

# バルセロナの総合的な都市交通戦略からみたモビリティの一考察 ～なぜモビリティは必要なのか～

井上学 (平安女学院大学)・小美野智紀 (㈱ドーコン)・片岸将広 (㈱日本海コンサルタント)・ジャウマ=バルセロ・杉山奈津子・鈴木文彦 (交通ジャーナリスト)・高島亮太 (らくもび)・辻寛 (大阪大学) 辻堂史子 (㈱シティプランニング)・中野竜 (㈱コトブキ)・吉村有司 (五十音順)

## 1 背景と考え方

「モビリティ」とは？

人々のアクティビティを支えるものでアクセシビリティが重要。

アクティビティ  
活動・行動・その状況

人々が幸福で・楽しい生活を送るために  
行動は起きる・需要が生まれる

行動を起こすこと  
目的(動機)と土地利用(源泉)の関係

それゆえに、  
都市計画(土地利用)と  
交通計画が

アクセシビリティ  
交通の利便性・支障なく利用できる度合い

行動を起こしやすい環境  
様々な交通手段・選べる状態  
適切な統合的な情報の提供

「Integrat (統合)」されなくては

## 2 バルセロナの取組内容

### 公共交通の取組

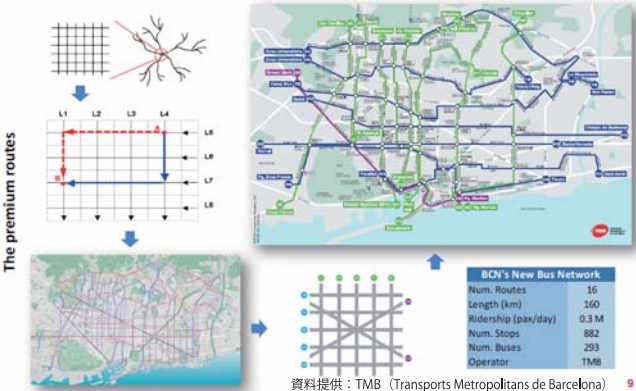


我々バス・地下鉄会社はモビリティサービスを担う  
多様なニーズを持つ人々が動くためには工夫がいる by TMB

【例】バス路線の再編

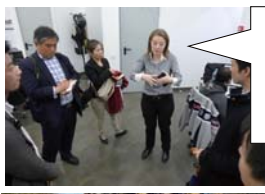
複雑で分かりにくい、特定の道路に偏るバス路線を  
・縦・横の基幹ルート(プレミアムルート)  
・従来の需要追従型(コンベンショナルルート)  
・フィーダーとなるバス(ローカル&フィーダー)  
に再編。都市の導線・土地利用・目的地に対応する路線網に。

路線の最適化をロジカルに検討。市民の移動の9割が目的地へ1回乗り換え以内で到達できる



人々が行動を起こすには「目的」がある。  
その目的に対応した路線網を作り上げる。

### 自転車の取組



シェアサイクルのサービスは公共の生活交通  
よって、都市計画的に公共交通を使うことが  
妥当なエリアには、ポートは置かない by クリアチャンネル



### 歩行者空間の取組



歩行者街区を形成し、自動車を排除しているが、  
単に排除ではない  
「駐車場アクセスはできる」  
密度の高い地域で、歩行環境の改善により  
人々に豊かな生活環境を提供



街の中には人々が過ごせる広場やカフェ  
自動車交通は市街地外側にバイパスがある。

### 情報提供の取組

バス停留所には経路探索ができる端末  
⇒地下鉄・鉄道・バス・シェアサイクルの情報が得られる

サインはまだ工夫の余地があるが  
駅構内ではバスもシェアサイクルも標示



使えるモードをチョイスすれば  
複合交通手段での検索ができる



## 3 バルセロナでの効果

バルセロナの取組は、利用状況改善や市民の満足度向上という結果に現れている。

プレミアムルートの利用者数



市民の路線再編に対する満足度 7.7ポイント (10ポイント満点)

年間利用者数 2015年(百万人) 2015/2014 変化率

地下鉄 (Metro)	385.0	+2.5%
TMBバス (Bus)	187.8	+1.9%
TMB社 合計	572.8	+2.3%
他のバス路線	154.4	+3.8%
近郊電車 (スペイン鉄道 Renfe)	106.4	+1.2%
近郊電車 (カタルーニャ州営鉄道 FGC)	79.7	+3.2%
路面電車・LRT (Tram)	25.4	+3.8%
合計	938.7	+2.5%

特に満足度でこだわる姿勢が強く、バス路線の評価では市民の満足度が非常に高い。  
「公共サービスでは図書館に次いで2番目」(by TMB)

NXB Assessment



その背景には・・・

市内の広告ボードを活用したPRの実施や、リーフレットによる改変効果のアピールなどを積極的に実施。また、住民自治組織を通じて積極的な説明により合意を短期間で得ている。



市内の広告ボードにおける路線再編のPR

## 4 日本への示唆 ～総合的な取組の重要性～

「バス・トラム・地下鉄・自転車等、様々な交通モードを複合的に組合せ、人々の行動を促し「移動」を支える仕組みを作る。」



交通計画が  
目指すところ

Happiness (ハピネス≒幸福)

=移動の動機づけ・需要の源泉でもある

「人々が Happiness になるために  
モビリティが必要である」

人々の様々な幸せ・幸福を達成するために進めるもの  
最大公約数ではなく、一人一人が幸せを感じられる交通政策  
これを行政も事業者も「哲学」として持っている。



市民の幸せが街に出ている

ただ、あるモードを組み合わせているのではなく、戦略的に互いを補完するだけではなく統合的に取り組む仕組み

これは日本でもかなりできつつある。

どうしても我が国ではおざなりになりがち

「我が国の交通計画・戦略の考え方に重要な示唆」を与えるものではないか？

(最後に)

今回の発表は、2016年4月にスペイン・バルセロナを有志で訪問した際  
吉村有司氏 (laboratory urban DECODE / MIT センサブル・シティー・ラボラトリー)  
ジャウマ=バルセロ名誉教授 (カタルーニャ工科大学)  
とのディスカッション及び、その際に訪問した  
TMB(Transports Metropolitans de Barcelona /バルセロナ交通局)、Clearchanel 社  
でのヒアリングより整理したものである。

