

英国におけるホームゾーンの実績

Some Achievements of Home Zone Schemes in England

高橋 勝美* 平見 憲司* 國山 淳子*

By Katsumi TAKAHASHI, Kenji HIRAMI and Junko KUNIYAMA

1. はじめに

英国では、都市再生、地区再生について、様々な取り組みが多面的に試みられている。そのひとつとして交通面の施策を実施することにより地区、コミュニティを再生させようとする施策であるホームゾーンが実施されている。この英国の経験は、我が国における地区再生の取り組み検討のために参考となる有益な事例と考えられる。本稿はホームゾーンの概要、実績等について、平成17年11月に実施した現地ヒアリング調査および収集資料を元に報告する。

2. ホームゾーンの概要

(1) ねらい

ホームゾーンは、住宅街の道路を自動車の走行や駐車のための空間ではなく、人が歩き回ったり、賑わうための空間として整備し、使うことにより、生活の質を向上させることをねらいとした施策である。交通静穏化等の地区交通施策の活用、街区のデザインの工夫を住民との協議などを行いながら実施することで、荒廃した地区を安全・安心して暮らせる地区に再生する取り組みである。

(2) 法制度

1998年に発行された交通白書¹⁾において、質の高い居住環境をつくるための手法としてホームゾーンが位置付けられ、2000年に施行された交通法²⁾により法的位置づけが与えられた。この法律によって地方当局にホームゾーンの地区指定権限が与えられ、地区内におけるスピード制限や道路空間の利用方法や利用規制を設定できるようになっている。

(3) 施策の内容

交通法では具体的な施策の内容は定められていないが、多くの地区で次のような施策が実施されている。

- 地区の出入り口(門)のデザインの工夫
- 自動車の速度抑制のためのデザインの工夫
- 道路空間の再配分 - 車道を狭め、歩道を拡幅
- 地区住民や自動車利用を助長しないような駐車場の配置
- 地区の安心感を向上させるための照明の配置等の工夫
- 子供達の路上の遊び場の確保



写真 - 1 道路を交通機能以外で利用する例
(フリーマーケット実施の様子)

* 都市・交通研究室

(4) ホームゾーンの進め方

ホームゾーンは、基本的に地方交通計画(Local Transport Plan、以下「LTP」とする。)に組み込むことで実施される。LTPとは、地方政府の都市交通に関する目標を達成するために必要なパッケージ施策の5ヵ年プログラムである。

LTPの仕組みを用いたホームゾーンの実施は、まず地方政府がホームゾーンを望む地区の住民と協議し、地区住民の要望や意見を取り入れながらホームゾーン計画を策定し、LTPの中にも含める。中央政府はそれを審査して補助金を地方政府に交付する。地方政府は、LTPの補助金等を使ってホームゾーンを実施する。このとき中央政府から明示された国としての目標を達成するための施策の一つにホームゾーンが含まれているため、ホームゾーンが含まれている地方政府のLTPは、中央政府の評価が高くなり、補助金が多くなる。このような地方政府にとってのインセンティブを設定することにより、ホームゾーン実施が推進されている。

3 . ホームゾーンの実績³⁾

(1) 実施状況

中央政府は1998年に9地区で「パイロットスキーム」を実施した。そのうち8地区が完成し、1地区はコミュニティの意見がまとまらずに取り止めとなった。

また、中央政府は2000年から2005年の間にホームゾーンを全国的に広めるために「ホームゾーンチャレンジ」を実施した。それは、全国61地区に総額3,000万ポンド(約62億円)の補助金を拠出し、ホームゾーンを実施する大規模な取り組みであった。その結果、59地区が完成し、残りの2地区は住民と行政が協議の結果、必要無いという判断が下され、取り止めとなった。

(2) 評価

a) 中央政府の評価

地区内交通への効果や間接的な効果として様々な効果があったと評価している。中央政府は、ホームゾーンは当初の目標を概ね達成し、地区の再生に十分に寄与するものと考え、今後このようなコンセプトに基づく整備を進めていこうとしている。

①地区内交通への効果

39地区で地区内を走行する自動車の旅行速度が時速10~15マイル低下している。また、地区を走行する自動車交通量も地区によって差があるものの、ほとんどの地区で減少している。

②間接的な効果

ホームゾーンによる間接的な効果として、「コミュニティの結束の強化」「地区の再生」「居住環境の改善」「犯罪の減少」「健康の増進」「資産価値の上昇」といった効果が挙げられている。

b) 地方政府の評価

地方政府においても整備の有効性は広く認められている。従来からNPOによるコミュニティ活動が活発な地域においてホームゾーンを実施した場合、行政との議論が活発に行われるため、質の高い整備が実施され、その後の維持・管理もコミュニティの自発的活動に支えられるとともに、NPO等のコミュニティ活動自体もあわせて活発化する事例も報告されている。

4 . おわりに

英国において実施されている住宅地内の街路の再整備等を通じて地区再生を行うホームゾーンの概要と実績について現地調査をもとに報告した。

この英国のコミュニティとの対話と協働を重視した取り組みは地区交通改善に留まらず地区再生、コミュニティ再生に資する取り組みとなっていることから、わが国の身近な居住環境の改善、歩いて暮らせる集約型市街地の形成にむけた取り組みを進める上で参考になると思われる。また、地区交通改善や地区再生を総合的な都市交通戦略の一環として推進する仕組みとしても参考になると考えられる。

参考文献

- 1) DfT: "A New Deal for Transport: Better for Everyone-white paper", 1998. 7
- 2) "Transport Act 2000 Chapter 38", 2000
- 3) DfT: "HOME ZONES Challenging Scheme Summaries", 2006. 3
- 4) 松浦利之, 高橋勝美, 平見憲司: 「英国におけるホームゾーンによる地区再生の試み」, 新都市 2006. 6