



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

The Benefits of Cycling - Global and individual well being

By Gil (Guillermo) Peñalosa, Executive Director, 8-80 Cities, NGO based in Toronto, Canada

Since 1817, human beings have had a means of freedom through individual mobility, consisting of what initially began as a wooden frame with two in-line wheels. However, amidst the drive for capital and economic prosperity, this symbol of independence and joy has been transformed into one of last resort, unfortunately frequently associated with poverty. Within the last 50 years or so however, some leading global cities have come to realise the value of cycling, not only for the sake of mobility, but as a way of life. Some would argue that with the current economic crisis, there is no room for bike-oriented societies. On the contrary however, it could be argued that with the storm we are now facing, the plummeting economy, ever-growing health crises, together with global warming present not only a unique challenge, but a fascinating opportunity to transform our cities into great places for people to live in a sustainable way.

Yes, we are at a critical juncture demanding urgent action. Hundreds of cities worldwide are thinking and talking about ways in which we can create world-class, people-oriented cities by focusing on the development of adequate infrastructure to foster environments that encourage the use of bicycles. There may be a lot of talking and thinking but there is not enough doing. Almost all of the major cities in the world are being faced with rapid growth and higher urban density as larger proportions of the population leave rural areas. The US population will increase by 100 million in the next 25 years for example and the world population by 2.5 billion by 2040. During these radical changes, cities should keep one thing in mind: their citizens' wellbeing. We must grasp the opportunity to transform our cities into places where priority is given to the individual person over the car; where everybody can mobilise in an easy, efficient, and human way: by walking, by using public transport and also by using their bikes.

自転車の利点——世界と個人の幸福

ギル（ギレルモ）・ペニャロサ カナダ・トロントのNGO「8-80 都市」代表理事

人類は、1817年から自転車という個人の交通手段により自由を獲得してきた。これは、当初は縦に並んだ二つの車輪を持つ木製フレームから成るものであった。しかし、資本や経済の繁栄を追い求める中で、この自立と楽しさの象徴は、仕方なく利用する交通手段であり、不幸にもしばしば貧しさを連想させるようになった。だが、ここ50年くらいの間に、幾つかの先進的な都市では、自転車の価値を、交通手段としてだけでなく、生活の仕方として理解している。現在の経済危機においては自転車中心の社会の余地はないという人もいるが、地球温暖化とともに、経済の停滞や健康の危機に直面していることは、自転車はそれらの課題へのユニークな挑戦であるだけでなく、われわれの都市を持続可能な方法で人々が生活しやすい場所へ転換する絶好の機会でもあるという人もいる。

その通り、われわれはすぐに行動が求められる緊急時にいる。世界中の数百の都市が、自転車利用を推進するための適切なインフラの整備に焦点を当てることにより、人中心の世界レベルの都市づくりの方法について、考え、話し合っている。恐らく、考えること、話し合うことは十分かもしれないが、行動には十分ではない。ほぼ全ての世界中の大都市が、都市流入人口の増加による、急速な拡大と人口密度の増加に直面している。例えば、米国はこの先25年で1億人の増加が見込まれ、2040年までに世界の人口は25億人の増加が見込まれている。これらの大きな変化の中で、都市は、市民の「幸福」ということを心に留めておかなければいけない。われわれは都市を、車ではなく、人が優先される都市に変える機会を逃してはならない。そこでは、誰もが、徒歩や公共交通、自転車により、手軽に、効率的に、人間らしく移動することができる。



“Bike-pooling” kids to school in Utrecht, Holland



Ciclovía in Bogotá, Colombia. Over 1 million people bike, walk, skate, “watch people” every Sunday of the year

We must overcome barriers, real and imaginary

Many of the “thinkers and talkers” claim that there are far too many insuperable barriers. “Our city is no Copenhagen or Paris, we don’t have a bike culture”, they say. Climates may be different, cultures may not be equal, but people are the same; we are all social animals. As for comparisons, we are not creating sim-cities on our computers - we cannot “copy and paste” but we can and should “adapt and improve”. Every city is different, with unique challenges and prospects, but *all* have the potential to be wonderful places to live in.

Before the transformation of Copenhagen, there was a lot of resistance in the city to creating cycle tracks and pedestrian streets for social mobility. In fact, the Danes used to say, socializing through means of mobility was for the Italians, as they seemed to like public spaces and spending time on streets, sidewalks and piazzas. In fact however, once the streets were transformed into pedestrian promenades, the Danes became “more Italian than the Italians” and enjoyed them seven days a week, all year long. Cycling and

■写真 カーゴバイクで学校へ通う子供たち、オランダ・ユトレヒトで

■写真 コロンビア・ボゴタ市でのCiclovíaのイベント、毎週日曜日、100万人以上の人が自転車に乗り、歩き、ローラースケートに乗り、「人々を見る」

現実的および想像上の障害を越えていかなければならない

多くの「考えて言うだけの人」はものすごく多くの越えることのできない障壁があると主張する。「われわれの都市はコペンハーゲンやパリではない。われわれには自転車文化がない」と言う。天候は異なるし、文化も同じではないが、人々はみな同じく社会的動物である。われわれはコンピューターのシミュレーションで都市を創っているのではない。(コペンハーゲンやパリを)「コピー・アンド・ペースト」することはできないが、「応用と改善」をすることができるし、しなければならない。どの都市も異なり、独自の課題や見通しがあるが、全ての都市に住み良い場所になる可能性がある。

コペンハーゲンも以前は、社会的移動のための自転車道や歩行者道の整備には多くの抵抗があった。実際にかつてデンマーク人は、交通手段を通しての社交性に向いているのはイタリア人だと言っていた。彼らは公共空間が好きで、道路や歩道、広場で時間を費やしているようだ。

だが、実際に道路が歩行者プロムナードになると、デンマーク人は「イタリア人よりイタリア人らしくなり」、一年中、公共空間を楽しむようになった。



Riding bicycles in Copenhagen, Denmark. "There is no such thing as bad weather, it's bad clothing".

■写真 デンマーク・コペンハーゲンでの自転車風景、「悪天候などというものはない。服装が悪いのだ」



Consistency in Copenhagen, Denmark: always on the right side, always unidirectional and always physically separated from cars when car's maximum speed is above 30 kph (20mph).

■写真 デンマーク・コペンハーゲンでの一貫した政策。自転車は常に道路の右側通行、常に一方通行で、クルマのスピードが時速30キロ以上の通りでは、常にクルマから物理的に分離されている。

walking is great for local stores as people purchase goods for two or three days whereas people going to shop by car buy for two or three weeks and end up shopping at big out-of-town supermarkets.

自転車や徒歩の場合、人々は2~3日ごとに買い物をするため、近所の小さい店にも良い。一方でクルマの場合、人々は、郊外の大型スーパーマーケットで2~3週間ごとに買い物をする。

So, despite the many challenges and doubts, Copenhagen is now one of the world's leading cities for cycles, where more than 36 out of every 100 trips are done by bike. In order to create cities that foster an environment where people feel safe enough to use their bicycle for daily trips, we need public engagement to demonstrate to the decision-makers how citizens want to live, what makes their people happy.

だから、多くの課題や疑問はあるが、コペンハーゲンは今や世界に名だたる自転車の先進都市であり、36%のトリップは自転車でなされる。人々が日常の移動で自転車に乗る時に十分に安心できる環境である都市にするために、われわれは意思決定者に、市民はどのような都市に住みたいのか、何が人々を幸せにするのかを示す市民の参画が必要なのである。

It is not surprising that the major predictors of a city's success nowadays include happiness and quality of life. Every city's main goal must be how to retain its best people as well as how to attract great people from other places. This is done through creating great quality of life.

今日の都市の成功の主な要因に幸福や生活の質が含まれることは驚くことではない。全ての都市の主な目標は、どのように他の場所から多くの人々を引き付けるかと同様に、どのように最良の人々を引き付け続けるかであるに違いない。これは、生活の素晴らしい質を創造することによってなされる。

Bike racks on buses are “visible” but do not get “non street riders” to begin riding.
Vancouver, Canada



■写真 バスの自転車移動用ラックは「見えやすい」が、「通りで自転車に乗らない人」を自転車に乗り始めさせることにはならない。カナダ・バンクーバーで

So, in order to overcome these barriers, we need to prioritise the general interest over the particular. Change is hard and if we want it to be accepted unanimously we need to dilute it so much that it would no longer be change. We must keep asking ourselves “how do we want to live” and then make the necessary decisions to move in that direction.

It is clear that the barriers are neither technical nor financial, they are political.

Key actions

There are many cities who claim that they want to be “cycle friendly”. Unfortunately, most of these focus on doing things right but not on doing the right things.

There are a number of actions that actually improve conditions for existing cyclists without getting many additional cyclists on the streets even if they are “done right”; for example, signage, sharrows, education, bike parking and lockers, racks on the buses, painting lines on the pavement, etc.

だから、これらの障壁を越えるために、個人的な利害を超えた一般的な利益を優先する必要がある。変革は難しく、満場一致で受け入れられるためには、現状は変えられないという意識を弱める必要がある。われわれは「どのように生活したいのか」を自らに繰り返し問いかけ、その方向に必要な決定をしなければならない。

障壁は技術的や財政的なことでなく、政治的であることは明らかだ。

重要な施策

「自転車に優しい都市」になることを主張している都市が数多くある。残念ながら、これらの都市のほとんどが重きを置いているのは、物事を正しく実行することであって、正しい事を行うことではない。

多くの施策は、現在の自転車利用者のために実際の環境を向上させてはいるが、「正しく実行しても」道路に新たな自転車利用者を増やすことになっていない。例えば、自転車用標識、自動車と自転車の共用道路、教育、駐輪場、ロッカー、バスの自転車移動用ラック、歩道上に線を引くなどがある。



Protected bike-ways in New York, USA. A painted line on the pavement is not safe enough; it needs a physical separation like the one shown in the photo.

There are however, two key actions which will increase the number of cyclists: lowering the speed below 30 kph (20 mph) on all residential streets and secondly, building a network of protected bikeways on all arterial roads which have more than 5,000 cars per day or speeds higher than 30 kph. With regard to the first action, it has been demonstrated that lowering the speed to below 30 kph (20 mph) saves lives and is not only good for cyclists but also creates great communities, walkable, safe for all. If a person is hit by a car going at 30 kph there is 5% probability of getting killed, while if the car is going at 50 kph the probability of getting killed increases to 85%. With regard to the bikeways, they must have a physical separation between the cyclists and pedestrians and especially between cyclists and motor vehicles. The message is clear; politicians need to create networks of protected bike lanes. This is not done by painting a line on the pavement; actually if they approve the difficult part by providing the space on the street for cyclists, then they should go one step further and build “enhanced bike lanes” adding the physical separator which is a must in order to attract new riders and to make it safe for all. The line by itself might make it more comfortable for existing cyclists but will not attract those who do not bike for fear of getting run over by cars. The goal is to make riding a bicycle safe for all: including children and older adults and novice riders. When bike lanes (lines) do not work, it provides politicians unfriendly to bicycling “an excuse to show that cycling is not part of their culture” and bike lanes are removed.

■写真 米国・ニューヨークにある保護された自転車レーン。歩道上に線を引くことは十分に安全ではない。写真のように、物理的に分離する必要がある。

しかしながら、自転車利用者を増やす二つの重要な施策がある。それは、全ての住宅地の速度制限を時速30キロ以下とすることと、1日5000台の自動車交通量があるか時速30キロより速い全ての大通りに、クルマから分離された自転車道のネットワークをつくることだ。一つ目の施策については、時速30キロ以下とすることで、命が救われることが立証されている。また、自転車利用者に良だけでなく、コミュニティが形成されやすく、歩きやすく、安全になる。時速30キロの自動車に衝突された場合、死亡率は約5%だが、時速50キロの場合は85%に上昇する。自転車道に関しては、自転車と歩行者が物理的に分離されていなければならない、特に自転車と自動車が分離されていなければならない。明確に伝えたいのは、政治家は、分離された自転車レーンのネットワークをつくらなければならないということだ。これは歩道上に線を引くことではない。現実には、道路に自転車のためのスペースをつくるのが難しい場所では、一歩向上させるために、物理的な分離帯により、「改良自転車レーン」を設け、新たな自転車利用者にも魅力的で、全ての人にとって安全にするべきだ。線を引くだけでも、現在の自転車利用者にはより快適になるが、自動車に衝突されることを恐れて自転車に乗らない人には魅力的ではない。目標は、子どもや高齢者、自転車利用の初心者を含めた全ての人々が安全に自転車に乗れることである。(線を引くだけの)自転車レーンがうまく機能しないと、自転車嫌いの政治家に、「自転車はわれわれの文化でない」という口実を与え、自転車レーンは撤去されてしまうだろう。



Vancouver, Canada has begun building great bikeways, physically separated from cars and pedestrians, safe for all.

The benefits of cycling

Far too often, people speak about cycling as a means, focusing strictly on the precise action, as opposed to the benefits, the ends. Once we discover the benefits that cycling provides, we can begin looking at overall lifestyle in a far more desirable manner. After all, there are many reasons why, despite their high economic development, the Danes choose the bicycle as their *preferred* means of mobility, but let's summarise under the acronym E.A.R.T.H.

Environment.

Although inherently associated, the relationship between cycling and the environment deserves further attention and support. The use of a bicycle as opposed to a car, greatly reduces pollution, gas emissions, noise and traffic congestion.

Economic Activity

Having citizens ride bicycles benefits the economy in many ways. For example, the cyclists can carry groceries for only two or three days while the car drivers carry for three

■写真 カナダ・バンクーバーでは、素晴らしい自転車道の建設を始めた。クルマや歩行者から分離されているので、全く安心である。

自転車の利点

人々は自転車について語るときあまりにも頻繁に、その利点、つまり目標ではなく、その対極にある手段、つまりその細かな施策だけにとどめて話をする。自転車が与える利点を見つけるなら、その時われわれは、はるかに望ましい方法で、ライフスタイル全般を見直すことができる。結局、デンマーク人が自転車を交通手段として好んで選択することには、高い経済成長率にもかかわらず、多くの理由があるのだ。それを、以下のE.A.R.T.Hの頭文字でまとめてみよう。

Environment (環境)

もともとは自転車と環境は関係があったが、ますます注目と支持に値するようになった。自転車の利用は、自動車と違い、大気汚染、排ガス、騒音、渋滞を大きく減少させる。

or four weeks; the cyclist buys local while the car driver buys at big supermarket. A second benefit is the disposable income. According to the American Automobile Association the annual cost of an economy car is \$7,500; if a household can downsize from two to one cars, all of the sudden there will be substantial savings to spend on other goods or services, thus improving local economy.

Recreation

Cycling provides recreational opportunities for everybody, regardless of economic, social or ethnic background. This recreation is in addition to utilitarian cycling, it's just fun. Obviously the division of cycling for recreation and for transportation is not always clear; we might use the same bikeways in the morning to ride to work while in the evening to go to the movies or to visit friends.

Transportation

Cycling plays a double role in transportation: as a way to move from points of origin to our destinations as well as a means to connect with other modes, such as public transit. Unfortunately no large or medium size city has solved the issue of mobility through the

Seville, Spain built a grid of over 150 kilometers interconnected and cycling increased from less than 1% to almost 7% share in four years. Great for cyclists and for business along the grid.



Economic Activity (経済活性化)

市民が自転車利用することは、多くの点で経済にも寄与する。例えば、自転車の場合、2~3日分の食品しか運べないが、自動車の場合は3~4週間分を運ぶことができる。自転車の場合は近所の店で買い物をするが、自動車の場合は大きなスーパーマーケットになる。2番目の利点は、可処分所得だ。米国自動車協会〔日本自動車連盟（JAF）に相当〕によると、経済的な車の年間コストは、7500米ドルになる。世帯で所有する自動車を2台から1台に減らすと、それだけで支出削減になり、他の商品やサービスを購入でき、地域経済の活性化につながる。

Recreation (レクリエーション)

自転車は、経済状況や社会的地位、人種などによらず、全ての人にレクリエーションの機会を提供する。このレクリエーションは、実用的な自転車利用に加えて、楽しさを提供する。当然、レクリエーションのための自転車利用と、交通のための自転車利用の区別は常に明確であるとはかぎらない。同じ自転車道でも、朝は通勤で利用し、夕方は映画のためや友達を訪問するために利用することもある。

Transportation (交通)

交通に関して、自転車には二つの役割がある。出発地から目的地までの移動方法でもあり、公共交通機関などの他の交通手段と合わせて用いられることもある。残念なことに、規模の小さい都市は交通問題を、これまで自家用車によって解決してきた。唯一の解決方法は、公共交通機関を用いることだ。ほとんどの都市は公共交通機関に多額の予算を投じているが、バスや鉄道は、家の前からは乗れず、目的地で降りることもできない。ここに自転車の重要な役割がある。公共交通機関との接続であり、駐輪場のネットワークとともに、格子状に密集してつくられた安全な自転車道として適切なインフラをつくることで可能となる。

■写真 スペインのセビリアは、150キロにわたって、市内に格子状の自転車道を設置した。これにより自転車利用は1%以下だったのが、4年間で7%近くに増加した。

private car. The only solution is to have public transportation. Most cities are investing large sums in public transit but busses or trains will not pick us up in front of our homes or drop us off at our destination. Here is where cycling can play a key role - as a connector to and from public transit - as long as we build the proper infrastructure of safe bikeways connected into a coherent grid as well as networks of bike parking.

Health

There is growing, global concern about public health and there is a very clear correlation between physical and mental health benefits and cycling. The obesity rates have increased geometrically over the past two decades to a point where in countries like Mexico or the USA one in three citizens is obese. The lack of physical activity along with the obesity is producing many health problems and illnesses. The key to meeting the 30 minutes a day of physical activity recommended by the World Health Organization is to make walking and cycling a normal part of everyday life. The situation is clear: countries where cycling is part of everyday life have very low levels of obesity. With heart disease being the number one cause of preventable deaths, the cycle lifestyle represents the pivotal lever between life and death. Furthermore, clear links have been cited between daily exercise and decreased levels of depression, anxiety, attention deficit disorder etc.

Thousands of bicycles parked at the main transit station in Amsterdam, Holland. Riding bicycles improve mobility by itself as well as a connector to other modes.



Health (健康)

市民の健康についての関心が世界中で高まっており、心身の健康と自転車の間には明確な相関がある。肥満率はここ20年以上、等比級数的に増加し、メキシコや米国では市民の3分の1が肥満となっている。運動不足による肥満は、多くの健康問題や病気を引き起こしている。世界保健機関（WHO）が推奨する1日30分の運動のためには、毎日の生活では当たり前のこととして歩いたり自転車に乗ったりすれば良い。健康と自転車の関係を示す状況は明確だ。自転車が日常生活の一部となっている国では、肥満率がとても低い。心臓病は予防可能な最大の死因であり、自転車を利用するライフスタイルが生死を分けることになる。さらに日常的な運動と、憂鬱、不安、注意力の障害などにも明確な関連性がある。

■写真 オランダ・アムステルダムの主要駅には数千台規模の駐輪施設がある。自転車に乗ることはそれ自体で交通を改善するし、同じく他の交通手段と合わせて用いることもできる。



In New York, USA, they created a very successful Ciclovía / Open Street program called Summer Streets. It showed citizens and city staff that streets can have different uses according to the time of the day, the day of the week or season in the year.

How to move from talking to doing

Once we realise the many benefits of cycling, we must create broad alliances to represent all those interests. This process is like a three legged stool where one leg is the elected officials from the municipal, state / provincial and national levels. The second leg is the public sector staff, including the obvious like transportation and planning as well as others directly related to benefits like public health, environment, economic development, parks and recreation.

This change process must take into consideration:

Political will: politicians must understand that the general interest must prevail over the particular in such actions as eliminating car parking to allow a bikeway to be safe.

Doers in the public sector: people working for the government must keep in mind that every week the citizens are paying them to get things done and not to have 20 reasons why they cannot be done. They must always look for solutions to the problems and not problems to the solutions.

■写真 米国・ニューヨークでは、「サマーストリート」と呼ばれる Ciclovía もしくは オープンストリート・プログラムを作り、これが非常に成功した。そこでは市民と市の職員が、1日の時間帯、曜日や季節によって、さまざまに通りを自転車で利用できる。

「話す」から「する」に、どのように変えるのか

自転車の多くの利点を知ったからには、それら全ての利益を代表する幅広い協力体制をつくらなければならない。このプロセスは、3本脚のスツールのようなもので、一つの脚は、市町村、州など地方、および国レベルの議員だ。二つ目の脚は、自治体の職員であり、当然に交通や都市計画の他にも自転車の利点に直接関係する健康や環境、経済、公園、レクリエーションなどの部署も含まれる。

この「話す」から「する」への変革のプロセスでは、以下の点を考慮しなければならない。

政治的意思 政治家は、駐車場を撤去して安全のために自転車道をつくるなどの施策について、一般的利益は個人の利害に優先すべきであることを理解しなければならない。

行政部門の担当者 行政機関で働く人々は、市民は、行政が仕事をできるように税金を払っているのであり、できない理由を20も並べるために税金を払っているのではないことを、心に留めておくべきだ。彼らは常に、課題の解決策を見つけなければならない、解決策の問題点を見つけるためではない。



Montreal Canada has changed many painted lines for physically separated bike ways and the rides have moved from mostly young men, to mix of gender, age, level of ability, as well as social, economic or ethnic background.

Leadership: hundreds of leaders are needed, in places of work, universities, schools. Some will have city-wide impact while others will just work locally.

Citizen engagement: citizens can no longer spectate, they must participate. If citizens are not attending public meetings, calling radio stations or writing letters to city officials, someone else will be doing so and thus setting the agenda.

Sense of urgency: given the storm we are facing mentioned at the beginning, including global warming, obesity crisis, traffic congestion, economic crisis, population growth, it is evident that we must act now.

There are major challenges but also fantastic opportunities. We must constantly ask ourselves "how do we want to live" and act accordingly. We - politicians, city staff and citizens - must be consistent, between what we think, say and do.

We need to improve the cities that we have today, but we also need to build great cities for 2 billion people in the next 30 years. The use of the bicycle can and should play a role in this process. In order to promote its use we should focus on the benefits instead of just talking about it. We should act to gather the necessary support to build complete networks of safe infrastructure for all cyclists regardless of age, gender, or economic, social or ethnic backgrounds.

■写真 カナダ・モントリオールは多くの路面表示の自転車レーンを物理的分離による自転車道に変えた。従来自転車に乗っていたのはほぼ若い男性だったが、今や性別や年齢、運動能力、社会的・経済的・人種的背景に関わりなく乗るようになった。

リーダーシップ 職場、大学、学校などを代表する数多くのリーダーが必要だ。市全体にインパクトを与えられる人もいれば、地域に働きかける人もいる。

市民参加 市民は、もはや見ているだけではなく、参加しなければならない。市民が市民集会に参加せず、ラジオ局に電話せず、市役所に手紙を書かないとすれば、他の誰かがそのようなことをして、計画が決められているのだ。

切迫感 初めに述べたように、地球温暖化、肥満の危機、交通渋滞、経済危機、人口増加などの嵐に直面していることを考えれば、われわれが今、行動しなければならないことは明らかだ。

このように大きな課題があるが、それはまた絶好の機会でもある。われわれは常に自分自身に「どのように生活したいのか」と問いかけ、それに従って行動すべきだ。われわれ（政治家、自治体職員、市民）は、考えること・言うこと・行動することを一貫させなければならない。われわれは今日の都市を改善する必要があり、また、今後30年の（次の世代の）20億人のために素晴らしい都市をつくる必要がある。自転車利用は、この過程で役割を果たすことができるし、またすべきだ。自転車利用を促進するために、ただ話すだけでなく、自転車の利点に注目すべきだ。年齢や性別、経済・社会・人種の背景を問わず、全ての自転車利用者のための安全なインフラの完全なネットワークをつくるために必要な支援を集めるために、行動すべきだ。



Bogota, Colombia where Mayor Enrique Penalosa built great bike-ways and side-walks “in part to improve safety but equally important to dignify the pedestrians and cyclists”; they should not be treated as second class citizens when they provide so many benefits to the community: health, environment, economic, mobility and more.

Gil Peñalosa

gpenalosa@8-80cities.org

Research:

Laura Penalosa, Psychology at McGill University, Montreal, Canada.

Photo credit:

Gil Peñalosa

CV – Gil Peñalosa

Gil (Guillermo) Peñalosa is currently Executive Director, 8-80 Cities, NGO based in Toronto, Canada. He has an MBA from Anderson School of Management at UCLA (University of California in Los Angeles). His past jobs include Commissioner of Parks, Sports and Recreation in Bogota, Colombia. In his work for the City of Bogotá, Colombia, Gil successfully led the design and development of over 200 parks and initiated the “new Ciclovía,” a programme which sees over 1 million people walk, run, skate and bike along 121 kilometers of city roads every week. Gil also works as Senior Consultant for the renowned Danish firm Gehl Architects. He serves on the Board of Directors of City Parks Alliance, is a Senior Advisor to StreetFilms in NYC, American Trails, Casas GEO Mexico, and America Walks.

gpenalosa@8-80cities.org

■写真 コロンビアのボゴタでは、エンリケ・ペニャロサ市長が、素晴らしい自転車道と歩道を設置した。「これは安全面を改善するだけでなく、歩行者と自転車を対等に扱い、両者の尊厳を保つためでもある」。彼らは自転車や徒歩で移動するからといって、二流の市民と見られることなく、このことはコミュニティに健康、環境、経済、交通など、多くの利点をもたらしている。

ギル・ペニャロサ

gpenalosa@8-80cities.org

調査協力

ラウラ・ペニャロサ、心理学

マギル大学（モントリオール）

写真

ギル・ペニャロサ

ギル・ペニャロサ

現在、カナダ・トロントに拠点を置く NGO 「8-80 都市 (8-80 Cities)」の代表理事。過去には、コロンビア・ボゴタ市役所で公園、スポーツ、レクリエーション部門の統括責任者を務めた。City Parks Alliance の理事であり、ニューヨークの StreetFilms、American Trails、Casas GEO Mexico、America Walks で上級顧問を務める。