

第 40 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 令和元年 12 月 20 日（金） 13:30～15:00

2. 開催場所 はぐくみセンター 1 階 会議室

3. 出席者

会 長 奈良市長 仲川げん
委 員 近畿運輸局奈良運輸支局長 伊藤徳男 （代理） 松尾剛志
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 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専務理事 井上景之
委 員 奈良交通株式会社乗合事業部統括部長 米田佳弘
委 員 奈良県タクシー協会奈良市部会 代表 黒利起
委 員 奈良県奈良警察署長 中岡伸一 （代理） 中谷貴志
委 員 奈良県警察本部交通部交通規制課長 村上一雄
委 員 奈良県奈良土木事務所長 木村道仁（代理） 竹林義之
委 員 奈良県県土マネジメント部まちづくり推進局次長 入口和明
委 員 奈良市都市整備部長 荻田勝人

（欠席）

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 公益社団法人奈良市観光協会会長 乾昌弘
委 員 奈良県タクシー協会専務理事 葛城滝男
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
委 員 奈良県県土マネジメント部次長 津風呂雅彦

4. 議事

◆事務局からの説明

- (1) 令和元年秋期の取組内容と結果
- (2) 令和2年度以降の取組内容（案）
- (3) 次期連携計画（案）

◆審議内容（主な意見）（●：委員の意見 ○：事務局回答）

(1) 令和元年秋期の取組内容と結果について

○資料1【令和元年秋期の取組内容と結果】の説明

- 渋滞原因の1つに、氷室神社前のバス停でのバスの停車があげられている。バス運行で、「氷室神社・国立博物館」のバス停をスキップ、またはバス停を移設することは可能か。
- 混雑時のみバス停をスキップする運行はできない。バス停の移設は可能だが、移設先の場所の確保が課題である。氷室神社前にバス停を設置した経緯はわからないが、バス停の移設により、国立博物館へのアクセスが不便になる可能性がある。
- 道路運送法上バスの停車位置は、運行計画で決定されているため、道路混雑時のみスキップ運行することはできない。
- 「氷室神社・国立博物館」のバス乗降客数を集計することは可能か。
- ICカード利用者のみとなるが、集計は可能である。
- 次期GW(5/3～5/5)のぐるっとバスは、「氷室神社・国立博物館」バス停のスキップ運行を計画しており、その効果を検証する予定である。
- 大仏殿交差点東側のタクシー乗降場をバス停に利用できないか。警察との協議も必要であるが、そこからであれば、東大寺大仏殿と国立博物館のどちらへも遠くはないため、ユーザーへの支障はないと考える。
- 市内循環バスは大仏殿交差点を南下する運行経路になっている。
- タクシー乗り場は大仏殿交差点の東側のため、市内循環バスが転回できる場所はないため、タクシー乗降場をバス停として利用することは難しいのではないか。
- それでは、ぐるっとバスのみでもスキップ運行を実施し、まずは効果を測っていただきたい。「氷室神社・国立博物館」のバス停がなくなるとバス停間の距離が離れすぎてしまうことが問題か。氷室神社の駐車場をバス乗降場として借りることは可能か。
- 観光客は国立博物館を訪問する際に県庁前から乗車される方も「氷室神社・国立博物館」で下車されている。また、駐車場内での方向転換は危険なため、氷室神社の駐車場を乗降場とすることは困難である。
- 氷室神社前の歩行者の横断も交通に影響を与えていると考える。ガードマン等を配置して、まとめて横断させる等の改善はできないか。
- 海外からの観光客が横断歩道以外の場所で乱横断している状況も見られる。
- 横断歩道以外の箇所には柵を設け、横断位置を限定する方法は1案になるか。柵を設けるデメリットがあれば確認しておきたい。
- 乱横断防止が目的であれば柵の設置は可能である。ただ、周辺の商店への影響や道路環境等もふまえて検討する必要がある。基本的には、歩行者の横断需要が多いため、横断歩道が設置され

ていると考えられる。

- 横断歩道は、氷室神社を挟んで近い間隔で 2 箇所設置されている。100m 程度の間隔で横断歩道が 2 箇所ある必要があるのか。
- 片方の横断歩道がなくなると、残った側の横断歩道まで歩くことになるため、乱横断が増加する可能性もある。一方で、横断歩道を集約することによるメリットもあるため、横断需要がないのであれば位置を再検討する必要があるが、横断需要がどの程度見込まれるか、実際の横断状況を確認した上で検討しなければならない。

(2) 令和 2 年度以降の取組内容（案）について

○資料 2【令和 2 年度以降の取組内容（案）】の説明

- 提案された対策について、シェアサイクルの活用は今後もっと普及した方が良い施策であると考えられる。奈良県庁の登大路（北）駐車場の料金値上げは実施すべきである。現状では、JR 奈良駅からタクシーで往復するよりも、登大路（北）駐車場に駐車する方が安価な状態である。金額については根本的に検討すべきである。バスやタクシーの方が早いアクセスが可能。周辺駐車場の料金は公共交通利用時よりも割高にするべきである。「自動車で行くととてもお金がかかる」という印象に誘導できないか。ただ、登大路（北）駐車場の事前予約システムについては懐疑的である。個人利用者の予約では、予約していても定刻通りに出庫していただけない場合があるためである。
- 登大路（北）駐車場の観光客の利用割合は把握しているのか。
- 登大路（北）駐車場の管理は別部署のため、今は示せるデータがない。登大路（北）駐車場の料金値上げの提案については、平日は周辺民間駐車場よりも高い料金設定となっているのではないかと議論になるのではないかと。
 - 1 点確認だが、日常交通の取り組みで、モビリティ・マネジメントの実施とあるが、企業はどのような取り組みをしているのか。企業における交通マネジメントの実施割合が平成 30 年度と比べ倍増しているので、日常交通の渋滞緩和に効果が出ていると考えるが、令和 2 年度以降の取り組みで他に何か取り組む予定はあるのか。
- 交通マネジメントの具体的な取組内容は確認していないが、回答例として、渋滞の時間帯をずらした社用車利用、または公共交通の利用をあげており、実施している企業が増加していると考えている。令和 2 年度以降の取り組みについて、今年度実施したアンケートを分析し、通勤時や業務目的移動での公共交通利用への転換可能な事業所と困難な事業所がみえてきたため、公共交通利用への転換可能な事業所については奈良市から働きかける予定である。
- モビリティ・マネジメントについても、令和 2 年度以降の取組内容にアイデアがあった方がいいのではないかと。より具体的な施策について次期連携計画に記載することが望ましい。
- 登大路（北）駐車場の料金は休日でも 1 日 1,000 円で、観光客の利用が多いと考えるが、料金は条例で決まっているのか。登大路（北）駐車場の 1 階部分を、観光バスの駐機に利用することはできないか。
- 登大路（北）駐車場の料金は条例で決まっている。当該駐車場は奈良県庁に仕事や用事で来訪される方への駐車スペースの確保が第一優先である。協議会から提案があった旨は、担当部局に伝

えるが、提案された内容を検討できるかどうかについては、答えを持たない。

- 登大路(北)駐車場について、平日は県庁利用者が多いが、アクセスする道路の交通も流れているため、平日は 1,000 円でも良いのではないか。一方、休日は観光客の利用が多いということだが、駐車場案内システムでは登大路(北)駐車場を案内しており、大規模駐車場に位置づけていることが問題ではないか。休日は料金の値上げをしても良いのではないか。
- 駐車場案内システムは遠方からの利用者向けのためである。駐車場案内システムから登大路(北)駐車場を反映しないことも考えられる。
- 交通規制について、平成 20 年と平成 21 年は実施したが、平成 22 年に実施できなかった理由を分析する必要があるのではないか。バス・タクシーを除いた流入交通を規制するのが望ましいが、一般の方等に受け入れられないのではないか。
時計回りに一方通行規制をすると、「氷室神社・国立博物館」、「東大寺大仏殿・春日大社前」に停車することになる。「東大寺大仏殿・春日大社前」はバス 1 台分の停車スペースしかなく、バスが集中し乗降客も多くなると（「東大寺大仏殿・国立博物館」が利用できなくなるため）、混雑するのではないか。
- 平成 22 年の社会実験について、「地元調整がつかず」は、どういった理由があるのか。
- 平成 20 年と 21 年の実験で奈良公園周辺がかなり渋滞し、賛同を得られなかったと聞いている。
- 当時の状況は、一方通行規制をしたが右折だまりが発生し、かなり渋滞したことを覚えている。令和元年の秋に春日大社で観光バスを受け入れないことで、渋滞は緩和され、路線バスは今までよりもスムーズに走行できていたと考える。次のピークは GW だが、再度、春日大社駐車場と何かしらの連携が必要ではないか。
- 駐車場所がなければ自動車で来ないという事例でもある。色々な案が出ているが、奈良公園内は、民間駐車場を含め、一般車両を駐車させない、もしくは高額な値段にすることで、「奈良へ車でいくとお金がかかるため公共交通で行こう」というインセンティブを設けることが有効ではないか。また、ICT が普及している時代でもあるので、車両のナンバーや ETC で判断し流入を規制する等の技術もあると考えるが、対策については今後もこの協議会で議論していきたい。
- エリアプライシングについては鎌倉の例がある。鎌倉は山に囲まれている地域で、その地域に入ったら課金する方法を議論している。奈良も奈良盆地に入ったら課金するとなると、流入が限られるので可能だが、今回資料の範囲について、今の技術では困難である。鎌倉もまだ実現できていない。将来的には、自動運転や ICT 等で課金させるシステムが出てくると考えるが、実現できていないので、まずはそれ以外を取り組んでもらった方が良い。

(2) 次期連携計画(案)について

- 資料 3【次期連携計画(案)】の説明
- 令和 2 年度のところで確認だが、P&R の開催日数が、国道 24 号高架下駐車場は 22 日、奈良市役所駐車場が 48 日としているが、国道 24 号高架下駐車場はもう少し開催期間を伸ばせないのか。
- 国道 24 号高架下駐車場は、GW と 11 月 3 日 4 日等のピーク時は満車になるが、それ以外の開催期間は、駐車容量に対し半分程度しか利用されないため、ピーク時以外は奈良市役所駐車場と奈

良市営 JR 奈良駅駐車で連携すれば対応できている。

- 今後も P&R の利用率が上がるような取組をしていただきたい。

5. その他について

- 特になし。

6. 閉会

以上