

Title	フランスの鉄道・交通事情
Sub Title	Railways and Transportation Affairs in France
Author	安村, 通晃(Yasumura, Michiaki)
Publisher	慶應義塾大学湘南藤沢学会
Publication year	2012
Jtitle	交通運輸情報プロジェクトレビュー No.21 (2012.) ,p.26- 29
JaLC DOI	
Abstract	In the spring of 2012, I took a sabbatical leave, and stayed in the suburb of Paris, France. I used RER's, metros, and TGV's in the weekends. With these experiences, I will describe about railways and transportation affairs in France, especially on everyday uses, such as graffiti, lines, sound, and so on with contrast of those in Japan. I would like to mention about connection in railways as well
Notes	2012年度慶應義塾大学JR東日本寄附講座報告書 慶應義塾大学交通運輸情報プロジェクト その1：JR東日本寄附講座担当教員の活動報告
Genre	Technical Report
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=KO92001006-00000021-0026

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

フランスの鉄道・交通事情

Railways and Transportation Affairs in France

安村 通晃(慶應義塾大学 環境情報学部)

Michiaki Yasumura

(Faculty of Environment and Information Studies, Keio University)

In the spring of 2012, I took a sabbatical leave, and stayed in the suburb of Paris, France. I used RER's, metros, and TGV's in the weekends. With these experiences, I will describe about railways and transportation affairs in France, especially on everyday uses, such as graffiti, lines, sound, and so on with contrast of those in Japan. I would like to mention about connection in railways as well.

キーワード：フランスの鉄道、落書き、行列、騒音、つながり

Keywords: Railways in France, Graffiti, Line, Sound, Connection

1. はじめに

私は2012年の4月から9月までサバティカルを取り、3月末より6月末までフランスはパリ郊外のセルジー県に滞在した。この間の主に週末、パリ市内やその近郊(イルドフランスのベルサイユ他)、ルーアン、アルザス、レンヌ(シャンパーニュ)やベルギーのブルージュ、および、スペインのバルセロナにも立ち寄ってきた。このうち、バルセロナは飛行機で、また、セヌ河ドライブ等には車で行ったが、他のすべては電車であった。また、学会で行ったイギリスのNew Castleへも、往復ともドーバー海峡をトンネルで抜けるユーロスターを利用した。

ここでは、主に、鉄道を中心とするフランスの交通事情について、日本の状況と比較しながら報告する。また、2012年インタラクシオンデザインラボ(安村研)として開催した「つながり展」についても若干触れる。

2. 初めてのフランス鉄道

2.1 フランス経験

フランスはこれまで、学会で二度ほど、パリとメジューブにそれぞれ5日間ほど滞在しただけなので、3ヶ月余りの訪問は初めてである。その内の1回は、パリのメトロで、スリに遭っているから、パリは恐ろしいところ、怖いところと言う先入観が最初あった。しかし、週末毎

にパリやパリ近郊、その他を旅する度に、違った思いをすることが多かった。

2.2 パリと近郊電車の第1印象

パリの近郊、セルジー県(パリの北西40分ほどのところ[図1]参照)からパリに向かって列車(RERという高速近郊鉄道)に乗ると、まず第一印象が、列車はどれも落書きがされていて、しかも掃除も行き届かず汚い、ということだ。RERのA線だけでも一日百万人の人を運ぶと言う。この人の多さを考慮しても、駅や線路際の落書きは激しいし、車内の汚れも酷い。これは日本の電車や鉄道との大きな違いだ。日本の電車・鉄道はどれも掃除が行き届いていて、きれいだ。特に、「7分間で車内をピカピカにする『新幹線のお掃除天使たち』」[1]は驚異的だ。

次に驚いたのは、パリに限らずヨーロッパの鉄道は携帯での通話が普通にできること。日本では、携帯メールのみが許されるが、フランスでは皆堂々と話している。そもそも、車内でのグループ同士の会話も結構うるさいので、携帯電話が特にうるさくは感じない。

また、車内には、乳母車、自転車、犬連れでも乗ってくる。ときには変な人たちも乗ってくる。楽器を演奏する人たち、チラシを配っていく人たち(後で回収する)、さらには、何か演説らしきものをしていく人。いずれもチップを要求してくる。こんなことは日本にはない。

2.3 切符の買い方と行列

フランスの券売機はお札を入れるところがない。コインで買うか、クレジットで購入する。券売機自体がフランス語で説明があるので、大体、窓口で買う場合が多かった。窓口ではある程度英語でも通じるからだ。セルジー県からパリ市内まで、片道が 5.5 ユーロ。これを回数券で買くと、10 枚で 2 割引の 44.0 ユーロだ。(写真入りの) 定期券を買くと、これは IC カードになっている。RER の中だけは、入るときも出るときも切符または定期をかざす必要がある。地下鉄は入るときだけチェックされ、出るときには何もしない。さらにややこしいのが、5.5 ユーロ払って RER に乗ると、接続する地下鉄に乗ったときには、料金がかからないこと。ただこれは、順方向に行くときだけらしい。逆方向に回って下りようとする、別料金を請求される。

フランス国鉄(SNCF)の中央(ターミナル)駅というのは6つある。サン・ラザール駅、北駅、東駅、リヨン駅、オステリッツ駅、それに、モンパルナス駅だ。いずれの駅にも、切符の販売所が3カ所に別れていて分かりにくい。TGV など長距離列車の券、中近距離の券、近距離の券と別れていて、それぞれの券をどこで買うかが分かりにくい。日本で言えば、普通の窓口とみどりの窓口の違いのようなものであろうか。いずれの窓口も、切符を買うためにたいがい長い列ができていて、2, 30 分ほど待たされることもざらだ。この行列にフランス人は実に辛抱強く待つ。TGV 用の窓口にのみ、障害者の場合には申し出て下さい、ということが書いてあり、人も別にスタンバイしているが、他の窓口にはそういう人も配慮も無い。急ぐ人がいれば、どうするか。あるとき、とても急いでいる人がいた。その人は、列の最後尾から一人ずつ、私はこれこれの理由で急いでいるのだけど順番を変えてもらえないかを辛抱強く交渉して、私のところも過ぎ、先頭から 1 / 3 まで来たときに、そこにいる人から、ダメと言われて、その場で並びつづけるのを私は目撃した。これほど、列には厳しいのだ。

2.4 TGV の運行

TGV の列車はすべて予約席だが、他の列車は予約席のものと、そうでないものがある。そ

うでない場合でも、列車が何番線から出るのかということが、案内板で直前になるまで、知らされない。発車のほんの 5 分前位に案内されるので、そのときになって、乗客はぞろぞろと列車の方に流れていく。フランス人はふだん鞆やものを持たないが、旅行となると別で、大きな鞆をガラガラと引いてゆく。なぜ、このように直前になるまで何番線かをアナウンスしないのかは分からない。

TGV の切符は乗車券と特急券(予約券)とからなる。特急券の値段はそのときそのときでまちまちだ。かなり遠くに行くときでも、10 ユーロくらいで済むこともある。ただ、人気のある場所、たとえば、モンサンミッシェルへのバス便があるレンヌなどの TGV は非常に混んでいて、予約が取りにくい。

また TGV の運行は、基本的には終点までの直通運転がほとんどだ。例外的に、途中駅で停車する場合もある。フランスの国土はおおむね平野で、いけどもいけども広い農地を見せられることになる。

3. トラブルの話

フランスでも3ヶ月あまりいると、さまざまなトラブルに遭う。その一部を紹介しよう。

通常の列車故障やちょっとしたトラブルは、日常的に起こるので、それについては、敢えて触れない。

3.1 工事による運行路線の変更

セルジー県からパリに向かう RER の A 列車は、パリ市内(シャルル・ドゴール・エトワールやオーバーの駅からシャトレ・ル・アールなど)へと向かうのが普通だ。だが、ある土曜日、列車はナンテレ県を過ぎると、別路線を進むではないか、私はびっくりして周りの人に尋ねた、この列車はパリ市内に行くのかと。その人は、ウィ、大丈夫だと答えた、でも私は気が気ではない。結局、着いた場所はサン・ラザールの駅。この駅は何度か利用したことがあったので、比較的冷静でいられたが、他の場所についたら、こんな程度では収まらなかっただろう。それから、週末になると、列車が運休し、バスの代行便が走ることがしばしばあった。ナンテレ大学駅の改修工事に伴う、路線変更だったらしい。係員が何人も出て誘導に努めているが、初めて

の者には混乱の元だ。特に、パリ市内からセルジーズ県へ戻るときには、通常通り運行しているのか、それとも、サン・ラザール発なのか、大きな違いとなる。

3.2 ユーロスターでの列車遅延

6月の終わり頃、イギリスのニューキャッスルで学会があり、飛行機ではなく列車で参加することにした。ユーロスターである。行きは快適で、ドーバー海峡を一挙に抜けてしまう。ロンドンで乗換え（セント・パンクロス駅とキング・クロス駅）があるので、要注意と思った。学会が終わった帰り、予定した列車に乗ろうとしたら、その列車は2時間遅延するという。イギリス北部での洪水が原因らしい。その次の列車も30分遅れてやってくるが、ギリギリでロンドンでの乗換えに間に合いそうだ。実際、ロンドンでは、ユーロスター出発のわずか15分前、手荷物検査と出国審査を慌たたく受ける。二つの駅の間を走り抜け、何とか間に合った。

3.3 飲み残しコーラ直撃

またあるとき、パリ郊外のプロヴァンに向かう列車に乗り込んだら、飲み残しのコーラの空き缶が網棚に置いてあった。そのことに気づかずに荷物を載せたら、そのコーラが知らぬ間に転倒し、しばらくして頭の上からコーラの直撃。ブレザーと頭にかかって、酷い目に遭った。

4. フランス鉄道の良い点

フランス鉄道の良い点は、騒音が少ない点。自動車のクラクションも滅多に聞かないし、駅での音声による案内も非常に少ない。日本では、駅構内では、頻繁に「白線の内側にお下がり下さい」だの「何番線に列車が到着しました」などと、音声によるアナウンスが多過ぎる。また先にも述べたが、行列を作っても、ゆったり待つ、と言う心のゆとりは見習うべきである。

5. つながりについて

ところで今年度のインタラクシオンデザインラボ（安村研）は「つながり」をテーマにしている。まず、9月の13日（木）～15日（土）の間、慶應義塾大学日吉キャンパスにて「つながり展」¹を実施。また、11月22日（木）～2

3日（金）には「つながりインタラクシオン」のテーマでSFC ORFに参加した。つながり展では、「つながりの木」を始め12の作品展示と3回のトークセッションを開催した。また、ORFでは、「びびっとカート」や「そこにいる名無しさん」を始め13の作品展示の他、伊賀聡一郎氏、塚田浩二氏、児玉哲彦氏、渡邊恵太氏と著者の5人によるトークセッションを開催した。たとえば、「びびっとカート」は、スーパーマーケット等での買い物の際に、バーコードリーダーで買いたい食材をピピッとすると、たちどころに献立（レシピ）が現われるもので、実用性が極めて高い。また、「そこにいる名無しさん」は、近接にいるもの同士がBluetoothを媒介に匿名同士が通信し合えるサービスで、駅での利用も大いに期待ができる。

なお、交通運輸プロジェクトでも「旅とつながり」のテーマで研究を続けている。たとえば、SFC上席所員の大平君は、地下鉄路線図の3D視覚化などを試みている。

6. つながりへの期待

フランスの鉄道も日本の鉄道も素晴らしい。ただちょっと残念なのが、東京駅で新幹線が分断されていることだ。もし、JR東日本とJR東海が連携をして、鹿児島～博多～大阪～東京～青森、そしてゆくゆくは札幌までの直通列車が運行されるようになれば、これほど素晴らしいことはない。

7. おわりに

フランスの鉄道について、日本との比較の上で、自分の経験を中心に述べた。フランスでは、騒音が少ないこと、また、自転車などの持ち込み等が寛容なことなどに特徴があり、一方日本の鉄道は、特に清潔さとSuicaなどの利用にその大きな特徴があることが分かった。

参考資料

- [1] 遠藤 功、『新幹線お掃除の天使たち「世界一の現場力」はどうして生まれたのか?』、あさ出版、2012.
- [2] 地球の歩き方編集室、地球の歩き方 フランス 2012～2013、ダイヤモンド・ビッグ社

¹ <http://ylab.sfc.keio.ac.jp/tsunagari-ten/>

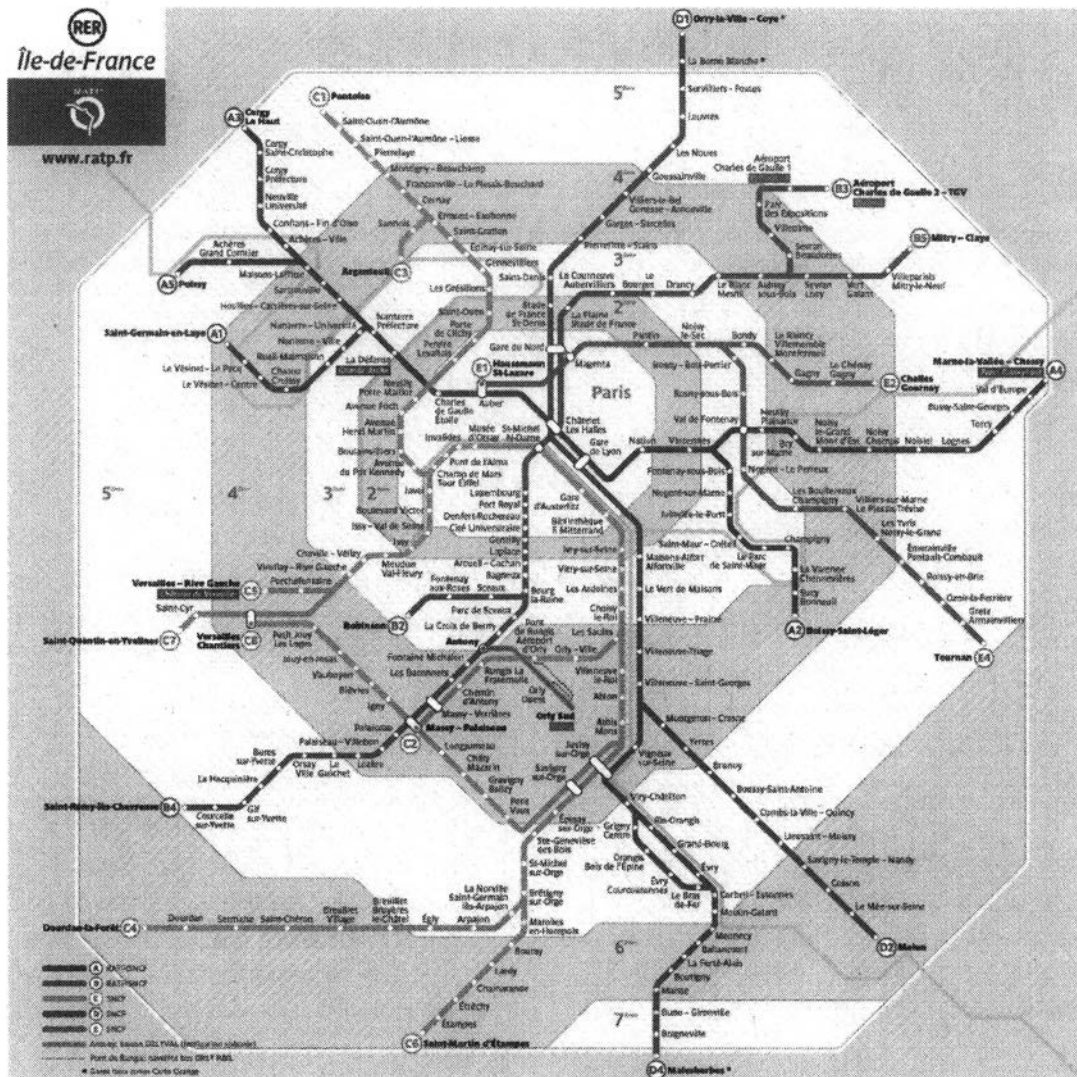


図1 パリのRER路線図
 A線は歴史が最も古い。
 A3の左上から2つ目がセルジー県。