

次期連携計画(案)

1.計画の概要

(1) 連携計画の目的

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。

(2) 計画対象区域

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）

エリア1：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：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：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

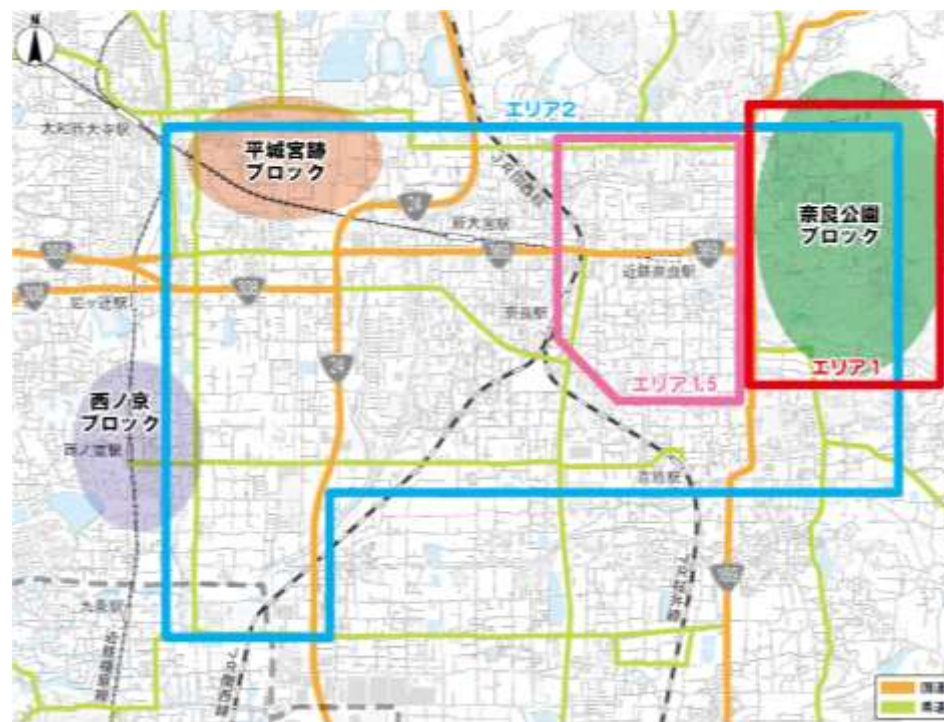


図 計画対象区域

(3) 計画対象期間

計画の対象期間は、**令和2年度から令和4年度までの3ヶ年**とします。

2.1 前回計画の計画目標達成状況

計画目標	目標値	目標達成状況	見直し方針
(1)渋滞の緩和	令和元年度の大宮通りの平均旅行速度： 20(km/h)以上	平成29年度： 春期：東行19.2km/h、西行17.5km/h 秋期：東行17.8km/h、西行16.0km/h 平成30年度： 春期：東行20.2km/h、西行18.8km/h 秋期：東行18.6km/h、西行14.5km/h 平成31年度： 春期：東行17.5km/h、西行17.6 km/h 令和元年度： 秋期：東行19.4km/h、西行15.0 km/h	○目標未達成のため、 <u>引き続き計画目標として設定する</u>
(2)奈良公園・中心市街地の移動環境の向上	平成30年度の観光入込客数： 1,500(万人/年)以上	平成29年度：1,631万人/年 平成30年度：1,703万人/年	○目標達成のため、 <u>新たな計画目標を設定する</u>
(3)マイカー通勤から他の通勤手段への転換	令和元年度のマイカー通勤者40%未満の事業所割合： 90(%)以上	平成29年度：77% 平成30年度：75% 令和元年度：77%	○目標未達成のため、 <u>引き続き計画目標として設定する</u>

2.2 交通状況の変化

2.2.1 交通量

○ 奈良中心市街地の休日の交通量は減少傾向

特に、大宮通り大阪方面からの交通量（1・2交差点東行き流入交通量）は平成26年以降減少傾向にあります。

交差点交通量調査結果



交通量は減少傾向

単位：(千台/12h)

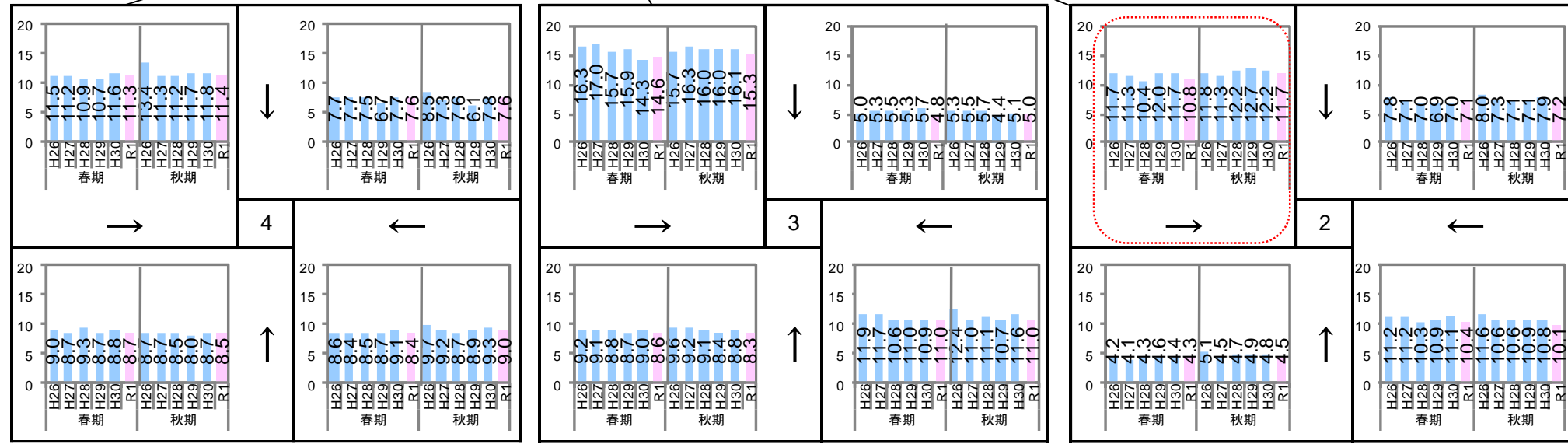


図 各年交通量調査結果(12h計)

※出典:各年各期交通量調査(春期:GWの1日、秋期:正倉院展の1日)

2.2 交通状況の変化

2.2.2 渋滞長

- 県庁東交差点では東行きの渋滞が発生
- 南行渋滞が慢性的に発生

渋滞長調査結果

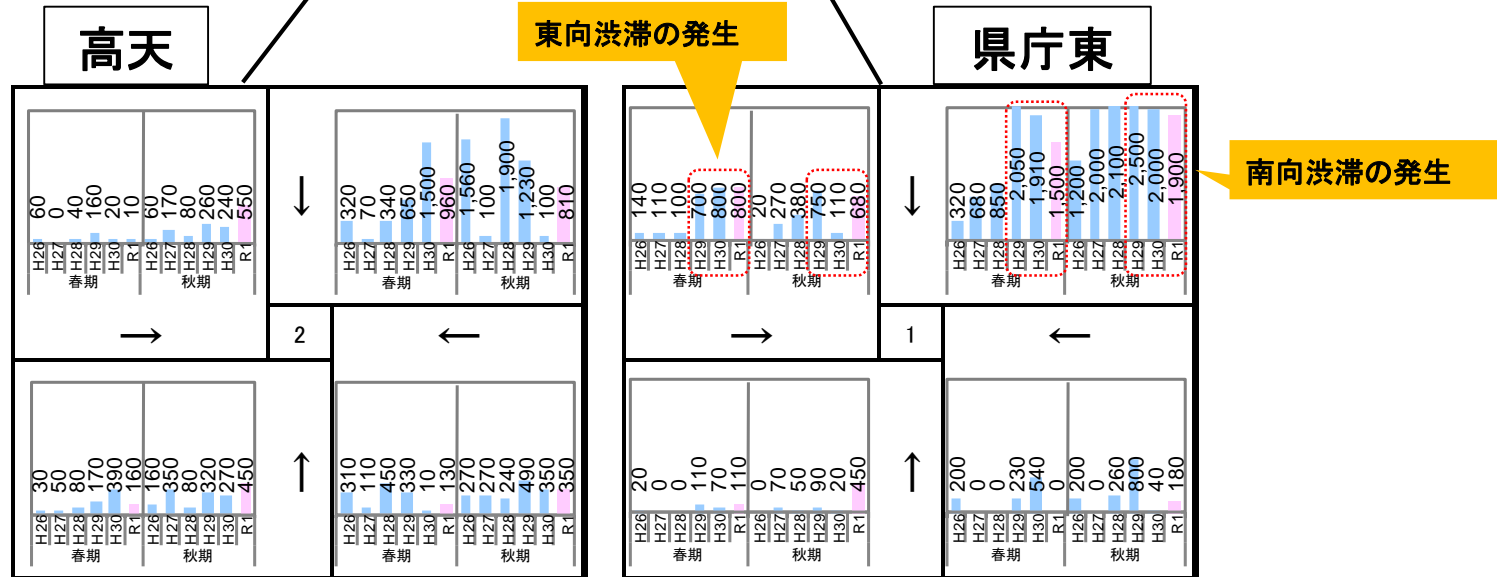


図 各年渋滞長調査結果(12h最大)

※出典: 各年各期渋滞長調査

2.2 交通状況の変化

2.2.3 旅行速度：大宮通りの平均旅行速度

- 大宮通りの東行きは県庁東交差点より東側の道路で速度低下
- 西行きは二条大路南1交差点・高天交差点を起点に速度低下



図 大宮通りの時間帯別旅行速度(春期)

※出典：2019年4・5月(休日)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)

2.3 観光形態の変化

2.3.1 インバウンドをはじめとする観光客の増加

○ 近年、奈良中心市街地を訪問する観光客が増加

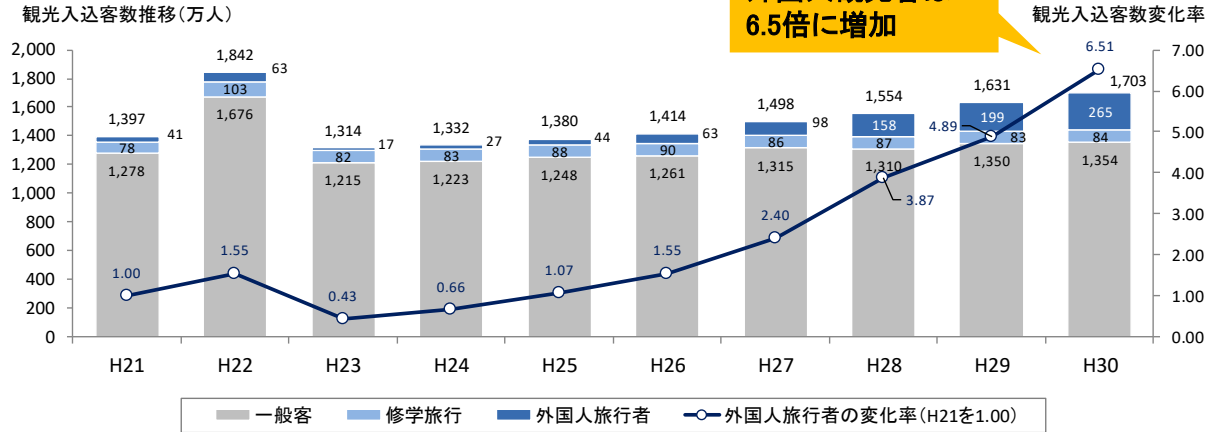
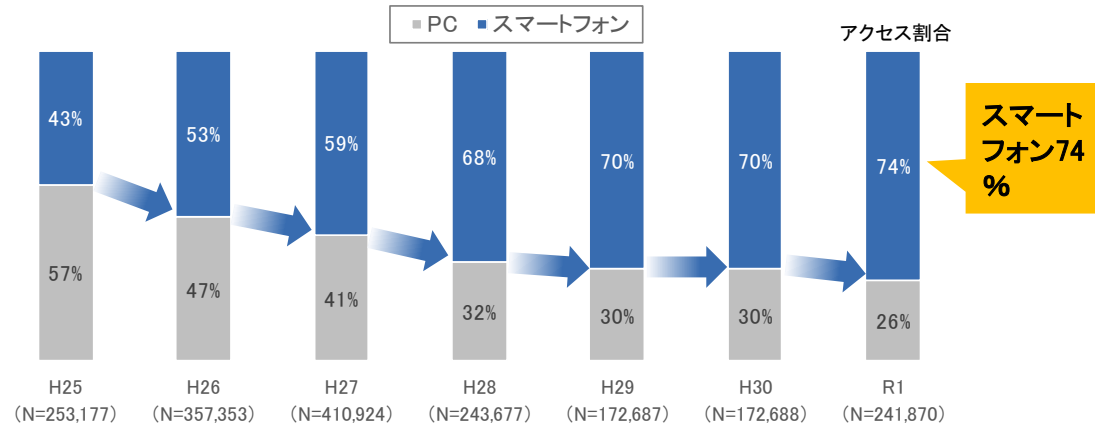


図 奈良市の観光入込客数の推移

2.3.2 情報取得環境の変化

○ スマートフォンを利用して観光交通情報を収集する人が増加



※R1は2019年1月～2019年11月末までの数値

図 ホームページ閲覧の情報媒体比較

2.4 自動車通勤に関する取組

2.4.1 通勤者数規模別のマイカー通勤状況

- 通勤者数10人以上50人未満の事業所で、マイカー通勤者数40%未満の事業所割合が減少

2.4.2 業種別のマイカー通勤状況

- 製造業でマイカー通勤者数40%未満の事業所割合が減少

表 通勤者数規模別のマイカー通勤者40%未満の事業所割合

通勤者数	H28	H29	H30	R1
1~9人	6 / 7	4 / 5	5 / 7	7 / 9
	86%	80% ↓	71% ↓	78% ↑
10~29人	19 / 24	16 / 21	21 / 30	14 / 22
	79%	76% ↓	70% ↓	64% ↓
30~49人	2 / 5	7 / 10	8 / 9	5 / 6
	40%	70% ↑	89% ↑	83% ↓
50~99人	3 / 4	9 / 10	8 / 10	8 / 9
	75%	90% ↑	80% ↓	89% ↑
100~199人	2 / 2	3 / 4	1 / 2	2 / 2
	100%	75% ↓	50% ↓	100% ↑
200人以上	2 / 2	3 / 3	1 / 1	3 / 3
	100%	100% →	100% →	100% →
不明	2 / 2	1 / 3	0 / 0	2 / 3
	100%	33% ↓	0% ↓	67% ↓

事業所割合減少

事業所割合減少

凡例	A / B	A :マイカー通勤者40%未満の事業所 B :当該項目の全事業所数
	↑	前年と比べ増加
	↓	前年と比べ減少

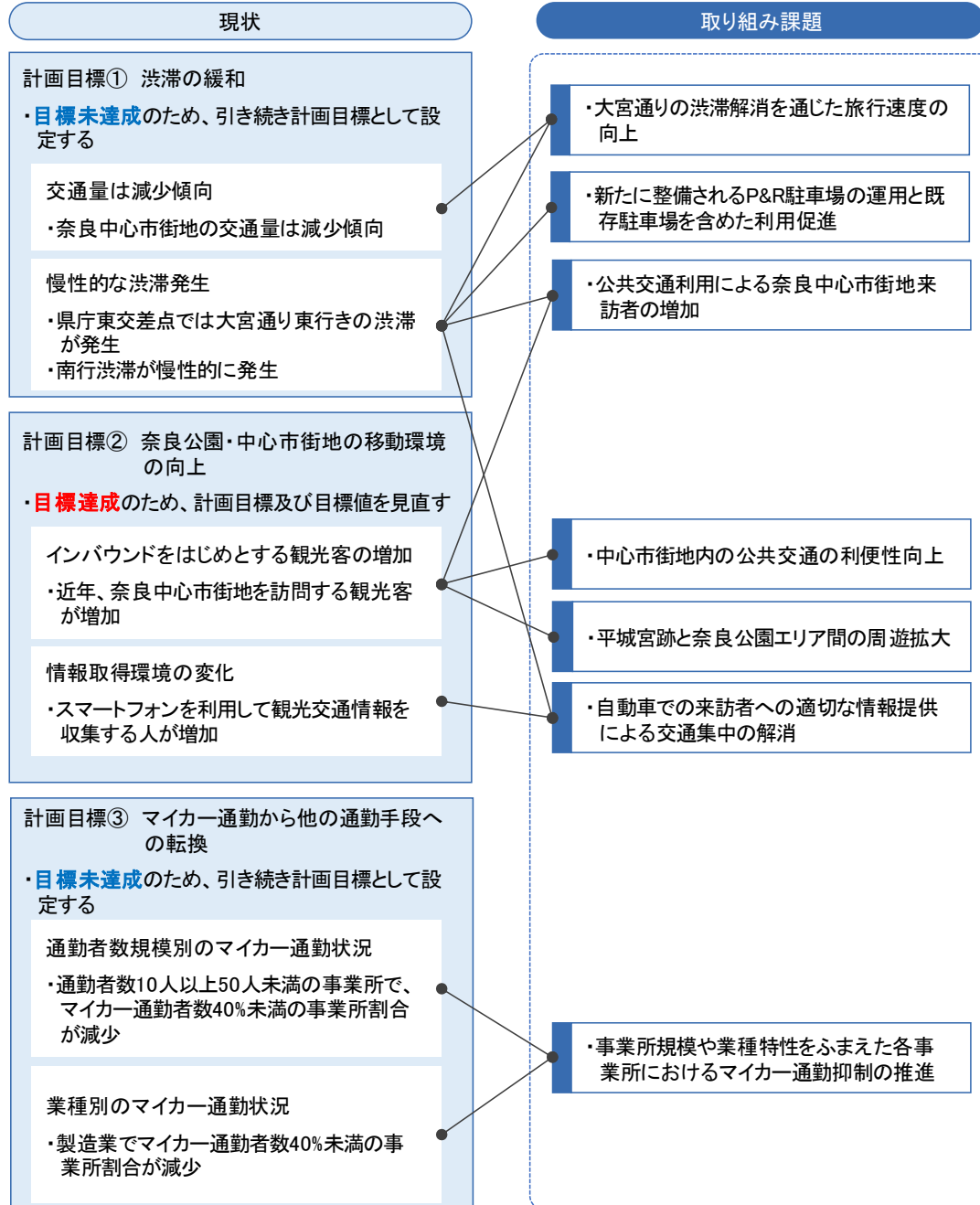
表 業種別のマイカー通勤者40%未満の事業所割合

業種	H28	H29	H30	R1
製造業	1 / 4	4 / 5	3 / 3	3 / 4
	25%	80% ↑	100% ↑	75% ↓
サービス業	10 / 13	11 / 16	16 / 20	16 / 20
	77%	69% ↓	80% ↑	80% →
行政機関	6 / 6	6 / 6	2 / 2	6 / 6
	100%	100% →	100% →	100% →
学校	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1
	100%	100% →	100% →	100% →
寺社	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
	-	-	-	-
医療・福祉	0 / 0	0 / 0	1 / 1	0 / 0
	-	-	100%	-
飲食店・宿泊業	0 / 0	0 / 0	1 / 1	0 / 0
	-	-	100%	-
運輸業	2 / 2	2 / 2	2 / 2	1 / 1
	100%	100% →	100% →	100% →
卸売・小売業	0 / 0	3 / 3	5 / 7	3 / 3
	-	100%	71% ↓	100% ↑
金融・保険業	9 / 9	9 / 9	4 / 6	5 / 6
	100%	100% →	67% ↓	83% ↑
建設業	1 / 4	2 / 6	0 / 4	2 / 4
	25%	33% ↑	0% ↓	50% ↑
広告業	1 / 1	0 / 0	1 / 1	2 / 3
	100%	-	100%	67%
情報通信業	0 / 0	0 / 0	1 / 2	1 / 1
	-	-	50%	100%
不動産業	0 / 0	1 / 2	0 / 0	1 / 1
	-	50%	-	-
その他	5 / 6	3 / 4	6 / 8	3 / 6
	83%	75% ↓	75% →	50% ↓
不明	0 / 0	1 / 2	1 / 1	0 / 1
	-	50%	100%	0%

凡例	A / B	A :マイカー通勤者40%未満の事業所 B :当該項目の全事業所数
	↑	前年と比べ増加
	↓	前年と比べ減少

2.5 奈良中心市街地の現状と課題

- 施策の継続と見直しにより、計画目標とする渋滞の緩和及びマイカー通勤から他の通勤手段への転換の達成に向けた取組推進が必要
- 奈良公園・中心市街地の移動環境の向上は目標達成のため、課題解決に向けて計画目標及び目標値を見直す



3. 奈良中心市街地の目指すべき交通のすがた

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組はもとより、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。

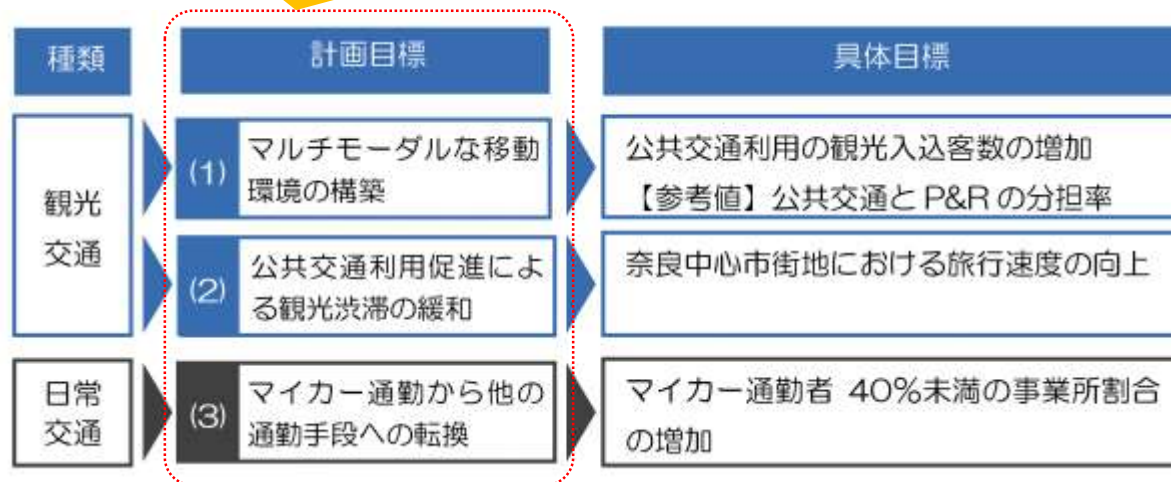
地域に親しまれ、観光客に好まれる、公共交通網の構築による地域活性化の実現

- 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

- 本計画では、前回計画の基本理念を引き継ぎ、課題を解決するための目標として、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。

計画目標を公共交通利用促進の方向に見直し



3.2 計画目標

計画目標	(1)マルチモーダルな移動環境の構築	(2)公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	(3)マイカー通勤から他の通勤手段への転換
具体目標	公共交通利用の観光入込客数の増加	奈良中心市街地における旅行速度の向上	マイカー通勤者40%未満の事業所割合の増加
現況値	$\frac{1,547(\text{万人/年})}{(\text{平成30年度})}$	$\frac{15(\text{km/h})}{(\text{令和元年秋期})}$	$\frac{77(\%)}{(\text{令和元年度})}$
目標値	$1,712(\text{万人/年})\text{以上}$ (令和3年度)	$20(\text{km/h})\text{以上}$ (令和4年度)	$90(\%)\text{以上}$ (令和4年度)
備考	※奈良市内への公共交通による観光入込客数 ※現況値は平成30年の値 ※平成24年以降の公共交通利用による観光入込客数をもとに目標を設定 (平成22年～23年の遷都1300年祭等の影響を考慮し、平成24年以降とする) ※入込客数は翌年11月公表のため、目標年度は令和3年度とする 出典:奈良市観光入込客数調査報告	※7時～19時の12時間の平均旅行速度(km/h) ※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 ※現況値はR1の大宮通りの旅行速度のうち、最低値を掲載 休日春期(R1):西行き17.6(km/h)、東行き17.5(km/h) 秋期(R1):西行き15.0(km/h)、東行き19.4(km/h) ※ETC2.0速報値 ※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	※令和元年度「奈良市内事業所のマイカー通勤の実情に関するアンケート調査」におけるマイカー通勤者の割合が40%未満の事業所の割合

※速報値のため、R2年に確定値を再算定予定

4. 実施施策

- 計画目標を達成するための施策体系を以下に示します。
- 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。
- 各実施施策は、奈良県、奈良市、交通事業者、および奈良中心市街地公共交通活性化協議会が主体となり事業を推進していきます。

4.1 施策体系

種類	計画目標	実施施策	モニタリング指標
観光交通	(1) マルチモーダルな移動環境の構築	1) 観光拠点間の移動環境の充実	①ぐるっとバスの利用者数 ②ぐるっとバスの認知度と満足度 ③P&CR自転車の利用者数
		2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築	①木筒型一日乗車券の販売枚数 ②木筒型一日乗車券の認知度と満足度 ③バスロケーションシステムのアクセス数
	(2) 公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	3) 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 ②ホームページアクセス数
		4) 自動車の需要調整	①P&R駐車場の利用台数 ②P&R駐車場の認知度と次回利用率
		5) 観光バスの需要調整	①奈良公園バスターミナル平均利用台数
日常交通	(3) マイカー通勤から他の通勤手段への転換	6) モビリティ・マネジメントの実施	①マイカー通勤抑制措置の取組割合 ②公共交通通勤への呼びかけ割合 ③交通マネジメントの実施割合

今回の見直しで追加したモニタリング指標

4.2 事業スケジュール

計画目標	実施施策	実施主体					事業計画期間			
		奈良県	奈良市	JR	近鉄	奈良交通	協議会	令和2年度	令和3年度	令和4年度
(1) マルチモーダルな移動環境の構築	1) 観光拠点間の移動環境の充実						○	運行・検証・整備		
	2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築	○	○	○	○	○	○	検証・実施		
(2) 公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	3) 渋滞対策に資する効果的な広報の実施	○	○				○	検証・実施		
	4) 自動車の需要調整	○	○				○	情報提供・検証・実施		
	5) 観光バスの需要調整	○						検証・実施		
(3) マイカー通勤から他の通勤手段への転換	6) モビリティ・マネジメントの実施		○				○	調査・検証		

4.3 施策概要

○実施施策の具体的な事業概要を示します。各事業では、取組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。

4.3.1 施策1) 観光拠点間の移動環境の充実

項目	内容	
事業期間	令和2年度～令和4年度	
概要	周遊バスの運行	<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。
	自転車利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 奈良中心市街地内の自転車周遊を促すため、自転車利用環境の充実に取組みます。 追加 奈良市役所 P&R 駐車場に、レンタサイクルを配備し、駐車場利用者の中で希望者に無料で貸し出すことで、P&CR（パーク&サイクルライド）の利便性向上を図ります。 観光関連施設等に臨時駐輪場を設置し、レンタサイクル利用環境を向上します。
モニタリング指標	指標①：ぐるっとバスの利用者数	4,083人/日（令和元年秋期） 追加
	指標②：ぐるっとバスの認知度と満足度	認知度：43%（令和元年秋期） 満足度：84%（令和元年秋期）
	指標③：P&CR自転車の利用者数	97人/日（令和元年秋期）

■周遊バスの運行



■バスロケーションシステムの運用



4.3.2 施策2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築

項目	内容	
事業期間	令和2年度～令和4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道でかつ円滑な乗り継ぎが可能となるように、鉄道駅やホームページ（各種乗換案内サービス等）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。 追加
	木簡型一日乗車券の企画・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乗車券を製作・販売します。
	奈良県コンパニオンセンター・大和西大寺駅前広場等の交通結節点化	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や空港リムジンバスなどと周遊バスの乗り継ぎ利便性を向上します。 追加
モニタリング指標	バスロケーションシステムの運用	<ul style="list-style-type: none"> ぐるっとバスの現在地が確認できるバスロケーションシステムを運用します。
	指標①：木簡型一日乗車券の販売枚数	18,387枚（令和元年秋期）
	指標②：木簡型一日乗車券の認知度と満足度	認知度：18%（令和元年秋期） 満足度：90%（令和元年秋期）
	指標③：バスロケーションシステムのアクセス数	3,479件（平成31年4月～令和元年11月） 追加

4.3.3 施策3) 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	令和2年度～令和4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・ポスターの掲示等	各季で公共交通・P&Rの利用促進チラシ・ポスターを作成し、鉄道駅や高速SA/PAにおいて、チラシ・ポスター等による広報を実施します。
	観光パンフレットを用いたマイカー利用削減のための広報実施	市、県が発行する観光パンフレットに道路混雑情報や公共交通の利用案内を掲載することで公共交通の利用促進を図ります。
	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、奈良中心市街地へのアクセス方法や市内の便利な移動情報等を紹介するためのポータルサイト「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」の情報充実を図ります。 観光案内に加え、ぐるっとバス、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。 「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」のモバイルサイトを作成し、サイトの利便性を向上します。
	SNSでの広報実施	奈良中心市街地の渋滞状況や交通対策の最新情報の発信を目的に、Twitter等のSNSを利用した広報を実施します。
ヒ列グ指標	分かりやすい駐車場案内の整備	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。
	指標①：チラシおよびポスター配布枚数・箇所数	チラシ：25千枚、33箇所 ポスター：100枚、10箇所 (令和元年秋期)
	指標②：ホームページアクセス数	奈良公園・平城宮跡アクセスナビアクセス数 7,973回/月 Twitterからのアクセス数 389回/月 (平成31年1月～令和元年11月)

4.3.4 施策4) 自動車の需要調整

項目	内容	
事業期間	令和2年度～令和4年度	
概要	P&Rの実施・利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 「国道24号高架下駐車場」、「奈良市役所駐車場」、「奈良市営JR奈良駅駐車場」などでP&R（パーク&ライド）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。
	奈良県コンベンションセンターでのP&R駐車場開設	<ul style="list-style-type: none"> 県営プール跡地等に奈良県コンベンションセンターを整備し、地下1階駐車場の一部（97台分）をP&R駐車場として運用します。 同センターでは、木筒型一日乗車券を販売します。
ヒ列グ指標	指標①：P&R駐車場の利用台数	401台/日(令和元年秋期)
	指標②：P&R駐車場の認知度と次回利用意向	認知度：44%(令和元年秋期) また利用する割合：99%(令和元年秋期)

■ SNSでの広報実施



■ 奈良県コンベンションセンターでのP&R駐車場開設



4.3.5 施策5)観光バスの需要調整

項目	内容	
事業期間	令和2年度～令和4年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 観光ピーク期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。 	
ヒレック指標	指標：奈良公園バスターミナル平均利用台数	150台/日 追加 (令和元年4月13日～10月末日までの平均)

施策6)モビリティ・マネジメントの実施

項目	内容	
事業期間	令和2年度～令和4年度	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 毎年、奈良市内の事業所に対して、マイカー通勤の実情の把握と「エコ通勤」の啓発のためにアンケートを実施します。 事業所に対して、「エコ通勤」に関するチラシを配布し、通勤における公共交通への意識転換を図ります。 	
ヒレック指標	指標①：マイカー通勤抑制措置の取組割合	80% (令和元年)
	指標②：公共交通通勤への呼びかけ割合	82% (令和元年)
	指標③：交通マネジメントの実施割合	59% (令和元年)

■奈良公園バスターミナル



■観光バス予約システム



■アンケート調査票



5.推進体制

5.1 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。
- 各関係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。

関係主体の役割

主体	役割
住民など	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。啓発活動などを通して、通勤、通学、私用などの全ての移動において、公共交通機関を使う意識を醸成する。
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。やむを得ず自動車で来訪する観光客は、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役割を担う。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。
行政	市・県・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。

事業の推進体系



5.推進体制

5.2 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。
- 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。

PDCAサイクルによるスパイラルアップのイメージ



今後のスケジュール

第40回 協議会(令和元年12月20日)

【協議内容】

- ・奈良中心市街地公共交通総合連携計画 次期計画(案)



第41回 協議会(書面による協議)(令和2年2月頃)

【協議内容】

- ・奈良中心市街地公共交通総合連携計画
(令和2年度～令和4年度)