# 市街地街路における 30km/h 制限速度原則化の社会的受容に関する研究

三浦　詩乃 [1]

[1] 正会員　東京大学　客員連携研究員（〒113-8654 東京都文京区本郷 7 丁目 3－1）
E-mail: shinomiura@gmail.com

本研究は、市街地全域で 30km/h 制限速度導入を先進的に果たした欧州都市を対象とし、その原則化につながる市政方針の変更(政治的受容)および政策への合意形成(市民による受容)の達成プロセスの分析から、同政策の社会的受容の条件を明らかにし、歩行者にやさしく住まいやすい都市づくりに資する知見を得ることを目的とする。複数都市を対象に横断的な情報収集を行い、政策普及の変遷、その成功要因と課題、各都市での具体的な導入プロセスを整理し、「政策の窓」理論を用いて分析し、上述の条件を提示する。

***Key Words:*** *Traffic calming, Pilot project, Traffic safety, Behavioral change, Policy diffusion*

## 1. はじめに

### (1) 背景

欧州の都市を中心に、市街地の街路ネットワークに対して 30km/h の制限速度の広域的導入が進んでいる。交通安全の観点から、30 km /h で走行する車両による事故では、50 km/h で走行する場合よりも致命的なリスクが大幅に落ちる点 [1]や、騒音が軽減される点 [2]などから、地域の居住環境を改善する効果が高いという研究結果が蓄積されてきたことが背景にある。2021 年には、第 6 回国連グローバル交通安全週間で、「#Love30」キャンペーンが実施された。人々とその他の交通手段が行き交う街路では 30 km/h (20 mph) の速度制限を世界的標準とするように、働きかけたものだ。これを契機に、交通政策として 30km/h の原則化、またはそれ未満の制限速度の導入が普及していく可能性がある。

我が国では、事故の発生状況や地元の要望から、交通管理者が生活道路、通学路でゾーン 30 の区域指定を定めてきたものの、上記の国際的な取組みでは幹線街路までも対象にしており、これまで支配的だった道路の段階構成のあり方や幹線街路の役割が変化しつつあると言える。 こうした制限速度の低速化については、地元による受容、あるいは慣れなどによりドライバーが速度を守らないといった遵守の定着、の少なくとも２つの面からの問題が予想される。日本国内の状況に触れると、区域指定型のゾーン 30 の計画・運用状況に関する報告から、物理的対策を伴わない場合に施策の選択肢として住民に認知されにくい[注 1)]、NYMBY 的思考で住民の理解が得られないことがある[注 2)]、といった状況が示されている。ある程度利用者の顔が見える生活道路であっても、こうした状況にある中、不特定多数の人々が利用する幹線街路も対象となる場合に、反発が予想される。つまり、広範囲の制限速度低速化は、交通事故死ゼロに向けた有効な方策となるが、市民生活への影響が大きいが故に、政治的論争にもなり得て、大きな反発も懸念される。同施策の実現に求められる条件を明らかにすることは、安全で、健康的で環境に優しく、住みやすい都市づくりに向け、意義がある。

既存研究には、本研究でレビューするような実施都市における効果に関するもの[注 3),注 11),3)-7)]や、技術的マニュアル [8]などが多数ある。日本の交通政策受容に関しては、フォーカスグループへの調査によって、ロードプライシングの賛否 [9]や住宅地ノーカーゾーン [10]の効力低下要因を明らかにしたものがある。しかし、本政策に焦点を当て、各国を横断的に分析し、実現に至る普及の変遷とその社会的受容のメカニズムを明らかにした研究は見られない。

### (2) 対象および目的

そこで市街地街路の、原則、全域における 30km/h 規制速度の導入を果たした欧州都市を対象とし、30km/h 制限速度原則化に向けた市政における政策変更(政治的受容)、政策に対する合意形成(市民による受容)、という二段階に分けて、社会的受容のための条件を明らかにする。

これらの都市に対する結果を総括し、30km/h 制限速度原則化(以下、本政策)の社会的受容のための条件を明らかにすることを目的とする。なお、政策が実現する価値に対する社会的理解を深める普及や情報提供の実施など市民の合意、行動変化を促すプロセス、あるいはドライバー・沿道住民・事業者等の多主体が許容するような実施範囲の設定といった「①方策要件」に、都市構造、自動車分担率、市政与党の状況といった「②地域特性の条件」が影響しているとみて、①と②のいずれも本研究の分析対象とする。なお、本稿では①までの分析結果を掲載する。また、社会的受容には市場的受容性も含めて三段階あるとされる [3]が、本政策は新技術を市場に投入することをあまり伴わないため、本研究では扱わない。

### (3) 方法

Web 調査および EU 加盟国に対する政策普及団体へのヒアリング調査(POLIS Network および欧州交通安全評議 : ETSC、2023 年現地およびオンラインヒアリング実施)から導入済の都市をリスト化し、公開文献・記事およびヒアリングに際して共有いただいた行政職員発表資料のレビューを中心に、政策普及の変遷および方策要件について分析を行う。延長距離および地域特性の空間的条件に関しては、上記で収集した各自治体公開資料から、各自治体の導入区域をベースマップ上にプロットし、把握する。ブリュッセルについては現地調査結果も反映する。

以上より、欧州各国の状況を概観した上で、社会的受容の具体的プロセスに関しては、ETSC で代表的事例として言及されたもの中心に分析する。政治的受容の分析の観点は、キングダンの政策の窓モデル(Multiple streams framework 図-1)を参照する。政策の試行～実行時の市民受容については、が、政策に対する市民の「態度」と「アクション」の能動性の大きさに従い、支援/賛同/拒否/抵抗の四象限で分類を行った Schweizer-Ries ら(2008)[11] の知見を参照する。

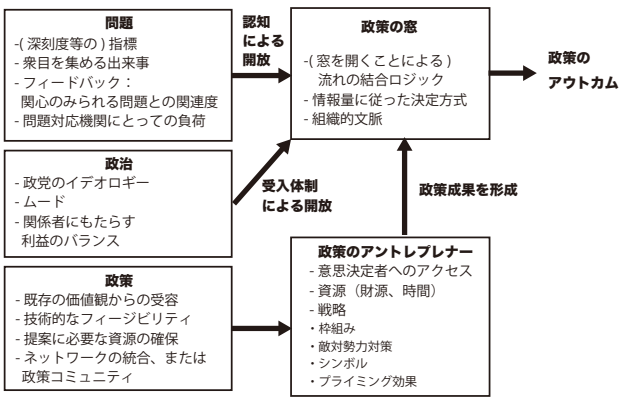



**図-1** 政策の窓モデル(参考文献 12[12]に従い作成)

## 2. 欧州各国間の政策普及の変遷

本章では欧州各国間における政策普及の変遷を俯瞰的に示す。最初に一般的な街路において 30km/h 制限速度を導入したのは、オーストリア・Graz 市である(1992 年)。それ以前に、都心部一部区間に 30km/h 区間を導入したドイツ・Buxtehude 市の事例も考慮すると、比較的小規模の都市で技術的実証が進んだと言える。ETSC によると、その後導入は途絶え、2015 年以降に再び盛んになった。欧州環境庁（2017 年）の年次報告書などで、交通が NOx とブラックカーボンの最大の排出源であったことが報じられ(2015 年)、健康リスク(心血管疾患、幹線道路沿いに暮らす子どもの呼吸器疾患等)に問題意識が醸成された時期と重なる。同じく ETSC ヒアリングで提供された Bruxelles Mobilité の資料を参照すると、2010 年代後半には、大都市でも象徴的な成果が見られるようになった。これによって、重傷者数の減少という本政策の最大の利点、そして ラッシュ時などに交通問題が生じず、むしろ、公共空間の使い方の見直しや自動車通行量が減少することで、改善がもたらされている事例もあることが共有されていった。1992 年以来、交通安全を積極的に掲げ、人口密集地域の制限速度を下げるように努めてきたフィンランド・ヘルシンキ市(2019 年 には、さらに住宅街の全区間に導入)、そして、自家用車の交通量減少及び自転車利用の促進と合わせて同政策の取組みを行っていたノルウェー・オスロの両都市で、歩行者と自転車の死亡者ゼロを達成した(2019 年)。OECD 作業部会である国際交通フォーラム（ITF）も、市街地で 30km/h に制限することを推奨していく（2018 年）。

2020 年代には、ストックホルム宣言(Stockholm Declaration, 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety 2020 年)で、以後 10 年間で交通事故死を半減させること、本政策、つまり 30km/h の制限速度を原則とすることを示した。政府レベルでも原則化の採択事例が出てきた。オランダ (2020 年) では、下院の過半数が、50km/h の代わりに 30km/h の制限速度基準を導入する計画を承認した。主に、子どもが集中する地域での交通事故を減らす目的で、市街地内道路の 70% ですでに適用されている。 同年、スペイン政府は後に触れるバレンシアでの実施後、閣僚理事会において、1 車線または双方向 2 車線道路に対して 30km/h に引き下げるよう、承認した。2 車線以下の道路はスペインの市街地の大部分を占める (例：マドリッドの道路の 80%)。

## 3. 各地の具体的方策とプロセス

次に、これまでに情報収集[注 3),注 11)]できた計 7 か国の導入状況を (1)－(7) として整理した。その結果、(a)政策が

実現する価値に対する社会的理解を深める普及や情報提供の実施について、取締りを開始する前に、各世帯に行き届くように複数の媒体活用および教育を行なっていること、(b)行動変化を促すプロセスに関しては、交通静穏化のハード施策を伴うかによって、違いが見られること、(c)実施範囲の設定については、2023 年 10 月時点現在までの調査結果では、 導入地域での大きな交通安全あるいは環境改善の目標を掲げることで、そのニーズから定性的に広域実施を宣言して行っている。ハード整備とセットのブリュッセルのような場合を除き、定量的な事前シミュレーションよりも事後検証に力が入れられていることが明らかになった。例えば、Grenoble 市では、具体的には、実施前 (特に交通量、速度測定)、実施から 6 か月後 (ユーザー調査と追加の速度測定) 、3 年後 (最終的な速度測定、2 回目のユーザー調査)を行っている [13]。

### (1) オーストリア・Graz 市

本政策最初の事例、Graz 市は、盆地地形で、大気汚染の問題が起きやすく、公害とモータリゼーションが深刻化した。1980 年代、「サンフテ・モビリテット」と呼ばれるプログラムを開始し、自動車の低速走行と車への依存を減らす自転車都市を両立させる「ソフトモビリティ」を提唱した。つまり、制限速度の見直しの目的は、空気の質の改善および自転車推進である。

プロセスについては、統合交通計画の一部として、交通規制/広報活動と市民意識の形成活動/警察による取締まりの 3 セットで行われており、後に記す通り、2015 年以後の他都市の事例でも取り入れられていく、基本的な施策パッケージを示した。幹線街路(優先街路と呼ばれる)は 50km/h の制限速度を保持し(延長距離のうち 20%で、交通量の 80%を処理)、30 km/h 制限速度の導入(約 127.58 km²)を原則化した。その結果、事故件数 (-12%) と重傷者数 (約- 20%) の双方が大幅に減少した。実勢最高速度が大幅に低下し、 利用者が互いにより配慮を示すとともに、騒音低減、 NOx 排出量削減効果が見られた。自転車のシェアは 16% 以上となった。2 年間の試行で実現に至り、1992 年当初の調査では、30% の住民しか支持していなかったが、わずか 8 か月後には満足度が 52% 、2002 年には 81% に達した。

### (2) スペイン・バレンシア市およびビルバオ市

(a)バレンシア市

バレンシアは、全国で最もスピード違反が多い都市と評判だった。これに対し、当時の与党・国民党に代わる政治的多数派(2015 年統一地方選挙)が厳しい態度を取った。それに伴い、自転車推進、公共交通機関への投資、住民の生活空間と滞在機能の再構築という目標を持った。これらを原則とし、都市生活に関するモビリティフォーラムを設立した(都市モビリティ評議員含む 80 名以上の関係者参加)。

プロセスについては、地方警察署が新条例を公表する、つまり違反取締まりを開始する前に、市長室が十分に調整期間を設けて、情報キャンペーンを行った。ペナルティを科すことが目的ではなく、規則を遵守してもらい、悪影響を最小限に抑える意図である。モビリティ条例により、市街地 64%の道路でまず導入し(2,374 本、合計 708 km。調査時現在は 75%に増加。)、片側 1 車線は原則 30km/h 未満とするよう定めた。残り 36% の道路、主要な接続部、多車線道路では、50km/h(延長 240 km 該当)とした。 カメラによる市内中心部へのアクセス制御とともに、適用区域入り口に標識を設置し、新たな交通状況をドライバーに通知する。また、オープンデータポータルでダウンロードできる規制地図を用意した。その他、許可車両以外のアクセスを禁止する条例条項を参照する QR コード、歩行者専用道路に「現代的な」更新したデザインの標識設置など、交通管理設備が更新された。条例では、トラックの積載量増加、住民専用のグリーンゾーン駐車規則など、自動車に対する施策も同時に枠組みとして備えた。

(b)ビルバオ市

約 15 年間、同市は持続可能な都市開発戦略を追求してきた。市長 (バスク民族主義党) と交通担当評議員が中心となり、2018 年より騒音の軽減、公害の軽減、安全な道路の改善という 3 つの目標を掲げ、市内全長 477km(87%)に対する適用するとした。さらにその後、人口 30 万人以上の都市としては初めて街路、広場、大通りの全域での原則化を行い、2021 EU Road Safety Award を受賞している。

プロセスでは、住民や専門家への支援および教育アプローチを重視した。ほぼ全世帯（15 万件）に導入区域の地図を示したパンフレットを配布した。また、抵抗が懸念されたグループ(タクシー運転手、物流、配達員)の動きを考慮した、持続可能な移動のための協定を結び、市内の全政治団体によって署名された。上記グループも、次第に、規制速度の見直しが、交通流に悪影響を及ぼさないことを認識した。なお、保守党による廃案提案があったが、2022 年、市議会本会議はこれを拒否した。

「持続可能なモビリティプラン(2016-30 年)」に基づく措置として 430 の標識、違反者を追跡するレーダーが設置される。禁煙対策にたとえ、取り組んでいる点が特徴的であり、ドライバーの教育期間は設けるも、罰金やライセンスポイント削減などペナルティを課すことで、運転習慣の変化を促す点が、バレンシア市と異なる。原則化に向けて、市議会は数週間の「ビルバオ 30-30」キャンペーンを行った。記者会見やラジオ等のメディアの活用、スローガン(「ビルバオでは 30 倍より良く住まえる

ようになる」)のバス車体掲示、主要な進入部の大通りでの街頭活動によって、周知を行った。

実施直後の調査ではより多くのドライバーが速度を順守し(事前 57%→事後 88%)、人的事故も減少したが、物的損害を伴う事故が多少増加した(74 件→85 件)。自動車交通量の削減効果は 1%未満である。

### ⑶ ベルギー・ブリュッセル市

ブリュッセル都市圏の自治体では 57%が、市街地内の 30km/h での原則化について肯定的とされる。最も本政策に熱心なのが、旧市街地を管轄するブリュッセル市である。Good Move モビリティ戦略の一環 として交通安全を改善するために導入され(2021 年)、インクルーシブ政策を訴える市長が主導している。期を同じくして、ブリュッセルおよびフランデレン地域の多くの学校から周辺の空気の質に対して、抗議があったとされる。

ブリュッセルの TomTom 混雑指数は 38%(2019 年)であり、パリと同レベルの交通密度のある都市であるが、85%の区間での導入を達成している。都市圏において実施前年度よりも、自動車の走行平均速度が 19% 低下し、交通事故、負傷者、死亡者数が減少した。また、POLIS Network によると、自転車利用にもつながったという。

導入地域では、住民の 78% 以上が満足している(VSV による 2018 年の調査)。しかし、近隣地域によっては、自動車を愛好するグループ、自国で車中心で過ごしてきた移民住民、COVID-19 対策で行政に対する不信感を表明してきた活動家といった、背景が異なる反対派が団結して、過激な運動を展開しており、標識と植栽が壊される事態も見られる。また、計画にあたり、移動を話題としても、住民からは仕事の問題などの相談が寄せられることもあり、まずはそうした切実な声を入り口に、対話を始めて、関心を持ってもらうことにしている。

一方、前述の住民への調査からは、有用性を認識(上述の通り 78%)していても、遵守できる（42%）と考える割合は小さい。そうした中、警察は、交通静穏化のハード整備を要望している。そこで、交通標識を配置するだけではなく、公共空間で低速利用を促すまとまりのあるデザイン(照明、植栽、道路の狭小化、歩道の拡幅、駐車スペース、車線移行など)を行った上で本政策を導入していく。ハード整備を伴うので、ミクロシミュレーションでの検討を行なっている。デザインでは、30km/h を大幅に上回って走行してしまった場合を含む、すべての利用者にとって明確に認識できる規制開始地点の示し方や、導入区間ではどこでも道路を横断できる、あるいは混合交通になるとして、横断歩道や自転車レーン設置に重点を置きすぎないこと、に留意する。（脆弱な歩行者が定期的に横断する場所 (学校、保育園、住宅介護センター)を除く）.ただし、交通量の多い広幅員街路の場合は、減速対策、自転車インフラ、横断設備を十分に設け、速度を監視するカメラのサポートを要することを定めている。

プロセスとしては、複数区間、近隣地域で同時に取組み、住民に慣れてもらうこととした。本整備までに暫定的試行で調整する方法が取られている（休日ゾーン、Summer30）。また、学校、スポーツクラブなどでのキャンペーンを通じて、参加や今後の取締りに関する情報を提供している。ベルギーは言語によってコミュニティが異なるため、それぞれの交通安全フォーラムに対して覚書を提出し、共同のビジョンに到達することを目指した。また、フランドル交通科学財団(VSV)は、自治体の取組みをつなぎ、首尾一貫した方法で取組み範囲を拡大していけるように人材育成(政策の利点、導入に当たってのデザインおよびコミュニケーション技術、地域文脈への対応、パートナーシップ、抵抗への対応)を行っている。

### ⑷ スコットランド・ダブリン市

ダブリン市は未だ実施検討段階にある。30km/h 制限速度原則化による最優先目標は交通安全である。ドライバーにとってルールが明確になり、設備と標識の数を大幅に減らすことができるという思惑もある。

プロセスとしては、まず、各国における知見の調査と、すでに大半が 30 km/h 制限速度である既存の市内道路を評価することで、本政策導入で期待される効果を確認した。また、幹線道路の沿道の大部分が住宅地で、あることから、全域原則化まで行う狙いだ。現状、提案に関する公聴会では 46%(n=4,629 )がこの動きに反対した。(50% が賛成) 非法定の協議では、幹線道路に まで 30 km/h を延長するメリットには、明確なコンセンサスが得られていないと報告された。これを受けて、緑の党の評議員は、本政策を禁煙対策に例えて、生死に関わる問題であり「交通安全は人気投票ではなく」、確実に実施されるべきとの意見を表明している。上記の協議では、バスの速度低下への懸念が提起されていたが、バス事業者は提案に反対していない。

### ⑸ スイス・チューリッヒ市

チューリッヒ市における本政策導入の目的は、騒音公害緩和である。約 14 万人が法定制限値を超える道路騒音にさらされ、健康保全が必要である。また、騒音悪化をもたらすことが懸念される建設事業の進捗にも影響しているという。そのため、2010 -12 年といく欧州の中では比較的初期に、夜間限定の施策として取り組んでいた。これまで、総延長 750km のうち、約 53 % で終日導入を果たしている。その結果、実勢速度は 15 km/h 低下し、従前よりも dB 値が半減した。物流、公共交通事業者か

らの理解も十分に得られており、歩行者と自転車利用者が最も満足しているという。

さらに今後 10 年間で、主要駅周辺への導入や、午後 10 時からの実施などによって 追加 150 km 区間で実施予定だ。しかし、幹線道路を含めた原則化の導入は見直されつつある。その理由は、公共交通速度の低下、それによって、公共交通が専用レーンに移動しにくくなることによる追加費用(時刻表調整、追加の車両調達)の負担の問題にあり、誰が負担すべきか、揉めている。当面は市による負担としたが、市は州が費用を負担すべきとの意見を持つ。結果として、公共交通の将来運行方針が確定していない区間を避けて、「騒音の影響を受けた多くの人々が安心できる」ような区間が優先された先述の計画策定となった。幹線道路区間はパイロットプロジェクトとして扱われている。

この動きに、中道左派の SP やスイストラフィッククラブ(VCS)等からは概ね賛同を得たが、州の急進民主党 FDP は、他の基礎自治体とも同様の関係性になることを懸念して、幹線道路での 30km/hs 制限速度導入を禁止するような「アンチ」イニシアチブを開始した。その根拠は、運転速度の不確実性のほか、騒音問題を徹底する場合に、低騒音の舗装を行うハードの解決策までが必要で、効果に疑問があるというものだ。また、スイスツーリングクラブ(TCS) は、幹線道路にパッチワークのように施策が導入された場合に、生活道路への通り抜けを懸念している。以上の意見が総括され、州は公共交通機関への影響に懸念を表明し、交通騒音に関する長期計画目標年次スパン(~2060 年)での解決を示唆した。

### ⑹ ドイツ

ドイツは特殊であり、政府は 30 km/h の低速ゾーンの設置を禁じている。そもそも、特定リスクへの対処や、託児所や学校などの社会施設対策を除き、自治体は地元のニーズに基づいて交通を管理し、独自の最高制限速度を設けられるような権限を持っていない。そこで、アーヘン、アウグスブルク、フライブルク、ハノーバー、ライプツィヒ、ミュンスター、ウルムといった自治体がまず団結して、地方自治体の権限を広げるような法的前提条件(幹線道路含む)を直ちに作成するよう、政府に請願した。260 以上の都市が賛同し、イニシアチブ(Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten: 適切な速度で住まいやすい都市。市長、モビリティと都市開発を担当する市議会議員、および都市計画部門によって承認)を形成している。

イニシアチブは、EU の事例を参照しながら、都市の居住性と生活の質は公共空間(広場、公園、通り)からもたらされるとし、そのために自動車と歩行者の相互作用が重要な要素であり、制限速度を落とすことはその相互作用を管理できる優れたツールであるというロジックを示している。

### ⑺ フランス・リール市およびパリ市

(a)リール市

フランスでは、Grenoble 市が市内全体の 50km/h ゾーンを 30km/h まで落とすこととし、その後、ここで取り上げるリール市、パリ市でも検討が進んだ。リール市は、交通安全を目的に、人口 50 万人以上の大都市としてはフランス初の 30km/h 規制の原則化(都心全域の 88%)に取り組む。幹線区間の 70km/h 制限速度への引き下げやミーティングエリア(歩行者優先の 20 km/h)も同時に行われる。もともと、住宅地からの強い要望があった上、2019 年頃から環境問題が注目されており、選出議員が思い切った環境的政策実施への舵を切りやすくなったとされる。リール市では本政策による大気汚染への影響は判定困難とされたが、地方選挙に向けてプログラムを準備している候補者にとっても、政策の選択肢となり得ている。

プロセスとしては、車道の再配分と連携して行った。実施から 3 年後に、車の交通量が削減され(-25〜-78%)、不安感が払拭された自転車利用者の数が顕著に増加した（+55%）.原則化はこうした交通手段の更なる転換を目指したものだ。600 以上の標識、630 以上の標示のほか、カメラを活用した取締りを行っていく。歩行者が優先されており、横断歩道が 50m 以内にない場合、安全を確認した上でどこでも横断できる。さらに今後、双方向の自転車レーン、歩行者道、必要に応じてハンプが増設されていく（2020 年~）。

(b)パリ市

パリ市では大気汚染を軽減するための交通制限措置として、導入した。速度を落とすことで、20 〜 50 cm の幅の活用(歩道の拡張、自転車レーン、植栽など)のほか、騒音軽減効果についても着目している。

プロセスとして、市は 2020 年、1 ヶ月間の公開調査を実施し、その報告書を 4 ヶ月間ウェブサイトで公開した。制限速度の引き下げに異議を唱えた団体および申請者がいたが、パリ行政裁判所は、「出願人の主張に反して、パリ市街内での最高交通速度を 30km/h に引き下げることが汚染大気の増加を引き起こすか、あるいはパリ市街が必然的に不利益を被るかは確立されていない」「50 km/h の制限速度よりも排出量を削減できる」とし、控訴を棄却し、「重大な事故、さらには死亡事故の危険が大幅に軽減される」という本政策の正当性を認めた(2022 年)。 行政裁判官は、公道のさまざまな利用者の共同利用を促進し、新たなモビリティの開発を促進するとも指摘した。このような判例により、他の多くの都市が後に続くことが期待されている。

## 4. 社会的受容の決定要因

3.に整理した内容から、社会的受容の決定要因と見られるキーワードを抽出した(**表-1**)。「問題の窓」については、首長主導のビルバオやブリュッセルで、交通計画が契機となった場合があるが、多くは市民に知られてきた環境問題への対策としての側面から開いていったようである。幹線道路も含む原則化については、「政治の窓」において、段階的導入に際して、効果のファクト公開がムードをつくりあげた場合に実行できていた（ビルバオ、リール）。ただし、騒音緩和を効果を強調したにもかかわらず、チューリッヒでは、公共交通への影響とその責任の所在の観点から、反対勢力を形成してしまっている。また、禁煙対策を例に挙げ、多数決を問うような論争にあげるまでもない、という政治的見方も 2 都市でみられた。「政策」については、多くの都市で、公共交通事業者、商業者、物流事業者への配慮がみられた。最初の事例である Graz で用いられた「広報」は、現在も各地の市民の受容の現場で盛んに取り入れられている。また、本政策を知り・慣れる教育を、専門家や警察の協力を得て十分に行うとともに、長期的、あるいは住民にストレスの小さい期間での試行を行い、生活への定着を促している都市もある。ブリュッセルやパリのように、激しい抗議や法廷での争いに至ることもあるが、一般市民に定着している場面において、中止には至っていない。

## 5. おわりに

以上のうち、「市民受容」に関する調査結果からは、導入当初は住民のほぼ半数を占める反対があっても試行に踏み切ることで、行動変容が起き、定着につなげている都市の存在(Graz)を明らかにした。我が国における政策実施の意思決定のあり方にも示唆を与える結果である。また、これまでの分析により、社会的受容の条件には、地域課題および反対意見の現れ方に対応するよう、複数の類型がみられることが推察された。今後は、地域特性(市街地面積、人口密度、欧州で参照されている TomTom による渋滞指標、導入した区間延長距離の割合等)の条件に関して、詳細の分析を進める予定である。また、欧州の大半の国が、「道路標識及び信号に関するウィーン条約」に従っており、日本と異なる形式であることの影響などについても整理していく。

**謝辞**：本研究は、科研費若手研究「交通静穏化施策の都心区域広幅員街路への展開可能性：スローストリート概念の実装」(研究代表者：三浦詩乃)の一環として行った。

**NOTES**

注1) 山岡 俊一:対策内容を考慮したゾーン 30 の評価に関する研究,タカタ財団助成研究論文,2019.

注2) 筆者によるハンプ製造企業へのヒアリングより(2022 年).

注3) Graz の記述で参照した Web サイト(最終閲覧日 2023/10/12)https://city30.brussels/other-30-cities-graz-austria

注4) ブリュッセルの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12) https://rue-avenir.ch/themes/villes-a-30/region-de-bruxelles-a-30/bruxelles-vise-encore-plus-haut/ https://eurocities.eu/latest/road-safety-fewer-accidents-in-brussels-30-km-h-city/)

注5) パリの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12) https://www.liguedesconducteurs.org/fiches-pratiques/30-km-h-a-paris-la-mesure-validee-en-justice

**表-1** 政治的受容性および市民受容に関するキーワード抽出結果

| | 問題 | 政治 | 政策 | 市民受容 |
|---|---|---|---|---|
| グラッツ | 大気汚染緩和効果 | | | ・広報のパッケージ化<br>・2年間の試行期間による効果の実感 |
| バレンシア | 交通違反者の多いまちとしての汚名 | 中道右派からの政権交代 | ・モビリティフォーラム<br>・カメラ、オープンデータ活用<br>・自動車に対する新規施策も合わせた枠組み | 交通状態に慣れるまでの調整期間確保 |
| ビルバオ | ・騒音/公害対策および交通安全<br>・持続可能なモビリティプランへの長年の取組み | ・禁煙対策と同様のロジック<br>・3つの目的の達成によるムード醸成 | ・事業者からの批判を想定した政治団体協定<br>・斜面地の移動手段にも投資(本文では記載省略) | 住民教育とペナルティの組み合わせ |
| ブリュッセル | ・モビリティ戦略<br>・インクルーシブ施策<br>・学校からの大気の質への抗議 | 警察が提示する条件の克服 | ・言語コミュニティ間の共同ビジョン<br>・過激な反対派コミュニティの存在 | ・移動の他の切実な要望に対する対話<br>・休日期間中の暫定実施 |
| ダブリン | 交通安全 | ・禁煙対策と同様のロジック(緑の党)<br>・メリットが明確でない | ・標識等財源効率化<br>・バス事業者からの抵抗はなし | (未) |
| チューリッヒ | 騒音緩和(建設事業の遅延) | 公共交通事業に係る追加費用の負担押しつけあい | ・事業者からの理解<br>・州・急進民主党等からの騒音緩和効果への懸念 | 幹線区間の、パイロットプロジェクトとして特例的実施 |
| ドイツ各都市 | 都市生活の質 | | ・基礎自治体に政策権限なし<br>・自治体イニシアチブ形成 | (未) |
| リール | ・交通安全<br>・環境問題 | 自転車シェアの利用増加ファクトによるムード醸成 | 複数の最大制限速度によるエリア導入 | 住民からのニーズ |
| パリ | 大気汚染緩和効果 | | 交通安全の効果ファクトによる廷での勝利 | |

注6) チューリッヒの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12) https://www.nzz.ch/zuerich/ueberraschende-wende-beim-verkehr-in-der-stadt-zuerich-tempo-30-flaechendeckend-ist-vom-tisch-sperrfrist-1330-uhr-ld.1660152
https://www.nzz.ch/zuerich/tempo-30-in-zuerich-soll-will-die-stadt-ihre-plaene-umsetzen-ld.1716840

注7) ドイツの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12) https://www.themayor.eu/en/a/view/over-260-german-cities-band-together-to-demand-30-km-h-speed-zones-10854
https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2022/2022-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf

注8) バレンシアの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12) https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2019/06/07/5cfa8cdf21efa087628b4579.html
https://www.marca.com/coches-y-motos/trafico/2021/05/10/6099400122601d692c8b45d2.html

注9) ビルバオの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12)
https://ciudadesquecaminan.org
https://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=BIO_Noticia_FA&cid=1279180351803&language=es&pageid=3000005580&pagename=Bilbaonet%2FBIO_Noticia_FA%2FBIO_Noticia
https://spainsnews.com/bilbao-the-first-major-city-in-the-world-to-limit-traffic-to-a-maximum-of-30-km-h/
https://www.20splenty.org/bilbao_30kmh
https://www.deia.eus/bilbao/2018/03/14/bilbao-ralentiza-30-hora-salvo-4877366.html
https://rue-avenir.ch/themes/villes-a-30/bilbao-passe-100-de-ses-rues-a-30-km-h/

注10) リールの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12)https://www.lille.fr/Actualites/Lille-Ville-a-30km-h-fete-ses-trois-ans!
https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-vitesse-desormais-limitee-a-30-km-h-a-lille-1572370010)

注11) ダブリンの記述で参照した Web サイト一覧(最終閲覧日 2023/10/12)https://www.irishtimes.com/news/environment/dublin-city-council-defends-plan-to-extend-30km-h-speed-limit-1.4570812)

**REFERENCES**


1) Global Road Safety Partnership.: *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, 2008.
2) Brink M., Mathieu S., Rüttener S. :Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure-response relationships: Evidence from a field study in Zurich, *Environ Int*, 2022.
3) Sammer G.:General 30 kph speed limit in the city: the results of a model project inthe city of Graz, 1994.
4) Heutschi,K. et al.:Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme: Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung,2015.
5) H,Gonzalo-Orden. Et al. :Why is necessary to reduce the speed in urban areas to 30 Km/h?, *Transportation Research Procedia*, Vol. 58, pp. 209-216, 2021.
6) Arianna Salazar-Miranda, Cate Heine, Fabio Duarte, Katja Schechtner, Carlo Ratti, Measuring the impact of slow zones on street life using social media, *Cities*, Vol.131, 104010,2022.
7) J. Archer, N. Fotheringham, M. Symmons & B. Corben:The impact of lowered speed limits in urban and metropolitan areas,*Monash University Accident Research Centre - Report* ,No.276,2008.
8) S.,Toy.:20's the limit: How to encourage speed reductions,*The Wales Centre for Public Policy*,2020.
9) 安藤 章，森川 高行，三輪 富生，山本 俊行：市民の討論過程からみた駐車デポジット制度（PDS）の賛否に関する分析，都市計画論文集，44 巻，21, 2009. [Ando, Akira., Morikawa, T., Miwa, T., Yamamoto, T.:A Study of Public Acceptance on Parking Deposit System (PDS) from the View of Public Debate Process , *Journal of the City Planning Institute of Japan* , Vol.44. No.21, 2009]
10) 松村 暢彦, 共有地の悲劇としての住宅団地の駐車問題に関する実証的研究, 都市計画論文集, 39.3 巻, pp. 523-528, 2004.[Matsumura, N.: The empirical study of parking problems in housing development Case study: Osaka Nanko Port-town, *Journal of the City Planning Institute of Japan* , Vol. 39.3 , pp. 523-528, 2004.]
11) Schweizer-Ries, P., Rau, I., Zoellner, J.:Projektabschlussbericht "Akzeptanz erneuerbarer Energien und sozialwissenschaftliche Fragen" :*Forschungsprojekt der Forschungsgruppe Umweltpsychologie an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg; Projektlaufzeit*,2008.
12) Jones, M.D. et al.: A River Runs Through It: A Multiple Streams Meta‐*Review. Policy Studies Journal*, Vol.44, pp.13-36., 2016.
13) Cerema:Grenoble Métropole Apaisée Evaluation du dispositif "villes et villages à 30 km/h",2020.


**(Accepted Octover 13, 2023)**

# THE SOCIAL ACCEPTANCE OF THE 30KM/H SPEED LIMIT PRINCIPLE IN URBAN STREETS

Shino MIURA

The research aims to examine the social acceptance of a 30 km/h speed limit introduced across entire urban areas in select European cities, which have been at the forefront of this initiative. It seeks to elucidate the conditions for social acceptance of this policy by analyzing the process of achieving changes in urban

policies (political acceptance) leading to its institutionalization and the formation of consensus on the policy (citizen acceptance). This endeavor is intended to contribute insights that promote pedestrian-friendly and livable urban development. Through a cross-city data collection approach involving multiple cities, the research will document the evolution of policy diffusion, identify success factors and challenges, and outline the specific implementation processes in each city. The "policy windows" theory will be utilized to analyze and present conditions.