

第64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8年1月20日(火) 15時00分～16時30分
2. 開催場所 奈良市役所 中央棟地下1階 B1会議室

3. 出席者

- 会 長 奈良市長 仲川 元庸
- 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 竹内 弘明 (代理) 柏原 博人
- 委 員 近畿地方整備局奈良国道事務所長 河本 敦
- 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 増尾 朗 (代理) 高橋 一
- 委 員 近畿日本鉄道株式会社創造本部未来創造部長 山本 恒平
- 委 員 公益社団法人奈良県バス協会専務理事 岩崎 靖彦
- 委 員 奈良交通株式会社取締役 大西 秀樹
- 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
- 委 員 奈良県タクシー協会奈良市部会代表 黒 利起
- 委 員 奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 渡邊 英一 (代理) 棚田 允也
- 委 員 奈良県奈良警察署長 中田 顕一郎 (代理) 三宅 太
- 委 員 奈良県警察本部交通部交通規制課長 中谷 貴志
- 委 員 奈良県奈良土木事務所長 岸田 幸
- 委 員 奈良県県土マネジメント部次長 篠田 隆三
- 委 員 奈良県県土マネジメント部まちづくり推進局次長 牧田 孝光
- 委 員 奈良県産業部観光局次長 吉岡 佐枝子
- 委 員 奈良市都市整備部長 下谷 孝史

(欠席)

- 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 杉田 精教
- 委 員 奈良市中心市街地活性化研究会長 松森 重博

4. 議事

■事務局より説明

- (1) 令和 7 年秋期の取組概要と結果【資料 1】
- (2) 令和 7 年秋期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析【資料 2】
- (3) 令和 7 年秋期の連携計画の目標達成状況【資料 3】
- (4) 奈良中心市街地公共交通総合連携計画（案）（令和 8 年度～令和 10 年度）【資料 4】
- (5) 令和 8 年度の取組方針（案）【資料 5】

■審議内容（主な意見）（□：会長、●：委員、○：事務局）

(1) 令和 7 年秋期の取組概要と結果について

- ：資料 1 の p.9 で、P&R 駐車場の利用台数が、いずれの年においても実施期間の前半は利用が少なく中盤は利用が多いが、要因を把握しているか。
- ：令和 7 年秋期は 10 月 25 日、26 日、11 月 1 日、2 日の天気が悪く、これらの日において利用台数が比較的少なかったと考えている。
- ・資料 1 の p.9 で、無料 P&R 駐車場の日平均利用台数が令和 6 年秋期より大幅に増加している。無料 P&R 駐車場として増設したのは日平均利用台数が 21 台である県営奈良めぐり平城宮跡前自動車駐車場のみであるが、無料 P&R 駐車場の利用がこれほど増加した要因は何か。
- ：令和 7 年度から P&R 駐車場利用者のバスの運賃を無料としたことが要因の一つであると考えている。
- ：資料 1 の p.10 で、無料 P&R 駐車場の 8 時台の入庫台数が 14%、18 時以降の出庫台数が 16%とあるが、これだけ需要があったということなので、開設時間を拡大したのは良いことだと思う。
- ：資料 1 の p.14 で、LED ビジョントラックについて「見て概ね理解できた」と回答した人の割合が 15%というのは良い結果だと思う。無料 P&R 駐車場の利用台数の増加に寄与している可能性がある。

(2) 令和 7 年秋期の奈良中心市街地の渋滞状況と分析について

- ：資料 2 の p.10 で、P&R 駐車場により交通の約 10%を抑制したとあり、P&R を実施していなければもっと渋滞が悪化していた可能性がある。
- ：資料 2 の p.12 の、二条大路南 1 丁目交差点および三条大路 2 丁目交差点における西行き交通の旅行速度について、15~16 時台の速度低下が令和 6 年秋期より改善している。また、p.13 を見ると、西行き交通の交通量は、二条大路南 1 丁目交差点で減少し、三条大路 2 丁目交差点で増加している。大宮通りから三条通りへ交通が分散したため、渋滞の発生が緩やかであったと考えられる。

(3) 令和 7 年秋期の連携計画の目標達成状況について

- ・意見なし

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

- ：資料4-1のp.15およびp.17で、「公営駐車場の料金設定の調整」を追加するとあるが、民間駐車場も含めて考えていることはあるか。
- ：県営駐車場の料金を上げると、周囲の民間駐車場も追随して料金を上げる傾向にある。それにより、奈良公園周辺が駐車料金の高いエリアと認識されて、少し離れた駐車場の利用を促すことが出来るのではと考えている。
- ：今年度の結果を踏まえて、次期連携計画にどのように反映しようと考えているのか。
- ：P&RやLEDビジョントラック等、効果が出ていると考えられるものは今後も引き続き実施していく。一方で、奈良公園内道路は依然として渋滞している状況なので、これまでの施策に加えて、前述の公営駐車場の料金設定の調整や、地域関係者や交通事業者と連携した取組を実施していきたいと考えている。

(5) 令和8年度取組内容（案）について

- ：資料5のp.6にあるように、来年度はVICSを活用して文字情報により迂回を促したいと考えている。また、今年度は、信号制御により大宮通りと三条通りを優先したことで、交差道路が混雑する結果となった。これらは観光客が通行する道路であるとともに県民の生活道路でもあるので、それぞれへの影響を見ながら、信号制御に引き続き取り組んでいきたい。
- ：VICSの情報を受信可能な車はどの程度あるのか。
- ：割合は把握していないが、ある程度新しいカーナビであれば受信可能である。
- ：資料5のp.8について、「氷室神社・国立博物館前」停留所におけるバスの停車が混雑の一因になっていると考えられることから、事務局としては、一部の路線バスについて、当該停留所をスキップ運行していただきたいと考えている。
- ：実験的に一部の路線バスのみスキップ運行することが、渋滞緩和につながるのであれば、前向きに考えなければならないが、全てのバスをスキップ運行することは現実的ではないと考えている。全てのバスをスキップ運行する場合、「東大寺大仏殿・春日大社前」停留所で降車されることが見込まれる。この「東大寺大仏殿・春日大社前」停留所は歩道が非常に狭く、降車された方が歩道から溢れて車道を歩いているケースもあるので、この停留所の降車客が増えるとかえって渋滞が悪化する可能性がある。将来的に全ての路線バスをスキップ運行するためにはハード整備が必要であると考え。また、一部の路線バスが「氷室神社・国立博物館前」停留所に停車しなくなるので、乗車客の多い「近鉄奈良駅」停留所で外国人の方も含めてしっかりと案内する必要がある。
- ：混乱が生じるようであれば、途中でも予定変更等の対応が必要だと考える。安全最優先で実施していただきたい。
- ：「東大寺大仏殿・春日大社前」停留所については、改善していきたいと考えている。
- ：「氷室神社・国立博物館前」停留所を大仏殿前駐車場に移設することはできないのか。
- ：管理者としては可能である。
- ：大仏殿前駐車場に路線バスが出入りする場合、1便あたりの運行時間が3~5分ほど長くなる。市内循環は、運転手と車両を増やさない限り便数が減ることになり、かえって迷

惑をかけてしまう。また、駐車場の出入りの際に本線の交通を滞留させてしまうと考えられるので、渋滞緩和にどの程度寄与するかが懸念される。

5. 閉会

以 上