

第 52 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 4 年 7 月 19 日（火） 10 時 00 分～11 時 30 分

2. 開催場所 はぐくみセンター 8 階 中講座室 8-1、8-2

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教授 藤井 聡
委 員 近畿運輸局奈良運輸支局長 沢井 唯次 （代理） 関 尚也
委 員 近畿地方整備局奈良国道事務所長 種蔵 史典
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担当課長・なら担当室長
松本 茂樹
委 員 近畿日本鉄道株式会社総合企画本部企画推進部長 山本 恒平 （代理） 村上 慶晃
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部長 大西 秀樹
委 員 一般社団法人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 今西 宏
委 員 奈良県奈良警察署長 山野 勝彦 （代理） 工藤 敦
委 員 奈良県警察本部交通部交通規制課長 朝山 昭彦
委 員 奈良県奈良土木事務所長 岸本 博孝
委 員 奈良県県土マネジメント部次長 岡部 共成
委 員 奈良県県土マネジメント部地域デザイン推進局次長 竹田 博康
委 員 奈良市都市整備部長 梅田 勝弘

（欠席）

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奈良市部会 代表 北浦 光顕

4. 議事

- (1) 令和3年度決算と監査報告
- (2) 令和4年春期の取組概要と結果
- (3) 令和4年春期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析
- (4) 令和4年春期の連携計画の目標達成状況
- (5) 令和4年秋期の取組内容（案）
- (6) 連携計画の見直し方針（案）
- (7) 協議会規約改正について

◆審議内容（主な意見）（●：委員 ○：事務局）

(1) 令和3年度決算と監査報告

- 資料1「令和3年度決算と監査報告」説明
- ・異議なし

(2) 令和4年春期の取組概要と結果

(3) 令和4年春期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析

- 資料2「令和4年春期の取組概要と結果」説明

資料3「令和4年春期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析」説明

- 資料3p10 右グラフ(国道24号高架下駐車場P&Rによる高天交差点における交通量のピークカット)では、R1年の9時台の流入交通量が833台となっている。p7右グラフ(県庁東交差点西側の最大渋滞長・時間別渋滞長)ではR1年の9時台の渋滞長が800mで最大となっている。これら二つが対応していると、R1年の渋滞長800mはR1、R3、R4年の中で一番混雑している。この渋滞を緩和するためにP&Rを実施している。p10の同グラフでは、R4年の9時台の流入交通量が802台であり、R1年の833台より大幅に減少している。仮に、P&Rを実施しなかった場合、R4年の流入交通量は877台と想定され、75台がP&Rによって削減されたことになる。この結果、p7の同グラフでは、R4年の9時前後の渋滞が解消されているように見える。春日大社側(奈良公園内道路)の交通の影響も受けるため一概に言えないが、P&Rで75台を削減したことで渋滞が減ったと解釈できると思う。要因は様々あるが、833台という大きな交通量のときは渋滞するが、P&Rで802台まで減らすと渋滞が緩和すると考えられる。この解釈について事務局としてはどう思うか。
- P&R駐車場の開設により渋滞緩和につながったと考えている。
- 春日大社など上流の影響もあるかもしれないが、R4年はP&Rの開設により渋滞がなくなった可能性は大いに考えられる。交通量と渋滞発生の有無は非線形の関係にあるため、たくさん車が来ている中でP&Rにより数十台の流入を抑制することに意味があるのかと思われがちであるが、実は大きな意味があると思っている。確定は出来ないが、今回示されたデータはその可能性を示唆するものであった。
- 奈良中心市街地のもう一つの問題として、帰り(西行き:奈良公園から大阪方面)の大宮通りの渋滞がある。帰宅車両に対しては大宮通りから三条通りへの迂回誘導を実施しているが、R3年とR4年

- を比べると、トータルとして良くなったのか、悪くなったのか、事務局としてはどう考えているか。
- R3年よりR4年の方が、大宮通りの渋滞が緩和しており、三条通りへの迂回による影響もそれほどなかったことから、迂回誘導の効果はあったと考えている。
 - R4年の方が、帰りの渋滞が改善したということで承知した。R3年とR4年を比較すると、三条通りへ経路を変えようとした車の台数はR4年の方が多いか。
 - p13 一番左側に大阪方面への流出交通量を整理している。大宮通りは、R3年が6.4千台に対してR4年が6.2千台で減少した。三条通りもR3年が5.5千台に対してR4年が5.2千台と減少しているので、大宮通り、三条通りともに交通量が減少している。
 - R4年の方が流入交通量は多かったのか。
 - 資料にはないが、高天交差点の大阪方面からの流入交通量で確認すると、R3年に比較してR4年の方が多かった。
 - 本来であれば、たくさん来ているからたくさん帰っているはずだが、測定すると少なくなっている。交通量が減ったため改善しただけかもしれないが、大宮通りの分担率は、R3年の95%がR4年は92%に減っている。分担率がR3年と同じであれば、大宮通りの交通量はR3年とあまり変わらないことになる。二条大路南1交差点における大阪方面への流出交通量が6.4千台から6.2千台に減ったということは、小数第2位以下がわからないが、R4年に6.2千台となり渋滞が減っていたとすると、経路変更の影響で減少したと推察することもできる。p12では、大宮通りは渋滞が緩和されているので、行政の努力で分担率を変える施策を打ち、結果として大宮通りの交通量が減ったと解釈できるのではないか。
 - そのように解釈している。交通量の詳細の変化などは改めて確認する。
 - 大宮通りの交通量が減っているという説明に補足する。p13の二条大路南1交差点の大阪方面への流出交通量では確かに減っているが、①奈良公園方面からの流入交通量はR3年もR4年も4.1千台で同じである。二条大路南1交差点における大和郡山方面からの流入交通量が減少しているため、大阪方面への流出交通量が減少しているように見える。奈良公園方面からの流入交通量はR3年と変わっていないが、p12では、二条大路南1交差点と高天交差点間で、速度が上がっており、この区間だけでみれば非常に効果が出ていると考える。
 - 色々な施策に取り組んでいるが、主な渋滞緩和の取組として、朝はP&R、帰りは大宮通りの分担率を減らすことであり、その二つがデータをみると結果が出ていると思う。
 - P&Rの効果が出ているということで、資料2p10にアンケート調査の結果が示されているが、P&Rを利用しなかった理由で、「駐車場の位置がわからなかった」、「費用がかかると思った」、「駐車後の移動手段がわからなかった」があり、これらの情報さえ知っていればP&Rに誘導できていたと考えたと、案内誘導をより徹底することで、さらなるP&Rへの転換を見込めるため、秋に向けて改善していければと思う。
 - p13のR4年の大阪方面への流出交通量は、大宮通りが6.2千台で三条通りが5.2千台となっている。一方、p15の菅原東交差点では大宮通りが2.6千台で三条通りが2.9千台と大小関係が逆転しているのはなぜか。
 - 大宮通りは、阪奈道路方面への車両と第二阪奈道路方面への車両が二手に分かれて、第二阪奈

道路方面への車両が菅原東交差点に流入する。三条通りは、第二阪奈道路を利用する車両が菅原東交差点に流入する。また、大宮通りも三条通りも二条大路南1交差点、三条大路2交差点から菅原東交差点までの区間に南北道路があるため、南北方向の流入・流出もあるが、菅原東交差点で大宮通りの方が三条通りより交通量が少ないことについては、阪奈道路を利用して帰られる方が多かったと考えられる。

- 大阪方面への帰宅車両は、阪奈道路を経由して無料で帰りたい方と、第二阪奈道路で有料でも早く帰りたい方がいると考えられる。三条通りを走行していると第二阪奈道路が利用しやすく、大宮通りを走行していると第二阪奈道路を乗り過ごすこともあると考えられる。交通量としては、p13 で大宮通りが 6.2 千台、三条通りが 5.2 千台と大宮通りを走行する車両が多い。第二阪奈道路が近づいて、二条大路5交差点で三条通りの方に乗り換える人もいると思うが、そのような実態はあるのか。もしそうであれば、三条通りへの誘導案内があればと考えるが、これに関連した情報はるか。
- 大宮通りを走行している車両が第二阪奈道路を利用する場合、最後の地点が菅原東交差点に降りてくるところになる。恐らく、カーナビ等では菅原東交差点で降りる案内が主流だと思うので、菅原東交差点の手前の交差点で三条通りへ迂回誘導することにより、できるだけ、第二阪奈道路に行く車が菅原東交差点の大宮通り側に集中しないような形で対策している。あわせて、警察と協力して三条通り側の青信号の秒数を長くしている。
- 資料3p4 の奈良公園内道路の混雑について、大仏殿交差点に南側から流入する車両による渋滞が新たに発生している。大仏殿交差点において、春日大社駐車場が満車の際は春日大社方面に流入させないという誘導が非常に大事だと思っている。R4 年春期は、春日大社との連携ができず、非常に混雑した。大仏殿交差点で適切に誘導できれば奈良公園内道路の混雑解消につながるため、秋は検討する必要がある。
- 大仏殿交差点に南側から来る車は、どの地域から来ているのか。
- 確認はできていない。
- 大仏殿交差点南側の渋滞要因は、春日大社へ向かう車両が溜まると後続車両の進行を阻害してしまうことである。大仏殿交差点で、春日大社駐車場が満車時は、春日大社方面へ右折できないという誘導をすれば、この混雑は解消されると思っている。
- 大仏殿交差点の北進左折車両は、左折可の信号で処理するのか。春日大社方面への右折車両が1台でも停車すると、後続車両の進行を阻害するのか。
- 左折の矢印信号となっており、右折レーンはあるので、右折車両が滞留しても左折は可能である。ただ滞留長が短いため、右折車両が数台停車すると、左折車両の進行を妨げる可能性がある。
- 滞留長を長くする、右折禁止にするなど、何か考えはあるか。
- 大仏殿交差点南側について、物理的に滞留長を長くすることは、奈良公園内のため難しいと考える。春日大社駐車場が満車となった際に、道路上に車両が滞留することが問題であると考えている。これらの車両を適切に誘導することで渋滞を解消できると思っているため、今秋や来春に向けて、春日大社とも相談しながら取り組んでいきたい。

(4) 令和4年春期の連携計画の目標達成状況

○資料4「令和4年春期の連携計画の目標達成状況」説明

●ぐるっとバスの利用者について、春期と秋期で傾向は異なるのか。

○傾向としては、春期は主に家族連れが奈良公園に来訪され、秋期は主に正倉院展に来訪されるので、客層が大きく異なるところがある。ただし、その差異がぐるっとバスの利用者とのどのように関連しているかは把握できていない。

●連携計画に基づき、同じ目標のもと、例えば看板の数など、反省しながら改善しているので、長期的なビジョンを忘れず、しっかりデータを確認して進めていけばよいと思う。

(5) 令和4年秋期の取組内容(案)

(6) 連携計画の見直し方針(案)

(7) 協議会規約改正

○資料5「令和4年秋期の取組内容(案)」説明

資料6「連携計画の見直し方針(案)」説明

資料7「協議会規約改正」説明

・異議無し

5. 閉会

以上