

国立公園都市ロンドンに学ぶ都市緑化政策

A Report of Urban Greening Policy in London

加藤桃子¹ 稲原 宏²

By Momoko KATO and Hiroshi INAHARA

1 はじめに

ロンドン環境戦略では、平均気温上昇を1.5℃以内に抑制すること（パリ協定で合意）、2050年までにゼロカーボンシティ（ロンドンを史上初の国立公園都市（National Park City））とすることを目標に、ロンドン市内の樹木の10%増加、緑地カバー率50%への引き上げなど、グリーンインフラの整備を始めとしたロンドン市が掲げる6つの環境課題への対応策が公表された。これらの対応策を市民と協力して推進することにより、市民の健康で安全な暮らしを支える都市環境の実現が期待されている。

しかしながら、ロンドン市は依然として人口が増加しており、住宅供給の支障とならない範囲内の都市緑化が求められるため、建物の屋上や壁面、建物の隙間の土地、街路といった様々な空間をグリーンインフラ整備の対象とし、都市に一体化・統合化された形での緑化を目指している。その一環として、前市長の下、2013年から2015年にかけて、200万ポンド（約3億円）を投じてポケットパークを100箇所（計25ha）整備した。さらに、現市長の下では、行政主導の緑地整備だけでなく、行政の金銭的支援やBID制度の活用、再開発時の容積率・高さ制限の緩和など多様なスキームを活用し、市民団体と連携しながら推進している。

本稿では、ロンドン市職員へのヒアリング及びポケットパーク等の現地視察で得られた知見を基に、ロンドン市のグリーンインフラの取組を紹介する。

2 ロンドン市におけるグリーンインフラの取組

ロンドンの先進的なグリーンインフラの取組として、「グリーンシティファンド」、「大規模開発を活用したグリーンインフラの整備」、「街路の緑化」を紹介する。

(1) グリーンシティファンド

ロンドン市は、コミュニティグリーンスペースの整備を推進すべく、「グリーンシティファンド」を設立し、地域コミュニティ団体やNGO等を対象に、公共が所有する土地の緑化プロジェクトを募集し、整備後の緑地を一般開放することを条件に投資を行っている。

投資先選定の際は、外部の専門家も交えながら、地域的な偏りが無いよう公平な分配に留意している。

2017年に採択されたプロジェクトは55件で、2018年には70件程度を見込んでいたとのことであった。

(2) 大規模開発を活用したグリーンインフラの整備

民間事業者の大規模開発プロジェクトを活用した緑化整備も行われている。ロンドン市役所本庁舎（シティホール）の開発は、開発主体である民間のディベロッパー（モアロンドン）が、開発と合わせてポッターズフィールズパークを整備・一般開放することで、開発要件の緩和が許可された事例である（写真-1）。



写真-1 シティホールと一体的に整備されたポッターズフィールズパーク

（出典：筆者撮影）

また、維持管理も民間で実施することが定められており、NPO法人のコミュニティトラストが公園での広告イベントや写真撮影等の収益を活用することで高水準での維持管理がなされている。なお、開発時の要件にて公園での収益は公園の維持管理のみに利用できるとされており、今後は収益の一部を使って隣接する公園の維持管理も一体的に実施することが検討されている。緑化の対象が民間の土地であっても、公共アクセスを確保することで、高さ制限の緩和といったインセンティブを与えることも可能だと言う。

(3) 街路の緑化

ロンドンで取り組まれている街路の緑化は、我が国でイメージするような街路樹の植樹、歩道上への花壇設置といった自動車の円滑な通行を第一に考えた施策ではない。自動車の通行量が少ない街路を対象としているものの、自動車の通行規制にまで踏み込んだ先進的な施策である。散在している公園同士をつなぐ役割を街路が担うことで、都市全体に緑のネットワークを形成することが可能となる。これにより、大気汚染の改善や、歩行者等にとって快適な都市空間の構築を目標としている。

急速な街路の歩行者専用化及び緑化は、市民からの強い反発を招く恐れがあるため、時間をかけて段階的に行う必要がある。まず、自動車の制限速度を時速20km以下まで落とす。これにより、自動車による低速な移動を苦痛に感じ、自転車や徒歩へ転換した方が快適だと感じる人々が生じる。そのように他のモードへ転換する人が多数派となった頃に、自動車の全面通行止めに踏み切る想定であると言う。

3 グリーンインフラの推進に係る課題への対応

(1) 他分野との連携

ロンドン市でもインフラの整備、維持管理に関する財源の確保は我が国と同様に難しい状況であり、年々、グリーンインフラに係る予算は減少している。そこで、グリーンインフラが持つコミュニティ形成、医療費削減、雇用創出、排水機能、歩行環境の改善、賑わい創出など多様な効果に着目し、他分野との連携が重要視されている。そのため、様々な視点で関係者

をつなぎ、複数分野の予算を組み合わせるといった工夫をしながら計画を推進している。

(2) 経済的価値の提示

グリーンインフラは効果が短期的に現れにくいいため、政治的関心も得られにくいのが現状である。よって、今後はグリーンインフラが都市や市民に提供する機能をサービスと捉え、政策決定者へ理解を促すことが課題となる。

アメリカやヨーロッパでは自然資本勘定 (Natural capital accounts by borough) という概念が浸透しており、これにより、実際に緑化の経済的価値を示すことが可能となっている。例えば、緑地そのものの価値、緑地が人々の健康に与える価値、人々の健康が都市や国家のGDPに与える価値、といったように自然資本そのものだけでなく、関連するサプライチェーン全てに渡って価値を算出する方法である。ロンドン市でも経済的価値を用いて緑化の必要性の理解を広げる検討が進められている。

4 おわりに

我が国でも、2018年12月にグリーンインフラ懇談会が立ち上がり、都市緑化を含めたグリーンインフラに関する検討が開始されたところである。今回紹介したロンドン市では、様々な利益を得ることを目的に検討が推進されているが、米国では都市の緑地形成（雨水管理等の観点）、カナダやOECD (Green Growth) では、低炭素を含む環境問題全般を対象とするなど、考え方は様々である。今後は、グリーンインフラの考え方を明確化し、まちづくりの検討プロセスに含めることで魅力ある社会の形成が求められることから、国内外の動向を引き続き調査し、我が国の都市緑化における政策立案に貢献できるように取り組んでいきたい。

参考文献

1) ロンドン市:

Parks, green spaces and biodiversity,
<https://www.london.gov.uk/what-we-do/environment/parks-green-spaces-and-biodiversity>