

第 56 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 7 月 28 日（金） 10 時 00 分～11 時 30 分

2. 開催場所 奈良市役所 正庁

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 川口 宏幸（代理） 内藤 信二
委 員 近畿地方整備局奈良国道事務所長 伊藤 努
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（代理） 箕倉 弘明
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） 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（代理） 神尾 守人
委 員 奈良交通株式会社乗合事業部統括部長 大西 秀樹
委 員 奈良県タクシー協会奈良市部会代表 服部 圭藏（代理） 小川 満
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） 中谷 恵輔
委 員 奈良県奈良警察署長 小畑 浩康（代理） 増田 成彦
委 員 奈良県警察本部交通部交通規制課長 玉垣 潔士
委 員 奈良県奈良土木事務所長 六車 憲雄
委 員 奈良県県土マネジメント部次長 安井 広之
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 公益社団法人奈良県バス協会専務理事 井上 景之
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

4. 議事

◆事務局からの説明

- (1) 令和4年度決算と監査報告【資料1】
- (2) 令和5年春期の取組概要と結果【資料2】
- (3) 令和5年春期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析【資料3】
- (4) 令和5年春期の連携計画の目標達成状況【資料4】
- (5) 令和5年秋期の取組内容（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年度決算と監査報告【資料1】

・意見なし

(2) 令和5年春期の取組概要と結果【資料2】

(3) 令和5年春期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析【資料3】

●資料2のP6では、ぐるっとバスの認知度は例年あまり増えていないが、初めて奈良中心市街地に来た人とリピーターで差はあるのか。初めて来た人はぐるっとバスを知らない人が多いかもしれないが、初めて来た人とリピーターを別々に見ると、広報の効果を把握できると思う。

○別々で集計し、今後、広報の効果を把握していきたい。

●資料2のP10では、「出発前にP&R駐車場を知った媒体」はホームページが一番多い。年代にもよるがSNSで知る人が多いと思っていたが、ホームページが一番多い理由は何か考えられるか。

○ホームページが多い理由の一つとして、今春の観光シーズンに実施したGoogleの広告配信の効果が表れているのではないかと考えている。「奈良観光」と検索すると「駐車場」と検索しなくてもP&R駐車場やぐるっとバスを紹介しているホームページ「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」が上位に表示される施策を実施していた。

●資料2のP10では、P&R駐車場の認知媒体として道路上の看板が最も多いが、看板等の工夫を重ねるとさらに誘導できる可能性がある。また、P&R駐車場の利用実績では、奈良市役所駐車場が満車になっておらず、十分に余地がある。奈良市役所駐車場が満車になるような工夫ができれば、さらに渋滞対策が進むと思う。

●資料2のP11では、レンタサイクルの利用者数が減っていることがもったいないと感じる。認知度が低いのではないかと。年配の方には難しいかもしれないが、若者同士であれば天気がよければ駐車後に自転車を利用してもらうことは有効であると思う。P&R駐車場を道路上の看板で知る人が多いため、道路上の看板でレンタサイクルの情報を掲示するなど、プロモーションの仕方を工夫して、さらに改善を進めてもらいたい。

●レンタサイクルの利用者数が少ないことについて、自転車利用に適した服装や鞆などもあると思うので、旅行の計画を立てる段階でのアナウンスも効果的であると思う。

●今後看板を増やす計画があるのか教えてもらいたい。

○現状は、奈良中心市街地への来訪車両が最も多い大宮通りにおいて、二条大路南5丁目交差点付近から二条大路南1丁目交差点付近までの区間に、国道24号高架下駐車場を案内する看板を

設置している。国道 24 号高架下駐車場へのもう一つの主要経路である西名阪自動車道から国道 24 号を北進するルートでは、概ね 1km ごとに看板を設置している。

○コロナ禍の際に看板の数が多いのではないかと道路管理者から指摘され、設置の考え方を整理した経緯がある。看板の設置が重要であるということは以前から協議会でもご意見をいただいているため、今後、公園内の混雑情報やレンタサイクルに関する情報など、内容も工夫しながら、道路管理者とも協議し、可能な範囲で看板を増やしていきたいと考えている。

●道路管理者では、看板が多すぎると認識を持っているか。

●奈良土木としては、看板が多すぎると認識はない。国道 24 号高架下駐車場の利用状況を見ながら、看板を増やしていければと思う。

●奈良市としては、大宮通り沿いに看板が多く設置されているという印象はあるが、市道上に多く設置されているという認識はない。

●第二阪奈道路上にも看板を設置しているか。

○第二阪奈道路上は、看板ではなく(株)NEXCO 西日本に協力いただき、電光掲示板で P&R 駐車場に関する情報を掲示している。

●看板を効果的に掲出できるよう、数、サイズ、内容を含めて検討してもらいたい。また、P&R 駐車場やレンタサイクルは、広報のタイミングも工夫しながら情報発信してもらいたい。

●資料 2 の P13 では、平城宮跡歴史公園での木簡型一日乗車券の販売枚数がかなり少ない。売り場の位置はどこだったのか。

○平城宮跡歴史公園の観光案内の場所で販売していたことを確認している。

●平城宮跡歴史公園から奈良公園へ行く人が少なかったのかもしれないが、目につくところで販売した方がよく売れるので、販売場所はしっかり考えた方がよい。秋期の奈良公園バスターミナルでの販売場所もしっかり考えてもらいたい。

●木簡型一日乗車券利用者の日平均乗車回数を把握しているか。多くの回数乗る人が多いのであれば、かなりお得だという訴求力があると思うが、1 回だけしか乗っていない人が多いのであれば、木簡型一日乗車券が観光周遊促進に効果的なのか考えて、違う方法も検討する必要があると思う。

○今は日平均乗車回数を把握していないので、今後は日平均乗車回数も参考に、木簡型一日乗車券の広報を検討していきたい。

●資料 2 の P19 の左側の図では、今春の自動車分担率が 29%になっている。コロナ禍前の 35%と比較しても 6%も下がっているのは非常に大きな成果である。この日だけ偶然の可能性はあるが、サンプルとしてこのような傾向があったということは事実である。道路交通の需要の観点では 2 割弱の減少と言えるが、この理由の 1 つは P&R 駐車場の分担率が 4%から 7%に増えているからである。もう 1 つは、公共交通の分担率の増加であるが、何か心当たりがあるか。

○社会情勢の変化が一番大きいと思っているが、令和 3 年度にぐるっとバスの大宮通りルートを大和西大寺駅南口まで延伸しており、公共交通の利便性が令和元年度に比べて向上しているところが大きな違いであると思っている。

(4) 令和 5 年春期の連携計画の目標達成状況【資料 4】

(5) 令和 5 年秋期の取組内容(案)【資料 5】

●資料 5 の P4 では、秋期は奈良市役所駐車場を P&R 駐車場として開設しないとあるが、P&R 駐車

場の利用者が改善傾向にある状況なので、調整して開設できないか。

- P&R 駐車場として利用する駐車場のある庁舎北側の工事も予定している。これまでに3回ほど不落になっており、今回は工事の規模を大きくして補正予算を組んで対応している。外壁や駐車場を含めた大規模な工事で、東側の平面駐車場が資材置き場にもなり、輻輳した工事になるので、P&R 駐車場としての開設は難しい。8月10日が入札予定で、9月の議会終了後に契約し、その後着手となるが、秋期が工事のピークになる可能性もある。
- 奈良市役所駐車場の利用が難しい状況は理解したが、開設に向けて調整が可能であれば工夫してもらいたい。P&R 駐車場利用者がかなり増加しているのでこの流れを進めていきたい。
- 前向きに業者と調整し、一時的にでも駐車場西側の屋根のある部分のみの開設というような対応も検討していきたい。契約後、業者と調整することになるので、直前まで開設の判断は難しいと思う。
- 資料5のP7にある奈良公園バスターミナルの利用促進に係る検討について、社会実験のルートは確定なのか伺いたい。若草山麓ルートでは、大仏殿前駐車場に乗務員の休憩所があり、時間調整をするバス停になっているが、想定しているルートにすると大仏殿前駐車場を通らず、県庁前・奈良公園バスターミナルに乗務員の休憩所を設けることも難しいため、時間調整をする場所がなくなってしまうが、どのように考えているか。
- 社会実験のルートは確定ではなく一案として提示している。基本的に1台の臨時車両での運行を想定している。バスターミナルから若草山麓まで直接運行するルートで、休憩所については利用者がいない若草山麓からの帰りに大仏殿前駐車場に立ち寄ることを想定している。実際の運行にあたっては、休憩所も含めて奈良交通(株)や関係機関と調整しながら検討させていただく。
- データでは渋滞問題は改善傾向であるが、市民や道路利用者の実感としては、渋滞問題は解決していないと思う。今後観光客も増えていくことが見込まれる中で、他市事例等も参考に、関係者が参加しているこの協議会で、もう少し踏み込んで検討する必要がある。追加的な対策としては、例えば、バス・タクシー専用レーンや駐車場利用者への課税の導入等が挙げられる。太宰府市では「歴史と文化の環境税」として、一時有料駐車場利用者へ課税して、収益を得ている。反発もあると思うが、中心部への車両流入を抑制し、入りたい場合にはある程度の費用を負担してもらうなどの政策手法が考えられる。
- バス・タクシー専用レーンを導入することに対して、道路管理者の方で具体的な懸念はあるか。車線が少ない区間は難しいが、車線の多い県庁前などの影響はどうか。
- 奈良土木としては、現状でうまく交通処理できていると考えている。バス・タクシー専用レーンにすると、時間帯によっては一般車が「空いているのになぜ通れないのか」と感じることもあるかもしれない。バスは定時性を確保できるが、一般車両が混雑したという事例を聞いたことがある。
- バス・タクシーそれぞれの事業者としてはどのような意見か。
- バス事業者としては、バス・タクシー専用レーンは理想であるが、道路事情として難しいと思っている。奈良交通(株)では、今年の7月から、JR 奈良駅や近鉄奈良駅などのバス停に英語や中国語を喋れる方を「バスコンシェルジュ」という名称で配置している。奈良公園内の狭いバス停での停車時間を短縮するなど、お客様のスムーズな乗降を可能にし、可能な限りスムーズにバスを運行したいと思っている。
- タクシー事業者としては、観光シーズンの土日の若草山麓の方への迎車で1時間程度かかってしまうことがあり、お客様に電車で間に合わないと言われることもある。また、大仏殿前交差点東側のタク

シー降り場でお客車を降ろした場合、Uターンするには混雑している奈良春日野国際フォーラム豊付近まで行かなければならず、かなりの時間を要することになる。別の話ではあるが、大仏殿前交差点東側のタクシー降り場でお客車を降ろす際に、ドアを開けると縁石ブロックにあたることがあるので気になっている。

- 交通規制課としては、バス・タクシー専用レーンについては、色々課題もあるがメリットもあると考えている。どうすれば一番安全かつ円滑な交通が確保できるのかということを経営者と検討していきたい。交通全体のことで言うと、大宮通りと三条通りの分散ということで、信号の調整を道路管理者と一緒に実施しているが、そのような施策を進めていきたい。また、今年3月17日に県庁東交差点の左折可を廃止した。渋滞を懸念していたが、色々な対策の結果、思ったより渋滞が発生しなかった。秋期も交通需要が増えると思うが、うまく対処できればと思っている。
- 地元としては、車を優先するか、観光客や歩く人を優先するかで頭を悩ませている。バス・タクシー専用レーンは、奈良は観光地としてシーズンのなどところがあるので、例えば5月の連休だけ期間限定で優先的にそのレーンを走ってもらうことなどもあると思う。渋滞問題は改善されてきてはいるが、もっと改善できればと思う。
- バスやタクシーはなるべくファストレーンで優先して、その他は多少渋滞しても仕方がないと思う。割り切ることも場合によっては必要だと思う。
- 交差点の左折可を廃止することで渋滞が発生するのではないかという予想に反し、意外と渋滞が発生しなかったという話は、バス・タクシー専用レーンを導入すると渋滞が発生するのではないかと危惧していることと似ている話である。一般論では、このような施策を実施しても混乱は起きないということが分かっている。車線を減らした事例としては、京都市の四条通りで2車線を1車線にした事例がある。阪神高速道路が地震で倒壊した時にもドライバーが大変なことだと思い、道路を使うことをやめたことで、思ったほど大変なことにはならなかったという研究結果がある。つまり、大変なことが起きたとドライバーに思わせることが大事であり、勇気をもって踏み出す方が良いということである。一方、徐々に交通容量を減らしていくと、単に混乱が起きるだけなので、大変なことが起きたと騒ぐことが大事である。抜本的に交通容量を削減すればするほど状況が改善する確率は高くなるが、関係者の間で合意を取ることが難しいので、国内では京都市の四条通り以外ではほとんど行われていない。ただ、実施してみると意外と混乱は起きないということが学術的には多くの事例で明らかにされている。
- 他市事例も踏まえて、同じことを続けるだけでなく、新しいチャレンジを積極的に検討してもらいたい。

(6) 協議会設置規約改正(案)【資料6】

- ・異議なし

5. 閉会

以上