

# ホームゾーンで整備したコミュニティ空間の維持管理

— プリマス市モリスタウンを対象として —

Maintaining and Managing Community Spaces Built in Home Zones  
— Focusing on Morice Town, City of Plymouth —

原 わかな\* 薬 袋 奈美子\*\*  
Wakana HARA Namiko MINAI

**要 約** コミュニティ組織が存在しないホームゾーン整備地区における、コミュニティ空間の維持管理の実態を把握した。モリスタウンでは豊かなコミュニティ空間がうまく利用されており、特に遊び場は持続的に活用されている。しかし放置された植栽やゴミの散乱と維持管理に問題がある。The Salvation Army の教会前広場は教会が主体となり管理が行き届いているが、それ以上には広がっていない。コミュニティ空間の長期的な維持管理には、住民によるコミュニティ活動が必要である。特に地域再生が課題となる地域の住民は、コミュニティへの参加意識が低いいため、住民の自主的な活動はおきにくい。整備と同時に長期的な運用を踏まえた組織づくりを含めたプロセスが重要となる。

**キーワード**：ホームゾーン，コミュニティ空間，維持管理，コミュニティ組織，地域再生

**Abstract** The current study ascertained how community spaces are maintained and managed in home zones where there are no community associations. Community spaces are used effectively in Morice Town, which as an abundance of such spaces. Community spaces are continually being used as play areas in particular. However, there are maintenance and management problems such as untended greenery and scattered garbage. The Salvation Army attentively manages an open area in front of a church, but it cannot maintain and manage spaces beyond that area. Community efforts by residents are required to maintain and manage community spaces over the long term. In areas where revitalization is needed, residents are less driven to participate in the community, so residents are less likely to engage in community efforts. A process that includes creation of a community association is needed for long-term maintenance and management of community spaces.

**Key words** : home zones, community space, maintenance and management, community association, revitalization

## 1. 研究の背景と目的

住宅地内の道路は貴重なコミュニケーションの場である。高齢者の健康寿命を延ばし、子供が地域に育まれる機会を提供し、災害後の共助の礎を築く場

である。自動車の普及に伴い住宅地内の道路の通過交通に悩まされてきたことを背景に、1970年後半から欧州各国でボンエルフが法改正により導入され、住宅地内の道路を人の滞留や子供の遊びと、自動車の移動が共存する空間と捉える考え方が定着した。日本においては法改正を伴わずにボンエルフの考え方を導入するため、1980年代からコミュニティ道路、ロード・ピア、コミュニティ・ゾーンといった交通静穏化対策を施した歩車共存を意識した道路づくりが行われてきた。これらの道路空間は長期に渡り住

\* 人間生活学研究科生活環境学専攻  
Graduate School of Human Life Science, Division of Living Environment

\*\* 住居学科  
Department of Housing and Architecture

民の生活と共に存在し続けるものである。それ故、どのような整備をするかという整備前の計画も大切であるが、整備後にどのように維持管理をして活用していくかは、それ以上に重要なことだといえる。整備道路の評価をした既往研究は、ボラードなどの設備や植栽の維持管理に課題があること<sup>リ2)3)4)</sup>、住民の交流や子供の遊びなどの生活空間としての利用には至っていないことを指摘している<sup>4)5)</sup>。更に福本らは、道路空間を維持するには、住民による活動の必要性を示唆している<sup>6)</sup>。また、ホームゾーンにより整備された道路を含むコミュニティ空間の活用及び維持管理にはコミュニティ組織によるコミュニティ活動が重要であることを、既に別稿<sup>7)</sup>で示した。しかしコミュニティ組織以外のグループ及び団体によるコミュニティ活動について調べたものは見当たらない。

本研究は、ホームゾーン整備地区であるプリマス市モリスタウンを対象とし、コミュニティ組織がない場合のコミュニティ空間の活用及び維持管理の実態を把握する。コミュニティ組織以外の組織や団体のホームゾーン計画への関わり方、活動実態から、コミュニティ空間の活用及び維持管理の課題について考察する。

## 2. 調査方法

まず、『Home Zone Design Guidelines』<sup>8)</sup>と『Pilot home zone scheme; Evaluation of Morice Town, Plymouth』<sup>9)</sup>から、ホームゾーン計画時のプロセスにおける住民及び組織や団体の関わり方、整備後の効果について整理をした。次に、モリスタウンの整備地区を訪れ、コミュニティ空間の整備状況や使われ方の観察を実施した。更に整備地区内に住宅を保有する住宅協会のひとつである Plymouth Community Homes (以下 PCH) と、整備地区内に位置する宗教団体 Devonport Morice Town Salvation Army (以下 DMTSA) を対象とし、コミュニティ空間の活用や維持管理、ホームゾーン検討時の関わり方、整備後の地域との関わり方についてインタビュー調査を行った。調査は2017年7月16~17日に実施した。インタビュー対象者を Table 1 に示す。

Table 1. Interview details

Organization name	Interviewee
Devonport Morice Town Salvation Army	1. Major, male, resident
Plymouth Community Homes	1. Manager, female 2. Housing Officer, female 3. Community Worker, female

## 3. モリスタウンの概要

### 3-1. 地理的特徴

モリスタウンはプリマス市街地中心から北西 2.5km にある、デヴォンポートにある人口約 3,000 人の地区で、テイマー川に面した英海軍のドックヤード東側に位置する。モリスタウンは 19 世紀にこの地を所有していたウィリアム・モリス卿 (Sir William Morice) によって、ドックヤードの従業員居住地として開発された。地区の中心に南北に通る鉄道があり、線路を境に地区は大きく二つに分かれ、西側がホームゾーン整備の対象となっている<sup>9)</sup>。最寄りのドックヤード駅からはプリマス市中心まで一本で行くことが出来る。ホームゾーン側の地区は東から西にかけて下り坂になっており、全般的に坂が多い。北側の端は連続した壁で区切られており、高台となっている。小学校、保育園、教会、以外は住宅が広がり、住宅街の一角に、パブ、日用品の小さな商店が数軒あり、地区内には遊具のある公園、ボール遊びエリアがある。地区外を通る幹線道路のアルバート通りは商店街になっており、アルバート通りを越した先、約 300m 先に広大なデヴォンポート公園がある。

### 3-2. 住民の特徴

住民は白人が96%と非常に多く、イギリス全土(連合国含む、以下同様)の白人比率86%を上回り、91%がイギリスの出身である。キリスト教を信仰する人は43%で、無宗教が56%と過半数を占めており、イギリス全土のキリスト教信仰59%、無宗教25%と比較して無宗教の比率が高い。失業中または最低賃金の未熟練ブルーワーカーが59%を占め、中・上級管理職や中・上級専門職に就く人は6%と非常に少ない<sup>10)</sup>。インタビュー調査によると、ブルーワーカーは主にはドックヤードの労働者であり、モリスタウンがあるデヴォンポートはプリマスで最も貧困なエ

リアで、イギリス全土の 5%相当の貧困地域のひとつである。肉体労働者が多く、特に若者で教育水準が低い人、精神衛生上の問題を患っている人も多い。

### 3-3. 住宅の特徴

ホームゾーン整備地区にはおおよそ 400 戸の住宅がある。アパート（改修してアパートにしたものも含める）が 71%と大半を占めており、インナーシティや貧しい郊外に共通する特徴である。テラスハウスは 23%にとどまる。住宅を保有している人は 20%と低く、それ以外は賃貸保有である。公営住宅が 56%を占めており、イギリス全土の 18%と比較して非常に高い。同居人数は 1 人と 2 人がそれぞれ 32%と過半数を占める<sup>10)</sup>。

19 世紀に建てられたテラスハウスが残っているが、ほとんどは戦争により焼失したため 3~4 階建の公営住宅に建て替えられた。インタビュー調査によると、テラスハウスであっても 4 分の 1 程度は改装され、室内が階数によって分かれて 1 つのテラスハウスに 3 世帯が住んでいる場合もあるという。従って、地区の中で大きめなテラスハウスが立ち並ぶ Balfour Terrace の通りでも、様々な所得階層の混在した住民構成となっている。また、公営住宅はカビが生えるなど建物の状態が悪いものが多く、見た目をリフォームし、植栽を植え直して見栄えが向上したとしても、長期的に住み続ける人が少ないのが現状である。

### 3-4. ホームゾーン整備前の状況

ホームゾーン整備前、この地区はプリマスの中で二番目に車保有率が低く、貧しい地区であった。車の盗難、住居侵入強盗、ドメスティック・バイオレンスといった犯罪もあった。地区内には、住宅以外には The Salvation Army の教会と Herbert St. の遊び場がある程度であった。1990 年代に建てられた公営住宅には、小さな遊び場と遊具はあったが、非常に小さいものであり、また、公営住宅の周辺には芝生が広がっていたが急勾配で犬の糞が落ちており、遊べる環境ではなかった。医療施設やコミュニティセンターもなく、地区内にはバス交通もなく、不便な場所であった。多くの通りの車幅は広く 6~7.5m あり、歩道も 1.8~2.5m と比較的広がった。しかし幅員が広がったことで通過交通が多く、車速も速く、歩行者にとっては道路の横断がなかなかできないな

ど、非常に危険な状況であった。多くの車は路上に駐車していた<sup>9)</sup>。

前述のように近隣にドックヤードがあり、そこに勤める人の駐車場が不足していたことから、モリスタウン内の道路にも数多くの車が日中停められていることが問題となっていた。居住者の自動車保有率が低いとはいえ保有者はおり、日中に車で出かけ、夕方に戻ってくると車を停める場所を見つけられない状況であった。これらの車を排除することも、整備の目的の一つであった。

インタビュー調査から 20 世紀初頭からの地区の変遷を確認した。海軍基地ができ、ドックヤードに関係する産業が盛んになり、1914 年にモリスタウンはプリマスで最も裕福なまちであり、プリマスの中心であった。ドックヤードで働く人が住んでおり、ブルーワーカーだけでなく、船長、大工、設計者、といった所得の高い職人クラスの人々も住んでいた。1950 年以降はこれらの高所得層は他の地域に移ってしまい、現在はブルーカラーワーカーがほとんどを占める地区になった。ドックヤード産業も衰退し、サムソンテレビの撤退などもあり、以前 60,000 人近くいた従業員も現在は 3,000 人程度に減少し、地域消費も縮小していった。

## 4. ホームゾーン整備の現状

整備状況を Figure 1 に示す。整備は東西に 250m、南北に 500m と広範囲に及ぶ。地区外と接する 9 つ全ての出入口にホームゾーン標識を両側に設置しており、標識ボールの足元を円形に積み上げた石のブロックで囲い、狭窄機能とともに、インパクトのあるデザインで他道路との境界を明確にしている。地区のメイン通りの Charlotte St.、小学校に接する Herbal St.、教会前広場及び周辺の Balfour Terrace は、ブロック舗装を多用しており歩道と車道の段差はない。大部分の歩車道の間には、石のボラードや植栽柵を設置しており、歩車道を区別しているが、車道を歩く多くの歩行者を観察した。各交差点や歩行者の道路横断箇所は、スピードテーブルと灰色のブロック舗装を施している。更に、学校の周辺や、公園前、広場は黄色のブロック舗装になっており、人の歩行または滞留エリアとして特に注意を払うよう促している。駐車場はえんじ色のブロックで一台ずつ区画が示されている。地区全体に設置されている植栽柵は、大きさや形は場所により異なるものの、べ

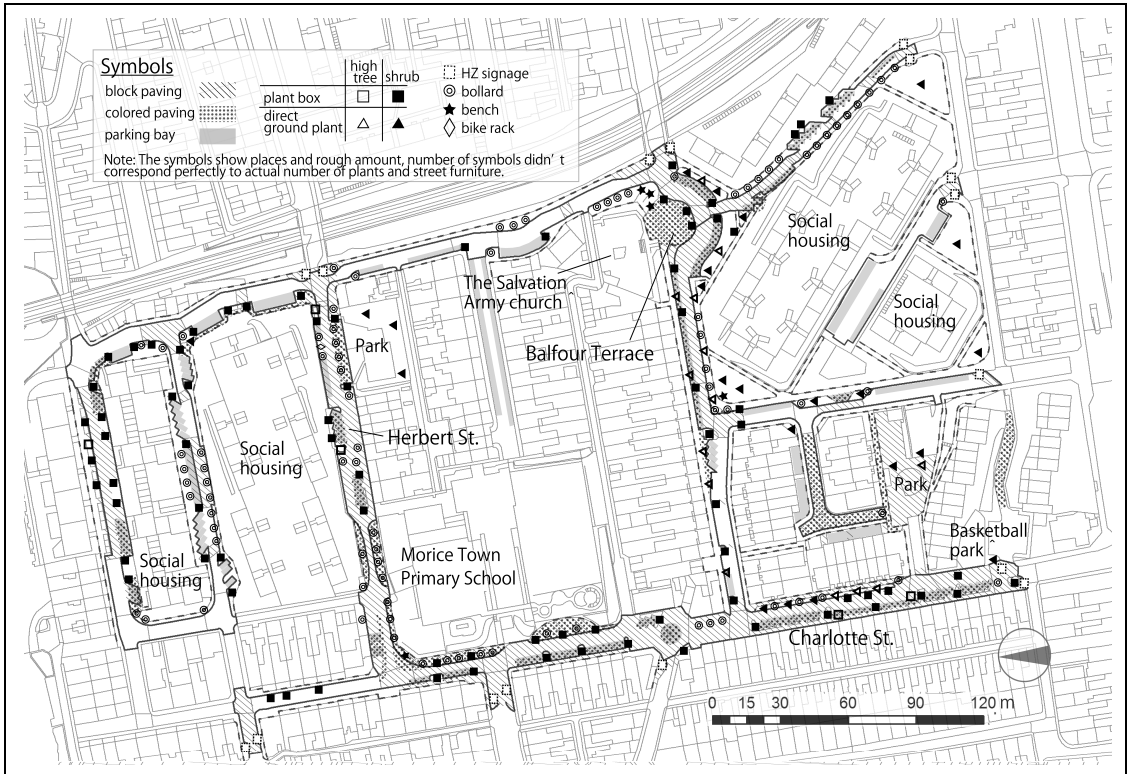


Figure 1. Current layouts, paving materials, plants, and street furniture

ージュのラフなタイルで周囲を装飾した角ばった形で統一されており、各所に配置されたボラードともデザインの一貫性がみられた。

### 5. ホームゾーン計画時の住民、組織の関わり

ホームゾーン事業報告書によると、モリスタウンのホームゾーンは健康、教育、雇用を含む広範囲に及ぶ総合戦略のひとつであり、他にも小学校への安全な通学路を確保するプロジェクトも同時に進行している中で実施された事業であった。プリマス市自治体の地域交通計画助成金（Local Transport Plan funding）、ホームゾーンチャレンジ<sup>注1)</sup>、単一再生予算（Single Regeneration Budget）の助成金による財政的支援により実行された。

ホームゾーン整備の検討プロセスにおける、関係者及び団体の位置付けについて Figure 2 に示す。ホームゾーン計画は、プリマス市自治体（Plymouth City Council）、地元住民、地元企業のパートナーシッ

プにより推進された<sup>9)</sup>。最初にプリマス市自治体は、3つの大規模なコミュニティ集会（community meeting）を実施した。この集会の目的は、パイロットスキームのコンセプトとスコープを紹介すること、そして地元コミュニティを先導し、住民へ情報伝達をしてくれる代表者たちを探すことであった<sup>8)</sup>。代表者たちは、住民の年齢、性別、家族構成等と経済状況を反映して選ばれ、住民代表グループ（Morice Town Community Advisory Group、以下 MTCAG）が結成された。MTCAG は月一回のペースで自治体とミーティングを実施した<sup>9)</sup>。住民を含めた検討は、'Planning for Real'<sup>注2)</sup> エクササイズ（2000年2月）、住民への訪問インタビュー調査（2000年4月）、対象を絞り込んだフォローアップ調査、更に詳細計画のためのデザインワークショップ（2000年7月）が実施された。また、住民へ情報を伝えるためのニュースレター（2000年1月開始）、ホームゾーン導入

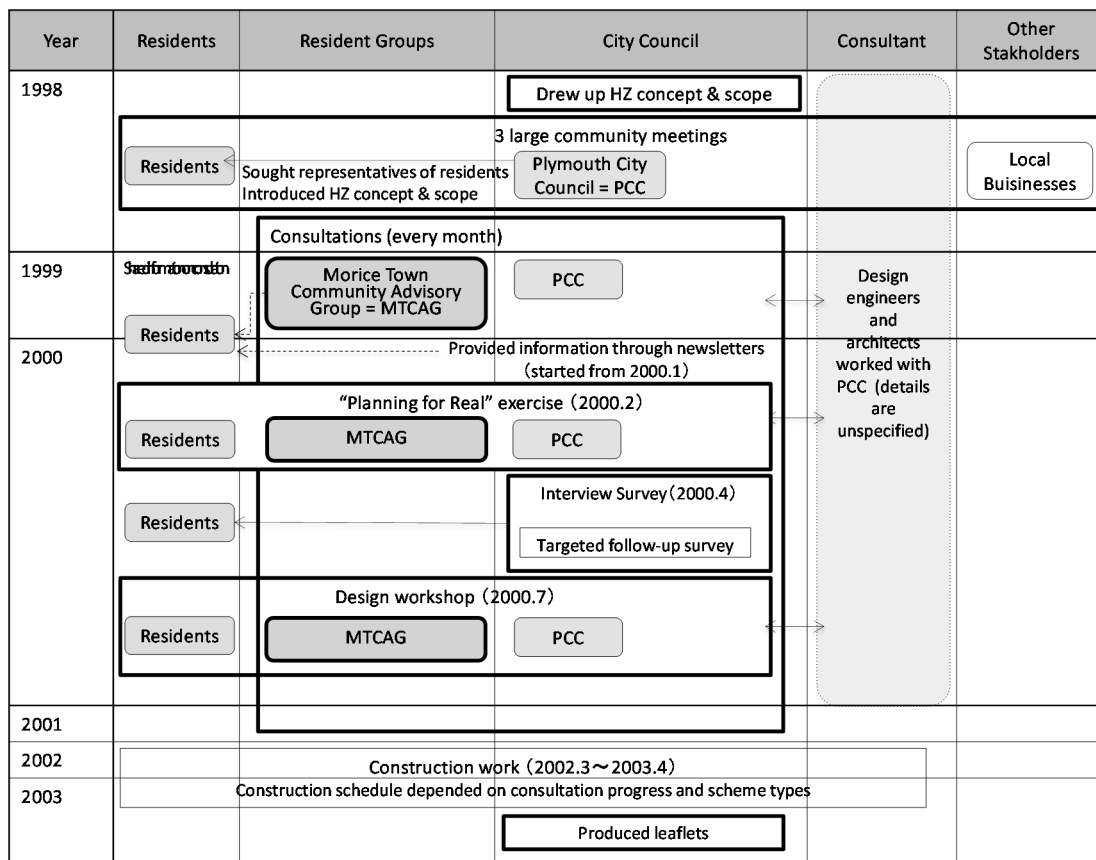


Figure 2. Community involvement during the home zone planning process

の際にはホームゾーンの使い方についてのリーフレットを配布した<sup>9)</sup>。

検討会の進捗度合い、スキームのタイプと規模、複雑な工事の及ぶ範囲、資金の獲得などにより、工事の実施のスケジュール通りにより様々であったが、全体として工事は2002年3月に開始し、2003年4月に完了した<sup>9)</sup>。

インタビュー調査によると、モリスタウンは住宅を保有している住宅協会が複数存在していたこともあり、PCHはホームゾーン計画時には深く関わってはいなかったようである。DMTSAも計画の正式メンバーではなかったが、全体集会や検討会などを行う場として教会事務所の部屋を提供しており、日頃の住民との交流により随時情報を入手できる立場であった。

## 6. ホームゾーン整備後の変化

ホームゾーン整備直後と現在の変化をTable 2に整理し比較分析をした。比較項目は、道路形状による直接的効果として‘アピアランス’‘交通安全生・車両速度’‘子供の遊び’、地域コミュニティがホームゾーンの計画策定に参加し、利用や維持に関することによる二次的变化として‘治安’‘コミュニティ交流’‘地域を歩く機会’の六項目とした。

【アピアランス】ホームゾーン整備により植栽が豊かになり、多用したカラー舗装、ブロック舗装により明るい道路空間になり、アピアランスは向上した。植栽の手入れは近所の住民が行うことで合意していたが、短期滞在者が多く住民の出入りが多いため、住民が変わると手入れが引き継がれない場合もあり、その結果植栽の手入れにバラつきが生じている。また、入口の狭窄の石は車がぶつかってほとんどは崩

壊していたり、ゴミが散乱している状況も放置されている。自治体に修繕費用や、ゴミを収集する費用がないことが一つの原因ではあるが、地域住民自体に自分たちの住んでいる環境を改善しようという意識が低いことが影響していると考えられる。しかし、教会前の Balfour Terrace は DMTSA が管理して掃除や植栽のメンテナンスを行なっているため、綺麗に保たれている。

Table 2. The impact of Home Zones on local communities

	Home Zone (HZ) Benefits	Morice Town	
		A few years after HZ implementation	Current
Direct impact through street configuration development	Appearance	-Improved by increased number of plants and flowers (a) -Stone-patterned bricks and colored paving materials improved appearance (a)	-Many plants and flowers, though maintenance varies by planter box (c) -New residents do not take care of plants (b) -Many stone-bound bottlenecks remain broken (c) -Litter in some areas (c)
	Traffic safety/ Traffic speed	-Perceived safety from traffic improved, especially for children (a) -Vehicle speed reduced to between 2-13 mph (from 30 mph) (a) -Perceived vehicle speed reduced (a)	-People walking in the middle of the streets and children riding bicycles (c) -Traffic reduced through brick paving materials, speed tables, and others. These remain effective for traffic safety (c)
	Children play outside	-Since they had been playing outside before HZ implementation, residents did not recognize children spending time outdoors more than before (a) -The new basketball park is popular among children (a) -Adults who agreed on children playing in the streets slightly outnumbered those who disagreed (a)	-Many children playing in each park (c) -Children playing without adult supervision (c) -Children often playing in Balfour terrace (b)
Secondary impact generated by the community involvement in HZ planning, use and maintenance	Public security	-Crimes reduced by 90%, but the perceived danger from crime not definitely improved (a)	-Safe in the daytime, but not at night due to crime-filled area nearby (b) -Frequent crime within HZ compared to near-HZ area (d)
	Community interaction	No changes (a) -Over half of all respondents said there was something they could do as a result of HZ (a)	-Residents seem socialize within public housing areas (b) -Salvation Army holds events and parties for everyone (b)
	Opportunity for walking the neighborhood	-The frequency of walking and amount of time outdoors same as before HZ implementation (a)	-Unconfirmed whether adults and elderly walk daily
Source:			
(a) Pilot home zone schemes: Evaluation of Morice Town, Plymouth (Wheller et al., 2005) <sup>9)</sup> ,			
(b) Interview,			
(c) Observation,			
(d) Neighborhood crime map ( <a href="https://www.police.uk">https://www.police.uk</a> ; last access date: December 13 <sup>th</sup> , 2017)			

【交通安全性・車両速度交通安全性】整備により改善し、特に子供への安全性は向上した。現在も道路中央を歩いたり、子供が自転車ですぐ内を走っている姿が確認できた。ブロック舗装、スピードテーブルといった交通静穏化対策の効果が現在も継続している。

【子供の遊び】多くの子供が外遊びを楽しんでいる。家が狭いこともあり整備前から子供の外遊びが盛んだったことから、整備による効果があったと住民は認識していない。しかし、ボールを使って遊べるプレイエリアや用途の異なる複数の遊び場を設けたことは、子供たちが伸び伸びと遊べる環境づくりへ貢献し、それが現在も活発な外遊びに繋がっているといえる。

【治安】整備後 90%の犯罪が減少していたにも関わらず、住民が治安の向上を感じていなかった。現在昼間は比較的安全であるが、夜は治安が悪く、実際の犯罪件数も隣接地域と比較しても多い。道路整備だけでは治安の改善には繋がっていない。

【コミュニティ交流】整備により前庭の手入れなどをする機会が増えたが、コミュニティ交流が増えたという住民は感じていなかった。現在も公営住宅にて一部交流がある程度である。

【地域を歩く機会】地域を歩く頻度や外で過ごす時間は、ホームゾーン整備後も変化がなかった。現在大人や高齢者が歩いているかは不明であった。

## 7. DMTSA のコミュニティでの活動

モリスタウンのホームゾーン整備地区には、住民やコミュニティの自治組織が存在していない。ホームゾーン整備検討時には MTCAG が結成され住民代表として整備の成功に貢献したが、整備後の運用に関与した形跡はなかった。一方、DMTSA (Devonport Morice Town Salvation Army) はホームゾーン整備前から存在し、地域に密着して持続的に住民への支援を続けている。そこで本章では、DMTSA のコミュニティでの位置付け、活動について述べる。

### 7-1. DMTSA の概要

The Salvation Army は「イギリスに本部を置き、現在、世界 128 の国と地域で活動する国際的なキリスト教 (プロテスタント) の団体」<sup>10)</sup>である。起源は、19 世紀後半にイギリスのメソジストの牧師が、貧困、犯罪、失業、人口密集といった問題を抱えて

いるロンドン東部の人々のために始めた活動であった。組織や制服の着用など軍隊を模した体制になっていることが、名前にアーミーがつく理由である。イギリスとアイルランドにおいて、50,000 人の信者、4,000 人の従業員、1,500 の拠点がある。各地域の The Salvation Army の教会は、地域コミュニティ内に活動やサービスを提供している<sup>12)</sup>。

インタビュー調査によると、DMTSA は 1900 年頃に Balfour Terrace に教会を建設したところから、地域コミュニティとの関係が始まった。第二次世界大戦時に爆弾によって教会は倒壊したが、その後 1950 年代に再建された。その後教会の隣にコミュニティ・ホールを増築し、様々な活動が行えるような施設になり現在に至る。「貧しい人々と共に活動することに重きをおいている」という少佐 (Major) の言葉から、社会貢献活動に注力していることがわかる。

## 7-2. DMTSA が提供しているサービスと利用状況

DMTSA は信者に限らず周辺の地域コミュニティの支援を行なっているため、礼拝といった宗教的な活動だけでなく、近隣住民へ向けた様々な活動を行なっている。

DMTSA のホームページから活動を Figure 3 に整理した。子供へ向けた活動としては、未就学児のアクティビティクラスが週 2 回、その他は、小学生と中学生向けの放課後クラブ、音楽クラス、図書サービスを週 1 回行っており、子供の教育と共に居場所づくりの支援をしている<sup>13)</sup>。インタビュー調査から、その他に女の子が参加して色々なことを学ぶガールスカウトのようなコミュニティグループもあることがわかった。

大人へ向けた活動は、コーヒーモーニング、女性を中心とした交流、歌、お祈りをする活動といった交流を中心としたもの、その他に仕事探しの支援、若者向けの活動、バンドグループの練習、チャリテ

	Elder people	Adults	Children
Life		チャリティショップ Community Shop (Tues./Wed. 9:30-11:30am)	小学生クラブ Junior Club (Thu. 6pm) 中学生クラブ Senior Club (Thu. 7pm)
Work		仕事探し支援 Community Job Search (Fri. 6pm)	
Education			図書サービス Library Service (Tue. 3pm) 未就学児アクティビティ Sally's toddlers (Tues./Wed. 9:30-11:30am) スカウト活動 Rainbows and Brownies (6pm)
Culture		バンド練習 Band Rehearsal (Fri. 7:45pm)	音楽クラス Music School (Wed. 5:30pm)
Socializing		女性中心の活動 Home & Family (Mon. 1:45pm)	
	コーヒーモーニング Coffee Morning (Mon. 10:30am)		若者活動 Young People's Activity (Wed. 5:30pm)
	年金生活者向け昼食クラブ lunch Club (Mon. 12am)		
	地域ガーデンパーティ Community Garden Party (年1回)		
	BBQパーティ BBQ Party (年1回)		
	夏休み子供パフォーマンス Children summer performance show		
Religion	聖書勉強会 Bible Study (Tue. 7pm) お祈り Prayer Centre (Mon. 11am)	日曜学校 Sunday School (Sun. 11am) 家族と一緒に活動タイム Messy Church (Sun. 3pm) 会合 Meeting (Sun. 10:30am)	

Figure 3. DMTSA services and events

イショップも行なっている<sup>13)</sup>。更にインタビュー調査からは、年金生活者が孤立しないための昼食クラブも定期的を実施していることがわかった。

インタビュー調査によると、地域の住民を対象としたパーティを定期的で開催していることがわかった。地域ガーデンパーティは今年で6年目を迎え、2017年は7月23日に実施した。一年に一回コミュニティのお祝いをするもので誰でも参加できる。音楽、子供のアクティビティ、バウンシー・キャッスルがあり、ちょっとしたスナックやクリームティーなども提供され、大人も子供も楽しめるイベントになっている。地区の議員も参加する。パーベキューパーティは、7年ほど続いている。これまで100名ほど参加していたが、昨年突然300人が参加し大盛況であった。新しい住民から古い住民まで、シリアやアフガニスタンからの難民など、様々なバックグラウンドを持った人が参加しており、交流の場となっている。音楽グループの演奏もありとても賑わうイベントである。地元警察の参加やハウジング・オフィサーからも支援されており、地域の関係者との繋がりも深いことが推測できる。

### 7-3. DMTSA による教会前広場の活用

教会前には地区の唯一の広場である Balfour Terrace がある。直径約 20m の円形広場で、黄色いブロック舗装になっており、周囲の車道との間には柵が設置されている。東側の Cross Hill 沿いの歩道は幅員が広くベンチが設置されており、広場が見えるようになっている (Figure 4)。

ガーデン・パーティやパーベキューはこの広場で開催される。他にも夏休みに子供のパフォーマンスショーの実施、屋外礼拝などの活動を行うなど、この広場を有効に活用している。広場自体は公共エリアだが、DMTSA がこの空間の掃除や手入れなどをするを条件に、自由に使えるという合意を自治体に取り付けた経緯がある。広場を含めた周辺の掃除や植栽の手入れを行なっているが、綺麗にすることで「教会が行きたくなる場所」になることも意図している。整備により広場周辺の駐車スペースは8台から12台分に増えたが、それでも尚駐車スペースが不足しているため、広場を潰して駐車スペースにしたいという住民も多くいるというが、DMTSA は広場を維持したい意向が強い。



Figure 4. Photos of Balfour Terrace

## 8. モリスタウンのコミュニティ空間の活用と維持管理における考察

モリスタウンではホームゾーン整備により造られたコミュニティ空間がうまく利用されているが、それに留まる。子供の外遊びが長期期間を経ても持続的に続いているのは、家が狭いことなどから外遊びが盛んな地域であること、ボール遊びエリアや幼児向けの公園など遊び場を年齢や目的別に複数設けたことに加え、公営住宅の賃料が安いこと若いファミリーが多く、且つ定住せずに入れ替えが多いことに

因ると考えられる。植栽升を大量に設置したことで整備当初は緑豊かな空間となっていたが、現在は手入れがされていない升も散見され、崩壊したブロック装飾やゴミが散乱した通りもある。一方、教会前広場は DMTSA によってしっかり管理されており、清掃が行き届き植栽も手入れされている。

モリスタウンではホームゾーン事業を通して住民主体のコミュニティ組織の形成が積極的に行われたわけではなく、ホームゾーン計画時に設立した住民代表組織である MTCAG が整備後に継続した痕跡もない。住民にもその余力がない低所得者層である。



一方、モリスタウンと同様に地域再生を主目的としたホームゾーン整備が行われたノースムアでは、ホームゾーン事業をきっかけにコミュニティ組織が設立されている。大地主である住宅協会と地域の改善を望む余力のある住民が牽引し、現在も継続している。コミュニティ組織の前身は住民グループ (Resident group) であり、ホームゾーン計画時にはこの住民グループが住民代表として検討の中心的役割を果たした経緯がある。地域の問題解決といった住民グループの機能を引き継ぎ、人材と資源を移管して現在のコミュニティ組織へと至った。このような住民の積極的な参加があり、彼らは整備後も継続的にコミュニティ組織の運営に関わり、地域の状況に目配りをし続ける存在となっている。ブルーワーカーで低所得層が多い上に移民が半数以上を占めている地域であることから、コミュニティ組織は住民の経済的自立、健康管理、社会性の向上といった生活レベルの向上へのサポートに注力している。このコミュニティ組織の設立、組織としての成長には、資金、人、ノウハウの支援をした住宅協会の貢献が大きい。ホームゾーンが重んじる住民参加を継続して尊重し支援することで、コミュニティへの住民の積極的参加を促進したといえる<sup>7)</sup>。

一方モリスタウンにおいては、住宅協会は地区内に所有している一部の不動産の管理業務に留まっており、公共である道路を含むコミュニティ空間への関心も低い。不動産を保有している住宅協会が複数あるため、積極的に介入しにくい構図になっていると推測できる。更に余力のある住民が少ない地域においては、ノースムアのような支援なしにはコミュニティ組織の立ち上げ及び継続は非常に難しい。自治体も予算がなければ動けず、現在はプリマス市はゴミの回収や道路の壊れた設備の修繕も滞っている状態である。

モリスタウンでは DMTSA との利害が一致したことにより、部分的にコミュニティ空間の活用と維持管理が行われているが、コミュニティ全体への広がりには期待できない。また、DMTSA の地域担当 (現在の少佐) は一定の期間で異動があるため、担当者が変わっていくことはリスク要因である。現在の少佐は緑のある空間に価値を置いており、教会周辺エリアの植栽の手入れについて改善をはかっていく意思はあるが、それが続く保証はない。これらのことから、DMTSA のような住民主体でない組織による

コミュニティ空間の活用及び維持管理には限界がある。整備されたコミュニティ空間を維持するためには、整備と同時に住民主体の自治組織の設立及び支援が必要であると考察する。

## 9. おわりに

モリスタウンのホームゾーンは大規模な地域再生プロジェクトの一つとして実施され、整備により豊かなコミュニティ空間が整えられた。もともと外遊びが盛んなこともあり、特に複数設けられた遊び場は継続的に活用されている。しかし放置された植栽、ゴミの散乱箇所も複数あり、維持管理に課題がある。一方教会前広場は DMTSA により管理され、清掃や植栽の手入れが行われている。しかしこれらの行為は広場周辺に留まる。コミュニティ空間の維持管理には、コミュニティ活動が必要であり、それらの活動を促進する上で、住民主体のコミュニティ組織が欠かせないといえる。モリスタウンでコミュニティ組織が設立されなかったのは、組織の中心となる余力のある住民が少ないこと、住宅協会による支援がなかったことに因る。特に地域再生が課題となる地域の住民は、コミュニティへの参加意識が低い場合が多いため、住民の自主的な活動は起きにくい。整備されたコミュニティ空間を持続的に活用するためには、維持管理を含めた運用のための体制づくりも計画的に検討プロセスに組み込むことが重要である。

## 付記

インタビューにご協力いただいた Plymouth Community Home, Devonport Morice Town Salvation Army の方々に心より感謝申し上げます。

本研究は科研費 (基盤 C 課題番号 17K00800) の成果を含むものである。

## 注

注1) ホームゾーンチャレンジ (the Home Zone Challenge) は 2001 年から 2005 年にかけて、ホームゾーン施策拡大のため中央政府が 3,000 万£ (約 56 億円, 2002 年平均為替にて試算) を投入し、59 地区にて整備を進めたプロジェクトである。

注2) Planning for Real は、背景にある情報やコミュニティの懸念を明らかにするため、三次元模型をベースに自分たちでアイデアを可視化し

てみる空間検討である。

### 参考文献

- 1) 田村 亭, 黒川 洗, 石田 東生, 中沢 泉美: コミュニティ道路整備の事後評価, 日本都市計画学会学術研究論文集 No.26, 229-234, (1991)
- 2) 宮道 喜一, 池田 孝之: 沖縄におけるコミュニティ道路整備の実態と課題 沖縄県那覇市小禄一丁目を中心として, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 117-118, (2002)
- 3) 山岡 俊一, 磯部 友彦: コミュニティ・ゾーンの長期供用後評価, 土木計画学研究・論文集 Vol. 22 (2005), 723-729, (2005)
- 4) 塚原 真理子, 藤田 素弘: コミュニティ・ゾーンの一定期間共用時における住民評価に関する研究, 日本都市計画学会 都市計画論文集 No. 42-3, 679-684, (2007)
- 5) 松岡 宏司: 既成市街地における歩車共存道路の整備手法に関する研究 阪神間のコミュニティ道路における事例調査を通して, 日本建築学会近畿支部研究報告集. 計画系 (26), 573-576, (1986)
- 6) 福本 保治, 松岡 宏司: 歩車共存道路の計画評価と近隣居住環境へ及ぼす影響に関する調査研究: 阪神間のコミュニティ道路の利用実態調査を通して, 学術講演梗概集. F, 265-266, (1985)
- 7) 原わかな, 葉袋奈美子: イギリスのホームゾーン整備状況と地域コミュニティへ与えた影響 - マンチェスター・ノースムア地区を対象として -, 日本女子大学大学院紀要 (家政学研究者, 人間生活学研究家), 24, 143-152 (2018)
- 8) Institute of Highway Incorporated Engineers: *Home Zone Design Guidelines*, Institute of Highway Incorporated Engineers, First Edition (2002)
- 9) A Wheeler, A Tilly, D Webster, Y Rajesparan and S Buttres: *Pilot home zone schemes: Evaluation of Morice Town, Plymouth*, TRL Limited (2005)
- 10) StretCheck <https://www.streetcheck.co.uk>, 2017年11月30日 (閲覧)
- 11) The Salvation Army Japan, <http://www.salvationarmy.or.jp>, 2017年12月10日 (閲覧)
- 12) The Salvation Army UK, <https://www.salvationarmy.org.uk>, 2017年12月10日 (閲覧)
- 13) The Salvation Army Devonport Morice Town, <https://www.salvationarmy.org.uk/devonport-morice-town>, 2017年12月10日 (閲覧)