

決められているものであり、Tempo 30 の細部については、専門家会議の意見を聞きながら、直営で、あるいは、コンサルタントに委託するなどして、各市が決定することになる。

住民との関係については、フランクフルトの場合には、Tempo 30 の導入にあたっては、市民への情報公開を行うということだけを市議会で決めており、具体的な方法については規定していない。このため、後述するように、各オルトバイラート毎に各種の方法を取っていた。

Tempo 30 ワーキンググループとは、行政官庁側のグループであり、その構成員は次のとおりである。

- (1)道路交通官庁、(2)警察、(3)道路建設官庁、(4)消防、(5)公園と墓地官庁、(6)市の交通事業者、(7)市の開発と都市計画担当官庁

Tempo 30 の実施案が合意されないときには、市議会が調停をすることになっており、そこで決定されると、専門の行政機関が実施を行うが、その予算は通常の予算の1部であり、市議会によって承認される必要がある。このため、後期に導入されたものには、歩道の改良を行わずに、ペイントだけによるものなど簡易なものが多くなっている。

4. 住民参加の形態

上述したように、住民参加をさせることは決まっているが、具体的な方法は規定されていない。そこで、実際の住民参加の方法は各オルトバイラートあるいは自治体でさまざまであった。そのいくつかをあげれば次のようなものがある。

- (1)フランクフルトでは、オルトバイラート毎に住民の意見を聞くが、その方法は、住民集会によるもの、住民がオルトバイラートの構成員に頼みに行く、オルトバイラートの構成員が意見を聞いて回るものなどさまざまである。
- (2)ハイデルベルクでは、円卓方式で住民が集まり、意見を取りまとめるという方法が取られた。
- (3)とにかくある案によって実施してみて、住民の意見により修正するという方法を取った自治体もあった。
- (4)机などのありあわせのものを利用して障害物を作るなどして、1ヶ月程度試行し、その間に意見を求めるという方法を取った自治体もある。

日本からすると、不十分に思えるようなものもあるが、基本的にはTempo 30 の導入は住民に支持されているのが原因であると思われる。30年ほど前の導入初期においては、いくつかの反対もあったが、その主要なものはADAC(Algemeine Deutsch Automobil Club)など車の運転をする方の側からのものであった。その他、住民側からの反対は、家まで遠まわりになるという種類のものではなかった。

なお、実施のための予算については、申請すれば、州から出るが、手続きが煩瑣で、時間がかかるため、市独自の予算で行っているところが多いが、これができるのも、基本的には、住民に支持されているからであろう。

5. 実施後の効果評価

基本的にはどの市も、実施後の評価はやっていない。これも、住民はTempo 30 を歓迎しており、評価の必要がないためである。ただし、この制度が始まったころには、1部で反対する人もいたために、評価をした例もある。

いくつかの市では、次のような3段論法で、効果があったはずであるとしている例もある。

- (1)車のスピードと事故、騒音は関係がある
- (2)車のスピードは低下した
- (3)したがって、事故、騒音も低いはずである

6. おわりに

以上見てきたように、ドイツにおいては、住民参加の手続きなどは形式的には整っていない。しかし、ドイツに比べて、日本でゾーン30の導入が進まないのは、形式的な手続きを重視しすぎるからではないかと危惧される。日本におけるゾーン30の導入の参考になれば幸いである。

最後に、本調査研究は、日本大学理工学部国際学術交流制度により可能になったものであることを付記し、その機会を与えてくれた関係各位に感謝の意を表す。また、ドイツ滞在中に便宜を提供していただいた、ダルムシュタット工科大学のポルツ教授と関係の方々に深甚なる謝意を表す。

参考文献

- 1.StVR Strassenverkehrsrecht, Beck-Texte im dtv, 1998
- 2.Tempo 30-Leitfaden, Stadt Frankfurt am Main