

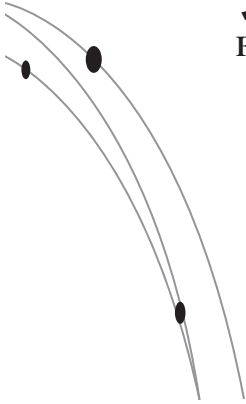
連載

## フィールド・アイ Field Eye

パリから——③

一橋大学 神林 龍

Ryo Kambayashi



### 点描：パリの生活

《路地》寓居はちょうど交差点の4階に位置していて、道を行きかう人々を眺めることができる。ロックダウン下にあっても人々の流れはとどまることはない。本稿執筆現在、原則として19時から翌6時まででは外出禁止だが、例外事項が定められているからである。フランスにおいて例外は重要である。論理的に原則から外れることだけを意味し、原則と例外の数量的バランスは考慮されない。現実の大部分が例外だとしても、例外は例外にとどまる。ここフランスでは、原則だけを見てルールを理解したつもりになってはいけない。

《マスク》ただし、ほぼすべての人がマスクを装着しており、フランス人も公共の場でマスク装着すべしというルールは守っている。コロナ禍の当初、マスク装着はアジア人のなせる業との言説がまことしやかに流れた。この言説自体は正しくないことは明らかだが、トリックがあることを注記しておこう。フランスでのマスク装着義務は、“port du masque obligatoire”という標語で流布されており、公共交通機関内や店舗入り口などにベタベタステッカーが貼られている。曲者は動詞“porter”で、正しくは「(マスクを口と鼻を覆うように)装着する」の意味だが、「(マスクを)持っている(だけで装着しているわけではない)」とか「(マスクを)身に着けている(だけで口と鼻を覆っているわけではない)」とも解釈できる。場合によっては外してもかまわないという安心感があるから、ひとりだけだまって(道を歩いて)いるときは素直にマスクをしている。その証拠に、話し出すととたんにマスクをず

らしてしまう。フランス話者にとって、口唇を動かす(見せる)ことがいかに重要かがわかる、というのはもっともらしい説明だが、他方、よく知られているジョークに、フランス人を苛むのは簡単で、両手を縛るだけでよいというのがあることは知っておいてもよいかもしれない(だまることの苦手なフランス人は、ジェスチャーを封じられるととたんにコミュニケーションがうまくいなくなり、ストレスがたまるの意)。両手を縛ってさらにマスクをすれば、確実に音を上げるだろう。(嘘、冷静沈着なフランス人ももちろん大勢いる)

《道路》こういう人々が歩く道路は、自動車にとっては狭くなった。パリ市内では大通り(boulevard)でも、片側二車線の対面通行はほぼ姿を消し、公共交通機関専用、あるいは軽車両専用の車線に切り替えるところや、そもそも車道をつぶして歩道を拡張するところが増えている。その昔英国ダイアナ妃の事故があったセヌ川沿いの高速道路は、すでに歩行者専用道路に変えられ、休日にはパリ市民の散歩道になって久しい。その結果、パリ市内に流入する自家用車の数は減少したものの、ほんの少しの目詰まりでも簡単に渋滞が起こる。とくに公共交通機関専用車線が消える交差点を経由する場合は要注意である。

《自転車》自動車移動が不便になる代わりに、普及しつつあるのは自転車とキックボードである。シェアサイクル“Vélib”が登場したのは2007年で、筆者の前回のパリ滞在時にも存在していた。電気自動車のシェアプログラムである“Autolib”も始動させるなど鼻息は荒かったが、実際のところ、それほど存在感はなかった。当時自転車専用車線が少なく、自転車運転が危険極まりなかったことも一因だが、パリ市内は東京と同様に坂が多く、シェアサイクルも下りだけ利用され上りに利用されず、自転車が、坂下のステーションに溜まってしまいうという現象が利用を妨げていたようである。以来10年以上がたち、この間Vélib’のほうの利用頻度は目覚ましく増加した(Autolib’のほうは赤字の末2018年にサービスを終了してしまった)。自転車専用車線やステーションの数・容量が増えたこともあるが、電動アシスト機能がつけられた車両が増えたのが大きいだろう。料金も12カ月契約99.6€、1回30分以内なら追加料金なしの乗り放題で、坂道を楽

に上がれるのであれば高くはない（ちなみに、メトロ・パスの1年パスは902.4€である）。決して、頻発した公共交通機関のストライキや封鎖が原因ではないのである。（憶測）

《キックボード》そして、2018年に電動キックボード（trotinettes électriques）のシェアサービスが登場した。当初LIME社が名乗りを上げたのみだったが、すぐさまBIRD社などが参入し、本稿執筆現在でサービスを供給しているのは12社に上るとされる。施錠解除に1€, 稼働1分で0.15€と、Vélib'に比べると高そうに見えるが、分岐点は、1回30分利用とすると年間18回、1回15分利用とすると年間30回と、微妙なところだ。よしんば高いとしても、ウリである乗り捨て可能な点で勝負になると踏んでいるのだろう。実際、パーキングスペースも用意されているが、道端やアパートマンの玄関前に止めてあることもよく見かける（もちろん、乗り捨て時のルールは厳格で、アパートマンの中に持ち込んだりすることはできない）。これを拾ってチャチャッとメトロまで行ければ楽だろうなど思ったことも1度や2度ではない。速度は時速25キロまで出せるので自転車と遜色ない。ボードに慣れていれば便利だろう。将来キックボードに慣れさせるためか、公園を散歩する子供が子供用キックボードを引きずっているのをよく見かけるようにもなった（実際に乗っているのを見ることはあまりない）。もっとも、経済学研究者としては、自転車のシェアサービスが自社独占であるのに対して、キックボードのシェアサービスが多社で競争しており、かつ自転車とキックボードが競合しているという状況は、複雑だが相当興味深い。Vélib'を独占的に運営するのがフランスの会社で、キックボードを競争的に運営するのがアメリカ合衆国の会社を中心だということは内緒である。（嘘、内緒ではないし、脱稿後シェアサイクルにも最近数社の参入が認められたことがわかった。）

《カフェ・ピストロ・レストラン》コロナ禍のパリ市中で大きく変わったといえば、カフェ・ピストロ・レストランの飲食店だろう。2020年10月の第2次ロックダウン以降、半年を経過してもなお店舗での営業は許されていない。ただし、事前注文による持ち帰りは許されており、“vente et emporter”という文句が店先（もしくはウェブサイト）に貼りだされ、ときおり客

が注文品をもっていくという姿を見かけるようになった。日本でも同様のサービスに手をつけた飲食店は多かったので想像はつくだろう。もっとも、カフェについては、「エスプレッソを持ち帰る」といって注文したとしても、たまたま店先にスタンドがあれば、そこでササッと飲んでしまうことは黙認されている（らしい）。客が店の外で勝手にタムロすることを妨げることは店の仕事ではないようだ。

《容器》ピストロやカフェからの持ち帰りの際は、容器に料理を入れて渡される。普通に聞こえるかもしれないが、前菜、主菜、デザートで3点セットであれば箱は3つ。カトラリーもつくし、飲料品（要するにワイン）が入ったり2人分ともなれば、けっこうかさばる。レストランからの持ち帰りともなると、料理が丁寧にパック詰めされていたり（温めるため）、ソースや付け合わせが別に封入されていたり（混ぜると味が混濁するため）、一人分で一抱えになってしまうということもある。これでおいしい料理を自宅で食べられるのだから不満はないが、食後に積みあがった容器類をみるにつけて少々疑問に思う。ここはエコの国だったのではなかったかと。確かに、小売店や市場での包装は必要最小限で、精肉や魚介、チーズなどを買ったときでも、基本はブツをそのままクルンと紙に包むだけである。持参の袋がない場合には、プラスチック製の袋（日本でいうところのレジ袋）をわざわざ頼まなくてはならず、タイミングが遅いとかなり嫌な顔をされる。ところが、プラスチック製ではないとはいえ、持ち帰り用の容器を積み上げることには躊躇はしない。それはそれ、これはこれ。フランス社会の合理性かくあるべし、と感じた次第である。

以上、研究とはまったく関係ない話題を書きつけてみた。当コーナーの新しい試みはいかがだっただろうか（もともとネタ切れだったところに締め切り間際に様々な用事が重なった事情があるにせよ、連載1回目に「話題に困る」と宣言しておいたことは思い出していただきたい）。

かんばやし・りょう 一橋大学経済研究所教授。最近の主な論文に“Do Collective Bargaining Institutions Crowd out Discussion and Implementation of Firm-Related Training Programs? Evidence from Japan,” *International Journal of Training and Development*, Vol.24, Issue3, pp.204-230 (with Takao Kato, 2020)。労働経済学専攻。