

日本におけるホームゾーン導入の可能性に関する研究
— 足立区綾瀬小学校区での道路遊びを前提に —

21018008 遠藤 典子
指導者 葉袋 奈美子 准教授

外遊び 都市計画 道路遊び アンケート ホームゾーン シミュレーション

1、研究の背景と目的

子どもの心身の発達に外や道路での遊びは重要である。海外ではオランダのボンヘルフ等、道路空間の利用に関する様々な施策が講じられるなか日本では生活空間の質の向上を意識した道路整備は未だ進んでいない。

本研究は既往研究として子どもの外や道路での遊びの意義、国内外の道路施策をまとめ、なかでも日本での研究が浅いイギリスのホームゾーンという施策に着目する。

また、足立区綾瀬小学校区を例にアンケート調査¹と道路の物理的考察を行い日本の道路遊びの可能性を探ることを目的とする。

2、ホームゾーンの概要

ホームゾーンは住宅地内の道路を自動車中心ではなく人が賑わう空間として整備し生活の質を向上させる事をねらいとした施策であり、遊び場を作ることはホームゾーン計画において優先されている。

ホームゾーン計画の内容は大きく「イベント型」「設計型」の2つに分類することができる(表1)

表1 ホームゾーン計画の概要

イベント型 (短期)	地区内の対象道路(エリア)を一時封鎖又は車両の徐行を促すよう工夫し路上でイベントやフォーラム等を実施する。別名:ストリートパーティ e.g. Cavell Way, Swale, Kent The Methleys, Leeds
設計型 (長期)	地区内の道路空間で路上駐車や通過交通等の問題を道路や駐車場の再設計、道路面の工夫、花だんや植込みの配置等により改善を図る。 e.g. Clifton, Nottingham Lambeth, South London

The Homes Zones Discussion list というイギリスの団体はホームゾーン実施における効果として「居住環境の改善」「犯罪の減少」等のメリットと同時に「緊急車両の通行の妨げ」等のデメリットも生じると述べている²

イギリスでもホームゾーン実施には長い計画年数がかかっており住民の熱意によってこれまで発展してきた。

3、対象地区の概要

足立区は対外的に治安が悪いと評され地域のイメージアップに意欲的である³特に綾瀬小学校区(綾瀬一~五丁目)は児童数が多く、元々は川や用水路に囲まれた地域であった⁴が昭和34年⁵の土地区画整理事業に伴い河川の暗渠化が進み、主流な外遊び空間であった水路の代わりに道路や公園が整備されたという地域の変遷がある。

このように足立区の中でも比較的早期に都市基盤が整備され明確な歩車分離道路を持つ住宅地であることから、今後の道路空間を考える上で適切と捉え綾瀬小学校区を本研究の調査地区とした。

4、綾瀬小学校区の外遊びの実態と道路遊びへの意識

4-1、よく遊ぶ公園と外遊びの頻度

「よく遊ぶ場所はどこか」という問いから、全丁目において身近な生活空間で遊ぶことよりも住む丁目を越えて遊びに行くことの方が多いたことが分かる(図2)このことから、移動経路となる道路空間の重要性が考えられる。

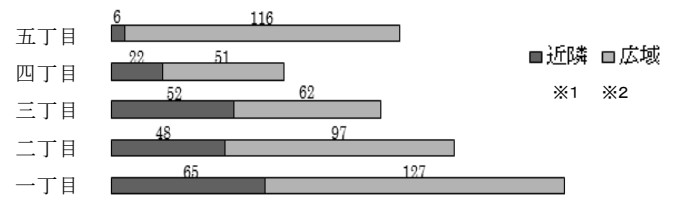


図2 居住地域と遊び場の位置関係 (n=933)

※近隣→ 居住する丁目内にある遊び場
※広域→ 居住する丁目を越える遊び場

4-2、道路遊びに関する意識とその要因

「道路遊びがしたいと思うか」という問いに対し否定が約87.4%であった(図3)最も多く挙げたのは「道路は危ないから」という交通安全の理由によるものである。更に記述式の回答では「親がうるさいから(できない)」等、保護者の注意喚起(=教育)による回答も見られた。

以上から「道路遊びがしたい」と回答する子どもも少なからずいることが分かり道路空間を遊べる環境を整えることは意義があると言える。

「道路での歩きながら行う行為」についても道路遊びに対する関心が薄い子どもでも様々な行為を行っており、子どもは無意識的に道路空間を楽しむ力を持っていると考えられる(図4)行為の内容として「交流」が最も多く「自然」と触れ合う行為は少ないことが分かる。

また道路調査⁶と併せた結果を表にまとめたところ綾瀬小学校区において道路遊びが発生しやすい環境は交通量だけではなく住宅地の形態(一戸建てや小規模集合住宅)

や歩車分離による道路構成も影響を与えている可能性が高いことが分かる (表5)

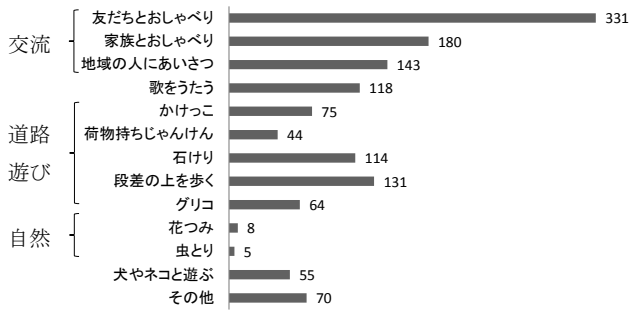


図4 道路での歩きながら行う行為 (n=1338)

表5 地域別の道路環境と道路遊びへの関心

丁目	道路本数(本) ※1	歩道率(%) ※2 歩道 / カラー舗装	主な住宅形態	道路遊びの肯定回答率(%)	道路遊びの回答数(票)
五	84	11.9 / 33.33	一戸建て+小規模集合住宅	9.8	6
四	(a)54	(a)8.45 / 9.86	一戸建て+大規模集合住宅	9.68	0
	(b)88	(b)14.08 / 1.41	大規模集合住宅		
三	112	30.36 / 32.14	集合住宅中心	12.24	2
二	209	12.44 / 16.75	一戸建て中心	13.24	4
一	(a)62	(a)13.93 / 7.46	一戸建て中心	14.86	5
	(b)139	(b)4.48 / 8.46			

※1綾瀬一・四丁目は(a)土地区画整理事業施行区域 (b)それ以外の地域に分けて集計する。
 ※2歩道とカラー舗装併用道路を除く。

5、シミュレーションによる考察

綾瀬小学校区内の足立区管理道路から幹線道路、商業施設密集地域内の道路及び車の通り抜けとなる道路を除いた道路を選定し各道路型⁷に分類した結果、ホームゾーンの可能性がある道路は全域に分布する形となる (表6、図9)

「通常型」「空間+道路型」は歩車分離の割合が高く道路遊びに不利益であるため極力除外するべきである (表7)

なお、各道路型のモデル設計は以下の通りである (図8)

表6 各道路型の概要と誘発される道路遊びの例

道路型	特徴と手法	道路遊びの例	
イベント型	幅員が広く、遊びイベントを行う	e.g.芝をひく、まちあるき	
設計型	通常型	速度制限装置を用いた道路設計と	e.g.おにごっこ、自転車遊び
	交差型	時間等による一時開放とする	かくれんぼ、かけっこ
	狭隘型	幅員が狭く、歩きながら遊ぶ道路	e.g.けんけんば、グリオ
	袋小路型	車両の交通量が制限される	e.g.お絵かき、だるまさんが転んだ
	空間+道路型	駐車場隣接型。将来性を考慮する	e.g.公園(遊具:砂場、ぶらんこ)

表7 各道路型の道路状況

イベント型	設計型	通常型	交差型	狭隘型	袋小路型	空間+道路型
道路本数(本)	8	63.5	3	13.5	10	59
内、歩車分離数(本)	5	25.5	0	1.5	0	24
歩車分離の割合(%) ※	62.5	40.2	0	11.1	0	40.7

※小数点第2位を四捨五入する



図8 道路型のモデル設計 (抜粋)

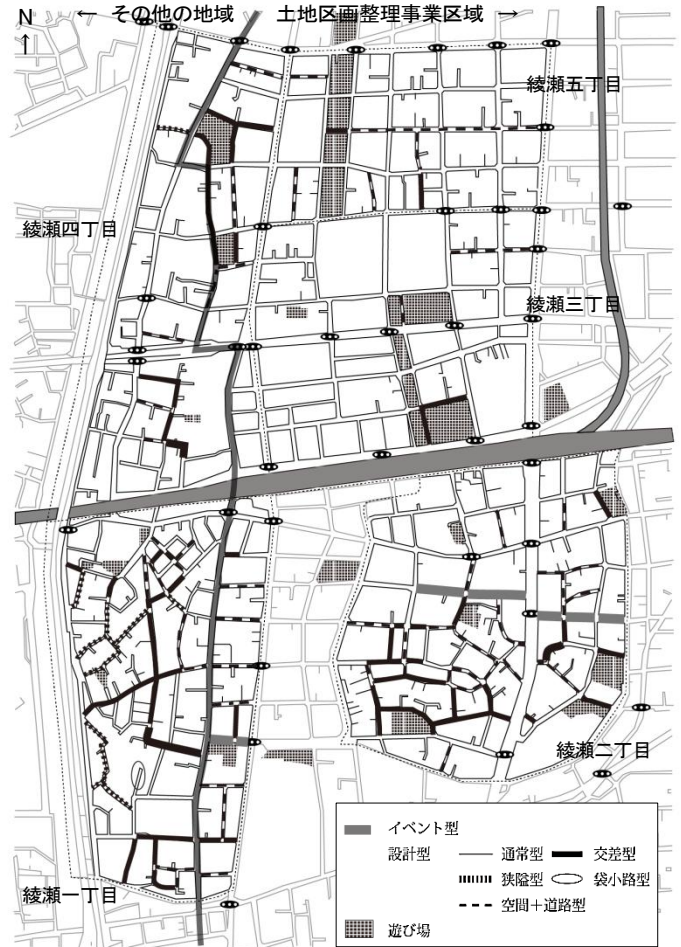


図9 各道路型の分類

6、まとめ

綾瀬小学校区は道路遊びの誘発性及び遊び場をつなぐ道路ネットワークの充実性においてポテンシャルが高い地域であると言える。また本研究によりホームゾーンを用いた道路遊びの可能性を探ることで、今後の日本の道路空間の改善における有益性を示唆する。

【注釈】

- 綾瀬小学校 4~6年生 (計 413名 / 回答率 100%)を対象に、平日の放課後の外遊びの実態及び道路遊びへの意識調査を行った。
- 綾瀬第一工区の土地区画整理事業の認可公告日の年を指す。
- 本研究における道路本数はヒューマンスケールを重視するため、独自の計算方法で算出、「国道、足立区管理道路、私道の順で優先させ同種の道路が交差した場合は優劣なく分断」という定義づけに基づき、調査を行った。
- 道路構造令に準じて道路幅員に応じて「イベント型」8m以上、「通常型」及び「交差型」4~8m、「狭隘道路」4m未満で分類、更に「袋小路型」、「通常型」のうち、駐車場に隣接する道路を将来的余地として「空間+道路型」に選定した。

【参考文献】

- The Homes Zones Discussion list 「HOMEZONES」 2013/7/16 現在 <http://www.homezones.org>
- 「足立区HP」、2013/1/4 現在、www.city.adachi.tokyo.jp/
- 足立区郷土資料刊行会、「足立区(南足立郡)旧町村古道図」、足立史談会、1985/3