

【総合連携計画の変更について】

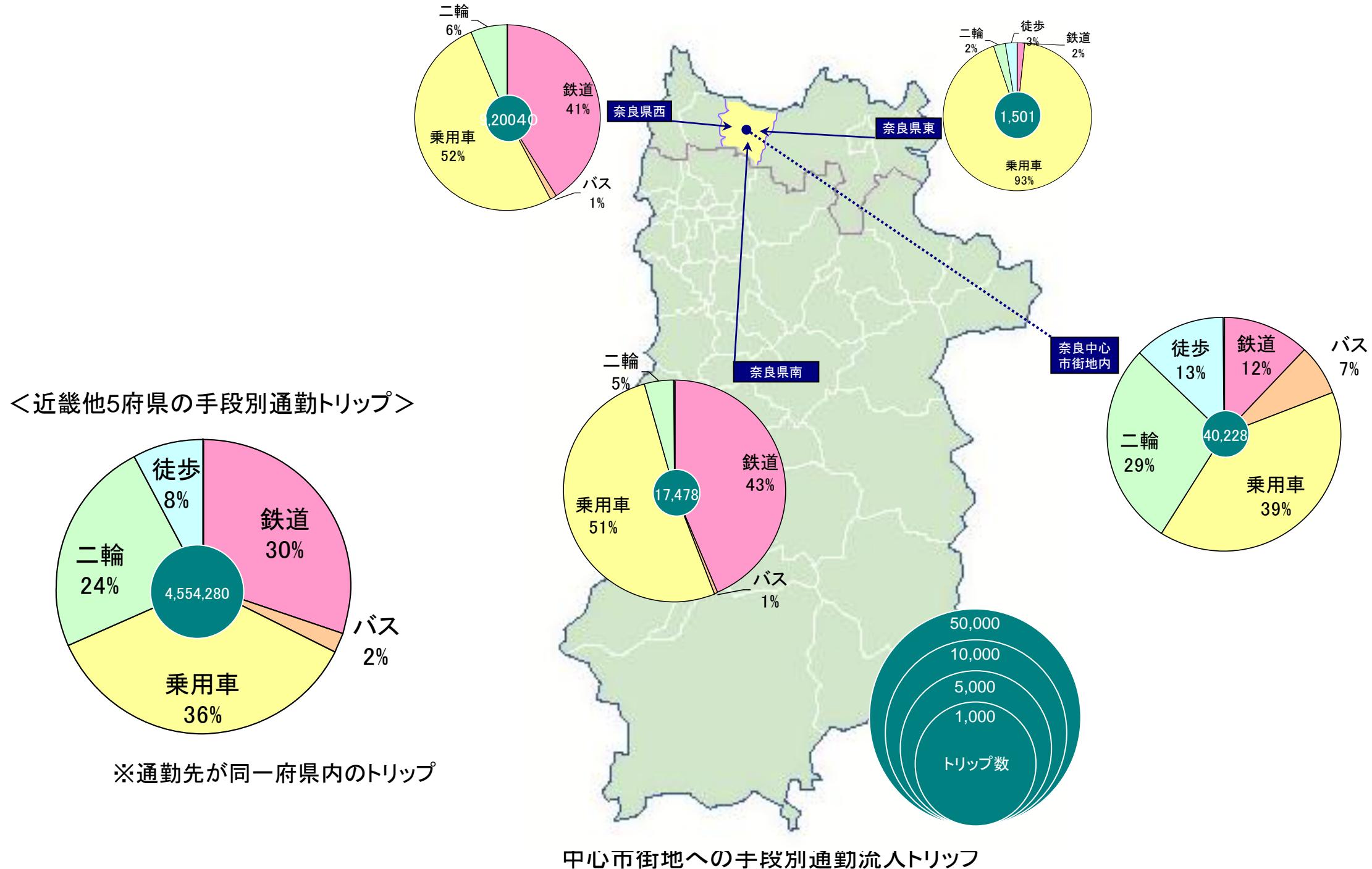
日常交通対策(モビリティ・マネジメント)について

| | |
|-------------------------------|---------|
| 1. 日常交通の現状① | |
| 1) 日常における奈良中心市街地への流入状況 | 1 |
| 2. 日常交通の現状② | |
| 1) 渋滞状況 | 2 |
| 3. 日常交通の現状③ | |
| 1) 事業所概要 | |
| 2) 通勤実態 | |
| 3) マイカー通勤の許可と分担率 | |
| 4) マイカー通勤の削減意向と分担率 | 3 |
| 4. 日常交通に関する課題と施策 | 4 |

1. 日常交通の現状①

1) 日常における奈良中心市街地への流入状況

- 通勤目的での奈良県内からの中心市街地流入トリップの分担率は、乗用車が最も高くなっている。
- 他の近畿府県と比べると、奈良県の乗用車分担率は高い。
- 中心市街地内々の分担率も乗用車が最も高く、交通量としても多い。

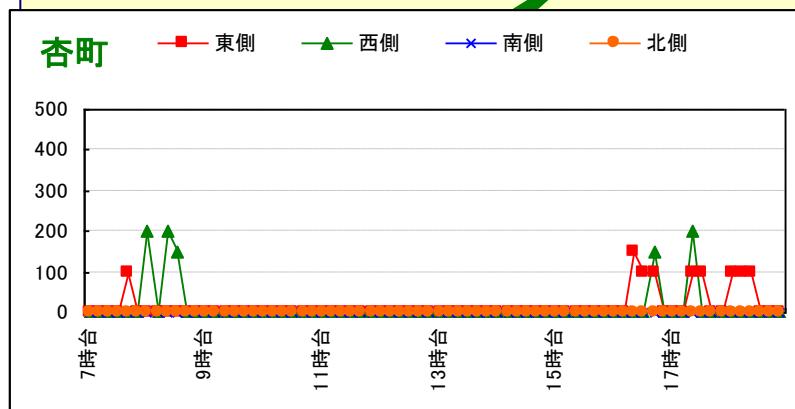
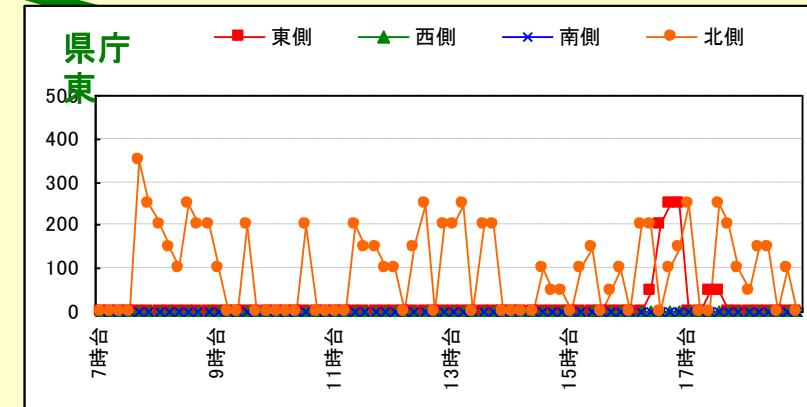
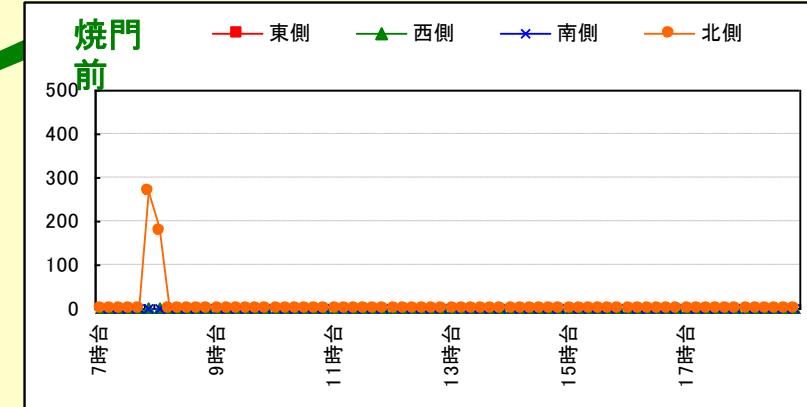
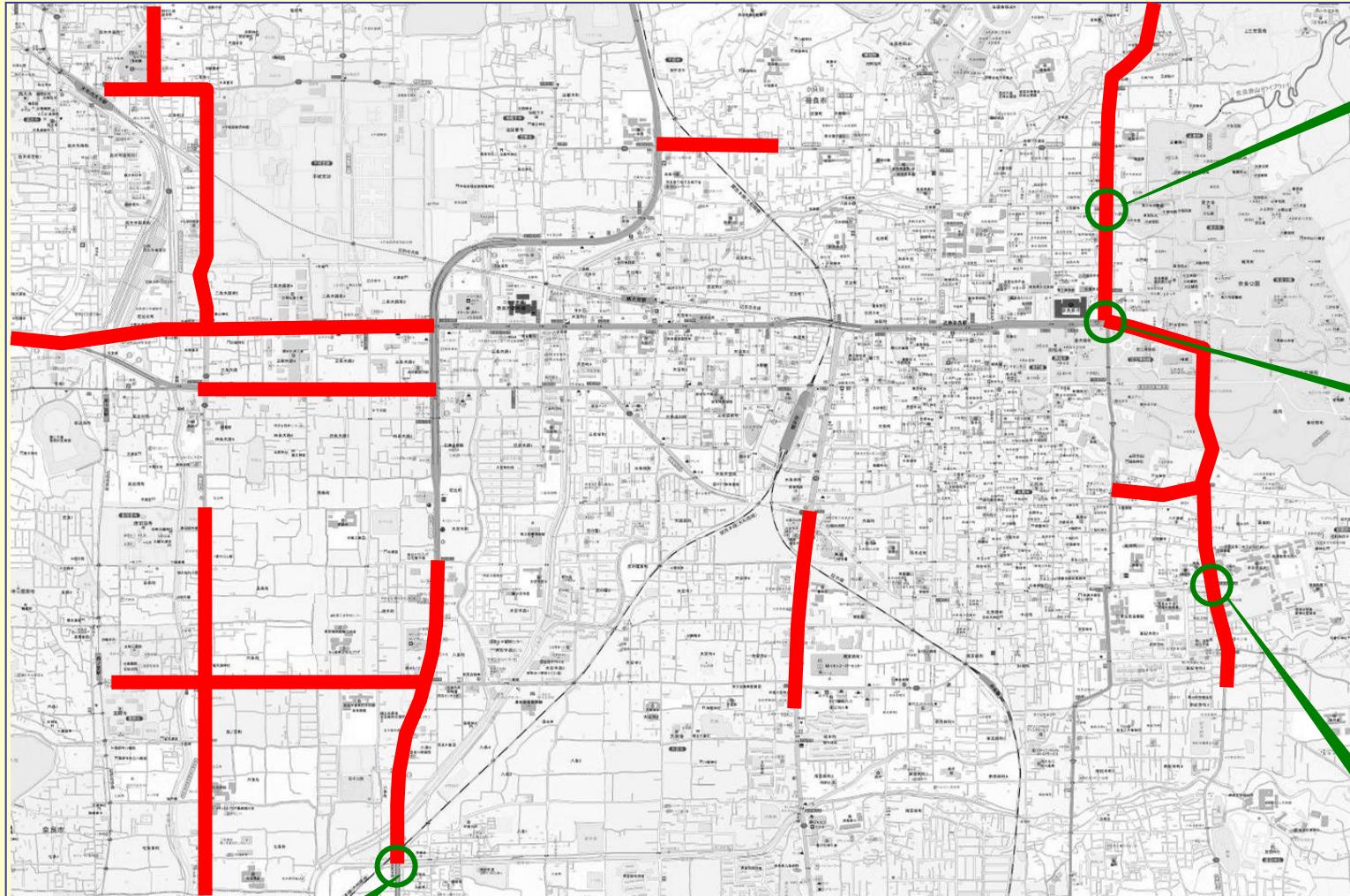


2. 日常交通の現状②

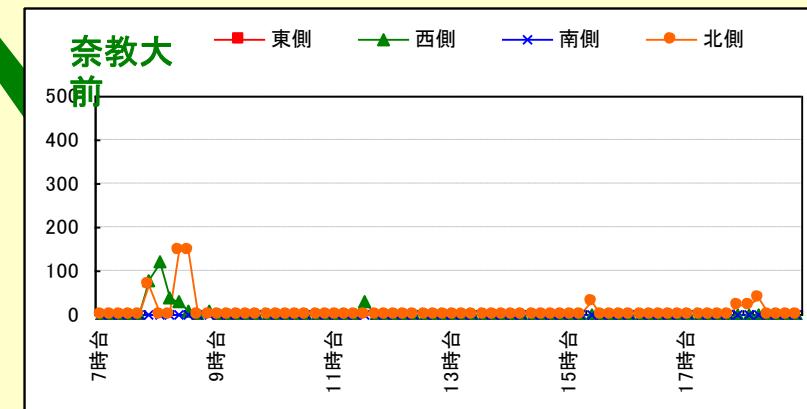
1) 渋滞状況

- 県庁東交差点で日中を通じて、慢性的に渋滞が発生している。
- 中心市街地への流入口である杏町や焼門前、奈良教育大前などについては、朝通勤ピーク時間帯に限り渋滞が発生している。

奈良中心市街地の渋滞箇所



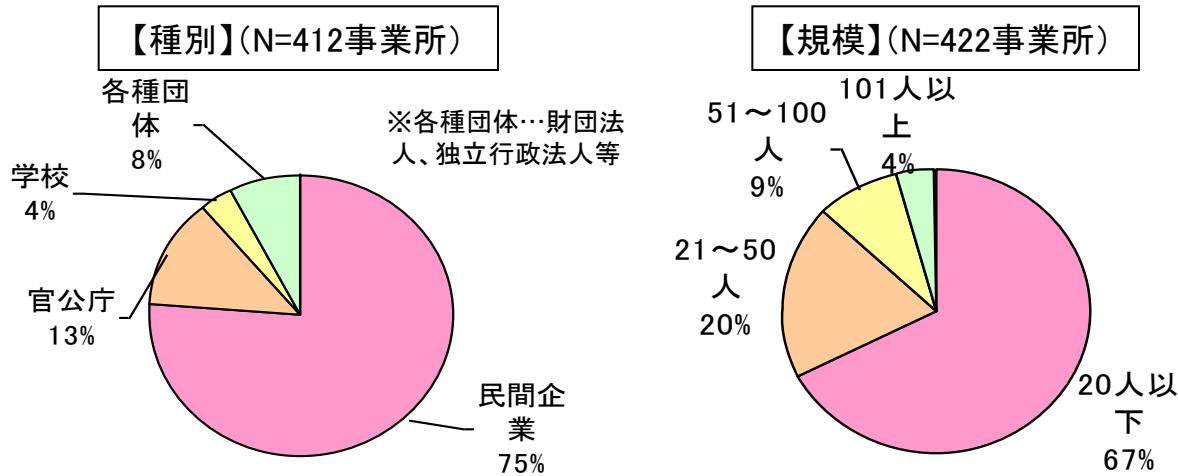
出典) 奈良県みんなで作る渋滞解消プラン



3. 日常交通の現状③

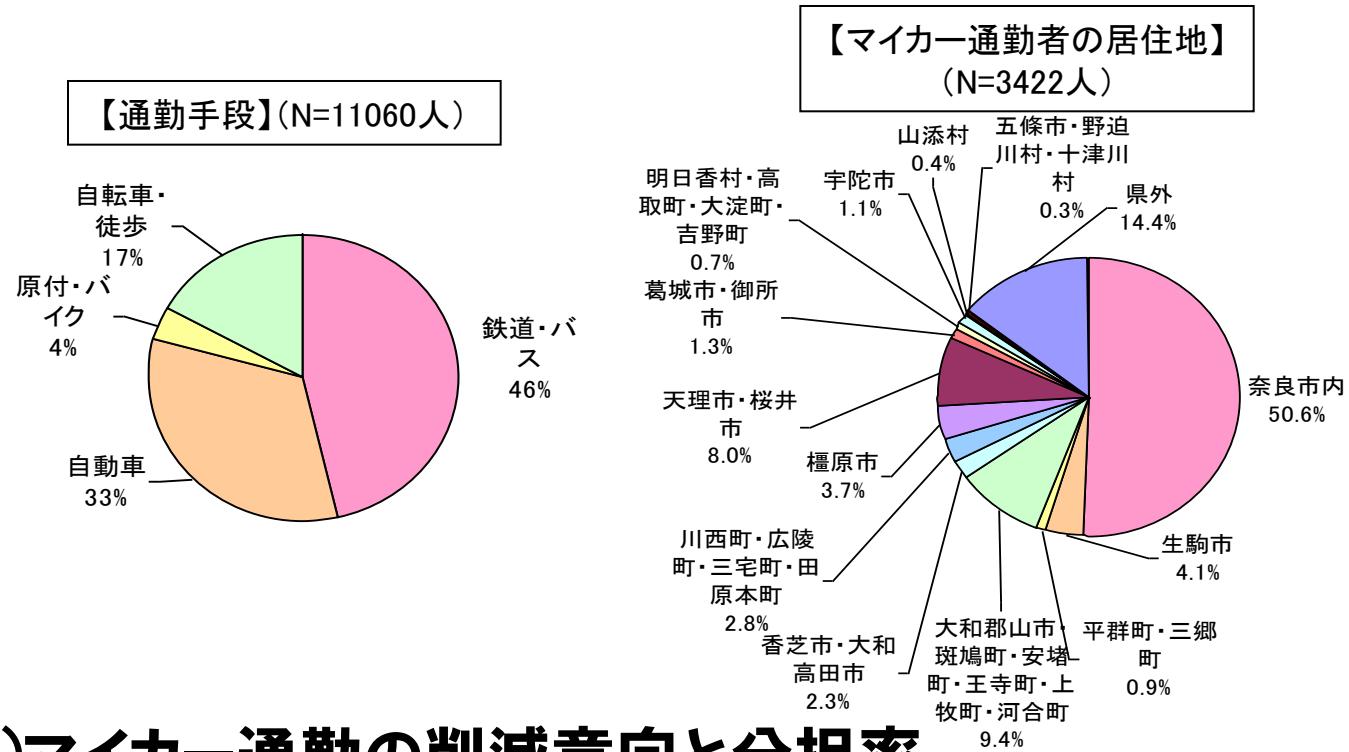
1) 事業所概要

- 事業所の割合は民間企業が最も多い
- 50人以下の規模の事業所が87%である



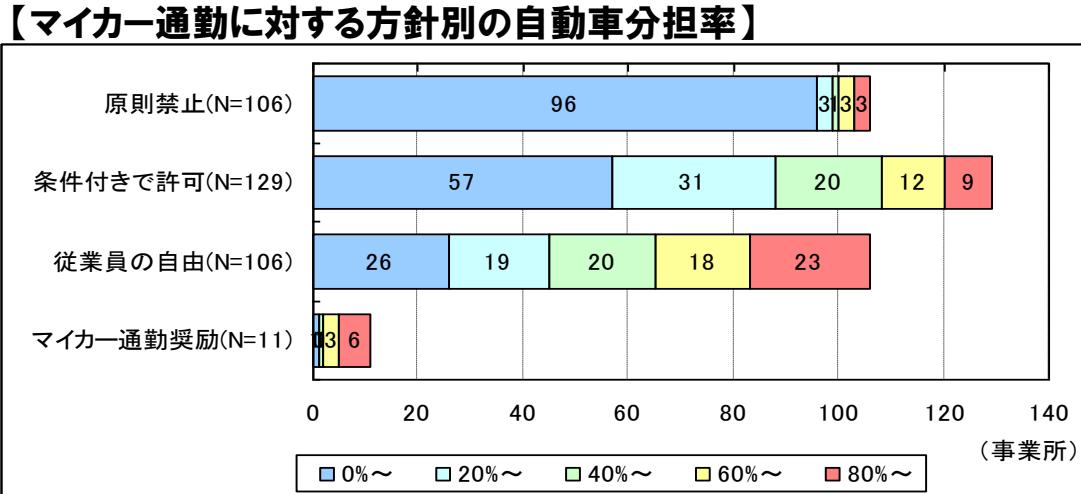
2) 通勤実態

- 自動車の利用者は33%である
- マイカー通勤者の居住地は50.6%が奈良市内である



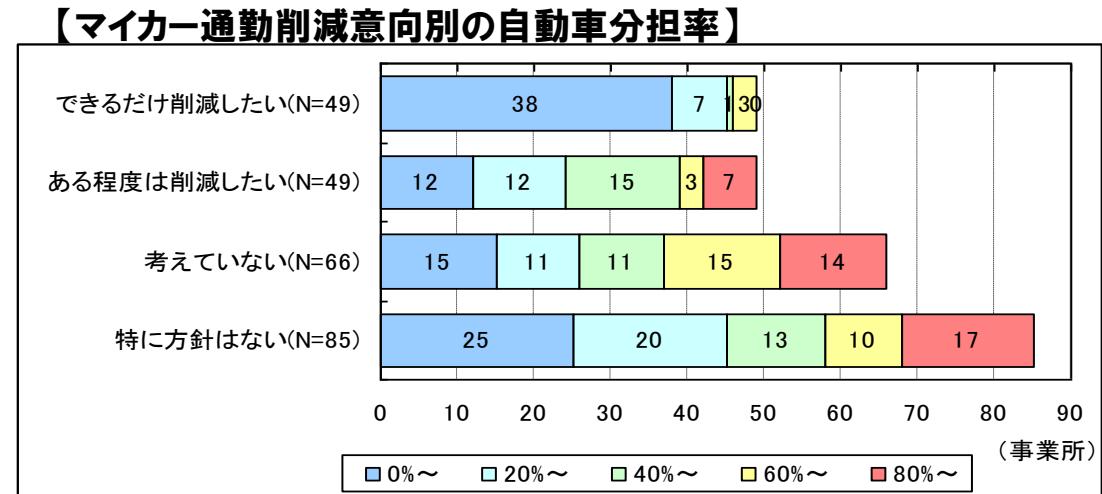
3) マイカー通勤の認可と分担率

- マイカー通勤が原則禁止の事業所では自動車分担率が低い事業所が多い
- 条件付きで許可、従業員の自由となるにつれて、自動車分担率の高い事業所は多くなっている



4) マイカー通勤の削減意向と分担率

- マイカー削減意向がない事業所の方が多い
- マイカー通勤の削減意向がある事業所でも、自動車分担率が高い事業所が存在する



4. 日常交通に関する課題と施策

日常交通の課題

1. 日常における奈良中心市街地への来訪状況

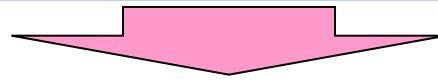
奈良中心市街地への通勤目的の流入トリップは、自動車の分担率が高くなっている。

2. 奈良中心市街地周辺における渋滞状況

中心市街地において、朝夕の通勤・帰宅ピーク時間帯に渋滞が発生している。

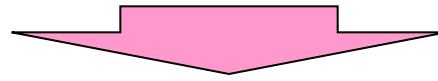
3. 通勤におけるマイカー利用の状況

マイカー通勤の削減意向がある事業所でも、自動車分担率が高い事業所が存在する。



計画目標

通勤・帰宅時に発生している渋滞を緩和するため、事業者や従業員の公共交通利用に対する意識の喚起を行い、マイカー通勤から公共交通利用へ転換を図る。



施策

| | | |
|----------|--------|---|
| 事業 | | 公共交通に対する意識の喚起 |
| 事業計画 | 具体的な取組 | ○モビリティ・マネジメントの実施 マイカー通勤削減意向が高く、利用転換が可能な公共交通が整備されている事業所を中心として、ワンショットTFPを実施する。 |
| | 実施主体 | 公共交通活性化協議会 |
| 目標値 | | MM実施事業所:10事業所 |
| モニタリング指標 | | ○自動車利用による移動時間等 事後調査アンケートにより把握 |