

# 眺めるまちから行けるまちへ ～観光資源としてのマイクロモビリティシェアリングサービスを活用した 回遊行動の活発化による横浜都心臨海部の魅力創出計画～

都市空間生成研究室  
1941160 湯元 朝晴

マイクロモビリティ シェアサイクル シェアモビリティ  
観光都市 街路環境 空地活用

## 1. 研究の背景と目的

近年、誰もが利用しやすい移動手段として、マイクロモビリティが注目を集めている。代表的なマイクロモビリティである自転車の利用は、CO2 を排出せず運動不足解消にもつながるため、環境保護や健康維持の観点からも近年注目されている。日本においても近年、シェアサイクルや電動キックボードシェア等のマイクロモビリティシェアリングサービス（以下「MMS」と称する）の導入が急速に進み、都市部を中心に利用が可能となっている。この MMS の登場により、観光地で観光資源として MMS を活用できるのではないかと筆者は考え、観光都市である横浜臨海都心部を対象に研究を行った。

横浜都心臨海部は市街地が広範囲に及んでいるため、景観資源を「見る」ことはできるが、その見えた景観資源に「行く」というアクティビティが生まれにくい。そのため、この「行く」というアクティビティを誘発する要素として MMS を有効活用することを提案し、本地域に新たな魅力を創出することを目的とする。

## 2. 計画対象地・MMS の実態

### 2-1. 計画対象地の実態

図 1 から、計画対象地では観光地が広く分散しており、計画対象地内の主要な観光地を回るには数 km の移動が必要となることから、このことから、対象地内を歩いて回るには時間がかかり、歩行での回遊が妨げられていることがわかる。

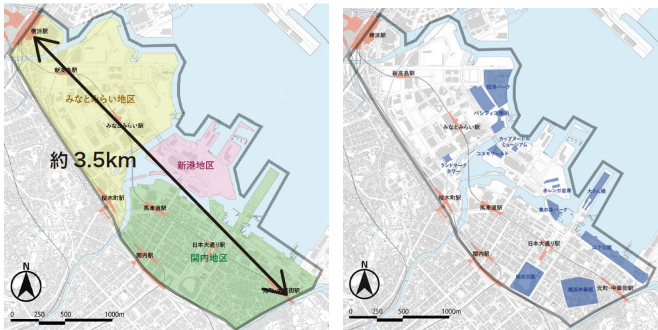


図 1 計画対象地と主要観光地の分布

### 2-2. MMS の実態

2023 年 1 月現在、計画対象地内では、主な MMS としてシェアサイクルの baybike、電動キックボードシェアの LUUP の 2 つのサービスが展開されている。2 つのサービスの大きな違いとして、自転車を扱う baybike は一定の条件下であれば歩道走行ができる一方、電動キックボードを扱う LUUP は、いかなる場合でも歩道走行が禁止されていることなどが挙げられる。しかし、LUUP は軽量でペダルを漕ぐ必要がないため疲れにくいといったメリットがある。

### 2-3. 計画対象地内の街路環境

みなとみらい・新港・関内地区の 3 つのエリアの街路環境を調査した。みなとみらい地区は、ほとんどの歩道が自転車通行可となっている一方、道路の線形が良く、自動車の通過速度が速いため、車道内を走らなくてはならない電動キックボードにとっては危険な街路環境である。新港地区は歩道内の自転車通行が可能ではあるが、歩道がやや狭いため歩行者に危険が生じている。関内地区では歩道・車道共に幅員が狭く、自動車・電動キックボード共に通行しづらい街路環境であることが明らかとなった。

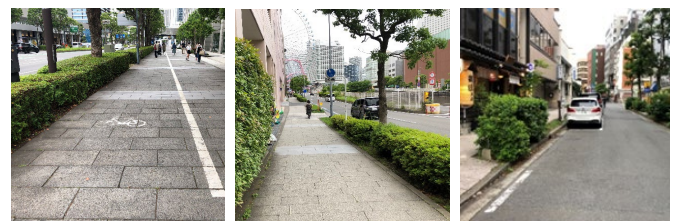


図 2 みなとみらい・新港・関内地区の街路環境

### 2-4. 計画対象地内のポート環境

計画対象地内の全ポートを調査して得られた結果として、どのポートもマイクロモビリティの駐輪・駐車機能しか備えられていないことが明らかとなった。移動の出発・帰着点となり、駅のような役割を持つ MMS のポートにおいて、空間の有効活用が行われていない点は課題である。

### 3. 計画案

#### 3-1. コンセプト「眺めるまちから行けるまちへ」

図3は、計画対象地内で特に多くの人が集まる歩行者専用道と集客スポットから、どの景観資源が見えるかを示したものである。赤く示した矢印からもわかるように、アイストップから1km以上も離れている眺望点が数多く存在していることが分かる。本計画は、マイクロモビリティを用いて「行く」というアクティビティを活性化させ、横浜都心臨海部を「眺めるまちから行けるまちへ」改善する。

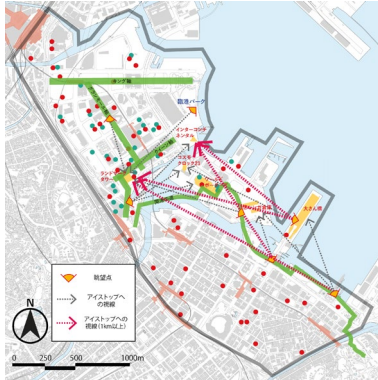


図3 歩行者専用道・集客スポットからの景観分析図

#### 3-2. 計画の概要

コンセプトを達成するためには、マイクロモビリティ・歩行者優先の街路環境と、ポートやMMSの認知度の向上、ポートに滞留機能を設けることでの賑わいの創出やポートの集客力の向上、眺望点からポートが近くにあることが必要となる。これらの諸課題を解決するために、本計画では街路環境の改善と、一トの上位互換であるモビリティラウンジの戦略的配置・空間設計を行う。

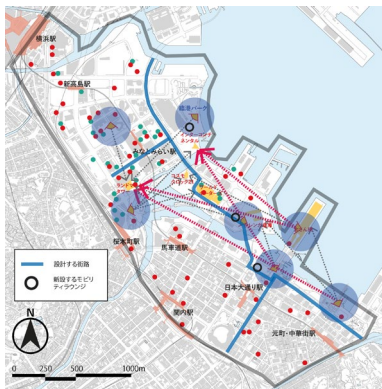


図4 全体計画図

図4は街路環境を改善するために設計する各地区の街路と、新設するモビリティラウンジの位置を示したものである。「見えた」から「行く」というアクティビティを誘発するために、150m圏内にポートが少ない眺望点の周辺にモビリティラウンジを新設する。

### 3-3. 計画案

#### 3-3-1. 街路環境の改善

各地区から選定した三本の街路を空間設計した。自転車通行レーンの新設や歩道空間の拡張、滞留空間を創出することによって、自動車優先だった街路環境から歩行者・マイクロモビリティ優先の街路環境に改善する。

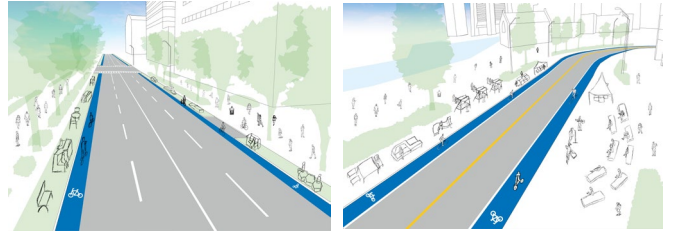


図5 けやき通り計画 図6 運河パーク前の通り計画



図7 大棧橋通り計画

#### 3-3-2. モビリティラウンジの空間設計

モビリティの駐輪駐車機能に加えて、カフェやストリートファニチャー、情報サイネージ等を設置することで賑わいと回遊を促進する。



図8 モビリティラウンジの空間構成案

#### 3-4. まとめ

本計画によって横浜都心臨海部が変化すると、MMSによって観光客の動線が多様化し、都市の隠れていた魅力が発見されより一層観光地としての価値が向上していく。この計画で提案したMMSを用いた観光都市のまちづくり手法が、他の地域での参考になることを期待する。

#### 参考文献

- 1) 全米都市交通担当者協会(NACTO), 「アーバンストリート・デザインガイド」, 学芸出版社, 2021年
- 2) 全米都市交通担当者協会(NACTO), 「Urban Bikeway Design Guide」, Island Press, 2014年