

ボゴタにおける自転車利用促進計画

なが せ ゆう いち
永瀬 雄 一

調査研究センター副主任研究員

1. はじめに

ボゴタは、南米コロンビアの首都で標高 2,640m、人口約 800 万人、面積 1,775km² と大阪府と同程度の面積を持つ赤道近くの都市である（図 1）。

現在ボゴタでは、Plan Bici と呼ばれる自転車利用促進計画を実施しており、2016 年から 2020 年までの 4 年間で、自転車の交通分担率を 2 倍に増やしたいとしている。この Plan Bici の主要な役割を担う Quinto Centenario (500 周年の意) 整備プロジェクトは、ボゴタを南北に結ぶ 25km の自転車高速道路整備計画で、既存の自転車道をネットワーク化するために、Quinto Centenario を自転車道ネットワークの幹線として整備する予定である。

本稿では、Plan Bici や Quinto Centenario を中心に、ボゴタにおける自転車利用促進計画について紹介する。

2. ボゴタにおける自転車利用

ボゴタは、比較的平坦な地形であり、赤道付近に位置するものの、標高が高いため 1 年を通して

涼しい気候ということもあり、自転車利用に適した都市といえる。

ボゴタにおける自転車利用環境・利用状況としては、CicloRutas と呼ばれる自転車道が 476km 整備されており、自転車利用者の 8 割弱は男性で、利用目的としては通勤が 70% と多くを占めている。また、1 日の利用の 75% は 10km 以下の距離であり、79% が 30 分以内で完結している。自転車トリップ数は年々増加しており、2005 年と 2015 年を比較すると約 2 倍となっている（図 2）。

自転車は、主要な公共交通機関であるバス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit 以下、BRT）を利用するためのアクセス交通手段としても多く利用されている。ただし、CicloRutas は、一部 BRT 駅と接続はしているが、全体としては BRT との接続はあまり良くないのが現状である。

OECD International Transport Forum の調査によれば、ボゴタにおける人口 10 万人あたりの交通事故死者数は 7.2 人（2011 年～2015 年の平均値）であり、ボゴタと人口密度が近いストックホルム（0.9 人）やダブリン（1.4 人）、グレーター・ロンドン（1.6 人）と比較しても高い数値である。また自転車利用中の死亡事故は、すべての交通事故による死者数の 1 割程度であるが、移動距離 10 億 km あたりの自転車での交通事故による死者数は 30 人であり、グレーター・ロンドン（15 人）の 2 倍、自転車都市として高名なコペンハーゲン（4 人）の 7 倍以上の数値となっている。

3. Plan Bici

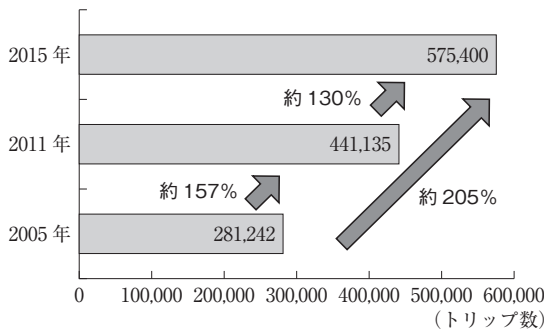
ボゴタでは、交通事故死亡者数の削減や、渋滞による環境汚染の改善といった目的から、クルマ

図 1 ボゴタ位置



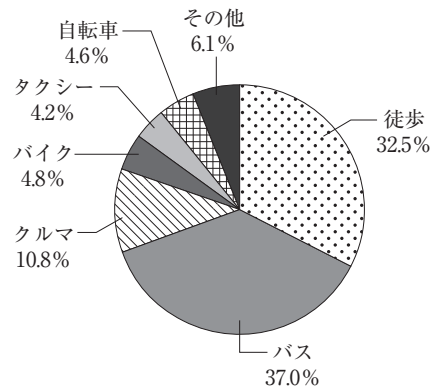
筆者作成

図2 ボゴタの自転車トリップ数の推移



出典：La bicicleta en Bogotá

図3 ボゴタにおける交通分担率（2015年）



出典：Hénder P.A.P. (2016)

やバス利用から自転車利用へのモーダルシフトを目指している。ボゴタ市長ペニャロサ氏は、現在2期目であるが、1期目（1998年～2000年）に都市交通の改善のためBRTを導入した人物である。今期は、ボゴタを「世界のサイクリング・キャピタル」とするべく、自転車利用環境整備・利用促進に力を入れている。ペニャロサ市長はボゴタ市民に自転車を交通手段として少なくとも週に2回は利用して欲しいと考えており、そのために、魅力的で、子どもにも安全・快適で、ネットワーク化された自転車インフラを提供したいと考えている。

ボゴタでは、2016年から2020年の4年計画として「Plan Bici」という自転車利用促進計画を、C40¹⁾等からの支援も含め89億2,645万ドルの予算で進めている。

Plan Biciの目的は、自転車での移動距離を30%増加させ、自転車の交通分担率を2020年までに10%、現在の約2倍とし、すべての家庭が自宅から500m圏内で自転車道にアクセスできるよう、自転車道を整備することである。そのために、少なくとも新しく自転車道を120km整備し、さらに既存の自転車道100kmを修繕していきたいとしている。

4. Quinto Centenario

Plan Biciの中心的な施策として、自転車高速道路であるQuinto Centenarioの整備計画がある。2019年3月に完成を予定しているQuinto Centenarioは、ボゴタを南北に走る25kmの自転車高速道路である。車道からも歩道からも独立している自転車道として整備する予定となっており、1日あたり3万4,000人の利用を見込んでいる。既存の自転車道であるCicloRutasは、総延長は476kmあるが、ネットワーク化がなされていないことから、Quinto Centenarioを幹線として整備することで、CicloRutasのネットワーク化も狙っている。自転車利用への転移のターゲットとしては、主に移動距離2km～10km、時間にして約10分から40分の移動についてクルマや公共交通機関を利用している層を考えている。また、CicloRutasでの現状の課題の一つであるBRTとの接続も考慮し、Quinto CentenarioではBRTのターミナル駅1駅や、その他9駅と接続し、BRT駅に6,000台規模の駐輪場整備も行う予定である。Quinto Centenarioの整備には、駐輪場の整備や、街路灯など安全性向上施策、自転車道の排水向上施策なども含まれる。

1) C40は2005年から始まった都市ネットワークで、正式には世界大都市気候先導グループ（The Large Cities Climate Leadership Group）といい、気候変動対策に取り組む大都市で構成されている。

Quinto Centenarioを整備することにより、富裕層が多く居住する北部と、中央のビジネス地区、低所得者層が多く居住する南部のダウンタウンが自転車道で結ばれることとなり、持続可能な都市計画の象徴としての自転車高速道路となるよう計画されている。

5. その他自転車関連施策

ボゴタでは、Plan Biciの後、2021年以降もCicloRutasのネットワークを拡大したい考えを示しており、2030年までに958kmに拡大したいとしている。また、この計画と並行して、BRTのフィーダー輸送を担うバス路線の再整備も計画されている。つまり、ボゴタでは持続可能な都市づくりに向けて自転車利用環境の整備だけでなく都市交通全体が考えられた都市計画が進められているのである。

このようなハード面での整備に加え、ボゴタでは2018年8月下旬に、無料の自転車登録を開始した。スマホアプリで登録し、7桁の番号が書かれたステッカーを自転車に貼る必要があるが、これにより盗難・紛失した場合でも、自転車の追跡が可能となる。このように自転車を安心して利用できるようなソフト面での施策も進められている。また、1年に1回のカーフリーデーや、Ciclovíaと呼ばれる毎週日曜日及び祝日において主要道路の一部をクルマ通行禁止にする歩行者天国ならぬ自転車天国のような施策も行っており、クルマからの転移促進のための様々な施策を行っている。

6. おわりに

ボゴタの自転車利用促進計画は、自転車道のネットワーク化を体现するためのQuinto Centenarioの整備や、自転車道ネットワークとBRTとの接続など、交通手段としての自転車利用を交通・都市計画に組み込んで進めている。また、自転車道の整備といったハード面での施策だけでなく、無料の自転車登録といった利用者が安心して利用できるようなソフト施策も進めている。

日本でも自転車活用推進計画が閣議決定され、自転車通行空間の計画的な整備の促進や、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備などが推進されている。自転車利用促進施策を交通・都市計画に落とし込み、インターモーダル輸送としてBRTとの接続を重視したボゴタでの施策は、鉄道での通勤利用とラストワンマイルとしての自転車利用が多い日本の都市においても示唆を得る点が多いと考える。

【参考資料】

- [1] C40 CITIES FINANCE FACILITY (2018): Cycling Infrastructure in Cities: Bogota's Quinto Centenario Cycle Avenue
- [2] Dutch Cycling Embassy (2015): Cycling in Colombia
- [3] EL ESPECTADOR (2015): Enrique Peñalosa, nuevo alcalde de Bogotá (EL SPECTADOR ホームページ, 2018年11月にアクセス)
<https://www.elespectador.com/noticias/politica/enrique-penalosa-nuevo-alcalde-de-bogota-articulo-595093> (2018年11月にアクセス)
- [4] Héndez P.A.P. (2016): Desarrollo orientado al transporte sostenible en Bogotá: La influencia de la localización de los usos del suelo en los patrones de movilidad como estrategia de adaptación al cambio climático.
- [5] International Transport Forum (2018): Safer city streets global benchmarking urban road safety
- [6] 東京都議会 (2014): 平成26年度海外調査報告 (リオ・デ・ジャネイロ, ボゴタ, シェーナウ)
<https://www.gikai.metro.tokyo.jp/international/oversea/26-1/> (2018年11月にアクセス)
- [7] ボゴタ市 (2018): La bicicleta en Bogotá
- [8] ボゴタ市 (2018): ボゴタ市ホームページ (2018年11月にアクセス)
<http://www.bogota.gov.co/tag/bicicletas>