



ARTICLE FROM THE BOOK:

### Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities

Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech

Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013

ISBN: 978-612-4146-55-8



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、  
英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として

<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>

からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

## How to Get Started - Ten rules that have increased cycling in Bogotá and other cities

By Carlos Felipe Pardo, Bogotá, Colombia (Mesa de la Bicicleta)

### Introduction

Getting started in moving forward a bicycle-related policy in a city is a difficult but fulfilling challenge – it implies a lot of work and takes considerable time. I will describe my experience in taking part in various activities and groups that promote bicycle policies in Bogotá and other cities where I have worked. I must clarify that I will discuss bicycle policies in the broader sense of the word, meaning that it relates to promotional activities but also regulation (i.e. modifying laws) and infrastructure interventions and projects.

Photo by Carlosfelipe Pardo (in Bogotá, Colombia)



## いかに始めるか——ボゴタ市をはじめとする都市で自転車利用を広めた10のルール

カルロス・フェリペ・パルド コロンビア・ボゴタ (Mesa de la Bicicleta)

### はじめに

都市で、自転車関連の政策を前に進めるのは難しいが、やりがいのある挑戦でもある。そして、多くの仕事とかなりの時間を要する。ボゴタ市と私が活動した他の都市にて、自転車を推進する政策を進める活動やグループに参加した経験を書いていきたいと思う。ここでは、自転車に関わる政策をより広い意味で議論していくことを明らかにしておくべきだろう。それは宣伝活動に関連するものだけではなく、法令（例えば法律の改正）やインフラ整備への介入や計画も意味する。

■写真 カルロス・フェリペ・パルド（コロンビア・ボゴタで）



Photo by Claudio Olivares (in Santiago, Chile)

I have organised this article into ten lessons. For more detailed descriptions of technical issues of bicycle policy, designs and regulations, I direct readers to the works of other authors, predominantly Goodefrooij, Sagaris and Pardo, eds 2009 (For specific references, See Appendix). This article relates to very specific issues that will kickstart discussions and get the agenda moving.

I am not an engineer but a psychologist and urbanist, and before getting those titles I used to ride a bicycle mainly as a competitive sport. The ten lessons below reflect my experience as a person who has ridden bicycles for many years, but also as an advocate, a policy advisor and a citizen.

## 1. Get a (proper) bicycle

In many cities across the world (including Bogotá, a city with a long history of cycling as a competitive sport), the generalised perception is that a bicycle is a vehicle for sports or recreation. Regardless, whoever wants to promote bicycle policy must have a bicycle designed for use in the city. The bicycle doesn't have to be sophisticated or expensive, it should actually be rather basic. Getting a single-speed bicycle with adequate frame design, a comfortable saddle and fenders is enough, and definitely the first step to becoming a person who understands what it means to ride a bicycle in a city and promote its use.

## ■写真 クラウディオ・オリバレス (チリ・サンティアゴで)

以下のこの論文は、10のレッスンに分けて構成されている。自転車に関わる政策、デザイン、規則のより専門的な議論については、他の筆者、主に2009年版の、ゴードフルーイヒ、サガリス、パルド共同執筆のレポートに譲りたいと思う（詳細は補遺を参照してもらいたい）。ここでは自転車についての議論を始め、議題を進めていくことに集中したいと思う。

私はエンジニアではなく、心理学者であり都市計画の専門家であり、これらの仕事に就く前には、主に競技スポーツとしての自転車に乗っていた。これから紹介する10のレッスンは、何年も自転車に乗ってきた個人としてだけでなく、提唱者、政策アドバイザー、そして一市民としての経験を反映したものである。

## 1. ちゃんとした自転車を手に入れる

世界の多くの都市で（サイクリングが競技スポーツとして長い歴史を持つボゴタ市でも）自転車はスポーツやレジャーとして一般的に認知されている。いずれにせよ、自転車政策を進めたい人はみんな、街中を走るようにデザインされた自転車を持つべきである。洗練されたものや高いものである必要はない。むしろシンプルな方がよい。適切なデザインのフレームで、心地よいサドルと泥よけがついたシングルスピード（無変速の）の自転車ですら十分であり、それは間違いなく街中で自転車に乗ることの意味を知り、その使い方を推進する第一歩になる。





Photo by Carlosfelipe Pardo (in Amsterdam, Netherlands)

Helping others in getting bicycles is also a fundamental step in changing /creating a cycling culture, especially where bicycles “equal” lycra and helmets. In doing so, one must prepare suggestions, land tips, talk with local bike shop owners and convince them that city bikes must be part of their stock.

## 2. Embody your message: ride the bicycle

Someone who is promoting bicycle use must use the bicycle, and be aware of the difficulties that may arise in its use, while also knowing details of the infrastructure that exists for bicycles. Riding a bicycle makes people better aware of what needs to be changed and it literally provides a hands-on approach to understanding a problem.

It is also indispensable to have other people ride bicycles, and to do so as frequently as they can. Getting friends, family, colleagues and “influential people” to ride bicycles is a promotional activity in itself but also a way to present the issues of urban mobility in a city every day.

One must also be conscious of the fact that one represents a culture, and that one must do so adequately: not following traffic rules is not the best way to promote a bicycle policy in a city, especially because the notion of “the irresponsible cyclist” may be perpetuated.

■写真 カルロス・フェリペ・パルド（オランダ・アムステルダムで）

他の人が自転車を手に入れやすくすることも、自転車文化を変えるもしくは作り上げていく基本的なステップだ。特に「自転車＝サイクリングジャージにヘルメット」のような場所では。自転車を始めやすくするには、おすそめを用意し、土地のヒントを与える、地元の自転車屋さんと話をして、街乗り自転車を置いてもらうように説得しなくてはならない。

## 2. メッセージを具体化するために、自転車に乗る

自転車の利用を促したい人は、自転車に乗らなくてはならない。そして、自転車に乗っているときに起こる不都合に気が付くと同時に、自転車のためにあるインフラの細部までを知っていなくてはならない。自転車に乗ることで、何を変える必要があるのかにより敏感に気が付くようになる。文字通り、ハンドルを握りながら問題を理解できるのだ。

周りの人を自転車に乗らせることもまた、必須である。それも、できるだけ頻繁に。友達や家族、同僚や「影響力のある人」を自転車に乗せることはそれ自体もプロモーションになるが、それと同時に、日々の都市交通の問題を提示する方法でもある。

あなた自身が自転車カルチャーを代表しているということも、気にしなければならぬ。都市で自転車政策を進めるのに信号無視をするのは得策ではない。サイクリストは無責任であるという考えを定着させてしまうかもしれないからだ。





Photo by Carlosfelipe Pardo (in Copenhagen, Denmark)

### 3. Cycling as transport

There are three reasons to ride a bicycle: for leisure, sport and/or transport. The history of bicycle use has followed a similar progression in many cities: from leisure to transport to sport and the cycle continues or stops at a practice of riding bicycles for one or more of these three reasons.

The experience in Bogotá, for instance, is one where the bicycle was identified with sports from the 1950s with its “Vuelta a Colombia” road race, and was then enhanced by an image of leisure from 1974 when it implemented its Sunday Carfree Day (an event that continues to this day).

How useful is it to promote cycling for leisure or sport as leverage to its becoming a mode of transport? Nobody has been able to answer this question completely. What is true is that the development of schemes like the Sunday carfree initiatives definitely puts bicycles on the public agenda and in people’s minds as something that actually exists and can be used.

In general, it is advisable to promote recreational or sports cycling as part of a city agenda, but with a view to promoting the bicycle as a mode of transport.

■写真 カルロス・フェリペ・パルド（デンマーク・コペンハーゲンで）

### 3. 移動手段としての自転車利用

自転車に乗る理由は三つある。レジャー、スポーツ、そして/もしくは移動手段である。自転車利用の歴史は、多くの都市で同じような経過をたどってきた。レジャーから移動手段そしてスポーツへと。そして、この自転車利用法のサイクルが続くこともあれば、このうちのどれか一つかそれ以上が原因で止まったりすることもある。

例えばボゴタ市では1950年代から自転車はロードレース「ブエルタ・ア・コロンビア」の影響でスポーツとして認識されていた。それから1974年に「サンデー・カーフリー・デー」が始まると（これは今日まで続いている）、レジャーのイメージも高まった。

レジャーやスポーツでの自転車利用法を広めていくことがどれだけ移動手段としての自転車利用へつながるのか？ この問いには誰も完璧には答えられてはいない。確かなことは、サンデー・カーフリーのようなスキームを発展させることは、自転車を実際に存在し利用可能なものとして公の議題に乗せ、人々の意識に上がらせることになるということである。

一般的には、自転車は都市の議題の一つとしてレジャーやスポーツとして広めるのをお勧めする。しかし、その時も移動手段として自転車を広める視点を持たなくてはならない。



#### 4. Learn about the topic

The past indications were related to the actual practice of using a bicycle properly and embodying the issue that is being promoted. But it is also necessary to become knowledgeable about the topic and to be reliable in providing information to others.

Knowing about experiences in other countries, understanding if and how specific activities have worked, and learning how to adapt those solutions to the local context is not only strategic in terms of becoming an expert in the topic, but it is also greatly beneficial for a city that relies on one's expertise for improvements. Promoting cycling must be seen as a truly technical issue and is not an idea that emerged overnight.

In Bogotá, knowledge of bicycle policies has been enhanced by visits from technical experts from various countries in Europe, and even through training courses on cycling-inclusive infrastructure supported by international cooperation agencies. The fact that Bogotá made huge investments in bicycle infrastructure from 1998-2000 also led to a greater level of technical knowledge and awareness amongst its citizens and experts.

The good news regarding knowledge and capacity development is that there are many free and easily available resources on various websites (see appendix) where anyone can learn a lot.



Photo by Jonas Hagen  
(in Rio de Janeiro,  
Brazil)

#### 4. 自転車というトピックについて学ぶ

過去の活動は今の自転車活用の実践につながっている。だが、自転車というトピックについてよく知っていることは不可欠であり、他人に対する情報提供が信頼できるものであることも不可欠である。

他国の事例を知っていること、具体的な活動がどのように効果を発揮するのかを知っていること、その解決策が自分たちの場所でもう適応させられるのかを学ぶことは、ある分野の専門家になるという観点からだけでなく、自転車政策の発展のために専門家の助言に頼っている行政にとっても有益である。サイクリングの推進は、まさに技術的な問題として捉えなければならず、一夜にして生まれるアイデアではない。

ボゴタ市では、自転車政策の知識は欧州の国々から専門家が来たことで高められた。加えて、幾つかの国際協力機関の後援による自転車を含むインフラトレーニングコースからも学んだ。また1998年から2000年にかけてボゴタ市が自転車のインフラに巨額の投資をしたことも、市民と専門家の専門的知識と意識のレベルを引き上げた。

知識と能力開発に関するいいニュースとして、誰もが大いに学べる、無料で簡単に手に入る素材が、さまざまなウェブサイトにも豊富にあることも事実である。

■写真 ヨナス・ハーゲン（ブラジル・リオデジャネイロで）



## 5. Work together

The experience of Bogotá is particularly useful in that, despite having various advocacy and technical groups promoting bicycle policies, there have been no strong arguments between them nor any significant conflicts or false leadership – the same cannot be said of other cities where, despite having a strong advocacy culture, bicycle policy promotion has not been particularly effective due to group clashes.

The key to arriving at this common understanding of working together despite differences was the common agreement in 2008 that, regardless of the intricacies of each group's interests and working strategies, all would agree on one thing: to promote policies that included the bicycle in a favourable manner, and to respect each other. This was mainly the work of the "Mesa de la Bicicleta", a group of experts and advocates who worked to promote bicycles in Bogotá but invited others to do so in parallel and complementary fashion. Some basic rules of this cooperation between groups have been to respect others' views, recognize the work of others explicitly, forget antagonisms, and invite others to think in the same way (or actively indicate when someone is "crossing the line"). This has been effective in creating a strong agenda for cycling and in generating specific positive effects in bicycle policies in the city.

## 6. Get support

Working as an advocate is an interesting activity, but it needs support from strategic stakeholders. Getting interest from specific groups is very important:

Photo by Bogotá Chamber of Commerce (in Bogotá, Colombia)



## 5. とともに活動する

さまざまな提案者と専門家グループが自転車政策を推進しているにもかかわらず、大きな争いや、対立、間違っただリーダーシップがなかったことはボゴタ市のとくに有益な経験である。他の都市では同じことは言えない。強力な自転車推進文化があるにもかかわらず、グループの衝突で自転車政策の推進が効果的に進んでいないのだ。

違いがあるにもかかわらず共に活動しようという共通理解に至ったカギは、2008年の共通合意だった。各グループの興味と活動戦略は複雑だったにもかかわらず、全てのグループは、自転車政策を含む政策を有利なやり方で進め、お互いを尊重し合うという1点に一致した。これは主に「Mesa de la Bicicleta」という団体のおかげだった。この団体は自転車を広めようと活動している専門家や提案者の集まりだが、補完しあうようなやり方で、ほかの団体にも一緒に活動するように呼びかけた。一緒に活動する際の基本的なルールは、他団体のものの見方を尊重すること、他団体の活動をよく理解すること、敵対心を忘れること、同じように考えるように促すこと（もしくは誰かが一線を越えたときには、きちんと指摘すること）だ。これは、自転車計画を作り上げること、市の自転車政策にはっきりとした良い影響を与えるのに有効だ。

## 6. サポートを得る

政策提案者として活動することは面白いことであるが、重要なステークホルダーからサポートを受ける必要がある。以下のような、特定の団体から興味をもってもらうというのはとても大事なことだ。

■写真 ボゴタ商工会議所（コロンビア・ボゴタで）



- Government: policymakers are the ones who will enact policies, promote their implementation and create budget allocations for cycling policies. They should be approached and engaged in promoting cycling, and sometimes the only way to do this is through strong (but decent) opposition. One risk of "over-including" policymakers in the game is that they may use bicycles as a political instrument, working against one's intentions.

- Private sector: bicycle shops, importers of bicycle brands, and any company that supports bicycle use (directly or indirectly) can be used strategically to promote a bicycle policy. The risk here would be to generate too many commercial links to bicycle use.

- International organizations: there are many organizations that can provide support, advice or just generally support the actions of a group promoting bicycle use. There is seldom an opportunity to get financial support from them, but their knowledge and advice is most useful, as well as their written support (for instance, when presenting proposals).

- Citizens: many citizens are supportive of bicycle policies, even if they are not bicycle users. They must be actively sought to support actions related to the promotion of a bicycle policy, and that support can range from "liking" a Facebook page to taking part in activities.

- 政府 政策立案者は、自転車政策を制定し、その実施を推進し予算配分を作成する人である。彼らは自転車政策を進めていくためアプローチされ、また関与すべきだが、アプローチする唯一の方法は、強力な（しかしまともな）反対運動である場合もある。政策立案者を「取り込み過ぎる」リスクは、意図に反して彼らが自転車を政治の道具として使うかもしれないということだろう。
- 民間企業 自転車販売店、ブランド自転車の輸入業者、その他自転車の利用に関わる（直接的もしくは間接的に）企業は、自転車政策を推進していくのに、戦略的に利用することができる。ここでのリスクは、広告が多くなり過ぎてしまうことだ。
- 国際機関 サポートやアドバイス、もしくは単に自転車政策推進への一般的なサポートを提供している団体はたくさんある。金銭的サポートをしているところはほとんどないが、彼/彼女らの知識やアドバイスが最も有益なサポートとなる。同様に彼/彼女らの書く文章もとても役に立つ（例えば企画書をプレゼンするときなど）。
- 市民 自転車に乗らない人でも、自転車政策を支援してくれる人がたくさんいる。自転車政策の推進に関連する行動を積極的に支援するよう求めなければならないし、支援にはFacebookにいいね！を押してくれることから、積極的に活動に参加してくれることまで多岐にわたる。

#### ■新聞「エル・ティエンポ」の切り抜き（コロンビア・ボゴタ）

**EXPERIMENTO EN HORA PICO**

## La bicicleta le ganó al TransMilenio en Bogotá

Una carrera experimental realizada ayer en Bogotá evidenció que, como ocurre en otras grandes ciudades del mundo, el mejor vehículo pa-

ra moverse en una hora pico es la bicicleta.

Los viajeros que utilizaron la cicla tardaron 20,6 minutos, en promedio, en cubrir el trayecto entre la calle 125 con carrera 21 y la calle 72 con carrera séptima.

Entre tanto, los que optaron por buses de TransMilenio emplearon 32,1 minutos y los que iban en automóvil se demoraron 34,7 minutos, en promedio.

John Jairo Salazar, uno de los participantes de la carrera organizada por Fenalco, dice que las bicicletas son 'campeonas' porque aseguran una velocidad constante desde la partida hasta la llegada y en las ciclorrutas no se padecen trancones.

**EL TIEMPO.COM**  
César Ocampo, ingeniero colombiano vinculado a la misión, habla de la importancia del hallazgo. **1-20**

**ARMADO: GUA LUNA**  
Los datos del proyecto... **1-26**

Clipping from El Tiempo newspaper (Bogotá, Colombia)



Photo by Claudio Olivares  
(in Bogotá, Colombia)

## 7. Provide reliable information

Communicating a message (e.g. why cycling should have a more prominent role in city or transport policy) needs to have arguments, reliable statistics and in general must follow the same guidelines as a scientific report. This is especially the case when cycling is regarded as an inefficient form of transport or just neglected as a mode of transport.

If one is to promote cycling, one must provide thorough details of any example, and also be able to respond to questions that may challenge assertions. There is nothing worse for cycling promotion than someone giving the wrong statistics.

## 8. Be creative and visual

Presenting a message with enough visual appeal is one of the most effective ways to catch people's attention. Promoting a bicycle policy will involve presenting the use of the bicycle as something easy and joyful, where people can use their bicycles with normal clothes and they will not sweat when riding.

There are two champions who should be credited for bringing forward this image of cycling in a most visually appealing way. One of them is Cycle Chic, the other is Ciclismo Urbano. The first of these initiatives (Cycle Chic) was born in Denmark and has now expanded throughout the world with its Cycle Chic City model, where cities promote the use of Bicycles following the "Cycle Chic Manifesto". The second example is that of

■写真 クラウディオ・オリバレス (コロンビア・ボゴタで)

## 7. 信頼できる情報を提供する

メッセージを伝えること（例えば自転車はなぜ都市の中で、また交通政策の中でもっと人目を引く役割を果たすべきかなどについて）にはもっと議論と信頼性のある統計が必要であり、一般的には科学論文と同じ基準に従うべきである。特に、自転車が非効率な交通手段と見なされたり、単に交通手段として無視されたりしているときに必要である。

自転車利用を推進しようと思ったら、あらゆる事例を提供するべきで、こちらの主張に反発するあらゆる質問にも答えられなくてはいけない。自転車利用を広めていくのに、間違った統計を出すほど悪いことはない。

## 8. クリエーティブかつビジュアルに訴える

メッセージを十分な視覚的アピールと共に打ち出すのは、最も効果的な方法の一つである。自転車を普段着で汗をかかずに乗るようなところでは、自転車政策の推進には、自転車は気軽に楽しく使えることを提示することが必要になる。

このような自転車のイメージを視覚に訴えるやり方で前に進めていると認められるべき推進派のグループが二つある。一つは「サイクルシック」(第7章-4参照)で、もう一つが「都市サイクリング (Cilium Urbane)」だ。この新たな取り組みはデンマークで誕生し、今ではサイクルシック・シティモデルとして世界中に広がっている。世界中の都市が、サイクルシック・マニフェストに従って自転車の利用を広めている。もう一つの事例「都市サイクリング」は、サイクルシックととても似ているが、彼らは自転車利用を「都会での体験」として広めていくことを目的としている。





Photo by Carlosfelipe Pardo (in Bogotá, Colombia)

Ciclismo Urbano in Chile, which are very similar to Cycle Chic but their aim is to promote cycling as part of an “urban experience”.

The lesson drawn here is that cycling has great potential to be presented visually to others, and that one can use photography and other visual aids to promote a bicycle policy adequately while persuading others to be part of that agenda and to support it.

## 9. Write, speak, ride

In order to complement visual information, one must be able to write and speak clearly. Having a good relationship with the media implies that one should also be able to deliver useful press releases, key fact sheets and give crucial information to journalists and editors so that they can support a bicycle policy in a city through their media. It is definitely “a must” to be able to communicate with people effectively in order to get them onto a bicycle or to gain their support.

## 10. Have fun while promoting cycling

Having fun while promoting cycling is something that is not so difficult to do, but I want to repeat that idea since there are times when promoting cycling is frustrating or difficult. However, it is always good to get on a bicycle and go for a ride.

**Carlos Felipe Pardo**  
pardo@despacio.org

■写真 カルロス・フェリペ・パルド（コロンビア・ボゴタで）

ここで引き出された教訓は、自転車利用は視覚に訴えられる大きな可能性をもっていること、そして周りの人たちを巻き込み、サポートするように説得をしながら自転車政策を進めていくのに、写真やその他の視覚教材が使えるということだ。

## 9. 書くこと、話すこと、自転車に乗ること

視覚情報を補完するために、書いたり話したりできなければならない。メディアとよい関係を保つということは、ジャーナリストと編集者がメディアを通じて都市の自転車政策をサポートできるように、彼/彼女らに役に立つプレスリリースや、極めて重要な情報を与えることを意味している。もちろん、人々を自転車に乗せる、もしくはサポートを得るために、彼/彼女らと効果的にコミュニケーションが取れることは「必須」である。

## 10. 自転車利用を広めながら楽しむこと

自転車を広めながら楽しむのは、そんなに難しいことではないが、自転車を広めることはいら立たしく困難なこともあるので、繰り返し言っておきたい。それでも、自転車にまたがり出かけることは常にいいことなのだ。

**カルロス・フェリペ・パルド**

pardo@despacio.org

### CV - Carlosfelipe Pardo

Carlosfelipe Pardo is a Colombian psychologist (Universidad Javeriana, Colombia) with an MSc in Contemporary Urbanism (London School of Economics) who has worked on transportation issues with several projects in his country and abroad. He has provided technical advice on urban transport to municipalities in various cities of Latin America, Asia and Africa. As part of that work, he has also taken part in the development of documents and training courses on Bus Rapid Transit (BRT), Travel Demand Management (TDM) non-motorised transport (NMT), sustainable transport and public awareness and behaviour change in the three continents. Apart from brief consultancies, during 2005-2009, he coordinated the GTZ Sustainable Urban Transport Project in Asia and Latin America ([www.sutp.org](http://www.sutp.org)) and was later ITDP Country Director for Colombia. He is currently the Executive Director of Despacio.org in Colombia.

[pardo@despacio.org](mailto:pardo@despacio.org)

### カルロス・フェリペ・パルド

コロンビアの心理学者（ハベリアナ大学）。ラテンアメリカ、アジア、アフリカのさまざまな都市の自治体に都市交通に関する技術的アドバイスを提供してきた。現在、コロンビアの Despacio.org の代表理事を務める。