

英国 Home Zone 実施道路における生活空間としての利用に関する調査  
—前庭の表出に基づく分析—

21419017 桑原 わかな  
指導教員 是澤 紀子 准教授

表出 道路空間 イギリス  
Home Zone 前庭 生活道路

1. 研究の背景と目的

近年日本において道路は交通のためだけの場となりつつあるが、本来歩行者や住民が生活するための場である。西欧諸国ではそういった問題を解決すべく、1970 年代からボンエルフなどの政策を行ってきたが、中でも英国は 90 年代になり積極的に道路空間の見直しが行われるようになった。そこで英国で 2002 年から 2005 年の間に実施された Home Zone; Challenging the future of our streets<sup>1)</sup> (以下 HZ) という取り組みに着目し、実際に施策が施された道路を調査する。HZ とは、英国の住宅地の道路を対象敷地とし、コミュニティの活性化や生活の質の向上を目的とした政策である。歩行者のための豊かな道路空間を作ること、通過交通を減らすことなどを具体的目標としながら、道路に様々な装置や工夫を施していく。

住戸において、庭とは私的な利用以外に道路空間への影響を及ぼす空間と言われている<sup>2)</sup>。そこで今回、生活道路空間の豊かさは、英国特有の豊かな前庭の表出にあらわれると考え、HZ を行ったどのような道路がその効果を活かしきれているのか考える。

2. 調査の概要

2-1. 概要

調査対象として、HZ を行ったとされる道路から、出口か入口に HZ を示す看板があり、面する住戸に前庭のある道を抽出する。それらの住宅の前庭において、手入れされた庭(以下庭)・ベンチ・自転車・遊具・目隠しとなる植栽(以下目隠し)の五項目の表出があるかどうかを調査する。

調査方法は目視により、一戸の住宅を 1 点とし、前庭に見られる表出を道路ごとに調査する。また、HZ を行っていない道路と比較のため、実施道路付近の似た形状の道路を選定し、そちらも調査する。

2-2. 現地の様子

HZ を行った道路にはハンブや狭さくのほかに、図 1 に見られるような独自にアレンジされた車止め兼植栽装置なども見られた。しかし、植栽や装置が手入れされている道路がある一方で、装置が欠けたり道が汚い道路があったりと、HZ 道路として手入れが行き届いているかには差があるように見受けられた。



図 1. 現地の様子

3. HZ 実施道路とそうでない道路の比較

HZ 実施道路とそうでない道路における各項目の表出は表 1 のようになった。庭と目隠しの表出に関しては HZ を行っていない道路の方が数値が高いが、ベンチ・自転車・遊具の三項目に関してはいずれも HZ 実施道路が上回っている。また、目隠しの項目では HZ 実施道路はその割合が 4.1%、HZ ではない道路は 6.9%と、大きく差が見られた。これにより、HZ 実施道路がそうでない道路よりも、道路に向けて開かれた前庭をもつ割合が高いといえる。

表 1. HZ とそうでない道路の表出のある住宅の割合

	庭	ベンチ	自転車	遊具	目隠し
HZ	9.4%	3.9%	1.8%	1.9%	4.1%
HZ ではない	10.1%	2.1%	1.0%	1.2%	6.9%

さらに、目隠しとなる高い生け垣等を持つ住戸と表出がないの住戸といった、道路を生活の場として利用する表出のない住宅の割合を比較すると、図 1 のようになる。HZ を行った道路の方が HZ を行っていない道路よりも、道路に対して何も行われていない住宅の割合が少なく、HZ を実施することにより、道路に影響を及ぼす前庭の表出が増える可能性が高いといえる。

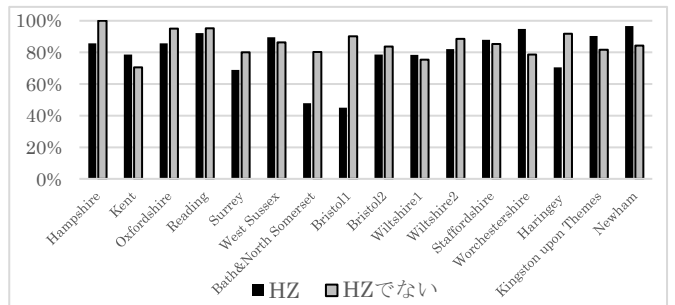


図 2. 各道路における目隠し・表出なし項目の割合

#### 4. HZ 実施道路の分類と考察

次に、HZ 実施道路を、①庭・ベンチの表出が多いガーデン型。②ベンチ・自転車・遊具の表出が多いプレイ型。③目隠しが多いプライベート型の三つに分類する。①ガーデン型と②プレイ型を道路に開かれている、成功したタイプとして考え、どのような所得層・年齢層の住民が多い道路が、より HZ の取り組みが効果的かを分析する。

##### 4-1. 所得階層での比較

表 2 から、AB・C1 といった高所得者層が多いのがガーデン型であり、逆に DE といった低所得者層はプレイ型に多いというのがわかる。プレイ型とガーデン型の所得階層が異なることから、HZ 実施にあたって所得階層の高低は住宅の表出において関係なく、所得によって道路の表出が変化することが分かった。

表 2. 道路タイプ別にみる所得階層

	AB	C1	C2	DE
ガーデン型	28.4%	32.1%	18.3%	21.3%
プレイ型	15.4%	24.1%	20.8%	39.8%
プライベート型	18.9%	28.9%	17.3%	34.9%

##### 4-2. 年齢層での比較

年齢層は、0-14 歳と 30-44 歳は幼い子供を持つファミリー層、60 歳以上は高齢層と考える。すると、図 2 のように、プレイ型とガーデン型はファミリー層が多いことがわかる。一方、45~59・15~29 の世代はプライベート型が一番多いことから、HZ をこの世代の多い道路に実施しても効果が薄いと見える。プレイ型・ガーデン型のような道路に開かれた庭を持つ住戸が多いのは、ファミリー層が多い地域ということが分かった。

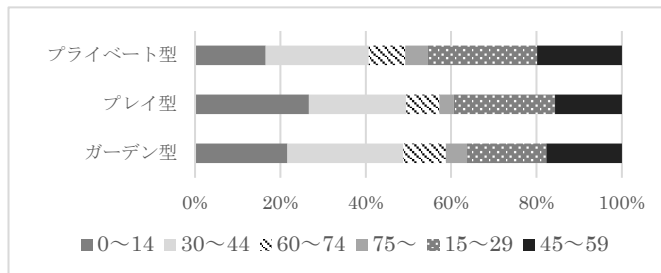


図 2. 道路タイプ別にみる年齢層

##### 4-3. 住民と道路タイプの関係性について

プライベート型の道路はどの年齢層で比較してもあまり特徴が見られなかったことから、多様な年齢層の世帯の住むコミュニティであると推測できる。逆に、ガーデン型やプレイ型の道路は住民の層が偏っているといえるが、その方が違いに影響されやすく、表出に偏りが出やすいとも考えられる。

##### 4-4. HZ 実施後の様子に関して

HZ が実施されてから約 10 年が経過しているが、その効果が持続しているかを、道路整備がされている・装置が破損せず活用されている・植栽の手入れがされている・入口と出口の看板がそろっている、の四つの項目から考える。図 3 は、AB・C1 を高所得層、C2・DE を低所得層としてその点数と比較したグラフである。四項目を各一点とし、三点以下の地域をみると、低所得者の割合が高い地域であることが分かった。このことから、低所得者の割合が高い地域においては HZ の取り組みとしての持続性が低いといえる。

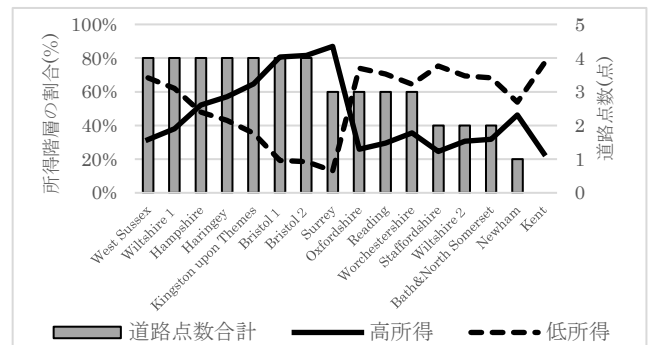


図 3. 道路点数と所得階層の比較

#### 5. まとめ

以上のことから、HZ 実施道路の住宅がそうでない道路に比べ、道路に対して開かれていることが分かった。つまり、HZ の取り組みは豊かな道路空間を作ることに大きく影響しているといえる。

さらに、HZ 実施後も長く効果が持続するためには以下の条件が必要と考えられる。①所得階層が低すぎないこと。低所得階層の地域はプレイ型の道路になりやすい傾向があり、HZ が行われた道路はもとより所得階層の低い地域が多いが、低所得者の多い地域は HZ 道路がその効果を失いやすい傾向にある。②0~14 歳の子供とその親とうファミリー層が多い地域であること。前庭の表出が多く、中でもベンチや遊具など道路空間へ影響を及ぼしやすいプレイ型の表出が見られたのは 0~14 歳の子供とその親の多い地域であった。

今回の調査対象地からは、このような条件のそろった道路が、HZ の実施後に生活空間としての利用が積極的であるといえる。

##### 【主要参考文献】

- 1) Department Transport : Home Zone; Challenging the future of our streets, 2002 年
- 2) 上楠木昭春: 居住環境形成に資する戸建て住宅地の庭空間の公的役割に関する研究, ランドスケープ研究 61(5), 1998 年
- 3) Street Check HP(<https://www.streetcheck.co.uk/>) アクセス日 2017 年 12 月 27 日