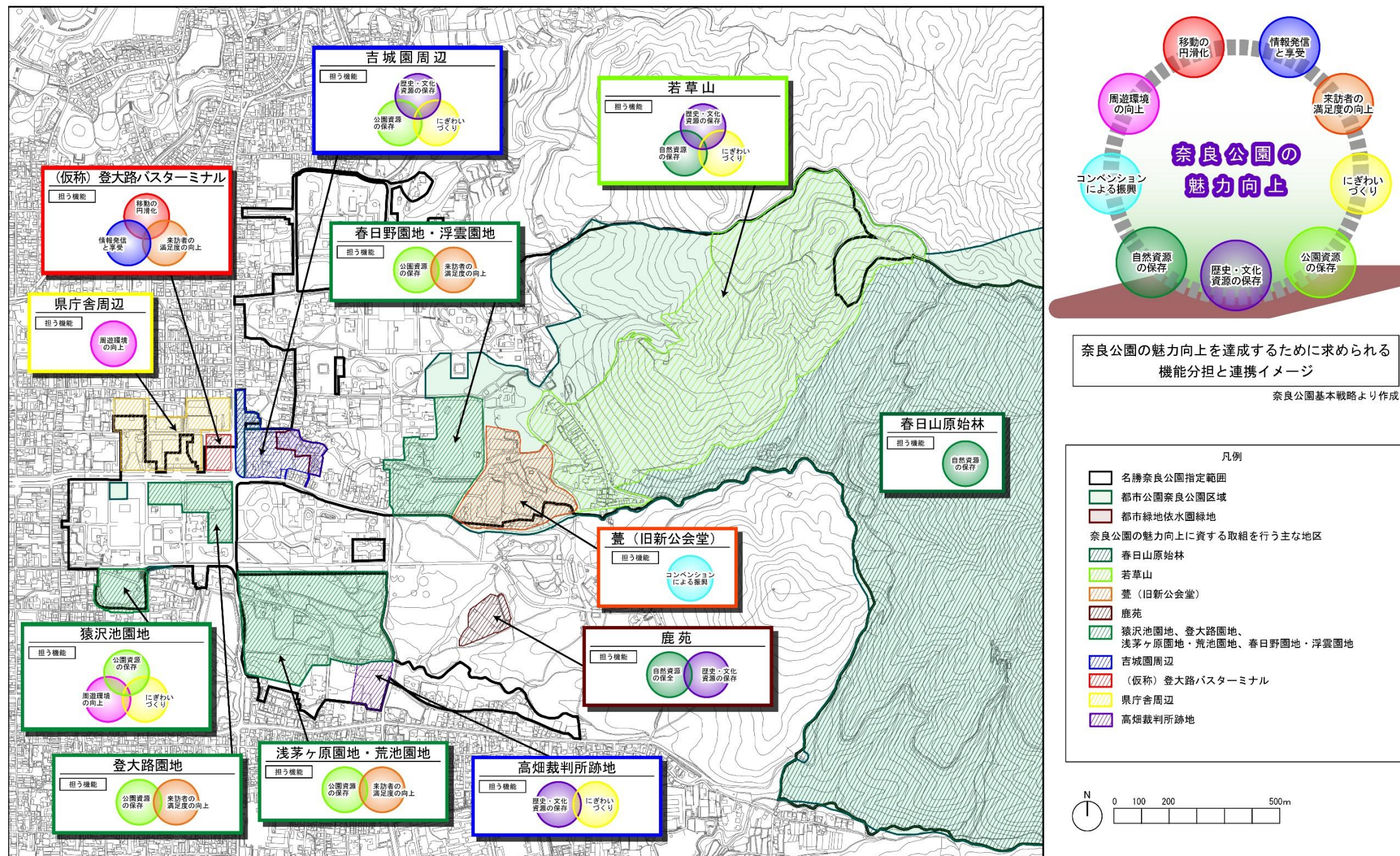


(3) 奈良公園の魅力向上を目的とした機能分担

- ・ 広範な範囲を有する奈良公園は、春日山原始林や若草山、飛火野で戯れる天然記念物奈良のシカ等の自然資源、興福寺旧境内に位置し近代和風建築物と一体となった屋敷林等、名勝としての風致景観を感じる事ができる吉城園周辺、みとみ池園地や登大路園地等の歴史文化資源、来訪者の憩いの場として、なら燈花会やなら瑠璃絵等の夜間利用、C' festa (シェフェスタ) 奈良フードフェスティバル等の食のイベント開催など、新たな公園利用が行われている園地等の公園資源など、各地区において、その成り立ちに起因する個性豊かな価値を有している。
- ・ このため、各地区が有する価値の保存管理を前提に、その活用を図るとともに、各地区が有する価値の特徴や立地条件に応じた機能を設け、地区間で連携を図っていくことで、総体としての奈良公園の魅力を向上していくことが求められている。
- ・ 特に、交通渋滞の緩和と奈良公園の魅力向上に向けては、公園のエントランスに位置する地区（(仮称) 登大路バスターミナル）においては、主に「移動の円滑化」、「情報発信と享受」と「来訪者の満足度の向上」の機能を有する施設を設けることで、課題解決を図っていくことを検討している。



奈良公園基本戦略に基づく各地区の機能分担イメージ

2-2. 交通渋滞の緩和に向けた取組

(1) 中心市街地交通システムの基本方針（平成 21 年度）における奈良公園周辺の交通システム

- ・平成 21 年度（2009）に中心市街地の渋滞対策に資する交通システムの検討を行った。
- ・そのなかで、その一端を担う奈良公園周辺として、中心市街地でも特に来訪者数の多い奈良公園内の回遊性を向上させること、自動車の流入をできるだけ少なくするような渋滞対策を講じることを目的に、下記に示す交通システムの考え方を定めている。

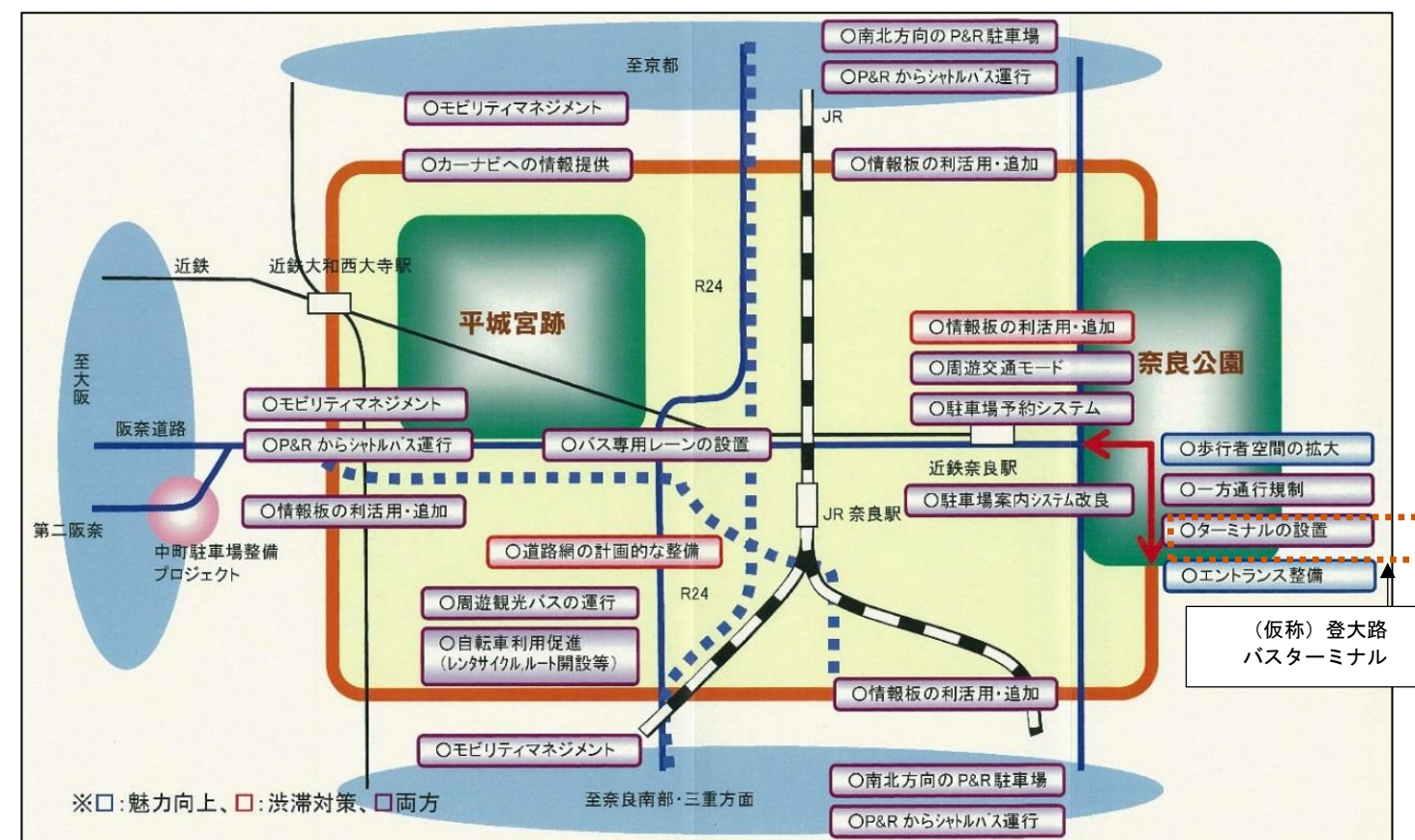
1) 観光地としての魅力向上に資する交通対策

■公園内における回遊性の向上	・公園内周遊観光の拡大に資する交通モードを導入し、奈良公園における滞在時間の延長を図ることにより、自動車で来訪しなくても長時間の観光が楽しめる空間を形成する。
■歩行者を中心とした空間の形成	・奈良公園らしい雰囲気が高めるために、奈良公園への自動車での流入抑制を図るとともに、交通結節点と観光資源を相互に結ぶ魅力的な歩行空間を確保し、歩いて楽しめる歩行空間を形成する。
■中心市街地内における回遊性の向上	・中心市街地の観光地を十分に堪能してもらうために、それらを相互に連絡する交通モードを導入することにより、市街地内における回遊性の向上を図る。

2) 中心市街地における渋滞対策

■観光来訪交通対策	○奈良公園への流入抑制	・奈良公園内の交通渋滞は、駐車場入庫や駐車場探しのうろつき交通が主な要因となっており、歩行者との錯綜や観光地としての魅力低下を招いている。これらの渋滞を緩和するため、公園内に用いない車両の流入抑制を行う。
	○郊外部駐車場の利用促進	・自動車で奈良公園に流入しようとする来訪者に対して、郊外部において駐車場を確保するとともに、公共交通優占対策を講じることにより郊外部駐車場から奈良公園までのアクセス性を高め、郊外部駐車場利用を促進し、中心市街地への流入抑制を行う。
	○公共交通への転換促進	・主要交通結節点となる JR 奈良駅、近鉄奈良駅と奈良公園との結節性を強化することで、鉄道の利便性を向上し、快適な周遊観光行動を支援するとともに、自動車から公共交通機関への転換を促す。
■通過交通対策	○広域的な迂回喚起	・中心市街地に用いない通過交通に対して、奈良公園周辺における交通状況を広域的に提供するとともに、迂回ルート案内を充実させることにより、中心市街地外道路への迂回を喚起する。
	○三条菅原線整備を踏まえた適正な機能分担	・中心市街地内の東西軸の一つである三条菅原線の 4 車線化が完了したことにより、強化されたことから、中心部を通過する大阪方面と天理方面間の通過交通を三条菅原線へ誘導することにより、大宮通りと三条菅原線に関して、通過交通と観光来訪交通の適切な機能分担を図る。

中心市街地交通システム基本方針の全体イメージ



⇒ (仮称) 登大路バスターミナルを中心とした奈良公園周辺の交通システムは、奈良公園への自動車の流入を抑制し、名勝地の風致景観の保全を図るとともに、歩行空間も含め、快適な周遊観光行動を支援することを目的としている。

(2) 奈良公園周辺の交通システムにおける(仮称)登大路バスターミナルの位置づけ

- ・ 中心市街地交通システムでは、○P&BR導入ルート of 始点・終点、○周遊交通モード of 発着点として、広域的な魅力向上、渋滞対策の両方に寄与する拠点であることが求められている。
- ・ 奈良公園周辺の交通システムでは、○公園内への観光バスの流入抑制、○公共交通と歩行者動線の結節点を担うバスターミナルとして、公園周辺の魅力向上、渋滞対策の両方に寄与する拠点であることが求められている。
- ・ 奈良公園のエントランスに位置することから、○歩行者空間の拡大、○滞在空間の充実として、公園の回遊性に寄与する拠点であることが求められている。

⇒ 奈良公園周辺の交通システムの根幹を成す結節拠点として、バスターミナルを整備

(3) 複合的な交通対策による交通渋滞の緩和に向けた取組

- ・ 奈良公園周辺の交通渋滞の緩和に向けて、(仮称)登大路バスターミナルの整備以外にも、公園内道路の一方通行化の検討や、公共交通の利用促進を進めることで、自動車の流入抑制に努めるとともに、併せて、園路整備やぐるっとバスの運行を行うことで、公園内の快適な環境整備に努めている。
- ・ また、観光ハイシーズンには中心市街地の郊外部に無料駐車場を開設し、奈良公園をはじめとした観光地を周遊できるぐるっとバスを運行するパーク&バスライドを実施するなど、下記に示す複合的な交通対策を実施し、交通渋滞の緩和に努めている。

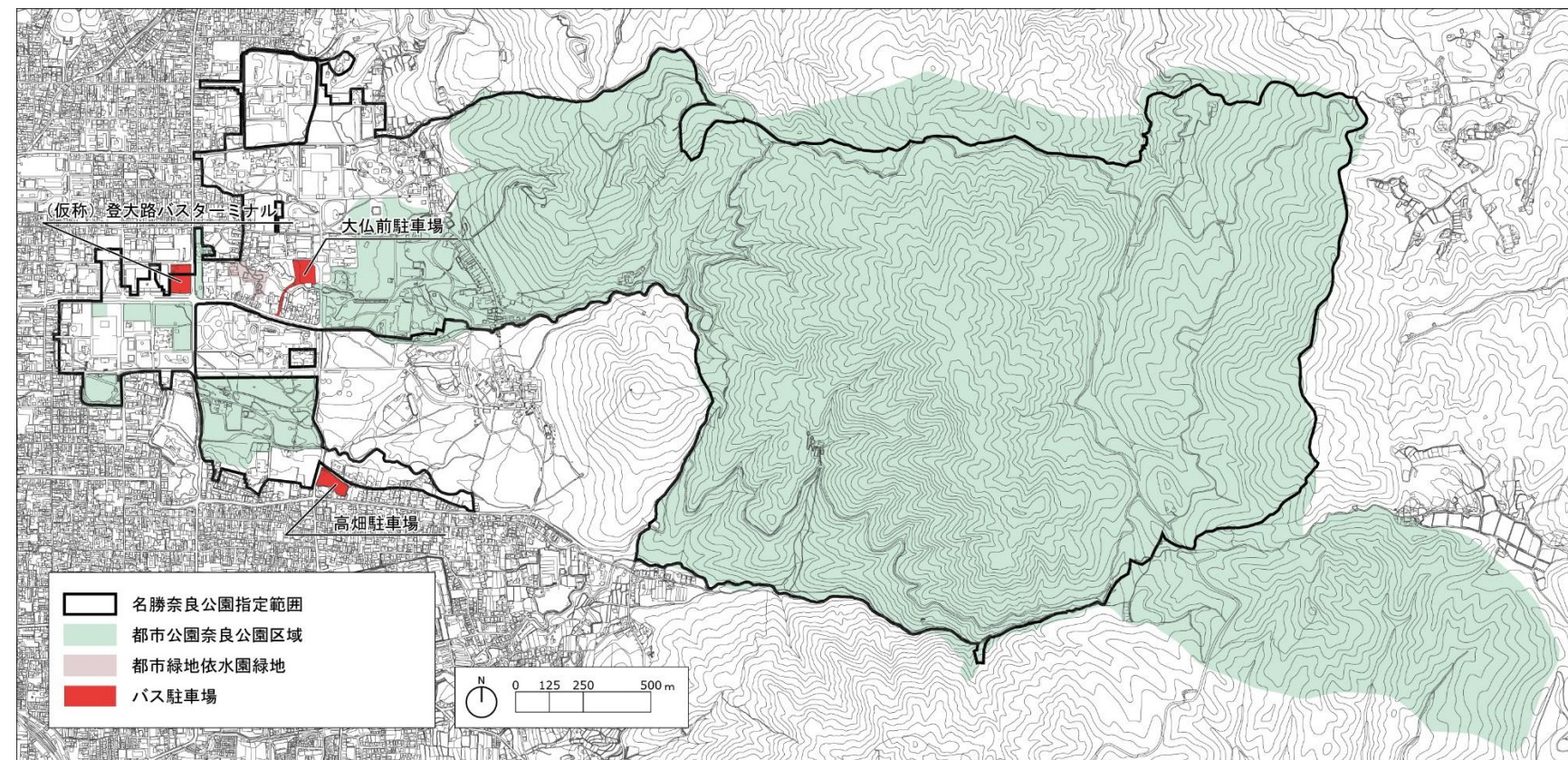
交通渋滞の緩和に向けた取組		実施している交通対策	
奈良公園周辺の交通対策	魅力向上	流入交通の抑制	公園内道路の一方通行化の検討 交通円滑化ソフト施策(公共交通の利用案内)
	快適な環境整備	快適な歩行空間の創出 公園内の移動性の向上	歩道・園路整備 (仮称)登大路バスターミナルの整備 ぐるっとバスの運行
奈良公園を含む広範囲での交通対策	地域住民の移動の快適性の向上	市街地内の交通の円滑化	ハード整備 大宮道路、三条道路等の道路拡張整備、JR関西線・桜井線連続立体交差化、交差点改良(福智院北交差点) ソフト整備 パーク&バスライド 駐車場案内システムの改良、大仏前駐車場の予約制導入

平成27年度秋に実施したパーク&バスライドの取組



名勝奈良公園指定範囲における既存観光バス駐車場(高畑駐車場、大仏前駐車場)と(仮称)登大路バスターミナルの位置関係

<p>高畑駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積 : 6,132㎡ 駐機バース : 56バース
<p>大仏前駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積 : 9,657㎡ 駐機バース : 68バース
<p>(仮称)登大路バスターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積 : 8,640㎡



(4) (仮称) 登大路バスターミナルの運用方針

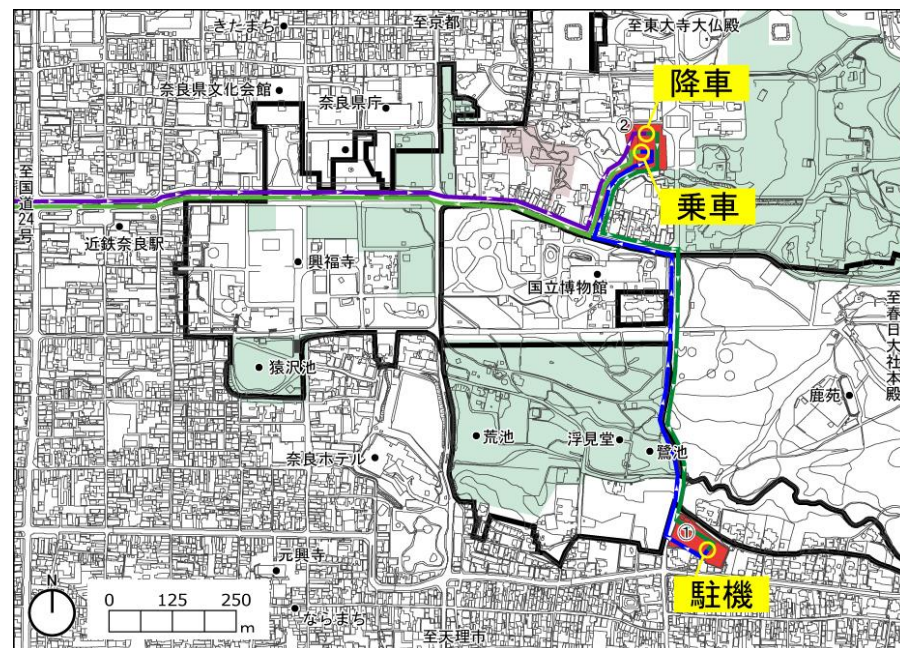
- ・奈良公園では、現状、既設の高畑駐車場と大仏前駐車場を観光バス駐車場として運用しており、国立博物館北側の道路や東大寺参道に至る道路など、繁忙時には公園中心部へ多くの観光バスが乗り入れている。
- ・(仮称) 登大路バスターミナル供用後は、高畑駐車場、大仏前駐車場及び(仮称) 登大路バスターミナルを下記のとおり運用することで、公園中心部への観光バスの流入をできるだけ少なくなるよう渋滞対策を講じることで、名勝地の風致景観を保全するとともに、名勝奈良公園をはじめとした文化財への影響を緩和する。

現状（既設の2駐車場での運用）			⇒			(仮称) 登大路バスターミナル供用後 ((仮称) 登大路バスターミナル及び既存の2駐車場での運用)		
通常時	乗降	・大仏前駐車場を乗降場として利用		通常時	乗降	・(仮称) 登大路バスターミナルを乗降場として利用		
	駐機	・高畑駐車場を駐機場として利用			駐機	・高畑駐車場を駐機場として利用		
繁忙時※	乗降	・大仏前駐車場を乗降場として利用		繁忙時※	乗降	・(仮称) 登大路バスターミナルと大仏前駐車場を乗降場として併用 ・大仏前駐車場を乗降場とすることで、観光バスの流入を分散させ、大宮通りの渋滞発生を回避		
	駐機	・高畑駐車場と大仏前駐車場を駐機場として併用			駐機	・高畑駐車場と大仏前駐車場を駐機場として併用 ・両駐車場以上に駐機バースが必要になった場合に、さらに(仮称) 登大路バスターミナルを駐機場に追加		

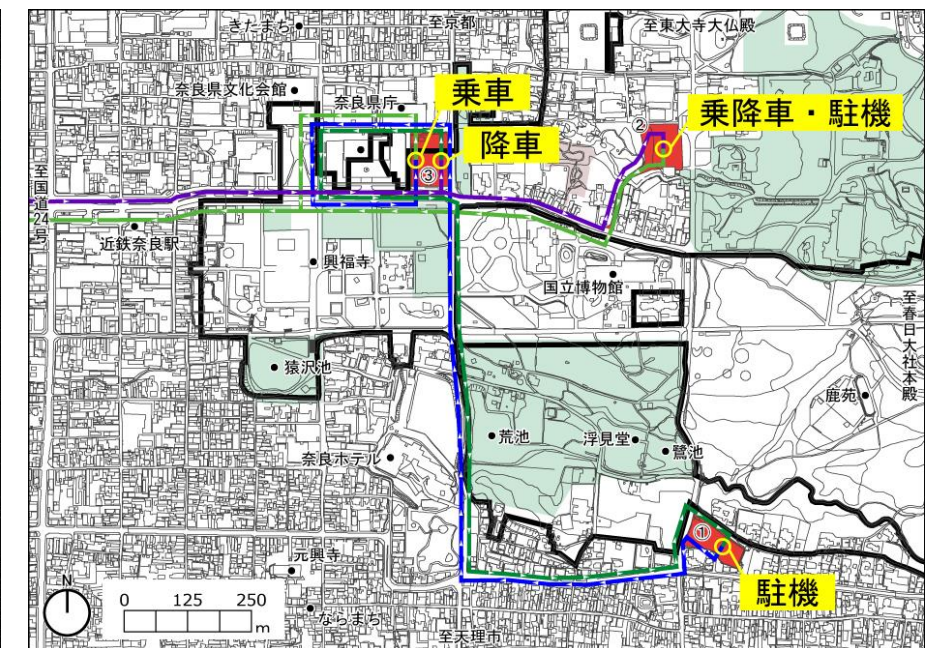
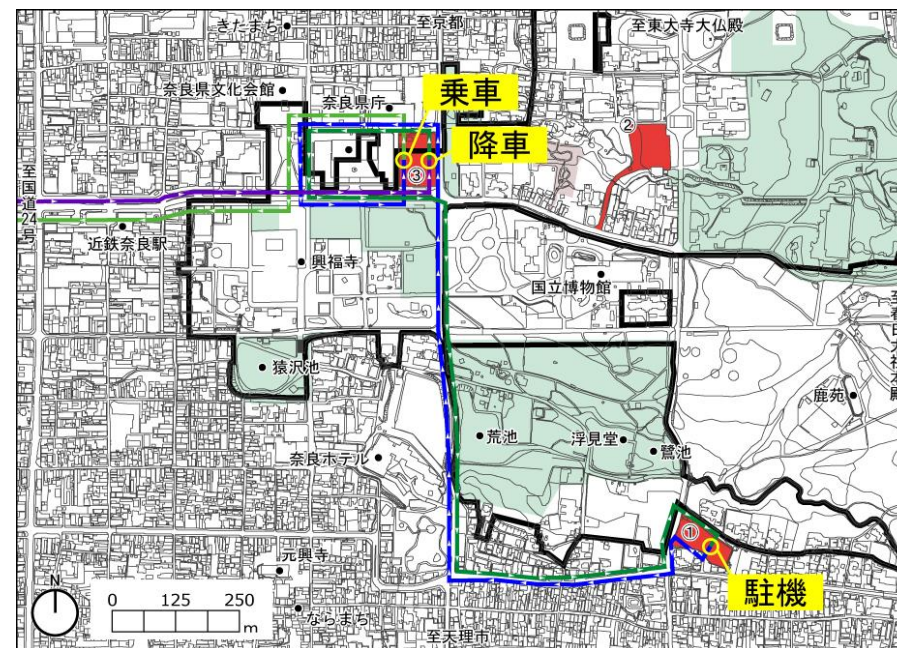
※1 (仮称) 登大路バスターミナル供用後の通常時とは、(仮称) 登大路バスターミナルを乗降場に、高畑駐車場を駐機場として奈良公園の交通システムを運用している状態。平成26年度実績では、306日/年(83.8%)が通常時に該当した。

※2 一方で、(仮称) 登大路バスターミナル供用後の繁忙時とは、高畑駐車場が満車になり、大仏前駐車場も駐機場に含め、奈良公園の交通システムを運用している状態。平成26年度実績では59日/年(16.2%)が繁忙時に該当した。

現状の観光バス動線（通常時・繁忙時共通）



(仮称) 登大路バスターミナル供用後の観光バス動線（左：通常時、右：繁忙時）



- ・通常時、繁忙時に限らず公園中心部への観光バスの乗入が発生している。
- ・特に繁忙時には、大仏前駐車場での乗降が多く行われるため、駐機のために高畑駐車場へ向かう観光バス、乗客を迎えに高畑駐車場から大仏前駐車場へ向かう観光バスの動線等が錯綜する。
- ・また、歩行者動線と観光バス動線が近接する箇所もあり、安全が十分に確保できていない箇所もある。

- ・通常時は、大仏前駐車場への乗入が無くなり、国立博物館前の観光バス動線が発生しない。歩行者が安心して公園内を散歩できる利用空間が確保できる。
- ・繁忙時でも、観光バスの乗入は大仏前駐車場までであり、供用前に発生していた大仏前駐車場から高畑駐車場までの観光バス動線は発生せず、公園中心部への乗入を抑えることができる。このことにより、名勝地の風致景観を保全するとともに、名勝奈良公園をはじめとした文化財への影響が緩和できる。

凡例

- 名勝奈良公園指定範囲
- 都市公園奈良公園区域
- 都市緑地依水園緑地
- 観光バス乗降場・駐機場
 - ①高畑駐車場
 - ②大仏前駐車場
 - ③(仮称) 登大路バスターミナル

観光バス動線

- 国道24号方面から、来訪時の降車場までの観光バス動線
- 来訪者降車後、降車場から駐機場までの観光バス動線
- 出発時、駐機場から乗車場までの観光バス動線
- 来訪者乗車後、乗車場から国道24号方面への観光バス動線
- 観光バス動線の進行方向