備イメージ図】



#### 1/ AUGMENTER LA PLACE POUR LES PIÉTONS

 Réduction des largeurs de chaussée à 12 m maximum pour faciliter les traversées piétonnes. Suppression du stationnement, dans certains cas.

**車道幅は最大でも12mまで減らし、歩行者空間に充てる**  
 Installation des passages piétons plus nombreux et de dimensions généreuses pour permettre des traversées plus directes, dans le prolongement des parcours naturels.

#### 2/ TISSER DES LIENS AVEC LE QUARTIER

 Développement d'espaces de circulation apaisés, zones 20, zones de rencontres qui tout en préservant les services et installant de nouvelles mobilités favorisent les usages par les piétons et les cyclistes.

#### 3/ OFFRIR DE NOUVELLES POSSIBILITÉS D'« ÊTRE » DANS L'ESPACE PUBLIC

 Rendre possible des usages temporaires divers (artistiques, ludiques...): pouvoir s'adapter aux temps de la ville. Le dimanche, la nuit, les vacances, peuvent être des moments privilégiés où l'espace piéton s'agrandit pour des usages amplifiés et inédits. Créer la possibilité d'une mise à jour de l'espace en fonction des changements de tendance et des attentes du public.

 Installer des mobiliers urbains recyclés, fixes et mobiles permettant de nouvelles possibilités d'être dans l'espace public. On peut s'allonger, s'asseoir différemment, s'installer pour manger, discuter, travailler, se connecter. Une part de ce mobilier est orientée vers les enfants, offrant des services adaptés à leurs besoins et leur physiologie; une autre est adaptée à la pratique du sport sur l'espace public.

#### 4/ ENGAGER/INSTALLER LA VILLE DURABLE

 Maîtriser les impacts générés par l'espace public: zéro énergie, zéro déchet, circuit maîtrisé de l'eau et mobilier en réemploi

 Proposer des nouveaux espaces plantés appropriables: espaces de repos, de jeu, de travail qui peuvent, dans certains cas, être jardinés par les habitants; favoriser les sols poreux sans rejets à l'égout ainsi que l'évaporation naturelle.

 Une box, lieu de la coconstruction du projet, sera installée sur la place pour faciliter les rencontres de proximité et le dialogue avec des collectifs d'animation.

【他の広場の整備計画案（例）】

## Place de la Nation



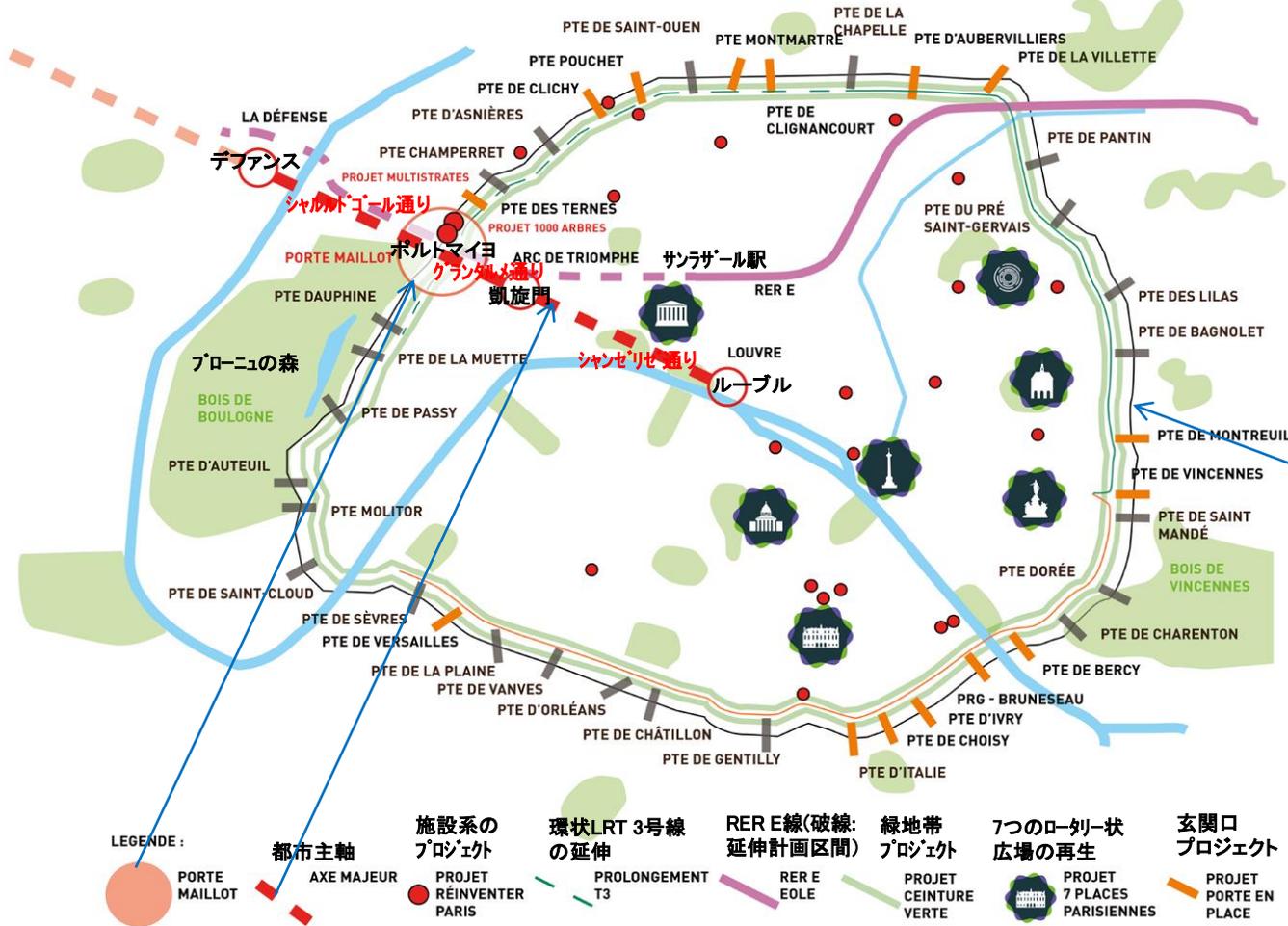
## Place Gambetta



## 7.1 パリの都市主軸を成す道路

- パリの最も主要な都市軸は、ルーブル～(シャンゼリゼ通り)～エトワール広場/凱旋門～(グランタルメ通り)～ポルトマイヨ/パリ国際会議場～(ここからパリ市外：シャルルドゴール通り)～デファンス副都心間の約8km…御堂筋の梅田～難波間が約4km
- この軸上で、シャンゼリゼ通りは1994年に歩道拡幅が完成したが、凱旋門以西は車主体の道路空間構成が残っているのが現状
- 残された西側の軸の再生は、2017年に入って事業化に向けた動きが加速(計画策定と公表、事業化調整、地元説明等)
- ①シャルルドゴール通りの道路空間再配分の事業化(車道・路上駐車場空間を削減し、人の空間を拡張)
- ②ポルトマイヨ計画の始動(ロータリー状交差点の改良、交通結節点機能の強化、国際会議場の増築等。鉄道新駅工事は着手)

【パリ市の都市再生プロジェクトの分布と都市主軸の位置】



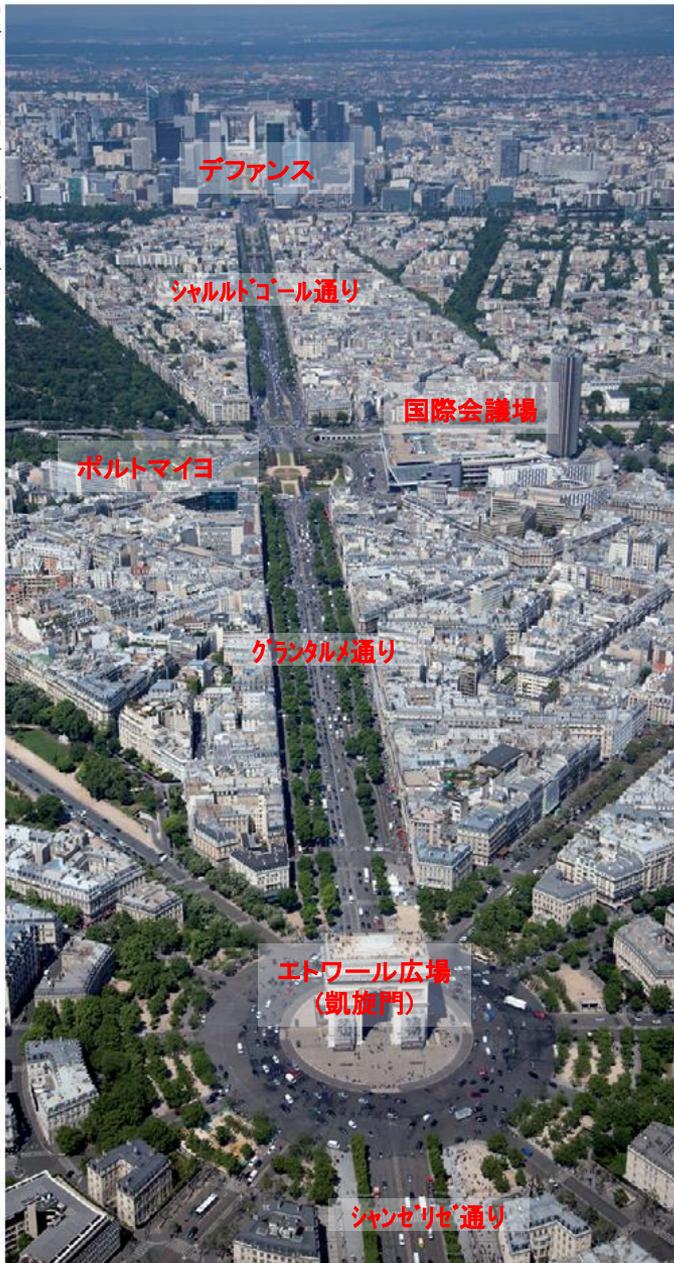
図の出所: Mairie de Paris 「Nouvelle PORTE MAILLOT: Aménagement de la place de la Porte Maillot~reunion publique」(Mars 2017)  
 パリ市役所「新たなポルトマイヨ: その青写真~パブリックミーティング資料」(2017年3月)

灰色の線: 内環状高速道路 (パリ市域の境界線付近)

図の補足説明

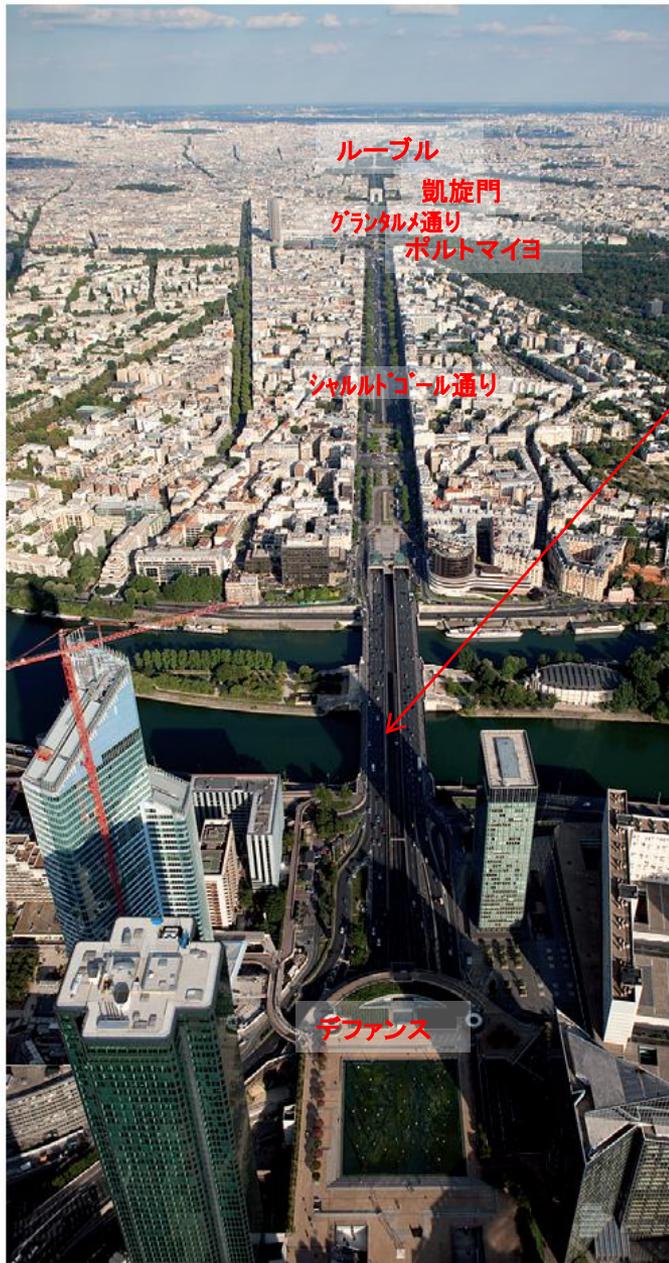
- ・セーヌ川兩岸の人の空間化のような、完成したプロジェクトは未表示と推定
- ・環状LRT: T3号線は、南側(オレンジ実線)、東北(緑実線)は完成しているが、西側(緑破線)は未整備
- ・郊外鉄道RERは、A線が凱旋門とデファンスを結んでいるが、中間(ポルトマイヨ等)に駅は無い。C線の駅はあるがC線はセーヌ川左岸と北方面を結ぶ路線(本地区では南北方向)

【エトワール広場からデファンスを望む】



De l'Étoile vers la Défense, le quartier d'affaires et la Grande Arche

【デファンスから凱旋門、ルーブルを望む】



De la Défense vers Paris, l'Arc de Triomphe

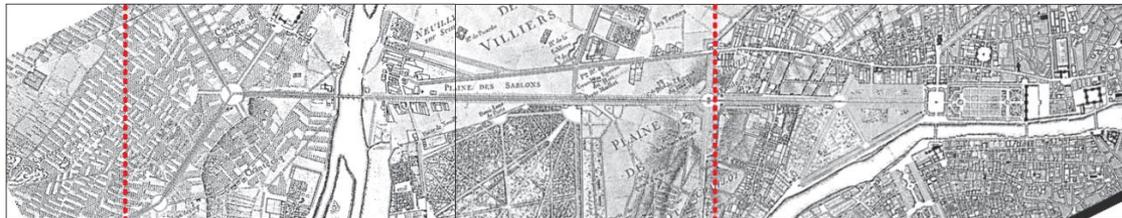
都市軸道路の基本幅員は  
70m

道路の真ん中は地下鉄1号線の線路。  
両側道路の日交通量が15万台というこ  
とも併せると、新御堂筋の新淀川大橋と  
いうイメージ

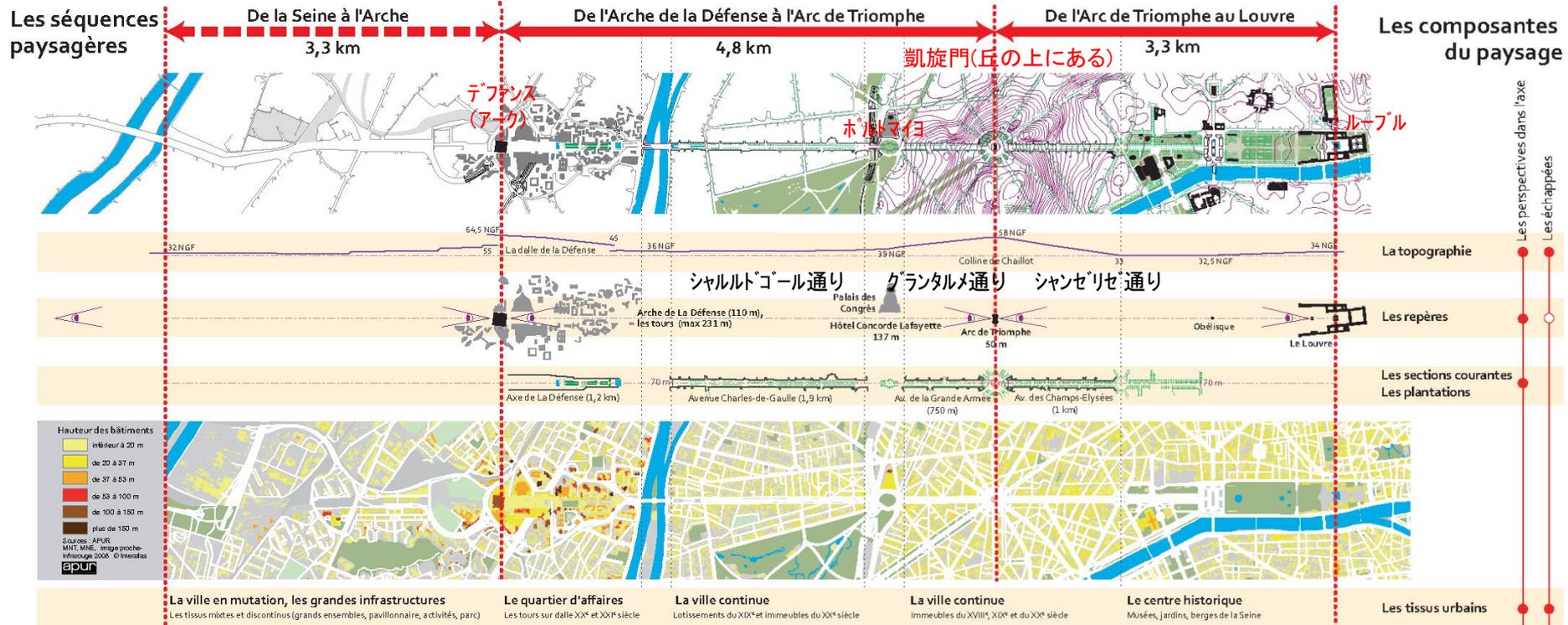
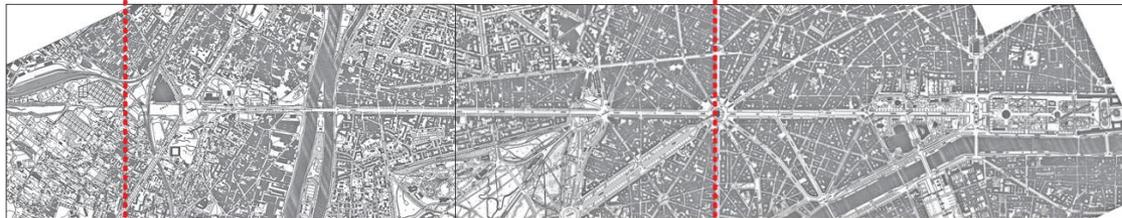
図の出所(P24~27):  
APUR「Etoile-La Défense ,un axe majeur  
metropolitan~Diagnostic et enjeux  
urbains」(Mars 2012)  
パリ都市研究所「エトワール~デファン  
ス=都市主軸~その診断と提案※  
※直訳は「賭け」

# Pensé dès l'origine comme un axe magistral avec des séquences paysagères diverses

Carte dite des Chasses Impériales - de 1764 à 1773



Plan IGN - 1966



図の出所: APUR「Etoile-La Defense ,un axe majeur metropolitan~Diagnostic et enjeux urbains」(Mars 2012)

Centralités

LÉGENDE :

- Les centralités**
  - locales
  - mixtes
  - globales
- Les équipements**
  - locaux
  - mairies
- Les difficultés de franchissement**
  - des voies
  - des places
  - limites infranchissables
  - axes bruyants et/ou polluants
  - espace public dégradé
- Les lieux fermés**
  - grandes parcelles
  - commerces
  - grandes emprises formant enclaves
  - faïceaux ferroviaires
- Les animations**
  - temporaires
  - marchés
- Les commerces**
  - sur rue
  - emprises commerciales
- grands magasins**
  - de 5 000 à 10 000 m<sup>2</sup>
  - de 2 500 à 5 000 m<sup>2</sup>
- grandes surfaces alimentaires (hypermarchés, supermarchés et monoprix)**
  - de 50 000 m<sup>2</sup> à 100 000 m<sup>2</sup>
  - de 1 000 à 2 500 m<sup>2</sup>
  - de 250 à 500 m<sup>2</sup>
  - de 100 à 1 000 m<sup>2</sup>



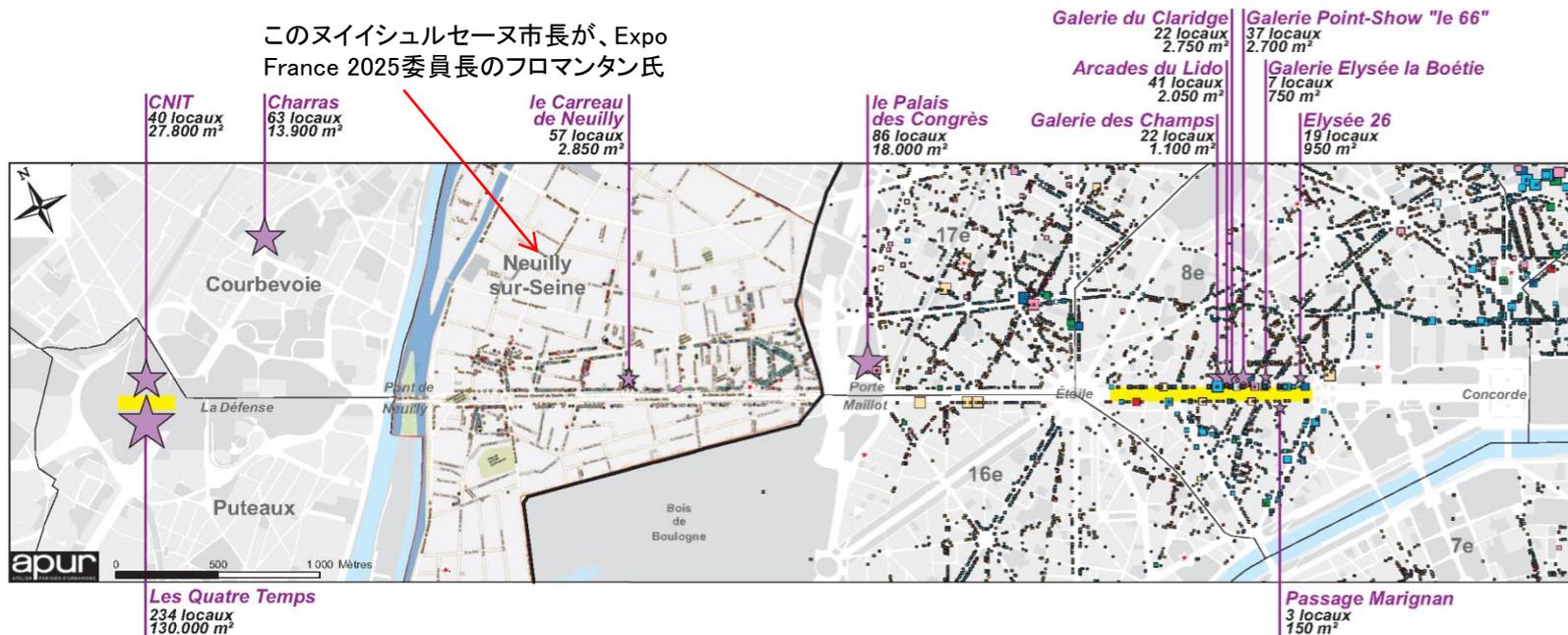
Sources : Contribution à l'élaboration du PADD, 2001, document Apur mise à jour 12-06

引用者注: 上図で、青色破線は道路混雑/環境汚染が激しい道路、青色点線で囲まれている箇所は人のアクセスが困難な広場等を示す

Equipement commercial en 2011  
Paris - Neuilly-sur-Seine

このヌイシュルセヌ市長が、Expo France 2025委員長のフロマンタン氏

- Type de commerce**
  - alimentaire généraliste
  - alimentaire spécialisé
  - équipement de la personne
  - équipement de la maison
  - bricolage, jardinage
  - sport, loisirs, culture
  - hygiène, beauté, santé
  - banque, assurance
  - poste, télécommunication
  - autre agence et service
  - automobile
  - café, restaurant
  - centre commercial
  - marché
  - ouverture le dimanche

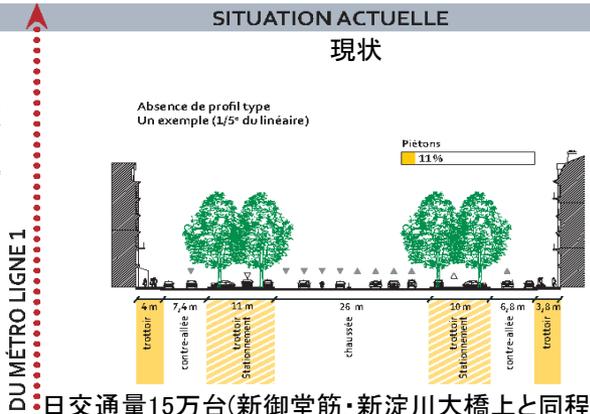


図の出所: APUR「Etoile-La Defense, un axe majeur metropolitan ~ Diagnostic et enjeux urbains」(Mars 2012)

# 7.2 都市軸西側区間(シャルルドゴール通り)の再生事業

○空間再編案は、06年に車道を2層化(掘下げと蓋掛け)する案が公表され、その後10年にかけて事業評価も実施…P29参照  
 ○15年に至り、事業費が膨大である2層化案はやめ、路上駐車場の撤去等による表面のみの再整備案でいくことを決定…P30

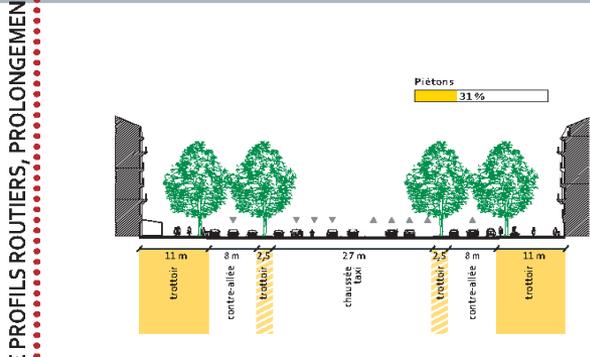
シャルルドゴール通り



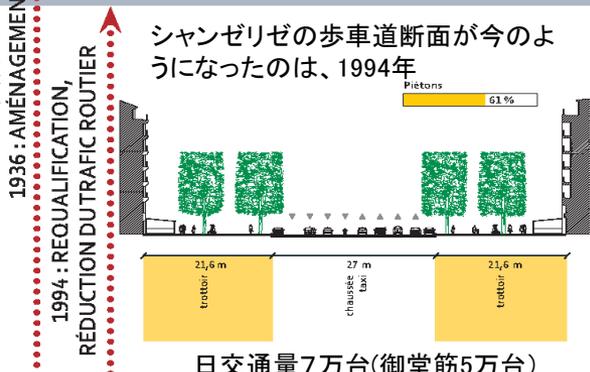
日交通量15万台(新御堂筋・新淀川大橋上と同程度)

DENIVELLATION RN 13

グランタルメ通り



シャンゼリゼ通り



日交通量7万台(御堂筋5万台)

図の出所: APUR「Etoile-La Défense un axe majeur metropolitain ~ Diagnostic et enjeux urbains」(Mars 2012)

AV. CHARLES DE GAULLE

AV. DE LA GRANDE ARMÉE

AV. DES CHAMPS-ÉLYSÉES-ÉTOILE

# ■グーグルアース ストリートビューによる各道路の現状

シャルルドゴール通り



グランタルメ通り



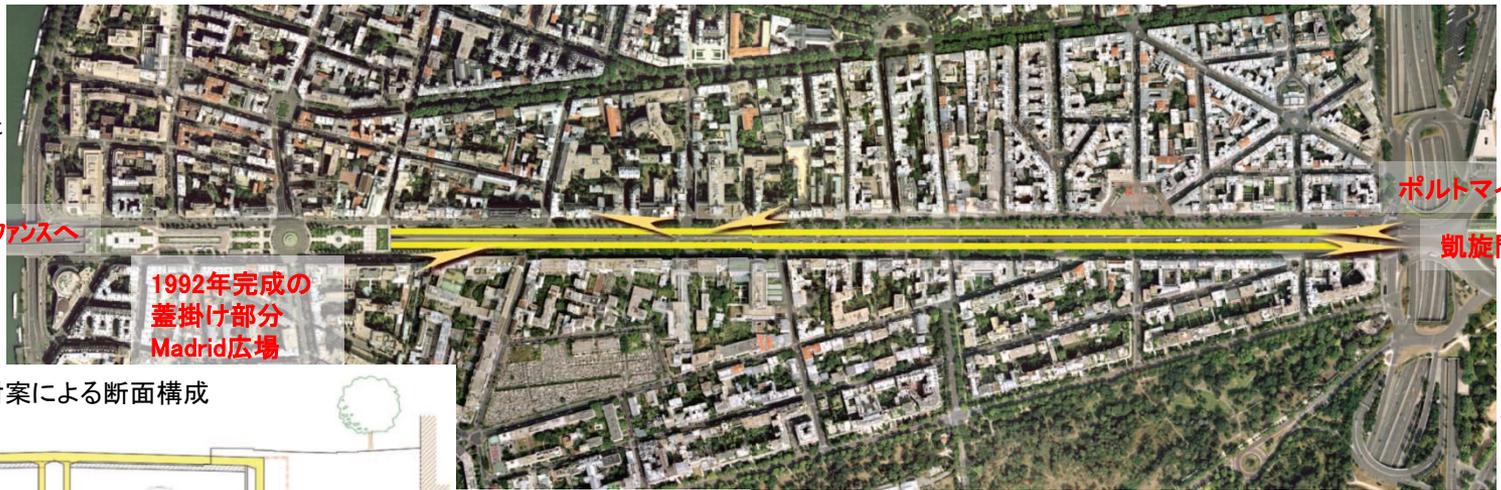
シャンゼリゼ通り



# 【シャルルドゴール通り(RN13号線)の2層化案(車道掘下げ/蓋掛け計画)の概要】

## ■2006年検討案

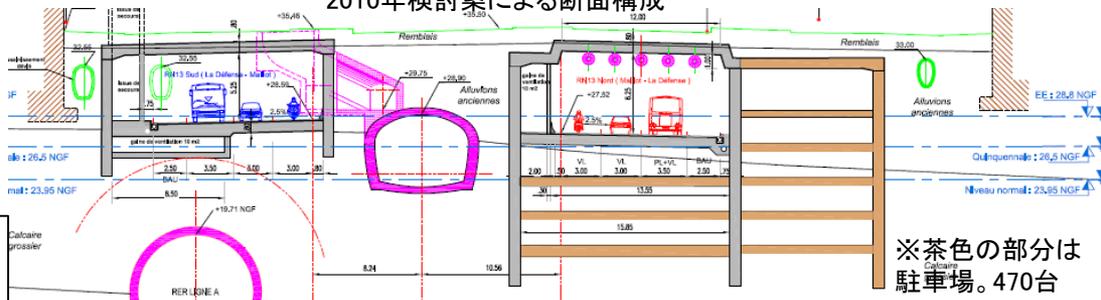
出所: Hauts-de-Seine 県建設局「Le projet de **dénivellation** et de **couverture** de la RN13 à Neuilly-sur-Seine」(2006年1月)



2006年検討案による断面構成



2010年検討案による断面構成



※茶色の部分は駐車場。470台



地平部のイメージ

## ■2010年検討案

- 2006年の検討の後、2009～10の2年間、州の建設局(国の州出先機関かもしれない)が、物理的計画(設計)の深度化、交通・環境・経済の影響評価、事業性を総合的に検討(委託費が140万€)
- この検討より、総事業費が8～9億€(1,000億円超)を要することを確認
  - ※1.4kmで1,000億円超はちょっと高い気もするが...
- この結果、2層化形式での事業化は、早期には実施困難と判断されたと推定される
  - ※P27に引用したAPURの2012年報告書では、2層化案はまだ捨てられていないが...

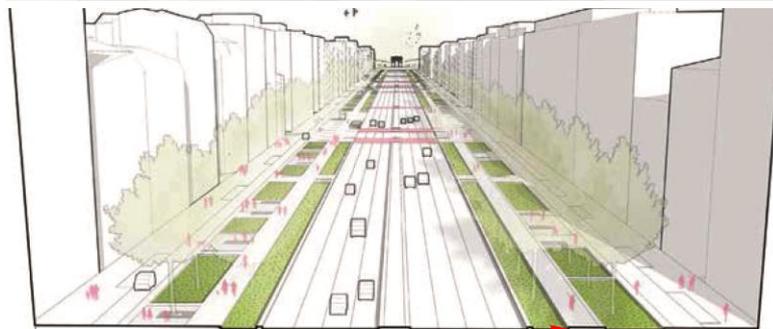
出所: Préfecture de région 「**Dénivellation** et **couverture** de la RN13 à Neuilly-Sur-Seine, Études préalables Extrait du Comité de Pilotage」 (2010年11月)



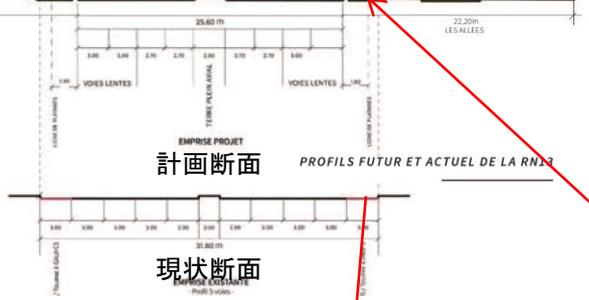
【現在事業化に向けて動き始めた計画案（2018～22年で整備予定）】

- 2015年に、路上駐車場廃止による道路断面再配分計画案(シャンゼリゼ型)でいくことで、市と国等の関係機関での合意を形成
- 市は、17年4月5日～6月16日の間、計画案の展示・説明・意見聴取を実施※
- 年内から18年早々までに事業の細部調整を行い、**2018～22年で事業実施の予定**。総事業費は、地下駐車場新設(900台)等を含め、5,400€(約70億円)

※地元説明は、展示会場を常設し、その会場で73日間で60回超の説明会を実施。説明会には、市長であるフロマンソン氏も度々出席。なお、ヌイユルセーヌ市の人口は6万人



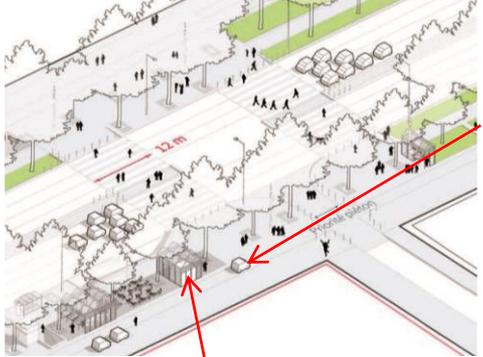
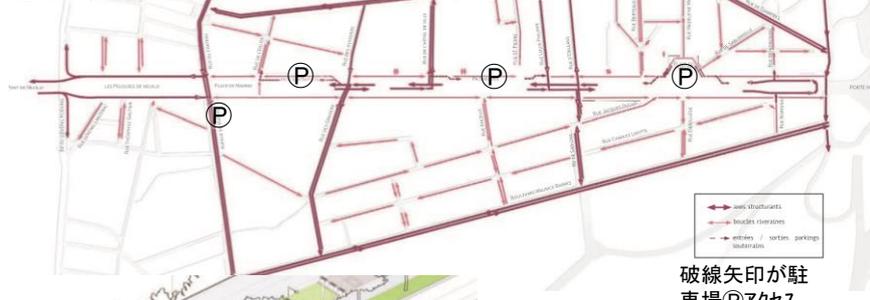
- 道路の全幅員：70m
- 整備後 車道幅員：25.6m
  - ・8車線＋中央分離帯
  - ・1車線当り幅員を2.8mに削減
  - ・歩道幅員：22.2m×2(フイター用車路空間含む)
- 整備前 車道幅員：32.7m
  - ・8+2車線＋中央分離帯
  - ・1車線当り幅員3.0m
  - ・加えて、副道と路上駐車場有り



図の出所：ヌイユルセーヌ市HP  
<https://www.neuillysurseine.fr/alleesdeneuilly> 掲載のPDF「l'axe majeur les allées de Neuilly - bilan de la concertation」(2017年6月28日)  
 ※上記文書は、市が17年4月～6月に実施した、本事業の地域での説明や意見聴取の結果や回答をとりまとめたもの



幹線道路本線だけでなく、副道や周辺市街地の道路も含んだ面的なサーキュレーションにも配慮



両サイドの歩行者空間内には、沿道サービス・地下駐車場アクセス用の車路(副道)が設けられるが、この車路は規制速度が20km/時で、図を見る限り歩車道の物理的区分はされておらず、いわゆるShared Space形状を採るものと推定

歩道にキオスクを設置し、その収益で維持管理費を捻出



【地上部の車線削減前・後の歩道イメージ】

# 7.3 ポルトマイヨ再生計画とその事業化

以下は、パリ市HPのポルトマイヨ計画ポータルページ掲載のPDF等の情報による

<http://www.paris.fr/portemaijot>

## 【ポルトマイヨ地区の道路空間等の現状】

- ポルトマイヨ地区は、パリ都市軸上で凱旋門から約1km西、デファンス地区への途中に位置。地区南西にはブローニュの森が広がり、パリ国際会議場Palais des congrès de Paris (1974年開設)が立地し、国際交流の拠点を形成
- 都市軸道路は、本地区ではロータリー形状を成し、また内環状高速道路とジャンクションを形成
- ジャンクションの形状が複雑で交通動線が錯綜し、道路交通量も多いことから、市内有数の渋滞ポイント
- この状況を踏まえ、道路空間再編、公共交通アクセスの改善等を総合的に実施するポルトマイヨ再生計画が、ごく最近、事業化に向けての取組みが始動。たとえば、
  - ・郊外鉄道RERのポルトマイヨ新駅設置工事に、16年から着手
  - ・再生計画の地元等への説明・調整を、17年1~3月に実施
- 7.2で示したドゴール通り再生計画が最近始動したのも、本ポルトマイヨ計画の始動と軌を一にするもの

## ■現状の地図



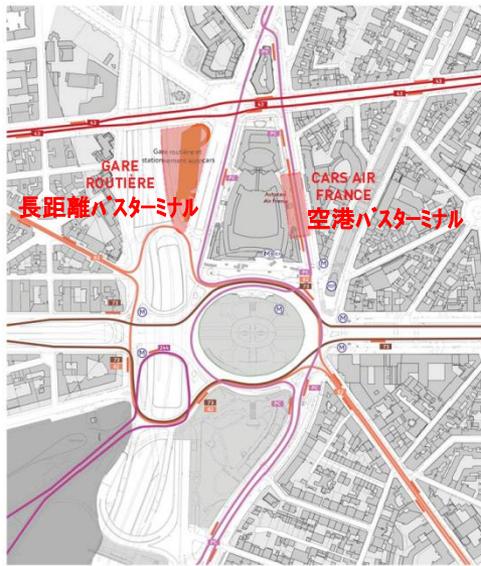
## ■現状：デファンス方面から都市軸の東方面を望む



## ■自動車交通の主動線



## ■路線バス、長距離バス等の動線



## 【ポルトマイヨ再生計画の概要】

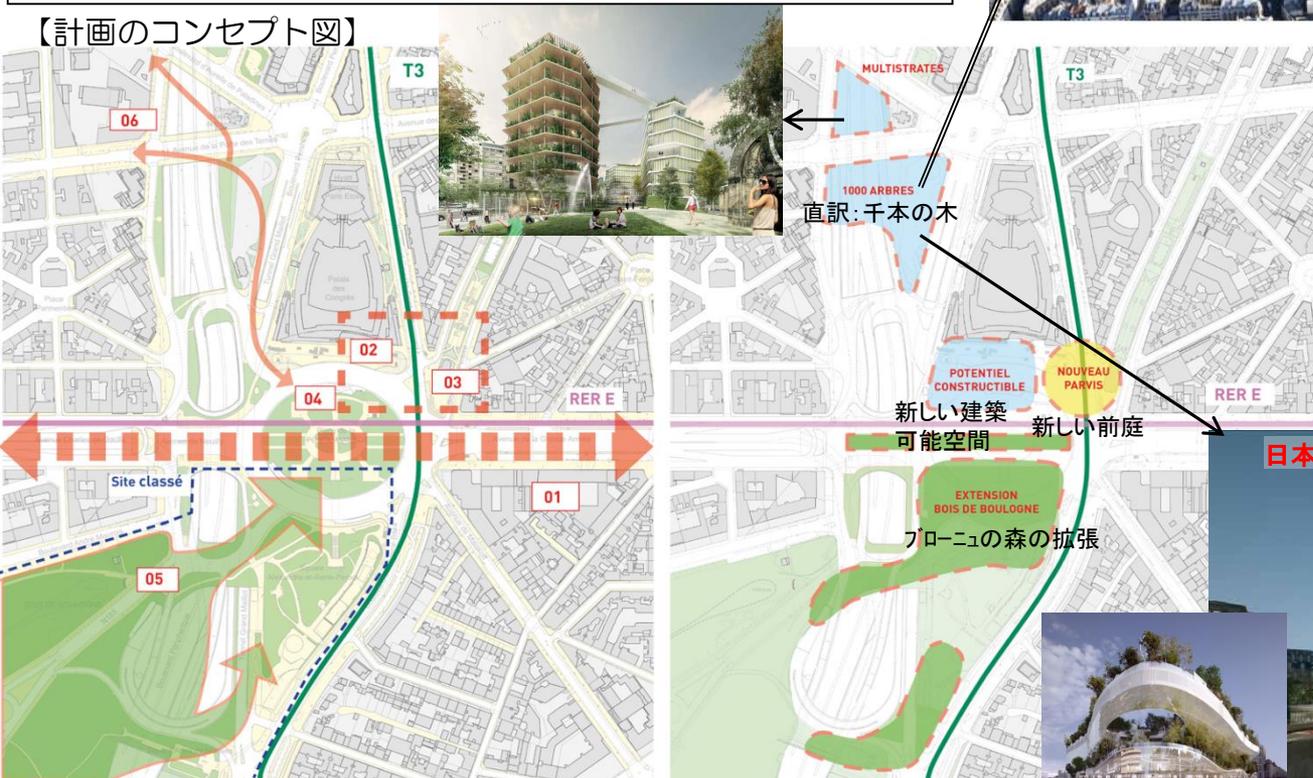
○計画のポイントは、以下の通り

- イ) ロータリー形状の都市軸道路を直線形状に改修
- ロ) これに伴い高速道路とのジャンクションの動線も再整理
- ハ) ロータリー廃止に伴って生まれる余裕地を活用して、国際会議場の増築用地の確保、緑の空間の増量を実現
- ニ) また、国際会議場南東角の交差点付近を、地区の玄関口にふさわしい空間として再生
- ホ) 併せて、高速道路上部利用等により都市機能集積を促進
- ヘ) 国際会議場エリアと周辺市街地やプローニュの森との歩行者アクセスを改善
- ト) RER E線の延伸・新駅設置や環状LRT3号線の延伸などにより、地区の公共交通アクセスを改善

○事業スケジュールは、2018年までに環境評価・調整等を終えて事業着手し、2023年までに完了することを予定



## 【計画のコンセプト図】



屋上部のイメージ



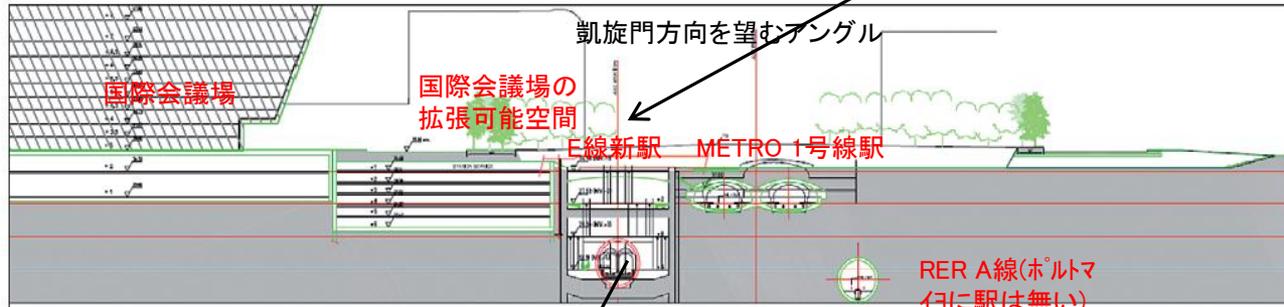
日本人建築家 Sou Fujimoto のデザイン







【RER E線新駅のイメージ図】



【環状LRT3号線の整備イメージ】  
(既整備区間の写真。軌道敷は芝生)



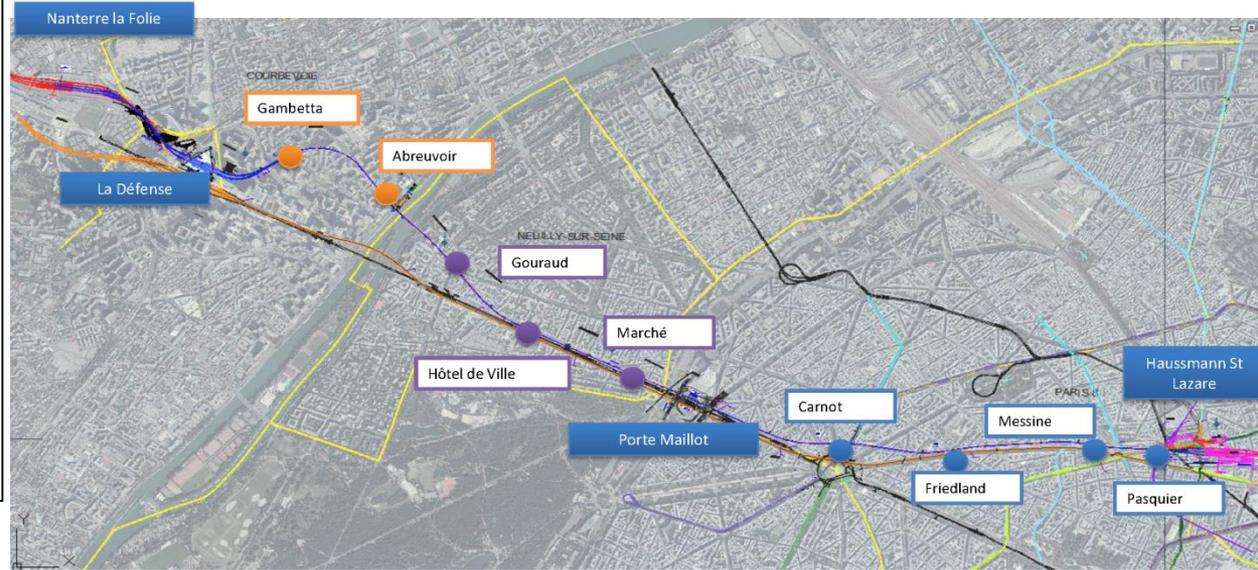
## 【RER E線延伸／ポルトマイヨ駅の整備計画】

### ■RER E線延伸計画

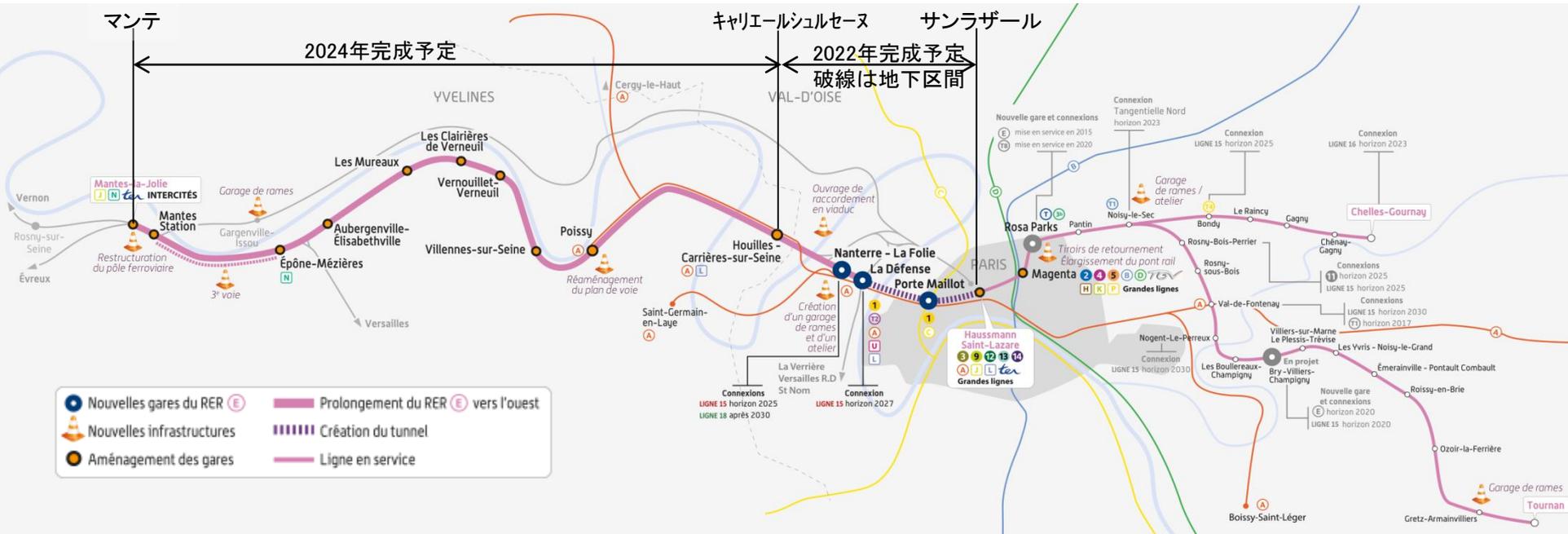
- ポルトマイヨ再生計画の計画要素の中で、RER E線の延伸は、先行して事業着手済み
- RERには、SNCF(フランス国鉄)系とRATP(パリ交通公団)系があるが、E線はSNCF系
- E線はサンラザール駅以东は供用中済みであり、これをポルトマイヨ、デファンスを経て、西郊のマンテまで延伸する計画
- 計画総延長は55kmで、うち東側の既成市街地区部分8kmは地下構造
- 整備スケジュールは、都心から西郊のキャリエールシュルセヌまでが2022年、それより西のマンテまでが2024年を予定

## 【RER E線延伸計画／ナンテール～デファンス～ポルトマイヨ～サンラザール間拡大図】

※下図の紫色の線が、E線延伸計画の地下区間



## 【RER E線延伸の全体計画】



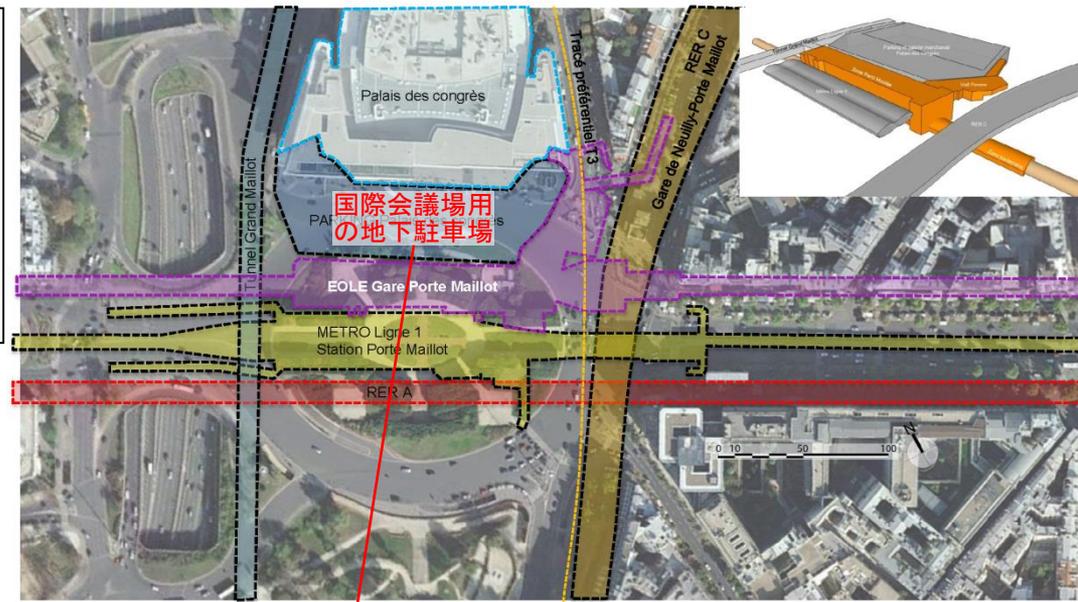
## ■ポルトマイヨ駅の新設工事等

- RER E線延伸事業のうち、ポルトマイヨ駅の新設工事は、16年第3四半期から準備工事に着手
- 駅本体工事の完了予定は、2020年
- 他の計画要素との時間的關係は、次のように推定される  
2020年 駅本体工事完成  
→広場のロータリー状の車道の直線化(1年程度で?)  
→周辺の緑・道路空間等の整備／国際会議場拡張等  
→2023年に整備完了(少なくとも公共空間整備は)

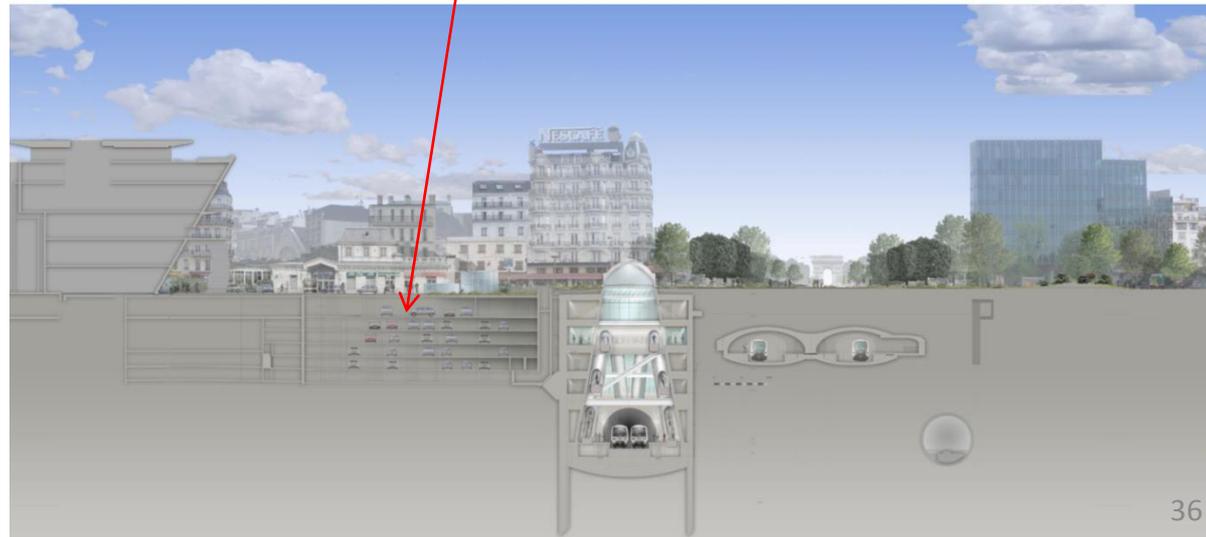
【ロータリー内空間を活用した準備工事の様子(現状)】



【ポルトマイヨ広場の既設地下構造物と、RER E線新駅の位置】



【ポルトマイヨ駅等の横断面図】  
P34の図と同じアングル



ポルトマイヨ計画のロゴ➡  
(市のHP掲載の本計画関連  
の説明文書には、このロゴが  
添付されている)



**NOUVELLE**  
**PORTE MAILLOT**

Aménagement de la place de la Porte Maillot

# Un peu d'histoire

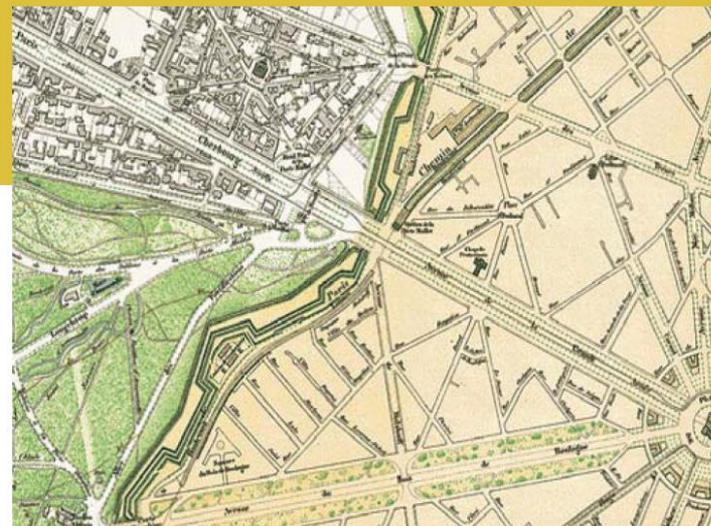
**1764**

CARTE DES CHASSES DE L'EMPEREUR



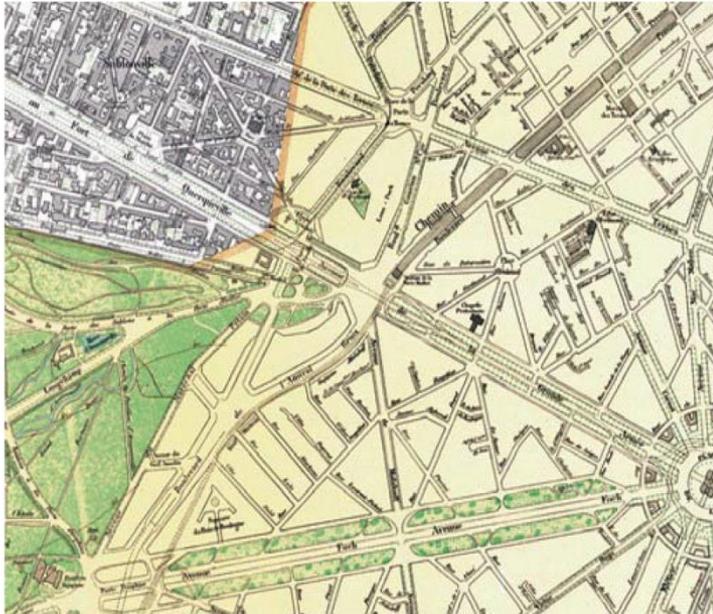
**1895**

ATLAS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE



**1933**

ATLAS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE



**1970**

VUE AÉRIENNE DE LA PORTE MAILLOT  
AVANT L'ARRIVÉE DU PÉRIPHÉRIQUE



Pavillon de l'Arsenal, cliché n°756908125, © Documentation française.

**1975**

VUE AÉRIENNE DE LA PORTE MAILLOT,  
REPRODUCTION DE LA MISSION AÉRIENNE GOOD YEAR



Pavillon de l'Arsenal, cliché n°110497 © Documentation française

**2004**

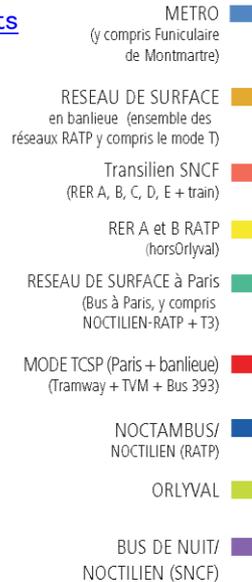
VUE AÉRIENNE DE LA PORTE MAILLOT  
NOUVELLE FAÇADE DU PALAIS DES CONGRÈS DE PARIS



APUR

# 補足. パリ市の交通の概況

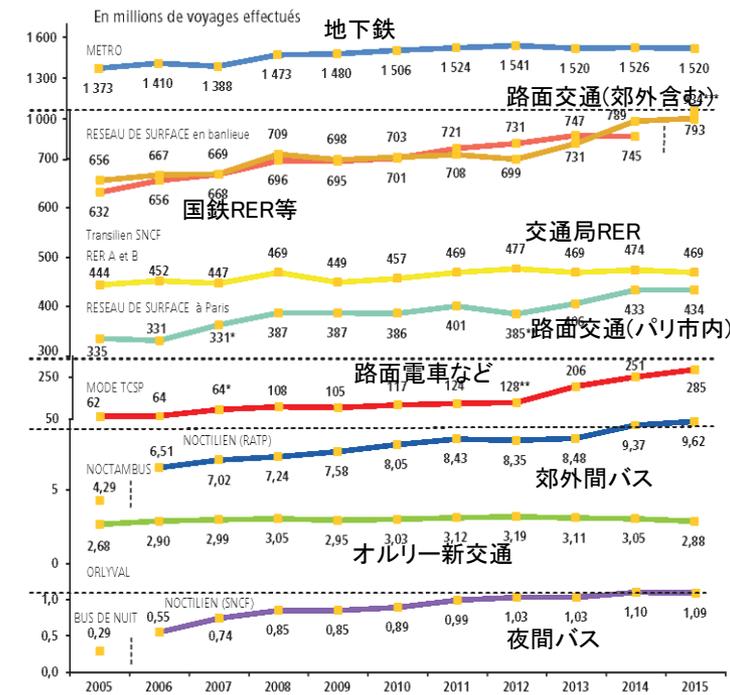
## Fréquentation



Les pourcentages d'évolution sont calculés à partir des données exactes de fréquentation (chiffres non arrondis).

## Nombre de voyages effectués

Évolution annuelle depuis 2005 (données brutes) 単位: 百万人/年



\* Mise en service du tramway T3 (décembre 2006)

\*\* Mise en service du prolongement du tramway T3 (décembre 2012)

\*\*\* Modification de la méthode de calcul

図の出所(下の公共交通事業者の収支内訳以外):  
パリ市「le bilan des déplacements en 2015」(17年1月)

<https://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/deplacements-et-stationnement/deplacements>

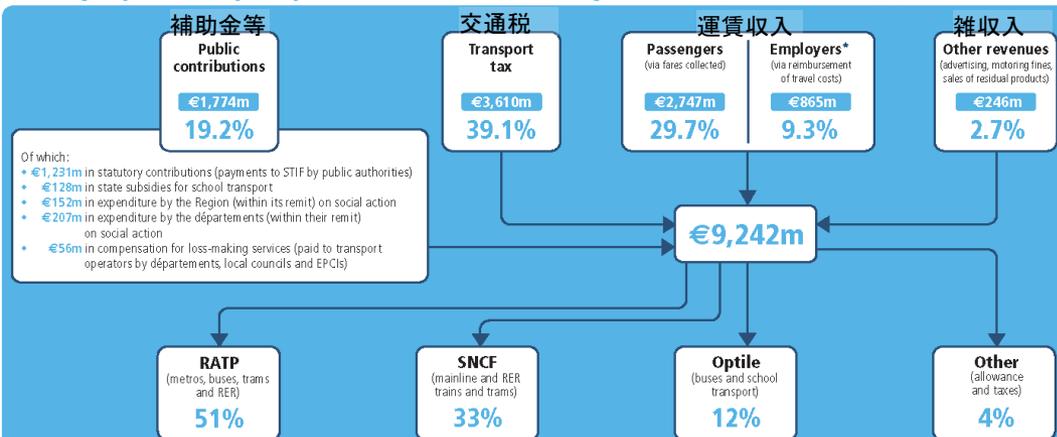
### 【公共交通機関輸送量の推移】

○パリ市及びパリ都市圏の人口は増加傾向を維持しており、その結果、交通需要も増勢を維持  
○強力な公共交通施策の実施もあって、公共交通機関の利用者数は、バスでさえ増勢を堅持

### 参考 パリ都市圏の公共交通事業体制

○パリ都市圏では、州の管轄下でパリ市を含む8県で構成する事務組合STIF(イルドフランス州公共交通連合)が、総合交通政策の策定、公共交通事業の運営にあっている  
○傘下の公共交通事業者は、運賃収入による独立採算は求められず、運賃収入、STIFが徴収する「交通税」の交付、及び国や地方自治体からの補助を受けて事業(日常的運行の他、新線整備等の投資事業を含む)にあたる

### Funding of public transport operations in the Île-de-France region in 2014 (inclusive of all taxes)



\* Survey on reimbursement of employees' travel costs (Source: STIF, 2014)

### 【交通事業者】

- RATP: パリ交通公社
  - ・パリ市とその周辺の地下鉄。バス、LRTや、郊外鉄道であるRERの運行主体
- SNCF: フランス国鉄
  - ・国鉄の都市鉄道区間、RERの事業主体
- Optile: 民営バス連合
  - ・主に郊外部にバス路線を持つ民間バス事業者の連合体

左図の出所: STIFのHP掲載の「事業概要英語版」より

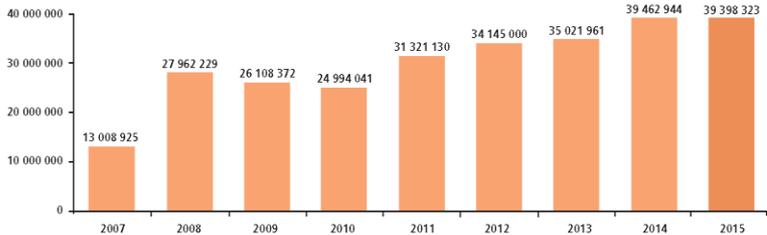
## 【Velibの利用実績】

- Velib利用者は、2007年の開始以降、増加を続け、年間4,000万回(日平均で11万回)に到達
- 曜日別で見ると、平日の利用の方が多く、かつ増加しており、「観光のためのモード」という利用実態ではない

### ➡ Évolution annuelle du nombre de déplacements

#### ■年間利用者数の推移

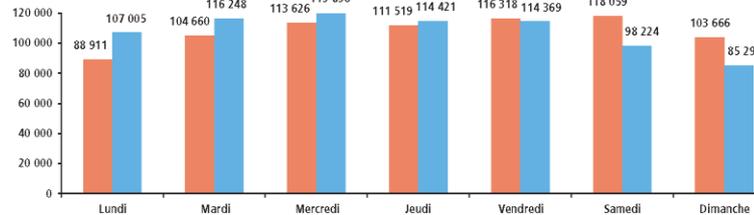
➡ Evolution 2015 / 2014 **stable**



### ➡ Répartition des déplacements selon les jours de semaine

#### ■曜日別の平均利用者数

2014  
2015



## 【Autolibの利用実績】

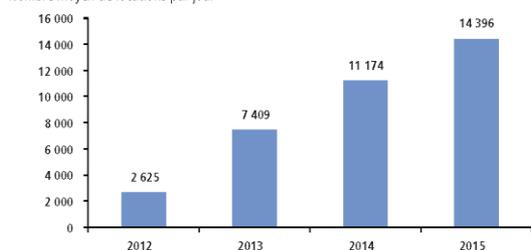
- Autolibの利用者は、15年には日平均14,000回に到達
- 15年の貸車両数が3,700台なので、1台あたりでは日平均4回の利用であり、効率的に活用されていることが伺える

### ➡ Évolution mensuelle de la fréquentation des stations à Paris

#### ■日平均利用者数の推移

➡ Evolution 2015 / 2014 **+29%**

Nombre moyen de locations par jour



## 【幹線道路の平均交通量、平均速度】

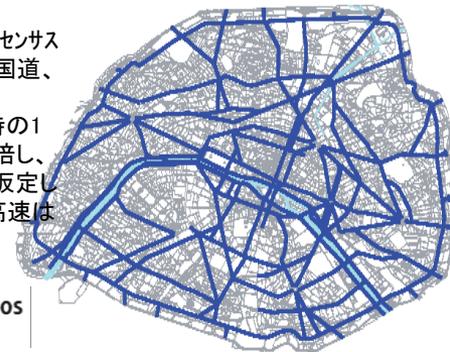
※9時~21時の1km・1時間当たりの平均交通量、平均速度

- パリ市内の幹線道路196km(上の図)の平均交通量は、2001年の2,100台/時から2015年の1,400台/時へと、大きく減少。走行速度も低下傾向
- 幹線道路の内、市域境界付近にある環状高速道路の交通量も、年度により変動はあるものの、2001年の6,100台から2015年の5,500台へと、減少傾向

### <幹線道路の日平均交通量の比較>

	道路延長 km	平均交通量 台/日	
全道路	パリ市	196	25,000
	京都市	309	22,000
	大阪市	465	35,000
	神戸市	221	28,000
高速道路	パリ市	35	100,000
	京都市	24	57,000
	大阪市	97	65,000
	神戸市	39	55,000

京阪神:H27道路交通センサスによるDID内の高速、国道、府県道の平均値  
パリ:15年の、7~21時の1時間平均交通量を14倍し、14時間昼夜率を1.3と仮定して日交通量に換算。高速は環状道路のみ



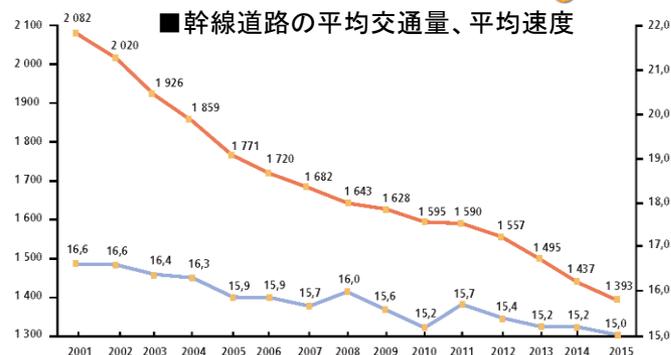
### ■パリ市内の幹線道路ネットワーク

### ➡ Réseau instrumenté dans Paris intra-muros

Réseau de 196 km d'axes équipés de capteurs

### ➡ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté

➡ Evolution 2015 / 2014 **-3%**



### Circulation automobile sur le boulevard périphérique (jours ouvrables)

Véhicules\* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe  
Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

### ➡ Évolution annuelle de la circulation sur le boulevard périphérique

#### ■環状高速道路の平均交通量、平均速度 Evolution 2015 / 2014 **-1%**



\* Changement du système de calcul.

# 【平日のモード別交通需要量の推移比較】

## ■交通需要総量の推移

- 人口が増勢にあるパリ都市圏は、交通需要総量も増加傾向
- 京阪神3市は、高齢化の影響等により、需要総量は大きく減少

## ■交通手段分担率の推移

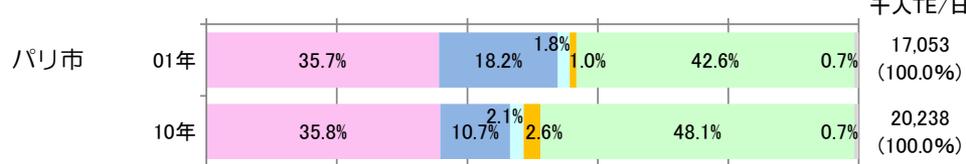
- パリ市及び内周3県の自動車分担率は、9年間で8%程度減少
- 大阪市・京都市は10年間で4%程度減少しているが、これは高齢化に伴う従業人口の減少による業務交通(自動車利用が多い)の減少に主に起因
- パリ市の自動車分担率は、01年には00年の大阪市の分担率を上回っていたが、10年に大阪市の率を下回った



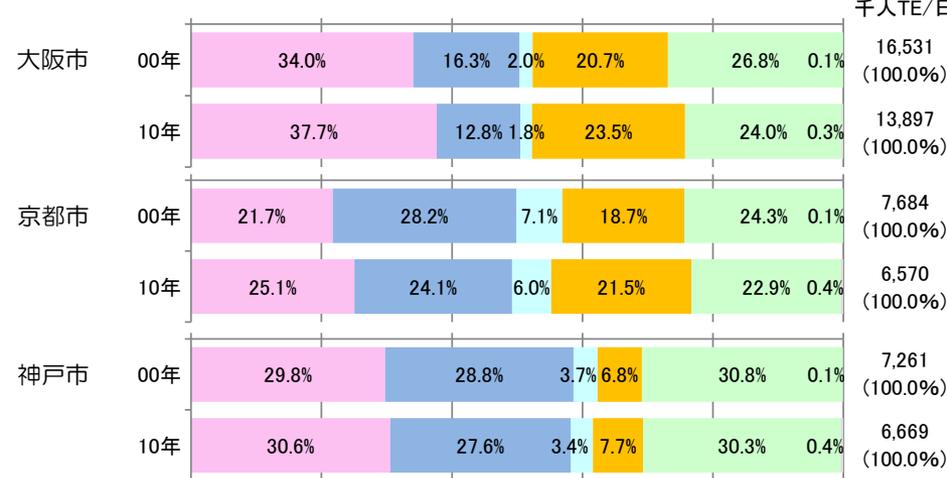
←内周3県

地域区分	人口・万人		
	2000年	2014年	増加
パリ市	213	222	9
内周3県	407	453	46
外周4県	482	527	46
IF州計	1,102	1,203	101

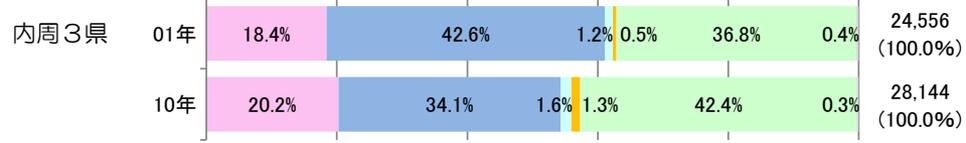
千人TE/日  
 ■公共交通 ■自動車 ■自動二輪 ■自転車 ■徒歩 ■その他



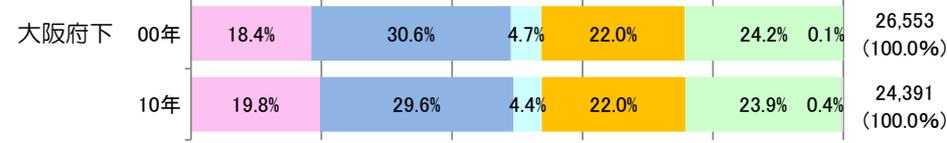
千人TE/日  
 ■公共交通 ■自動車 ■自動二輪 ■自転車 ■徒歩 ■その他



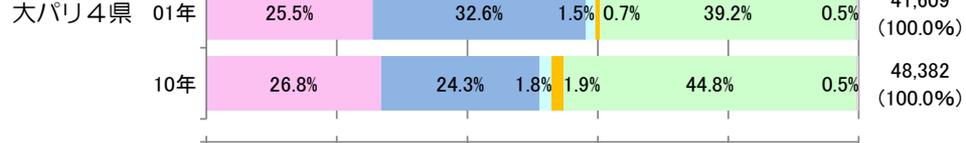
千人TE/日



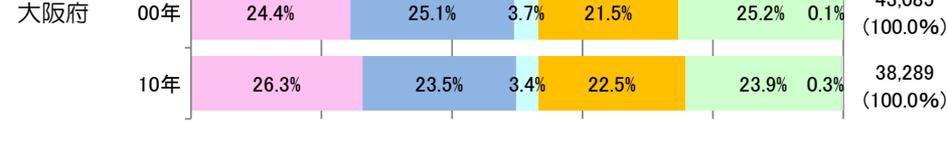
千人TE/日



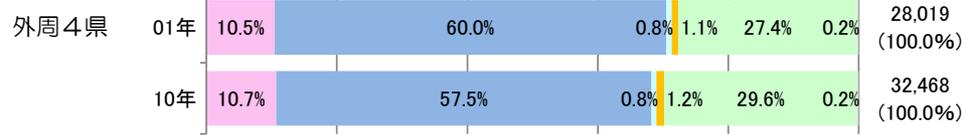
千人TE/日



千人TE/日



千人TE/日



■交通手段別の実数と構成比(上段の実数の単位:千人トリップ・エンド(TE)/日)

■公共交通利用の推移

○京阪神3市の公共交通分担率は、パリ市の率が横這いなのに  
対し、上昇しているが、公共交通利用量は減少している

■自転車・徒歩

○パリ市のVelibの開始など、10年は自転車施策が強化され始めた  
時期だが、自転車分担率は京阪神に比べまだはるかに低い  
(15年には5%に到達しているが(P7参照))

○自転車+徒歩の分担率は、パリ市が50%、大阪市・神戸市も  
40%台と似通っている(神戸市は低いが、これは地形の違いに  
よるもの)

○ただ、パリ市や内周3県は、01年から10年にかけて、自転車+  
徒歩の分担率がかなり上昇している

		公共交通	自動車	自動二輪	自転車	徒歩	その他	合計
パリ市	01年	6,080	3,110	305	178	7,260	120	17,053
		35.7%	18.2%	1.8%	1.0%	42.6%	0.7%	100.0%
	10年	7,254	2,168	422	522	9,738	134	20,238
		35.8%	10.7%	2.1%	2.6%	48.1%	0.7%	100.0%
大阪市	00年	5,628	2,698	329	3,430	4,433	13	16,531
		34.0%	16.3%	2.0%	20.7%	26.8%	0.1%	100.0%
	10年	5,237	1,781	248	3,259	3,335	36	13,897
		37.7%	12.8%	1.8%	23.5%	24.0%	0.3%	100.0%
京都市	00年	1,669	2,163	542	1,439	1,867	4	7,684
		21.7%	28.2%	7.1%	18.7%	24.3%	0.1%	100.0%
	10年	1,647	1,585	395	1,413	1,505	24	6,570
		25.1%	24.1%	6.0%	21.5%	22.9%	0.4%	100.0%
神戸市	00年	2,162	2,094	269	493	2,237	7	7,261
		29.8%	28.8%	3.7%	6.8%	30.8%	0.1%	100.0%
	10年	2,038	1,842	229	512	2,020	29	6,669
		30.6%	27.6%	3.4%	7.7%	30.3%	0.4%	100.0%

【図表の解説】

○平日1日に都市圏内(パリはイル・フランス州、京阪神は近畿6府県)  
居住者が行った交通行動を調査したもの(発着地、移動目的、利  
用交通手段等)

○交通量は発着した地域単位で集計したもの(1回の行動を発側と  
着側の地域両方でカウント=発生集中交通量)。

○自動車は台数ではなく、自動車を利用した人の数

【データの出所】

パリ:Omnil(Observatoire de la mobilité en Île-de-France)のHP掲  
載の交通調査(Enquête globale transport 2010)の報告書によ  
る。調査方法はパーソントリップ調査に準じるもの

<http://www.omnil.fr/spip.php?article81>

京阪神:京阪神都市圏交通計画協議会のHP掲載の第5回(平成22  
年近畿圏パーソントリップ調査の「調査結果のダウンロード」ペ  
ージから得た代表交通手段別発生集中量(経年値)表による

[http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/research\\_pt/h22/index.html](http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/research_pt/h22/index.html)

【留意事項】

○パリの報告書にはエリア別の発生集中交通量が示されていない  
(生成量を掲載)ので、エリア間のOD交通量表から発生集中量を  
集計して本資料に示した。

○パリの値には州外との交通は含まないが、京阪神の値には都市  
圏外との交通を含む。

		公共交通	自動車	自動二輪	自転車	徒歩	その他	合計
内周3県	01年	4,530	10,470	306	130	9,030	90	24,556
		18.4%	42.6%	1.2%	0.5%	36.8%	0.4%	100.0%
	10年	5,698	9,591	461	378	11,924	92	28,144
		20.2%	34.1%	1.6%	1.3%	42.4%	0.3%	100.0%
大阪府下	00年	4,889	8,127	1,250	5,831	6,437	19	26,553
		18.4%	30.6%	4.7%	22.0%	24.2%	0.1%	100.0%
	10年	4,825	7,230	1,066	5,359	5,823	89	24,391
		19.8%	29.6%	4.4%	22.0%	23.9%	0.4%	100.0%
大パリ4県 (内周3県 +パリ市)	01年	10,610	13,580	611	308	16,290	210	41,609
		25.5%	32.6%	1.5%	0.7%	39.2%	0.5%	100.0%
	10年	12,952	11,759	883	900	21,662	226	48,382
		26.8%	24.3%	1.8%	1.9%	44.8%	0.5%	100.0%
大阪府	00年	10,518	10,826	1,579	9,260	10,869	33	43,085
		24.4%	25.1%	3.7%	21.5%	25.2%	0.1%	100.0%
	10年	10,062	9,012	1,314	8,618	9,158	125	38,289
		26.3%	23.5%	3.4%	22.5%	23.9%	0.3%	100.0%
外周4県	01年	2,930	16,820	233	296	7,670	70	28,019
		10.5%	60.0%	0.8%	1.1%	27.4%	0.2%	100.0%
	10年	3,474	18,677	247	390	9,600	80	32,468
		10.7%	57.5%	0.8%	1.2%	29.6%	0.2%	100.0%