



気候変動の影響は、台風の巨大化や一時間に110mmを超えるような記録的な短時間の大雨が観測されるなど、多くの人命や人々の財産に多大な影響を与えており、残念ながらその傾向は世界的なレベルで深刻さを増している。このような状況の中、東南アジアの中でも有数のメガシティであるバンコク都においても、国際協力機構（JICA）の気候変動対策のプロジェクトが進められており、昨年春からこのプロジェクトのチーフアドバイザーとして、さまざまな活動の支援を行っている。

◇組織立ち上げの悩み

メガシティであるバンコク都が、大洪水に見舞われたことは記憶に新しい。そのバンコク都で持続的に気候変動対策を進める上で、2018年に専属でかつ政策的な立場から事業を進めていくための組織として、新たに気候変動対策室（Climate Change Sub Division）が設置された。

都市の大きさから考えると組織の規模は非常に小さいが、まずは専属のチームできたことは素晴らしいことである。

問題はそこで何を行っていくかだ。「仕事の成果＝能力＋方向性＋意欲」と言われるが、今まで経験の無かったことに取り組むことになった職員の戸惑いは隠せないものがある。自分たちが気候変動に取り組む意義が組織内で共有化されなければ、方向性も定まらないし、意欲も生み出されてこない。結果として、成果を挙げることは難しくなる。

バンコク都の中で、さまざまなセクションと話をしている、時として「気候変動に取り組めとは国からは頼まれていない」というような本音が聞かれることがある。

正直な話だと思う。今から20年近く前、横浜市で初めて温暖化対策の担当課ができた時も、同じような話に悩まされたが、それを思い出し苦笑してしまった。こうした時期を乗り越えていくことが、とても大事なことだと思う。

◇交通渋滞の解消

バンコク都とJICAは連携して、気候変動対策のマスタープランを作成した。温室効果ガスの排出量を20年までに、特段の対策を行わなかった場合と比較して13.75%削減することを目標に、運輸交通、エネルギー、廃棄物・下水、都市緑化、適応の5分野にわたり、さまざまなプロジェクトを進めている。

バンコクは深刻な交通渋滞で有名だ。渋滞は大気汚染の大きな要因であるとともに、大量の温室効果ガスの発生を招いている。現在、急速なピッチで鉄道建設を進めており、交通渋滞緩和に対するバンコク市民の期待も高い。自動車から鉄道を中心とした公共交通機関への利用転換策がうまく進めば、渋滞と温室効果ガスの両方を大幅に削減することができる分野である。

街づくりに関しては、行政側のコントロール力は小さいが、民間の開発業者の方が駅を中心にコンドミニアムやショッピングセンターなどを積極的に建設しており、結果的には鉄道で移動した方が便利な街になりつつある。

これを加速させる意味でも民間との連携方策をいろいろ提案しているが、タイでは汚職につながる心配があるということでもなかなか理解されない面もある。

日本では、より良い街づくりのため、民間と連携することは珍しいことではないので、驚かされる。



交通渋滞と洪水が併存＝パータイ付近

◇バンコクの未来像

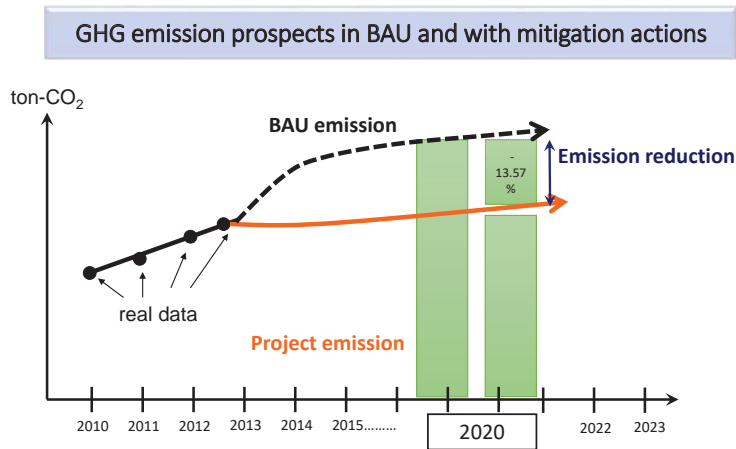
タイは東南アジアのリーダー的な国である。そして、バンコクにはタイを支える多くの都市機能が集中している。バンコク都もスマートシティを目指す未来の都市像としているが、スマートシティの理念は、住民、企業、来街者などさまざまな主体から見て、「都市が魅力的であり、その空間価値が永続して高まっていくこと」である。

排ガスをまき散らすバスや、黒い塊のようになった電線などを見ると、とてもスマートとは言えないバンコクだが、一方、都市としては魅力的な部分も非常に多い。都市全体のバランスを考え、大規模な開発計画を進める場合においても、計画の当初から、エネルギーの効率化や公共交通機関を軸にした街づくりなどを、都市デザインとして取り入れていくことが望ましい。

気候変動分野のような直接的に民間の利益に直結しにくい分野については、都市側が明確な政策として位置付け、実行していくことが重要である。

今後もマスタープランに基づき、各プロジェクトとバンコク都の人材育成を進め、既存の豪雨や洪水対策などの施策と緩和策をうまく融合させて、実行力と大都市としての自覚を高めて行きたい。

【筆者紹介】黒水公博（くろみず・きみひろ）横浜市温暖化対策統括本部副本部長として勤務後、2018年5月よりJICAの長期派遣専門家としてタイに赴任し、バンコク都の気候変動のプロジェクトを所管。横浜市出身。1958年生まれ。



バンコク都の GHG 削減目標