

コロンビア

黎明期の都市開発

ジェットロ ボゴタ事務所 安心院 茉里

2020年人口5,000万人突破へ——自治体は人口増に対応するための都市計画づくりに奮闘中だ。都市部では、交通網の整備・未整備により人の移動に格差が生じる。こうしたモビリティ格差の是正といった社会的課題を踏まえて環境に配慮しながら新交通網を導入する必要がある。コロンビアの主要3都市の開発計画を概観する。

コロンビアの人口は4,761万人。コロンビア国家統計局（DANE）によると、そのうち4分の3は都市部に在住する（2014年）。三大主要都市である中心部の首都ボゴタ、北西部メデジン、南西部カリ——は「金の三角形」（El Triángulo de Oro）とも称される。国土を南北に縦走するアンデス山脈が都市間の交流を妨げたため、それぞれ独自の発展を遂げてきた。それゆえ街づくりは全て地域主導が原則。12～15年に一度、人口10万人以上を擁する全都市で都市計画を規定した土地利用計画（POT）を策定することになっている（1997年政令388号）。POTが初めて導入されたのは2000年以降であり、コロンビアの都市開発は諸外国と比べ遅れている。

ボゴタ セントロ地区の再開発に注力

ボゴタ市のPOTは2000年政令619号^注により発効した。目指すのはコンパクトシティー（都市機能を都市の中心部に集中させる構想）の実現と格差是正である。最も人口密度が高い地区は中西部のパティオ・ボニートと北部スーバ・リンコンの両地区。どちらも中心部からは離れている。そこで同市は大統領公邸や国会議事堂などがあるセントロ地区の再開発に着目した。治安が悪く敬遠されてきた地区だが、中心部のため利便性は高い。今後は病院や公共セクターの改修の他、

同地区に優先利子の住居計画（VIP）を策定し、居住希望者を募る意向だ。ペトロ市長は「新しい高速道路を建設する必要もない。人の移動が中心部に集中することで周辺部の渋滞も解消される」と自信を見せる。

ボゴタ市はまた、環境に配慮した持続的な交通網整備に注力する。現在はBRT（専用レーンが整備されたバス）が中心だが、地下鉄計画も動き始めた（15年入札予定）。また南部シウダー・ボリーバル地区にBRT駅と接続したケーブルカー事業が進められており、16年6月に運行を開始する予定だ。

メデジン 緑地部活用が目玉に

1990年代に麻薬カルテルの本拠地として知られたメデジン市は、都市計画を通じ市民の統合を試みる。アラブ渓谷に囲まれ、すり鉢状の盆地にある同市は山あいにはスラム街が形成されている。国内初のケーブルカーを04年に建設し、これが山の斜面に住む市民の足となった。高架を走る電車（メトロ）の駅とは接続していて利便性が高い。ケーブルカーの駅周辺には近代的な公立図書館が設置され、住民が情報交換できるいわゆる“コミュニティ”が生まれた。人の行き来が増えるに伴い、駅付近には洗練された建物が増え、結果的に治安が大幅に改善された。他国からは視察団も相次いだ。

同市が発表した新POT（15～27年有効）は——。まず山の斜面を活用した「緑のベルト（el Cinturon Verde）」と呼ばれる計画。市内を囲むように歩道・自転車道を舗装し、公園やコミュニティを整備する。あえて人の訪れない場所を開発することが、治安改善や市民の生活向上につながるという経験に基づく。次に、市の中央部を南北に流れるメデジン川（全長100キロ）の汚染の改善および付近の舗装化にも取り組む。

総延長距離 400 キロの自転車専用道および 500 キロの歩道を舗装する。国内初となる自転車の公共貸し出しサービス (En Cicla) も開始しており、環境に優しい都市計画では既にボゴタ市の先を行く。

加えて、新 POT では用地区画の用途混同が認められることになった。居住地域と商業地域、学校や病院を一つの地区内で建築可能とすることにより、コンパクトシティとしての機能を高める狙いだ。

カリ 市街地拡大を重視

カリ市は日系人の入植地としても知られる新興都市である。アスリート間の世界的な競技大会「ワールドゲームズ」を 13 年に南米で初開催したほか、15 年には世界ユース陸上競技選手権大会の開催を控える。アンデス山脈の中腹に位置し面積は 564 平方キロ。市外西部は山脈に接するため開発はできない。

15 年発効の新 POT (15 年間有効予定) によると、まず北西部から南西部にかけて計 10 カ所の郊外地区を開発する。1 地区当たり 20 ヘクタールの区域に高層建築物を建設し、市街地も拡大させる。加えて、東部の田園地帯には大型墓地を整備する予定だ。カトリック教徒が多く市民は頻繁に墓参するため、東部への自動車道をはじめ BRT の路線を拡大させるという。

新たな開発地域として挙げられているのは南東部のナバーロ地区だ。以前は市内の廃棄物一切を処理する大型ごみ最終処分場があったが、新 POT により 52 キロ北上したジョトコ市に移設した。同地区の開発については現在韓国国際協力団 (KOICA) が調査している。

カリ市は南東部のコムーナ 21、14 それぞれの地区の開発にも意欲的だ。約 30 万人が居住する両地区は中心部から離れており、公共施設も少ない。同市は病院や公共インフラの建設を通じ、居住地域としての利便性を向上させるという。南北を貫く大通り (14.7 キロ) の自転車道と歩道を拡充する大規模改修も始まった (コレドール・ベルデ計画)。年間の平均気温が 25 度を超えるため、市民の移動手段は自家用車や公共交通機関だが、同市としては、自転車道路の整備などに

表 コロンビアの都市計画比較

	ボゴタ市	メデジン市	カリ市
人口	786万人	331万人	253万人
面積	1,587km ²	380km ²	560km ²
1人当たり名目 GDP	11,918ドル (2012年)	6,740ドル (2010年)*	7,704ドル (2012年)
POT の特徴	コンパクトシティの実現、セントロ地区再開発、BRT 路線の拡充、ケーブルカー建設によるモビリティ格差是正	歩道や自転車道強化のエコシティ、緑のベルト計画、住民のコミュニティー構築	市街地の拡大、南部地域の開発、BRT 路線の拡充、ケーブルカー建設

*: アンティオキア県全土含む
資料: Procolombia ウェブサイトを基に作成

より環境負荷の軽減を図る狙いもあるようだ。

カリ市のベッドタウンは、13 キロ南に位置するハムンディ市で、ここからの通勤・通学者が多い。そこでカリ市は南部の BRT ウニベルシダーデス駅の整備事業を発表 (15 年上半期一般競争入札予定) した。1 日当たり 12 万人の利用者を見込む同駅は、今後ハムンディ市を含む南部の市町村との交通のハブとなる可能性もあり、関連企業の関心を集めている。

カリ市の公共交通機関は一般路線バス、BRT (56 駅) およびケーブルカー (コムーナ 20 地区、15 年 4 月操業開始予定) が主体となる。国内初の取り組みとしては 12 年、BRT 道路の一般路線バス走行を禁じた。

日本の ICT 技術を生かせるか

13 年、コロンビアは経済協力開発機構 (OECD) の加盟手続きを開始した。一般にテロ、犯罪が多いというイメージの同国だが、サントス大統領が語る「コロンビア人が誇りを持ってパスポートを出せる日」は着実に近づいている。とはいえ市民生活や産業活動を支えるインフラはまだまだ先進国の水準には及ばない。都市計画も黎明期にある。

しかし、今後遂行される街づくりは既に多くの都市が先行して経験したことでもある。コロンビアは他都市の事例を応用し、活用できる立場だ。14 年 11 月、日本の総務省は「ICT 国際競争力強化・国際展開イニシアティブ」に基づく官民合同ミッション団を同国に派遣した。日本企業は、光ファイバーを利用したスマート都市構想やオンライン教育などの社会インフラ事業を当地の都市計画担当者幹部の前で発表した。日本の ICT (情報通信技術) がコロンビアの都市開発に生かせるとの印象を与えたことは間違いないだろう。

持続可能な都市計画に終わりはない。コロンビアの挑戦は始まったばかりである。



注: 現行は 2004 年政令 190 号。