

■ フランスの市街地における 30km/h を一般的な規制速度とする動き (ville30)

国建協情報 2022 年 11 月号 (No.893) 掲載

西ヨーロッパの諸都市を中心に、1990 年頃から世界の各地で住宅地区を含む街路での自動車、二輪車、バスを含むすべての車両を対象として、規制速度を面的に 30km/h (英米では 20mph) とする「ゾーン 30」(英米では「ゾーン 20」) が設置され、さらには 21 世紀に入るとそれを拡大して、市街地での 50km/h 規制は例外的に通過交通用の幹線道路に限定して、30km/h を一般的な規制速度とする「30km/h 都市」づくりが進められている。

2024 年のオリンピック・パラリンピック開催を控えるパリ市においても、2021 年 8 月に、いくつかの幹線街路を除いてほぼ全域の街路の制限速度を原則 30km/h とする「ville 30」が導入されている。市街地の街路 (rue) は、「都市間の人や物の大量・高速な移動に使われる道路 (route) と異なり、そこに住み、働き、遊び、学習する人のための空間であり、そこを横切って他の場所に行く人や物のためのものではない」という考え方に基づく。

「30km/h 都市」というテーマは、今までの本稿のテーマとは異質のものとなるが、日本の都市交通行政にも大いに参考になると考えられるので、先進事例として取り上げてみたい。

1. ゾーン 30 誕生の背景と理論的根拠

ゾーン 30 は、生活の安全と質の向上を目指してすべての道路利用者の共存を図る事を目的として、道路交通で弱い立場にある歩行者と自転車利用者の安全を確保するため、通過する車両の 30km/h 以下での走行を路線単位ではなく面的に義務付けるものである。ヨーロッパの規則では、歩行者は「ゾーン 30」内の道路はどこでも横断してよいし、自転車は一方通行の道路でも双方向通行可となる。「ゾーン 30」は、ゾーンの入り口に設置される標識により示されるもので、路面標示は補助的に表示することも出来るとしており、車両の減速を促す装置、狭窄、カラー舗装などととも、規制に当たって設置が義務化されているものではない。

ゾーン 30 の理論的根拠は、1983 年にスウェーデンで開発された「50km/h で走行する車と歩行者が衝突した時の致死率は 90%であるのに対し、30km/h の場合は 10%に落ちる」とする有名な



図 1 ゾーン 30 の入り口標識と出口標識 (フランス語圏)

「致死率曲線」による。この理論を根拠にして、同年には世界初の「ゾーン 30」規制がロッテルダムなどオランダのいくつかの都市の住宅地区で導入されたと言われている。この「致死率曲線」は、2004 年に世界保健機関(WHO)のレポート「World report on road traffic injury prevention」で、「衝突速度 50km/h では 80%、30km/h では 10%の致死率」として、数値は若干異なるが、スウェーデンで開発された致死率曲線と同様の現象があることが確認されており、世界的にオーソライズされる形になり、

多くの都市で「30km/h 都市」導入の理論的根拠になっている。

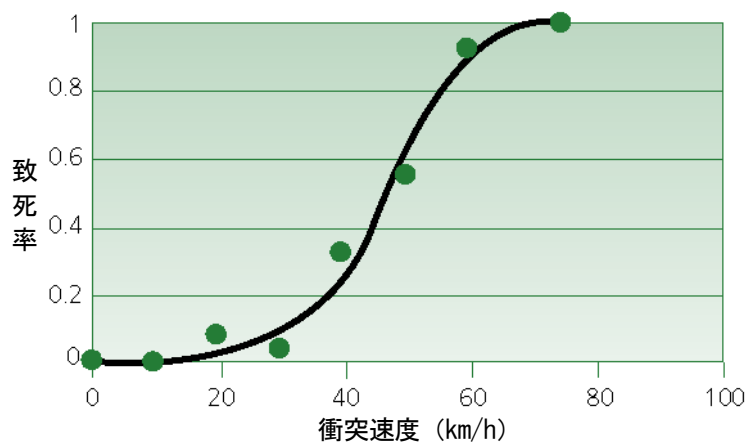


図2 衝突速度の違いによる歩行者の致死率曲線
(出典：World report on road traffic injury prevention WHO 2004年2月)

ヨーロッパにおいて最初に「ゾーン 30」が自国の道路交通法で明確に位置付けられたのは 1988 年 11 月のベルギーで、その後 1989 年にスイス、1990 年にフランスで法制化され、さらにオランダ、ドイツなどにも広がった。この結果、オランダでは全国の約 70%、ドイツのミュンヘンでは約 80%、またスペインのマドリードでも約 85%の街路が 30km/h 規制となっており、パリでも ville 30 の規制に入る 2021 年 8 月までには、その街路の 60%が 30km/h 規制の対象となっていた。

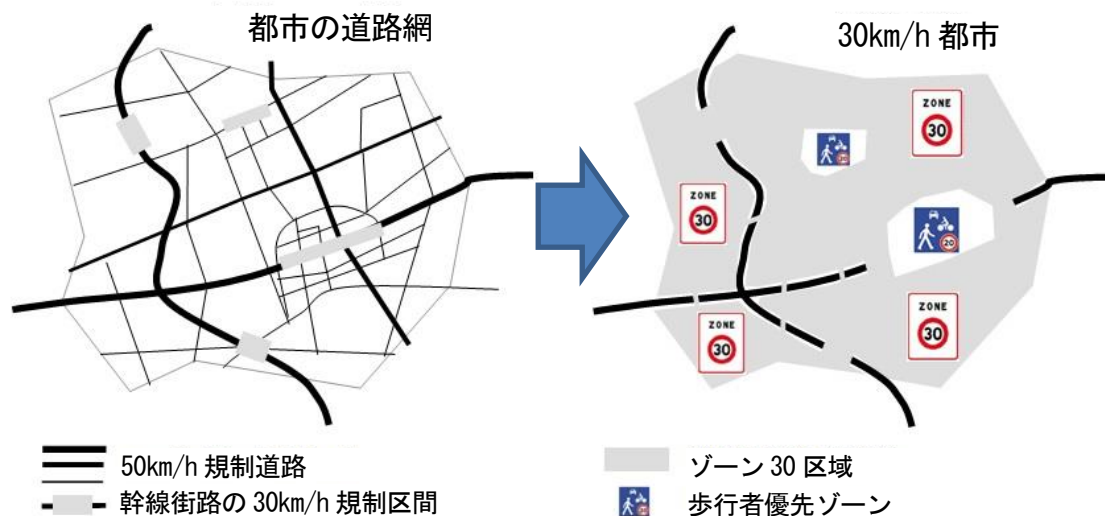
2. 「ゾーン 30」から「30km/h 都市」(ville30)へ

(1) 「30km/h 都市」における街路網の構成

「ゾーン 30」が導入された多くの都市では、「生活道路」が全道路網の約 8 割を占めることから、町のほとんどの道路の規制速度は 30km/h かそれ以下となる。このことから、町の中の道路は 30km/h が原則で、50km/h は例外とする「30km/h 都市」(フランスでは city 又は town を意味する ville 30 と称する)に向かうことは自然の流れとなる。

ville 30 の街路網の構成は、「幹線街路」(voirie principal)の一部が主として通過交通用の 50km/h 規制道路として残り、その他の「ゾーン 30」の対象となる街路に分けられるが、その中には自動車交通にはより厳しい「歩行者優先ゾーン」(zone de rencontre)と「歩行者空間」(aire piétonne)が配置されることがある。

「歩行者空間」は、1980 年代に制度化された古い規制で、歩行者は路面電車を除くすべての車両に対して優先権を持つ。自転車なども規定上は歩行速度での走行は可能としているが、実際上は自転車から降りて歩くことになる。車両の通行と駐車は禁止される。一般的には特定の時間帯の規制となることが多く、その時は補助版で適用時間帯が示される。



区域又は 道路の種類				
制限速度	歩行速度	歩行者優先ゾーン 20 km/h	ゾーン 30 30 km/h	市街地 50 km/h

(注) 市街地の名前を示す標識には、道路交通法で「規制速度は50km/h」という意味を持たせてある。

図3 ville 30 概念図 (ville 30.org より)

「出会い (rencontre) の広場」を意味する「歩行者優先ゾーン」は、指定された公共空間は全ての交通機関に開放されるが、対象となるゾーンには歴史遺産などの観光資源、商業施設、学校などもあり、歩行者、自転車、子供たちも多くいるという前提で、車両の速度は20km/hに制限される。歩行者が、歩道がある道路でも車道を含めて全ての交通機関(路面電車を除く)に対して優先権を持ち、自転車は一方通行道路でも両方向の走行が許される。フランスでは、2008年7月30日付道路交通法デクレにより、「優先権の明確化」(歩行者>自転車>普通車>トラック)、「一方通行道路での自転車の双方向通行可」のルールと併せて法制化され、特にフランス西北部の都市を中心に導入が進められたが、2011年のパリ首都圏(イル・ド・フランス州)を皮切りにリヨン(2015年)、ナント(2015年)、リール(2016年)、メッツ(2017年)、ボルドー(2018年)などの大都市にも導入されており、2020年6月には欧州議会の所在地、ドイツと接するストラスブールで、水路に囲まれた8.5kmの街路を含む88haのフランス最大となる「歩行者優先ゾーン」が設定され、住民、観光客がせっせと歩き回っている。

(2) 「30km/h 都市」導入の経緯

1) ヨーロッパの諸都市における導入経緯

ヨーロッパにおける、の規制速度は30km/hが原則とする動きは、「ゾーン30」の導入からあまり日を置かず1992年のオーストリアのウィーンに次ぐ第2の都市、人口20万人のグラーツには

じまり、ヨーロッパの諸都市、さらに世界規模で広がりつつある。

ヨーロッパ諸国の首都においても、2019年にはオスロやヘルシンキの中心地・住宅地域が広く30km/h規制となり、ロンドンではいくつかのカウンシル単位では2011年頃から20mphの規制となっていたが、2020年3月からはSquare Mileと呼ばれるCity of London全域が20mph規制となっている。また、2021年1月から、EU本部のあるベルギーのブリュッセル首都圏162km²のほとんどすべての街路が30km/h規制となっている。

この間、OECD、WHO、欧州議会などの国際機関では、市中心部、住宅区域における30km/h規制の推進を図るため、各種の宣言、アピール、報告書などを出している。

これらの「30km/h都市」化への世界的な空気の高まりと関係行政機関の努力により、2022年1月現在、フランスを含む約250のヨーロッパの都市が「30km/h都市」となっている。

2) フランスにおける導入経緯

フランスでのville 30のパイオニアともいえるべき都市は、パリの南郊外にある人口2.4万人の町フォントネー・オー・ローズで、1997年の試験導入を経て2005年から正式に導入された。ヨーロッパで最初のville 30がオーストリア・グラーツの1992年であるので、それから遅れること5年での導入となったが、その後はソー、クラマル、フォンテンブローなどパリ近郊の都市を中心の全国の小都市で次々に誕生していった。

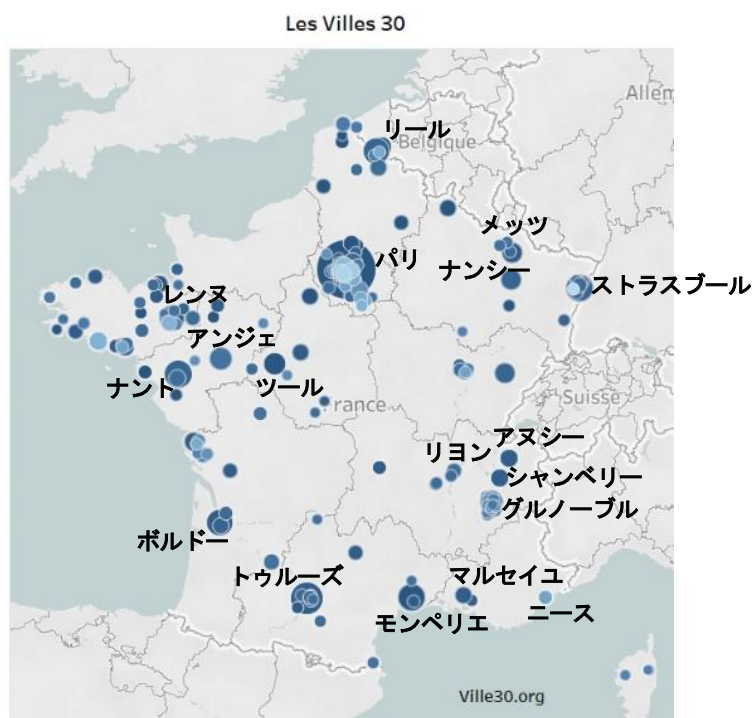


図4 ville 30を導入したフランスの諸都市(2021年8月現在)

ナポレオンとゆかりの深い宮殿があるパリ南郊外のフォンテンブローでは2010年9月に導入されたが、導入に当たり2つの交差点の信号機が撤去され、50km/h規制の道路があった時の平均走行速度が18.9km/hであったのに対し、30km/h規制を原則としたときのそれは19.8km/hと逆に高まり、歩行者等の安全と同時に交通流の改善も図られたとしている。これは信号機の撤去により

無駄な待ち時間が無くなったことによる効果で、同じような効果はドイツでも報告されている。

これら小都市での先駆的な導入事例が続いた後、「2015年7月22日法」により都市全体を30km/hの規制をかけることを可能とする法律が制定され、パリを含むより大きなコミューンでも適用されることとなった。

主要都市での最初の「ville 30」の導入は、2016年1月のフランス南東部の山岳都市グルノーブルで、その後リール、ナントが続き2021年1月にはシャルトル、8月にはモンペリエ、パリ、10月にはリモージュが後に続いており、2022年3月にはパリに次ぐ第2の大都市リヨンが30km/h規制区域をそれまでの34%から一挙に84%に高め「30km/h都市」の仲間入りを果たしており、更にクレルモンフェラン、ブリーブ、ナンシーなども実施を表明している。

3. パリ市の ville 30

2014年にパリ市長に就任したアンヌ・イダルゴ市長は、オリンピックが開催される2024年までにパリのすべての街路を自転車が走れるようにするとして、就任直後から自転車道の整備に取り組んでおり、国建協情報(No.884)「パリの自転車道」で既報の通り、任期末となる2020年5月までに計画目標の56%となる1,090kmの自転車道を整備している。

2020年から2期目に入ったイダルゴ市長は、目標達成の前提となる「ゾーン30」の規制をパリ市内全域に広げる ville 30 の設定を目指して、2020年10月から11月にかけてパリ市民及び周辺住民5,736人(うちパリ市民は63%)を対象にしたアンケート調査を実施した。パリ市はアンケート調査を行うにあたって、先述した2004年に発表されたWHOの「致死率曲線」を理論的根拠として、ville 30の導入により①人身事故の削減(死亡事故は40%減)、②騒音削減(速度20km/h減→-2~3デシベル)、③必要車道幅削減による空間の有効活用(車道→自転車道、歩道、植樹帯)、④自転車の双方向通行可、などのメリットがあることをアピールしている。

アンケートの結果は、パリ市民の59%(うち39%は全域適用賛成、20%は幹線街路は50km/h規制を残す)がville30導入可という意向が示された。ただし、パリ市周辺住民の61%はville30に反対という意見であった。

30km/h規制と50km/h規制との路線ごとの選別は、2017年頃からパリ市(Ville de Paris)とパリ警視庁の間で調整が進められていたが、アンケート調査結果により弾みがついて、2021年8月30日に合意に達し実施に移された。パリ市の外周を回る35kmの都市環状高速道路「ペリフェリック」については、

パリ市の新しい速度規制

2021年8月30日～

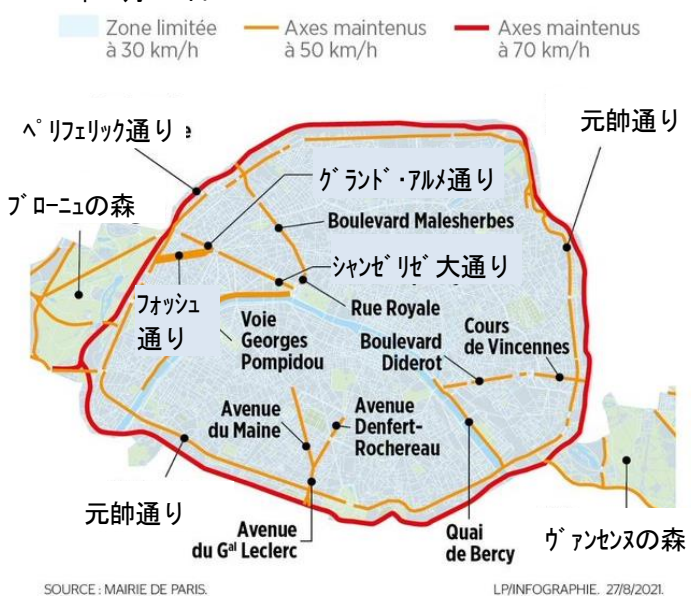


図5 パリ市道路網の新しい速度規制(2021年8月30日～)

パリ市は 50km/h に下げることが希望したが、調整の結果、来と同様の 70km/h 規制をそのまま残し、その約 150m 内側を並行して走る多くの将軍たちの名を冠したトラムも通る幹線街路の集合体「元帥通り」(les boulevards des Maréchaux)、セーヌ川沿いのジョルジュ・ポンピドー道路、ブローニュ及びバンセンヌの森の幹線道路、さらにシャンゼリゼ大通り、フォッシュ通り、グランド・アルメ通りなど幾つかの幹線街路の規制速度は 50km/h 規制として残すものの、リボリ通りなどパリの看板道路をはじめその他の街路は全て 30km/h 規制となった。

あとがき

日本においても、遅ればせながら全国的に 2011 年度から「ゾーン 30」の導入がスタートし、2021 年度末までに 4,186 の区域が整備され、運用されている。警視庁管内（東京都内）では、全国のおよぼ 1 割に当たる 422 の区域が設定されており、身近にもゾーン 30 の標識を見ることができる。しかし、その整備状況の推移をみると 4 年目の 2014 年度をピーク（717 区域）として年々減少する傾向が続いており、2021 年度はピーク時の 1/5 程度の 155 区域に過ぎない。

日本の市街地の歴史的な成り立ちや形態はヨーロッパの町とは大きく異なるので、いきなり町ぐるみでの 30km/h 規制を取り入れるのは無理があるとしても、身の回りの生活空間では通学児童、お年寄り、自転車の対自動車の交通事故は相変わらず頻発しており、まだ「ゾーン 30」を設定すべき区域は相当残されているのではないかと想像できる。「ゾーン 30」の設定に当たり、誰がイニシアティブをとるのか気になるが、「ゾーン 30」の公的広報資料では、「警察が道路管理者や地域住民と協議、調整して決定する」場合や、「地域住民が要望して道路管理者や警察が整備の必要性を検討し決定する」としたものが多く、ヨーロッパで見られるような、市町村レベルのイニシアティブが感じられない。

2021 年からは警察庁と国土交通省が連携して「ゾーン 30」の区域規制にハンブや物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備が進められているが、行政機関の市町村には施設をプラスする道路管理者としての立場だけではなく、段差のない自転車用の通路の確保を含め、できるだけ広域に「ゾーン 30」ができるようなイニシアティブをとられることを期待したい。

（文責：荒牧 英城）

[参考資料]

- ・ [Vers le 30 km/h généralisé en ville : une vision partagée en Europe](#)
TRANSFLASH No. 422 2022 年 1 月 CEREMA
- ・ [La Vitesse limitée à 30km/h dans la majorité des voies parisiennes](#)
Ville de Paris 08/10/2021
- ・ [Ville 30 \(https://ville30.org\)](https://ville30.org)
- ・ 生活道路の新たな安全施策「ゾーン 30 プラス」戸高哲也
交通工学 2022 年 Vol.57 No.4 交通工学研究会
- ・ [「ゾーン 30」の概要](#) 警察庁交通局 令和 4 年 8 月
- ・ [「パリの自転車道」](#) 国建協情報 No.884 2021 年 5 月