

## 日本の真裏！ブラジルにおける最近の話題 ～都市・交通分野を中心に～

よこやま だいすけ  
横山 大輔\*

### 1. はじめに

ブラジル連邦共和国（以下、ブラジルという）は、日本の真裏、国土は日本の23倍と南米一の大国であり、世界最大の日系社会を有する親日国でもある。近年は政治経済の混乱が見られるものの、鉱物、農産物資源が極めて豊富で、今後の成長も見込まれる国であり、2014年サッカーワールドカップ、2016年リオデジャネイロ・オリンピック・パラリンピック（以下、リオ五輪という）の開催も記憶に新しいところである。

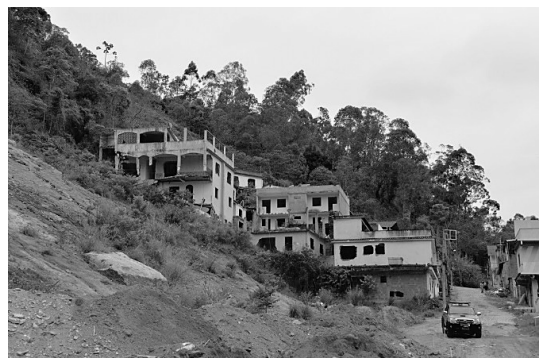
また、2018年10月には大統領選挙が実施され、元陸軍軍人で極右候補であったジャイル・ボルソナーロ氏が当選し、2019年から4年間、政権を担うこととなった。これまで十数年間続いた左派政権から大きく政策が転換することとなり、既に自由市場経済を重視する方針を示すなど、我が国にとって旧政権と比較して追い風になるものと思われる。

本稿では、筆者が3年間のブラジル勤務で経験した事項をふまえ、特に、都市・交通分野における最近のトピックを紹介したい。

### 2. 防災+都市計画の推進

2011年1月、ブラジル各地で同時多発的な大規模土砂災害が発生し、市街化が進んだ災害リスクを有する急傾斜地を中心に約1,000人の死者・行方不明者が出た（写真－1、2）。同災害を受け、ブラジル連邦政府は2012年以降、防災に関する法整備等を加速したところである。特に、完全には排除できない災害リスクと共存しつつ、平時の市民生活、産業活動等を持続的に営む上で重要となる土地利用に関しては、既存の連邦都市法に「防災」、「災害リスクに曝される低所得者層向け住宅対策」の観点を取り入れ、災害リスクを考慮した都市計画法制度の

構築を図ったところである。更に、2013年からJICAの協力を得て「統合自然災害リスク国家戦略強化プロジェクト」が開始された（詳細は、山越隆雄氏が執筆した月刊「建設」2018年6月号を参照頂きたい）。本プロジェクトは、災害リスク評価に基づく都市計画手法の立案がひとつの目標であったため、（私自身、都市計画を専門としてきたことから）連邦及び市政府との各種会議・WSへ継続的に参加し、議論を通じて新たな都市計画手法の検討に僅かながら寄与することができた（同手法を整理した技術マニュアルは2018年3月に公表）。



写真－1 2011年の大規模土砂災害による被災状況（リオデジャネイロ州ノバフリブルゴ市、2015年撮影）



写真－2 低所得者層が急傾斜地に建設した住宅群（リオデジャネイロ州リオデジャネイロ市、2016年撮影）

\*国土交通省 近畿地方整備局 建設部 都市整備課長（元在ブラジル日本国大使館二等書記官 2015年3月～2018年3月）

06-6942-1141（代）

なお、ブラジルという国は人事異動の際、基本的に前任者とは業務の引継を行わないため、本手法の扱いも今後どうなるかは不透明である（2019年に新大統領が誕生したため、特に心配）。

<http://www.cidades.gov.br/gides/arquivos/category/22-manuais/>



### 3. 都市交通インフラの整備促進

ブラジルは我が国と異なり、未だ人口は増加し、都市部を中心に開発圧力が旺盛な国である。そのため、全国各地の都市部では慢性的な交通渋滞が発生しており、都市交通インフラの整備が喫緊の課題であった。そこでブラジル連邦政府は2012年に「経済成長加速化計画－都市交通プログラム」を策定し、地下鉄、LRT、BRTといった公共交通の整備を急ピッチで進めることとなった。特に2014年サッカーワールドカップ、2016年リオ五輪開催に向け、数多くの都市で公共交通の整備が進んだ。

本項では、リオ五輪の開催にあたり、観客の輸送や、新たな賑わい創出等を目的に整備された公共交通について、リオ五輪期間中、大使館業務で現地に滞在した筆者の経験もふまえて紹介したい。

#### 1) リオ五輪開催に伴う「LRT」整備

市中心部で6路線、延長約28km（32駅）を最終的に整備する計画である。このうち、リオ五輪開催までに、サントスドゥモン空港～臨港地区（ポルトマラビーリャ地区）等を結ぶ区間が2016年6月に先行開通した（写真－3）。そして、LRT整備とあわせて面的に開発されたポルトマラビーリャ地区は、LRT停留所・歩道・各種施設が一体的に整備され、歩行者の回遊性が極めて高い空間となっている（リオ五輪開催期間中は聖火台も設置された）。

なお、リオ五輪開催期間中は、歩行者との接触を防ぐため、警察車両がライトレールを先導する形を採用していた。

#### 2) リオ五輪開催に伴う「BRT」整備

市内に分散する競技会場間を結ぶため、4路線、延長約150km（180駅）を整備した（写真－4）。リオ五輪開催期間中は、当日の観戦チケットを有する者のみ乗車可能とし、円滑な観客輸送に大きく貢献した。



写真－3 リオデジャネイロ市LRT（2016年撮影）



写真－4 リオデジャネイロ市BRT+五輪会場（2016年撮影）

### 4. おわりに

ブラジルは渡航するだけで相当の労力を要する国であり（片道30時間）、日本企業も進出にあたっては、距離、文化、政治経済（税制等含む）等の各種バリアが存在し、二の足を踏むことと思う。かつてバブル期に進出したことのある某ゼネコンは、もう進出したくない、と仰ったこともあった。確かに日本企業の進出はアジア諸国に比べてハードルが高いのは事実であるが、冒頭述べたように、潜在的ポテンシャルが高い国であり、かつ、徐々に右派政権が誕生したことから、今後はブラジルにも関心を持って頂ければ幸いである。なお、このような中でも中国企業は国を挙げて当地のインフラビジネスに大きく参入している状況にある。