

# 古都鎌倉のパークアンドライド政策とその課題 ー協賛店・寺社等のサービス特典の利用実態調査からー

新林智典<sup>1</sup>・西谷拓馬<sup>2</sup>・浅井康雄<sup>2</sup>・光崎真司<sup>2</sup>・城山武典<sup>2</sup>

(<sup>1</sup> 愛知教育大学・院, <sup>2</sup> 愛知教育大学・学)

- I はじめに
- II 鎌倉市のパークアンドライド政策の概観
- III 協賛店・寺社等におけるサービス特典の利用実態

- IV おわりに

キーワード：パークアンドライド政策，古都鎌倉，神奈川県鎌倉市

## I はじめに

高度経済成長期以降，日本ではモータリゼーションの進展によって自動車の利用が増加し，都市の発展や基盤整備のために道路交通網の拡大が求められるようになった。その結果，都市は郊外に向かって急激に外延化し，周辺の衛星都市や都市間を取り結ぶ道路ネットワークが強化されてきた。

ところが東・西・北の三方を山で，南方を海に囲まれた神奈川県鎌倉市の中心市街地は，地形条件の観点から道路整備に困難を抱えている。特に，JR 鎌倉駅周辺の「古都鎌倉」エリアは，狭隘な空間に多数の観光スポットが集中し，歴史的遺産の保全など様々な制約もあって道路整備や拡幅工事を行うことが難しく，慢性的な交通渋滞に悩まされてきた<sup>1)</sup>。

それゆえ鎌倉市では，各交通事業者ならびに駐車場事業者の協力のもと，中心市街地への来訪者を自動車交通から公共交通（主に鉄道交通）へと転換させる「パークアンドライド」の実施や「鎌倉フリー環境手形<sup>2)</sup>」の発行など，中心市街地における交通渋滞の緩和策を講じてきた。とりわけ，本研究が着目する古都鎌倉のパークアンドライド政策は 2001 年から運用が開始されており，中心市街地周辺部に位置する 4 つの駐車場（七里ガ浜，由比ガ浜，江の島，稲村ガ崎）（図 1）においてパークアンドライドを利用する者は，鎌倉市

内の「協賛店や寺社等で割引等のサービス」を受けることができる仕組みとなっている<sup>3)</sup>。

このような政策の実施にもかかわらず，鎌倉市内ではいまだ慢性的な交通渋滞が発生しており，緊急車両の走行や公共交通の運航に支障をきたしている（図 2）。そこで本研究では，古都鎌倉のパークアンドライド政策の課題の一端を明らかにするため，当該政策に付帯する割引等サービス特典の利用状況を各協賛店や寺社等（美術館，その他施設も含む）において実態調査した。鎌倉市が 2012 年 11 月に実施した「パークアンドライドに関するアンケート結果<sup>4)</sup>」においても，パークアンドライド利用理由に「寺社，店舗等の特典が付いているため」と回答した人はほとんどおらず，政策にもたらすサービス特典の効果には疑問がもたれる。

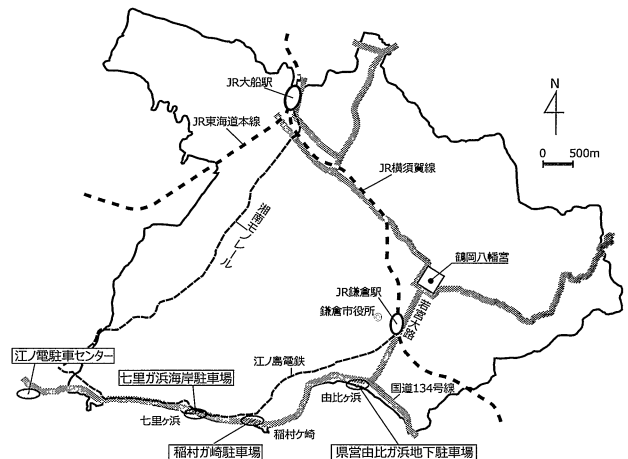


図 1 パークアンドライドを実施している駐車場の立地



図2 「長谷観音前」交差点周辺道路  
(2017年3月8日、筆者ら撮影)

パークアンドライドの先行研究としては、戸所（2006）が群馬県の伊香保温泉街を対象に、大型イベント開催時のバス乗車を用いたパークアンドライドの社会実験の成果と課題を明らかにしている。また、今井ほか（2001）や船場（2015）は、名古屋大都市圏近郊の鉄道駅周辺地区におけるパークアンドライド利用の実態調査を行った。しかしながら、いずれもパークアンドライド利用促進策としての付帯サービス特典に着目した研究ではない。

一方鎌倉市の事例では、久保田ほか（1996）や尾座元・久保田（1997）が七里ガ浜駐車場におけるパークアンドライドの社会実験の結果を報告しているが、これらは政策導入の準備段階における予備調査的な側面があり、運用開始後の利用評価にはなっていない。古都鎌倉のパークアンドライドの運用はすでに15年以上が経過しており、実際に協賛店や寺社、美術館等において付帯のサービス特典がどの程度利用されているのかといった現状把握が肝要である。そこに本研究の意義がある。

## Ⅱ 鎌倉市のパークアンドライド政策の概観

鎌倉市交通計画課に対する筆者らの聞き取り調査（2017年3月7日実施）によれば、市では現在、交通渋滞緩和に向けて20の政策を行っているという。これは、「切通」（きりどおし）など古都鎌倉特有の狭隘な地形条件ゆえに、大規模な道路建設といったハード面の対策からソフト面に依拠した交通渋滞緩和と政策へと方向転換したものである。鎌倉市では、1995年から市民参画による「鎌倉地域交通計画研究会」が設置され、こうした交通対策が検討されてきた（尾座元・

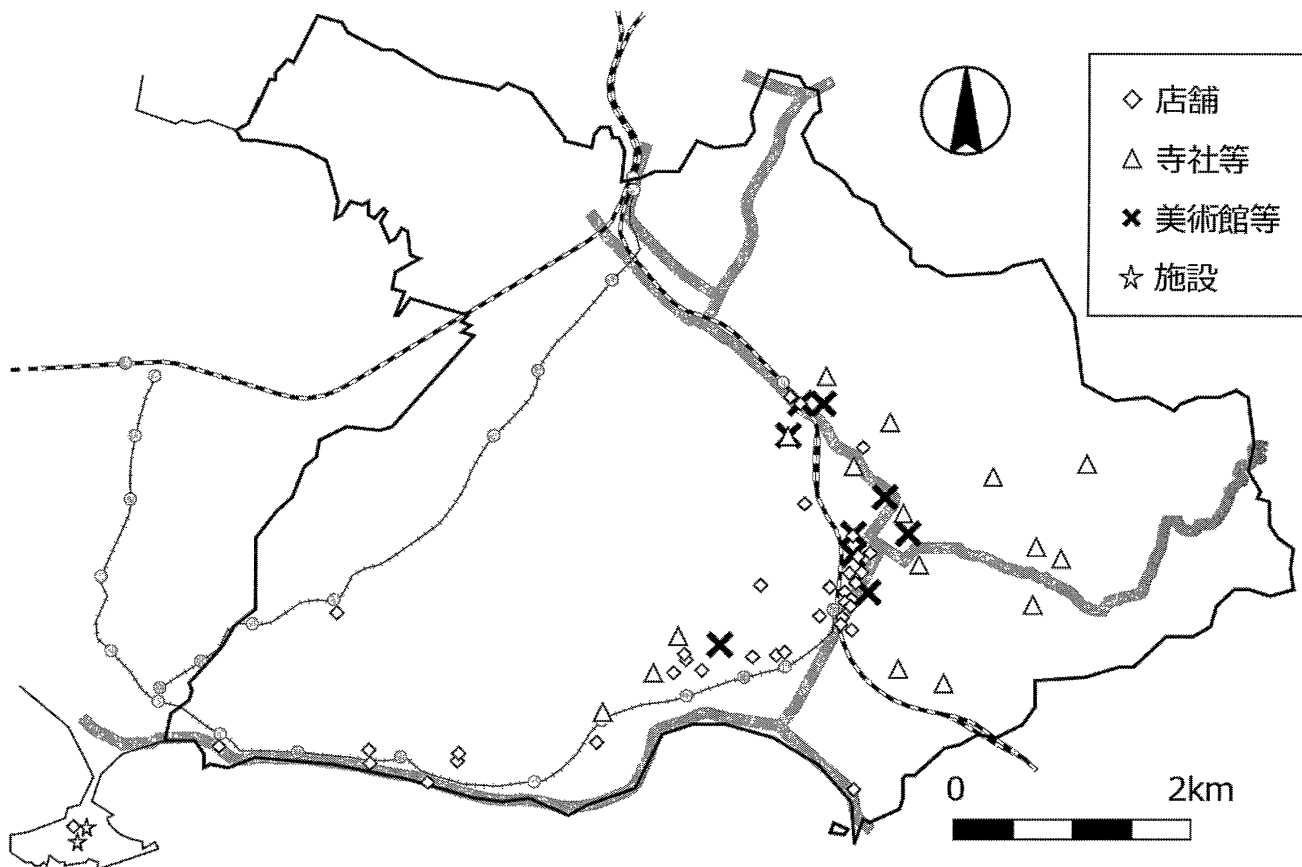


図3 パークアンドライド協賛店・寺社等の分布  
(鎌倉市交通計画課（2016）より作成)

久保田 1997)。本研究で取り上げるパークアンドライド政策も、この 20 ある政策の 1 つである。

既述の通り、鎌倉市内では休日の昼頃や夕方に著しい交通渋滞が発生し、特に正月やゴールデンウィークといった大型連休には交通渋滞が発生しやすい。鉄道利用の促進を図る鎌倉市のパークアンドライド政策は、渋滞の原因である自家用車の利用者数自体を減少させる政策として位置づけられる。そして、パークアンドライドを利用することで得られる協賛店や寺社等での割引等サービスといった特典も、当該政策の利用を促す狙いで実施されているのである。

鎌倉市では、新規開設店にサービス提携の声かけを行うなど、より多くの店舗・寺社等に賛同を得ることでパークアンドライドの利用拡大を目指しているという。協賛店等の募集は市役所側から行なわれている一方で、店舗側からもホームページを介して協賛の申し込みができるようになっている。鎌倉市交通計画課が 2016 年 8 月に改訂したサービス特典の利用手引によると、協賛店となっている店舗は 37 軒、寺社等は 17 軒、美術館等は 9 軒、そして施設が 2 軒である（図 3）。なお 2 軒の施設は、隣接の藤沢市江の島にあるエスカーとサムエル・コッキング苑である。図 3 をみると、比較的山間にある寺社等を除けば、協賛店等はおおむね JR 横須賀線や江ノ島電鉄沿線、ないしは JR 鎌倉駅から若宮大路に至る小町通り周辺に分布しており、パークアンドライドを利用した場合の鉄道アクセスは悪くない。

市役所にとっては、この協賛がパークアンドライドの利用拡大の契機になるのに対し、協賛店・寺社においても各種メディアで紹介されることで宣伝効果が得られるなど、そこにはウィンウィンの関係性があるといえる。しかしながら、古都鎌倉では良好な景観維

持が優先されるため、実際にはのぼり等を利用した大々的な協賛の宣伝ができていない。現状では、店舗・寺社等が任意に貼るステッカーだけが「協賛」であることを示しており（図 4）、サービス特典の実施自体を利用客が認知しづらい状況になっていると思われる。

### III 協賛店・寺社等におけるサービス特典の利用実態

III では、鎌倉市が主導するパークアンドライド政策の付帯サービス特典が、実際に各協賛店や寺社・美術館等においてどの程度利用され、当該政策の利用促進に貢献しているのか、また各々がパークアンドライド政策自体にどのような意見を有しているのかを明らかにするために、対面でのアンケート調査（2017 年 3 月 7 日～8 日）を実施した。

アンケート調査は協賛店・施設 39 軒のうち 20 軒、協賛寺社・美術館等 26 軒のうち 14 軒の計 34 軒に対して行われた。協賛店・施設の 20 軒には江の島の施設 2 軒が含まれていたが、協賛寺社・美術館はすべて鎌倉市内であった。

#### 1. 協賛店・施設

まず、協賛店・施設に対するアンケート調査結果から分析する。実際に調査票を得ることができた店舗の業種は、飲食・喫茶が 10 軒と最も多く、小売と衣料・呉服が 2 軒、靴と和菓子が 1 軒ずつ、その他 4 軒であった（表 1）。なお、サービス特典の多くは料金割引や飲食物のサービス、粗品の進呈である。

表 1 協賛店の業種と店舗数

協賛店業種	店舗数
飲食・喫茶	10
小売	2
衣料・呉服	2
靴	1
和菓子	1
その他	4
計	20

（アンケート調査より作成）

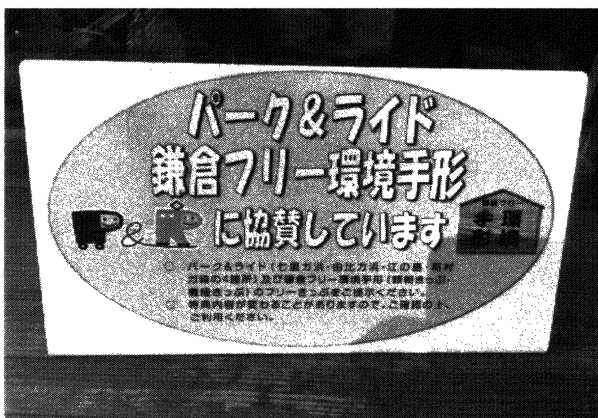


図 4 協賛店舗用ステッカー

（2017 年 3 月 8 日、筆者ら撮影）

調査対象店・施設の客層の男女比は、聞き取りの結果、男性:女性が 1:9（4 軒）、2:8（3 軒）、3:7（4 軒）、4:6（1 軒）、1:1（4 軒）であることから、全体的に女性に偏っていることが分かる。年齢層は 50 代と答えたものが 5 軒と最も多かったが、全世代ないしは複数を回答しているところもあり、全体的には幅広い年

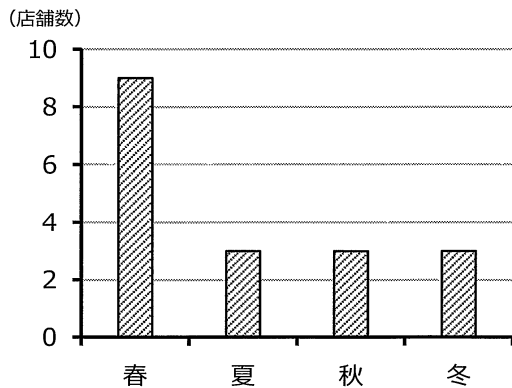


図5 協賛店・施設における繁忙期

(アンケート調査より作成)

年齢層が来店している。また、来客が多い季節は圧倒的に春である（図5）。

協賛開始年は、パークアンドライド政策開始時の2001年（8軒）が最も多かった。残りは2003・2004・2012・2013年が1軒ずつであった（未回答は8軒）。このことから、これら調査対象店・施設では、少なくとも4～5年以上の協賛実績があることになる。

それでは、パークアンドライドの協賛開始後、上記店舗・施設では売り上げに変化がみられたのであろうか。この質問に対しては、「少し増加した」と答えた2軒を除いて、15軒が「変化なし」と回答した（未回答は3軒）。たとえば、付帯のサービス特典ができたことによる来客数の変化も、「少し増えた」と回答したのはわずかに1軒である。この結果から、パークアンドライド政策に付帯するサービス特典が、実際の売り上げに直結しているということはあまりなさそうである。

ここで、パークアンドライド政策導入後の渋滞の改善について尋ねると、ほとんどが「特に変化なし」と回答した（図6）。当該政策が、店舗の売り上げのみならず、渋滞改善においてもあまり効果を発揮していないと感じる店舗・施設が数多く存在している。

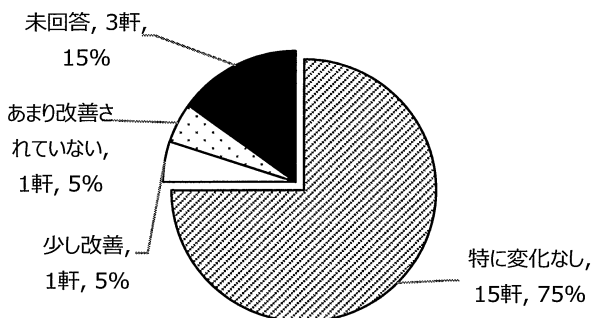


図6 パークアンドライド政策導入後の渋滞改善

(アンケート調査より作成)

表2 パークアンドライド政策に対する意見1

## ○課題・改善点

- ・政策が中途半端なため、市側には、もっと思い切ったことをしてほしい。
- ・政策の知名度がかなり低く、協賛している側しか認知していないことが現状。
- ・パークアンドライド提携駐車場から駅や観光地が遠いために、利用する人が少ないのではないか。最寄り駅までの無料シャトルバスを出す。あるいはレンタサイクルを行う。

(アンケート調査より作成)

アンケート調査の最後に、鎌倉市のパークアンドライド政策に対する意見を求め、表2のような回答を得た。それによれば、知名度の向上も含め、協賛する店舗や施設は市に対してもっと大胆で効果的な政策の実施を望んでいるようである。

## 2. 協賛寺社・美術館等

次に寺社や美術館等に対するアンケート調査結果を分析する。協賛寺社・美術館等では、入館料・拝観料の割引や由來記の進呈等が主なサービス特典である。なお、市役所が提供するステッカー（図4）を受付に貼っている寺社もわずかながら確認された。

調査対象となった寺社・美術館等の来訪者に目立った男女差はなかったが、多くは60代以上の高齢者であるという。こうした高齢者はたいてい電車を利用して目的地を訪れる。また、春に加えて秋の観光シーズンにも来訪者が集中しており、Ⅲの1とはやや傾向が異なっている。

これら寺社・美術館等におけるサービス特典の利用者は、多い施設で1日数件、少ない施設では1年を通して利用者がいない場合もみられた。そのため、売り上げや客数の変化にサービス特典の顕著な影響はない。その理由として、「サービスそのものが浸透していない」「駐車場から寺社までの距離が遠すぎる」といった回答があった（表3）。この点はⅢの1と共通点がある。地図上で立地を示した場合、（山間の寺社を除いて）協賛店等は鉄道や道路といった主要交通路沿線に比較的密集しているようにみえた（図3）。しかしながら、生活実感としてはそれらの間の「距離

表3 パークアンドライド政策に対する意見2

## ○課題・改善点

- ・渋滞に関して、道が狭く交通量が多い。解決するにはパークアンドライド政策のみでは限界がある。
- ・駅から協賛店への距離が遠いため、「歩き」を充実させるための施策を取り入れ、店舗への来客を促して欲しい。

(アンケート調査より作成)

感」がより問題になっているようである。

渋滞の改善に対しては「特に変化なし」が 4 軒、「あまり改善されていない」が 3 軒であったものの、店舗と違って売り上げ自体を主な目的としていないと述べる寺社・美術館等もあって、政策の影響をあまり感じていないという回答を得た。わずかながら、サービス特典の利用者がこれらを来訪しており、寺社・美術館側に義務や負担が少ない点も含めて、パークアンドライド政策に対しては「満足」との回答が 5 軒も寄せられた。

#### IV おわりに

本研究では、古都鎌倉における渋滞問題解消法の 1 つとしてのパークアンドライド政策の現状と課題を、協賛店・寺社等における付帯サービス特典の利用実態調査から明らかにした。その結果、市としては協賛の拡大を図ってはいるものの、協賛店・寺社等の側からみれば、政策の売り上げへの直接的影響も、また渋滞緩和もほとんど感じられていないことが分かった。

パークアンドライドの利用者は年々若干ながら増加傾向にはあるが、付帯サービス特典も含めてまだまだ認知度が低いことは否定できない。サービス特典の利用者が少ないことによって、店舗側では自らを「協賛店である」とする認識が薄い例も示唆された。しかし、多くの協賛店・寺社等からは今後も協賛をやめる予定はないという意見が得られた。こうした政策を通じて、「観光客が鎌倉に来てくれるきっかけとなってくればよい」「地域に貢献することができれば」ということがその理由であった。それゆえ、サービス特典の認知度も含めて、より効果的な施策の改善が望まれる。

本研究では以上のような成果が得られた一方で、課題も残った。第 1 に、アンケート調査を行った期間が、パークアンドライド利用者が年間で最も少ないとされる時期（2 月～3 月中旬）であったことから、4 か所の駐車場でパークアンドライド利用者に直接調査を行うことができなかった。第 2 に、協賛店・寺社等にアンケート調査を行った際、店舗に正確な記録が残されていなかったり責任者が不在であったりと、正確な数字としてのデータを取得することができなかった。そのため、調査結果が印象論に終始した点は否めない。これらの問題は、長期休暇期間や、紫陽花が咲き鎌倉市への観光客数が増加する梅雨の時期に調査すること、また経年的に調査を継続すること、そしてサービス特典の利用者実績を協賛店・寺社等に正確記録して

もらいデータ収集すること等で克服することができるだろう。他日に期したい。

#### 謝 辞

本研究を行うにあたって、ご多忙のなか鎌倉市交通計画課には聞き取り調査にご協力いただいた。また、多くの協賛店・施設・寺社・美術館等には、対面的なアンケート調査でご迷惑をおかけした。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

#### 注

- 1) 鎌倉市役所ホームページの「鎌倉の交通情報」(<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/kamakura-traffic-information.html>)（最終閲覧日：2017 年 7 月 31 日）を参照。
- 2) 「鎌倉フリー環境手形」とは、「鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした 5 つの路線バスと指定区間を運行する電車が一日自由に乗り降りできる」切符のことである（鎌倉市役所ホームページの「鎌倉フリー環境手形について」(<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/kankyotegata1.html>)（最終閲覧日：2017 年 7 月 31 日）を参照）。
- 3) 鎌倉市役所ホームページの「パークアンドライド」([https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/park\\_ride.html](https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/park_ride.html))（最終閲覧日：2017 年 7 月 31 日）を参照。
- 4) 前掲 3) を参照。

#### 文 献

- 今井 誠・荻野 弘・野田宏治 2001. 豊田市におけるパークアンドライド実態調査に関する研究。豊田工業高等専門学校研究紀要 34 : 55-60.
- 尾座元俊二・久保田尚 1997. 七里ガ浜パーク & レールライド実験—古都・鎌倉における地区交通計画の実現に向けて—。交通工学 32-4 : 25-29.
- 鎌倉市交通計画課 2016. 『パーク & ライド・鎌倉フリー環境手形—特典ご利用の手引き（平成 28 年度改訂）』。
- 久保田尚・高橋洋二・松原悟郎・岩崎正久・尾座元俊二 1996. 市民参加による鎌倉市・七里ヶ浜パークアンドレールライド実験。第 32 回日本都市計画学会学術研究論文集 : 571-576.
- 戸所 隆 2006. 伊香保温泉街におけるパーク・アンド・ライド・システムの構築方策。産業研究 41-2 : 24-42.
- 船場勇樹 2016. 『愛知県春日井市の JR 勝川駅周辺地区における交通利用形態—パークアンドライドの視点から—』愛知教育大学 2015 年度卒業論文。