

奈良中心市街地公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

奈良市

目 次

1 はじめに.....	1
1.1 計画策定の目的.....	1
1.2 検討の経緯.....	1
1.3 計画対象区域.....	2
1.4 計画対象期間.....	2
1.5 計画の構成.....	2
2 奈良中心市街地の公共交通に関する現状.....	3
2.1 公共交通のサービス提供状況.....	3
2.2 観光交通の現状.....	6
3 奈良中心市街地の公共交通に関する課題.....	17
3.1 観光交通に関する課題.....	17
4 奈良中心市街地で実施する事業.....	20
4.1 基本方針.....	20
4.2 計画目標.....	20
4.3 観光交通に関する施策.....	21
4.4 事業の実施主体とスケジュール.....	27
4.5 推進体制.....	28

1 はじめに

1.1 計画策定の目的

奈良中心市街地は、世界遺産「古都奈良の文化財」をはじめとする重要な史跡・文化財が数多く点在する地域である。年間 1400 万人の観光客が訪れており、また 2010 年の「平城遷都 1300 年祭」を契機として、さらなる観光客の増加が見込まれる。一方で、観光交通の増加から、交通渋滞や環境悪化などの問題が深刻化しており、環境負荷の小さい交通体系の構築が求められている。

本計画は、これらの問題に対応するため、奈良中心市街地内での移動について、地域住民及び公共交通事業者等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すものである。

1.2 検討の経緯

奈良中心市街地内の交通処理については、「奈良中心市街地交通処理対策検討委員会」（平成 18 年 12 月設置）で渋滞対策を中心とした検討を進めてきた。具体的には、観光期（正月、G.W、夏期、秋期）の交通特性を調査し、その調査結果を基に中心市街地をエリア 1（奈良公園の周辺地域）、エリア 2（西の京～平城宮跡～奈良公園を含んだ地域）の二つのエリアに分け、それぞれ基本方針を決定した。基本方針を基に平成 20 年度、平成 21 年度に社会実験を実施し、課題検証等を行い、今後進めていく交通施策について検討を行った。『奈良中心市街地公共交通活性化協議会』では、こうした交通施策のうち公共交通に係る施策の実施に向け、関係機関による協議を実施する。

表 1.1 検討の経緯

年月日	概要
平成 18 年 12 月 26 日	第 1 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・委員会の進め方、交通実態調査案等について審議
平成 18 年 12 月～平成 19 年 11 月	交通実態調査実施(正月、GW、夏期、秋期の計4回)
平成 19 年 12 月 26 日	第 2 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・秋季交通実態調査について報告 ・観光交通実態と課題等について審議
平成 20 年 2 月 12 日	第 3 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・観光交通実態と渋滞対策案等について審議
平成 20 年 10 月 24 日	第 4 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・奈良公園交通社会実験等について審議
平成 20 年 11 月	平成 20 年度奈良公園交通社会実験を実施
平成 21 年 2 月 10 日	第 5 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・奈良公園交通社会実験結果について報告・審議
平成 21 年 10 月 21 日	第 6 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・奈良公園交通社会実験について審議 ・平城遷都 1300 年祭の交通処理と 1300 年祭に向けた社会実験について審議
平成 21 年 10 月	平城遷都 1300 年祭に向けた社会実験を実施
平成 21 年 11 月	平成 21 年度奈良公園交通社会実験を実施
平成 22 年 2 月 12 日	第 7 回奈良中心市街地交通処理対策検討委員会 ・奈良中心市街地の交通施策について審議 ・平成 21 年度奈良公園交通社会実験結果について報告・審議 ・平城遷都 1300 年祭の交通対策について審議

1.3 計画対象区域

本計画における対象区域は、奈良公園・平城宮跡・西の京等を含む奈良中心市街地とする。

(1) エリア1: 奈良公園周辺

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等の施策を実施すべきエリア。

(2) エリア2: 西の京～平城宮跡～奈良公園を含んだ地域

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、サイクルライド等）の設置やシャトルバス等、移動の円滑性を確保する等の施策を実施すべきエリア。

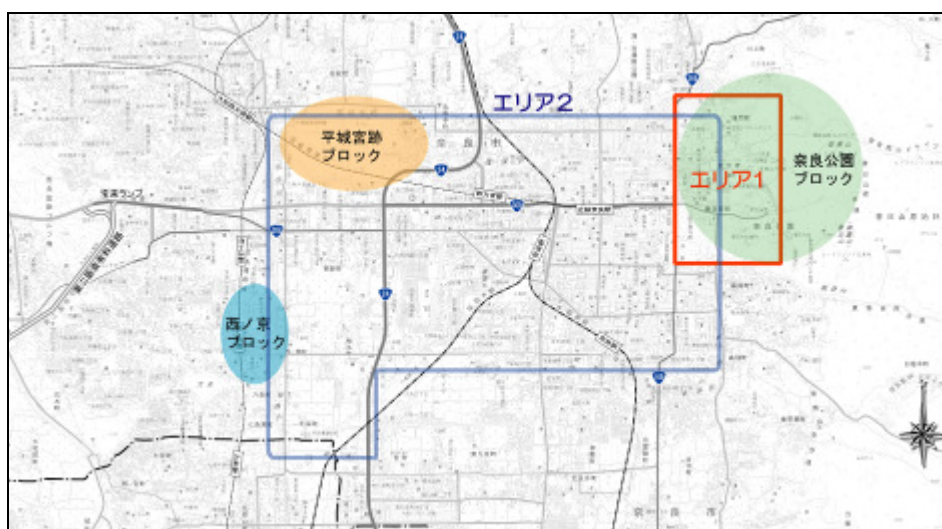


図 1.1 計画対象区域

1.4 計画対象期間

本計画の対象期間は、平成 23 年度から平成 25 年度までの 3 カ年とする。

1.5 計画の構成

本計画の構成を以下に示す。

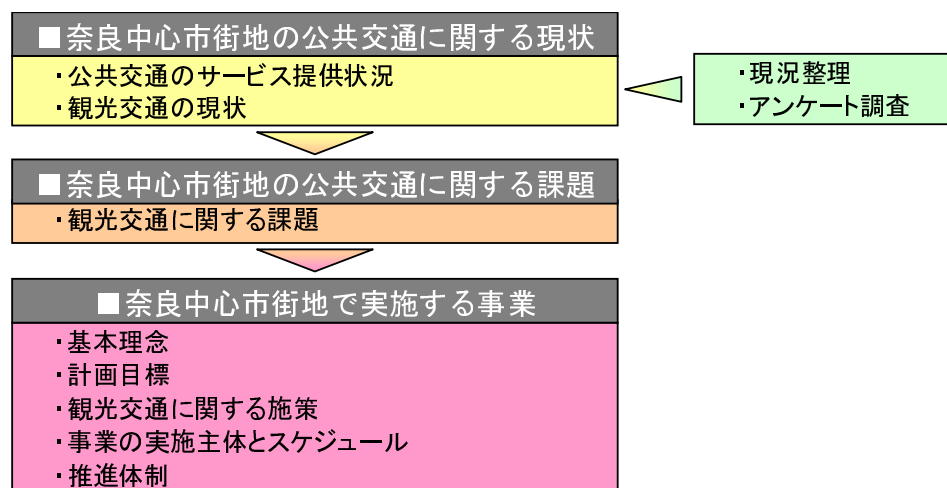


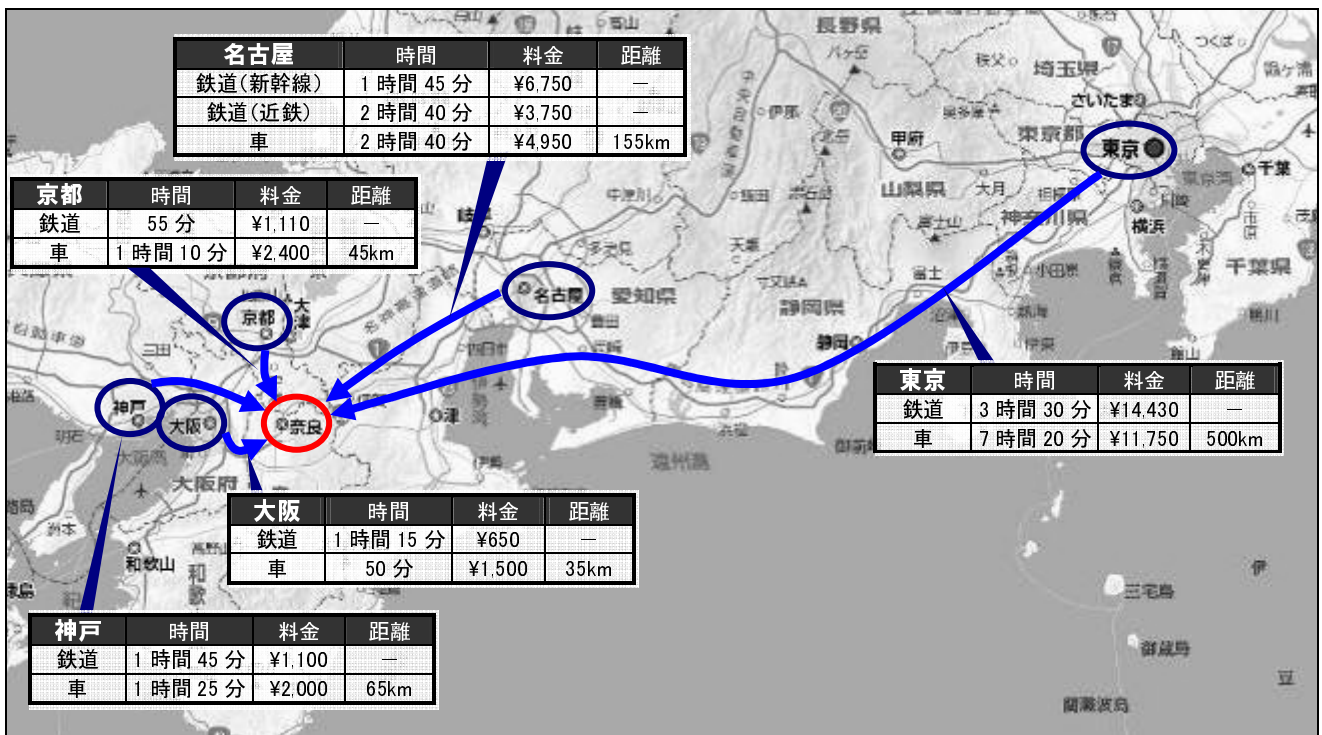
図 1.2 計画の構成

2 奈良中心市街地の公共交通に関する現状

2.1 公共交通のサービス提供状況

2.1.1 奈良中心市街地までの交通アクセス状況

三大都市圏から奈良中心市街地への所要時間は、首都圏（東京）を除き、鉄道利用よりも自動車利用のほうが短い状況にある。また、料金は、鉄道のほうが安くなっているが、家族連れなど、複数人で来訪する場合を考慮すると、自動車のほうが割安な状況にある。したがって、交通サービス面から判断すると、自動車による来訪がされやすい状況にあるといえる。



※上記サービス抽出根拠

- 出発地：東京駅・名古屋駅・京都駅・大阪駅・三宮駅
- 鉄道（ジョルダン）：各駅から近鉄奈良駅（休日12時着で検索）までの所要時間＋近鉄奈良駅～奈良公園までの徒歩（20分）
- 車（ナビタイム）：各駅から奈良公園まで（休日割引なし）

図 2.1 三大都市圏から奈良公園までの所要時間・料金

2.1.2 奈良中心市街地内の公共交通

(1) 公共交通の利用圏域

奈良中心市街地内は、近鉄・JR、路線バスが高密度で運行しており、奈良中心市街地内に立地する多くの観光施設が公共交通によるアクセスが可能な範囲に含まれている。しかしながら、中心市街地内において最も観光客数が多い奈良公園においては、二月堂や正倉院を含む多くの観光施設が公共交通利用圏外

にあり、公共交通によるアクセス性が低い状況となっている。

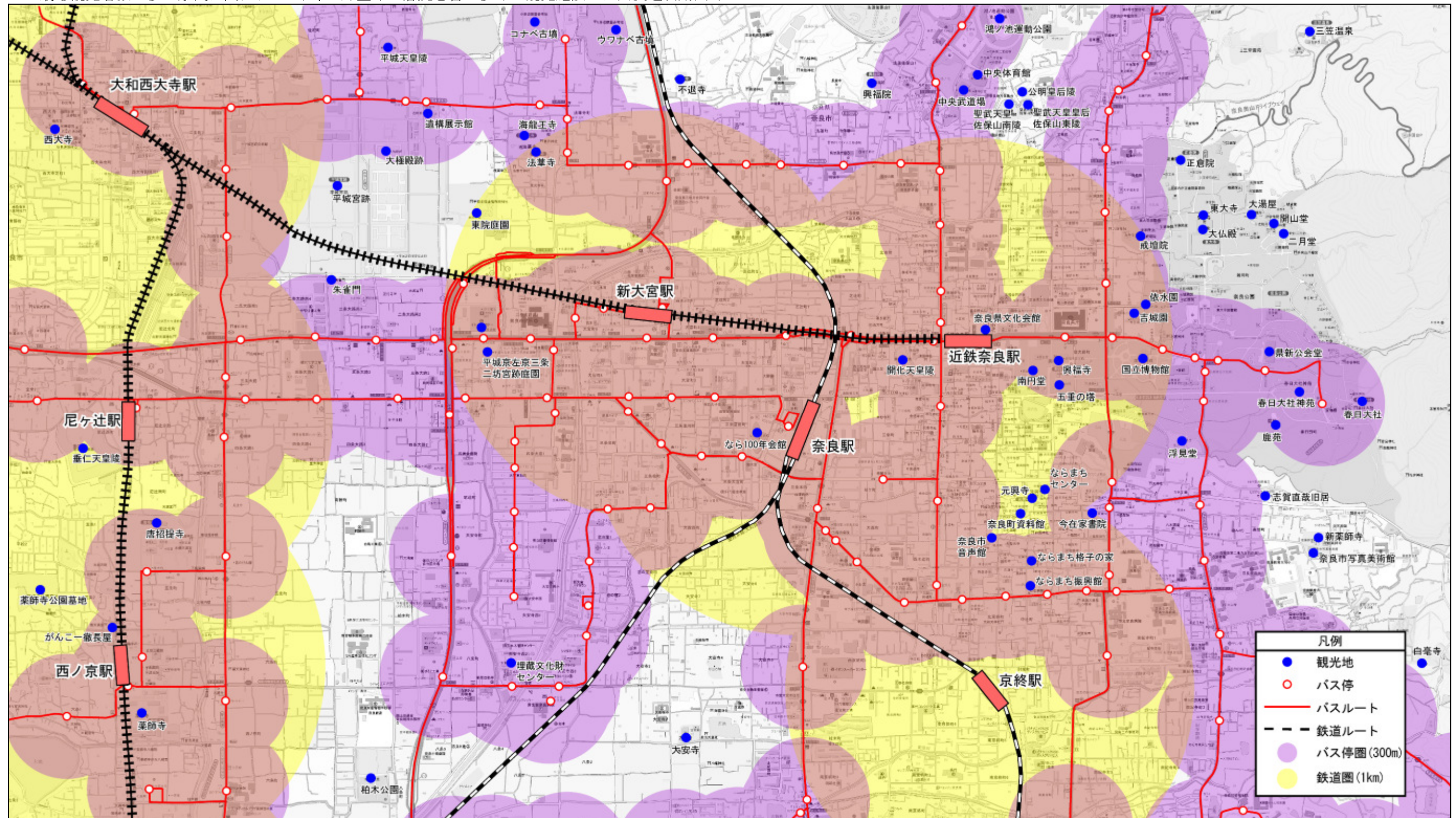


図 2.2 バス及び鉄道利用圏域

(2) 路線バスの運行状況

奈良公園・県庁等を含むJR奈良駅より東側のエリアでは運行本数が多くなっているが、JR奈良駅より西側のエリアでは、運行本数が少ない状況にある。特に、平城宮跡や西の京周辺では、その傾向が著しい。

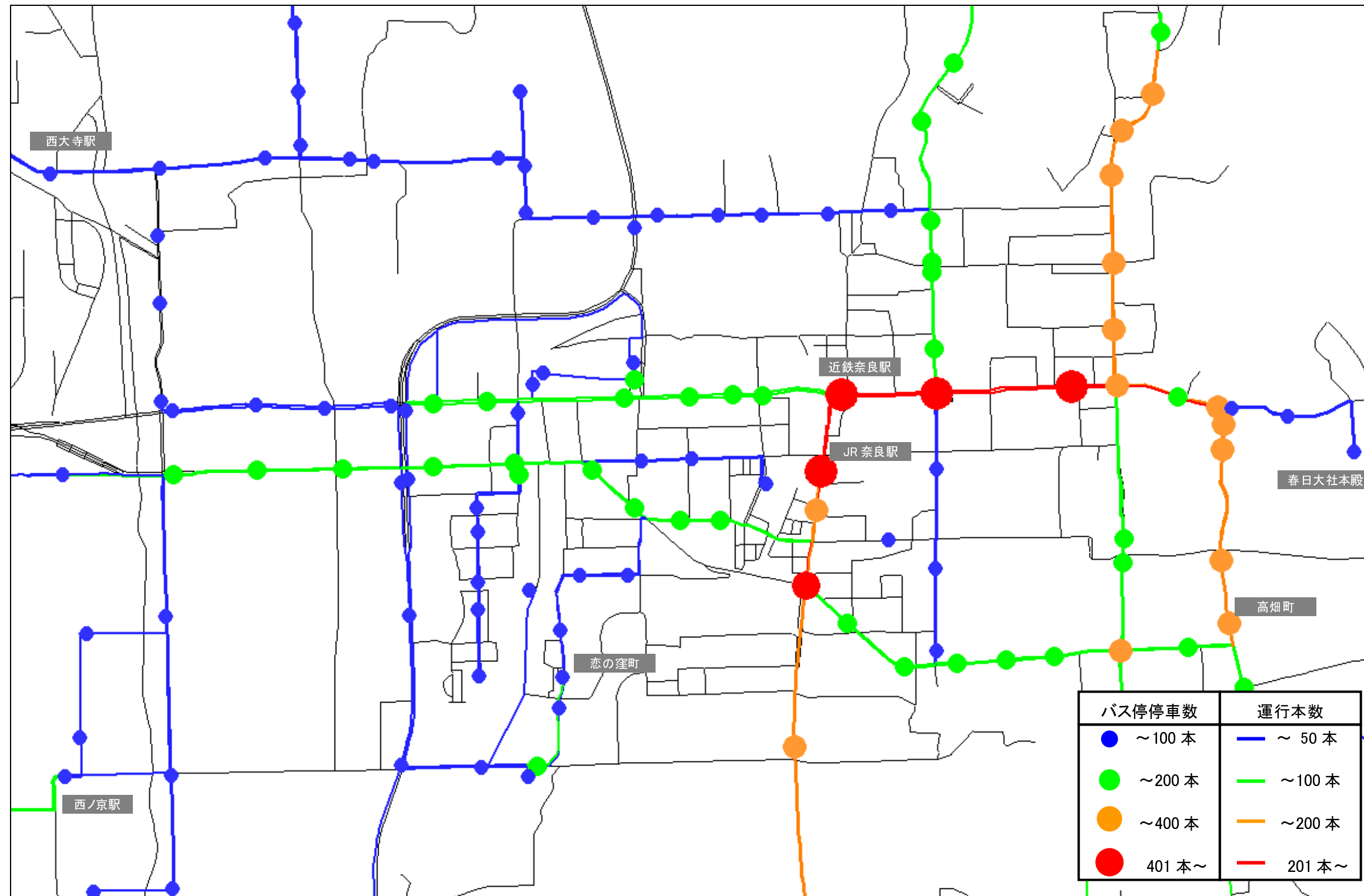


図 2.3 路線バスの運行状況(休日:7時~19時)

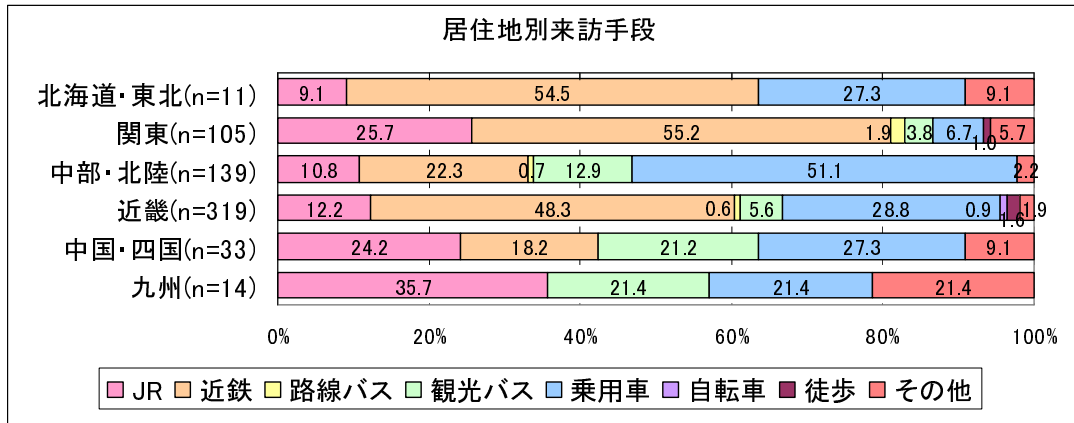
2.2 観光交通の現状

2.2.1 観光客の来訪状況

(1) 来訪交通手段

1) 居住地別来訪手段

- 近畿や関東等に関しては、公共交通利用の割合が高い状況であるが、中部・北陸に関しては、自動車利用の割合が高い。

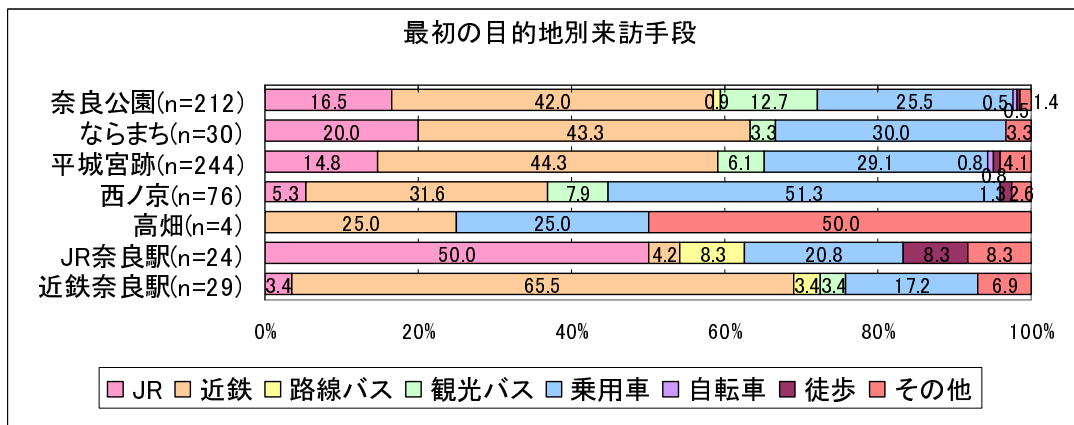


資料：中心市街地来訪者アンケート調査〔平成 22 年 5 月実施〕

図 2.4 居住地別来訪手段

2) 最初の目的地別来訪手段

- 西の京への来訪に関しては、他地区と比較して、自動車利用割合が高い傾向にある。

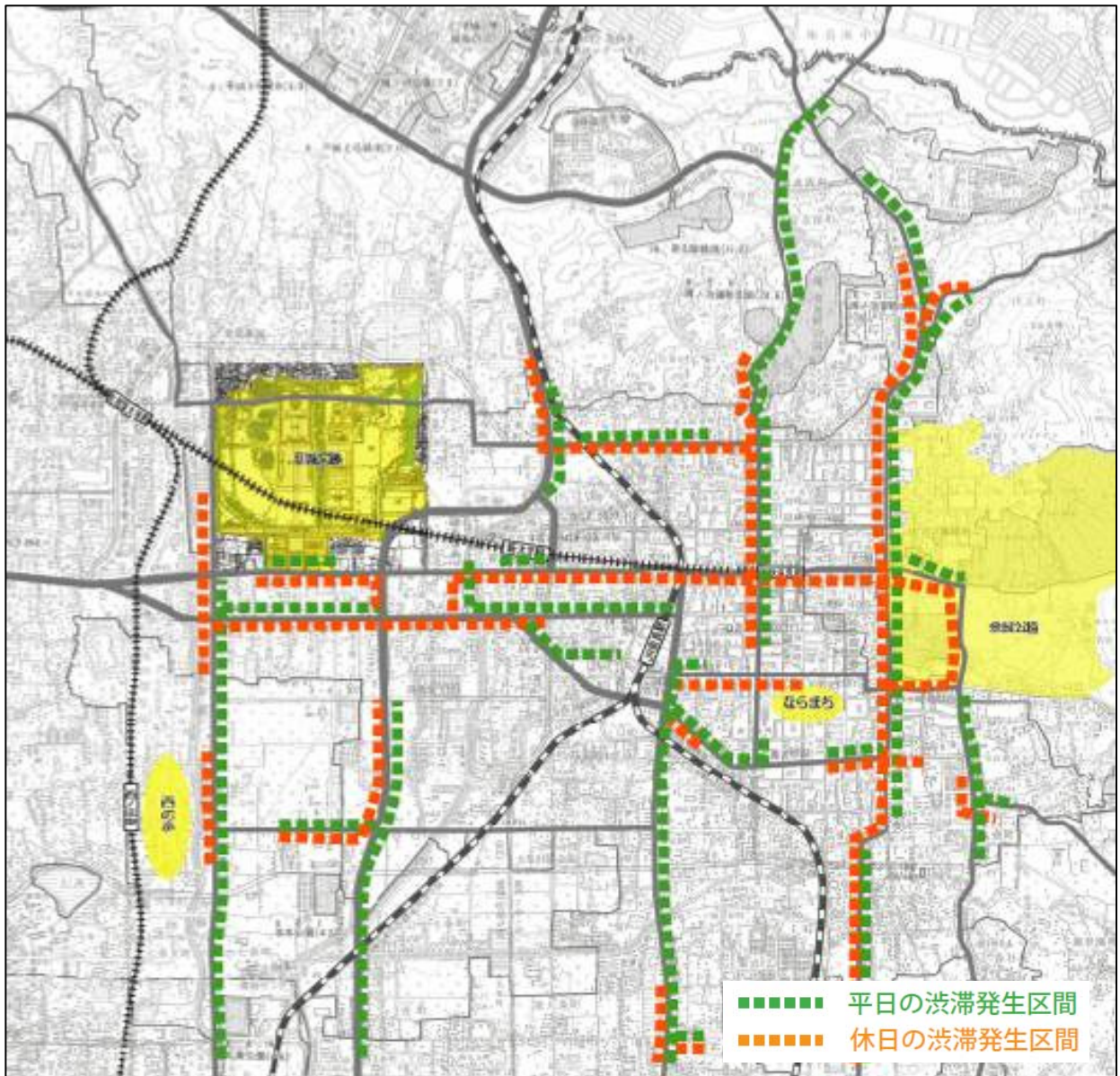


資料：中心市街地来訪者アンケート調査〔平成 22 年 5 月実施〕

図 2.5 最初の目的地別来訪手段

(2) 渋滞状況

- 奈良中心市街地では平日・休日に関係なく、奈良公園など観光施設を中心に、広い範囲で渋滞が発生している。
- 中心市街地の主軸である大宮通りについては、休日に特化して渋滞が発生している。



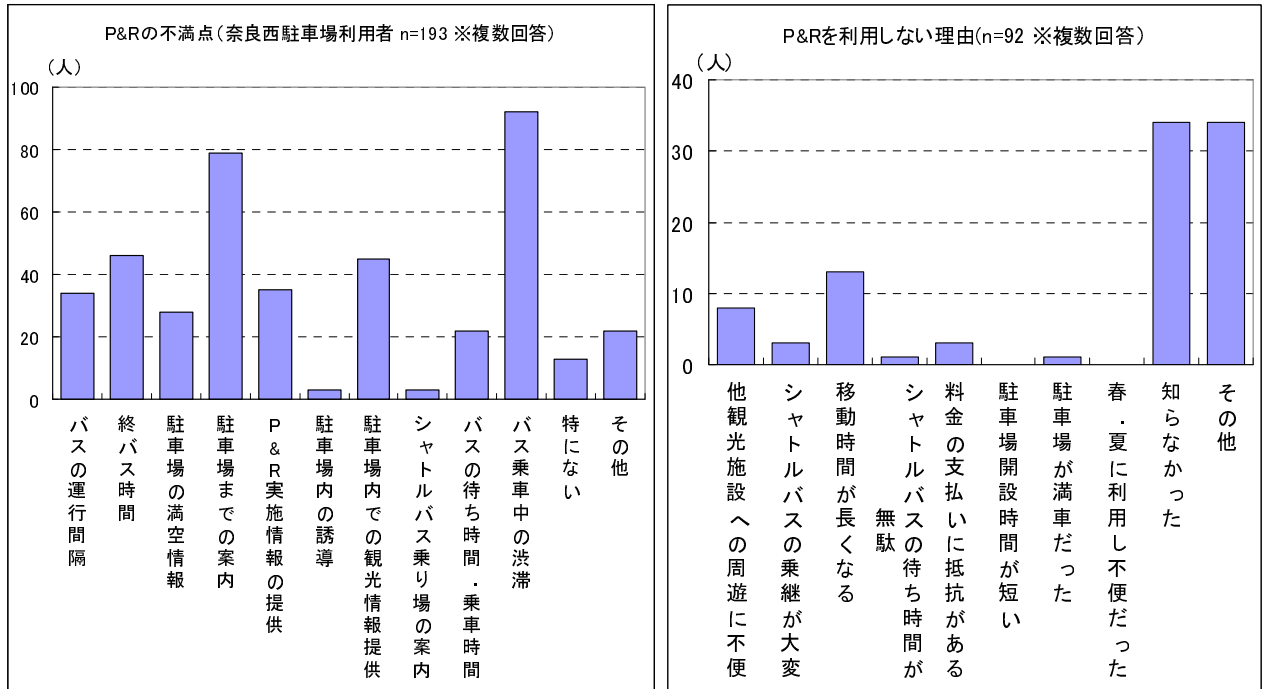
資料: 平日 H21.10.9、休日 H21.10.11 渋滞状況 JARTIC データ

図 2.6 渋滞状況

(3) パーク&ライドや路線バス利用時の不満

1) パーク&ライド(P&R)利用時の不満

- 平城遷都 1300 年祭時のパーク&ライド利用者の不満点は「バス乗車中の渋滞」が最も多い。
- 自動車で来訪しながらも、パーク&ライドを利用しなかった理由としては「知らなかった」が最も多く、次に「移動時間が長くなる」が多くなっている。

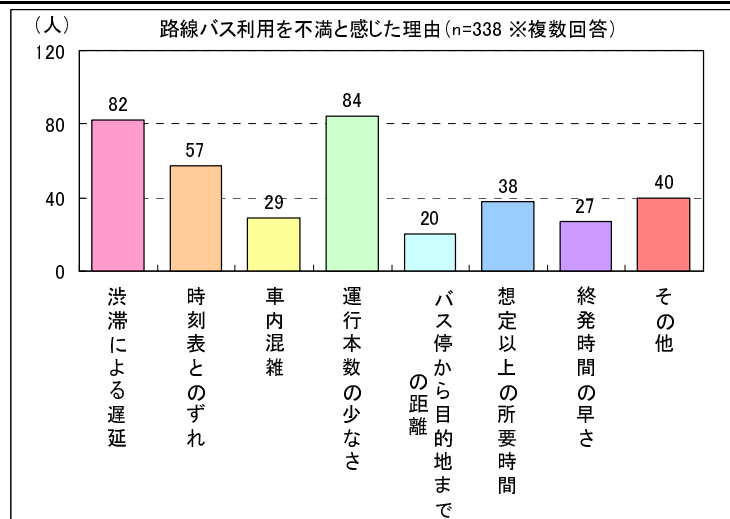


資料左:P&BR 駐車場利用者アンケート調査[平成 22 年 10 月-11 月の 7 日間実施]
 資料右:平城宮跡会場来場者ヒアリング調査[平成 22 年 10 月-11 月の 3 日間実施]

図 2.7 パーク&ライドの不満点と利用しなかった理由

2) 路線バス利用時の不満

- 路線バス利用者の不満として、「渋滞の遅延」や「運行本数の少なさ」など、時間通りに行動できないこと、効率的に移動できないことに関する不満が多い。



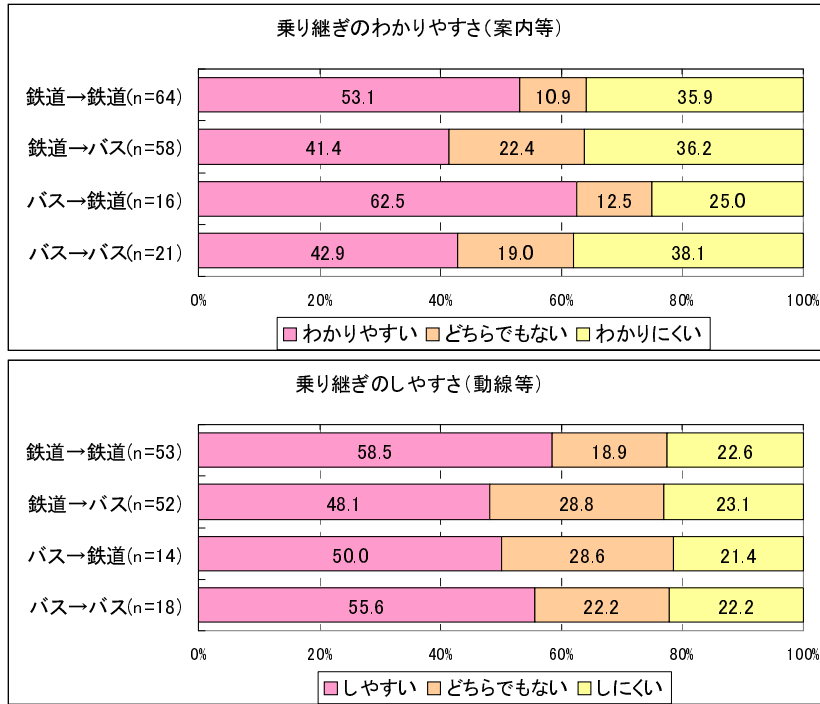
資料:バス割引チケット購入者アンケート調査[平成 22 年 10 月実施]

図 2.8 路線バス利用を不満と感じた理由

(4) 案内や情報提供に関する不満

1) 乗り継ぎに関する不満

- 「乗り継ぎのしやすさ」よりも、「わかりやすさ」についての評価が低い。
- 特に、「鉄道からバス」、「バスからバス」への乗り継ぎに関しては、「わかりやすい」と感じる人が少ない。

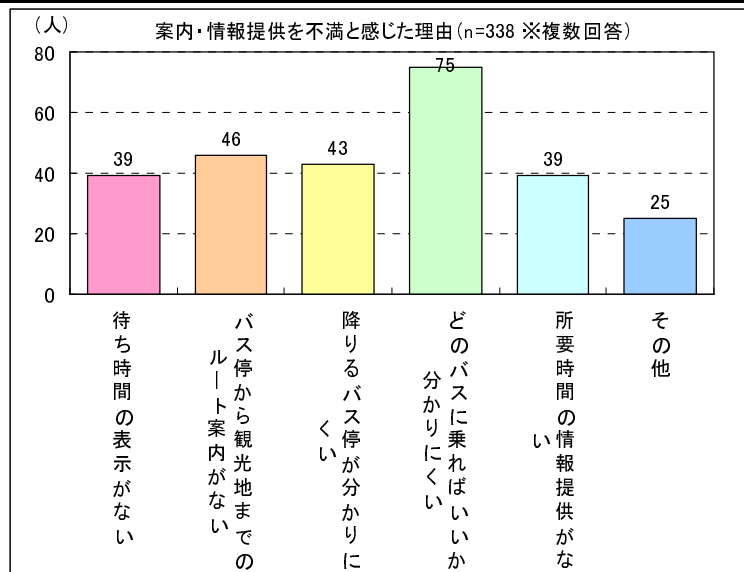


資料: 中心市街地来訪者アンケート調査[平成 22 年 10 月実施]

図 2.9 乗り継ぎのわかりやすさ(案内等)と乗り継ぎのしやすさ(動線等)

2) 路線バスに関する不満

- 路線バス利用者の案内・情報提供に関する不満として、「どのバスに乗ればいいのかわかりにくい」というバスへの乗り継ぎに関する不満が突出して多い。



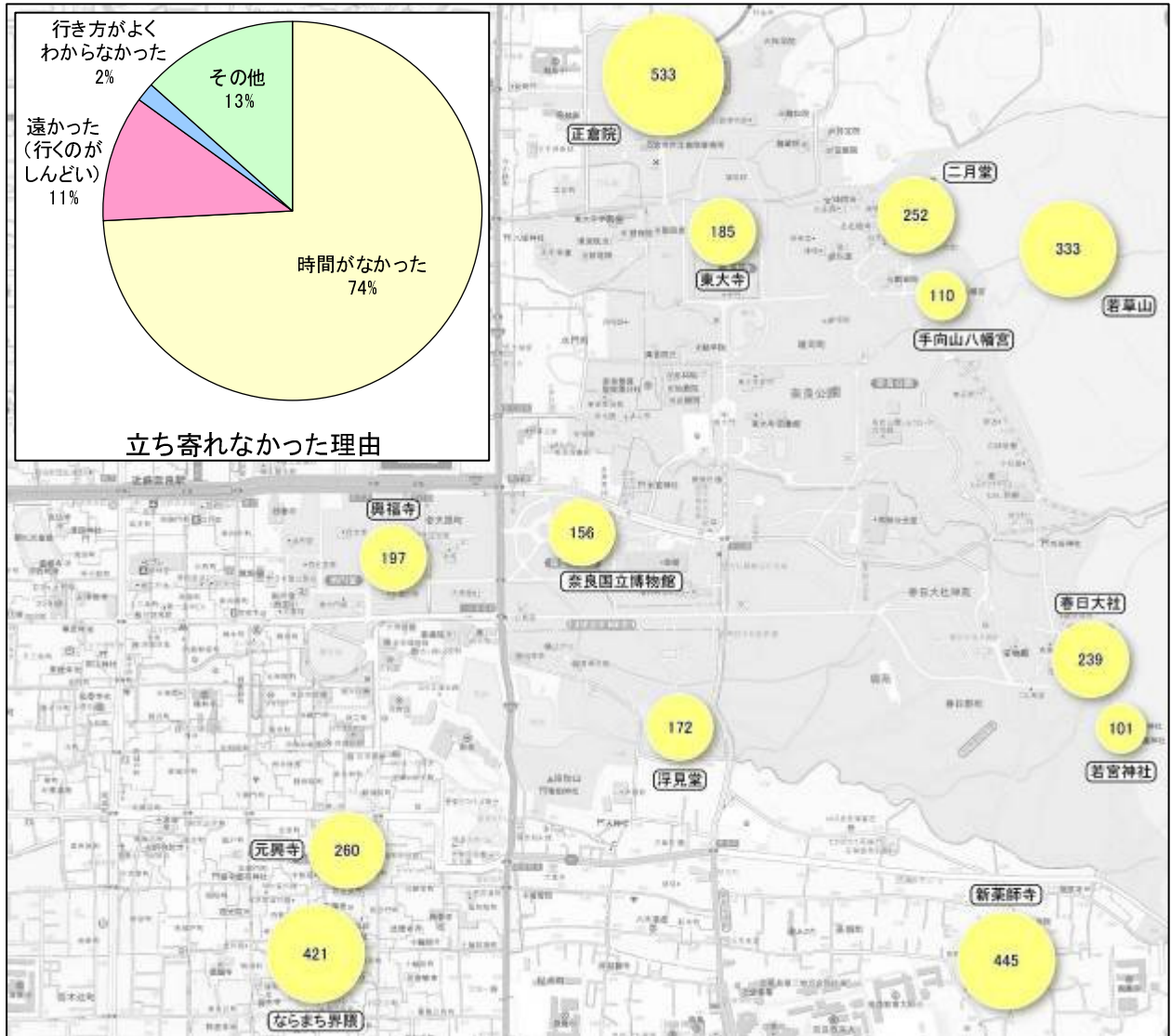
資料: バス割引チケット購入者アンケート調査[平成 22 年 10 月実施]

図 2.10 路線バスの案内・情報提供を不満と感じた理由

2.2.2 奈良公園内の周遊観光状況

(1) 公園内の希望立ち寄り場所

- 公園来訪者が、立ち寄ることができなかったが興味のある（立ち寄りたい）観光施設としては、正倉院や新薬師寺、ならまち界隈、若草山が多くなっている。
- 立ち寄ることができなかった理由としては、「時間がなかった」が最も多く、ついで、「行くのがしんどい」が多い状況にあり、公園内での移動性が低いことが、公園内の周遊観光が進まない要因といえる。



※単位:人

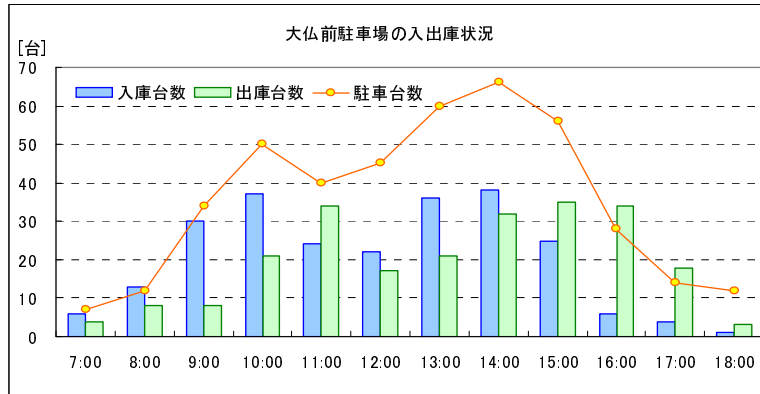
※有効回答者:1,325名(複数回答形式)(立ち寄れなかった理由の有効回答者:1,228名)

資料:奈良公園周遊での観光についてのアンケート調査[平成20年7月5日(土)、6日(日)実施]

図 2.11 公園内希望立ち寄り場所と立ち寄れなかった理由

(2) 観光バスの流入状況

- 奈良公園への観光バスの流入台数は非常に多く、駐車場待ち車両の発生が公園内道路、さらには、市街地内における渋滞発生の大いなる要因となっている。
- 観光バスの駐車場入庫時間帯は、午前中と昼過ぎに集中しており、駐車台数のピークは14時となっている。
- 10時から15時までの間は、入庫・出庫ともに多く、駐車場が高い回転率が利用されているとともに、長時間に亘り、公園内道路等に交通負荷が掛かっていることが伺える。



資料:平成22年10月31日(日)調査データ

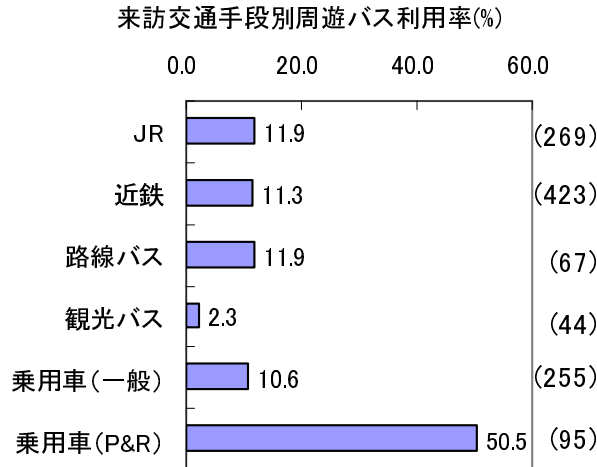
図 2.12 大仏前駐車場の入出庫状況



図 2.13 大仏前駐車場前の入庫待ち渋滞

(3) 公園内周遊バス利用状況(平成 21 年度社会実験)

- 周遊バス乗り場を県庁前噴水広場に設置したところ、鉄道や路線バスで奈良公園を訪れた人の動線から離れていたこともあり、鉄道等での来訪者の周遊バス利用率は低くなっている。



資料: 公園内来訪者調査・周遊バス利用者調査

図 2.14 公園内周遊バス利用状況

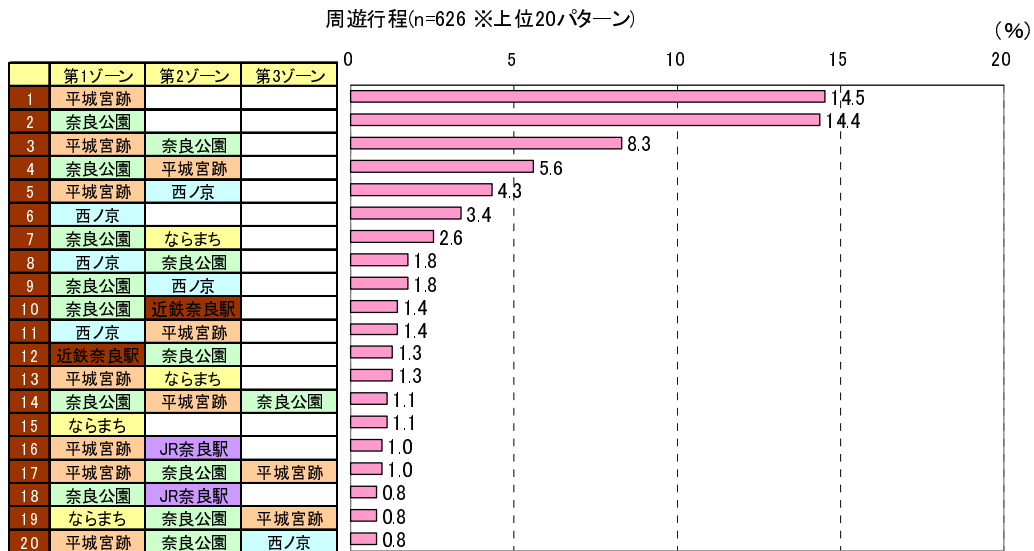


図 2.15 奈良公園への動線

2.2.3 奈良中心市街地の周遊観光状況

(1) 周遊行程

- 来訪者の周遊先としては、「平城宮跡」、「奈良公園」に集中している。
- 周遊行程としては、「平城宮跡のみ」や「奈良公園のみ」、「平城宮跡と奈良公園」など一、二箇所のための周遊行程が多く、中心市街地一円での周遊観光がなされていない。



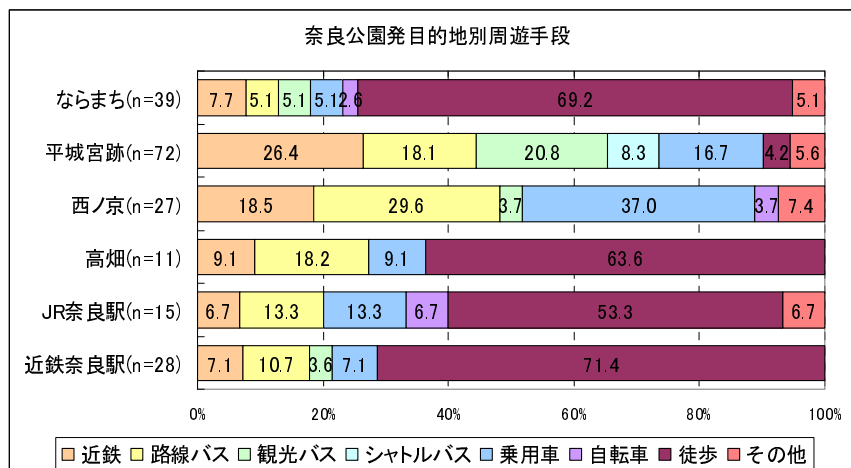
資料: 中心市街地来訪者アンケート調査〔平成 22 年 5 月実施〕

図 2.16 周遊行程

(2) 周遊交通手段

1) 奈良公園からの周遊

- 奈良公園から鉄道駅周辺および公園周辺へは、徒歩利用割合が突出して高く、平城宮跡へは、公共交通利用割合が高い。
- 唯一、西の京へは、乗用車の利用割合が高くなっており、乗用車来訪者以外の周遊が他地区と比較して少ないことがうかがえる。

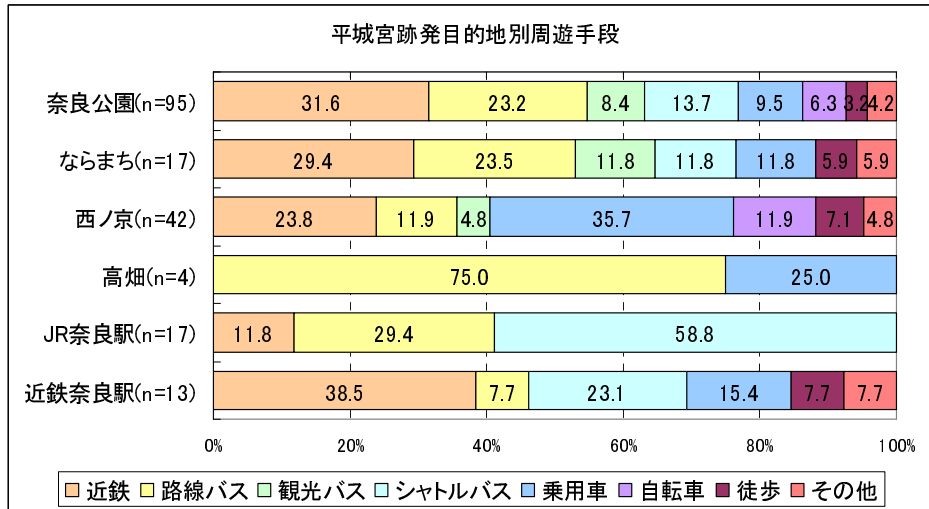


資料: 中心市街地来訪者アンケート調査〔平成 22 年 5 月実施〕

図 2.17 奈良公園から各地への周遊手段

2) 平城宮跡からの周遊

- 西の京を除く周遊に関しては、公共交通利用割合が高い。
- 西の京への周遊は、近鉄利用による移動が最も便利であるが、乗用車利用割合が高く、奈良公園からの周遊と同様に、乗用車来訪者以外の周遊が他地区と比較して少ないことがうかがえる。

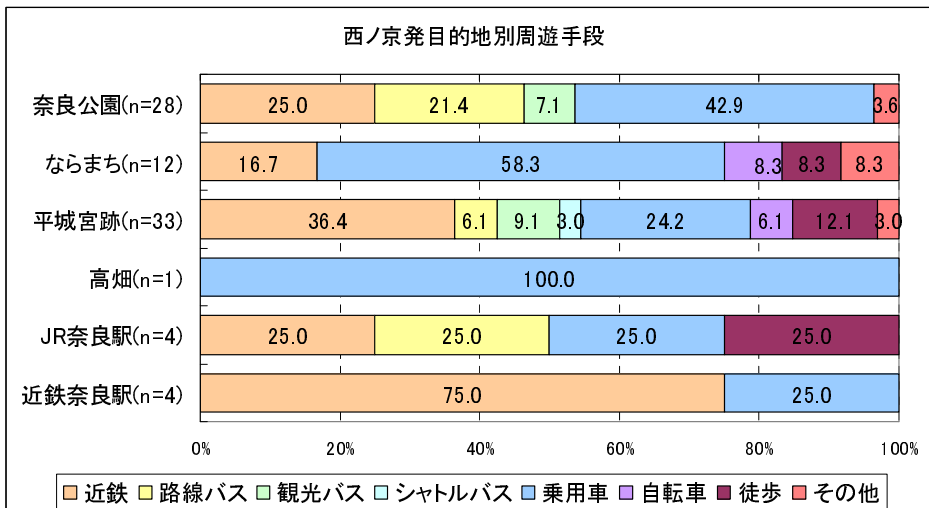


資料：中心市街地来訪者アンケート調査〔平成 22 年 5 月実施〕

図 2.18 平城宮跡から各地への周遊手段

3) 西の京からの周遊

- どの地区への移動に関しても、奈良公園からの移動、平城宮跡からの移動に比べて、乗用車の利用割合が高くなっている。



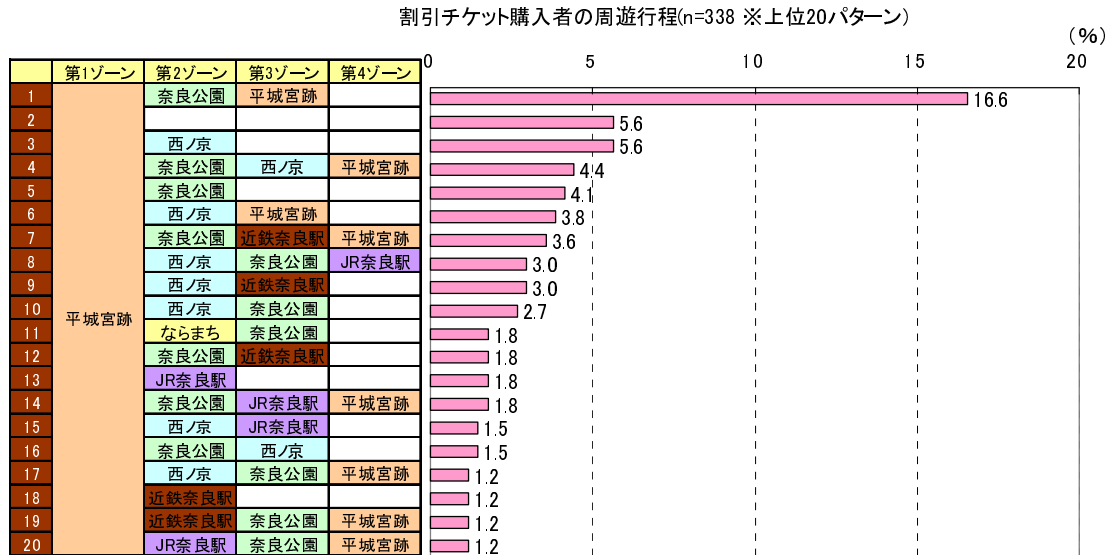
資料：中心市街地来訪者アンケート調査〔平成 22 年 5 月実施〕

図 2.19 西の京から各地への周遊手段

(3) バス割引チケット購入者の周遊状況

1) 周遊行程

- 平城宮跡から奈良公園・西の京に向かう行程が多い。
- バス割引チケットを未購入者と比較すると、周遊地数が多くなっている。

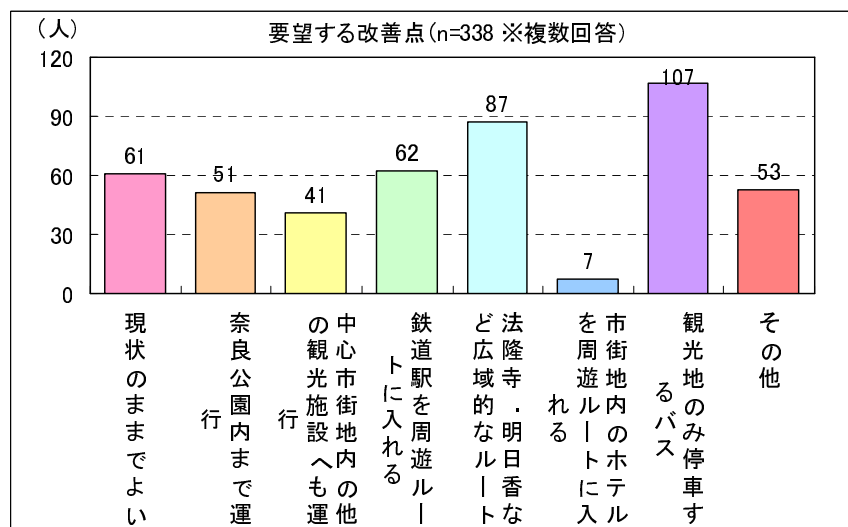


資料:バス割引チケット購入者アンケート調査[平成 22 年 10 月実施]

図 2.20 バスチケット購入者の周遊行程

2) 1300 系統に関するサービス改善点

- 路線バス利用者の 1300 系統に要望する改善点として、「観光地のみ停車するバス」「法隆寺・明日香など広域的なルート」が多く、観光移動に特化した系統を望んでいる。

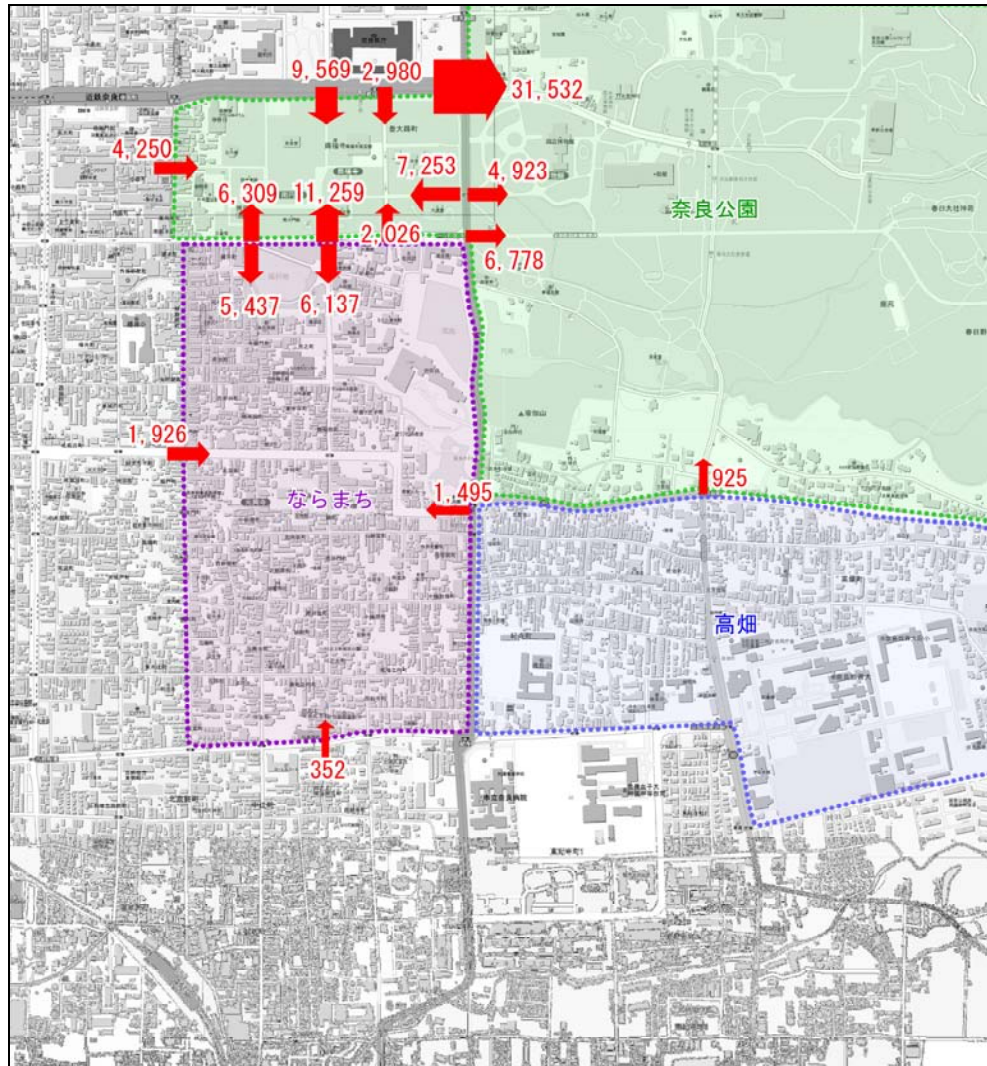


資料:バス割引チケット購入者アンケート調査[平成 22 年 10 月実施]

図 2.21 1300 系統に要望する改善点

(4) 高畑・ならまち周辺の周遊状況

- 奈良公園周辺の歩行者移動は大宮通り・三条通りに集中しており、高畑やならまち南部（元興寺周辺など）への歩行者数は少なくなっている。
- 奈良公園から比較的近距離にある観光地区に関しても、周遊観光がほとんどなされていないことがうかがえる。



単位：人/13h(7～20時)

資料：平成22年5月2日(日)歩行者数調査データ

図 2.22 高畑・ならまち周辺の歩行者数

3 奈良中心市街地の公共交通に関する課題

3.1 観光交通に関する課題

3.1.1 来訪観光交通に関する課題

奈良中心市街地の渋滞の発生

奈良中心市街地では観光ピーク期間に慢性的な渋滞が発生しているが、観光客の出発する地域によっては、費用や利便性の面から公共交通よりも自動車の利用がされやすい状況にある。

自動車の流入対策として、これまでパーク&ライドを実施しているが、これまでのパーク&ライド駐車場は南側方面からの来訪交通に対しては中心市街地までの動線上に確保されておらず、南側から奈良公園へ向かうルートである国道 169 号では、著しい交通渋滞が発生している。

渋滞による公共交通利用環境の低下

路線バスやパーク&ライドのシャトルバスを利用する観光客の評価として、バス乗車中の渋滞、また渋滞による遅延に対する不満が多くなっている。

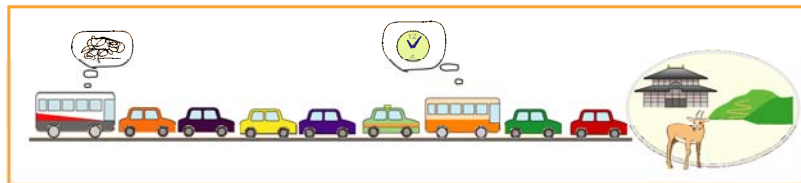


図 3.1 来訪観光交通に関する課題(1)

わかりにくい公共交通利用環境

公共交通を利用する観光客の評価として、駅やバス停での乗継がわかりにくいという意見や、目的地へ向かうためにどのバスに乗ればいいのかわかりにくいという意見が多い状況にある。特に、鉄道からバスへの乗継など、バスに乗る際にわかりにくいと感じることが多くなっている。

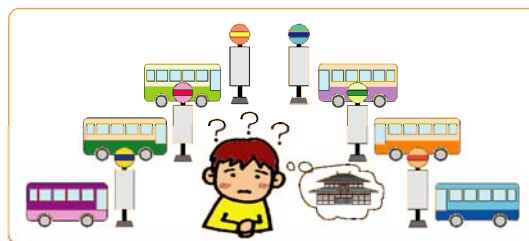


図 3.2 来訪観光交通に関する課題(2)

3.1.2 周遊観光交通に関する課題

(1) エリア1(奈良公園)周遊観光交通に関する課題

観光バスの来訪集中による渋滞の発生

観光バスの入庫は、午前中および昼過ぎに集中している。観光シーズンなどは、駐車容量を超える台数の観光バスが来訪するため、駐車場の入り口での入庫待ちのバス渋滞や、入庫を諦めたバスが路上で観光客を乗降させることにより、バス以外の交通も阻害され、公園内道路に交通渋滞が発生している。



図 3.3 エリア1(奈良公園)周遊観光交通に関する課題(1)

公園内の移動性が低い

若草山や二月堂など、奈良公園の出入り口から距離のある観光施設に関しては、来訪したいというニーズはあるものの、アクセス性が低いことから、多くの方が来訪できていない状況にある。

そこで、平成21年度の奈良公園周辺での社会実験において、公園内周遊バスを運行したところ、利用者の満足度は高く、公園内の回遊性が向上したことから、公園内移動環境の向上を引き続き図っていくことが必要である。

来訪交通(公共交通)と周遊交通の乗継利便性の向上

周遊バス利用者の8割以上がパーク&ライド駐車場利用者であり、多くの来訪者は周遊バスを利用していなかった。これは、パーク&ライドシャトルバスの降車場所と公園内周遊バスの乗車場所が同じ場所に設置されていた一方、鉄道駅から奈良公園への動線上には設置されていなかったことが要因であった。

したがって、パーク&ライド駐車場利用者に限らず、多くの人に周遊バスを利用してもらうためには、来訪交通と周遊交通の乗継環境を整えることが必要である。



図 3.4 エリア1(奈良公園)周遊観光交通に関する課題(2)

(2) エリア 2(平城宮跡・西の京・奈良公園を含む範囲)周遊観光交通に関する課題

観光拠点間の周遊が少ない

中心市街地の観光では、1~2箇所のみを訪れる観光客が多く、点在する数多くの観光拠点をいくつも周遊する観光客が少ない。

また、路線バス利用観光客の評価として、観光地のみ停車するバスがほしいという意見が多い。

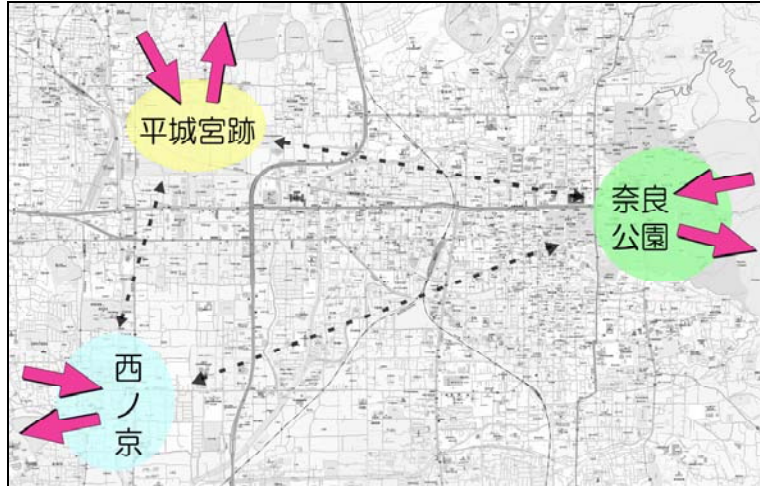


図 3.5 エリア 2(平城宮跡・西の京・奈良公園を含む範囲)周遊観光交通に関する課題

西の京エリアへの移動手段として自動車の割合が高い

西の京界隈を訪れる観光客は、自動車を利用する割合が高くなっており、特に鉄道の乗換えが必要となる奈良公園と西の京間での移動でその傾向は顕著である。

高畑やならまち南部を訪れる人が少ない

奈良公園は、新薬師寺等が位置する高畑地区や、ならまち地区に隣接しているが、公園周辺の歩行者の移動は大宮通り、三条通りに集中しており、高畑やならまち南部へ向かう歩行者は少なくなっている。

4 奈良中心市街地で実施する事業

4.1 基本方針

奈良中心市街地内で、観光客・市民双方にとって移動の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ある。

行政・交通事業者の積極的な取り組みはもとより、市民・観光客等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、次の理念を掲げる。

**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**

- ・ 地域の快適性向上と活性化
- ・ 観光客の満足度の向上
- ・ 世界遺産など奈良の文化財や自然環境の保護

4.2 計画目標

基本理念と公共交通に関する課題を踏まえ、以下の計画目標を設定する。

(1) 観光交通に関する計画目標

● 渋滞の緩和

より魅力的な観光地を目指すために、公共交通利用を促進することにより、市街地内への自動車流入を抑制し、観光地としての雰囲気への阻害、路線バスの定時性の乱れに大きく起因する市街地内における交通渋滞の緩和を図る。

● わかりやすい公共交通利用環境の提供

より環境に配慮した観光地を形成するためには、公共交通による周遊観光を促進することが必要であり、そのために、誰もが迷うことなく公共交通を利用できる環境を提供する。

● 奈良公園・中心市街地内の移動環境の向上

観光客に対して、限られた時間の中で、奈良の魅力を十分に味わっていただき、「また訪れよう」という気持ちを醸成するために、奈良公園内および中心市街地内を自由、かつ快適に移動できる環境を提供する。

4.3 観光交通に関する施策

施策を提示するに当たり、課題・基本理念・計画目標・施策の関連図を以下に示す。

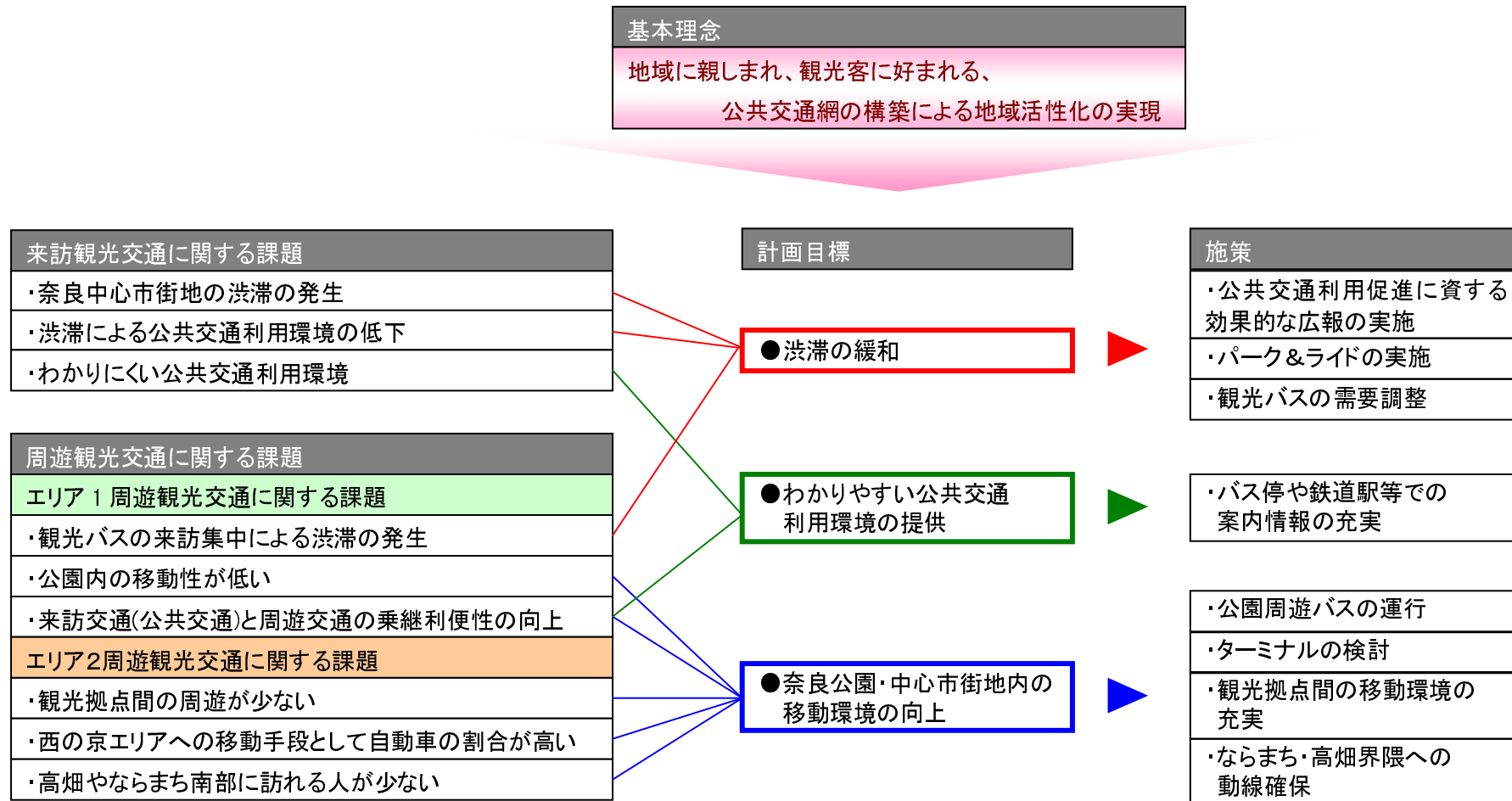


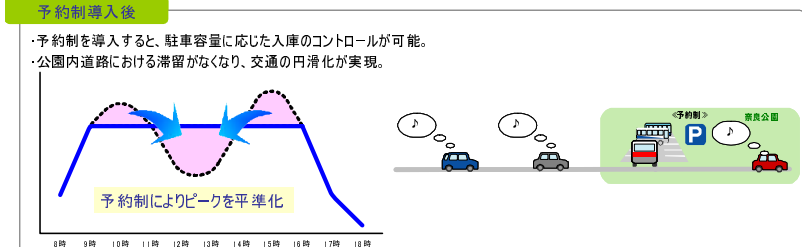
図 4.1 課題・理念・目標・施策の関連図

(1) 来訪観光交通対策

■計画の目標：渋滞の緩和

事業①		公共交通利用促進に資する効果的な広報の実施
事業計画	具体的な取組	○鉄道駅、高速 SA/PA 等におけるチラシの留め置き・ポスターの掲示 1300 年祭での広報事業を参考に、認知度が高いことが確認された鉄道駅や高速 SP/PA においてチラシ・ポスターによる広報を実施する。
		○ホームページの充実 奈良中心市街地観光の窓口となるポータルサイトを開設し、観光案内に加え、公共交通マップやパーク&ライド駐車場情報等の交通案内等を充実させる。
		○公共交通利用促進に資するラジオ・道路情報板等での情報提供 来訪日当日における自動車来訪者のパーク&ライド利用を促進するため、ラジオや道路情報板による情報提供、看板・横断幕の設置を実施する。
	実施主体	奈良県・奈良市・交通事業者
目標値		公共交通分担率 65%（現況 65%（H22GW））
モニタリング指標		●広報媒体別の認知度 来訪者アンケートにより把握（チラシ 26%,HP22%,ラジオ・看板 21%（H22 秋季））

事業②		パーク&ライドの実施
事業計画	具体的な取組	○パーク&ライドの実施 郊外に大規模な駐車場を整備し、そこから中心市街地までシャトルバスを運行するパーク&ライドを実施する。
		○パーク&ライドの広報 高速道路 SA/PA 等におけるチラシやポスターの掲示、ホームページやラジオ等での情報提供等により、パーク&ライドの周知を徹底し、利用促進を図る。
	実施主体	奈良県
目標値		パーク&ライド利用台数 750 台/日 （現況 750 台/日（H22、1300 年祭フェア期間平均））
モニタリング指標		●広報により行動変容した人の割合 広報による行動変容を把握（現況 30%（H22 秋季）） ●市街地流入台数 交通量調査により流入台数を把握 （現況 68,000 台（H21 年 11 月 7 日（土）8~19 時））

事業③		観光バスの需要調整
事業計画	具体的な取組	<p>○駐車場予約制の導入</p> <p>観光ピーク期間に観光バスが来訪する時間帯を分散し、駐車場への入庫待ちによる渋滞を解消するため、ウェブ上での予約を基本とする観光バス駐車場予約システムを構築・導入する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #92d050; display: inline-block;">予約制導入後</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約制を導入すると、駐車容量に応じた入庫のコントロールが可能。 ・公園内道路における滞留がなくなり、交通の円滑化が実現。  <p style="text-align: center;">予約制によりピークを平準化</p> </div> <p style="text-align: center;">図 4.2 予約制導入イメージ</p>
	実施主体	奈良県
目標値		駐車場前の最大渋滞長 0m（現況 475m（H22 春季））
モニタリング指標		<ul style="list-style-type: none"> ● 予約利用台数 予約利用台数をカウント・観光バスアンケートにより把握 ● 予約率 予約利用台数／来訪台数より把握 ● 平準化度 入庫ピーク率を把握（現況 16%（H22 秋季））

■計画の目標：わかりやすい公共交通利用環境の提供

事業①		バス停や鉄道駅等での案内情報の充実
事業計画	具体的な取組	<p>○バス停情報案内機器の設置</p> <p>近鉄奈良駅構内にデジタルサイネージ（電子看板）を設置し、バス停の乗り場案内、おすすめバス観光ルート等の情報を提供する。 また、近鉄奈良駅のバス停にもデジタルサイネージを設置し、バスの位置情報や観光情報等を提供する。</p>
	実施主体	奈良県・奈良交通株式会社
目標値		情報提供に関する満足度（「満足」および「やや満足」の割合）50%（現況 39%（H22 秋季））
モニタリング指標		<ul style="list-style-type: none"> ● 情報端末利用者数 情報端末利用者数をカウント ● 情報を認識した人の割合 来訪者アンケートにより情報を認識した人数・割合を把握

事業②		バス停や鉄道駅等での案内情報の充実
事業計画	具体的な取組	<p>○携帯電話サイトの設置</p> <p>携帯電話からアクセス可能なウェブサイトで、現在地案内サービスや公共交通機関に対応した経路探索サービスなどの情報提供を行う。</p>
	実施主体	奈良県
目標値		同上
モニタリング指標		<ul style="list-style-type: none"> ● アクセス数 サイトアクセス数をカウント

(2) 周遊観光交通対策

■計画目標：奈良公園・中心市街地内の移動環境の向上

事業①		公園周遊バスの運行
事業計画	具体的な取組	○公園周遊バスの運行 公園外のターミナルを起点とし、公園内の観光資源を巡る周遊バスを運行する。
	実施主体	奈良県・交通事業者
目標値		公園内滞在時間；3.5時間（現況 3.0時間（H22GW）） 公園内訪問箇所数；4.0箇所（現況 3.5箇所（H21 秋季））
モニタリング指標		●公園周遊バス利用者数 公園周遊バス利用者数をカウント（現況 1,300人/日（H21 実験）） ●満足度 利用者アンケートより把握（実験時 98.2%（H20 実験）） ●費用対効果 効果：運賃収入＋周遊による消費額の増分（アンケートより把握） 費用：バス運行経費

事業②		ターミナルの検討
事業計画	具体的な取組	○ターミナルの検討 鉄道・バス・シャトルバス、様々な手段で奈良公園まで来訪した観光客に、公園内周遊バスといった一様のサービスを提供する場所を提供するため、奈良公園への来訪交通と公園内の周遊交通をつなぐ交通結節点に関する基本計画を策定し、ターミナルの検討を行う。 
	実施主体	奈良県
目標値		連携計画対象期間中は検討のため目標値なし
モニタリング指標		連携計画対象期間中は検討のため効果検証指標なし

図 4.3 ターミナルで確保する乗継機能イメージ

事業③		観光拠点間の移動環境の充実
事業計画	具体的な取組	○中心市街地内観光地周遊バスの運行 奈良公園、平城宮跡、西の京、ならまちといった観光地や、近鉄奈良駅、JR奈良駅、近鉄大和西大寺駅といった鉄道駅、またホテル等の宿泊施設を結ぶ観光目的の中心市街地内周遊バスを運行するとともに、中心市街地内の周遊を一層促進するため、交通事業者と連携した切符を企画・販売する。
	実施主体	奈良県・交通事業者
目標値		中心市街地内滞在時間 5.0 時間（現況 4.5 時間（H22GW）） 中心市街地内訪問ゾーン数 2.5 ゾーン（現況 2.1 ゾーン（H22GW））
モニタリング指標		●市街地周遊バス利用者数 市街地周遊バス利用者数をカウント ●満足度 利用者へのアンケート調査より周遊に関する満足度を把握 ●費用対効果 効果：運賃収入＋周遊による消費額の増分（アンケートより把握） 費用：バス運行経費

事業④		観光拠点間の移動環境の充実
事業計画	具体的な取組	○バスの上屋新設等リニューアル バス停の上屋を新設およびリニューアルし、観光地にふさわしいバスの待合環境を整備する。 新設もしくはリニューアルすることが望ましいと考えられるバス停を抽出し、整備を行う。
	実施主体	公共交通活性化協議会・交通事業者・道路管理者
目標値		利用者満足度（「満足」および「やや満足」の割合）50% （現況 30%（H22 秋季））
モニタリング指標		●バス停下屋等整備率 施工状況より把握


事業⑤		ならまち・高畑界限への動線確保
事業計画	具体的な取組	<p>○ならまち・高畑界限への動線確保</p> <p>ならまち南エリアに、ならまちのエントランスとなる交通拠点整備について、拠点が持つべき機能、施設配置、拠点から奈良公園、ならまち、高畑に向かう動線等を検討する。</p> 
	実施主体	奈良市・公共交通活性化協議会
目標値		連携計画対象期間中は検討のみのため目標値なし
モニタリング指標		連携計画対象期間中は検討のみのため効果検証指標なし

図 4.4 目指す観光客の周遊動線

事業⑥		定期観光バスの平城宮跡への乗り入れ
事業計画	具体的な取組	<p>○定期観光バスの平城宮跡への乗り入れ</p> <p>平城宮跡歴史館の再オープンに合わせ、定期観光バスを平城宮跡内のターミナルに乗り入れる。</p>
	実施主体	奈良交通（株）
目標値		—
モニタリング指標		—

4.4 事業の実施主体とスケジュール

前項で提示した各事業の実施主体とスケジュールを下表に示す。

表 4.1 事業実施主体とスケジュール

	計画目標	事業	実施主体	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	
来訪観光交通対策	渋滞の緩和	公共交通利用促進に資する効果的な広報の実施	○鉄道駅、高速SA/PA等におけるチラシの留め置き・ポスターの掲示	・奈良県	検討・実施	検討・実施	検討・実施
			○ホームページの充実	・奈良市	→	→	→
			○パーク&ライド利用促進に資するラジオ・道路情報板等での情報提供	・交通事業者			
		パーク&ライドの実施	○パーク&ライドの実施	・奈良県	実施・検証	実施・検証	実施・検証
	○パーク&ライドの広報			→	→	→	
	観光バスの需要調整	○駐車場予約制の導入	・奈良県	実施・検証	実施・検証	実施・検証	
	わかりやすい公共交通利用環境の提供	バス停や鉄道駅等での案内情報の充実	○バス停情報案内機器の設置	・奈良県 ・奈良交通株式会社	設置	情報の提供	情報の提供
○携帯電話サイトの設置			・奈良県	情報の提供	情報の提供	情報の提供	
周遊観光交通対策	奈良公園・中心市街地内の移動環境の向上	○公園周遊バスの運行		・奈良県 ・交通事業者	運行・検証	運行・検証	運行・検証
		○ターミナルの検討		・奈良県	→ 検討・設計		
		観光拠点間の移動環境の充実	○中心市街地内観光地周遊バスの運行	・奈良県 ・交通事業者	運行形態検討・運行・検証	運行・検証	運行・検証
			○バスの上屋新設等リニューアル	・協議会 ・交通事業者 ・道路管理者	調査	整備	整備
		○ならまち・高畑界隈の動線確保		・奈良市 ・協議会	→ 検討		
		○定期観光バスの平城宮跡への乗り入れ		・奈良交通株式会社	検討・実施	検討・実施	検討・実施

4.5 推進体制

(1) 推進体制

本計画を確実に推進して実現していくためには、交通事業者、行政、住民等が各々の役割を分担しながら、その役割を果たしていくことが重要であり、事業主体は中心市街地の交通課題及び地域づくりの目標を相互に理解・共有し、緊密な連携を図りながら、より快適な観光・暮らしの実現に資する公共交通網の構築を進めていくこととする。

表 4.2 関係主体の役割

主体	役割
住民等	啓発活動等を通して、通勤、通学、私用など、全ての移動目的に関して、公共交通機関を使う意識を醸成し、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。
観光客	広報等の展開により、公共交通機関利用を促進する。また、やむを得ずマイカーで来訪する観光客に対しては、パーク&ライドの利用を促進する。
交通事業者	企画切符等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。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体系の形成を図る。
行政	県・市・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。

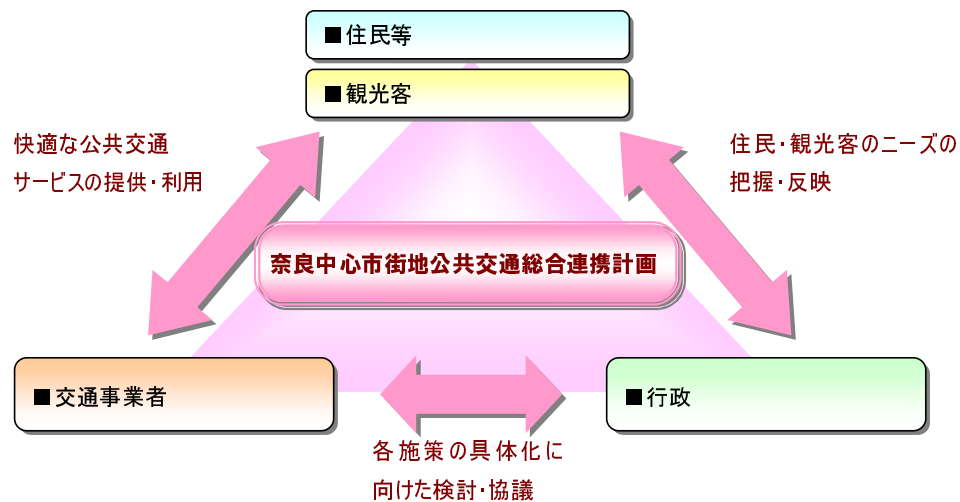


図 4.5 推進体制

(2) 事業推進に係る目標達成状況および施策効果検証の実施

本計画の目標を達成するためには、選定した事業を着実に実施するとともに、適切な時期に事業の計画・検討・見直しを行なっていくことが重要である。平成 23 年度以降にも随時協議会を開催し、PDCA サイクルに従いモニタリングを実施し、運営方法等について、評価・改善を図りつつ、各事業を推進していく。