

第 35 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 議 事 録

1. 開催日時 平成 31 年 1 月 18 日（金） 10:00～11:30

2. 開催場所 奈良市役所 北棟 6 階 第 21 会議室

3. 出席者

会 長 奈良市長 仲川げん
副 会 長 京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻教授 藤井聡
委 員 近畿運輸局奈良運輸支局長 松尾武文 （代理）本田泰彦
委 員 近畿地方整備局奈良国道事務所長 原久弥
委 員 奈良市自治連合会代表 尾形季久雄
委 員 公益社団法人奈良市観光協会会長 乾昌弘 （代理）門脇信義
委 員 西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部大阪支社総務企画課長 梅澤浩二（代理）伊藤毅
委 員 近畿日本鉄道株式会社総合企画本部計画部長 金口正幸 （代理）山本恒平
委 員 公益社団法人奈良県バス協会業務部長 井上景之（代理）丸山弘之
委 員 奈良交通株式会社乗合事業部統括部長 山野豊
委 員 奈良県タクシー協会専務理事 吾妻孝義
委 員 奈良県タクシー協会奈良市部会代表 黒利起 （代理）籠本亮
委 員 奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 霜永勝一 （代理）布田尚弘
委 員 奈良県奈良警察署長 宮本勝弘 （代理）東宏英
委 員 奈良県警察本部交通部交通規制課長 萬谷充宏 （代理）山西雅志
委 員 奈良県奈良土木事務所長 木村道仁 （代理）吉田敬
委 員 奈良県県土マネジメント部次長 森本修
委 員 奈良県県土マネジメント部まちづくり推進局次長 梅原馨 （代理）上平盛王
委 員 奈良市市民生活部長 川尻茂

（欠席）

委 員 社団法人奈良市商店街振興会会長 正木康雄

4. 議事

◆事務局からの説明

- (1) 平成 30 年秋期の取組内容と結果（速報）
- (2) 平成 31 年度の取組内容（案）

◆審議内容（主な意見）（●：委員の意見 ○：事務局回答）

(1) 平成 30 年秋期の取組内容と結果（速報）について

- 各事業が少しずつ進展し、本委員会の審議内容が反映されていると感じる。特に、県庁東交差点における大阪方面からの渋滞がほぼ発生しておらず、P & Rによって渋滞問題が改善した可能性は十分考えられる。
- 公共交通の分担率で近鉄利用者の割合が昨年と比べてやや減少している。近鉄利用客は増えているように感じるが、算定方法等に違いはあるのか。
- 公共交通分担率は奈良公園内を往来する方へのアンケート調査から算定している。アンケートサンプルが偏らないように、時間を分散して配布するなどの配慮をしており、アンケート配布から算定方法まで毎年同じ方法である。
- J R利用者の割合がやや増加しているが、J R 東海が、名古屋や東京で奈良のプロモーションをしており、その効果が出ていると考えられる。また、2019 年 3 月 16 日におおさか東線が全線開業し、新大阪駅から J R 奈良駅まで快速が直通で走るようになる。今後、J R の利用者増を企図した P R 活動を進める予定である。
- 目標値の 1 つであるマイカー通勤者 40%未満の事業所割合が減少傾向にある要因とその対策について教えていただきたい。
- 毎年同じ事業所にアンケートを配布しており、マイカー通勤者 40%未満の事業所数は昨年よりも微増している。しかし、アンケートの回答率が増加したため、結果として事業所割合が低下している。市の交通マネジメントへの協力を積極的な事業所もあるので、今後、働きかけをする考えである。
- マイカー通勤に関して奈良市役所としては、来年度に自動車通勤の手当を見直し、公共交通通勤よりも手当を少なくする考えである。公共交通手当の方が市の支出が増えるという意見もあるが、公共交通需要へのシフトを推進する。
- 国の政策でもエコ通勤を推進している。公共交通通勤の方が支出増のようにみえるが、マイカー通勤は渋滞や事故リスク等をもたらすため、公共交通通勤の方がビジネス上のメリットがある。
- 大仏殿前駐車場の完全予約制により県庁東交差点西行の混雑が改善されたと考えられるが、この予約制を拡充する予定はあるのか。
- 今後も完全予約制を引き続き実施する予定である。
- 渋滞について、P & R や木簡の配布により渋滞が改善されたと現場で実感している。また、大仏殿前駐車場の完全予約制により、観光バスの混乱もなくスムーズになり、非常に良い取組であると考えられる。一方で、県庁東交差点から東行きの交通混雑の改善が課題である。ぐらっとバスも渋滞による遅延が問題として指摘されているが、県庁東より東側の交通混雑によるものと考えられる。

(2) 平成 31 年度の取組内容（案）について

- 新しいぐるっとバス運行ルート案で、大宮通りにバス停が新設される予定とあるが、交通渋滞が懸念される。また、平城宮跡方面に向かう場合は、大宮通りを横断しバスを乗り換える必要があるため、交通事故発生の危険性もあるが、どのような意図で設定されているのか。
- 新しいぐるっとバス運行ルートは、鉄道、バス、タクシー、ぐるっとバスを含めて公共交通全体の利用促進を図る目的で運行する。新設するバス停は、新たなルートをスムーズに乗り継ぎできるように計画したものである。バス停は既存路線バスのバス停を利用するため、新たな渋滞が発生することはないと考えている。まずは運行してみて、運行上の課題については、適宜見直したい。
- ぐるっとバスを乗り継ぐ場合、運賃 100 円を追加で支払うのか。
- 乗り継ぎには 100 円追加で支払っていただく。関連して、木簡型一日乗車券も沿線観光施設の一部で入場料の割引やノベルティグッズの特典があるため、利用促進を図る。
- ぐるっとバスの新ルートへの再編により、タイムリーなバス運行が期待できる。一方で、懸念事項もいくつかあり、今後も引き続き協議させていただくということで、このルートで前向きに検討したい。
- 近鉄奈良駅の平成 29 年と平成 30 年 11 月 3 日の乗降客数について、実数で昨年度と比べ数%減少していることは確認している。今後は、観光キャンペーン等も含めて利用促進を図り、乗降客が増えるようにしたい。
- 前回の協議会で大仏殿交差点での渋滞発生要因の 1 つとして不法タクシーに（白タク）による駐停車問題が指摘されたが、改善されていない。一方で、大仏殿前交差点の東側にタクシー専用降車場を設置したことで、交差点内での駐停車はなくなった。

以上