

フランスにおける道路とフードサービス

ピエール コプフ*

フランスでは、1980年代の初めまでに全国高速道路網の建設がほぼ完了した。しかし、安全施設、サービスの質、情報提供などのいくつかの点で、すべての道路利用者の要望には応えきれないという認識が、行政側や道路管理者の中にめばえてきた。

1983年に設立された、高速道路ホテルレストラン協会は、サービス向上のためのいくつかの基準を設定し、実行に移した。その実例として、8か所のサービスエリアの改善が85年4月までに行われている。

消費者の嗜好に合わせて道路におけるフードサービスを改善することは、近い将来に予想される情報を含めた包括的で有効な道路サービスシステムの確立のための貴重な経験となるであろう。

How the Implementation of a Successful Road Food Service May Lead to the Development of Other Road Users' Services ?

Pierre KOPFF*

In France, at the beginning of the 1980's, when the motorway network get almost completed, the consciousness that some of the road service was not fitting all the users' wishes for safety, quality and information, arose among officials and operators.

The Motorway Hotel-Restaurant Association created in 1983 participated actively in the implementation of several measures. For example, up to April 1985, 8 motorway service-areas were provided with refined service and animation.

The adaptation of the food service along roads to the taste of consumer will be a worthy experience to build in the near future a comprehensive and efficient service system including information.

1. フランスにおける道路利用者サービスの歴史

フランスにおける道路利用者サービスの歴史は、ローマ帝国の時代にさかのぼる。ローマ人によって建設された街道沿いには、人と馬のためのホテルやレストランがあった。その後、ルイ11世の治政下(1461~1483)、郵便制度——飛脚制度といった方が正確かも知れない——が始まり、これに伴って道路施設の整備が進められ、次第に一般の旅行者も増えていった。街道沿いのホテルはこれらの郵便輸送者や旅行者へ一夜の宿を提供すると同時に、その地方の特色ある料理を出すようになった。

フランスでガソリンエンジンを用いた自動車の世界で最初に発明された20世紀前半になると、ドライバーのためのレストランができた。この頃、有名な

シェフはこぞって車の通る道路沿いに店を移した。

・フランスの最初の高速道路建設は、1934年にパリ東部から始まった。それは主にバカンスに行くための交通需要によって道路が混雑するのを避けるためのものであるという点で、他の多くの国における高速道路建設の動機とは違っていた。第2次世界大戦をはさんで建設はストップし、戦後再び高速道路建設の長期計画が策定されたのは1955年のことであった。この計画に従って高速道路の建設は進められ、Fig.1に示す通り今年の4月1日現在のフランスの有料高速道路の総延長は4,530kmとなり、サービスエリアの数は252、その中のレストラン施設は105にのぼっている。しかし、この計画では利用者に対するサービスはあまり考慮されていなかった。

2. 利用者サービスの問題点

Fig.2は典型的なサービスエリアのレストランである。フランスではこのように、上下線の駐車場を陸橋で結んだ、見るからに味も素っ気もない建築物のレストランが主流を占めていた。

* フランス都市計画住宅交通省道路技術研究所研究員(本学会研究員)
Chargé de Mission, Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, MULT
原稿受理 昭和60年4月15日

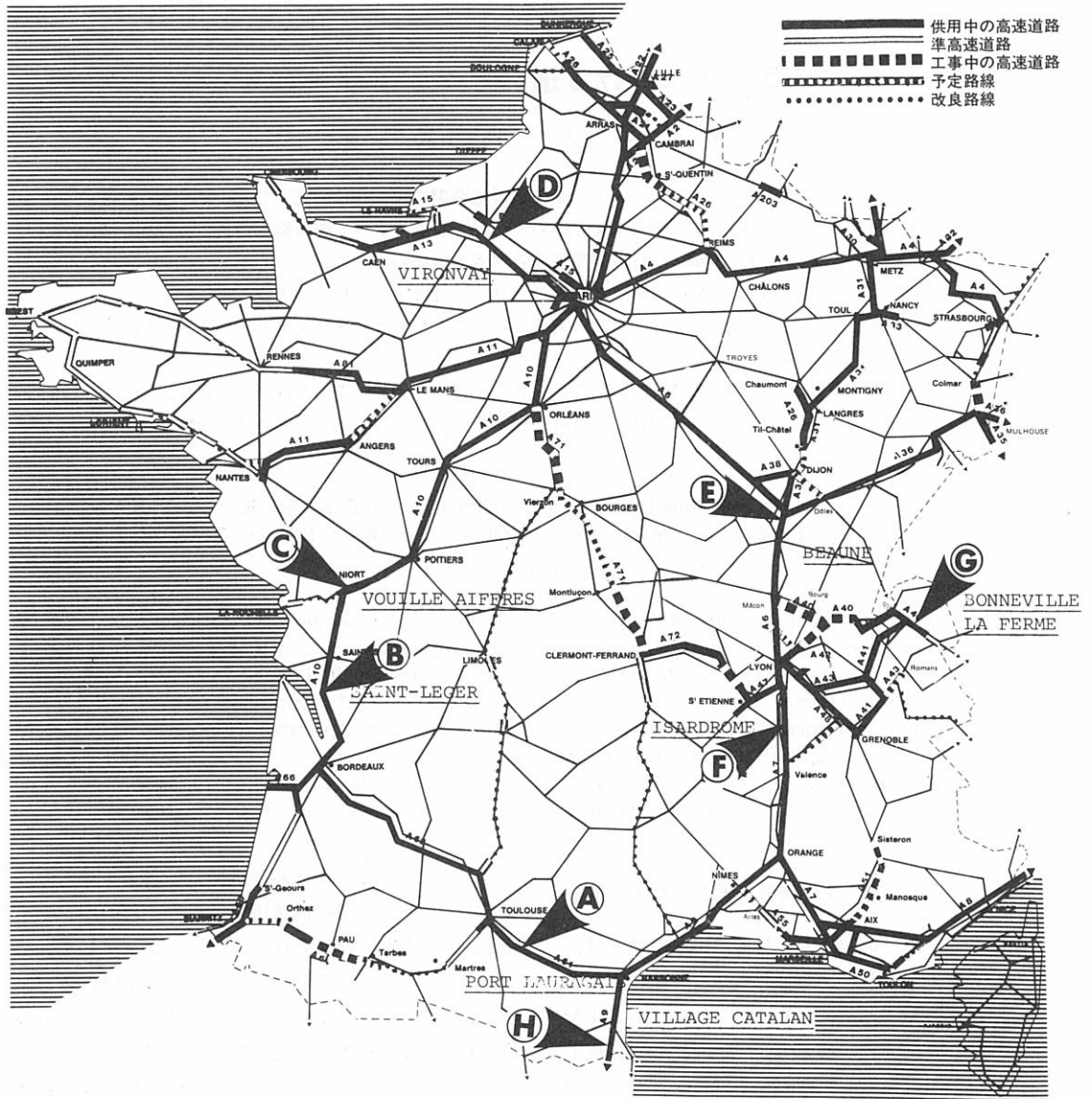


Fig.1 高速道路のネットワークと新しいタイプのサービスエリア
 Motorway network and new type service areas

サービスの内容も全国チェーンのファミリーレストラン様のもので、値段が高い割にサービスの質は劣っている、という印象を利用者に持たれているようである。

フランスでは家族で自動車旅行にでかけるときによくピクニック形式で食事をする習慣がある。ドライバーの多くは車に折畳み式のテーブルと椅子を積んでいて、サービスエリアの芝生や舗道の上に食卓を広げている光景が見られる。食べ物は高速道路のレストランやガソリンスタンドでパンやハム、チーズなどを売っているが、高速道路価格ということで



Fig.2 70年代に多く建設されたレストランの建物
 Restaurant architecture widely adopted during the '70s

普通の倍近い値段のものを買わざるをえない。それでも1983年に、道路局が高速道路利用者に対して行ったアンケート調査では、高速道路利用者の40%はレストランを利用せずに戸外でピクニックをしたいと答えている。

一般道路では食事に関連した問題がいろいろ生じている。昨年10月に、フランス都市計画住宅交通省(MULT)道路局が出した一般道路の利用者サービス向上に関する報告書では、道路に面したレストランが十分な駐車スペースを確保していないために起きる路上駐車とそれとともなう安全問題、およびピクニックのために道路沿いの民有地が荒らされることや、そのゴミ処理に関して道路管理者と土地所有者の間にトラブルが発生していることなどが指摘されている。

3. サービス向上への取組み

3-1 高速道路

フランスの有料高速道路の管理運営は10あまりの民間および第3セクター方式の高速道路管理会社によって行われている。

ピクニックをする人達へのサービス向上策として①サービスエリアに木蔭とその間を縫う細い道をもった駐車スペースを設け (Fig. 3)、②それまで中央で一括して仕入れていたために値段が高くなっていた食料品のうち、パン、ハム、チーズ、デザートなどの基本的な15品目については、そのサービスエリアに隣接する村と同じ価格にした。そのために、業者との契約を各地方ごとに結ぶように改め、できるだけ多くの地方の食品を仕入れるようにしている。

このサービスが始まって、利用者の高速道路に対するイメージが向上してきている。また、その地方の名産品に接触する機会ができ、地方産業の振興にも貢献するという副次的効果が現れた。

評判のかんばしくないレストランのイメージ向上



Fig.3 サービスエリアに設けられたピクニック用の施設
An rest area fitted with equipment for picnic



Fig.4 いろいろな情報を提供する新しいインフォメーションボード

An information board displaying road and service map and facilities image and characteristics

のために、1981年に業者の団体である高速道路レストラン・ホテル協会が設立され、次のような改善対策を立てた。

- ① レストランの定員は40~100名とする。
- ② ピーク時の需要を満たすキャパシティを準備する。そのためシーズン時期にはバイキングやファーストフードの臨時営業を行う。
- ③ 子供用の特別メニューと遊戯施設を用意する。
- ④ プロドライバー用のサービスとして専用のメニューを用意し、休憩室、シャワー、テレビおよび様々な情報サービスを提供する。
- ⑤ 次とその次のサービスエリアのレストランのメニューと価格を詳細に表示する。(Fig. 4)

このほか、特別なよいサービスエリアの建設が計画され、1982年から84年までの3年間に Fig. 1 に④~⑩で示す全土で8か所の新設あるいは改良が行われている。これらのサービスエリアでは地方の特色を生かしたさまざまな工夫がなされているが、それぞれの概要は次の通りである。

- ④ ポール・ラロゲ PORT LAURAGAIS
ミディ (MIDI) 運河に沿ったレストラン、観光用ボート発着場、運河博物館、地方観光局、鴨料理・フォアグラ専門店
- ⑤ サン・レジェ SAINT-LEGER
従来のセルフサービスレストランに加えて、地方料理の高級レストラン、観光案内所の新設
- ⑥ ヴーエ・エフル VOUILLE AIFRES
公園、その中の地方料理レストラン、田園生活(地方音楽・農業機械)の博物館
- ⑦ ヴィロンヴェイ VIRONVAY
伝統的な建築を再現した高級レストラン
- ⑧ ボーヌ BEAUNE
ローマ時代博物館、4種類のレストラン(ピスト



Fig.5 “カタロン村”サービスエリア。高速道路利用者への田園空間の提供

Catatan village. Creation of a rural atmosphere for the motorway users

ロ、ファーストフード、セルフサービス、ローマ時代のメニューを出すブルゴーニュ料理店)

⑨ イザドローム ISARDROME

セルフサービスのブッフエ、地方料理レストラン

⑩ ボンネヴィル・ラ・フェルム

BONNEVILLE LA FERME

古い農家の建物を利用したセルフサービスと地方料理のレストラン

⑪ ヴィラージュ・カタロン

VILLAGE CATALAN (Fig. 5)

古いカタロン村の集落を利用したサービスエリア。観光局、レストラン、土産物店、(スペイン国境に近いため通貨交換用の)銀行

リヨン—マルセイユを結ぶオートルートA-6、A-7 (フランス最大の幹線ルート。ドイツ、オランダからイタリー、スペイン方面への通過車両のほとんどが利用する。年間交通量は約1,600万台)にはアベ マリア サービスエリアの計画が進められている。その規模は総面積25ヘクタール、駐車可能台数11,000台にのぼるもので、5,000平方メートルのグラウンド2面、テニスコート3か所、スポーツクラブ、映画館4、ワイン博物館、400室のホテル、バス・トラック用の施設(タンク洗浄装置等)の建設が予定されている。総工費は20億フラン(約600億円)で近隣の4市町村が76%、残りは民間企業が負担する。

3-2 一般道路

一般道路のサービス水準向上についての改善策としては、前出の『一般道路の利用者サービス向上に関する報告書』(MULT)では7段階のステップを踏

んで行くことを提案している。

- ①道路周辺の不要な広告物を撤去する。
- ②その道路の利用者の層、通行目的、通行ルートを把握し道路の性格分類を行う。
- ③②の分類をもとに、それぞれのサービスレベルを設定する。
- ④石油会社と協力して情報ステーションとしてのガソリンスタンドの利用を図る。
- ⑤レストランなどのサービス施設は道路沿いに作らず、近くの旧道沿いにある村などを利用させるような誘導策をとる。
- ⑥交通標識に民間の案内情報の導入を図るなど民間の力を利用したハードウェアの整備を行う。
- ⑦情報サービスのソフトウェアの開発、拡充。

4. まとめ

フランスでは1979年から一般のテレビ電波を利用して、気象、交通などの静止画像信号を放送するANTIOPEと呼ばれる新技術の導入が試みられている。将来は直接、走行中の自動車へ情報を伝達することも可能になるであろう。

しかし、一般のユーザーは道路管理者に対して、今現在カタチになっていないものについては、切実な要望は持っていない。実際には、食事の為の施設や案内標識のような、すでにあるが十分に整備されていないものの改善を望んでいるのである。今後、さまざまな道路サービス改善計画を進めるにあたって、利用者の協力を得ることは一層大切な要素となってくるであろう。そのためにも、より利用者に関わりの深い、身近かなサービスの改善につとめることが第一歩である。これらの改善は、道路サービスに対する利用者のイメージ向上に寄与し、それがより高度なサービス向上につながっていくというのが、最近のMULTの基本的な考え方である。

これらの計画は、地方の民間セクターとより緊密な協力をしながら進めていくことが重要である。これによって得られた新たな関係は、さらに別のサービスを計画する際の貴重な経験となるであろう。

なお、このレポートの執筆に当たって、フランス都市計画住宅交通省高速道路会社監督部副部長のJ. C. ハイイツ氏の協力を得たことを深く感謝する。