



## 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

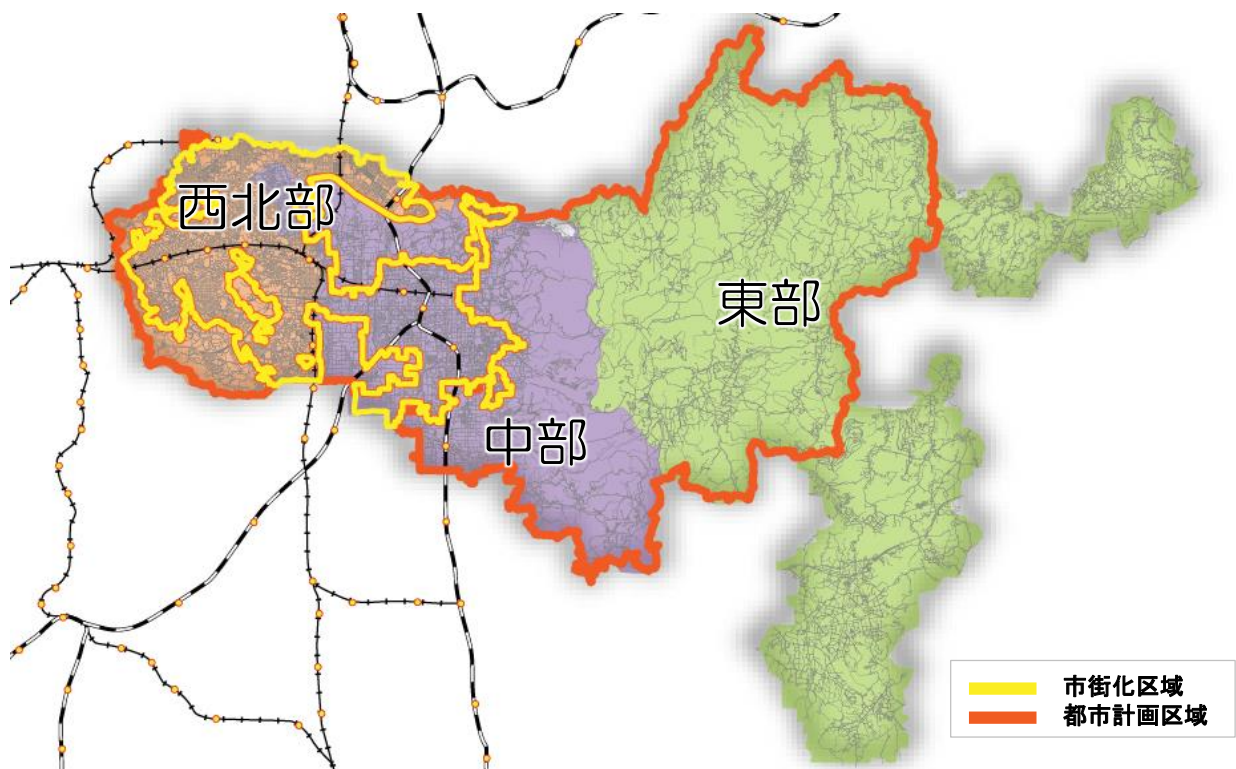
- ・ 東部の山間地域に位置し、都市計画区域外または市街化調整区域に属する
- ・ 豊かな自然の中で暮らしが営まれ、地域の魅力となっている。

### ■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

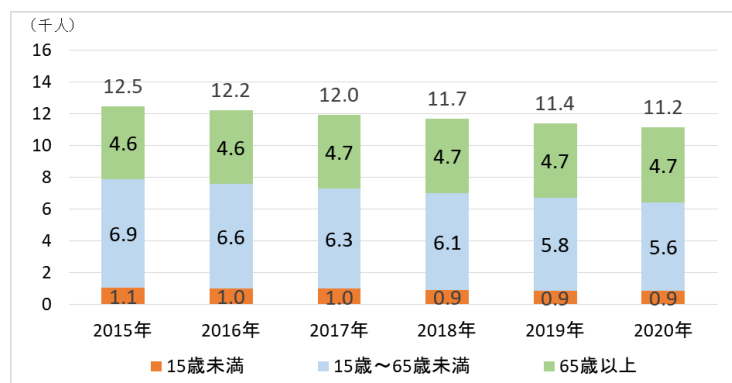
※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

### 2.1.1 地域の現状

#### 1) 人口動向

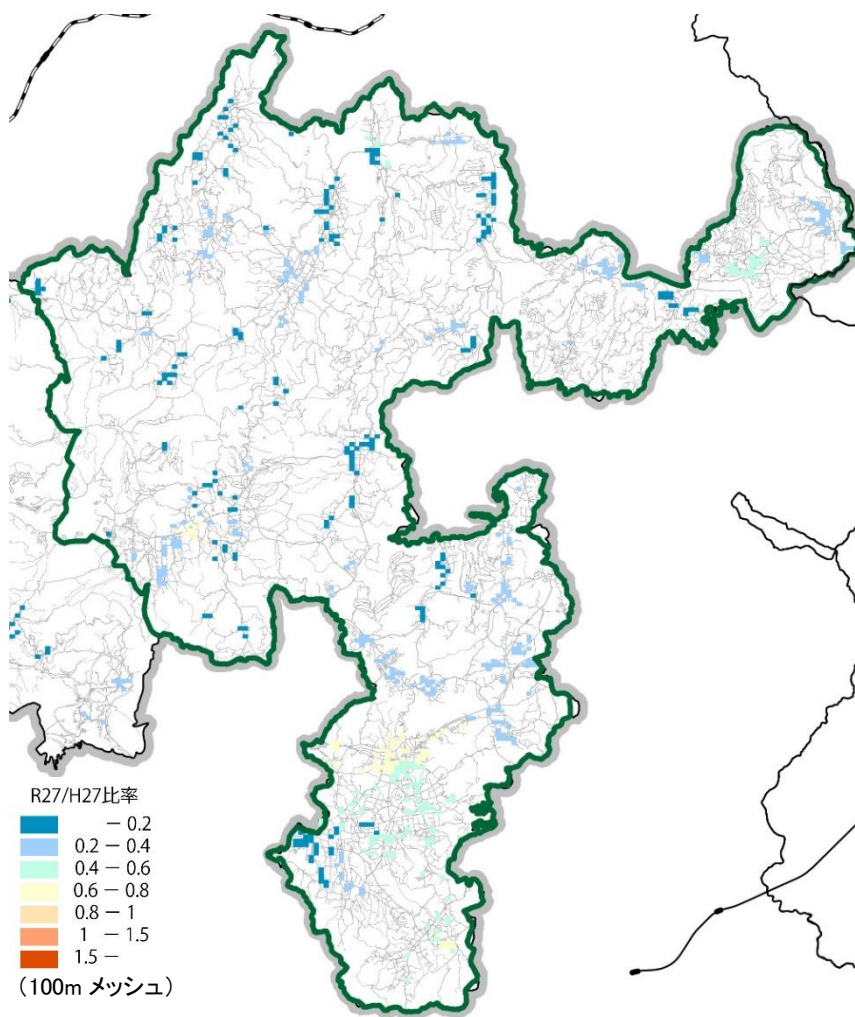
- 東部地域の人口は、すでに大幅な減少傾向にあります。
- 今後も、地域全体で減少する見込みです。

実績値



出典:住民基本台帳(各年10月1日時点)

将来推計値



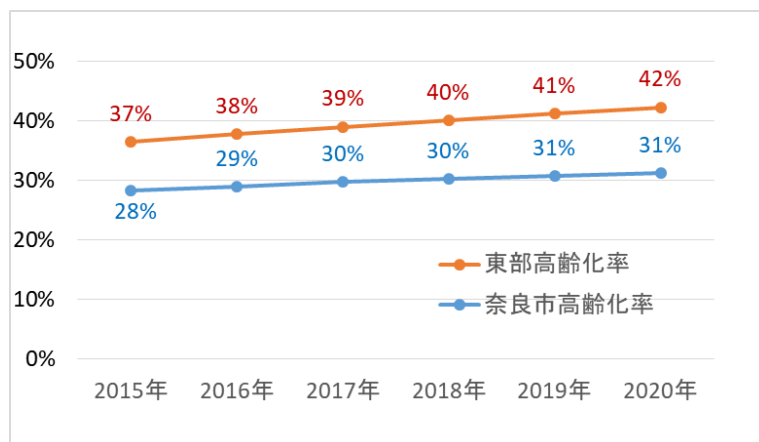
東部地域の将来人口

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



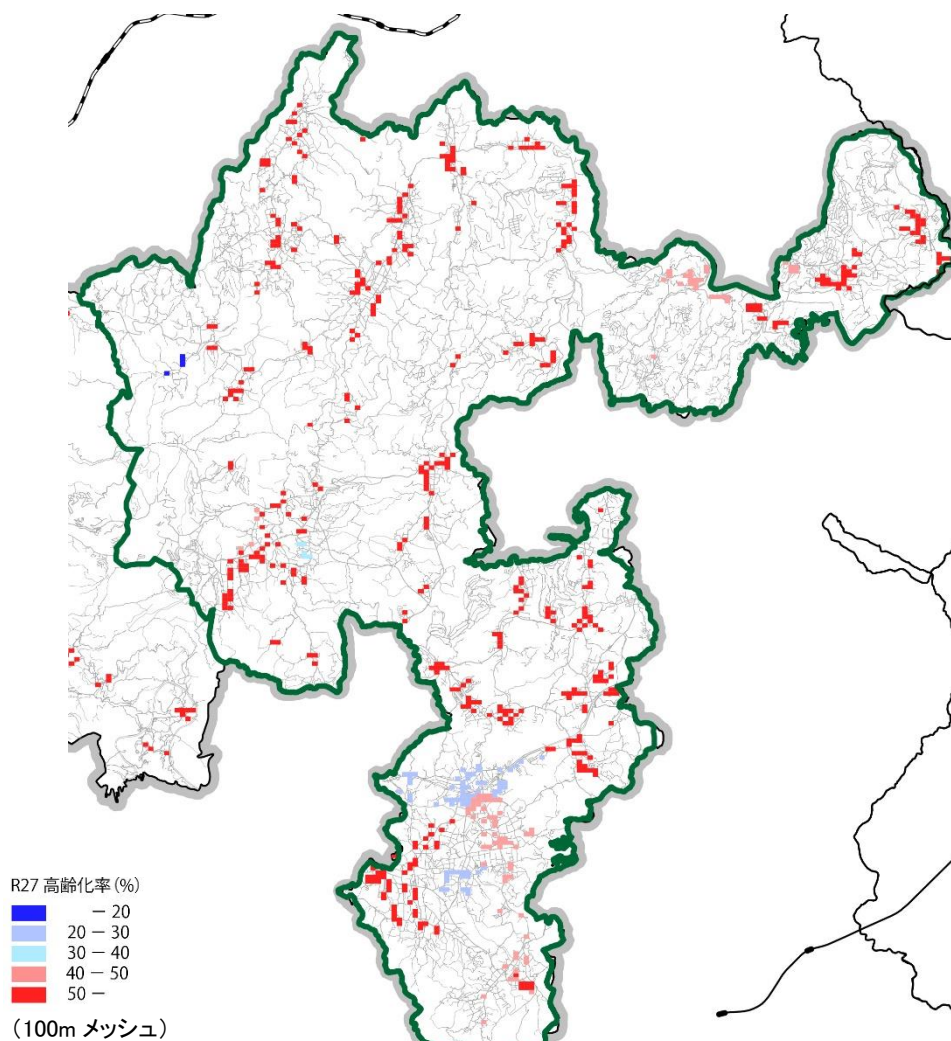
- 東部地域の高齢化率は、奈良市全体より大幅に高い状況です。
- 令和 27 年には地域全体で高齢化率 50%以上になる見込みとなっています。

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

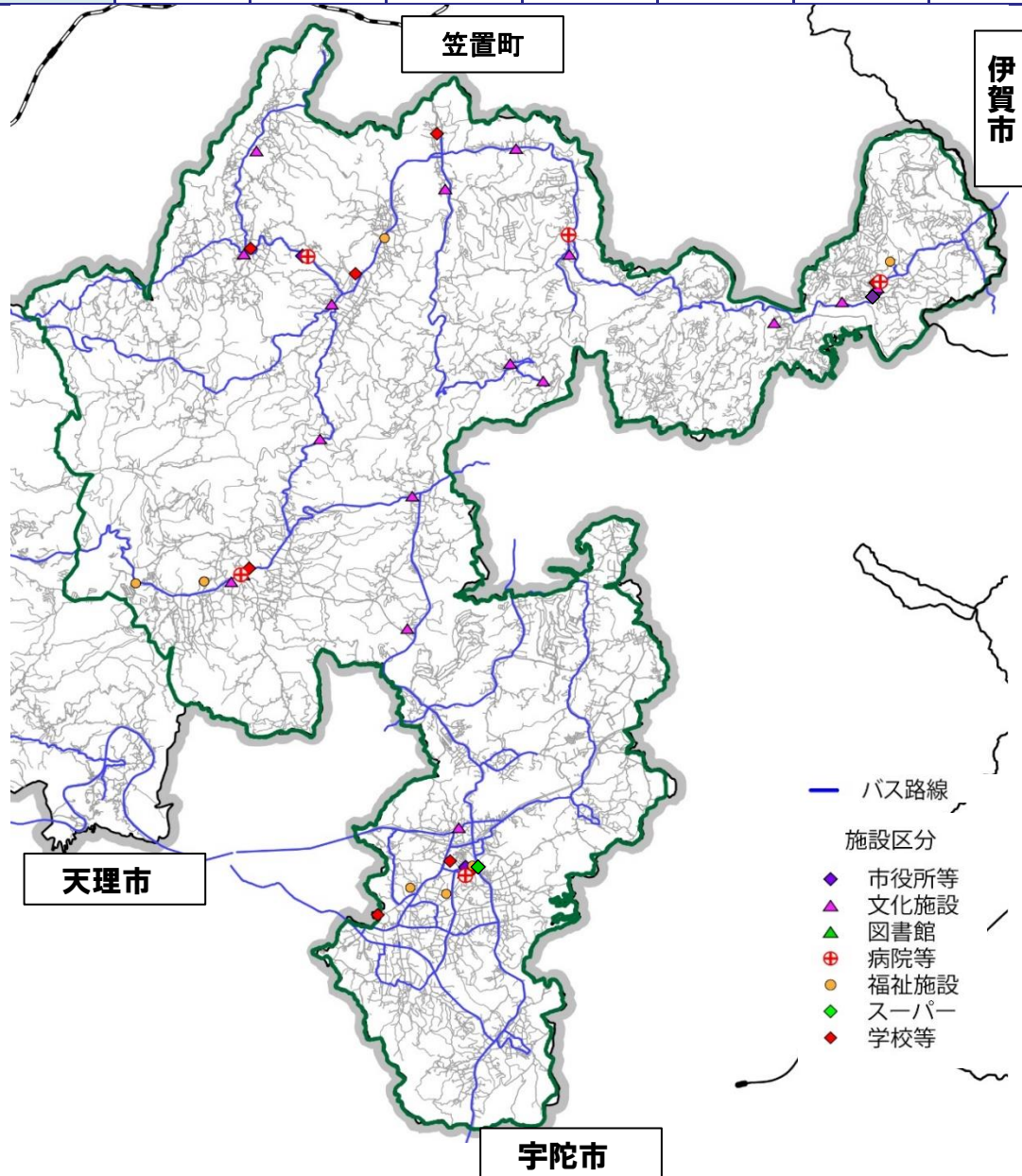


## 2) 都市施設

- 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

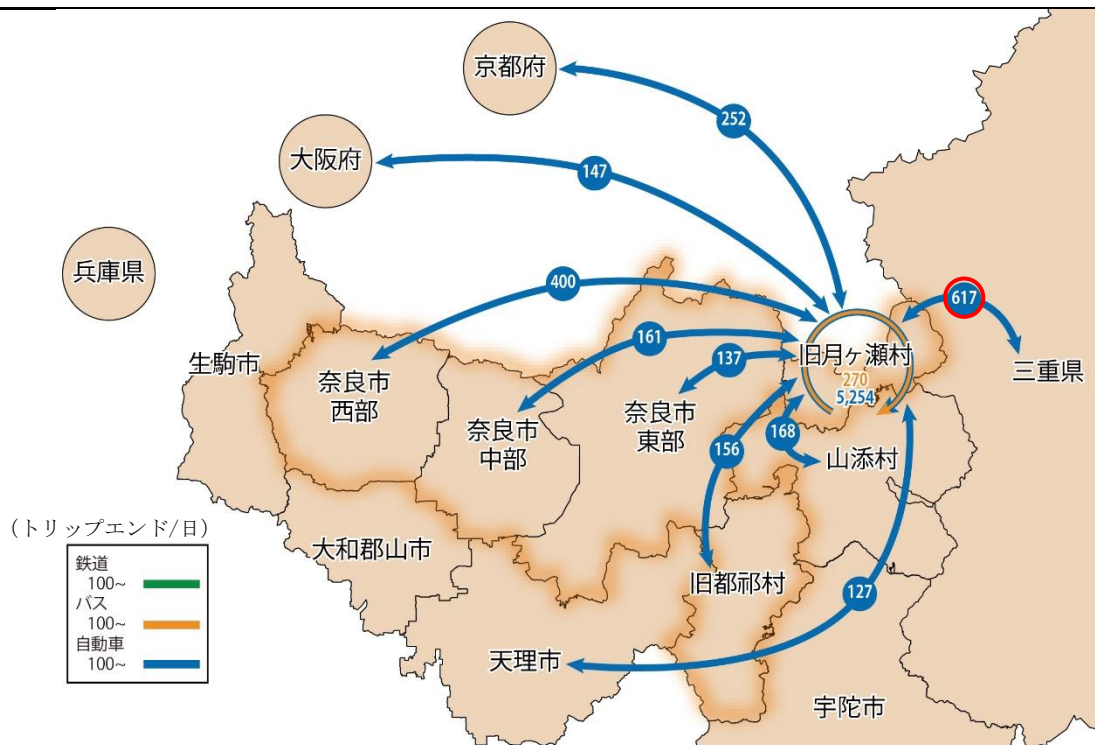
※鉄道・自動車・バスの500トリップエンド以上を表記

※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

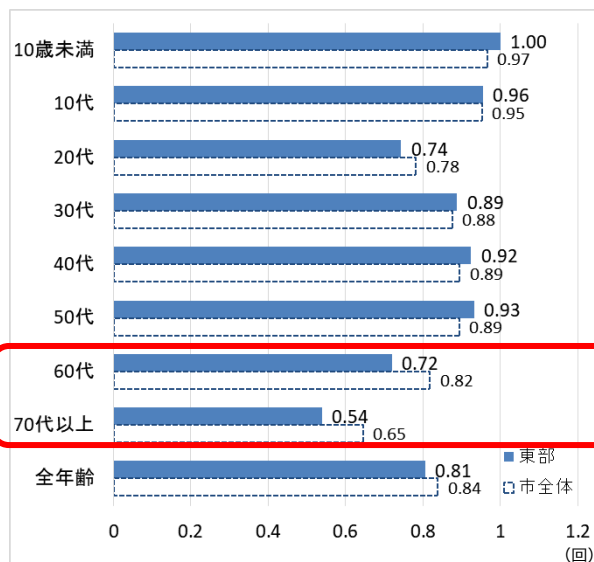
※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、  
本戦略の地域とは一致していない。



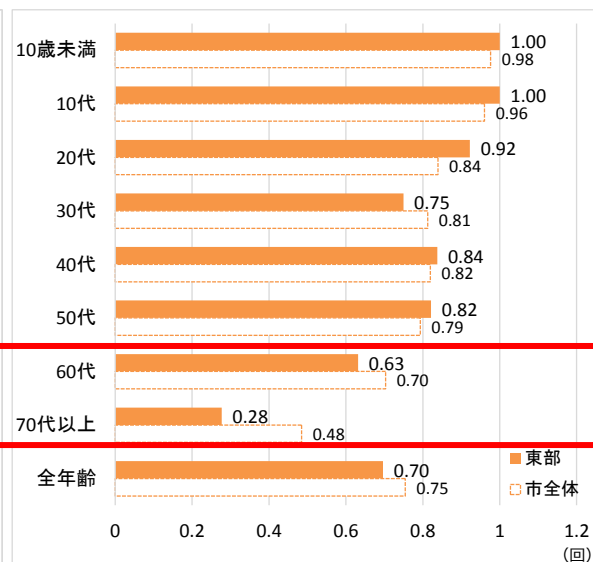
## (2) 外出率

- 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。

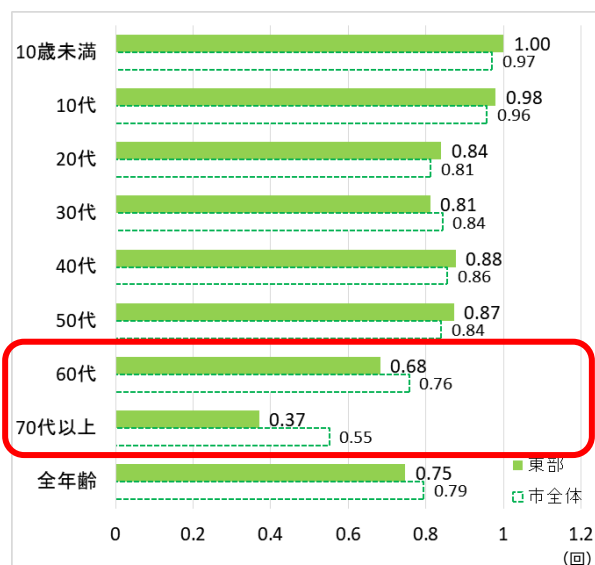
## 【男性】



## 【女性】



## 【合計】



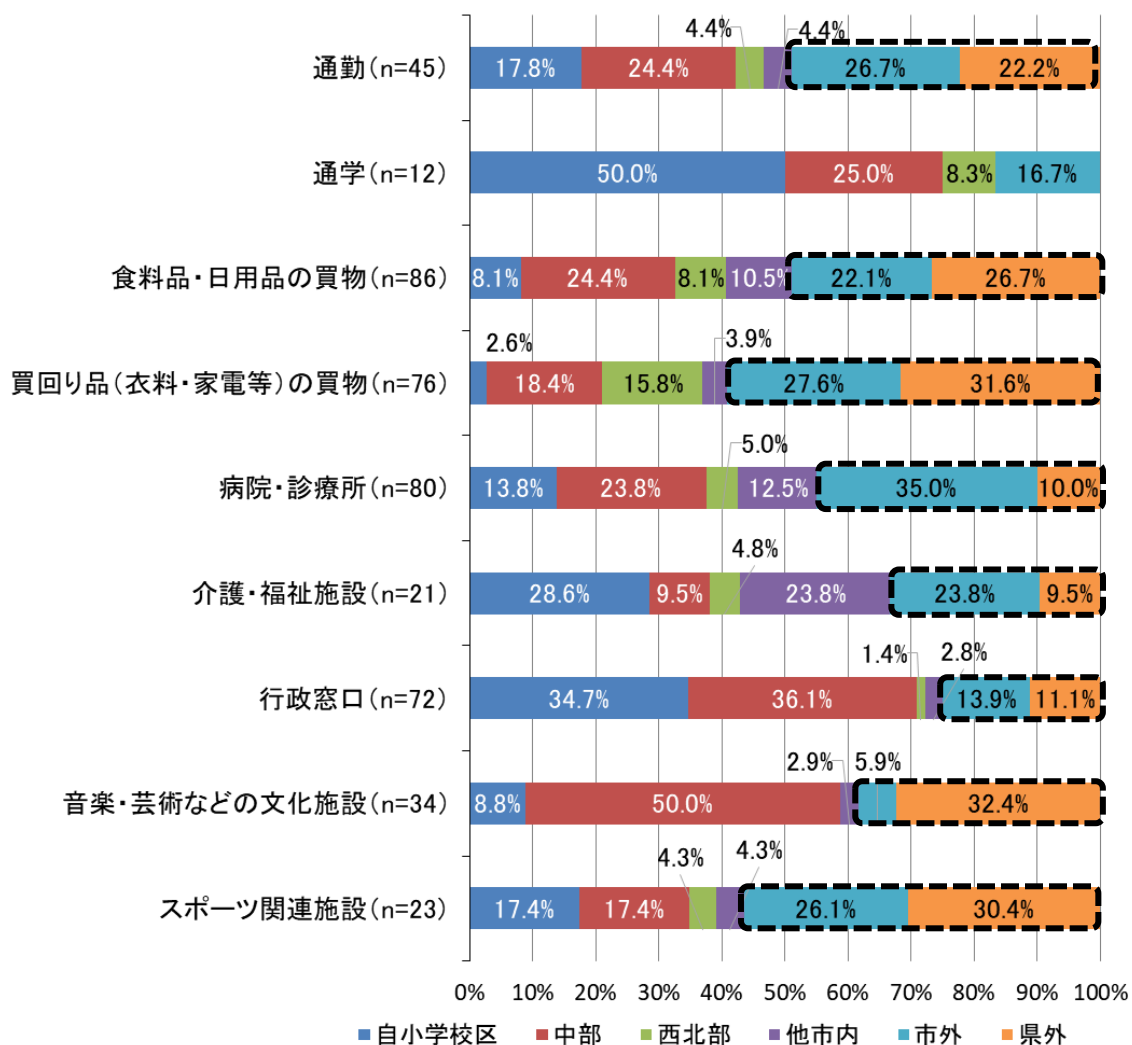
## 東部地域の外出率

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。



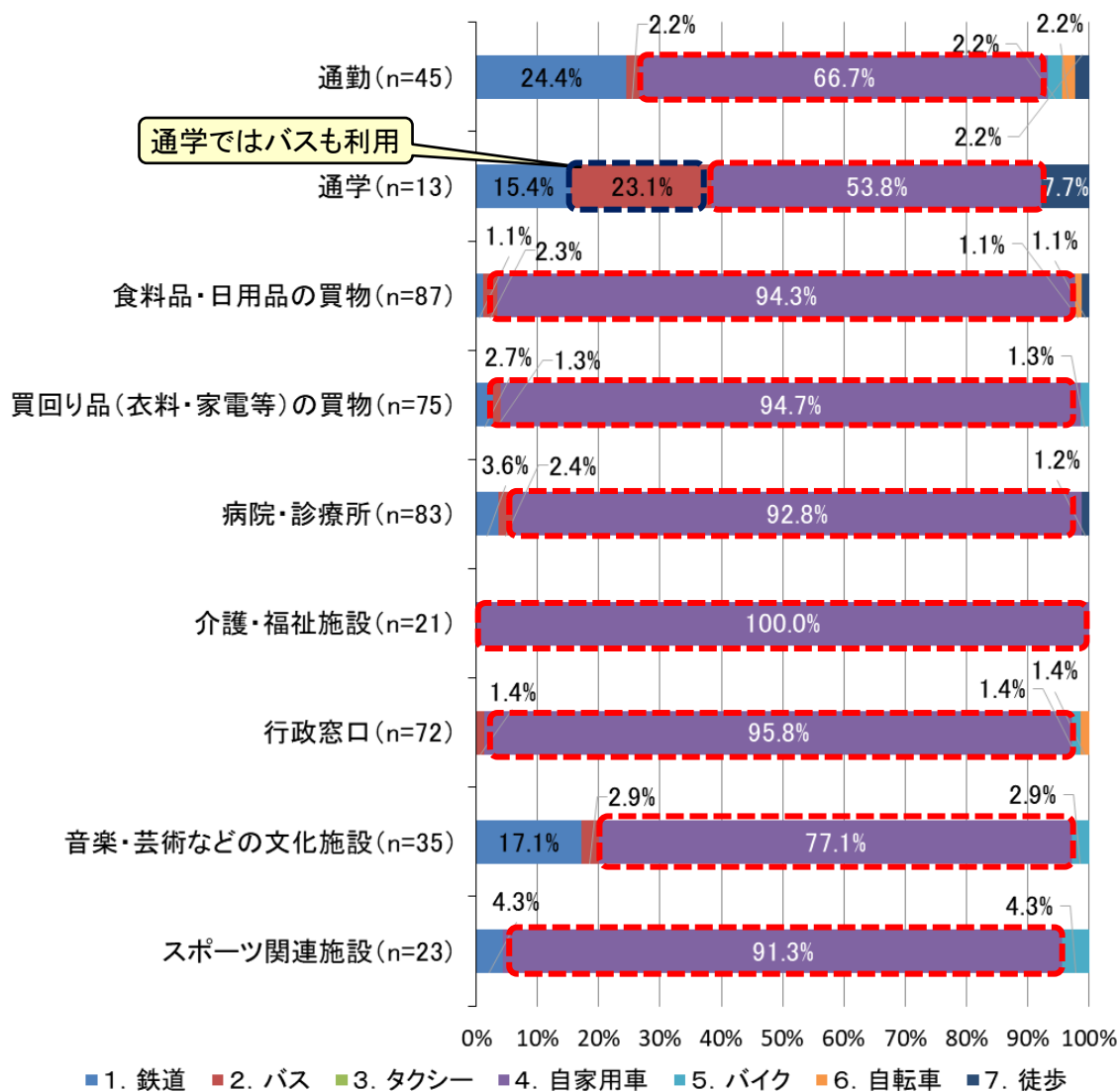
東部地域の外出目的別目的地

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

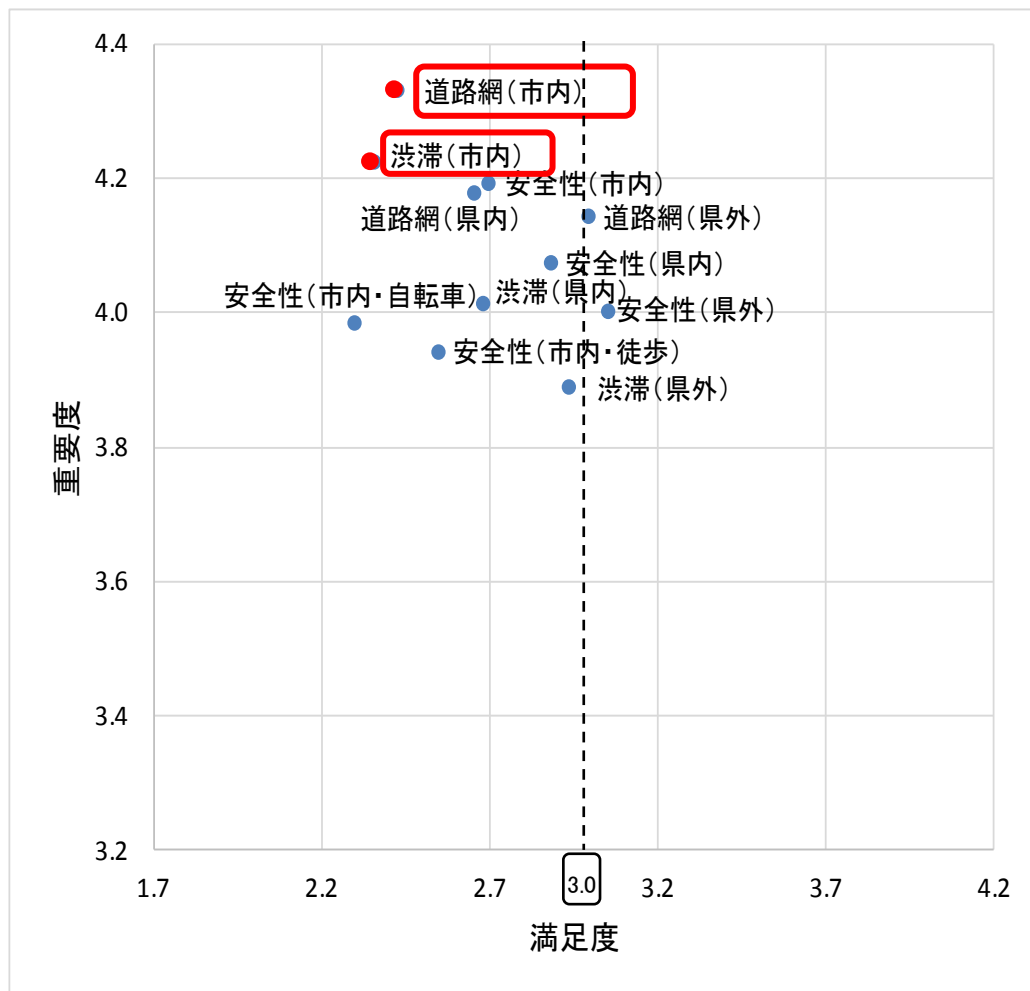
資料：市民アンケート調査結果 (H31.2)



## 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)

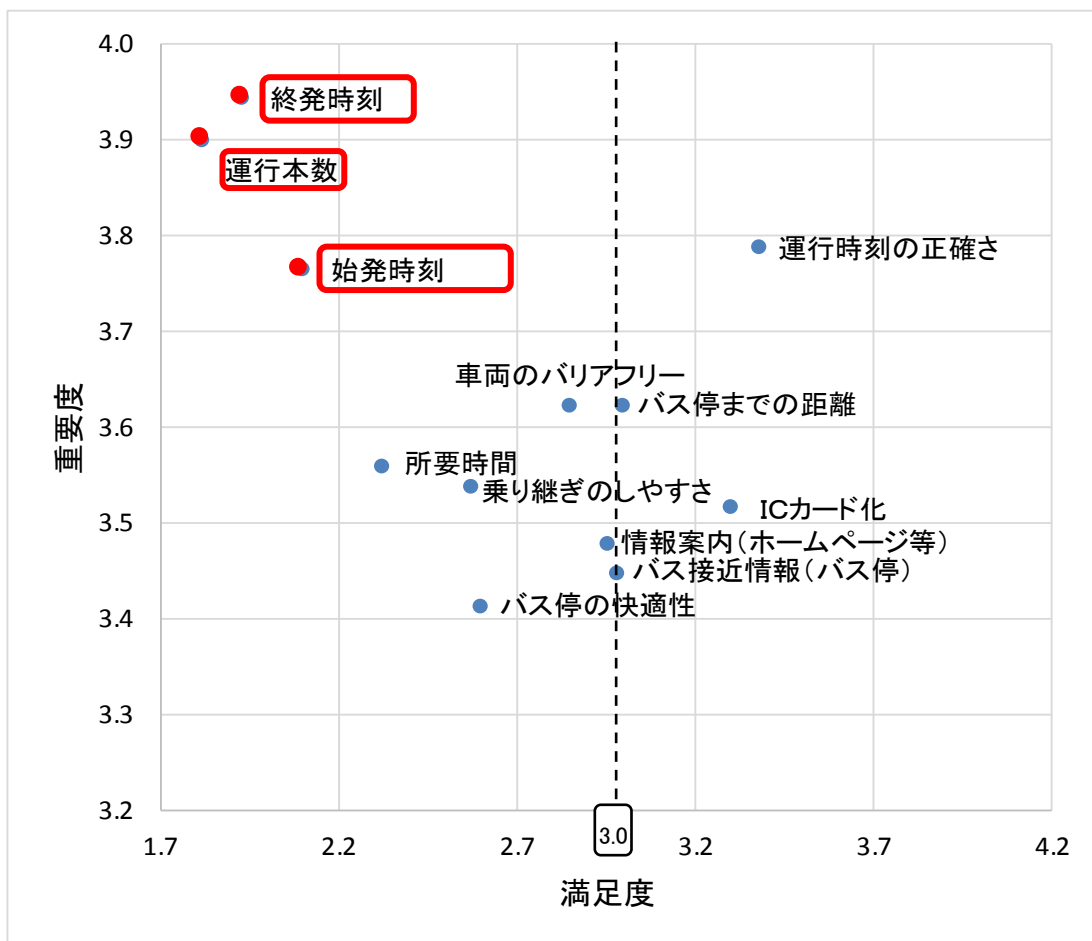
※満足度・重要度ともに5段階で調査を行った。



## 5) 公共交通

### (1) 公共交通網（鉄道・バス）

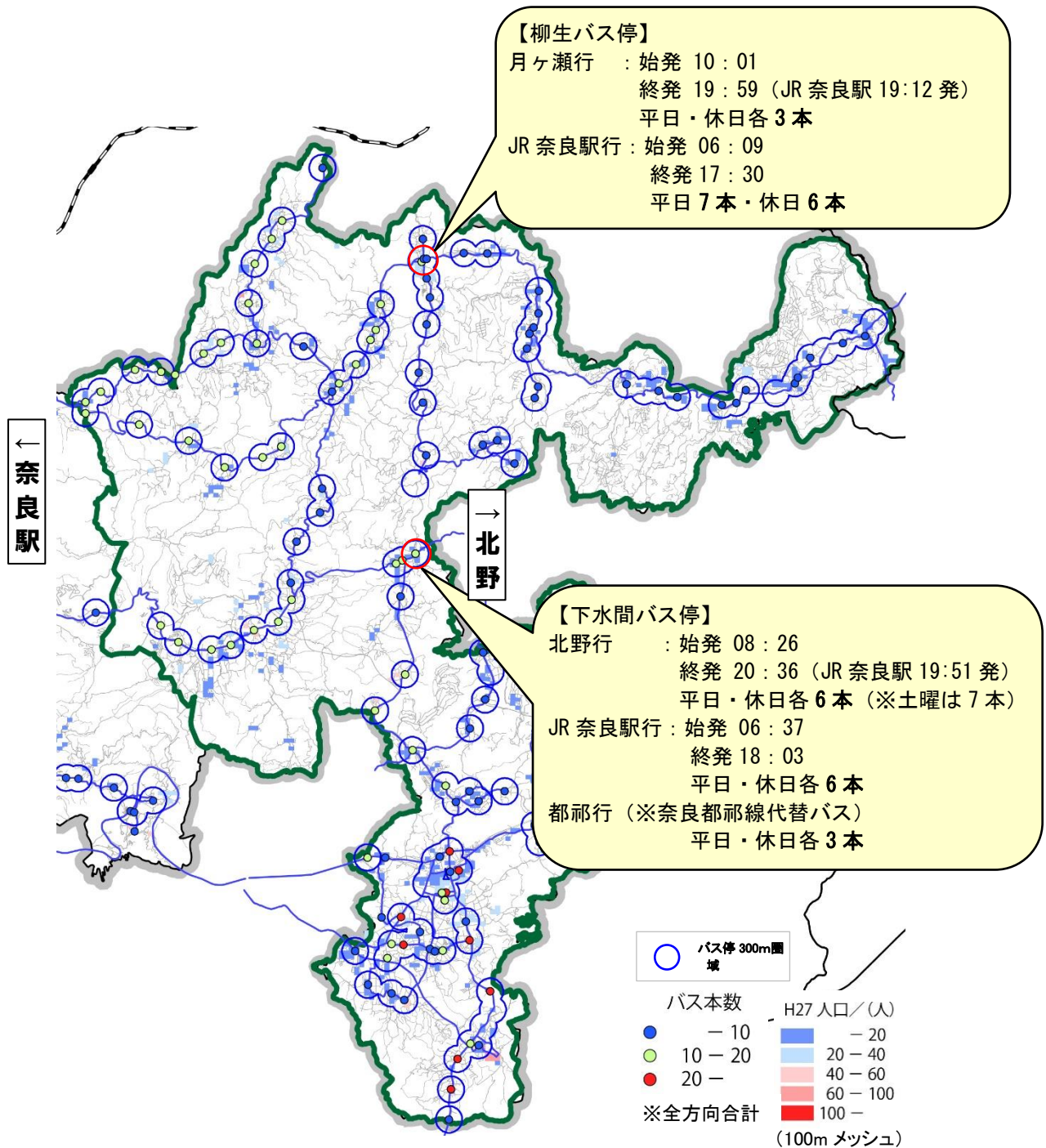
- 東部地域には鉄道がなく、バスの運行本数も少なく、公共交通空白地も広がっており、公共交通への満足度が低くなっています。



#### 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。



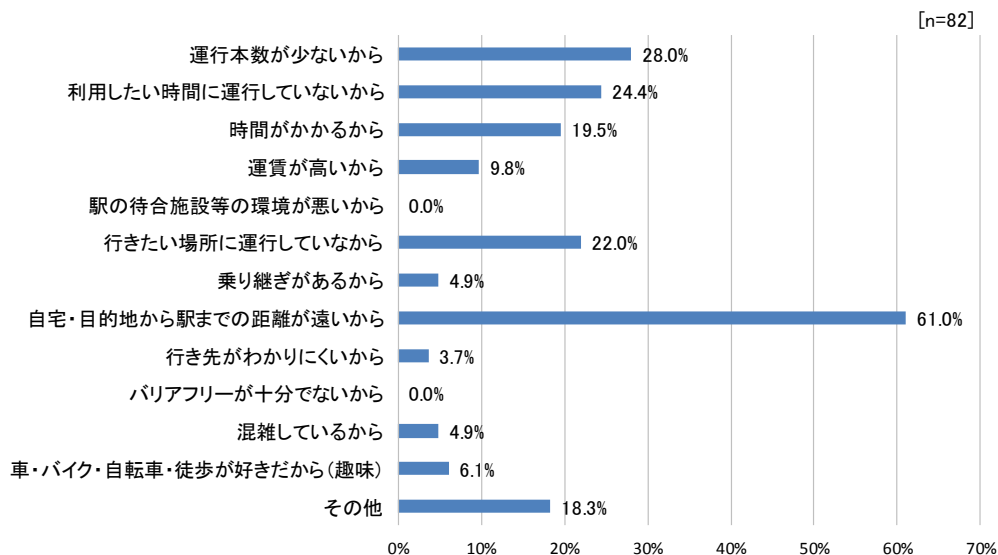
### 東部地域の公共交通ネットワークと利用圏

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)



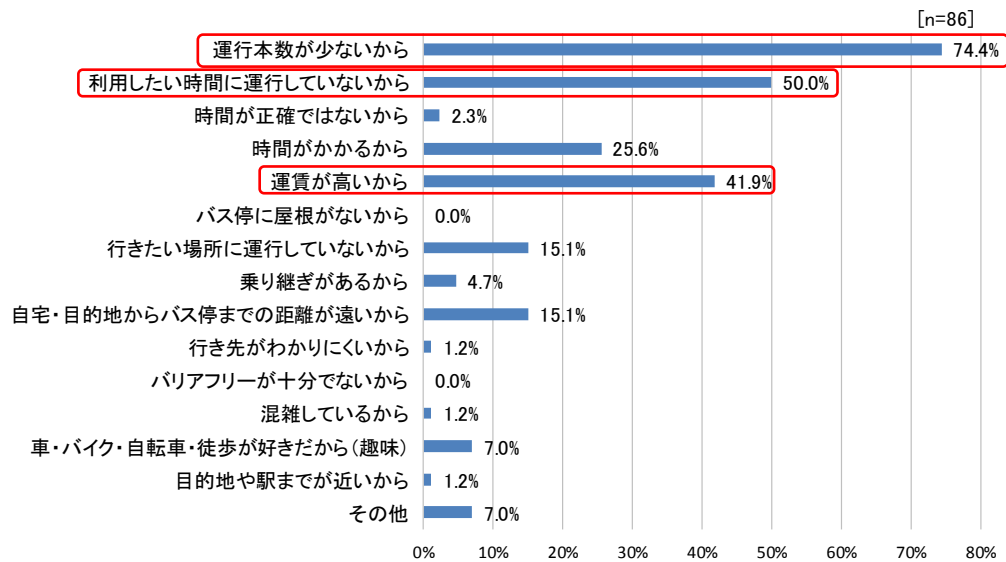


- 東部地域では、バスを利用しない理由として、運行本数、時間帯、運賃が多く挙げられています。



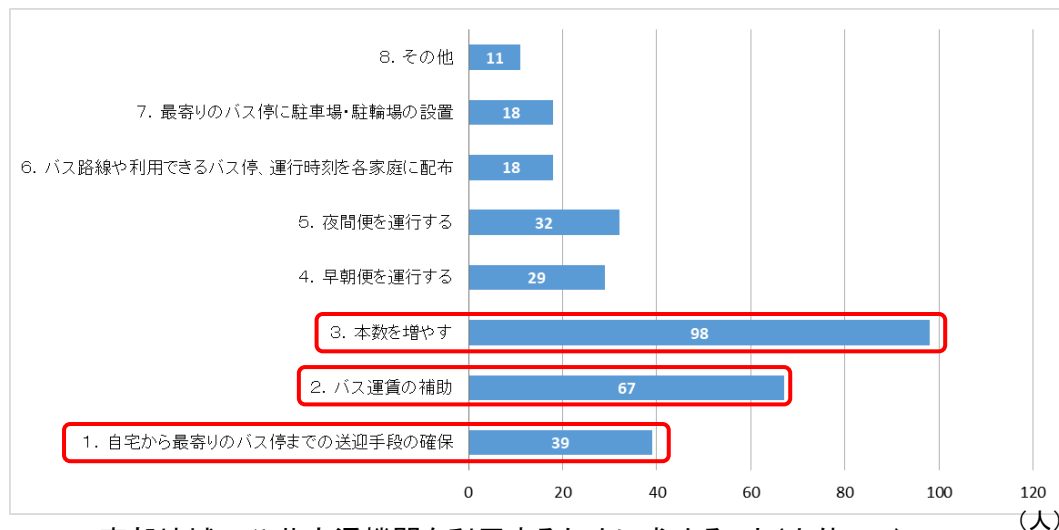
東部地域の鉄道を利用しない理由

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

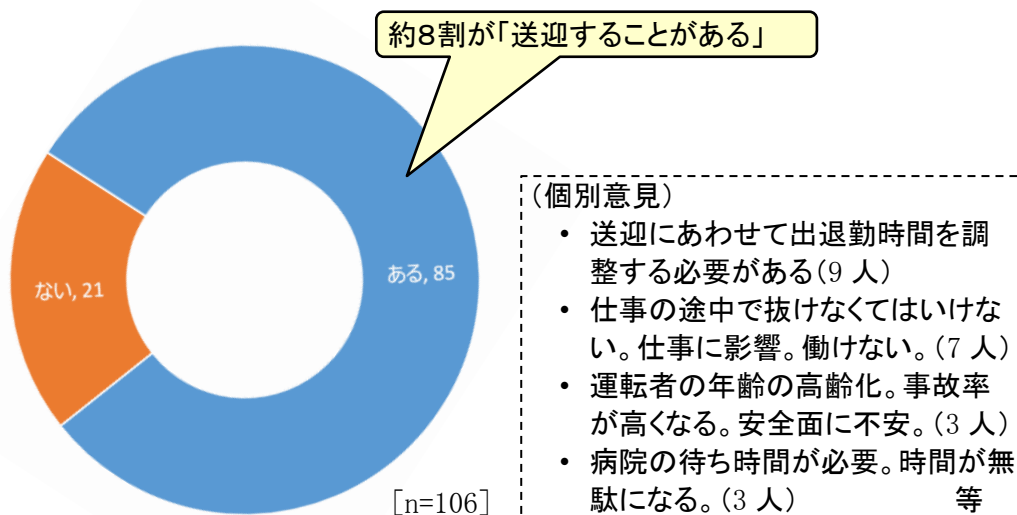
資料: 市民アンケート調査結果(H31.2)



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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、すでに大幅な減少傾向</li> <li>高齢化率は、奈良市全体より大幅に高い</li> </ul>                                                                                                                                                                                            |
| (2)都市施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>集落の存在にあわせ、施設も広い地域内に点在</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                 |
| (3)人の動き | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> |
| (4)道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>                                                                                                                                     |
| (5)公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>                                                                                                  |

#### ■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

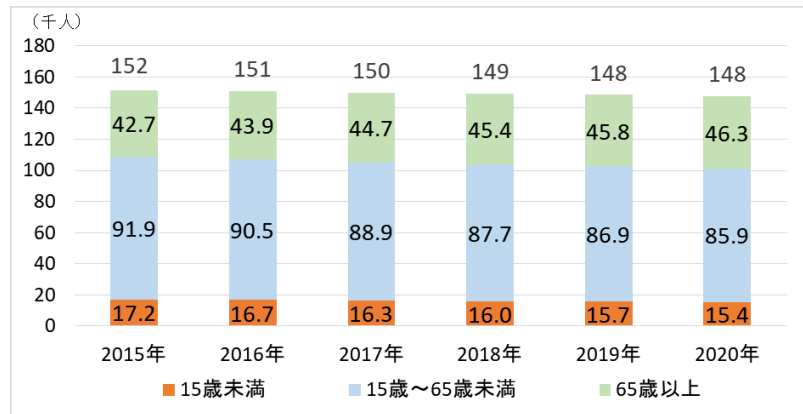
### 2.2.1 中部地域の現状

※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

#### 1) 人口動向

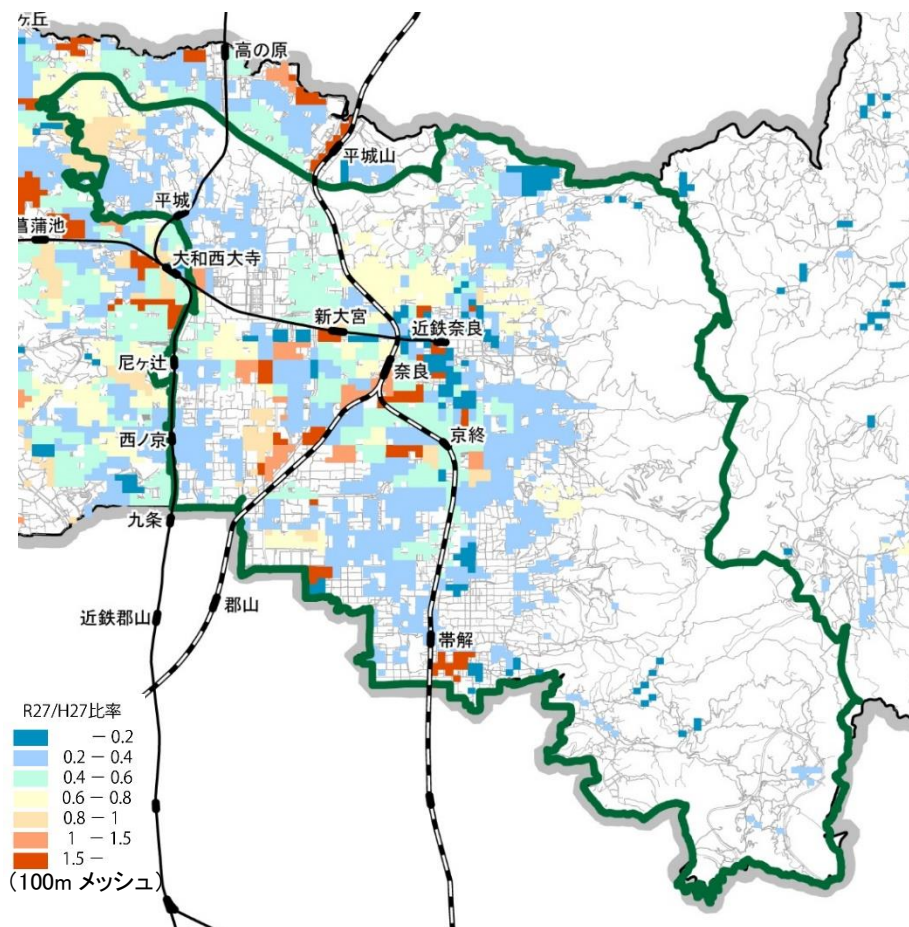
- 中部地域の人口は、すでに減少傾向となっています。
- 今後、中心部など人口が増加する地区も見られますが、その他の地区は減少する見込みです。

実績値



出典:住民基本台帳(各年10月1日時点)

将来推計値



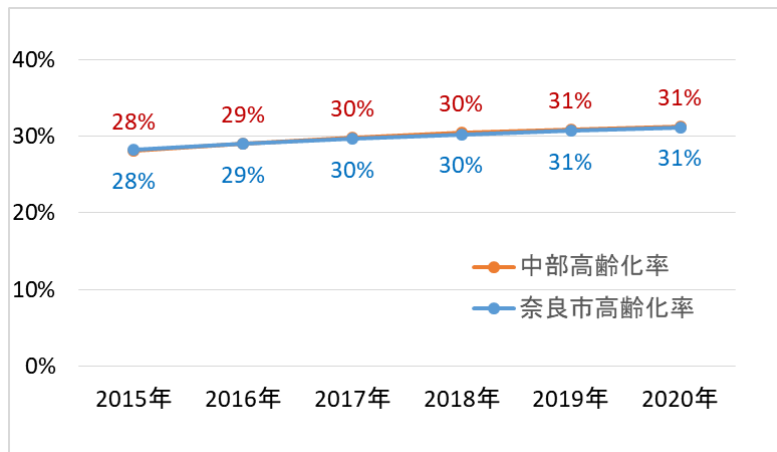
中部地域の将来人口

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



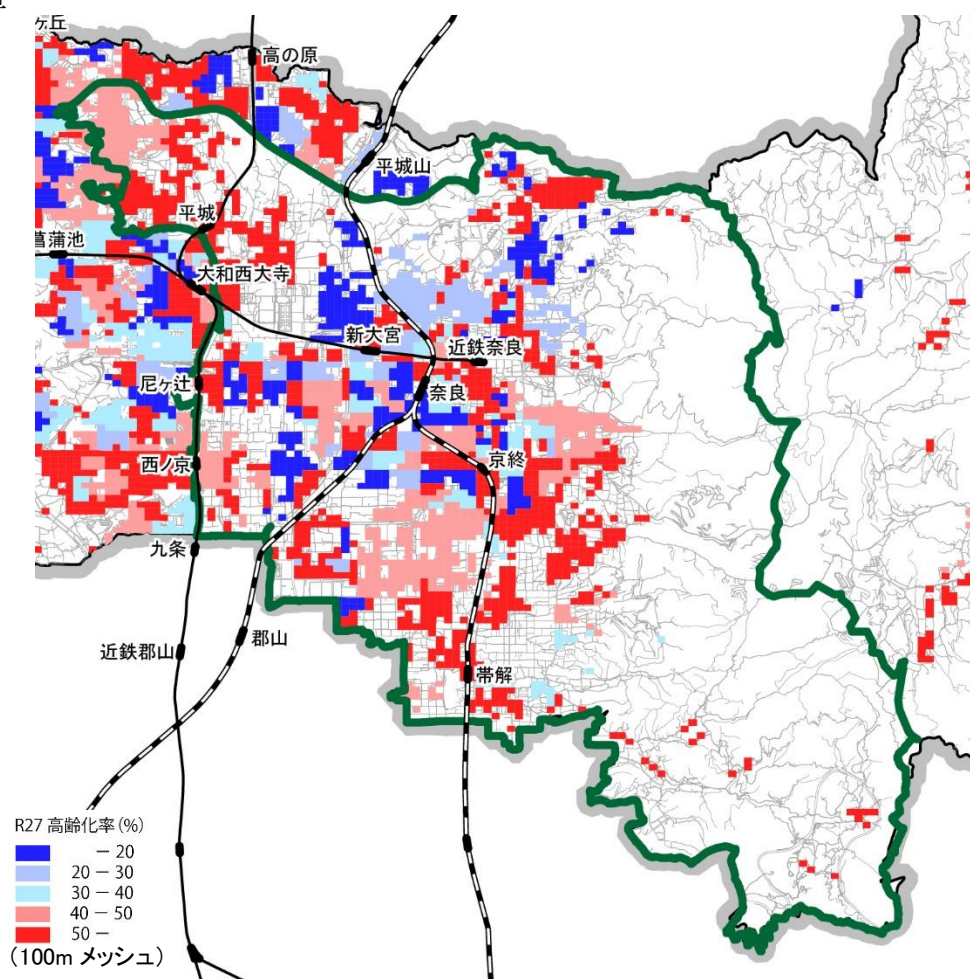
- 中部地域の高齢化率は、奈良市全体と概ね同程度となっています。
- 今後は、特に人口が減少する中心部の周辺地区で、高齢化率が高まる見込みです。

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

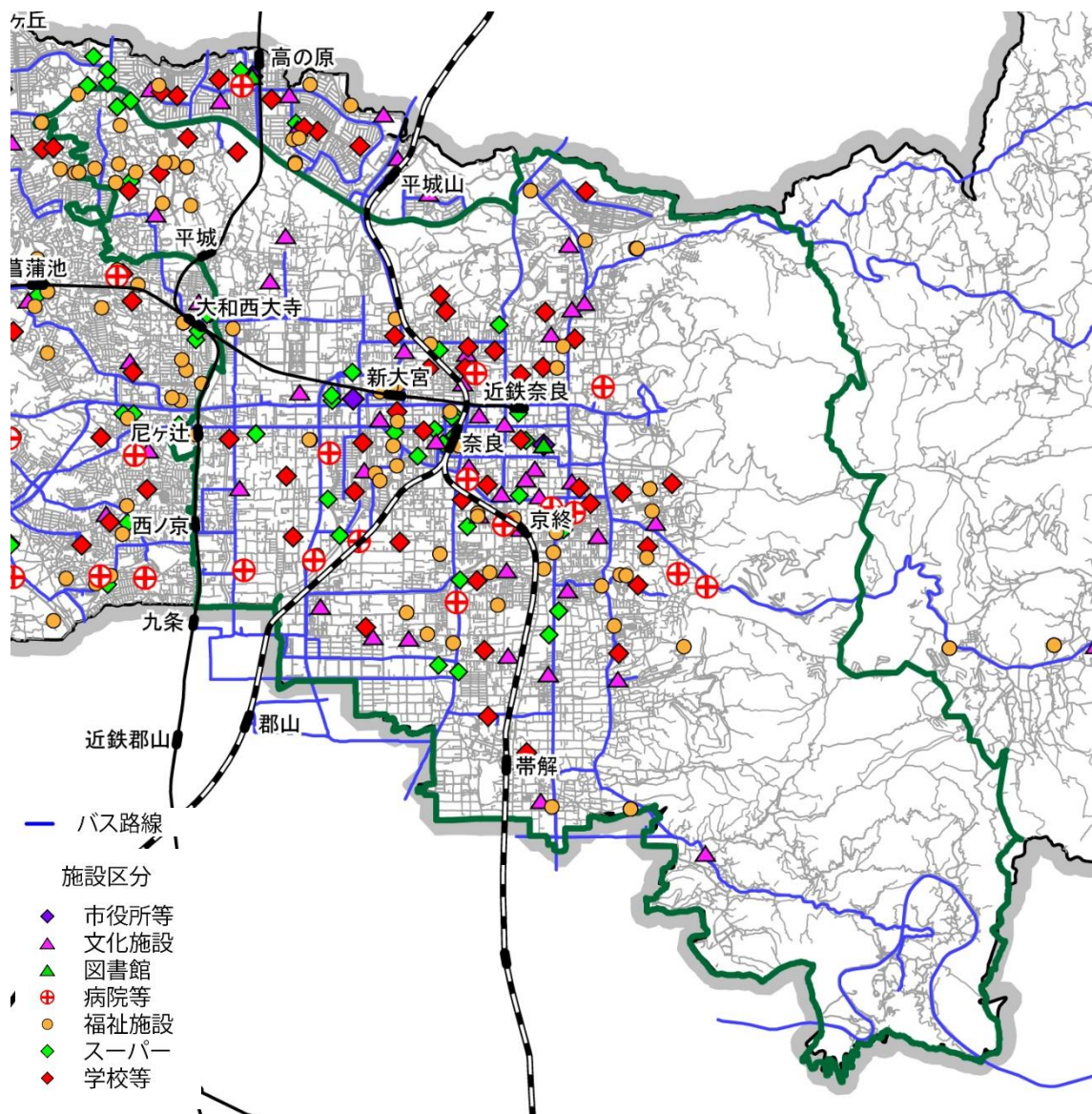


## 2) 都市施設

- 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% |



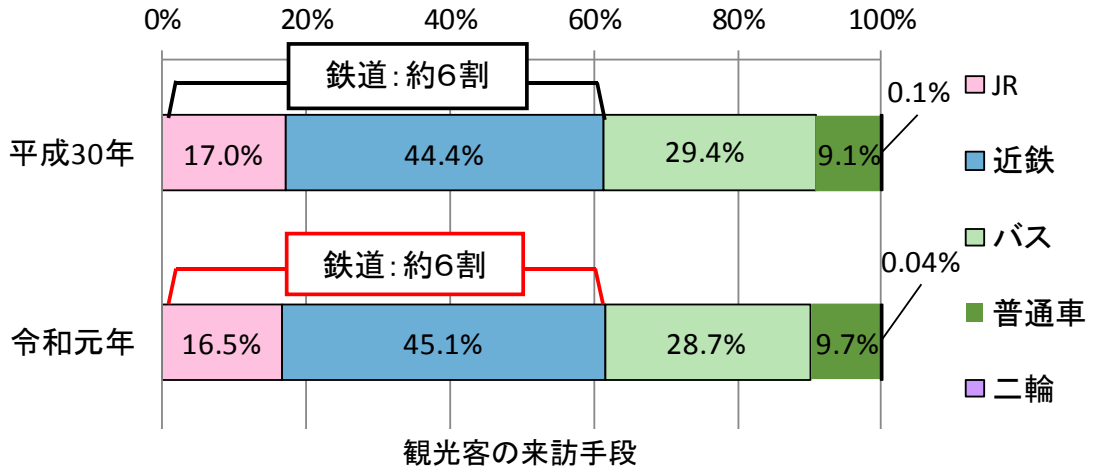
中部地域の主な都市施設立地状況

資料：平成 30 年度国土数値情報

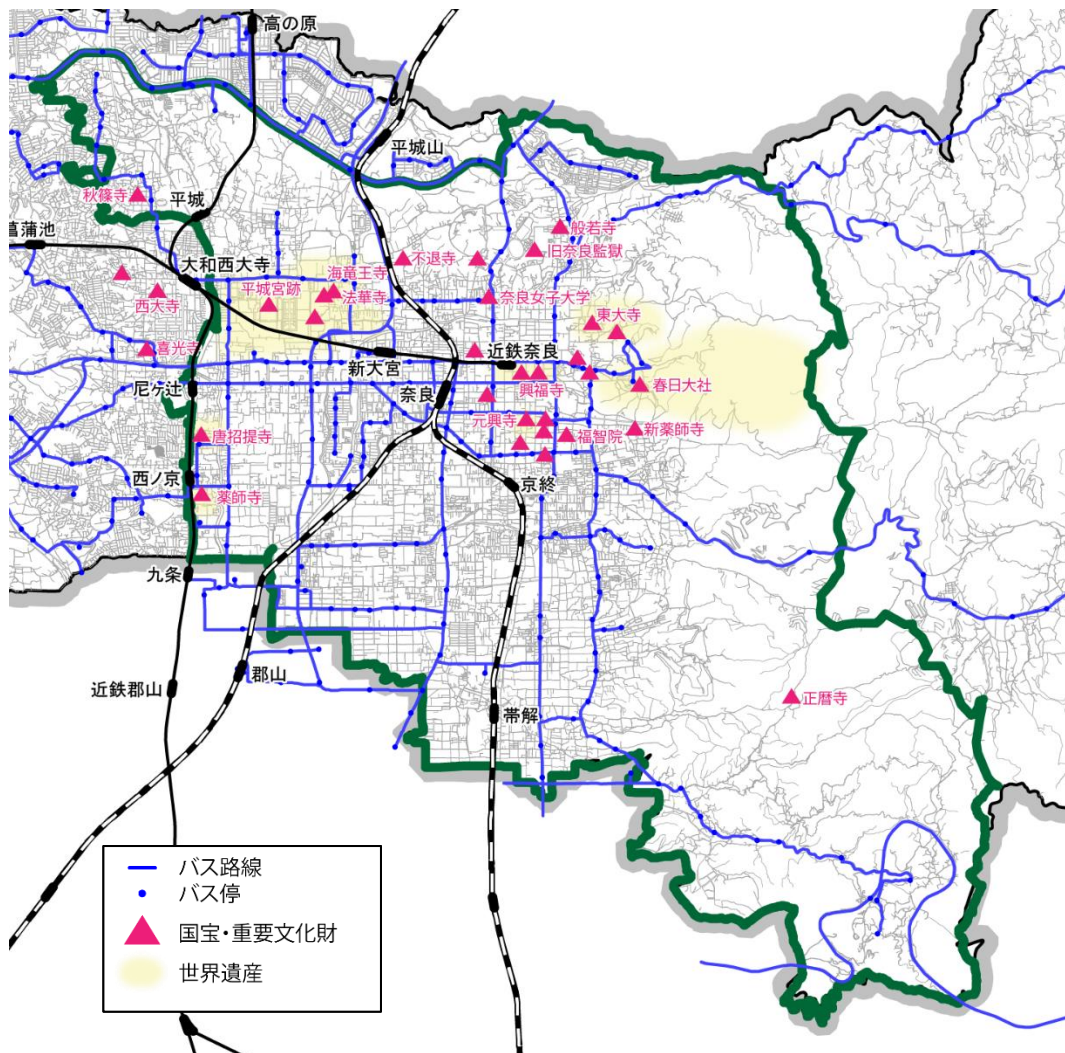


## 3) 観光

- 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。



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)

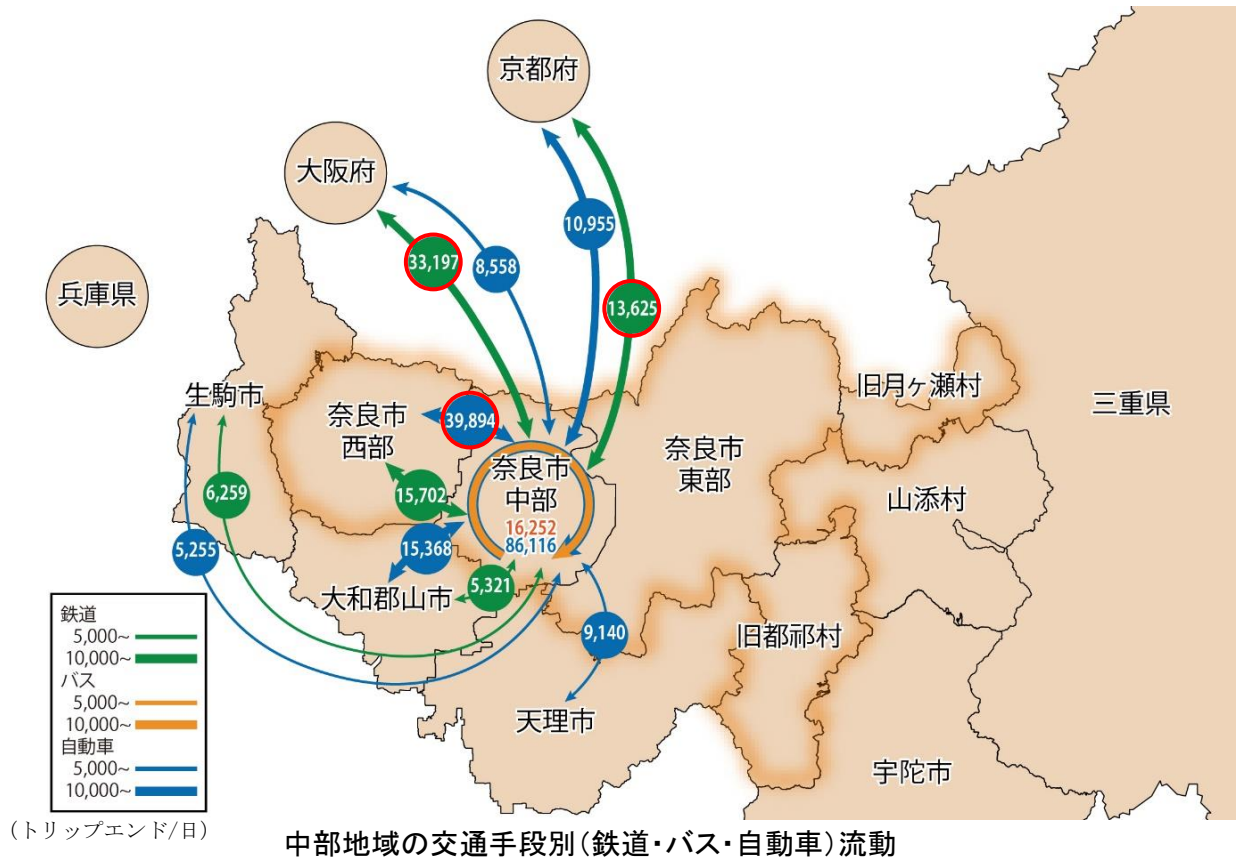
資料: 奈良市HP(国宝・重要文化財(建造物)一覧 令和2年10月1日現在)



## 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。

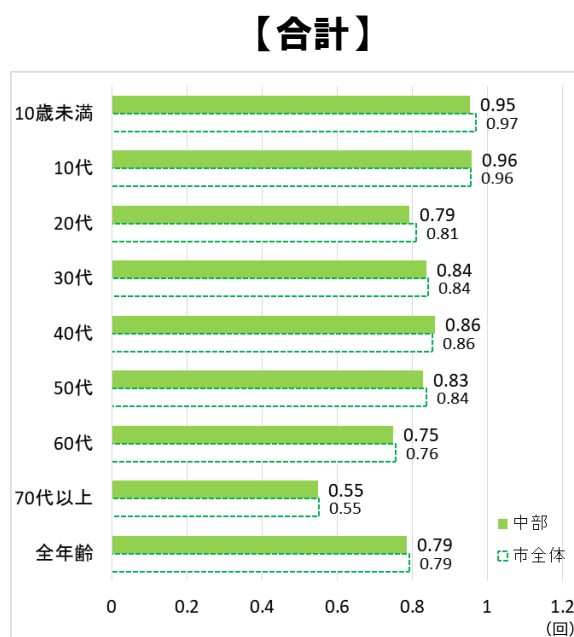
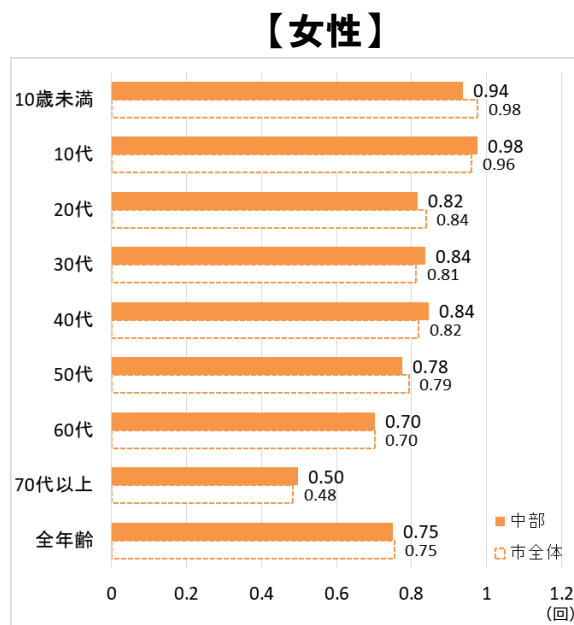
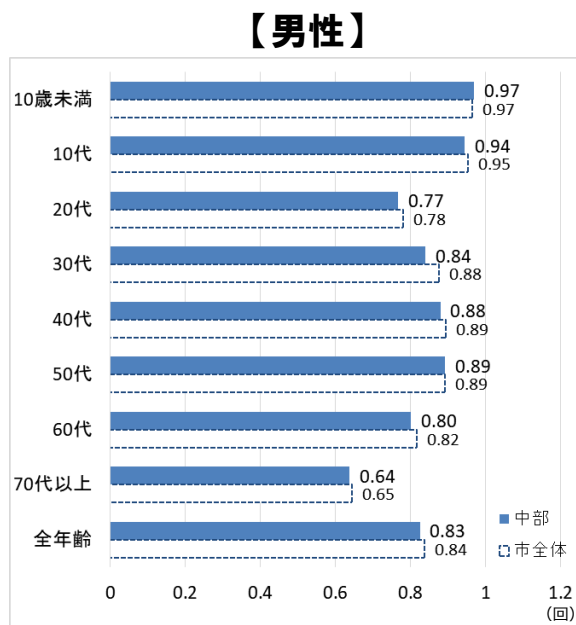


資料: 第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査  
 ※鉄道・自動車・バスの500トリップエンド以上を表記  
 ※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、  
 本戦略の地域とは一致していない。



## (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。



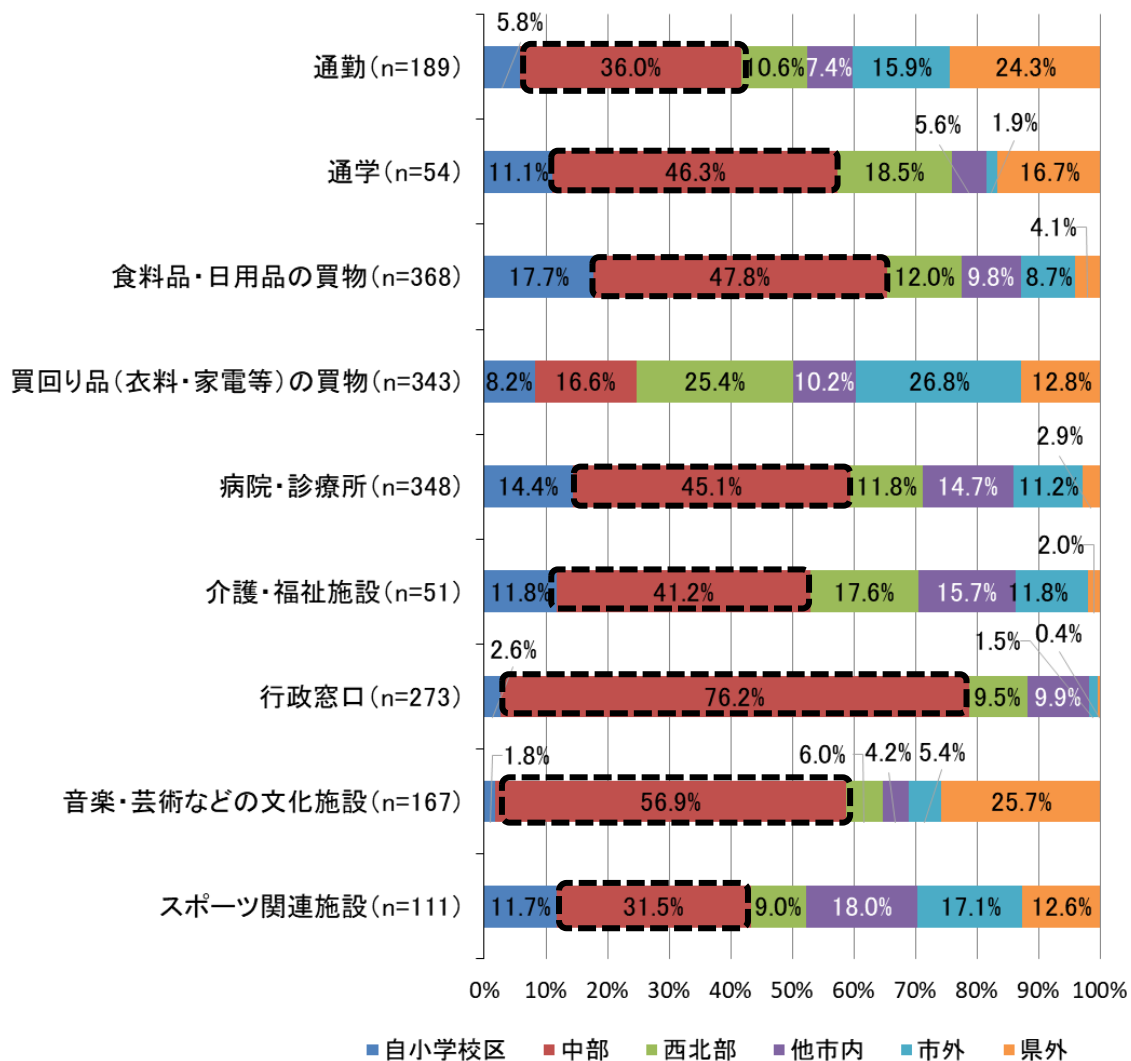
## 中部地域の外出率

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。



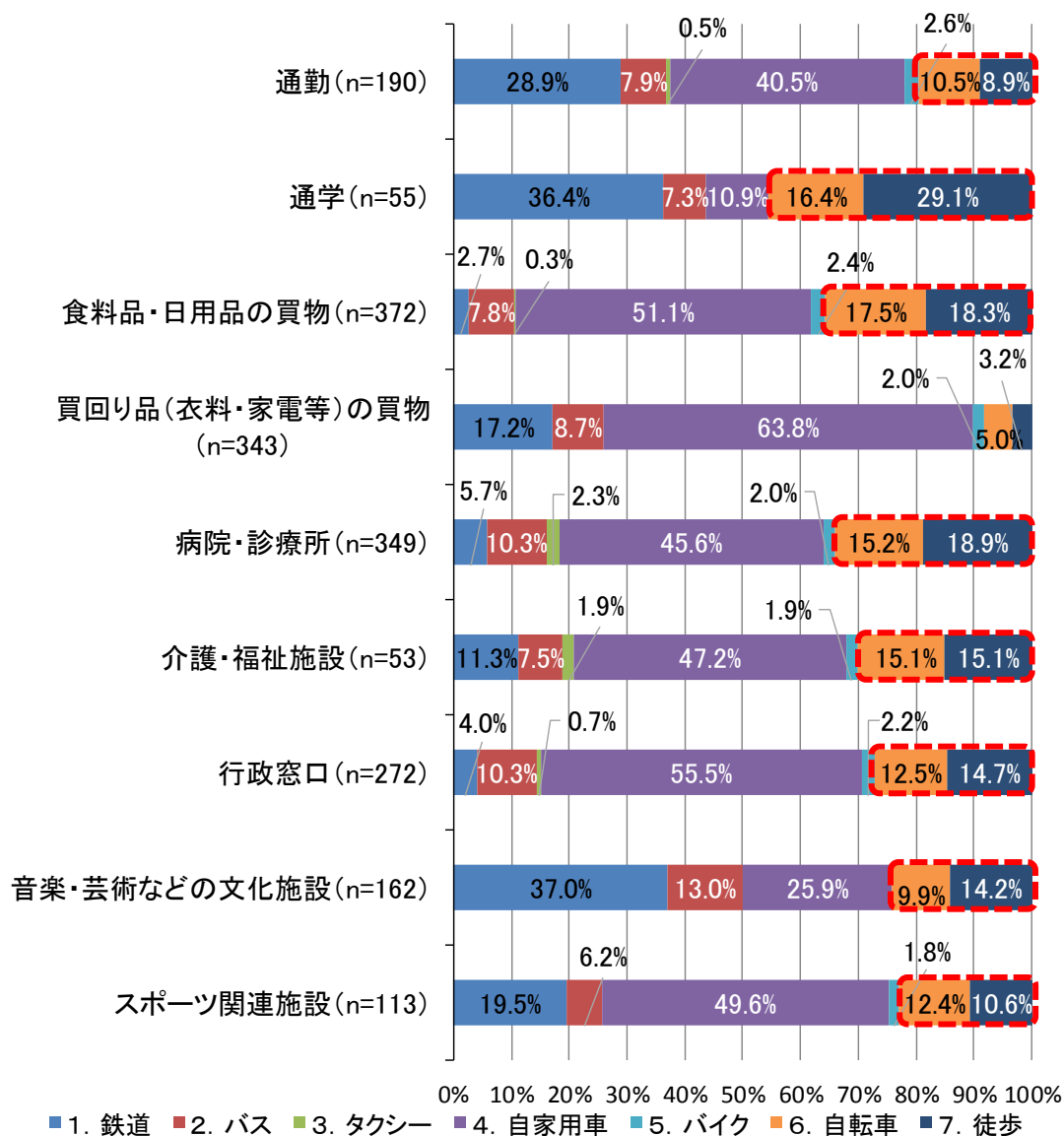
中部地域の外出目的別目的地

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。



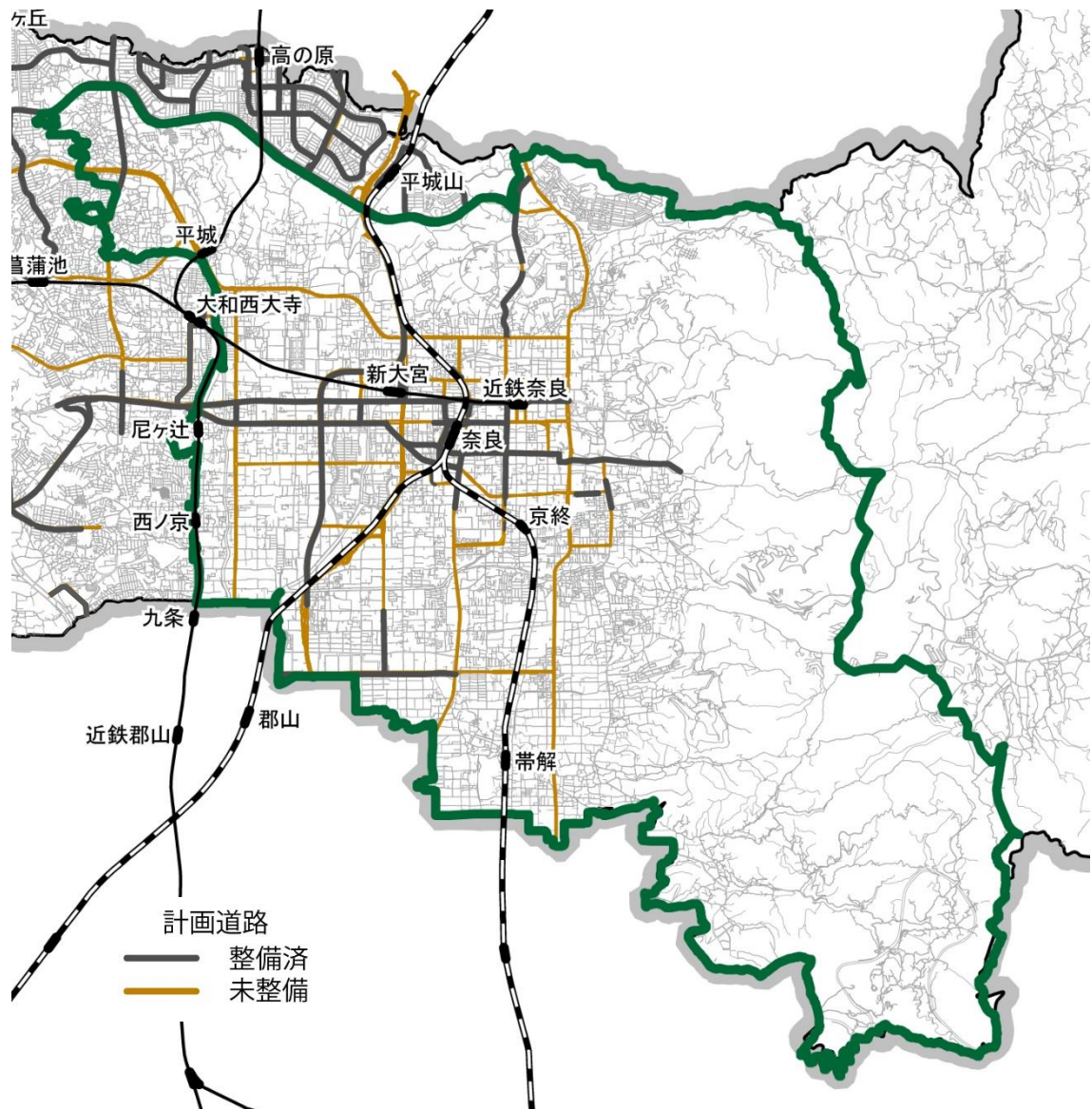
### 中部地域の外出目的別交通手段

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

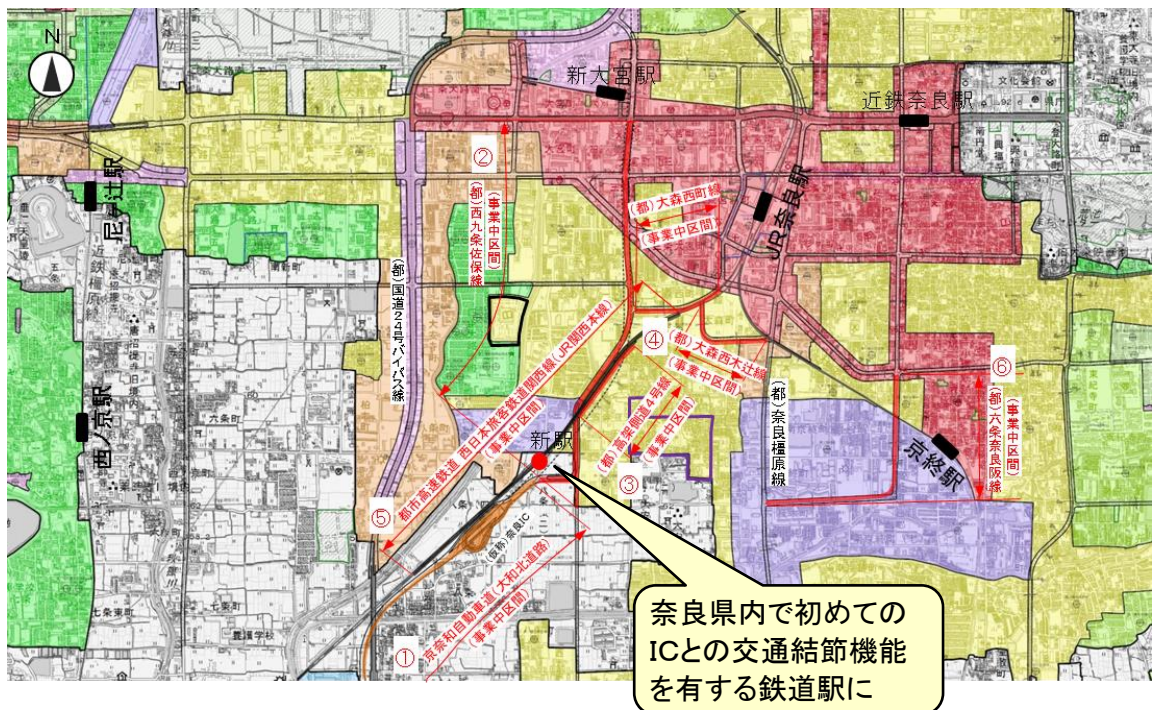


## (2) 道路整備状況（新駅周辺の整備）

- 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   | 第一種低層住居専用地域 | 無指定（高さ制限10m）    | 市 | 近隣商業地域  | 20m高度地区、25m高度地区         |
| 街   | 第一種住居地域     | 15m高度地区         | 街 | 商業地域    | 25m高度地区、31m高度地区、40m高度地区 |
| 化   |             | 15m斜線高度地区       | 区 | 準工業地域   | 15m高度地区、20m高度地区         |
| 区   |             | 20m高度地区         | 域 | 工業地域    | 20m高度地区                 |
| 域   | 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





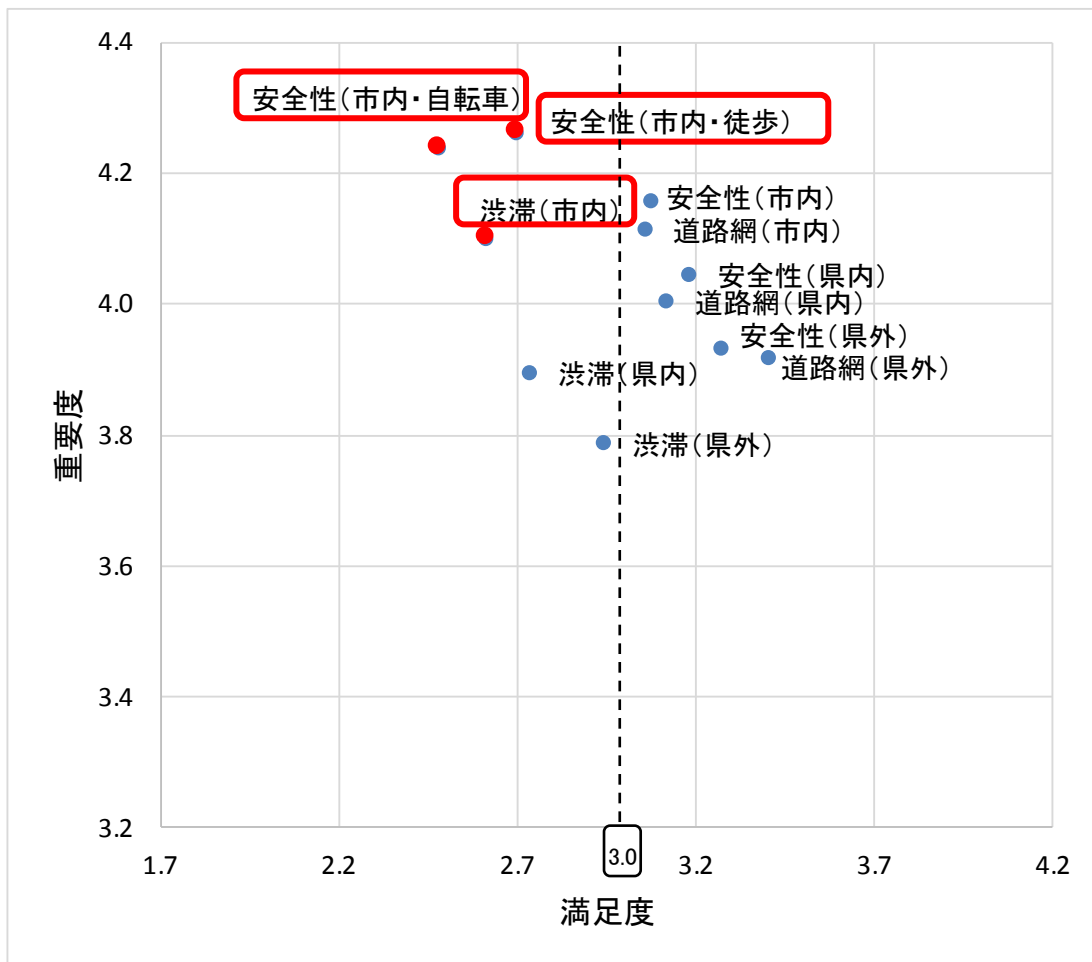
関西国際空港とのアクセスのイメージ

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。



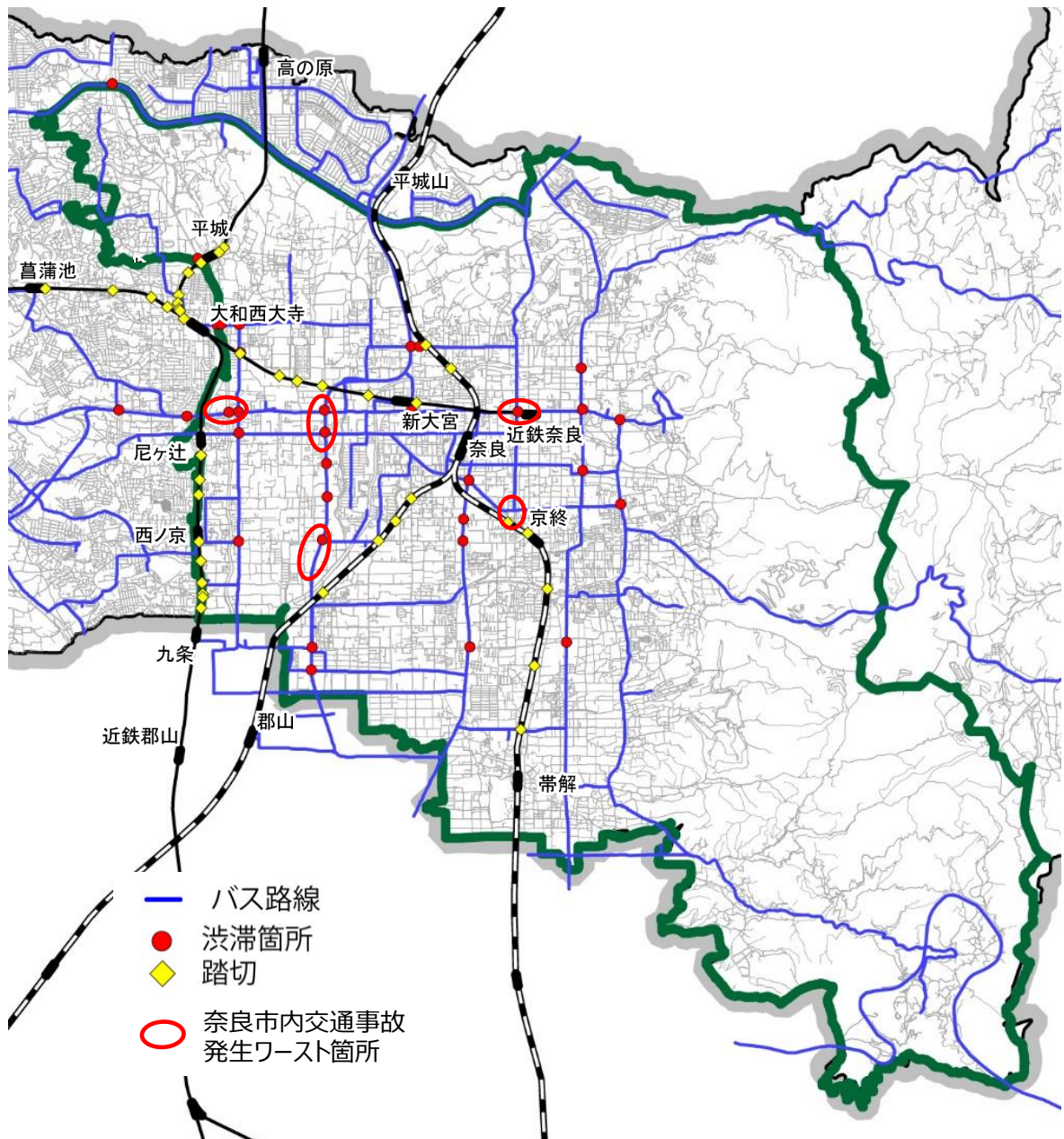
## 中部地域の道路に関するニーズ

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、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)

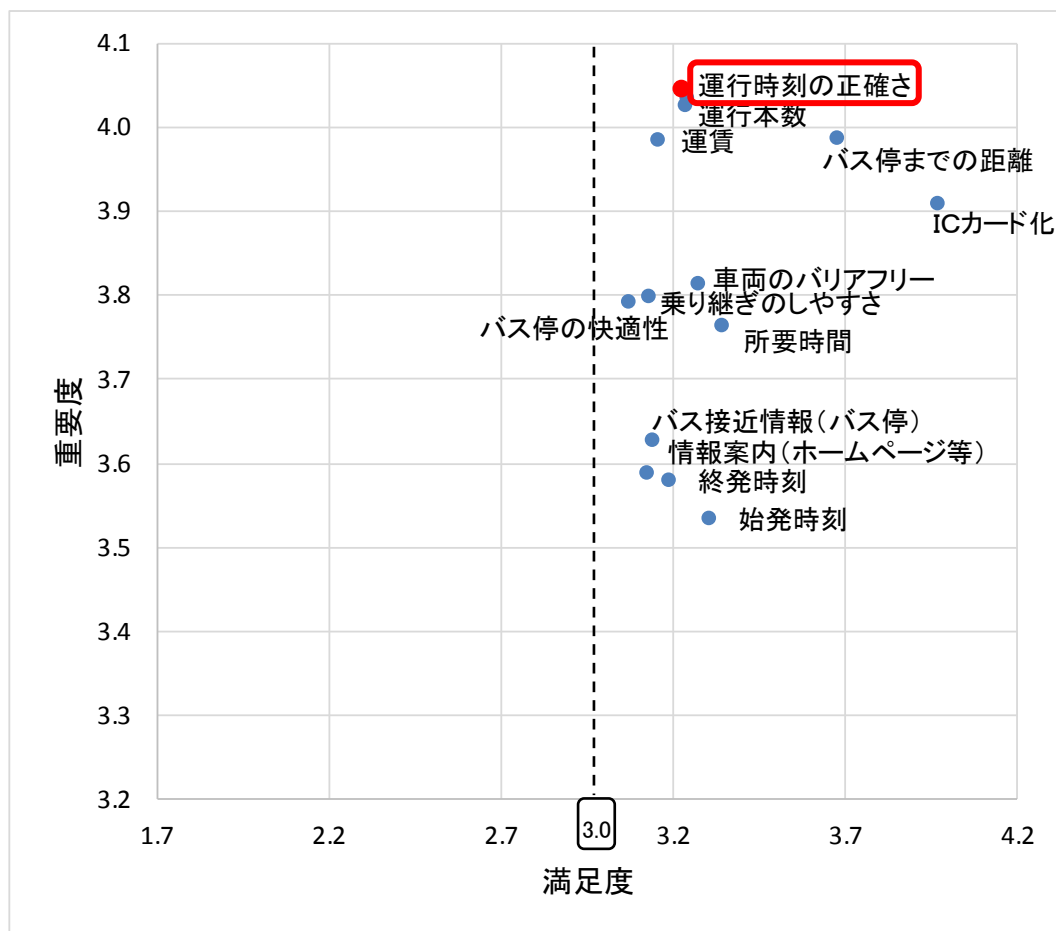
奈良市資料(奈良市内交通事故発生ワースト箇所)



## 6) 公共交通

## (1) 公共交通網（鉄道・バス）

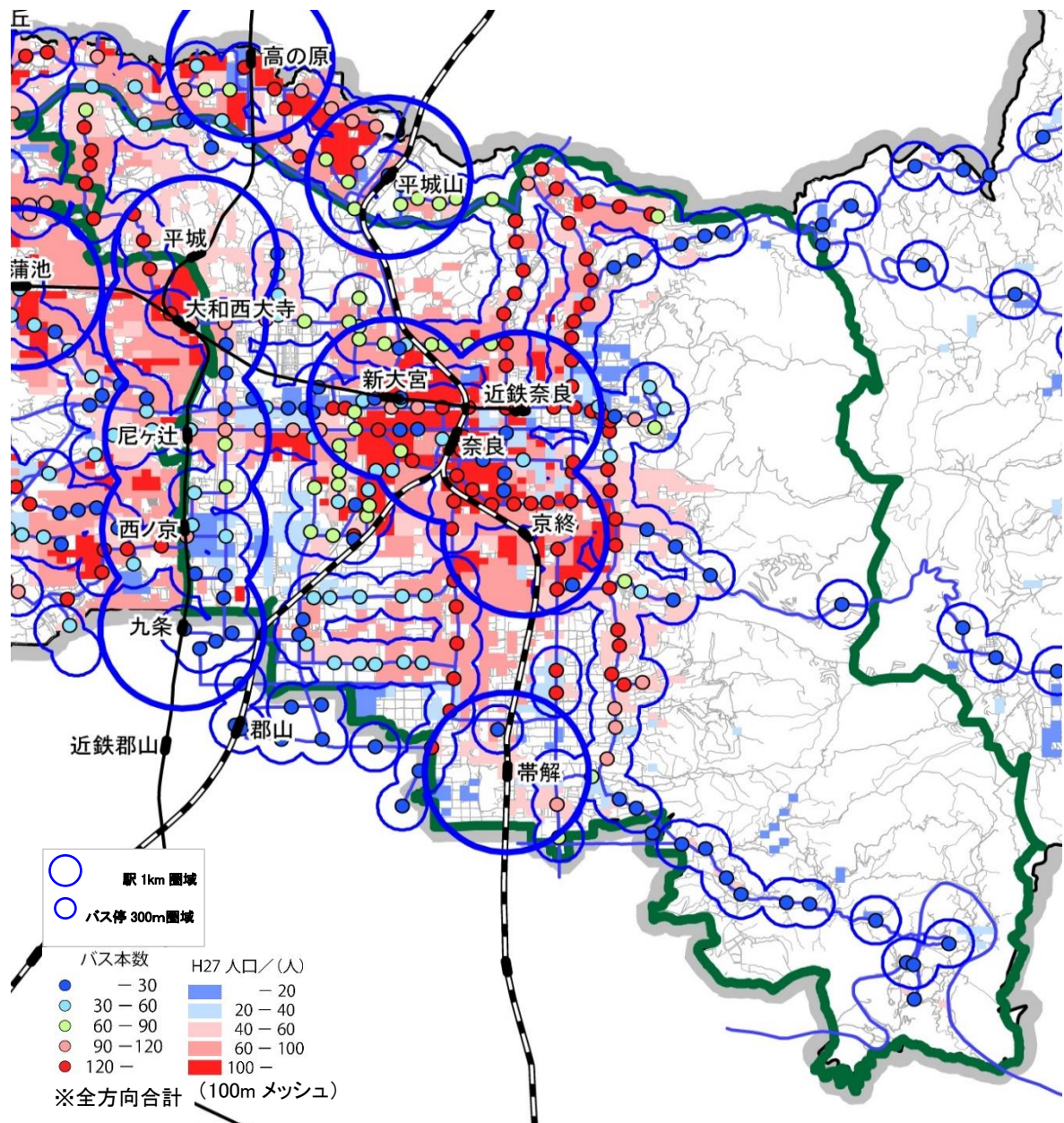
- 中部地域では、鉄道やバスの利用圏域が広がっているが、道路の渋滞があるため、バスの運行時刻の正確さが重要視されています。



## 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)





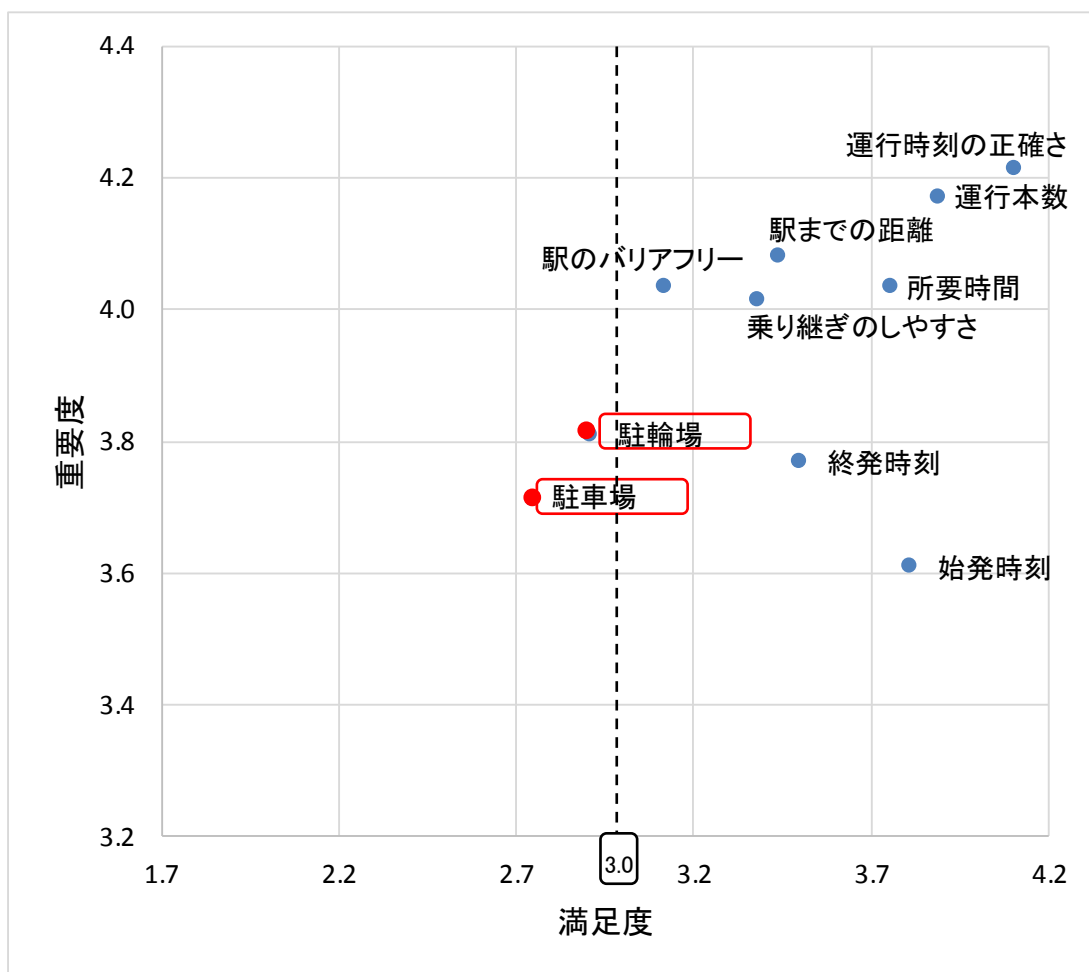
## (2) 駐輪

- 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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、今後、中心部の周辺地区で減少する見込み</li> <li>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</li> </ul>                                                                               |
| (2) 都市施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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)</li> <li>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</li> <li>平城遷都 1300 年祭後、観光客数は増加している</li> </ul> |
| (3) 人の動き | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>自家用車の移動割合が大きい、自転車・徒歩の割合も一定存在</li> </ul>                                          |
| (4) 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路の整備率は4割程度</li> <li>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</li> <li>渋滞箇所は事故の発生も多い</li> <li>京奈和自動車道の整備が予定されている</li> </ul>                                                     |
| (5) 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>JR 関西本線の新駅整備が予定されている</li> </ul>                 |

## ■ 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

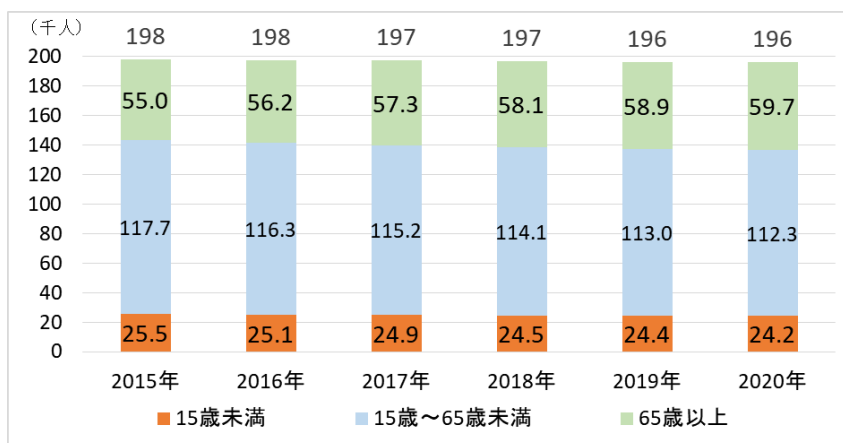
※以下、四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

### 2.3.1 西北部地域の現状

#### 1) 人口動向

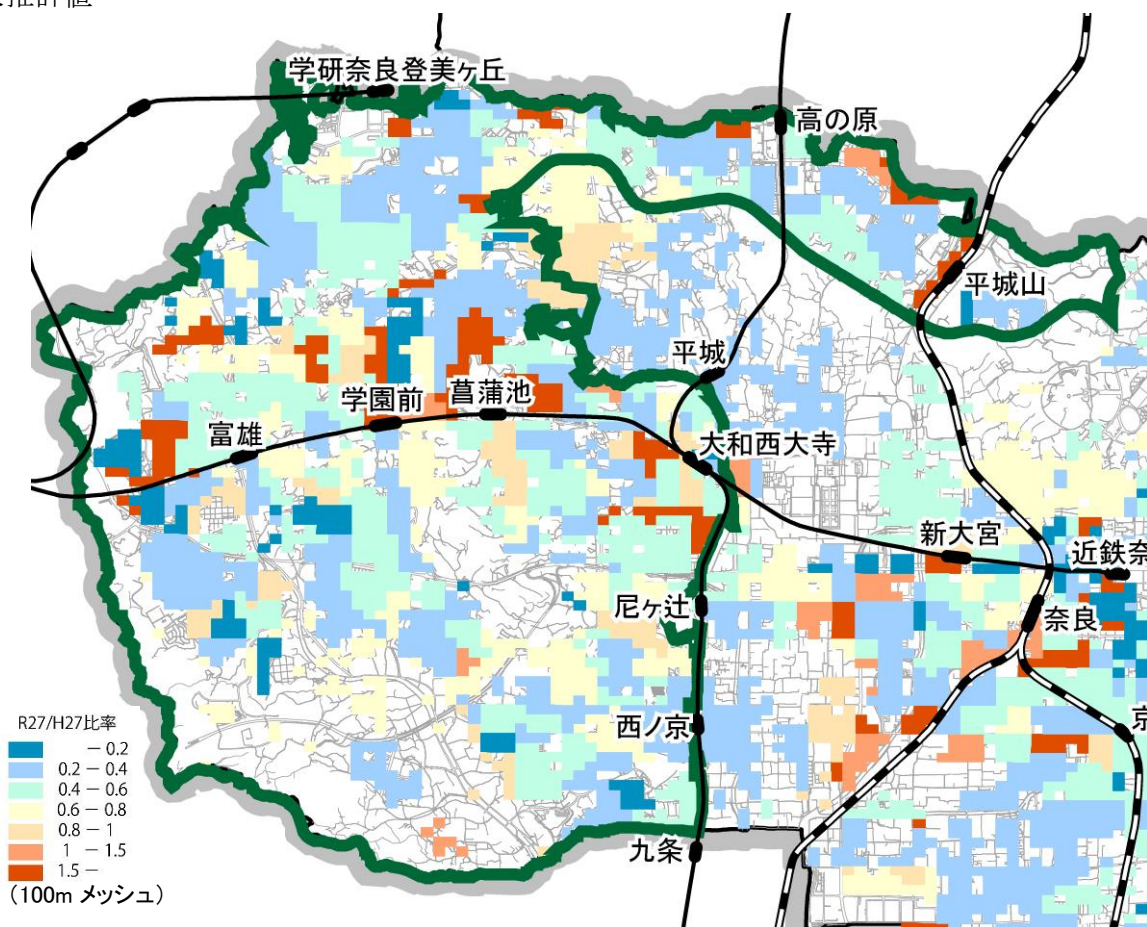
- 西北部地域の人口は、横ばいで推移しています。
- 今後は、駅周辺など一部増加する地区もあるが、それ以外では減少の見込みです。

実績値



出典:住民基本台帳(各年10月1日時点)

将来推計値

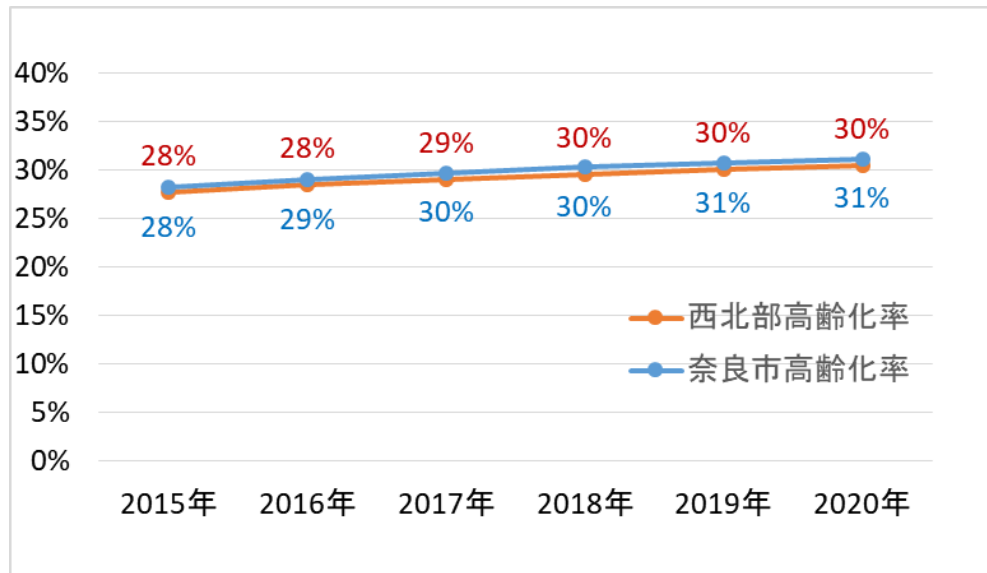


西北部地域の将来人口

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

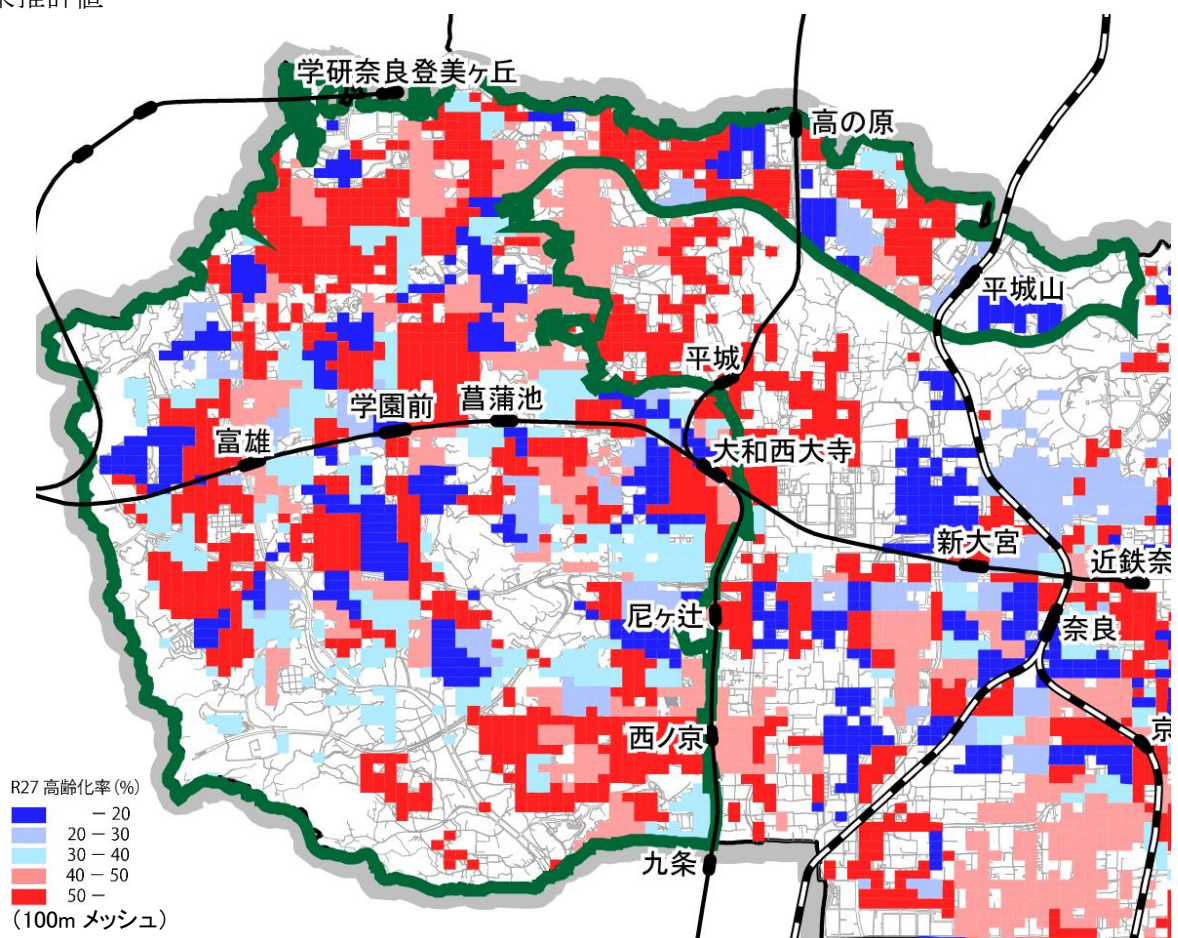
- 西北部地域の高齢化率は、奈良市全体と概ね同程度となっています。
- 今後は、高齢化率が高まる地域とそうではない地区が混在する見込みです。

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



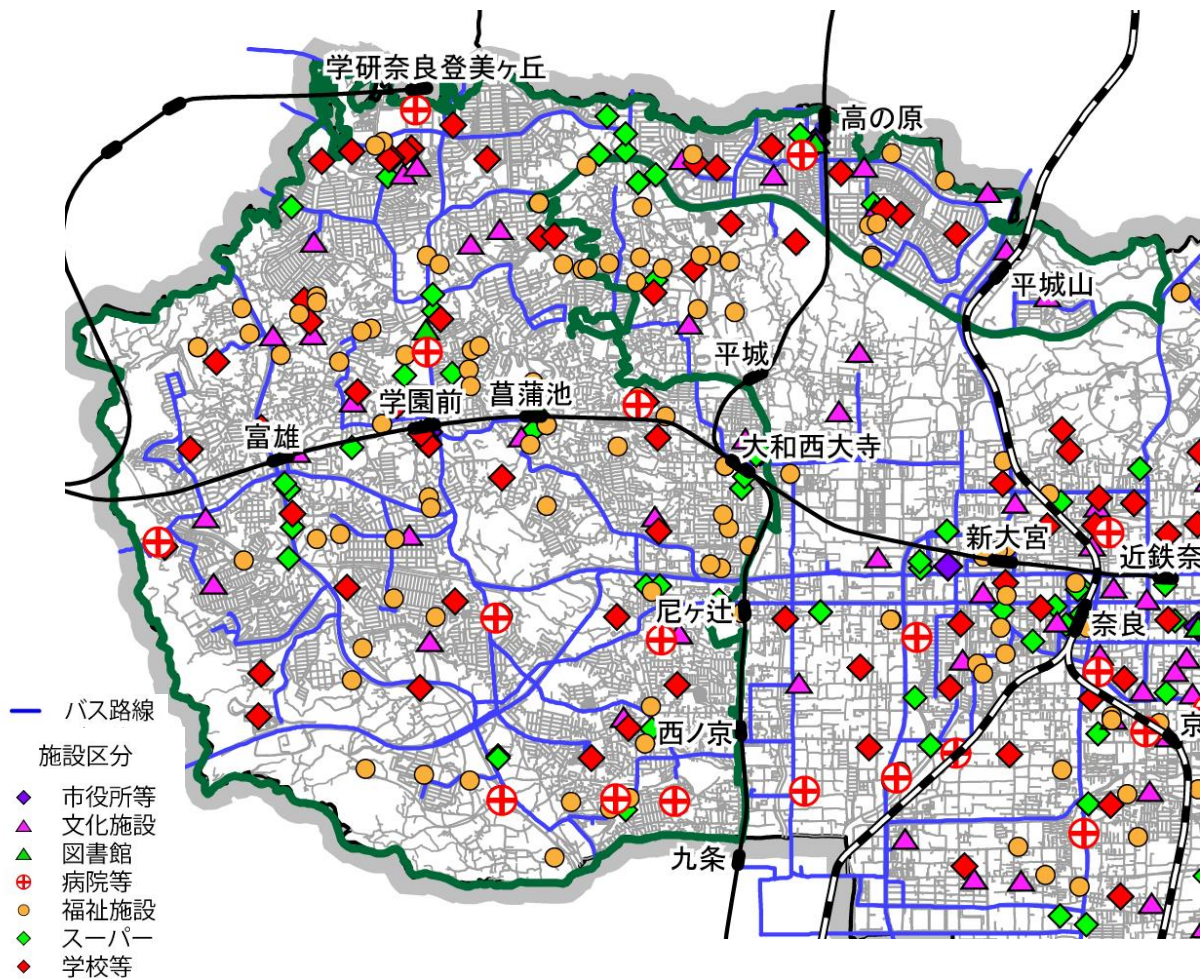


## 2) 都市施設

- 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 | スーパー | 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

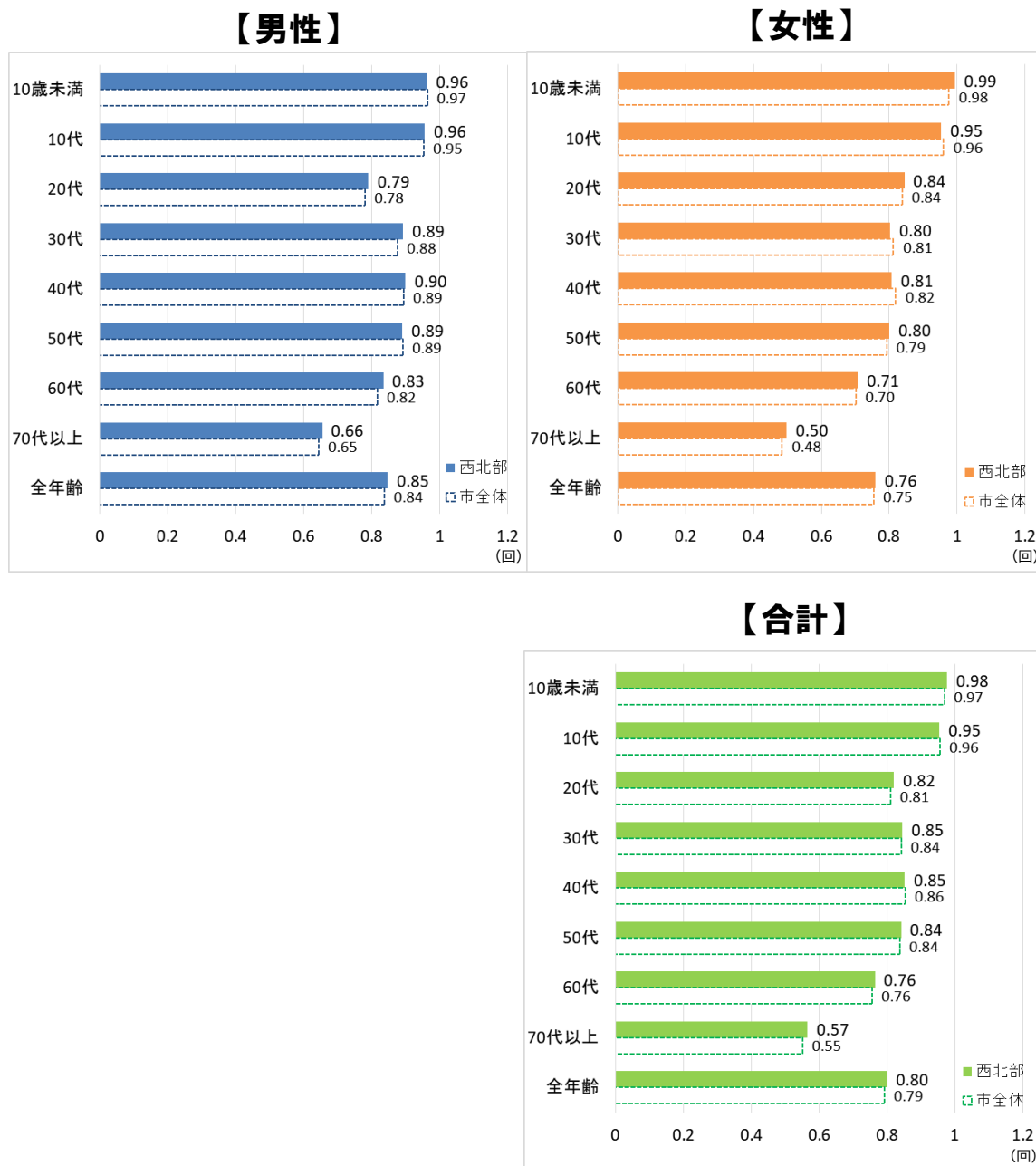
※パーソントリップ調査の小ゾーンを採用しており、

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。



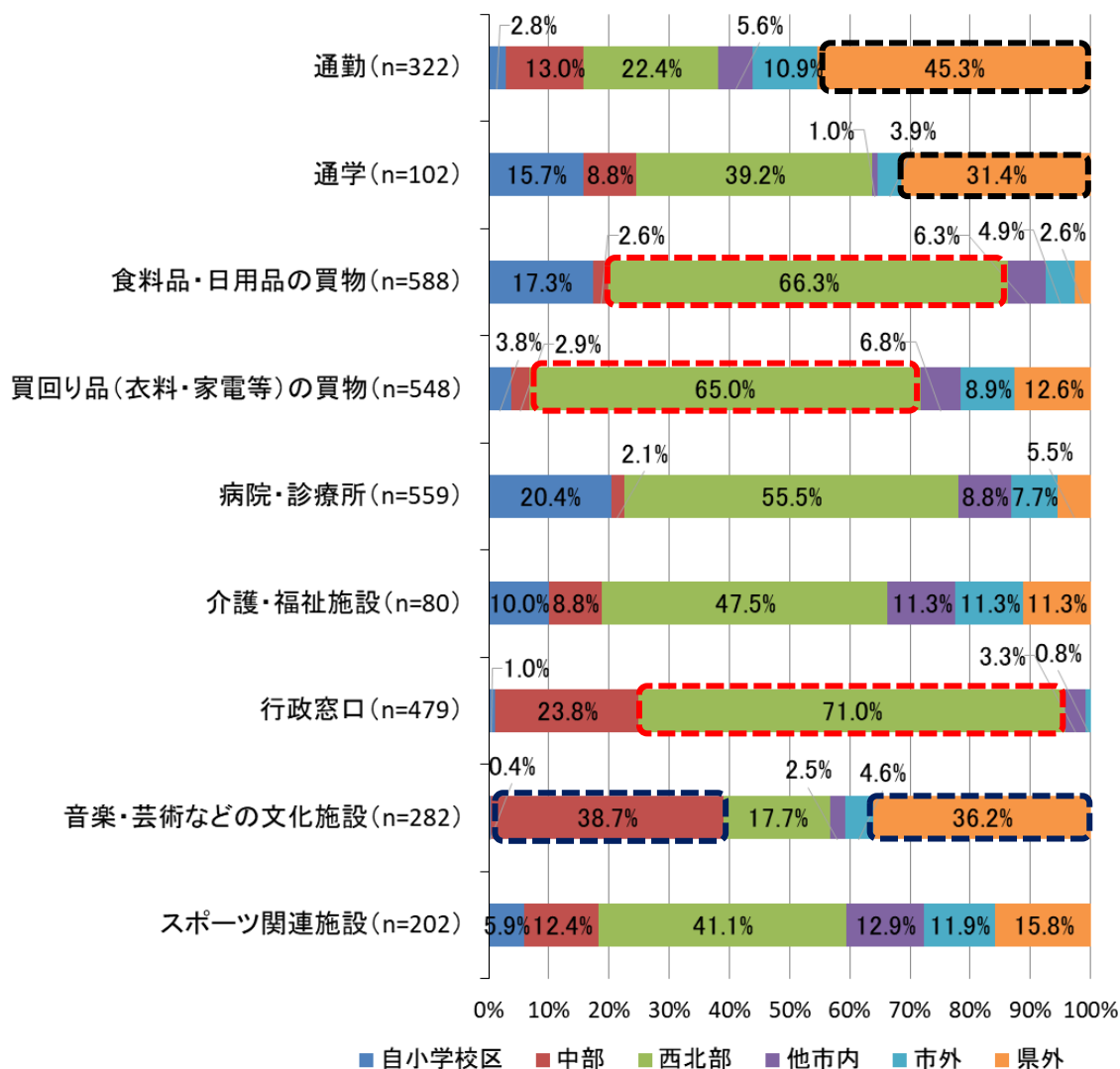
## 西北部地域の外出率

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。

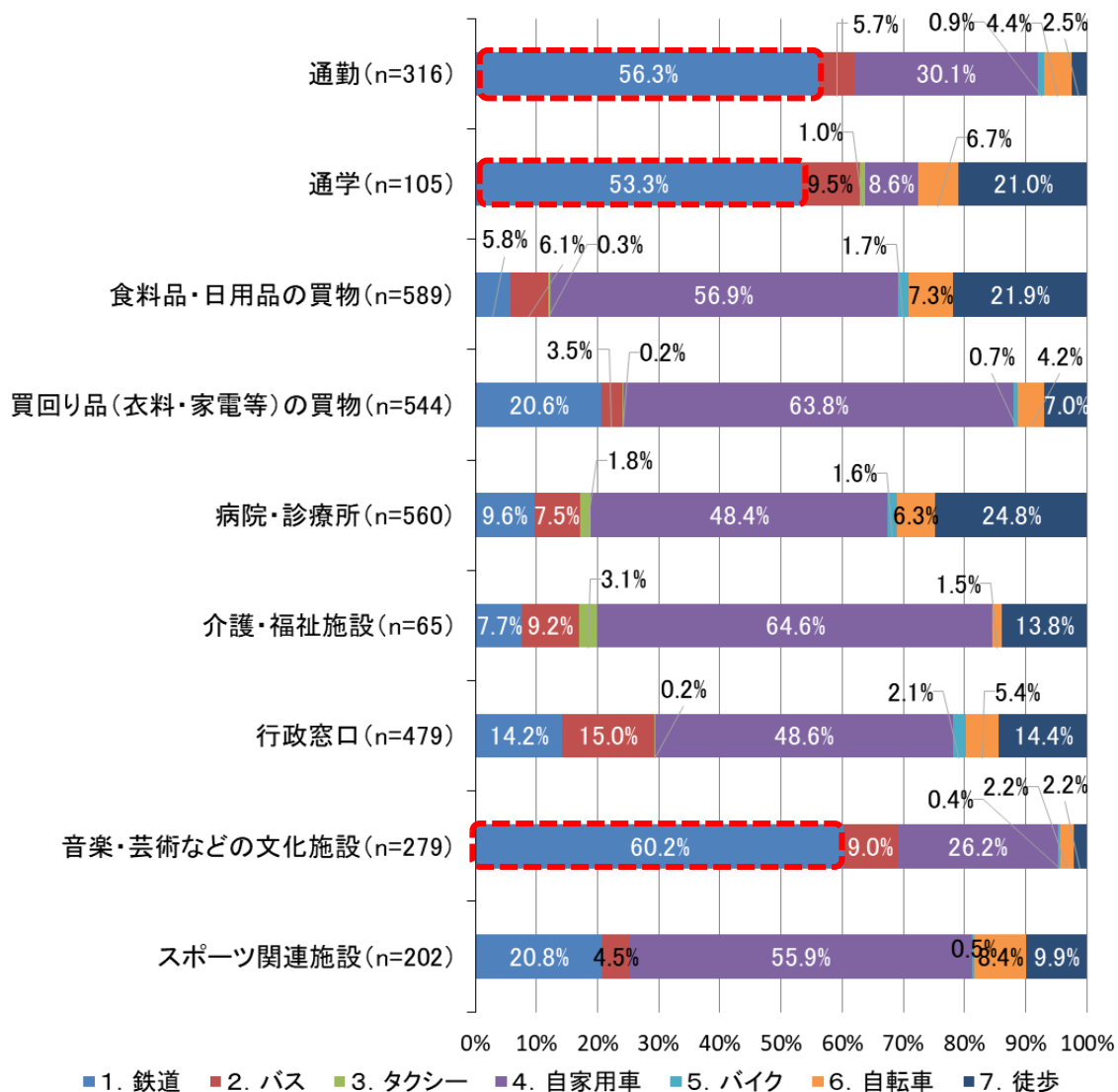


## 西北部地域の外出目的別目的地

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ですが、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)

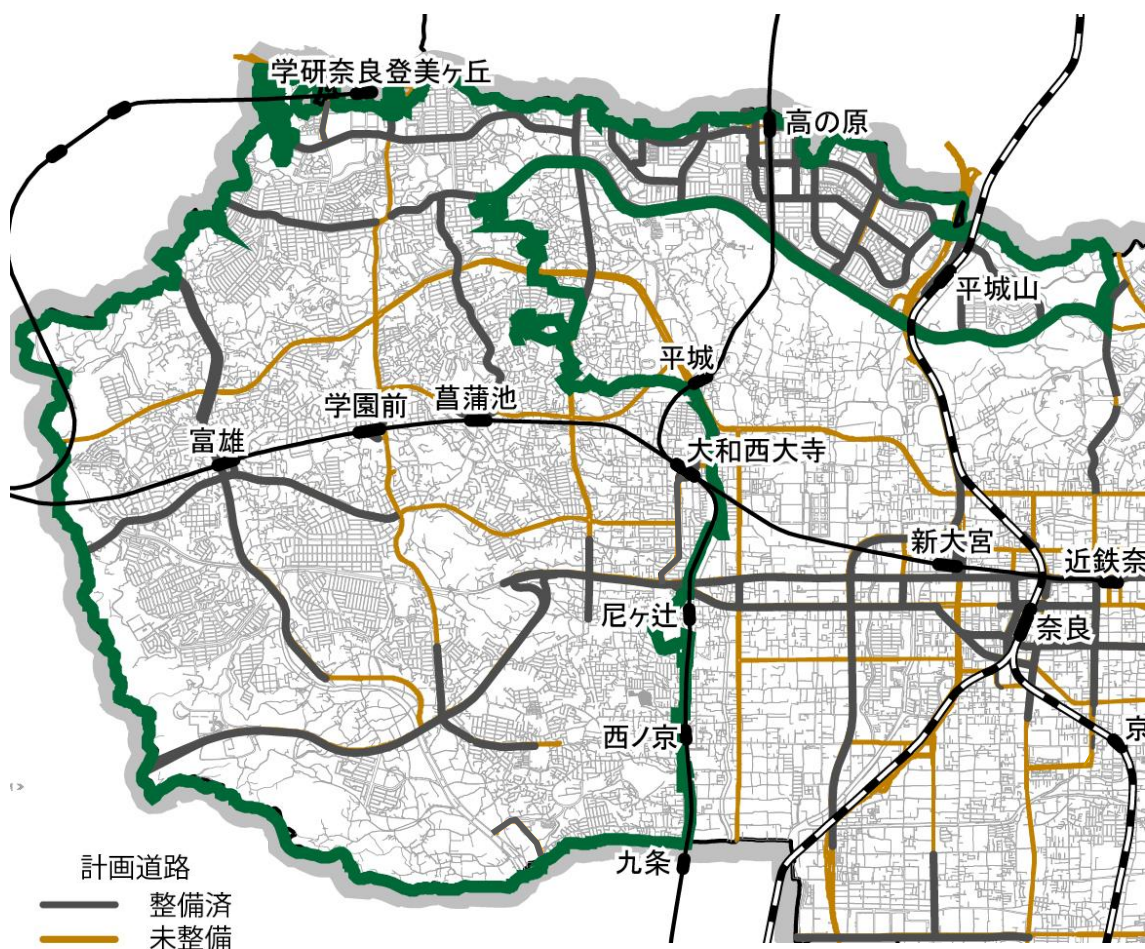




#### 4) 道路交通

##### (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。

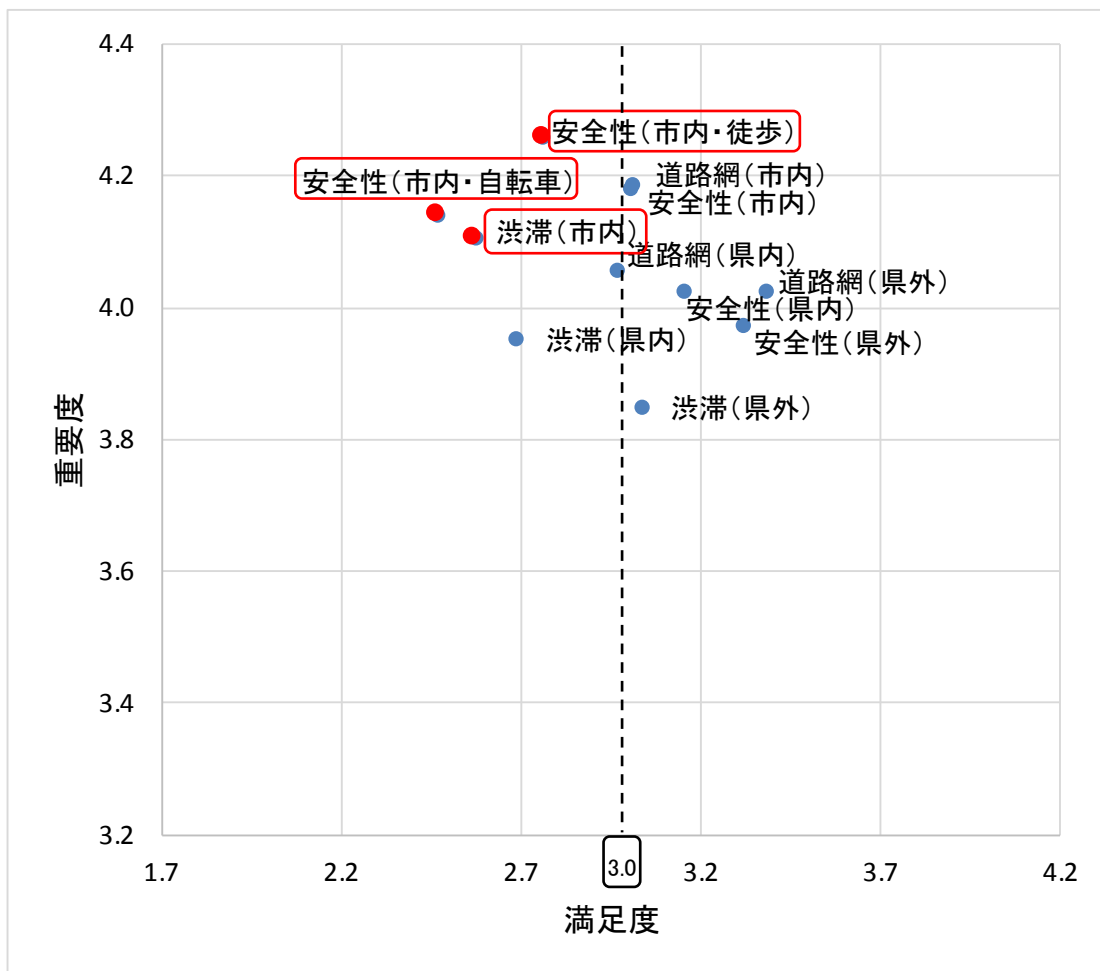


西北部地域の都市計画道路整備状況



## (2) 渋滞・踏切・交通事故

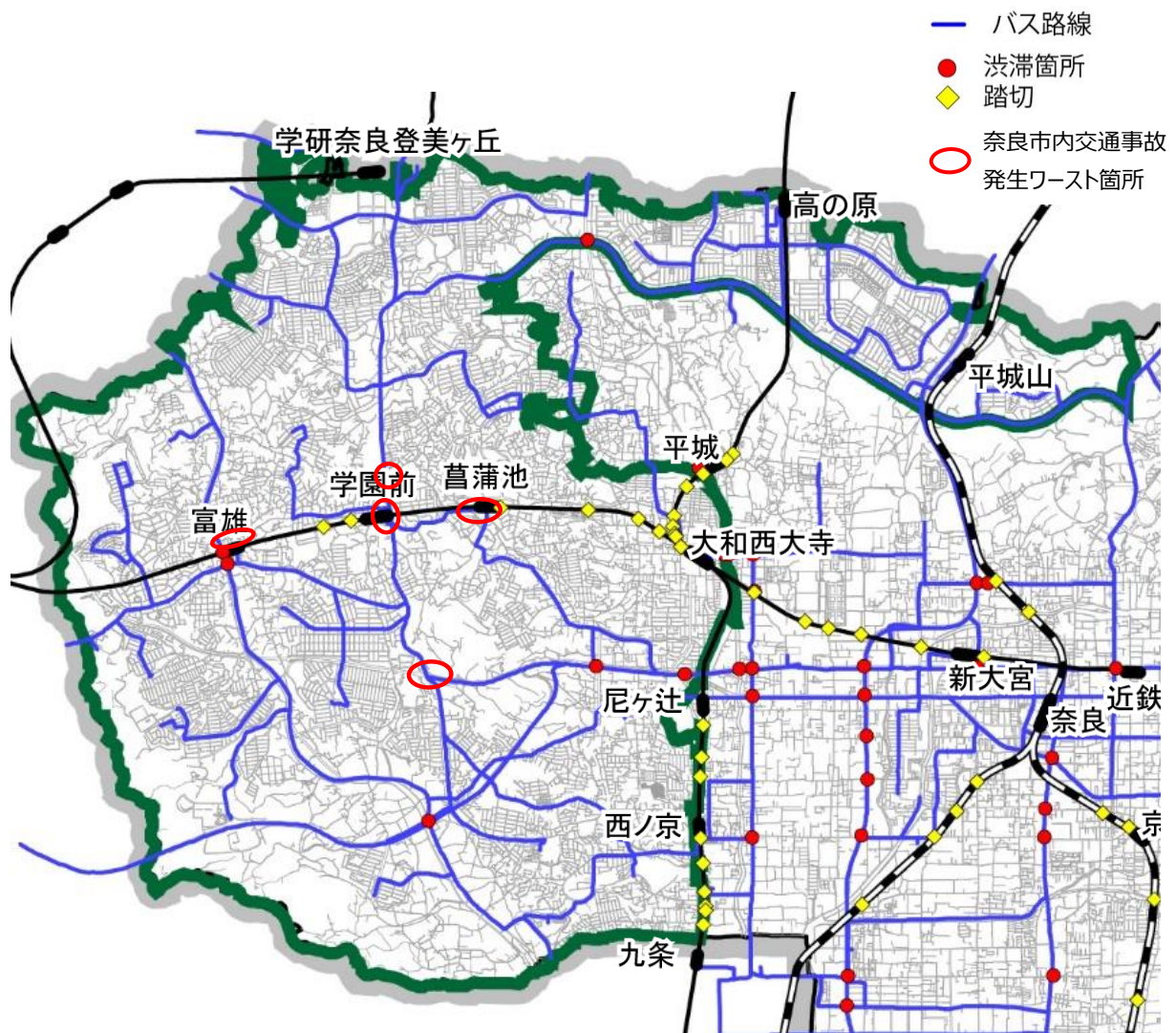
- 西北部地域から市の中心部へ向かう主要道路には渋滞箇所が存在しています。
- また、駅周辺での交通事故が多くなっており、渋滞や安全性に関して満足度が低い状況です。



## 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)

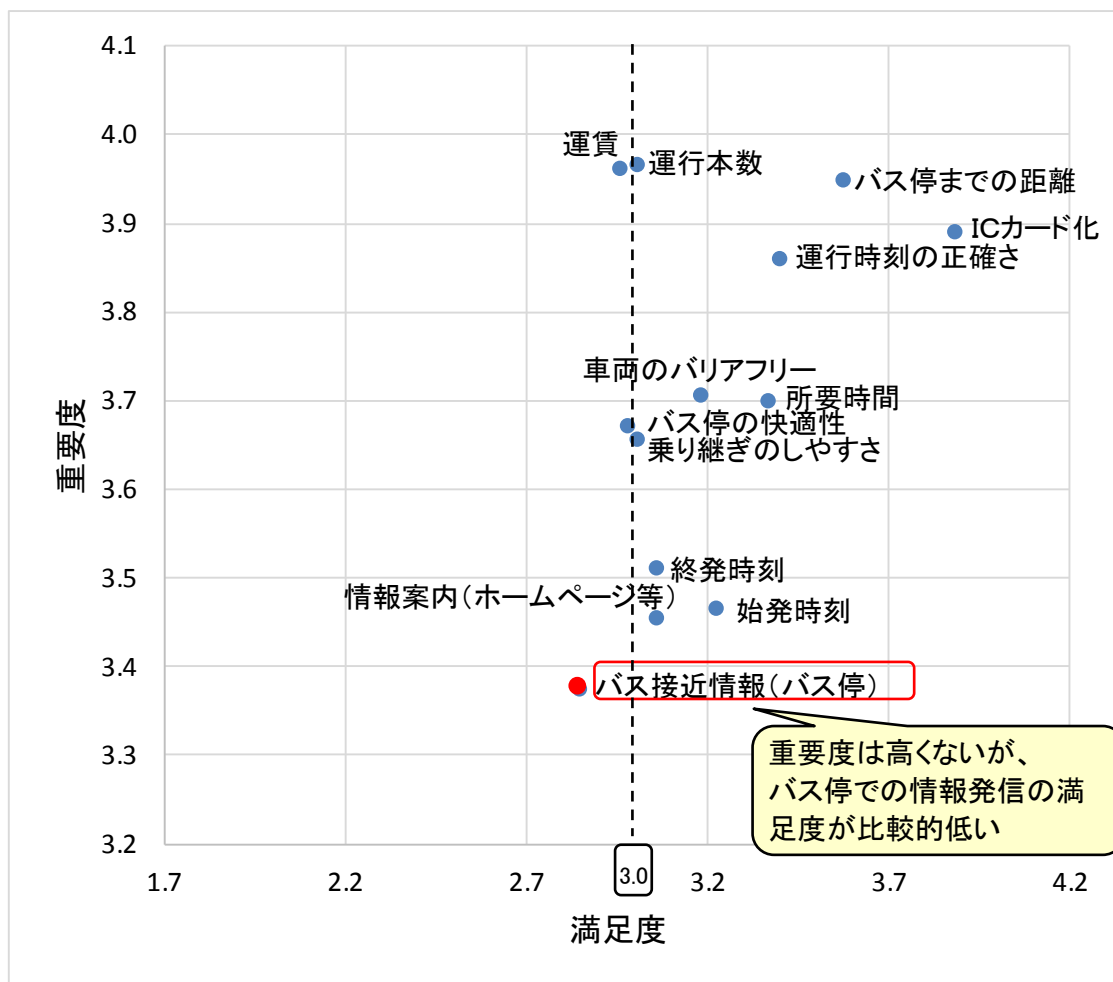
奈良市資料(奈良市内交通事故発生ワースト箇所)



## 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。

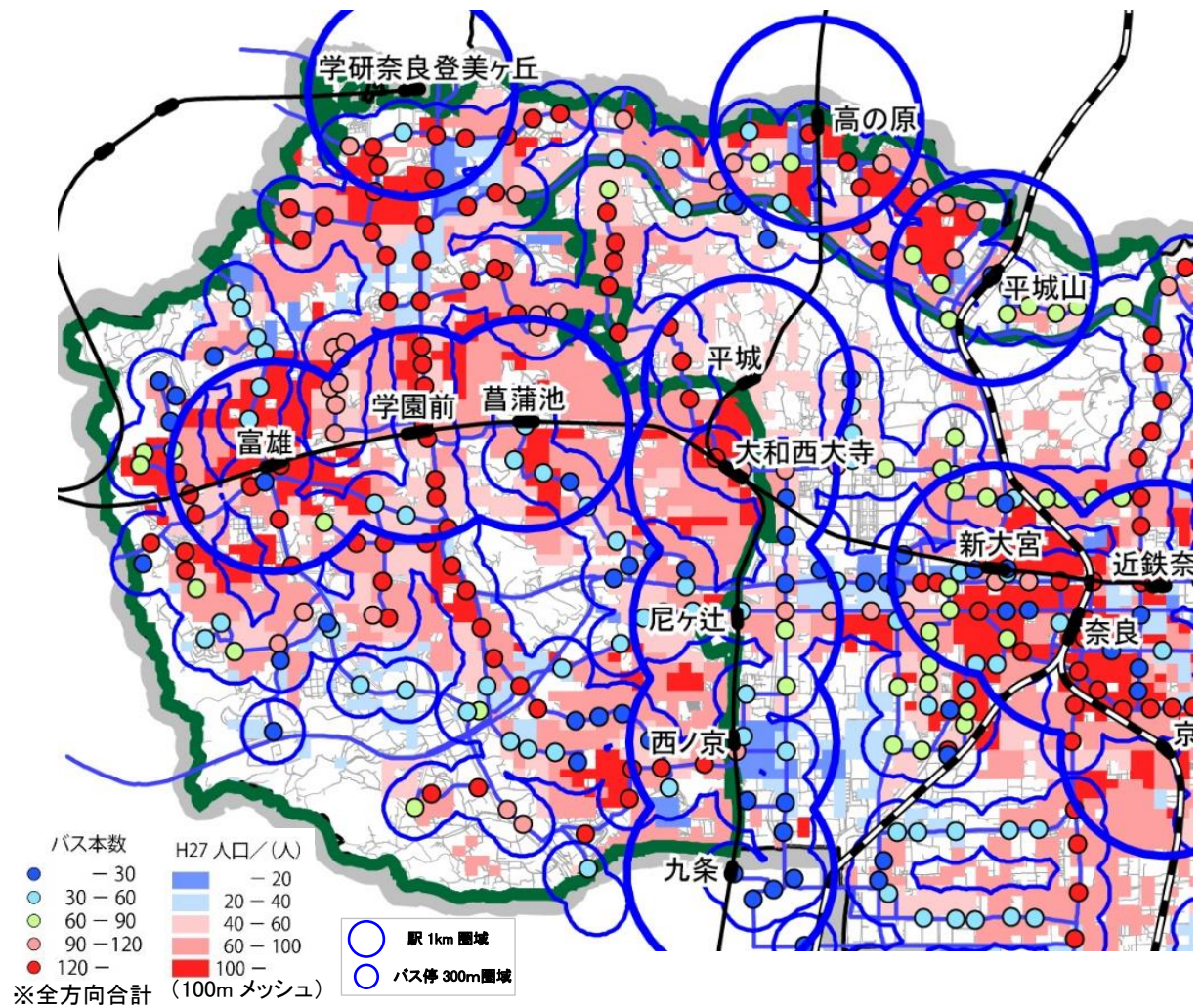


西北部地域のバスに関するニーズ

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）



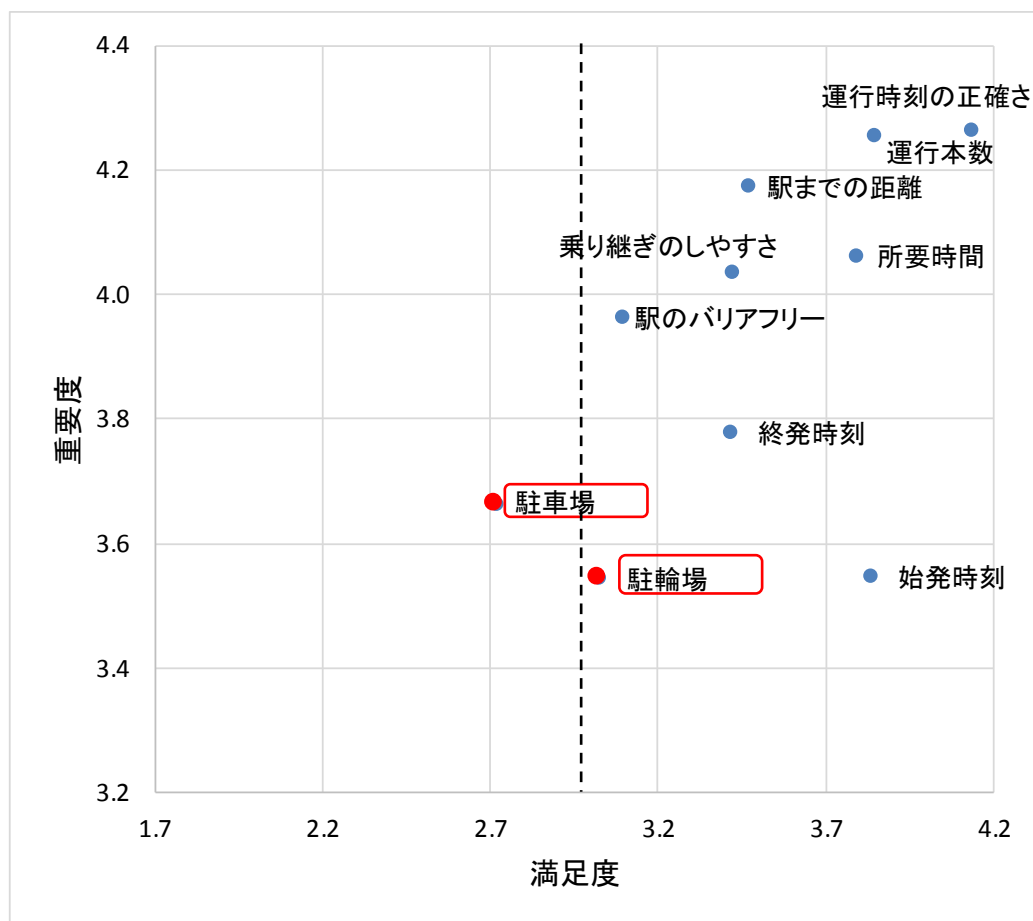
## (2) 駅前広場

- 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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>                                                              |
| (2)都市施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>                                    |
| (3)人の動き | <ul style="list-style-type: none"> <li>県外との流動が多く、特に大阪との鉄道での流動が多い</li> <li>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</li> <li>全体として自家用車の移動割合が大きい、通勤・通学・文化施設の目的での鉄道の割合が大きい</li> </ul> |
| (4)道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路の整備率は7割程度</li> <li>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</li> <li>駅周辺での交通事故が多くなっている</li> </ul>                                          |
| (5)公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>                          |

## ■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
- 人口や自動車がなくなったことで、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