

奈良中心市街地公共交通総合連携計画 (案)

平成26年 月

奈良市

目次

1. はじめに.....	1
1.1 計画策定の目的.....	1
1.2 新連携計画策定の主旨.....	1
1.3 検討の経緯.....	2
1.4 計画対象区域.....	3
1.5 計画対象期間.....	3
1.6 計画の構成.....	4
2. 奈良中心市街地の現状と課題.....	5
2.1 奈良中心市街地の概況.....	5
2.1.1 地勢.....	5
2.1.2 施設の立地状況.....	6
2.1.3 自動車交通.....	8
2.1.4 市内の公共交通.....	13
2.2 観光交通.....	15
2.2.1 観光動態.....	15
2.2.2 中心市街地内周遊バス.....	18
2.2.3 観光バス.....	22
2.2.4 P&R.....	23
2.2.5 交通結節点.....	25
2.2.6 情報提供.....	28
2.3 日常交通.....	29
2.3.1 通勤・通学.....	29
2.3.2 自動車通勤と削減意向.....	31
2.3.3 鉄道交通.....	32
2.3.4 路線バス.....	33
2.4 関係上位計画.....	34
2.4.1 奈良市第4次総合計画.....	34
2.4.2 奈良県都市計画マスタープラン.....	34
2.4.3 奈良県交通基本戦略.....	35
2.4.4 奈良公園基本戦略.....	35
2.5 奈良中心市街地の交通課題.....	36
2.5.1 観光交通に関する課題.....	36
2.5.2 日常交通に関する課題.....	37

3. 基本理念および計画目標.....	38
3.1 基本理念.....	38
3.2 計画目標.....	38
4. 実施施策.....	41
4.1 施策体系.....	41
4.2 施策概要.....	42
5. 事業スケジュール.....	47
6. 推進体制.....	48
6.1 推進体系.....	48
6.2 事業推進に係る目標達成状況および施策効果検証の実施.....	49

1. はじめに

1.1 計画策定の目的

奈良中心市街地は、世界遺産「古都奈良の文化財」をはじめとする重要な史跡・文化財が数多く点在する地域です。年平均で約 1400 万人の観光客が存在し、2010 年の「平城遷都 1300 年祭」の際には、さらに多くの観光客が訪れました。その一方、観光を目的とした自動車交通の増加によって、奈良中心市街地における交通渋滞や環境悪化などの問題が深刻化しており、環境負荷の小さい交通体系の構築が求められています。

本計画は、これらの問題に対応するため、奈良中心市街地内での移動について、地域住民および公共交通事業者などの関係者が一体となり、総合的な検討を進めることにより、快適な公共交通環境を整え、公共交通を中心とした交通システムを構築し、地域の快適性向上と活性化を図るとともに、観光客の満足度向上と世界遺産など奈良の文化財や自然環境の保護を目指すものです。

1.2 新連携計画策定の主旨

平成 23 年 3 月に「奈良中心市街地公共交通総合連携計画（以降、前回計画）」を策定し、観光客および市民双方にとって移動しやすい公共交通の利用環境向上に向けて、多様な事業を実施してきました。

平成 25 年度には、事業実施とあわせて、「奈良中心市街地公共交通活性化協議会」の中で前回計画の効果検証を行い、新連携計画策定に向けて事業の効果を把握しました。

前回計画の期間終了に伴い、以下に示す内容を踏まえ、新たな連携計画を策定します。

①連携計画主要プロジェクトの実施

- ・計画に位置づけられた主要プロジェクトが概ね実施されたため、各目標およびモニタリング指標の達成状況を確認した上で、公共交通を取り巻く情勢の変化を踏まえ、新たな課題に取り組む必要があります。

②交通渋滞および環境悪化対策のさらなる推進

- ・世界遺産などの奈良の文化財や自然環境の保護に向けて、奈良中心市街地における観光交通および日常交通の状況を踏まえ、さらなる公共交通を中心とした交通システムを構築していく必要があります。
- ・奈良公園周辺の乗用車流入抑制方法の確立など、観光シーズンの渋滞緩和を推進する必要があります。

③持続可能な公共交通体系の構築

- ・地域ぐるみの利用促進、公共交通サービスの情報提供などに要する経費などについて、一定要件の下、国が補助できる地域協働推進事業費補助金が創設されたことを踏まえ、持続可能な公共交通体系の構築に向け、地域関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けて取り組みを進める必要があります。

④上位・関連計画との整合性

- ・平成22年度、国が実施した交通実態調査（パーソントリップ調査）などの法定調査データが随時公表されていることや、奈良県交通基本戦略（H23.3）や奈良市第4次総合計画 基本構想・計画（H23.3）、奈良公園基本戦略（H24.2）が策定されており、上位・関連計画との整合を図る必要があります。
- ・奈良市第4次総合計画 基本構想・計画では、移動快適性・交通の質の向上、他の交通手段への乗換え容易性向上など、安全性の確保を目指すとしており、関連する取り組みを進めていく必要があります。

1.3 検討の経緯

平成23年3月の前回計画の策定後、平成24年8月には、モビリティ・マネジメントを実施施策に追加しました。また、「奈良中心市街地交通処理対策検討委員会」および「奈良中心市街地公共交通活性化協議会」において、施策の実施状況や目標値の達成状況について報告し、PDCAにより継続的に施策展開を実施しました。

表 1.1 検討の経緯（平成23年度以降）

年月日	委員会名	概要
平成23年3月		奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定
平成23年8月17日	第10回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・GWの交通対策の結果について ・秋の交通対策(案)について
平成23年8月22日	第5回奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・奈良市地域公共交通活性化協議会準備会との合併について ・準備会の提言を受け、連携計画にモビリティ・マネジメントを位置づけ ・平成23年度の取り組み状況 ・平日交通対策について
平成24年1月19日	第6回奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・観光交通対策の取り組みについて ・平日交通対策について 平成24年度におけるモビリティマネジメントの実施方針
平成24年2月24日	第11回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・奈良中心市街地の交通対策について
平成24年3月22日	第12回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・奈良中心市街地の交通対策について ・奈良公園基本戦略 ・奈良県交通基本戦略
平成24年5月30日	第13回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・奈良中心市街地の交通対策について
—	第7回奈良中心市街地公共交通活性化協議会（書面決議）	・奈良公園ぐるっとバス、中心市街地周遊バス、木簡型一日フリー乗車券、 ・平成23年秋の交通対策の結果と平成24年春のP&BR実施方針について
平成24年8月		奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定 ※日常交通対策の追加
平成24年8月1日	第14回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・奈良中心市街地の交通対策について
平成24年8月10日	第8回奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・連携計画の変更について ・平成24年度春観光シーズンの実施事業と秋観光シーズンの実施予定事業について
平成24年11月5日	第15回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・奈良中心市街地の交通対策について
平成25年2月8日	第16回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会	・奈良中心市街地の交通対策について

1.4 計画対象区域

○ 本計画における対象区域は、奈良公園・平城宮跡・西ノ京などを含む奈良中心市街地（エリア1、エリア1.5、エリア2）とします。

〔エリア1：奈良公園周辺〕

- ・交通の流入を抑制し、エリア内の駐車場の需要調整やエリア内での観光客の回遊性を高めるなどの施策を実施すべきエリア。

〔エリア1.5：平城宮跡などの拠点整備状況を踏まえ、優先的に実施する地域〕

- ・当面の対策エリアとして、交通の流入を特に少なくするため、優先的に施策を実施すべきエリア。

〔エリア2：西ノ京～平城宮跡～奈良公園を含んだ地域〕

- ・交通の流入をできるだけ少なくするため、エリア周辺でのパーク＆ライド駐車場（バスライド、サイクルライドなど）の設置や周遊バスなど、移動の円滑性を確保するなどの施策を実施すべきエリア。

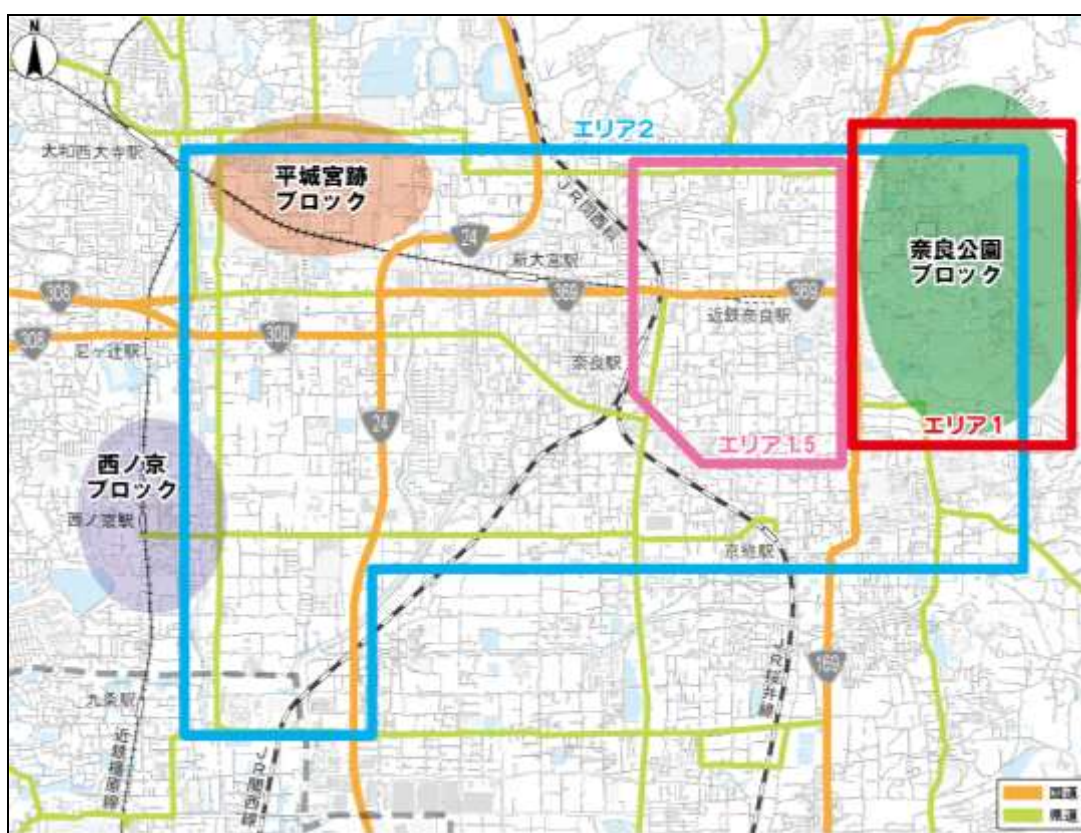


図 1.1 計画対象区域

1.5 計画対象期間

○ 本計画の対象期間は、平成 26 年度から平成 28 年度までの 3 ヶ年とします。

1.6 計画の構成

○ 本計画の構成は、奈良中心市街地の現状と課題を踏まえて、基本理念と計画目標を掲げ、実現に向けた実施施策、事業スケジュール、さらには推進体制について計画します。

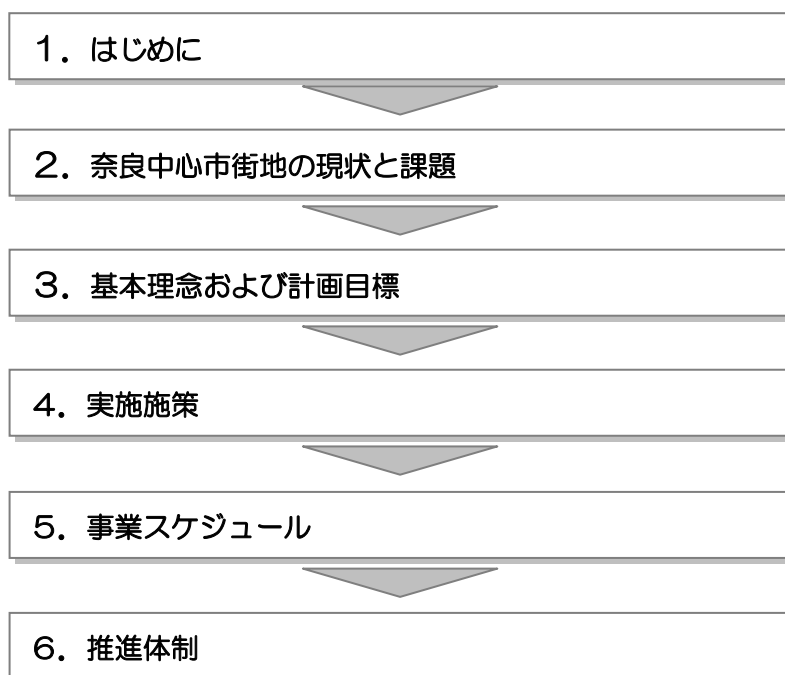


図 1.2 計画の構成

2. 奈良中心市街地の現状と課題

2.1 奈良中心市街地の概況

2.1.1 地勢

○ 奈良中心市街地は、周辺を山地に囲まれた盆地になっています。

奈良中心市街地は、奈良市の西部に位置し、奈良公園・平城宮跡・西ノ京などを含む地域です。隣接する市町村は、北側に京都府木津川市、東側に山添村、南側に大和郡山市、西側に生駒市などがあります。

周辺には、西側を西ノ京丘陵や矢田丘陵などの丘陵地、東側を若草山や春日山などの山地が広がっており、自然豊かな環境に恵まれた地域で、奈良盆地の北端に当たります。



図 2.1 奈良中心市街地の位置

2.1.2 施設の立地状況

(1) 公共公益施設

○ 奈良中心市街地には、奈良県庁や奈良市役所などの主要な施設が集中しています。

奈良中心市街地には、奈良県庁や奈良市役所、高校や大学などの日常的に人が集中する施設が立地しています。

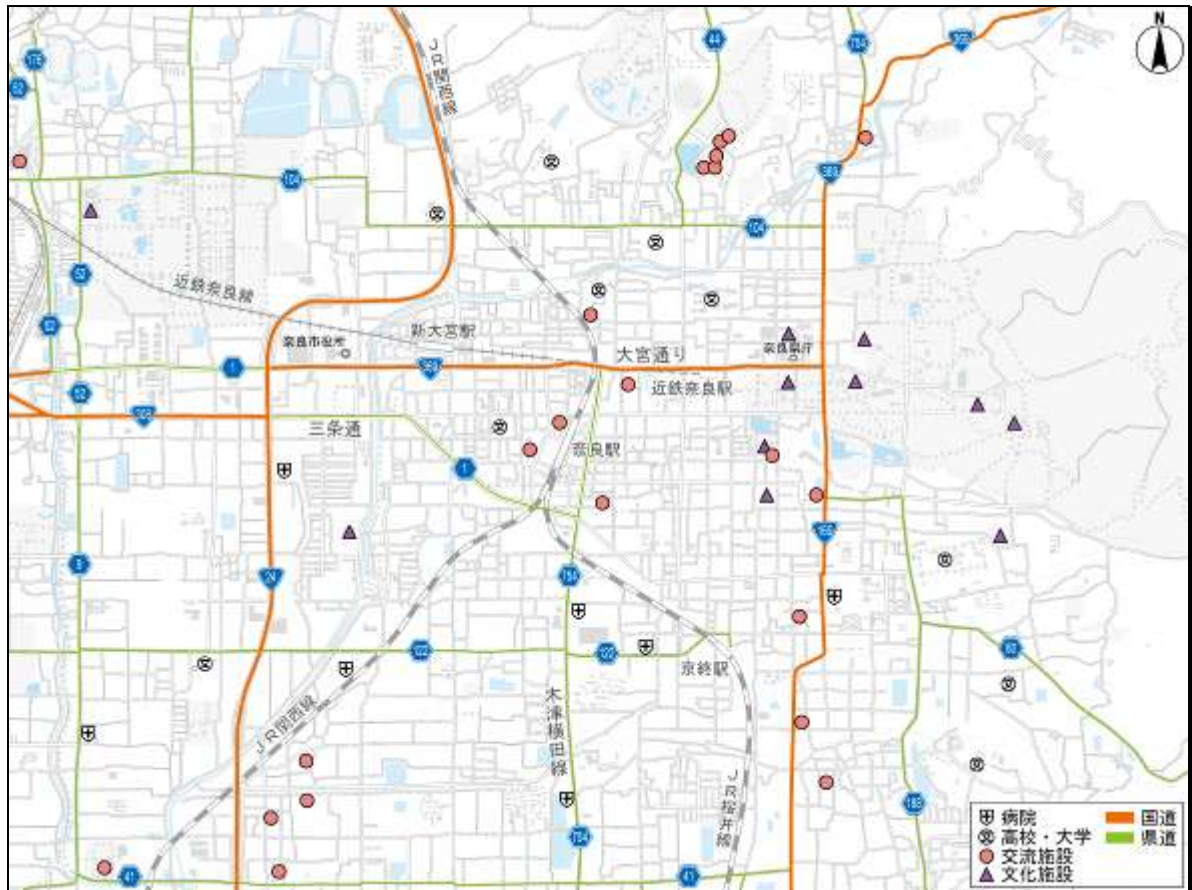


図 2.2 主要な施設立地状況

表 2.1 主要施設一覧

項目	施設名	項目	施設名	項目	施設名	項目	施設名	項目	施設名
病院	石洲会病院	高校・大学	県立奈良高等学校	交流施設	なら100年会館	交流施設	東寺林連絡所	文化施設	元興寺総合収蔵庫
	西の京病院		市立一条高等学校		男女共同参画センター「あすなら」		青年の家交楽館		独立行政法人文化財研究所奈良文化財研究所・平城宮跡資料館
	済生会奈良病院		私立奈良育英高等学校		大安寺人権文化センター		中央武道場		奈良県立図書情報館
	須基内科医院		奈良県立大学		南紀寺コミュニティスポーツ会館		中央体育館		春日大社 神苑・宝物殿
	奈良東九条病院		奈良女子大学		古市人権文化センター		中央第二体育館		奈良市立中央図書館
	春名病院		私立奈良女子高等学校		生涯学習センター		中央第二武道場		寧楽美術館
	市立奈良病院		県立奈良商業高等学校		鼓阪人権文化センター		佐保人権文化センター		奈良県立美術館
			奈良教育大学		杏人権文化センター		あすか人権文化センター		興福寺国宝館
	県立高円高等学校	南部生涯スポーツセンター 体育館	みかさ人権文化センター	奈良国立博物館					
	奈良佐保短期大学	辰市人権文化センター	市民サービスセンター	奈良県立奈良図書館					
		ならまちセンター	名勝大乗院庭園文化館	奈良市写真美術館					

※ホームページのカテゴリーで、地方公共団体、文化施設に該当するものを記載

出典：公共施設まっぴろホームページ

(2) 観光施設

○ 奈良中心市街地は、奈良の持つ文化的・観光的価値を担う国際文化観光都市です。

奈良中心市街地は、戦後、日本文化のふるさととして多くの観光客を受け入れるようになり、奈良の持つ文化的・観光的価値を将来に生かしていく目的で、昭和 25 年には国際文化観光都市を宣言しています。

また、奈良中心市街地には、平成 10 年 12 月世界遺産条約に登録された「古都奈良の文化財（東大寺、興福寺、春日大社、春日山原始林、元興寺、平城宮跡など）」が立地しており、国際的な観光施設が集積しています。

※世界遺産条約（世界の文化遺産および自然遺産の保護に関する条約）

昭和 47 年の第 17 回ユネスコ総会において、「世界各地の文化遺産・自然遺産を世界の全ての人にとってかけがえのない宝物として守っていく」という考え方にに基づき、採択されています。



※ホームページのカテゴリーで、世界遺産、寺、庭園・公園、観光施設に該当するものを記載

※木簡型一日フリー乗車券の特典施設を記載

出典：奈良市観光協会公式ホームページ、木簡型一日フリー乗車券のチラシ

図 2.3 主要な観光資源の分布状況

2.1.3 自動車交通

(1) 道路ネットワーク

○ 奈良中心市街地の道路は、大半が2車線であり、4車線以上の道路は、国道24号、大宮通り、三条通のみとなっています。

奈良中心市街地の道路ネットワークは、主として、南北が国道24号および国道169号、東西が大宮通り（国道369号）および三条通（国道308号）、奈良生駒線（県道1号）で構築されています。

大宮通りおよび三条通などの東西方向の道路は、主に4車線道路（一部6車線区間が存在）となっていますが、南北方向の道路は、国道24号が4車線であるのを除き、2車線道路となっています。

なお、これらの路線を補完する道路として、木津横田線（県道754号）、京終停車場薬師寺線（県道122号）や奈良大和郡山線（県道41号）があります。



出典：平成22年道路交通センサス

図 2.4 道路ネットワークと車線数

(2) 自動車交通量

○ 奈良中心市街地の道路は、自動車交通量が多くなっています。

南北方向の道路である国道 24 号は 40,000 台/日以上と特に集中して多くなっています。東西方向の道路である大宮通りや三条通でも 20,000 台/日を上回る交通量が存在します。



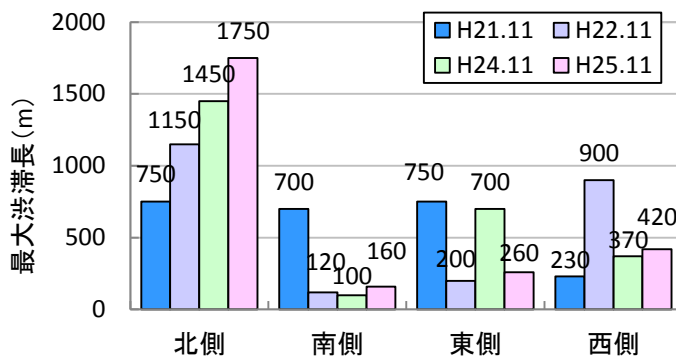
出典：平成 22 年道路交通センサス

図 2.5 自動車交通量（平日）

(3) 渋滞長

○ 県庁東交差点の東側の最大渋滞長は、減少傾向にあります。

県庁東交差点は、奈良公園と平城宮跡を東西に結ぶ大宮通りに位置します。東西方向の最大渋滞長は、東側が 750m から 260m に減少し、西側については微増しています。また、北側は増加傾向にあり、平成 25 年 11 月には 1,750m となっています。



※県庁東交差点は、大宮通りと国道 369 号、国道 169 号との交差点

出典：休日の渋滞長調査

図 2.6 県庁東交差点における休日の方向別最大渋滞長

(4) 旅行速度

○ 奈良中心市街地には、平均旅行速度が 20km/h を下回る路線が存在します。

奈良中心市街地は、平日および休日ともに旅行速度が低く、平日の日常的な交通、休日の観光に関する交通で集中しています。また、旅行速度が 20km/h 未満の路線に加えて、国道 369 号の南行きでは 12 時間平均 10km/h 程度となるなど、特に旅行速度が低くなっています。

平日と休日では、全体的に休日の旅行速度が低くなっており、観光目的の自動車交通による影響と推測されます。

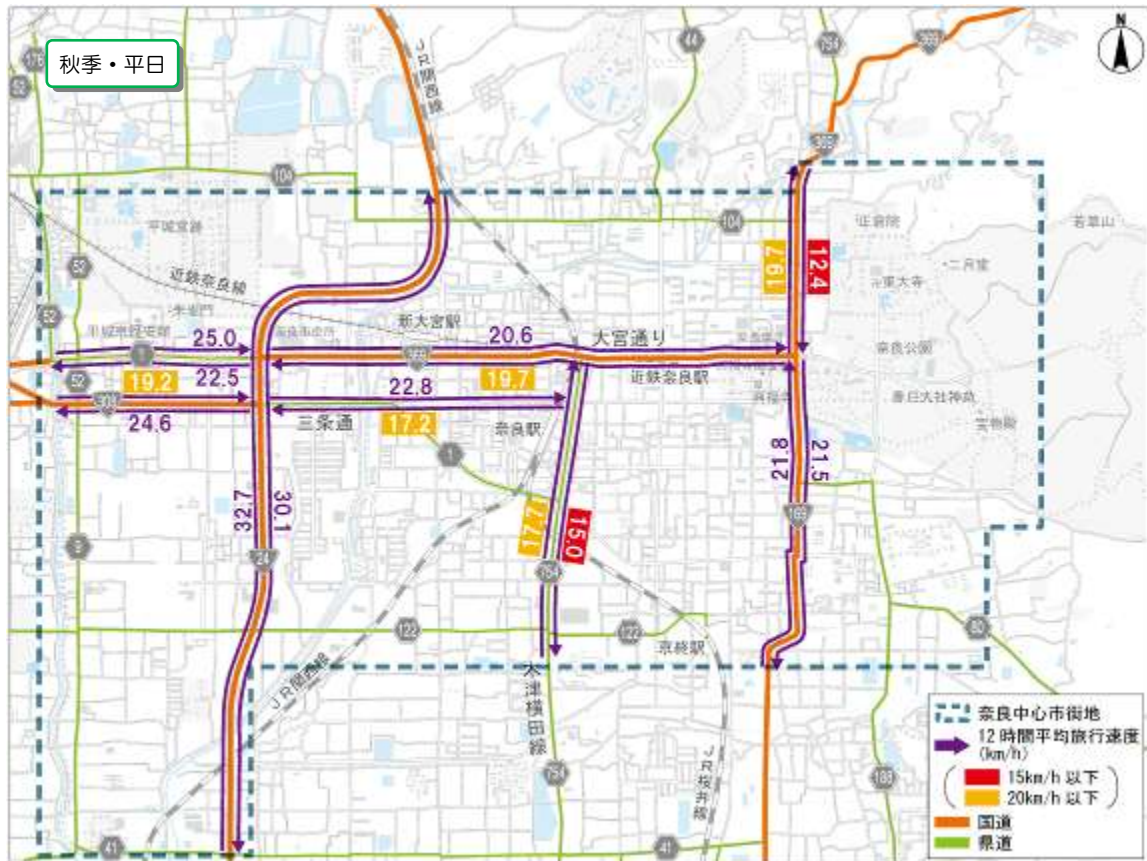
表 2.2 奈良中心市街地における平休別の平均旅行速度

路線名		方向	平日		休日	
			秋	春	秋	春
国道24号		北行き	32.7	31.9	31.2	29.5
		南行き	30.1	31.4	26.8	30.2
国道169号		北行き	21.8	21.6	20.3	22.1
		南行き	21.5	21.5	21.2	23.1
国道369号		北行き	19.7	20.3	19.2	21.4
		南行き	12.4	14.2	11.0	14.5
大宮通り	国道24号東	東行き	20.6	20.2	19.9	20.9
		西行き	19.7	21.2	15.2	18.0
	国道24号西	東行き	25.0	24.5	21.7	23.5
		西行き	22.5	23.8	19.2	20.7
三条通	国道24号東	東行き	22.8	22.1	23.5	23.2
		西行き	17.2	17.1	16.1	17.8
	国道24号西	東行き	19.2	19.7	19.0	19.2
		西行き	24.6	24.6	21.7	23.7
木津横田線		北行き	17.7	18.5	17.7	18.7
		南行き	15.0	16.8	14.8	17.1

※15km/h 以下は赤色、20km/h 以下はオレンジ色で着色

※12 時間の平均旅行速度は、7 時～19 時の平均値

出典：平成 24 年 10・11 月、平成 25 年 4・5 月の民間プローブデータ（ホンダイインターナビ統計データ）

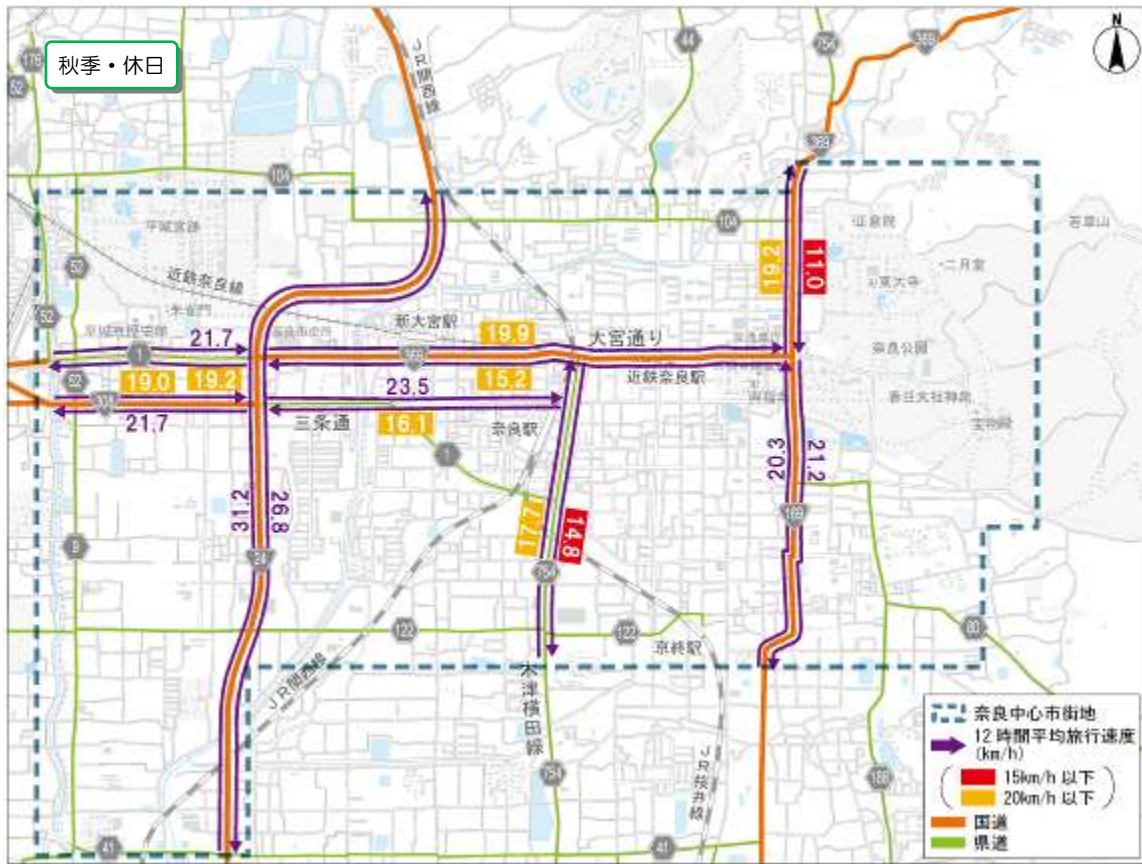


出典：平成24年10・11月の民間プローブデータ（ホンダイインターナビ統計データ）

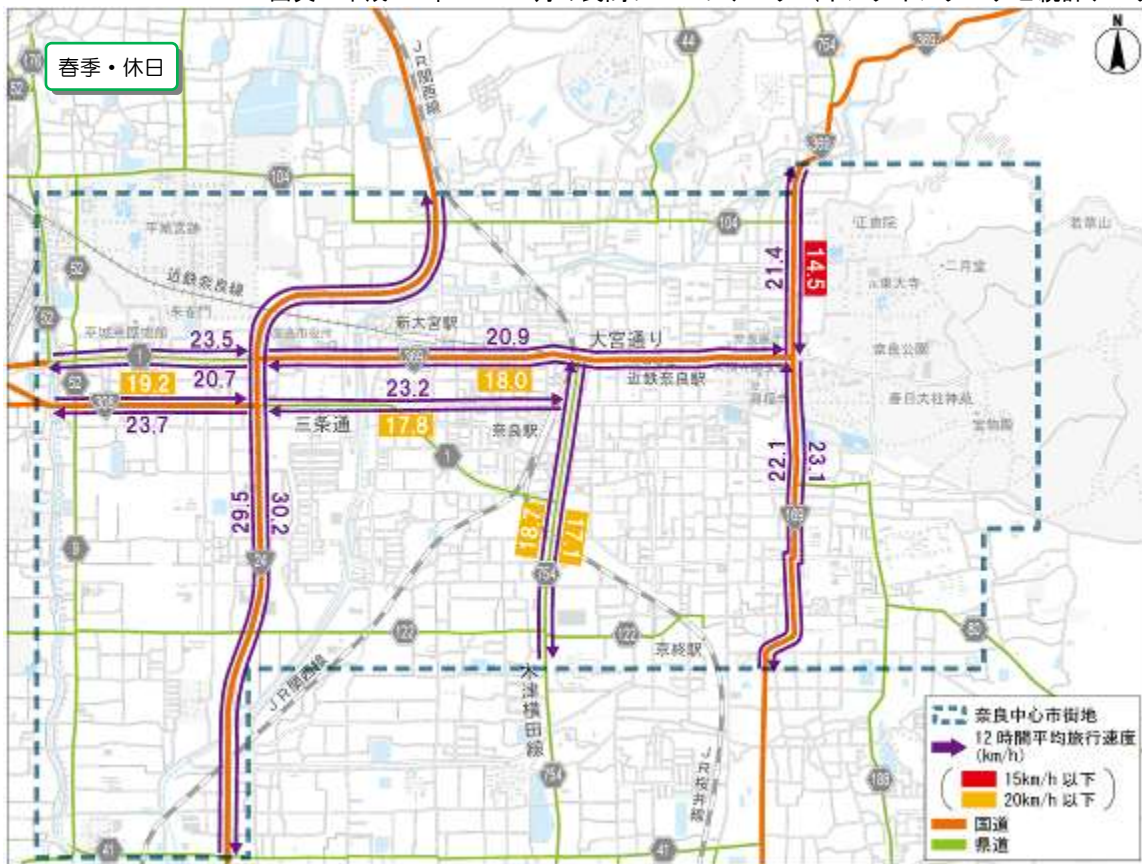


出典：平成25年4・5月の民間プローブデータ（ホンダイインターナビ統計データ）

図 2.7 奈良中心市街地における平日の平均旅行速度



出典：平成 24 年 10・11 月の民間プローブデータ（ホンダイインターナビ統計データ）



出典：平成 25 年 4・5 月の民間プローブデータ（ホンダイインターナビ統計データ）

図 2.8 奈良中心市街地における休日の平均旅行速度

2.1.4 市内の公共交通

(1) 公共交通の役割

○奈良中心市街地の公共交通は、日常交通として鉄道、路線バス、観光交通として、中心市街地内周遊バスが整備されています。

奈良中心市街地の公共交通は、鉄道、路線バス、中心市街地内周遊バス（ぐるっとバス、奈良観光周遊バス）に大別されます。鉄道は、JR 関西本線、桜井線、近鉄奈良線の3路線が運行しており、大阪方面や京都方面、県内の主要地域を結ぶ広域的な移動を担う交通手段として、主に利用されています。路線バスも、鉄道と同様に広域的な移動手段として利用されているだけでなく、奈良中心市街地の移動手段として利用されています。

一方で、鉄道駅と奈良公園や平城宮跡などの観光施設を結ぶバスとして、ぐるっとバスや奈良観光周遊バスがあり、両者とも主に観光目的に対応する交通手段となっています。

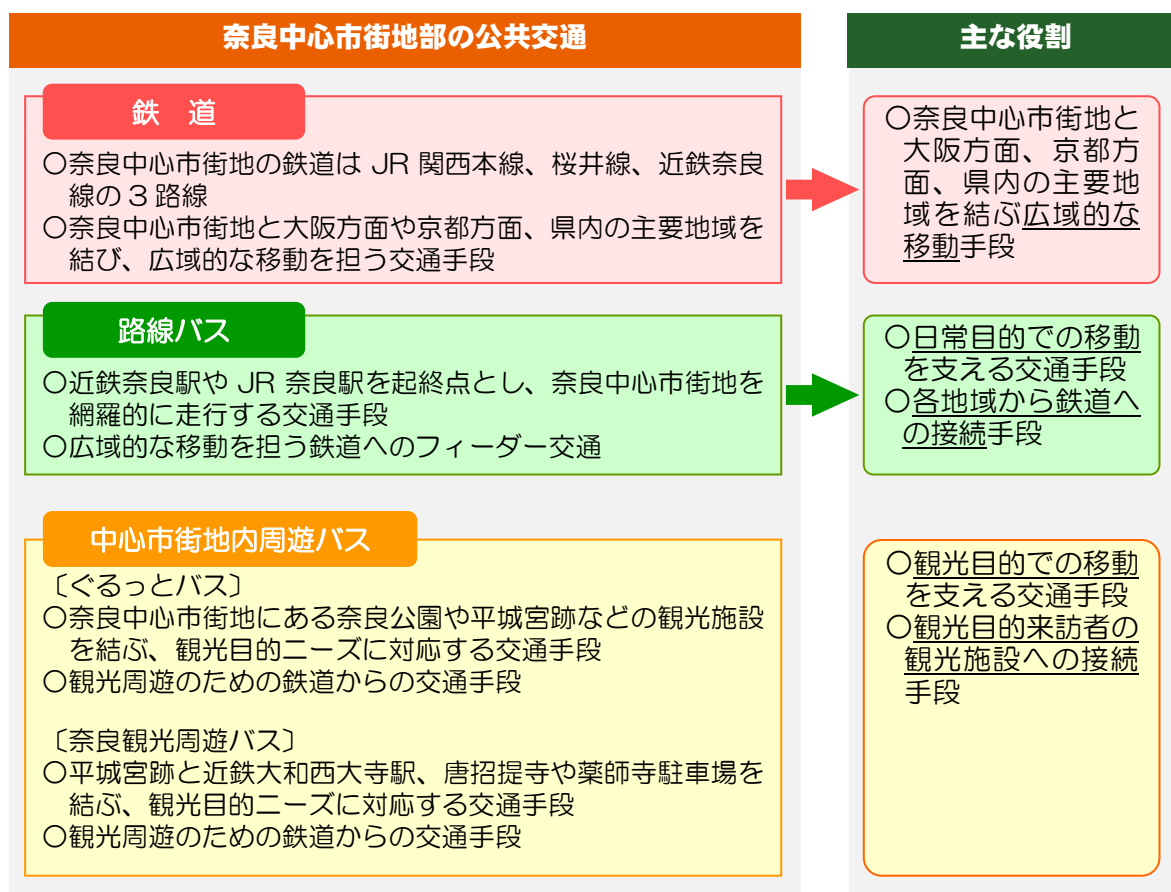


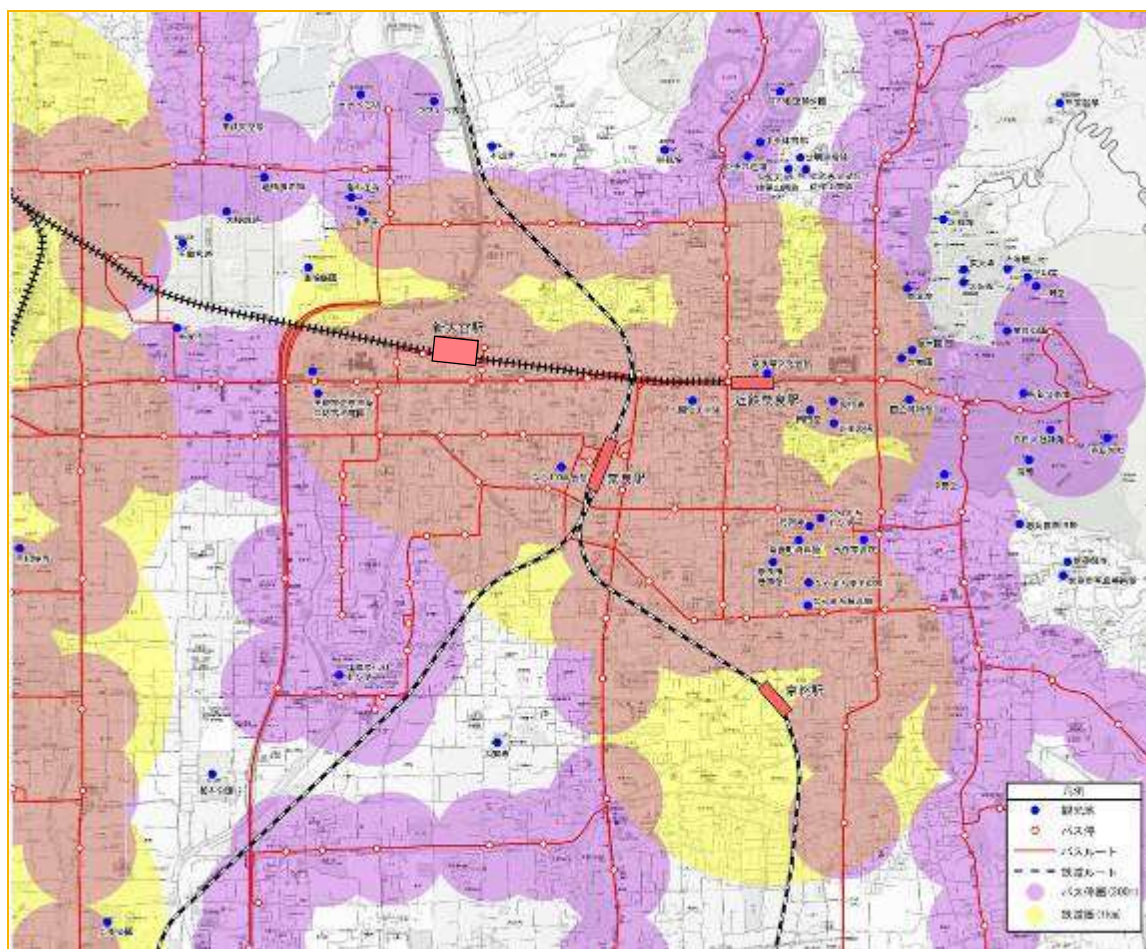
図 2.9 奈良中心市街地の主な公共交通と役割

(2) 公共交通ネットワーク

○ 奈良中心市街地は、大半が公共交通利用圏域となっています。

奈良中心市街地内の鉄道駅は、JR 奈良駅、JR 京終駅、近鉄奈良駅、近鉄新大宮駅の合計 4 駅となっていますが、周辺にも近鉄大和西大寺駅、近鉄尼ヶ辻駅、近鉄西ノ京駅が存在します。バス路線は鉄道交通を補完する形式で、エリア内を網羅的に走行しています。

奈良中心市街地に立地する多くの観光施設は、そのほとんどが鉄道およびバス路線で構成される圏域内に位置し、公共交通を利用したアクセスが可能な状況にあります。



※鉄道勢圏は 1km、バス勢圏は 300m とする。

※バス勢圏は、路線バス、中心市街地内周遊バス（ぐるっとバス、奈良観光周遊バス）により整理

出典：奈良交通ホームページ（平成 25 年 12 月現在）

図 2.10 公共交通ネットワークと鉄道およびバスの圏域

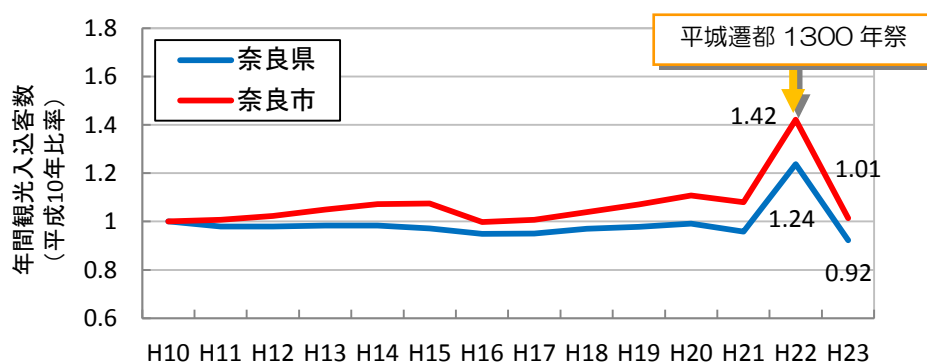
2.2 観光交通

2.2.1 観光動態

(1) 観光入込客数

○ 奈良市の観光入込客数は、平成 10 年比率でほぼ横ばいとなっています。

奈良県の観光入込客数は、平成 10 年比率で平成 23 年には、0.92 倍（3,330 万人）と減少しているのに対して、奈良市の観光入込客数は 1.01 倍（1,330 万人）とほぼ横ばいとなっています。奈良市は、平成 22 年に 1.42 倍（1,840 万人）となりましたが、「平城遷都 1300 年祭」開催の影響と想定されます。



出典：奈良県観光客動態調査報告書、奈良市観光入込客数調査報告

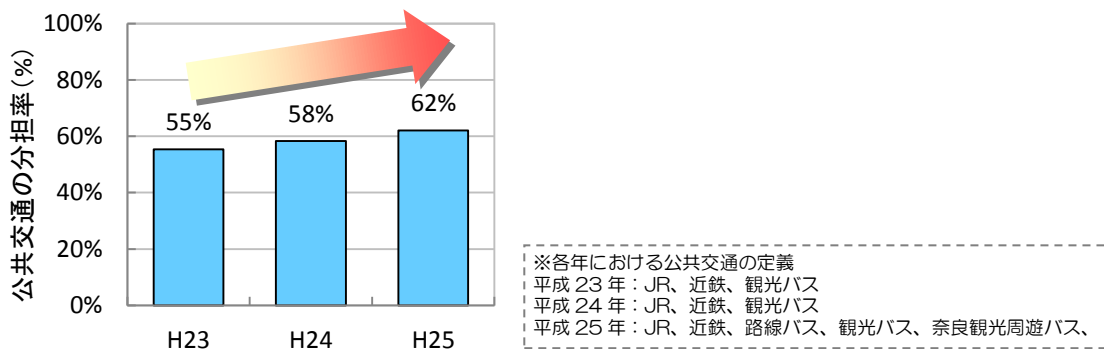
図 2.11 奈良県・奈良市の観光入込客数の推移

(2) 最初の目的地への来訪交通手段

○ 奈良中心市街地への公共交通の分担率は、増加傾向にあります。

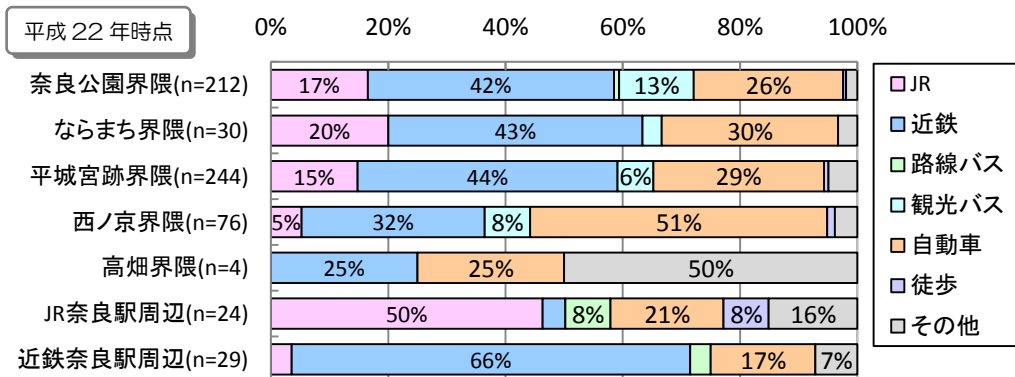
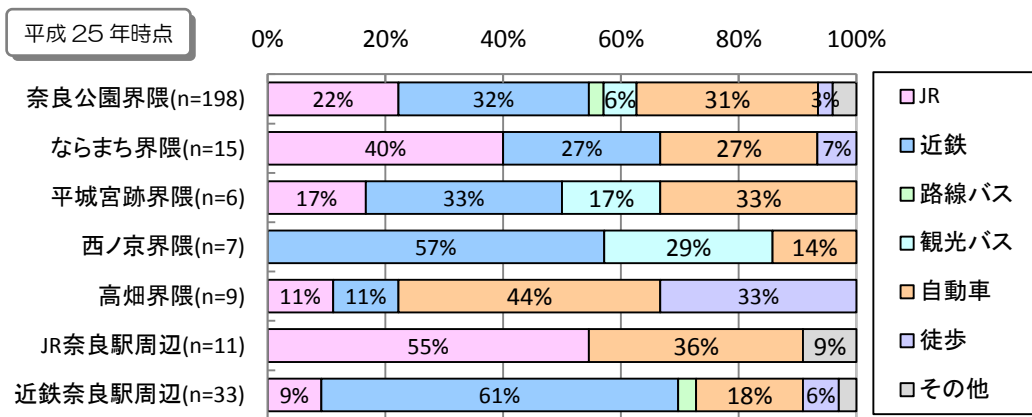
奈良中心市街地への公共交通の分担率は、平成 23 年の 55%から平成 25 年には 62%と増加傾向にあります。

奈良中心市街地における最初の目的地への来訪交通手段は、平成 22 年に比べて「西ノ京界隈」、「ならまち界隈」で自動車の割合が減少しており、奈良観光周遊バスやぐるっとバスなど、前回計画に基づく施策実施の効果が見られます。



出典：平成 23 年・平成 24 年・平成 25 年 11 月来訪者アンケート調査

図 2.12 奈良中心市街地への公共交通の分担率



出典：上段-平成 25 年 11 月休日来訪者アンケート調査、下段-平成 22 年 5 月 GW 中来訪者アンケート調査

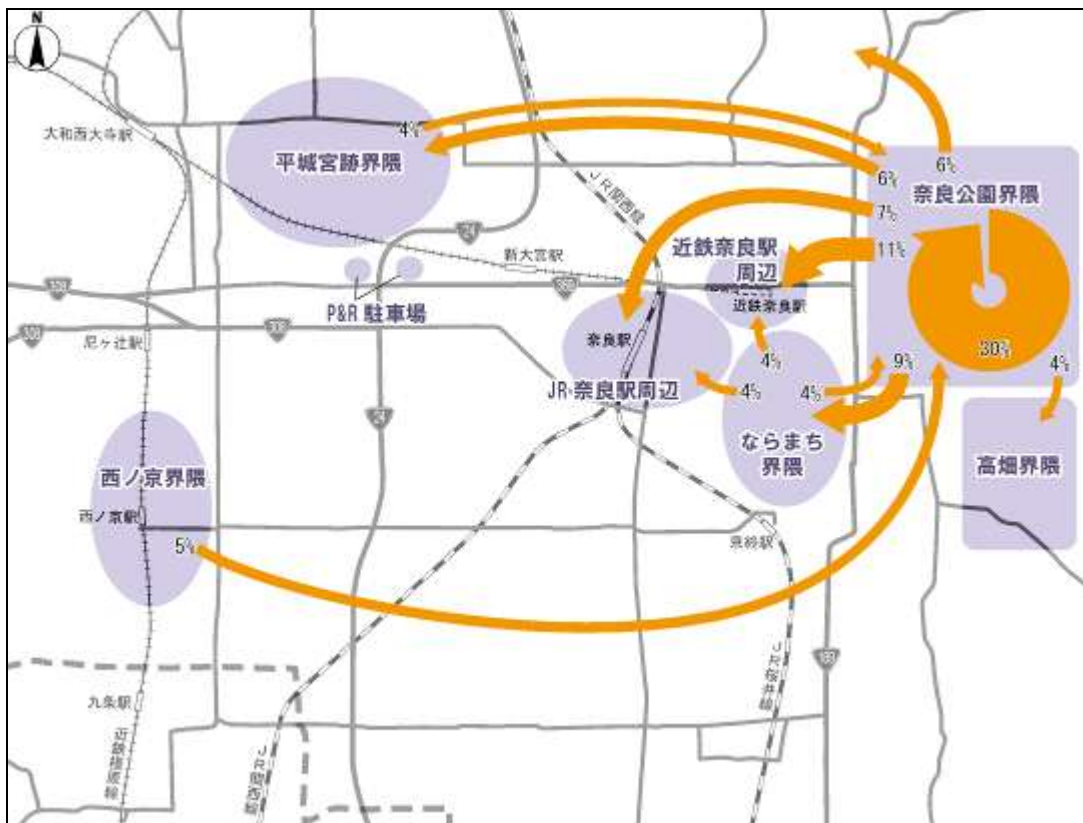
図 2.13 最初の目的地への来訪交通手段

(3) 奈良中心市街地の周遊状況

○「奈良公園界隈」から「ならまち界隈」、「平城宮跡界隈」への周遊観光が見られます。

「奈良公園界隈」からの周遊状況は、「奈良公園界隈」が30%と最も多く、次いで「近鉄奈良駅周辺」11%、「ならまち界隈」9%、「JR奈良駅周辺」7%と続いており、隣接エリアとの周遊が多くなっています。

「奈良公園界隈」から「平城宮跡界隈」など少し離れた箇所への周遊観光も確認できます。



※上記割合は、アンケート複数回答に対する回答割合。4%以上のみ記載

出典：平成25年10・11月木簡型一日フリー乗車券購入者アンケート調査

図 2.14 奈良中心市街地の周遊状況

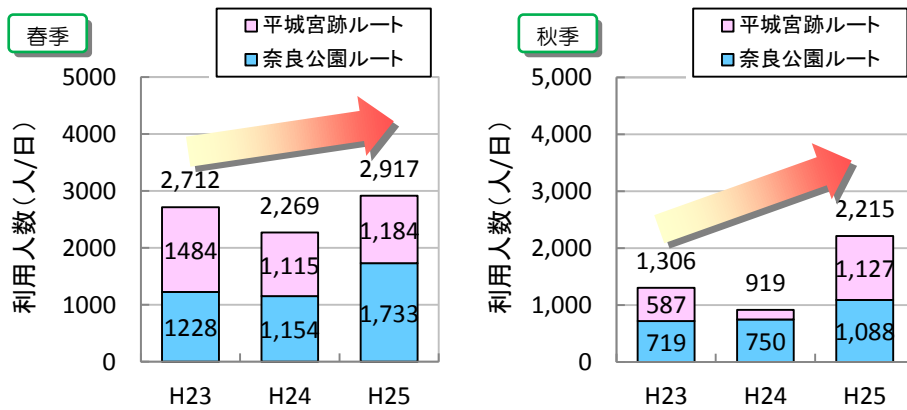
2.2.2 中心市街地内周遊バス

(1) ぐるっとバス

1) 利用状況

○ぐるっとバスの利用者数は、増加傾向にあります。

これまでぐるっとバスは、利用状況を踏まえながら運行ルートなどを見直して運行しています。利用者数は、平成25年春季には2,900人/日と微増、秋季には2,200人/日と、大幅に増加しております。



※上記の利用者数は、春季は天平祭、秋季は正倉院展の開催期間を対象に集計
 ※利用者数は、日あたりの平均利用者

年	ルート数	集計対象期間	運行日数	運賃
春季	H23 2ルート (奈良公園ルート、平城宮跡ルート)	4月29日～5月5日	6日間	奈良:100円 平城:200円
	H24 同上	5月3日～5月6日	4日間	同上
	H25 同上	5月3日～5月5日	3日間	全て100円
秋季	H23 2ルート (奈良公園ルート、平城宮跡ルート)	10月29日～11月13日	7日間	奈良:100円 平城:200円
	H24 同上	10月27日～11月12日	6日間	同上
	H25 3ルート (奈良公園ルート、平城宮跡・ならまちルート:平城宮跡方面およびならまち・県庁前方面)	10月26日～11月11日	7日間	全て100円

※運行日は、土日祝

※奈良:奈良公園ルート、平城:平城宮跡ルート

出典:奈良県

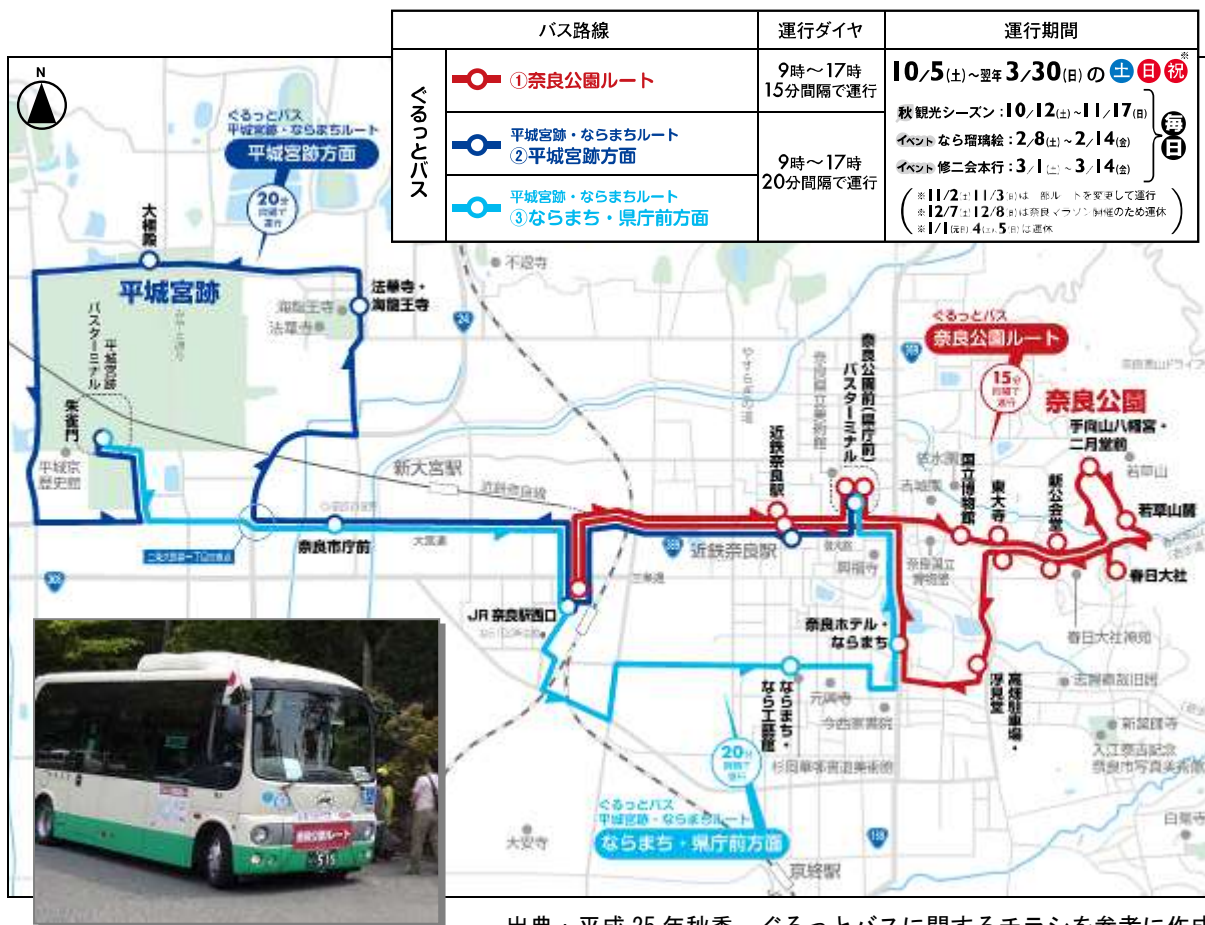
図 2.15 ぐるっとバスのルート変遷と利用者数の推移

2) 運行状況

○平成25年秋のぐるっとバスは、3ルート運行しています。

これまでのぐるっとバスの利用状況を踏まえ、平成25年秋季の運行ルートは、「奈良公園ルート」、「平城宮跡・ならまちルート（平城宮跡方面）」、「平城宮跡・ならまちルート（ならまち・県庁前方面）」の3ルートとなっています。

これらのルートは、鉄道駅と奈良公園から平城宮跡間のアクセス性を向上させ、周辺に位置する観光施設の周遊を促しています。



出典：平成25年秋季 ぐるっとバスに関するチラシを参考に作成

図 2.16 ぐるっとバスの実施概要（平成25年秋季）

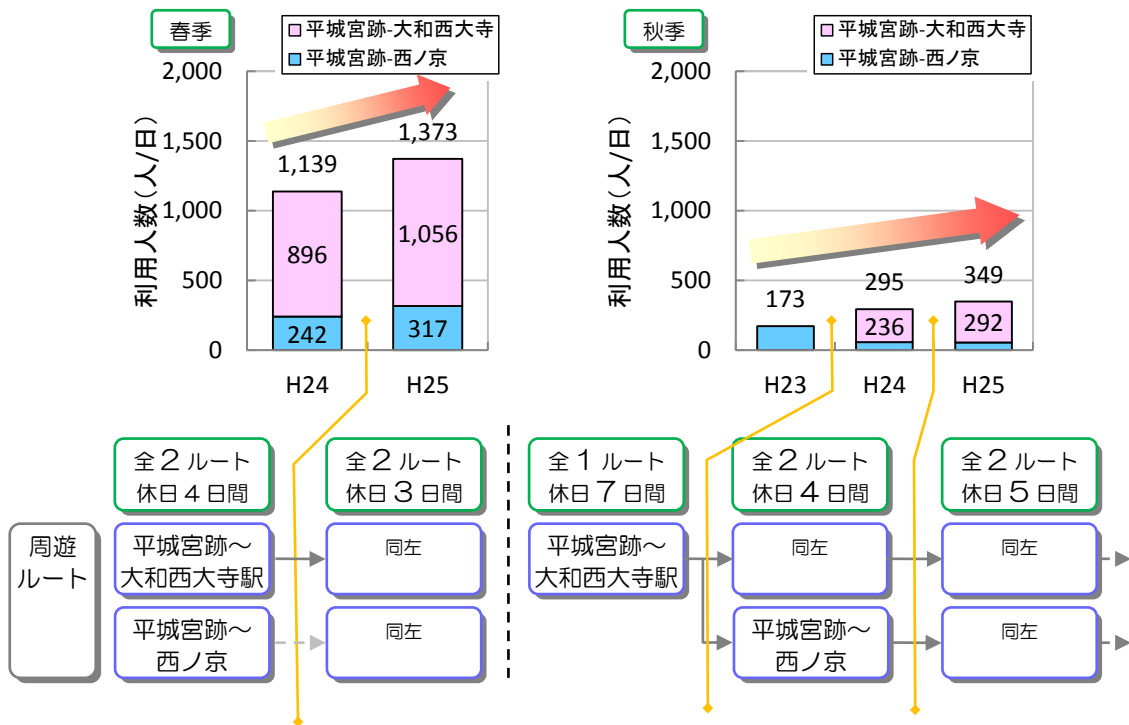
(2) 奈良観光周遊バス

1) 利用状況

○ 奈良観光周遊バスの利用者数は、増加傾向にあります。

奈良観光周遊バスは、利用状況を踏まえながら運行ルートなどを見直して運行しています。利用者数は、平成 25 年春季には 1,373 人/日と微増、平成 25 年秋季には 349 人/日と増加しています。

なお、奈良観光周遊バスは、特に奈良中心市街地の西側の周遊観光を促す形での運行がなされています。



※利用者数は、日あたりの平均利用者

年	ルート数	集計対象期間	運行日数	運賃
春季	H24	2	5月3日～5月6日	4日間 200円
	H25	2	5月3日～5月5日	3日間 100円
秋季	H23	1	10月29日～11月13日	7日間 200円
	H24	2	11月10日～11月18日	4日間 200円
H25	2	11月2日～11月10日	5日間 100円	

※運行日は土日祝

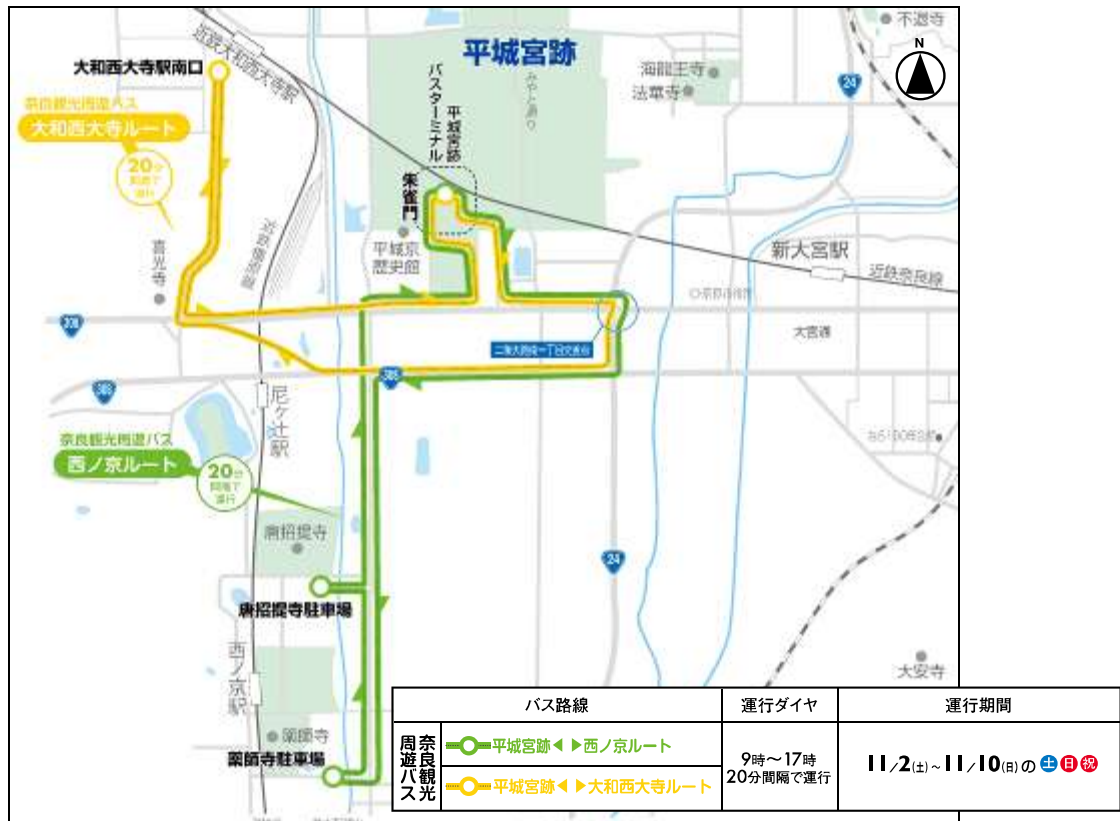
出典：奈良県

図 2.17 奈良観光周遊バスのルート変遷と利用者数の推移

2) 運行状況

○平成 25 年秋の観光周遊バスは、2 ルート運行しています。

これまでの奈良観光周遊バスの利用状況を踏まえ、平成 25 年秋季の運行ルートは、「西ノ京ルート」と「大和西大寺ルート」の 2 ルートとなっています。これらのルートは、鉄道駅と西ノ京エリア、平城宮跡、平城京歴史館などの観光施設を周遊するルートとなっています。



出典：平成 25 年秋季 奈良観光周遊バスに関するチラシを参考に作成
 図 2.18 奈良観光周遊バスの実施概要（平成 25 年秋季）

2.2.3 観光バス

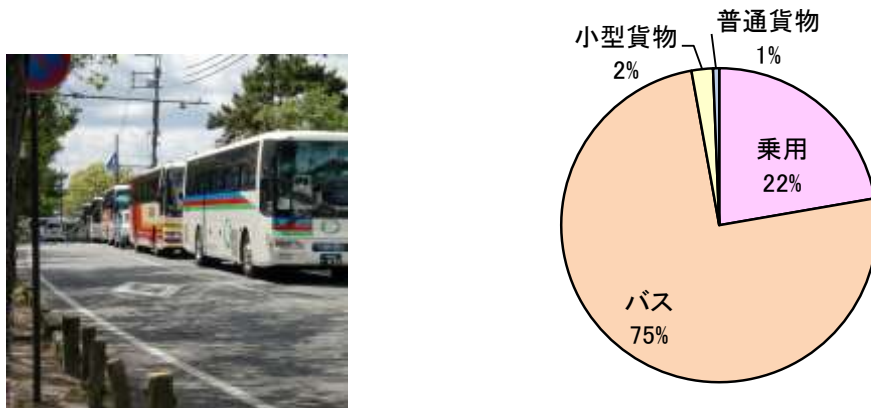
(1) 駐車場利用状況

○ 奈良公園への観光バスを対象とした駐車場予約システムは、秋季平均予約率は 69%、ピーク時は 85%の利用状況となっています。

観光ピーク期間に観光バスが来訪する時間帯を分散し、駐車場への入庫待ちによる渋滞を解消するため、平成 23 年 9 月から大仏前駐車場に予約システムを導入しています。

大仏前駐車場における秋季の観光バスの利用率は 70%を上回り、そのうち 69%が駐車場予約システムを利用しています。平成 24 年秋季のピーク時の予約率は 85%と平成 23 年度 80%を上回っており、利用者に対する周知が浸透しつつあります。

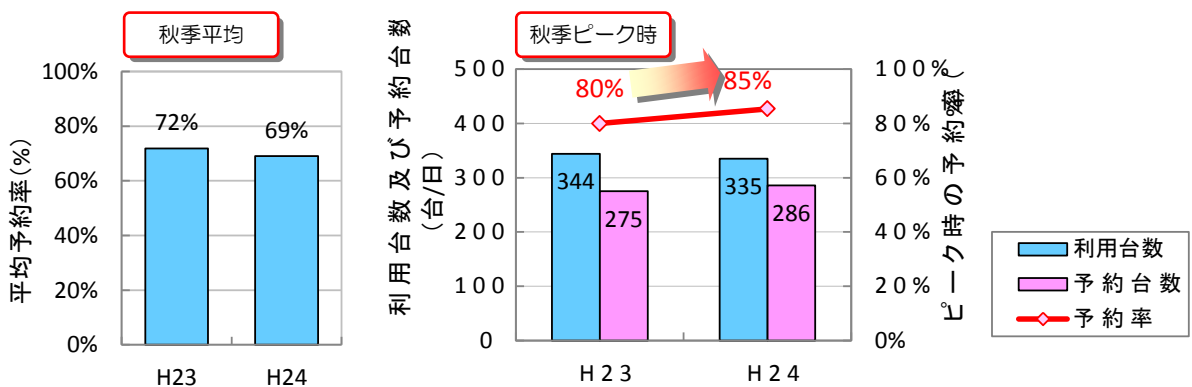
しかしながら、修学旅行などが集中する春と秋には、利用台数が駐車容量を大きく上回ることがあり、周辺道路における渋滞発生の一因となっています。



※平成 25 年 11 月 2 日調査

出典：予約利用台数カウント調査

図 2.19 駐車場待ちの観光バス（左）／大仏前駐車場の利用車種の割合（右）



※10月1日～12月31日の期間で集計

※秋季ピーク時の利用台数 平成23年は10月20日(木)、平成24年は10月25日(木)

出典：予約利用台数カウント調査

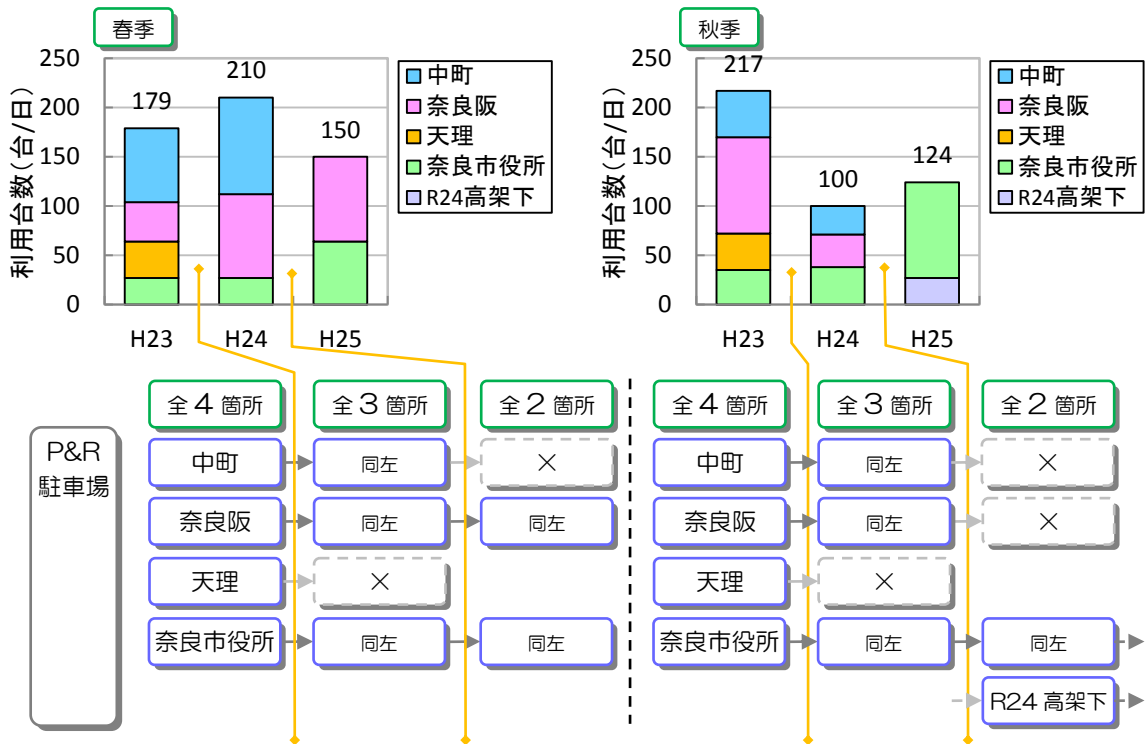
図 2.20 駐車場予約システムの秋季平均予約率（左）／秋季ピーク時予約率（右）

2.2.4 P&R

(1) P&Rの利用状況

○ 各駐車場とも一定数の P&R 利用があります。

これまで P&R（パークアンドライド）は、利用状況を踏まえながら実施駐車場などを見直しており、各駐車場とも一定数の利用台数があります。



※利用者数は、日あたり、1駐車場あたりの平均利用者
 ※H23 春季：4月29日～5月8日の土日祝8日間、平日2日間（※GW期間中）
 H24 春季：4月28日～5月6日の土日祝7日間
 H25 春季：4月27日～5月6日の土日祝7日間
 H23 秋季：10月29日～11月13日の土日祝7日間
 H24 秋季：11月10日～11月18日の土日4日間
 H25 秋季：10月5日～11月24日の土日祝23日間

出典：奈良県

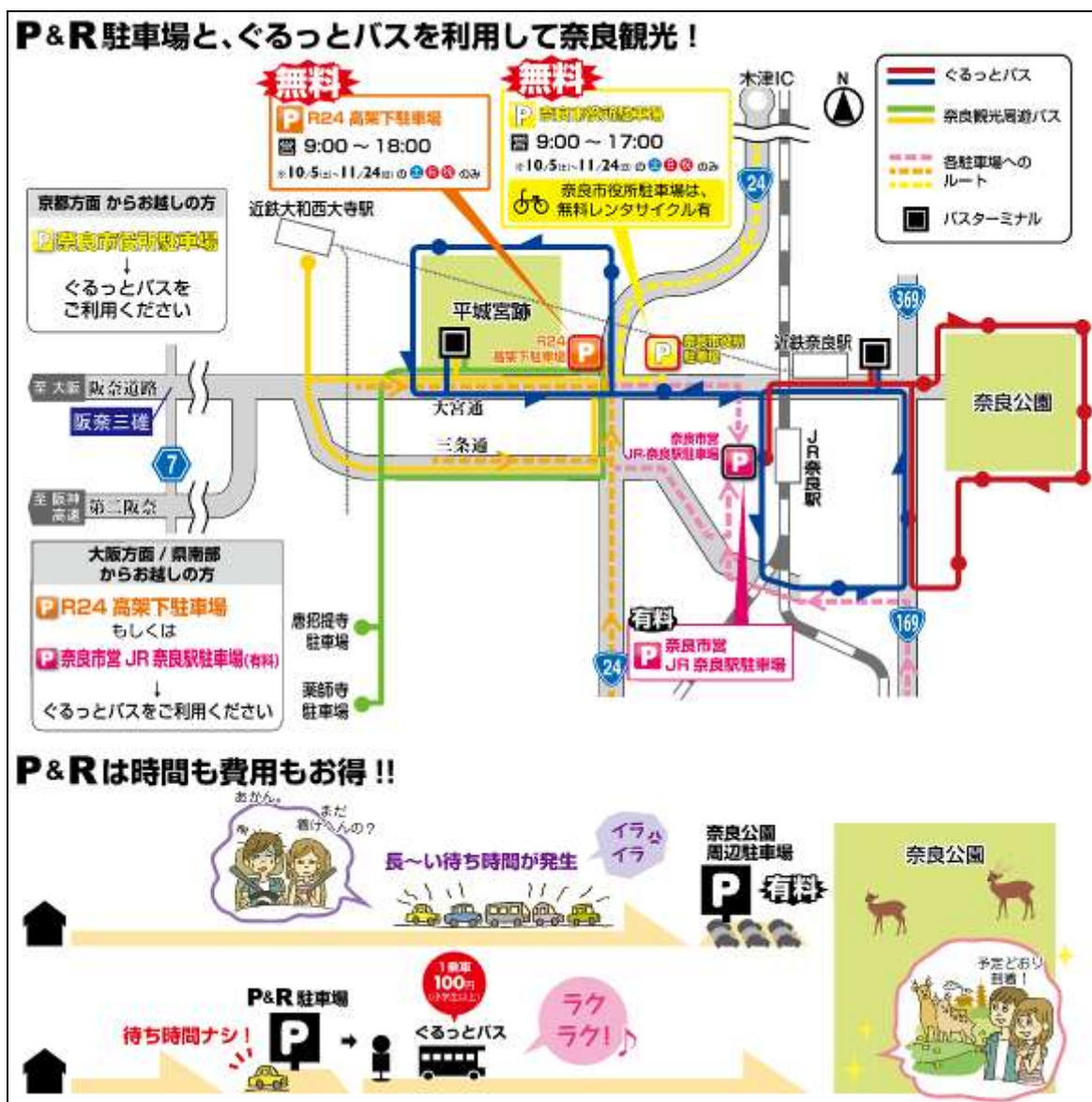
図 2.21 P&R 駐車場の変遷と利用台数の推移

(2) P&Rの実施概要

○ 観光目的の自動車交通の、奈良中心市街地への流入抑制を目的に P&R が行われています。

これまでの P&R 駐車場利用実績を踏まえ、平成 25 年秋季の P&R は、「R24 高架下駐車場」と「奈良市役所駐車場」の 2 箇所で実施されています。「R24 高架下駐車場」は、10/5～11/24、土日祝の 9 時～18 時に、「奈良市役所駐車場」は、同日の 9 時～17 時に実施しており、両駐車場とも無料となっています。

ぐるっとバスと連携し実施することによって、観光目的の自動車交通について、奈良中心市街地への流入を抑制することを目的に行っています。



出典：平成 25 年秋季 P&R に関するチラシを参考に作成

図 2.22 P&R の実施概要（平成 25 年秋季）

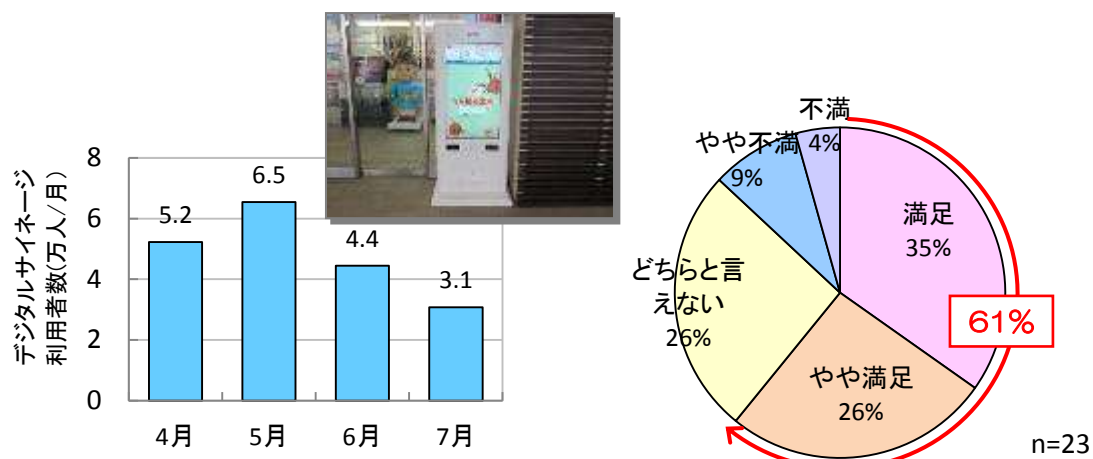
2.2.5 交通結節点

(1) 鉄道駅での情報案内板

○ 情報案内板利用者の61%が満足となっています。

近鉄奈良駅改札付近および奈良観光案内所付近に、情報案内板（デジタルサイネージ）が設置されています。デジタルサイネージは、バスの乗り場や所要時間、時刻表などが分かりやすく、簡単に探せるタッチパネル式の情報案内板です。

デジタルサイネージの利用者数は、平成25年5月に6.5万人/月、同年7月には3.1万人/月と一定の利用者が存在します。利用者のうち、61%は満足しています。



※近鉄奈良駅改札付近と奈良観光案内所横のデジタルサイネージ利用者数の合計

出典：奈良県資料、平成25年11月休日ぐるっとバス利用者ヒアリング調査
平成25年11月休日中心市街地来訪者アンケート調査

図 2.23 デジタルサイネージの利用者数（左）／満足度（右）

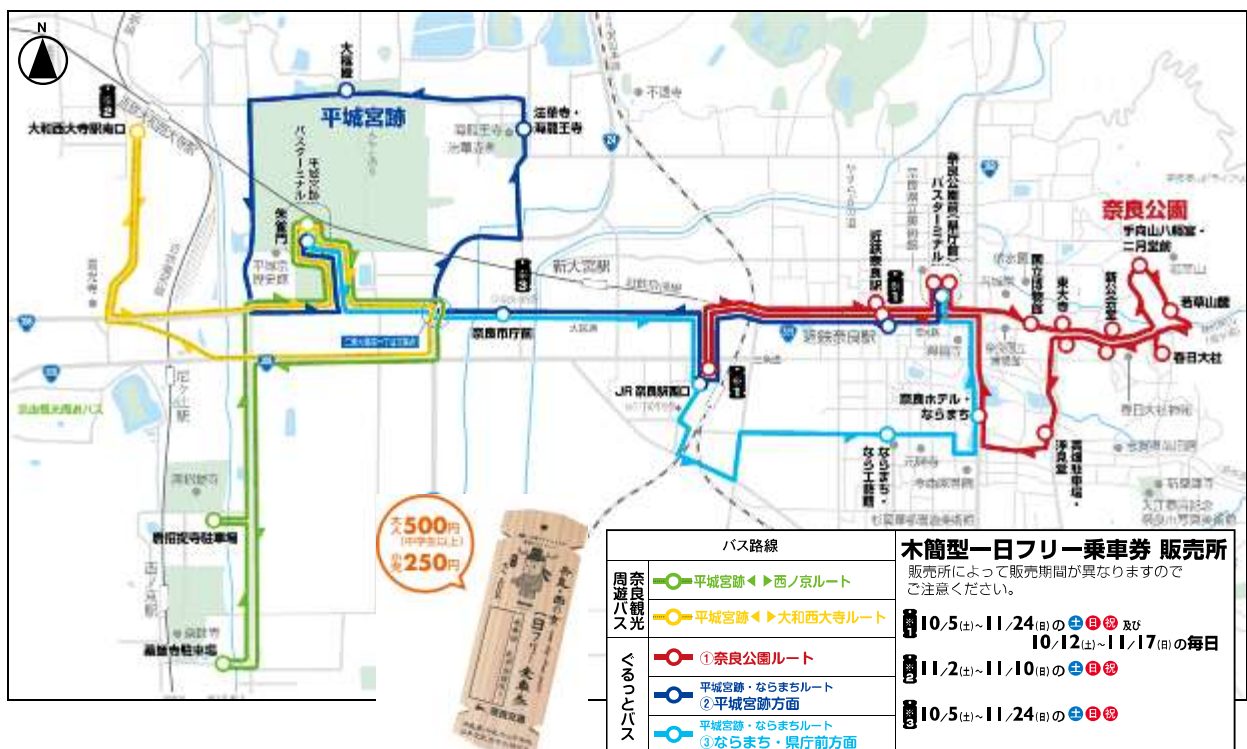
(2) フリー乗車券による乗り継ぎ利用の促進

1) 木簡型一日フリー乗車券の概要

○ 奈良中心市街地の周遊促進のため、バスが一日乗り放題となる「木簡型一日フリー乗車券」が販売されています。

木簡型一日フリー乗車券は、「ぐるっとバス」、「奈良観光周遊バス」などが、一日乗り放題となる乗車券で公共交通による周遊を促進させ、奈良中心市街地での来訪箇所数、滞在時間、消費額の増加を目的に実施しています。

木簡型一日フリー乗車券は、奈良中心市街地の駐車場や鉄道駅などで購入することができます。協力施設で入場割引やノベルティプレゼントなどの特典があります。

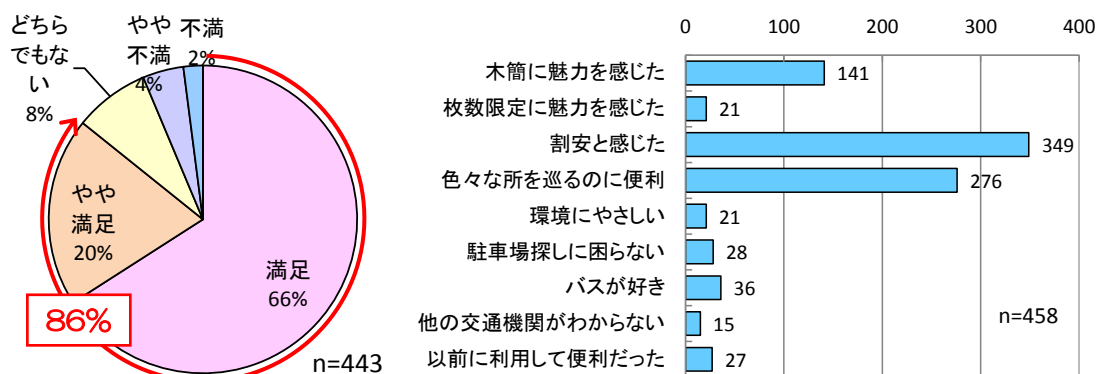


出典：平成 25 年秋季 木簡型一日フリー乗車券に関するチラシを参考に作成
図 2.24 木簡型一日フリー乗車券の概要（平成 25 年秋季）

2) 満足度と理由

○ 木簡型一日フリー乗車券に対して、料金や周遊の面から 86%が満足となっています。

木簡型一日フリー乗車券に対する利用者の満足度は、86%が満足と高評価を得ています。満足の理由としては、「割安と感じた」が最も多くなっており、次いで「色々な所を巡るのに便利」と回遊性向上に関する評価が高くなっています。一方で、「木簡に魅力を感じた」との意見も多くなっています。



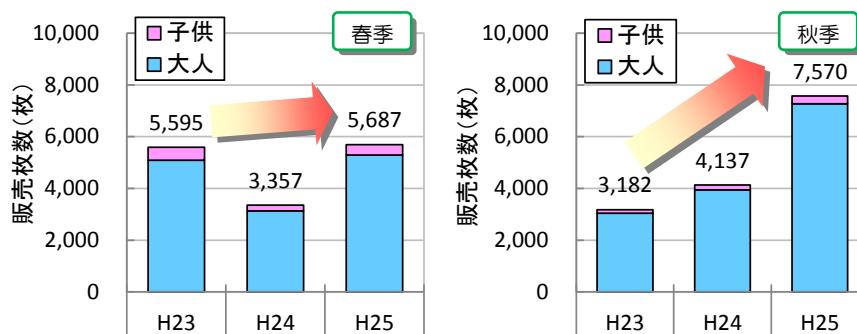
出典：平成 25 年 10・11 月木簡型一日フリー乗車券購入者アンケート調査

図 2.25 木簡型一日フリー乗車券利用者の満足度と満足理由

3) 販売枚数

○ 木簡型一日フリー乗車券の販売枚数は、増加傾向となっています。

木簡型一日フリー乗車券の販売枚数は、平成 25 年秋季に平成 23 年の 2 倍に増加しており、公共交通での周遊観光の促進や乗り継ぎ利用の促進に寄与していると想定できます。



年	販売期間	販売日数	料金		
			大人	子供	
春季	H23	4月29日～5月29日	16日	400円	200円
	H24	4月28日～5月27日	31日	500円	250円
	H25	4月27日～5月12日、 6月14～6月30日	33日	500円	250円
秋季	H23	10月8日～11月13日	14日	500円	250円
	H24	9月17日～11月25日	22日	500円	250円
	H25	10月5日～11月24日	41日	500円	250円

出典：過年度の奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料

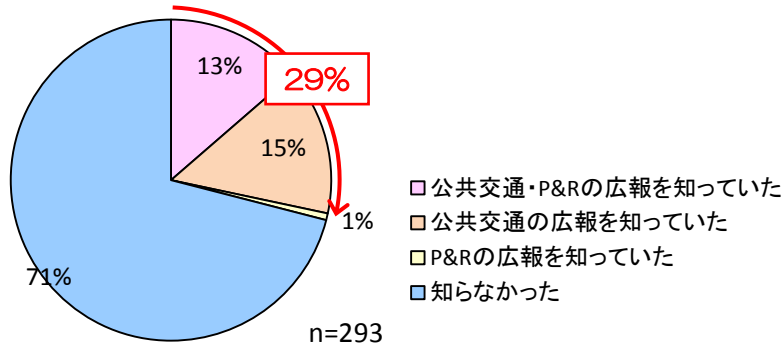
図 2.26 木簡型一日フリー乗車券の販売枚数

2.2.6 情報提供

○ 公共交通・P&Rに関する広報は、認知が29%にとどまっています。

これまでの公共交通・P&Rに関する広報は、魅力的な観光情報を紹介するためのポータルサイトであるアクセスナビ、チラシやポスターなどを用いて実施してきました。

公共交通の広報に関する認知状況は、「公共交通・P&Rの広報を認知」が13%、「公共交通の広報を認知」が15%となっている一方で、「公共交通・P&Rの広報を認知していない」は71%を占めており、公共交通やP&Rについて、さらに周知していく必要があります。



出典：平成25年11月休日来訪者アンケート調査

図 2.27 公共交通・P&Rに関する広報の認知状況



図 2.28 アクセスナビの画面



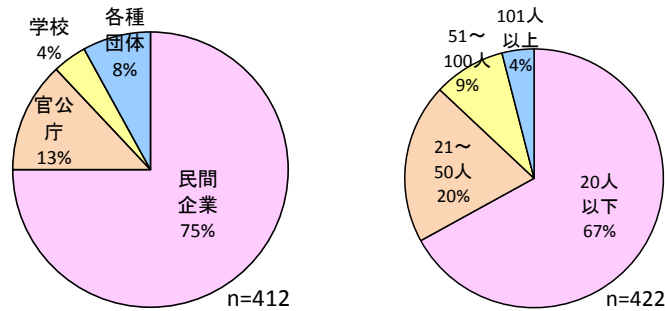
図 2.29 ぐるっとバスのチラシ（左）／P&Rのポスター（右）

2.3 日常交通

2.3.1 通勤・通学

(1) 企業規模

○ 奈良中心市街地の事業所は、民間企業が70%を上回り、従業員20人以下の規模の企業が67%となっています。



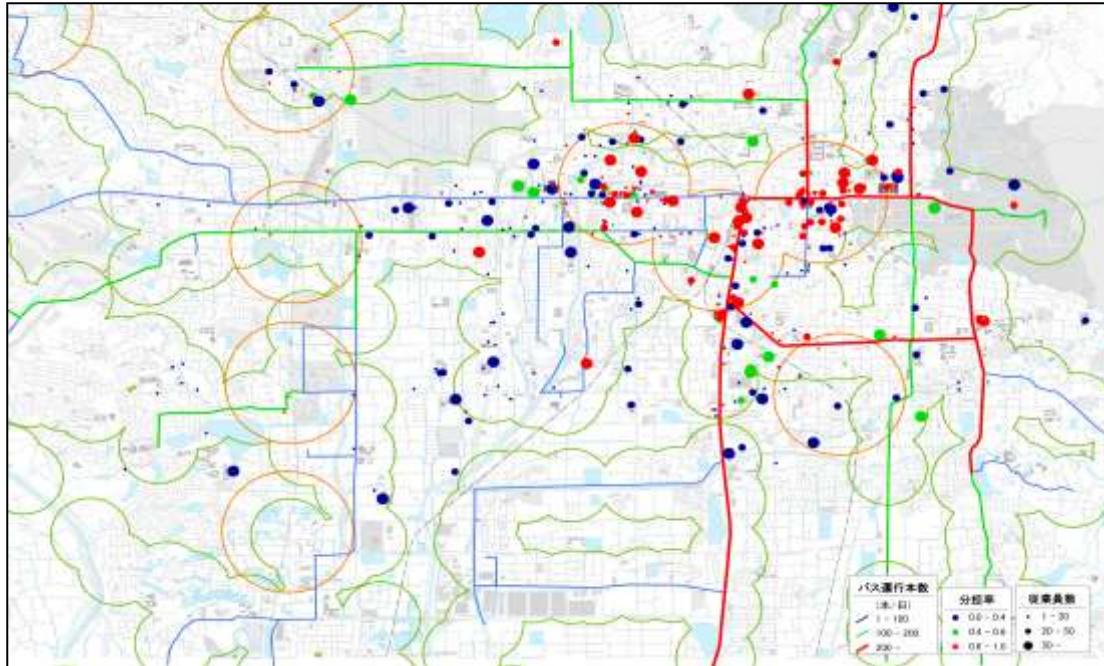
出典：平成23年2月中心市街地事業所アンケート調査結果

図 2.30 奈良中心市街地の事業所分類と従業員数

(2) 企業立地状況

○ 大半の事業所が鉄道およびバスの圏域内にあります。

ほとんどの事業所が鉄道およびバスの圏域内に位置しており、公共交通での通勤が可能となっています。鉄道の圏域内では分担率が高い事業所が多くなっている一方で、鉄道の圏域外では、バス圏域内であったとしても、分担率の低い事業所が多くなっています。



※鉄道圏域は500m、バス圏域は300mで設定
 分担率は、鉄道およびバスの分担率

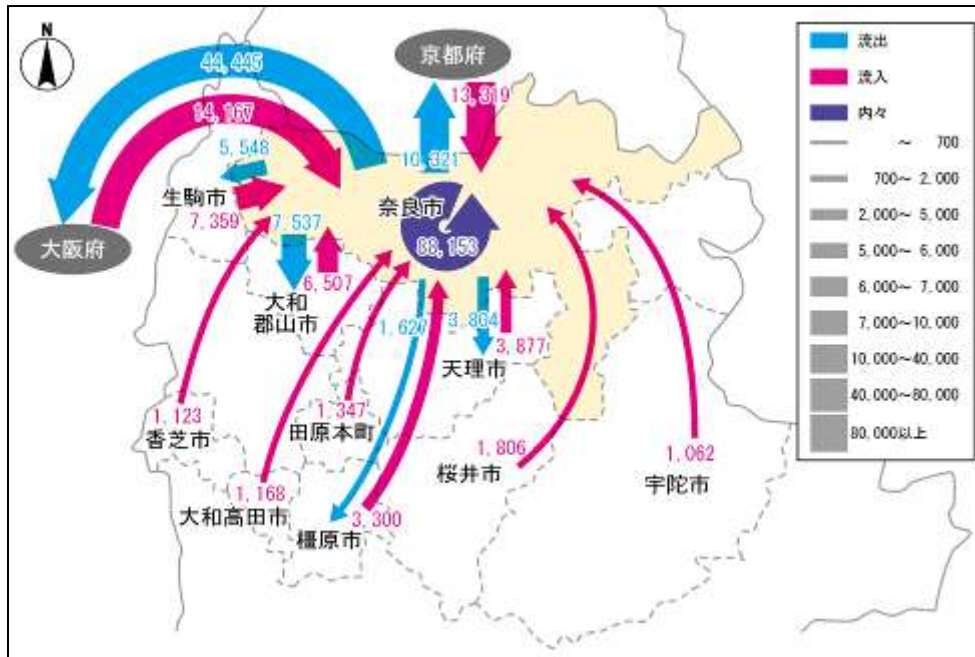
出典：平成23年2月中心市街地事業所アンケート調査結果

図 2.31 企業立地状況と鉄道およびバスの圏域

(3) 通勤・通学流動

○ 通勤・通学流動は、奈良市内々や大阪府、京都府との人の動きが多くなっています。

通勤・通学流動は、奈良市内々が 8.8 万人と最も多く、隣接市町村では、大和郡山市や生駒市間との移動量が多く、結びつきが強くなっています。また、奈良市—大阪府間は 5.9 万人、奈良市—京都府間は 2.4 万人と、奈良市内々の移動に次いで移動量が多くなっています。



※1,000人以上のみを記載

出典：平成22年国勢調査

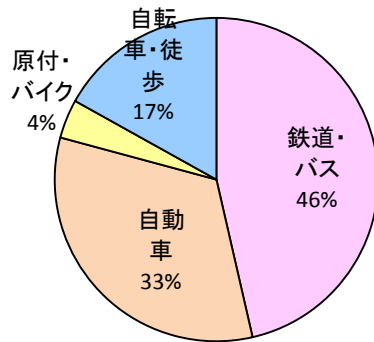
図 2.32 通勤・通学流動の状況

2.3.2 自動車通勤と削減意向

(1) 通勤時の交通手段

○「自動車」での交通手段の割合は、30%を越えて存在します。

通勤時の交通手段は、「鉄道・バス」が46%と最も高い一方で、「自動車」が33%存在しています。自転車・徒歩は17%となっています。



※424 事業所 (11,060 人) を対象に集計

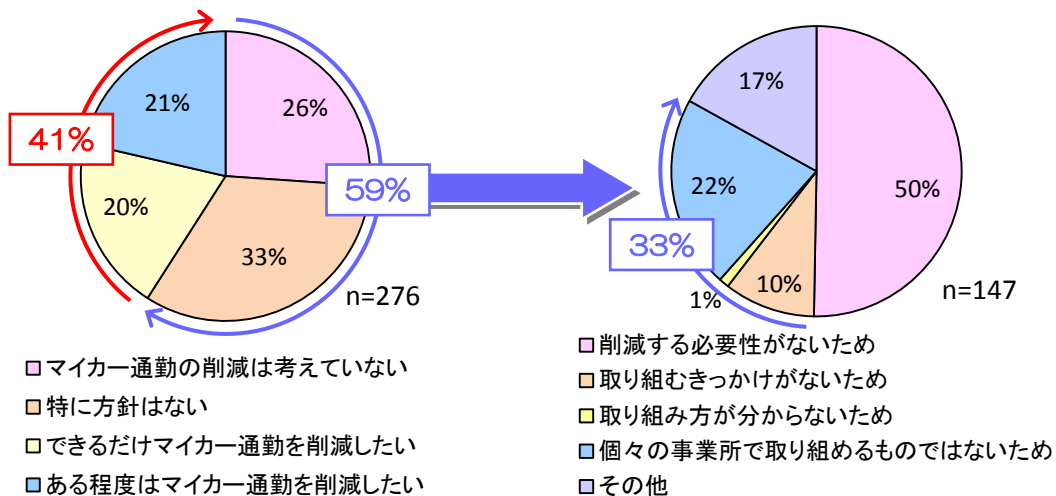
出典：平成 23 年 2 月中心市街地事業所アンケート調査

図 2.33 通勤時の交通手段

(2) マイカー通勤の削減意向と理由

○マイカー通勤削減意向のある企業は、全体の40%を占めます。

「できるだけ・ある程度、マイカー通勤を削減」と考えている企業は41%となっており、「マイカー通勤の削減を考えていない」もしくは「特に方針がない」企業は、全体の59%を占めます。これらの削減意向がない企業における理由は、「取り組むきっかけがない、取り組み方が不明、個々の事業所で取り組めるものではない」との回答が30%を上回り、取り組むきっかけづくりや取り組み方の周知が重要と考えます。



出典：平成 23 年 2 月中心市街地事業所アンケート調査

図 2.34 企業別のマイカー通勤削減意向（左）と削減しない理由（右）

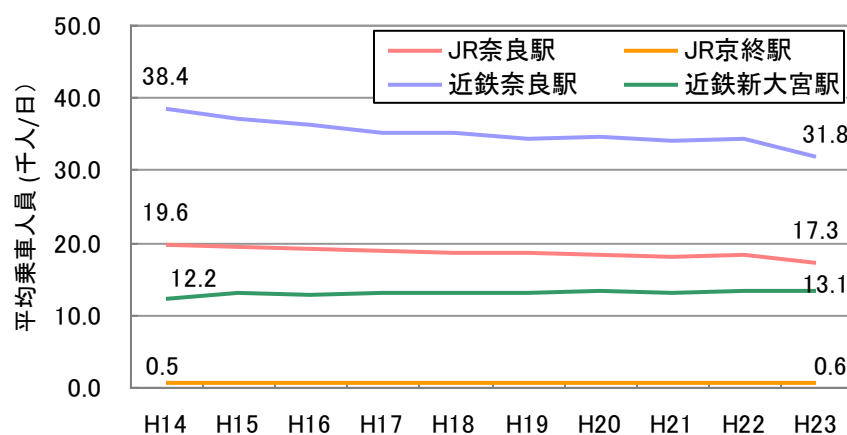
2.3.3 鉄道交通

(1) 乗車人員

○ 奈良中心市街地にある鉄道駅乗車人員は、減少傾向となっています。

奈良中心市街地内にある4駅の乗車人員数の合計は、平成14年の70.7千人/日から平成23年の62.8千人/日と減少し、右肩下がりの傾向となっています。

駅別の乗車人員は（奈良中心市街地における駅利用者の半数を占め、玄関口としての役割を担う）、「近鉄奈良駅」が最も減少しており、38.4人/日から31.8人/日へと減少しています。



出典：近畿日本鉄道株式会社、JR西日本

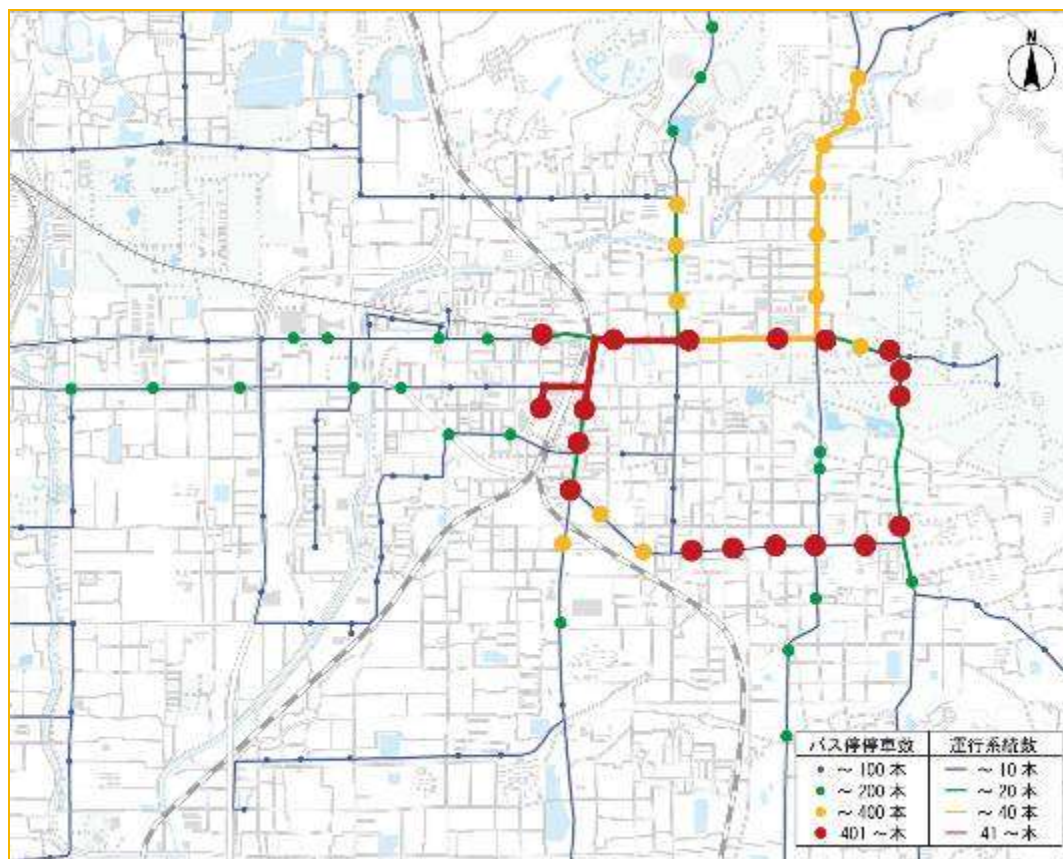
図 2.35 奈良中心市街地の駅別乗車人員の推移

2.3.4 路線バス

(1) 運行状況

○ 奈良中心市街地の路線バスは、高いサービス水準で運行しています。

奈良中心市街地では、路線バスのバス停停車数が 400 本/日以上 of バス停が集中しており、運行系統数も 40 本/日を上回る区間が存在していることから、サービス水準が高い地域となっています。



出典：奈良交通ホームページ（平成 25 年 12 月現在）

図 2.36 日当たりの路線バスの運行系統数とバス停停車数

(2) 利用状況

○ 中心市街地を含むエリアを管轄する営業所で運行する路線バスの平成 24 年度利用者数は、約 2170 万人/年です。

出典：奈良県（平成 24 年度利用者数）

2.4 関係上位計画

2.4.1 奈良市第4次総合計画

○ 特に、奈良中心市街地における交通渋滞の緩和を図るために、観光交通を対象として、公共交通の利用促進が位置づけられています。

①交通渋滞の緩和

●パークアンドライド事業の推進

奈良公園を中心に発生する交通渋滞を緩和するために、観光客に市役所駐車場を無料開放し、パークアンドバスライドとサイクルライドを実施します。

●世界遺産が集積する奈良公園周辺への車の流入を減少させるために、本市を訪れる観光客の交通手段を車から公共交通機関に転換を図る施策を実施します。

③鉄道の利便性向上

●鉄道輸送力増強事業の推進

本市につながる関西本線の複線電化とJR奈良線の複線化を実現するよう、関係市町村と連携してJR西日本に働きかけます。

出典：奈良市第4次総合計画

図 2.37 奈良市第4次総合計画における公共交通施策の位置づけ

2.4.2 奈良県都市計画マスタープラン

○ 公共交通は、「日常交通」、「観光交通」の両面について利便性を向上する施策を実施し、利用促進を図るように位置づけられています。

オ. 主要な公共交通の配置の方針

- ・ 駅前広場の機能の充実や駅周辺におけるバリアフリー化の推進により交通結節点の強化を図り、鉄道とバス等との乗り継ぎを円滑化し、公共交通機関の利用を促進する。
- ・ 県民の移動手段を確保する観点から、持続可能な生活交通（バス等）の構築を図る。
- ・ 周遊型観光地としての魅力を高めるため、国内外からの観光客が到着し、県内の観光地を巡る起点となる交通ターミナルの整備を図る。

カ. 交通管理の方針

- ・ 観光等に訪れる車両を駐車場に誘導し、その後の移動をバスなどの公共交通機関や徒歩、自転車に転換することにより渋滞を緩和するパークアンドライド施策等を実施する。

出典：平成21年3月奈良県都市計画マスタープラン

図 2.38 奈良県都市計画マスタープランにおける公共交通施策の位置づけ

2.4.3 奈良県交通基本戦略

- 「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」に向けた重点的な取り組みの一つとして、公共交通の利用促進が位置づけられています。

5、「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」に向けた重点的な取組

(1) 公共交通機関の利用促進(北部地域)

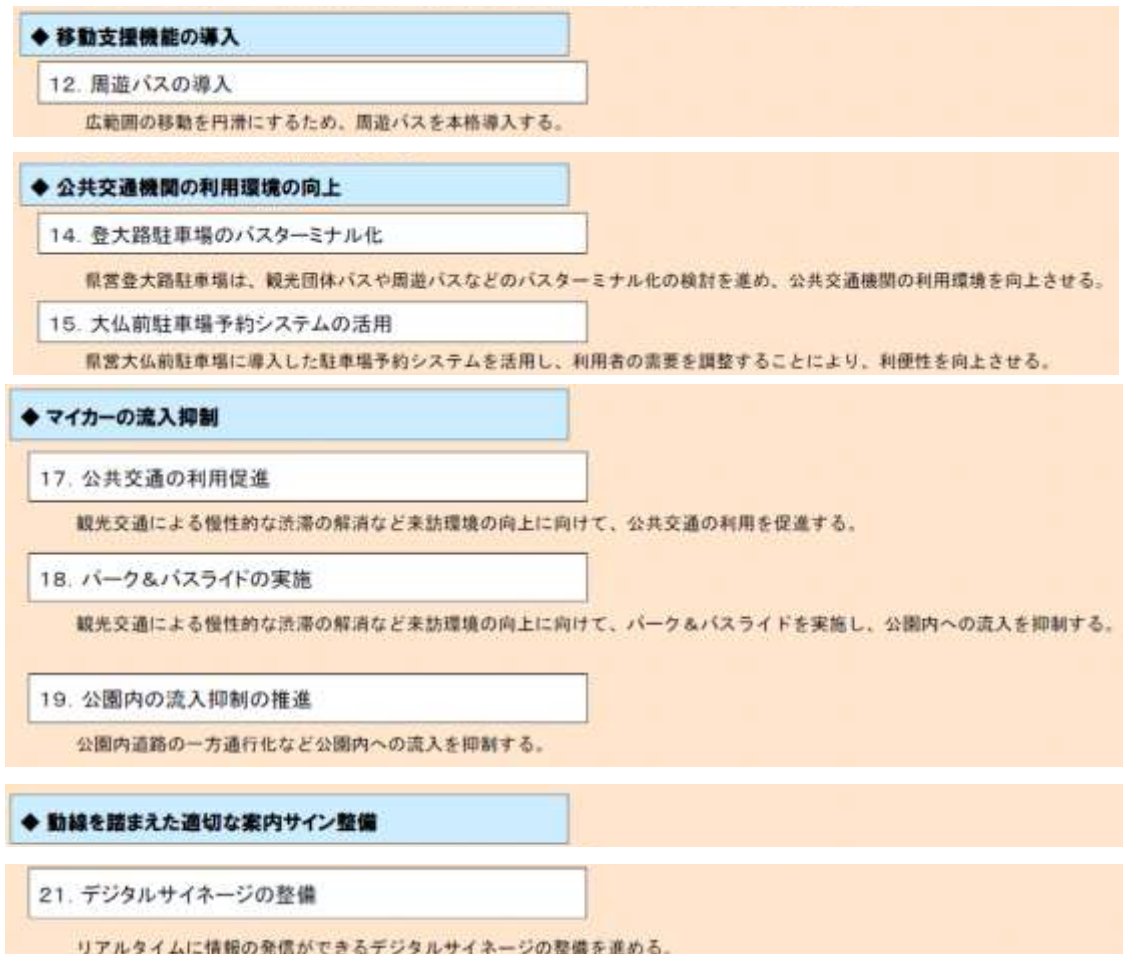
北部地域では、観光を目的とした来訪者交通について、自家用車から公共交通への利用転換を促すため、関係機関と連携した広域を充実するとともに、公共交通による周遊観光を促すため、バスターミナル等における各交通手段の乗継ぎなど結節点機能の充実や歩行空間の改善、料金施策など公共交通利用環境の向上を図る。特に、奈良中心市街地である奈良公園から平城宮跡、西の京を含む地域では、自家用車の流入をできるだけ少なくするため、郊外でのパーク&バスライド駐車場の設置やシャトルバスの運行等、移動の円滑化や周遊性を向上する施策を実施するとともに、奈良公園周辺では、交通の流入を抑制し、駐車場の需要調整や、徒歩や公共交通等による来訪者の周遊を促すための取組を進める。

出典：平成23年3月奈良県交通基本戦略

図 2.39 奈良県交通基本戦略における公共交通施策の位置づけ

2.4.4 奈良公園基本戦略

- 奈良公園における「移動の円滑化の向上」および「分かりやすい案内誘導」の取り組みとして、「移動支援機能の導入」、「公共交通機関の利用環境の向上」、「マイカーの流入抑制」などが位置づけられています。



出典：平成24年2月奈良公園基本戦略

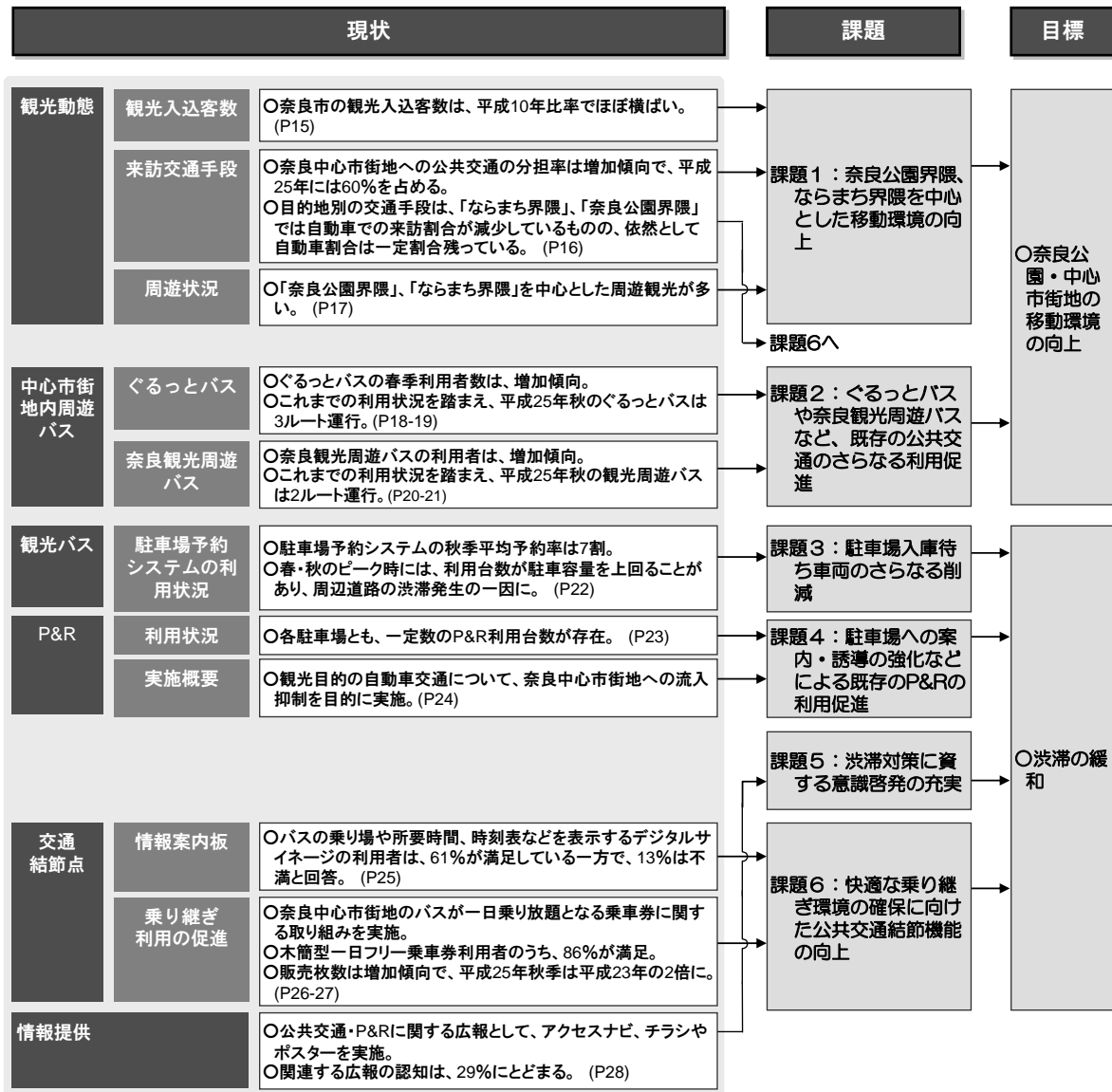
図 2.40 奈良公園基本戦略における公共交通施策の位置づけ

2.5 奈良中心市街地の交通課題

奈良中心市街地の概況から、市街地では自動車交通量が多く、休日および平日ともに旅行速度が低く 20km/h を下回っている状況にあります。以降では、休日の観光交通および平日の日常交通に着目して、交通の側面からの課題を示します。

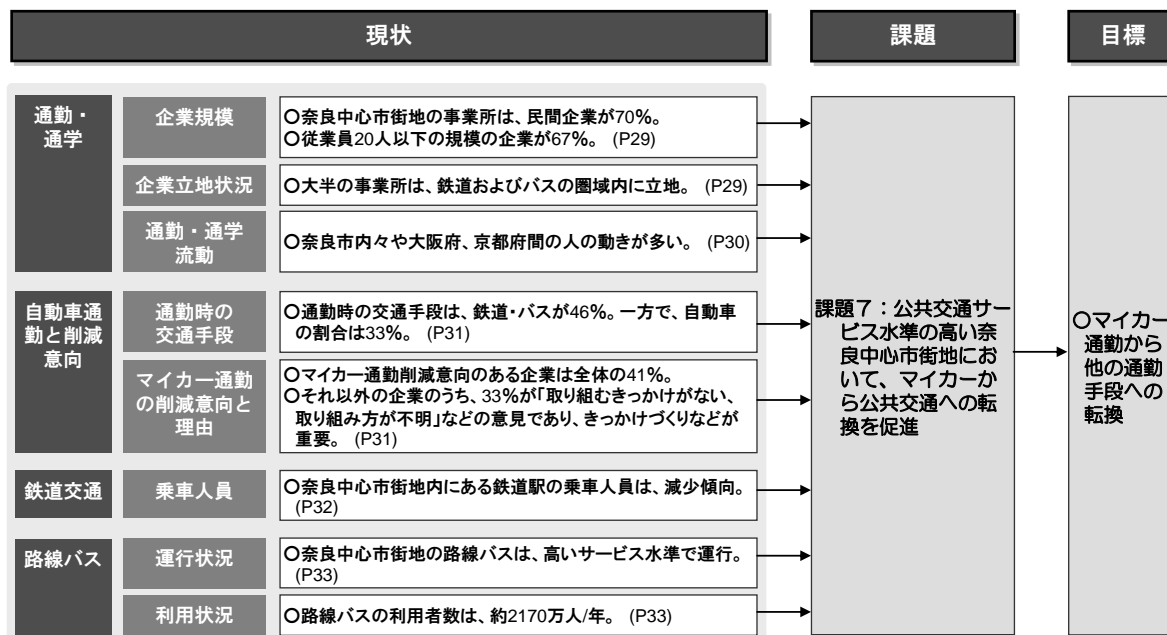
2.5.1 観光交通に関する課題

○「奈良公園界隈、ならまち界隈を中心とした移動環境の向上」、「ぐるっとバスや奈良観光周遊バスなど、既存の公共交通のさらなる利用促進」、「駐車場入庫待ち車両のさらなる削減」、「駐車場への案内・誘導の強化などによる既存の P&R の利用促進」、「渋滞対策に資する意識啓発の充実」、「快適な乗り継ぎ環境の確保に向けた公共交通結節機能の向上」が課題です。



2.5.2 日常交通に関する課題

- 「公共交通サービス水準の高い奈良中心市街地において、マイカーから公共交通への転換を促進」が課題です。



3. 基本理念および計画目標

3.1 基本理念

奈良中心市街地で、観光客・市民双方にとって移動のしやすい空間を創出するためには、自動車利用から公共交通利用への転換を促進することが重要であり、そのためには公共交通の利用環境向上に向けて取り組んでいくことが不可欠です。

行政・交通事業者の積極的な取り組みはもとより、市民・観光客などの関係者相互の協力により、公共交通で快適に移動できる地域を創出することを念頭に置き、次の理念を掲げるものとします。

地域に親しまれ、観光客に好まれる、公共交通網の構築による地域活性化の実現

理念①：地域の快適性向上と活性化

理念②：観光客の満足度向上

理念③：世界遺産など、奈良の文化財や自然環境の保護

3.2 計画目標

基本理念を踏まえ、課題を解決するための本計画の目標として、奈良中心市街地において、過度に自動車に頼らず、公共交通で快適に移動できる交通体系の確立を目指します。

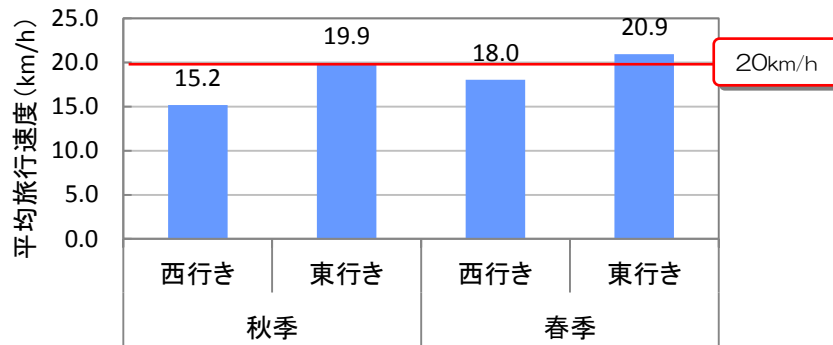
本計画の計画目標として、以下を設定します。

種類	計画目標	具体目標
観光交通	(1) 渋滞の緩和	奈良中心市街地における旅行速度の向上
	(2) 奈良公園・中心市街地の移動環境の向上	奈良市の観光入込客数
日常交通	(3) マイカー通勤から他の通勤手段への転換	他の通勤手段への転換者割合

(1) 渋滞の緩和：奈良中心市街地における旅行速度の向上

奈良中心市街地における渋滞を緩和させ、快適な観光を実現するため、公共交通へのモーダルシフトを推進し、主要道路における旅行速度を向上させることを目標とします。

平均旅行速度 (km/h)	
現況値	15.2(km/h) [※]
➔	目標値
	<平成 28 年度> 20(km/h)以上
<p>※7時～19時の12時間の平均旅行速度(km/h)</p> <p>※奈良公園と平城宮跡など、主要な観光施設へのアクセス道として利用する主要道路である「大宮通り(国道24号東側)」を対象</p> <p>※休日秋季：西行き 15.2(km/h)、東行き 19.9(km/h) 春季：西行き 18.0(km/h)、東行き 20.9(km/h)</p> <p>※目標値は、公益財団法人 道路交通情報センター (JARTIC) の渋滞情報、「一般道路 20km/h 未満は混雑」を参照して設定</p>	



出典：平成 24 年 10・11 月、平成 25 年 4・5 月の民間プローブデータ (ホンダイインターナビ統計データ)

図 3.1 大宮通りにおける休日の平均旅行速度



図 3.2 計画目標における平均旅行速度の対象区間

(2) 奈良公園・中心市街地の移動環境の向上：奈良市の観光入込客数

奈良中心市街地における移動環境を向上させ、公共交通での周遊観光を促進させることによって、奈良市の観光入込客数を増加させることを目標とします。

観光入込客数		<平成 28 年度>	
現況値	1,397(万人/年) [※]	→	目標値 1,500(万人/年)
※奈良市内への観光入込客数 ※奈良市第 4 次総合計画に記載の観光入込客数、平成 21 年：1,397 万人/年、平成 27 年：1,491 万人/年のトレンドを考慮して平成 28 年度の値を設定。			
出典：奈良市第 4 次総合計画			

(3) マイカー通勤から他の通勤手段への転換：他の通勤手段への転換者割合

モビリティ・マネジメントを実施した事業所において、従業員などへの公共交通を中心とした他の交通手段に対する意識を向上させることによって、日常の交通手段について、マイカーから他の通勤手段への転換者を増加させることを目標とします。

マイカー通勤から他の通勤手段への転換者割合		<平成 28 年度>	
現況値	— (%)	→	目標値 20(%)

4. 実施施策

4.1 施策体系

計画目標を達成するための施策体系を以下に示します。

なお、施策実施にあたっては、関係機関と十分に協議しながら進めていきます。

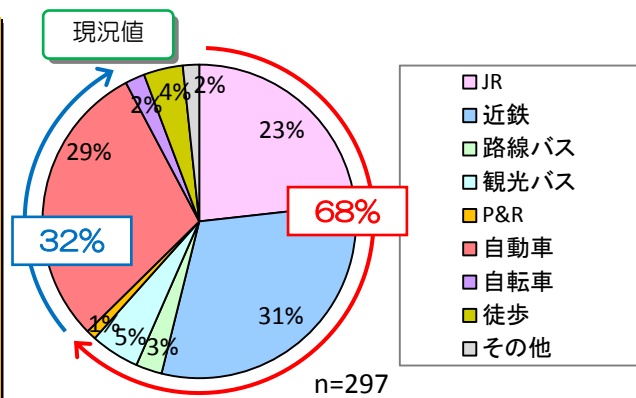
種類	計画目標	実施施策	モニタリング指標
観光 交通	①渋滞の緩和	1 渋滞対策に資する効果的な広報の実施	①チラシおよびポスター配布枚数・箇所数 ②HP アクセス数 ③放送回数 ④公共交通手段分担率
		2 パーク&ライドの実施	①利用台数
		3 駐車場利用の平準化	①JR 奈良駅市営駐車場の利用台数
		4 観光バスの需要調整	①予約台数 ②予約率
		5 鉄道駅などでの乗り継ぎ利便性の向上	①情報端末利用者数 ②木筒型一日フリー乗車券の販売数
	②奈良公園・中心市街地の移動環境の向上	6 ターミナルの検討	-
		7 観光拠点間の移動環境の充実	①ぐるっとバス利用者数
		8 ならまち界隈の動線確保	①ならまち振興館入館者数
日常 交通	③マイカー通勤から他の通勤手段への転換	9 モビリティ・マネジメントの実施	①奈良市役所庁舎におけるマイカー通勤者数

4.2 施策概要

○それぞれの事業概要は、以降に示すとおりであり、取り組み状況および効果を定期的に把握するために、モニタリング指標を設定します。

(1) 施策1：渋滞対策に資する効果的な広報の実施

項目	内容	
事業期間	平成26年度～平成28年度	
概要	鉄道駅・高速SA/PAなどにおけるチラシの留め置き・ポスターの掲示	<ul style="list-style-type: none"> これまでの広報事業を参考にして、認知度が高いことが確認された鉄道駅や高速SA/PAにおいて、チラシ・ポスターによる広報を実施します。
	ホームページの充実	<ul style="list-style-type: none"> 奈良中心市街地における観光目的利用者を対象に、魅力的な観光情報を紹介するためのポータルサイト「アクセスナビ」の情報充実化を図ります。 観光案内に加え、ぐるっとバスや周遊観光バス、さらにはP&R駐車場などを分かりやすく示すことで、公共交通の利用促進を図ります。
	P&Rの利用促進に資するラジオ・道路情報板などでの情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 自動車来訪者に対して、奈良中心市街地で公共交通を利用して観光してもらうためにP&Rを推進します。 P&R駐車場に関して自動車運転中でも情報を取得可能な、ラジオや道路情報板、案内看板や横断幕の設置を行います。
モニタリング指標	指標①：チラシおよびポスター配布枚数・箇所数	チラシ：14,520枚、27箇所 ポスター：115枚、7箇所 (平成25年秋季)
	指標②：HPアクセス数	7,822回/月(平成25年)
	指標③：放送回数	48回/月(平成25年)
	指標④：来訪交通手段分担率 (公共交通+P&Rの割合)	68%(平成25年秋季)
実施主体	奈良県、奈良市	



※自動車の割合を削減することを目的とする。
 ※数字は、自転車、歩行者、その他を除いたときの割合

出典：平成25年11月休日中心市街地来訪者アンケート調査

図 4.1 アクセスナビの画面および来訪手段分担率

(2) 施策 2：パーク＆ライドの実施

項目	内容	
事業期間	平成 26 年度～平成 28 年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 「R24 高架下駐車場」と「奈良市役所駐車場」などで P&R を実施し、ぐるっとバスなどで観光周遊を促進し、奈良中心市街地の交通渋滞を抑制します。 	
モニタリング指標	指標①：利用台数	124 台/日（平成 25 年秋季）
実施主体	奈良県、奈良市	

(3) 施策 3：駐車場利用の平準化

項目	内容	
事業期間	平成 26 年度～平成 28 年度	
概要	分かりやすい駐車場案内の整備	<ul style="list-style-type: none"> 円滑な駐車場利用を促進させるために、駐車場案内システムを整備するとともに、駐車場への案内・誘導を充実します。
	JR 奈良駅前周辺駐車場の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> JR 奈良駅周辺駐車場の料金見直しなどにより、奈良中心市街地における駐車場利用の平準化を促進し、渋滞の緩和を図ります。
モニタリング指標	指標①：JR 奈良駅市営駐車場の利用台数	401 台/日（平成 25 年秋季）
実施主体	奈良県、奈良市	

(4) 施策 4：観光バスの需要調整

項目	内容	
事業期間	平成 26 年度～平成 28 年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 観光ピーク期間に観光バスが来訪する時間帯を分散し、駐車場への入庫待ちによる渋滞を解消するため、ウェブ上での予約を基本とする観光バス駐車場予約システムを継続的に実施します。 	
モニタリング指標	指標①：予約台数	69 台/日（平成 24 年）
	指標②：予約率	63.3%（平成 24 年）
実施主体	奈良県	

(5) 施策5：鉄道駅などでの乗り継ぎ利便性の向上

項目	内容	
事業期間	平成26年度～平成28年度	
概要	情報案内強化による乗り継ぎ利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅からバスへの快適でかつ円滑な乗り継ぎが可能となるように、鉄道駅にてバス停の位置やバスルートなどの運行情報に関する案内を行います。 近鉄奈良駅構内の観光案内所の前に設置しているデジタルサイネージ（電子看板）について、バス停の乗り場案内、おすすめバス観光ルートなどの案内情報の強化を図ります。
	木簡型一日フリー乗車券の企画・販売	<ul style="list-style-type: none"> 奈良中心市街地内における公共交通による周遊観光を促進するために、継続的に木簡型一日フリー乗車券を製作・販売します。
モニタリング指標	指標①：情報端末利用者数	48,246人/月（平成25年）
	指標②：木簡型一日フリー乗車券の販売数	173枚/日（平成25年秋季）
実施主体	奈良県、奈良市、JR、近鉄、奈良交通、協議会	



図 4.2 デジタルサイネージおよび木簡型一日フリー乗車券

(6) 施策6：ターミナルの検討

項目	内容	
事業期間	平成26年度～平成28年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 奈良公園への来訪公共交通手段と公園内を走行するぐるっとバスとの交通結節機能を向上させるために、基本計画を策定して、乗り継ぎ利便性向上に向けたターミナルの検討を行います。 	
モニタリング指標	—	
実施主体	奈良県	

(7) 施策 7：観光拠点間の移動環境の充実

項目	内容	
事業期間	平成 26 年度～平成 28 年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 奈良公園や平城宮跡、ならまちなどの観光地、鉄道駅などを結ぶ周遊バス（ぐるっとバスなど）について、運行形態などを見直しながら、継続的に運行します。 	
モニタリング指標	指標①：ぐるっとバス利用者数	738 人/日（平成 25 年秋季）
実施主体	協議会	

(8) 施策 8：ならまち界隈の動線確保

項目	内容	
事業期間	平成 26 年度～平成 28 年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ならまちエリアでは周遊型の観光客が多く、エリア内の広範囲に観光拠点が点在することから観光客のマイカー等による来訪が想定されます。このようなマイカーでの来訪者の集中による周辺道路の渋滞を避けるため、ならまち南エリアに公共交通機関での来訪を基本としたエントランスとなる拠点施設を整備することにより、観光客の動線を北と南の 2 方面に複線化します。 従来からの北方面の近鉄奈良駅からの動線に、南方面の JR 京終駅から誘導する案内板を整備し、新たな動線を加えることにより、ならまちへの来訪を車に頼らずに鉄道や路線バスなどの公共交通機関の利用でできるようにします。 	
モニタリング指標	指標①：ならまち振興館入館者数	597 人/月（平成 24 年）
実施主体	奈良市	




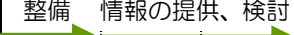





図 4.3 目指す観光客の周遊動線

(9) 施策9：モビリティ・マネジメントの実施

項目	内容	
事業期間	平成26年度～平成28年度	
概要	・マイカー通勤削減の意向が高く、利用転換が可能な公共交通が整備されている事業所を主対象に、モビリティ・マネジメントやエコ通勤優良事業所認証制度の推進の施策により通勤における公共交通への意識転換を図ります。	
モニタリング 指標	指標①：奈良市役所庁舎におけるマイカー通勤者数	467人（平成25年12月現在）
実施主体	奈良市	

5. 事業スケジュール

表 5.1 計画期間の各年度に実施する事業内容

計画目標	事業計画	実施主体						事業計画期間（年度）		
		奈良県	奈良市	JR	近鉄	奈良交通	協議会	平成26年度	平成27年度	平成28年度
①渋滞の緩和	渋滞対策に資する効果的な広報の実施	○	○					検証・実施 		
	パーク＆ライドの実施	○	○					検証・実施 		
	駐車場利用の平準化	○	○					整備	情報の提供、検討 	
	観光バスの需要調整	○						検証・実施 		
	鉄道駅などでの乗り継ぎ利便性の向上	○	○	○	○	○	○	検証・実施 		
②奈良公園・中心市街地の移動環境の向上	ターミナルの検討	○						設計・整備 		
	観光拠点間の移動環境の充実						○	運行・検証・整備 		
	ならまち界隈の動線確保		○					拠点整備・検証 		
③マイカー通勤から他の通勤手段への転換	モビリティ・マネジメントの実施		○					調査・検証 		

6. 推進体制

6.1 推進体系

本計画を確実に推進して実現していくためには、住民、交通事業者、行政など、それぞれが自らの役割を認識し、分担しながら果たしていくことが重要です。事業主体は奈良中心市街地の交通状況および課題、基本理念・目標を相互に理解・共有し、緊密な連携を図りながらより快適な観光および日常生活の実現に向けて、公共交通で快適に移動できる地域の創出を進めていくこととします。

表 6.1 関係主体の役割

主体	役割
住民など	啓発活動などを通して、通勤、通学、私用などの全ての移動目的に関して、公共交通機関を使う意識を醸成し、無駄な自動車利用を減らして公共交通機関を積極的に利用する役割を担う。
観光客	広報などを確認して公共交通機関を利用する役割を担う。 やむを得ずマイカーでの観光客は、P&R を積極的に利用する役割を担う。
交通事業者	企画切符などのサービスや広報活動をさらに充実させ、行政との連携を図りつつ公共交通利用促進を図る。また、交通モード間での連絡強化を図り、利便性の高い公共交通を構築する役割を担う。
行政	県・市・国が協働し、円滑な事業実施に努めるとともに、公共交通利用促進に関して、交通事業者を支援する役割を担う。

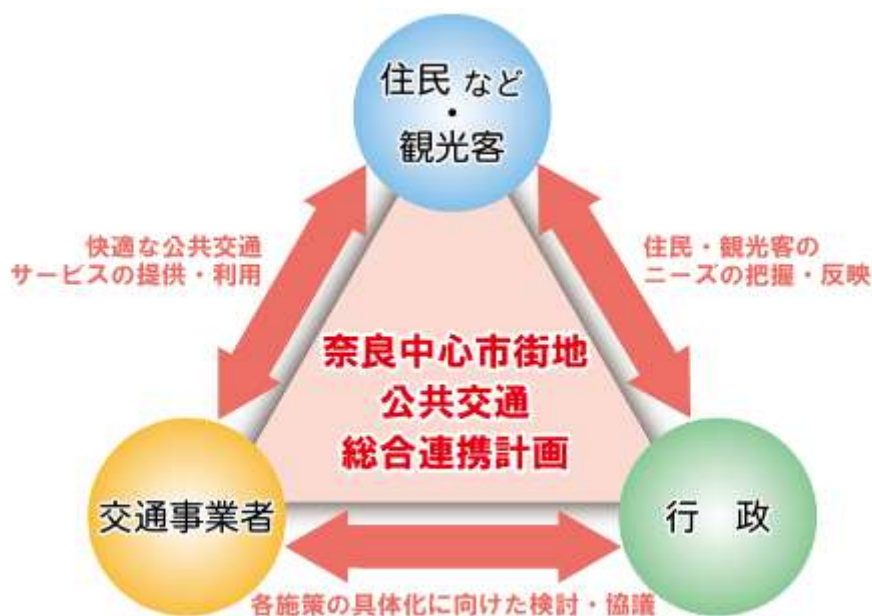


図 6.1 推進体系

6.2 事業推進に係る目標達成状況および施策効果検証の実施

奈良中心市街地における公共交通を取り巻く環境（利用状況、交通事業者の状況、行政の財政状況、社会状況など）は、時間の経過とともに今後も変化することが予想されるため、本計画で定める事業内容においても、その変化に適切に対応すべく、定期的な見直しを行うことによって、持続可能な公共交通の確率を図ることが重要です。

そこで、本計画では、PDCA サイクルによって、「計画の策定（Plan）、事業実施（Do）、評価（Check）、柔軟な見直し（Action）」についてマネジメントを行い、効率的かつ効果的な事業の実施へとスパイラルアップを図ります。今後も定期的に協議会を開催し、PDCA サイクルに従って各モニタリング指標に基づいた評価を行いながら、改善を図りつつ、各事業を推進していきます。

