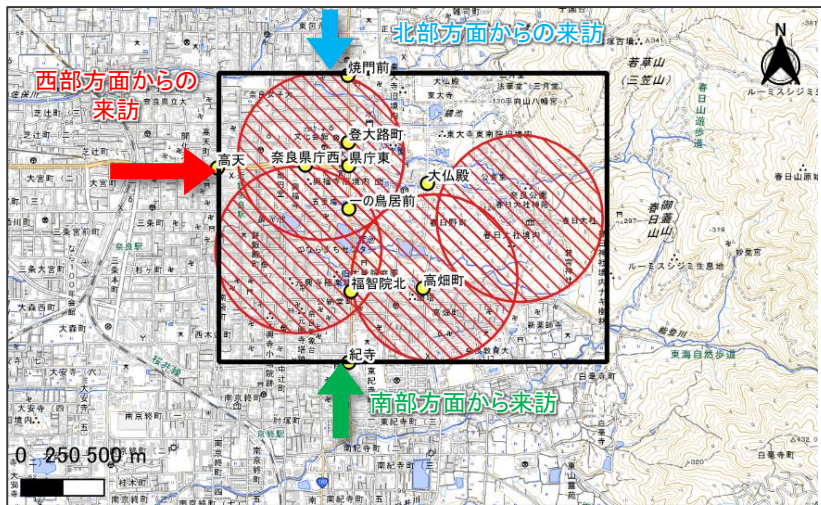


# 2-1. 奈良公園周辺を目的地とする交通の分析

- 利用経路の把握が可能なETC2.0プローブデータを活用して**秋期休日9～10時台**に奈良公園周辺を目的地とする交通
- (**小型車**)に着目した分析を実施
- 奈良公園周辺を目的地とする交通は**西部方面からの流入が最も多く全体の6割**
- 各方面から**流入する交通の約6割以上が奈良県外からの来訪**で、特に**北部方面は約8割**

## 奈良公園周辺を目的地とする交通の定義

- ETC2.0プローブデータは発着地が個人情報保護の観点から秘匿処理されるため、実際に利用した駐車場の特定は不可能。
- 秘匿処理の影響を踏まえた範囲設定に基づき分析対象交通を抽出する。



奈良公園周辺を目的地とする交通の利用が想定される主な駐車場を中心とする500m圏

奈良公園周辺を目的地とする交通の発着地の定義

<分析対象交通>

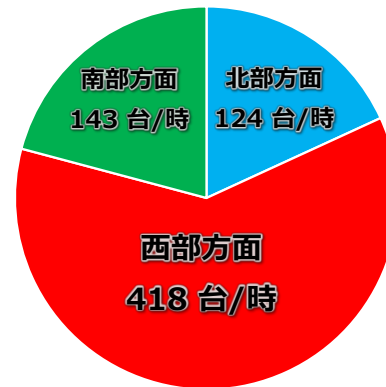
上図に示した定義ゾーン(黒枠)に目的地をもち、かつ以下の条件を満たす交通

北部方面: 焼門前交差点を南進する交通

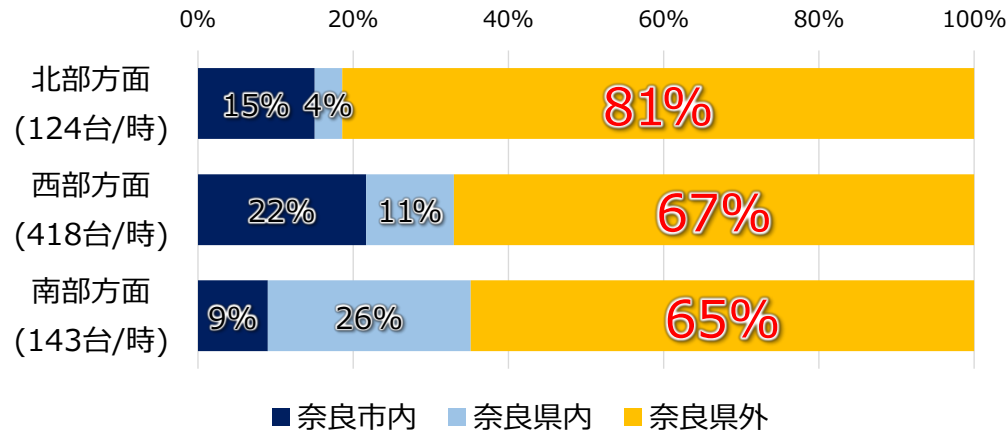
西部方面: 高天交差点を東進する交通

南部方面: 紀寺交差点を北進する交通

## 奈良公園周辺を目的地とする交通の流入方面内訳



## 奈良公園周辺を目的地とする交通の流入方面別のOD内訳



※ETC2.0プローブデータ 2019年9～11月 朝ピーク(休日9～10時台) 小型車

※推定交通量=警察トラカン平均交通量×目的交通割合(ETC2.0)×小型車混入率

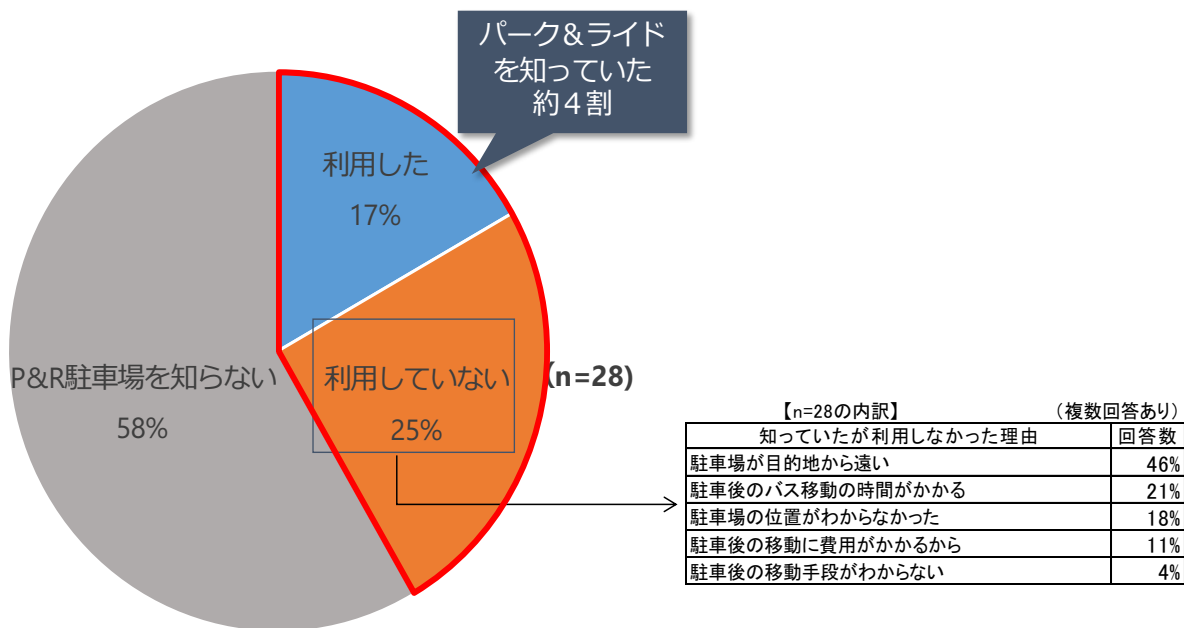
警察トラカン: 2019年9～11月の車種計値、小型車混入率は交通量調査結果(北部・南部方面: 県庁東西部方面: 高天)より算定

■ 奈良市内 ■ 奈良県内 ■ 奈良県外

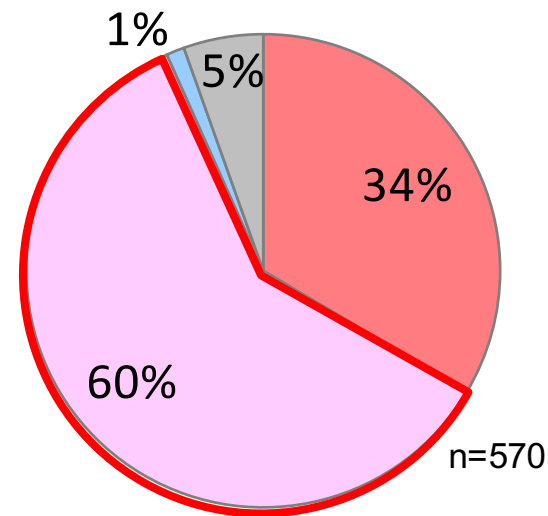
- P&R駐車場の認識状況は約4割(令和元年秋期時点)であり来訪者の特性を踏まえた認識率の向上が必要
- P&R駐車場を認識している人の約4割が実際にP&R駐車場を利用する一方、認識した上で利用しない層が6割存在
- P&R駐車場を知った媒体は道中で看板を見たときに約6割を占めることから来訪者の利用経路を踏まえた適切な場所での情報提供により認識率の向上が期待される

## P&R駐車場の認識状況及び利用状況

- ①パーク&ライドの認識状況
- ②パーク&ライドの利用状況(自動車での来訪者)(n=113)



## P&R駐車場利用の決定時期について



- 出発前(HP・チラシをみたとき)
- 道中で看板を見たとき
- 予定していた駐車場が満車と知ったとき
- その他

■ ①②出典: 令和元年秋期 奈良中心市街地来訪者アンケート

- 他の取り組みとの連携も踏まえて、既にP&Rを実施している駐車場の活用を基本方針とする。
- 奈良県外からの来訪が多いことから幹線道路上での情報提供により認識率の向上が期待される。

各方面から来訪する交通の利用経路の現況と認識率向上に向けた対策案

## ◆北部方面ルート:木津横田線から奈良公園周辺に流入

現況

- 京都方面から約7割が来訪し、京奈和自動車道(木津IC)の利用が多い。
- 木津ICを利用する交通全体の約6割が北部方面を利用し、経路選択が拮抗。

対策案

- 【P&Rの認識率向上に向けて】
- 京奈和自動車道上における情報提供の実施及び強化。
  - 木津IC～国道24号への誘導により木津横田線の混雑緩和が期待される。

## ◆西部方面ルート:国道369号(大宮通り)から奈良公園周辺に流入

現況

- 大阪方面からの来訪が多く、宝来ICを利用する交通は約4割(176台/418台)。
- また、木津ICを利用する京都方面から来訪する交通は1割(40台/418台)を占める。
- 郡山IC方面から国道24号を利用して北上する動きもみられる。

対策案

- 【P&Rの認識率向上に向けて】
- 第二阪奈道路、京奈和自動車道上における実施及び強化。

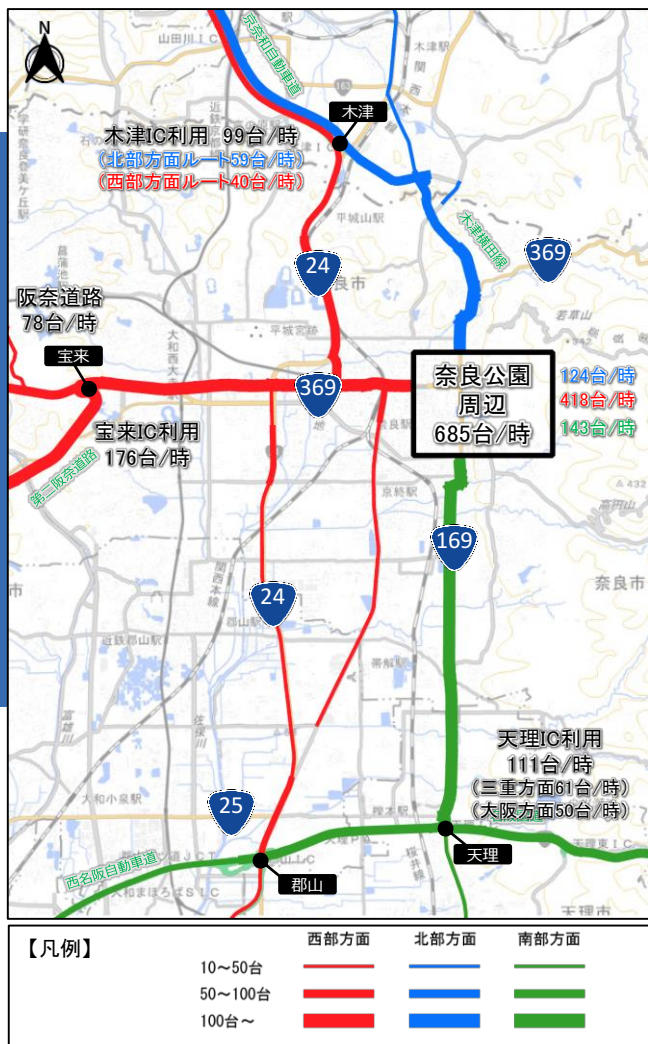
## ◆南部方面ルート:国道169号から奈良公園周辺に流入

現況

- 天理IC方面からの来訪が8割(111台/143台)を占める。
- 大阪方面(西名阪自動車道)が50台/時、三重方面(名阪国道)が61台/時である。

対策案

- 【P&Rの認識率向上に向けて】
- 名阪国道、西名阪自動車道における情報提供の実施及び強化。
  - 郡山IC～国道24号への誘導により国道169号の混雑緩和が期待される。



※ETC2.0プローブデータ 2019年9～11月 休日 小型車  
 ※推定交通量 = 警察トラコン平均交通量 × 目的交通割合(ETC2.0) × 小型車混入率



- P&R実施駐車場全体の容量は確保されているが、日利用台数は各駐車場の容量を越えている。
- P&Rの認識率の向上とともに各駐車場の適切な利用分散を図る必要がある。

## P&R駐車場の日利用台数の推定

これまでのETC2.0の分析対象としていた目的交通(685台/時)をP&R駐車場の非利用者と仮定し、P&Rの認識状況及び利用状況(資料P.6)の各比率をもとに計算

現在非利用

休日朝ピーク時に  
P&R駐車場を利用していない台数  
**685台/時**

**479台/時**

P&Rを認識していない  
(非認識・非利用)  
P&R駐車場の認識率向上のターゲット

P&R駐車場の利用率の逆数を乗ずる  
(×83/17)

**206台/時**

P&Rを認識していたが非利用  
(認識・非利用)

現在利用

休日朝ピーク時に  
P&R駐車場の利用が想定される台数  
**140台/時**

P&Rを利用  
(認識・利用)

日利用台数に占める  
9~11時のP&R駐車場利用台数の比率から逆算※令和元年秋期 国道24号高架下駐車場駐車結果

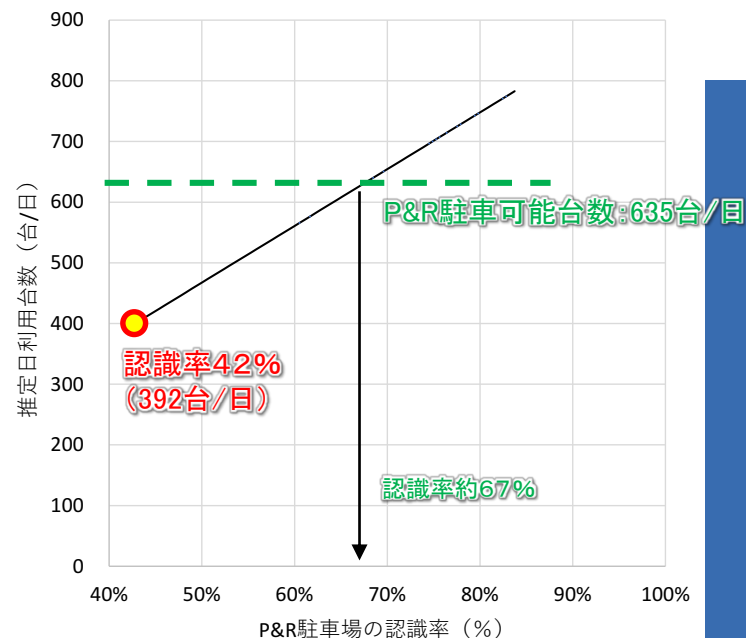
P&R駐車場の利用が想定される日利用台数  
**392台/日(推定値)**

令和元年秋期日平均利用台数  
**401台/日(実績値)**



【n=28の内訳】 (複数回答あり)	
知っていたが利用しなかった理由	回答数
駐車場が目的地から遠い	46%
駐車後のバス移動の時間がかかる	21%
駐車場の位置がわからなかった	18%
駐車後の移動に費用がかかるから	11%
駐車後の移動手段がわからない	4%

## P&R駐車場の認識率と推定日利用台数



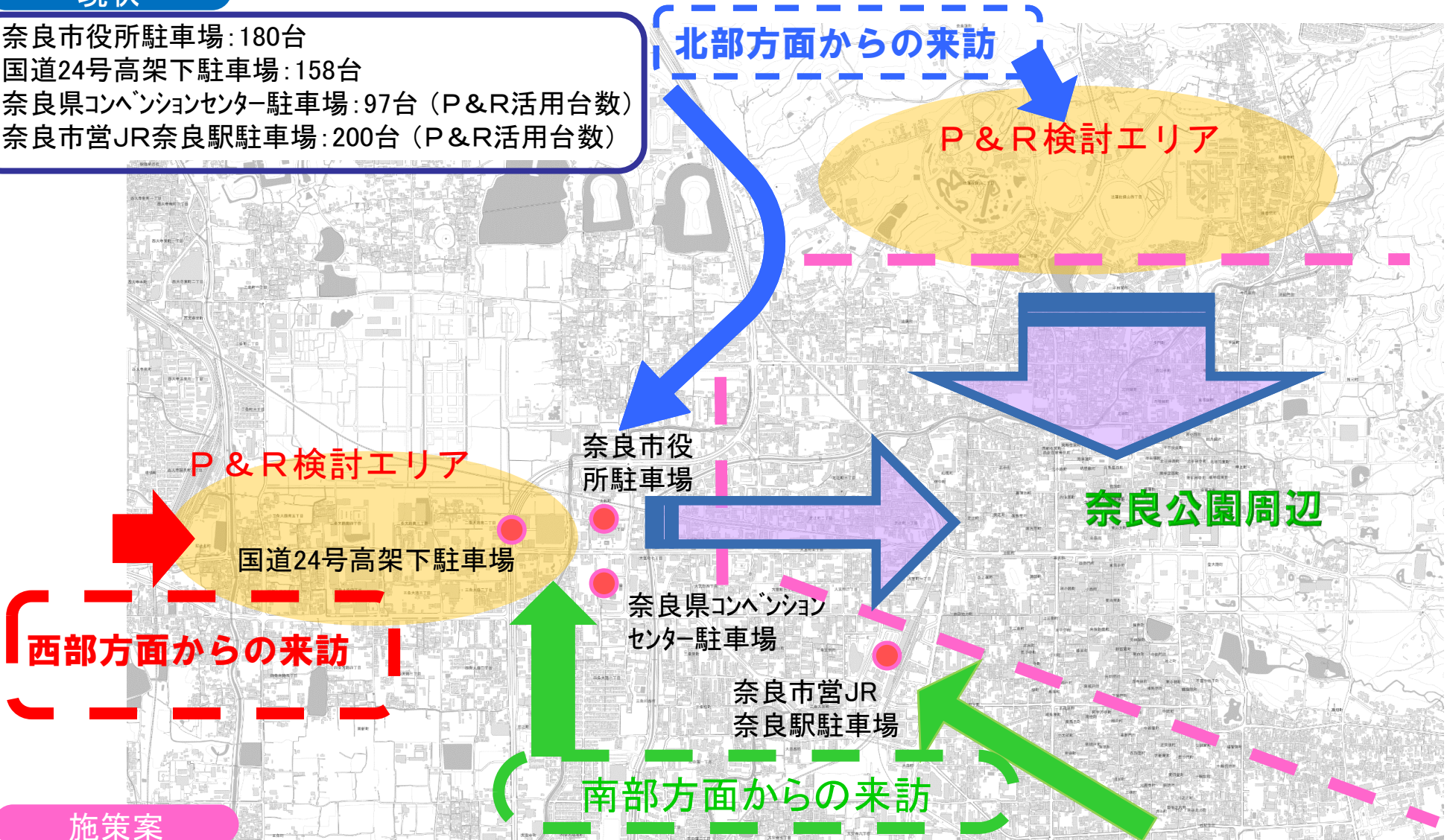
	令和元年秋期	現状
国道24号高架下	158台	158台
奈良市役所	180台	180台
奈良市営JR奈良駅	200台	200台
ミ・ナアラ第2駐車場	200台	-
コンベンションセンター	-	97台
計	738台	635台

※日利用台数の推定は各駐車場の時間帯ごとの利用状況が一律と仮定

# 2-5. 方面別の適正なP&R駐車場の誘導とP&R駐車場拡充の検討

## 現状

- ・奈良市役所駐車場: 180台
- ・国道24号高架下駐車場: 158台
- ・奈良県コンベンションセンター駐車場: 97台 (P&R活用台数)
- ・奈良市営JR奈良駅駐車場: 200台 (P&R活用台数)



## 施策案

- ・来訪方面別の誘導先の明確化と今後のP&R駐車場の拡充の検討
- ・ぐるっとバス、路線バス、シェアサイクルの活用拡大により、来訪者の周遊観光の促進・滞在時間の増進



- 奈良公園周辺には多方面からの通過交通が利用しており公園内道路の利用も存在

### ◆西部方面ルート

国道369号(大宮通り)から奈良公園周辺を通過

- 宝来IC方面の利用が7割を占める。
- 公園内道路は80台/時の利用があり、奈良名張線へ多く抜けている。

### ◆北部方面ルート

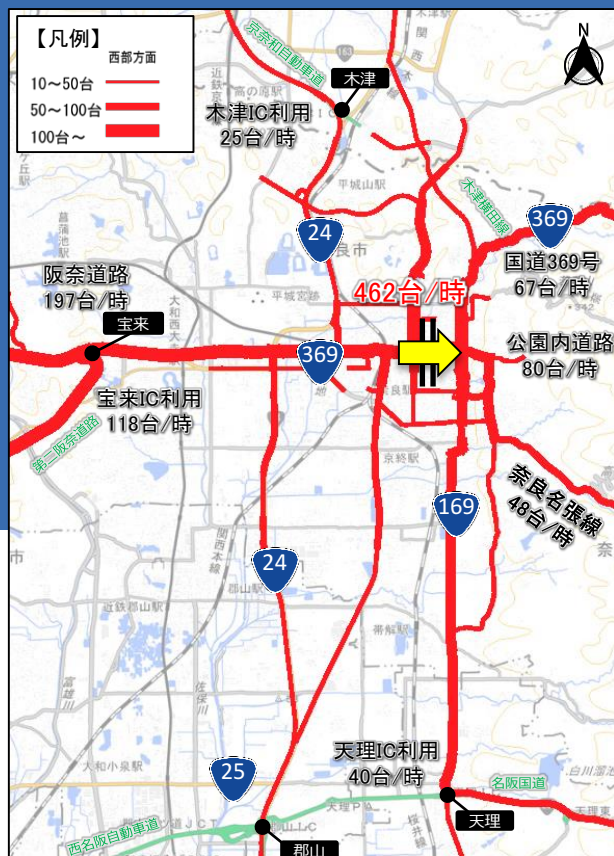
木津横田線から奈良公園周辺を通過

- 京都方面(府県境断面利用)の利用は5割を占める。
- 公園内道路は52台/時の利用があり奈良名張線へ抜けている。

### ◆南部方面ルート

国道169号から奈良公園周辺を通過

- 天理ICの利用は7割(120/171)を占める。  
(西名阪自動車道50台/時、名阪国道70台/時)



※ETC2.0プローブデータ 2019年9~11月 休日 小型車  
 ※推定交通量=警察トラカン平均交通量×目的交通割合(ETC2.0)×小型車混入率

## 調査・分析

- 調査・分析(目的交通と通過交通の現状把握など).....**今回報告**
- 調査・分析(現状把握を受けての追加調査・シミュレーションの実施)....**今後実施**

## 今後の施策の検討

- ・調査を継続し今後の施策を検討

### 参考

令和元年12月開催「第40回奈良市中心市街地公共交通活性化協議会」(市提案)資料より抜粋

2.5-1. 交通規制(一方通行) [市提案] 12



2.5-2. 通行規制(許可車両のみ通行可) [市提案] 13



2.5-3. 交通規制(歩行者専用道路化) [市提案] 14



2.6. 中心市街地民間駐車場の活用と抑制 [市提案] 16



2.7. エリアプライシング [市提案] 17

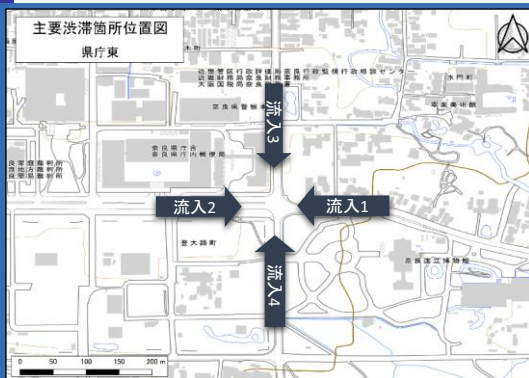




# 【参考】ETC2.0と実測との整合性

- ETC2.0を活用した日別の分析は十分なサンプル数が確保できない状況である。
- そこで、複数月を合算し季節ごとの平均的な交差点利用状況の把握を行った。
- 交差点通過パターン構成比について、ETC2.0による集計値を交通量調査結果と比較した結果、十分なサンプル数が得られる秋期では現実的な値を得られることが確認された。

## 県庁東交差点における休日朝ピークの通過パターン構成比



	ETC2.0サンプル数	
	春季	秋期
流入1	67	233
流入2	173	665
流入3	112	408
流入4	160	460

(使用データ)  
 ・ETC2.0  
 春季2019年4月  
 秋期2019年9～11月休日(土日祝)  
 ・交通量調査結果  
 秋期2019年11月3日(日)  
 ・集計時間帯:9～10時台

## 高天交差点における休日朝ピークの通過パターン構成比



	ETC2.0サンプル数	
	春季	秋期
流入1	132	505
流入2	264	972
流入3	126	483
流入4	67	237

(使用データ)  
 ・ETC2.0  
 春季2019年4月  
 秋期2019年9～11月休日(土日祝)  
 ・交通量調査結果  
 春季2019年5月4日(土祝)  
 秋期2019年11月3日(日)  
 集計時間帯:9～10時台

		ETC2.0		交通量調査結果			
		春季	秋季	春季	秋季	春季台数	秋季台数
流入1	直進	53.7%	57.5%	—	56.1%	—	370
	左折	16.4%	12.4%	—	15.3%	—	101
	右折	29.9%	30.0%	—	28.5%	—	188
流入2	直進	27.7%	31.7%	—	26.7%	—	333
	左折	32.9%	37.1%	—	39.8%	—	495
	右折	39.3%	31.1%	—	33.5%	—	417
流入3	直進	60.7%	52.9%	—	52.9%	—	535
	左折	23.2%	16.2%	—	20.8%	—	211
	右折	16.1%	30.9%	—	26.3%	—	266
流入4	直進	51.9%	49.6%	—	46.6%	—	581
	左折	41.3%	43.3%	—	42.9%	—	535
	右折	6.9%	7.2%	—	10.4%	—	130

(単位:%)

		ETC2.0		交通量調査結果			
		春季	秋季	春季	秋季	春季台数	秋季台数
流入1	直進	76.5%	78.4%	54.2%	82.6%	755	1438
	左折	9.1%	8.3%	26.0%	12.0%	362	209
	右折	14.4%	13.3%	19.8%	5.4%	276	94
流入2	直進	80.7%	79.0%	69.3%	69.5%	1406	1438
	左折	12.1%	12.0%	19.8%	18.9%	402	391
	右折	7.2%	9.0%	10.9%	11.6%	221	239
流入3	直進	33.3%	34.4%	44.6%	39.6%	526	494
	左折	24.6%	17.2%	12.0%	16.8%	142	209
	右折	42.1%	48.4%	43.4%	43.6%	512	544
流入4	直進	59.7%	67.9%	66.6%	62.2%	458	402
	左折	23.9%	19.0%	21.2%	23.2%	146	150
	右折	16.4%	13.1%	12.2%	14.6%	84	94

(単位:%)