

利用者負担による 移動の確保を実践したパリ 2024

はぎわら たかこ
萩原 隆子

交通経済研究所主任研究員

今夏、2024年パリオリンピック・パラリンピック競技大会（以下、パリ2024）が開催された。開催期間は、オリンピックが7月26日～8月11日、パラリンピックが8月28日～9月8日の計29日間であった。オリンピックでは32競技329種目、世界207の国と地域から約1万1,000人の選手が参加した。競技会場はフランス全土35か所のうち、パリ首都圏（イル・ド・フランス圏）に25か所（パリ市内13か所、郊外エリア12か所）、地方都市10か所（タヒチ、リヨン、マルセイユ等）に設置された。

パリ2024では、多くの観戦者・観光客をスムーズに輸送するためのモビリティ計画が作成された。その内容は、「道路利用抑制を目的とした公共交通機関の拡充と費用負担」と「公共交通機関の混雑緩和のための施策」の2点に大別できる。そこで、今回は前者について、道路利用の制限に加えて、無料シャトルバスの運行、地下鉄の延伸・建設・輸送力増強、観戦者・観光客を対象とした公共交通の運賃値上げ等の具体的な取組みを紹介する。なお、次回10月掲載稿にて後者の取組みを取り上げる。

■道路利用の制限

まず、パリ2024に参加する選手や関係者の移動ルート確保のため、7月15日～9月11日まで、パリの環状道路とパリ市周辺的高速道路を合わせた約185kmにオリンピックおよびパラリ

ンピック専用レーンが設けられた。この専用レーンを使用できる車両は、パリ2024に関わる選手移動用車両、救急車や医療専門車両、警備車両、タクシーやバス等公共交通機関だけでなく、認定を受けた車両（居住者、通勤者、配達員、緊急車両）も対象となっており、事前に発行されたパス（QRコード）や証明書が必要となる。仮に許可されていない車両が専用レーンを走行した場合は、135ユーロ（1ユーロ＝約162円、パリ2024期間中の2024年8月末）の罰金が科される。

■公共交通機関の充実による 輸送力の増強

地下鉄駅から遠く離れた競技会場を結ぶ10路線で、450台の無料シャトルバス（連節バス）が運行された。

また、地下鉄およびパリ急行線（RER）では、計3路線（地下鉄11号線・14号線、RER-E線）で延伸・建設工事が進められ、5～6月にかけて開業した。一日当たりの利用者数が800万～900万人となる地下鉄は、大会期間中には150万人増になるとの試算により、ハード面の整備だけでなく通常よりも運行本数を平均15%程度増便した臨時ダイヤが策定された。結果、増便した列車運行費に加え、バカンス期間の勤務に対する特別手当（平均1,000ユーロ/人）のために2.5億ユーロの追加投資が必要となった。

■運行・人件費確保のため 公共交通機関運賃 2 倍に

この2.5億ユーロの追加投資の財源確保について、フランスは異例の措置を講じた。パリ首都圏での宿泊税率の大幅引き上げ（1.6%→5.2%）と、パリ 2024 期間中の公共交通機関の運賃値上げの実施である。つまり、観戦者・観光客自らに追加投資分を負担してもらうという考えだ。

主な運賃の値上げ価格は表のとおりである。また、大会期間中には通常運賃での利用が可能となる Navigo (IC カード) のうち、1日パスおよび週間パスの販売を停止した。

表 パリ 2024 期間中の鉄道・地下鉄の
運賃の一例（7月20日～9月8日）

運賃	パリ 2024	通常
t+チケット (1回乗車券)	4 ユーロ	2.15 ユーロ
近郊鉄道乗車券	初乗り 6 ユーロ	初乗り 3.10 ～5 ユーロ
パリ 2024 パス (1日乗車券) 注	16 ユーロ	13.5 ユーロ
空港連絡バス	16 ユーロ	11.5～16.6 ユーロ

注) 通常期の1日乗車券の名称は「パリ・ビジット」

出典) イル・ド・フランス・モビリティ (パリ首都圏公共交通管理局) サイトより作成

一方、Navigo の月間パスおよび年間パスを保有していないパリ市民に対しては、パリ 2024 開催の半年以上前から、値上げの影響を受けないきっぷの購入方法をウェブサイト上で紹介している。具体的には①1乗車あたり 1.73 ユーロの Navigo Liberté+パス (月ごとの後払い方式) の購入、②7月20日までに Navigo Easy パス

(無記名式)に最大 30 回分の t+チケット (2.15 ユーロ/回の通常運賃額) をチャージ、③7月20日までに近郊鉄道乗車券の回数券を購入、の3種類となる。

■公共交通機関は

無料で提供しなくてはならないのか？

過去のオリンピックでは公共交通機関の運賃が無料になることはあれど、値上げを実施した例はない。そもそも、招致段階で国際オリンピック委員会 (IOC) に提出した立候補ファイルには「観戦者の公共交通機関利用を無料化する」と明記した。しかし、IOC の定める競技大会の要綱には「選手・関係者を無料で輸送」することが定められているが、「観戦者への公共交通機関利用に際して無料で提供しないといけない」という規定はない。観戦者に対しては「公共交通機関での十分な移動を可能にするよう整備する」義務があるのみである。

■「無料化から一転」に反対の声が 続出するも

パリ 2024 を対象とした期間限定の運賃値上げに関しては、観戦者・観光客はもとより、パリ市民からもパリのイメージダウンにつながるなどの不満の声が上がった。さらにパリ副市長も SNS でイル・ド・フランス・モビリティが独断で値上げを実施したことへの憤りを顕わにし、価格を元に戻すよう主張した。それでもイル・ド・フランス・モビリティが期間限定の運賃値上げを断行した背景には、公共交通機関の運営費の約 3 分の 2 に自治体からの補助金や税金が充当されていること、2017 年のパリ 2024 の招致決定以降、コロナによる景気低迷や近年の世界的な物価高騰が重なったことが大きい。際限ない税金投入を回避するための利用者負担という今回の決断は、フランスの公共交通運営を支える新たな財源確保の可能性を広げたのではないだろうか。