



KPMG Newsletter

# KPMG Insight

**Topic ③**

市民参加型の巨大実験都市、バルセロナの  
多様なモビリティ



Vol. **71**

March 2025

# 市民参加型の巨大実験都市、バルセロナの多様なモビリティ

KPMGジャパン インフラストラクチャーセクター  
運輸・物流・ホテル・観光セクター統轄リーダー

KPMG Asia Pacific Head of Public Transport

KPMGモビリティ研究所

KPMGコンサルティング ビジネスイノベーションユニット

倉田 剛 / プリンシパル

スペイン・バルセロナ市は、革新的な都市計画と市民参加型の取組みで注目されています。移動の利便性を支える公共交通網は、行政主導の補助金による支援で強化され、誰もが快適に移動できる都市を実現しています。また、スーパーブロックによる歩行者空間の拡大や、デジタルプラットフォーム「Decidim」<sup>1</sup>を活用した市民参加型プロジェクトが、多様性と利便性を高めています。都市計画の効果をビッグデータで“見える化”する手法や、ジェンダーバランスを意識した公的機関の取組みも印象的でした。バルセロナの事例は、官民の連携と市民の協働を基盤とした未来志向の都市モデルを日本が構築するうえで、多くの示唆を与えてくれます。なお、本文中の意見に関する部分については、筆者の私見であることをあらかじめお断りいたします。

## ✔ POINT 1

### バルセロナの革新と都市計画の進化

バルセロナは、都市づくりの全体像やスーパーブロックや街の大胆な造り替えなど数々の取組みで知られる世界で最も革新的な街の1つである。

## ✔ POINT 2

### 市民参加と意思決定の“見える化”

多くの市民が革新的な取組みに参加する仕組みがあり、その意思決定を支えるための効果の“見える化”が広く浸透している。

## ✔ POINT 3

### 持続可能な社会に向けた新しい都市モデルと日本への示唆

わが国における持続可能な都市モデルの構築においても、バルセロナの革新的な取組みから学べることは大いにあると考える。



倉田 剛  
Takeshi Kurata

## ①

## バルセロナの革新と都市計画の進化

スペイン・バルセロナ市はスペイン第2の都市で、「スーパーブロック」をはじめとする革新的な街づくりで知られています。2024年の秋、現地で開催された世界最大級のスマートシティ関連のイベント「Smart City Expo World Congress」<sup>2</sup>に登壇する機会があり、あわせて現地視察を行いました。“百聞は一見に如かず”ではないですが、この経験を経て感じたことを述べさせていただきます。なお、2024年7月号のKPMG Insightに掲載した『公共交通のリ・デザインとわが国経済の持続可能性〜次の100年について考える』<sup>3</sup>も本稿と合わせてご覧頂けると理解が深まるかもしれません。

## 1. 想像を上回る移動の利便性

日本の街づくりは、交通を軸とした民間の活力によって発展してきました。“日本の資本主義の父”渋沢 栄一氏の精神を引き継いだ小林 一三氏が確立し、後にTOD (Transit Oriented Development)<sup>4</sup>と呼ばれることになった公共交通機関の利用を前提に組み立てられた都市開発のモデルは、日本が世界に誇るべきものといえます。

一方、欧州連合 (EU) では、2007年に定められた欧州共同体 (EC) 規則1370/2007<sup>5</sup>により、車がなくても暮らせる社会を目指し、旅客輸送サービスの提供が加盟国の行政当局に義務付けられています。最近では、フランスのパリで始まりEU諸国に広がる「15分都市」<sup>6</sup>のコンセプトが注目されていますが、今回バルセロナでその圧倒的な移動の利便性を肌で実感することができました。

図表1は、バルセロナ交通局が公表している地下鉄・トラムとバスの路線図です。街の隅々まで路線が張り巡らされ、5分も

歩けば複数の駅や停留所にアクセスでき、特に中心部の地下鉄は2〜3分おきに運行されており、“行けば来る”エレベーター感覚で利用することができます (図表1参照)。

旅行者は公共交通の乗り放題の交通カード使い、インターネット検索で複数ルートの提案や遅延状況の確認が可能です。現地の人はより割引率の高い交通カードや便利なアプリを使っているようですので、一物二価を事実上実現しているのかもしれませんが。日本では本格導入が検討されているライドシェア (ライドヘイリング) は当たり前のように交通インフラの一端として定着していますし、ほとんどの道路に自転車専用道が設置され、電動スクーター、レンタサイクル、レンタルバイクなど、個人が自らのニーズに応じて多様なモビリティを使いこなしている風景が印象に残っています。

さらに驚くことは、公共交通を支えるバルセロナ交通局 (Transports Metropolitans de Barcelona) の収入の約3分の2がいわゆる補助金で構成されている、ということです。車両も新しいEVバスが多く、ここにも補助金が使われているようです。

住宅政策も交通と一体で進められ、宅地開発は計画的に進められているため、

日本の都市部の一部で見られるような住宅・オフィスの供給過多により駅が人で溢れかえる一方で、都市部を離れると移動手段に困る、というようなこともないようです。

## 2. クルマから公共交通・歩行者優先への強制的なシフト

クルマから歩行者優先へのシフトの象徴ともいえるのが“スーパーブロック”と呼ばれる、街の中心部の車道を歩行者優先の空間に変えようという動きです。今では街中に広がり、多くの市民の支持を得ているスーパーブロックですが、2013年の導入当初は相当の反対意見があったそうです。スーパーブロックにより街全体が公園のようで、東京の丸の内通りが延々と続くイメージです (図表2参照)。

さらに驚くのが、図表3の写真です。これらクルマから歩行者優先への大胆な造り替えには相当のインフラ投資がされているでしょうし、同時に雇用創出効果もあることでしょう (図表3参照)。また、バルセロナでは環境負荷の高い古い自動車やバイクを廃車にした市民に「T-verda」という公共交通機関の3年間無料パスを配布するなど、クルマから公共交通機関にシフトする経済的インセンティブも導入して

図表1 バルセロナの公共交通網

## 地下鉄・トラム路線図



## バス路線図



出典：バルセロナ交通局  
<https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/metro-bus-map>

います。

これらを支えるのが前述した圧倒的な  
利便性の公共交通網であり、次に述べる  
市民参加型のデジタルプラットフォームで  
あるDecidimの仕組みや効果の“見える  
化”です。

## II 市民参加と意思決定の “見える化”

### 1. 市民の直接参加を可能にする Decidim

Decidimとは、カタルーニャ語で『私た

ちが決める』という意味をもつ市民参加の  
ためのデジタルプラットフォームのことで、  
日本でも見守りカメラで知られる兵庫県  
加古川市が日本で初めて導入しています。

バルセロナでは市の予算の一定割合が  
複数のプロジェクトに割り当てられ、市民  
から提案を募り討議を経て使途が決定さ  
れます。上述したスーパーブロックでも市  
民のアイデアで、皆が遊ぶ公園、バスケット  
コート、クリケット場などそれぞれのス  
ペースに市民の趣味や文化が反映され、  
多様性が感じられました。

Decidimの参加経験者は市民の約1割で  
すが、プロセスそのものの“見える化”と  
市民全体への機会提供に大きな意味があ  
ります。

図表2 スーパーブロック



出所：筆者撮影

図表3 道路⇒公園への大胆な作り替え



出典：バルセロナ市役所講演資料

## 2. 意思決定を支える効果の“見える化”

上記の意思決定を支えたのが街を造り変えることによる効果の“見える化”です。

今回のバルセロナ視察をアレンジされた東京大学 先端科学技術研究センターの吉村有司特任准教授は、かつてバルセロナで都市計画・交通計画に従事され、クル

マから歩行者優先への空間の解放が空気の浄化、騒音防止などに加え、周辺小売店・飲食店の売上向上につながることをビッグデータを用いて“見える化”しました。<sup>7</sup>この研究成果は感覚的な根拠にとどまらず、数値で理論的に説明する点で画期的です（図表4参照）。

似たようなアプローチとして、KPMGでは移動の価値を“見える化”する『True Valueメソッドロジー』<sup>8</sup>の手法を欧州で10年以上前から推進しています。欧州の人達はルールメイキングが上手、という話をよく耳にしますが、さまざまな利害関係者の合意形成を図るうえでこうした手法はわが国でも参考になると思います。

### III

## 持続可能な社会に向けた新しい都市モデルと日本への示唆

### 1. 圧倒的な観光コンテンツとオーバーツーリズム対策

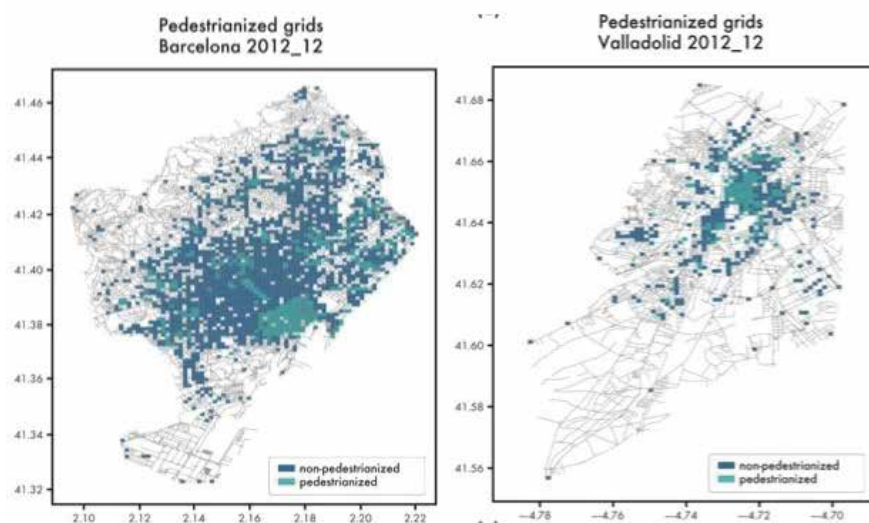
今回の視察で世界的建造物である「サグラダ・ファミリア」を訪れた際には、その繊細かつ大胆な造形美と壮大なスケールと存在感に圧倒されました。バルセロナはサグラダ・ファミリアだけでなく、ヒアリングを行った市役所庁舎をはじめ、街中が美術館のようでした。魅力的なコンテンツが世界中から人を惹きつけ、公共交通の利便性向上につながっています（図表5参照）。

また、バルセロナではさまざまな局面でデジタルによって課題解決を図ろうという姿勢が感じられました。たとえば、サグラダ・ファミリアも完成まで300年かかるといわれていましたが、デジタル技術の活用で工期が半分に短縮され、2026年には完成予定といわれていますし、多くの観光スポットや交通機関がネット予約やクレジットカードのタッチ決済で極端な混雑なしに楽しめるようになっています。その他渋滞緩和や事故防止などの観点で、日本で

図表4 街を造り変える効果の“見える化”



環境汚染や健康、市民生活の質を高めるといった観点から、歩行者中心の街路編成が進むなか、歩行者空間化による周辺環境への影響を定量的に検証



オープンストリートマップ（OSM）から取得した歩行者空間の時系列変化の例。バルセロナ市とヴァジャドリッド市の2012年12月における歩行者空間の分布

出典：東京大学先端科学技術研究センター 吉村有司特任准教授講演資料  
<https://www.rcast.u-tokyo.ac.jp/ja/news/release/20211028.html>

は見られないようなIT技術を活用した取組みが見られました。

## 2. 多様な人材とジェンダーバランス

今回、バルセロナ市やカタルーニャ高等建築研究所の方々のプレゼンテーションを複数聞く機会がありましたが、資料の見た目やロジック、説明の抑揚など巧みで、聞き手が理解できるスライド構成なども印象的でした。スペインは国を代表するような大きな産業がないため、優秀な人材は公務員を希望する人が多く、都市設計

の分野では博士号を持っている職員も珍しくないようです。

また、プレゼンターの大半が女性でした。人員構成では意図的に女性比率を高めるような努力を重ねてきたそうです。データによれば、日本は他国と比べても男性の生涯所得が女性を大きく上回っているのに対し、スペインはむしろ女性の生涯所得が男性のそれを上回っています<sup>9</sup>。

“イノベーションの父”と呼ばれるシュンペーターの定義によれば、イノベーションとは異なるものの結合による新たな価値の創造です。もともと民族の多様性のあ

るバルセロナですらさまざまな努力を重ねてきたとのことですから、典型的なハイコンテクストカルチャーで生活する日本人は、意識的にでも多様性を持たせないと新しいアイデアは生まれにくいのではないかと感じました。

## 3. バルセロナから学べること

バルセロナの都市課題と革新の取組みから学べることは、社会全体で共有する価値を高めながら、官と民が連携して新しい都市モデルを築くことの重要性です。この視察で得た知見を踏まえ、日本では地域ごとの特性に合った形で応用できる点も多いと感じました。特に、多様な主体が協働する「競争から共創へ」の取組みは、持続可能な社会を実現する鍵となるでしょう。

民間企業に浸透するサステナビリティ経営の考え方はこれを後押しするものですし、各地で複数事業者の共創によるモビリティのプロジェクトも増えています。また、行政には全体の方向性を示し、コーディネーターとして民間の活力を最大限に引き出すべく、より一層の役割を期待します。

バルセロナでの事例をヒントに、私たち一人ひとりが地域の未来を見据えた行動や議論を起こすことが重要であり、本稿がその一助となれば幸いです。

図表5 魅力的な観光コンテンツ

### サグラダ・ファミリア



### バルセロナ市庁舎



出所：筆者撮影

- 1 Decidim  
<https://decidim.org/ja/>
- 2 Smart City Expo World Congress | SCEWC 4 - 6 NOV 2025  
<https://www.smartcityexpo.com/>
- 3 公共交通のり・デザインとわが国経済の持続可能性～次の100年について考える  
<https://kpmg.com/jp/ja/home/insights/2024/07/redesigning-public-transportation.html>
- 4 TOD (Transit Oriented Development)  
公共交通機関の利用を前提に組み立てられた都市開発もしくは沿線開発の手法。1990年代アメリカのP. カルソープによって提唱され注目された。
- 5 欧州共同体(EC)規則1370/2007  
[eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370)
- 6 15分都市  
車への過度な依存を減らし、仕事、買い物、教育、医療、レジャーなどのほとんどの日常生活必需品やサービスが、都市のどこからでも徒歩、自転車、公共交通機関で15分以内に簡単にアクセスできる都市計画の考え方。
- 7 街路の歩行者空間化は小売店・飲食店の売り上げを上げるのか、下げるのか？～ビッグデータを用いた経済効果の検証～  
<https://www.rcast.u-tokyo.ac.jp/ja/news/release/20211028.html#comments1>
- 8 True Valueメソドロジー  
<https://kpmg.com/jp/ja/home/services/advisory/risk-consulting/sustainability-services/true-value-impact.html>
- 9 内閣府 選択する未来2.0報告書  
<https://www5.cao.go.jp/keizai2/keizai-syakai/future2/index.html>

#### 関連情報

ウェブサイトでは、自動車・モビリティに関する情報等を紹介しています。

<https://kpmg.com/jp/ja/home/insights/2016/05/mobility.html>

本稿に関するご質問等は、以下の担当者までお願いいたします。

KPMGコンサルティング株式会社  
倉田 剛 / プリンシパル

✉ [takeshi.kurata@jp.kpmg.com](mailto:takeshi.kurata@jp.kpmg.com)

## KPMG ジャパン

kpmg.com/jp

本書の全部または一部の複写・複製・転載および磁気または光記録媒体への入力等を禁じます。

ここに記載されている情報はあくまで一般的なものであり特定の個人や組織が置かれている状況に対応するものではありません。私たちは、的確な情報をタイムリーに提供するよう努めておりますが、情報を受け取られた時点及びそれ以降における正確さは保証の限りではありません。何らかの行動を取られる場合は、ここにある情報のみを根拠とせず、プロフェッショナルが特定の状況を綿密に調査した上で提案する適切なアドバイスをもとにご判断ください。

© 2025 KPMG AZSA LLC, a limited liability audit corporation incorporated under the Japanese Certified Public Accountants Law and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved. Printed in Japan.

© 2025 KPMG Tax Corporation, a tax corporation incorporated under the Japanese CPTA Law and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent member firms of the KPMG global organization.

コピーライト©IFRS®Foundation すべての権利は保護されています。有限責任 あずさ監査法人は IFRS 財団の許可を得て複製しています。複製および使用の権利は厳しく制限されています。IFRS 財団およびその出版物の使用に係る権利に関する事項は、www.ifrs.org でご確認ください。

免責事項：適用可能な法律の範囲で、国際会計基準審議会と IFRS 財団は契約、不法行為その他を問わず、この冊子ないしあらゆる翻訳物から生じる一切の責任を負いません(過失行為または不作為による不利益を含むがそれに限定されない)。これは、直接的、間接的、偶発的または重要な損失、懲罰的損害賠償、罰則または罰金を含むあらゆる性質の請求または損失に関してすべての人に適用されます。

この冊子に記載されている情報はアドバイスを構成するものではなく、適切な資格のあるプロフェッショナルによるサービスに代替されるものではありません。

「IFRS®」、「IAS®」および「IASB®」は IFRS 財団の登録商標であり、有限責任 あずさ監査法人はライセンスに基づき使用しています。この登録商標が使用中および(または)登録されている国の詳細については IFRS 財団にお問い合わせください。