

◆ 講演「現代のラテンアメリカ」第2部

ボゴタのでこぼこ道
—自転車王国コロンビアの南北問題—

小 里 仁

皆さん、こんばんは。私は2014年の3月の終わりから1年間、ボゴタで暮らしました。新聞記者としての仕事は既に退職し、コロンビアの若者たちに日本語を教えていました。ボゴタに住み始めて最初に気が付いたのは、穴ほこだらけの道が多いということでした。非常に道路事情が悪い。市長に苦情が殺到して、市は何年か前から穴ほこを埋める機械を借りてきて対処してるんですけど、予算の関係もあって手の回らない状況が続いています。有力紙エル・ティエンポなどの報道によると、2011年から2015年の4年間で、市の道路は全体の12%が改善されたが、まだ52%が悪路で、穴ほこに関してはこの間に3万9千カ所をふさいだが、まだ6万カ所の工事が必要だと市長が発表しています。穴に突っ込むと大事故にもつながるので、ボゴタ住民の間では道路はたいへん悪名高い。車はすぐに蛇行して行くんですね。今年の2月には市中央部でタクシーが穴に突っ込んでハンドルを制御できず、街路樹に激突した死亡事故がありました。7月には青年が未明にバイクで走行中、穴を避けようとして転倒、路上に投げ出されて死亡する事故が起きて、新聞やテレビが放置された穴ほこの危険性について大きく取り上げていました。

こんな事情が頭にあったもんですから、「でこぼこ道」を本日のタイトルに入れました。でこぼこ道をどうやってなくしたらいいか、それがボゴタ全体さらにはコロンビア全体を見渡せる話につながると思ひます。そんなわけで道路そのものについては、この程度で切り上げます。

私は1987年から4年近くサンパウロに拠点を置いて中南米を取材していました。当時はまだ冷戦のさなかで、米国とソ連が対決していた時代です。米国の裏庭という言い方をされていた中米では、エルサルバドル、ニカラグア、グアテマラでずっと内戦状態が続いていました。南米に目を転じると、チリではクーデタを起こしたピノチェト将軍が権力を持っていて、それが軍事政権から民政に移管する時期にあたり、政治的に非常に緊張する状況が続いていました。中南米とひとりで言っても国連加盟国の数でいうと33あります。キューバとかカリブ海も含め、この33カ国を1人で担当していたものですから、コロンビアまでなかなか手が回らないのが実態でした。

ところが、かつて出版した『ラテンアメリカ 風の国 人の夢』（岩波書店・同時代ライブラリー 1992年）に詳しく述べてありますが、1989年の8月、一発の銃声がコロンビアの情勢を

大きく変えました。それで、われわれ外国のジャーナリストがボゴタに大挙して集まるようになった。殺されたのは次の大統領になることが確実視されていたルイス・カルロス・ガラソという政治家です。世界最大のコカイン密輸組織メデジン・カルテルつまり麻薬マフィアの手によって殺されたんですね。当時のバルコ大統領がただちに麻薬戦争を宣言してマフィアとの対決を打ち出した。コカインの行き先はほとんどが米国。レーガン政権下の米国では若者たちがコカイン中毒になり、非常に大きな社会問題になっていました。米国としてはコカインを密輸するコロンビアのカルテル幹部をとっ捕まえて処罰したい、しかし当時、コロンビア政府は麻薬犯罪者の身柄を外国に引き渡す措置を停止していた。ですから、マフィアの親分はのうのうと国内にいて稼いだ金を政治家にばらまいて身の安全を保って贅沢な生活もしていた。殺されたガラソはマフィア幹部を引き渡すべきだと主張していたんですね。事件後、大統領が麻薬犯罪者の身柄引き渡しを再開する大統領令を出し、軍部もゲリラ対策より麻薬組織の掃討を優先する考えを打ち出したことで、メデジン・カルテルのボス、パブロ・エスコバルは猛反発した。法務大臣が暗殺されたり、家族を殺すと脅しをかけられた後任の法務大臣もまた辞めたり、次々と政治家が生命の危険にさらされるという状況になった。反麻薬キャンペーンを張っていた新聞社が本社ビルを爆破される事件もありましたし、カルテルを追うジャーナリストは狙われて誘拐されたりした。すでにコロンビアではゲリラ集団がかなり大きな社会的勢力を保って政府と対決してきましたが、これを境にして政府軍対ゲリラに、政府軍対マフィアという関係が加わった。エスコバルは1993年に軍に射殺されてメデジン・カルテルは力を失い、代わって台頭したライバルのカリ・カルテルも90年代半ばには影響力は衰えてきた反面、地方の大土地所有者がゲリラに対抗する目的で組織した武装集団が原型とされるパラミリタリーと呼ばれる極右の軍事組織が90年代末から大きな勢力になってきて、ゲリラとの抗争を繰り返して社会的混乱は続いていきます。そのきっかけになったのがこの89年のガラソ暗殺事件なんですね。

われわれ外国特派員がコロンビアへしばしば行くようになって、顔を合わせると、お前いくら掛けたという話になります。「俺7,000万円（ドルを円換算した当時の額）、お前は？」という具合ですね。チリのテレビクルーは、「俺のところは保険会社が引き受けてくれなかった。そんな危ない国へ行くんだから保険金も掛けられない」と話していました。保険が適用されないほど危ない。お前たちの判断と責任で行くんだから保険会社は面倒見ないよ、ということですね。わが朝日新聞はどうかというと完全に蚊帳の外でありまして、そもそも記者に保険金を掛けるという発想がなかったわけです。私は駆け出しの特派員だったものですから、そうか、危険地帯の取材には保険金掛けて行くんだな、とコロンビアで初めて知ったわけです。保険のかかった外国特派員たちがボゴタから発信するのはそういった危なっかしい事件が多いものですから、コロンビアは危険きわまりない治安の悪い国、暴力が蔓延した国だというイメージが当然すっかり定着してしまい、25年経った今も一般の人のイメージというのは大きくは変わってないだろうと思いますね。今回も周囲からは、危ないからコロンビアはやめとけとか、気を付けろよと言われました。2014年はちょうどガラソ暗殺25周年ということで、テレビでも当時の暗殺現場の映像を何回も流していました。1年間日本語を教えて戻ってきて、無事に今こうして皆さんの前に立っています。今までコロンビアの悪いイメージをばらまいてきた国際メディアのはし

くれとして責任も感じますので、今日はいい話といえますか、明るい話題を紹介してみたいと考えています。

私の滞在した1年間、コロンビアでは明るい話題が三つありました。一つ目がサッカーです。ご承知のようにワールドカップがありました。コロンビアは16年ぶりに本大会に出場しました。日本と同じグループだったことを思い出す方も多いと思います。日本チームが見事に完敗して、勝ったコロンビアは決勝トーナメントに進出しました。初めてのベスト8です。ですから国民は大喜びで、チームが帰って来たときはまるで優勝したかのような騒ぎでした。二つ目はミスユニバースです。日本では俗に国名の頭文字を取って3Cがラテンアメリカの美人国と言われていています。コロンビア、コスタリカ、チリです。今回、カリブ海に面するバランキージャという大きな都市出身の女性が見事に栄冠を勝ち取りました。それから三つ目。これは知る人ぞ知る、そして今日の「でこぼこ道」につながりますが、実はコロンビアでは自転車競技が非常に盛んです。自転車大国といってもいいでしょう。サッカーに比べると熱狂度は低いとはいえ、コロンビアでは皆さんかなり熱が入っています。世界的には、ツール・ド・フランス、プエルタ・ア・エスパーニャと並んで三大ロードレースと言われる、ジロ・ディタリア、これはイタリアの山岳部を3週間近く走り回るレースですが、そこで去年ナイロ・キンターナというコロンビア人が優勝しました。2位にこれもコロンビア人でリゴベルト・ウランという選手が入り1位2位独占し、大変なニュースになりました。「歴史的な快挙」だけに、地元の喜びの表情だとか家族の喜びの談話なんかを繰り返しテレビラジオの電波に乗って流れました。キンターナは今年のツール・ド・フランスでも2位になりました。残念ながら優勝を逃しましたが、今やこの25歳の青年は、自転車競技界ではスーパースターです。さてここまでは前置きで、今日は自転車を狂言回しにしてボゴタにおける自転車の社会的広がりの部分をお話しします。私も自転車愛好者ですけど、日本と比べると、自転車好きにとってボゴタははるかに恵まれた、非常にうらやましい環境にあります。そういった話を少ししたいと思います。

2014年3月末にボゴタ入りして初めの約1カ月間、日本語学校の生徒と親が住むマンションにホームステイしました。高級住宅地にあるこのマンションの一部屋に1カ月いて慣れたら別のところに移ってくれという話だったんです。月2万円ほどの家賃は学校持ちなので、学校側で家賃とつり合うようなところを紹介してくれ、不動産屋を介してそこに決めました。ところが、住んでみたら道路に面してうるさくて眠れない、そんなこんなで結局3回引っ越しをし、ボゴタ市内の4カ所で生活することが出来ました。これは非常にラッキーでした。いろいろ気が付くことがあったからです。ボゴタは標高2,640メートル。富士山の5合目よりもだいぶ上です。日本の運動選手は高地トレーニングと称してメキシコシティなんかに行きますけど、メキシコシティでも2,240メートルですから、さらに400メートル高い。非常に空気が薄いですね。地図を見ましょう。上のほうにモンセラテという地名があります。ここはボゴタの観光名所で、ロープウェイで丘の上まで登れるようになっています。週末になると市民がハイキングに出かけます。おっちら登って行きますと頂上が3,200メートル。ボゴタはアンデス山脈に沿っています。東側がアンデス山脈で、その山裾に広がっているんです。まちを歩いていて山の見える方が東だから迷うことはないよ、とよく教えられました。ふつう地図は北を上にしませんが、ボゴタ

では東を上にして。そこで左側が北で右側が南です。ボゴタの人口はざっと800万人です。

私が最初に住んだのは、地図（次頁）の①、左側の上つまり北東のほうです。引越後やや下に移ったんですけど、3カ所目は少し戻る感じでやや上に、それから最後は真ん中の下の方、つまり西部に引越しました。国際空港の比較的近くです。

住む地区が違うと周囲の景色だけでなくいろいろと違ってくると気がつきました。まず物価がずいぶん変わります。この写真（写真①）は昼のランチです。一般的・典型的な庶民の昼食で、豚肉か牛肉か鶏肉かを選んで、それに米と野菜と揚げバナナが添えてある。この一皿に、果物ジュースとスープがつく。これで日本円にしてほしい350円。コロンビアの物価は日本のざっと半分ぐらいというのが住んでみた実感でした。この写真は私が3番目に住んだ家から西へ歩いて10分ほどの大衆食堂です。近くに車の修理屋が集まっている地区でして、食べに来るのはツナギを着た修理工たちとか近所の商店の人。



写真① 大衆食堂のランチ(2015年2月27日)

日本語学校は①から歩いて10分ほどのオフィス街にあって、サラリーマンが集まるその辺りの食堂ではランチは500円ぐらい。4番目の家の近く辺りでは250円ぐらいでした。ほぼ同じようなメニューで中身はそんなに変わらないんですけど、値段が大きく違うんですね。

ランチだけでなくコーヒーもそうです。オフィス街ではほしい一杯100円ぐらいでしょうか。それが4番目の家の周りでは60円ぐらい。ちょうど私が滞在中にスターバックス第1号店がコロンビアに進出しました。コロンビアといえば皆さんご承知のようにコーヒー輸出国ですから、米国資本がコロンビアに殴り込みをかけてきたということで大変話題になりました。スタバもポリシーは「顧客満足度」重視ですから、コロンビア人のプライドを心得て、ここではコロンビア産の豆しか使いませんと発表して折り合いをつけました。第1号店の出店場所はボゴタの高級住宅街の一角で、そこで飲むと280円ぐらい。市民にとってはとても高いコーヒーです。一方、缶ビールやビールの小瓶などアルコール類だとちょっと高い地区で1本120円ぐらい。最後に住んだところでは80円程度でした。最後に住んだ地区では何をとっても全て非常に財布に優しい。居住区によってずいぶん違うわけなんです。

さてこの地図は地区ごとに色分けされています。赤く塗り潰したところが右の端っこに固まっています。そこから左側に向かって北端の緑色のところまで段階的に色が変わっていく。この区別は何かという、実はこれは市がランク（estrato）付けをしてるんです。「下の下」「下」「中の下」「中」「中の上」「上」の6段階。赤く塗った地域が「下の下」と定義された「1」、順に右から左へ黄色の部分が「2」、そこから中央に向かって広がっている水色の地域が「3」、次が薄緑の地域「4」、さらにオレンジの地域「5」、そして緑の地域「6」となっています。この「1」から「6」まで、個々の世帯の所得や収入ではなくて、地域の所得の水準を表わしています*1。つまり「6」が一番お金持ちが住んでいるところ、「1」がその逆ということになります。

何のためにこういうランク付けができていくかという、公共料金の支払額が違ってくるんです。電気、ガス、上下水道、電話ですね。「1」「2」「3」の世帯は割引きされ、「4」の世帯は実際にかかった額を払い、「5」と「6」の世帯はかかった額以上の額を払うという仕組みになっている。平たく言えば「金持ちが貧乏人の分も払う」ということです。正確には「1」「2」「3」に市が負担する補助金と「5」「6」が払う超過料金で帳尻を合わせている。

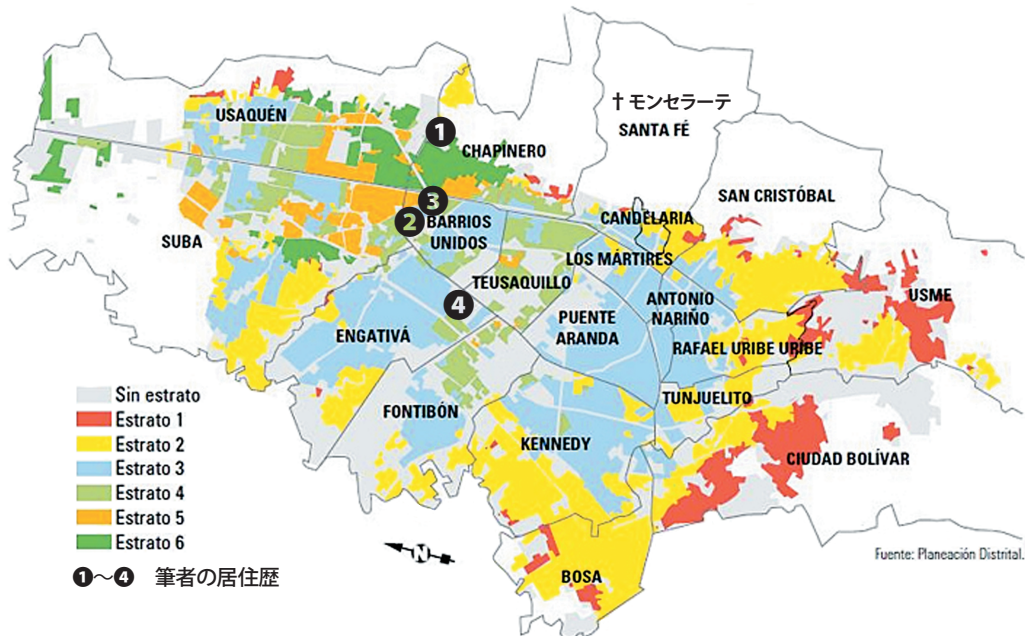


図 ボゴタの階層区分 (estrato) と筆者の居住歴

地区によって都市化のランク付けがはっきりしているコロンビアの例は非常に珍しいと思います。ボゴタは金持ちが貧しい人を助ける仕組みを持っていると一部では言われますけど、別の立場から見ると、地域による差別、隔離があるとも言われるんですね。北に富裕層が多く南が貧しいボゴタの貧困問題は南北問題だとも言われます。

実際、北の人は北で、南の人は南で生活するというように、生活圏が二つに分かれていると言われます。貧しい人たちが北のほうに住みたいと思えば当然それ自体は拒否されない。でも高額な公共料金を覚悟しないとイケない。現実問題として住めないの、貧しい人が北の地区に住むことは結局ないわけです。逆に南の地域に住んでいる金持ちは公共料金の支払いが少なく済むので居心地がいいと移らない人も多い。この制度についてはさまざまな意見があって社会経済学的に調査研究の対象になっています。

では、ボゴタは生活圏が北と南に大きく分かれているということを頭に置いて本題に入ります。北の住民は決してバスには乗りません。市内のバス路線について尋ねても知らない。移動するときには自分の車に乗るかタクシーに乗るか、のどちらかだからです。対して貧しい人たちはどうするか。まず歩きます。遠ければバスに乗ります。自転車を持っている人は自転車に乗ります。車は金持ちの乗り物で、自転車は貧乏人の乗り物だというのがボゴタの人たちの一

般的な考え方ですね。

このバスというのが、日本のようにバス会社が運転手を雇っているような路線を走らせる方式ではなく、零細業者が1人1台持って、自分で運転するか、あるいは運転手や車掌を雇う。客をできるだけたくさん乗せたいから大通り中心に客を拾います。あとで話しますトランス・ミレニオと同じ会社の運営する青色の公営バス（SITP）を除けば、バスの停留所はありません。客は手を挙げます。そうすると止まります。降りるときもここで降りると言えば降ろしてくれます。競合するバス5、6台がものすごいスピードで走って客の取り合いをしますから、急な車線変更やら、急ブレーキをかけるやら、しょっちゅう事故が起きます。一方で、金持ちたちはどこへ行くにも車で行きます。すぐそのスーパーにも車で行きます。おかげで交通量はひどく多い。渋滞が慢性的です。しかもバスは古くてもうもうたる黒煙を噴き上げて突っ走るわけですから、交通問題というのはボゴタの抱える大きな問題です。

今でも大問題ですがかつて、とくに70年代から80年代、90年代は相当ひどくて、市内を走る車の時速が10キロ以下だったという報道もあります。で、1974年12月ついに怒れる若者たちとでもいいますか、心ある市民が市の交通局の協力を取りつけて、モンセラテに近い幹線道路の中心部を今でいう自転車天国にしてもらい、車の洪水を止めろ、大気汚染を減らせ、もっと娯楽の機会を与えろ、などなど一種の抗議集会を開き、みんなで自転車に乗って走るデモンストレーションをした。5,000人参加したそうです。これに押されたボゴタ市長は2年後に条例を二つ策定しました。一つは、自転車専用道路を整備するという内容。もう一つは、日曜日と祝日に車道の一部で車の進入を禁止し、自転車が走れるようにする、いわゆる自転車天国を設ける。こうして自転車専用レーンを作ったり自転車天国（写真②）を実現させたりしたんですね。これもちょうど去年12月、自転車天国の始まりから40周年ということで大々的なイベントが開かれました。40年続くというのは相当な歴史なんですけど、実際に今のような、おそらく世界一整ったボゴタ・モデルと呼んでもいいと思われる形になったのが1990年代の中ごろ以降です。当時の市長アントナス・モクス、それに続くエンリケ・ベニャロサ、この2人の市長の功績とされています。



写真② 大勢の人たちが行きかう自転車天国
2015年に40周年を迎えた。(2015年3月2日)

モクスはボゴタ市内にあるコロンビア国立大学の学長でしたが、ちょっとしたスキャンダルを起こして辞めざるを得なくなった。その後市長選挙に出て当選する。彼は自転車で大学に通勤していました。市長になって、南のほうは貧しい、スポーツジムも少ないし娯楽の機会がない、だから南側に手厚くしようと考えた。自転車行政はそれまで市の交通局が管轄していたが、スポーツレクリエーション局というのをつくってそちらに移管した。スポーツレクリエーション局ではいろいろ知恵を絞って、三つの柱を立てました。まず自転車天国の改善。自転車天国は北に2カ所と南に1カ所、それから中央部に1カ所計4カ所がばらばらに運営されていた。4カ所いっ

べんに回ろうとしてもできない。そこで南から北へ、北から南へ南北の自転車ルートをつなげようとした。これが第1の柱。第2の柱は、市内各地に公園を作って、バスケットコートやトレーニング設備を置く。そして第3の柱として、南北をつなぐ自転車ルートを設定する際に、ユネスコの世界遺産に認定されている大統領宮殿周辺や、植民地様式を残す歴史的建造物なども回れるようにして、ルートそのものの魅力を高めようとした。

この結果、市内に公園が200カ所できたとされています。しかも公園も自転車天国のルートに組み込まれている。ペニャロサ市長の時代に、自転車天国のルートは120キロぐらいまで伸びました。

もともと経済学者のペニャロサは自分の考えをはっきり前面に押し出した。「30ドルの自転車に乗る人も、3,000ドルの車に乗る人も、同じボゴタ市民だ。社会的に平等である」「会社の社長も、清掃局に雇われている人も、同じ市民である。社会的に平等である」と宣言した。ところが実態はどうだろうか。車道は誰が使っているか。一握りの金持ちが使っている。貧しい人たちはバスの中に押し込まれ、ヒイヒイ言いながら乗っている。これが社会的平等といえるだろうか、彼はいうわけです。とんでもないことだ、道路は市民のものだから公共のスペースをもっと広げなければならない、と主張した。それには、なるべく車の通行量を減らし、車から公共輸送機関にシフトさせることだ、また同時に民間の零細業者が無秩序に走らせる、整備不良で大気汚染源の民間バスも規制し、乗客を公共機関に誘導しなくては、と力説した。

具体的には何をしたか。車線をどんどん削っちゃったんです。道路の真ん中の車線をバス専用道にし、バス以外を走らせないと決めました。それが2000年にスタートしたトランス・ミレニオという公共輸送機関です。地上を走る地下鉄のようなイメージです。160人ぐらい乗れる大型の赤い車両を連結させて、大量輸送する。駅は5～600メートルごとにつくり、車の通行量が多くて横断が危ないところには歩道橋を渡してホームと結ぶようにした。料金は距離制じゃなくて単一なんです。だいたい80円ぐらい。どこまで乗っても同じで、乗り換えても追加料金はない。

次に自転車の利用と公共機関を組み合わせて利用できるよう、トランス・ミレニオのターミナルに駐輪場をつくった。家からターミナルまで自転車で来て、自転車をそこに置いていく。駐輪はただです。家をもっと離れている人たち、自転車がいない人たちはターミナルまでたどり着けないですね。そういう人たちのためには無料の送迎バスを運行させた。また、途中の駅でもホーム内に駐輪場を併設させているところもあり、トランス・ミレニオ建設と併せて自転車専用道路を増やしていったので、相当数の市民が自転車に乗って駅に行き、通勤なり通学なりできるようになった。市の調査によると、トランス・ミレニオ開通から5年間で、大気汚染は4割減少し、利用者の通勤・通学時間は3割短縮され、マイカー利用者の7%がトランス・ミレニオに乗り換えたという結果がでています。いま12路線、130以上の駅があります。市が7割、国が3割出資して民間に経営を委託しています。主要道路でトランス・ミレニオの走っていない部分には停留所を定めて公営の青いバスを走らせています。

こうした公共スペースをつくりだすことで、「富の分配」ではなく「生活の質の分配」を図ろうというのが、ペニャロサの視点でした。貧しい人たち、南に住む人たちが公共機関を利用す

ることで、暮らし向きがよくなり、ボゴタの南北格差を縮小できればという期待がこめられています。自転車専用道の延伸はその一助になっています。

日曜日・祝日に展開される自転車天国は、南北の回廊づくりです。朝7時から午後2時までの7時間、開放される。従来のような、北の人は北、南の人は南で暮らすといった分離された生活圈あるいは隔離された生活圈を抜け出して、北の人も南の人も、互いの生活圈を自由に行き来することができる。まだ限られた空間ですけど、貧富や性別、年齢に関係なく自由に行き来できる自由な空間になっているということです。貧しい人が北にある職場に行つて上司の指示に従うという南北の接触とはまったく違い、ここには上下関係はありません。「南」と「北」が対等に交わる数少ない場なのです。

ロードバイクに乗ったユニフォーム姿の本格的な愛好家もいる。一方で犬を散歩に連れていく人もいれば、ジョギングをしている人もいるし、スケートボードに乗っている人もいるし、ということで自転車だけじゃなくてみんなが思い思いのスタイルで参加しているんですね。自転車天国に集まる人たちは毎回平均して140万人ぐらいと言われています。

自転車天国は市内全域20地区のうち17地区をカバーし、残りの3地区には自転車専用道路が走っているのので、どの地区の住民も危ない目に遭うことなく、安心してペダルをこぐことができます。単に車の進入を止めて、あとはそこを勝手に使ってください、というわけではない。なにより安全です。ボゴタで一番安全な場所という人もいます。写真③のように警察官も自転車に乗ってパトロールしている。交通整理もしていますが、これには高校生が協力している。高校生が年80時間社会奉仕をすることがコロンビアでは制度として定着していて、その一環として日曜日ごとに自転車天国のボランティアをする高校生たちがいます。



写真③ 自転車天国でパトロールする警察官
(2015年2月23日)

そして特筆すべきは、監視員とか指導員とか呼ばれる若者たちが毎回200人活動していることです。網の目状に広がった全長200km以上にもなる自転車天国を10ルートに分け、1ルートに20人ずつ配置されて、無線で連絡を取りながら巡回している。

市のスポーツレクリエーション局から渡された揃いのユニフォーム姿にリュックを背負っているから、一目でわかる。リュックのなかに包帯や傷薬など七つ道具が入っていて、接触や衝突の事故があると手当てをしたり、もっと大きな事故だったらすぐ無線で救急車を呼ぶ、あるいはけんかになったらすぐ警察官に連絡を入れる。交通整理の高校生ボランティアには問題が起きていないか声をかける。朝7時の開始時刻に先立って一般車道と自転車天国用車道の境目に標識を置いたり、テープで仕切り線を張ったりし、午後2時の終了間際からは撤収や後始末の作業を担当する。

彼らはみな志願して選抜試験をくぐり抜け、さらに4カ月間、毎日曜日の研修を受けノウハウを身につけたうえで、活動に従事しています。条例に定められた採用基準によると、応募資格

は18歳から22歳までの大学生、採用者の半分は女性とする。1日働くと約5000円の手当てが支給されるので、経済的な動機から応募したと話してくれた学生もいました。

朝の7時から午後2時まで開放されているので、天国に長時間いると当然、腹が減るしのもも渴きます。ですから、屋台も出して（写真④）、飲み物や食べ物が手に入るようになっています。屋台の働き手も市の公認が必要です。先述したランクが「1」か「2」に属する人たちが応募できる。つまり低所得者層の人たちに雇用の機会を与える側面もあります。屋台の横にはやはり市公認の自転車屋の出店もあります（写真⑤）。パンクの修理をしたり、車体のメンテナンスもしてくれる。タイヤの空気入れは1回50円。だから、走っていても安心です。自転車屋の出店は全体で50カ所ぐらい。

家族連れも（写真⑥）結構目にします。子供向けの自転車教室も開かれ、やや広い空間を区切って指導員が横につき手取り足取り教えています。無料です。公園では指導員が壇上に立ち、日本のラジオ体操よろしく、大勢の人が手を振り足を上げ、ダンスやエアロビクスに興じている。年齢層はさまざま、体型もいろいろですね。

私も現地で自転車を購入し、おおいに楽しませてもらいました。あるときは、市の保健師さんたちが質問用紙を片手に、自転車を呼び止めていました。私も声を掛けられ、いろいろ尋ねられました。朝食はきちんと食べているか、睡眠時間は何時間か、運動はどれくらいしているか、たばこは吸うか、どんな病気をしたか、そして住所、氏名、連絡先などを聞かれます。何か相談したいことがあれば応じてもらえるようになっていました。

犬を連れてくる人たちも少なくないので、動物愛護団体がところどころにテントを張り、水飲み場を用意しています。獣医が詰めているこ

ともあり、時にはそこで不妊手術も可能です。手術はランク「1」から「3」の飼い主には無料です。

安心してスポーツを楽しむことができるようにこんなふうになんども工夫がこらされている。だから自転車天国は市民に愛され、人気があるんだと思います。



写真④ 道端にはジュースや食べ物を売る店が並ぶ。(2014年5月2日)



写真⑤ 自転車屋 (2014年5月2日)



写真⑥ 笑顔でペダルをこぐ家族連れ (2014年8月25日)

車対策としては、2000年にノー・カー・デーが実施されました。2月の第一木曜日をマイカーが一切走行できない日に決めて、実施したんですね。一切禁止の日というのは世界で初めての試みだそうですが、賛成ばかりではなく、不自由を強いられたマイカー族からはもちろん猛反発を受けました。そこでこの年の10月、住民投票で市民の声を聞いたところ、いいんじゃない、続けようよという声が64%あり、2002年から毎年2月の第一木曜日はノー・カー・デーと決まりました。今年2015年2月15日はノー・カー・デーの開始を1時間繰り上げて朝5時から夕方7時半までとし、しかもバイク走行禁止と対象が広がりました。この日は大気汚染がどれほど減るか、必ず当局が観測しています。

ノー・カー・デーのほか、同じ頃ですが、メキシコシティに次いでプレートナンバーによる交通規制を始めました。番号によって走れない日を決めるわけです。一時は4割ぐらい通行量が減ったと言われるほど効き目があったものの、金持ちは2台目を買って、プレートナンバーは偶数と奇数をそろえ、今日は偶数プレートは駄目だからもう一台の方に乗るということで、メキシコ同様効果は薄れてきました。渋滞が解消されたわけではなく、ボゴタは相変わらず今も大きな問題を抱えてはいます。

とはいえ、都市の交通問題、さらには持続可能な都市の開発モデルを考えたときに、自転車はどんどん存在感を増してきているし、注目度が高い。ボゴタのようにこれだけ組織的かつ意識的に自転車政策が進められているのは珍しく、ボゴタ方式は世界的に脚光を浴びるモデルとして知られ、市スポーツレクリエーション局に聞くと、米国はじめ先進国や途上国のあちこちから視察に来ている。東京都議会の関係者も聞き取り調査に来たそうです。コロンビアでは自転車に関する国際会議も時々開催されてニュースになります。

実際、「ボゴタに学べ」という動きが広がっています。自転車天国について言えば、カナダ、米国、メキシコなど10カ国ほどの都市ですでに始まっている。コロンビアが米国に輸出しているのはコーヒーやコカインだけではないということです。ノー・カー・デーもストックホルム、パリ、ブリュッセルなどヨーロッパの大都市に広がっています。

自転車社会のキーワードは「環境」「健康」などでしょうか。コロンビアの名門私立大学のひとつ、ボゴタの高台に位置するロスアンデス大学の調査によると、自転車天国に1ドル支出することによって、医療費3ドル分の節約になるという結果が出たそうです。市民には健康増進、行政には支出削減の恩恵をもたらすということですから、大いに効果があるといえますね。

現在、ボゴタの自転車専用道路は350キロほどまで伸びています。350キロというと、東京から新潟・名古屋・仙台・山形あたりまでになるんですね。そのぐらい距離が伸びている。毎日の利用者は2012年の28万人から2015年には45万人に増えています。市民20人に1人が利用者です。市によると、階層別の割合ではランク「2」と「3」の利用者が最も多く、「5」と「6」つまり富裕層の利用も増えている。平均して7km、25分の利用です。新たに道路を造る際には、自転車道も新設しなければならないと市は条例で定め、今後4年間にさらに150キロ増やす計画を明らかにしています。これが実現すれば東京・京都間に匹敵する距離になる。

いいことづくめでこれまでのところ順調に見えますが、なかなか難しい問題もあります。市当局は、トランス・ミレニオ網を広げたい。そのためには民間バスを極力減らさなければなら

ない。車体の大半は老朽化している上、環境面でも大気汚染を引き起こしかねないので、車道から締め出したい。とはいえ、個人経営の零細業者でつくる同業者組合には政治家がついており、補償問題をめぐってストを構えるなど抵抗が大きく、一朝一夕には解決しそうにない。

マイカー族の人たち、「持てる者」の間からは、車道を広げよ、高速道路をつくれ、バスの代わりに地下鉄をつくれ、という突き上げがあります。自転車天国についても開放時間を短縮すべきだとする国会議員の提案もありました。これは結局、反対が多くて通りませんでした。

地下鉄建設問題は長年くすぶってきました。交通渋滞がなかなかなくなるものですから、現市長は地下鉄を作ったらどうかという方に傾いて、私の滞在中にも何年後に建設を始めるとか、どこをどう通すとかの案が新聞に取り沙汰されました。ところが、つい2カ月ほど前、この10月に市長選挙がありまして、あのペニャロサが1997年の市長選に続く2度目の当選を果たしました。あまりお金をかけずに公共空間を広げるという立場の彼は地下鉄反対、高速道路反対を掲げてきたので、20世紀末に彼が模索した持続可能型の都市像がどう復活発展していくのか、これから先のボゴタがどうなるか、改めて注視しどころです。

日本はご承知のように自転車社会が大変遅れています。歩行者からも車からも邪魔者扱いされて小さくなって走っています。ボゴタを見習って是非のびのび走れる自転車環境をつくってほしいものです。時間がきました。細かいところを飛ばし飛ばし、穴だらけのでこぼこ話になってしまいましたけど、ひとまずここで終わります。

Q： ありがとうございます。では質疑に移ります。自転車と歩行者との問題というのはボゴタの場合はないのでしょうか。

A： やはりあります。先ほど触れた通り、トランス・ミレニオの通っていない幹線道路に、公共の青いバスが走っています。バス専用レーンはないんですけど、この青バスには日本と同様バス停があり、決まったところで停車する。バス停周辺にバス待ちの客がたくさん並ぶと自転車専用道路をふさいじゃうんですね。そこを通りがかる自転車が邪魔だとか、あるいはバスの乗降客と接触しそうになって、文句を言われたりすることはあります。日本にもマナーの悪い自転車乗りがいるように、ボゴタにもマナーの悪い自転車乗りはいますよ。

Q： トランス・ミレニオとは、2000年代に次の1000年期をこの交通機関で駆け抜けるぞ、と意気込んだ命名だったと記憶しています。確かにラテンアメリカでは非常に注目され、その後メキシコシティ、ブエノスアイレスにも導入されました。公共交通機関に関してはボゴタは割合ラテンアメリカの中では先を行っています。そのことを皆さんにひと言補足した上で次の質問です。コロンビアでは自転車はいくらぐらいで買えるのでしょうか。

A： ピンからキリまであります。コロンビアにはいわゆるママチャリはありません。あの車種は日本独特ではないでしょうか。コロンビアでは変速機が付いていてマウンテンバイク風の自転車がよく売られています。中国製がほとんどです。新品だと最低で5,000円ぐらいでしょうか。自転車屋の店頭にたまに中古品が置いてあって、新品の半額あるいはもっと安く手に入ります。もちろんナイロ・キンターナが乗るようなロードバイクなら当然高いです。全部

輸入品です。おもに米国、メーカーでいうとトレックとかスペシャライズドとかそういう高級ブランド車で走っている人たちを見かけたこともあります。こうなると日本とあまり変わらないぐらいの値段でしょう。

Q： どこ製の自転車がが多いのでしょうか。

A： 安いのはほとんど中国製です。そんなに性能は良くないと思います。日本でもほとんどのママチャリは中国製ですけど、自転車屋を営む私の知り合いは、中国製は非常に作りが悪い、いったん故障すると直すのが大変だとよく漏らしています。

台湾製もあります。ご承知の方はご承知でしょう、ジャイアントという最大手の自転車メーカーの一つは台湾にあり、ツール・ド・フランスの出場チームがこの会社の最高級車で走っています。

Q： 雨の日に自転車で走るのは大変だと思いますが自転車天国は天候に左右されはしませんか。

A： 標高2,640メートルのボゴタは、1年中ほぼ気温は同じで、寒いときでだいたい10度、暑いときで20度、たいていその間です。着るものは1年中ほぼ同じです。本来は雨季と乾季があるのに、このところだんだん区別がなくなってきて、これまでだったら2月ごろはほとんど降らないのに最近なぜか降るとい話を聞きました。自転車天国に出店する自転車屋は合羽も売っています。ボゴタの天候は変わりやすいので、持参してくる人もいるし、降られてあわてて買う人もいます。1,000円ぐらいです。私も一着買いました。

Q： ボゴタは地区によって公共料金が異なり、レベル「4」だと実費を払うとの話でしたが、レベル「1」とレベル「6」との地区の間でその差はどのぐらい開くのでしょうか。

A： このシステムは1980年代に導入され、当初は電力会社やガス会社が個別に施行していた。90年代に市が条例を作って一本化しますが、おそらく適宜見直されていると思います。単価が違うのだろうと考えてインターネットであちこち調べましたが、正確には把握していません。金持ち層が実際使った額の何倍払っているか分かると説明できるのですが、適当な資料が見つかりませんでした。市が低所得地域の住民に補助金を出しており、金持ちが差額分の全額を払うわけではないです。収入に対する公共料金の支払いの割合が階層によってどう違うかの調査によると、経済ランクの下の人たちの方が収入に占める負担の割合は大きいのです。ですから金持ちにはそんなにこたえていないという印象を受けます。

Q： なるほど。ということは比較的上層の居住区、たとえば北（ノルテ）の住民は、余分に払っているとはいってもそれほど懐は痛まない？

A： ないと思います。政治家はだいたい金持ちが多いですから、仮に痛んでいれば金持ち層が団結して反乱を起こすんじゃないかと思います。必要以上に払うのは不満は不満でしょうが、我慢できる程度というか、懐には全然痛みを感じない程度でしょう。

Q： 公共料金の支払額を所得によって決めるのではなくて居住地区によって決めるようになった理由は何かあるのでしょうか。

A： いろいろあったと思うんです。今日は背景説明を省きましたが、いま政府とゲリラとの間で和平交渉が大詰めに来ています。コロンビアでは50年にわたる内戦状態、軍とゲリラの抗争があった。ゲリラが山間部を中心に支配し、それに対抗して政府軍、マフィアや極右の軍事組織が支配権をめぐる激しい衝突を起こす。そうすると犠牲になるのはその一帯に住んでいる貧しい農民たちです。一方からはお前らゲリラの手先じゃないか、もう一方からは極右勢力の手先とみられて脅かされる。彼らは身の危険を感じて逃げ出し、ボゴタを始めメデジンなどの大都市へさまざま人口の流入があった。国内難民と呼ばれる人々が500万人ぐらいいるといわれます。コロンビアの人口は5,000万弱ですから、ざっと1割です。最南部のランク「1」に住む人たちというのは、ボゴタの広大な山裾の何もないところに流れ込んできて住み着いた。電気もガスも水道もない。まともな道路はないし、学校はむろんない。対策の一つとして、とにかくインフラ基盤を整備し水道やガスを引けるようにした。ただ、料金を払ってもらおうにも、全額払えば生活ができない。そこで市が補助するようになった。そうした経緯がありそうです。

Q： つまり居住区でくくったほうが緊急に避難してきている人たちに対しての政策としても意味があると言える？

A： もちろん金持ちと貧しい人が同じ地区に住んでいるということはあります。ランク1にはあり得ないかもしれないけれど、「3」とか「4」あたりだとありうるわけですね。それでもどうやって貧しい人たちの手当てをするかということ、生活水準を地域でくくる方が話が早い。

Q： ランク「1」の地区は明らかにボゴタの周辺部です。必ずしも単なる地区割を意味するのではなくて首都ボゴタの外縁部をカバーするのがランク「1」と言えるのかもしれませんが。

A： 新しく作られた地区と言えると思います。シウダー・ボリバルと呼ばれる地区なんかがその典型です。ここから市内に仕事に行くわけですね。ところがこのあたりにはバスの便はありません。民間のバスは儲けにならないから来ない。仕方なく大変な時間をかけて歩いて行くか、白タクを雇うしかない。白タクだと交通費の負担がものすごいことになるんです。そんな背景があって、周縁に住む貧しい人たちが利用できるかたちで、公共交通システムをつくらうとした。トランス・ミレニオはそうして生まれ、拡大してきました。

Q： コロンビアは最近、日本に特にカーネーションあるいはバラなどかなり花を輸出しています。麻薬カルテルが氾濫していた国から花の国に順調に移行しているのでしょうか。

A： コロンビアの主要産品は石油と石炭で輸出額全体の3分の2を占めます。農業生産物は全体の1割程度です。農業生産物のなかでは花はコーヒーについて2番目の輸出額ですが、コーヒーでも輸出額全体に占める割合は3~4%ですから、花の輸出の割合はもっと小さい。ですから花の輸出が順調であってもコロンビア経済にとってさほど大きなウェイトを占めてはい

ないかもしれません。とはいえ、コロンビアは花の輸出国としてはオランダに次ぐ世界第2位で、日本に輸入されるカーネーションの7割がコロンビア産だそうです。ご承知かもしれませんがコロンビアは蘭の産地で、第2の都市メデジンで花祭りが毎年開かれるんですね。コロンビアは花の国ですと広報して「麻薬国」というこれまでの悪いイメージを改めたい、という国の政策的な配慮は当然あると思います。カーネーションがどんどん輸出される、ブライズブドフラワーもかなり日本に輸出されているようですから、イメージアップするかもしれません。

日本から見ればきれいな花が届くわけですけど、それが成り立つためには輸出業者としてはコストを下げ、つまり人件費を抑えて稼ぎを多くしようと考えますよね。ですから農園の現場労働者はかなり大変な思いをしてバラのとげを抜いたりしていてもいるようです。花の輸出加工工場で働く女性がコカイン密輸に手を染めざるを得なくなる物語が映画化され、日本でも上映されて話題になりました*2。

- *1 実際には首都ボゴタのみならずコロンビア全域における市街地化の度合により階層区分がなされる。法定最低賃金を基準とした世帯収入の水準や住宅建造資材、インフラ整備、公共サービスの供給具合などが考慮の条件となる。「1」では公共料金の50%、「2」では40%、「3」では15%までの補助を受けられる〔編集部註〕。

31頁の図「ボゴタの階層区分と筆者の居住歴」の出所はCiti Nature a better urban life
www.citnature.org/project-samples.html

- *2 映画原題 *María, llena eres de gracia* 公開邦題『そして、ひと粒のひかり』
監督 Joshua Marston 制作年 2004年 101分

* 本稿の掲載写真はすべて筆者撮影による。撮影地 ボゴタ。

(こざと ひとし 元朝日新聞サンパウロ支局長)