

奈良中心市街地公共交通総合連携計画(案) 概要版

令和5年3月
奈良中心市街地公共交通活性化協議会

1.計画の概要

1.1 計画の目的

奈良中心市街地での移動について、行政と地域住民、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します。

1.3 計画対象期間

計画の対象期間は、令和5年度から令和7年度までの3ヶ年とします。

1.4 計画対象区域

計画の対象区域は、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）とします。

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

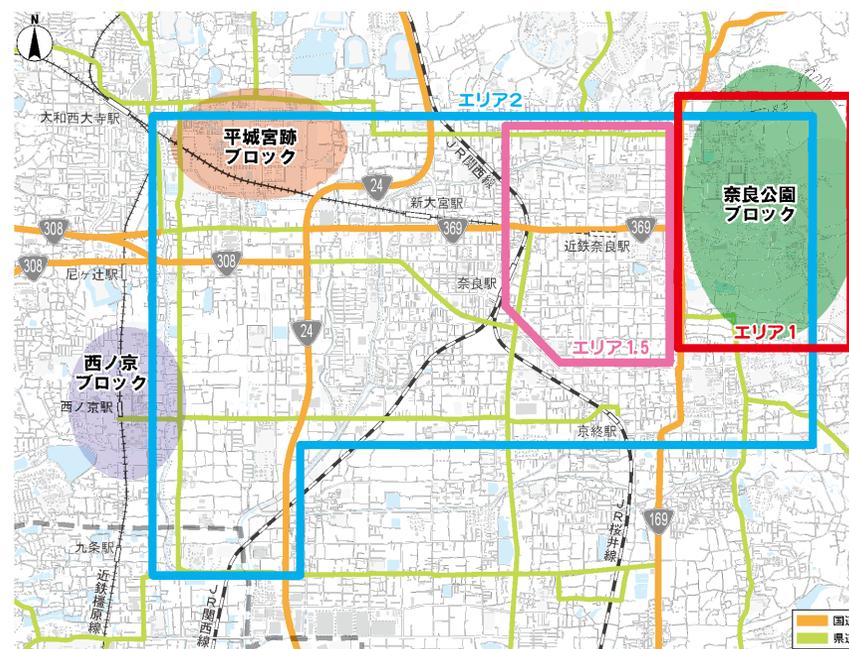


図 計画対象区域

2.R2連携計画の計画目標の達成状況

計画目標	目標値	実測値	目標達成状況
(1) マルチモーダルな移動環境の構築	公共交通利用による観光入込客数： 1,712 (万人/年) 以上	令和元年：1,571 (万人/年) 令和2年：622 (万人/年) 令和3年：613 (万人/年)	未達成
(2) 公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	奈良中心市街地における旅行速度： 20 (km/h) 以上	令和2年： 春期：東行26.5km/h、西行26.4km/h 秋期：東行22.4km/h、西行19.3km/h 令和3年： 春期：東行24.3km/h、西行20.0km/h 秋期：東行21.4km/h、西行16.2km/h 令和4年： 春期：東行22.0km/h、西行21.1km/h 秋期：東行21.1km/h、西行17.6km/h	未達成
(3) マイカー通勤から他の通勤手段への転換	マイカー通勤者40%未満の事業所割合： 90 (%) 以上	令和2年：82% 令和3年：81% 令和4年：85%	未達成

3.1 コロナ禍における観光客数等の変化

3.1.1 新型コロナウイルス感染症の拡大

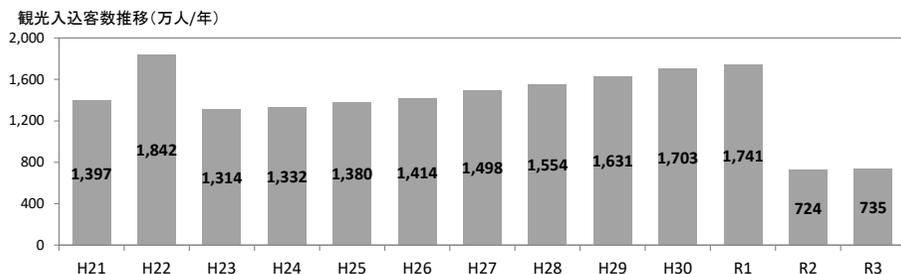
- 令和2年に新型コロナウイルス感染症が拡大し、令和4年までに緊急事態宣言が4回発令され、令和4年8月に奈良県の感染者数が約7万人と過去最多
- 一方、令和2年のGoToキャンペーン、令和4年の全国旅行支援など、観光振興施策を国が実施

3.1.2 観光客の推移

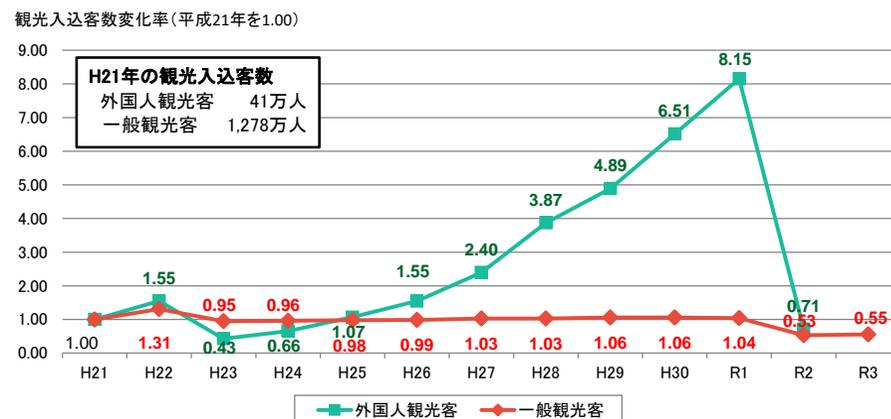
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年には観光客数が大幅に減少し、令和3年も回復していない

3.1.3 外国人観光客の推移

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年には外国人観光客数が大幅に減少し、令和3年も回復していない
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年に水際対策が強化されたが、令和4年10月には大幅に緩和された



出典：奈良市観光入込客数調査報告
 図 奈良市の観光入込客数の推移

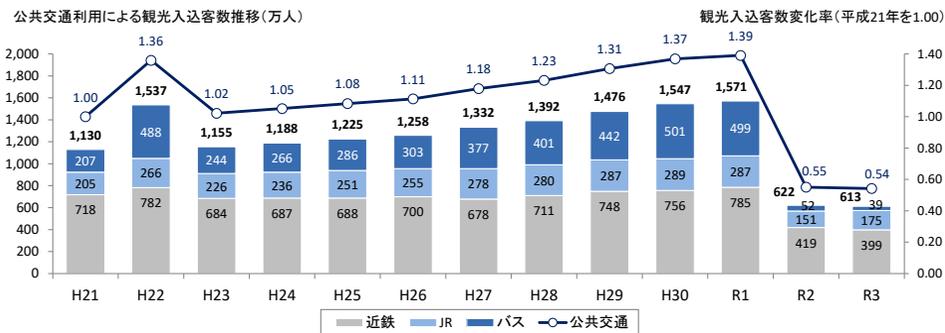


出典：奈良市観光入込客数調査報告
 図 奈良市の観光客属性別の観光入込客数の推移

3.2 公共交通利用等の変化

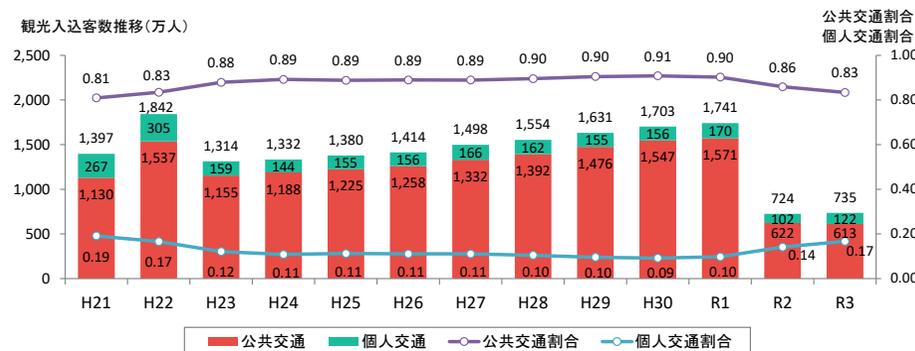
3.2.1 公共交通利用による観光客の推移

- 公共交通利用による観光客数も総観光客数と同様に、新型コロナウイルス感染症の拡大により令和2年には大幅に減少し、令和3年も回復していない
- 新型コロナウイルス感染症の拡大もあり、令和2年から公共交通利用割合が減少し、個人交通割合が増加



出典：奈良市観光入込客数調査報告

図 奈良市の利用交通機関別の観光入込客数の推移



出典：奈良市観光入込客数調査報告

図 奈良市の公共交通・個人交通別の観光入込客数の推移

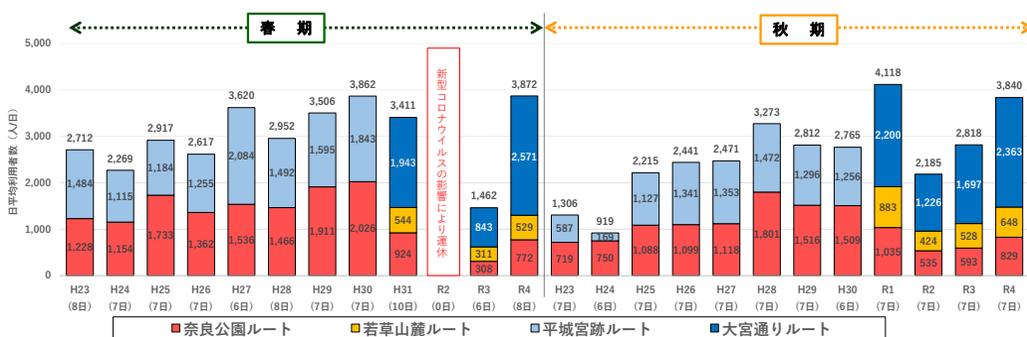
3.2 公共交通利用等の変化

3.2.2 ぐるっとバスの利用状況

- ぐるっとバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年には一時運休もあり大幅に減少したが、令和4年春期には過去最大、秋期も令和元年に続き2番目で、コロナ禍前の水準まで回復傾向
- ぐるっとバスの認知度は50%未満で推移しており、満足度は春期が50～70%程度、秋期が60～90%程度であり、秋期の方が高い傾向

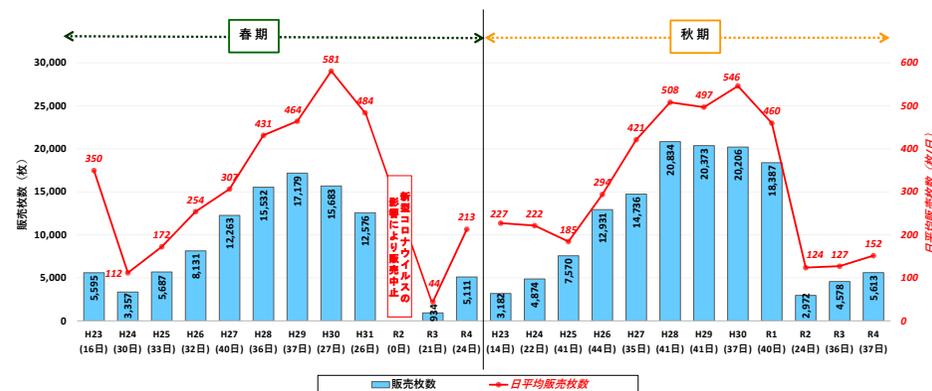
3.2.3 木簡型一日乗車券の販売状況

- 木簡型一日乗車券の販売枚数は、ぐるっとバスの運休に伴う販売の中止や、ぐるっとバス利用者数の落ち込みもあり、令和2年に大幅に減少し、その後微増傾向
- 木簡型一日乗車券の認知度は、20%弱で推移しているが、満足度は90%程度と非常に高い水準



※上記の利用者数は、春期はGW、秋期は正倉院展期間を対象に集計（1日あたりの平均利用者数）
 ※H25、H26はならまちルートの利用者数を平城宮跡ルートに含む
 ※H31春期より奈良公園ルート、若草山麓ルート、大宮通りルートの3ルートに変更
 ※R2は、新型コロナウイルス感染症の影響により、4/18～10/23の運行中止
 ※R3春期より大和西大寺駅南口のバス停を新設し、大宮通りルートを延伸

図 ぐるっとバス利用者数の推移



※各年の数値は、木簡型一日乗車券販売期間の大人と小児の販売枚数の合計値
 ※奈良県コンベンションセンターの販売枚数は、近鉄奈良駅、JR奈良駅での販売日を対象
 ※R2は新型コロナウイルス感染症の影響により、春期は4/18から販売中止、秋期は10/24から販売開始
 ※R3春期は新型コロナウイルス感染症の影響により、奈良市役所駐車場と国道24号高架下駐車場で販売を途中で中止

図 木簡型一日乗車券の販売枚数

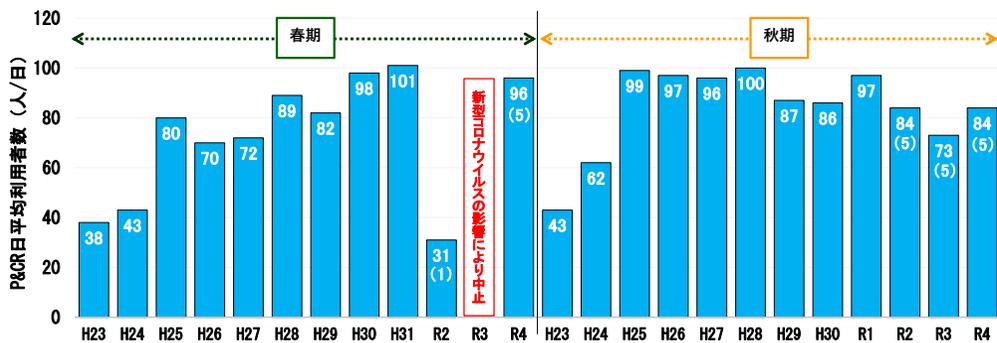
3.2 公共交通利用等の変化

3.2.4 パーク&サイクルライドの利用状況

- パーク&サイクルライド利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大により春期は令和2年に大幅に減少したが、令和4年はコロナ禍前の水準まで回復傾向で、秋期は令和2年、3年と減少傾向であったが、令和4年は令和3年より増加
- 令和2年春期からは、無料レンタサイクルに加えて、シェアサイクルの貸し出しも実施

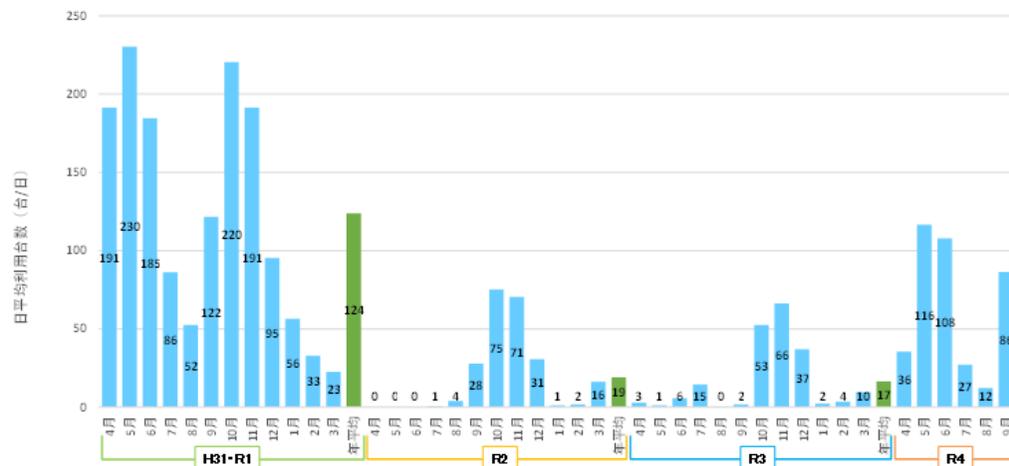
3.2.5 観光バスターミナルの利用状況

- 奈良公園バスターミナルの利用台数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2年度、3年度と大幅に減少したが、令和4年度は増加傾向



※R2春期は新型コロナウイルス感染症の影響により4/12以降中止
 ※R3春期は新型コロナウイルス感染症の影響により中止
 ※R3秋期、R4春期・秋期は国道24号高架下駐車場を実施
 ※R2春期以降はシェアサイクルも実施
 ※()内は、シェアサイクルの利用者数

図 パーク&サイクルライドの利用者数



※H31. 4. 13運営開始
 ※R2は新型コロナウイルス感染症の影響により、4/25～5/15の受入中止
 ※R3は新型コロナウイルス感染症の影響により、5/1～6/20、8/5～9/30は新規予約の受入中止

図 奈良公園バスターミナルの利用台数

3.3 観光交通情報の取得

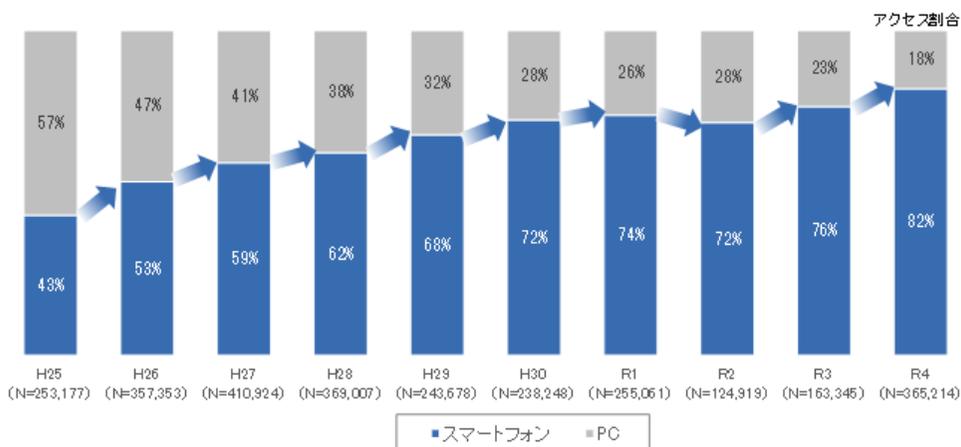
3.3.1 観光交通情報の取得状況

○スマートフォンを利用して観光交通情報を取得する人が増加傾向で、令和4年には約8割

3.3.2 ホームページ等のアクセスの状況

○ホームページのアクセス数は、新型コロナウイルス感染症拡大による観光客の減少もあり、令和2年には減少したが、その後増加傾向。令和4年には14,564回/月でコロナ禍前の令和元年の約2倍

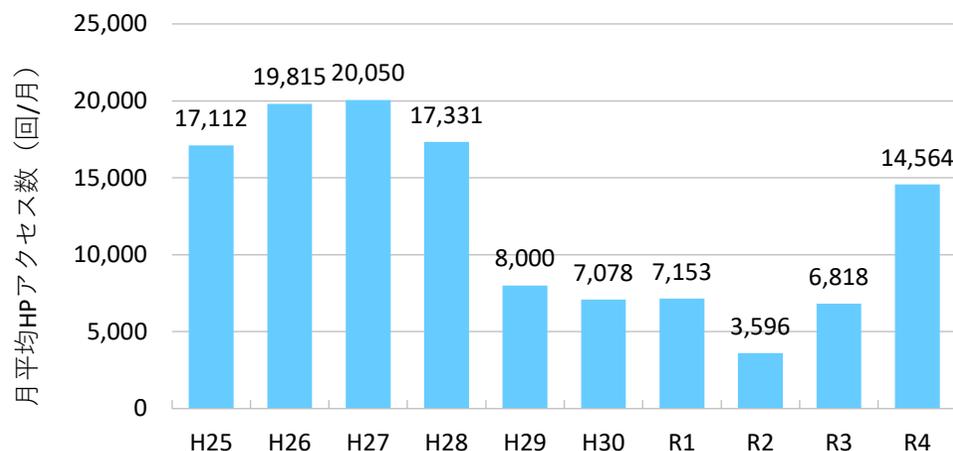
○バスロケーションシステムのアクセス数は、令和元年の運用開始以降毎年増加



※各年1月～12月

出典：奈良公園・平城宮跡アクセスナビ アクセス解析

図 ホームページ閲覧の情報媒体比較



※各年1月～12月の月平均値

図 ホームページのアクセス数

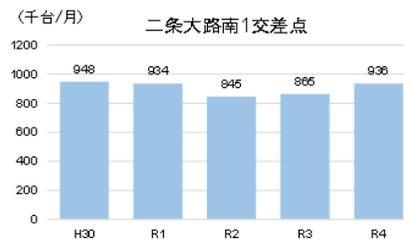
3.4 自動車交通の変化

3.4.1 奈良中心市街地の自動車交通量の変化

○奈良中心市街地の通年の自動車交通量は、新型コロナウイルス感染症の拡大により令和2年には減少したが、その後回復傾向

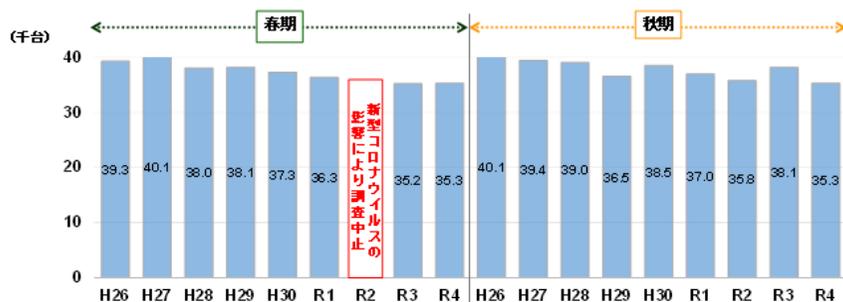
3.4.2 観光シーズン（休日）の交通量の変化

○奈良中心市街地における観光シーズンの休日の交通量は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、春期は二条大路南1交差点では令和3年、4年は令和元年より減少しているが、県庁東交差点では増加しており、秋期はいずれの交差点も令和4年は令和元年より減少しており、春期・秋期ともに平成26年以降徐々に減少傾向



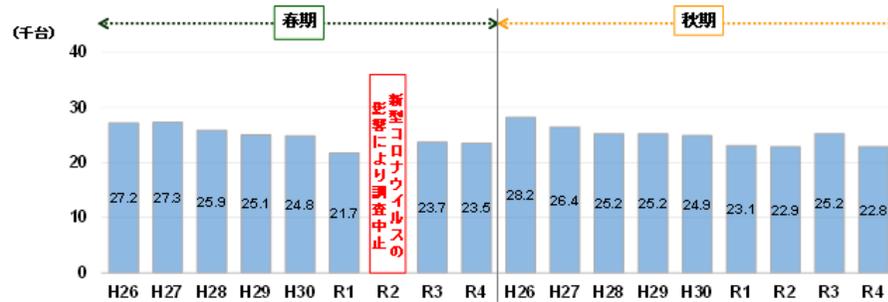
● 東西南北合計(月平均)
 ※各年1月～12月 (R4は1月～11月) の交差点流入交通量の月平均値
 出典：トラフィックカウンターデータ

図 主要交差点の交通量



※春期：GWの1日、秋期：正倉院展期間の1日

図 二条大路南1交差点の合計交通量 (8時～19時の11h)



※春期：GWの1日、秋期：正倉院展期間の1日

図 県庁東交差点の合計交通量 (8時～19時の11h)

3.4 自動車交通の変化

3.4.3 昼間の奈良公園方面への渋滞発生状況

- 県庁東交差点において、春期は大阪方面から奈良公園方面への東行き渋滞、秋期は天理方面からの北行き渋滞、春期・秋期ともに京都方面からの南行き渋滞が発生
- 奈良公園内道路は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年、令和3年には混雑が緩和したが、観光客の回復に伴い令和4年にはコロナ禍前の状況に戻りつつある

3.4.4 夕方の大阪方面への渋滞発生状況

- 二条大路南1交差点において、春期・秋期ともに奈良公園方面から大阪方面への西行き渋滞が発生しており、秋期に比べて春期の方が渋滞が発生している傾向

3.4.5 P&R駐車場の利用状況

- P&R駐車場の利用状況は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年には開設の中止もあり大幅に減少したが、令和4年春期の国道24号高架下駐車場の利用台数は、コロナ禍前の水準まで回復しており、時間帯によっては満車状態
- P&R駐車場の認知度は30%~40%程度で推移しているが、次回利用意向は98%以上と非常に高い水準



※春期：GWの1日、秋期：正倉院展期間の1日

※R2春期は調査未実施

図 主要交差点の渋滞状況（各年8時～15時最大）



※春期：GWの1日、秋期：正倉院展期間の1日

※R2春期は調査未実施

図 主要交差点の渋滞状況（各年15時～19時最大）

3.5 マイカー通勤の状況

3.5.1 通勤者数規模別のマイカー通勤状況

○通勤者数1人以上9人以下を除く事業所で、マイカー通勤者数40%未満の事業所割合が増加傾向

3.5.2 業種別のマイカー通勤状況

○サービス業、金融・保険業、建設業で、マイカー通勤者数40%未満の事業所割合が増加傾向

○製造業、卸売・小売業、その他でマイカー通勤者数40%未満の事業所割合が減少傾向

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	R2	R3	R4
1~9人	6 7	4 5	5 7	8 10	10 12	11 13	9 13
	86%	80%↓	71%↓	80%↑	83%↑	85%↑	69%↓
10~29人	19 24	16 21	21 30	14 22	20 28	20 27	24 28
	79%	76%↓	70%↓	64%↓	71%↑	74%↑	86%↑
30~49人	2 5	7 10	8 9	6 7	10 11	6 8	10 11
	40%	70%↑	89%↑	86%↓	91%↑	75%↓	91%↑
50~99人	3 4	9 10	8 10	8 9	10 10	11 11	5 5
	75%	90%↑	80%↓	89%↑	90%↑	91%↑	100%↑
100~199人	2 2	3 4	1 2	2 2	1 1	4 4	3 3
	100%	75%↓	50%↓	100%↑	100%→	100%→	100%→
200人以上	2 2	3 3	1 1	4 4	3 3	- -	- -
	100%	100%→	100%→	100%→	100%→	-	-
不明	2 2	1 3	0 0	2 3	0 0	1 1	1 2

凡例	A	A:マイカー通勤者40%未満の事業所数
	B	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	R2	R3	R4
製造業	1 4	4 5	3 3	3 4	3 4	4 6	4 7
	25%	80%↑	100%↑	75%↓	75%→	67%↓	57%↓
サービス業	10 13	11 16	16 20	16 20	23 28	11 14	17 20
	77%	69%↓	80%↑	80%→	82%↑	79%↓	85%↑
行政機関	6 6	6 6	2 2	6 6	6 6	6 4	4 4
	100%	100%→	100%→	100%→	100%→	100%→	100%→
学校	1 1	1 1	1 1	1 1	0 1	0 1	0 1
	100%	100%→	100%→	100%→	0%↓	0%→	0%→
寺社	0 0						
	-	-	-	-	-	-	-
医療・福祉	0 0	0 0	1 1	0 0	0 0	0 0	0 0
	-	-	100%	-	-	-	-
飲食店、宿泊業	0 0	0 0	1 1	0 0	0 0	0 0	0 0
	-	-	100%	-	-	-	-
運輸業	2 2	2 2	2 2	1 1	1 1	1 1	2 2
	100%	100%→	100%→	100%→	100%→	100%→	100%→

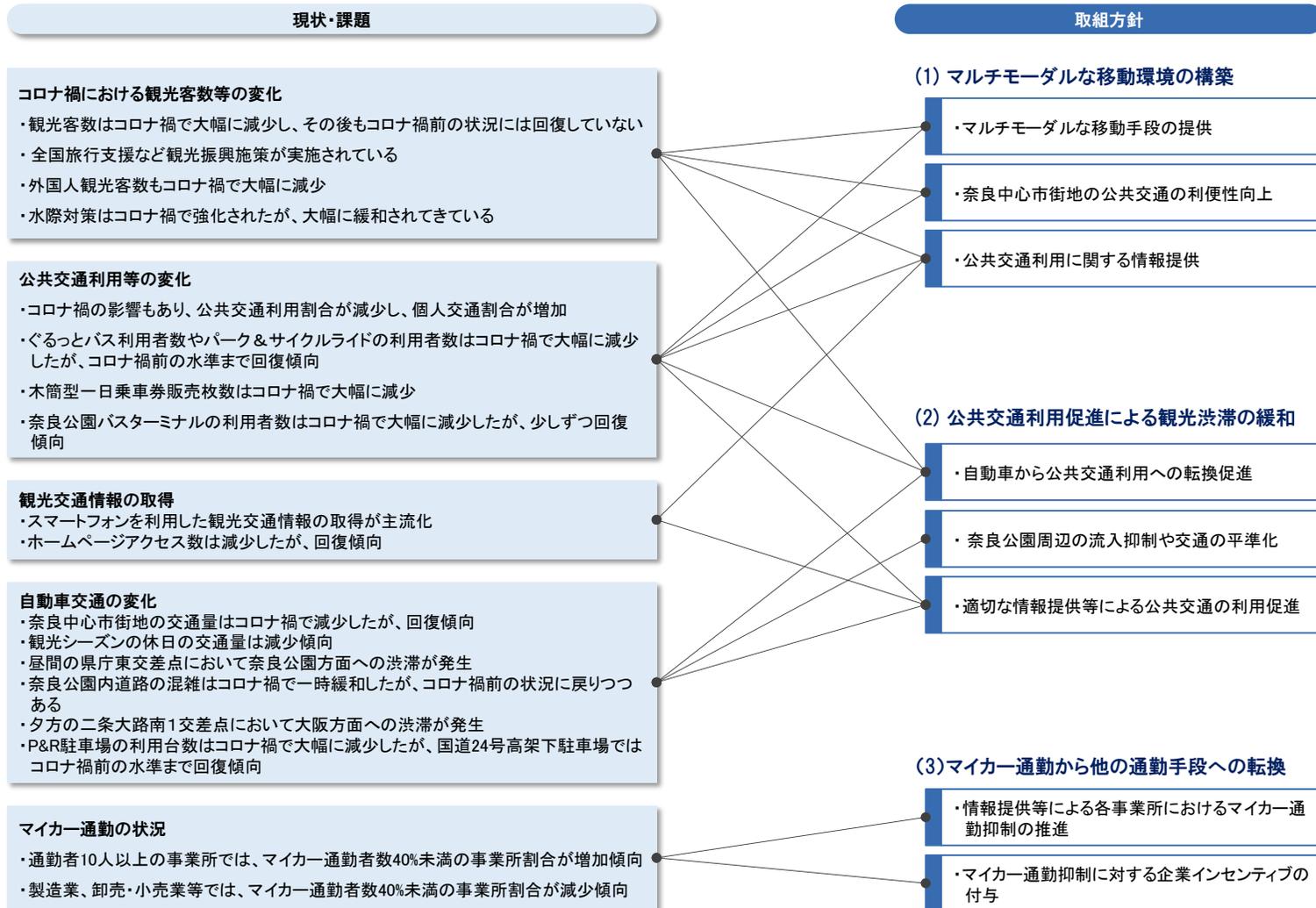
業種	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
卸売・小売業	0 3	3 7	5 7	3 3	3 3	2 2	3 4
	-	100%	71%↓	100%↑	100%→	100%→	75%↓
金融・保険業	9 9	9 9	4 6	5 6	5 5	16 17	18
	100%	100%→	67%↓	83%↑	100%↑	94%↓	100%↑
建設業	1 4	2 6	0 4	2 4	2 3	1 3	2 2
	25%	33%↑	0%↓	50%↑	67%↑	33%↓	100%↑
広告業	1 1	0 0	1 1	2 3	0 0	0 0	0 0
	100%	-	100%	67%	-	-	-
情報通信業	0 0	0 0	1 2	1 1	0 0	1 1	1 1
	-	-	50%	100%	-	100%	100%
不動産業	0 0	1 2	0 0	1 1	1 1	0 0	1 1
	-	50%	-	-	100%→	-	-
その他	5 6	3 4	6 8	3 6	8 12	8 11	4 6
	83%	75%↓	75%→	50%↓	67%↑	73%↑	67%↓
不明	0 0	1 2	1 1	0 1	1 1	2 2	0 0

凡例	A	A:マイカー通勤者40%未満の事業所数
	B	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

4.交通状況等の変化を踏まえた取組方針

4. 交通状況等の変化を踏まえた取組方針

奈良中心市街地における交通状況等の変化を踏まえ、「(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」を今後の取組方針とする。



5.奈良中心市街地の目指すべき交通のすがた

5.1 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。行政と地域住民、交通事業者などの関係者の積極的な取組はもとより、観光客・市民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、R2連携計画の基本理念を引き継ぎ、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

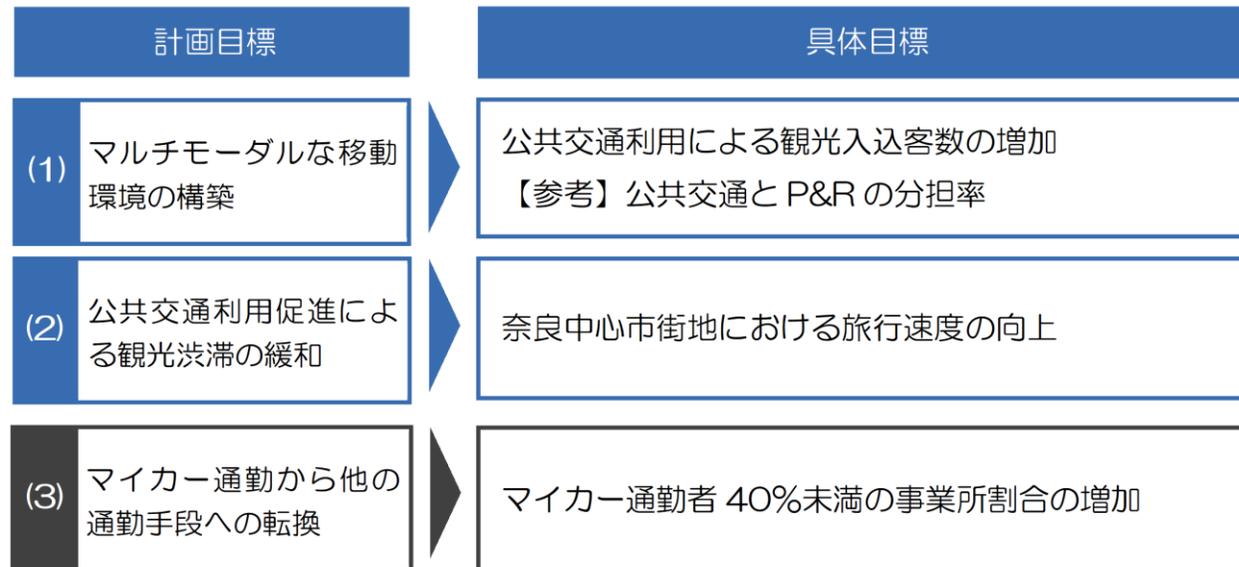
理念①：地域の快適性向上と活性化

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

5.2 計画目標と具体目標

本計画は、基本理念を踏まえて、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システムの構築を目指して、計画目標と具体目標を設定します。



5.3 具体目標の目標値

各計画目標の達成状況を把握するため、以下の目標値を設定します。

計画目標	具体目標	現況値	目標値	備考
(1) マルチモーダルな移動環境の構築	公共交通利用による観光入込客数の増加	613(万人/年) (令和3年)	1,712(万人/年) (令和6年)	<ul style="list-style-type: none"> ※「奈良市観光入込客数調査報告」における奈良市内への公共交通利用による観光入込客数 ※現況値は、令和3年の値 ※目標値は、「奈良市第5次総合計画」の目標値を基に設定すると1,609万人となり、R2連携計画の目標値を下回るため、R2連携計画の目標値(1,712万人)を継続 ※観光入込客数は翌年公表のため、目標値は令和6年の値とする
(2) 公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	奈良中心市街地における旅行速度の向上	17.6(km/h) (令和4年秋期)	20(km/h) (令和7年)	<ul style="list-style-type: none"> ※7時～19時の12時間の平均旅行速度(km/h) ※奈良公園や平城宮跡などの観光施設へのアクセス道として利用される主要道路である「大宮通り(国道24号東側)」を対象とする ※春期：4月・5月(休日)、秋期：10月・11月(休日)の東行・西行を対象とする ※現況値は、令和4年の最低値 春期(R4)：東行き22.0(km/h)、西行き21.1(km/h) 秋期(R4)：東行き21.1(km/h)、西行き17.6(km/h) ※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 ※東行・西行のどちらの速度も20km/h以上を目標とする
(3) マイカー通勤から他の通勤手段への転換	マイカー通勤者40%未満の事業所割合の増加	85(%) (令和4年)	90(%) (令和7年)	<ul style="list-style-type: none"> ※「奈良市内事業所のマイカー通勤の実態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 ※現況値は、令和4年の値 ※目標値は、「奈良市第5次総合計画」の目標値(令和8年に91%)を基に設定

6.実施施策

6.1 施策体系

計画目標を達成するための実施施策と施策の内容を以下に示します。なお、施策の実施にあたっては、関係機関と十分に協議しながら進めていきます。

計画目標	実施施策	施策の内容
(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	○周遊バスの運行 ○自転車利用環境の充実
	2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築	○情報案内強化による乗り継ぎ利便性の向上 ○木筒型一日乗車券の発行 ○バスロケーションシステムの運用
	3) 観光バスターミナルの利用促進	○奈良公園バスターミナルの利用促進
(2) 公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	4) 自動車の需要調整	OP&Rの実施 ○分かりやすい駐車場案内の実施 ○帰宅車両の交通集中の緩和
	5) 公共交通利用促進に資する効果的な広報	○鉄道駅・高速SA/PAでの広報 ○観光パンフレットを用いた広報 ○ホームページの充実 ○SNSを利用した広報
(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	○モビリティ・マネジメントの実施

6.2 施策スケジュール

実施施策は、奈良県、奈良市、交通事業者及び奈良中心市街地公共交通活性化協議会が主体となり、計画の対象期間である令和7年度までを目標に実施します。

表 施策の実施主体と実施期間

計画目標	実施施策	実施主体					実施期間			
		奈良県	奈良市	JR	近鉄	奈良交通	協議会	令和5年度	令和6年度	令和7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	○	○				○	→	→	→
	2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築	○	○	○	○	○	○	→	→	→
	3) 観光バスターミナルの利用促進	○					○	→	→	→
(2) 公共交通利用促進による観光渋滞の緩和	4) 自動車の需要調整	○	○				○	→	→	→
	5) 公共交通利用促進に資する効果的な広報	○	○				○	→	→	→
(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		○				○	→	→	→

6.3 施策概要

実施施策の概要を示します。各施策では、取組状況及び効果を定期的に把握するため、モニタリング指標を設定します。

6.3.1 施策1) 観光拠点間の移動環境の充実

項目	内容	
期間	令和5年度～令和7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）について、運行形態を見直しながら、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"> P&R 駐車場にレンタサイクルやシェアサイクルを配備し、パーク&サイクルライド（P&CR）を実施します。 シェアサイクルの広報により利用促進を図ります。
モニタリング指標	指標①：ぐるっとバスの利用者数	3,872 人/日（令和4年春期） 3,840 人/日（令和4年秋期）
	指標②：ぐるっとバスの認知度と満足度	〈認知度〉 45%（令和4年春期） 49%（令和4年秋期）
		〈満足度〉 54%（令和4年春期） 87%（令和4年秋期）
指標③：P&CR の利用者数	96 人/日（令和4年春期） 84 人/日（令和4年秋期）	



図 奈良公園ルートของラッピングバス

6.3.2 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	
期間	令和5年度～令和7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"> 鉄道駅や空港リムジンバス等からぐるっとバスへの円滑な乗り継ぎが可能となるよう、鉄道駅でのバス停の案内や、ホームページ（各種乗換案内サービス等）でバスルートなどの運行情報に関する案内を行います。
	木簡型一日乗車券の発行	<ul style="list-style-type: none"> 奈良中心市街地における公共交通による周遊観光を促進するため、販売期間や販売場所の拡大も検討し、木簡型一日乗車券を製作・販売します。
	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などが確認できるバスロケーションシステムを運用します。
モニタリング指標	指標①：木簡型一日乗車券の販売枚数	5,111 枚（令和4年春期） 5,613 枚（令和4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〉 17%（令和4年春期） 18%（令和4年秋期）
		〈満足度〉 88%（令和4年春期） 95%（令和4年秋期）
指標③：バスロケーションシステムのアクセス数	24,250 件 （令和4年1月～12月）	



図 木簡型一日乗車券

6.3.3 施策3) 観光バスターミナルの利用促進

項目	内容	
期間	令和5年度～令和7年度	
概要	奈良公園バスターミナルの利用促進	・奈良公園バスターミナルの交通結節点としての乗換利便性を向上させ、利用促進を図ります。
モニタリング指標	指標①：奈良公園バスターミナルの利用台数	17台/日 (令和3年度の平均)



図 奈良公園バスターミナル

6.3.4 施策4) 自動車の需要調整

項目	内容	
期間	令和5年度～令和7年度	
概要	P&Rの実施	・奈良中心市街地への自動車の流入を抑制するため、「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」、「奈良県コンベンションセンター駐車場」などでP&Rを実施します。
	分かりやすい駐車場案内の実施	・道路交通の円滑化を図るため、誘導看板などによる駐車場への案内・誘導を実施します。
	帰宅車両の交通集中の緩和	・帰宅車両の大宮通りへの交通集中を緩和するため、迂回誘導による経路分散や、時間分散を図ります。
モニタリング指標	指標①：P&R駐車場の利用台数	319台/日(令和4年春期) 213台/日(令和4年秋期)
	指標②：P&R駐車場の認知度と今後の利用意向	〈認知度〉 32%(令和4年春期) 35%(令和4年秋期) 〈今後の利用意向〉 98%(令和4年春期) 99%(令和4年秋期)
	指標③：帰宅車両の大宮通り経由率	92%(令和4年春期) 92%(令和4年秋期)



図 P&R駐車場マップ

6.3.5 施策5) 公共交通利用促進に資する効果的な広報

項目	内容	
期間	令和5年度～令和7年度	
概要	鉄道駅・高速SA/PAでの広報	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進を図るため、鉄道駅でチラシやポスターなどによる広報を実施します。 P&Rの利用促進を図るため、高速SA/PAでチラシやポスターなどによる広報を実施します。
	観光パンフレットを用いた広報	<ul style="list-style-type: none"> 観光パンフレットなどに道路混雑情報や公共交通の利用案内を掲載します。
	ホームページの充実	<ul style="list-style-type: none"> 「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」の情報充実や利便性向上を図ります。
	SNSを利用した広報	<ul style="list-style-type: none"> 奈良中心市街地の渋滞状況や交通対策の情報発信を目的に、Twitter等のSNSを利用した広報を実施します。
モニタリング指標	指標①：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 14,564回/月(令和4年1月～12月)	

(令和4年秋期)



図 ぐるっとバスのチラシ

(令和4年秋期)



図 P&Rのポスター

6.3.6 施策6) モビリティ・マネジメントの実施

項目	内容	
期間	令和5年度～令和7年度	
概要	モビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> 事業所に対して、「エコ通勤」に関するチラシの配布や、企業インセンティブとして「エコ通勤優良事業所認証登録」の情報を共有するなど、公共交通利用への意識転換を図ります。
モニタリング指標	指標①：マイカー通勤抑制措置の取組割合	56%(令和4年度)
	指標②：エコ通勤優良事業所認証登録された事業所数	2事業所(令和4年度)

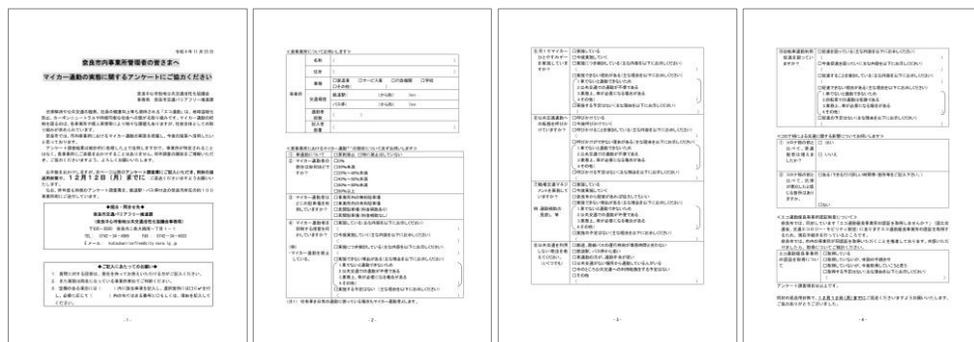


図 「エコ通勤」に関するアンケート調査票

7.1 推進体系

本計画を確実に推進し、実現していくためには、住民や観光客、交通事業者、行政などの関係主体が自らの役割を認識し、分担・協力しながら事業を推進することが重要です。

各関係主体は、奈良中心市街地の交通状況及び課題、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及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。

表 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。

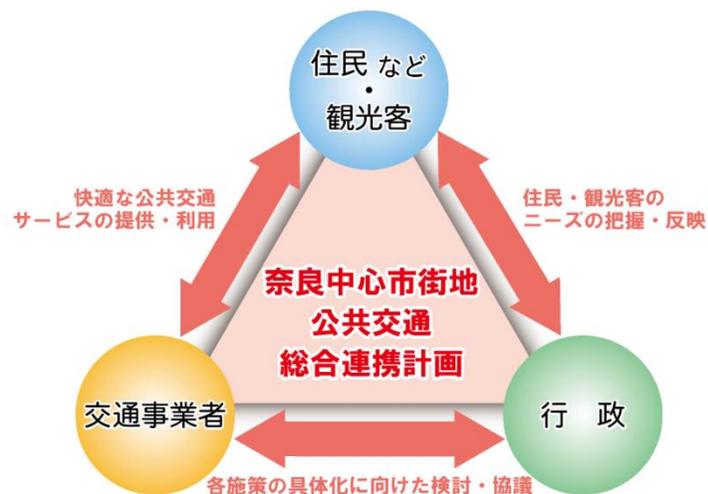


図 事業の推進体系

7.2 PDCAサイクルによる事業推進

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立を図ることが重要です。

そこで、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。



図 PDCAサイクルによるスパイラルアップのイメージ