# 奈良市総合交通戦略

令和４年１月

**奈　　良　　市**

# 目 次

はじめに ..... 1

1 奈良市の概況 ..... 1-1

1.1 人口 ..... 1-1
1.2 道路交通状況 ..... 1-3
1.2.1 道路網 ..... 1-3
1.2.2 自動車交通量 ..... 1-4
1.2.3 主要渋滞箇所 ..... 1-5
1.3 公共交通状況 ..... 1-6
1.3.1 公共交通網 ..... 1-6
1.3.2 公共交通空白地域 ..... 1-7
1.3.3 鉄道利用者数 ..... 1-8
1.3.4 鉄道駅端末交通手段 ..... 1-10
1.4 観光 ..... 1-12
1.5 市民アンケート調査 ..... 1-13
1.5.1 調査概要 ..... 1-13
1.5.2 結果概要 ..... 1-14

2 地域別の現状と課題 ..... 2-1

2.1 東部地域 ..... 2-2
2.1.1 地域の現状 ..... 2-2
2.1.2 東部地域の問題及び課題 ..... 2-15
2.2 中部地域 ..... 2-16
2.2.1 中部地域の現状 ..... 2-16
2.2.2 中部地域の問題及び課題 ..... 2-32
2.3 西北部地域 ..... 2-33
2.3.1 西北部地域の現状 ..... 2-33
2.3.2 西北部地域の問題及び課題 ..... 2-46

3 総合交通戦略の目標 ..... 3-1

3.1 上位計画における将来像等 ..... 3-1
3.2 交通体系の将来像 ..... 3-3
3.3 交通に関する目標 ..... 3-5
3.3.1 東部地域の交通に関する目標 ..... 3-6
3.3.2 中部地域の交通に関する目標 ..... 3-7
3.3.3 西北部地域の交通に関する目標 ..... 3-8
3.4 目指す交通体系 ..... 3-9
3.5 SDGs の実現イメージ ..... 3-10

4 目標の達成に向けた施策・事業 ..... 4-1

4.1 全市域の施策・事業 ..... 4-3
4.2 東部地域の施策・事業 ..... 4-12
4.3 中部地域（中心市街地）の施策・事業 ..... 4-16
4.4 中部地域（新駅周辺）の施策・事業 ..... 4-24
4.5 中部地域（全域）の施策・事業 ..... 4-28
4.6 西北部地域の施策・事業 ..... 4-29

5 実施プログラム ..... 5-1

5.1 全市域の実施プログラム ..... 5-2
5.2 東部地域の実施プログラム ..... 5-4
5.3 中部地域の実施プログラム ..... 5-5
5.4 西北部地域の実施プログラム ..... 5-7

6 評価指標・数値目標 ..... 6-1

6.1 全市域の評価指標・数値目標 ..... 6-3
6.2 東部地域の評価指標・数値目標 ..... 6-9
6.3 中部地域の評価指標・数値目標 ..... 6-11
6.4 西北部地域の評価指標・数値目標 ..... 6-13

7 推進体制など ..... 7-1

7.1 計画の推進 ..... 7-1
7.2 今後の検討課題 ..... 7-3

【参考 1】奈良市総合交通戦略の関連事業一覧 ..... 参考 1-1

【参考 2】公共交通空白・不便地域図 ..... 参考 2-1

【参考 3】クロスセクター効果分析の分野別代替費用の算出条件 ..... 参考 3-1

# はじめに

## 1) 策定の背景と目的

総合交通戦略は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とした計画です。

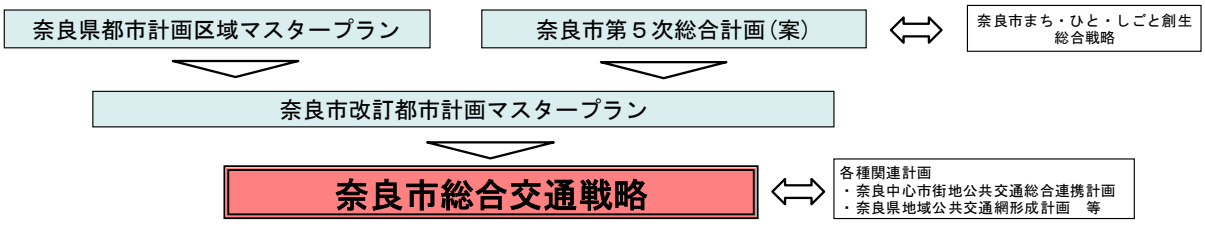
奈良市では、(仮称)奈良インターチェンジを含む京奈和自動車道（大和北道路）の整備や、JR 線の一部高架化ならびに新駅の設置が控える中、公共交通不便地域の存在、慢性的な渋滞等、地域によって異なる交通課題やニーズの違いが存在し、人口減少・高齢化や来訪者（観光客）の増加など、今後の社会情勢の変化を踏まえつつ、地域の実情に沿った交通サービスの構築や、公共交通の利用促進を啓発すべく、「奈良市総合交通戦略」の策定を行うものです。

本戦略は、以下の点に留意して策定を行っています。

○今後１０年のまち・交通の将来像を明確化し、それを市全体で共有し、各事業の展開につなげていきます。
○地域ごとの交通拠点や主要な交通網を明確化し、市全体で共有し、各事業の展開につなげていきます。
○行政や各事業者の役割分担を明確化し、地域全体で持続可能な公共交通を目指します。
○クロスセクター効果分析も活用し、地域公共交通継続の必要性の政策順位を上げ、事業を進めていきます。

## 2) 位置づけ

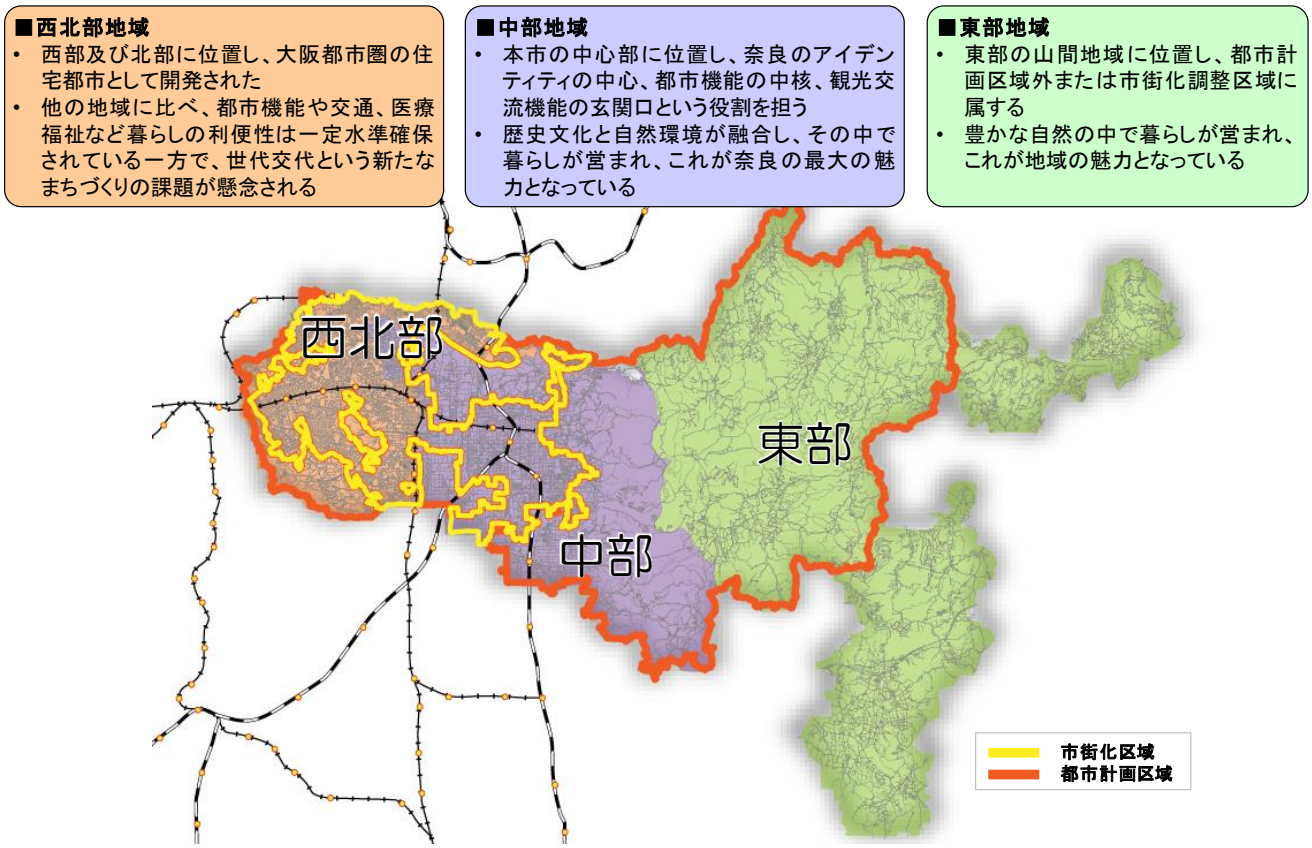
奈良市総合交通戦略は、「奈良市第５次総合計画（策定中）」、「奈良市改訂都市計画マスタープラン」等を上位計画とし、「奈良中心市街地公共交通総合連携計画」等の関連計画とも整合を図りながら策定しています。



### 3) 対象区域

対象区域は、奈良市全域とします。

ただし、地域によって地理地形条件や都市機能などの特性が異なることを踏まえ、奈良市改訂都市計画マスタープランに従い、市内を東部、中部、西北部の３つのゾーンに分類し、目標や施策等の検討を行っています。




奈良市総合交通戦略における地域区分

### 4) 計画期間

計画期間は、奈良市第５次総合計画との整合を図り、2021（令和 3）年度～2031（令和 13 年）年度の 11 年間とします。

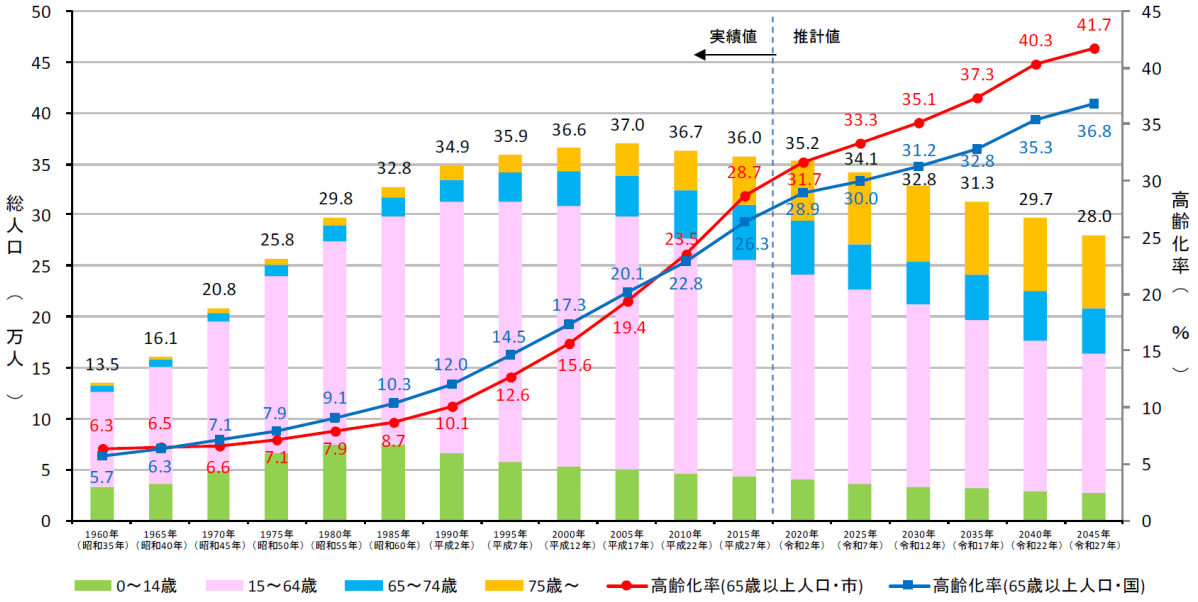
ただし、中間年次等において、社会情勢の変化等を踏まえながら、柔軟に見直しを行うこととします。

# 1 奈良市の概況

## 1.1 人口

### 1) 総人口の推移

- 奈良市の人口はすでに減少傾向にあり、2045 年には約 28 万人となる見込みです。
- 0～14 歳及び 15～64 歳の人口が一様に減少傾向であり、少子高齢化が今後さらに進行する見込みです。
- 奈良市の高齢化率は 2015 年時点で 28.7%と全国より高く、2045 年には 4 割超となる見込みです。



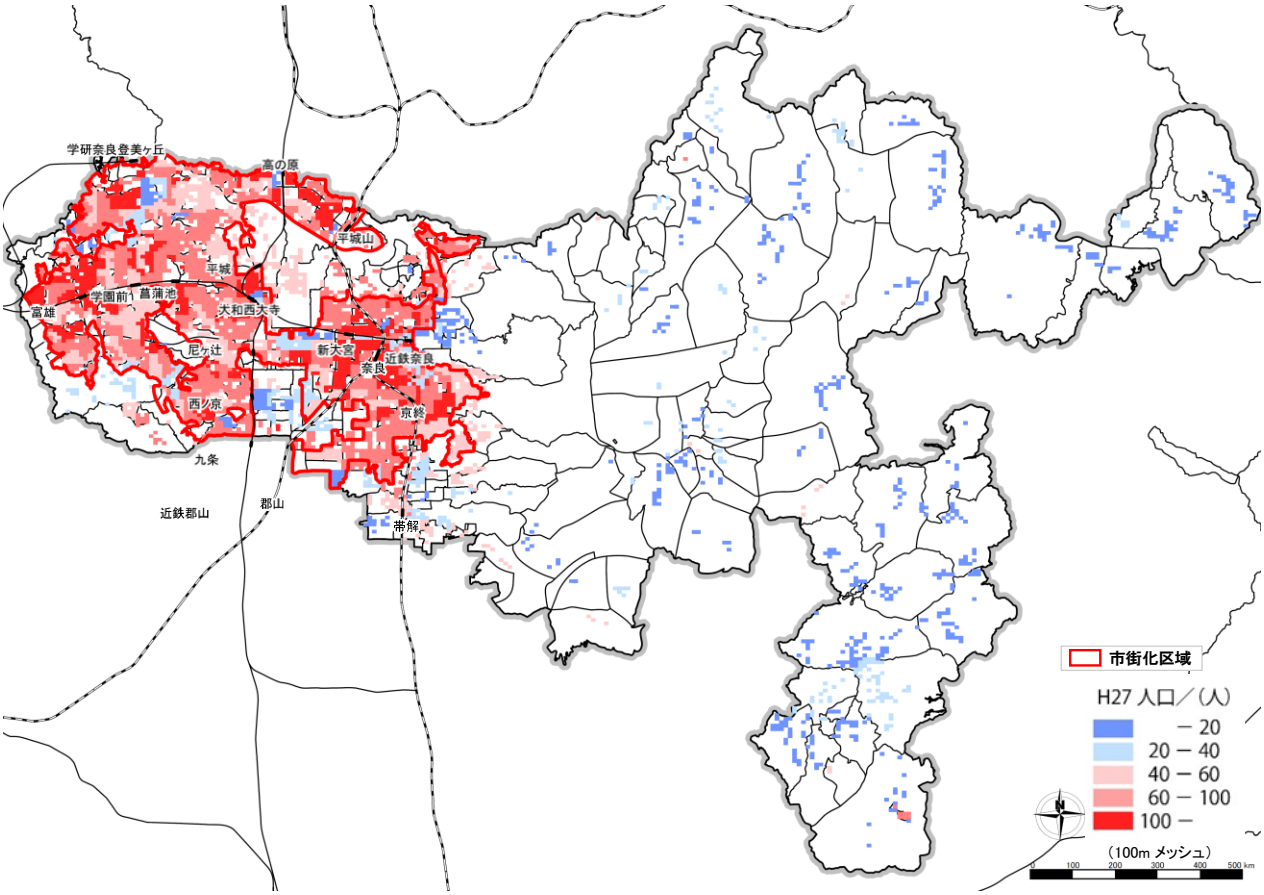

（資料）2015 年（平成 27 年）までは国勢調査。2020 年（令和２年）以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年３月時点推計・出生中位、死亡中位）」

資料：奈良市第5次総合計画（策定中）

総人口の推移

## 2) 人口分布

- 人口は、西北部・中部の特に鉄道駅周辺に集中しています。



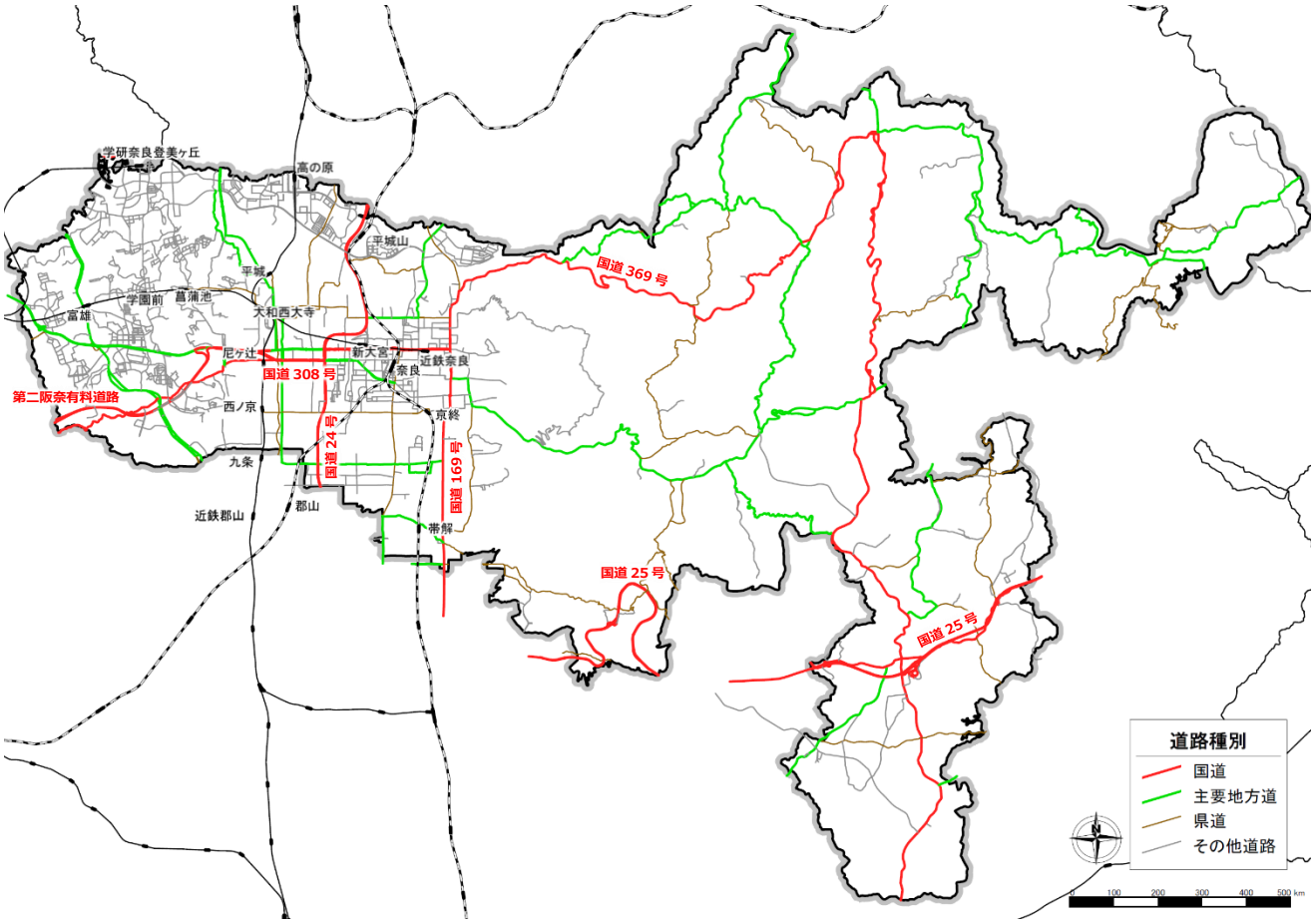

人口分布(H27)

資料:平成 27 年国勢調査

## 1.2 道路交通状況

### 1.2.1 道路網

- 主要な幹線道路は国道 24 号、国道 25 号（名阪国道）、国道 169 号、国道 308 号、第二阪奈有料道路（現在は NEXCO 西日本が移管を受け、第二阪奈道路）、国道 369 号となっています。

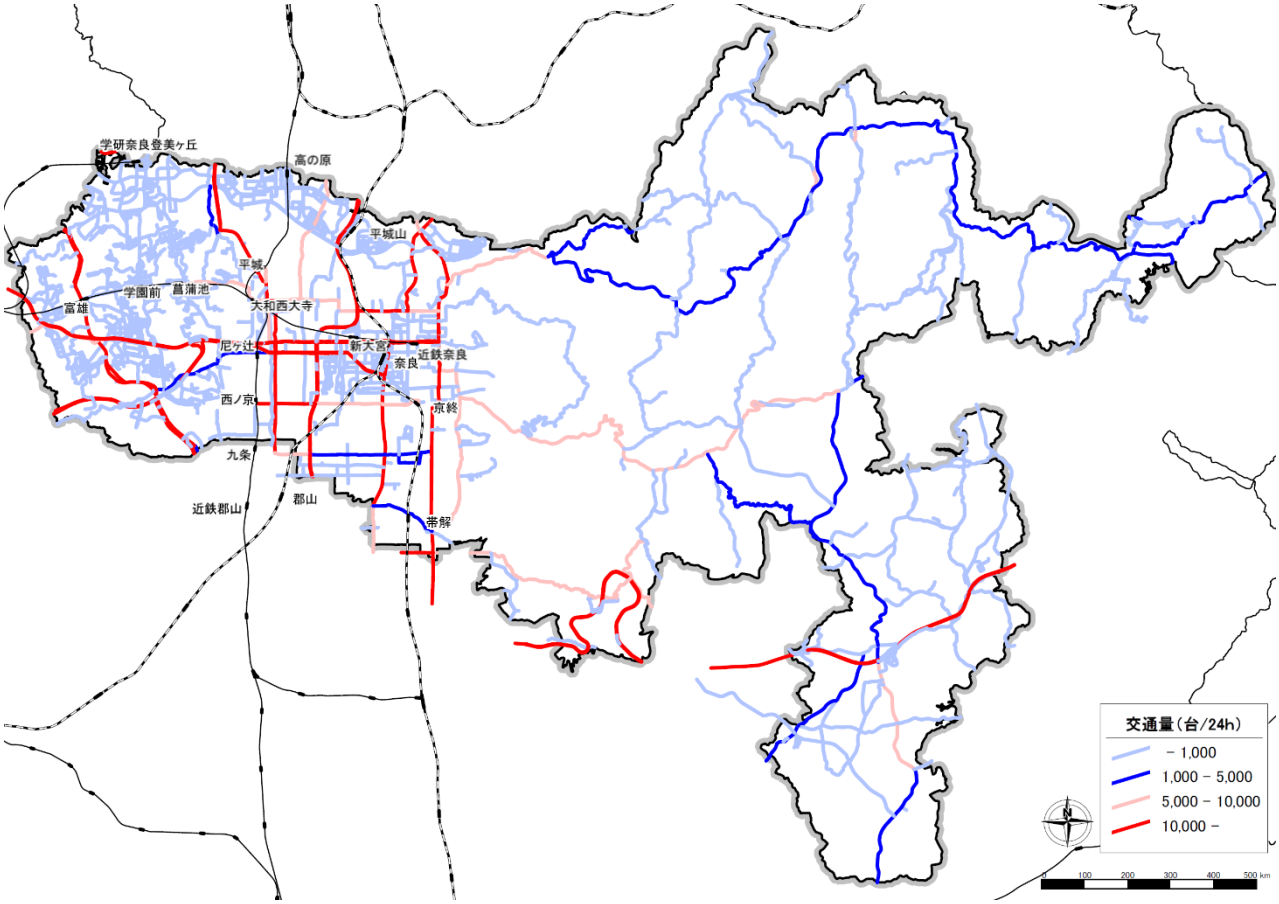



道路種別

資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

## 1.2.2 自動車交通量

- 国道を中心に、中部、西北部の主要な道路では 1 万台/日以上の交通量となっています。
- 東部では概ね 5 千台/日未満となっています。

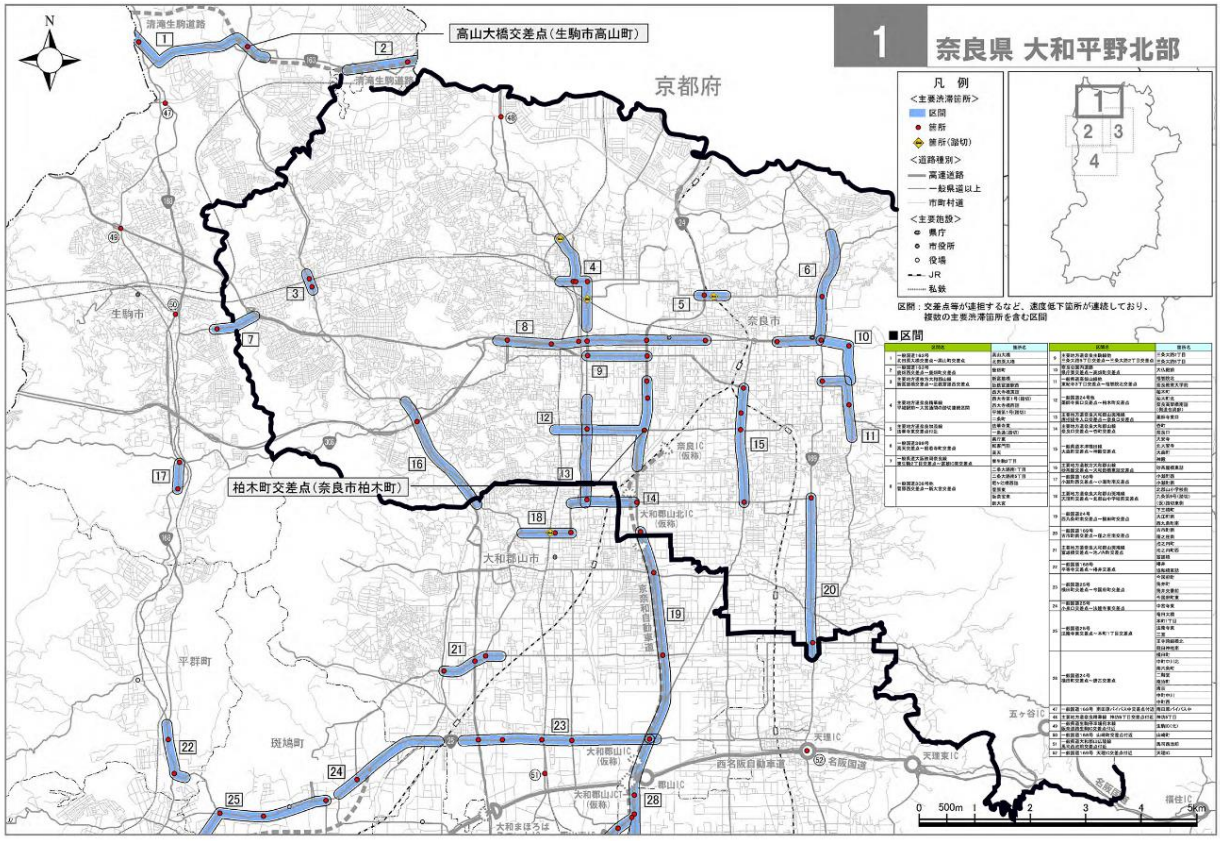



自動車交通量（平日 24 時間）

資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

## 1.2.3 主要渋滞箇所

- 奈良市における主要渋滞箇所は大宮通りなど、主に市の中心部の交差点・区間が指定されています。



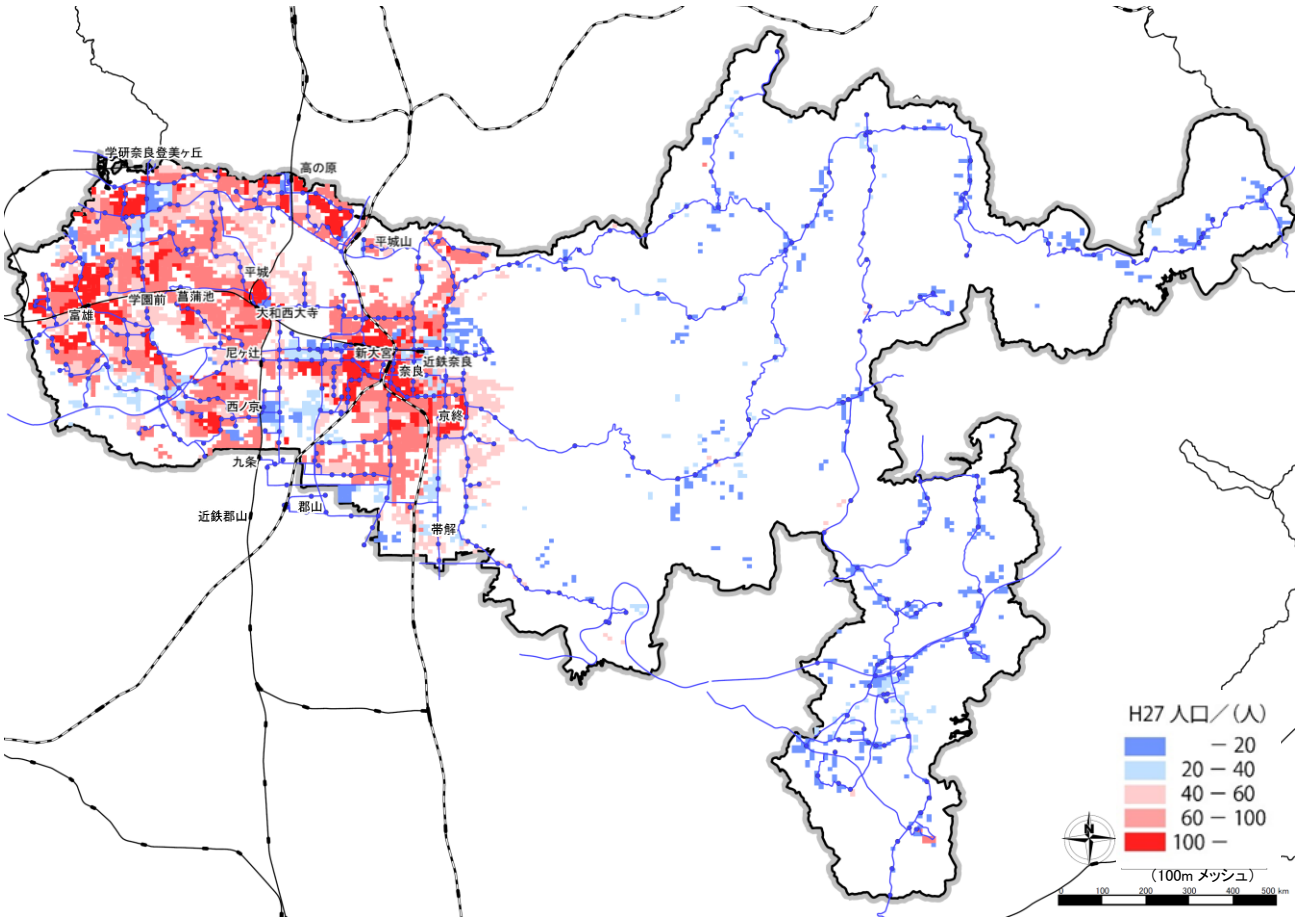

主要渋滞箇所

資料：奈良県渋滞対策協議会「地域の主要渋滞箇所」（平成 25 年1月）

## 1.3 公共交通状況

### 1.3.1 公共交通網

- 鉄道は、近鉄、JR が中部・西北部を運行しており、主要な鉄道駅を発着地として、路線バス（奈良交通）に加え、鉄道のない一部の地域では奈良市がコミュニティバスを運行しています。
- 東部は鉄道が存在せず、バスのみの運行となっています。

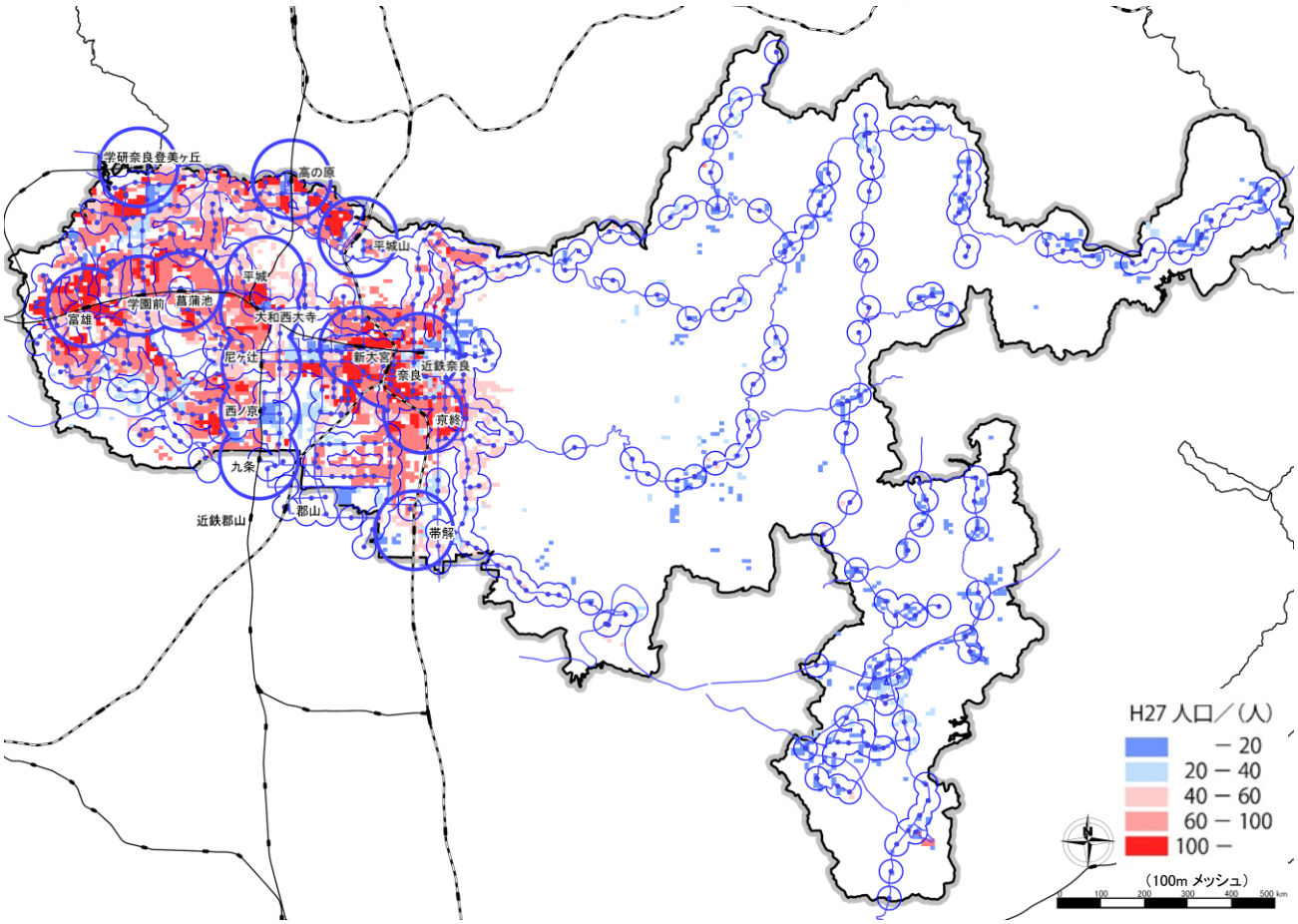



鉄道・路線バス網

資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報（鉄道、バスルートは 2011 年時点）

## 1.3.2 公共交通空白地域

- 中部、西北部では、多くの地域は鉄道駅圏もしくはバス停圏に含まれますが、公共交通空白地域となっている地域も存在します。
- 東部は鉄道が存在しないため、すべて鉄道駅圏外となりますが、バス停圏にも含まれない地域も点在しています。

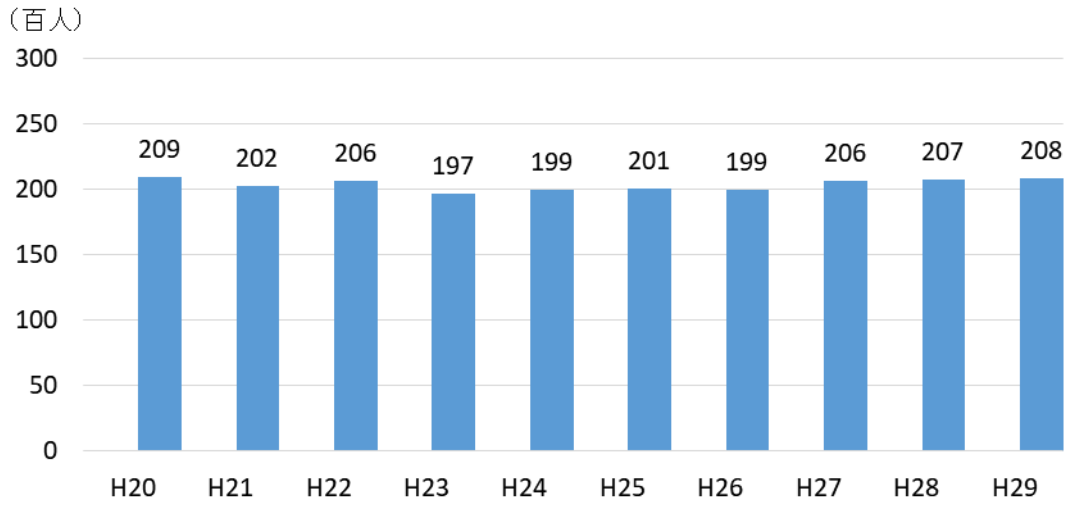



公共交通空白地域

※鉄道駅 1km、バス停 300m 圏域を表示（駅・バス停は 2019 年 6 月時点）

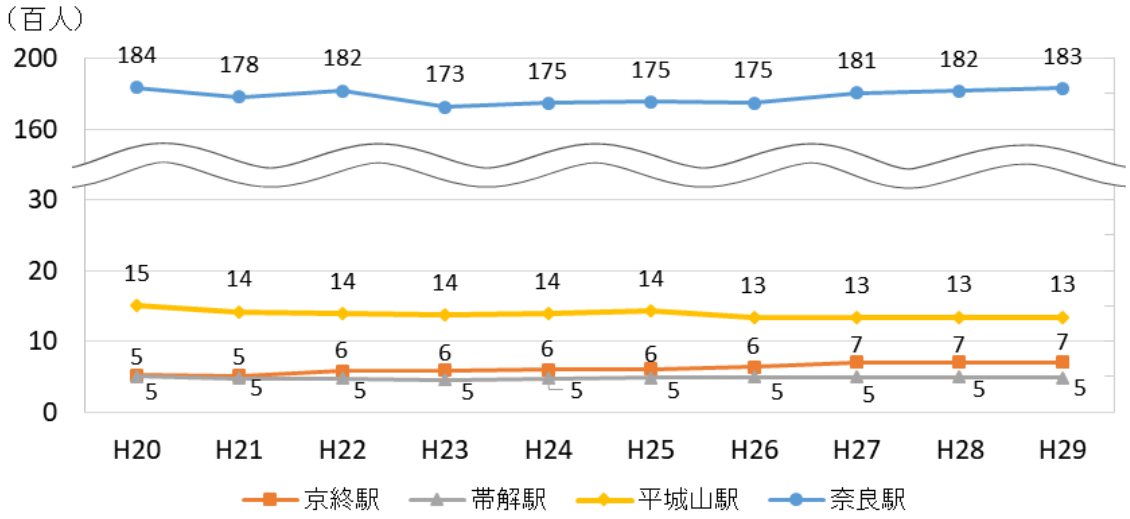
## 1.3.3 鉄道利用者数

- JR、近鉄ともに利用者数は減少傾向にありましたが、平成 26 年以降は増加傾向となっています。
- JR は奈良駅の利用者が最も多く、約 18,300 人/日、近鉄は近鉄奈良駅の利用者が最も多く、約 33,800 人/日となっています。



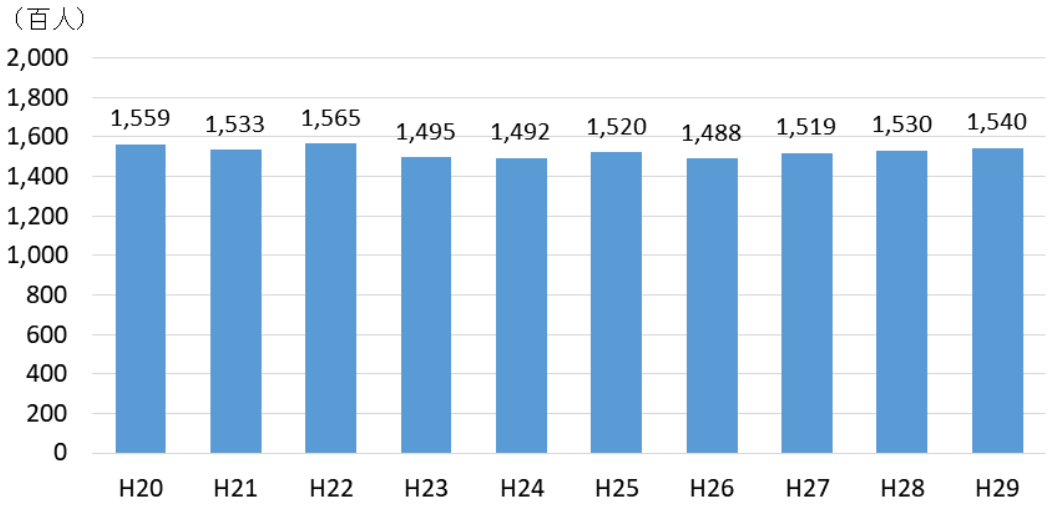

JRの市内駅の 1 日平均乗車人員推移

資料：奈良市統計書「統計なら」



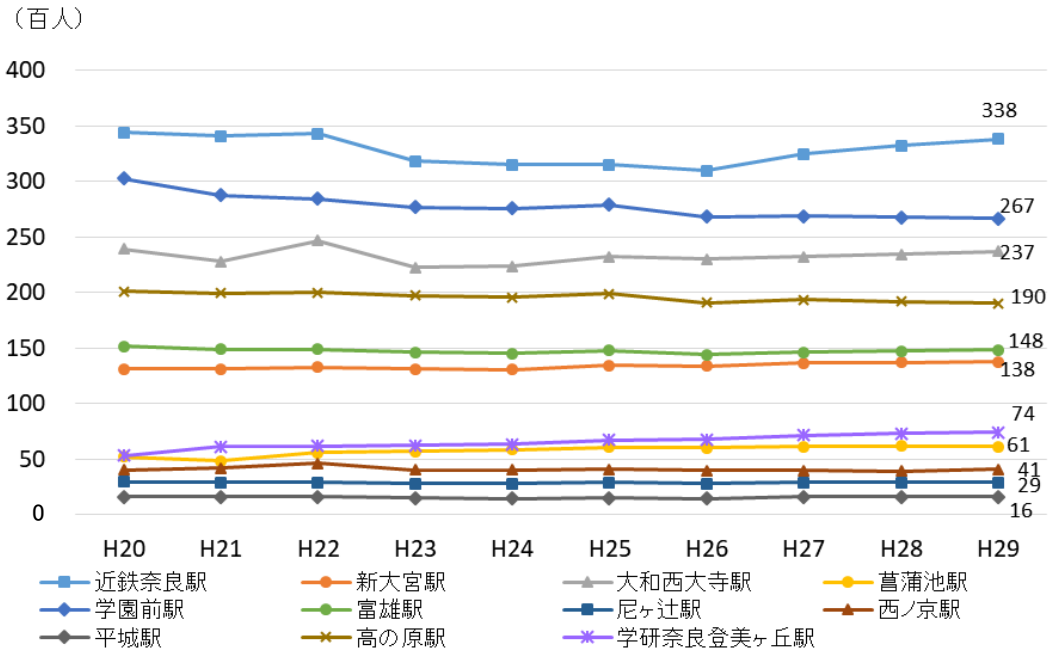

JRの駅別 1 日平均乗車人員推移

資料：奈良市統計書「統計なら」




近鉄の市内駅の 1 日平均乗車人員推移

資料：奈良市統計書「統計なら」



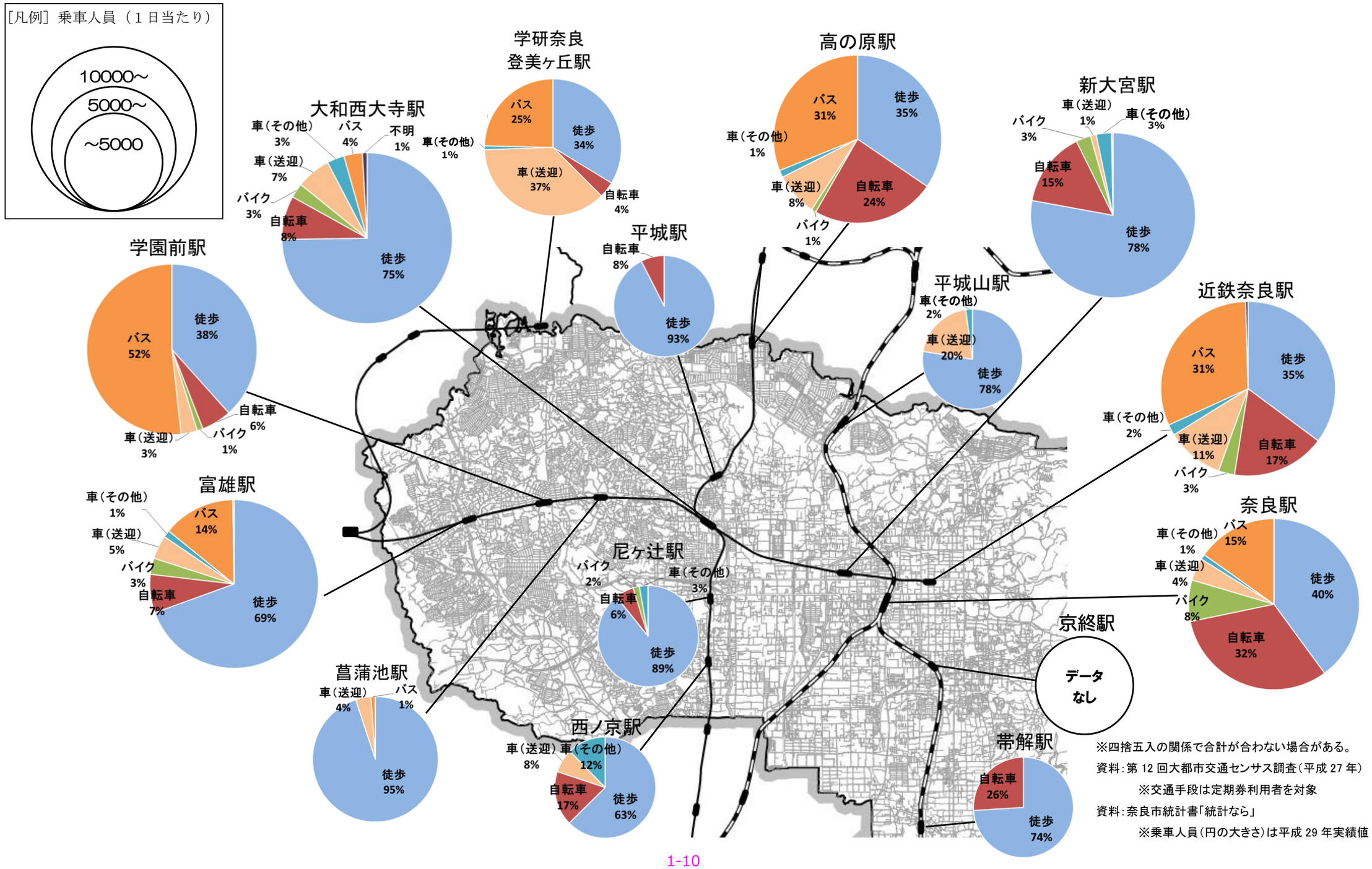

近鉄の駅別 1 日平均乗車人員推移

資料：奈良市統計書「統計なら」

### 1.3.4 鉄道駅端末交通手段

#### 1) 自宅から駅までの交通手段

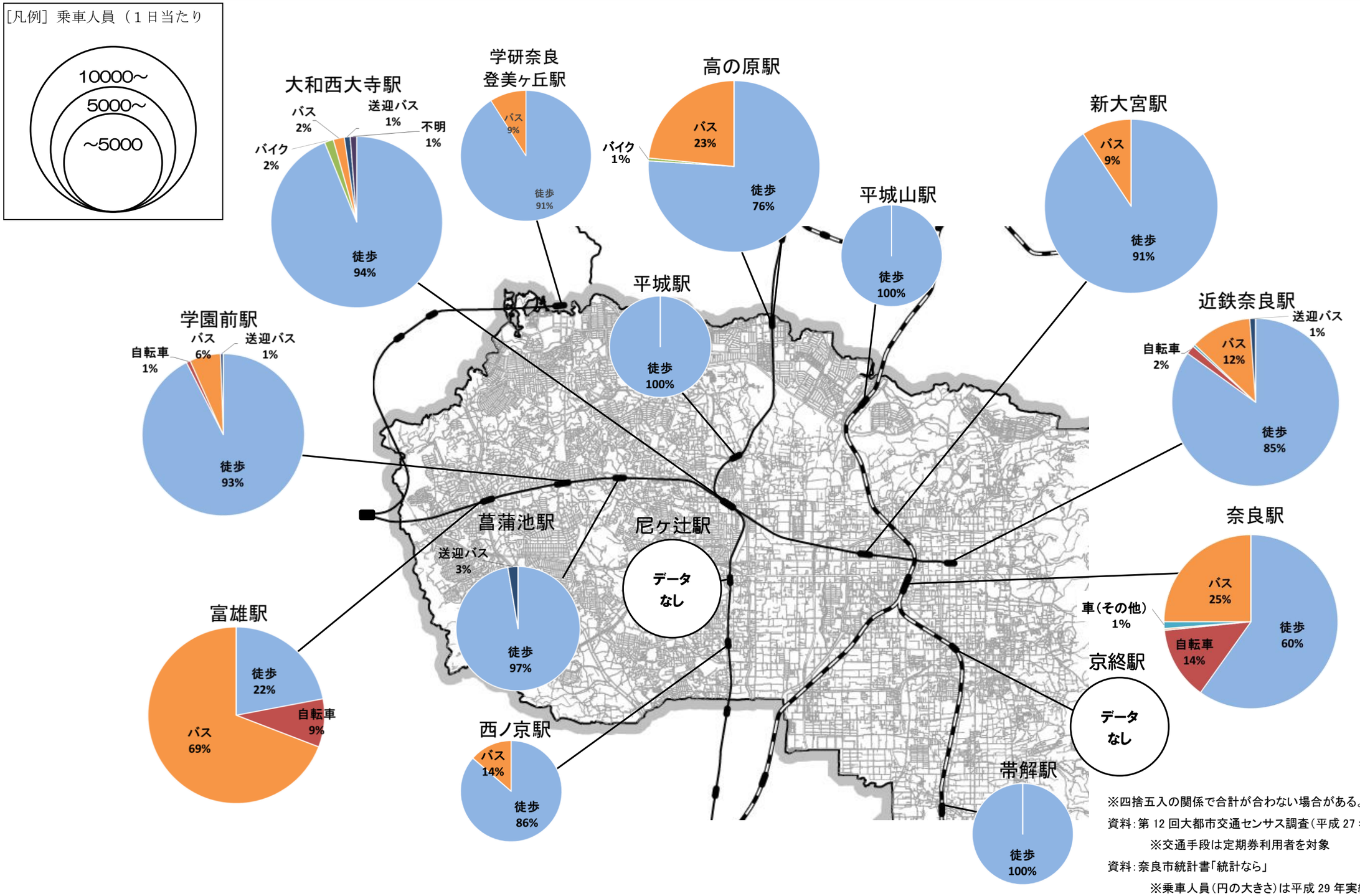
- 自宅から駅までの交通手段は、徒歩に加え、自転車、バスなど、様々な手段が利用されています。
- バスの利用割合は、学園前駅、高の原駅、近鉄奈良駅で特に高くなっています。




※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
資料：第 12 回大都市交通センサス調査（平成 27 年）
※交通手段は定期券利用者を対象
資料：奈良市統計書「統計なら」
※乗車人員（円の大きさ）は平成 29 年実績値

## 2) 駅から目的地までの交通手段

- 駅から目的地（職場、学校）までの交通手段は、全体的に徒歩の割合が高くなっています。
- バスの利用割合は、富雄駅、高の原駅、奈良駅(ＪＲ)で高くなっています。




※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

資料：第 12 回大都市交通センサス調査（平成 27 年）

※交通手段は定期券利用者を対象

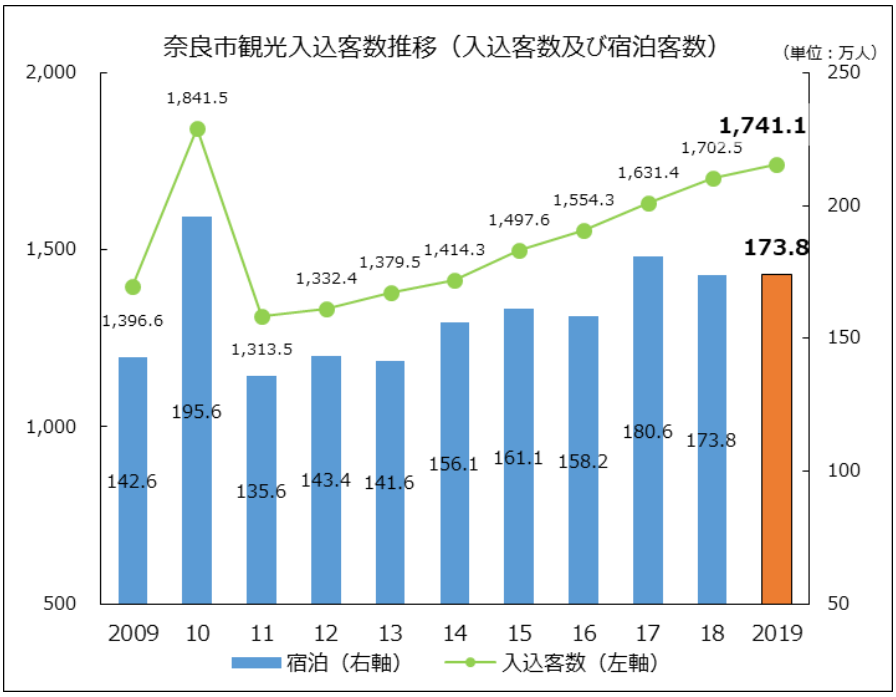
資料：奈良市統計書「統計なら」

※乗車人員（円の大きさ）は平成 29 年実績値

## 1.4 観光

### 1) 観光客の状況

- 2019 年に奈良市を訪れた観光客は、1,741.1 万人と、前年（1,702.5 万人）に比べて 38.6 万人（2.3%）増加しています。
- 宿泊客数は、173.8 万人で、前年（173.8 万人）と同程度に推移しています。
- ただし、2020 年以降は、国内外の新型コロナウイルス感染状況等の見極めが必要な状況となっています。

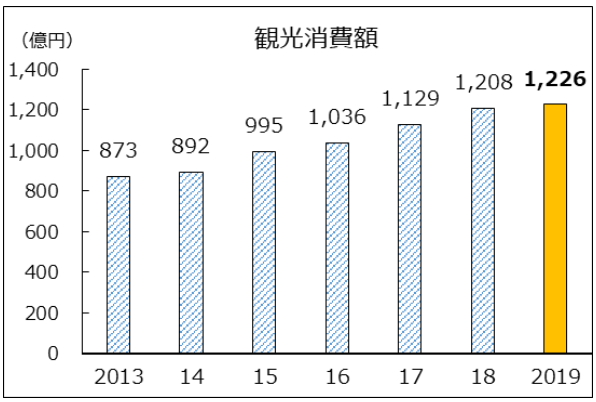



観光客数の推移

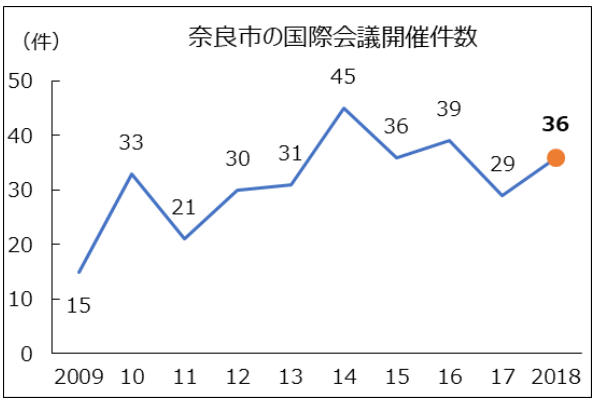
資料：奈良市観光入込客数調査報告書

### 2) 観光消費額等の状況

- 奈良市内の観光消費額は約 1,226 億円で、前年に比べて 18 億円の増加。
- 2018 年に奈良市内で開催された国際会議は 36 件。




観光消費額の推移




国際会議開催の推移

資料：奈良市観光入込客数調査報告書

## 1.5 市民アンケート調査

平成 30 年度に実施された市民アンケートの結果と、その結果を用いて地域別交通特性を分析した結果を示します。

### 1.5.1 調査概要

#### 1) 調査の内容

以下の項目について実施しました。

① あなたご自身のことについて
② 定住意向について
③ 人口減少・高齢化へのお考えについて
④ 拠点ごとのまちづくりについて
⑤ 日常生活での外出について
⑥ 公共交通の維持について

※奈良市総合交通戦略では、⑤と⑥について結果を示します。

#### 2) 調査方法

配布方法は、郵送にて配布。回収方法は、料金受取人払郵便により回収しました。

#### 3) 調査の対象

奈良市にお住まいの 16 歳以上の方 3,000 人を無作為抽出しました。

※東部地域については、統計的に有意なサンプル数を確保するため、自治会経由で追加配布（100 人）を行いました。

#### 4) 調査の実施期間

平成 31 年 2 月 1 日に配布
平成 31 年 2 月 18 日投函締め切り

#### 5) 調査の実施状況

回収数は 1,202 票、回収率は 38.8%。

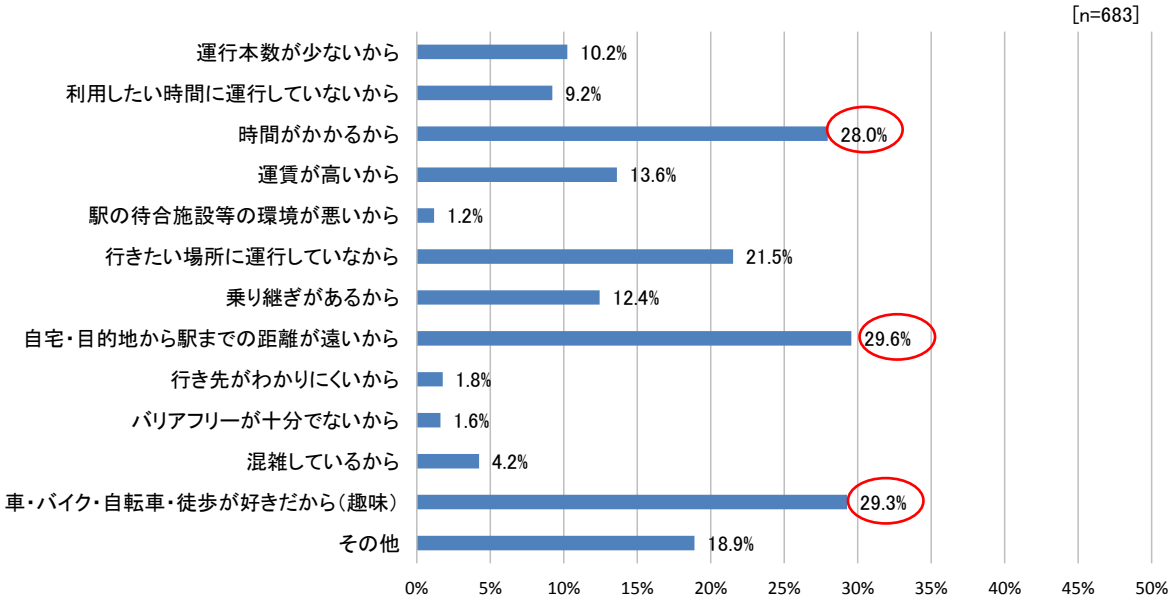
## 1.5.2 結果概要

### 1) 鉄道、バス、タクシーを利用しない理由

#### (1) 鉄道を利用しない理由

- 鉄道を利用しない理由は、「自宅・目的地から駅までの距離が遠いから」が 29.6%で最も多く、次いで「車・バイク・自転車・徒歩が好きだから（趣味）」が 29.3%、「時間がかかるから」が 28.0%となっています。

【鉄道を利用しない理由は何ですか。（○は３つまで）】



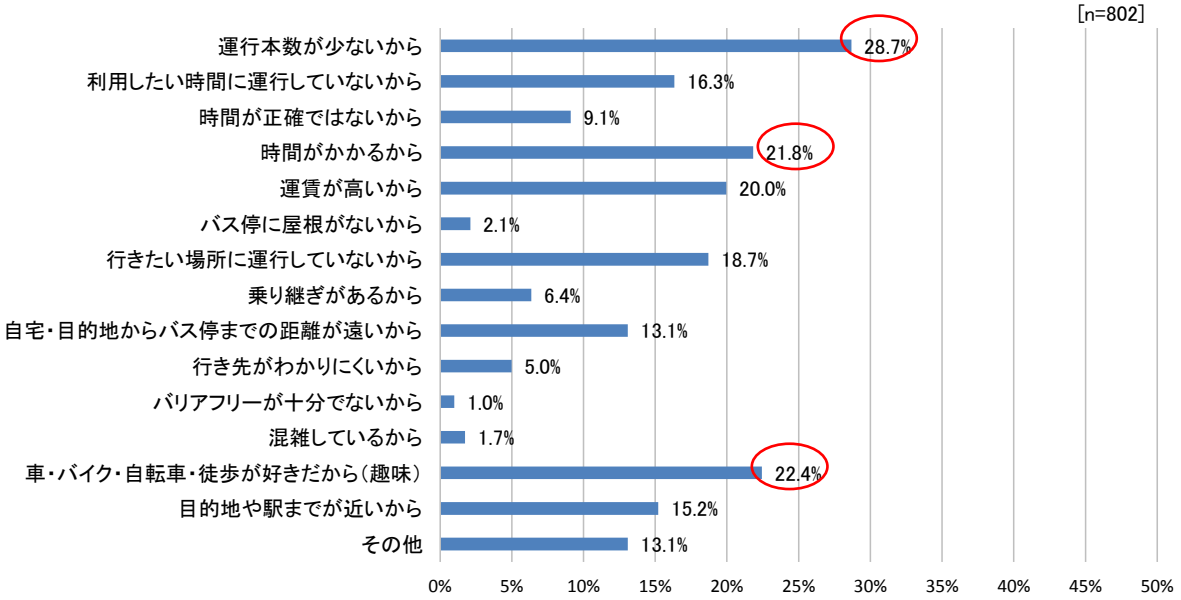

＜鉄道を利用しない理由＞

※「不明・無回答等」の回答を除いて算出している。

(2) バスを利用しない理由

- バスを利用しない理由は、「運行本数が少ないから」が 28.7%で最も多く、次いで「車・バイク・自転車・徒歩が好きだから（趣味）」が 22.4%、「時間がかかるから」が 21.8%となっています。

【バスを利用しない理由は何ですか。（○は３つまで）】



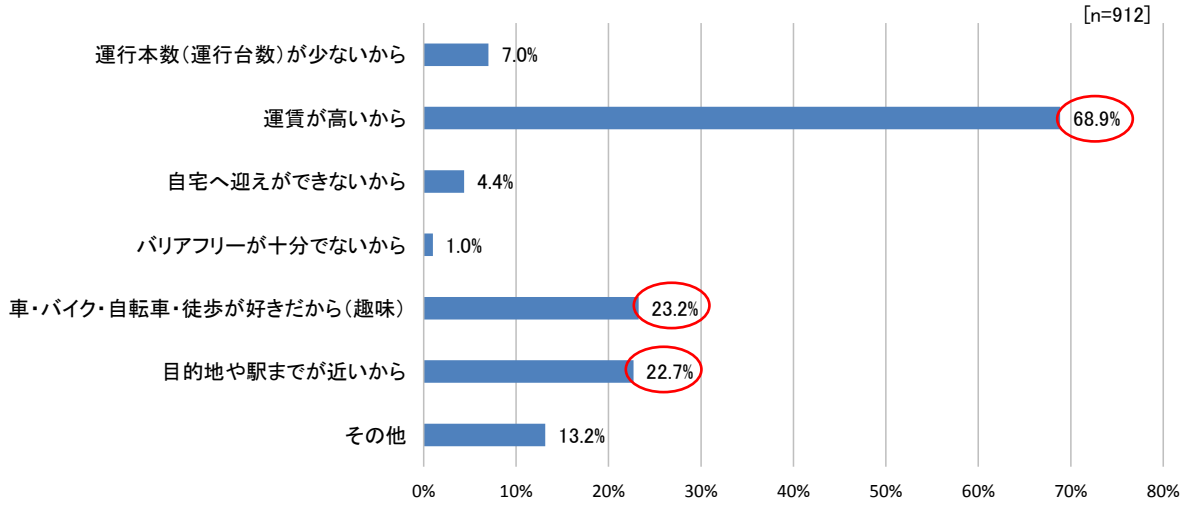

＜バスを利用しない理由＞

※「不明・無回答等」の回答を除いて算出している。

(3) タクシーを利用しない理由

- タクシーを利用しない理由は、「運賃が高いから」が 68.9%で最も多く、次いで「車・バイク・自転車・徒歩が好きだから（趣味）」が 23.2%、「目的地や駅までが近いから」が 22.7%となっています。

【タクシーを利用しない理由は何ですか。（○は３つまで）】




＜タクシーを利用しない理由＞

※「不明・無回答等」の回答を除いて算出しています。

## 2) 公共交通の維持について

※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

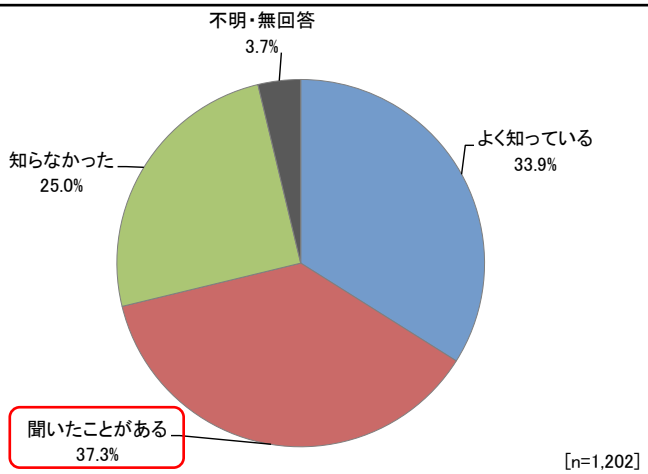
### (1) バスの現状に対する認識

- 利用者数の減少状況は、「よく知っている」「聞いたことがある」を合わせると 71.2%となっていますが、継続運行のための行政負担は 55.1%となっており、認識は低くなります。

【バス路線等の置かれている状況に対する認識について、以下を読んだ後にお答えください。
少子化・人口減少の進行、自家用車利用者の増加により、公共交通利用者が大きく減少し、多くのバス路線が赤字となっています。しかし、公共交通は自動車が使えない高齢者や学生等にとっては重要であり、また、現在は自家用車を運転されている方も、将来、運転が困難になったときには、公共交通が必要となります。市内の民間バスにおいては、継続運行のために、毎年、行政が多額の費用を負担または補助しています。】

#### a) 利用者数の減少状況

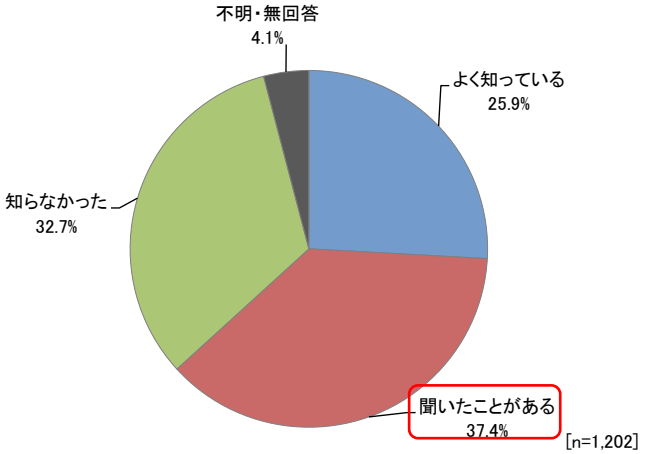
- 利用者数の減少状況は、「聞いたことがある」が 37.3%で最も多く、次いで「よく知っている」が 33.9%、「知らなかった」が 25.0%となっています。




＜利用者数の減少状況＞

#### b) 公共交通の赤字状況

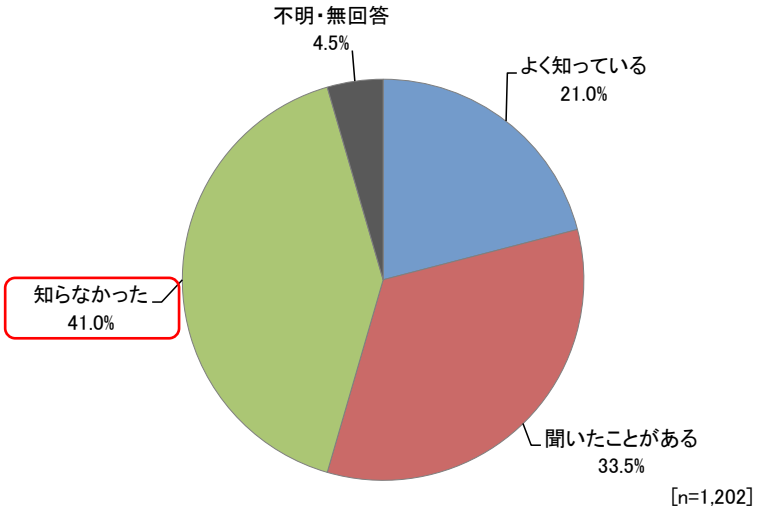
- 公共交通の赤字状況は、「聞いたことがある」が 37.4%で最も多く、次いで「知らなかった」が 32.7%、「よく知っている」が 25.9%となっています。




＜公共交通の赤字状況＞

c) 行政負担に対する認識

● 行政負担に対する認識は、「知らなかった」が 41.0%で最も多く、次いで「聞いたことがある」が 33.5%、「よく知っている」が 21.0%となっています。

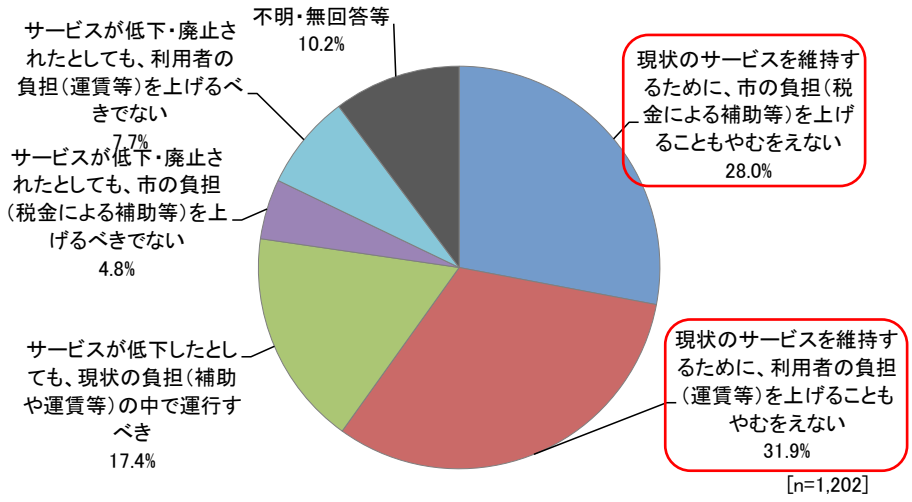



＜行政負担に対する認識＞

(2) 今後の公共交通の運行に対する考え

● 今後の公共交通についての考えは、「現状のサービスを維持するために、利用者の負担（運賃等）を上げることもやむをえない」が 31.9%で最も多く、次いで「現状のサービスを維持するために、市の負担（税金による補助等）を上げることもやむをえない」が 28.0%となっています。

【このまま利用者の減少が続けば、現状のサービスを維持することは難しくなります。今後の公共交通の運行に対して、どのようにお考えですか。（○は１つ）】




＜今後の公共交通についての考え＞

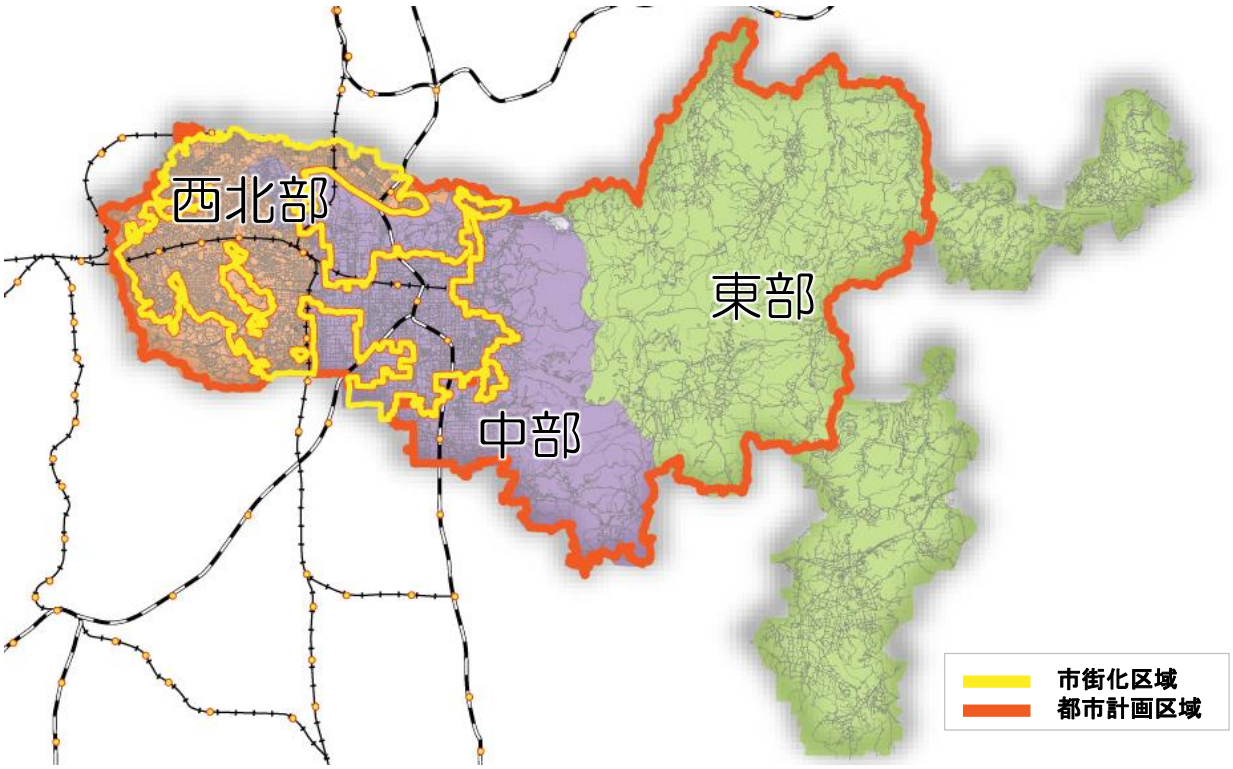
# 2 地域別の現状と課題

ここでは、東部・中部・西北部の地域別に交通に関する現状と課題を整理します。

**■東部地域**
- 東部の山間地域に位置し、都市計画区域外または市街化調整区域に属する
- 豊かな自然の中で暮らしが営まれ、地域の魅力となっている。

**■中部地域**
- 本市の中心部に位置し、奈良のアイデンティティの中心、都市機能の中核、観光交流機能の玄関口という役割を担う。
- 歴史文化と自然環境が融合し、その中で暮らしが営まれ、奈良の魅力となっている。

**■西北部地域**
- 西部及び北部に位置し、大阪都市圏の住宅都市として開発された。
- 都市機能や交通、医療福祉など暮らしの利便性は一定水準確保されている。




※地域の説明は、奈良市改訂都市計画マスタープランより引用

## 2.1 東部地域

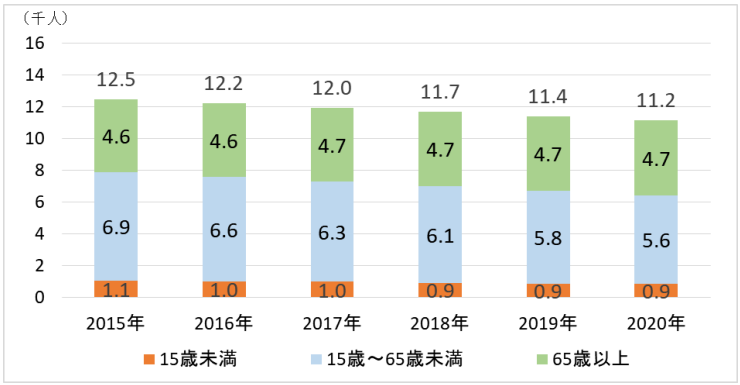
※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

### 2.1.1 地域の現状

#### 1) 人口動向

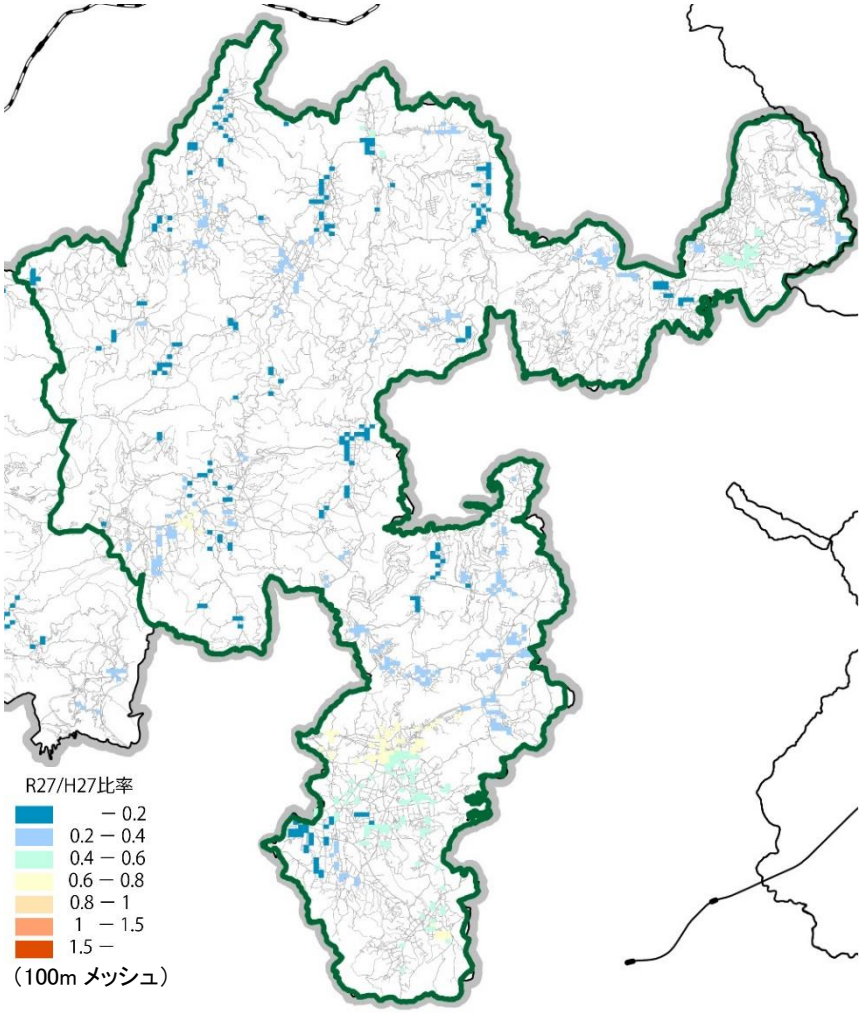
- 東部地域の人口は、すでに大幅な減少傾向にあります。
- 今後も、地域全体で減少する見込みです。

実績値




出典：住民基本台帳（各年 10 月 1 日時点）

将来推計値

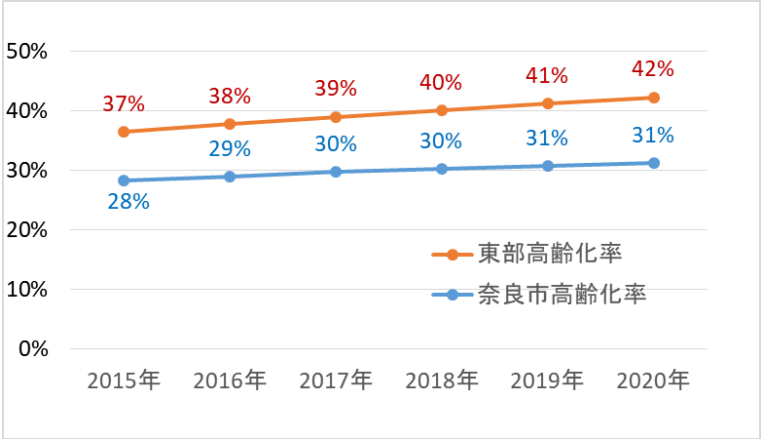



東部地域の将来人口

資料：国勢調査、国土交通省国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2」を基に作成

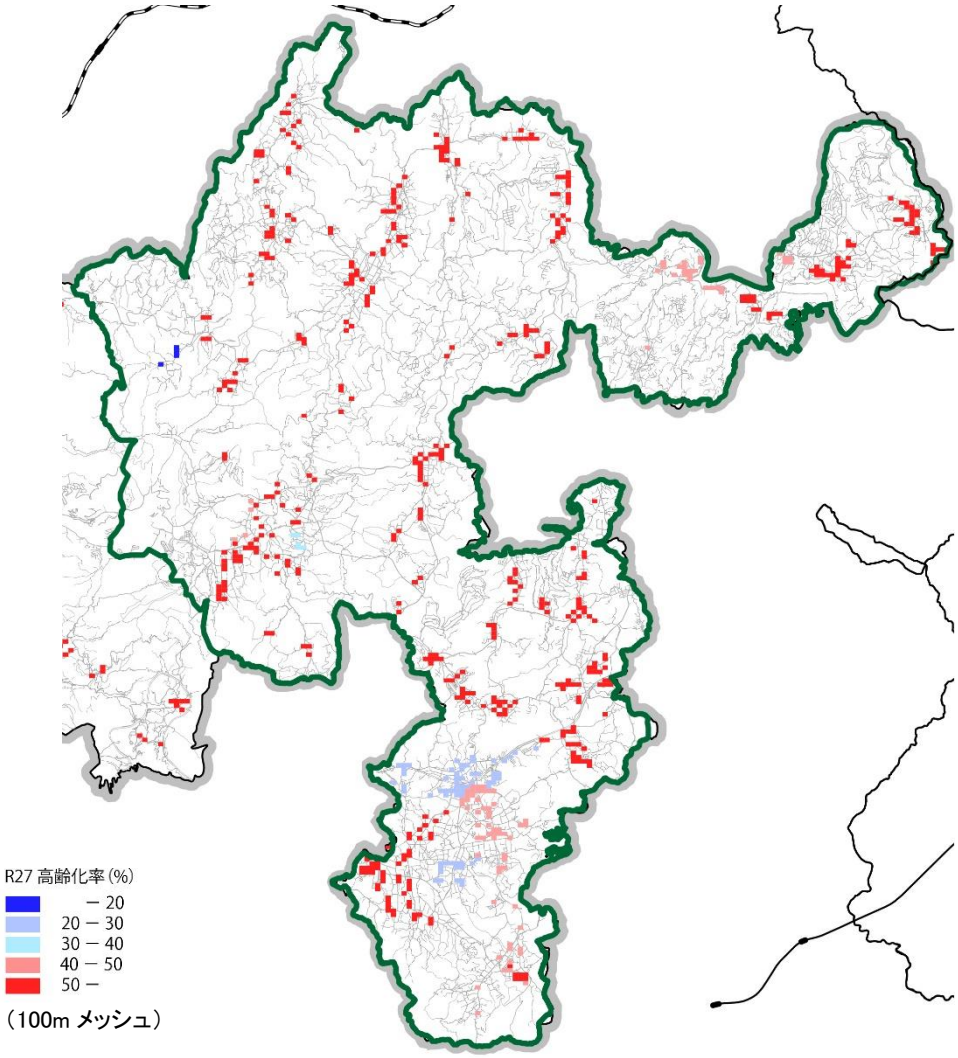
- 東部地域の高齢化率は、奈良市全体より大幅に高い状況です。
- 令和 27 年には地域全体で高齢化率 50%以上になる見込みとなっています。

実績値




出典:住民基本台帳(各年 10 月 1 日時点)

将来推計値




東部地域の高齢化率

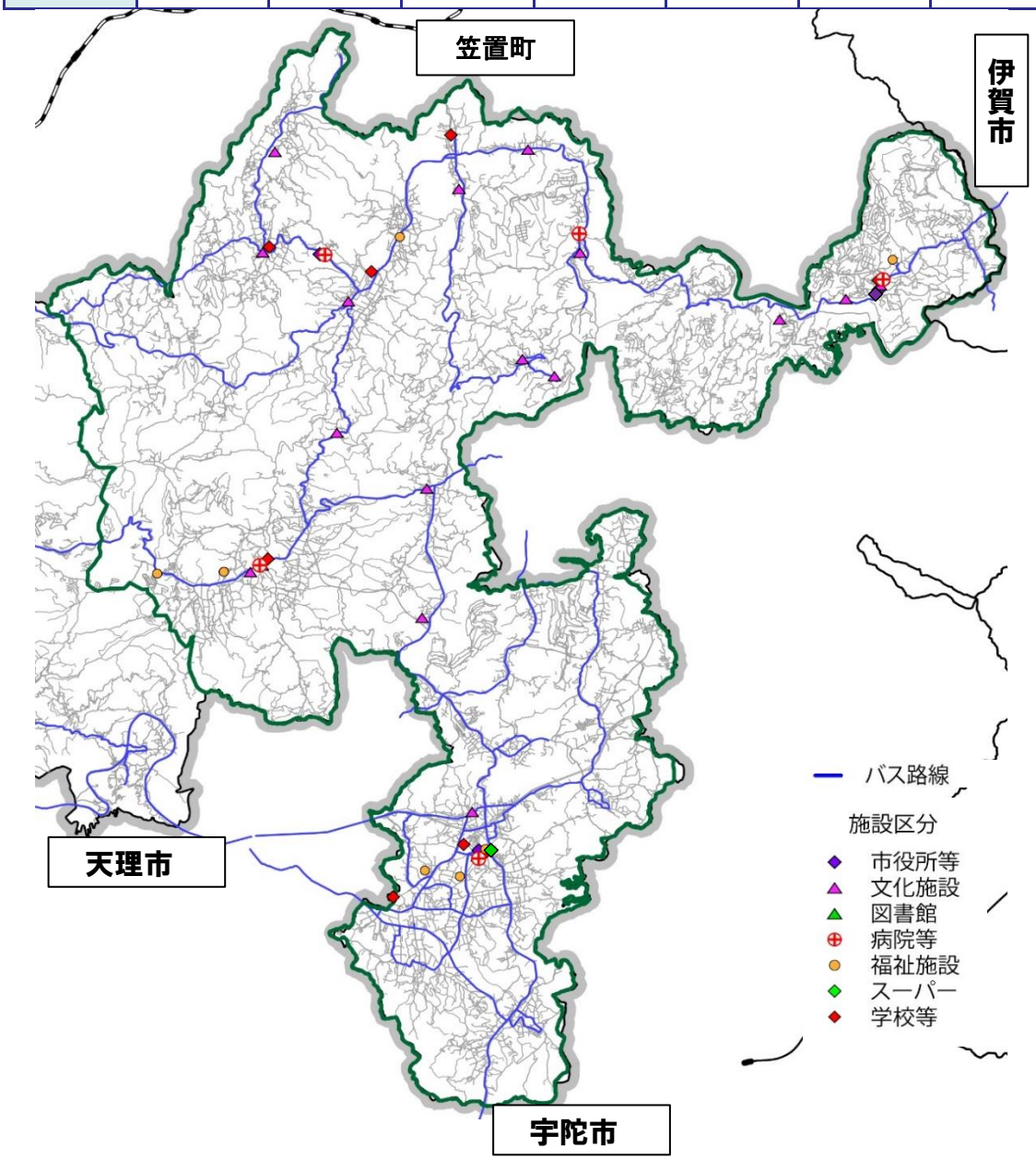
資料:国勢調査、国土交通省国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2」を基に作成

## 2) 都市施設

- 東部地域に立地する病院、スーパー等、日常生活に必要な主要な都市施設数は市全体の1割以下となっています。
- 集落の存在にあわせ、施設も広い地域内に点在しています。

東部地域の主な都市施設数

| | 市役所等 | 文化施設 | 図書館 | 病院等 | 福祉施設 | スーパー | 学校等 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 市全体 | 8 | 84 | 3 | 227 | 157 | 71 | 95 |
| 東部 | 3 | 18 | 0 | 6 | 11 | 1 | 9 |
| 割合 | 38% | 21% | 0% | 3% | 7% | 1% | 9% |



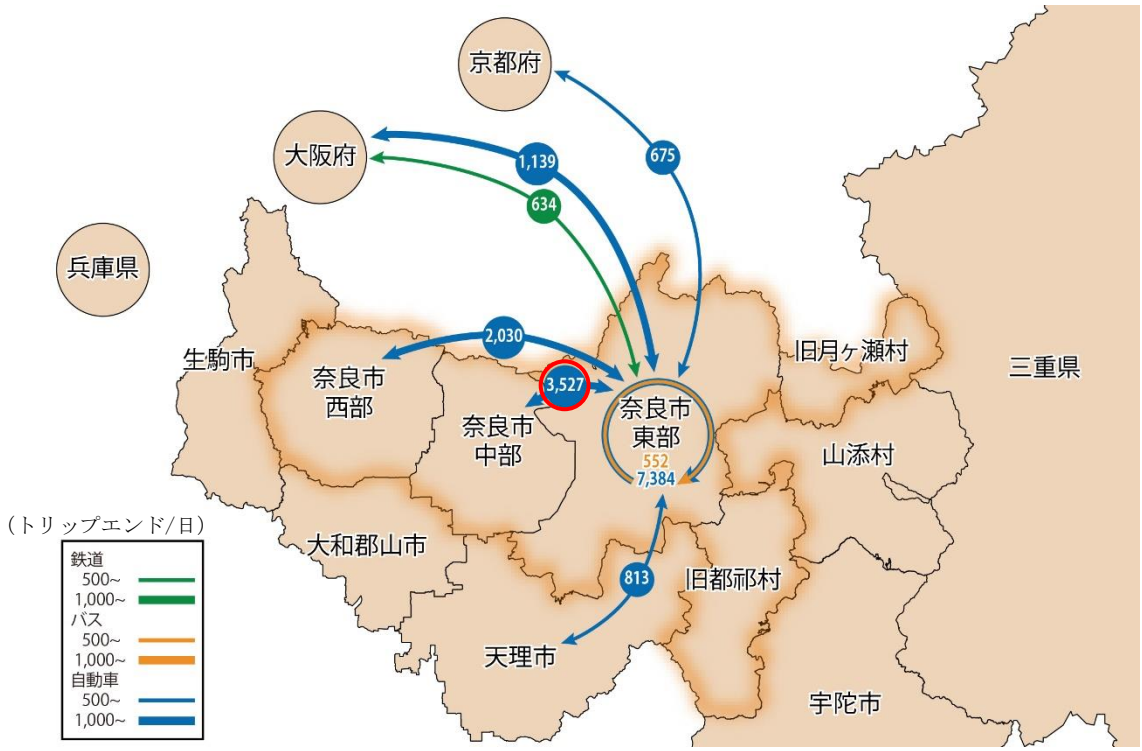

東部地域の主な都市施設立地状況

資料：平成 30 年度国土数値情報

## 3) 人の動き

### (1) 交通流動

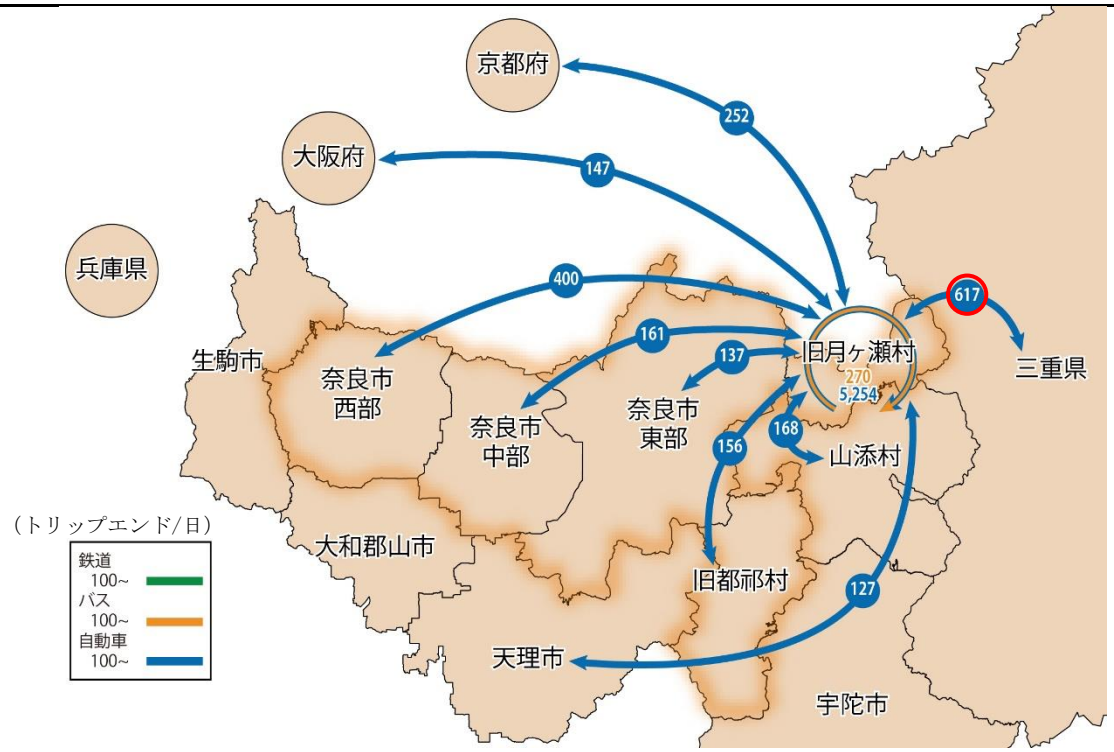
- 旧奈良市の東部では奈良市中部との流動が多くなっています。




東部地域の交通手段別（鉄道・バス・自動車）流動【旧奈良市東部】

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査
※鉄道・自動車・バスの 500 トリップエンド以上を表記
※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、
本戦略の地域とは一致していない。

● 旧月ヶ瀬村では三重県、旧都祁村では天理市、宇陀市との流動が多くなっています。




東部地域の交通手段別（鉄道・バス・自動車）流動【旧月ヶ瀬村】

東部地域の交通手段別（鉄道・バス・自動車）流動【旧都祁村】

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査
※鉄道・自動車・バスの 500 トリップエンド以上を表記
※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、
本戦略の地域とは一致していない。

## (2) 外出率

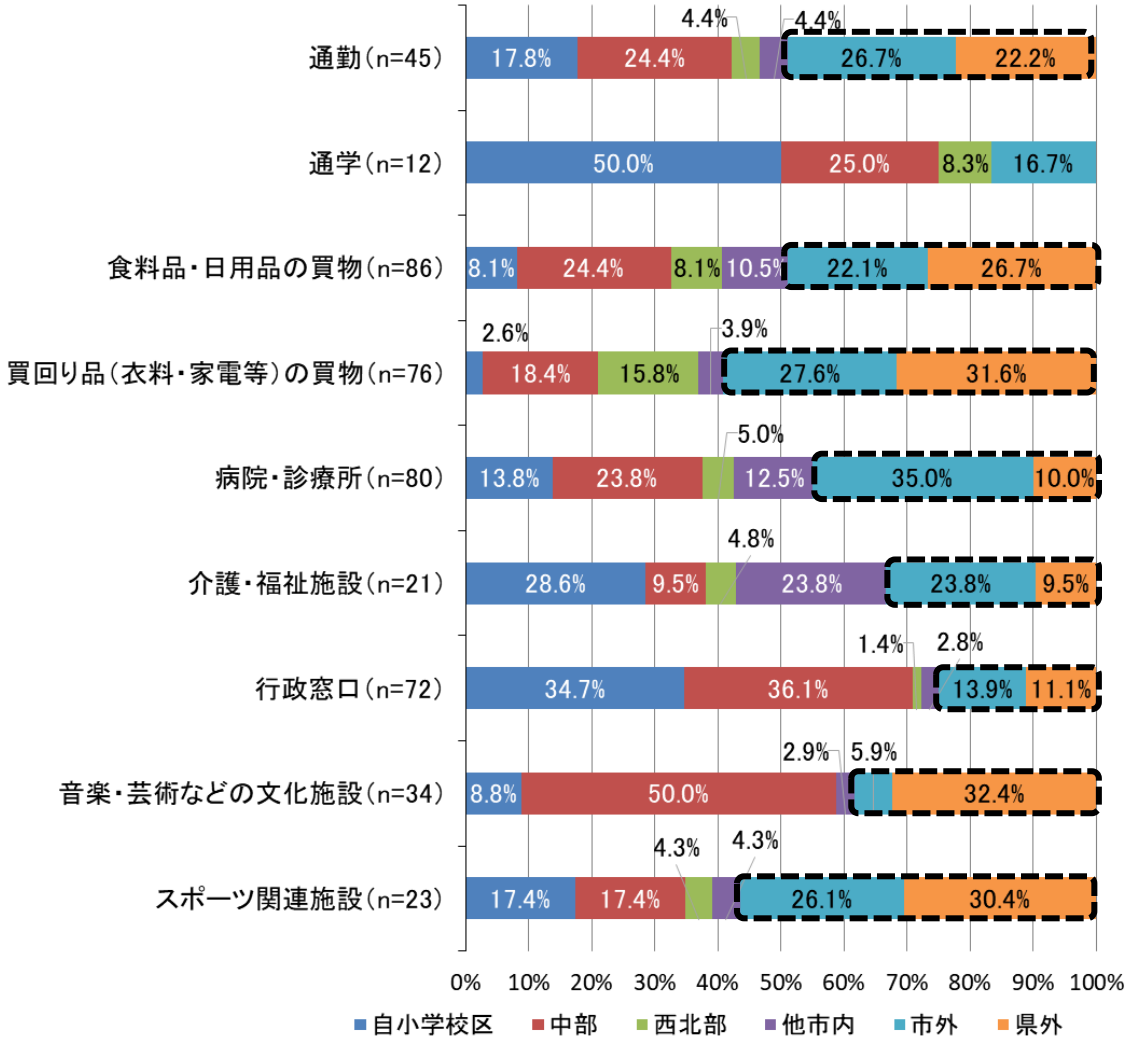
- 東部地域では、特に 60 歳以上の高齢者において、市全体と比べて外出率が低くなっています。

東部地域の外出率

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査

## (3) 移動状況

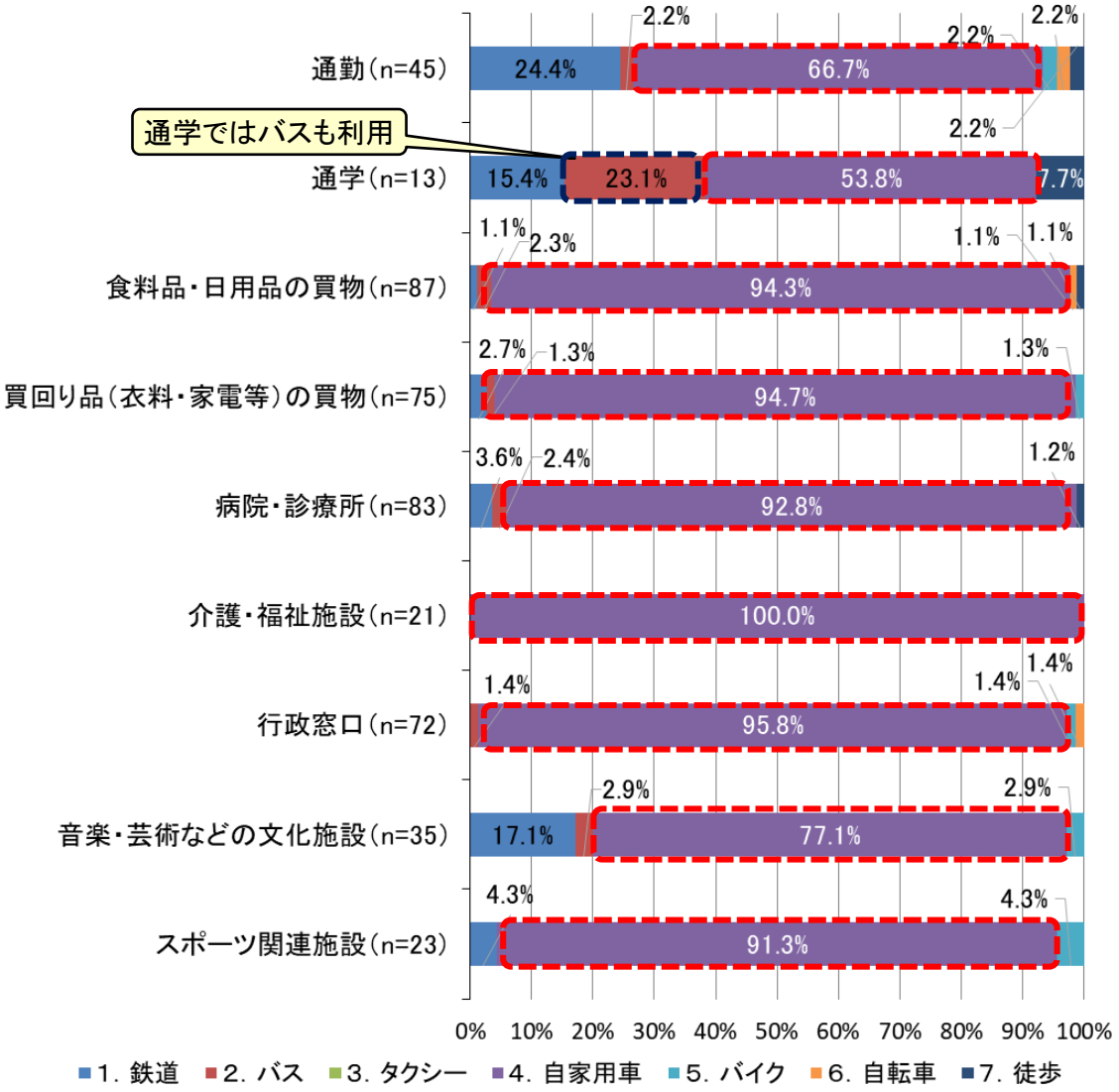
- 東部地域では、通学を除き、市外・県外への移動が多くなっています。




東部地域の外出目的別目的地

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

- 東部地域では、自家用車での移動がほとんどとなっています。
- 通学では自家用車の送迎が多い一方、バスも一定程度利用されています。



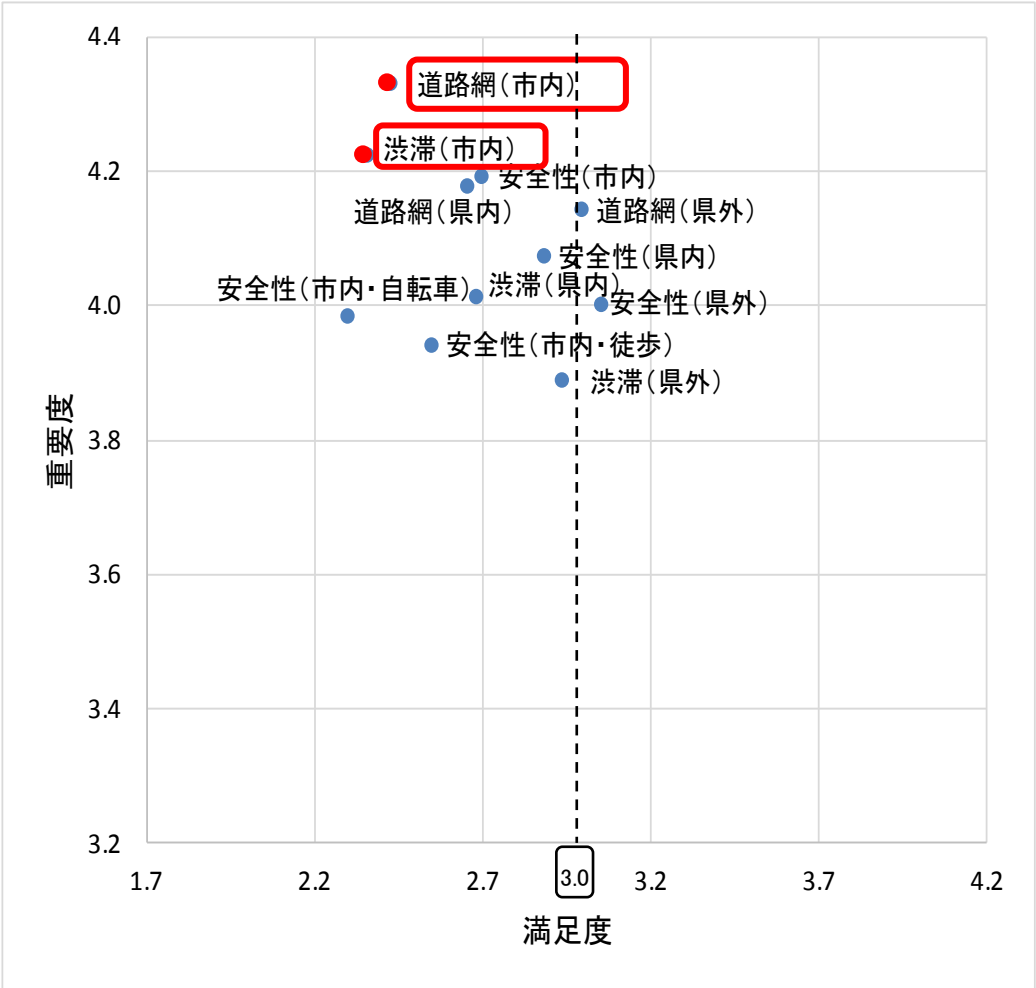

東部地域の外出目的別交通手段

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

### 4) 道路交通

#### (1) 道路整備状況

- 道路に関するニーズでは市内道路網が重要となっていますが、満足度は低くなっています。
- 市内の渋滞についても満足度が低くなっており、中心部の渋滞が東部住民にも影響していることが想定されます。




東部地域の道路に関するニーズ

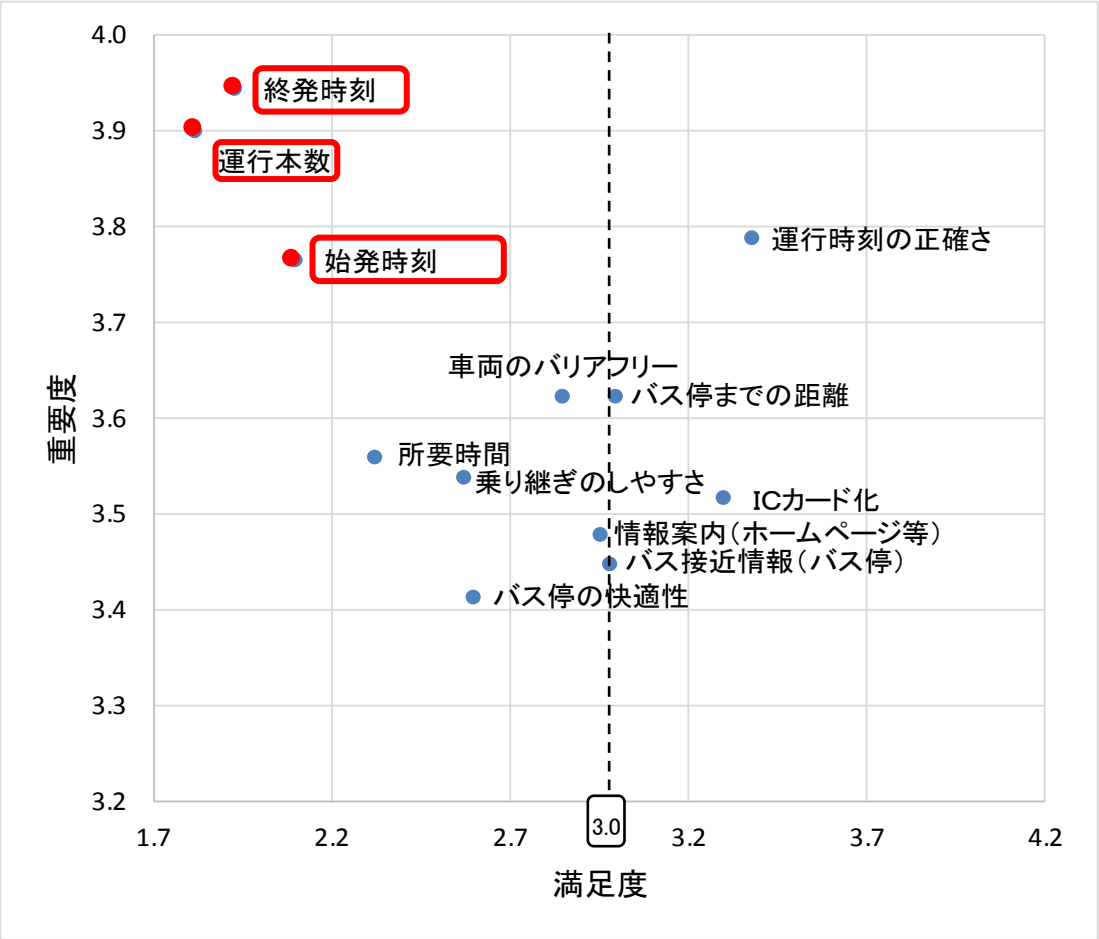
資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。

## 5) 公共交通

### (1) 公共交通網（鉄道･バス）

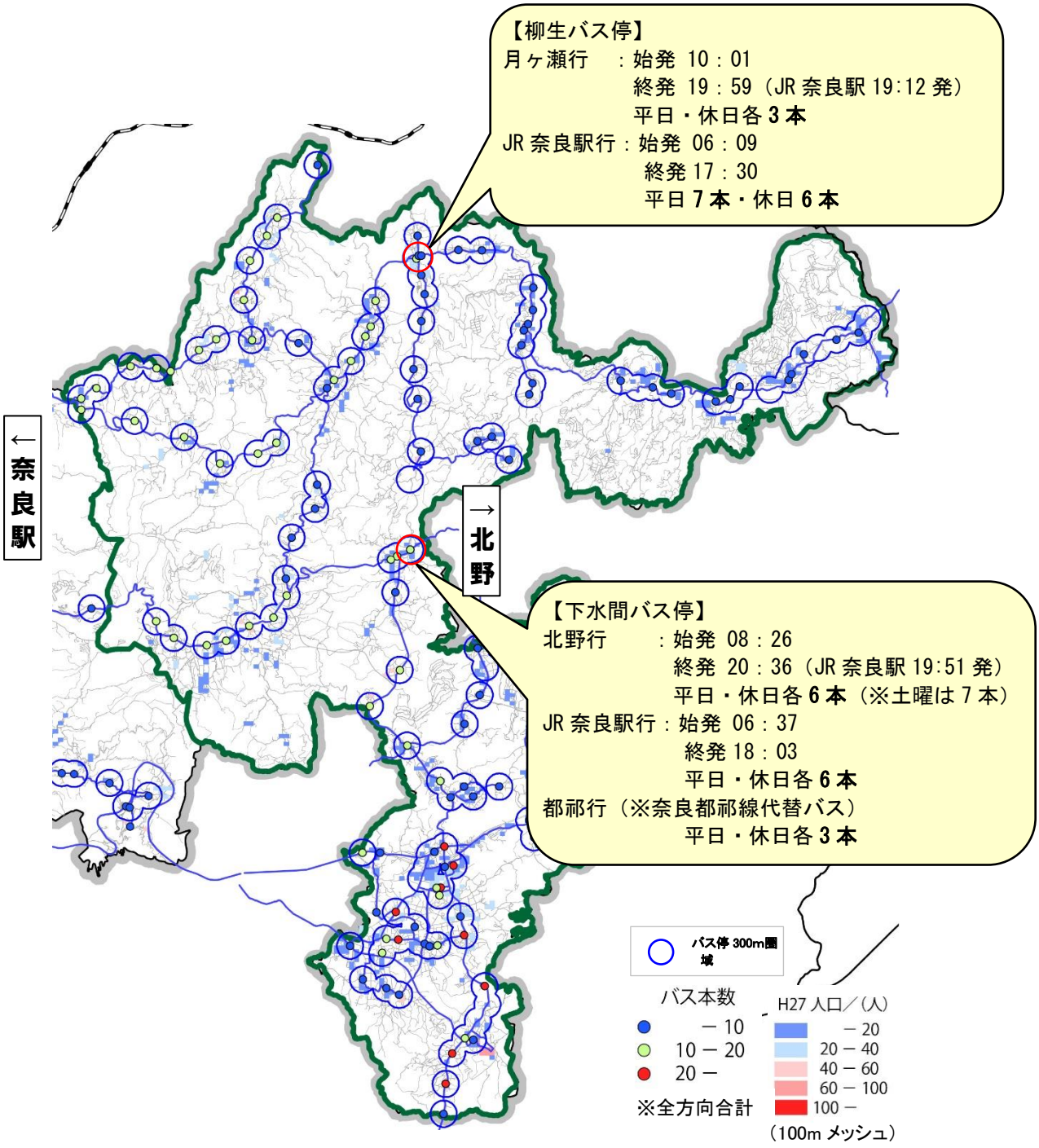
- 東部地域には鉄道がなく、バスの運行本数も少なく、公共交通空白地も広がっており、公共交通への満足度が低くなっています。




東部地域のバスに関するニーズ

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

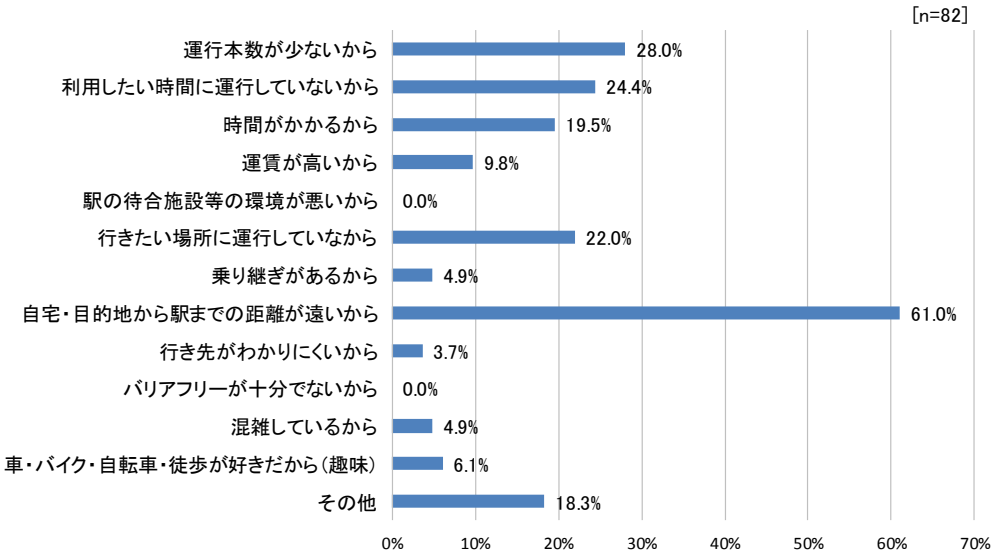
※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。




東部地域の公共交通ネットワークと利用圏

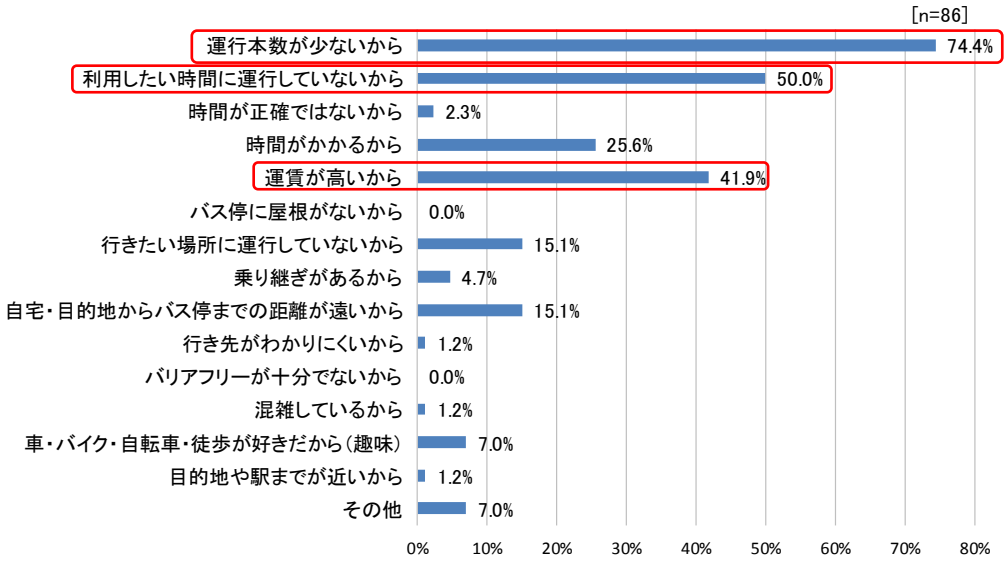
資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報、奈良交通 HP（バス本数は 2019 年 6 月時点）

- 東部地域では、バスを利用しない理由として、運行本数、時間帯、運賃が多く挙げられています。



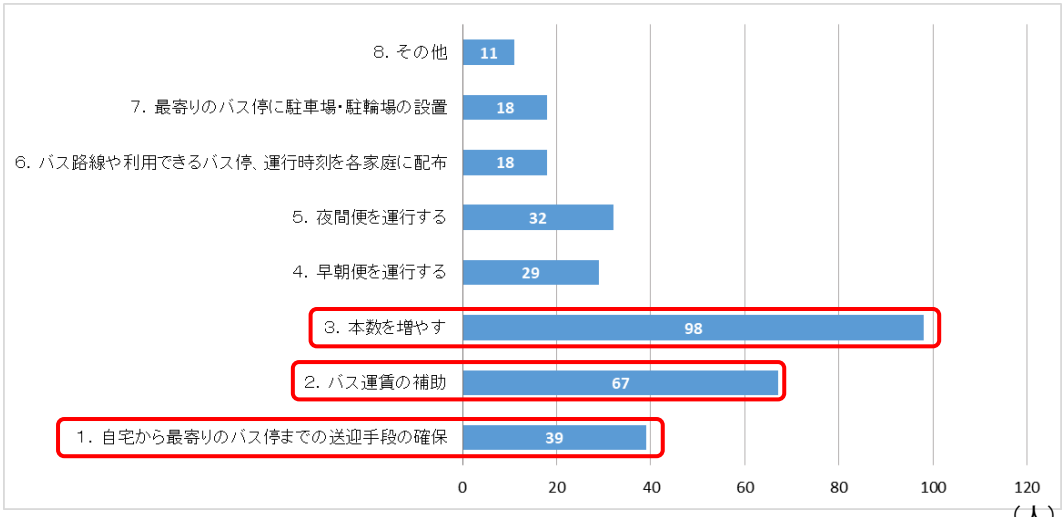

東部地域の鉄道を利用しない理由

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）




東部地域のバスを利用しない理由

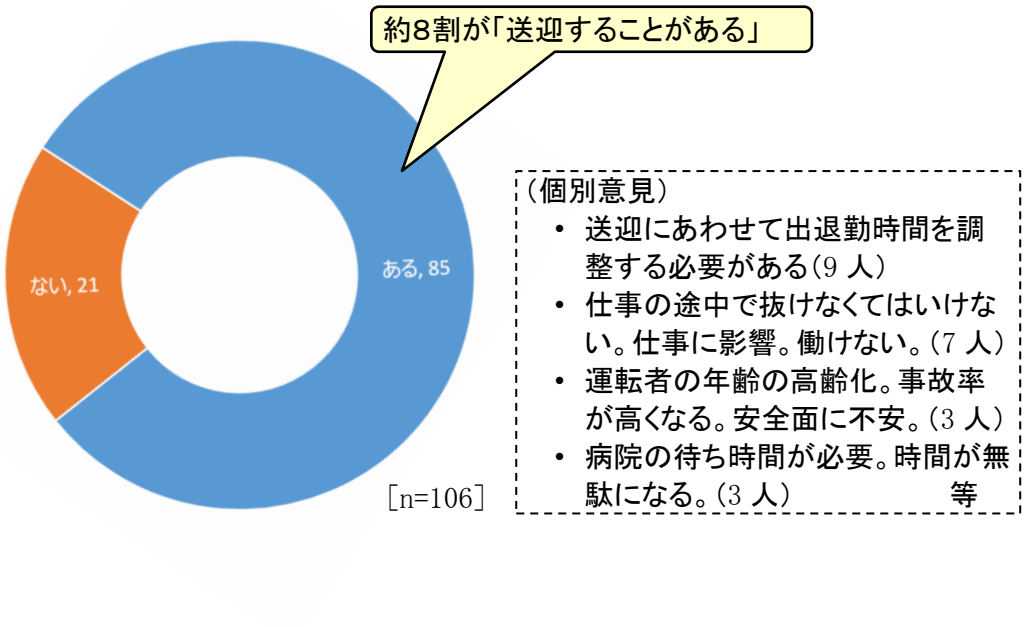
資料：市民アンケート調査結果（H31.2）




東部地域の公共交通機関を利用するために求めること（上位3つ）

資料：東部地域住民アンケート調査結果（H30.9）

- 東部地域では、公共交通の代替手段や、公共交通へのアクセス手段として、自家用車による送迎が必要となっている状況が伺えます。




東部地域の送迎の有無

資料：東部地域住民アンケート調査結果（H30.9）

## 2.1.2 東部地域の問題及び課題

以上を踏まえ、東部地域の交通に関する問題及び課題を以下に整理しました。

■現況のまとめ

| 項目 | まとめ |
|---|---|
| (1)人口動向 | • 人口は、すでに大幅な減少傾向<br>• 高齢化率は、奈良市全体より大幅に高い |
| (2)都市施設 | • 集落の存在にあわせ、施設も広い地域内に点在 |
| (3)人の動き | • 旧奈良市の東部では奈良市中部、旧月ヶ瀬村では三重県、旧都祁村では宇陀市、天理市との流動が多い<br>• 通学を除き、市外・県外への移動が多いが、地域内外の流動ともに自動車での移動がほとんどとなっている<br>• 通学は自家用車の送迎が多い一方、バスも一定程度利用されている<br>• 特に 60 歳以上の高齢者について、市全体と比べて外出率が低くなっている<br>• 通学や通勤でも自家用車利用が多く、送迎に頼っている実態が伺える |
| (4)道路交通 | • 道路に関するニーズでは市内道路網が重要となっているが、満足度は低くなっている<br>• 市内の渋滞についても満足度が低くなっており、中心部の渋滞が東部住民にも影響していることが想定される |
| (5)公共交通 | • 鉄道がなく、バスの運行本数も少なく、公共交通空白地も広がっており、公共交通への満足度が低い<br>• バスを利用しない理由として、運行本数、時間帯、運賃が多く挙げられている<br>• 公共交通の代替手段やアクセス手段として、自家用車による送迎が必要 |

■問題として捉えるべき事項

- 人口が少なく、人口及び都市施設は広域な範囲に点在しており、市外・県外や奈良市中部地域の都市機能に依存する必要がある地域となっている
- しかし、鉄道がなく、バスの本数が少ないなど利便性が低いため、公共交通が使いづらく、自家用車に依存した生活となっている
- 自家用車や他地域の都市機能に依存するため、中心部での渋滞も生活に影響する
- 公共交通が使いづらいことや都市施設が家の近くにないことから、高齢者の外出率は低く、外出には自動車での送迎が必要な状況
- ただし、市内でも高い高齢化率となっており、今後、高齢者等の自ら運転できない住民が増えることが想定され、そのような住民にとっては、日常生活(買い物、通院など)を送ることが困難になる恐れがある
- 生産年齢・年少人口の減少が顕著で、送迎等含め地域を担う人材の流出が進むことで、地域の維持に影響を与える

■対応すべき課題

- **特に運転できない住民が、日常生活を営む上で必要な都市機能・都市サービスを享受するための移動手段の確保が必要**
- **自ら移動ができる住民にとっても、都市機能・都市サービスをより受けやすくするために、奈良市の中心部および東部地域周辺都市への交通利便性の向上が必要**
- **人口が少ない故の他地域と異なる“コミュニティ”の力を活かすことが重要**

## 2.2 中部地域

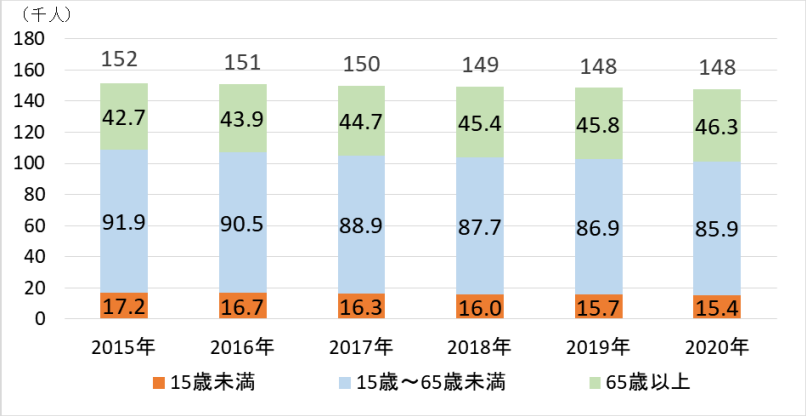
※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

### 2.2.1 中部地域の現状

#### 1) 人口動向

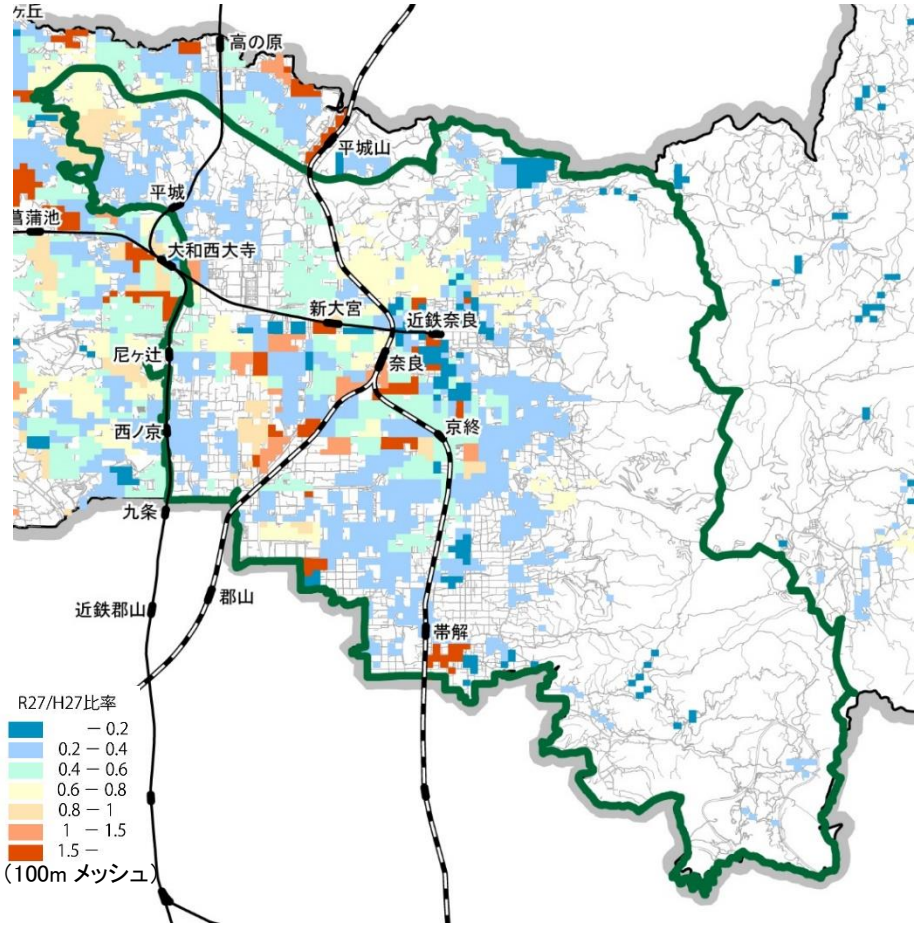
- 中部地域の人口は、すでに減少傾向となっています。
- 今後、中心部など人口が増加する地区も見られますが、その他の地区は減少する見込みです。

実績値




出典：住民基本台帳（各年 10 月 1 日時点）

将来推計値

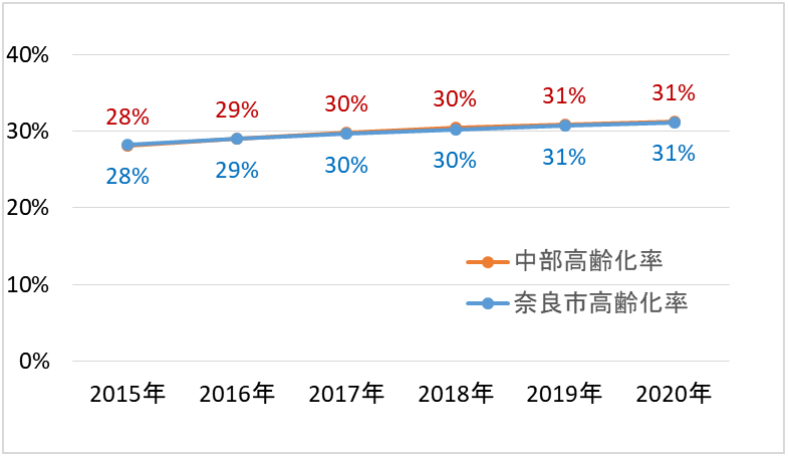



中部地域の将来人口

資料：国勢調査、国土交通省国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2」を基に作成

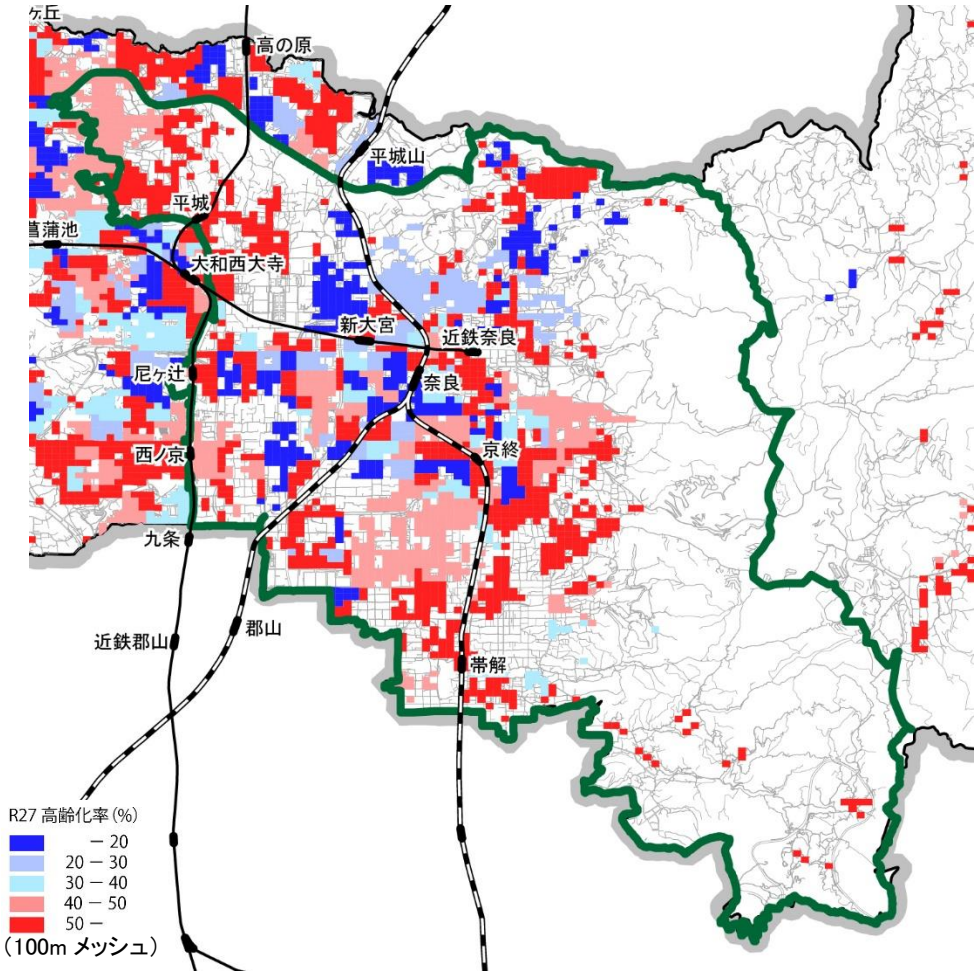
- 中部地域の高齢化率は、奈良市全体と概ね同程度となっています。
- 今後は、特に人口が減少する中心部の周辺地区で、高齢化率が高まる見込みです。

実績値




出典：住民基本台帳（各年 10 月 1 日時点）

将来推計値




中部地域の高齢化率

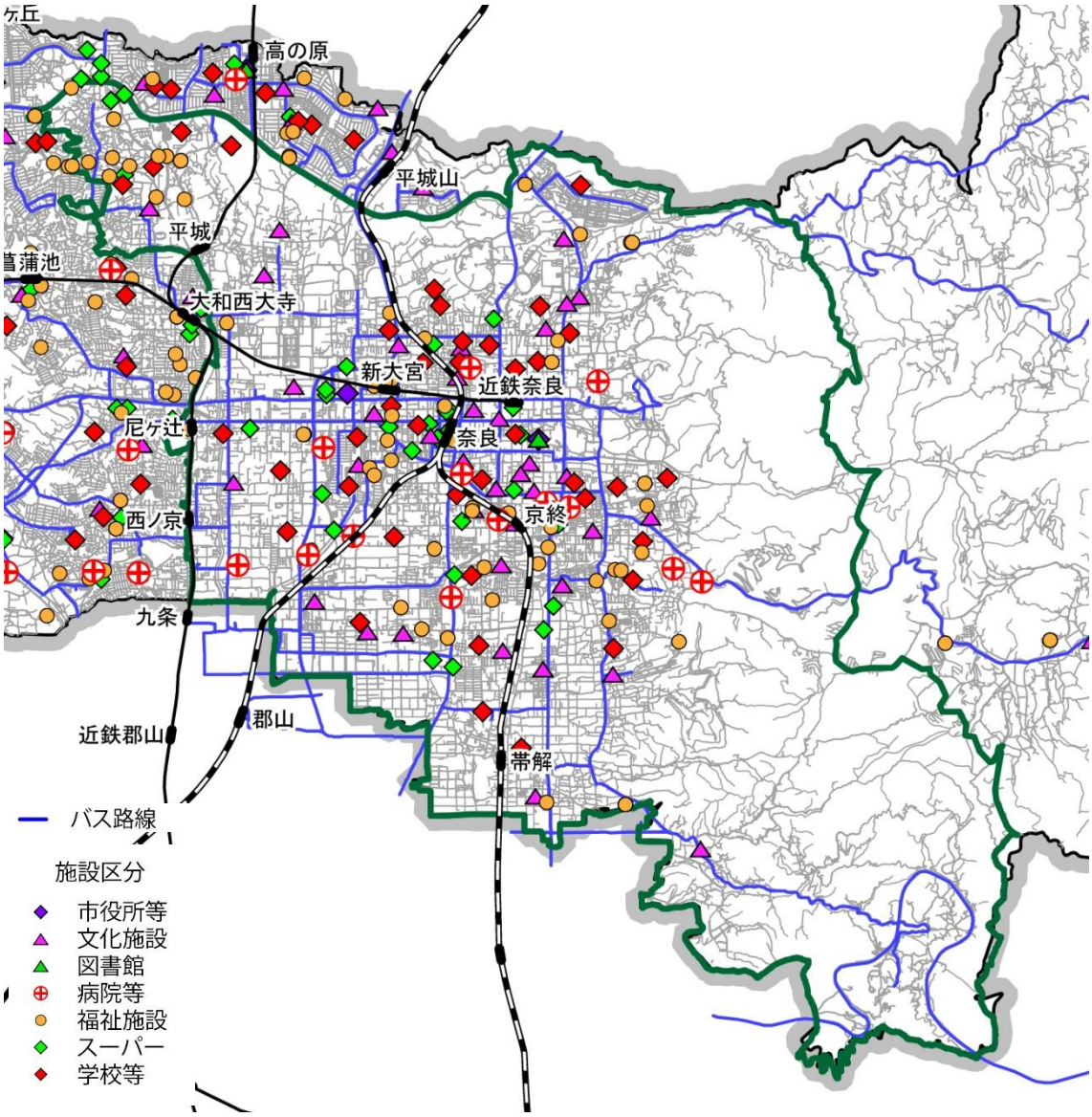
資料：国勢調査、国土交通省国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2」を基に作成

## 2) 都市施設

- 中部地域では、病院、スーパー等、日常生活に必要な主要都市施設が市全体の半数近く立地しており、さらに中心部に多く集積しています。

表 2.1　中部地域の主な都市施設数

| | 市役所等 | 文化施設 | 図書館 | 病院等 | 福祉施設 | スーパー | 学校等 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 市全体 | 8 | 84 | 3 | 227 | 157 | 71 | 95 |
| 中部 | 2 | 39 | 1 | 101 | 71 | 35 | 40 |
| 割合 | 25% | 46% | 33% | 44% | 45% | 49% | 42% |

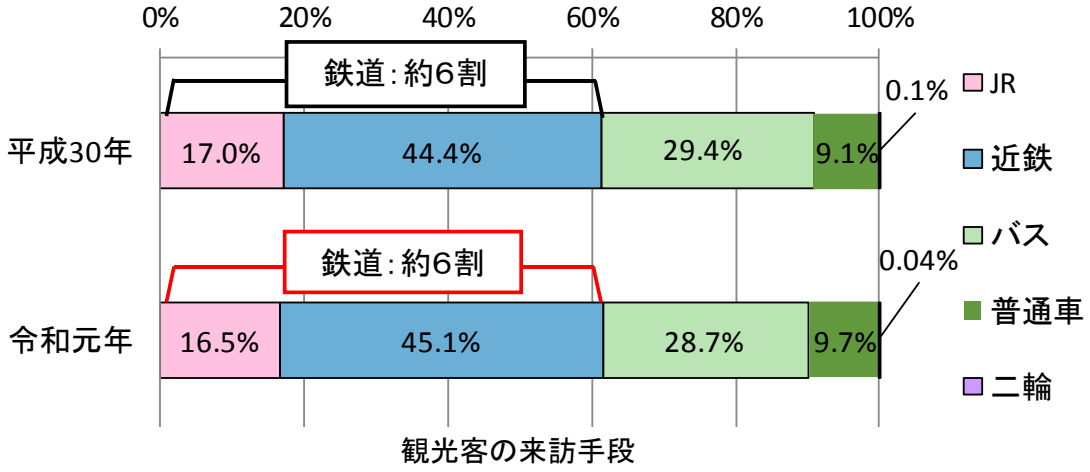



中部地域の主な都市施設立地状況

資料：平成 30 年度国土数値情報

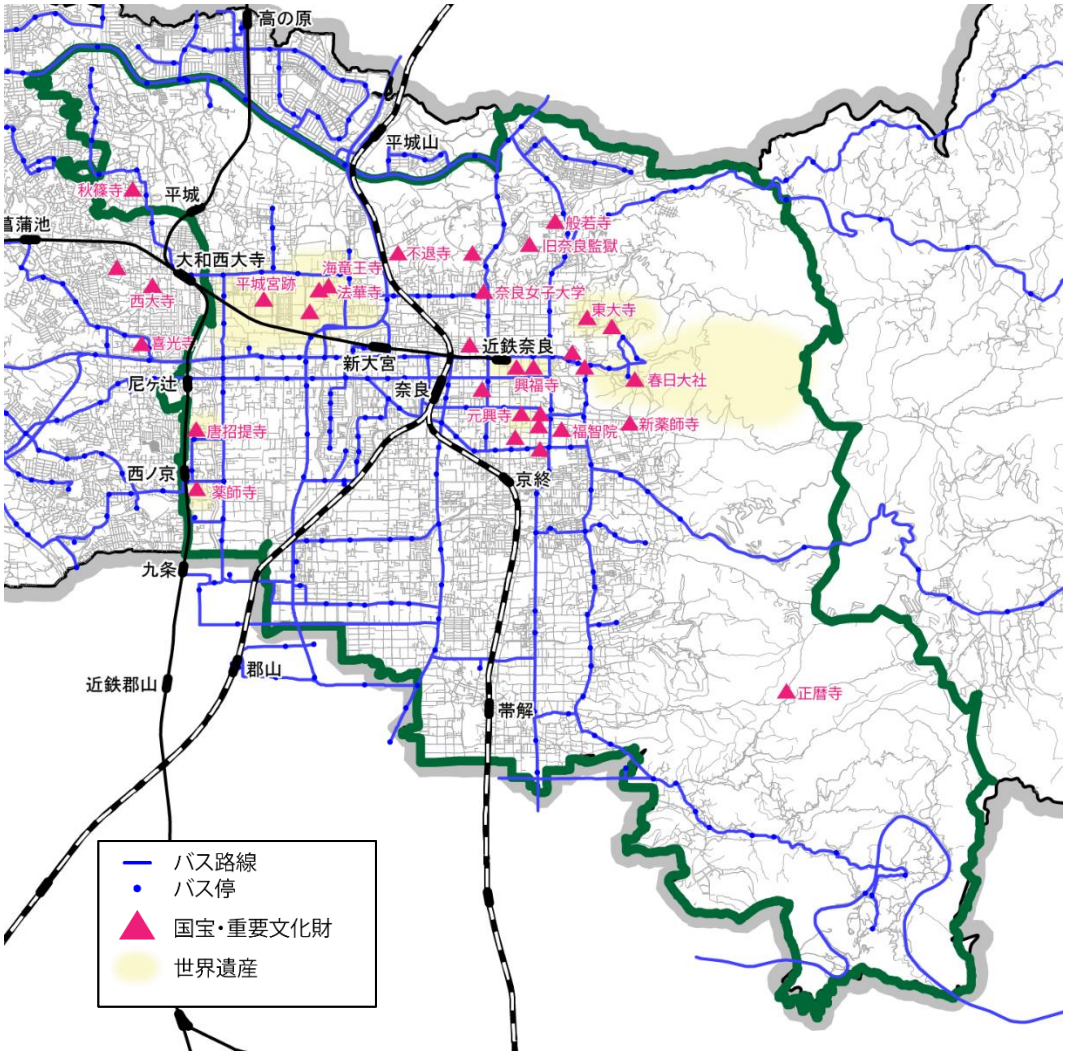
### 3) 観光

- 観光客の約６割が鉄道による来訪となっています。
- 中部地域には市内の世界遺産がすべて存在し、国指定文化財等も多く存在しています。




観光客の来訪手段

資料：奈良市観光入込客数調査報告書




中部地域の観光地（世界遺産、国宝・重要文化財）

資料：奈良市HP（国宝・重要文化財（建造物）一覧　令和２年10月１日現在）

### 4) 人の動き

#### (1) 交通流動

- 中部地域から、大阪・京都とは鉄道、西部地域とは自動車の流動が多くなっています。
- 中部地域内では、自動車の流動が多く、次にバスの流動が多くなっています。

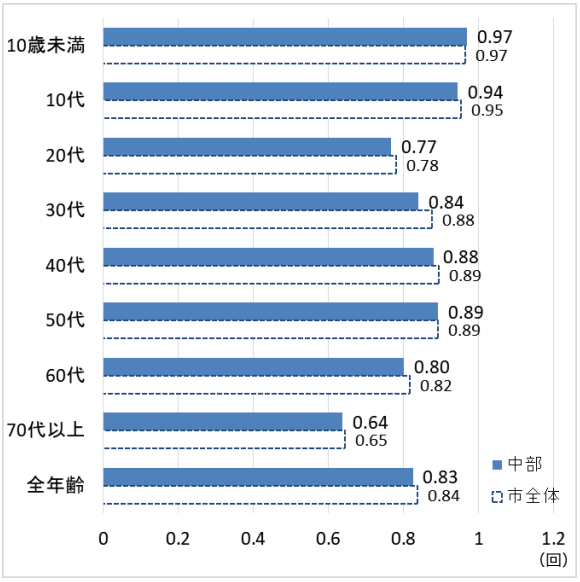
中部地域の交通手段別（鉄道・バス・自動車）流動

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査
※鉄道・自動車・バスの 500 トリップエンド以上を表記
※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、
本戦略の地域とは一致していない。

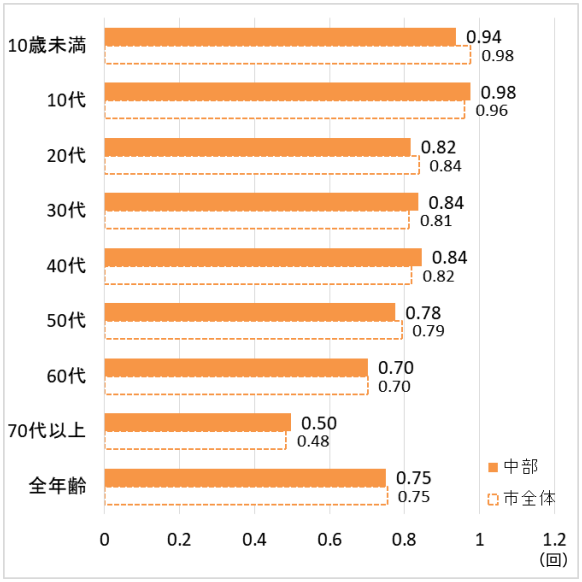
## (2) 外出率

- 中部地域の外出率は、おおむね市全体と同様の傾向で、60 代以上の外出率が低くなっています。

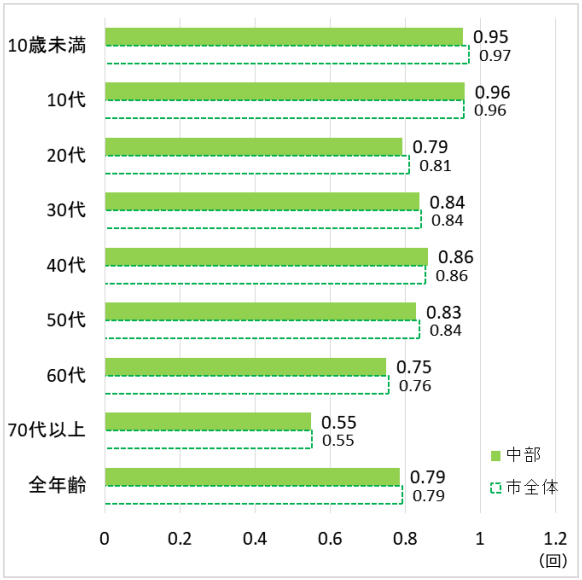
【男性】




【女性】




【合計】

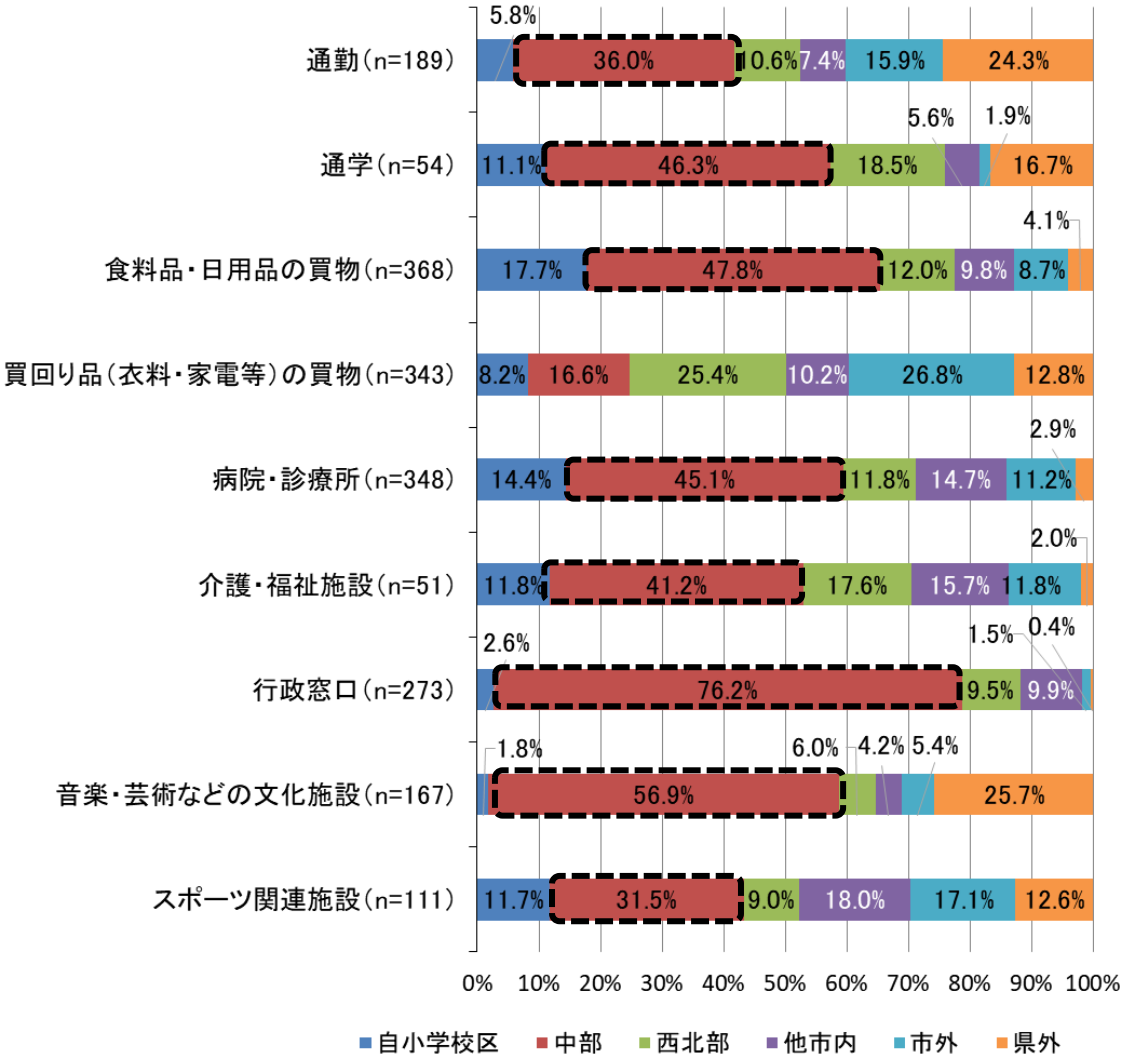



中部地域の外出率

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査

## (3) 移動状況

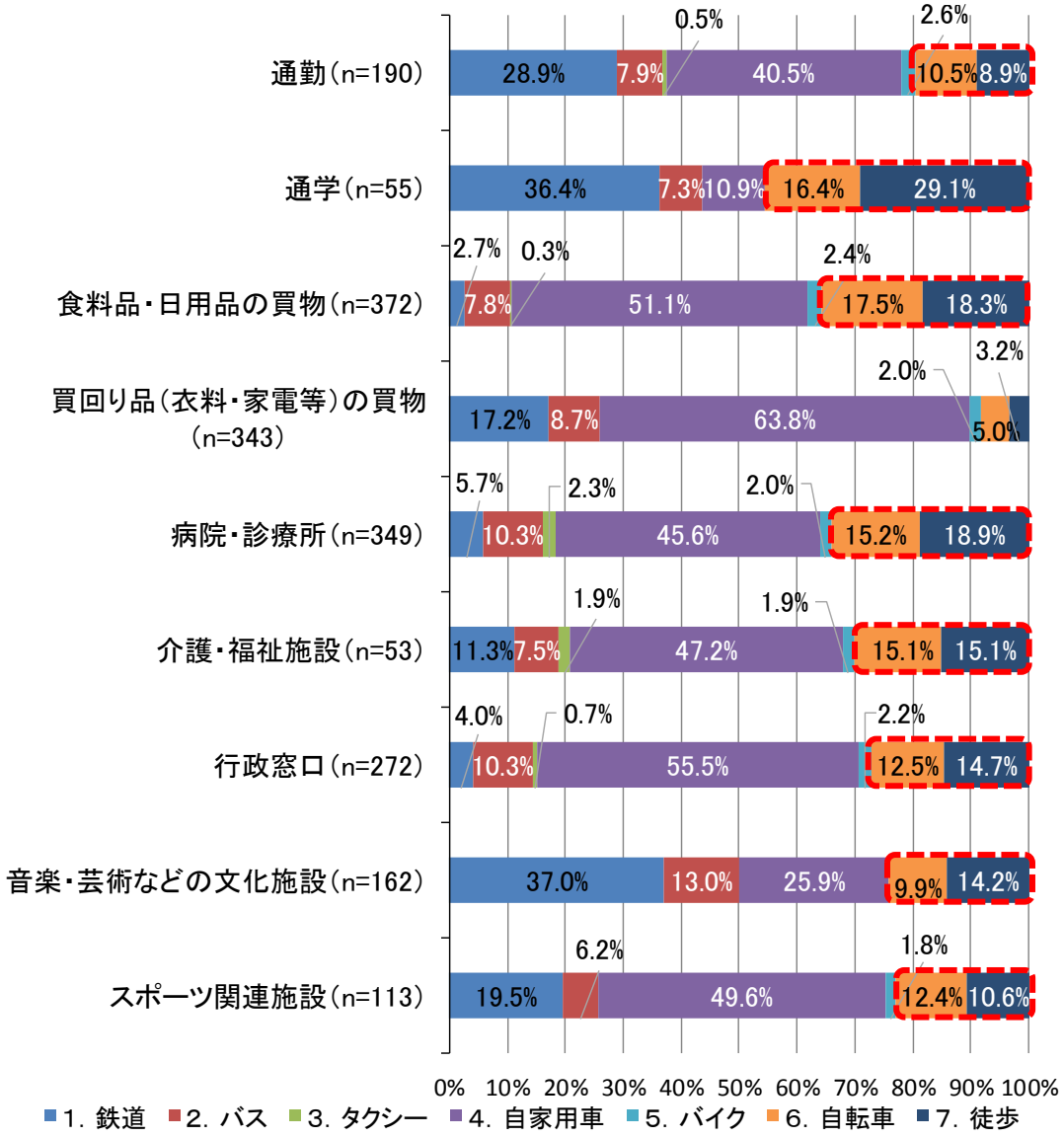
- 中部地域では、買回り品の買物を除き、中部地域内への移動が多くなっています。




中部地域の外出目的別目的地

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

● 中部地域の移動は、全体として自家用車の割合が高いが、自転車・徒歩の割合が他地域と比べて多くなっています。



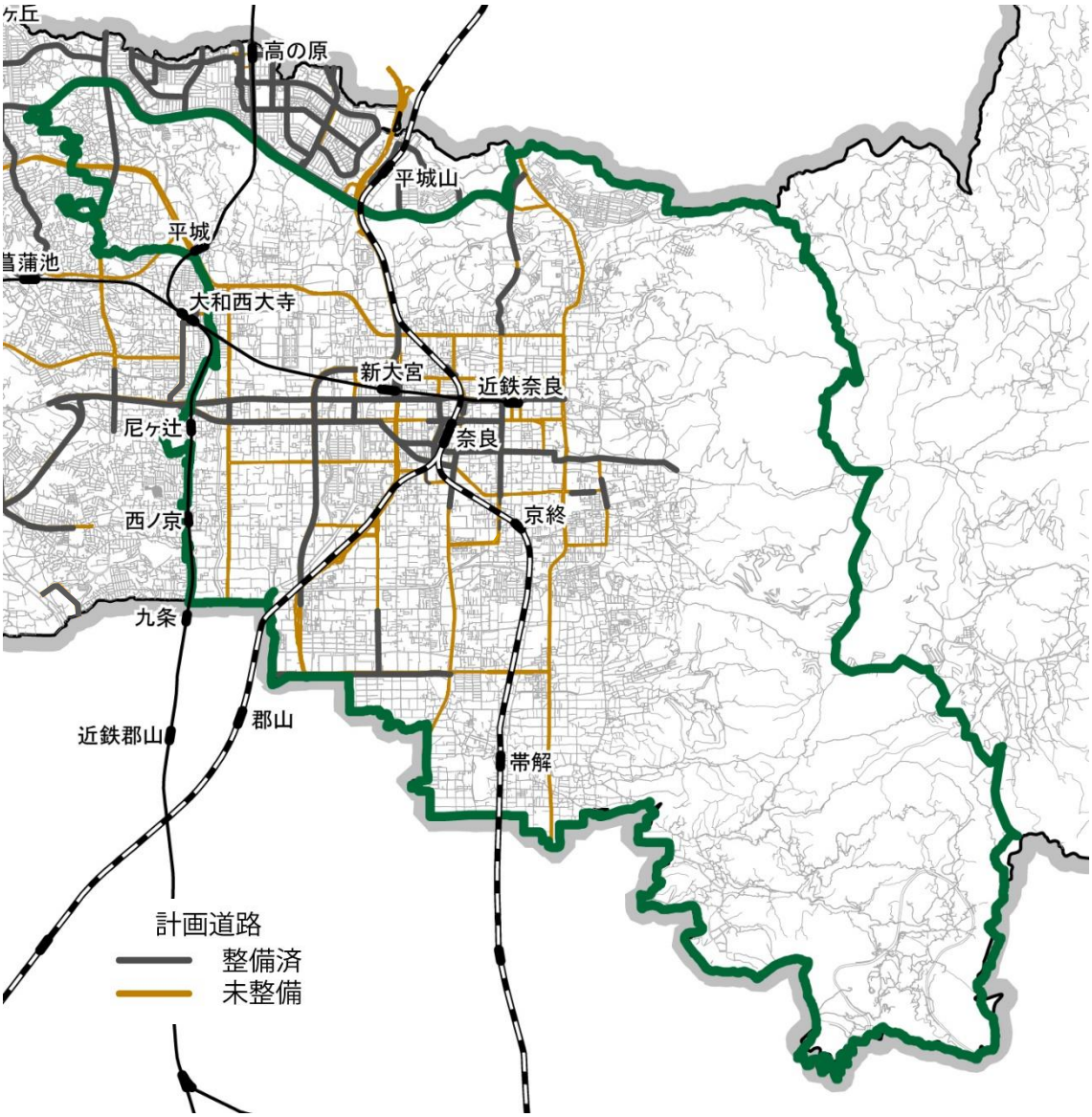

中部地域の外出目的別交通手段

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

## 5) 道路交通

### (1) 道路整備状況

- 中部地域では、都市計画道路の整備率は４割程度となっています。



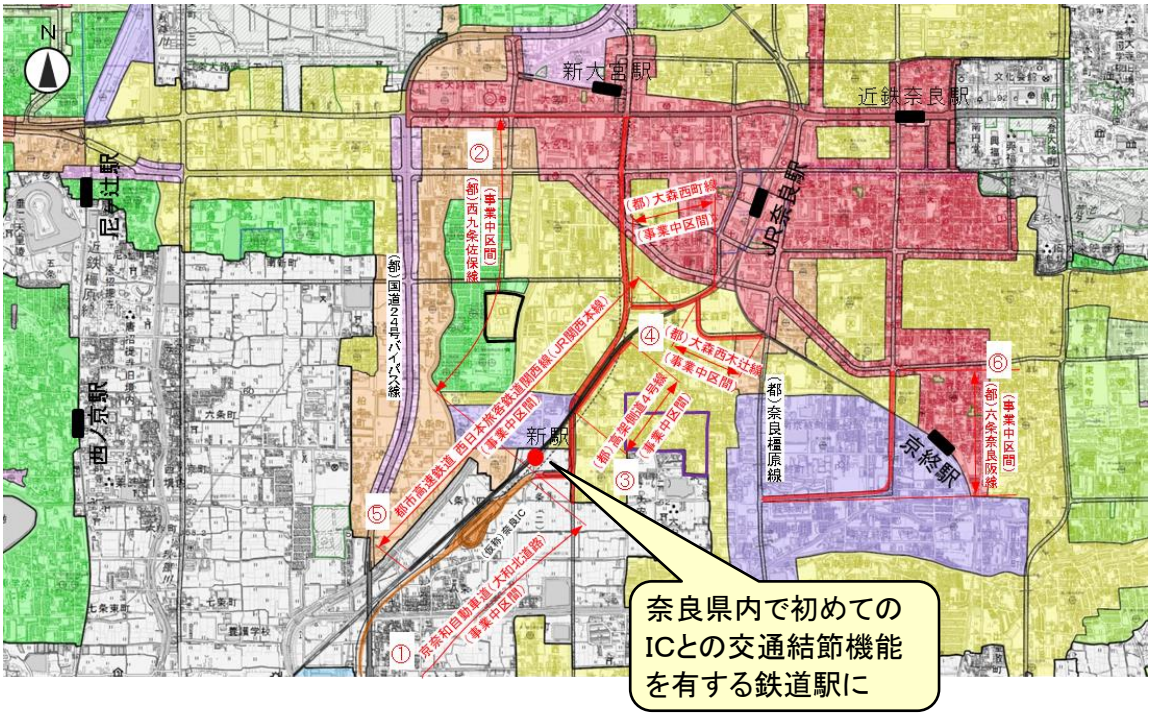

中部地域の都市計画道路整備状況

## (2) 道路整備状況（新駅周辺の整備）

- ＪＲ関西本線新駅周辺では、高規格幹線道路である京奈和自動車道（大和北道路）の（仮称）奈良 IC のほか、市内中心部とのアクセス道路となる都市計画道路西九条佐保線、ＪＲ関西本線の高架化が事業中となっています。

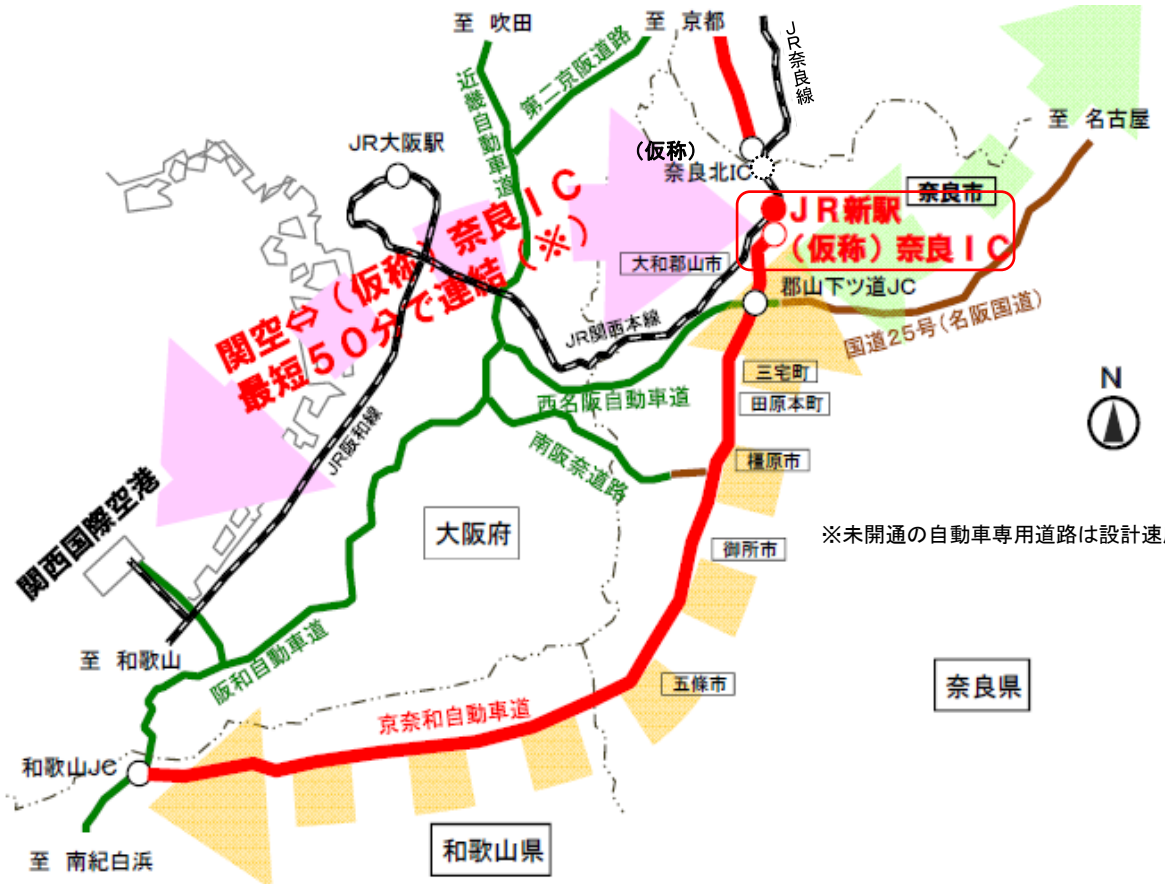
**事業中の都市計画道路と都市高速鉄道**

①京奈和自動車道（大和北道路）が事業中。
②都市計画道路西九条佐保線のうち、（仮称）奈良IC以北が事業中。
③都市計画道路JR高架側道４号線が事業中。
④都市計画道路大森西町線及び大森西木辻線がJR奈良駅南特定土地区画整理事業とあわせて事業中。
⑤都市高速鉄道西日本旅客鉄道関西線（JR関西本線）の高架化が事業中。
⑥都市計画道路六条奈良阪線が事業中。




| 凡例 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 色 | | 用途地域 | 高度地区 | 色 | 用途地域 | 高度地区 |
| 市街化区域 | | 第一種低層住居専用地域 | 無指定（高さ制限10m） | 市街化区域 | 近隣商業地域 | 20m高度地区、25m高度地区 |
| | | 第一種住居地域 | 15m高度地区 | | 商業地域 | 25m高度地区、31m高度地区<br>40m高度地区 |
| | | | 15m斜線高度地区 | | 準工業地域 | 15m高度地区、20m高度地区 |
| | | | 20m高度地区 | | 工業地域 | 20m高度地区 |
| | | 第二種住居地域 | 15m高度地区、25m高度地区 | | 市街地調整区域 | |

都市計画の状況図



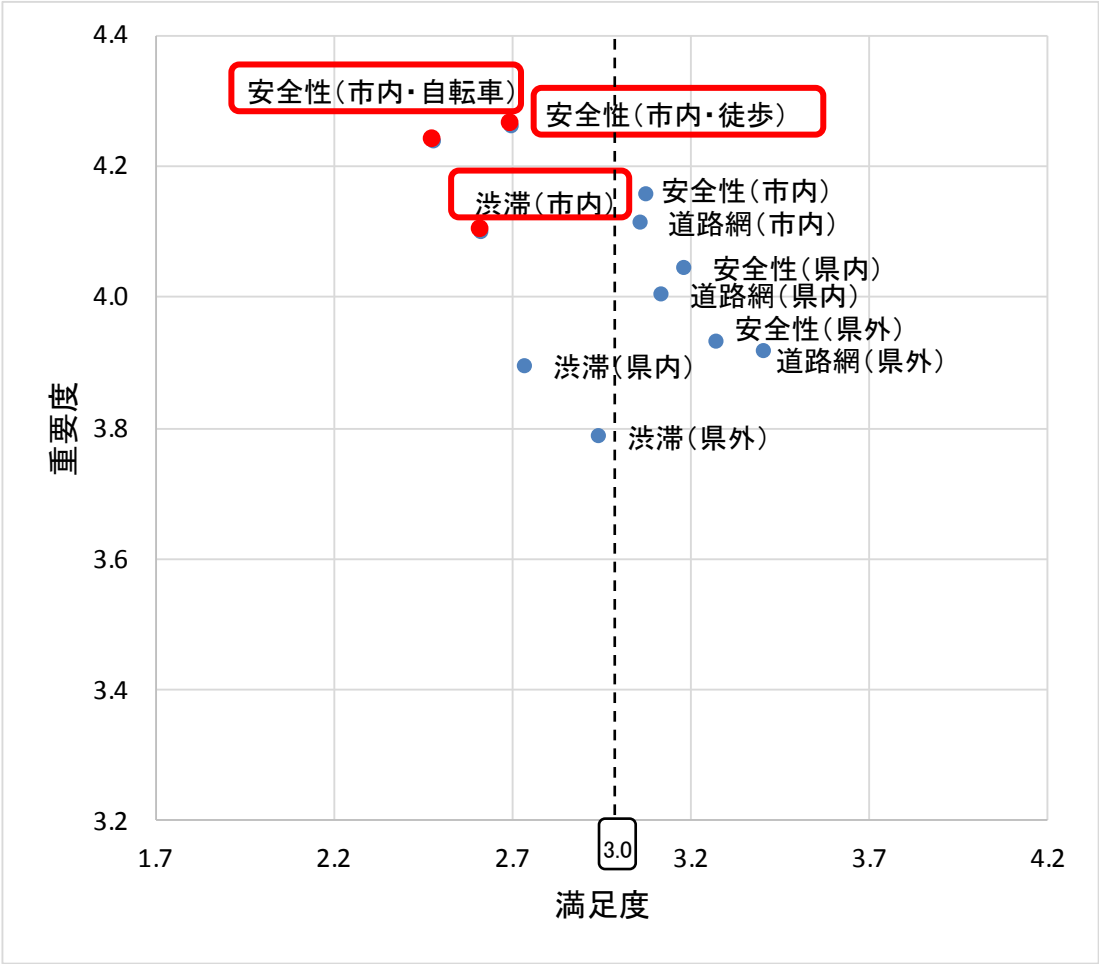

※未開通の自動車専用道路は設計速度で算出

関西国際空港とのアクセスのイメージ

資料：奈良市八条・大安寺周辺地区まちづくり基本構想

## (3) 渋滞・踏切・交通事故

- 主要渋滞箇所が多く存在しており、渋滞や安全性に関して満足度が低くなっています。

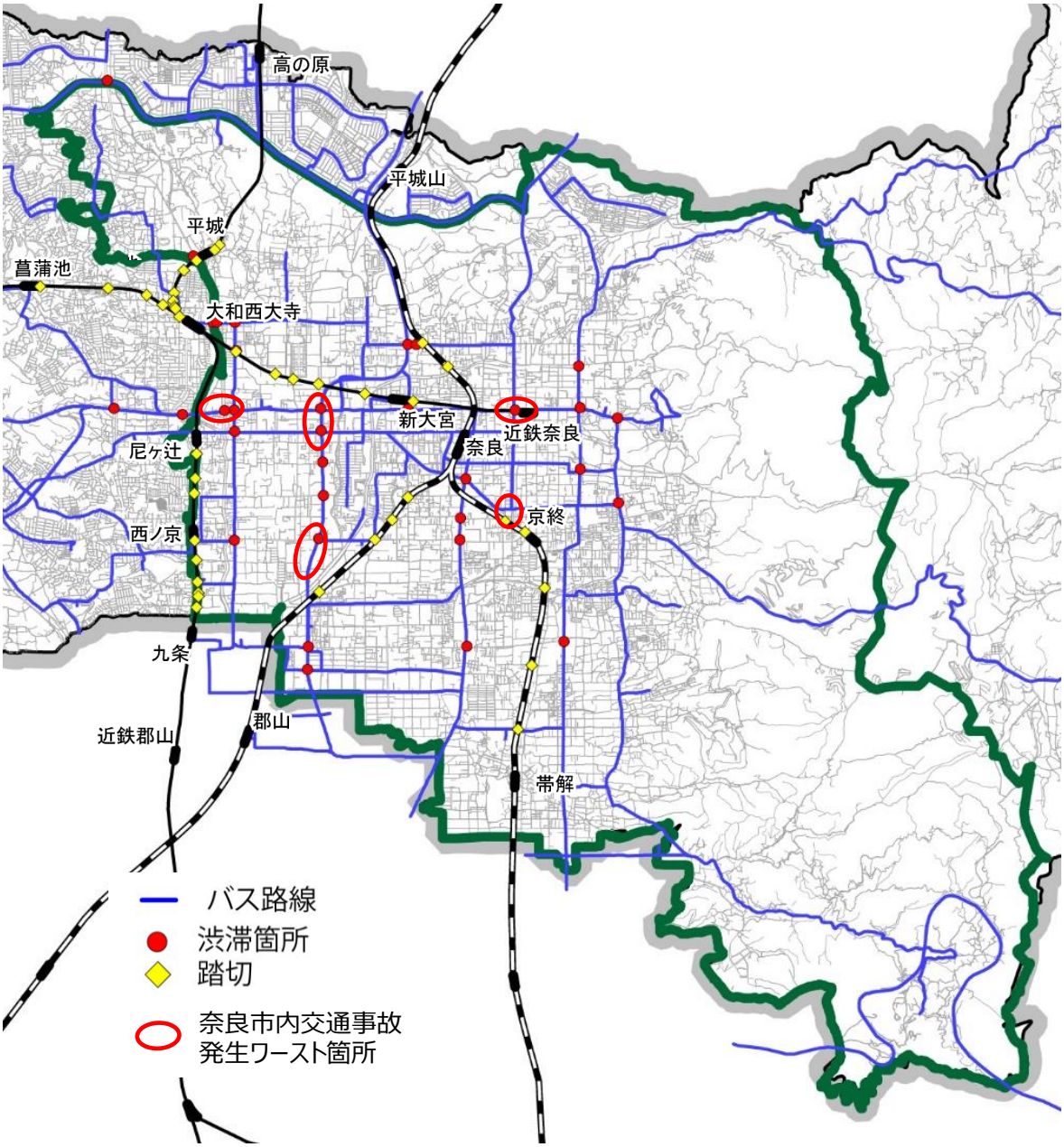



中部地域の道路に関するニーズ

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。

● 渋滞箇所で、交通事故の発生も多くなっています。



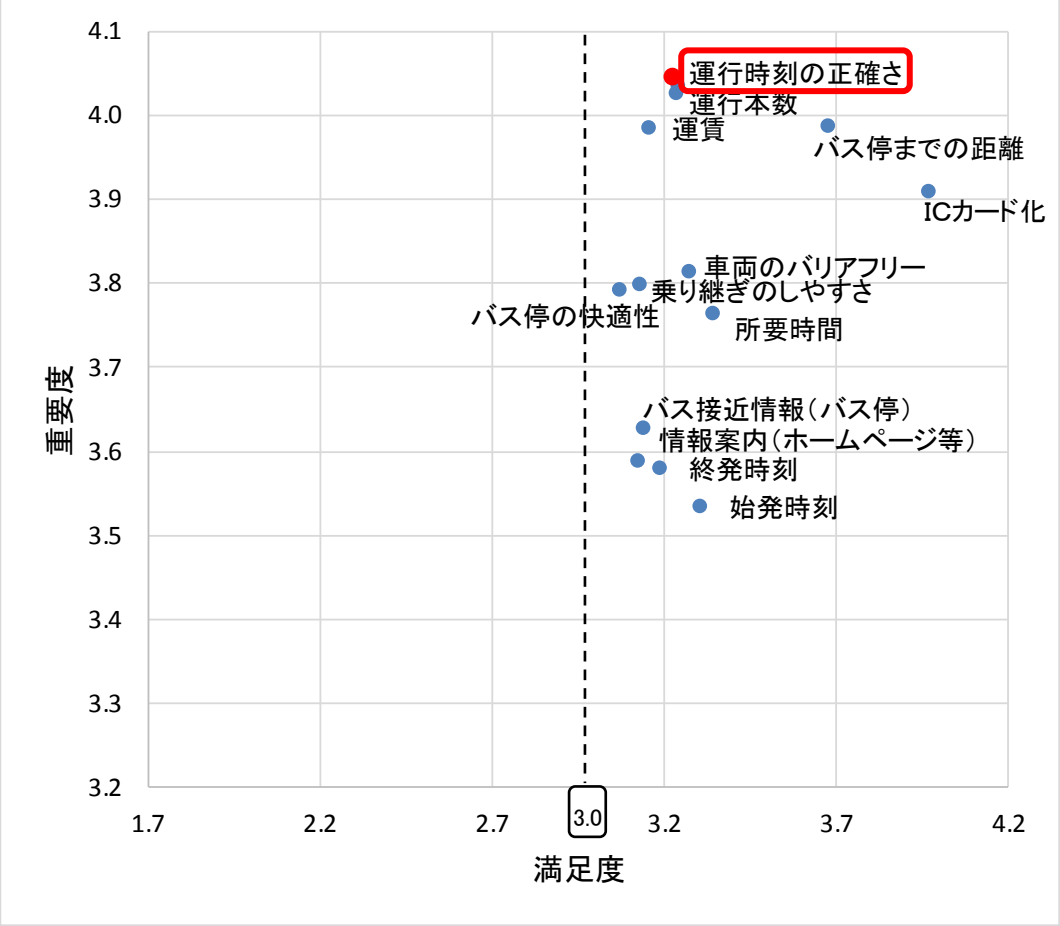

中部地域の主要渋滞箇所・踏切及び交通事故発生ワースト箇所

資料：奈良県　地域の主要渋滞箇所（奈良県渋滞対策協議会）
奈良市資料（奈良市内交通事故発生ワースト箇所）

## 6) 公共交通

### (1) 公共交通網（鉄道･バス）

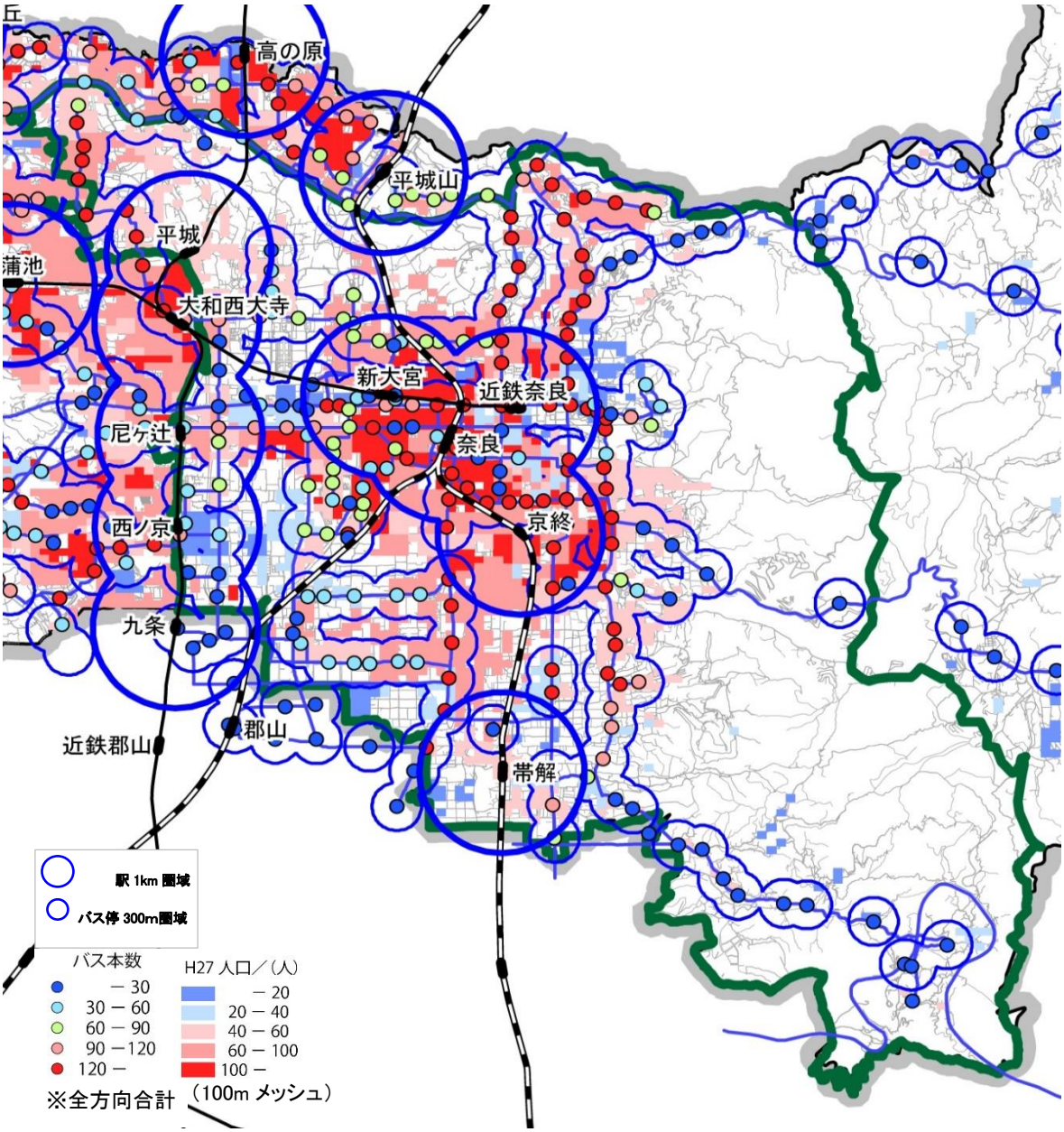
- 中部地域では、鉄道やバスの利用圏域が広がっているが、道路の渋滞があるため、バスの運行時刻の正確さが重要視されています。




中部地域のバスに関するニーズ

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。




中部地域の公共交通ネットワークと利用圏

資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報、奈良交通 HP（バス本数は 2019 年 6 月時点）

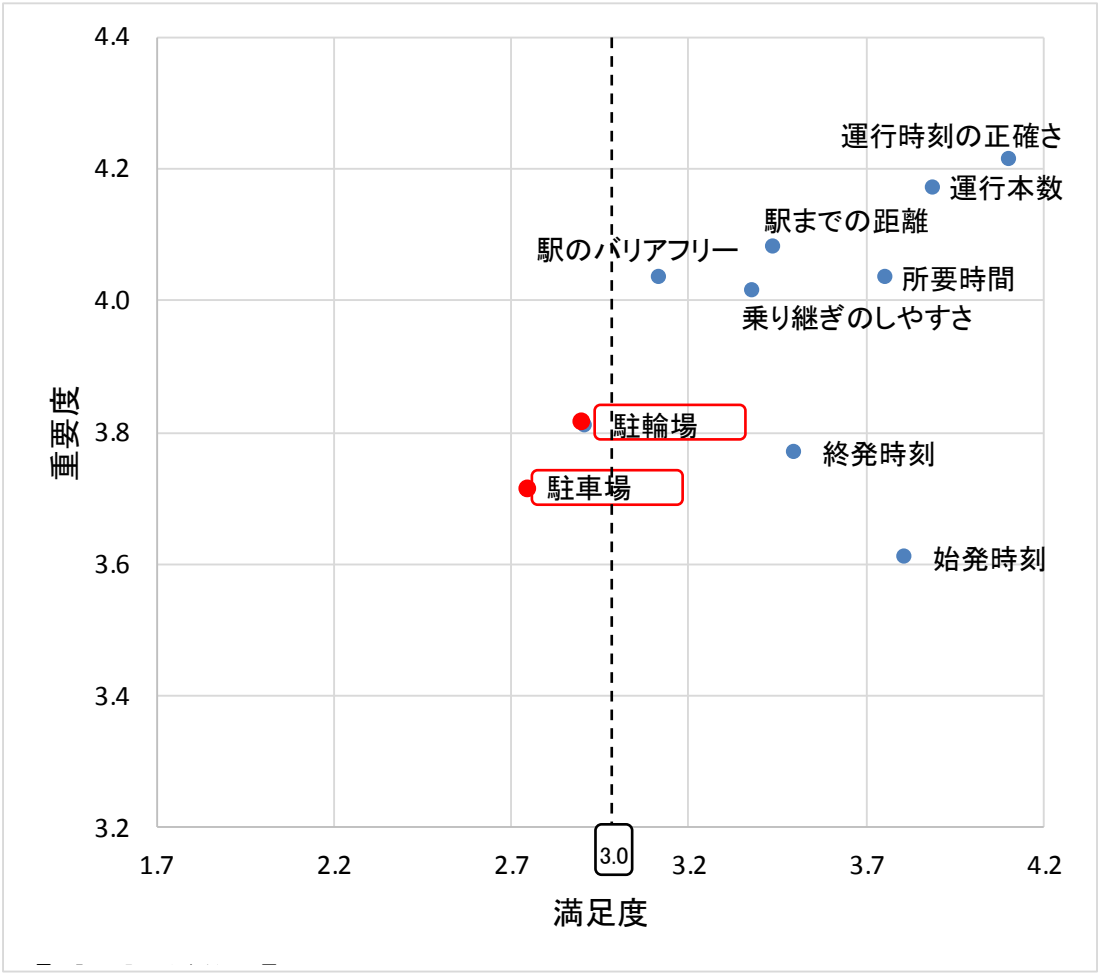
## (2) 駐輪

- 中部地域の鉄道駅に関するニーズでは、駐車場・駐輪場の満足度が比較的低く、奈良駅、新大宮駅等において放置自転車台数が多くなっています。

| | 駅前放置自転車移動数(台) | 駐輪場収容台数(台) |
|---|---|---|
| 近鉄　平城駅 | 2 | 奈交:300 |
| 近鉄　西ノ京駅 | 48 | 奈交:300 |
| 近鉄　新大宮駅 | 202 | 奈交:1400 |
| 近鉄　奈良駅 | 374 | 市:600<br>奈交:1700<br>公財:300 |
| JR　奈良駅 | 785 | 公財:1300 |

中部地域の鉄道駅前放置自転車台数

資料:奈良市統計書「統計なら(H29 年度実績)」、奈良交通提供資料、公益財団法人自転車駐車場整備センターHP




中部地域の鉄道駅に関するニーズ

資料:市民アンケート調査結果(H31.2)

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。

## 2.2.2 中部地域の問題及び課題

以上を踏まえ、中部地域の交通に関する問題及び課題を以下に整理しました。

■現況のまとめ

| 項目 | まとめ |
|---|---|
| (1)人口動向 | • 人口は、今後、中心部の周辺地区で減少する見込み<br>• 高齢化率は奈良市全体と概ね同程度であるが、今後は特に人口が減少する中心部の周辺地区で、高齢化率が高まる見込み |
| (2)都市施設 | • 日常生活に必要な主要都市施設が市全体の半数近く集積しており、さらに中心部に多く集積している<br>• 観光客の約6割が鉄道による来訪。(バスを含めると約9割)<br>• 中部地域には市内の世界遺産がすべて存在し、国指定文化財等も多く存在している<br>• 平城遷都 1300 年祭後、観光客数は増加している |
| (3)人の動き | • 大阪・京都とは鉄道、市内とは自動車の流動が多い、地域内ではバスの流動が一定数ある<br>• 多くの目的で中部地域内の移動が多いが、買回り品は西北部地域への移動が多い<br>• 自家用車の移動割合が大きいが、自転車・徒歩の割合も一定存在 |
| (4)道路交通 | • 都市計画道路の整備率は4割程度<br>• 中心部には主要渋滞箇所が多く存在しており、渋滞や安全性に関して満足度が低い<br>• 渋滞箇所は事故の発生も多い<br>• 京奈和自動車道の整備が予定されている |
| (5)公共交通 | • 鉄道やバスの利用圏域が広がっているが、道路の渋滞があるため、バスの運行時刻の正確さが重要視されている<br>• 鉄道駅に関するニーズでは、駐車場・駐輪場の満足度が比較的低く、奈良駅、新大宮駅等において放置自転車台数が多くなっている<br>• JR 関西本線の新駅整備が予定されている |

■問題として捉えるべき事項

- 人口や都市施設、世界遺産等が中心部に集積している
- そのため、自動車交通量も集中し、多くの箇所で渋滞が生じている
- 一方、地域内での徒歩や自転車による移動も多く、道路(自動車)に対する安全性への懸念も生じている
- 駐輪場・駐車場の容量不足等により鉄道利用時の満足度が比較的低くなっている
- 世界遺産があり、観光来訪者が増加しているなか、中心市街地への観光来訪者は多くが公共交通で来訪しているため、地域内の周遊も公共交通や徒歩等で行えるように、外国人を含めその使いやすさが重要となっている
- また、京奈和自動車道(大和北道路)及びJR関西本線の新駅整備により見込まれる交通アクセス環境を、まちづくりにも活かしていくことが重要である

■対応すべき課題

**・国内外からの観光客が増加する中、日本中、世界中からの観光玄関口として、増加する観光客を円滑に受け入れられるよう、また楽しく周遊・滞留できるよう、中心市街地へのアクセス性や周遊観光をする際の移動の快適性の向上が必要(国内外の新型コロナウイルスの感染状況等の見極めが必要)**
**・地域内を移動する住民・観光客にとって、道路渋滞の解消が生活・観光の満足度向上につながると考えられるため、過度な自動車利用によらなくするための総合的な交通体系の構築が必要**
**・住宅地と観光地が混在するため、地域と観光が協調する都市像を目指すことが重要**

## 2.3 西北部地域

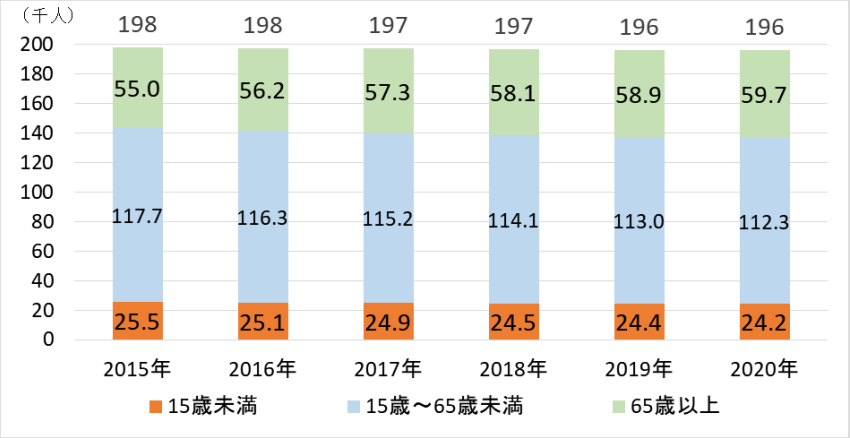
※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

### 2.3.1 西北部地域の現状

#### 1) 人口動向

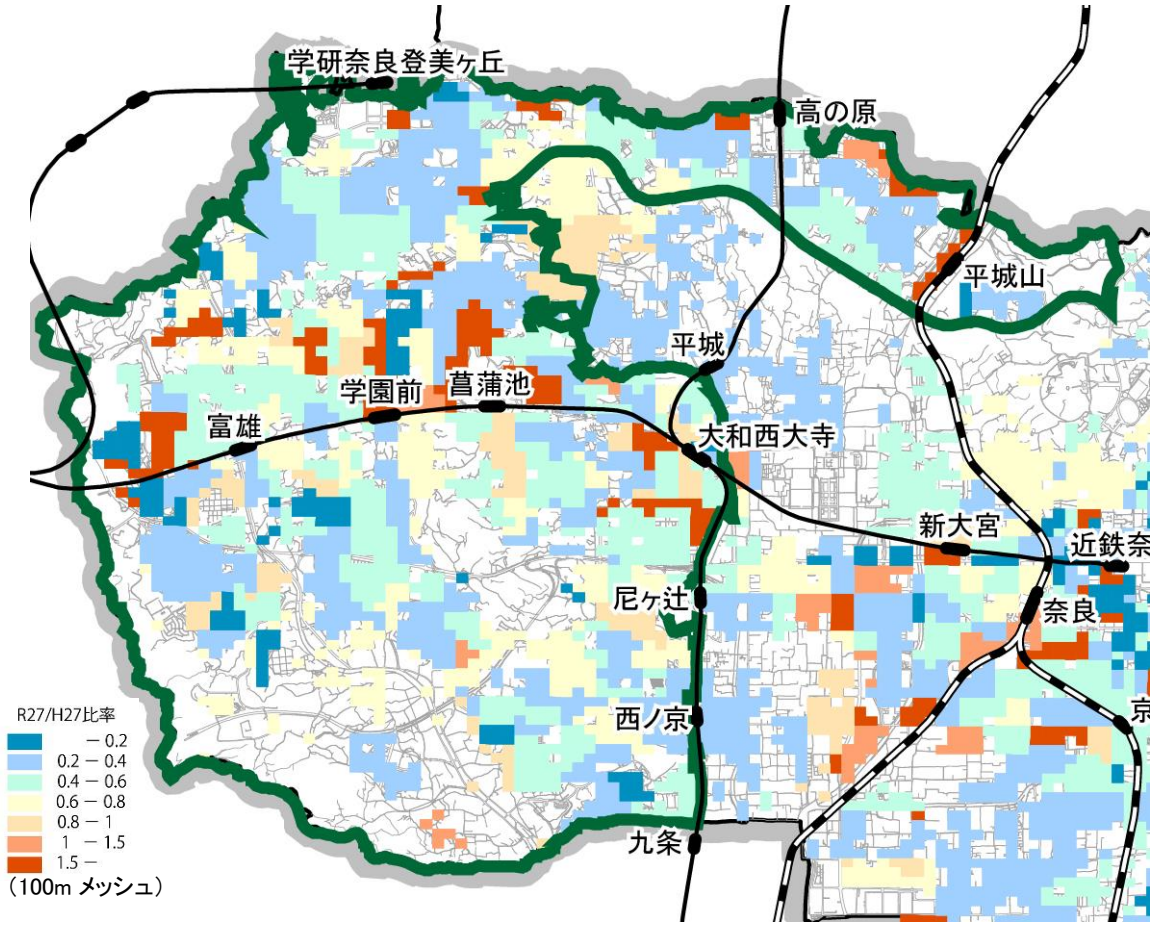
- 西北部地域の人口は、横ばいで推移しています。
- 今後は、駅周辺など一部増加する地区もあるが、それ以外では減少する見込みです。

実績値




出典：住民基本台帳（各年 10 月 1 日時点）

将来推計値

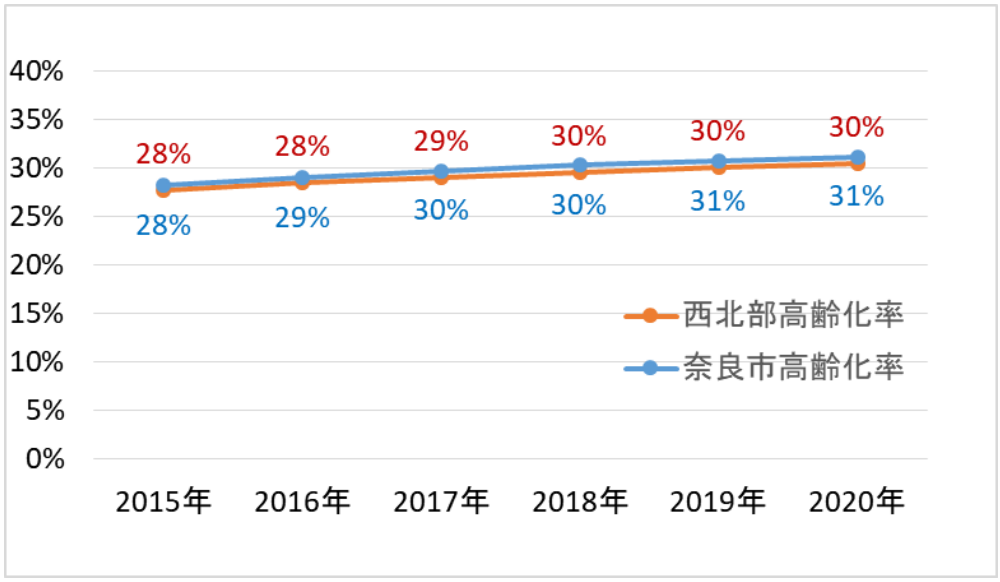



西北部地域の将来人口

資料：国勢調査、国土交通省国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2」を基に作成

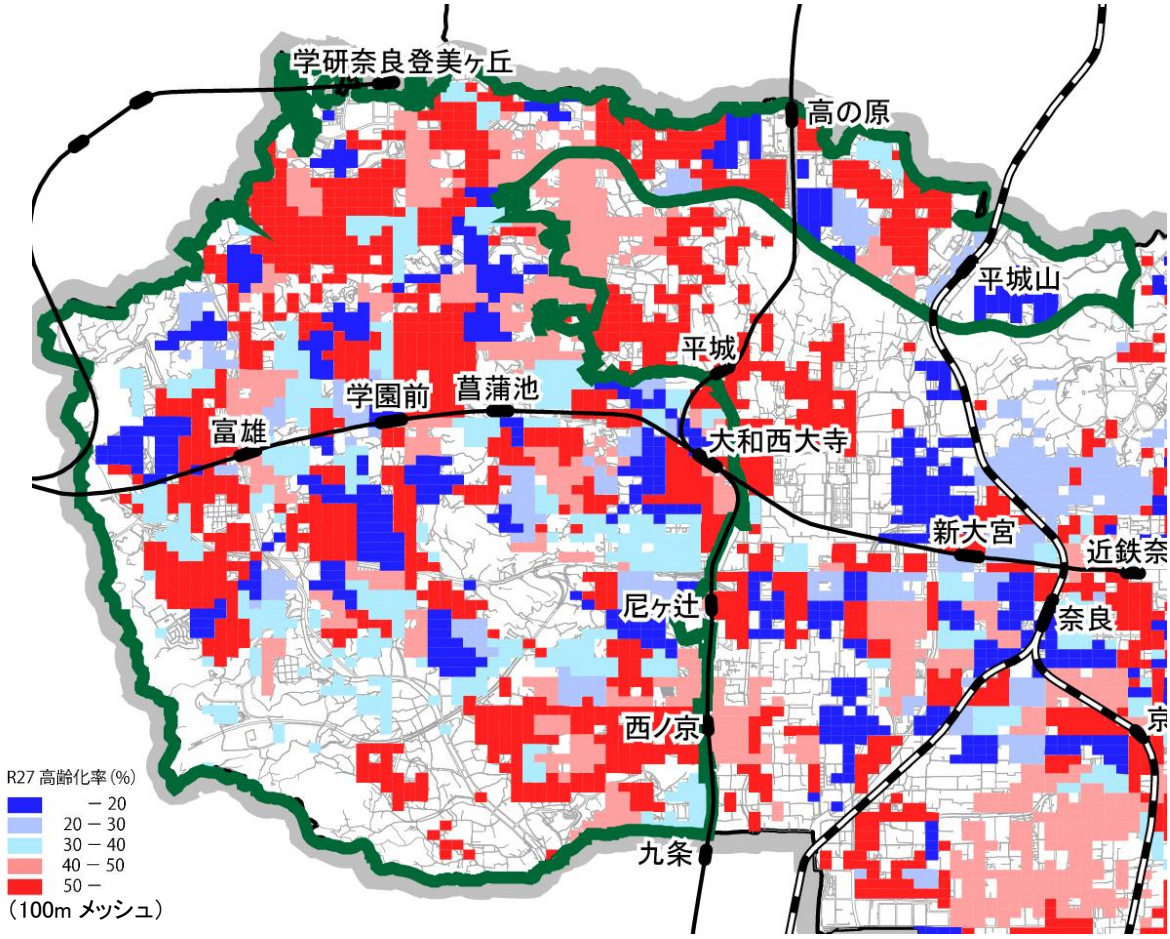
- 西北部地域の高齢化率は、奈良市全体と概ね同程度となっています。
- 今後は、高齢化率が高まる地域とそうではない地区が混在する見込みです。

実績値




出典：住民基本台帳（各年 10 月 1 日時点）

将来推計値




西北部地域の高齢化率

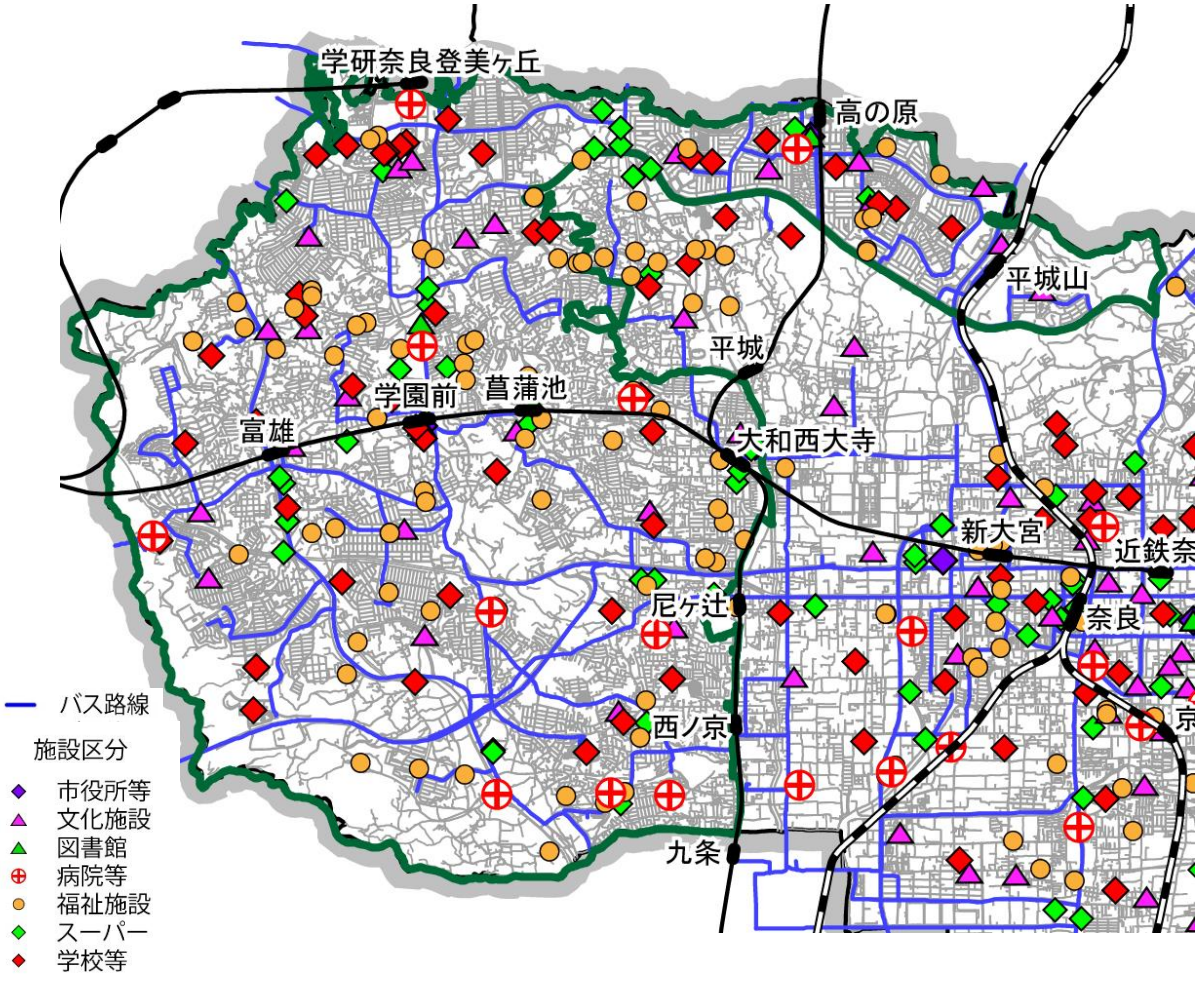
資料：国勢調査、国土交通省国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2」を基に作成

## 2) 都市施設

- 西北部地域には、病院、スーパー等、日常生活に必要な都市施設が多く、市全体の主要施設の半数近くが集積しています。

表 2.2 西北部地域の主な都市施設数

| | 市役所等 | 文化施設 | 図書館 | 病院等 | 福祉施設 | ｽｰﾊﾟｰ | 学校等 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 市全体 | 8 | 84 | 3 | 227 | 157 | 71 | 95 |
| 西北部 | 3 | 27 | 2 | 120 | 75 | 35 | 46 |
| 割合 | 38% | 32% | 67% | 53% | 48% | 49% | 48% |



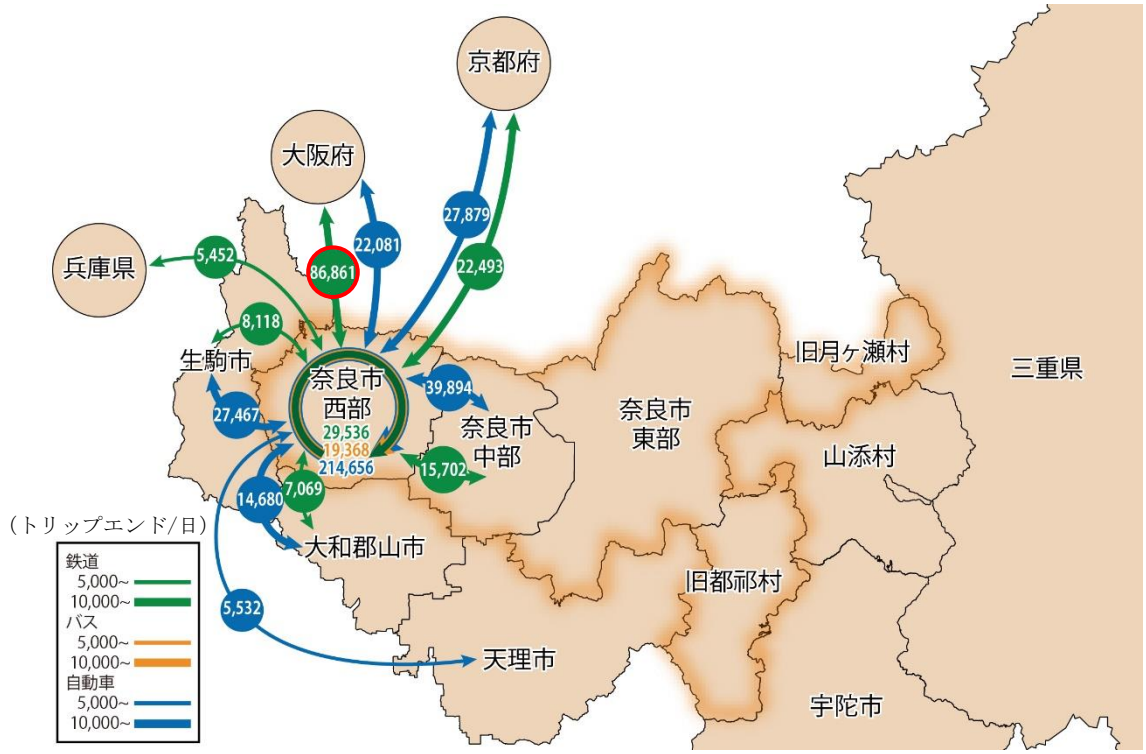

西北部地域の主な都市施設立地状況

資料：平成 30 年度国土数値情報

### 3) 人の動き

#### (1) 交通流動

- 西部地域は、県外との流動が多く、特に大阪との鉄道での流動が多くなっています。
- 西部地域内では、自動車の流動が多いが、鉄道、バスの流動も一定数存在します。

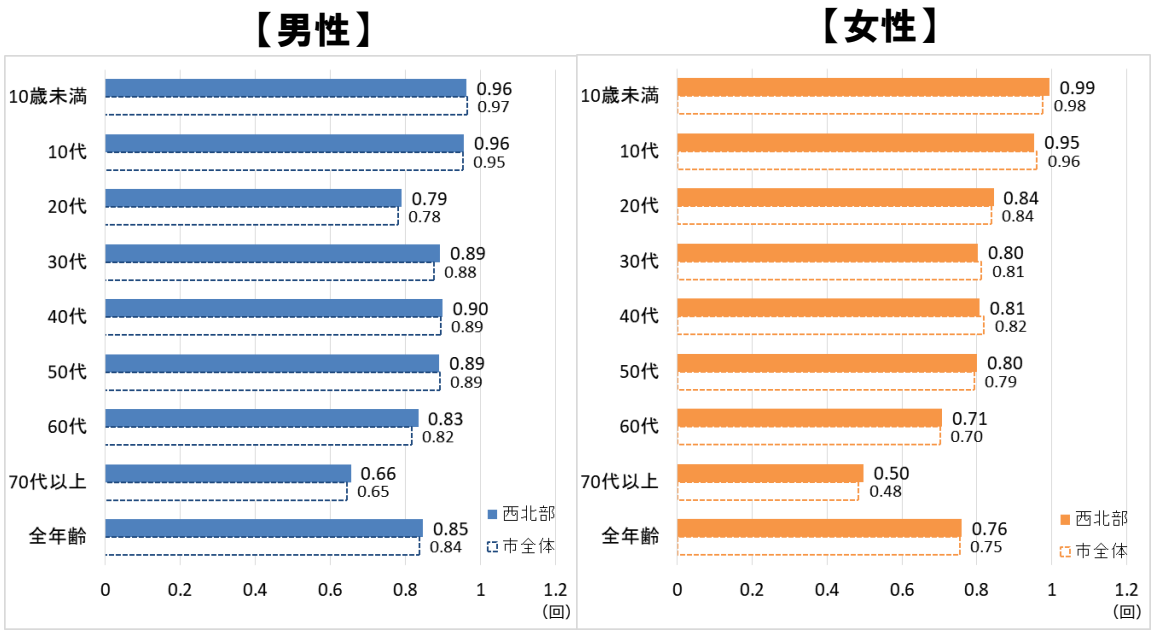



西部地域の交通手段別（鉄道・バス・自動車）流動

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査
※鉄道・自動車・バスの 500 トリップエンド以上を表記
※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、
本戦略の地域とは一致していない。

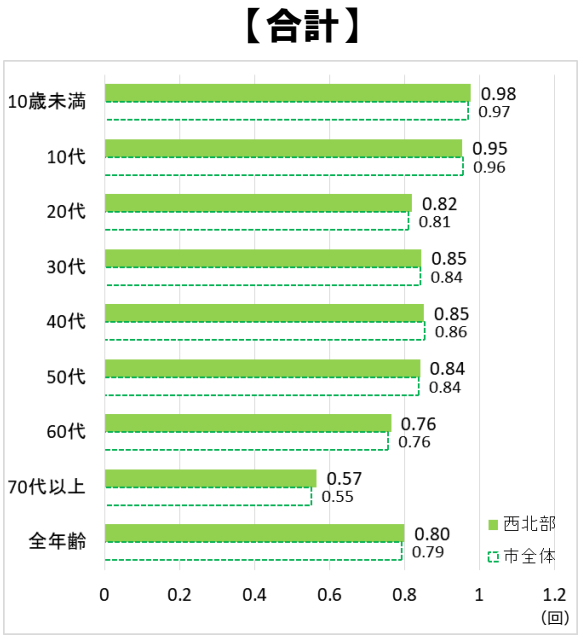
## (2) 外出率

- 西北部地域の外出率は、概ね市全体と同様の傾向で、60 代以上の外出率が低くなっています。







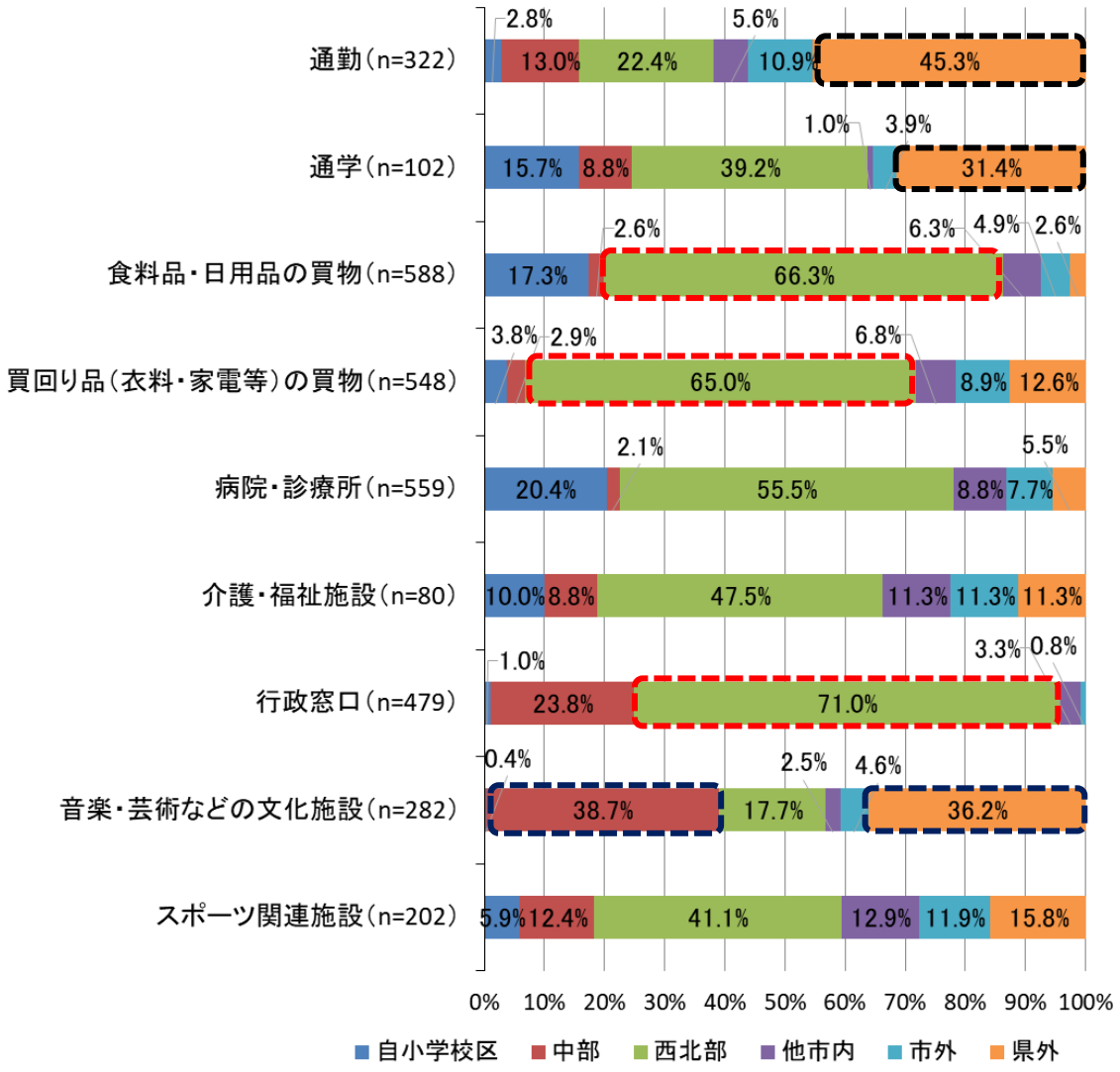



西北部地域の外出率

資料：第5回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査

### (3) 移動状況

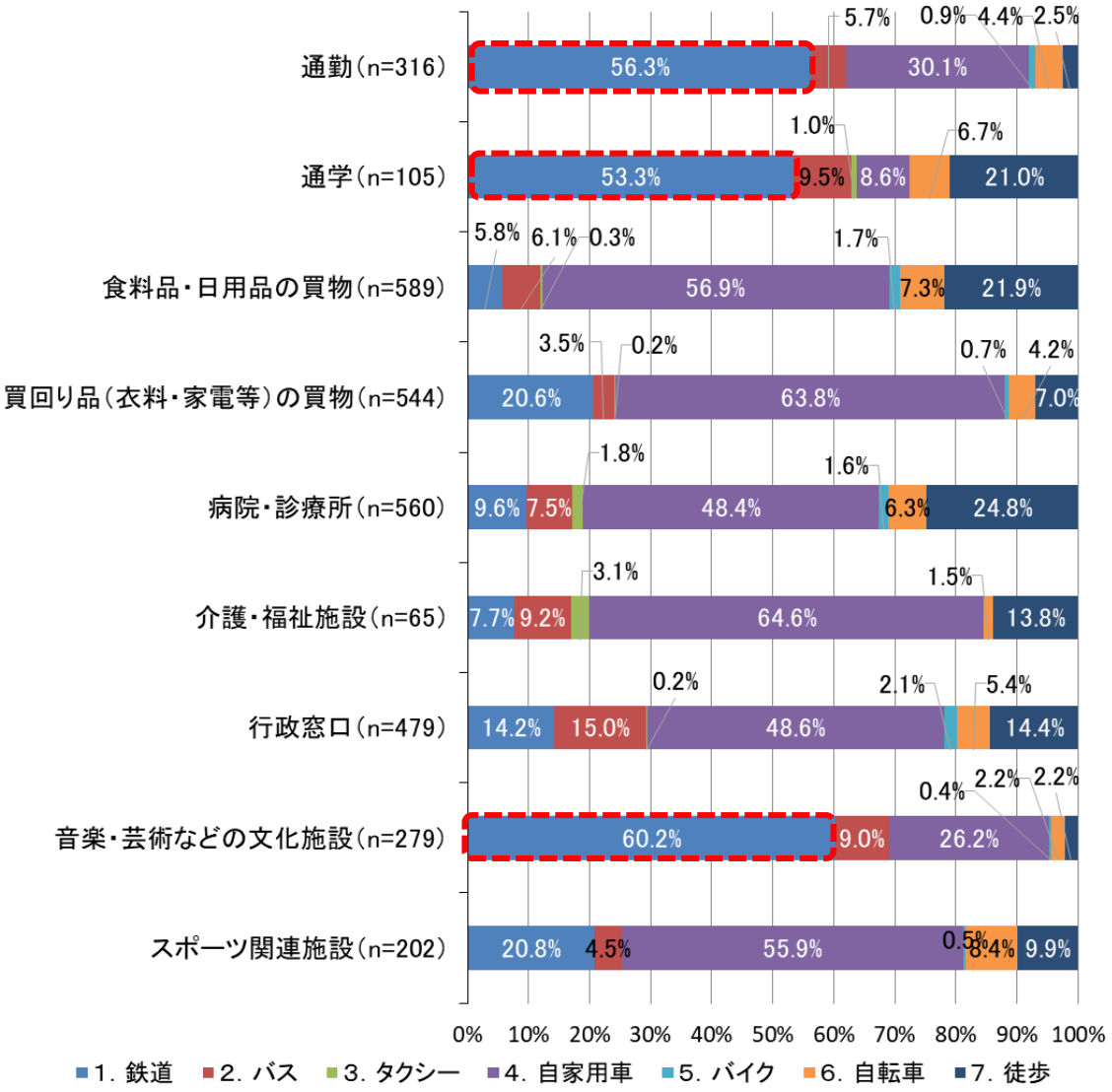
- 西北部地域では、通勤・通学で県外への移動が多いが、買物等の日常生活では西北部地域内における移動が多くなっています。
- 音楽・芸術などの文化施設利用では、中部地域と県外への移動がともに多くなっています。




西北部地域の外出目的別目的地

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

- 西北部地域では、全体として自家用車の移動割合が大きいが、通勤・通学・文化施設の利用で鉄道の割合が高くなっています。



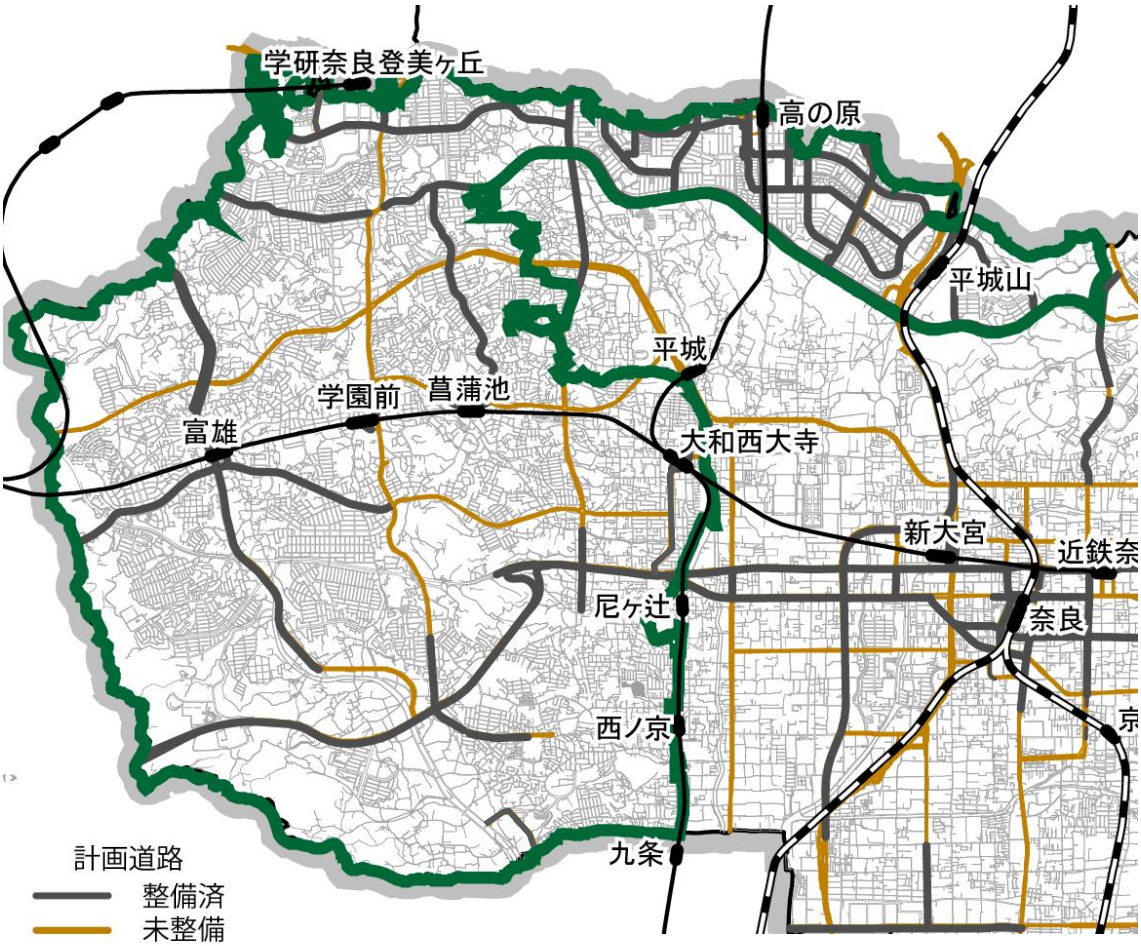

西北部地域の外出目的別交通手段

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

## 4) 道路交通

### (1) 道路整備状況

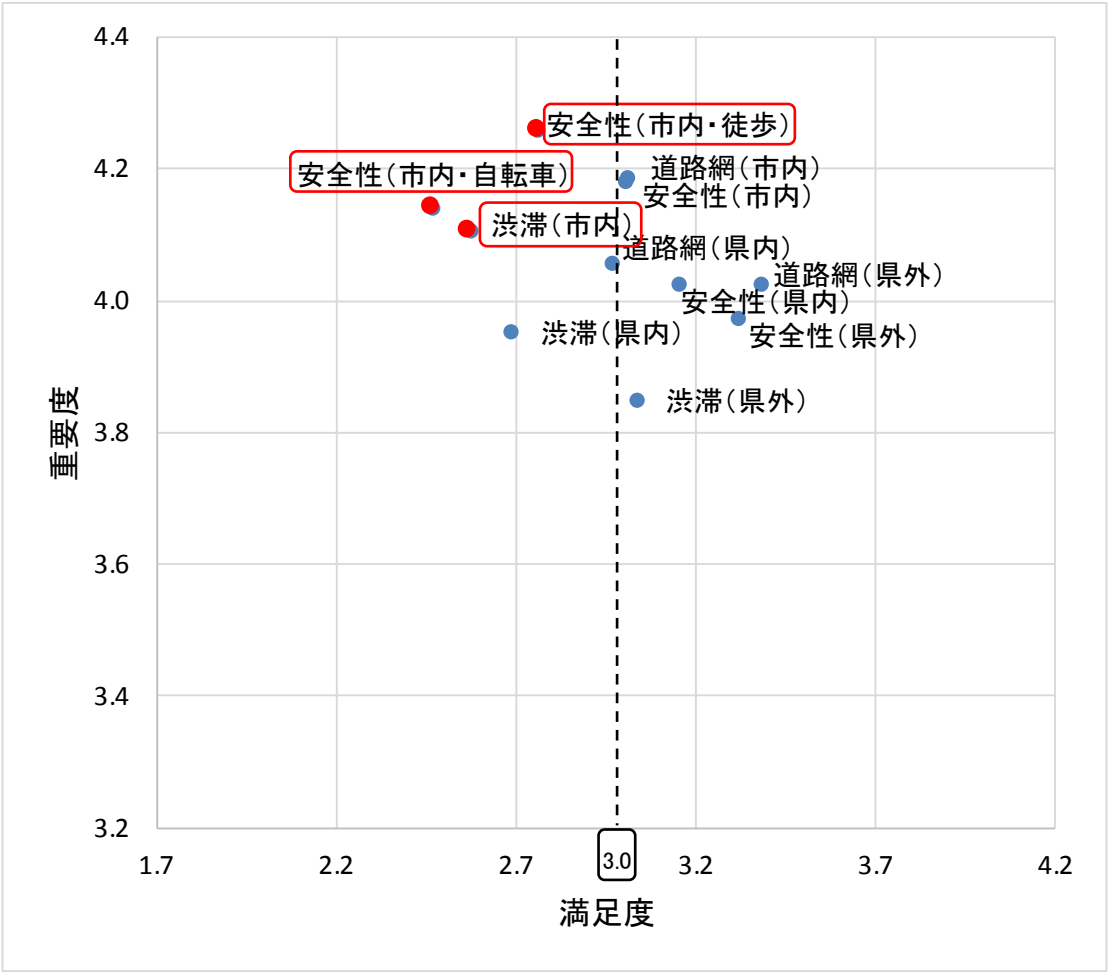
- 西北部地域では、都市計画道路整備率は 7 割程度になっています。




西北部地域の都市計画道路整備状況

## (2) 渋滞・踏切・交通事故

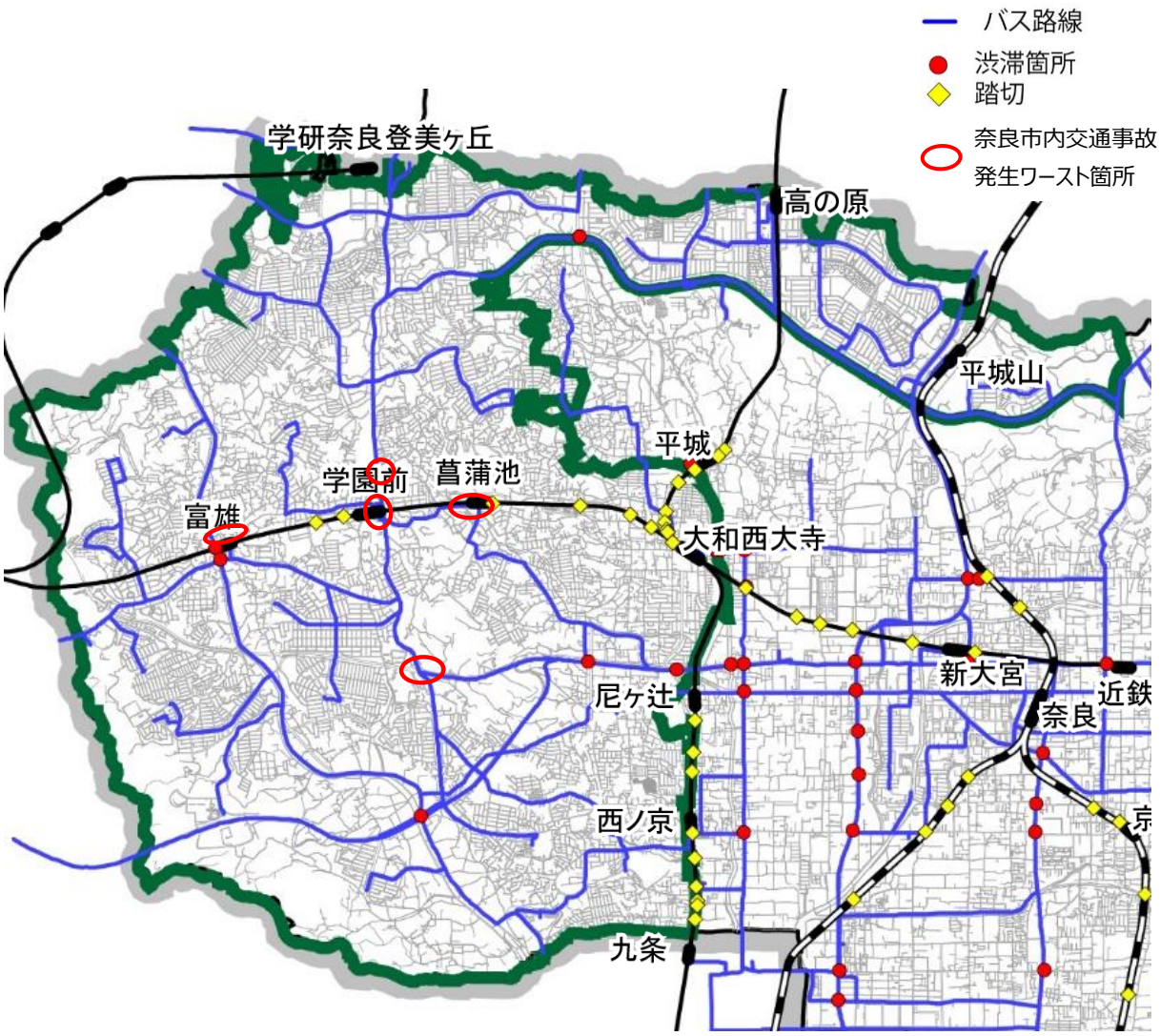
- 西北部地域から市の中心部へ向かう主要道路には渋滞箇所が存在しています。
- また、駅周辺での交通事故が多くなっており、渋滞や安全性に関して満足度が低い状況です。




西北部地域の道路に関するニーズ

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。



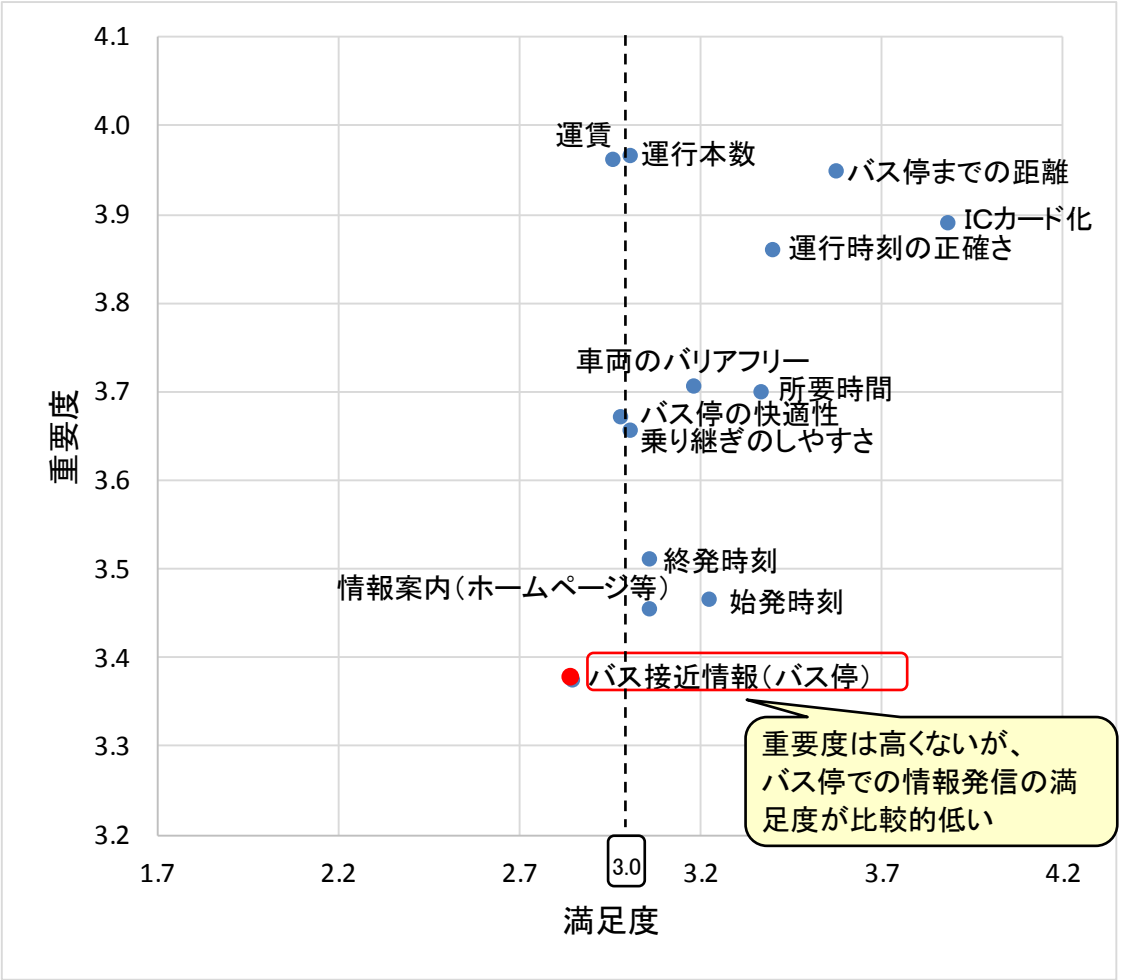

西北部地域の主要渋滞箇所・踏切及び交通事故発生ワースト箇所

資料：奈良県　地域の主要渋滞箇所（奈良県渋滞対策協議会）
奈良市資料（奈良市内交通事故発生ワースト箇所）

## 5) 公共交通

### (1) 公共交通網（鉄道･バス）

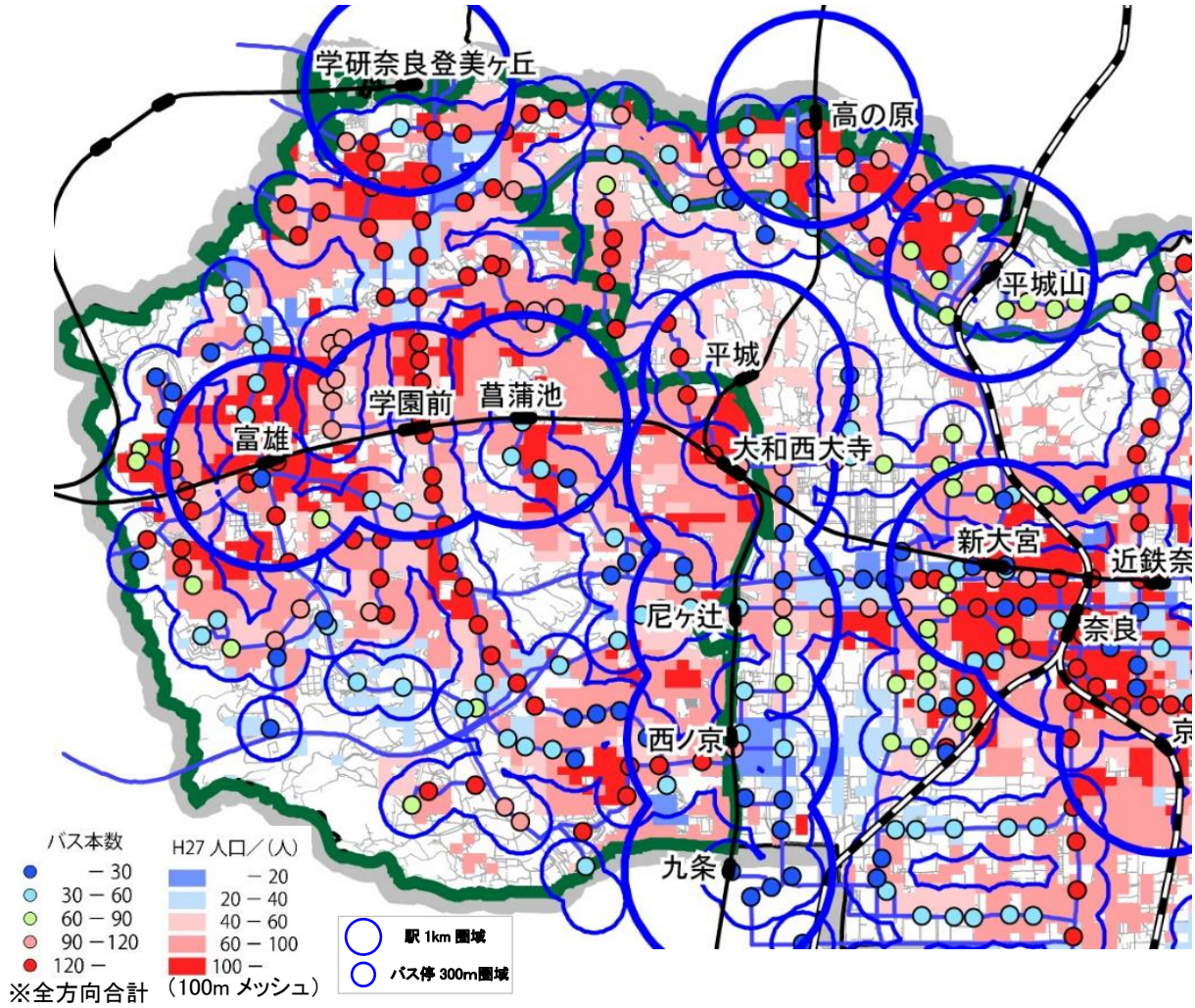
- 西北部地域では、鉄道やバス利用圏で多くの地区がカバーされているが、バス接近情報等の満足度が比較的低くなっています。




西北部地域のバスに関するニーズ

資料：市民アンケート調査結果（H31.2）

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。




西北部地域の公共交通ネットワークと利用圏

資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報、奈良交通 HP（バス本数は 2019 年 6 月時点）

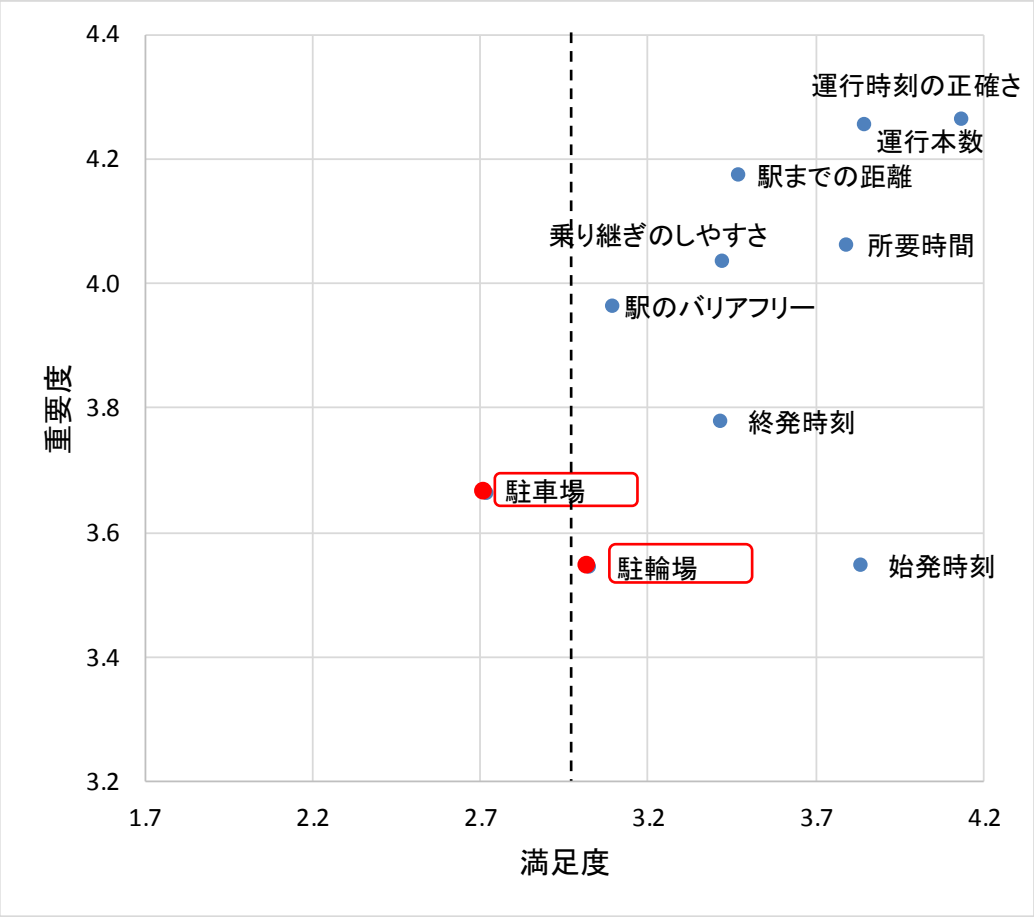
## (2) 駅前広場

- 鉄道駅に関するニーズでは、駐車場・駐輪場の満足度が比較的低く、大和西大寺駅において放置自転車台数が多くなっています。

| | 駅前放置自転車移動数(台) | 駐輪場収容台数(台) |
|---|---|---|
| 近鉄　高の原駅 | 5 | 市:2800 |
| 近鉄　大和西大寺駅 | 152 | 奈交:1700 |
| 近鉄　菖蒲池駅 | − | 奈交:400 |
| 近鉄　学園前駅 | 25 | 奈交:2000 |
| 近鉄　富雄駅 | 57 | 奈交:300 |

西北部地域の鉄道駅前放置自転車台数

資料:奈良市統計書「統計なら(H29 年度実績)」、奈良交通提供資料、公益財団法人自転車駐車場整備センターHP




西北部地域の鉄道駅に関するニーズ

資料:市民アンケート調査結果(H31.2)

※満足度・重要度ともに 5 段階で調査を行った。

## 2.3.2 西北部地域の問題及び課題

以上を踏まえ、西北部地域の交通に関する問題及び課題を以下に整理しました。

■現況のまとめ

| 項目 | まとめ |
|---|---|
| (1)人口動向 | • 人口は、横ばいで推移しており、今後は駅周辺などを除いて減少する見込み<br>• 今後は、高齢化率が高まる地区とそうではない地区が混在する見込み |
| (2)都市施設 | • 開発から時間の経過したニュータウンの住宅地が多く、バスが入れない地区(道が狭い、高低差が大きい)にも住宅がある<br>• 日常生活に必要な都市施設が多く、市全体の主要施設の半数近くが集積している |
| (3)人の動き | • 県外との流動が多く、特に大阪との鉄道での流動が多い<br>• 通勤・通学で県外へ鉄道での流動が多いが、買い物等の日常生活では西北部地域内での自動車の流動が多い<br>• 全体として自家用車の移動割合が大きいが、通勤・通学・文化施設の目的での鉄道の割合が大きい |
| (4)道路交通 | • 都市計画道路の整備率は7割程度<br>• 市の中心部へ向かう主要道路には渋滞箇所が存在しており、渋滞や安全性に関して満足度が低い<br>• 駅周辺での交通事故が多くなっている |
| (5)公共交通 | • 鉄道やバス利用圏で多くの地区がカバーされているが、バス接近情報等について満足度が比較的低い<br>• 鉄道駅に関するニーズでは、駐車場・駐輪場の満足度が比較的低く、大和西大寺駅において放置自転車台数が多くなっている |

■問題として捉えるべき事項

- 大阪方面のベッドタウンとして住宅地が発展
- 人口や自動車が多くなったことで、市内の渋滞や歩行者・自転車の安全性に関して満足度が低くなっている
- 人口減少の傾向が小さく、駅周辺では人口密度を保つことが想定されるが、高齢化は進行
- 公共交通ネットワークは一定整備されているが、高齢化とともにニーズが高まることを想定すると、情報提供や駅の使いやすさ等の質的サービスの充実が求められる
- 都市施設が地域内に多く存在し、地域内の移動には自動車が便利であるため利用割合が高くなっているが、今後高齢化が進み、自動車を利用できない人が増えた場合、駅やバス停からの距離がある住宅地では暮らしが不便になる恐れがある

■対応すべき課題

- **主に住宅地としての地域となっており、住民の暮らしやすさを高めるため、駅を中心とした交通利便性の向上・持続が必要**
- **住民が徐々に高齢化していくが、自家用車を利用できなくなっても、幹線交通（鉄道・バス）へのアクセスを確保するなどして、これまで同様の暮らしを保てるような移動ができる総合的な交通体系の構築が必要**

# 3 総合交通戦略の目標

## 3.1 上位計画における将来像等

### 1) 奈良市第 5 次総合計画（策定中）

策定中の奈良市第 5 次総合計画では、2031 年のまちの姿として、『「わたし」からはじめる「わたしたち」のまち 奈良』を掲げています。

また、『自由で安全に出かけられるために』、『まちの価値をより高めるために』というテーマのもと、交通関連の施策の方向性を示しています。

**■2031 年のまちの姿**

「わたし」からはじめる「わたしたち」のまち　奈良

ひとりひとりが「わたし」の人生をつくっていくように、「わたしたち」自身が主役となって夢や希望にあふれる未来をつくっていけるまちを目指します。

**■交通に関する施策の方向性**

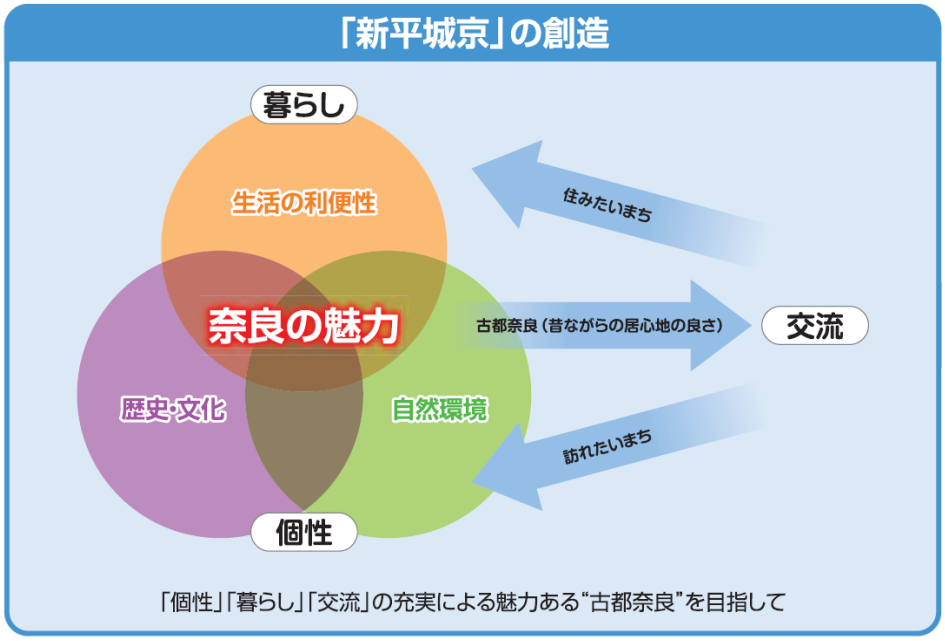
○自由で安全に出かけられるために
- ・交通体系の構築
  - 公共交通を生かした持続可能な交通ネットワークの構築
  - リニア中央新幹線の誘致
- ・道路整備の推進
  - 都市計画道路網の検証と幹線道路網の整備
  - 道路施設のバリアフリー化等
  - 無電柱化の推進
- ・交通安全対策の推進
  - 交通安全教育及び交通安全運動の推進
  - 通学路の安全対策

○まちの価値をより高めるために
- ・計画的な土地利用の推進
  - 効率的でまとまりのある都市の形成
  - 高速道路インターチェンジと鉄道駅が近接した交通結節機能を生かしたまちづくり

2) 奈良市改訂都市計画マスタープラン（平成 27 年 7 月）

奈良市改訂都市計画マスタープランでは、まちづくりのテーマとして、『「個性」「暮らし」「交流」の充実による魅力ある古都奈良を目指して』を掲げています。

## ■まちづくりのテーマ




## ■まちづくりの基本理念と主な交通関連施策

○個性豊かな「なら」美しく
個性ある都市の実現

・地球環境への配慮
都市環境負荷の低減
低炭素社会の実現
集約型都市構造の形成
道路整備による交通の円滑化
公共交通の利用促進

○暮らし豊かな「なら」安全・安心で
暮らしよいまちづくり

・交通利便性の向上
交通体系の見直し
生活道路の整備
公共交通機関の充実及び利用促進

○交流豊かな「なら」都市の競争力・連携の強化

・交流基盤の整備
広域交通基盤の整備
京奈和自動車道の整備、大宮通り線の改良
リニア中央新幹線の誘致
観光交通の整備
P&R、自転車利用の促進、
歩行者にやさしい道路環境の整備

## 3.2 交通体系の将来像

前項で示した上位計画における将来像等を踏まえ、奈良市における交通体系の将来像を『自由で安全に出かけられ、多くの交流が生まれる、住み続けたいと思えるまちづくり』と設定しました。

また、設定した交通体系の将来像を、以下の５点により具現化しています。

### 奈良市における交通体系の将来像

**「自由で安全に出かけられ、多くの交流が生まれる、住み続けたいと思えるまちづくり」**

**① 既存の公共交通ネットワークや新たな交通結節点を最大限活用したまちづくりを推進します**
**② ひとを中心とした交通(鉄道・バス・タクシー・新たな公共交通システム・自動車・自転車・徒歩など)のベストミックスにより、持続可能な地域交通の構築を目指します**
**③ すべての関係者が連携・協力し、交通が交流を支え、交流が交通を支えるという好循環の確立を目指します**
**④ 人、ものの交流と観光を含む広域交流を支える仕組みをつくります**
**⑤ エリアの特性を活かして、各エリアの持っている魅力を活かします**

**① 既存の公共交通ネットワークや新たな交通結節点を最大限活用したまちづくりを推進します**

奈良市では、既に鉄道・バス・タクシー、シェアサイクル等による公共交通ネットワークが形成されているとともに、高速道路インターチェンジと鉄道駅が近接した新たな交通結節点が形成される予定です。

本交通戦略を活用し、そうした既存ストックや新たな交通結節点を有機的に連携させることにより、効果的・効率的なまちづくりを推進します。

**② ひとを中心とした交通(鉄道・バス・タクシー・新たな公共交通システム・自動車・自転車・徒歩など)のベストミックスにより、持続可能な地域交通の構築を目指します**

奈良市では、今後大幅な高齢化の進展が見込まれ、自動車を運転できない高齢者等の割合が増加することが見込まれます。また、観光を地域振興につなげていくために観光客が回遊しやすい環境も求められます。

そうした状況に対応するために、「ひとを中心とした交通(鉄道・バス・タクシー・新たな公共交通システム・自動車・自転車・徒歩など)」をベストミックスさせ、利便性を確保しつつも、持続可能な地域交通の構築を目指します。

**③ すべての関係者が連携・協力し、交通が交流を支え、交流が交通を支えるという好循環の確立を目指します**

奈良市第５次総合計画では、2031 年のまちの姿として、『「わたし」からはじめる「わたしたち」のまち 奈良』を掲げており、市民や地域を始めとするすべての関係者が連携・協力し、クロスセクター効果（多面的な効果、p3-10 参照）を発現することで、交通と交流がお互いを支え合う好循環を確立することを目指します。

**④ 人、ものの交流と観光を含む広域交流を支える仕組みをつくります**

奈良市では今後、京奈和自動車道の整備、JR 関西本線新駅の整備が予定されていることに加え、リニア中央新幹線の誘致を目指しており、地域振興のみならず、奈良県内や関西全体の活性化を図るため、人、ものの交流と観光を含めた広域交通を支える仕組みを作ります。

**⑤ エリアの特性を活かして、各エリアの持っている魅力を活かします**

奈良市は、「東部地域」「中部地域」「西北部地域」の地域によって地理地形条件や都市機能などの特性が異なるため、そうした特性を踏まえた効果的・効率的な交通体系や、地域の魅力を活かすための交通環境の充実を目指します。

## 3.3 交通に関する目標

交通に関する目標は、「東部地域」「中部地域」「西北部地域」の３つの地域によって、地理地形条件や都市機能などの地域特性、交通に関する課題が異なることから、以下のように設定しました。

各地域における目標の詳細は、次ページ以降に示します。

**■地域区分**

出典：奈良市改訂都市計画マスタープラン（H27.7）

**交通に関する目標**

| 【西北部地域】 | 【中部地域】 | 【東部地域】 |
|---|---|---|
| ● 誰もが移動しやすく、ずっと活き活きと暮らせるまち | ● 歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち<br>● 人と公共交通を中心とした、住みやすいまち | ● 安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち |

### 3.3.1 東部地域の交通に関する目標

東部地域の交通に関する目標は、奈良市改訂都市計画マスタープランにおける地域づくりのテーマ、交通に関する課題を踏まえ、「安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち」と設定しました。

**■地域づくりのテーマ（都市計画マスタープランより）**

**■東部地域（地域Ⅰ）**

～文化･交流が豊かな里～

豊かな自然と歴史･文化を保全･活用しつつ、生活関連機能の充実や計画的な道路整備、農林業の活性化などを図ることにより、豊かな自然や歴史･文化と共生した、交流が盛んな里づくりを展開します。

**■月ヶ瀬地域（地域Ⅷ）**

～「梅林」とともに豊かな時を刻む奈良の奥座敷～

金沢の兼六園･奈良公園とともにわが国最初の名勝に指定された「月瀬梅林」を中心とした美しい自然環境や歴史･文化を保全･活用しつつ、農業を核とした地域振興、交通利便性の向上を図り、ゆったりと豊かな時を刻む奈良の奥座敷づくりを展開します。

**■都祁地域（地域Ⅸ）**

～緑に包まれた活力溢れる高原のまち～

豊かな自然を保全しつつ、高原地域の特性や広域交通の利便性を活かした農業･工業の充実による地域振興を図り、活力溢れるまちづくりを展開します。

**■交通に関する課題（２章より）**

- 特に運転できない住民が、日常生活を営む上で必要な都市機能･都市サービスを享受するための移動手段の確保が必要
- 自ら移動ができる住民にとっても、都市機能･都市サービスをより受けやすくするために、奈良市の中心部および東部地域周辺都市への交通利便性の向上が必要
- 人口が少ない故の他地域と異なる“コミュニティ”の力を活かすことが重要

**■交通の目標**

**安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち**

### 3.3.2 中部地域の交通に関する目標

中部地域の交通に関する目標は、奈良市改訂都市計画マスタープランにおける地域づくりのテーマ、交通に関する課題を踏まえ、「歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち」及び「人と公共交通を中心とした、住みやすいまち」と設定しました。

**■地域づくりのテーマ（都市計画マスタープランより）**

**■中央市街地地域（地域Ⅱ）**

～歴史･文化都心として居心地の良さが際立つまち～

1300年にわたって継承されてきた歴史･文化･伝統や豊かな自然を基盤とし、生活利便性を高めることで居心地が良く、住み続けたいまちづくりを展開するとともに、奈良らしい観光産業の育成や交流基盤の整備により、国内外の人々が訪れ、居心地の良さを体感し、滞在する国際文化観光都市の中核としてのまちづくりを展開します。

**■南部地域（地域Ⅲ）**

～緑薫る「山の辺」の活力あるまち～

豊かな自然や歴史･文化遺産、「山の辺」の景観や田園風景を活かしつつ、住宅地の生活環境や農業･工業の生産基盤を充実し、人々の心意気を大切にした、緑薫る活力あるまちづくりを展開します。

**■中部地域（地域Ⅳ）**

～奈良のシンボル･平城宮跡を活かした個性豊かなまち～

奈良市のアイデンティティの中心として、平城宮跡の復原整備や朱雀大路跡を軸とした歴史･文化緑地帯の形成を図り、自然や歴史･文化と暮らしが共生する、個性豊かなまちづくりを展開します。

**■交通に関する課題（２章より）**

- 国内外からの観光客が増加する中、日本中、世界中からの観光玄関口として、増加する観光客を円滑に受け入れられるよう、また楽しく周遊･滞留できるよう、中心市街地へのアクセス性や周遊観光をする際の移動の快適性の向上が必要
- 地域内を移動する住民･観光客にとって、道路渋滞の解消が生活･観光の満足度向上につながると考えられるため、過度な自動車利用によらなくするための総合的な交通体系の構築が必要
- 住宅地と観光地が混在するため、地域と観光が協調する都市像を目指すことが重要

**■交通の目標**

- **歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち**
- **人と公共交通を中心とした、住みやすいまち**

### 3.3.3 西北部地域の交通に関する目標

西北部地域の交通に関する目標は、奈良市改訂都市計画マスタープランにおける地域づくりのテーマ、交通に関する課題を踏まえ、「誰もが移動しやすく、ずっと活き活きと暮らせるまち」と設定しました。

**■地域づくりのテーマ（都市計画マスタープランより）**

**■西ノ京東麓地域（地域Ⅴ）**

～緑と歴史･文化が織りなすやすらぎと交流のまち～

西ノ京丘陵の緑や歴史的風土を保全･活用しつつ、中心市街地に次ぐ都市及び交流の拠点である近鉄大和西大寺駅周辺の都市機能や医療福祉機能の強化、交流の玄関口としての顔づくりにより、やすらぎと交流のまちづくりを展開します。

**■西部地域（地域Ⅵ）**

～緑豊かで利便性の高い生活文化を育むまち～

地域西部に広がる丘陵地の緑を保全しつつ、郊外型住宅地としての良好な生活環境や充実した交通網による交通利便性を伸展し、大阪都市圏の住宅地として生活利便性をより一層高め、持続可能で活力ある生活文化を育むまちづくりを展開します。

**■北部地域（地域Ⅶ）**

～豊かで活力ある生活を創造するまち～

整備された良好な都市基盤を活かし、関西文化学術研究都市の玄関口として、多様なニーズに対応した都市機能の充実、住民主体によるまちづくりなど、まち自らが再生･成長し、常に豊かで活力ある生活を創造するまちづくりを展開します。

**■交通に関する課題（２章より）**

- 主に住宅地としての地域となっており、住民の暮らしやすさを高めるため、駅を中心とした交通利便性の向上･持続が必要
- 住民が徐々に高齢化していくが、自家用車を利用できなくなっても、幹線交通（鉄道･バス）へのアクセスを確保するなどして、これまで同様の暮らしを保てるような移動ができる総合的な交通体系の構築が必要

**■交通の目標**

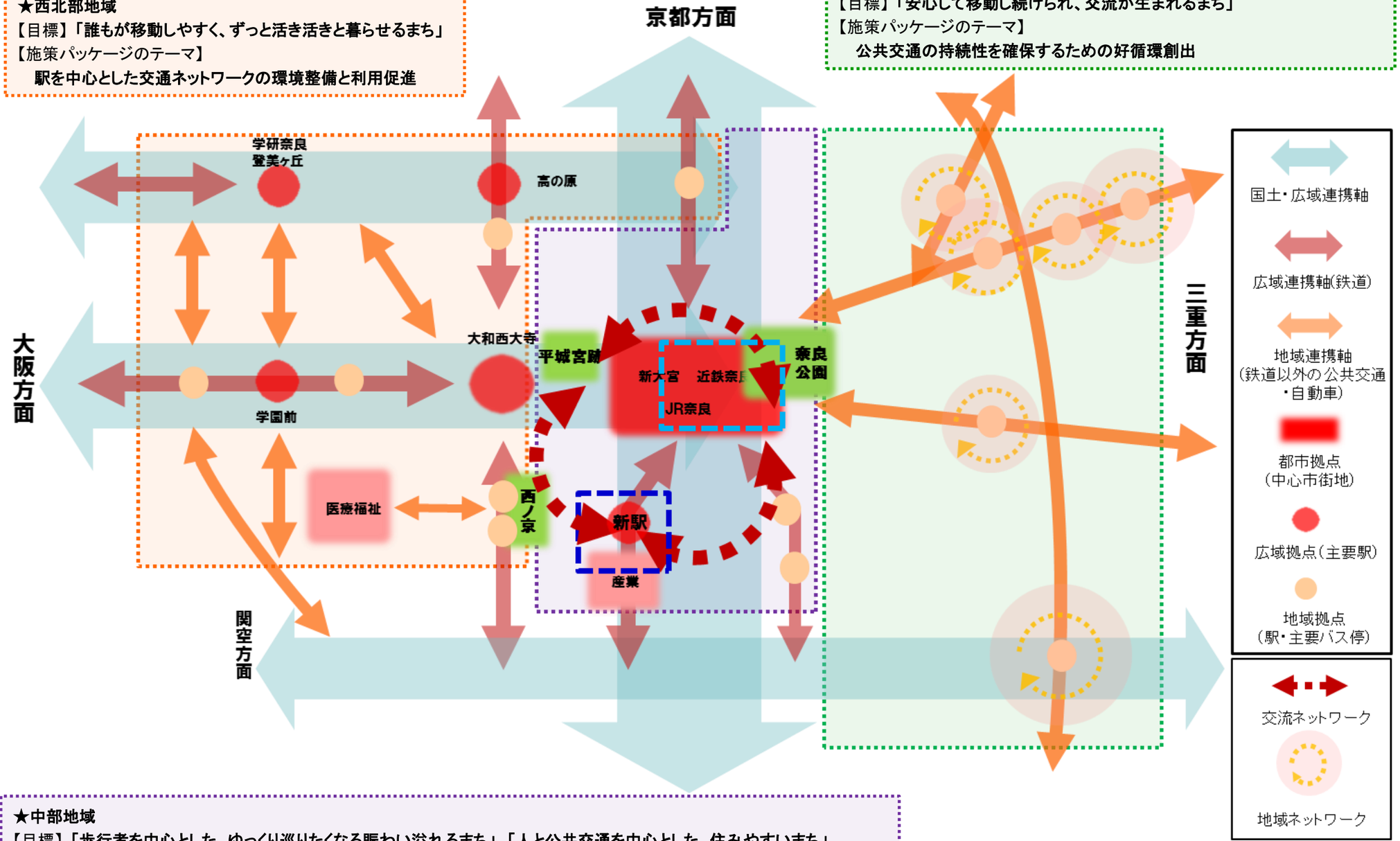
**誰もが移動しやすく、ずっと活き活きと暮らせるまち**

## 3.4 目指す交通体系

地域別の交通に関する目標及び奈良市改訂都市計画マスタープランで示されている将来都市構造図、市街地構想図等を踏まえて、目指す交通体系を以下のように設定します。
なお、４章に記載する施策パッケージのテーマも併せて示しています。

**★西北部地域**
**【目標】「誰もが移動しやすく、ずっと活き活きと暮らせるまち」**
**【施策パッケージのテーマ】**
**駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進**

**★東部地域**
**【目標】「安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち」**
**【施策パッケージのテーマ】**
**公共交通の持続性を確保するための好循環創出**




**★中部地域**
**【目標】「歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち」、「人と公共交通を中心とした、住みやすいまち」**
【施策パッケージのテーマ】
**①ﾊﾞｽ、電車、ﾀｸｼｰ、ｼｪｱｻｲｸﾙ等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現(ｳｫｰｶﾌﾞﾙ)**
**②新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備**

## 3.5 SDGs の実現イメージ

奈良市が目指す交通の将来像を実現することで、クロスセクター効果（多面的な効果）を発現し、SDGs（持続可能な開発目標）実現へ向けた貢献を図ります。

**SDGs（持続可能な開発目標）**

※持続可能な開発目標（SDGs）とは：2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。

出典：外務省ホームページ

**貢献**

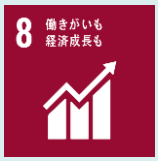
**奈良市が目指す交通の将来像**

「自由で安全に出かけられ、多くの交流が生まれる、住み続けたいと思えるまちづくり」

① 既存の公共交通ネットワークや新たな交通結節点を最大限活用したまちづくりを推進します。
② ひとを中心とした交通(鉄道・バス・タクシー・新たな公共交通システム・自動車・自転車・徒歩など)のベストミックスにより、 持続可能な地域交通の構築を目指します。
③ すべての関係者が連携・協力し、交通が交流を支え、交流が交通を支えるという好循環の確立を目指します。
④ 人、ものの交流と観光を含む広域交流を支える仕組みをつくります。
⑤ エリアの特性を活かして、各エリアの持っている魅力を活かします。

**期待されるクロスセクター効果**

例えば、安全に外出できることで




例えば、観光消費が高まることで

例えば、新駅ができることで

例えば、駅周辺の利便性が高まることで

例えば、マイカーから公共交通に転換することで

例えば、新たな交流が生まれることで

# 4 目標の達成に向けた施策・事業

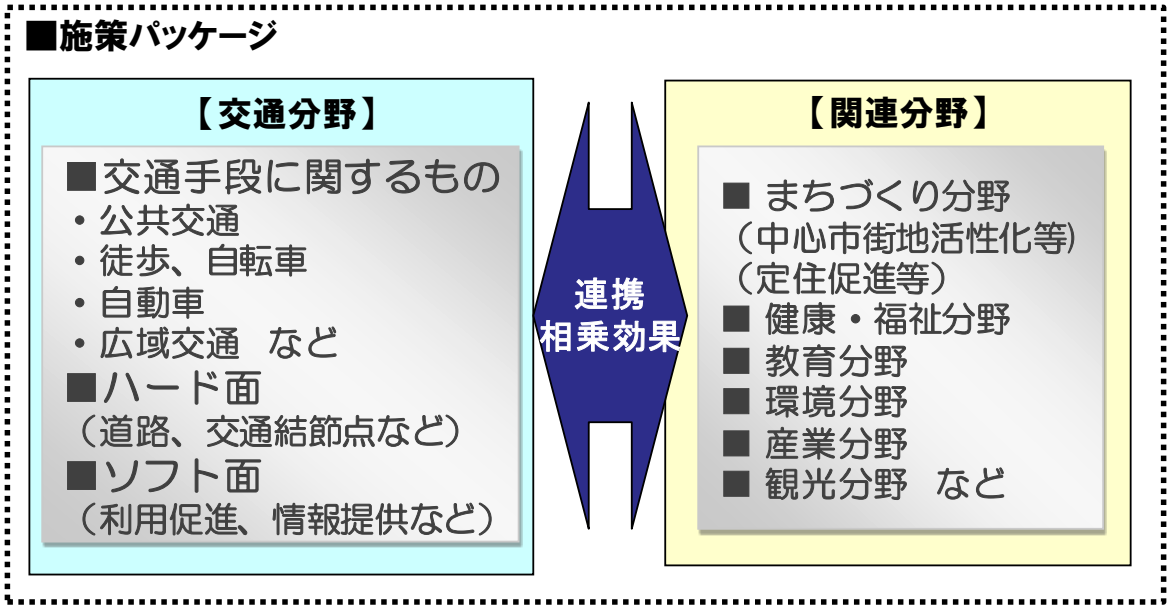
前章で設定した奈良市総合交通戦略の目標達成に向け、次ページ以降に示す施策・事業を実施していきます。

施策・事業は、将来像や目標に合わせて「全市域」、「東部地域」、「中部地域」、「西北部地域」に分けて整理しています。

## ■施策パッケージについて

「東部地域」、「中部地域」、「西北部地域」の各地域では、施策パッケージを構築しています。なお、「全市域」の施策・事業については、全地域の施策パッケージに含まれております。

施策パッケージは、目標達成に資する施策・事業を連携させ、重点的・一体的に推進することで相乗効果を発揮することをねらいとしています。交通分野では、各交通手段に関わるものからソフト面まで幅広い施策に加え、交通以外の関連分野を含めて構成しています。

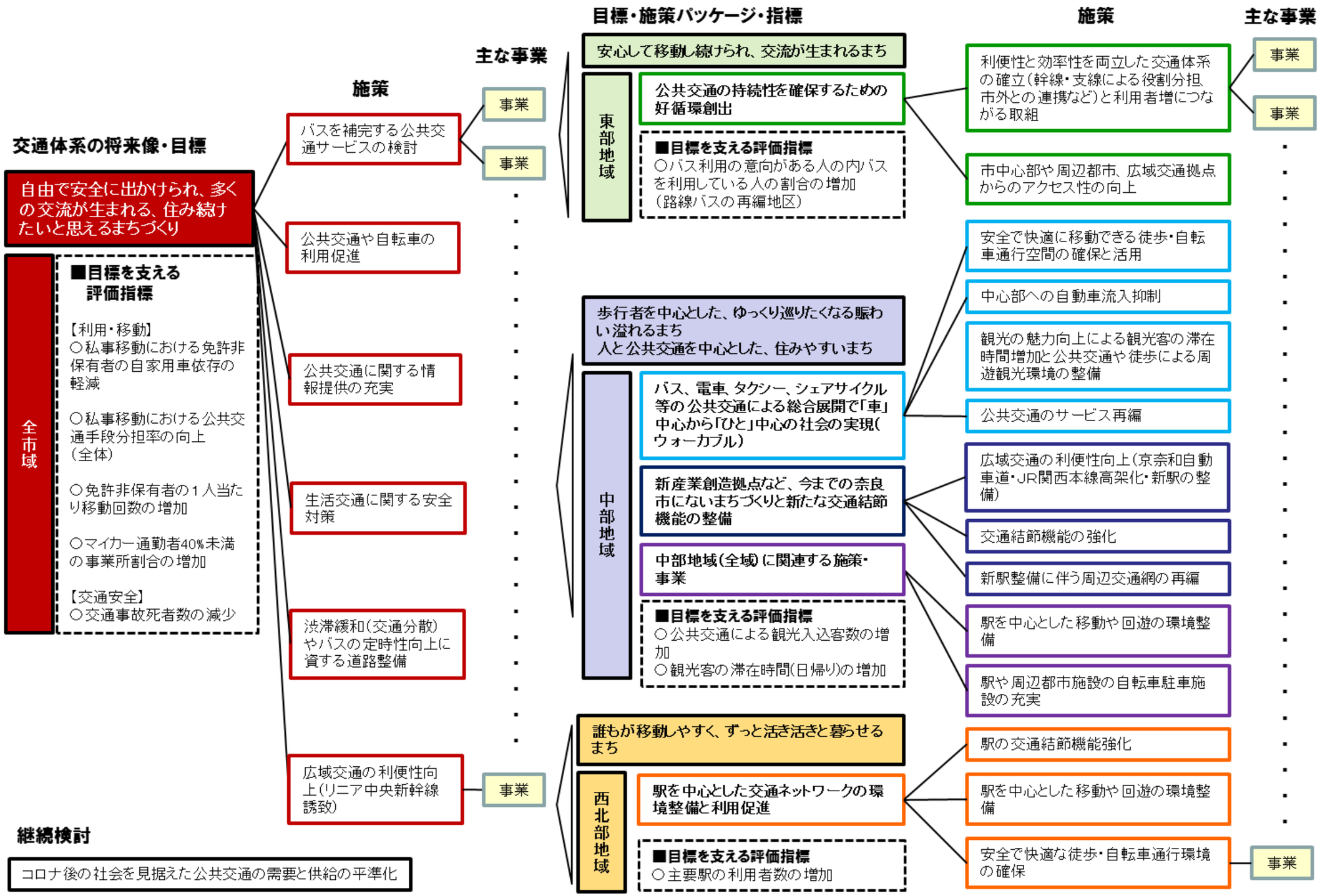



施策パッケージのイメージ

## ■重点施策・事業について

将来像や目標の達成に向け、重点的に実施や推進していく施策や事業を、「重点施策」「重点事業」として設定しています。

# 奈良市総合交通戦略の体系図



## 4.1 全市域の施策・事業

# 全市域の施策・事業

## 施策1　バスを補完する公共交通サービスの検討 【重点】

### 事業①：バス路線の休廃止の申し入れ等があった場合の対応 【重点】

■主な取組

- **バス路線の休廃止の申し入れや大規模減便への対応方針の作成**

　バス路線の休廃止の申し入れに対しては、現状のバス路線の利用実態、代替交通手段の有無等を十分に考慮し、路線バスの継続または休廃止、代替手段への移行等を判断する必要があることから、一定の対応基準を設けます。

　また、大幅な路線バスの減便の実施に対しては、利用者（地域）、交通事業者、市が連携し協同で利用促進策を実施することで改善が見込めないか検討します。

### 事業②：地域主体型による公共交通空白地域、不便地域の対応 【重点】

■主な取組

- **交通形成ガイドラインの策定**

　公共交通空白地域、不便地域の対応に向け、地域主体型の交通サービスを検討していく際のガイドラインを策定し、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、住民等が外出するための持続可能な移動手段の確保を図ります。

**【事例】地域主体による公共交通**（広島県広島市）

■概要

安佐北区口田地区の住宅地は、坂道が多い上、JR 駅やバス停等から離れており、移動に制約を受ける交通弱者等に対して生活交通を確保することが課題となっていたため、地域が主体となり、乗合タクシーの導入について検討を進め、平成１５年８月より「やぐちおもいやりタクシー」の運行を開始。

| 実施主体 | やぐちおもいやりタクシー活性化協議会 |
|---|---|
| 運行事業者 | （有）やぐちタクシー |
| 停留所 | 17 箇所<br>（一部フリー乗降区間あり） |
| 運行回数 | 平日 10 便／日<br>（土日祝運休） |
| 運賃 | 300 円（当日往復利用の復路は 100 円） |
| 使用車両 | ジャンボタクシー<br>（乗車定員 10 人） |

**口田地区乗合タクシー路線図**

出典：広島市ホームページ

## 全市域の施策・事業

### 施策2　公共交通や自転車の利用促進（新型コロナウイルス感染症対策及びコロナ禍による影響の回復を含む）【重点】

**事業①：モビリティ・マネジメント（※）の推進 【重点】**

**■主な取組**

- **事業所へのモビリティ・マネジメントアンケート実施及び啓発活動**

  奈良市内の事業所に対してアンケートやチラシ配布等の啓発活動をすることによって、従業員などへ自動車から公共交通を中心とした他の交通手段に対する意識を向上させ、公共交通等による通勤者増加を図ります。

- **市民向け公共交通利用促進啓発活動**

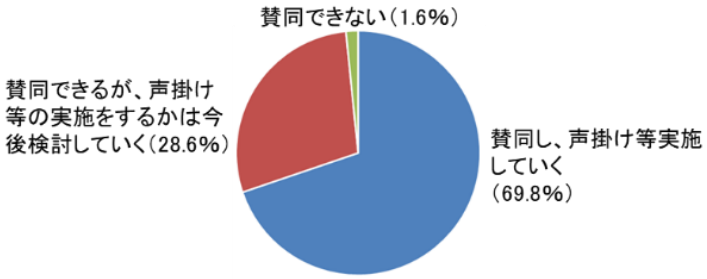
  少子高齢化や人口減少により、公共交通利用者が減少し、交通事業者による減便、サービス低下により利用者が減少するという悪循環を止め、公共交通を維持するために市民や事業者に対し、公共交通の利用を促す啓発活動を行い公共交通の利用促進を図ります。

令和 2 年度　事業所アンケート（抜粋）

＜公共交通の利用促進について＞

公共交通の利用が減少しており、このままの状況だと皆様の地域の電車やバスが減便になったり、廃線が懸念されます。是非とも可能な範囲で公共交通の利用の促進をお願いします。

Q：公共交通の利用促進にご賛同いただき、事業所内でお声がけ等していただけますか？




公共交通の利用促進への賛同について

資料：R2 年度事業所アンケート調査

（※）モビリティ・マネジメントとは、一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策のことを言います。

## 全市域の施策・事業

**事業②：市民の公共交通利用支援施策の実施 【重点】**

公共交通の割引制度など、高齢者や障がい者に対しての公共交通利用支援施策に取り組みます。

**■主な取組**

- **ななまるカード優遇措置事業**

  70 歳以上の市民に、その長寿をたたえる意味においてななまるカードを交付し、バス優待乗車などの色々な優遇措置を利用してもらうことにより高齢福祉の増進を図り、積極的な社会参加を支援します。

- **ななまる運転免許証自主返納支援事業**

  公共交通機関等の利用を促すことで、高齢者の安全・安心な外出支援と積極的な社会参加を支援し、健康寿命を延ばすことを目的に、自動車等運転免許証を自主的に返納する高齢者に対して、ななまるカードにポイント（奈良交通バスチャージ券やタクシー券等に交換可能）を付与する制度です。

- **友愛バス優遇措置事業**

  障がい者の外出を支援するため、利用頻度の高い公共交通機関であるバス運賃を無料とし、障がい者の経済的負担を軽減することにより生活行動範囲の拡大と社会参加を促進します。

- **福祉タクシー助成事業**

  身体障害者手帳の下肢、体幹、内部及び視覚障害の各１・２級、療育手帳Ａ1・Ａ2 所持者に対し福祉タクシー券を交付することにより、重度の心身障がい者・児の生活行動範囲の拡大と社会参加の促進を図ります。

- **障がい者割引制度（鉄道、バス、タクシー）**

  障がい者の外出を支援するため、鉄道、バス、タクシーに乗車の際、手帳などを提示することにより、割引を受けることが可能となる制度です。

- **免許返納者割引制度**

  運転に不安を感じている高齢ドライバーの方等に対して、自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを行い、また、その御家族や地域で高齢者の運転について考える機会をつくることで、高齢ドライバーの交通事故防止を目的としています。

  ・タクシー乗車運賃の割引（タクシー事業者）

  ・「奈良交通ゴールドパス定期券(6 ヶ月券)」を２回に限り無料で配布（奈良交通）

奈良市ななまるカード

# 全市域の施策・事業

## 事業③：バス路線網・サービスの再編

**■主な取組**

- **バス停留所の新設や環境整備、路線間での乗継の検討**

  地域住民から要望のあるバス停留所の新設や路線間での乗継、停留所環境整備の向上を図るため、市、地域住民、交通事業者で検討及び協議を行います。

帝塚山地区の路線バス実証運行

**【事例】寄附によるバス停**
**ベンチ設置（滋賀県大津市）**

出典：大津市ホームページ

**■関連事業**

- 奈良県自転車活用推進計画の推進
- 公共交通とまちづくりの連携（利用促進）
- ウォーキング推進事業（歩数計アプリ）

公共施設や観光施設に設置されたシェアサイクル

# 全市域の施策・事業

## 施策3　公共交通に関する情報提供の充実

### 事業①：バスに関する情報提供の充実

**■主な取組**

- **バスロケーションシステムの整備**

  バスの利用環境の向上を図るため、スマートフォンの普及等を踏まえたバスロケーションシステムの整備をはじめとした公共交通に係る情報提供システムの整備及び周知を図ります。

- **バス情報検索サイトへの対応**

  バスの利用環境や利便性の向上を図るため、スマートフォンなどの様々なアプリに対応したバス情報検索サイトへデータを提供し、利用者の利便性の向上を図ります。

JR奈良駅のバスロケーションシステム

奈良バスなびweb（バス情報検索サイト）

出典：奈良交通ホームページ

## 全市域の施策・事業

### 施策4　生活交通に関する安全対策

#### 事業①：危険箇所の交通安全対策

**■主な取組**

- **バス停留所安全性確保**
  交通事業者、警察、道路管理者など関係機関が連携し、バス停留所（路線定期運行を行う一般乗合旅客運送事業に限る）の交通安全上の実態把握を行い、安全性確保を図ります。
- **ゾーン 30 プラス**
  警察署や行政などの関係機関と連携を行い、住宅系の区域の速度抑制を目的にゾーンを設定。その区域を路面標示、区画線等で明示し、ハンプ等の物理的デバイスを設置し、最高速度を３０ｋm/ｈに制限を行い歩行者等の安全を図ります。
- **子どもの通学通園路の安全確保**
  通学路・保育所等の散歩ルートの危険箇所について関係者が協議し、必要な安全対策を講じます。

「ゆっくり走ろう！ゾーン30」交通安全啓発活動

横断歩道ピクト標示

**■関連事業**

- タクシー協会と道路損傷等による情報提供の協定

道路損傷

# 全市域の施策・事業

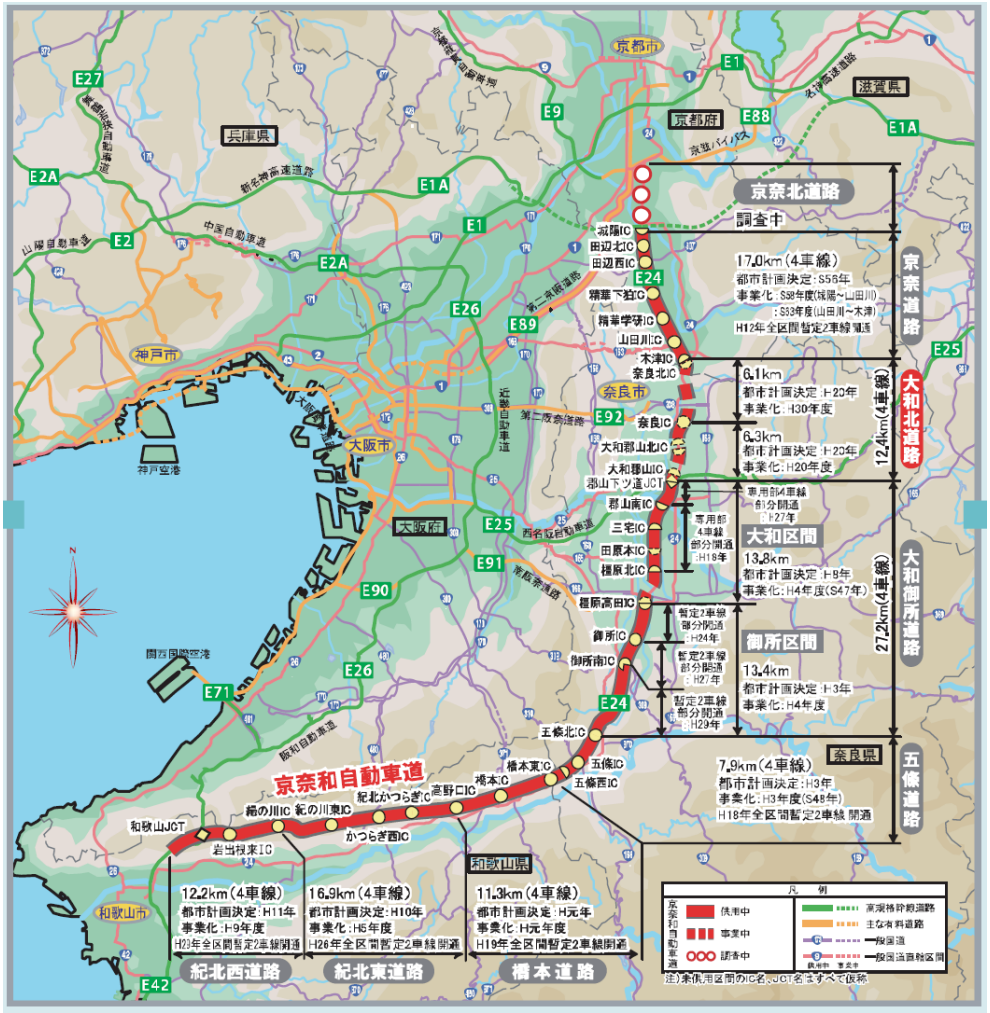
## 施策５　渋滞緩和（交通分散）やバスの定時性向上に資する道路整備

### 事業①：京奈和自動車道の整備

**■主な取組**

- **京奈和自動車道（大和北道路）の整備**

　大和北道路の整備により、奈良県の政治経済の主要拠点であり、世界遺産等の観光資源が豊かである奈良市と、県内各都市及び県外からのアクセスが向上し、県内の経済活動の活性化及び広域的な観光振興、国道 24 号の渋滞緩和や一般道路での交通事故の削減等が期待されます。




京奈和自動車道の位置図

出典：大和北道路パンフレット

# 全市域の施策・事業

## 事業②：その他幹線道路の整備

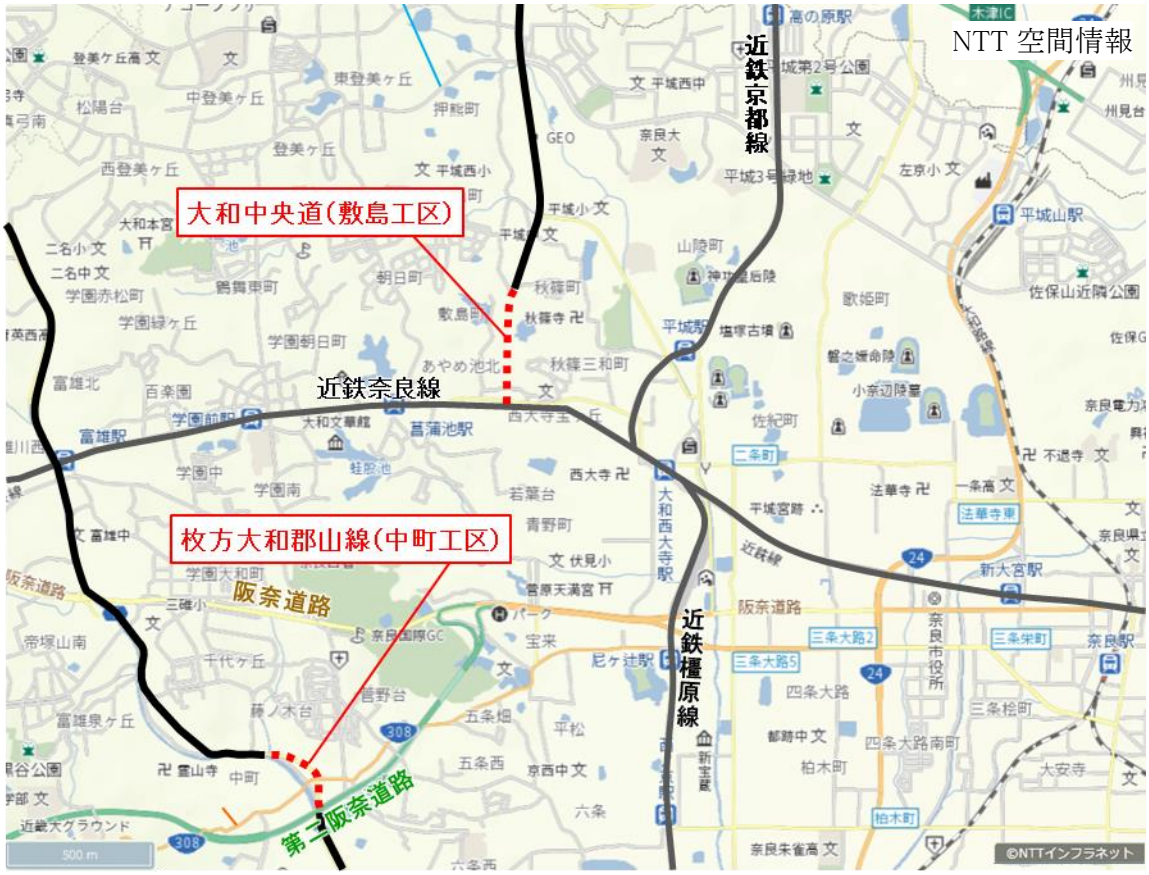
**■主な取組**

- **大和中央道（敷島工区）**

  当該路線は、市域の南北を縦走する主要な幹線道路であり、市域北部京都府側の学術研究都市へのアクセス道路です。整備により、車の通過が容易になるとともに、歩行者・自転車の安全確保を図るなど、都市交通の円滑化への寄与が期待されます。

- **枚方大和郡山線（中町工区）**

  枚方大和郡山線は、大阪府枚方市を起点とし、富雄川に沿って南下し、大和郡山市に至る奈良県域実延長約２５ｋｍの主要幹線道路です。中町工区の整備により渋滞緩和や周辺都市、広域交通拠点からのアクセス性向上が期待されます。




その他幹線道路の整備箇所

**■関連事業**

- 都市計画道路の見直し
- 渋滞の解消に向けた取り組み

# 全市域の施策・事業

## 施策6　広域交通の利便性向上

### 事業①：リニア中央新幹線誘致

**■主な取組**

- **リニア中央新幹線誘致**

　リニア中央新幹線は、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化する極めて重要な国家的プロジェクトのため誘致活動を推進します。また本市のみならず、奈良県及び関西全体の活性化と地域振興にも寄与すると期待されます。

奈良市リニア中央新幹線誘致 PR パンフレット

## 4.2 東部地域の施策・事業

東部地域では、施策パッケージのテーマを『公共交通の持続性を確保するための好循環創出』とし、「サービスの維持・向上」「利用の促進」「収益性の維持・向上」という公共交通の好循環及び教育、まちづくり等の関連分野とも連携し、相乗効果（好循環）を発揮した施策展開を図ります。

### 東部地域の施策パッケージ

【目標】 安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち

施策パッケージ　　【テーマ】 公共交通の持続性を確保するための好循環創出

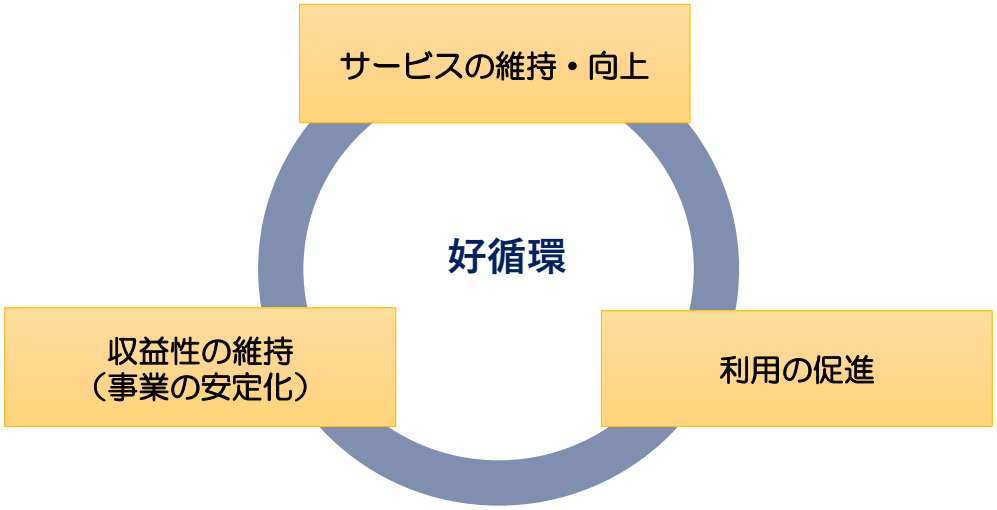
**【交通分野】**

- 住民参加による交通に関するワークショップ
- 幹線・支線の整理、役割分担
- 地域主体型の移動サービスの構築（自家用有償旅客運送等）
- バス路線の再編、乗継拠点の整備

連携

**【まちづくり分野】**

- 学校跡地の利活用
  ・市立吐山小学校跡地等（介護福祉養成校と日本語学校）
- さとやま民泊推進事業
- 柳生街道散策ガイドブック作成
- 針テラスの利活用の検討
- 旧月ヶ瀬給食センターを活用してのワーケーション支援事業
- 市立小中学校の特認校制度



## 東部地域の施策・事業

### 施策パッケージ：公共交通の持続性を確保するための好循環創出

### 施策１　利便性と効率性を両立した交通体系の確立（幹線・支線による役割分担、市外との連携など）と利用者増につながる取組 【重点】

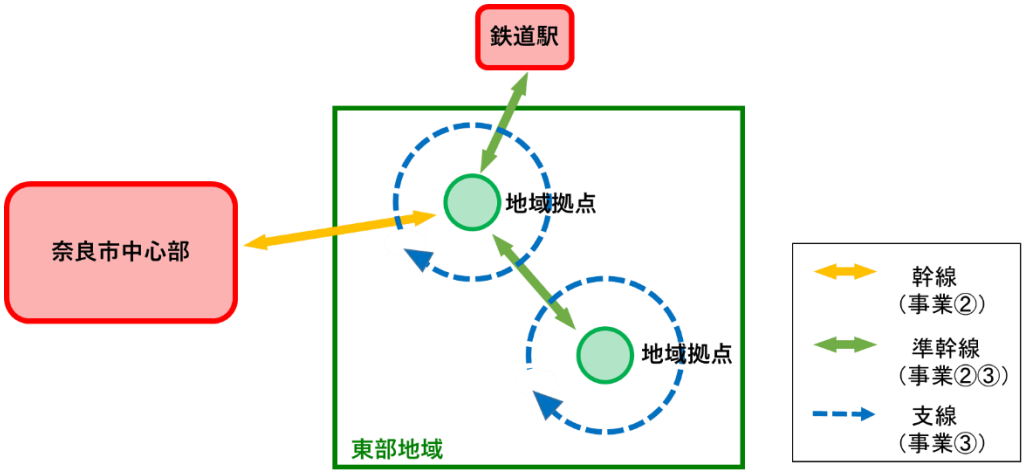
**事業①：住民参加による交通に関するワークショップ（※）**

**■主な取組**

- **東部の交通を考える意見交換会の開催**

  交通における地域の現状や課題を利用者である市民に意見交換していただくことを目的に開催します。意見交換会の中で、幹線・支線を整理し、交通事業者、市、住民の役割分担を行います。

（※）ワークショップでは、グループワークの実施だけでなく、移動手段に困っている人を的確に把握するためのヒアリングも必要に応じて実施します。




目指す交通体系のイメージ（東部地域）

**事業②：生活路線バス及びコミュニティバスの利便性の向上・効率化（スクールバスとの連携等）【重点】**

**■主な取組**

- **柳生地区コミュニティバス実証運行等**

  公共交通空白地対策として、スクールバス等の既存の交通手段と連携し可能な範囲で地域住民の利便性を確保するための実証運行を行い、今後の抜本的な対策に向けた検証を進めます。

柳生地区コミュニティバス

## 東部地域の施策・事業

### 施策パッケージ：公共交通の持続性を確保するための好循環創出

**事業③：地域の主体的な参画や福祉交通との連携等による移動サービスの構築 【重点】**

**■主な取組**

- **自家用有償旅客運送の検討に向けた体制の整備**

  自家用有償旅客運送（※）を含めた地域主体型の交通サービスを検討し、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、住民等が外出するための持続可能な移動手段の確保を図ります。

**【事例】公共交通空白地有償運送事業**
**「みわひまわりライド」（京都府福知山市）**
市バスではカバーできない移動需要に応えるために、住民組織が立ち上げた事業

出典：福知山市 facebook

（※）自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことです。

**【事例】バス路線を再編し乗継拠点を整備（鳥取市）**
乗継拠点施設を整備し、バスの利便性向上

出典：さんいんリンクホームページ

## 東部地域の施策・事業

### 施策パッケージ：公共交通の持続性を確保するための好循環創出

**■関連事業**

- 学校跡地の利活用（市立吐山小学校跡地等）
- さとやま民泊推進事業
- 柳生街道散策ガイドブック作成
- 針テラスの利活用の検討
- 旧月ヶ瀬給食センターを活用してのワーケーション支援事業
- 市立小中学校の特認校制度

**市立吐山小学校跡地の利活用**
**（介護福祉士養成校と日本語学校）**

### 施策2　市中心部や周辺都市、広域交通拠点からのアクセス性の向上

**事業①：幹線道路の整備・改善**

**■主な取組**

- **新市建設計画事業の推進**
  新市建設計画（※）に基づき、月ヶ瀬・都祁地域と市中心部を結ぶ幹線道路の整備や安全性の確保に努めるとともに、広域的交流の推進のため、基幹的産業道路の整備を図ります。
- **国道 369 号（大保道路）**
  奈良県内の国道 369 号における唯一の 2 車線整備が完了していない区間であり、整備により円滑な交通が確保され、交通安全性の向上や地域間交流の充実に貢献することが期待されます。
- **奈良笠置線（須川工区）**
  市中心部や周辺地域、広域交通拠点からのアクセス性向上を図ります。

（※）新市建設計画とは、平成 17 年 4 月 1 日の本市と旧月ヶ瀬村・旧都祁村との合併に際して、合併後の速やかな一体化を促進し、地域の発展を図るための具体的なまちづくりの方向性を示すために策定した計画です。

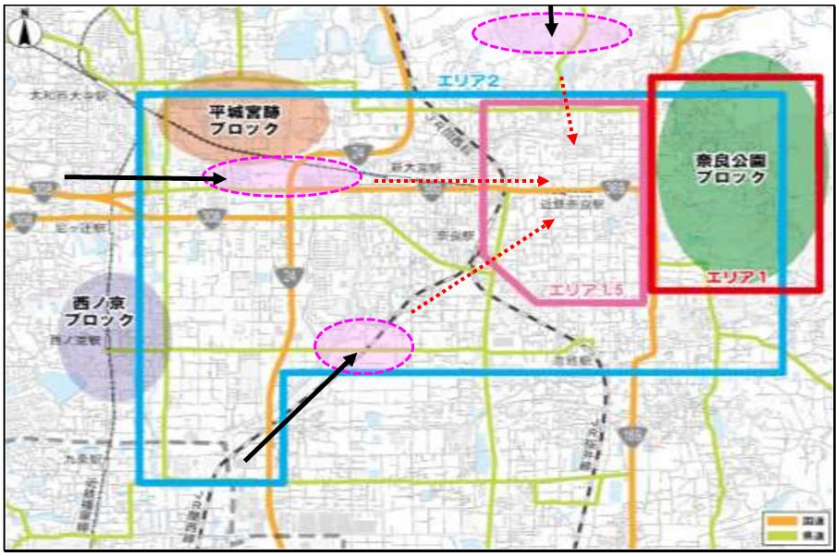
## 4.3 中部地域（中心市街地）の施策・事業

中部地域では、施策パッケージのテーマを『バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）』とし、まちづくり・観光等の関連分野とも連携し、相乗効果を発揮した施策展開を図ります。

### 中部地域（中心市街地）の施策パッケージ

【目標】 歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち
人と公共交通を中心とした、住みやすいまち

施策パッケージ　バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）



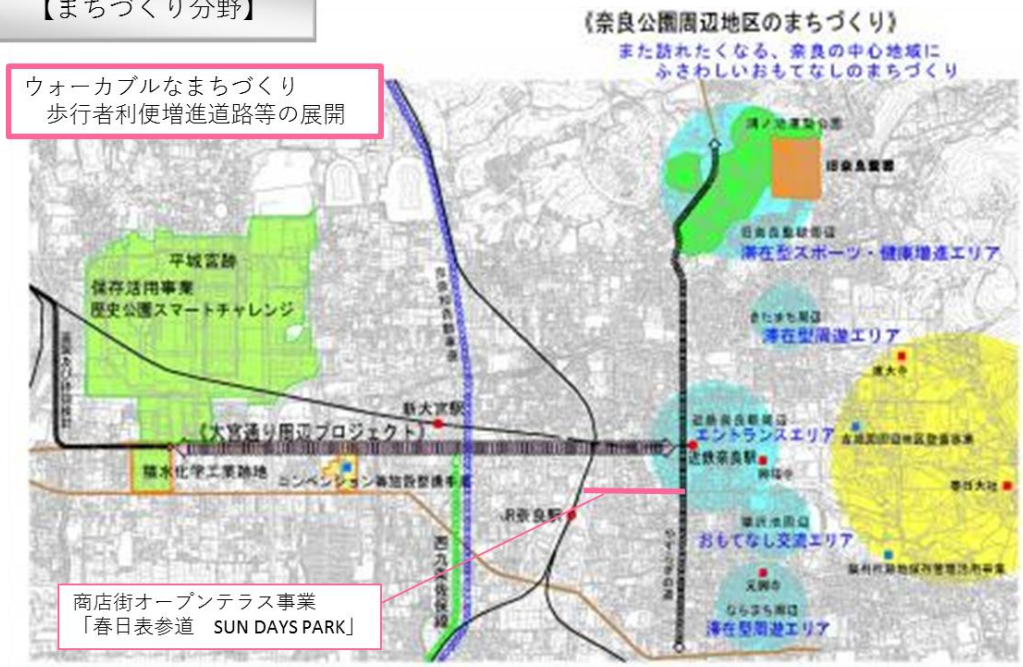

【交通分野】

連携

【まちづくり分野】

・パークアンドライドの実施
・シェアサイクルの活用
・ぐるっとバスの運行
・歩道安心安全整備（拡幅、空間再配分等）
　三条線、六条奈良阪線

ウォーカブルなまちづくり
歩行者利便増進道路等の展開



## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

**施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

### 施策1　安全で快適に移動できる徒歩・自転車通行空間の確保と活用 【重点】

**事業①：歩道安心安全整備（拡幅、空間再配分等）【重点】**

**■主な取組**

- **三条線・六条奈良阪線**
  都市景観や歴史的な景観を守り、安全で通行しやすい歩行空間の確保を図るため、無電柱化を推進します。
- **六条奈良阪線**
  中心市街地における南北及び東西方向のネットワーク道路であるとともに、市北部の世界遺産などの観光地へのアクセス道路として重要な路線です。また、災害時の道路ネットワーク機能の確保を図ります。

六条奈良阪線の整備（整備済区間）

## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

**施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

**【事例】歩道を拡幅するために道路空間を再配分**
（島根県出雲市　神門通り）

■概要
神門通りは、出雲大社への参詣道として栄えてきたが、モータリゼーションの進展に伴う通過型観光（出雲大社直近の駐車場に駐車し、参拝だけして帰る。神門通りは車で素通りしてしまう。）への転換などにより、かつてのにぎわいが失われかけていたことから、歩行空間を広げ、車のスピードを下げるため車道を7.0mから5.0mに狭め中央線も消去し、電線地中化や石畳舗装設置を実施することでにぎわい創出を図りました。

※出雲県土整備事務所提供

出典：国土技術政策総合研究所 「道路空間再編・利用事例集（2018）」

**■関連事業**

- 新大宮駅周辺踏切道ボトルネック対策(新大宮第１号)

## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

**施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

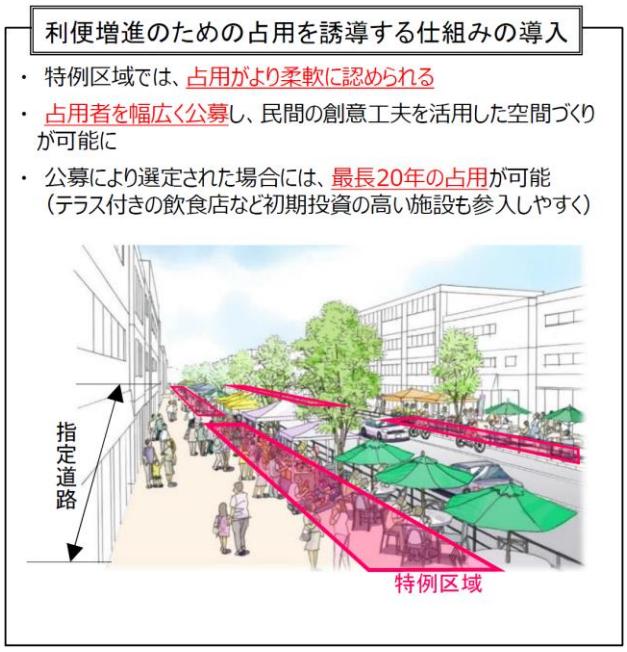
### 事業②：ウォーカブルなまちづくり

**■主な取組**

- **歩行者利便増進道路（ほこみち）等の展開**

  コロナ禍の新しい生活様式やにぎわいの創出など地域を振興することを目的に歩行者利便増進道路事業（※）を活用し、公共空間の利活用の新しい日常のモデルづくりを目指します。

（※）歩行者利便増進道路制度とは、賑わいのある道路空間を構築するために令和２年に創設された道路の指定制度（下図参照）




歩行者利便増進道路制度　　出典：国土交通省資料

**■関連事業**

- 商店街オープンテラス事業

「春日表参道　SUN DAYS PARK」

## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

**施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

### 施策2　中心部への自動車流入抑制 【重点】

#### 事業①：駐車場の適正配置、パークアンドライドの充実 【重点】

**■主な取組**

- **パークアンドライドの実施（奈良中心市街地）**

  地球温暖化対策の一環として、春・秋の観光シーズンにおいて、奈良公園周辺の交通渋滞を緩和し、自動車からの温室効果ガスの排出を抑制するために、奈良市役所駐車場や国道 24 号高架下駐車場を利用したパークアンドライド（※）を実施します。

- **パークアンドライドでのシェアサイクルの活用**

  環境負荷の低減や交通渋滞緩和のため、毎年、春と秋に実施しているパークアンドライドにおいて、駐車場利用者に対して無料でレンタサイクル（※）の貸出を行います。更により効率的に観光地を周遊できるようにするため、利用者に対して通常より安価な価格で電動自転車であるシェアサイクル（※）の貸出も行います。

- **新たなパークアンドライドの拠点の検討**

  既存のパークアンドライド駐車場を活用しつつ、さらに奈良中心市街地への自動車流入を抑制するため、方面別交通量等を分析し、新たなパークアンドライド駐車場の検討を行います。

令和3年春季の観光無料駐車場

出典：パークアンドライドパンフレット

（※）パークアンドライドとは、交通混雑緩和のため、自動車を都市郊外の駐車場に駐車し（パーク）鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換え（ライド）目的地に入るシステムのことです。

（※）レンタサイクルとシェアサイクルの違い

レンタサイクルが借りた場所に返す必要があるのに対して、シェアサイクルは一定の範囲内に設けられた複数の「サイクルポート」と呼ばれる駐輪場で自由に自転車を借りることができ、異なるサイクルポートで返却することができます。

## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

### 施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）

**事業②：観光地区におけるマイカー乗入規制**

**■主な取組**

- **ビッグデータ等活用による現状把握と改善策の検討**

  観光を目的とした自動車交通により、県庁東交差点など奈良公園周辺地域における交通渋滞が深刻なため、ビッグデータ等を活用し、現状把握と改善策の検討を行います。

**■関連事業**

- モビリティウィーク＆カーフリーデーなら

モビリティウィーク＆カーフリーデーなら

## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

**施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

### 施策3　観光の魅力向上による観光客の滞在時間増加と公共交通や徒歩による周遊観光環境の整備

#### 事業①：周遊観光のための公共交通環境の整備

**■主な取組**

- **ぐるっとバスの運行**

  鉄道駅から奈良公園、平城宮跡の周遊性を向上させ、公共交通機関の利用を促すことによる、奈良中心市街地内での渋滞緩和を目的に、ぐるっとバスを運行しています。

- **MaaS の導入**

  電車、バス、タクシーなどすべての交通手段による移動を一つのサービスに集約し、ルート検索、予約、支払いまでをシームレスに繋ぐことにより、利便性を上げ、周遊観光に繋げます。

ぐるっとバスの運行概要（令和 3 年春季）

出典：第 46 回　奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料

## 中部地域（中心市街地）の施策・事業

**施策パッケージ：バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

**■関連事業**

- 新しい拠点の創出（旧奈良監獄周辺エリア）
- 公民連携による駅舎等の利活用（京終駅、帯解駅）

旧奈良監獄を利用した文化財ホテル
（令和 6 年オープン予定）

リニューアルした京終駅舎

### 施策4　公共交通のサービス再編

公共交通のサービス再編として、バス停留所の新設や環境整備、路線間での乗継の検討（市全域再掲）やバス優先レーン（※）等の活用、導入を推進します。

**事業①：バス優先レーン等の活用、導入**

**■主な取組**

- **バス優先レーン等の活用、導入（大宮通りほか）**
  既存のバス優先レーンの更なる活用や新規導入を検討(片側 2 車線以上の道路)し、実施することにより、路上駐車の減少やスムーズな運行が可能となり、バスの遅延の解消及びバスの利用促進に繋がります。

（※）バス優先レーンとは、「路線バス等」が優先通行できる車線です。バス優先レーンでは、後方からバスが接近してきたときは、バスの正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに他の通行帯に移らないと違反となります。

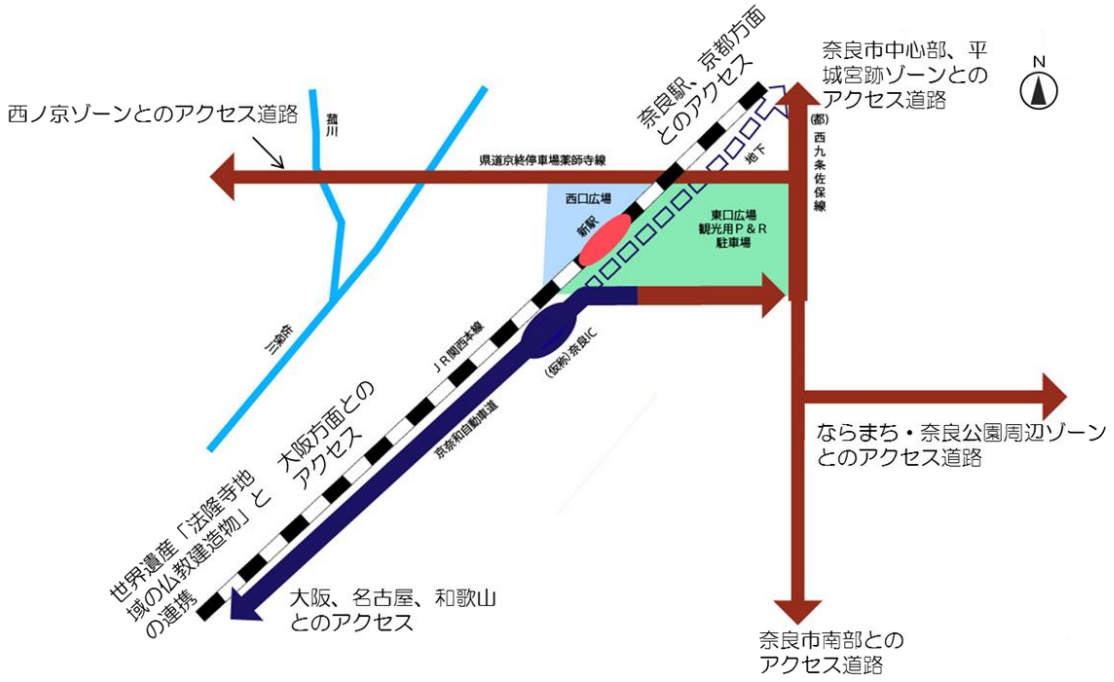
## 4.4 中部地域（新駅周辺）の施策・事業

中部地域（新駅周辺）では、施策パッケージのテーマを『新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備』とし、まちづくりの関連分野とも連携し、相乗効果を発揮した施策展開を図ります。

### 中部地域（新駅周辺）の施策パッケージ

【目標】 歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち
人と公共交通を中心とした、住みやすいまち

施策パッケージ　新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備




出典：（仮称）奈良ｲﾝﾀｰﾁｪﾝｼﾞ周辺まちづくり計画基本構想

【交通分野】

- 京奈和自動車道（大和北道路）の整備
- ＪＲ関西本線高架化・新駅の整備
- 新駅西口駅前広場の整備
- 新駅東口駅前広場の整備
- 西九条佐保線・大安寺柏木線・六条奈良阪線（東西）等の周辺アクセス道の整備
- バス停留所の新設や路線間での乗継の検討

相乗効果

【まちづくり分野】

- 新駅周辺地区のまちづくり基本計画の策定
  - まちづくりの基本方針（案）
    - 新産業の創造拠点の形成
    - 更なる交流を創出する人が主役の交通結節点づくり
    - 緑・文化豊かで暮らしやすい都市空間づくり
    - 安心安全なまちづくり
- 奈良市ユニバーサルデザインマスタープランの移動等円滑化推進地区の整備推進
  （ＪＲ新駅（八条・大安寺）周辺地区）

## 中部地域（新駅周辺）の施策・事業

**施策パッケージ：新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備**

### 施策5　広域交通の利便性向上

#### 事業①：京奈和自動車道の整備

**■主な取組**

- **京奈和自動車道（大和北道路）の整備**

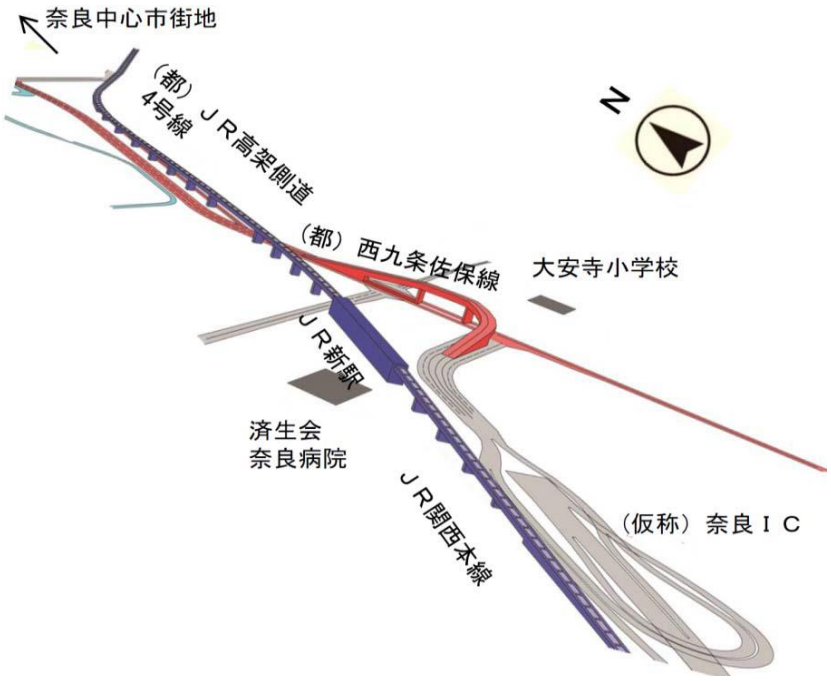
  大和北道路の整備により、奈良県の政治経済の主要拠点であり、世界遺産等の観光資源が豊かである奈良市と、県内各都市及び県外からのアクセスが向上し、県内の経済活動の活性化及び広域的な観光振興、国道２４号の渋滞緩和や一般道路での交通事故の削減等を図ります。

#### 事業②：JR関西本線高架化・新駅の整備

**■主な取組**

- **JR関西本線高架化・新駅の整備**

  ＪＲ関西本線の高架化、新駅の整備により、地域分断を解消し、地域資源を活用した魅力あるまちづくりに寄与することが期待されます。




京奈和自動車道（仮称）（奈良 IC）、JR 関西本線新駅の整備イメージ

出典：(仮称)奈良インターチェンジ周辺まちづくり計画基本構想

## 中部地域（新駅周辺）の施策・事業

**施策パッケージ：新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備**

### 施策6　交通結節機能の強化 【重点】

**事業①：新駅のアクセス・交通結節機能の整備 【重点】**

**■主な取組**

- **新駅西口駅前広場・新駅東口駅前広場の整備**

  地域住民の利便性向上や世界遺産等の観光資源を有するならまち・奈良公園周辺や西ノ京周辺等を公共交通で周遊する観光スタイルを促進し、慢性的な市街地における交通渋滞の解消を図ります。また、日々更新される自動運転、MaaS 等の技術革新を柔軟に取り入れ、誰もがストレスなく快適に移動でき、多様な交通手段を選択できる“人”を中心とした交通結節点の形成を目指します。さらに、ユニバーサルデザインに資する施設を配置し、誰もが安全・安心に利用出来る空間の確保を図ります。

- **西九条佐保線・大安寺柏木線・六条奈良阪線（東西）等の周辺アクセス道の整備**

  （仮称）奈良ＩＣと奈良市中心市街地を結ぶメインルートである西九条佐保線及び周辺アクセス道の整備を行うことにより、新たな観光ルートを創出し、地域の活性化に寄与します。また、国際文化観光都市としての魅力向上につながるよう景観の保全・形成を図るとともに、災害時の道路ネットワーク機能の確保を図ります。

- **新駅周辺地区のまちづくり基本計画の策定**

  奈良県と奈良市のまちづくりに関する包括協定に基づき、八条・大安寺周辺地区について、まちづくり基本計画を策定し、協定を段階的に締結し、県市の役割分担のもとで事業を実施します。

## 中部地域（新駅周辺）の施策・事業

**施策パッケージ：新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備**

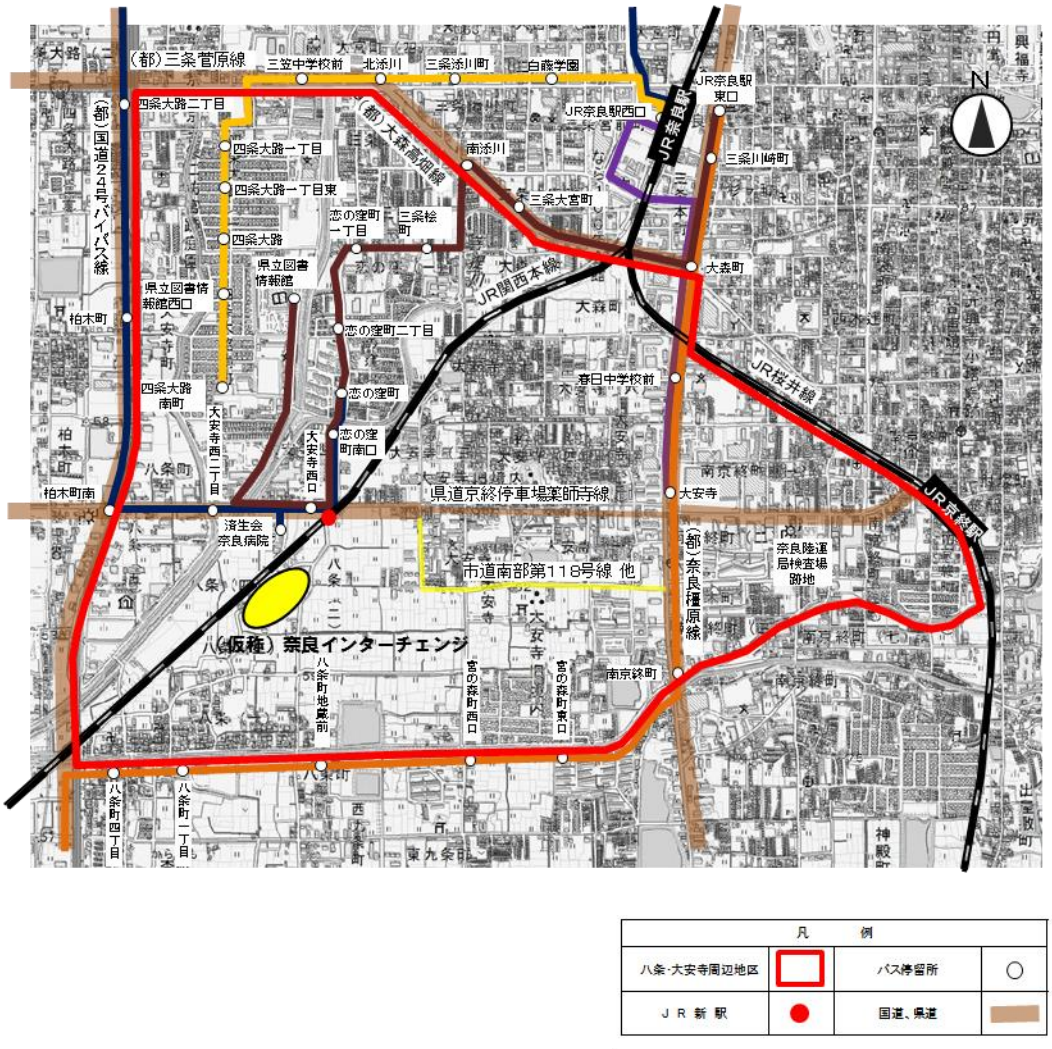
### 施策7　新駅整備に伴う周辺交通網の再編

#### 事業①：新駅を中心としたバス路線網・サービスの再編

■主な取組

- **バス停留所の新設や路線間での乗継の検討**

　新駅を中心としたまちづくりを進めることで、バス路線網やサービスの再編の必要性がでてきます。バス停留所の新設や路線間での乗継の検討を行い、公共交通の整備を図ります。




地域交通の状況

出典：奈良市八条・大安寺周辺地区まちづくり基本構想

## 4.5 中部地域（全域）の施策・事業

### 中部地域（全域）の施策・事業

### 中部地域（全域）に関連する施策・事業

#### 施策8　駅を中心とした移動や回遊の環境整備

**事業①：駅やバス車両のバリアフリー化**

**■主な取組**

- **平城駅バリアフリー改修等**
  駅は公共的施設の中でも特に不特定多数の人が利用する施設であり、高齢者や障がい者等の移動等の円滑化を図るため、鉄道事業者が行う既設鉄道駅舎のバリアフリー化にかかる設備を整備します。
- **ノンステップバスの導入促進**
  バス車両のバリアフリー化を推進するため、ステップに段差がなく、高齢者、障がい者、妊婦、子どもなどが乗り降りしやすいノンステップバスの導入を促進します。

**■関連事業**

- 奈良市ユニバーサルデザインマスタープランの移動等円滑化推進地区の整備推進
  （ＪＲ奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区、ＪＲ新駅（八条・大安寺）周辺地区）

**事業②：技術革新の導入による多様でシームレスな交通環境整備**

**■主な取組**

- **低炭素モビリティや MaaS 等の導入検討**
  誰もがストレスなく快適に移動でき、多様な交通手段を選択できる“人”中心の交通結節点の形成に向けて、民間事業者と連携を図りながら、低炭素モビリティや MaaS 等の導入を検討します。

#### 施策9　駅や周辺都市施設の自転車駐車施設の充実

**事業①：自転車駐車施設の充実**

**■主な取組**

- **自転車駐車施設の充実（民間活力の活用）**
  民間活力を導入することで、利用者の利便性の向上や、地域の活性化に資する運営に繋げます。

## 4.6 西北部地域の施策・事業

西北部地域では、施策パッケージのテーマを『駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進』とし、まちづくり・健康福祉などの関連分野とも連携・相乗効果を発揮した施策展開を図ります。

### 西北部地域の施策パッケージ

【目標】　誰もが移動しやすく、ずっと活き活きと暮らせるまち

施策パッケージ　　【テーマ】駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進

| | |
|---|---|
| 交通環境改善 | ・近鉄大和西大寺駅の交通環境改善<br>北口駅前広場<br>南口駅前広場<br>南北自由通路整備<br>・路線バス・空港リムジンバス・ぐるっとバス等の乗入 |
| 発展 | |
| 今後のまちづくり | ・交通の接続・結節機能のさらなる向上<br>・駅を中心とした移動や回遊の環境整備の推進<br>・多くの歴史的資源を最大限生かしたまちの活性化<br>・多様なニーズに対応するための都市機能の充実 |

# 西北部地域の施策・事業

## 施策パッケージ：駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進

### 施策1　駅の交通結節機能強化 【重点】

#### 事業①：近鉄大和西大寺駅の交通環境改善 【重点】

■主な取組

- **近鉄大和西大寺駅北口駅前広場整備**

  交通渋滞の解消と安全・安心な歩行者導線を確保するため、街路事業により都市計画道路西大寺東線・西大寺駅歩行者専用道路の整備を行います。また、新たに駅前広場を整備することで電車・バスの交通拠点としての発展を図ります。

- **近鉄大和西大寺駅南口駅前広場整備**

  新たな交通網の整備と都市環境の悪化を防止するため、土地区画整理事業により道路・公園・駅前広場等の公共施設の整備を行いました。また、宅地の利用増進により良好な市街地を創出し、西大寺駅歩行者専用道路と駅前広場を整備することで電車・バスの交通拠点としての環境を改善しました。

- **近鉄大和西大寺駅南北自由通路整備**

  近鉄大和西大寺駅は、観光・通勤における奈良市最大の交通結節点であるが、南北の歩行者ルートは踏切もしくは地下通路しかなくバリアフリーに対応していない状況であったため、整備を行いました。

北口駅前広場イメージ図

南口駅前広場

近鉄大和西大寺駅南北自由通路

## 西北部地域の施策・事業

### 施策パッケージ：駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進

**事業②：主要駅の交通結節機能強化 【重点】**

**■主な取組**

- **近鉄大和西大寺駅南口駅前広場への路線バス・空港リムジンバス・ぐるっとバス等の乗入**
  西大寺駅周辺住民や西大寺駅周辺施設の利用者の利便を図るため、西大寺駅南口駅前広場供用開始に伴い、路線バス・空港リムジンバス・ぐるっとバス等の乗入を行います。

大和西大寺駅南口から本格運行
（R3 年春）

**事業③：西ノ京駅周辺地区等の整備**

**■主な取組**

- **西ノ京西南北線・西ノ京六条線・周辺市道の整備**
  道路整備を行う事で、西ノ京駅周辺の慢性的な渋滞解消が図られると共に世界遺産である薬師寺を始めとする西ノ京周辺の環境・景観を保全し、これらと調和した街区の発展を目的とする周辺市道の整備事業を実施します。

**事業④：自転車駐車施設の充実**

**■主な取組**

- **自転車駐車施設の充実（民間活力の活用）**
  民間活力を導入することで、利用者の利便性の向上や地域の活性化に資する運営に繋げます。

## 西北部地域の施策・事業

### 施策パッケージ：駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進

#### 施策2　駅を中心とした移動や回遊の環境整備

**事業①：観光案内システムの整備**

**■主な取組**

- **観光案内システムの整備**
  国際文化観光都市奈良のイメージアップを目指すために、国内外から奈良大和路を訪れる観光客が円滑に観光を楽しめるよう環境を整備します。

中央改札口カウンターに設置

駅改札コンコースに設置

西大寺駅構内での近鉄の実証実験

## 西北部地域の施策・事業

### 施策パッケージ：駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進

### 施策2　駅を中心とした移動や回遊の環境整備

#### 事業②：まちづくりと連携した交通環境の再構築

**■主な取組**

- **パーソナルモビリティや自動運転技術の導入検討**
  将来を見据え、パーソナルモビリティや自動運転バスなどの先端的な IoT 技術等を組み合わせた新たなモビリティサービスの社会実装を検討します。

自動運転バス

出典：国土交通省ホームページ

**■関連事業**

- 奈良市ユニバーサルデザインマスタープランの移動等円滑化推進地区の整備推進
  （大和西大寺駅周辺地区）
- 平城・相楽 NT パワーアップビジョンのプロジェクト推進
  （まちびらき 50 周年イベント）
- 平城・相楽 NT パワーアップビジョンのプロジェクト推進
  （高の原駅の駅前広場の魅力化）

## 西北部地域の施策・事業

## 施策パッケージ：駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進

### 施策3　安全で快適な徒歩・自転車通行環境の確保

**事業①：歩道安心安全整備（拡幅、空間再配分等）**

**■主な取組**

- **奥柳登美ヶ丘線の整備**

  奥柳登美ヶ丘線は、交通量の増加により渋滞が日常化しているうえ、歩道がないため、歩行者の安全が確保できない危険な状態となっています。当該事業区間の整備を行うことで、歩行者の安全確保を図るとともに、公共交通の定時性や利便性を向上させるなどの渋滞対策を行い、都市内交通の円滑化を図ります。

**■関連事業**

- 西大寺駅周辺踏切道ボトルネック対策(菖蒲池第 8 号)
- 富雄駅周辺の市道西部第 586 号線の整備

# 5 実施プログラム

実施プログラムは、４章で設定した施策や事業、取組を着実に実施するために、「実施主体（だれが）」、「スケジュール（いつ）」を明確に、総合交通戦略のロードマップとしての役割を有するものです。

また、施策パッケージとして設定した事業や取組をスケジュール面で有機的に結び付け、効果的・効率的な施策展開を図っていくことを目的としています。

実施プログラムは、次ページ以降に「全市域」「東部地域」「中部地域」「西北部地域」の地域別かつ、施策パッケージ別に整理します。

## 5.1 全市域の実施プログラム

**将来像 ： 自由で安全に出かけられ、多くの交流が生まれる、住み続けたいと思えるまちづくり**

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策１】<br>バスを補完する公共交通サービスの検討 | ①バス路線の休廃止の申し入れ等があった場合の対応 | バス路線の休廃止の申し入れや大規模減便への対応方針の作成 | | | ○ | | ○ | ○ | → | | |
| | ②地域主体型による公共交通空白地域、不便地域の対応 | 交通形成ガイドラインの策定 | | | ○ | | ○ | ○ | → | | |
| 【施策２】<br>公共交通や自転車の利用促進（新型コロナウイルス感染症対策及びコロナ禍による影響の回復を含む） | ①モビリティ・マネジメントの推進 | 事業所へのモビリティ・マネジメントアンケート実施及び啓発活動 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| | | 市民向け公共交通利用促進啓発活動 | | | ○ | | ○ | ○ | → | → | → |
| | ②市民の公共交通利用支援施策の実施 | ななまるカード優遇措置事業 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| | | ななまる運転免許証自主返納支援事業 | | | ○ | ○ | ○ | | → | → | → |
| | | 友愛バス優遇措置事業 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| | | 福祉タクシー助成事業 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| | | 障がい者割引制度（鉄道、バス、タクシー） | | | | | ○ | | → | → | → |
| | | 免許返納者割引制度 | | | | ○ | ○ | | → | → | → |
| | ③バス路線網・サービスの再編 | バス停留所の新設や環境整備、路線間での乗継の検討 | | | ○ | | ○ | ○ | → | → | → |
| 【施策3】<br>公共交通に関する情報提供の充実 | ①バスに関する情報提供の充実 | バスロケーションシステムの整備 | | | | | ○ | | → | → | → |
| | | バス情報検索サイトへの対応 | | ○ | ○ | | ○ | | → | → | → |

※赤字は重点施策及び事業

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策4】<br>生活交通に関する安全対策 | ①危険箇所の交通安全対策 | バス停留所安全性確保 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | → | → | → |
| | | ゾーン30プラス | | ○ | ○ | ○ | | ○ | → | → | → |
| | | 子どもの通学通園路の安全確保 | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ※随時実施 → | → | → |
| 【施策5】<br>渋滞緩和（交通分散）やバスの定時性向上に資する道路整備 | ①京奈和自動車道の整備 | 京奈和自動車道（大和北道路）の整備 | ○ | | | | ○ | | | | |
| | ②その他幹線道路の整備 | 大和中央道（敷島工区） | | | ○ | | | | → | | |
| | | 枚方大和郡山線（中町工区） | | ○ | | | | | → | → | |
| 【施策6】<br>広域交通の利便性向上 | ①リニア中央新幹線誘致 | リニア中央新幹線誘致 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |

※赤字は重点施策及び事業

## 5.2 東部地域の実施プログラム

### 施策パッケージ ： 公共交通の持続性を確保するための好循環創出

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策1】<br>利便性と効率性を両立した交通体系の確立（幹線・支線による役割分担、市外との連携など）と利用者増につながる取組 | ①住民参加による交通に関するワークショップ | 東部の交通を考える意見交換会の開催 | | | ○ | | ○ | ○ | → | | |
| | ②生活路線バス及びコミュニティバスの利便性の向上・効率化（スクールバスとの連携等） | 柳生地区コミュニティバス実証運行等 | | | ○ | | ○ | ○ | → | → | → |
| | ③地域の主体的な参画や福祉交通との連携等による移動サービスの構築 | 自家用有償旅客運送の検討に向けた体制の整備 | | | ○ | | | ○ | → | | |
| 【施策2】<br>市中心部や周辺都市、広域交通拠点からのアクセス性の向上 | ①幹線道路の整備・改善 | 新市建設計画事業の推進 | | ○ | ○ | | | | → | | |
| | | 国道369号（大保道路） | | ○ | | | | | → | → | |
| | | 奈良笠置線（須川工区） | | ○ | | | | | → | → | |

※赤字は重点施策及び事業

## 5.3 中部地域の実施プログラム

**施策パッケージ① ： バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）**

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策1】安全で快適に移動できる徒歩・自転車通行空間の確保と活用 | ①歩道安心安全整備（拡幅、空間再配分等） | 三条線・六条奈良阪線 | | | ○ | | | | → | | |
| | | 六条奈良阪線 | | | ○ | | | | → | | |
| | ②ウォーカブルなまちづくり | 歩行者利便増進道路（ほこみち）等の展開 | | | ○ | ○ | | ○ | → | → | → |
| 【施策2】中心部への自動車流入抑制 | ①駐車場の適正配置、パークアンドライドの充実 | パークアンドライドの実施（奈良中心市街地） | | ○ | ○ | | | | → | → | → |
| | | パークアンドライドでのシェアサイクルの活用 | | | ○ | | | | → | → | → |
| | | 新たなパークアンドライドの拠点の検討（新駅周辺除く） | | | ○ | | | | → | | |
| | ②観光地区におけるマイカー乗入規制 | ビッグデータ等活用による現状把握と改善策の検討 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | → | | |
| 【施策3】観光の魅力向上による観光客の滞在時間増加と公共交通や徒歩による周遊観光環境の整備 | ①周遊観光のための公共交通環境の整備 | ぐるっとバスの運行 | | ○ | ○ | | | | → | → | → |
| | | MaaSの導入 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| 【施策4】公共交通のサービス再編 | ①バス優先レーン等の活用、導入 | バス優先レーン等の活用、導入（大宮通りほか） | | ○ | ○ | ○ | ○ | | → | → | → |

※赤字は重点施策及び事業

## 施策パッケージ② ： 新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策4】公共交通のサービス再編 | ①バス優先レーン等の活用、導入 | バス優先レーン等の活用、導入(大宮通りほか) | | ○ | ○ | ○ | ○ | | → | → | → |
| 【施策5】広域交通の利便性向上 | ①京奈和自動車道の整備 | 京奈和自動車道(大和北道路)の整備 | ○ | | | | ○ | | | | |
| | ②JR関西本線高架化・新駅の整備 | JR関西本線高架化・新駅の整備 | | ○ | | | ○ | | → | → | |
| 【施策6】交通結節機能の強化 | ①新駅のアクセス、交通結節機能の整備 | 新駅西口駅前広場の整備 | | | ○ | | | | → | → | |
| | | 新駅東口駅前広場の整備 | | | ○ | | | | → | → | → |
| | | 西九条佐保線・大安寺柏木線・六条奈良阪線(東西)等の周辺アクセス道の整備 | | ○ | ○ | | | | → | → | → |
| | | 新駅周辺地区のまちづくり基本計画の策定 | | | ○ | | | | → | | |
| 【施策7】新駅整備に伴う周辺交通網の再編 | ①新駅を中心としたバス路線網・サービスの再編 | バス停留所の新設や路線間での乗継の検討 | | | ○ | | ○ | ○ | → | → | → |

※赤字は重点施策及び事業

## 中部地域(全域)に関連する施策・事業

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策8】駅を中心とした移動や回遊の環境整備 | ①駅やバス車両のバリアフリー化 | 平城駅バリアフリー改修等 | | | | | ○ | | → | | |
| | | ノンステップバスの導入促進 | | | | | ○ | | → | → | → |
| | ②技術革新の導入による多様でシームレスな交通環境整備 | 低炭素モビリティやMaaS等の導入検討 | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| 【施策9】駅や周辺都市施設の自転車駐車施設の充実 | ①自転車駐車施設の充実 | 自転車駐車施設の充実(民間活力の活用) | | | ○ | | ○ | | → | → | → |

※赤字は重点施策及び事業

## 5.4 西北部地域の実施プログラム

### 施策パッケージ ： 駅を中心とした交通ネットワークの環境設備と利用促進

※短期は R3 年度～R8 年度、中期は R9 年度～R13 年度、長期は R14 年度～

| 施策 | 主な事業 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | スケジュール | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| 【施策1】<br>駅の交通結節機能強化 | ①近鉄大和西大寺駅の交通環境改善 | 近鉄大和西大寺駅北口<br>駅前広場整備 | | | ○ | | | | → | | |
| | | 近鉄大和西大寺駅南口<br>駅前広場整備 | | | ○ | | | | 令和3年4月1日から本供用開始済 | | |
| | | 近鉄大和西大寺駅南北<br>自由通路整備 | | | ○ | | | | 令和3年4月1日から本供用開始済 | | |
| | ②主要駅の交通結節機能強化 | 近鉄大和西大寺駅南口<br>駅前広場への路線バス・空港リムジンバス・ぐるっとバス等の乗入 | | ○ | ○ | | ○ | | → | → | → |
| | ③西ノ京駅周辺地区等の整備 | 西ノ京西南北線、西ノ京六条線、周辺市道の整備 | | | ○ | | | | → | → | |
| | ④自転車駐車施設の充実 | 自転車駐車施設の充実（民間活力の活用） | | | ○ | | ○ | | → | → | → |
| 【施策2】<br>駅を中心とした移動や回遊の環境整備 | ①観光案内システムの整備 | 観光案内システムの整備 | | | | | ○ | | → | | |
| | ②まちづくりと連携した交通環境の再構築 | パーソナルモビリティや自動運転技術の導入検討 | | | ○ | | ○ | | → | | |
| 【施策3】<br>安全で快適な徒歩・自転車通行環境の確保 | ①歩道安心安全整備<br>（拡幅、空間再配分等） | 奥柳登美ヶ丘線の整備 | | | ○ | | | | → | → | → |

※赤字は重点施策及び事業

# 6 評価指標･数値目標

設定した目標の達成状況や、施策実施の効果を定量的に測るために、以下のような評価指標・数値目標を設定しました。

なお、国内外のコロナウイルス感染状況等を見極めつつ、交通への影響や今後の回復状況を踏まえ、策定から１年後（Ｒ４年度末）を目途に必要に応じて評価指標等について検証を行うこととします。

| | 西北部地域 | 中部地域 | 東部地域 |
|---|---|---|---|
| 目標 | 誰もが移動しやすく、ずっと活き活きと暮らせるまち | ● 歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち<br>● 人と公共交通を中心とした、住みやすいまち | 安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち |
| 評価指標 | **全市域共通**<br>【利用･移動】<br>〇私事移動における免許非保有者の自家用車分担率、公共交通手段分担率（全体）<br>〇免許非保有者の１人当たり移動回数<br>〇マイカー通勤者 40%未満の事業所割合<br>【交通安全】<br>〇交通事故死者数 | | |
| | 【利用･移動】<br>〇主要駅の利用者数 | 【利用･移動】<br>〇公共交通による観光入込客数<br>【観光】<br>〇観光客の滞在時間（日帰り） | 【利用･移動】<br>〇バス利用の意向がある人の内バスを利用している人の割合（路線バス再編地区） |

目標を踏まえて設定した評価指標

設定した評価指標及び、目標値の一覧を下図に示します。各指標及び目標値の詳細については、次ページ以降に示します。

## 市全域共通

| 指標 | 現況（R2） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| ①私事移動における免許非保有者（返納意向者含む）の自家用車分担率 | 約29% | 20%以下 |
| ②私事移動における公共交通手段分担率（全体） | 約15% | 18%以上 |
| ③免許非保有者（返納意向者含む）の一人当たり移動回数 | 1.00<br>回/日 | 1.20<br>回/日以上 |
| ④マイカー通勤者40%未満の事業所割合 | 81% | 91%以上 |

| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| ⑤交通事故死者数 | 9人 | 限りなくゼロに<br>近づける |

## 東部地域

| 指標 | 現況（R3） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| ⑥バス利用の意向がある人の内バスを利用している人の割合（路線バス再編地区） | 73.8% | 90%以上 |

## 中部地域

| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| ⑦公共交通による観光入込客数 | 1,571万人/年 | 1,664万人/年以上 |
| ⑧観光客の滞在時間（日帰り） | 5時間53分 | 6時間以上 |

## 西北部地域

| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| ⑨主要駅の利用者数 | 75,494人 | 77,000人 |

評価指標・数値目標一覧

## 6.1 全市域の評価指標･数値目標

### 【評価指標①】私事移動における免許非保有者（返納意向者含む）の自家用車分担率

(1) 指標の意味

高齢者や学生など免許非保有者が自家用車による送迎及び免許返納意向者が運転に頼らざるを得ない状況に対して、公共交通等の利用を促進することで自家用車利用の抑制を目指します。

(2) 目標値

現況が約 29%（R2.11 実施の市民アンケート調査より）であるため、目標を 20%以下とします。

| 指標 | 現況（R2） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 私事移動における免許非保有者（返納意向者含む）の自家用車分担率 | 約 29% | 20%以下 |

### 【評価指標②】私事移動における公共交通手段分担率（全体）

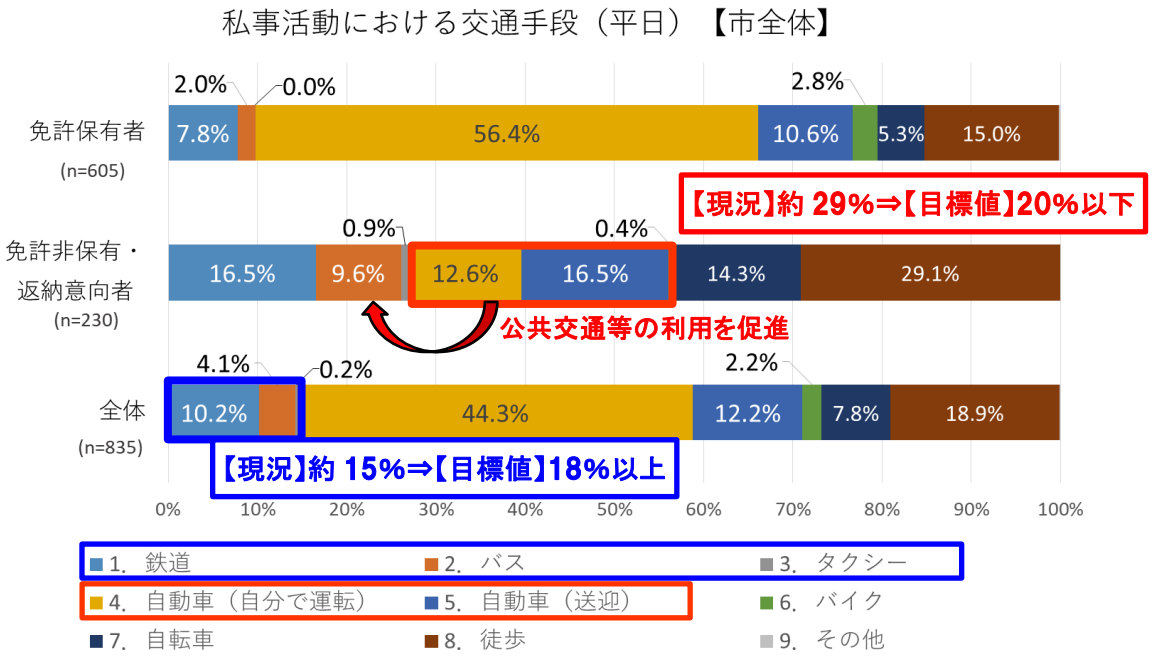
(1) 指標の意味

評価指標①のターゲットとなる免許非保有者や返納意向者と併せ、市民全体の公共交通利用促進を目指します。

(2) 目標値

現況が約 15%（R2.11 実施の市民アンケート調査より）であるため、評価指標①も加味し、目標を 18%以上とします。

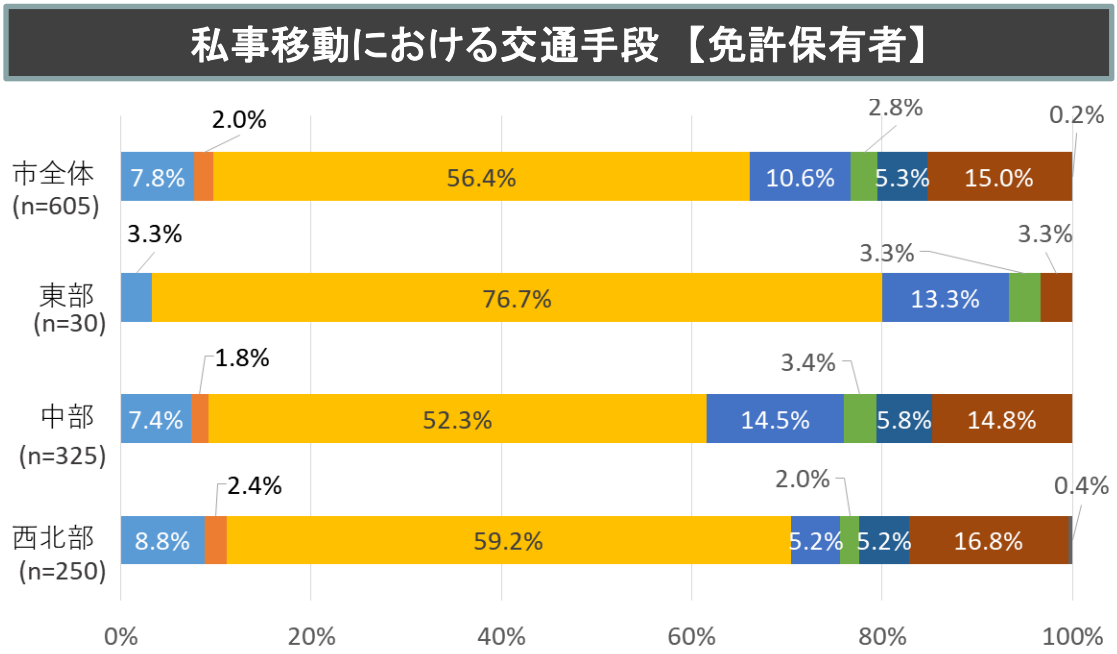
| 指標 | 現況（R2） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 私事移動における公共交通手段分担率（全体） | 約 15% | 18%以上 |

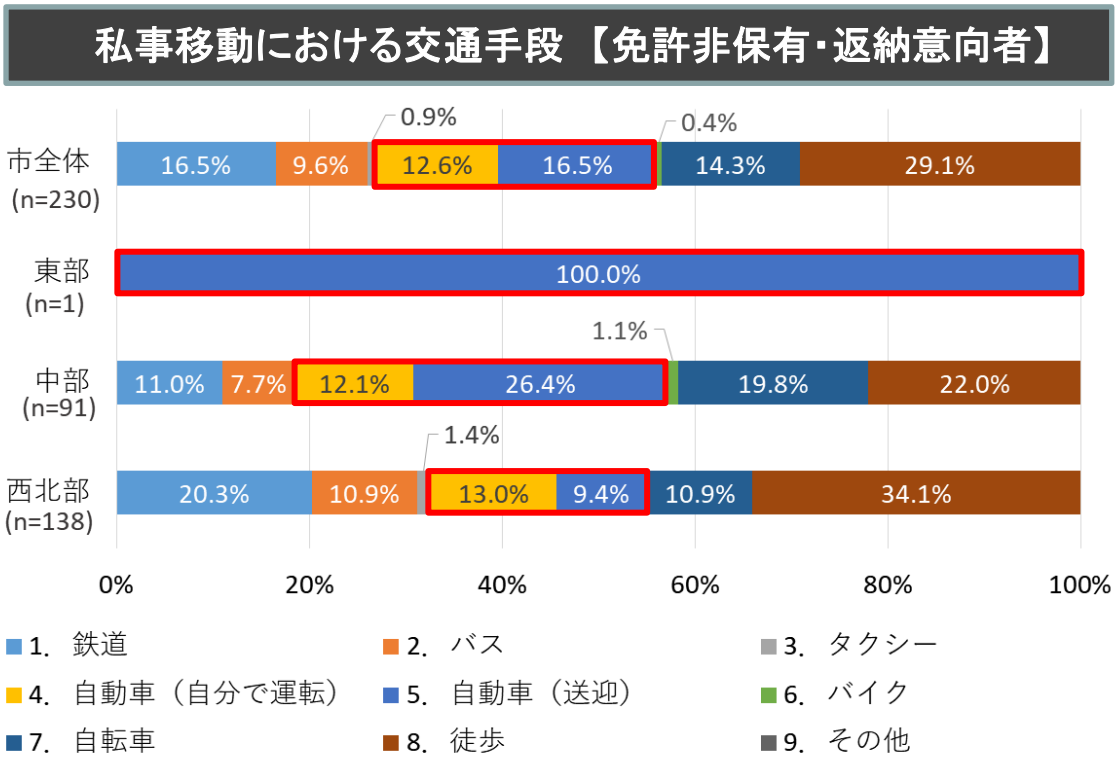



出典：市民アンケート調査（R2. 11 実施）

※私事移動とは、以下を対象にしている
「買い物」、「通院（病院等での受診・治療）」、「その他の日常的な私的活動（食事・社交・娯楽・文化・習い事・地域活動等）」、「非日常的な私的活動（観光・イベント・スポーツ観戦等」

【参考】平日の私事移動における交通手段別分担率（地域別）




※平日を対象

出典：市民アンケート調査（R2. 11 実施）

## 【評価指標③】免許非保有者（返納意向者含む）の一人当たり移動回数

### (1) 指標の意味

評価指標①で目指す、高齢者や学生など免許非保有者が自家用車による送迎及び返納意向者が運転に頼らざるを得ない状況から公共交通等を利用することによって、外出や移動を抑制していた状況が軽減され、移動回数が増加することを目指します。

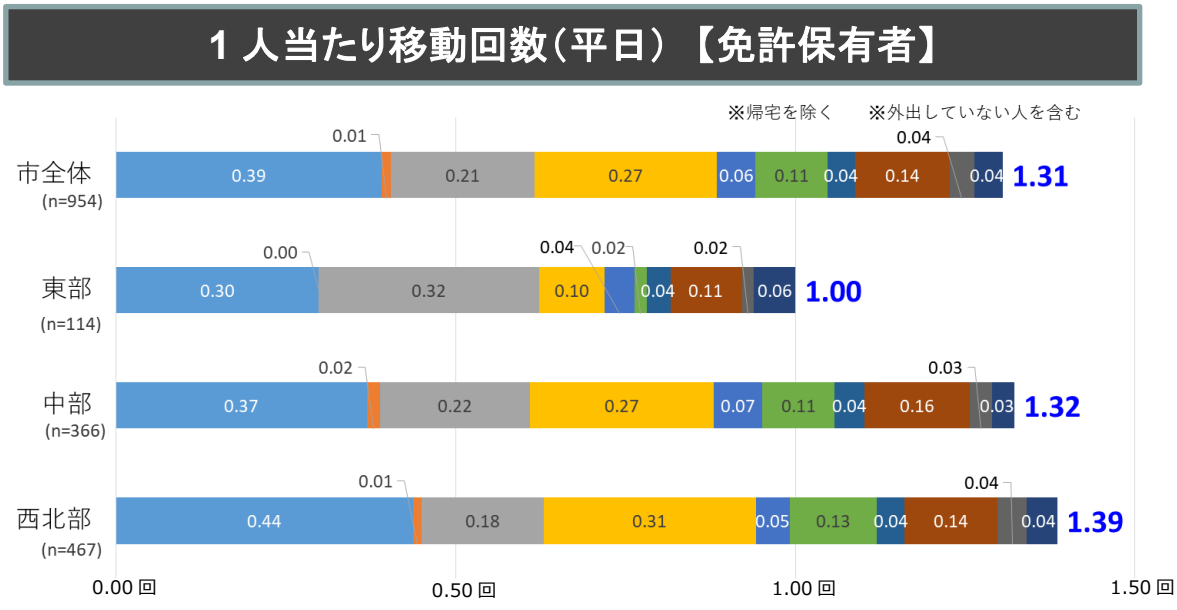
### (2) 目標値

現況が約 1.00 回/日（R2.11 実施の市民アンケート調査より）であるため、目標を市民全体と概ね同程度の 1.20 回/日とします。（平日を対象、外出していない人を含む。帰宅を除く。）

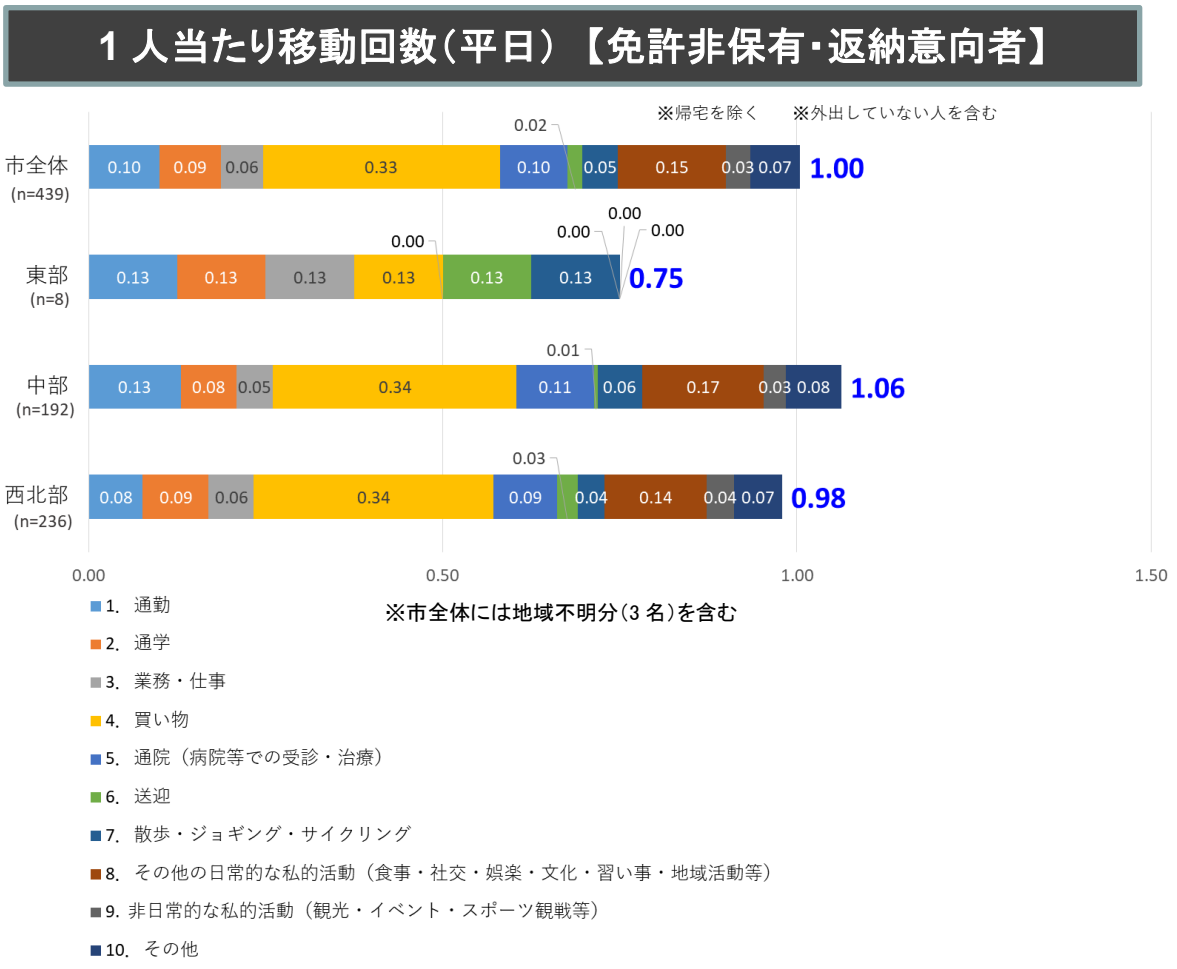
| 指標 | 現況（R2） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 免許非保有者（返納意向者含む）１人当たり移動回数 | 1.00 回/日 | 1.20 回/日以上 |

出典：市民アンケート調査（R2．11 実施）

【参考】一人当たりの移動回数（地域別）




※市全体には地域不明分（7 名）を含む




※市全体には地域不明分（3 名）を含む

出典：市民アンケート調査（R2. 11 実施）

## 【評価指標④】マイカー通勤者 40%未満の事業所割合

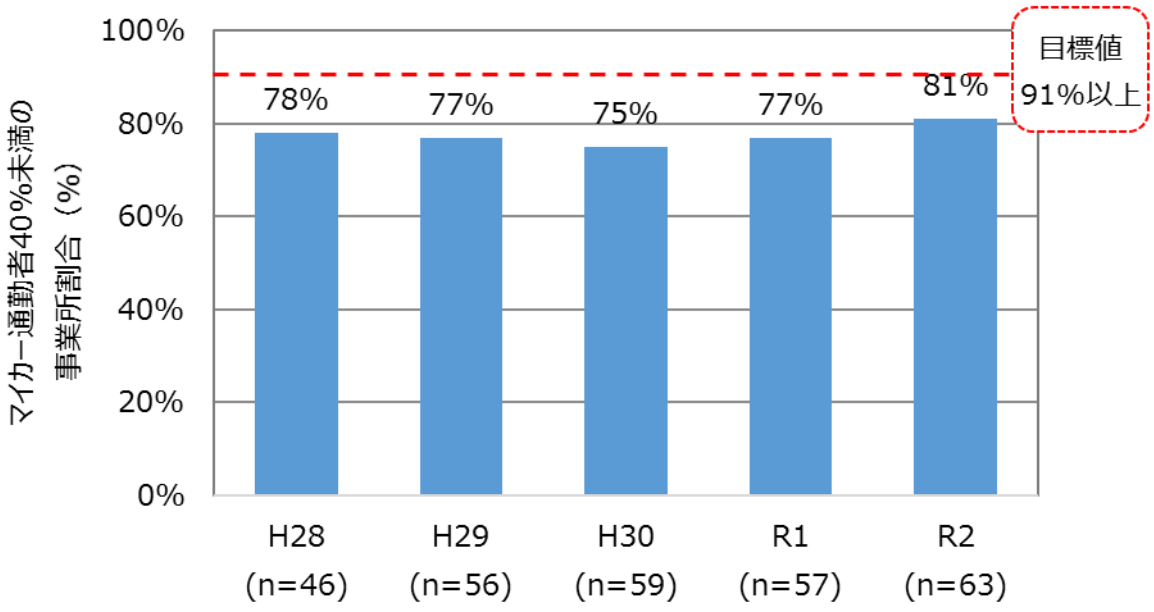
### (1) 指標の意味

市民や企業に対して公共交通利用促進を促すものであり、奈良市第 5 次総合計画（策定中）においても位置付けられています。

### (2) 目標値

奈良市第 5 次総合計画（策定中）における目標値を適用し、現況（R2）の 81%から 91%以上とします。

| 指標 | 現況（R2） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| マイカー通勤者<br>40%未満の事業所割合 | 81% | 91%以上 |




出典：奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料

## 【評価指標⑤】交通事故死者数

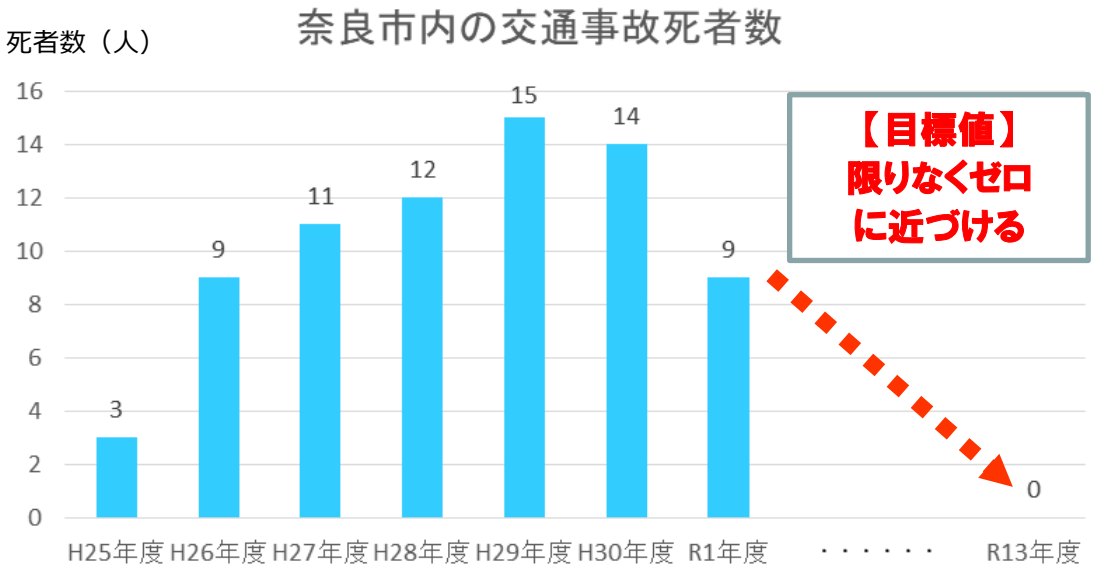
### (1) 指標の意味

交通安全対策推進の効果を測るものであり、奈良市第 5 次総合計画（案）においても位置付けられています。

### (2) 目標値

奈良市第 5 次総合計画（策定中）における目標値を適用し、現況（R1）の９人から、「限りなくゼロに近づける」ことにします。

| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 交通事故死者数 | ９人 | 限りなくゼロに近づける |




出典：奈良市交通安全計画、安全安心まちづくり基本計画

## 6.2 東部地域の評価指標・数値目標

### 【評価指標⑥】バスを利用している人（路線バス再編地区）

#### (1) 指標の意味

東部地域における施策パッケージのテーマである『公共交通の持続性を確保するための好循環創出』の効果を測るための指標として、上記を設定します。

#### (2) 目標値

令和 3 年 7 月に東部地域（田原地区・柳生地区・大柳生地区・東里地区・狭川地区・月ヶ瀬地区）の全世帯を対象に東部地域の交通手段等に関するアンケート調査を実施した結果、『現在バスを利用している人』が 228 人、『現在バスを利用したいが利用できない人』が 81 人という結果となりました。

この結果から、現在はバス利用の意向がある人の **73.8%（228 人/（228 人＋81 人））**がバスを利用できている状況です。

今後、路線バスの再編（代替交通手段の導入を含む）により、利便性の向上を図り、バス（代替手段を含む）利用意向がある人の **90%以上（令和 3 年と利用意向が同数と仮定すると 278 人（309 人×90%）にあたる）**が利用できることを目標とします。

| 指標 | 現況（R3） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| バス利用の意向がある人の内バスを利用している人の割合（路線バス再編地区） | 73.8% | 90%以上 |

出典：東部の移動交通手段を考えるためのアンケート調査

【参考】地域公共交通によるクロスセクター効果の試算（東部地域）

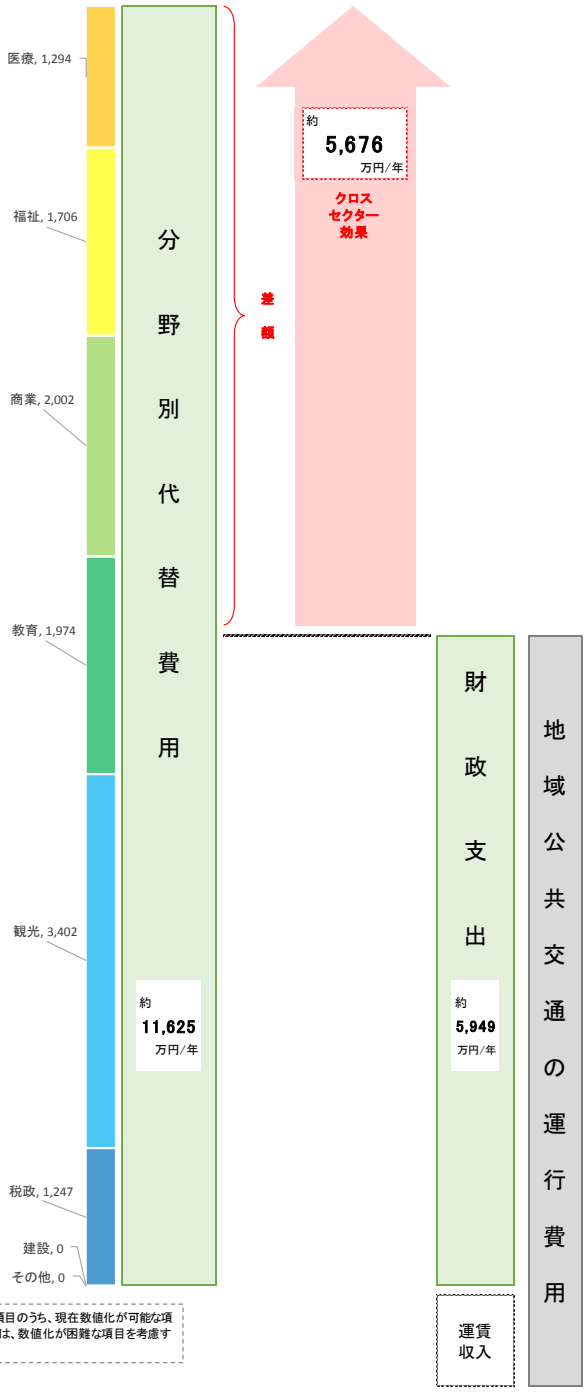
奈良市では、東部地域の生活路線バス等を対象にクロスセクター効果（多面的な効果）の試算を行っています。

平成 30 年度においては、奈良市が東部地域の路線バス等に支出する費用が年間 5,949 万円であるのに対して、東部地域の路線バス等を廃止した場合の分野別代替費用が年間約 11,625 万円必要であることから、クロスセクター効果は年間約 5,676 万円と算出されています。

よって、東部地域の路線バス等への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

| 分野 | 地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目 | 支出抑制効果（概算）<br>単位：万円/年 |
|---|---|---|
| 医療 | 病院送迎貸切バスの運行 | 1,294 |
| | 通院のためのタクシー券配布 | 2,563 |
| | 医師による往診 | 2,876 |
| | 医療費の増加（貸切バス以外で計上） | 110 |
| 福祉 | タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用） | 1,706 |
| 商業 | 買物バスの運行 | 2,002 |
| | 買物のためのタクシー券配布 | 4,560 |
| | 移動販売の実施 | 3,095 |
| 教育 | 貸切スクールバスの運行 | 1,974 |
| | 通学のためのタクシー券配布 | 11,024 |
| | 通学のための下宿先の支援 | 2,232 |
| | 親の通学送迎負担増加による影響 | 3,088 |
| 観光 | 観光地送迎貸切バスの運行 | 3,345 |
| | 観光地送迎のためのタクシー券配布 | 6,025 |
| | イベント会場送迎貸切バスの運行 | 57 |
| | イベント会場送迎のためのタクシー券配布 | 170 |
| 税政 | 土地の価値低下等による税収減少 | 1,247 |
| 建設 | 道路混雑に対応した道路整備 | ― |
| その他 | | |
| 合　計 | | A　11,625 |
| 現在実施している地域公共交通利用補助 | | B　△ |
| 分野別代替費用 | | A－B　11,625 |

※額の小さい方




※今回のクロスセクター効果は、地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目のうち、現在数値化が可能な項目についてのみの算出結果であり、東部地域を運行する路線バスやコミュニティバスの生み出す価値は、数値化が困難な項目を考慮すると、算出結果以上の効果があると考えられる。

出典：クロスセクター効果の算出結果－ 奈良市東部地域 －（令和 2 年 2 月）

## 6.3 中部地域の評価指標･数値目標

### 【評価指標⑨】公共交通による観光入込客数

### 【評価指標⑩】観光客の滞在時間（日帰り）

#### (1) 指標の意味

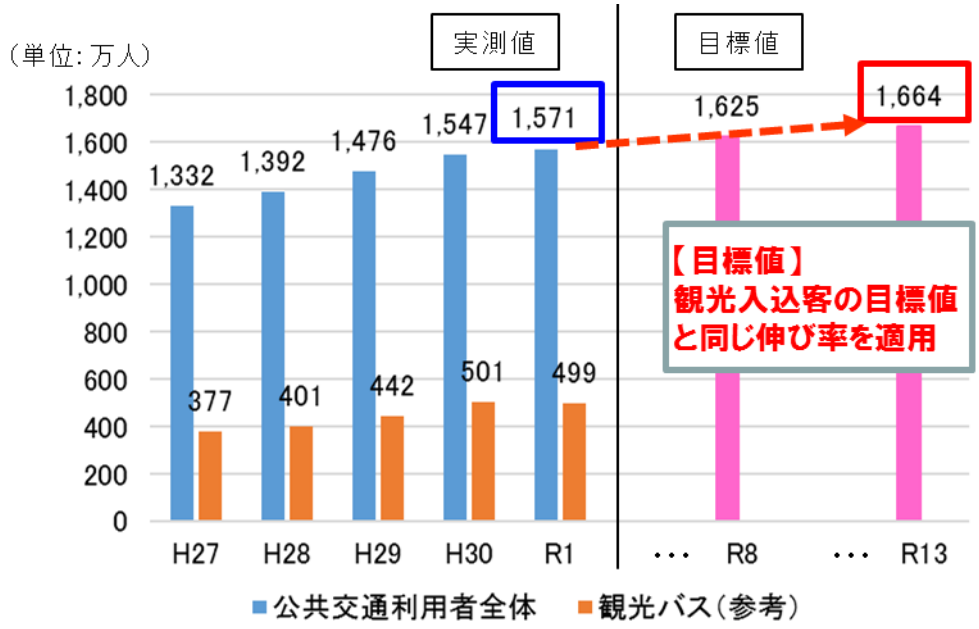
中部地域における施策パッケージのテーマである『バス、電車、タクシー、シェアサイクル等の公共交通による総合展開で、「車」中心から「ひと」中心の社会の実現（ウォーカブル）』、『新産業創造拠点など、今までの奈良市にないまちづくりと新たな交通結節機能の整備』について、観光面における効果を測る指標として、上記 2 つを設定します。

市民生活面については、前述した市全域の指標で測ることとします。

(2) 目標値

「公共交通による観光入込客数」については、奈良市第 5 次総合計画（案）における観光入込客数と同じ伸び率を適用し、令和 13 年に 1,664 万人以上を目指します。

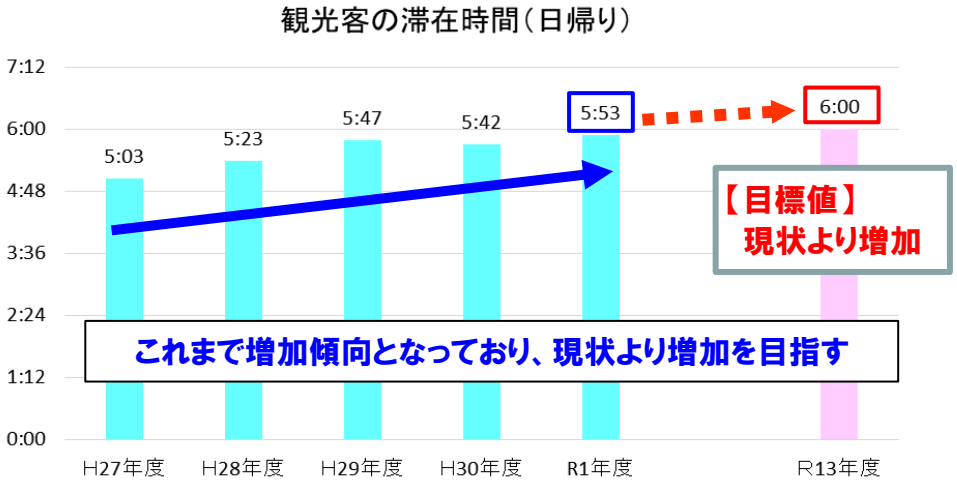
| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 公共交通による観光入込客数 | 1,571 万人/年 | 1,664 万人/年以上 |




出典：奈良市観光入込客数調査報告書

「観光客の滞在時間（日帰り）」については、これまで増加傾向となっており、現状より増加することを目指します。

| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 観光客の滞在時間（日帰り） | 5 時間 53 分 | 6時間以上 |




出典：奈良中心市街地来訪者アンケート調査（春・秋調査の平均値）

## 6.4 西北部地域の評価指標･数値目標

### 【評価指標⑪】主要駅の利用者数

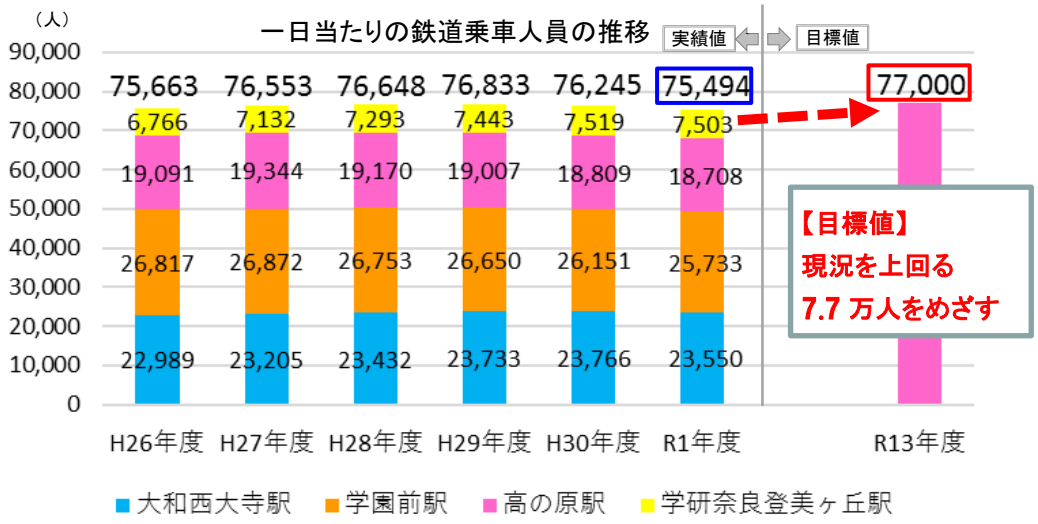
#### (1) 指標の意味

西北部地域における施策パッケージのテーマである『駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進』の効果を測る指標として設定します。

#### (2) 目標値

西大寺駅周辺整備事業等を公共交通の利用促進につなげ、主要駅（大和西大寺駅、学園前駅、高の原駅、学研奈良登美ヶ丘駅）の１日乗車人員を、現況を上回る 77,000 人とします。

| 指標 | 現況（R1） | 目標（R13） |
|---|---|---|
| 主要駅の利用者数（日乗車人員） | 75,494 人 | 77,000 人 |




出典：奈良市統計書「統計なら」

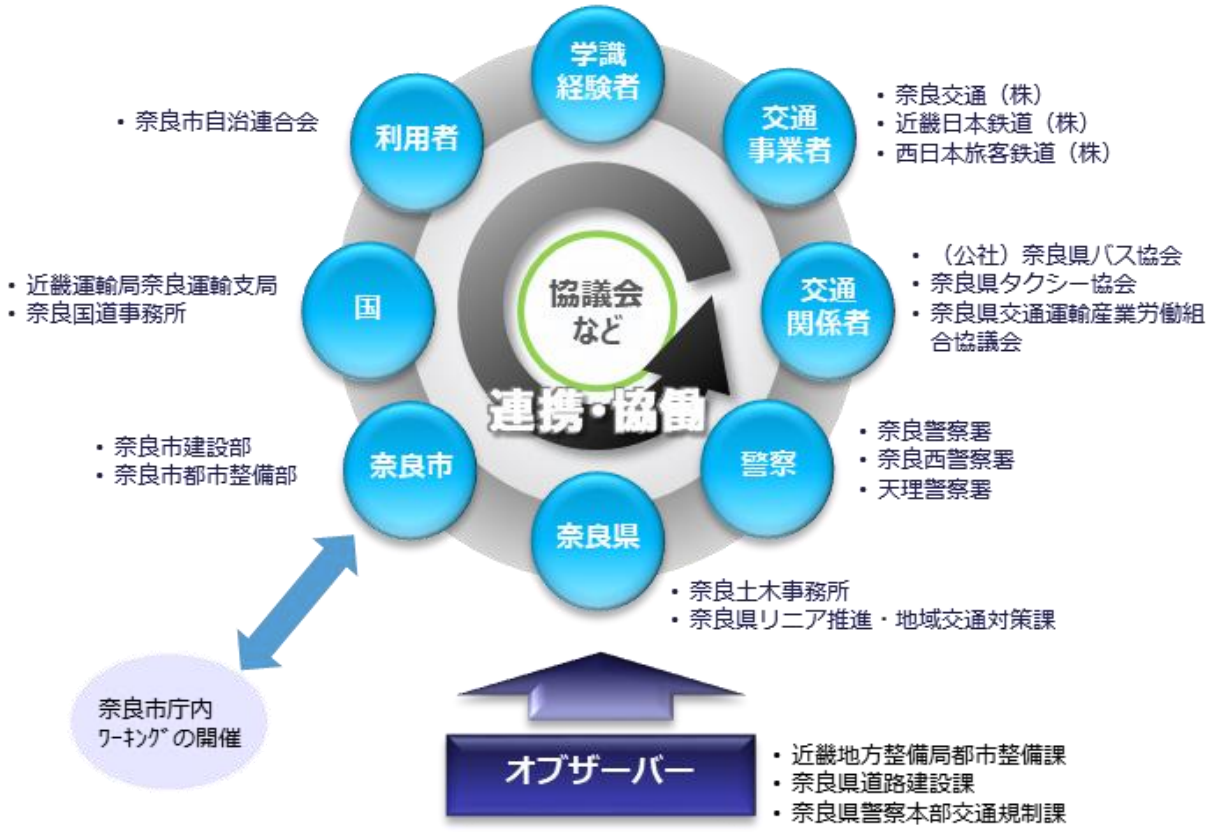
# 7 推進体制など

## 7.1 計画の推進

### 1) 関係者の連携と協働

本戦略に基づき、利用者、学識経験者、交通事業者・交通関係者、行政等の関係者による連携と協働のもとで取組を推進していきます。

また、各関係者に求められる役割を下表に示します。



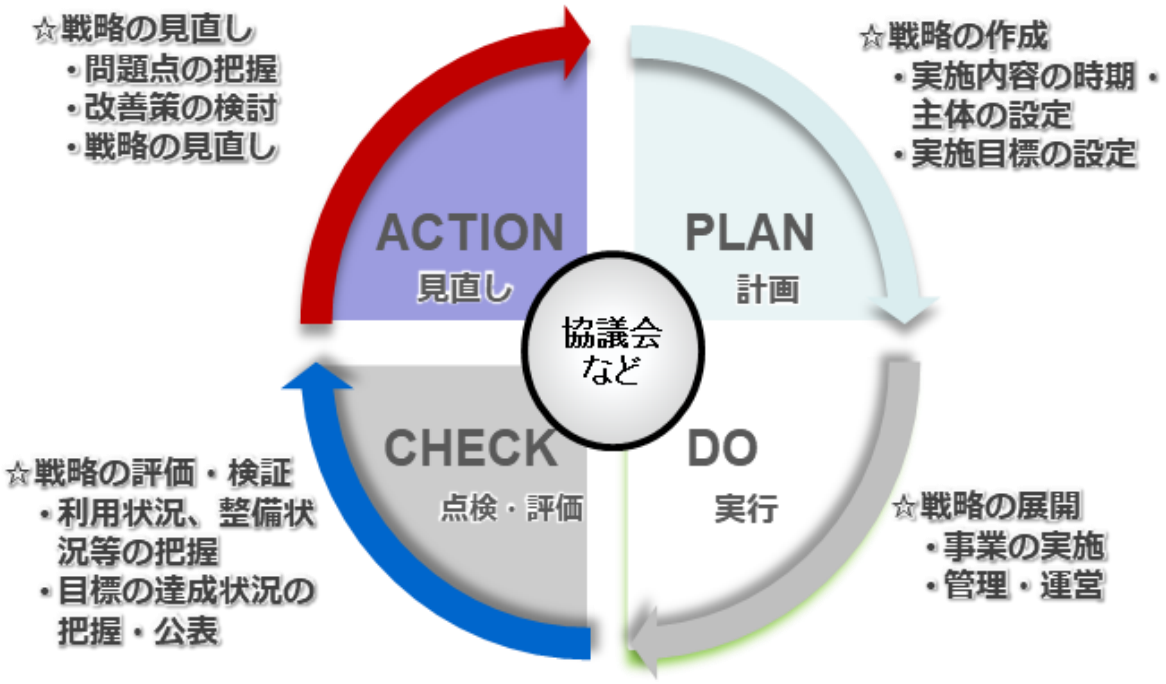

関係者の連携と協働のイメージ

各関係者に求められる役割

| 主体 | 主な役割 |
|---|---|
| 利用者（市民） | 公共交通等の積極的な利用、地域交通への参画など |
| 学識経験者 | 専門家としての指導・助言など |
| 交通事業者・交通関係者 | 施策実施への協力など |
| 行政 | 施策の実施、戦略の評価・見直し、財政負担など |

### 2) PDCA サイクルによる展開

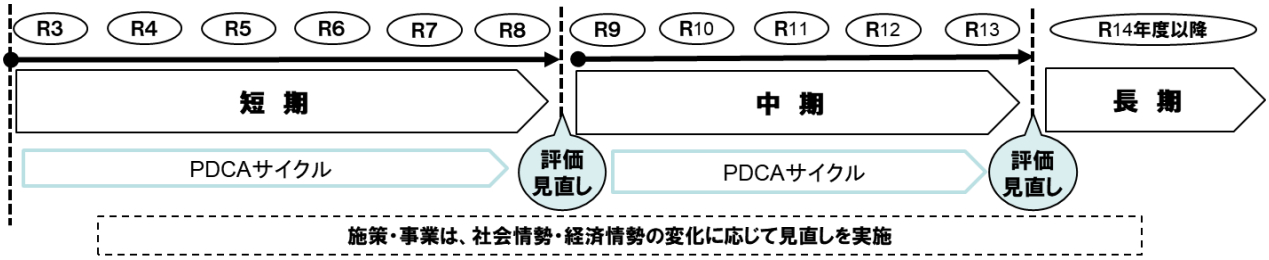
今後は、策定した戦略に基づき、事業実施等の「戦略の展開」を図ることに加え、評価指標・目標値等に基づく定期的な「戦略の評価・検証」、社会情勢の変化等も踏まえた「戦略の見直し」を行い、より効果的な展開を目指します。




PDCA サイクルによる戦略の展開イメージ

本戦略は、令和 3 年度（2021 年度）を開始年次とし、令和 13 年度（2031 年度）までを計画期間としています。

今後、本戦略に位置付けた施策・事業は、社会情勢・経済情勢の変化に応じて見直しを実施します。

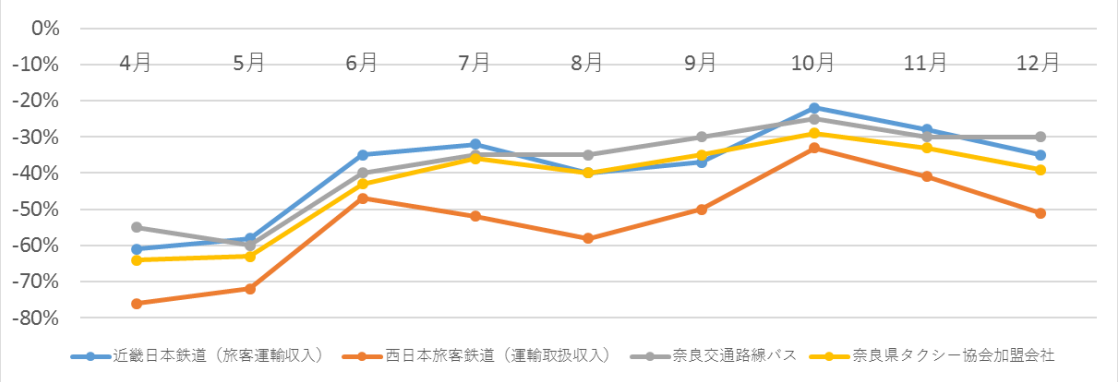



施策・事業見直しのイメージ

## 7.2 今後の検討課題

### 1) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響や回復状況の把握

新型コロナウイルス感染症の影響は、公共交通に非常に大きなダメージを与えており、今後の施策展開においては、国内外のコロナウイルス感染状況等を見極めつつ、交通への影響や今後の回復状況を踏まえる必要があります。




令和 2 年度　公共交通事業者の減収状況（前年度比）

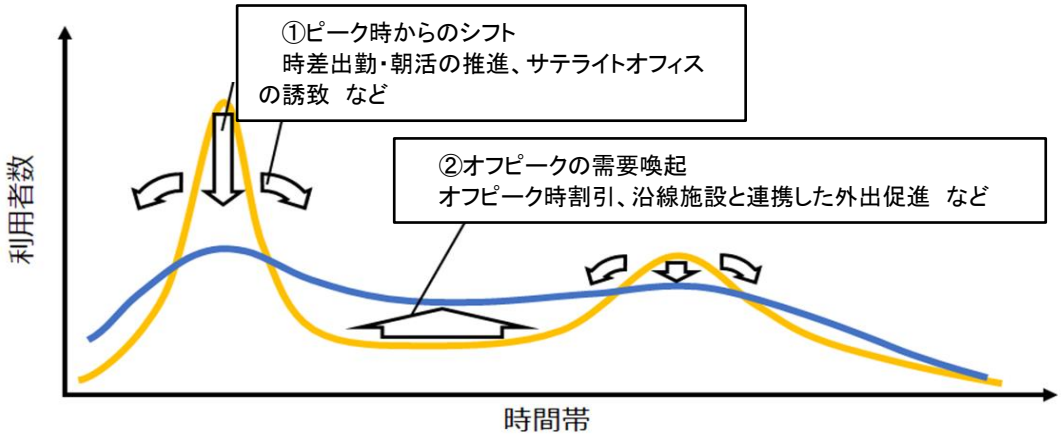
### 2) コロナ後の社会情勢の変化に対応して安定的に公共交通を供給し続けるための施策の検討

多様な働き方の広がりにより、ピーク時の利用者数は減ることが見込まれる一方、ライフスタイルの変化により、新たな時間が生まれる可能性があります。

新たな生活様式への対応やマイクロツーリズムの推進などで地域交通の需要を喚起することが重要です。

コロナ後の社会を見据え、引き続き、検討すべき課題とします。

| | |
|---|---|
| **施策** | コロナ後の社会を見据えた公共交通の需要と供給の平準化 |
| **実施主体等** | 国、県、市、地域・企業、鉄道・バス事業者 |




出典：HP 地域公共交通のトリセツ（取組説明書）　福本雅之著.

安定的に公共交通を供給し続けるための施策イメージ

# 【参考 1】奈良市総合交通戦略の関連事業一覧

## 奈良市総合交通戦略　関連事業一覧【全市域】

※赤字は重点施策及び事業

| 施策 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | 事業概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | |
| 【施策2】公共交通や自転車の利用促進（新型コロナウイルス感染症対策及びコロナ禍による影響の回復を含む） | 奈良県自転車活用推進計画の推進 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | 国が策定した自転車活用推進計画、奈良県自転車利用促進計画（H22）に基づくこれまでの取り組み、その他関連計画における自転車の位置づけなどを踏まえ、「観光振興」、「まちづくり」、「安全・安心」の3 つの観点から、自転車の活用を進める上で必要な取組の計画を推進します。 |
| | 公共交通とまちづくりの連携（利用促進） | | | ○ | | ○ | | ポストコロナを見据え、バス路線の現状分析と、まちづくりと連携した利用促進施策と持続可能な交通体系を検討し、今後策定を検討している地域公共交通計画に内容を反映させる予定です。 |
| | ウォーキング推進事業（歩数計アプリ） | | | ○ | | | | 市民等が歩数計アプリを利用することで歩く習慣をつけ、生活習慣病を予防します。 |
| 【施策4】生活交通に関する安全対策 | タクシー協会と道路損傷等による情報提供の協定 | | | ○ | | ○ | | 道路損傷等による危険箇所の早期発見、早期補修のため、奈良県タクシー協会奈良市部会と協定を締結し、早期により多くの情報の収集、より迅速な対応を行います。 |
| 【施策5】渋滞緩和（交通分散）やバスの定時性向上に資する道路整備 | 都市計画道路の見直し | | | ○ | | | | 本市の都市計画道路ネットワークは、昭和41年の高度経済成長期における都市の拡大を前提に計画されたものが多く、近年の社会情勢の変化を踏まえると、都市計画決定から長期間経過し、その必要性に変化が生じている。このことから未整備路線について、本市の将来像を踏まえ、市内全体の道路ネットワークの配置や規模等を検討し整理・公表することで、都市計画に対する信頼性を高め、都市計画道路整備の円滑性や実現性を高めることを目指します。 |
| | 渋滞の解消に向けた取り組み | ○ | ○ | ○ | ○ | | | 奈良県内における道路交通の渋滞解消・緩和に向け、奈良県、奈良国道事務所が事務局となり、関係機関、道路事業者、道路利用者団体等からなる「奈良県渋滞対策協議会」を設置し、渋滞対策の推進に取り組んでいます。奈良市も奈良県渋滞対策協議会と連携し、渋滞の解消に向けた取組を推進します。 |

## 奈良市総合交通戦略　関連事業一覧【東部地域】

※赤字は重点施策及び事業

| 施策 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | 事業概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | |
| 【施策1】利便性と効率性を両立した交通体系の確立（幹線・支線による役割分担、市外との連携など）と利用者増につながる取組 | 学校跡地の利活用（市立吐山小学校跡地等） | | | ○ | | ○ | ○ | 学校跡地など市が保有する行政目的を終えた資産について、原則として貸付・売却による民間活用を検討し、収益確保を図ります。 |
| | さとやま民泊推進事業 | | | ○ | | | ○ | 地域がもつ固有の魅力を効果的に発信するための基盤整備や来訪した人の利便性を向上させるサービスが必要であるため、民泊やグリーンツーリズムの取組に加え、安定した所得や雇用を創出し、交流人口の増加による地域の活性化を目指します。 |
| | 柳生街道散策ガイドブック作成 | | | ○ | | | | 東部地域への導線の一つである柳生街道をPRすることで交流人口の増加を目指します。 |
| | 針テラスの利活用の検討 | ○ | | ○ | | | | 名阪国道と国道369号の交差部に設置し、奈良市の東の玄関口の意味を持つ道の駅「針テラス」において、観光客や利用者が楽しく、快適に、そして高い利便性で施設を利用できるよう、運営管理を行い、今後の利活用を検討します。 |
| | 旧月ヶ瀬給食センターを活用してのワーケーション支援事業 | | | ○ | | ○ | | 将来的な東部地域への入込客数、移住者、移転事業者の増加を図るため、ワーケーション施設等の運用事業者の経営が軌道にのるまで運用経費の一部を補助し、地域振興や地域が抱える課題を解決し将来的な発展につなげることを目的とします。 |
| | 市立小中学校の特認校制度 | | | ○ | | | | 自然環境に恵まれ、その環境を生かした特色ある教育を推進している市立小学校及び中学校において、保護者・児童生徒が特に希望する場合に、一定の条件のもとに通学区域外からの就学を認めることにより、児童生徒の豊かな人間性を培うとともに、地域の活性化を図ります。 |

## 奈良市総合交通戦略　関連事業一覧【中部地域】

※赤字は重点施策及び事業

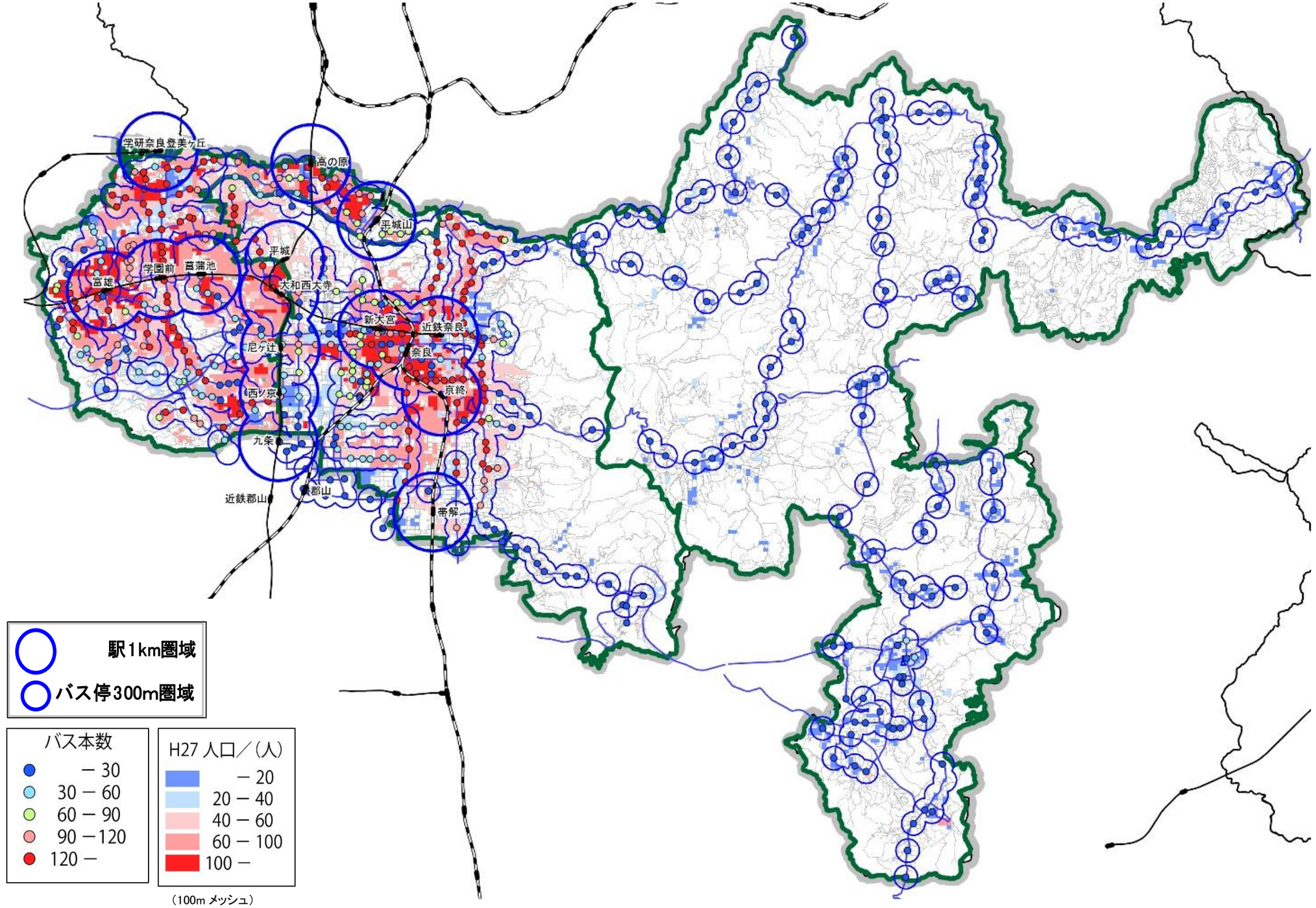
| 施策 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | 事業概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | |
| 【施策1】<br>安全で快適に移動できる徒歩・自転車通行空間の確保と活用 | 新大宮駅周辺踏切道ボトルネック対策<br>（新大宮第1号） | | | ○ | | ○ | | 歩行者の安心・安全な歩行者導線を確保するため、対策が必要な踏切として改良を行います。 |
| | 商店街オープンテラス事業 | | | ○ | ○ | | ○ | コロナ禍の新しい生活様式に伴う市内の商店街への支援として、国土交通省の「沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用」の緩和措置を活用し、オープンテラス事業を実施。<br>3密を回避したテラス等の空間を創出するだけでなく、感染拡大に配慮した新たな賑わいの場への演出を目指します。 |
| 【施策2】<br>中心部への自動車流入抑制 | モビリティウィーク＆カーフリーデーなら | | | ○ | | | | 地球温暖化や大気汚染、渋滞など、都市における車中心の生活から引き起こされる諸問題を解決し、持続可能な移動手段へと転換を目指す総合的な政策を実現します。 |
| 【施策3】観光の魅力向上による観光客の滞在時間増加と公共交通や徒歩による周遊観光環境の整備 | 新しい拠点の創出（旧奈良監獄周辺エリア） | ○ | ○ | ○ | | ○ | | 奈良県と奈良市のまちづくりに関する包括協定に基づき、奈良公園周辺地区（旧奈良監獄周辺エリア）について、国、県、市、民間事業者の役割分担のもと事業を実施します。 |
| | 公民連携による駅舎等（京終駅）の利活用 | | | ○ | | ○ | ○ | 京終駅は平成29年度に往時の駅舎の姿に復元しました。駅舎に従来からの「駅機能」に加え、魅力あふれる「観光案内機能」と「コミュニティ機能」を付加しました。奈良町をはじめ京終を訪れる人々と地域に暮らす人々の交流拠点を目指します。 |
| | 公民連携による駅舎等（帯解駅）の利活用 | | | ○ | | ○ | ○ | 奈良町の南の玄関口に位置づけている京終駅観光案内所（京終駅舎）と効果的な連携を図り、奈良町を訪れる新たな導線構築、さらにはJR沿線各所との広域観光の充実につなげ、帯解駅舎の保存、活用を図ります。 |
| 【施策8】<br>駅を中心とした移動や回遊の環境整備 | 奈良市ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝの移動等円滑化推進地区の整備推進 | | ○ | ○ | ○ | ○ | | バリアフリー法（略称）の制定を受けて、基本構想を策定し、その実施計画となる特定事業計画に基づいた重点的かつ一体的な整備を行います。平成30年の法改正では、新たにマスタープランを策定し、地域と事業者と行政が一体となり、「共生社会」の実現に向けた取組をより推進します。 |

## 奈良市総合交通戦略　関連事業一覧【西部地域】

※赤字は重点施策及び事業

| 施策 | 主な取組 | 実施主体等 | | | | | | 事業概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 国 | 県 | 市 | 警察 | 交通事業者等 | 住民 | |
| 【施策2】<br>駅を中心とした移動や回遊の環境整備 | 奈良市ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝの移動等円滑化推進地区の整備推進 | | ○ | ○ | ○ | ○ | | バリアフリー法（略称）の制定を受けて、基本構想を策定し、その実施計画となる特定事業計画に基づいた重点的かつ一体的な整備を行います。また、平成30年の法改正では、新たにマスタープランを策定し、地域と事業者と行政が一体となり、「共生社会」の実現に向けた取組をより推進します。 |
| | 平城・相楽NTパワーアップビジョンのプロジェクト推進（まちびらき50周年イベント） | | | ○ | | | ○ | 高齢化への対応、新規住民を呼ぶ魅力化、そして住民・行政のニーズを反映し、将来にわたり良好な街として持続できるように、3市町およびUR都市機構等が連携し策定したまちづくりのビジョン実現に向けた各種プロジェクトを推進します。 |
| | 平城・相楽NTパワーアップビジョンのプロジェクト推進（高の原駅の駅前広場の魅力化） | | | ○ | | | ○ | 低利用の公共空間や遊休不動産の再生により、その周辺地域に波及効果を生み出し、エリア価値の向上を図ります。パワーアップビジョンのプロジェクトの一つとして、まちびらきから50年が経過した高の原駅の駅前広場について、駅前広場の魅力化を図ります。 |
| 【施策3】<br>安全で快適な徒歩・自転車通行環境の確保 | 西大寺駅周辺踏切道ボトルネック対策<br>（富蒲池第8号） | | | ○ | | ○ | | 歩行者の安心・安全な歩行者導線を確保するため、対策が必要な踏切として改良を行います。 |
| | 富雄駅周辺の市道西部第586号線の整備 | | | ○ | | | | 市民生活の環境整備の一環として、道路の新設改良を進め、道路としての機能を高め、安全で快適な生活環境をつくり市民生活の向上を図ります。 |

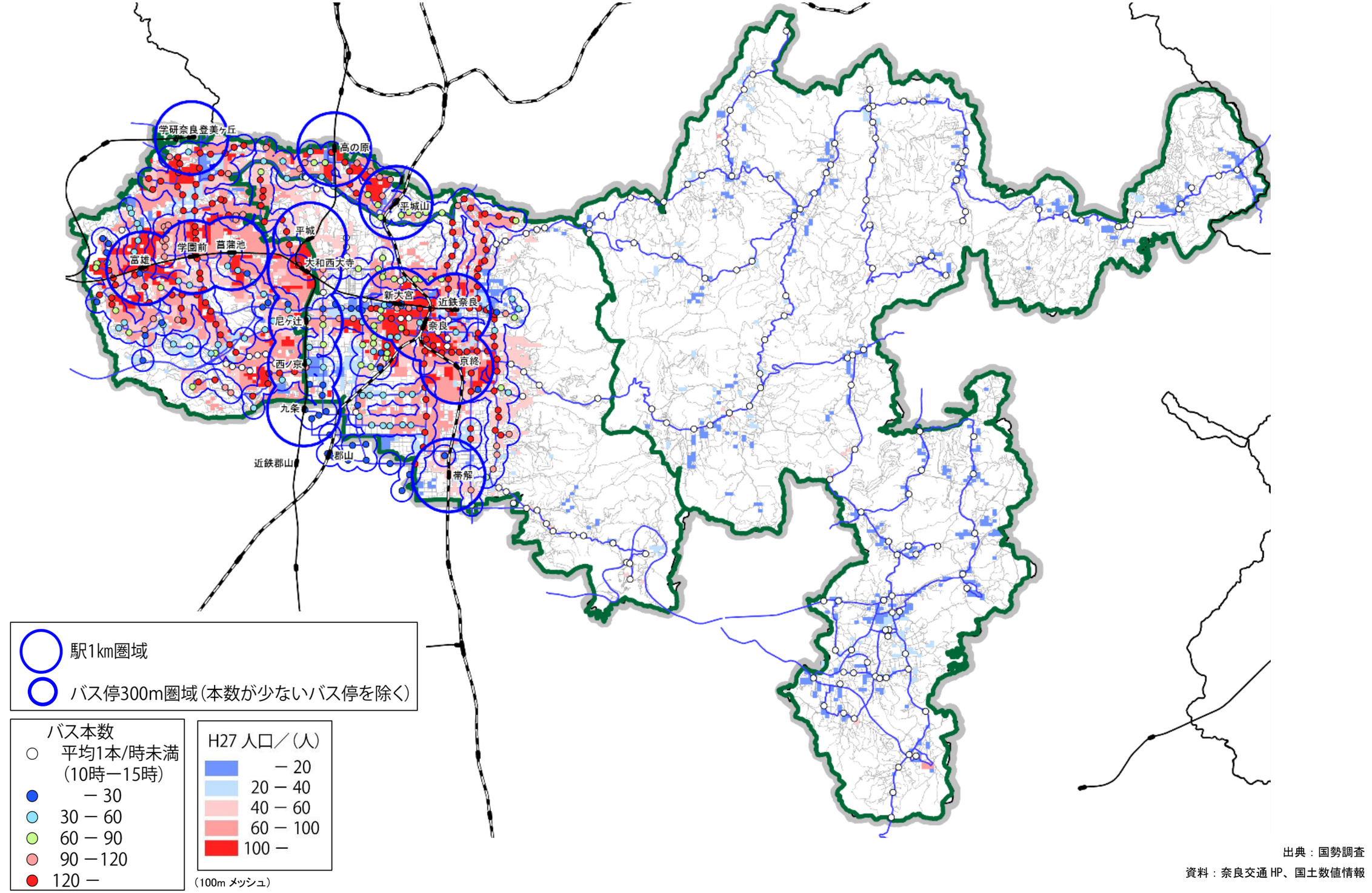
# 【参考 2】公共交通空白地域図




出典：国勢調査

資料：奈良交通 HP、国土数値情報

# 公共交通空白・不便地域図




出典：国勢調査

資料：奈良交通 HP、国土数値情報

# 【参考 3】クロスセクター効果分析の分野別代替費用の算出条件

| 分野 | 内容 | 算出条件 |
|---|---|---|
| 医療 | 病院送迎貸切バスの運行 | 1日6時間、小型バス（28人乗り）を１台、平日・土曜日に東部地域から医療施設まで貸切運行を想定。 |
| | 通院のためのタクシー券配布 | 1人片道4,265円（市立奈良病院までの平均的な距離から推定）を往復分補助。<br>配布対象者は、路線バスを利用して通院している人の内、クルマを気軽に利用出来ない人（65～74歳の自動車運転免許非保有者と75歳以上の人）。 |
| | 医師による往診 | 通院のためのタクシー券配布対象者を、医師及び看護師（1チーム）が患者1人につき30分往診すると仮定した場合の往診費用。 |
| | 医療費の増加 | 路線バス等利用者が家や目的地からバス停までを歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加額。 |
| 福祉 | タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用 | 1人片道3,365円（10㎞）を往復分補助。<br>配布対象者は、路線バスを利用して通院・買物・観光以外の自由目的で移動している人の内、クルマを気軽に利用出来ない人（65～74歳の自動車運転免許非保有者と75歳以上の人）。 |
| 商業 | 買物バスの運行 | 1日8時間、小型バス（28人乗り）を１台、平日・休日に東部地域から商業施設まで貸切運行を想定。 |
| | 買物のためのタクシー券配布 | 1人片道4,355円（紀寺町のスーパーマーケットまでの平均的な距離から推定）を往復分補助。<br>配布対象者は、路線バスを利用して買物している人の内、クルマを気軽に利用出来ない人（65～74歳の自動車運転免許非保有者と75歳以上の人）。 |
| | 移動販売の実施 | 1日8時間、移動販売車を6台、平日・土曜日に東部地域内125箇所で移動販売実施を想定。 |
| 教育 | 貸切スクールバスの運行 | 1日4時間、小型バス（28人乗り）を３台、登校日に東部地域から市街地まで貸切運行を想定。 |
| | 通学のためのタクシー券配布 | 1人片道4,445円（ＪＲ奈良駅までの平均的な距離から推定）を往復分補助。<br>配布対象者は、路線バスを利用して通学している高校生。 |
| | 通学のための下宿先の支援 | 路線バスを利用して通学している高校生に、下宿先を利用して通学する場合の下宿先の家賃補助（30,000円/人月）を実施。 |
| | 親の通学送迎負担増加による影響 | 親の通学送迎負担増加による共働き世帯の収入減少による税収減少を想定。 |
| 観光 | 観光地送迎貸切バスの運行 | 1日8時間、小型バス（28人乗り）を平日2台、休日1台、市街地から東部地域まで貸切運行を想定。 |
| | 観光地送迎のためのタクシー券配布 | 1人片道6,335円（ＪＲ奈良駅から柳生観光協会駐車場までの利用を推定）を往復分補助。<br>配布対象者は、観光施設へ路線バス等を利用して来訪している人。 |
| | イベント会場送迎貸切バスの運行 | 1日6時間、年に13回、小型バス（28人乗り）を休日1台、市街地から東部地域まで貸切運行を想定。 |
| | イベント会場送迎のためのタクシー券配布 | 1人片道6,335円（ＪＲ奈良駅から柳生観光協会駐車場までの利用を推定）、3,635円（ＪＲ奈良駅から田原ふる里ほっとステーション）を往復分補助。<br>配布対象者は、イベント会場へ路線バス等を利用して来訪している人。 |
| 税収 | 土地の価値低下等による税収減少 | 廃止時影響エリアの地価が1%低下することによる税の減収を想定。 |