

研究ノート

横浜市内における観光での自転車活用と 観光コースに関する一考察

—横浜市内での自転車モニターツアー実施事例から—

秋 山 友 志

横浜市内における観光での自転車活用と観光コースに関する一考察 —横浜市内での自転車モニターツアー実施事例から—

秋 山 友 志

目 次

- 1章 はじめに
 - 1-1 本研究の背景と位置づけ
 - 1-2 本研究の目的
 - 1-3 本研究の手法
- 2章 横浜市内での観光における自転車利用の実態
 - 2-1 横浜市の観光動向
 - 2-2 横浜市の自転車の利用状況
 - 2-3 横浜市の自転車貸出事業者について
 - 2-4 横浜市の自転車貸出事業における課題
- 3章 横浜市内における自転車の利用に関する施策
 - 3-1 「横浜市自転車総合計画」の概要
 - 3-2 「横浜市自転車総合計画」における観光での自転車利用の方向性
 - 3-3 「横浜市自転車総合計画」における観光での自転車利用への施策提言
 - 3-4 「横浜市自転車総合計画」における観光での自転車利用への制度・規制の見直し
- 4章 横浜市内での自転車を利用した観光モニターツアーの実施
 - 4-1 実施背景と概要
 - 4-2 実施評価
 - 4-3 実施考察
- 5章 結語
 - 5-1 まとめ
 - 5-2 今後の計画
 - 5-3 謝辞

1章 はじめに

1-1 本研究の背景と位置づけ

平成27年における訪日外国人観光客数は1,973万人で過去最高を記録した。訪日外国人観光客の増加に合わせて、日本国内の都市部や地方の観光地では新たなマーケットの獲得に向けて、訪日外国人観光客受け入れ体制の整備や地域観光経営の再構築が求められている。

その一方で、都市部や地方における2次交通（域内交通）のあり方も各自治体などで議論され、その中で自転車の観光利用が注目されている。

横浜市では、都心部や横浜港臨港エリアでの観光客における移動交通手段は自家用車及び鉄道やバスなどの公共交通機関が主なものとなっている。横浜市で平成26年4月より本格的な事業が始まった横浜コミュニティサイクル「baybike」に代表される自転車シェアリングシステムや自転車貸出（レンタサイクル）事業についても、観光目的の利用促進施策が進められている。横浜市では平成28年6月に「横浜市自転車総合計画」^①が策定された。「横浜市自転車総合計画」策定以前の平成27年12月には「横浜市自転車総合計画（素案）」^②が出され、素案に対する市民意見公募（パブリックコメント）^③を実施した。なお、素案のとりまとめを行った「横浜市自転車等施策検討協議会」では横浜市での自転車を「いかす」ための方向性の例として、「観光地としての魅力向上と、まちの賑わい創出、活性化に向けて、自転車を使った移動を促進していきます。」^④と述べており、観光スタイルに適した自転車サービスの促進に見合う基盤や制度の確立が議論されている。

ところで、港湾都市において、観光目的とした自転車利用に関して、実態調査を行っている事例は多くはなく、都市港湾臨港エリアを有する横浜市でも、自転車を観光に生かすための実態調査・研究、あるいは域

内観光での自転車利用を促進する観光コースに関する調査・研究については始まったばかりと言える。

このような背景から、横浜市のような港湾都市における観光目的とした自転車利用に関しての実態を明らかにすることは、新たなマーケットの獲得や訪日外国人観光客受け入れ体制の整備や地域観光経営の再構築に貢献できると言える。

1-2 本研究の目的

本研究では、横浜市を対象として、横浜市のような港湾都市における観光目的とした自転車利用に関する観光コースの設定のあり方や方向性を明らかにすることを主眼とした。

1-3 本研究の手法

横浜市内における観光動向、自転車利用の実態、自転車貸出事業などの実態、そして、横浜市における自転車利用の施策等の整理調査をもとに、横浜市内での自転車を利用した観光モニターツアーの実施事例から港湾都市における観光目的とした自転車利用に関する考察を行い、今後の研究の課題と予定を述べる。

2章 横浜市内での観光における自転車利用の実態

2-1 横浜市の観光動向

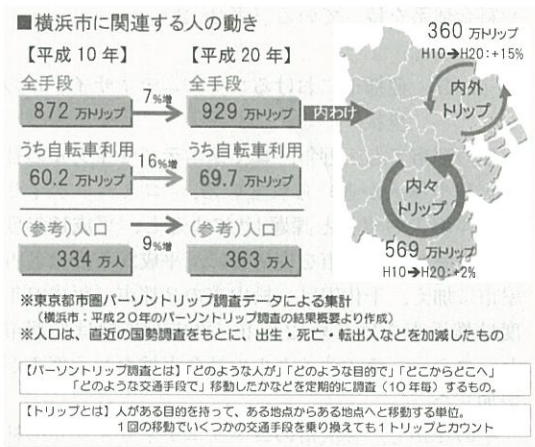
平成27年（1月～12月）の横浜市の観光集客実人員と観光消費額について、「平成27年度横浜市観光動態消費動向調査」をもとに推計した結果、人数に限って見れば、観光集客実人員（宿泊）は512万人、観光集客実人員（日帰り）は3,249万人、総数が3,761万人であった^⑤（表2-1）。

表2-1 横浜市内における平成27・28年の観光集客実人員数

区分	観光集客実人員		増減	増減率
	27年	26年		
宿泊	512万人	489万人	23万人	4.7%
日帰り	3,249万人	2,963万人	286万人	9.7%
合計	3,761万人	3,452万人	309万人	9.0%

（出所）横浜市記者発表資料「平成28年4月28日『過去最高!!平成27年（1月～12月）の観光集客実人員は3,761万人!』」

図2-1 横浜市に関連する人の動き



(出所) 横浜市「横浜市自転車総合計画」p13.

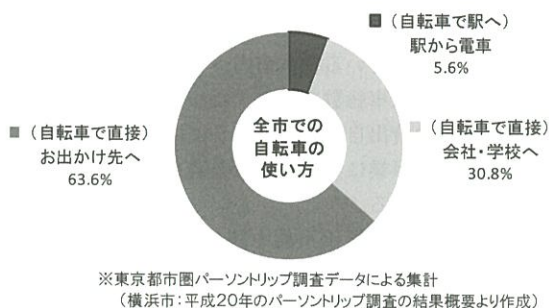
平成23年から平成27年で観光集客実人員数は増加しており、横浜市を訪れている観光客は近年増加傾向にある。

このうち、自転車を利用した観光客数については、調査統計が存在しないため、次節で観光利用以外も含めた横浜市の自転車利用の状況について触れ、横浜市の観光目的での自転車利用の可能性について、その利用実態をみることにする。

2-2 横浜市の自転車の利用状況

後に論述する「横浜市自転車総合計画」によると、「横浜市内の自転車利用状況については、平成10年から平成20年の10年間で約16%増加し、「この間の人口の増加率である9%を大きく超えており、移動手段として自転車を積極的に選択する人が増えている」⁽⁶⁾とあ

図2-2 横浜市での自転車の使い方



(出所) 横浜市「横浜市自転車総合計画」p13.

る(図2-1)。

また、「市内での自転車利用を、『駅から電車』『会社・学校へ直接』『お出かけ先へ直接』に分けて整理すると、『駅から電車』に乗る移動は約6%で、自転車利用の大半は、直接目的地に向かう移動⁽⁷⁾であるとしている。

このことから、横浜市内の自転車利用に関しては、観光目的を含む、直接目的地に向かう利用が多く、近年その利用者数も増加していると言える。

2-3 横浜市の自転車貸出事業者について

横浜市では、いくつか自転車貸出事業者(いわゆる、「レンタサイクル事業者」や「コミュニティサイクル事業者」)が存在するが、その中で、横浜市都心部でのコミュニティサイクル事業である「baybike」について、整理を行う。

2-3-1 横浜市都心部でのコミュニティサイクル事業「baybike」の概要

横浜市では、「横浜都市交通計画」「関内・関外活性化推進計画」に位置づけられた都心部活性化や観光振興及び交通分野における脱温暖化に向けた先進的な取組として、都心部においてコミュニティサイクルの導入を検討し、平成23年4月から3年間の横浜都心部コミュニティサイクル社会実験を実施⁽⁸⁾した。このコミュニティサイクル「baybike」は、3年間の社会実験を経て、現在、平成26年4月～平成31年3月まで「横浜都市部コミュニティサイクル事業」⁽⁹⁾として本格実施(実施主体:横浜市、運営主体:株式会社ドコモ・バイクシェア)をしている。平成27年度3月末における累計利用登録者数は約

図2-3 横浜コミュニティサイクル「baybike」



(出所) 横浜コミュニティサイクル「baybike」Webサイト「初めての方へ」⁽¹¹⁾

39,000人で、利用回数は114回／日（平成23年度）から約470回／日（平成27年度）と推移し、自転車台数（400台）・ポート数（44か所）は日本最大の規模である¹⁰⁾。個人向けには1回利用（基本料金なし、最初の30分：150円（税抜）／回）と月額会員（基本料金：2,000円（税抜）／月、最初の30分：0円／回）などの料金プランがある。

2-3-2 観光目的とした「baybike」の利用実態

「平成24年度 横浜都心部コミュニティサイクル社会実験効果検証等調査検討委託 報告書」¹²⁾によると「baybike」利用に関して、「休日の観光目的では新高島駅周辺エリアから新港エリアへの利用が最も多く、次いで、馬車道駅周辺エリアから関内駅周辺エリアへの利用と山下公園エリアからみなとみらい駅周辺エリアへの利用が多くみられる。」と述べている。これは、休日の観光目的での「baybike」利用者の多くが、みなとみらい線の新高島駅、みなとみらい駅、同馬車道駅、JR・市営地下鉄の関内駅を起点・終点にして、横浜港大さん橋国際客船ターミナルに臨む新港エリア及び山下公園エリア（以下、上記2つのエリアを含めて、「横浜港臨港エリア」とする）に回遊していることを示している。

2-3-3 「baybike」の利用方法と課題

「baybike」の借り方には2種類の方法がある。1つは、「baybike」のWebサイト上で、利用者が持つ交通系ICカード、もしくは専用ICカードをオンライン登録し、そのカードをかざして借りる方法である。もう1つは、1回ごとにパスコードを会員Webサイトからオンライン発行して借りる方法である。

このため、交通系ICカードや専用ICカードを持たない人は、原則、1回ごとにパスコードを会員Webサイトからオンライン発行して借りる方法でしか「baybike」を利用できない。また会員登録を原則Webサイト上で行う必要があり、Webサイトで会員登録できない人も「baybike」を利用できないため、訪日外国人観光客のように交通系ICカードを持たない人や情報リテラシーに弱い高齢者などに対する利用に関して、いかに障害を低くするかが課題である。

2-3-4 その他横浜市内の自転車貸出事業者について

「baybike」以外にも横浜市内の自転車貸出事業

者はいくつかあり、それぞれ特徴を生かした自転車や料金体系を持っている（表2-2）。

2-3-5 他都市におけるコミュニティサイクルの現状

他の都市でも、近年、コミュニティサイクルの社会実験や導入が進められている。「コミュニティサイクル導入の現状と課題」¹¹⁾によると、平成19年度の名古屋市の1都市を皮切りに、平成20年度は名古屋市に加え、千代田区、松山市の3都市、平成21年度は横浜市をはじめ12都市、平成22年度は15都市と、コミュニティサイクルの社会実験を行う都市が増加した。

そのなかで、金沢市のコミュニティサイクルの社会実験（平成22年度）では、利用者の82%が「観光・レジャー・まちめぐり」と有料でも高い利用率であった。また、ポートを市内の観光地、主要駅・バスターミナルなどの主要箇所を設置したことによって、3.54回という比較的高い回転率であった（横浜市の平成22年度の回転率は1.25回）。

コミュニティサイクルの回転率での他都市との比較を見ると、横浜市は1回程度に対して、札幌市（ポロクル）は1.6回、江戸川区は1.4回と横浜市よりも高い回転率の都市もあった。

2-4 横浜市の自転車貸出事業における課題

「baybike」を含め、いくつかの自転車貸出事業者が観光客向けに自転車の貸出を行っている。特に、「baybike」については、登録者数、ポート数、台数の増加や実施区域の拡大に伴い、「baybike」を利用する「横浜港臨港エリア」へ訪れる観光客も増えていると推測される。

しかしながら、横浜市の「横浜港臨港エリア」などを訪れる観光客数やその増加に対して、まだ自転車の貸出には伸び代があり、自転車貸出に関しては途上段階とも言える。

近年増加している横浜市内への観光客数に合わせて、貸出自転車総数を増やすために、各自転車貸出事業者での貸出自転車数をいかに増やすか、新たに自転車貸出事業に参入する事業者をいかに増やすかが課題でもある。

その一方で、横浜市内を観光する観光客に向けて、自転車利用を訴求し、利用しやすい環境整備をすることも必要と言える。

表2-2 横浜市内の自転車貸出事業者一覧

横浜コミュニティサイクル「baybike」	
特 徴	全自転車が電動アシスト付き自転車
利用料金	30分／150（税抜）円から、1ヶ月／2,000円（税抜）
Cycle Travelation	
特 徴	ガイド付きサイクリングツアーも実施
利用料金	スポーツバイクレンタル：1日／1,500円 ガイド付きサイクリング&フェリークルージング：3時間半～／5,980円
パノレン	
特 徴	全自転車が電動アシスト付き自転車
利用料金	1時間／540円、1日／1,620円、別途1,080円で一泊（翌朝10時まで）、別途540円で乗り捨ても可
バイシー横浜	
特 徴	電動アシスト付き自転車は予約制
利用料金	電動アシスト付き自転車：1日／1,500円、半日（4時間）／1,000円 シティサイクル：1日／1,000円、半日（4時間）／500円 子供用自転車：1日／500円
YOKOHAMA CYCRUISING	
特 徴	全自転車がミニベロ自転車
利用料金	3時間まで1,000円（税込）、3時間以上終日まで1,800円（税込）

（出所）公益財団法人横浜観光コンベンション・ビューローWebサイト「レンタサイクルの紹介」⁽¹³⁾より筆者作成

3章 横浜市における自転車の利用に関する施策

3-1 「横浜市自転車総合計画」の概要

横浜市では平成28年6月に「横浜市自転車総合計画」を策定し、自転車施策の総合的な展開を推進している。計画の考え方として、幅広い分野での連携した取り組みが前提となり、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」などを柱として、横浜市としての施策の方向性を明らかにすることとしている。以下に、「横浜市自転車総合計画」の概要をまとめる。

1. 計画の期間

平成28年度から平成37年度までの概ね10年間

※自転車を取り巻く環境は近年大きく変化していることから、概ね5年後をめどに見直しを検討。

2. 計画の構成

- (1) 計画に関する基本事項
- (2) 自転車を取り巻く社会の動き
- (3) 自転車総合計画が目指す姿
- (4) 施策の方向性と具体化に向けた考え方

(5) スケジュール

3-2 「横浜市自転車総合計画」における観光での自転車利用の方向性

横浜市長の附属機関となる「自転車等施策検討協議会」にて、平成27年度までに協議会を7回程度開催し、素案を取りまとめた。この「自転車等施策検討協議会」が取りまとめた素案の中では、横浜市での自転車を「いかす」ための方向性の例として、「観光地としての魅力向上と、まちの賑わい創出、活性化に向けて、自転車を使った移動を促進していきます」⁽¹⁵⁾と述べている。

3-3 「横浜市自転車総合計画」における観光での自転車利用への施策提言

上記の「自転車等施策検討協議会」での素案⁽¹⁶⁾で、自転車利用（「いかす」ため）に関しては、①情報不足への対応、②促進に見合う基盤や制度の確立、③利用増加による懸念への対応という3つの施策を提言している。

具体的に必要な事柄では、①情報不足への対応に関して、行き先での駐輪場の場所、通行しやすい移動ルート、目的地近くのサイクルポートの場所など挙げ、

②促進に見合う基盤や制度の確立に関して、大型の自転車に対応できる駐輪場、公共空間での利用の制約、観光スタイルに適した自転車サービスなどを挙げ、③利用増加による懸念への対応に関して、混雑する場所での歩行者との交錯、駐輪場整備による自転車交通の誘発、バスからの転換等による公共交通衰退などを挙げている。

3-4 「横浜市自転車総合計画」における観光での自転車利用への制度・規制の見直し

同じく上記の「自転車等施策検討協議会」での素案¹⁷⁾で、多様な自転車ニーズに対応できる体制・制度の見直しに関しては、駐輪場、サイクルポートに対する公共空間（道路、公開空地、公園、港湾緑地など）の活用制限の緩和などを取組施策（案）としている。

また、「baybike」の事例とともに「baybike」の「推進に向けた主な課題」として、①サイクルポートの適正配置（主要施設の直近等、視認性が高い箇所への設置）、②自転車走行環境の整備等（利用者の安全性を確保するための、ハードとソフトの両面の早期対応が必要）を挙げている。

3-5 小結

「横浜市自転車総合計画」のとりまとめを行った「自転車等施策検討協議会」での素案では、駐輪場や「baybike」ポートを港湾緑地などの公共空間に設置するために、活用制限の緩和を行う施策を挙げている一方で、「baybike」ポートの適正配置、自転車走行環境の整備等が必要であると述べている。このことから、平成28年6月に策定した「横浜市自転車総合計画」にも継続的に「baybike」の観光利用のあり方や施策が盛り込まれている。

4章 横浜市内での自転車を利用した観光モニターツアーの実施

4-1 実施背景と概要

横浜市内には「baybike」をはじめ、観光客向けに自転車貸出を行う事業者があるにも関わらず、横浜市内を観光する多くの観光客が自転車を利用しているとは言えず、自転車の観光利用について、まだ認知やその訴求が不十分である。

そのため、横浜市内を「baybike」などの貸出自転

車でも楽しめる自転車観光コースを設定し、そのモニターツアーを実施した。その目的は、横浜市内観光での自転車利用の課題点や観光コースの設定についての参考資料を得ることであった。

横浜市内で自転車を利用した観光モニターツアー（以下、モニターツアー）は、筆者主催で3回実施した。3回のモニターツアーの実施概要は以下の通りである。なお、各回のモニターツアー参加者は、筆者知人の有志によるもので、自前の自転車を使用、もしくは「baybike」を自費使用することやツアー後アンケート回答を条件に無料にて参加頂いた。

(1) 第1回モニターツアーの概要

- ・コース名：
「ベイサイドコース“Yokohama portside & bluff hill trail”」
- ・ツアー実施日時：
平成27年9月19日（土） 8：30～16：00
- ・ツアー参加者数：
3名（筆者はツアーガイドとして参加）
- ・主なツアースケジュール
8：30 横浜駅東口（日産本社前）集合
9：00 横浜市中央卸売市場（市場見学・買い物）
10：30 横浜市内各所見学（みなとみらいエリア・山手エリア）
13：00 根岸森林公園にて昼食休憩（各自持参・購入した昼食）
14：00 本牧三溪園（見学・お茶休憩）
15：30 横浜駅に向けて出発
16：00 横浜駅東口にて解散
- ・ツアーコース：全長約20km（図4-1参照）

(2) 第2回モニターツアーの概要

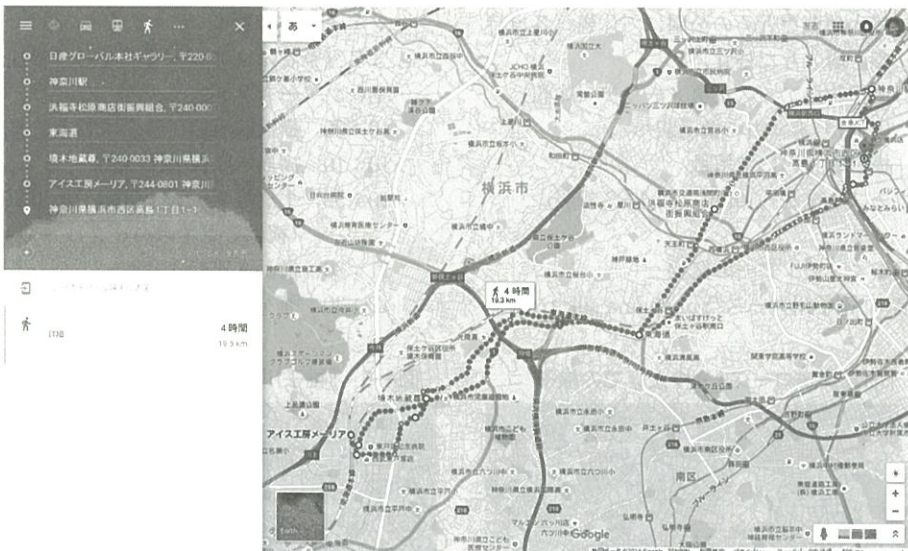
- ・コース名：
「旧東海道コース“Yokohama old Tokaido trail”」
- ・ツアー実施日時：
平成27年10月10日（土） 10：00～15：00
- ・ツアー参加者数：
3名（筆者はツアーガイドとして参加）
- ・主なツアースケジュール
10：00 横浜駅東口（日産本社前）集合
10：15 神奈川宿（青木橋～台町、割烹料亭田中家などを外観見学）
11：00 洪福寺松原商店街（見学・買い物）
11：30 保土ヶ谷宿（天王町駅～保土ヶ谷橋、本

図4-1 「バイサイドコース」マップ



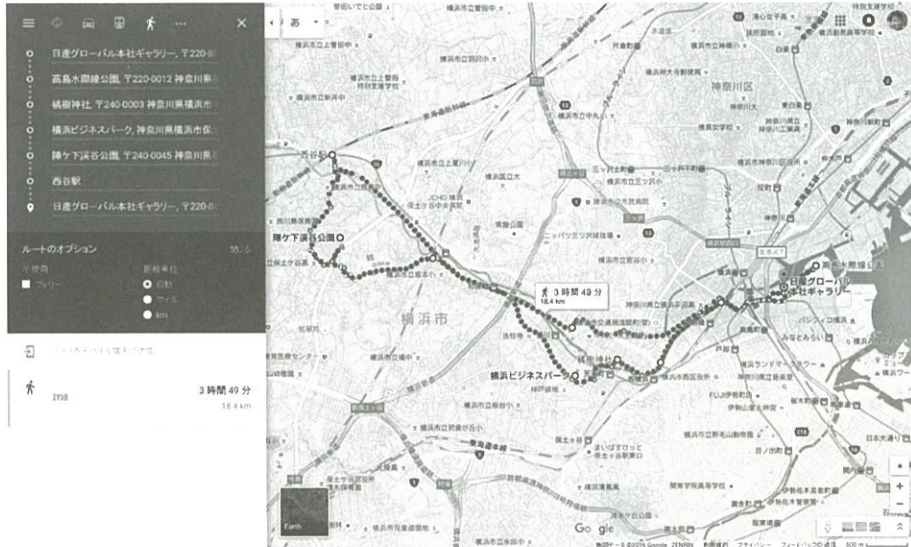
(出所) googleマップより筆者作成

図4-2 「旧東海道コース」マップ



(出所) googleマップより筆者作成

図4-4 「帷子川コース」マップ



(出所) googleマップより筆者作成

陣跡などを外観見学)

- 12:00 権太坂（旧道）～境木地蔵尊
- 13:00 境木地蔵尊近くの公園にて休憩（各自持参・購入した昼食）
- 13:30 肥田牧場アイス工房メーリア（休憩）
- 14:00 国道1号線経由で横浜駅へ
- 15:00 横浜駅東口にて解散

・ツアーコース：全長約19km（図4-2参照）

(3) 第3回モニターツアーの概要

・コース名：「帷子川コース“Yokohama silk trail”」

- ・ツアー実施日時：平成27年11月22日（日）10:00～17:00
- ・ツアー参加者数：3名（筆者はツアーガイドとして参加）
- ・主なツアースケジュール
 - 10:00 横浜駅東口（日産本社前）集合
 - 10:10 高島水際線公園 見学
 - 10:30 平沼橋駅～天王町駅～星川駅～YBP（横浜ビジネスパーク）
 - 11:30 横浜水道記念会館
 - 12:30 陣ヶ下溪谷公園にて休憩

図4-3 「旧東海道コース」・権太坂での様子



(出所) 筆者撮影

図4-5 「帷子川コース」・陣ヶ下溪谷公園での様子



(出所) 筆者撮影

- 13:30 西谷駅近くのラーメン屋（北海ラーメン
蝦夷）にて昼食
- 15:00 上星川駅近くの「天然温泉 満天の湯」
にて休憩
- 17:00 横浜駅東口にて解散
- ・ツアーコース：全長約18km（図4-4参照）

4-2 実施評価

各回のモニターツアー参加者にアンケートを回答頂いたが、その中でコース設定について、全体的な満足度は10点満点中、全体平均で8.25とやや高い満足度を得ることができた。なお、各回の満足度をみると、第1回目ツアーの満足度平均は8.67、第2回目ツアーの満足度平均は8.33、第3回目ツアーの満足度平均7.5となった。以下、各回のモニターツアー参加者からの評価を挙げる。

(1) 第1回モニターツアーの評価

コースで走りやすかったところについては、「ただ単調で楽しくはないが、みなとみらいの専用レーン。楽しさで言えば、山手エリア。港みえる丘公園～根岸の道、バイクウォーターの地下道から公園を抜けて市場までの道。少々細くて走りづらい道の方が冒険心を刺激されて楽しかったりする」、「みなとみらい（国際大通り）は自転車専用レーンがあり、車の交通量も多くなかったので、スピードを出しやすかった」、「ごくごく一般的な観光客の立場を想像しながら鑑みるに、車道を走ることはなるべく避け歩道を走ることが普通の行動様式だと思えるので、そうした場合大体のところは、走りやすかったというより走るのにはあまり支障は無かった」などという意見があった。

一方で、コースで走りにくいところについては、「根岸森林公園に登る坂の途中にあった工事現場で走れる場所を歩かされるのはストレスだった」、「みなとみらい大通りで歩道における歩行者ゾーンと自転車ゾーンの区別が明確でなく、逆走してくる自転車も多かった」、「上り坂はきついのでふらついて、結果危ない。元町からの谷戸坂とか、森林公園から本牧山頂公園に向かったの道程はきついかないと思えました」などという意見があった。

(2) 第2回モニターツアーの評価

コースで走りやすかったところについては、「や

っぱり、旧道は走りやすい、信号が少ないのがその理由。権太坂のようなキツイ難所があるのも、思い出になるので良いと思いました」、「田中家～浅間下～洪福寺までの道は、車が少なく走りやすかった。保土ヶ谷二丁目～元町橋では、車が少なく走りやすかった」、「洪福寺松原商店街までの道路は車が少なく、信号が無かったので走りやすかったです」などという意見があった。

一方で、コースで走りにくいところについては、「スタートから旧東海道入り口の宮前商店街までのルートは要改善」、「洪福寺商店街内は人が多すぎて通行が困難だった。境木中学～境木地藏は車の通行が多く、せまい歩道を走らざるをえない」、「青木橋（洲崎大神から本覚寺へのルート）は、商店街の出口から国道を渡れないため歩道を逆走しなければならぬ」などという意見があった。

(3) 第3回モニターツアーの評価

コースで走りやすかったところについては、「川沿いは全般的走りやすかったです」などという意見があった。

一方で、コースで走りにくいところについては、「高島水際線公園から上流へ向かうところは国道を横断出来ない」などという意見があった。

4-3 実施考察

今回、各モニターツアーのコース設定に関しては、筆者が横浜市出身で周辺地理に明るかったため、独自に設定をすることとしたが、各コースそれぞれ約20km前後の長さとしている。この長さは、1日6時間程度のツアー行程で、観光施設や神社仏閣、公園などで見学・休憩、昼食を取るなどの時間的な余裕も含め、長すぎず・短すぎず適切な長さであったと言える。

また、各コースにもテーマ性を持たせ、コース名にもそれぞれ、日本語名とともに外国人観光客向けにも対応できるように英語名でコースを表すこととした。コースにテーマ性を持たせ、それをコース名に反映させることで、ツアー参加者にどのようなところを訪れるのかツアータイトルから想像させることができたと言える。

一方で、コース設定があまりにもツアー参加者のニーズに合わず、テーマも一貫性がないと、ツアー参加者への満足度も下がってしまうとも言える。今回、第3回目のモニターツアーである「帷子川コース

“Yokohama silk trail”では、参加者の満足度も他のコースよりもやや低く、「一般受けが難しく、横浜市民以外の日本人観光客や外国人観光客には、あまりお勧めできない」などという意見が挙がっていた。

横浜市内で自転車を利用した観光コースの設定については、観光客のニーズやターゲットを絞り、テーマ性を持ったコース設定によって、自転車を利用する観光客の満足度を高めることが今回のモニターツアー実施の評価から推測される。

5章 結語

5-1 まとめ

横浜市では、自転車利用のあり方に関して、「横浜市自転車総合計画」の策定によって、自転車施策の総合的な展開を推進している。その一方、近年増加している横浜市内への観光客に対して、貸出自転車などの自転車で気軽に観光ができる機会の提供や環境整備が課題であることがわかった。横浜市での自転車を利用した観光モニターツアーの実施では、コースやテーマの設定によって、参加者の満足度を高め、市内観光での自転車利用の利便性を訴求できることが明らかになった。

本研究を通じて、今後、課題となる事項を挙げると以下の通りである。

- ①横浜市内で「baybike」などの自転車貸出事業者による観光客への更なる自転車利用の機会提供と環境整備
- ②横浜市内を「baybike」などの貸出自転車でも楽しめる自転車観光コースの開発とプロモーション
- ③横浜市など行政による自転車施策の総合的な展開や自転車専用道路やコース整備の検討

5-2 今後の計画

上記の課題から「baybike」の実施主体である横浜市及び運営主体である株式会社ドコモ・バイクシェアなど自転車貸出事業者の協力を得て、自転車（「baybike」を含む）利用について横浜市内を観光する観光客にアンケート調査を行う予定である。また、引き続き、自転車（「baybike」を含む）活用を前提とした「横浜港臨港エリア」、および市内の他のエリアでの「モデル自転車観光ルート」の設定とモニターツアーの実施、プロモーション動画の制作を検討している。

以上の調査とモニターツアー実施を通して、さらに具体的に、観光目的とした自転車利用による横浜市内観光の回遊性や観光行動の特性、そして都市港湾臨港エリアにおける観光目的とした自転車利用に関するあり方の提言を行う予定である。

5-3 謝辞

本研究に関して、公益財団法人横浜学術教育振興財団・平成27年度研究助成の一部助成金を活用させて頂きました。公益財団法人横浜学術教育振興財団に心より御礼申し上げます。

脚注

- 1 横浜市『横浜市自転車総合計画』、横浜市道路局、2016、<<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/bi-plan/pdf/jitensyasougoukeikaku.pdf>>（最終アクセス2016年7月4日）
- 2 横浜市『横浜市自転車総合計画（素案）』、横浜市道路局、2015、<<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/kotsujitensya/public/jitensyakeikaku-soan-full.pdf>>（最終アクセス2016年7月4日）
- 3 横浜市「横浜市自転車総合計画 素案のパブリックコメントを実施します！（横浜市記者発表資料・平成27年12月15日）」、横浜市、2015、<<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/press/h27/download/20151215-ahj.pdf>>（最終アクセス2016年4月15日）
- 4 横浜市『平成26年度 横浜市自転車等施策検討協議会・第4回自転車等施策検討協議会（2015年3月24日開催）（配布資料・資料3）』、横浜市、2015、<<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/bicycle/pdf/04shiryo-3.pdf>>（最終アクセス2016年4月15日）
- 5 横浜市「過去最高!!平成27年（1月～12月）の観光集客実人員は3,761万人、観光消費額は3,188億円（横浜市記者発表資料・2016年4月28日）」、横浜市、2016、<<http://www.city.yokohama.lg.jp/bunka/shihyo27.pdf>>（最終アクセス2016年7月4日）
- 6 横浜市『横浜市自転車総合計画』、横浜市道路局、2016、p.13。（<<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/bi-plan/pdf/jitensyasougoukeikaku.pdf>>（最終アクセス2016年7月4日）
- 7 同上

-
- 8 横浜市都市整備局『平成24年度 横浜都心部コミュニティサイクル社会実験効果検証等調査検討委託 報告書』, 横浜市都市整備局, 2013, <<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/cycle/image/pdf/hokoku24.pdf>> (最終アクセス2016年4月15日)
 - 9 横浜市都市整備局都市交通課「横浜都心部コミュニティサイクル事業 baybike 移動に便利なサイクルポート6か所新規オープン! (横浜市記者発表資料・2016年3月29日)」, 横浜市, 2016, <<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/cc/kisha20160329.pdf>> (最終アクセス2016年7月4日)
 - 10 同上
 - 11 株式会社ドコモ・バイクシェア「初めての方へ | 横浜コミュニティサイクル baybike [ベイバイク]」 <<http://docomo-cycle.jp/yokohama/whatiscs/>> (最終アクセス2016年4月15日)
 - 12 同上
 - 13 公益財団法人横浜観光コンベンション・ビューロー「レンタサイクルの紹介 (便利な乗り物いろいろ) | 横浜市内の交通機関 | 横浜市観光情報公式サイト - Yokohama Official Visitors' Guide」 <<http://www.welcome.city.yokohama.jp/ja/tourism/transit/transit1.php>> (最終アクセス2016年4月15日)
 - 14 国土交通省都市局街路交通施設課「コミュニティサイクル導入の現状と課題 (平成24年1月24日)」 国土交通省都市局街路交通施設課, 2012, <<http://www.mlit.go.jp/common/000189512.pdf>> (最終アクセス2016年7月4日)
 - 15 脚注3と同
 - 16 同上
 - 17 同上

