

第 53 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 5 年 1 月 24 日（火） 13 時 30 分～15 時 00 分

2. 開催場所 奈良市役所 中央棟地階 B1 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 沢井 唯次 （代理） 関 尚也
委 員 西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部阪奈支社地域共生室長 松本 茂樹
（代理） 松中 紗恵子・飯田 慎也
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
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 奈良県タクシー協会奈良市部会代表 服部 圭藏 （代理） 浦谷 敏治
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 （代理） 浦久保 幸浩
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 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 公益社団法人奈良市観光協会会長 乾 昌弘

4. 議事

◆事務局からの説明

- (1) 令和4年秋期の取組概要と結果【資料1】
- (2) 令和4年秋期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析【資料2】
- (3) 令和4年度の連携計画の目標達成状況【資料3】
- (4) 令和5年度の取組内容（案）【資料4】
- (5) 奈良中心市街地公共交通総合連携計画 次期計画（案）【資料5】
- (6) 協議会設置規約改正（案）【資料6】

◆審議内容（主な意見）（●：委員 ○：事務局）

(1) 令和4年秋期の取組概要と結果【資料1】

- 資料1のP13では、観光時の参考媒体としてHPを見ている人の割合が多い。時代的にSNSの利用が増えていると思うので、HPがどのサイトやハッシュタグから検索されているのか、HPへの入口が分かれば、今後の情報発信の参考になるのではないかと。
- HPがどのサイトから検索されているかは分析できるので、その点も考慮した上で広報につなげたい。
- 資料1のP13では、木簡型一日乗車券について利用者からは非常に好評という結果だが、知らない人が8割いる。この8割の人がどのような媒体を見て奈良に来ているのか分かれば、情報発信の参考になるのではないかと。また、P&Rを知っていたが利用しなかった理由として、「目的地から遠かった」が最多となっているが、距離の問題なのか、ぐるっとバスやレンタサイクルを知っていたら利用していたのかを分析できれば、新たな広報の参考になる。
- アンケート調査結果等を分析の上、今後につなげていきたい。
- 資料1のP18について、今後の取組にぐるっとバスの予備車の配車とあるが、今までは予備車を配車していなくて、次年度から実施するということか。
- 例年、観光シーズン等に必要に応じて予備車を配車している。継続して実施する必要があるということで記載している。

(2) 令和4年秋期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析【資料2】

- コロナ禍により令和元年から令和3年にかけて観光客が減少したが、令和4年は観光客が戻ってきている。令和3年はコロナを怖がって自動車を利用する人が増え、公共交通の利用が少なかったが、令和4年はコロナ禍前の状況に近づいており、自動車の利用は減って、公共交通の利用が増えている状況。この状況で、交通量は令和3年より減ったにも関わらず渋滞があった。特に奈良公園内道路の東行き、県庁東交差点から氷室神社の区間でも交通量が減っているのに混雑していることは、観光客が増えて横断する人が増えたという説明だったが、他にも原因はあったのか。また、西行きも交通量は減っているが、三条通りは菅原東交差点を先頭はかなり混雑している。令和3年と比べると信号現示を変更しており、これを直せば渋滞が緩和するのではないかと。
- 奈良公園内道路の東行きの混雑に関しては、奈良公園の観光客が令和3年より大幅に増加し、歩行者横断が増えたことが主な原因であると考えている。西行きの混雑に関しては、令和4年も令和3年同様、菅原東交差点の信号制御を警察に個別に対応してもらっていた。大宮通りの状況を加味した上で信号制御をした結果、三条通り側の青時間が令和3年より短くなったことが原因で、渋滞が

伸びたと考えている。

- 歩行者横断が増えたことは、観光客が増えたからとのことだが、令和 3 年から令和 4 年にかけて奈良公園内で質的に何かが変わって横断が増えていることはあるのか。
- 令和 3 年に比べて奈良公園の中の状況は特段変わっていない。
- 観光客が増えたことは喜ばしいが、人が増えて渋滞しているということになる。P&R は毎年実施していて、利用台数は全体の交通量に比べると僅かだが、P&R が無ければ渋滞が悪化した可能性もある。潜在的に渋滞が抑えられていると考えられるため、引き続き実施した方がよい。令和 3 年に比べて三条通りへの迂回率は減ったが、三条通りの渋滞は悪化している。迂回させなければ、大宮通りがもっと渋滞していた可能性もある。信号現示を適切に調整できれば、迂回させる方がよい。迂回先が渋滞しているには迂回した人が嫌な思いをするので、迂回させる以上は信号現示の調整にしっかり取り組まなければならない。
- 資料 2 の P8 について、春日大社駐車場における七五三詣参拝者の予約制は令和元年及び令和 3 年にも実施していたのか。
- 春日大社駐車場は例年、七五三の時期は予約制として運用していることを確認している。
- 来春の対策を考える上では、春期との比較が重要である。令和元年の春期は春日大社に向かうバスが多く、その影響が大きかった。今後インバウンドの増加が予想されるため、これまでの結果をうまく分析した上で、仮説を立てて対応していただきたい。

(3) 令和 4 年度の連携計画の目標達成状況【資料 3】

- 近鉄では、公共交通利用促進のポスター掲出等に今後もできる限り協力していきたい。また、近鉄奈良駅が奈良公園に近いことから、副駅名に「奈良公園駅」とつけた。さらに、「ならしかトレイン」の運行も開始しており、奈良へ鉄道で来訪してもらえるよう協力できたらと思う。
- JR でも、公共交通利用促進のポスター掲出等に今後も協力していきたい。令和 4 年 3 月 25 日から、新大阪駅から奈良駅まで直通の臨時特急「まほろば号」を運行する。車利用から公共交通利用の促進により、奈良中心市街地の混雑緩和に繋がればと思う。
- バス停という限られたスペースの中では輻輳する状態もあると思うが、「誰もが利用できるバス停」といったような整備は既に終わっているのか。
- ぐるっとバスのバス停に設置している標柱は多言語表示にしているが、「誰もが」という点では難しい場合もある。
- 交通事業者である奈良交通では、多言語表示や上屋の設置等に取り組んでいる。できることはしていると思うが、立地上対応が難しいバス停はある。例えば、バス停の歩道が狭い問題であれば、道路改良の中で対応していただくところもある。実現するには色々課題がある。限られた条件の中で、一足飛びにはいかないが、今後も改善していきたい。
- バス停の改良では、交通事業者で対応することもあるが、道路管理者が対応することも必要である。
- 道路管理者がバス停を改良する場合、道路構造令等最低限守らなければならない基準があるので、現道でのバス停の改良には限度があると思うが、道路管理者として皆が利用しやすいバス停を整備していることはあるか。
- 道路管理者である奈良土木事務所では、現状で歩道が狭い等の問題は検討の必要はあると思うが、

バス停の部分だけを拡幅することは難しい。

- 道路管理者である奈良市では、市道にはかなりの数のバス停があるが、バス停を改良する場合用地取得が必要となる。要望はあるが手をつけられていないということが実情である。
- 道路管理者でバス停を改良する場合、都市計画道路の整備等であれば国の補助があるが、現道での改良では、あまり使える補助金がない。
- バス停ということでは、規制の問題や交通安全上の問題もあると思うが、警察で対応していることはあるか。
- 警察としては、横断歩道の直近や、交通錯綜する交差点の直近等はバス停の位置としては好ましくないという指摘をしている。また、渋滞が発生しているバス停では、移転を申し入れているところもある。
- バス停の改良としては、それぞれの役割で色々と工夫しながら対応しているところであるが、引き続き、財源も含めて知恵を絞っていく必要がある。

(4) 令和5年度の実施内容（案）【資料4】

- 資料4のP4では、令和5年のP&Rは国道24号高架下駐車場、奈良県コンベンションセンター駐車場、JR奈良駅駐車場とあるが、資料1のP9を見ると、P&Rの利用者は、令和元年は令和4年の倍以上であった。奈良市役所駐車場が圧倒的に人気で、ミ・ナーラ駐車場も立地が良く非常に利用が多かった。この二箇所が無かったことでP&Rの利用が半分になり、渋滞を加速させている要因の一つになっていると考えられる。奈良県コンベンションセンター駐車場は有料であり、大宮通りの東行きに対しては反対側に立地しているので利用しにくい。ミ・ナーラは状況も変わっており難しいところもあり、奈良市役所も使えないのであれば仕方がないが、交渉の余地があれば、渋滞解消につながるのではないか。
- 奈良市役所駐車場は、昨年、一昨年は新型コロナウイルスのワクチン接種会場の駐車場として使用しており、現在は市役所北棟の工事が長引いている関係で、北側駐車場が使えない状況である。工事は10ヶ月ほどかかるため調整が必要であるが、観光ピーク期に1週間だけでも、市役所の工事を止めてP&R駐車場として開放することができないか、周知の方法や工事の時期も踏まえて考えたい。また、P&R駐車場の場所を増やすことも考えていきたい。
- 県としては、平城宮跡歴史公園南側の駐車場もあるため、有効活用できるよう考えたい。できるだけ郊外の駐車場に誘導することがこの取組の基本。奈良市役所駐車場は、P&Rに使えると効果が大きいので、工事の時期をずらすことや工事の工夫により活用できないのか再度検討願いたい。

(5) 奈良中心市街地公共交通総合連携計画 次期計画（案）【資料5】

- 資料5のP15に、奈良公園バスターミナルの交通結節点として乗換利便性の向上が施策としてあげられているが、インバウンドが回復し、団体バスの利用が増加することも踏まえてどのように考えているか。
- 奈良公園バスターミナルを管理している県奈良公園室では、団体バス利用者がぐるっとバスへ乗り換えしやすいように、ぐるっとバスのバス停の案内を出すことを考えている。また、ぐるっとバスがバス

ターミナルに乗り入れることも今後検討していきたい。

- 資料5のP15の自動車の需要調整について、大宮通りの経由率はどのように算出しているのか。
- 大宮通りの経由率は、ETC2.0のデータを用いて、油阪西交差点から第二阪奈道路まで走行した車を対象に、大宮通りと三条通りを走行した車の割合を出している。
- 集中緩和が目的なので、夕方に帰る車両を減らすことが一番よい。夕方の交通量を指標にすることも考えられるが、大宮通りと三条通りの分担率を指標として選んだ理由は何か。
- 資料2のP16の迂回誘導による効果を示す指標として、大宮通りと三条通りの分担率を採用しているので、モニタリング指標としても、分担率を採用した。
- 時間の分散と経路の分散は学問的にはどちらが効果的といったことはあるか。
- 交通容量を下回ればいいので、時間分散も経路分散も学問的にはどちらも同じである。通常はフィージビリティを踏まえて、最も効果的に最小コストで交通容量を下回る方を選ぶこととなる。ナビゲーションシステム等で経路分散はある程度できているため、時間分散の方が改善の余地は高いが、非常にコストがかかり、嫌がる人が多いので簡単ではない。できるのであれば、できる限り時間分散を図る方がよい。
- 奈良市内の問題としては、昨年奈良クラブがJ3に昇格した。J3になると試合数が増え、強いチームで有名選手が来るときには、渋滞が発生する可能性がある。新しい渋滞要因が発生しているので、社会情勢の変化を注視しつつ、追加的に必要な施策があれば今後も皆様からご意見をいただきたい。

(6) 協議会設置規約改正（案）【資料6】

- ・異議なし

5. 閉会

以上