

奈良中心市街地公共交通総合連携計画 次期計画（案） (令和8年度～令和10年度)

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、公共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。

1.2 計画の位置づけ

平成23年3月に「奈良中心市街地公共交通総合連携計画（以降、H23連携計画）」を策定し、これまで観光客及び市民双方にとって利用しやすい公共交通の実現に向けて、多様な施策を実施してきました。

令和7年度でR5連携計画の対象期間が終了するため、以下に示す内容を踏まえ、R5連携計画を見直し、新たな連携計画を策定します。

- ①渋滞対策及び環境対策のさらなる推進
- ②持続可能な公共交通体系の構築
- ③上位・関連計画との整合性

1.3 計画対象期間

計画期間の更新

計画の対象期間は、**令和8年度から令和10年度までの3ヶ年**とします。

1. 計画の概要

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

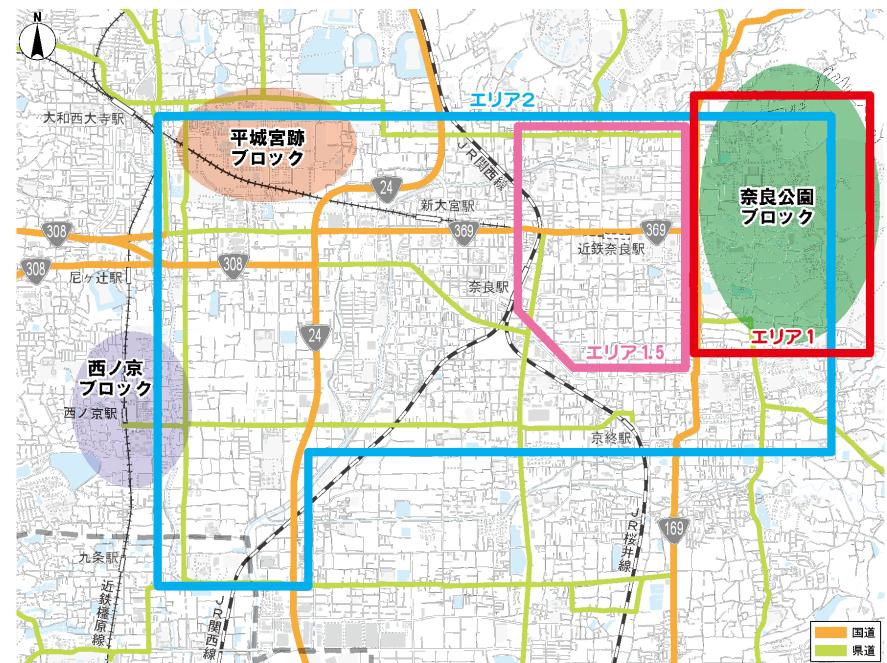


図 計画対象区域

1.5 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、公共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、R5連携計画の基本理念を引き継ぎ、次の理念を掲げるものです。

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

2.R5連携計画の計画目標の達成状況

3

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	公共交通利用の観光入込客数： 1,712 (万人/年) 以上	令和4年：772 (万人/年) 令和5年：1,053 (万人/年) 令和6年：1,313 (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平均旅行速度： 20 (km/h) 以上	令和5年： 春期：東行21.8km/h、西行20.4km/h 秋期：東行21.2km/h、西行18.6km/h 令和6年： 春期：東行20.8km/h、西行20.9km/h 秋期：東行19.4km/h、西行17.6km/h 令和7年： 春期：東行21.8km/h、西行22.5km/h 秋期：東行21.9km/h、西行19.7km/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5年：88% 令和6年：89% 令和7年：82%	未達成

3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

3.1 観光客数等の変化

3.1.1 観光客の推移

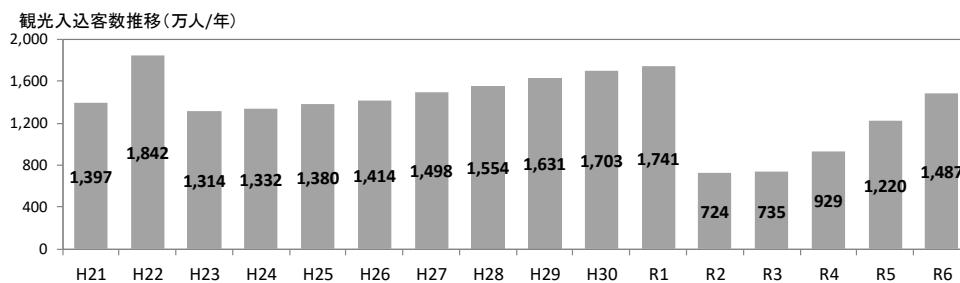
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年には観光客数が大幅に減少し、令和4年以降は回復傾向にあるものの、令和元年の水準には達していない

3.1.2 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たが、令和5年以降回復している
- 令和6年時点では、新型コロナウイルス感染症の拡大前の令和元年の水準には達していない

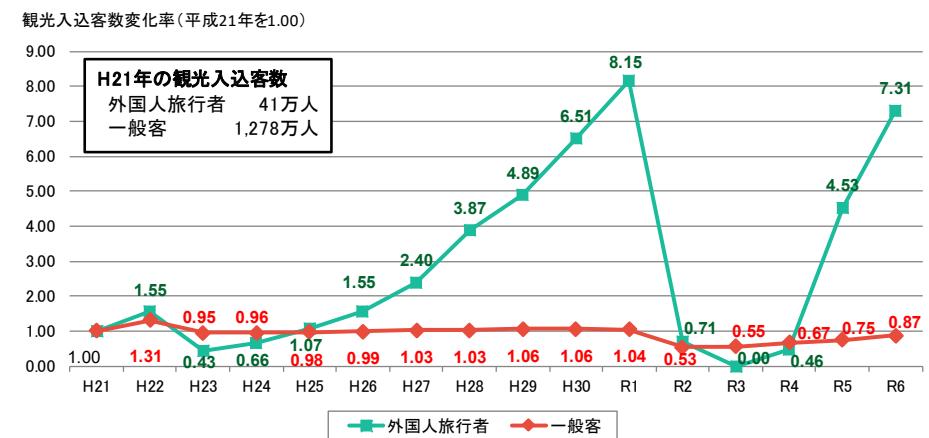
3.1.3 観光情報の取得状況

- 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。



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

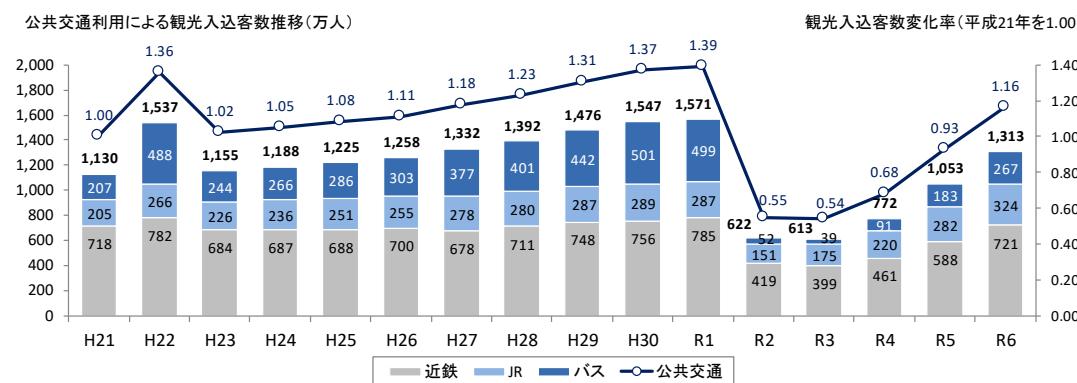
図 奈良市の観光客属性別の観光入込客数の推移

3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

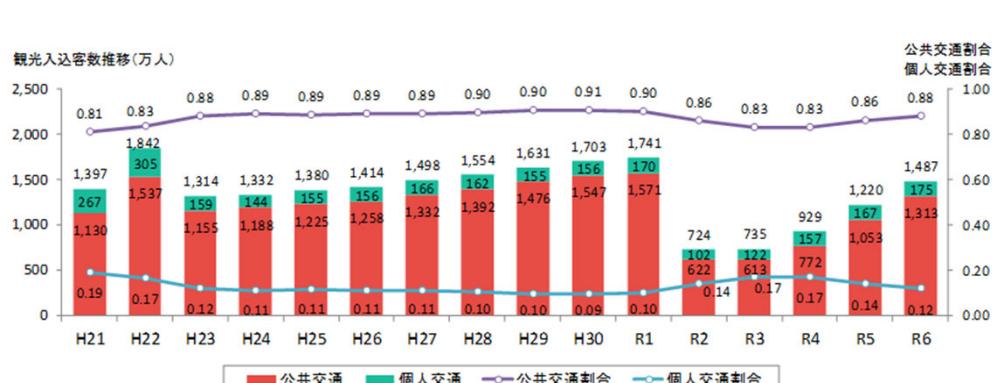
3.2 公共交通利用等の変化

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年に大幅に減少し、令和6年も新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで回復していない
- 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ていたが、令和5年以降増加傾向となっている



観光入込客数変化率(平成21年を1.00)



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

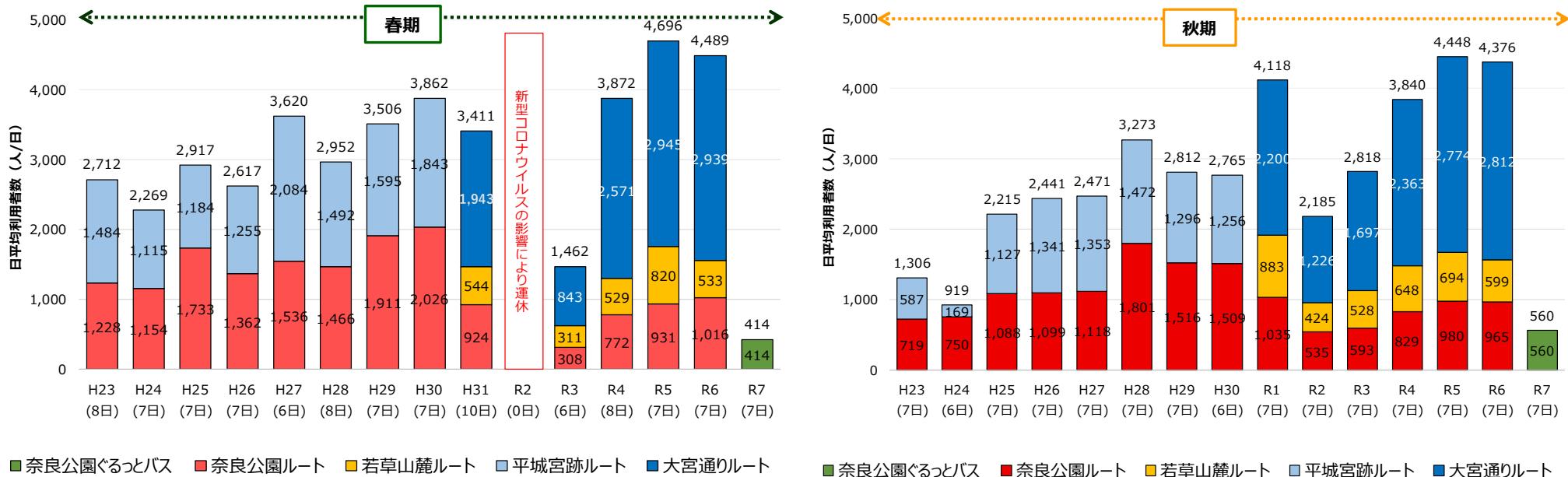
3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

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

- 令和6年度に実施したぐるっとバスのあり方検討により、運行形態及び運賃等を改定
- 一定の満足度を維持しているが、交通渋滞によるバスの遅延等について不満

・3ルートあったぐるっとバスを「奈良公園ぐるっとバス」として1ルートに整理し、運賃を路線バスと統一したことから、令和7年度の利用者数は大幅に減少



※上記の利用者数は、春期はGW、秋期は正倉院展の開催期間を対象に集計（1日あたりの日平均利用者数）

※平成25年、平成26年はならまちルートの利用者数を含む

※平成31年春期より大宮通りルート、奈良公園ルート、若草山麓ルートの3ルートに変更

※令和3年春期より大和西大寺駅南口バス停留所を新設し、大宮通りルートを延伸

※R7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

3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

7

3.3 自動車交通の変化

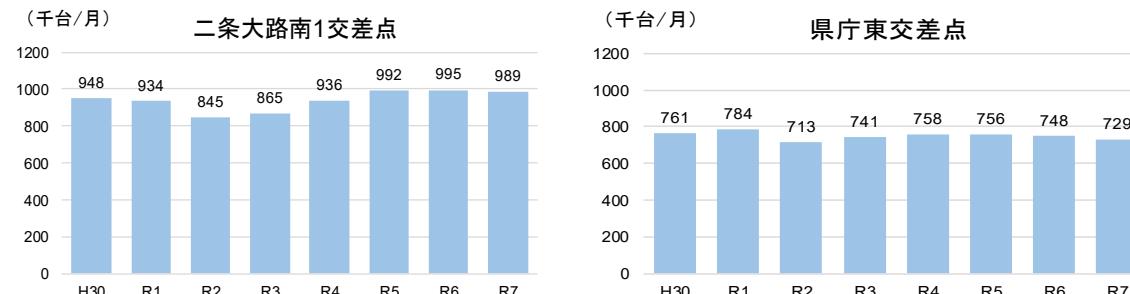
3.3.1 奈良中心市街地の自動車交通量の変化

○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増加傾向

3.3.2 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、春期は二条大路南1交差点では令和3年以降ほぼ一定、県庁東交差点では令和7年で最小となっている。

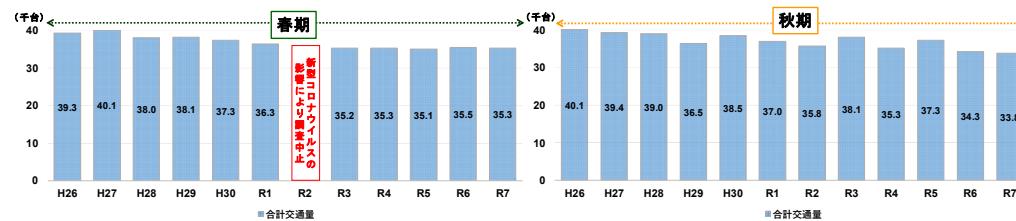
○秋期はいずれの交差点も令和4年は令和元年より減少しており、春期・秋期ともに平成26年以降徐々に減少傾向



※交通量は各交差点流入交通量の月平均値

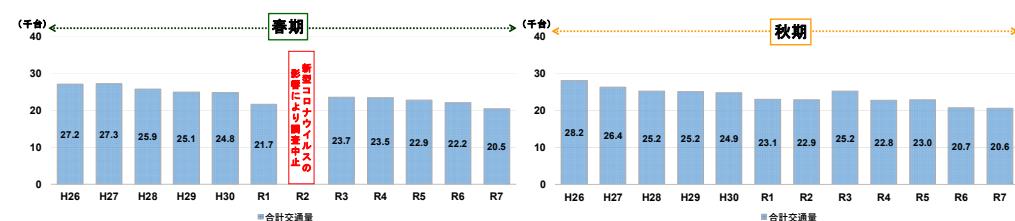
出典:トライフィックカウンターデータ

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 県庁東交差点の交通量(8時～19時の11h)

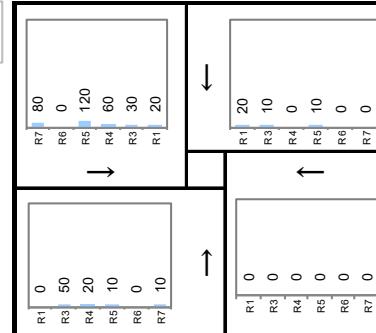
3.3 自動車交通の変化

3.3.3 昼間の奈良公園方面への渋滞発生状況

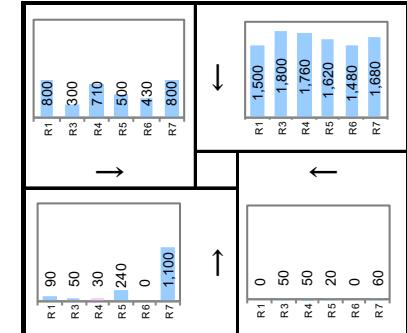
- 県庁東交差点において、春期は大阪方面から奈良公園方面への東行き渋滞、春期（R7）・秋期は天理方面からの北行き渋滞、春期・秋期ともに京都方面からの南行き渋滞が発生
 - 奈良公園内道路は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年、令和3年には混雑が緩和したが、観光客の回復に伴い令和4年以降はコロナ禍前の状況に戻りつつある



春期

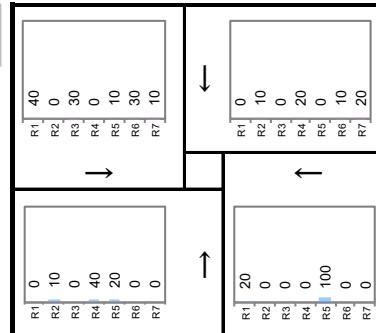


(m)

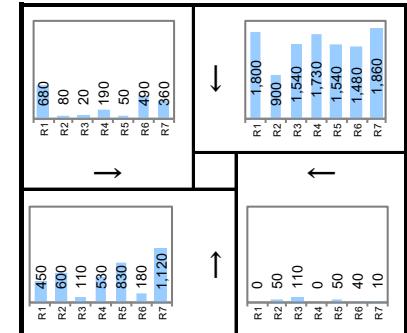


(m)

秋期



(m)



(m)

※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 昼間の主要交差点の渋滞状況(各年8時～15時最大)

3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

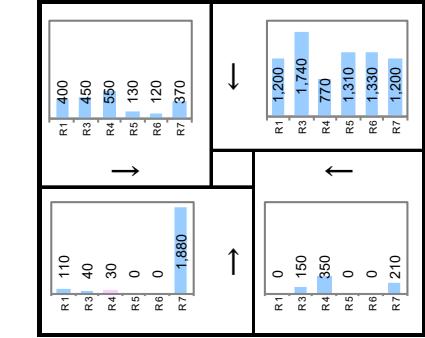
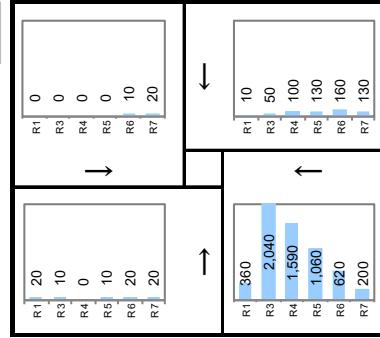
3.3 自動車交通の変化

3.3.4 夕方の渋滞発生状況

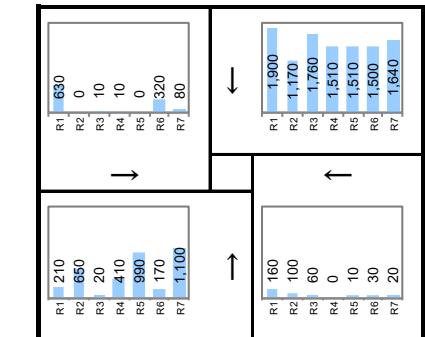
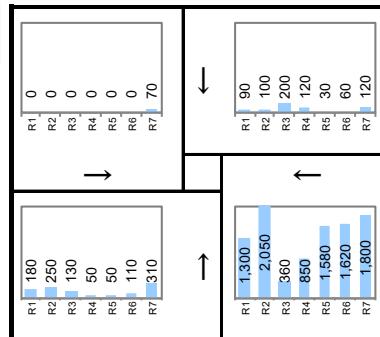
- 二条大路南1交差点において、春期・秋期ともに奈良公園方面から大阪方面への西行き渋滞が発生しており、春期に比べて秋期の方が渋滞が発生している傾向



春期



秋期



※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 夕方の主要交差点の渋滞状況(各年15時～19時最大)

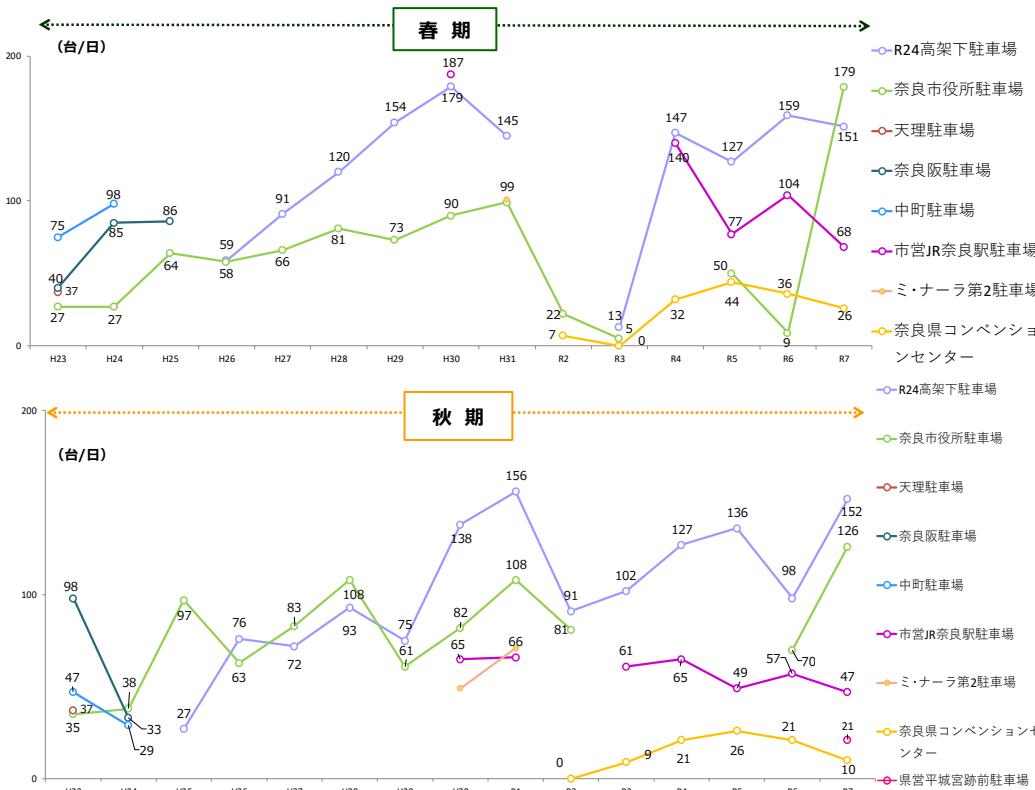
3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

10

3.3 自動車交通の変化

3.3.5 P&R駐車場の利用台数

- P&R駐車場の利用台数は、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年以降回復しており、時間帯によっては満車状態となり令和7年秋期より平城宮跡駐車場を増設
- 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97～99%と非常に高い水準



※利用台数は、1駐車場あたりの日平均利用台数

※奈良市営JR奈良駅駐車場は、P&Rキャンペーん実施時のみ対象

※奈良県コンベンションセンター駐車場は、国道24号高架下駐車場又は奈良市役所駐車場の開設日を対象

※R2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（4日間）のみ開設

※R3春期は、新型コロナウイルス感染症の影響により、国道24号高架下駐車場（3日間）、奈良市役所駐車場（2日間）のみ開設

図 P&R駐車場の利用台数

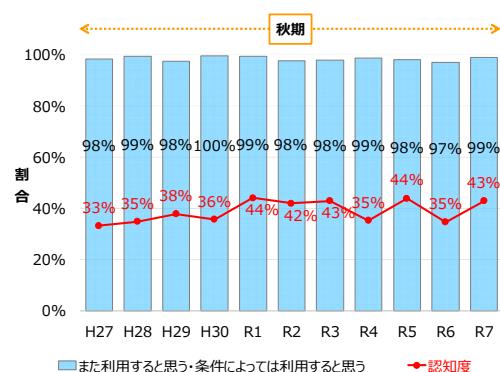
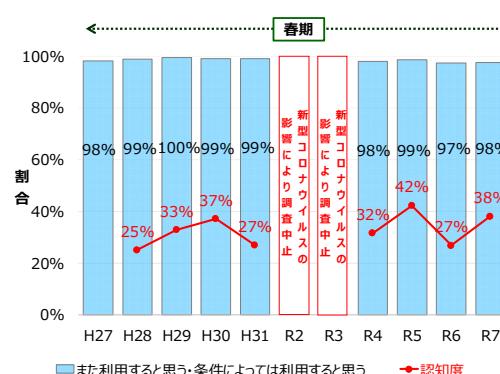


図 &R駐車場の認知度・次回利用意向

3.R5連携計画策定後の交通状況等の変化

11

3.4 マイカー通勤の状況

3.4.1 通勤者数規模別のマイカー通勤状況

○マイカー通勤者数40%未満の事業所割合は令和5年までは増加傾向だったが、以降はやや減少傾向

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	R5	R6	R7
1~9人	6 7	4 5	5 7	8 10	10 12	11 13	9 13	3 4	3 5	3 7
	86%	80%↓	71%↓	80%↑	83%↑	85%↑	69%↓	75%↑	60%↓	43%↓
10~29人	18 23	16 21	21 30	14 22	20 28	20 27	24 28	19 22	14 16	17 20
	78%	76%↓	70%↓	64%↓	71%↑	74%↑	86%↑	86%↑	88%↑	85%↓
30~49人	2 5	7 10	8 9	6 7	10 11	6 8	10 11	7 7	4 4	6 7
	40%	70%↑	89%↑	86%↓	91%↑	75%↓	91%↑	100%↑	100%→	86%↓
50~99人	3 4	9 10	8 10	8 9	9 10	10 11	5 5	5 5	7 9	6 6
	75%	90%↑	80%↓	89%↑	90%↑	91%↑	100%↑	100%→	78%↓	100%↑
100~199人	2 2	3 4	1 2	2 2	1 1	4 4	3 3	0 0	2 2	1 1
	100%	75%↓	50%↓	100%↑	100%→	100%→	100%→	-	100%↑	100%→
200人以上	2 2	3 3	1 1	4 4	3 3	0 0	4 4	1 1	2 2	2 2
	100%	100%→	100%→	100%→	100%→	-	100%↑	100%→	100%→	100%→
不明	0 0	0 0	0 0	2 3	0 0	1 1	1 2	1 4	3 3	1 1

凡例	A B	A:マイカー通勤者40%未満の事業所数 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

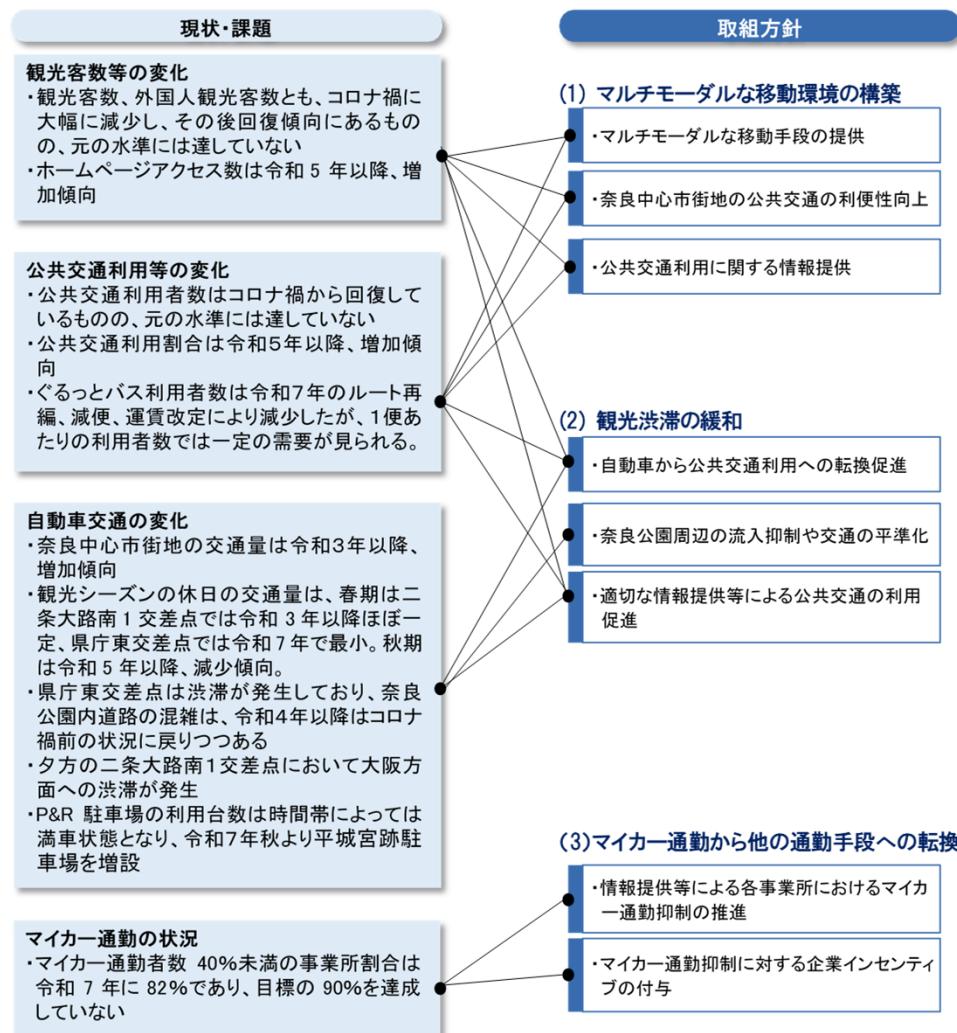
出典:奈良市「マイカー通勤の実態に関するアンケート調査」

4. 交通状況等の変化を踏まえた取組方針

12

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) 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」を取組方針とする。



5.本計画の計画目標

13

5.1 計画目標と具体目標

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。

計画目標	目標値
(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
(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
(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： 91 (%) 以上

5.奈良中心市街地の目指すべき交通のすがた

14

5.2 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、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	公共交通利用の観光入込客数の増加	1,313 (万人/年) (令和6年)	1,712 (万人/年) (令和9年)	※奈良市内への公共交通による観光入込客数 (出典：奈良市観光入込客数調査報告) ※現況値は、令和6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1,469万人となり、R2,R5連携計画の目標値を下回るため、R2,R5連携計画の目標値を継続 ※観光入込客数は翌年公表のため、目標値は令和9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	19.7km/h (令和7年秋期)	20km/h (令和10年)	※7時～19時の12時間の平均旅行速度(km/h) ※奈良公園と平城宮跡など、主要な観光施設へのアクセス道として利用する主要道路である「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7年の最低値 春期(R7)：東行き20.8(km/h)、西行き20.9(km/h) 秋期(R7)：東行き21.9(km/h)、西行き19.7(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	82% (令和7年)	91% (令和10年)	※「奈良市内事業所のマイカー通勤の実情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7年の値 ※目標値は、「奈良市 第5次総合計画」の目標値である令和13年で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	赤:追加 橙:拡充								
			奈良県	奈良市	JR	近鉄	奈良交通	協議会	令和8年度	令和9年度	令和10年度
(1)マルチモーダルな移動環境の構築	1) 観光施設間の移動環境の充実	1 周遊バスの運行 2 自転車利用環境の充実 3 シャトルバスの運行 4 歩行環境の整備						○			
	2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築	1 情報案内強化による乗り継ぎ利便性の向上 2 奈良公園バスターミナルの利用環境の充実						○			
(2) 観光渋滞の緩和	3) 自動車の需要調整	1 P&Rの実施 2 分かりやすい駐車場案内の実施 3 帰宅車両の交通集中の緩和 4 奈良中心市街地の混雑情報の発信 5 公営駐車場の料金設定の調整						○			
	4) 公共交通利用促進に資する効果的な広報	1 公共交通利用者への広報 2 観光パンフレットを用いた広報 3 ホームページの充実 4 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	5) モビリティ・マネジメントの実施	1 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10年度までを目標に実施します。

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8年度	令和9年度	令和10年度
(1)マルチモーダルな移動環境の構築	1) 観光施設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	○	○	○	○	○	○			
(2) 観光渋滞の緩和	3) 自動車の需要調整	○	○				○			
	4) 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	5) モビリティ・マネジメントの実施	○					○			

6.実施施策

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に、モニタリング指標を設定します。

6.3.1 施策1) 観光施設間の移動環境の充実

項目	内 容	
期間	令和8年度～令和10年度	
概 要	観光周遊バスの運行	・観光周遊バス（奈良公園ぐるっとバス）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	・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。
	シャトルバスの運行	・P&R駐車場と奈良公園を結ぶ交通手段としてシャトルバスを運行します。
	歩行環境の整備	・奈良公園内を周遊する歩行者が安全かつ快適に通行できるよう、歩行環境の改善を図ります。
追加		
モニタリング指標	指標①：ぐるっとバスの利用者数	414人/日（令和7年春期） 560人/日（令和7年秋期）
	指標②：ぐるっとバスの認知度と満足度	〈認知度〉 37%（令和7年春期） 42%（令和7年秋期） 〈満足度〉 52%（令和7年春期） 67%（令和7年秋期）
	指標③：P&CRの利用者数	76人/日（令和7年春期） 48人/日（令和7年秋期）



図 大仏殿前交差点東 停車帯

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8年度～令和10年度	
概 要	情報案内強化による乗り継ぎ利便性の向上	・ホームページやパンフレットなどでバスルートなどの運行情報に関する案内を行います。
奈良公園バスターミナル	奈良公園バスターミナルの利用環境の充実	・奈良公園バスターミナルによる奈良公園中心部の交通混雑を抑制します。
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	92台/日 (令和7年度の平均)



図 奈良公園バスターミナル

6.実施施策

6.3.3 施策3) 自動車の需要調整

項目	内 容	
期間	令和8年度～令和10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とともに、周遊観光を促進するため、国や県・市で連携して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。 ・P&R駐車場の満空情報をSNS等で発信し、利用者の利便性向上を図ります。
	帰宅車両の交通集中の緩和	・帰宅時間の分散を促す等により、夕方に集中する大宮通りの交通集中の緩和を図ります。
	奈良中心市街地の混雑情報の発信	・HP「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」で、リアルタイムの道路混雑状況を配信します。 ・道路上では、LEDビジョントラック等により奈良公園周辺の道路情報の提供を行います。
	公営駐車場の料金設定の調整	・奈良公園内自動車駐車場の駐車料金の検討を進めています。
モニタリング指標	指標①：P&R駐車場の利用台数	425台/日（令和7年春期） 335台/日（令和7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〉 38%（令和7年春期） 43%（令和7年秋期） 〈今後の利用意向〉 98%（令和7年春期） 99%（令和7年秋期）
	指標③：帰宅車両の大宮通り経由率	90%（令和7年春期） 86%（令和7年秋期）

追加



図 奈良登大路自動車駐車場の混雑状況

6.3.4 施策4) 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8年度～令和10年度	
概 要	公共交通利用者への広報	・公共交通やP&Rの利用促進を図るため、鉄道駅や高速SA/PA等でチラシやポスター等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	・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	・「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	・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、Instagram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〉 15,432回/月（令和7年1月～12月）



図 奈良公園WALKING MAP



図 P&Rポスター

6.3.5 施策5) モビリティ・マネジメントの実施

項目	内 容	
期間	令和 8 年度～令和 10 年度	
概要	モビリティ・マネジメントの実施	・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	40%（令和 7 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 7 年度）



図 「エコ通勤」に関するチラシ

7.推進体制

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機関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、公共交通機関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機関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。

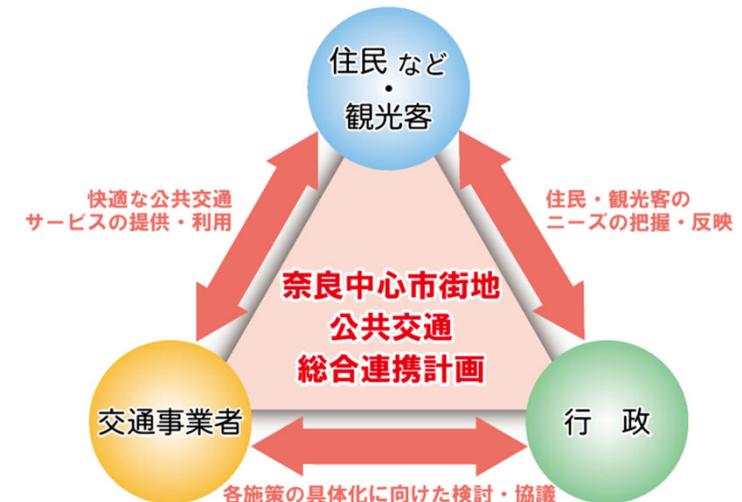


図 事業の推進体系

7.2 事業推進に係る目標達成状況及び施策効果検証の実施

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

**第64回 協議会
[令和8年1月20日]**

【協議内容】
・奈良中心市街地公共交通総合連携計画 次期計画(案)



**第65回 協議会
(書面による協議)
[令和8年3月頃]**

【協議内容】
**・奈良中心市街地公共交通総合連携計画
(令和8年度～令和10年度)**