

# 神社仏閣を有する観光地の観光行動を配慮した駐車場の配置に関する研究

林 由宇<sup>1</sup>・長田 哲平<sup>2</sup>・小早川 悟<sup>3</sup>

<sup>1</sup>学生会員 日本大学大学院 理工学研究科社会交通工学専攻 (〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1)  
E-mail:csyu11018@g.nihon-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 日本大学助教 理工学部社会交通工学科 (同上)  
E-mail:osada.teppey@nihon-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 日本大学教授 理工学部社会交通工学科 (同上)  
E-mail:kobaya@trpt.cst.nihon-u.ac.jp

近年、観光のための旅客輸送は自動車が主流となっており、観光地周辺では受け皿である駐車場の整備が必要不可欠となっている。一方、観光地内では、観光客が散策することで、賑わいや消費行動を誘発させることに繋がると考えられるため、目的地となる観光スポットに駐車場を隣接させることが必ずしも望ましいとは限らない。

そこで本研究では、参道や鳥居が存在し門前町や商店街が付帯する、神社仏閣を有する観光地を対象として、駐車場の整備状況と利用実態を把握した。

結果として、目的地となる観光スポットに隣接して設置されている駐車場よりも、少し離れて設置されている駐車場の方が回遊性や使用料金が低いことが明らかとなった。このような駐車場の利用特性を把握することで、今後の観光客のための駐車場設置を行っていく必要があると考える。

**Key Words :** *allocation of Parking Lots, Tourist Behavior, Shrines and Temples*

## 1. はじめに

観光のための旅客輸送は、かつては鉄道が主流であったが、現在では、自家用車および観光バスによる移動が主流となっている。そのため、観光地の周辺地域には自動車の観光客に対して、受け皿である駐車場の整備が必要不可欠となっている<sup>1</sup>。また、自動車のモビリティと利便性を考慮すれば、目的地に最も近い場所に駐車できることが理想だが、観光地内における自動車の流入規制やロードプライシングなどの交通需要マネジメントが考えられている現状では、ドライバーの行動を抑制あるいは転移させていく必要があり、駐車行動をコントロールすることが必要である<sup>2</sup>。また、観光地内では、観光客が散策することで、観光地としての賑わいや消費行動を誘発させることに繋がると考える。そのため、目的地となる観光スポットに隣接して駐車場を整備することが望ましいとは限らない。

そこで本研究では、観光地における交通需要マネジメント施策や、観光地の活性化への視点を踏まえ、観光地における駐車場の適切な配置方を検討することとする。

特に、本研究では、参道や鳥居が存在し、門前町や商店街が付帯していることが多い、神社仏閣を有する観光地を対象として、駐車場の配置場所による利用者の行動特性の違いを分析し、どのような駐車場配置が良いか明らかにすることを目的とする。

## 2. 既往研究のレビューと本研究の位置づけ

これまで観光地における交通計画を検討した研究は、社会実験を実施しているものを含め、多数存在している。例えば、内田ら<sup>3</sup>の研究では、都心部において駐車場の配置場所を考慮した歩行回遊への活性化を検討しており、久保田ら<sup>4</sup>の研究では、白川郷を対象に、観光地への流入車両をコントロールするための、駐車場予約システムの社会実験の実施が行われている。また、高橋ら<sup>5</sup>による鎌倉での社会実験や、永井ら<sup>6</sup>の日光での交通社会実験、吉城ら<sup>7</sup>の出雲大社での交通社会実験の分析が行われている。しかし、神社仏閣を有する観光地において、複数の駐車場を対象とした駐車場利用者の詳細な行動特

性を把握する分析は行われていない。そこで本研究では、駐車場が複数付帯している神社仏閣を有する観光地を対象に、目的地となる神社に隣接されている駐車場とそれ以外の場所に設置してある駐車場とで、各駐車場ごとの利用者の行動特性の違いを明らかにすることとする。

### 3. 神社仏閣における駐車場の整理

#### (1) 神社仏閣における駐車場の把握

日本全国に存在している神社仏閣を有する観光地の整理し、駐車場を含めた周辺環境の分類と特徴の把握を行うため、日本神社100選に掲載されている神社を対象に、データベースの作成を行った。用いたデータは、表-1に示した付帯する駐車場の数や収容台数、および都市の規模や商店街などの周辺の環境についての項目を調査した。なお、駐車場が設置されていない神社、駐車場の設置が不明な神社、また、フェリーやロープウェイなど乗り継ぎを行う神社を除いたことにより、サンプル数は82となった。

日本神社100選において、全体の傾向を把握するために、表-2にいくつかの項目の各平均値を示した。神社1社に対する駐車場の平均設置数は1.3箇所であり、平均収容台数は、普通車が221.1台、大型車が15.2台であった。また、駐車場から神社までの平均徒歩距離は3.5分であった。

表-1 日本神社100選の各収集項目

項目	概要
都市の規模	神社が存在する自治体の人口
駐車場数	1社に設置されている公共の駐車場数
普通車の収容台数	1社に設置されている公共の駐車場の合計収容台数
大型車用のスペースの有無	
普通車の駐車料金	
大型車の駐車料金	
駐車場の運営時間	
駐車場から神社までの距離	駐車場から神社までの最短経路
付近している商店街の有無	
公共交通手段	鉄道やバスの公共交通の有無

表-2 日本神社100選の各平均値

平均設置駐車場数	約1.3箇所
平均収容台数(普通車)	約221.1台
平均収容台数(大型者)	約15.2台
駐車場から神社までの平均徒歩時間	約3.5分
最寄駅から神社までの平均徒歩時間	約9.3分

#### (2) 駐車場の特徴からみた分類(クラスター分析)

各神社における駐車場を含めた周辺環境の特徴を把握するために、前述したデータベースを用いてクラスター分析を行い、大きく4つのパターンに分類した。表-3に

各グループの特徴一覧を示す。

パターン①は「駐車場の運営時間が限られている」という特徴があった。より詳細に見れば、複数の駐車場が設置されている場合、収容台数の大きさや本殿までの距離が様々であり、駐車場が1つだけ設置されている場合は、多めの収容台数が確保されており、本殿の近くに駐車場が設置されていないというグループであった。

パターン②は「普通車の収容台数の確保と大型車の駐車場の設置」がなされているという特徴があった。神社に対して駐車場が複数設置されている傾向があり、中でも1つだけは本殿の近くに駐車場が設置してあり、駐車場の整備が最も進んでいると考えられるグループであった。

パターン③は「都市の規模が大きい」という特徴があった。しかし、それ以外には大きな特徴がない場合が多く、普通車の駐車場が確保されてあっても、周辺環境との関連性がほとんどなく、駐車場の整備があまり進んでいないと考えられるグループであった。

パターン④は「普通車の収容台数が確保」されている特徴があった。小規模な都市に対して、普通車の駐車場が1つだけ設置されているケースや、複数の駐車場が設置されているが、商店街等がないケースが多く、駐車場の利用率が低い可能性があるグループであった。

以上より、パターン①とパターン②は比較的駐車場の整備が進んでいると考えられるが、反対にパターン③とパターン④は駐車場の整備が進んでいない神社であると考える。また、駐車場の整備が進んでいる場合でも、複数駐車場が整備してある場合と大きな駐車場が1つ設置されている場合に分けられることがわかった。

表-3 各グループの特徴一覧

グループ	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
大分類	駐車場の運営時間が限られている	普通車と大型車が両方整備	都市の規模が大きい	普通車スペース確保
小分類	規模は様々で複数大きな駐車場がいくつか設置	すべて有料駐車場 複数設置されており場所を考慮	何もない	都市の規模が小さく駐車場が1つだけ 複数設置されているが商店街がない
該当神社	・北海道神社 ・伊勢神宮など	・伏見稲荷大社 ・山皇大社など	・日光東照宮 ・北野天満宮など	・富士宮浅間大社 ・静岡八幡宮など
			・神田明神 ・秋田神社など	・住吉神社 ・香積宮など
				・宮池部神社 ・栲幡稲荷神社など
				・高川神社 ・宗像神社など

### 4. 各駐車場における利用者実態

#### (1) 調査概要

次に、神社仏閣を有する観光地内に存在する各駐車場の利用状況や、駐車場の配置場所による利用者の行動特性の違いを把握するために、駐車実態調査を行った。

調査場所は、先に実施したクラスター分析の結果より、「駐車場が複数設置されていること」「主要の神社仏閣以外に他の集客スポットが存在すること」「各駐車場の料金設定に大きなばらつきがないこと」。これらの条件

を踏まえ、神奈川県鎌倉市にある鶴岡八幡宮を対象地に選定した。

調査内容に関しては、アンケート併用プレート式連続駐車調査を用いた。駐車時間等に加え、利用頻度や駐車場からの目的地、使用金額等を、各対象駐車場の利用者に対して直接アンケートを実施した。調査日時は、平成23年11月27日(日)の9:00～17:00である。

図-1に対象駐車場の周辺図を示す。さらに、表-4に対象とする各駐車場の収容台数、料金、鶴岡八幡宮と小町通りまでの距離を示す。



※Google Mapをもとに著者作成

図-1 対象駐車場の周辺図

表-4 各駐車場一覧

各駐車場	収容台数	料金	距離
① 参拝者駐車場 (公共駐車場)	40台	400円/時間(以後200円/30分)	本殿:184m、小町通り:384m
② 八幡宮駐車場 (公共駐車場)	26台	100円/10分	本殿:275m、小町通り:148m
③ 若宮駐車場 (民間パーキング)	17台	土日祝300円/30分	本殿:667m、小町通り:184m

## (2) 各駐車場の駐車実態

表-5に各駐車場の利用実態を示す。平均駐車時間、50パーセンタイル値、85パーセンタイル値に着目すれば、鶴岡八幡宮から最も離れている若宮駐車場が、他の駐車場と比較して長時間駐車なことがわかる。回転率は、参拝者駐車場が最も低く、八幡宮駐車場が最も高くなっている。

また、図-2に各駐車場の時間帯別占有率を示す。参拝者駐車場ではピーク時でも満車になることがなく、逆に、鶴岡八幡宮より最も離れている若宮駐車場では11:00から16:00の間で、常に満車に近い状態であった。

表-5 各駐車場の駐車実態

	参拝者駐車場(n=126)	八幡宮駐車場(n=106)	若宮駐車場(n=63)
駐車台数(台)	40	26	17
平均駐車時間(分)	100	87	110
回転率(回転)	3.2	4.1	3.7
50パーセンタイル値(分)	108	115	145
85パーセンタイル値(分)	240	182	262

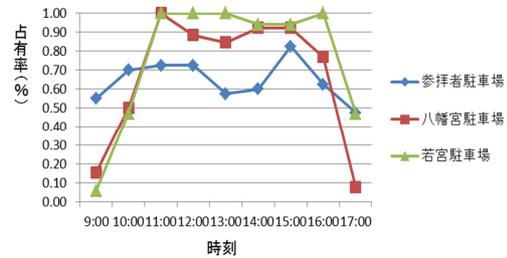


図-2 各駐車場の時間帯別占有率

## (3) アンケート調査からみた各駐車場の利用実態

図-3に各駐車場の利用頻度を示す。参拝者駐車場では「初回」の利用者が少なく「年1、2回」「年3、4回」の利用者が多く、何度も来訪している利用者が多くなっている。一方で、鶴岡八幡宮から最も離れている若宮駐車場では「初回」の利用者が多く、「年1、2回」の利用者が少ないことがわかった。

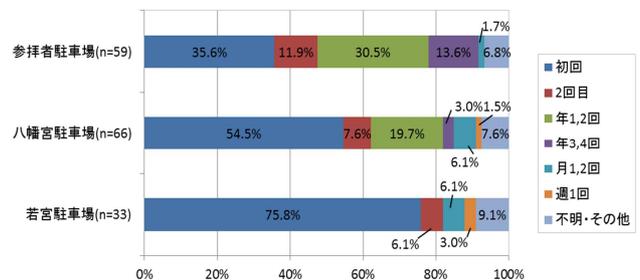


図-3 各駐車場の利用頻度

図-4に各駐車場の駐車目的を示す。参拝者駐車場では当然ながら「参拝」目的が多く、「飲食」目的が少なかった。一方、若宮駐車場では「参拝」目的の利用者も存在しているが、加えて「買い物」「飲食」目的の利用者が多く、様々な目的の利用者がいることがわかる。

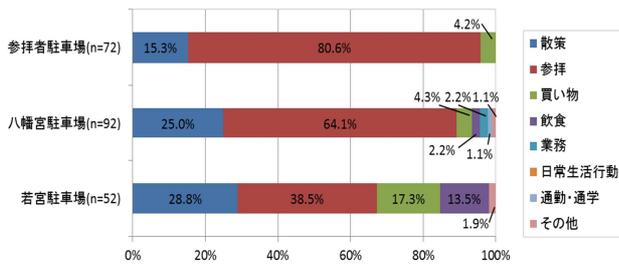


図-4 各駐車場の駐車目的

図-5に各駐車場の使用金額を示す。参拝者駐車場では使用金額「2001～4000円」の利用者が少なく、「4001～6000円」の利用者が多かった。表-6は各駐車場の平均使用金額を示したものである。平均使用金額については、本殿から最も離れている若宮駐車場が4742.4円と最も高く、参拝者駐車場が4372.4円、そして両駐車場の間に位置している八幡宮駐車場が3218.5円と最も低くなっている。参拝者駐車場では、参拝料としての支出が影響していると考えられる。また、若宮駐車場については、唯一「使用金額0円」の利用者がいなかった。若宮駐車場では行われていなかったが、商店街との連携により駐車料金の割引サービスを実施することで商店街の活性化にもつながる可能性があると考えられる。

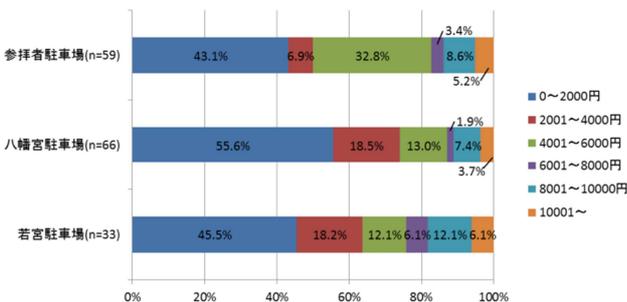


図-5 各駐車場の使用金額

表-6 各駐車場の平均使用金額

単位:円	参拝者駐車場(n=58)	八幡宮駐車場(n=54)	若宮駐車場(n=33)
平均使用金額	4372.4	3218.5	4742.4

## 5. 各駐車場における回遊性の分析

### (1) 各駐車場利用者の目的地

図-6はアンケート結果から得られた各駐車場利用者の目的地を示したものである。本殿に最も近い参拝者駐車場では「鶴岡八幡宮」が多く、それ以外の場所は少な

かった。一方、本殿から最も離れている若宮駐車場では、「鶴岡八幡宮」が約半数を占めていたが、その他の目的地の割合も多く、様々な目的地の利用者が多い駐車場であった。

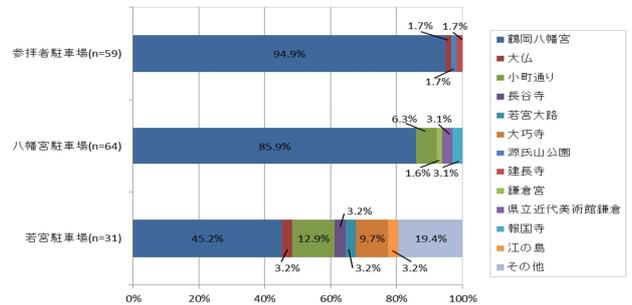


図-6 各駐車場の目的地

### (2) 回遊したスポット数

図-7は、各駐車場利用者の回遊スポット数を示したものである。参拝者駐車場では80%以上の利用者が1つのスポットしか訪れていないのに対し、若宮駐車場では75%の利用者が複数の観光スポットを訪れていることがわかる。また、表-7より平均回遊スポット数は、参拝者駐車場が1.36箇所、八幡宮駐車場が1.55箇所、若宮駐車場が2.71箇所となっている。よって、参拝者駐車場は利用者のほとんどが参拝のみの1スポットでの利用であるのに対し、若宮駐車場の利用者は鶴岡八幡宮を含めた複数の観光スポットを巡っていることがわかった。

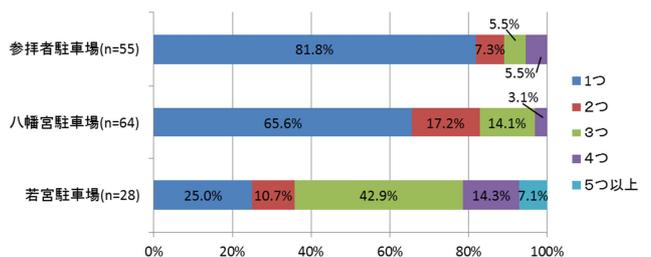


図-7 各駐車場からのスポット数

表-7 各駐車場の平均回遊スポット数

単位:箇所	平均回遊スポット数
参拝者駐車場	1.36
八幡宮駐車場	1.55
若宮駐車場	2.71

## 6. まとめ

本研究では、神社仏閣を有する観光地において、駐車場による利用者の行動特性の違いを検討するため、利用実態を把握し各駐車場の比較分析を行った。その結果、次のような知見が得られた。

- ① 日本神社100選に掲載されている神社を対象に、駐車場を含めた周辺環境の整備と分類を行った結果、一つの観光地（神社）に対して平均1.3箇所の駐車場が整備されていることがわかった。
- ② クラスタ分析の結果から、大きく4つのグループに分類することができ、駐車場の整備が進んでいる神社とそうでない神社が明らかになった。
- ③ 神奈川県鎌倉市の鶴岡八幡宮を事例に各駐車場における利用実態分析を行った結果、鶴岡八幡宮の本殿に隣接している駐車場は、回転率が低く、ピーク時も満車になることがなかった。一方、本殿から最も離れている駐車場は、長時間駐車が多く、満車の時間帯も長かった。
- ④ 消費行動については、本殿から最も離れている若宮駐車場利用者の使用金額が高く、次いで本殿に隣接している参拝者駐車場となり、両駐車場の間に位置している八幡宮駐車場利用者が最も低かった。
- ⑤ 回遊行動分析では、本殿に隣接している駐車場利用者のほとんどが参拝者のみの1スポットのみでの利用であるのに対し、本殿から最も離れた駐車場利用

者は、参拝を含めた複数の観光スポットを巡っていることがわかった。

今後は、神社仏閣を有する観光地として、車両流入規制やロードプライシングおよびパークアンドライドなどの交通需要マネジメント施策を行う際に、このような駐車場の立地場所による利用者特性の違いを考慮し、観光地と観光客のための駐車場の整備を行っていく必要があると考える。

### 参考文献

- 1) 永井昇：観光交通論，pp.200-201，内外出版，2000.
- 2) 小早川悟：駐車行動に着目した都市交通管理計画に関する研究，学位論文，2003.
- 3) 内田賢悦，加賀谷誠一，角田喬生，萩原亨：札幌都心部における駐車場配置からみた歩行回遊効果に関する研究，土木学会第57回年次学術講演会，iv-350，2002.
- 4) 平澤周一，坂本浩一，大澤雅章，萩原岳，坂本邦宏，久保田尚：観光地におけるTDO施策による，車両コントロールの可能性に関する研究，土木計画学 vol.38，2008.
- 5) 高橋洋二，久保田尚著：鎌倉の交通社会実験－市民参加の交通計画づくり，勁草書房，2004.
- 6) 永井護，小堀哲，福田英仁：まちづくりの中の交通 門前町・日光のまちづくりと交通社会実験，IATSS Rev vol.33，pp171-180，2008.

(2012. 8. 3 受付)