



パリの交通事情など

経済協力開発機構（OECD）
開発センター次長 湯浅 あゆ美





1. OECD開発センターとは

経済協力開発機構 (OECD)

Organisation for Economic Co-operation and Development

設立：1961年

本部：パリ（センター：ベルリン、東京、メキシコ、DC）

加盟国：38か国（日本の加盟1964年）

<https://www.oecd.org/ja/about/>（日本語ページ）

主に加盟国の

- 1)経済成長
- 2)貿易自由化
- 3)途上国支援

に関する政策協調や国際ルール作り
より良い暮らしのためのより良い政策創り
「世界最大のシンク（ドゥー）タンク」

OECD開発センター OECD Development Centre

- ケネディ米国大統領が豊かな国と貧しい国が「共同で経済開発の問題を研究」することのできるフォーラムを提案したのを機に、1962年にOECD下部組織として設立。
- 開発途上国、新興国が、拠出金負担も伴う対等な構成メンバー国として参画し、開発課題・経済政策に関する調査・研究や、政策対話やセミナーを通じた知見・経験の共有・普及、政策オプションの提供を行う。



<https://youtu.be/tVO4HifEqEk>

OECD開発センター事業概要：<http://www.oecd.org/dev/>

以下の分野における政策対話、国別分析、統計・指標の策定、地域別経済見通し（エコノミック・アウトルック）の出版。開発に関わる様々なステークホルダーによるブログ発信やウェビナー等の実施など。

【分野別】

- 包摂的な社会**（社会統合と包摂的成長）：[社会的保護](#)、[若者の福祉](#)、[ジェンダー平等](#)
- 競争力のある経済**：[生産構造改革とグローバル・バリュー・チェーン](#)、[天然資源依拠経済](#)
- 開発に対する新たな展望**：世界の開発における潮流、質の高いインフラ整備、[Development in Transition](#)、[移民と開発](#)
- 開発に係る企業、財団等とのネットワーク**（[Emerging Markets Network \(EMnet\)](#)、[Foundations Working for Development \(NetFWD\)](#)、[Development Communication \(DevCom\)](#)、[Centre on Philanthropy](#)）
- 開発のための質の高いインフラ**：[過去のナレッジの整理](#)、DEV各事業への質高インフラの主流化を図る。

【地域別】

[東南アジア・中国・インド](#)、[アフリカ](#)、[ラテンアメリカ](#)の地域経済アウトルック、[多面的国別レビュー](#)、[国際経済フォーラム](#)の開催

【主な出版物】





2. パリの交通事情など

生活者としての私の視点に加えて～
この人に聞きました！

JR東日本パリ事務所
齋藤英生さん



2019年9月よりパリ在住。EUにおける鉄道運行市場の自由化を取り巻く環境や各国の事例を調査。

フランスの食材で日本の家庭料理を作ることが趣味。

日本とフランス

日本

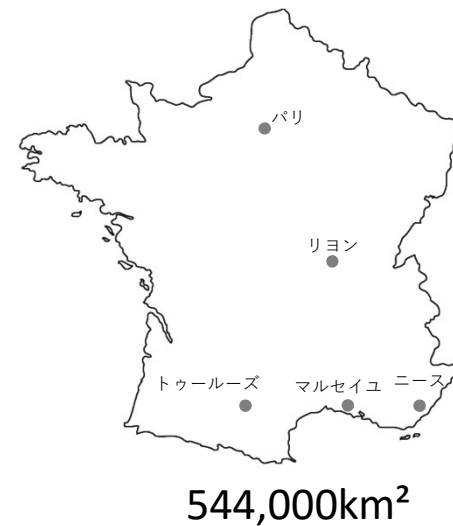
人口全体	1.27億
東京(23区)	973万
横浜	378万
大阪	275万
名古屋	233万
札幌	197万



国勢調査法定人口データ等より

フランス

人口全体	6700万
パリ	214万
マルセイユ	79万
リヨン	47万
トゥールーズ	43万
ニース	34万



各種ウェブ情報より

東京首都圏とパリ大都市圏（イルドフランス）



面積：12,000km²
人口：3,164万人



面積：12,000km²
人口：1,212万人

©IGN 2014-BDCARTO
<https://geoservices.ign.fr/bdcarto>

山の手線とパリ市内

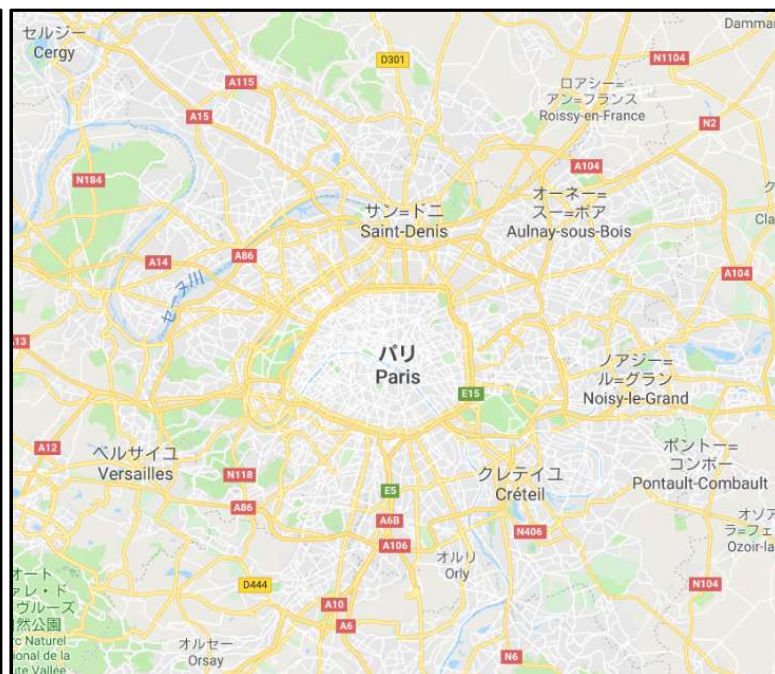
東京



山手線内面積：約100km²

人口：約140万人

パリ



パリ市内面積：約100km²

人口：約220万人

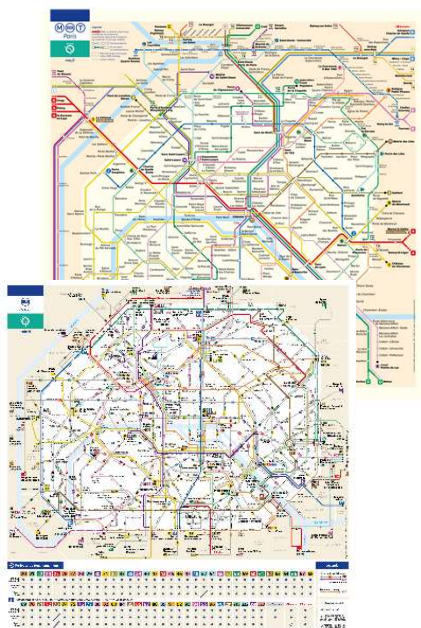
Google マップ等より

パリは中心地に人口と鉄道網が集中 大規模都市再開発計画が進行中
東京は山の手線に加え郊外の公共交通インフラも充実

パリ首都圏の交通概要

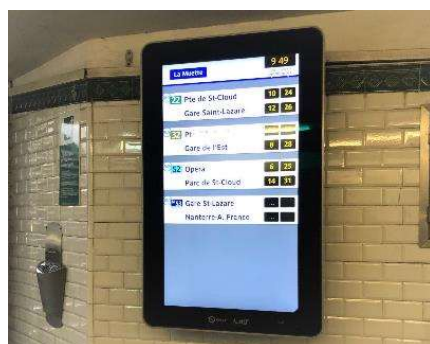
◆メトロ、バス、近郊列車（R E R・Transilien）、トラムで構成

パリ市内の公共交通については、メトロとバスを中心に構成されており、近郊列車とトラムがネットワークを補完している。アプリでの情報提供や共通の乗車券等、各モード間が連携されていて使いやすい。



▲交通モードが網羅された路線図

<https://www.ratp.fr/plan-metro>



▲駅出口でのバスの発着情報



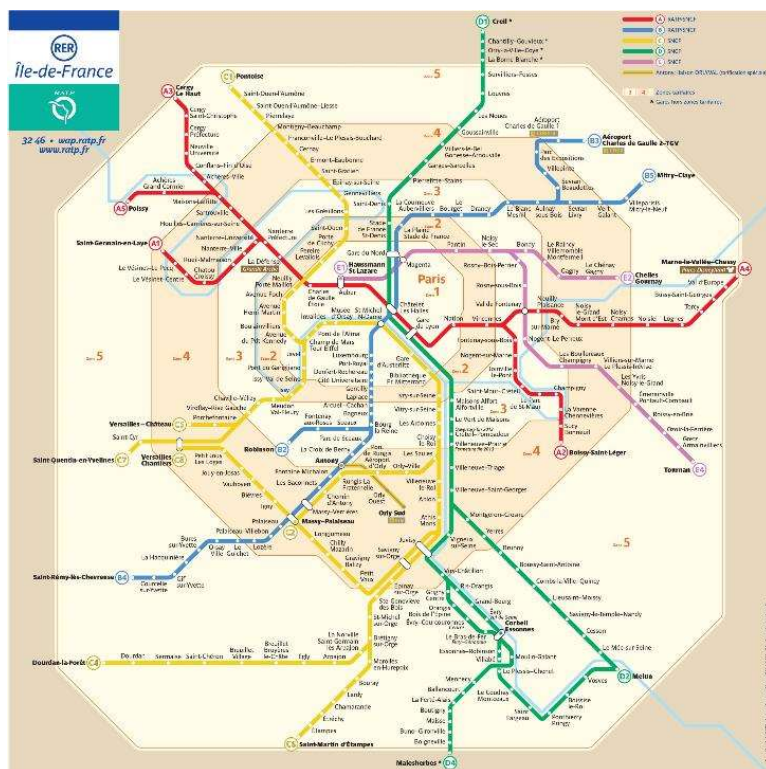
▲複数の交通モードが表示されるRATPの経路検索アプリ

	路線数	特徴
メトロ	1号線～14路線、3号線と7号線の支線の16路線	- ほぼ番号順に開業 1号線・14号線は無人運転
バス	353路線	パリ市内の番号は二桁
近郊列車	A線、B線、C線、D線、E線、H線、J線、K線、L線、N線、P線、R線、U線の13路線	都心部に乗り入れるA線～E線をRER（エル・ウー・エル）線、ターミナル駅が発着駅のH線～U線をTransilien（トランシリエン）として区別
トラム	T1、T2、T3a、T3b、T4、T5、T6、T7、T8、T11の10路線	パリ市内はT3a、T3bのみ

運賃と乗車券

◆パリ市内は1.9€の均一運賃

パリ首都圏の公共交通のチケットは共通化されており、運賃はゾーン制となっている。パリ市内はすべてゾーン1に入るため、市内を移動する限りは均一運賃（1.9€）と同義となる。電車間は1枚のチケットで乗り換えが可能だが、交通モードを跨ぐ乗換には別途チケットが必要となる。



主な乗車券（メトロ、RER、バス、トラムに乗車可能）

Navigo(交通系ICカード)



- 10回券（カルネ）
 - 1日パス、1週間パス、1か月パス、1年パス
- のチャージに加え、銀行口座と紐づけて後払いでの精算も可能。
- スマホにてICカードを読み込みチャージも可能。

<https://www.ratp.fr/plan-metro>

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs/supports/passe-navigo>

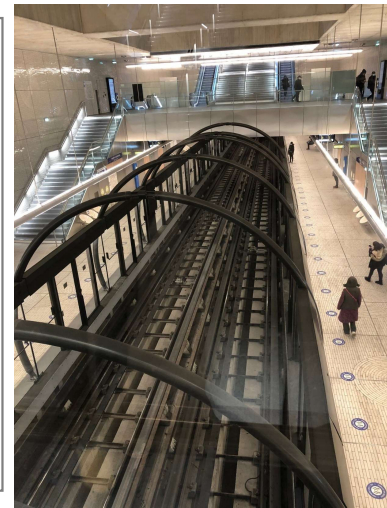
パリのメトロ ◆アールヌーボーと最新技術

1900年開業でヨーロッパではロンドン、ブダペストに次ぐ歴史を持つ。1号線~14号線と3号線と7号線の支線を合わせた16路線がパリ交通公団（RATP）により運行。アールヌーボースタイルの駅出入口がパリのシンボルとなっている他、最新の14号線に加えパリ最古の路線である1号線が2011年より無人運転されていることが世界的に有名。

パリのメトロの特徴

1. 最初の路線（1号線）は1900年に開業。ほとんどの路線は戦前に開通している。
2. 車両にパンタグラフはなくサードレールから給電。またゴムタイヤの車両が多い。
3. パリ市内は均一運賃。入場時に乗車券を改札機に挿入するが、出場時に乗車券のチェックはない。
4. 改札機を乗り越える、出口から無理やり入るといった無賃乗車が多く、検札を頻繁に行っている。スリが悪名高い。

（参考）乗降人員 410万人/日（2019）、営業キロ 225.1km、駅数 304駅、最短ヘッド 1分25秒



左端写真は <https://www.hillife.or.jp/cities/data.php?p=1799> より。その他写真はOECD開発センター撮影

パリのバス ◆経路によってはメトロより便利なバス

RATPが運行しており、乗車券は電車と共通。パリ市内は約60路線が運されており、20から96までの路線番号が振られている。



パリのバスの特徴

1. 手で合図してバスを止め、前から乗って運賃を払い、後ろから降りる。
2. パリは一方通行が多いため、往路と復路で通る道が違ふことが多い。
3. 例外はあるものの、発着駅に応じて路線番号が振られている。（モンパルナス駅発着：90番台、東駅発着：30番台、サン・ラザール駅発着：20番台、北駅発着：40番台等）
4. Noctilien（ノクティリアン）という深夜バスが0：30-5：30に運行
5. メトロに比べて治安が良い。

右下「あつまれ どうぶつの森」のバスを見つけて
思わずパチリ📷（2020年11月撮影）

パリのトラム

◆中心部に乗り入れておらず利用機会は限られる

パリ首都圏では合計で10路線もののトラムが走っているが、パリ市内を走る路線は3a号線・3b号線に限られる。パリ東部のPorte de Vincennes駅から時計回りに3a号線、反時計回りに3b号線が走っているが、試乗するのであればパリ北部より治安の良いパリ南部を通る3a号線がお勧め。



写真はパリ市観光局公式サイト <https://ja.parisinfo.com/> より

パリのトラムの特徴

1. 4号線はSNCF、11号線はSNCFの子会社であるKeolisが、それ以外の路線はRATPが運営。
2. ほとんどの路線はパリ市外の郊外を走る。唯一パリ市内を走る3a号線はパリ南部の環状道路上を通る。
3. 6号線は線路が一本。ダイヤモンド形のレールを両面から車輪が斜めにくわえ込む構造になっている。
4. 乗車券は電車やバスと共通

パリのモビリティ一覧

◆多様なモビリティとシェアリングサービスが存在。

電車での移動が主な東京に比べ、多彩な交通手段それぞれに存在感があり、各人が自分の経路や嗜好に基づき移動手段を決定している。

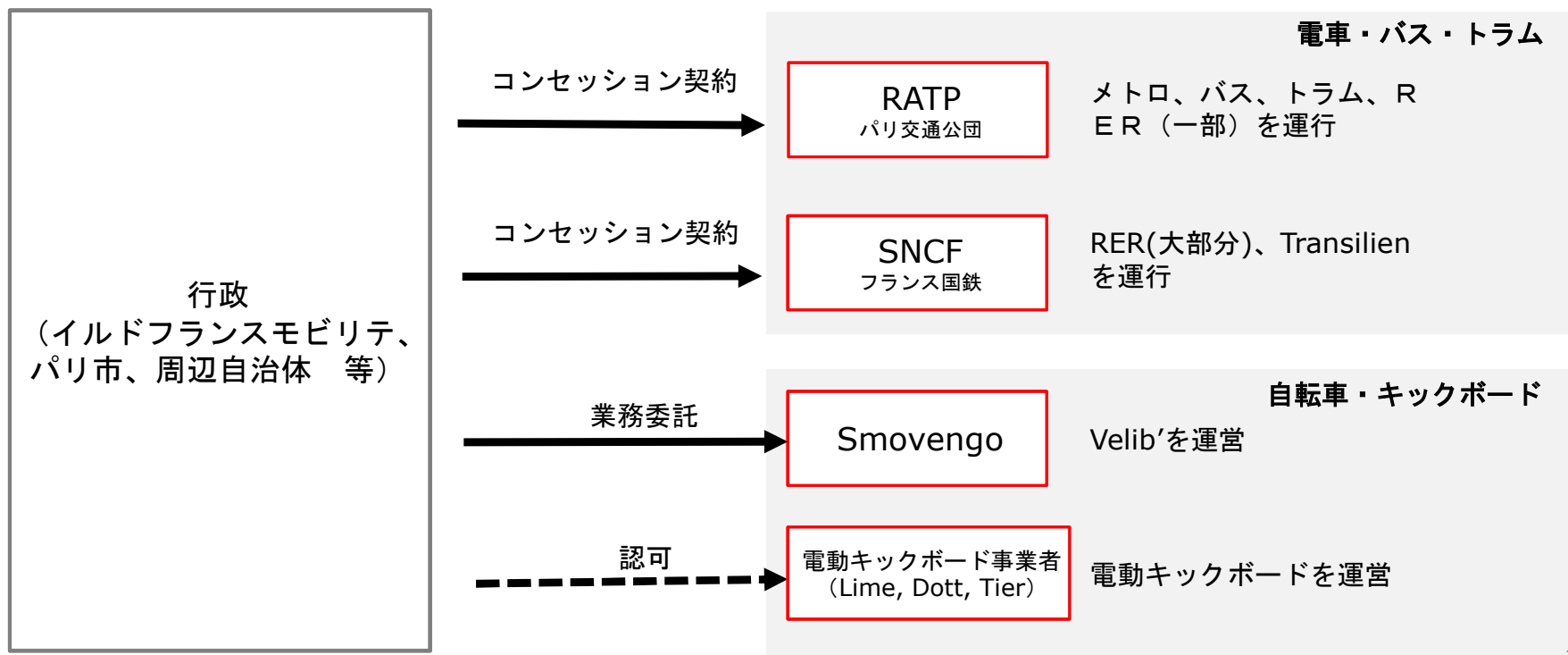
		自己所有	シェアリングサービス	備考
従来型の公共交通 ・メトロ ・高速鉄道 (RER) ・バス ・トラム	自転車	○	Velib'	パリは日本の都市に比べ自転車道の整備が進んでおり、スピードを出して走れる道路が多い。
	電動自転車	○	Velib'、Jump、Pony、Veligo	
	キックボード	○	×	過去の流行で終わっていない。子供だけでなく大人の利用も多い。
	電動キックボード	○	Dott、Tier、Lime	自己所有用は家電量販店で数百€で購入可能。
	スクーター	○	Cityscoot、Lime、Yego、Cooltra、Troopy	シェアリングサービスが拡大中。
	バイク	○	×	自己所有のみ。
	自動車 (自分で運転)	○	Ubeeqo、Clem、Ada、Getaround、Communauto、Zity、Free2MOVE、Share now	自家用車は狭い道が多いためかFiat500が非常に多い。
要免許 自動車 (自分で運転せず)		(○)	(タクシー、Uber、Le cab)	タクシーとUberやLe cabの運賃の差は大きくない。

各交通の運営スキーム

◆行政がイニシアチブを取り、運営は事業者に委託。

列車、バス、トラムについて言えばイルドフランスの交通局がRATP(パリ交通公団)やSNCF(フランス国鉄)に運行を委託（線路やトンネルを所有するのは行政）。シェアサイクルについては専用の団体を通して運営、電動キックボードについては認可を出すという形でいずれにせよ行政が深く関わっている。

ヨーロッパでは、鉄道サービスは当局が提供すべき義務であり、行政は市民に対し「公共サービス義務 = PSO (Public Service Obligation)」を負っているという考え。

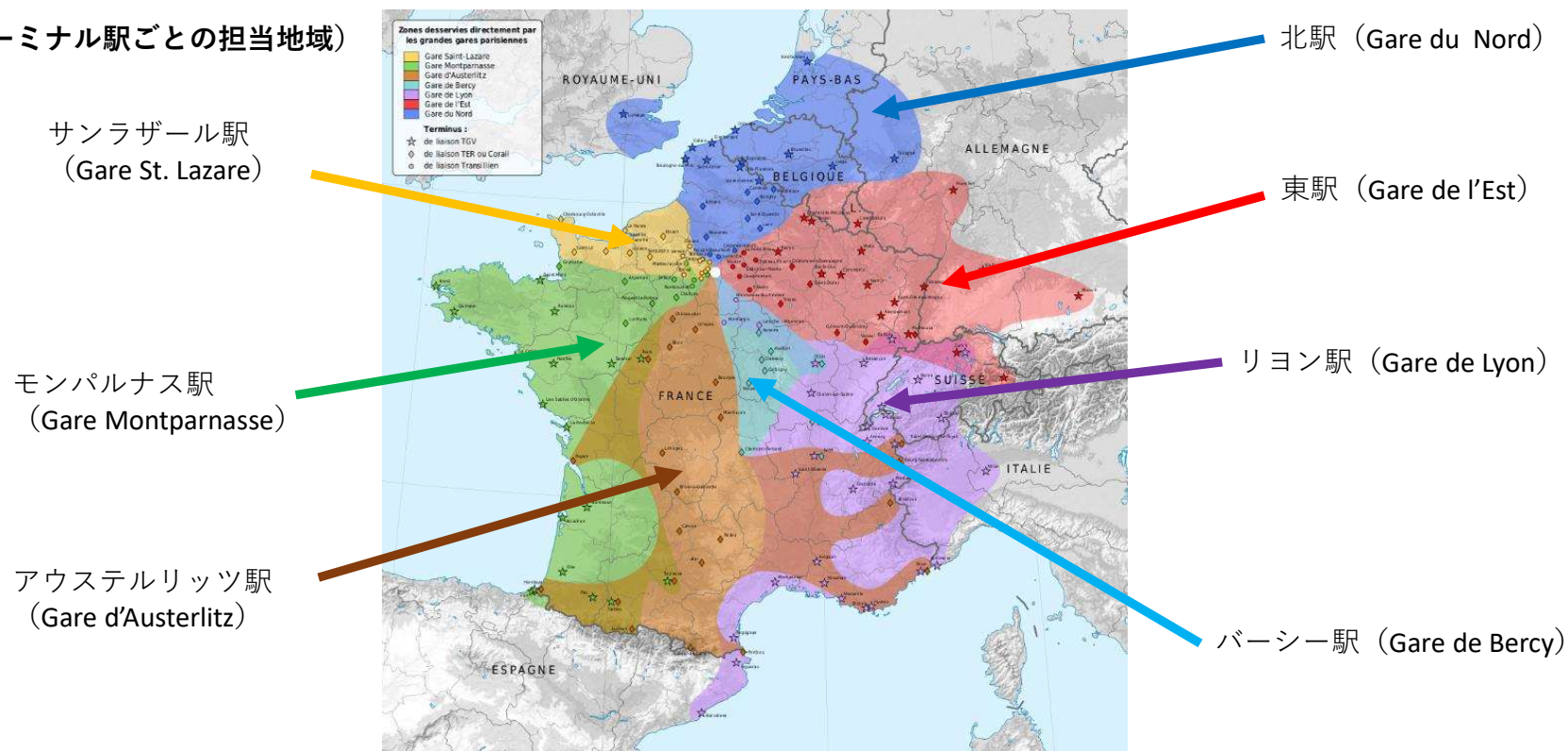


パリ市内の7つのターミナル駅

◆目的地域別のターミナル駅

パリは各地方と鉄道で結ばれているが、多くの路線の発着駅になるいわば東京駅のような駅はなく、方面ごとに7つの駅に別れているのがパリのターミナル駅の特徴である。

(パリのターミナル駅ごとの担当地域)



<https://www.laboiteverte.fr/gares-parisiennes-se-partagent-france/> の地図をベースに作成

ターミナル駅の駅ナカ ◆近年の駅改装に合わせ駅ナカ施設を拡充



パリのターミナル駅は2000年代、2010年代の駅の改修工事に合わせ各駅商業スペースを拡充し、駅ナカ施設を充実させている。クラシックな外観を活かしながらの店舗開発はフランスならではと言える。



パリのエキナカの特徴

1. 2000年代以降の駅改装に合わせて商業スペースを確保
2. 歴史的な建物の構造や風格を活かした開発
3. 有名レストランがシンボルになっている駅も
4. 出来上がったゾーンから順次開業

サンラザール駅（左）、パリ東駅（右）：上段の外観写真はパリ市観光局公式サイト<https://ja.parisinfo.com/> より
下段の駅ナカ写真は現代メディア記事「フランス・パリの駅が、日本の駅ナカに学んで続々と「新宿化」の驚き」（2019.8.3）<https://gendai.media/articles/-/66255?page=3> より

日本と比較して...

トイレ

エキナカ、“鉄道食”

精算機

駅構内の治安

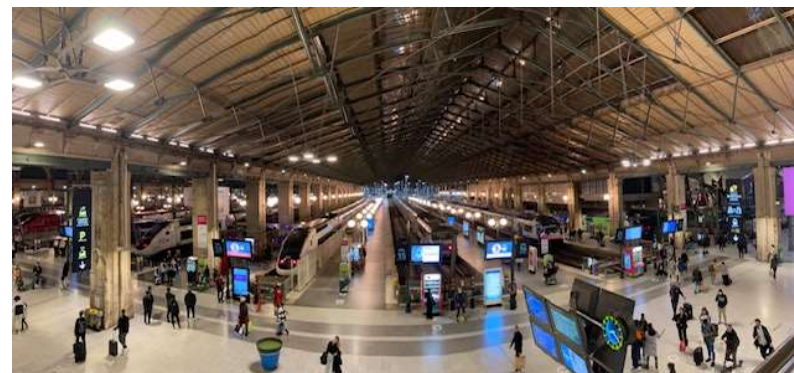
駅の存在、TOD（Transit Oriented Development/公共交通指向型都市開発）

バリアフリー、エスカレーター、エレベーター

接客サービス（窓口業務）

出発ホーム、掲示板

空調、改札



写真は齋藤さんおよびOECD開発センター撮影

DevTalks公開ウェビナー「質高インフラ×ジェンダー：Quality for equality? Making quality infrastructure work for gender equality」 JICA研究所山田研究員登壇

ジェンダー視点を取り入れ女性の経済的エンパワメントにつながった**インドデリーメトロの好事例**について、同氏チームが近年発表したデータやエビデンスを基づいた分析結果等に基づいて発表。

ジェンダー視点を取り入れる効果をデータ・エビデンスで示す発表はこれまであまりなく、OECD開発センター内外から詳細情報を求められるなど、好評を博した。

今後も日本国内の好事例、JICAの支援事業の事例などの共有や、他国事例の学び合いの場を提供していく。

Join the new online DEV Talks series - Reshaping development

Mario Pezzini, Director of the OECD Development Centre and Special Advisor to the Secretary General on Development, is pleased to invite you to a discussion on

Quality for equality: Making quality infrastructures work for gender equality

Mary Chege, Founding Member of AUC's African Network for Women in Infrastructure (ANWIN)

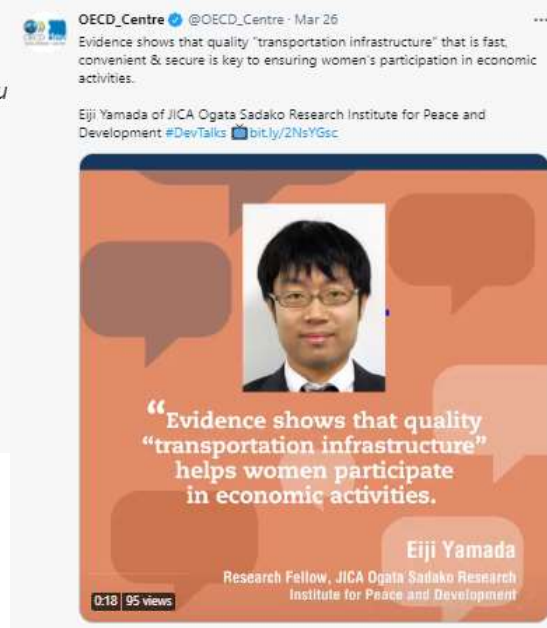
Eiji Yamada, Research Fellow, JICA Ogata Sadako Research Institute for Peace and Development

Pierre de Boissésou, Economist, OECD Development Centre

Moderated by Ayumi Yuasa, Deputy Director of the OECD Development Centre

<https://www.oecd.org/dev/devtalks-quality-for-equality-making-quality-infrastructures-work-for-gender-equality.htm>

OECD開発センター質の高いインフラHP <https://www.oecd.org/dev/Quality-infrastructure-development.htm>



ご連絡はこちらまで！



ayumi.yuasa@oecd.org



<https://www.linkedin.com/in/ayumiyuasa/>



<https://twitter.com/YuasaAyumi>



Ayumi (Suzuki) Yuasa

Deputy Director, OECD Development Centre & Crossminton Medalist

Greater Paris Metropolitan Region · [Contact info](#)

500+ connections



OECD - OCDE



Harvard University