

# 奈良中心市街地公共交通総合連携計画

令和5年3月

奈良中心市街地公共交通活性化協議会

# 目次

1. 計画の概要	1
1.1 計画の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画対象期間	2
1.4 計画対象区域	3
2. R2 連携計画の計画目標達成状況	4
2.1 R2 連携計画の計画目標	4
2.2 R2 連携計画の計画目標達成状況	5
2.2.1 計画目標（1）の達成状況	5
2.2.2 計画目標（2）の達成状況	6
2.2.3 計画目標（3）の達成状況	8
3. R2 連携計画策定後の交通状況等の変化	9
3.1 コロナ禍における観光客数等の変化	9
3.1.1 新型コロナウイルス感染症の拡大	9
3.1.2 観光客の推移	9
3.1.3 外国人観光客の推移	10
3.2 公共交通利用等の変化	11
3.2.1 公共交通利用による観光客の推移	11
3.2.2 ぐるっとバスの利用状況	12
3.2.3 木簡型一日乗車券の販売状況	14
3.2.4 パーク&サイクルライドの利用状況	15
3.2.5 観光バスターミナルの利用状況	16
3.3 観光交通情報の取得	17
3.3.1 観光交通情報の取得状況	17
3.3.2 ホームページ等のアクセス状況	17
3.4 自動車交通の変化	19
3.4.1 奈良中心市街地の自動車交通量の変化	19
3.4.2 観光シーズン（休日）の交通量の変化	19
3.4.3 昼間の奈良公園方面への渋滞発生状況	20

3.4.4	夕方の大阪方面への渋滞発生状況.....	23
3.4.5	P&R 駐車場の利用状況 .....	25
3.5	マイカー通勤の状況 .....	28
3.5.1	通勤者数規模別のマイカー通勤状況 .....	28
3.5.2	業種別のマイカー通勤状況.....	29
4.	交通状況等の変化を踏まえた取組方針 .....	30
5.	奈良中心市街地の目指すべき交通のすがた.....	31
5.1	基本理念 .....	31
5.2	計画目標と具体目標 .....	31
5.3	具体目標の目標値 .....	32
6.	実施施策.....	35
6.1	施策体系 .....	35
6.2	施策スケジュール .....	36
6.3	施策概要 .....	37
6.3.1	施策 1) 観光拠点間の移動環境の充実 .....	37
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 .....	41
6.3.3	施策 3) 観光バスターミナルの利用促進 .....	43
6.3.4	施策 4) 自動車の需要調整 .....	44
6.3.5	施策 5) 公共交通利用促進に資する効果的な広報 .....	47
6.3.6	施策 6) モビリティ・マネジメントの実施 .....	50
7.	推進体制.....	51
7.1	推進体系 .....	51
7.2	PDCA サイクルによる事業推進 .....	52
【参考資料 1】	検討の経緯 .....	54

---

# 1. 計画の概要

---

## 1.1 計画の目的

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す。平成 22 年（2010 年）の「平城遷都 1300 年祭」の際には、多くの観光客が訪れ、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年における観光入込客数は約 1,741 万人に達しています。その一方、観光を目的とした自動車交通の増加によって、奈良中心市街地における交通渋滞や環境悪化などの問題が深刻であり、環境負荷の小さい交通体系の構築が求められています。

これらの問題に対応するため、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。

## 1.2 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。

H23 連携計画策定後、平成 25 年度、平成 28 年度、令和元年度にそれぞれ計画目標の達成状況を確認し、各施策の効果検証を行い、計画の見直しを行ってきました。令和 2 年度からは、令和 2 年 3 月に策定した連携計画（以降、R2 連携計画）に位置づけた施策を実施しており、令和 4 年度で R2 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、R2 連携計画を見直し、新たな連携計画（以降、本計画）を策定しました。

### ①R2 連携計画に位置付けた施策実施と新たな課題への対応

- R2 連携計画に位置づけた施策は概ね実施していますが、計画目標の達成状況を確認した上で、公共交通を取り巻く情勢の変化を踏まえ、新たな課題に対応する必要があります。一方で令和 2 年以降の新型コロナウイルス感染症拡大により、奈良中心市街地の交通を取り巻く環境にも変化が生じていることから、社会状況の変化も踏まえて取り組んでいく必要があります。

#### ②渋滞対策及び環境対策のさらなる推進

- 世界遺産など奈良の文化財や自然環境の保護に向けて、奈良中心市街地における観光交通及び日常交通の状況を踏まえ、さらなる公共交通を中心とした交通システムを構築していく必要があります。
- 奈良公園周辺の自動車流入抑制方法の確立など、観光シーズンの渋滞対策を推進する必要があります。

#### ③持続可能な公共交通体系の構築

- 持続可能な公共交通体系の構築に向け、地域ぐるみの公共交通の利用促進や、公共交通の情報提供などについて、行政と地域住民、交通事業者などの関係者が協働・連携しながら公共交通サービスの確保・維持に向けた取組を進める必要があります。

#### ④上位・関連計画との整合性

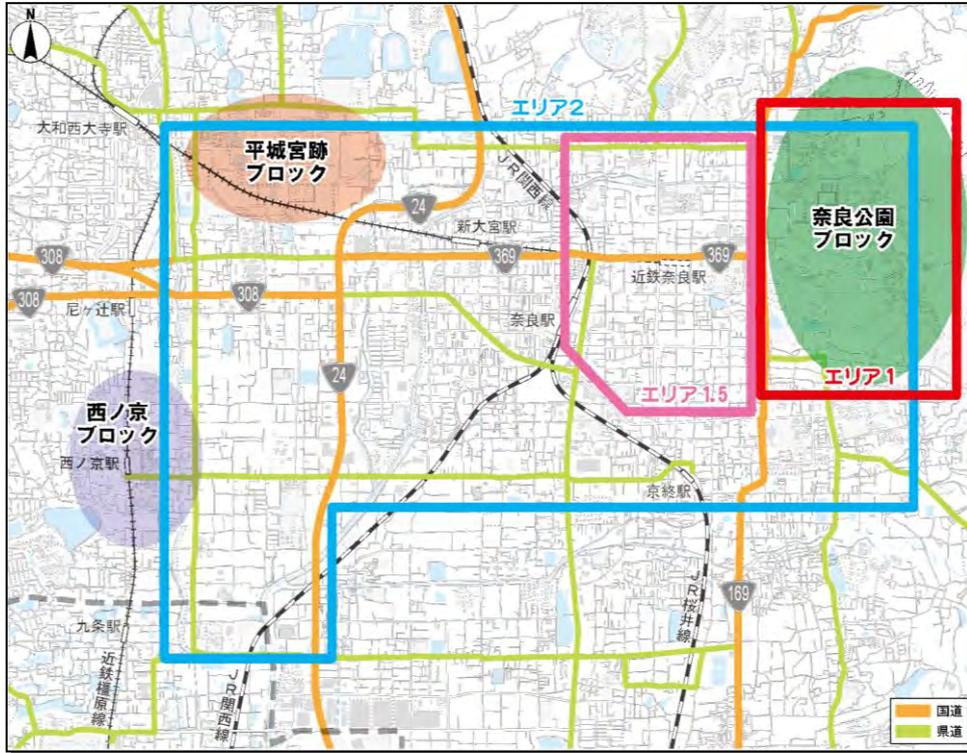
- 「奈良市第5次総合計画（令和4年3月）（以降、総合計画）」では、交通渋滞の解消を図るだけでなく、既存の公共交通の活用を主にして、自転車・徒歩やコミュニティバスに加えて、新しい技術の導入や住民主体型の移動システムなどの多様な移動手法について、地域住民や関係機関などとともに考え、公共交通を活かした効率的で利便性の高い持続可能な交通ネットワークの構築を目指としています。また、市民や企業に対して公共交通利用を促すことが示されていることから、総合計画との整合性を確保しつつ取組を進める必要があります。

### 1.3 計画対象期間

本計画の対象期間は、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

本計画の対象区域は、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：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などの施策を実施すべきエリア。

〔エリア 1.5：平城宮跡などの拠点整備状況を踏まえ、優先的に施策を実施する地域〕

- 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：西ノ京～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 1-1 計画対象区域

## 2. R2 連携計画の計画目標達成状況

### 2.1 R2 連携計画の計画目標

○ R2 連携計画では、3つの計画目標を設定

R2 連携計画では、奈良中心市街地の課題を解決するための目標として、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体系の確立を目指し、(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の3つの計画目標を設定しました。また、各計画目標の達成状況を確認するため、以下の目標値を設定しました。

種類	計画目標	目標値
観光 交通	(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
日常 交通	(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

## 2.2 R2 連携計画の計画目標達成状況

### 2.2.1 計画目標（1）の達成状況

○ 計画目標（1）「マルチモーダルな移動環境の構築」は、未達成

#### (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

奈良中心市街地における移動環境を向上させ、公共交通による周遊観光を促進させることによって、奈良市の公共交通利用による観光入込客数を令和3年までに年間1,712万人にすることを目標としました。

公共交通利用による観光入込客数は、平成22年に「平城遷都1300年祭」があり1,537万人となりましたが、翌年の平成23年には東日本大震災があり、1,155万人に減少しました。それ以降は順調に回復し、令和元年には1,571万人に増加していましたが、令和2年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響で622万人と大幅に減少し、令和3年も613万人で、目標は未達成です。

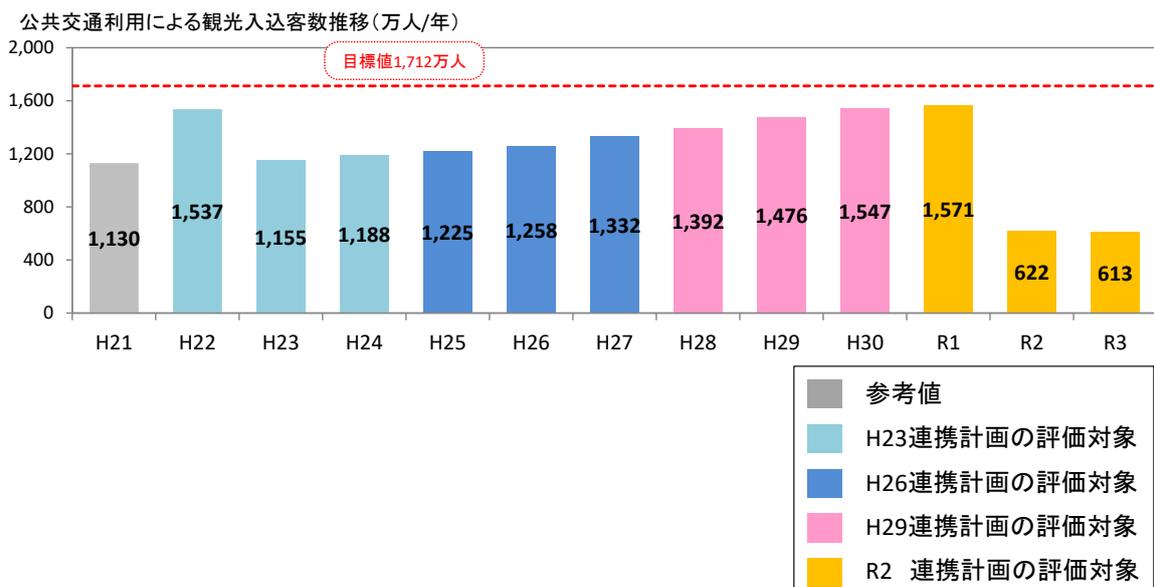
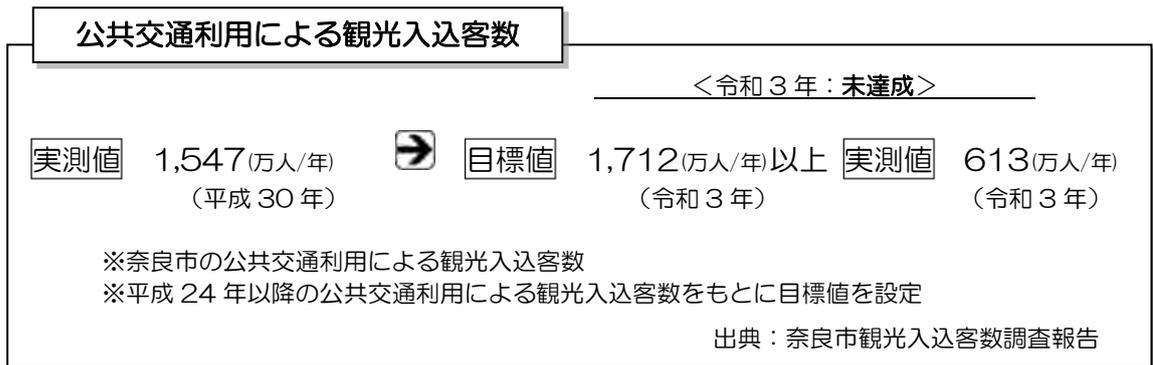


図 2-1 奈良市の公共交通利用による観光入込客数

## 2.2.2 計画目標（2）の達成状況

○ 計画目標（2）「公共交通利用促進による観光渋滞の緩和」は、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の向上

奈良中心市街地における渋滞を緩和させ、快適な観光を実現させるため、公共交通へのモーダルシフトを推進し、奈良中心市街地における旅行速度を令和4年までに20km/h以上にすることを目標としました。

奈良中心市街地の主要道路である「大宮通り」における平均旅行速度は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年以降は春期・秋期の東行・西行どちらの方向も令和元年より上昇していますが、令和4年秋期の西行は17.6km/hで、目標は未達成です。

#### 奈良中心市街地における旅行速度

<令和4年：未達成>

実測値 15.1(km/h) (令和元年) → 目標値 20(km/h)以上 実測値 17.6(km/h) (令和4年 秋期 西行)

※7時～19時の12時間の平均旅行速度(km/h)

※春期：4月・5月(休日)、秋期：10月・11月(休日)を対象とし、東行・西行のどちらの速度も20km/h以上を目標とする

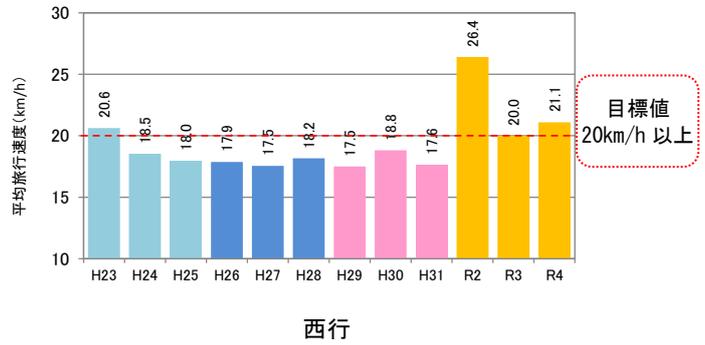
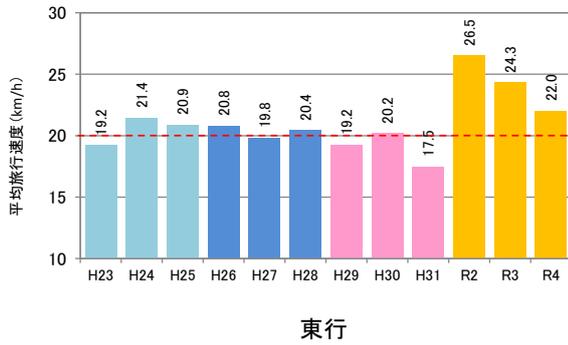
※奈良公園と平城宮跡など、主要な観光施設へのアクセス道として利用する主要道路である「大宮通り(国道24号東側区間)」を対象

※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未满是混雑」を参照して設定

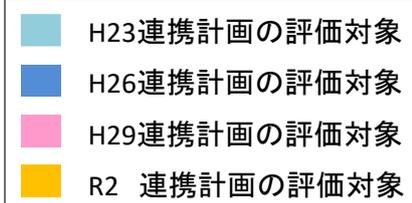
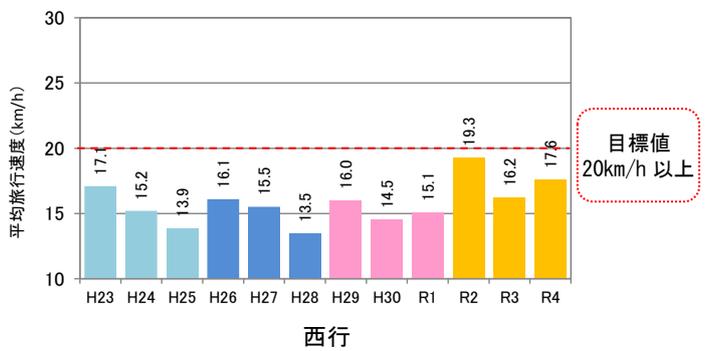
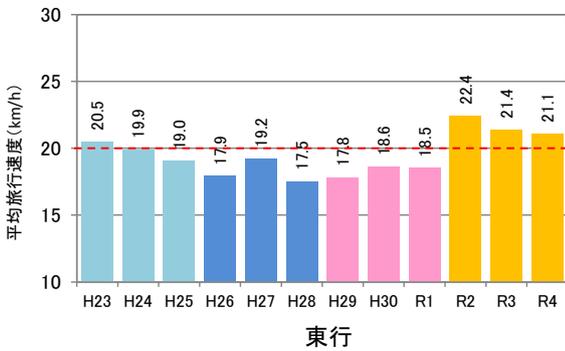


図 2-2 計画目標における平均旅行速度の対象区間

### 春期の平均旅行速度



### 秋期の平均旅行速度



出典：H23～R1：各年4月・5月（休日）、10月・11月（休日）の民間プローブデータ（ホンダイインターナビ統計データ）

R2～R4：各年4月・5月（休日）、10月・11月（休日）のETC2.0データ

図 2-3 大宮通りにおける休日の平均旅行速度

## 2.2.3 計画目標（3）の達成状況

○ 計画目標（3）「マイカー通勤から他の通勤手段への転換」は、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%未満の事業所割合の増加

奈良市内の事業所において、公共交通を中心とした他の交通手段に対する従業員等の意識を向上させることによって、マイカー通勤者 40%未満の事業所割合を 90%以上にすることを目標としました。

マイカー通勤者 40%未満の事業所割合は、令和 2 年に 80%を超えて 82%、令和 4 年には 85%と増加していますが、目標は未達成です。

#### マイカー通勤者 40%未満の事業所割合

<令和 4 年：未達成>

実測値 77%  
(令和元年)



目標値 90%以上  
(令和 4 年)

実測値 85%  
(令和 4 年)

※「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

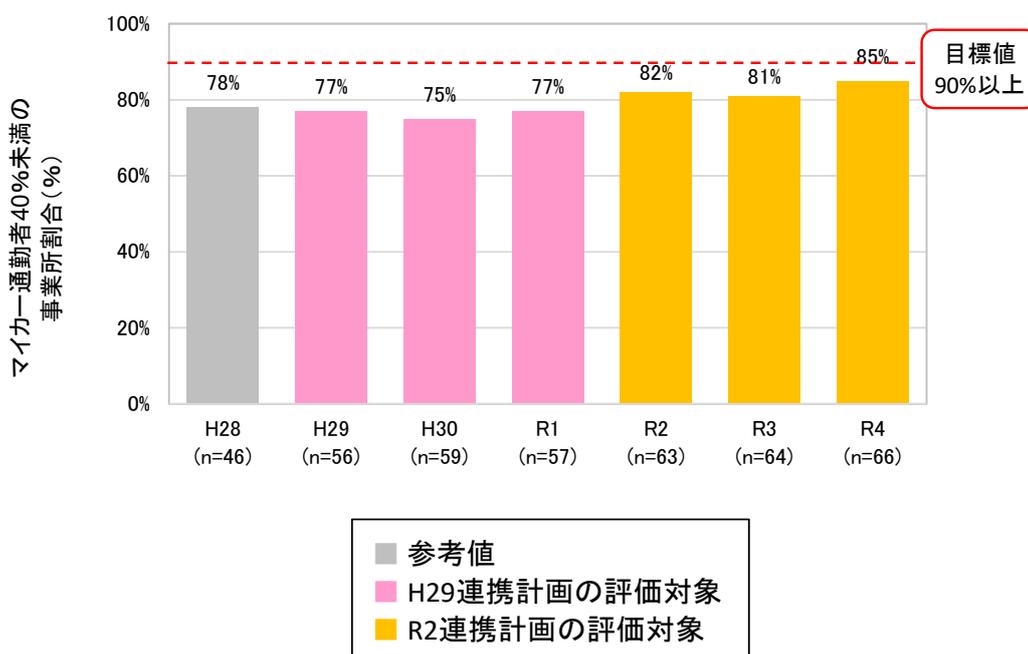


図 2-4 マイカー通勤者 40%未満の事業所割合

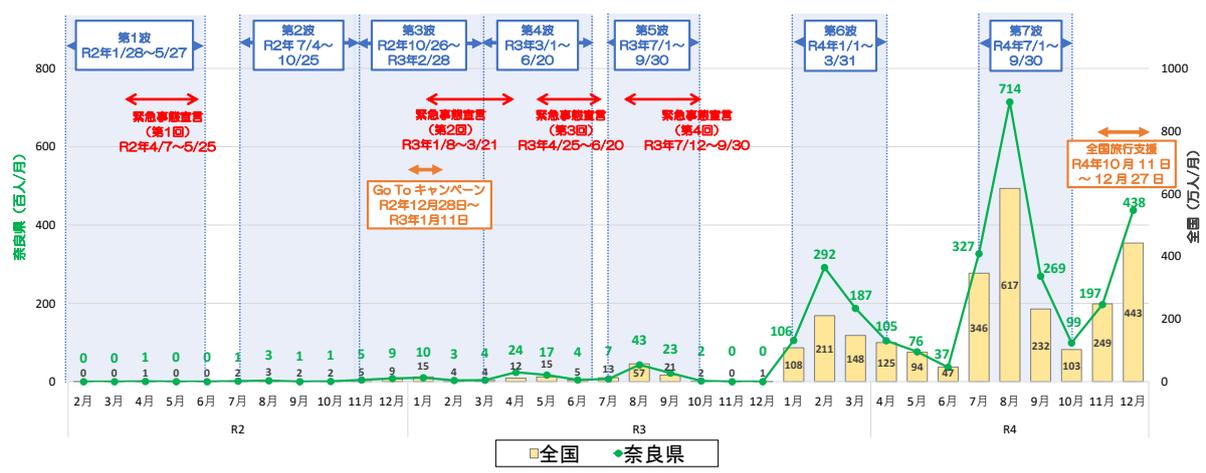
## 3. R2 連携計画策定後の交通状況等の変化

### 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

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 回発令されています。令和 4 年 8 月には奈良県の感染者数が約 7 万人で過去最多となりました。一方、令和 2 年の GoTo キャンペーンや、令和 4 年の全国旅行支援など、観光振興施策を国が実施しています。



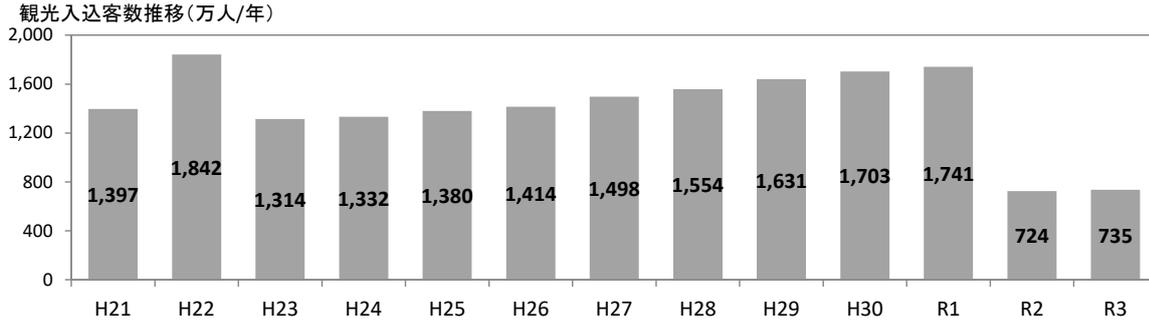
出典：奈良県 HP、厚生労働省 HP

図 3-1 新型コロナウイルス感染者数の推移

#### 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

奈良市への観光入込客数は、平成 22 年に「平城遷都 1300 年祭」があり 1,842 万人となりましたが、翌年の平成 23 年には東日本大震災があり、1,314 万人に減少しました。それ以降は順調に回復傾向にありましたが、令和 2 年には新型コロナウイルス感染症の拡大により大幅に減少し、令和 3 年も新型コロナウイルス感染症拡大前の状態には回復していません。



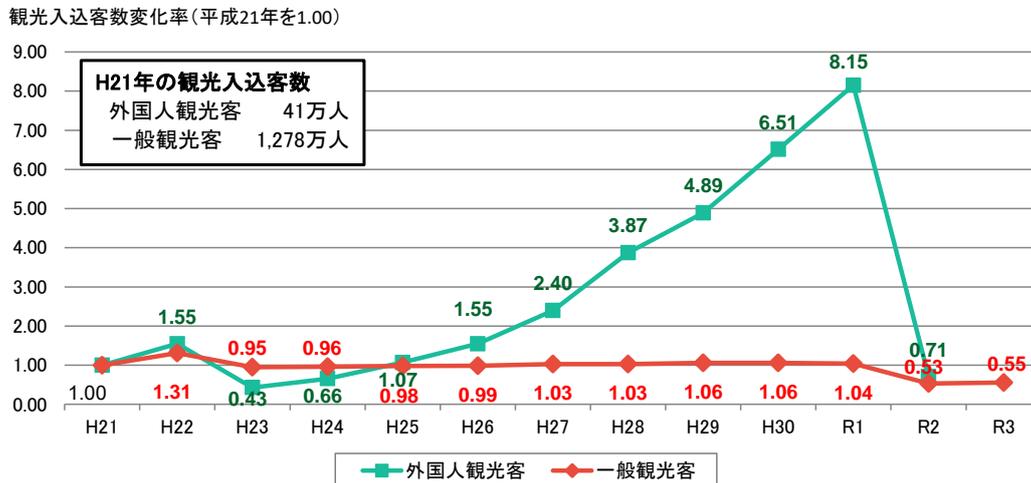
出典：奈良市観光入込客数調査報告

図 3-2 奈良市の観光入込客数の推移

### 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

平成23年以降、外国人観光客は一般観光客と比較して増加率が大きく、令和元年には平成21年比で約8倍に増加しました。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、外国人観光客数も大幅に減少しましたが、令和4年10月に水際対策が大幅に緩和されました。



※R3の外国人観光客数は、新型コロナウイルス感染症拡大による入国制限の影響で推計に必要な調査が行われなかったため、測定不可としている。

出典：奈良市観光入込客数調査報告

図 3-3 奈良市の観光客属性別の観光入込客数の推移

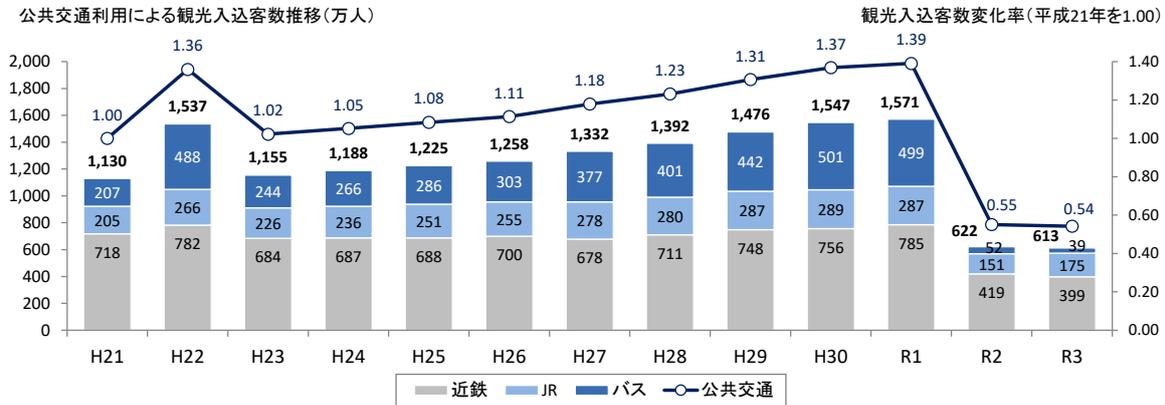
## 3.2 公共交通利用等の変化

### 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

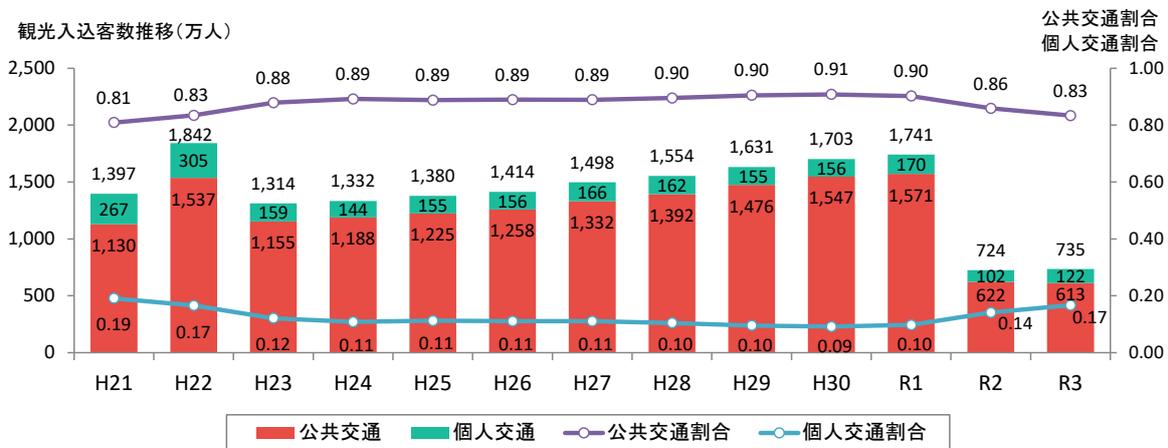
公共交通利用による観光入込客数は、令和元年は平成21年比で約1.39倍に増加していました。しかし、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大により観光入込客数が減少したことに伴い公共交通利用による観光入込客数も減少し、令和3年は平成21年比で約0.54倍となっています。

また、新型コロナウイルス感染症拡大による影響もあり、公共交通割合が令和2年以降減少し、個人交通（自動車・自動二輪）割合が増加しています。



出典：奈良市観光入込客数調査報告

図 3-4 奈良市の公共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 3-5 奈良市の公共交通・個人交通別の観光入込客数の推移

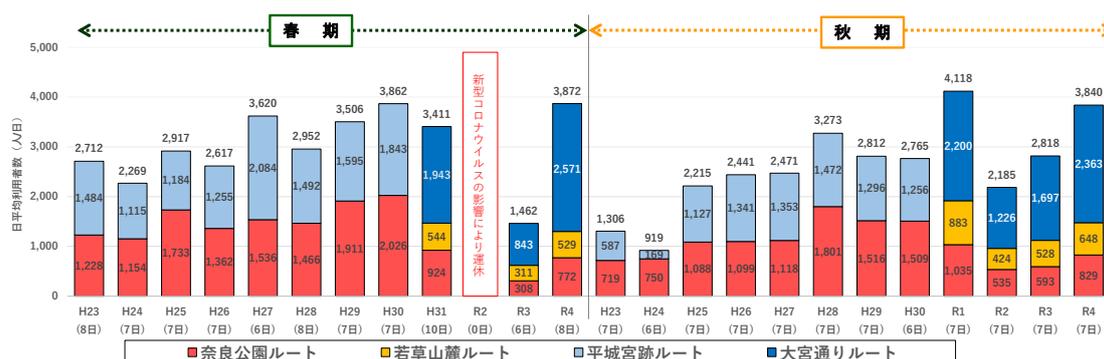
### 3.2.2 ぐるっとバスの利用状況

○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%未滿で推移しており、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

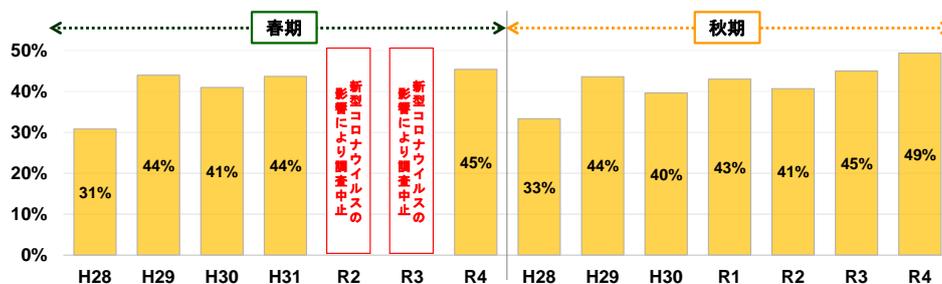
ぐるっとバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2年は一時運休もあり大幅に減少しました。その後は令和3年4月に大和西大寺駅南口のバス停新設により大宮通りルートが延伸され、同ルートの利用者数は増加傾向となっています。令和4年は春期・秋期ともに、全ルートの日平均利用者数が令和3年に比べて増加しています。また、令和4年春期の日平均利用者数は過去最高、秋期も令和元年に続き2番目で、コロナ禍前の水準まで回復傾向です。

ぐるっとバスの認知度は、50%未滿で推移しており、観光客の過半数がまだぐるっとバスを認知していません。また、満足度は春期が50~70%程度、秋期が60~90%程度であり、秋期の方が高くなっています。安価な運賃が高く評価されている一方、バスの遅延やバス車内の混雑などに対して不満を感じられています。



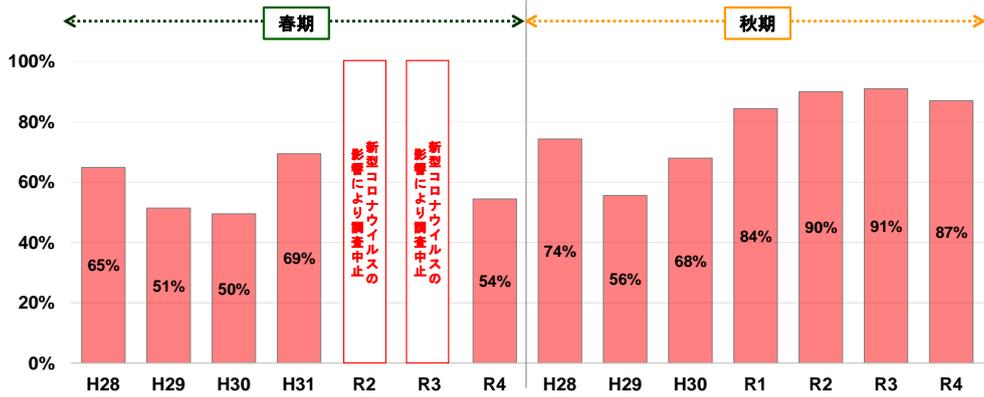
※上記の利用者数は、春期はGW、秋期は正倉院展期間を対象に集計（1日あたりの平均利用者数）  
 ※H25、H26 はならまちルートの利用者数を平城宮跡ルートに含む  
 ※H31 春期より奈良公園ルート、若草山麓ルート、大宮通りルートの3ルートに変更  
 ※R2 は、新型コロナウイルス感染症の影響により、4/18~10/23の運行中止  
 ※R3 春期より大和西大寺駅南口のバス停を新設し、大宮通りルートを延伸

図 3-6 ぐるっとバスの利用者数



出典：来訪者アンケート調査

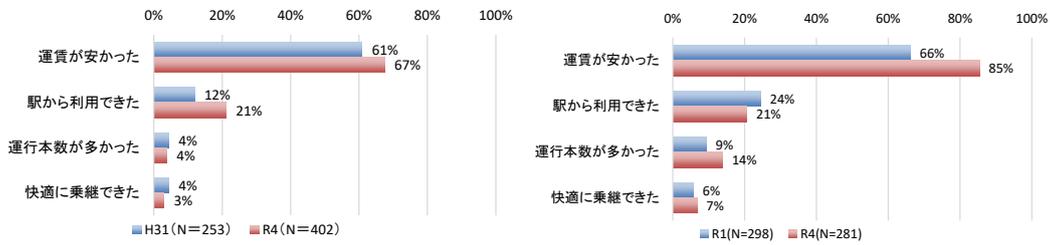
図 3-7 ぐるっとバスの認知度



※満足度は「満足・やや満足」と回答した割合の合計値

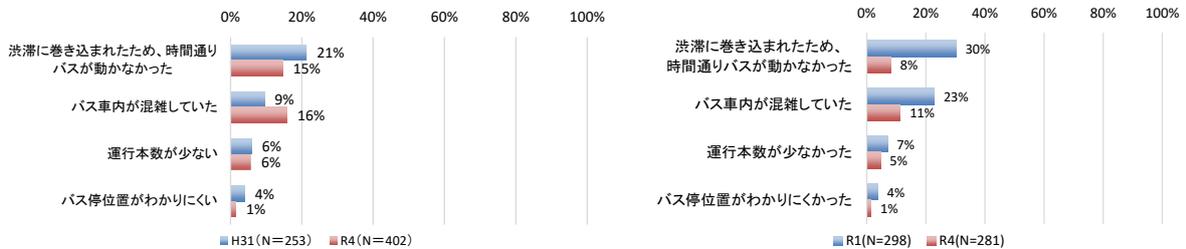
出典：ぐるっとバスヒアリング調査

図 3-8 ぐるっとバスの満足度



出典：ぐるっとバスヒアリング調査

図 3-9 ぐるっとバスの良かった点（左：春期、右：秋期）



出典：ぐるっとバスヒアリング調査

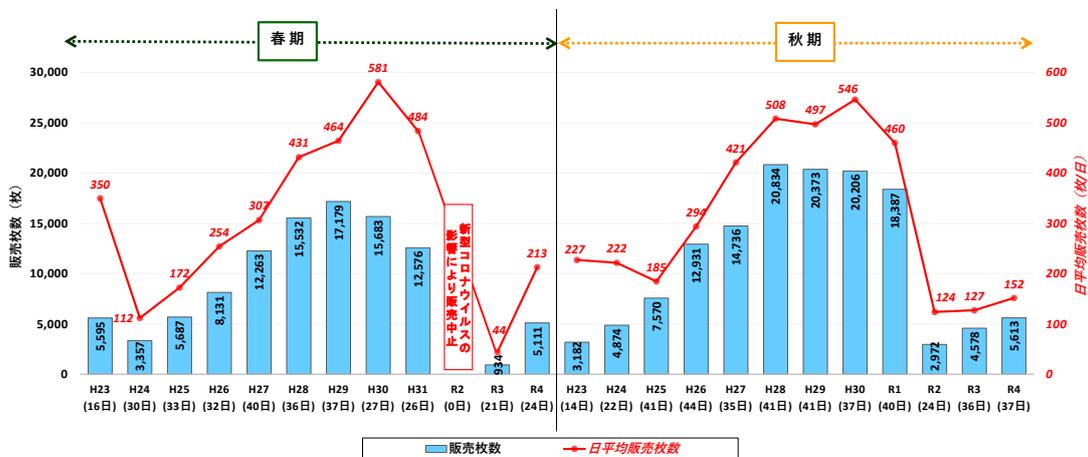
図 3-10 ぐるっとバスの悪かった点（左：春期、右：秋期）

### 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

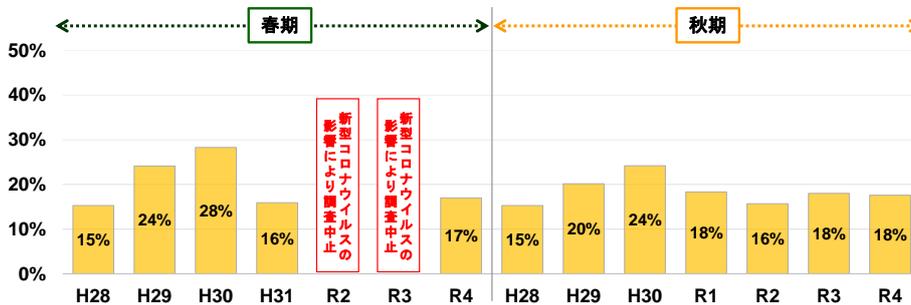
木簡型一日乗車券の販売枚数は、ぐるっとバスの運休に伴う販売の中止や、ぐるっとバス利用者数の落ち込みもあり、令和2年は令和元年より大幅に減少しました。その後、令和4年は令和3年に比べて増加しており、微増傾向です。

木簡型一日乗車券の認知度は20%弱で推移していますが、満足度は90%程度と非常に高い水準で推移しています。



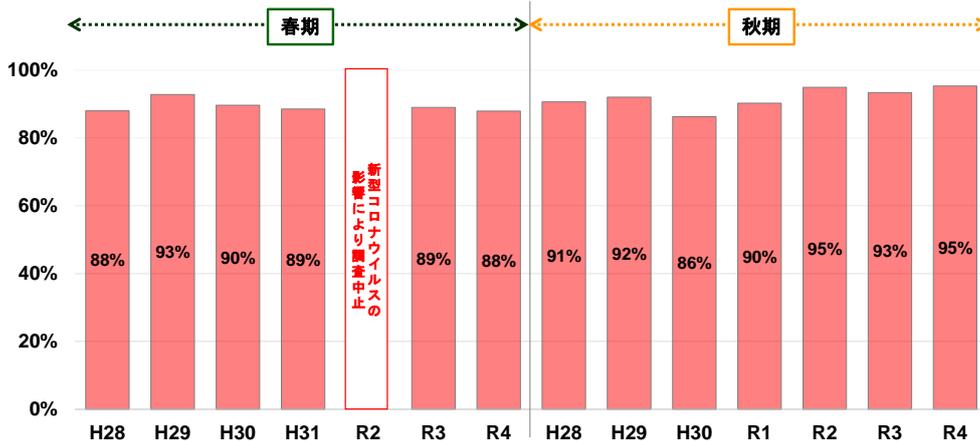
※各年の数値は、木簡型一日乗車券販売期間の大人と小児の販売枚数の合計値  
 ※奈良県コンベンションセンターの販売枚数は、近鉄奈良駅、JR奈良駅での販売日を対象  
 ※R2は新型コロナウイルス感染症の影響により、春期は4/18から販売中止、秋期は10/24から販売開始  
 ※R3春期は新型コロナウイルス感染症の影響により、奈良市役所駐車場と国道24号高架下駐車場で販売を途中で中止

図 3-11 木簡型一日乗車券の販売枚数



出典：来訪者アンケート調査

図 3-12 木簡型一日乗車券の認知度



※満足度は「満足・やや満足」と回答した割合の合計値  
 出典：木簡型一日乗車券アンケート調査

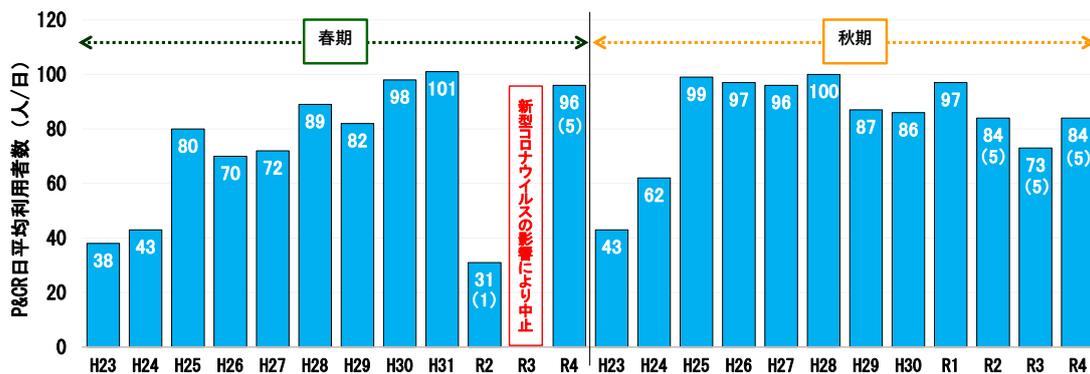
図 3-13 木簡型一日乗車券の満足度

### 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

パーク&サイクルライド（P&R 駐車場でのレンタサイクル）の利用者数は、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、令和3年は貸し出しを中止したものの、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年と減少傾向となっていました。令和4年は令和3年より増加しています。

また、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しています。



※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 号高架下駐車場で実施

※R2 春期以降はシェアサイクルも実施

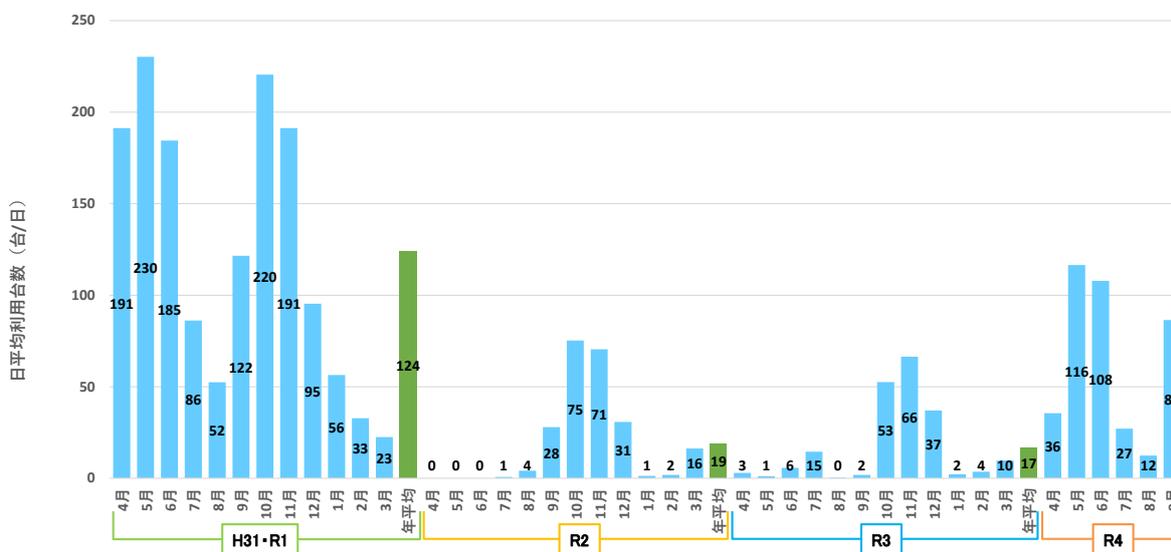
※( )内は、シェアサイクルの利用者数

図 3-14 パーク & サイクルライドの利用者数

### 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

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により、令和2年度、3年度と大幅に減少しましたが、令和4年の4月から9月は、令和3年の同月と比較して大幅に増加しています。



※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

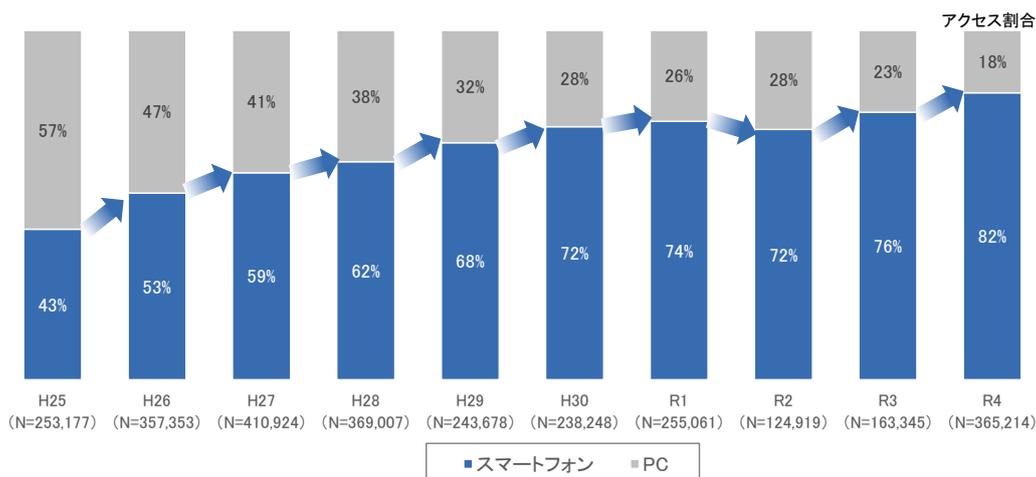
図 3-15 奈良公園バスターミナルの利用台数

### 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

ホームページ「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」の閲覧状況は、スマートフォンから閲覧している人の割合が増加傾向で、令和4年には82%になっています。



※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

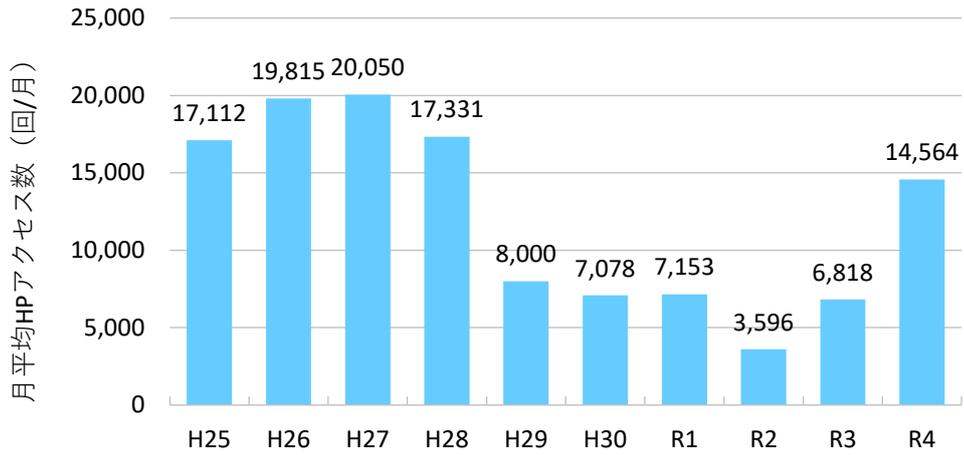
図 3-16 ホームページ閲覧の情報媒体比較

#### 3.3.2 ホームページ等のアクセス状況

- 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

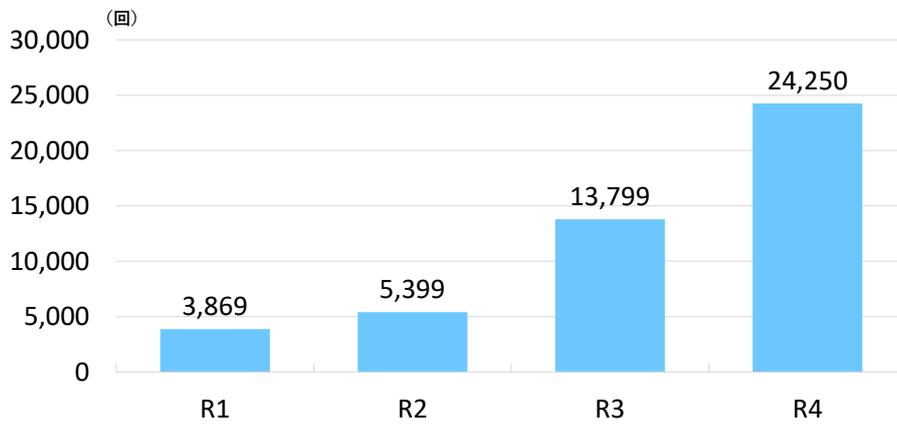
奈良中心市街地の観光交通情報を発信しているホームページ「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」のアクセス数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で観光客が減少したことに伴い、令和2年にはアクセス数も減少したものの、令和4年には、広告配信を実施したこともあり、14,000回/月程度で新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年の約2倍に増加しています。

また、ぐるっとバスの運行情報を発信しているバスロケーションシステム「ぐるっとバスNAVI」のアクセス数は、令和元年の運用開始以降増加しており、令和4年に24,000回程度で過去最高となっています。



※各年1月～12月の月平均値

図 3-17 ホームページのアクセス数



※ぐるっとバス NAVI への遷移数を集計

※各年1月～12月 (R1は4月～12月) の合計値

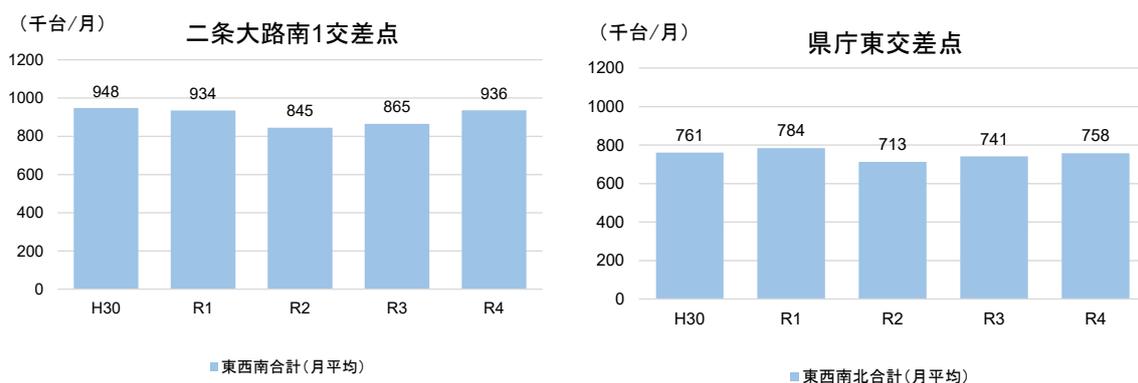
図 3-18 バスロケーションシステムのアクセス数

### 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

奈良中心市街地の主要交差点である二条大路南1交差点と県庁東交差点の自動車交通量は、新型コロナウイルス感染症の拡大により令和2年に減少していますが、令和3年以降は増加しており、回復傾向にあります。



※各年1月～12月 (R4は1月～11月) の各交差点流入交通量の月平均値

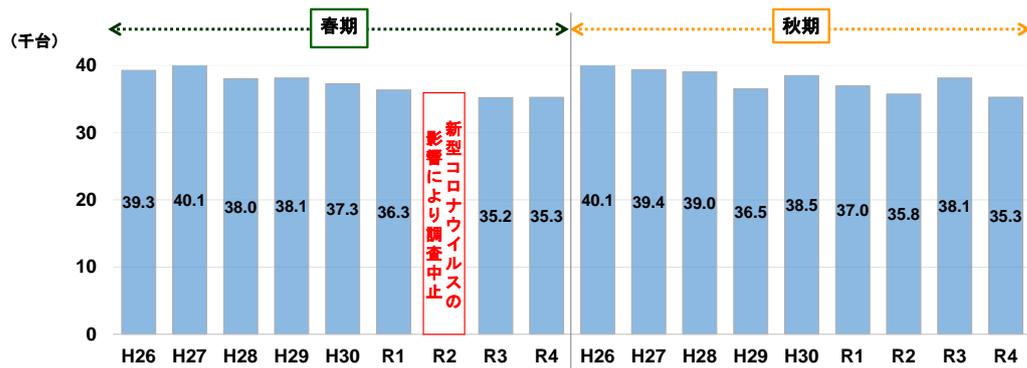
出典：トラフィックカウンターデータ

図 3-19 主要交差点の交通量 (7時～19時の12h)

#### 3.4.2 観光シーズン(休日)の交通量の変化

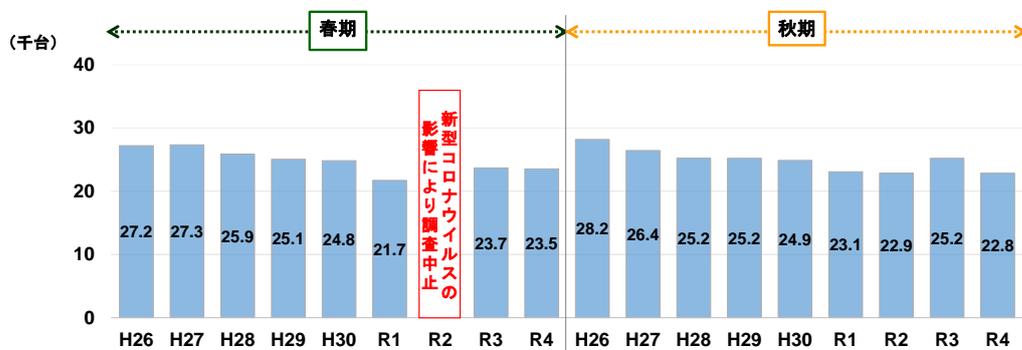
○奈良中心市街地における観光シーズンの休日の交通量は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、春期は二条大路南1交差点では令和3年、4年は令和元年より減少しているが、県庁東交差点では増加しており、秋期はいずれの交差点も令和4年は令和元年より減少しており、春期・秋期ともに平成26年以降徐々に減少傾向

奈良中心市街地の主要交差点である二条大路南1交差点と県庁東交差点の観光シーズンの休日の合計交通量について、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ますが、県庁東交差点では増加しており、秋期は二条大路南1交差点、県庁東交差点ともに、令和3年を除いて令和元年より減少していますが、春期と秋期のどちらも平成26年以降徐々に減少傾向にあります。



※春期：GW の 1 日、秋期：正倉院展期間の 1 日

図 3-20 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 3-21 県庁東交差点の合計交通量（8 時～19 時の 11h）

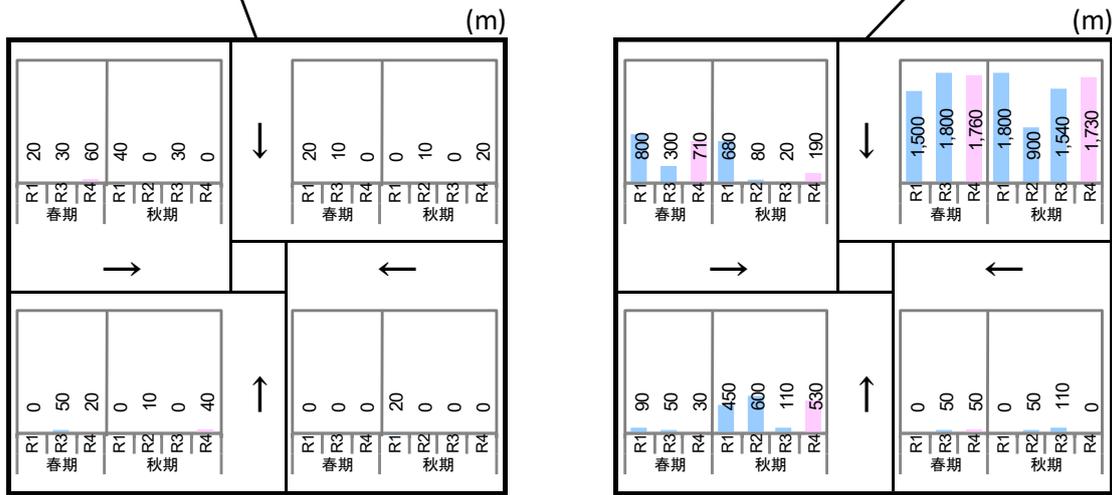
### 3.4.3 昼間の奈良公園方面への渋滞発生状況

- 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

昼間の県庁東交差点の渋滞について、春期は、大阪方面から奈良公園方面への東行きや京都方面からの南行きで渋滞が発生しています。秋期は、大阪方面から奈良公園方面への東行きは改善していますが、京都方面からの南行き、天理方面からの北行きで渋滞が発生しています。

大宮通りの東行きは、県庁東交差点を起点に秋期に慢性的な速度低下が生じています。

また、奈良公園内道路では、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ましたが、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り、バス停でのバスの停車や歩行者横断等による車両滞留が、春期には駐車場の入庫待ち車両による車両滞留が生じています。



※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 3-22 主要交差点の渋滞状況（各年8時～15時最大）



※4月・5月（休日）、7時～19時

出典：ETC2.0 データ

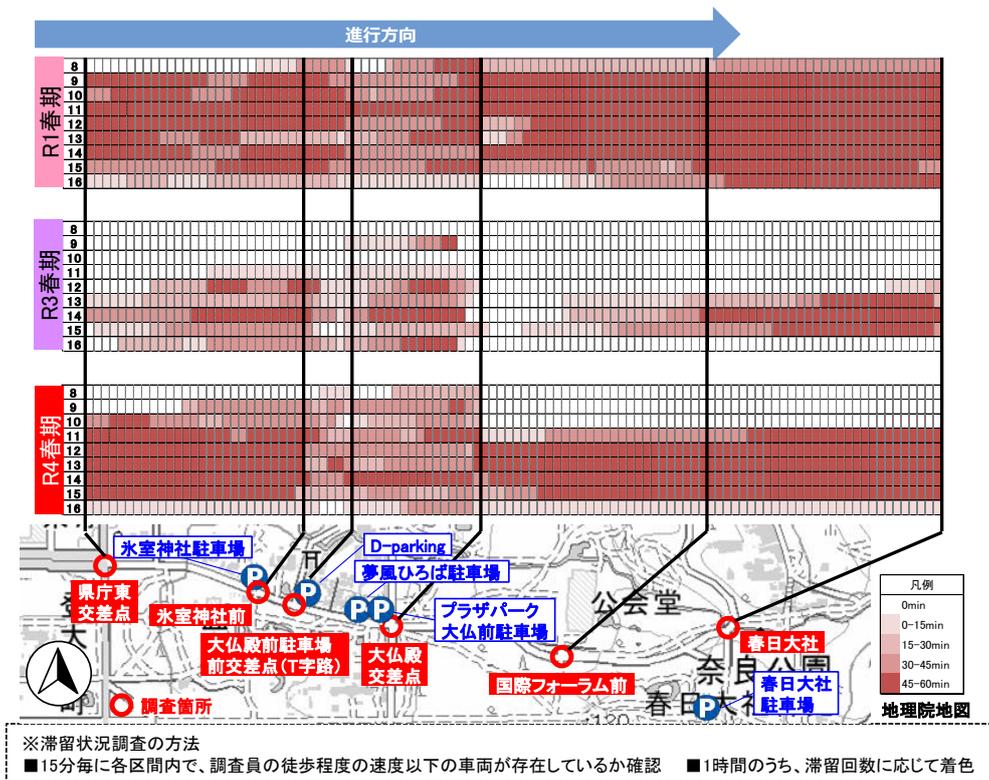
図 3-23 春期の大宮通り東行きの時間帯別旅行速度



※10月・11月（休日）、7時～19時

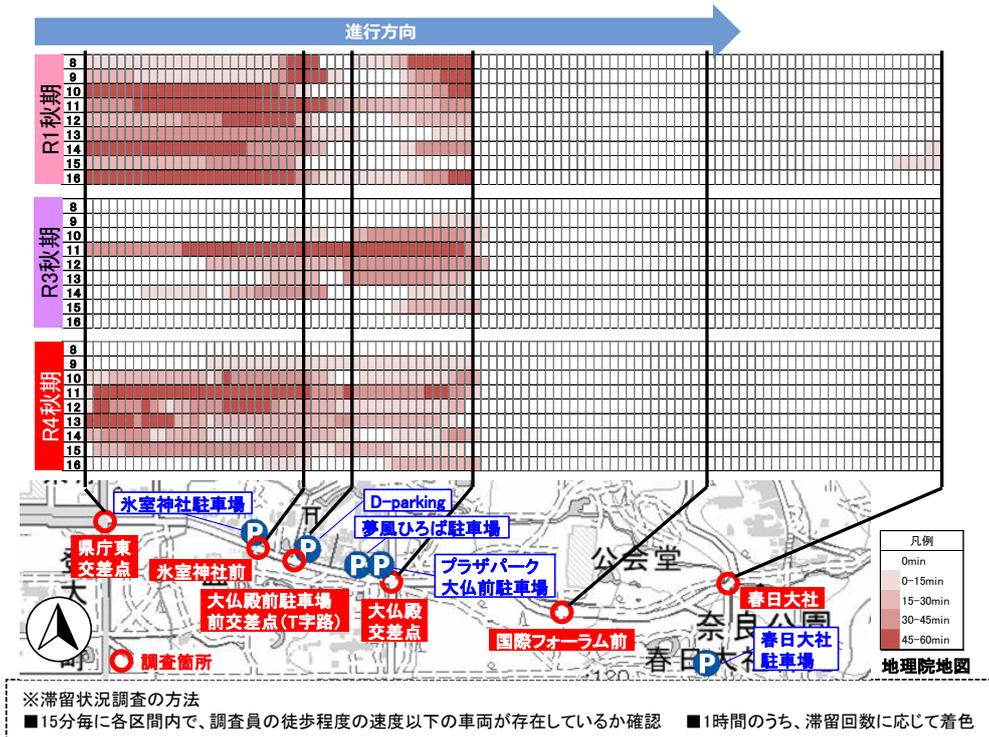
出典：ETC2.0 データ

図 3-24 秋期の大宮通り東行きの時帯別旅行速度



※GWの1日

図 3-25 春期の奈良公園内道路の滞留状況



※正倉院展期間の1日

図 3-26 秋期の奈良公園内道路の滞留状況



図 3-27 バス停でのバス停車



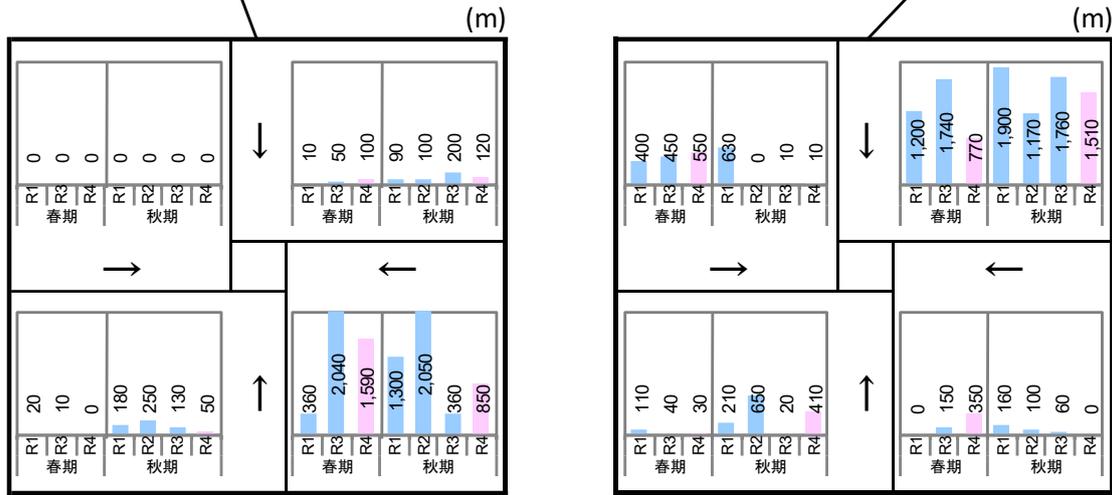
図 3-28 歩行者横断

### 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

夕方の二条大路南1交差点の渋滞について、春期と秋期どちらも二条大路南1交差点において奈良公園方面から大阪方面への西行き渋滞が発生しています。令和3年以降は春期の方が渋滞が発生している傾向にあります。

大宮通りの西行きは、春期と秋期のどちらも夕方に二条大路南1交差点を起点に慢性的な速度低下が生じています。



※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

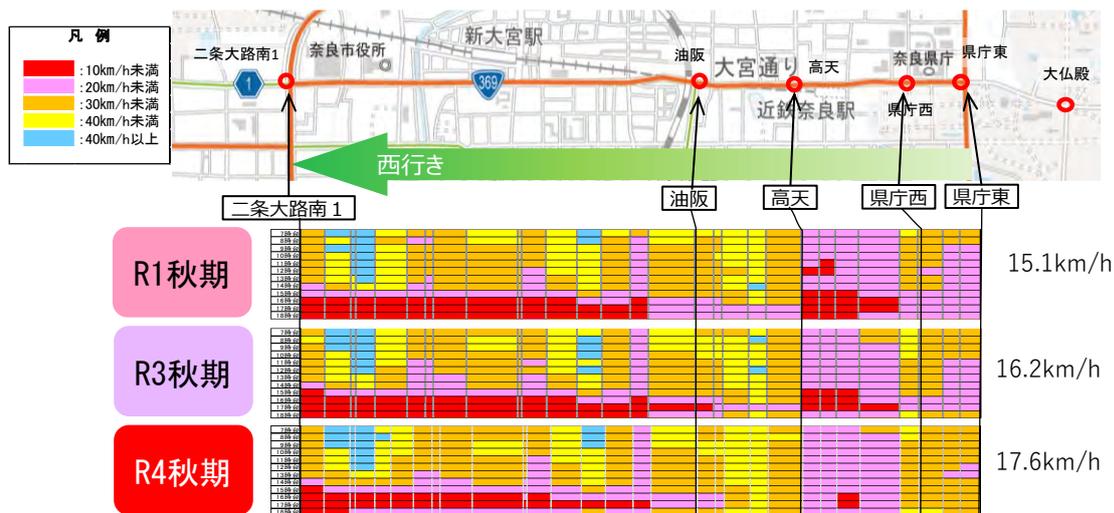
図 3-29 主要交差点の渋滞状況（各年15時～19時最大）



※4月・5月（休日）、7時～19時

出典：ETC2.0データ

図 3-30 春期の大宮通り西行きの時間帯別旅行速度



※10月・11月（休日）、7時～19時

出典：ETC2.0 データ

図 3-31 秋期の大宮通り西行きの時間帯別旅行速度

### 3.4.5 P&R 駐車場の利用状況

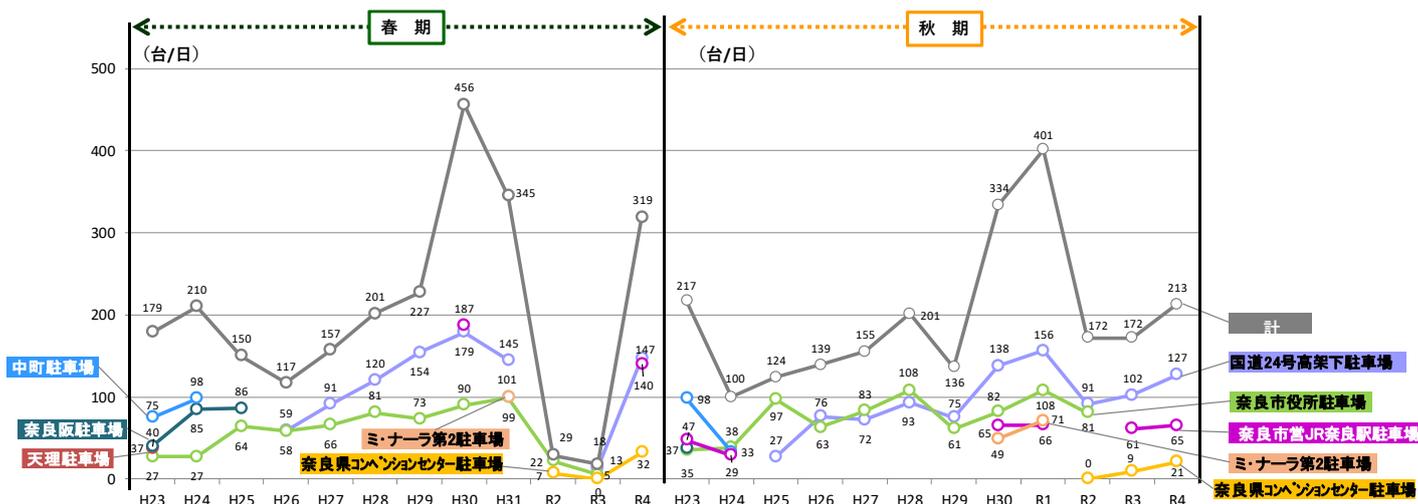
- P&R 駐車場の利用台数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年には開設の中止もあり大幅に減少したが、令和 4 年春期の国道 24 号高架下駐車場の利用台数は、コロナ禍前の水準まで回復しており、時間帯によっては満車状態
- P&R 駐車場の認知度は 30%～40%程度で推移しているが、次回利用意向は 98%以上と非常に高い水準

P&R 駐車場の利用台数は、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症拡大による観光客数の減少や P&R 駐車場開設の中止もあり大幅に減少しましたが、令和 4 年は令和 3 年より増加しており、令和 4 年春期の国道 24 号高架下駐車場は時間帯によっては満車となっています。

また、令和 2 年よりコンベンションセンター駐車場が開設され、一定の利用者がみられます。一方で、奈良市役所駐車場は新型コロナウイルスのワクチン接種会場への利用から令和 3 年秋期、令和 4 年春期・秋期は閉鎖しています。

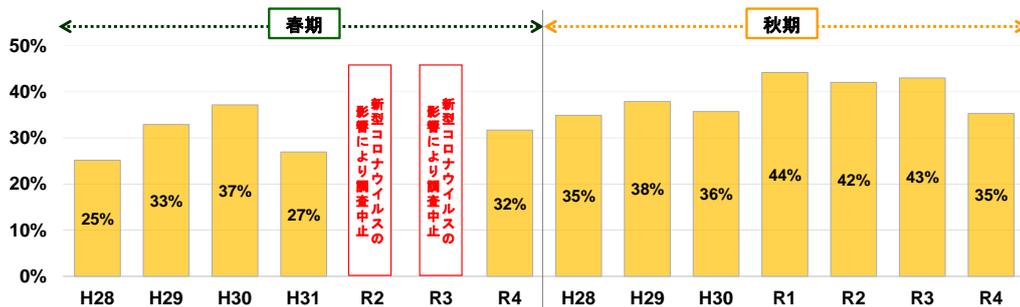
P&R 駐車場の認知度は 30%～40%程度で推移しています。また、次回の利用意向は 98%以上と非常に高い水準です。

P&R 駐車場を知った媒体として、「道路上の看板」の回答割合が高くなっています。また、P&R 駐車場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」の回答割合が高くなっています。



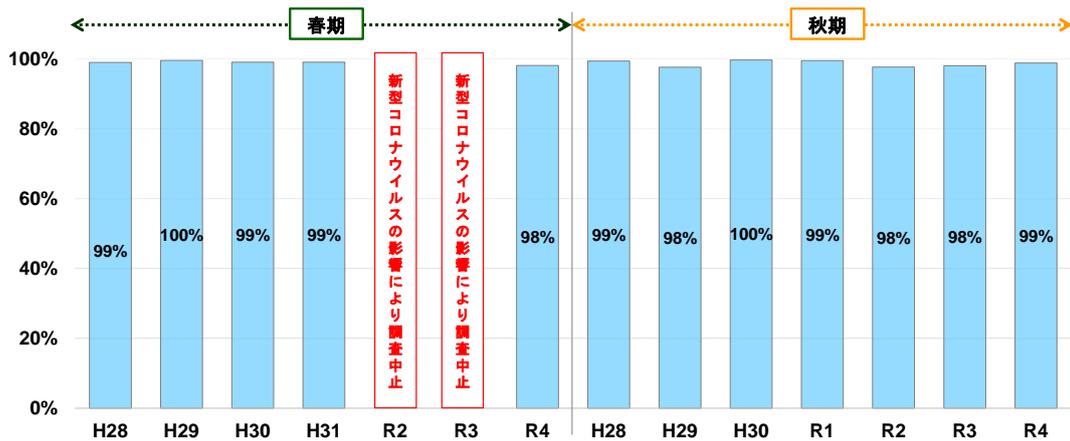
※利用台数は、1 駐車場あたりの日平均利用台数  
 ※奈良市営 JR 奈良駅駐車場は、P&R キャンペーン実施時のみ対象  
 ※奈良県コンベンションセンター駐車場は、国道 24 号高架下駐車場又は奈良市役所駐車場の開設日を対象  
 ※R2 春期は、新型コロナウイルス感染症の影響により、奈良市役所駐車場（4 日間）のみ開設  
 ※R3 春期は、新型コロナウイルス感染症の影響により、国道 24 号高架下駐車場（3 日間）、奈良市役所駐車場（2 日間）のみ開設

図 3-32 P&R 駐車場の利用台数



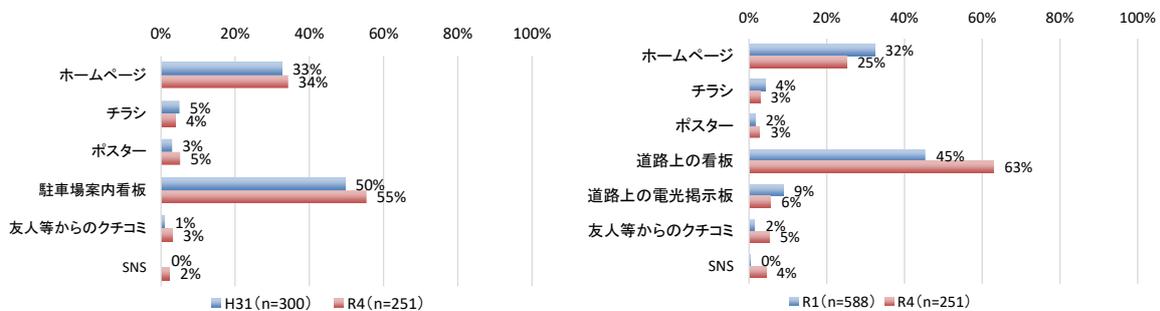
出典：来訪者アンケート調査

図 3-33 P&R 駐車場の認知度



※次回利用意向は、「また利用する・条件によっては利用する」と回答した割合の合計値  
 出典：P&R 駐車場ヒアリング調査

図 3-34 P&R 駐車場の次回利用意向



出典：P&R 駐車場ヒアリング調査

図 3-35 P&R 駐車場を知った媒体（左：春期、右：秋期）



出典：来訪者アンケート調査

図 3-36 P&R 駐車場を知っていたが利用しなかった理由（左：春期、右：秋期）

### 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

通勤者数の規模別にマイカー通勤者数 40%未満の事業所割合をみると、通勤者数 1 人以上 9 人以下を除く事業所は増加傾向です。

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

出典：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

### 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

業種別にマイカー通勤者数 40%未満の事業所割合をみると、サービス業、金融・保険業、建設業は令和 3 年に減少していますが、令和 4 年に増加しています。一方で、製造業、卸売・小売業、その他の業種は令和 4 年に減少しています。特に、製造業は令和元年以降増加しておらず、減少傾向にあります。

表 3-2 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 6	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 0	3 3	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 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
	-	-	-	-	-	-	-

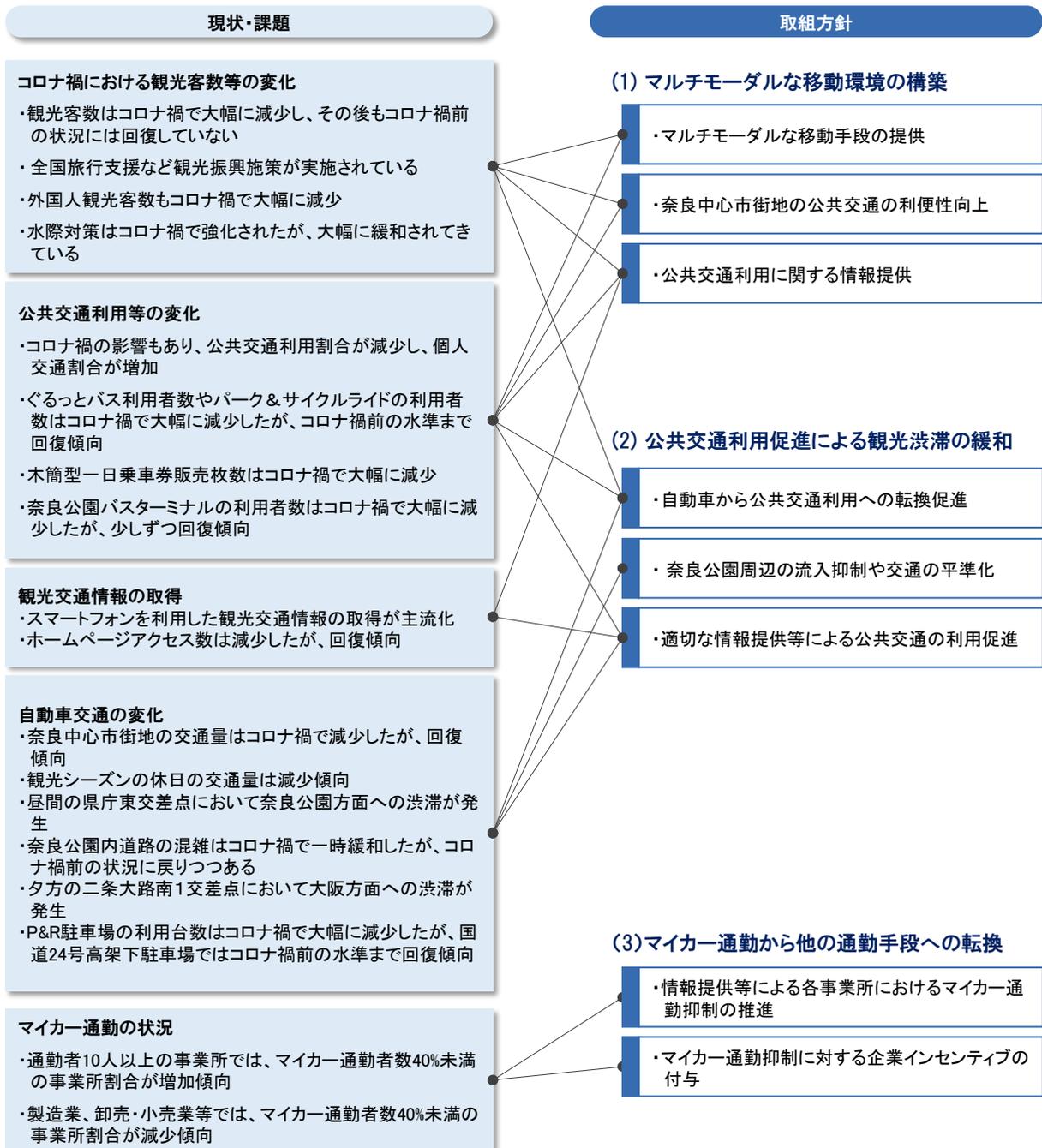
凡例	A	A:マイカー通勤者40%未満の事業所数
	B	B:当該項目の全事業所数
	↑	前年と比べ増加
	↓	前年と比べ減少

出典：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

## 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、次の(1)～(3)を今後の取組方針とする。

- (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



## 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

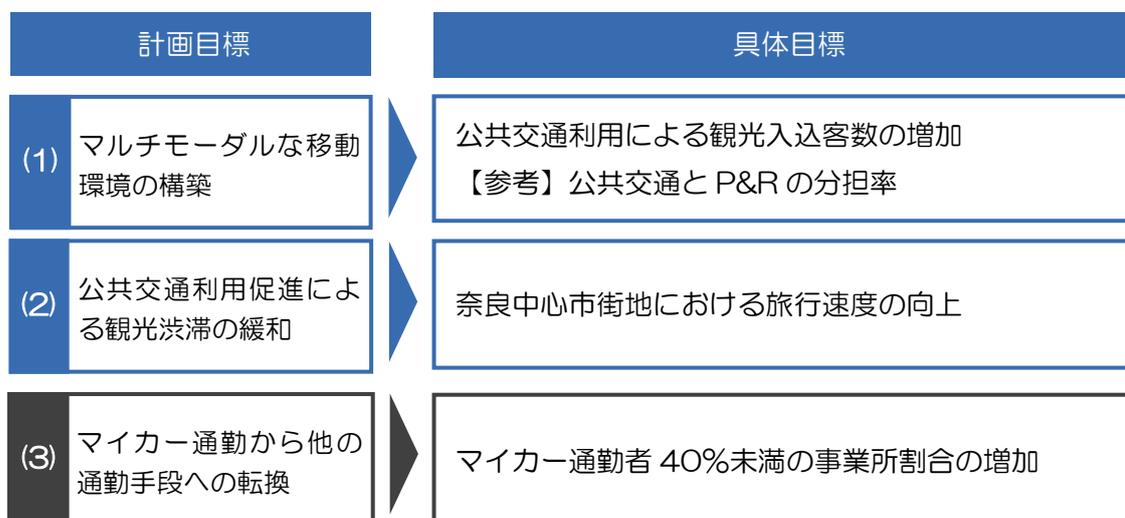
理念①：地域の快適性向上と活性化

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。



### (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

奈良中心市街地における移動環境を向上させ、公共交通での周遊観光を促進させることによって、奈良市の公共交通利用による観光入込客数を増加させることを目標とします。

### (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

奈良中心市街地における渋滞を緩和させ、快適な観光を実現するため、公共交通へのモーダルシフトを促進し、主要道路における旅行速度を向上させることを目標とします。

### (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

奈良市内の事業所において、公共交通を中心とした他の交通手段に対する従業員等の意識を向上させることによって、マイカー通勤者 40%未満の事業所割合を増加させることを目標とします。

## 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	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： 90（%）以上

### 公共交通利用による観光入込客数

<令和6年>

現況値 613(万人/年)  目標値 1,712(万人/年)以上

- ※「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

### 奈良中心市街地における旅行速度

<令和7年>

現況値 17.6(km/h)  目標値 20(km/h)以上

- ※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22.0(km/h)、西行21.1(km/h)  
秋期(R4)：東行21.1(km/h)、西行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

### マイカー通勤者40%未満の事業所割合

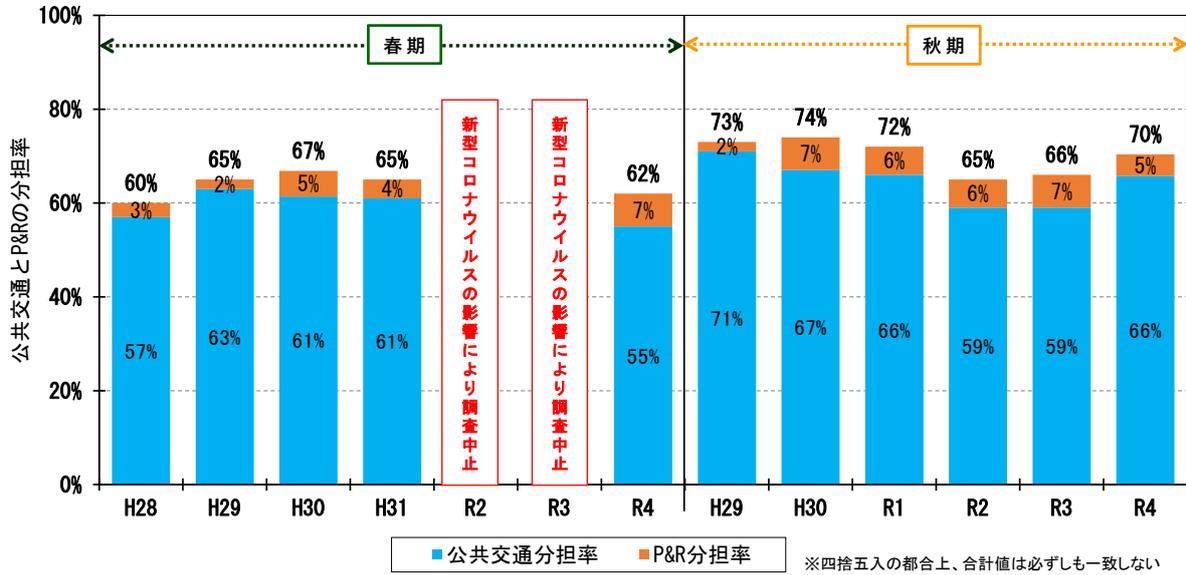
<令和7年>

現況値 85(%)  目標値 90(%)以上

- ※「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

【参考】公共交通とP&Rの分担率

春期・秋期に実施している来訪者アンケート調査から、奈良中心市街地来訪者の公共交通とP&Rの分担率を把握しています。令和4年の公共交通とP&Rの分担率は、春期で合計62%、秋期で合計70%程度です。



出典：来訪者アンケート調査

図 5-1 公共交通とP&Rの分担率

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○周遊バスの運行</li> <li>○自転車利用環境の充実</li> </ul>
	2) 公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○情報案内強化による乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>○木簡型一日乗車券の発行</li> <li>○バスロケーションシステムの運用</li> </ul>
	3) 観光バスターミナルの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○奈良公園バスターミナルの利用促進</li> </ul>
(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○OP&amp;Rの実施</li> <li>○分かりやすい駐車場案内の実施</li> <li>○帰宅車両の交通集中の緩和</li> </ul>
	5) 公共交通利用促進に資する効果的な広報	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道駅・高速SA/PAでの広報</li> <li>○観光パンフレットを用いた広報</li> <li>○ホームページの充実</li> <li>○SNSを利用した広報</li> </ul>
(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>

## 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 6-1 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

#### (1) 施策の概要

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"> <li>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。</li> </ul>
	自転車利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>P&amp;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&amp;サイクルライド（P&amp;CR）を実施します。</li> <li>シェアサイクルの広報により利用促進を図ります。</li> </ul>
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）	

#### (2) 施策の実施内容

##### 施策 1) -1 周遊バスの運行

○ 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。

観光地と鉄道駅などを結び、奈良公園から平城宮跡間のアクセス性を向上させ、周辺に位置するならまちなどの観光地への周遊を促すことを目的に、奈良中心市街地において「ぐるっとバス」を、「大宮通りルート」、「奈良公園ルート」、「若草山麓ルート」の3ルートで運行しています。

今後も運行ルートや運行ダイヤなど運行形態を見直しながら、継続的に運行します。



図 6-1 ぐるっとバスルート

奈良公園ルートは赤色、大宮通りルートは青色、若草山麓ルートは橙色のラッピングバスで運行しています。バス車体を各ルートのイメージカラーでラッピングすることで、認知度の向上にも寄与しています。

バス停のナンバリングや、バス停標柱においてバス停名を多言語表示し、バス停周辺マップ、運行ダイヤ、運行日をわかりやすく表記するなど、情報の充実を図っています。

また、観光シーズンなどの混雑時にも快適性の向上に取り組みます。



図 6-2 奈良公園ルートのラッピングバス



図 6-3 大宮通りルートのラッピングバス



図 6-4 若草山麓ルートのラッピングバス



図 6-5 バス停標柱デザイン

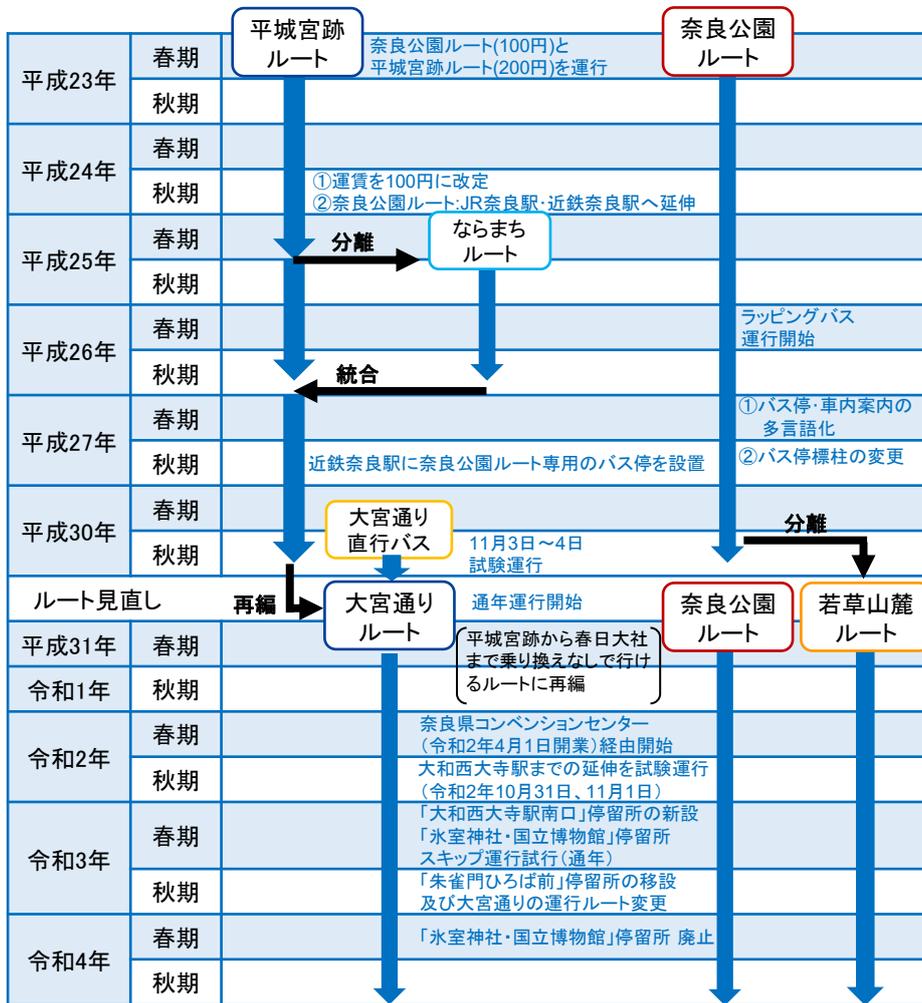


図 6-6 ぐるっとバスのルートの変遷

施策 1) -2 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。

P&R 駐車場に、放置自転車をリサイクルしたレンタサイクルを配備し、駐車場利用者に貸し出します。また、シェアサイクルと連携し、駐車場利用者に通常料金より安価で貸し出します。

さらに、ぐるっとバスチラシ等にシェアサイクルの情報を掲載し、利用促進を図ります。

(令和 4 年秋期)



図 6-7 レンタサイクル貸出風景



シェアサイクル利用案内の掲載

図 6-8 シェアサイクルの掲載情報

## 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

### (1) 施策の概要

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	・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	・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	・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）	

### (2) 施策の実施内容

#### 施策 2) -1 情報案内強化による乗り継ぎ利便性の向上

○ 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。

鉄道駅等の交通結節点において、交通事業者に協力いただいて、デジタルサイネージ等により、ぐるっとバスのバス停の案内、奈良公園周辺の観光施設などの情報発信を実施します。近鉄奈良駅ではポスター掲示によるぐるっとバスの乗場案内を実施しています。

また、「Google Maps」、「NAVITIME」、「駅すぱあと for WEB」、「Yahoo! 乗換案内」等の各種乗換案内サービスでぐるっとバスの経路検索を可能にします。



図 6-9 サイネージ

## 施策 2) -2 木筒型一日乗車券の発行

○ 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、木筒型一日乗車券を製作・販売します。

木筒型一日乗車券は、「ぐるっとバス」、「奈良交通バスフリー区間」などが一日乗り放題となる乗車券で、公共交通による周遊観光を促進させ、奈良中心市街地での来訪箇所数、滞在時間、消費額の増加を目的に製作・販売しています。乗車券は、奈良中心市街地の鉄道駅やP&R 駐車場などで購入することができ、協力施設で入場割引やノベルティプレゼントなどの特典があります。

今後は販売期間や販売場所の拡大も検討します。



図 6-10 木筒型一日乗車券

## 施策 2) -3 バスロケーションシステムの運用

○ 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。

ぐるっとバス利用者の利便性向上のため、近鉄奈良駅や大仏殿前駐車場のバス停のサイネージやインターネット上で、ぐるっとバスの現在地がリアルタイムで確認できるバスロケーションシステム「ぐるっとバス NAVI」を運用しています。



図 6-11 バスロケーションシステム（左：サイネージ版、右：WEB版）

### 6.3.3 施策3) 観光バスターミナルの利用促進

#### (1) 施策の概要

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)

#### (2) 施策の実施内容

##### 施策3) -1 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。

平成31年4月13日に運営を開始した奈良公園バスターミナルは、観光バスの奈良公園中心部への乗り入れを抑制するだけでなく、奈良公園の魅力を学ぶことができる歴史展示やレクチャーホール、休憩スペース等を提供しています。

今後は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。



図 6-12 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

#### (1) 施策の概要

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）

#### (2) 施策の実施内容

##### 施策 4) -1 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。

P&R（パーク&ライド）は、ぐるっとバスと連携して実施することによって、周遊観光を促すとともに、奈良中心市街地への自動車の流入を抑制することを目的としています。

P&Rは、無料駐車場として「国道24号高架下駐車場」と「奈良市役所駐車場」、有料駐車場として「奈良市営 JR 奈良駅駐車場」と「奈良県コンベンションセンター駐車場」の計4箇所で、観光シーズンの春期と秋期を中心に実施します。



図 6-13 P&R 駐車場マップ

		無料駐車場					有料駐車場		
		中町 駐車場	奈良阪 駐車場	天理 駐車場	奈良市役所 駐車場	R24 高架下 駐車場	ミナーラ 第2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
平成 23 年	5箇所	↓	↓	↓	↓	↓			
	春期								
平成 24 年	4箇所								
	春期								
平成 25 年	4箇所								
	春期								
平成 26 年	3箇所								
	春期								
平成 27 年	3箇所								
	春期								
平成 28 年	3箇所								
	春期								
平成 29 年	3箇所								
	春期								
平成 30 年	3箇所								
	春期								
平成 31 年	4箇所								
	春期								
令和 1 年	2箇所								
	春期								
令和 2 年	3箇所								
	春期								
令和 3 年	3箇所								
	春期								
令和 4 年	3箇所								
	春期								

図 6-14 P&R の変遷

施策 4) -2 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。

道路交通の円滑化を図るため、P&R 駐車場の誘導看板などを設置し、駐車場への案内・誘導を実施します。また、駐車場案内システムのあり方を検討します。



図 6-15 P&R 駐車場の誘導看板

#### 施策 4) -3 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。

帰宅車両の大宮通りへの交通集中を緩和するため、三条通りへの迂回誘導を目的とした看板などを設置し、経路分散を図ります。また、ウェブカメラにより、大宮通りと三条通りのリアルタイムの交通状況をHP「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」で情報提供しています。さらに、チラシ配布等による帰宅時間分散を図ります。



図 6-16 迂回誘導看板の設置



図 6-17 ウェブカメラによるリアルタイム情報提供

### 6.3.5 施策5) 公共交通利用促進に資する効果的な広報

#### (1) 施策の概要

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"> <li>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。</li> <li>P&amp;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。</li> </ul>
	観光パンフレットを用いた広報	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	ホームページの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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。</li> </ul>
	SNS を利用した広報	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
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）

#### (2) 施策の実施内容

##### 施策5) -1 鉄道駅・高速 SA/PA での広報

- 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。

公共交通や P&R の利用促進の広報について、広報媒体のデザインを分かりやすく改善し、ぐるっとバスのチラシを年4回（各季）、公共交通利用促進のポスターと P&R のチラシ・ポスターを年2回（春期・秋期）作成します。

また、広報媒体は交通事業者等に協力いただいて、鉄道駅や高速 SA/PA 等各所でチラシの留め置きとポスターの掲示を実施します。

(令和4年秋期)

(令和4年秋期)



図 6-18 ぐるっとバスのチラシ



図 6-19 P&R のポスター

施策5) -2 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。

奈良市が発行する観光パンフレット「ならり」や、「平城京天平祭のチラシ」において、行楽シーズンの奈良公園周辺道路の混雑情報や奈良中心市街地への公共交通を利用したアクセス方法を掲載し、公共交通の利用促進を図ります。

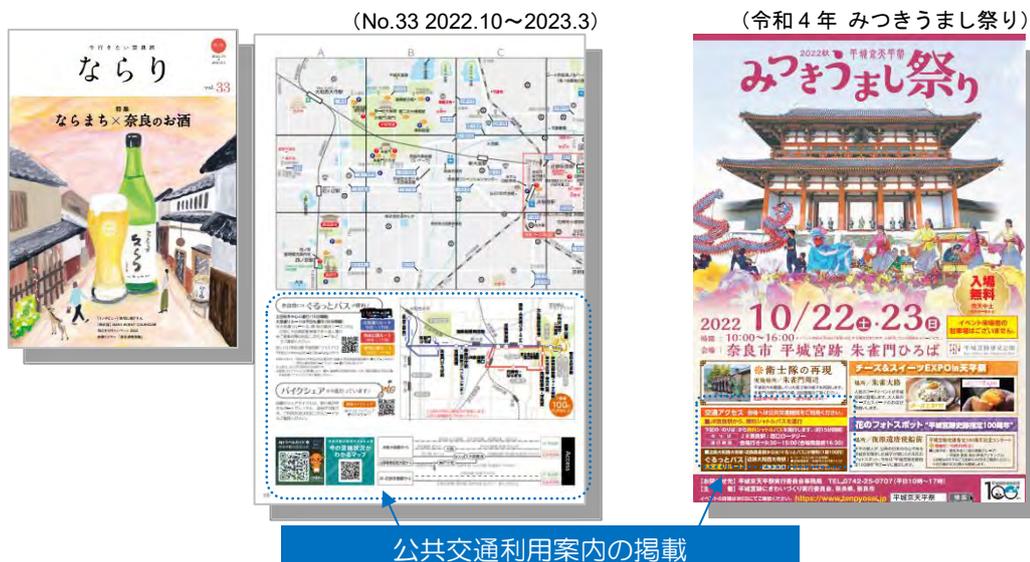


図 6-20 ならり

図 6-21 平城京天平祭のチラシ

施策5) -3 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。

ホームページ「奈良公園・平城宮跡アクセスナビ」において、ぐるっとバスや木簡型一日乗車券、P&Rに関する情報や、企画乗車券等の情報を発信しています。外国人観光客に向けた英語版ページも公開しています。

さらに、令和2年よりモバイルサイトも公開しており、今後も情報の充実やサイトデザインの改善等を行い、利便性の向上を図ります。



図 6-22 奈良公園・平城宮跡アクセスナビ

#### 施策 5) -4 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、Twitter 等の SNS を利用した広報を実施します。

Twitter 等の SNS を通じて、観光シーズンの渋滞状況や、ぐるっとバスの運行、木簡型一日乗車券の販売、P&R 駐車場の開設など交通対策に関する情報をリアルタイムに発信します。

また、YouTube 動画などの広報を実施します。



図 6-23 Twitter ページ

### 6.3.6 施策 6) モビリティ・マネジメントの実施

#### (1) 施策の概要

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	・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。
モビリティ指標	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)

#### (2) 施策の実施内容

##### 施策 6) -1 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。

事業所に対して、「エコ通勤」に関するチラシの配布や、企業へのインセンティブとして「エコ通勤優良事業所認証登録」の情報も共有し、企業へのモビリティ・マネジメントを実施します。

また、平成29年1月より毎年、奈良市内の事業所に対して、マイカー通勤の実態把握と「エコ通勤」の啓発のためのアンケート調査を実施しており、今後も継続して実施します。

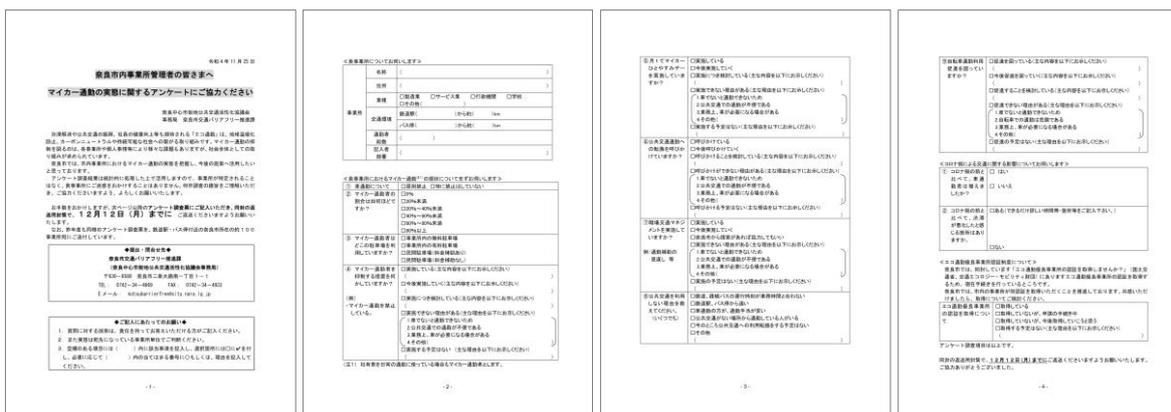


図 6-24 「エコ通勤」に関するアンケート調査票

# 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 7-1 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。

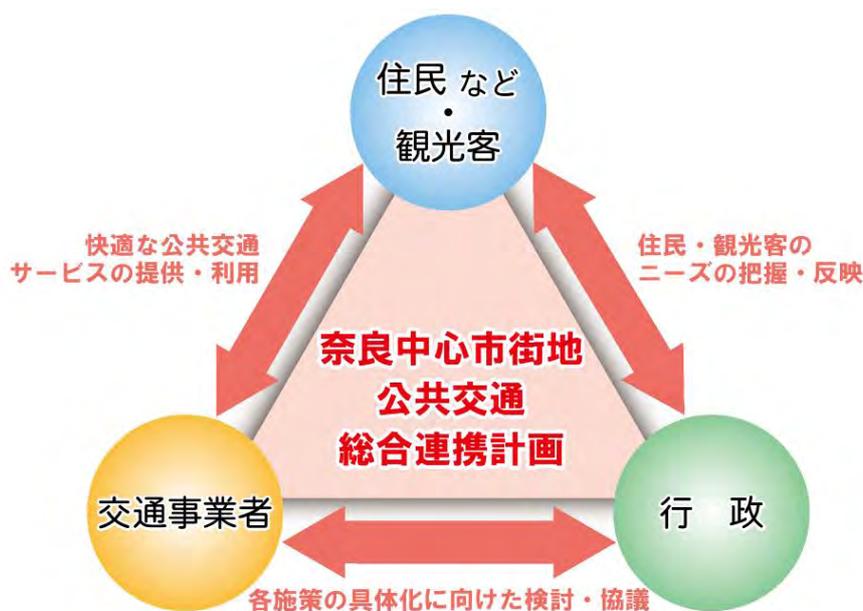


図 7-1 事業の推進体系

## 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 7-2 PDCA サイクルによるスパイラルアップのイメージ

# 資料編

## 【参考資料 1】検討の経緯

平成 22 年 3 月の奈良中心市街地公共交通活性化協議会の設立後、施策の実施状況や目標値の達成状況について報告し、PDCA により継続的に施策展開を実施しています。

表 検討の経緯

年月日	委員会名	概要
平成 22 年 3 月 16 日	第 1 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会設置規約（案）について</li> <li>協議会財務規程（案）について</li> <li>協議会事務局規程（案）について</li> <li>監事の指名について</li> <li>平成 22 年度事業計画（案）について</li> <li>平成 22 年度予算（案）について</li> </ul>
平成 22 年 6 月 28 日	第 2 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会設置規約の改正（案）について</li> <li>奈良中心市街地公共交通活性化協議会予算変更（案）について</li> <li>公共交通総合連携計画の策定について</li> </ul>
平成 23 年 1 月 17 日	第 3 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回のおさらい</li> <li>公共交通施策の検討（観光交通）について</li> <li>公共交通施策の検討（日常交通）について</li> </ul>
平成 23 年 2 月 28 日	第 4 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合連携計画（案）について</li> </ul>
平成 23 年 3 月	—	<b>奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定</b>
平成 23 年 8 月 22 日	第 5 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>奈良市地域公共交通活性化協議会準備会との合併について</li> <li>設置規約及び事務局規程の改正等について</li> <li>平成 22 年度決算及び平成 23 年度予算（案）について</li> <li>検討の流れについて</li> <li>観光交通対策の取り組み状況について</li> <li>平日交通対策について</li> </ul>
平成 24 年 1 月 19 日	第 6 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年度事業と今後の進め方について</li> <li>その他</li> </ul>
平成 24 年 3 月 22 日	第 7 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 （書面決議）	<ul style="list-style-type: none"> <li>奈良公園ぐるっとバス 平成 24 年春の実施内容（案）について</li> <li>木筒型一日フリー乗車券 平成 24 年春の実施内容（案）について</li> <li>平成 24 年度予算案について</li> </ul>
平成 24 年 8 月	—	奈良市中心市街地公共交通総合連携計画の策定 ※日常交通対策の追加
平成 24 年 8 月 10 日	第 8 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>規約の変更について</li> <li>平成 23 年度の決算及び監査報告について</li> <li>平成 24 年度の予算について</li> <li>奈良中心市街地公共交通総合連携計画の変更について</li> <li>平成 24 年春の観光シーズンにおける実施事業と、秋の観光シーズンにおける実施予定事業について</li> <li>平成 24 年度の日常交通における実施予定事業について</li> <li>その他</li> </ul>
平成 25 年 2 月 13 日	第 9 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>奈良公園ぐるっとバスについて</li> <li>奈良観光周遊バスについて</li> <li>木筒型一日フリー乗車券について</li> <li>パーク&amp;バスライド事業について</li> <li>日常交通対策について</li> <li>アンケート調査票（事前・事後）について</li> </ul>
平成 25 年 3 月 29 日	第 10 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 （書面決議）	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度予算（案）について</li> <li>本協議会の規約 変更（案）について</li> </ul>
平成 25 年 7 月 5 日	第 11 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 （書面決議）	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度夏以降のぐるっとバス運行について</li> </ul>
平成 25 年 9 月 2 日	第 12 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 24 年度決算と監査報告について</li> <li>春の取組結果についてと、秋以降の取組内容（案）について</li> <li>奈良中心市街地公共交通総合連携計画について</li> </ul>
平成 25 年 12 月 24 日	第 13 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度秋の取組結果（速報）及び、なら瑠璃絵期間のぐるっとバスの運行について</li> <li>奈良中心市街地公共交通総合連携計画次期計画（案）について</li> </ul>
平成 26 年 2 月 26 日	第 14 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光交通対策について</li> <li>平成 25 年度の取組結果及び、平成 26 年度の取組予定（案）</li> <li>奈良中心市街地公共交通総合連携計画</li> <li>平成 26 年度からの計画（案）</li> </ul>

年月日	委員会名	概要
平成 26 年 3 月	—	奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定
平成 26 年 3 月 26 日	第 15 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年度予算(案)について</li> <li>規約の変更(案)について</li> </ul>
平成 26 年 8 月 20 日	第 16 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年度秋以降の取組内容について</li> </ul>
平成 26 年 12 月 22 日	第 17 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>連携計画の目標達成状況について</li> <li>平成 26 年度春季・秋季の取組結果</li> <li>なら揺籠給期間のぐるっとバスの運行(案)</li> <li>平成 27 年度の実施内容(案)(ぐるっとバス、奈良観光周遊バス、木簡型一日乗車券)</li> </ul>
平成 27 年 2 月 16 日	第 18 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年度の取組内容について</li> </ul>
平成 27 年 3 月 19 日	第 19 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年度予算(案)について</li> </ul>
平成 27 年 9 月 1 日	第 20 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年秋季の取組内容について</li> </ul>
平成 28 年 1 月 8 日	第 21 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年度決算と監査報告</li> <li>連携計画の目標達成状況(速報)</li> <li>平成 27 年度春季・秋季の取組内容と結果(速報)</li> <li>平成 28 年度の取組内容(案)</li> </ul>
平成 28 年 3 月 25 日	第 22 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 28 年度予算(案)について</li> </ul>
平成 28 年 4 月 20 日	第 23 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 28 年度の取組内容について</li> </ul>
平成 28 年 8 月 19 日	第 24 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年度決算と監査報告</li> <li>連携計画の取組概要と目標達成状況(速報)</li> <li>平成 28 年春季の取組内容と結果(速報)</li> <li>平成 28 年秋季の取組内容(案)</li> <li>連携計画の見直し方針</li> <li>設置規約等の改正</li> </ul>
平成 28 年 12 月 19 日	第 25 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>連携計画の取組概要と目標達成状況(速報)</li> <li>平成 28 年秋季の取組内容と結果(速報)</li> <li>平成 29 年度の取組内容(案)</li> <li>次期連携計画(案)</li> </ul>
平成 29 年 2 月 13 日	第 26 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年度春以降のぐるっとバス運行について</li> </ul>
平成 29 年 3 月 17 日	第 27 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>奈良中心市街地公共交通総合連携計画(H29～31)について</li> <li>平成 29 年度予算(案)について</li> </ul>
平成 29 年 3 月	—	奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定
平成 29 年 4 月 3 日	第 28 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年度予算(案)補正について</li> </ul>
平成 29 年 8 月 25 日	第 29 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 28 年度決算と監査報告</li> <li>平成 29 年春季の取組内容と結果(速報)</li> <li>連携計画の取組概要と目標達成状況(速報)</li> <li>平成 29 年秋季の取組内容(案)</li> </ul>
平成 29 年 12 月 18 日	第 30 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年秋 期の取組内容と結果(速報)</li> <li>連携計画の取組概要と目標達成状況(速報)</li> <li>平成 30 年度 の取組内容(案)</li> </ul>
平成 30 年 1 月 19 日	第 31 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ぐるっとバスの取組内容(平城宮跡ルートのバス停名の変更)</li> <li>パーク&amp;ライドの取組内容(奈良市役所駐車場の開設日の変更)</li> </ul>
平成 30 年 2 月 15 日	第 32 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ぐるっとバスの取組内容(運行日数の追加)</li> <li>パーク&amp;ライドの取組内容(パーク&amp;サイクルライド実施日の追加)</li> </ul>
平成 30 年 3 月 23 日	第 33 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度予算(案)について</li> </ul>
平成 30 年 8 月 10 日	第 34 回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年度決算と監査報告</li> <li>平成 30 年春季の取組内容と結果(速報)</li> <li>平成 30 年秋季の取組内容(案)</li> </ul>

年月日	委員会名	概要
平成31年1月18日	第35回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・平成30年秋期の取組内容と結果 ・平成31年度取組内容(案)
平成30年12月11日	第36回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・ぐるっとバスの取組内容 (奈良公園ルート若草山焼き実施日の運行内容の変更)
平成31年3月25日	第37回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・平成31年度予算(案)について
令和元年7月30日	第38回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・平成30年度決算と監査報告 ・平成31年(令和元年)春期の取組内容と結果 ・令和元年秋期の取組内容(案) ・連携計画の見直し方針 ・設置規約等の改正
令和元年9月17日	第39回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・『平城宮跡・奈良公園秋のお得なぐるっとキャンペーン』の取組内容
令和元年12月20日	第40回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・令和元年秋期の取組内容と結果 ・令和2年度以降の取組内容(案) ・次期連携計画(案)
令和2年2月12日	第41回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・『平城宮跡・奈良公園春のお得なぐるっとキャンペーン』の取組内容 ・『奈良県コンベンションセンターオープン記念キャンペーン』の取組内容
令和2年3月6日	第42回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・奈良中心市街地公共交通総合連携計画(R2~4)(案)について
<b>令和2年3月</b>	—	<b>奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定</b>
令和2年3月25日	第43回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・令和2年度予算(案) ・協議会規約変更(案)
令和2年4月16日	第44回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・『令和2年度取組内容変更(案)』 ・『平城宮跡・奈良公園春のお得なぐるっとキャンペーン』の中止
令和2年9月17日	第45回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・令和元年度(平成31年度)決算と監査報告 ・令和2年春期の取組内容と結果 ・令和2年秋期の取組内容(案) ・設置規約の改正 ・令和2年度予算補正(案)
令和3年1月18日	第46回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・令和2年秋期の取組内容の概要 ・県庁東交差点の渋滞対策の結果と分析 ・ぐるっとバス大和西大寺駅延伸試験運行の結果と分析 ・令和2年秋期の取組内容と結果 ・令和3年度取組内容(案)
令和3年3月25日	第47回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・令和3年度予算(案)について ・取組内容変更(案)について
令和3年7月20日	第48回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・令和2年度決算と監査報告 ・令和3年春期の取組概要 ・奈良中心市街地の渋滞状況と分析 ・令和3年春期の取組内容と結果 ・令和3年秋期の取組内容(案)
令和4年1月18日	第49回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・令和3年秋期の取組概要 ・奈良中心市街地の渋滞状況と分析 ・連携計画の目標達成状況 ・令和4年度取組内容(案) ・取組内容の変更(案) ・設置規約の改正(案)
令和4年3月25日	第50回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・令和3年度予算補正(案)について ・令和4年度予算(案)について ・取組内容変更(案)について
令和4年4月14日	第51回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会 (書面決議)	・協議会規約改正(案)について
令和4年7月19日	第52回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	・令和3年度決算と監査報告 ・令和4年春期の取組概要と結果 ・令和4年春期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析 ・令和4年春期の連携計画の目標達成状況 ・令和4年秋期の取組内容(案) ・連携計画の見直し方針(案) ・協議会規約改正

年月日	委員会名	概要
令和5年1月24日	第53回 奈良中心市街地公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年秋期の取組概要と結果</li> <li>・令和4年秋期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析</li> <li>・令和4年度の連携計画の目標達成状況</li> <li>・令和5年度の取組内容（案）</li> <li>・奈良中心市街地公共交通総合連携計画 次期計画（案）</li> <li>・協議会設置規約改正（案）</li> </ul>
令和5年3月	—	奈良中心市街地公共交通総合連携計画の策定