

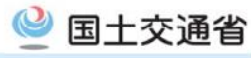
【概要版】
奈良市総合交通戦略

令和4年1月
奈良市

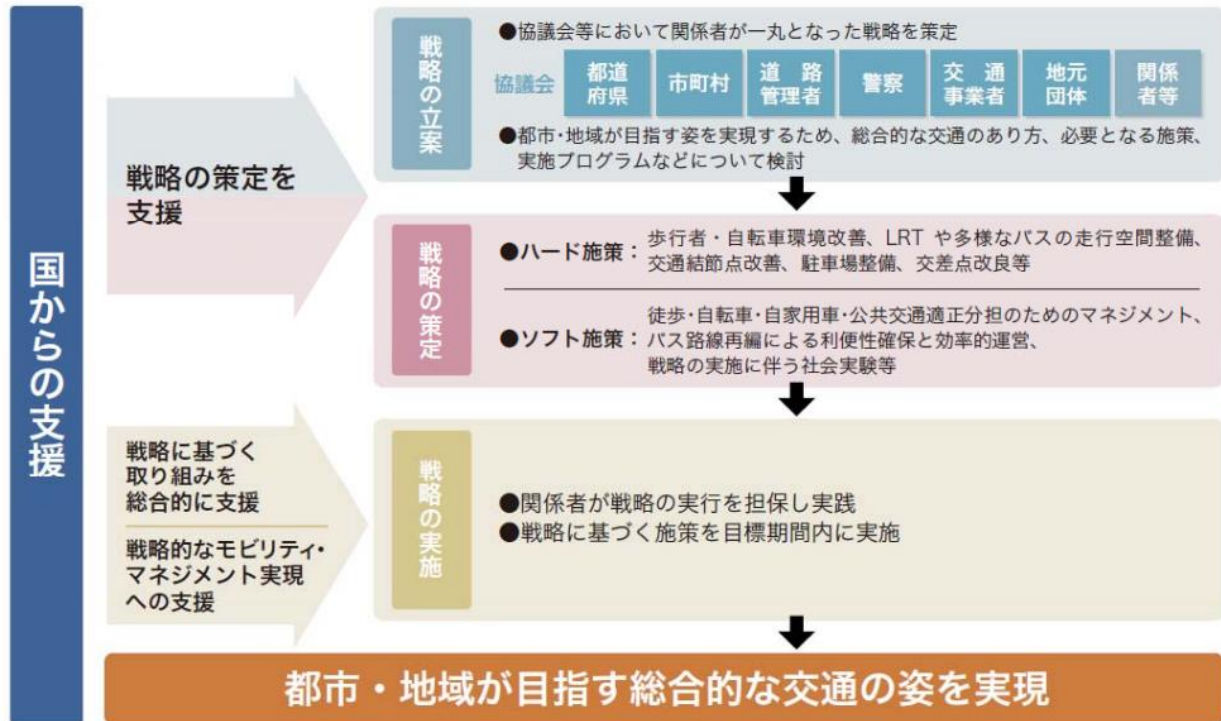
1 総合交通戦略とは

○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ある。

総合的な都市交通戦略の推進



- **徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担**を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、**総合的な都市交通の戦略の策定**
- 戦略の実現のためには、**関係者が目標を共有し、一丸となって取り組む**ことが必要

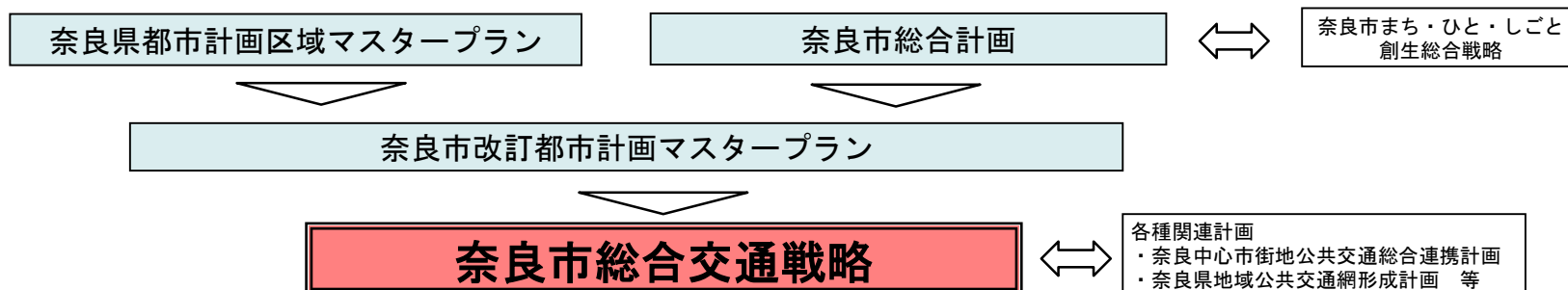


2 策定の目的

○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する。
 ○市としても、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」を策定する。

項目	概要
都市の概況、地域別の現状と課題	市全体の概況、地域別の現状と課題を整理(住民、来訪者すべての交通を対象)
都市が目指す交通体系の将来像	上位計画との整合を図り、課題や地域特性に応じて設定
総合交通戦略の目標	将来像の実現に向けて、区域別の目標を設定 あわせて評価指標、数値目標を設定
目標達成のための施策・事業	本戦略の目標達成のため、様々な関係者による交通施策・事業、関連するハード・ソフト事業を実施。また、それらを組合せ、パッケージを構成
推進体制	PDCAの実行(奈良市地域公共交通会議が引き続き担う)
計画期間	令和13年度まで(奈良市総合計画と合わせる)

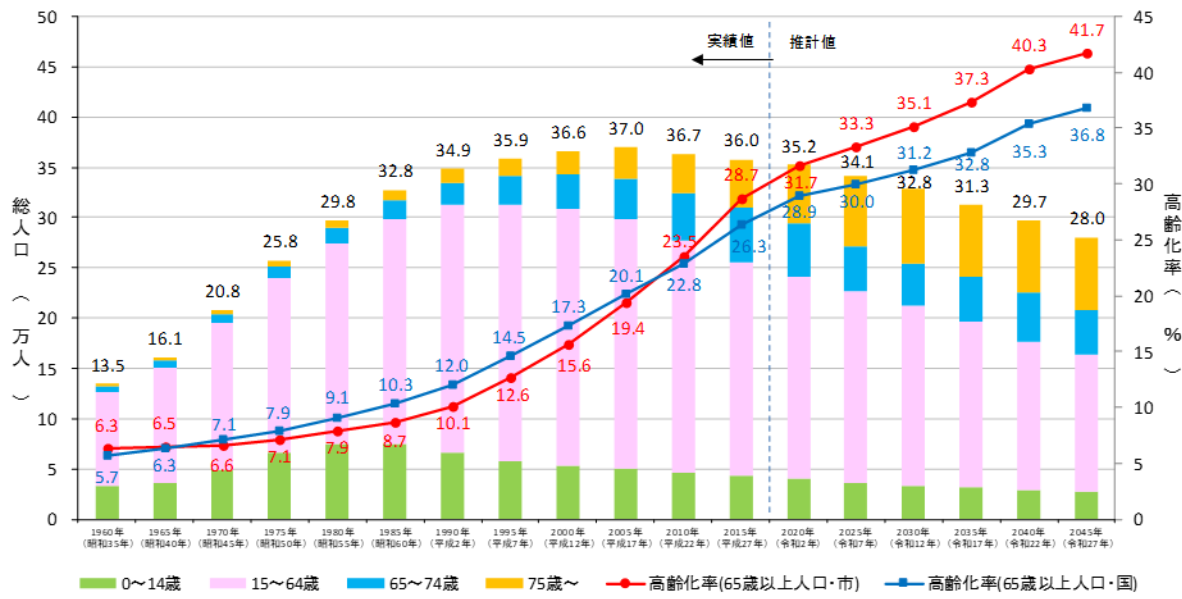
■総合交通戦略の位置づけ



3 奈良市の現状と課題

■ 総人口の推移

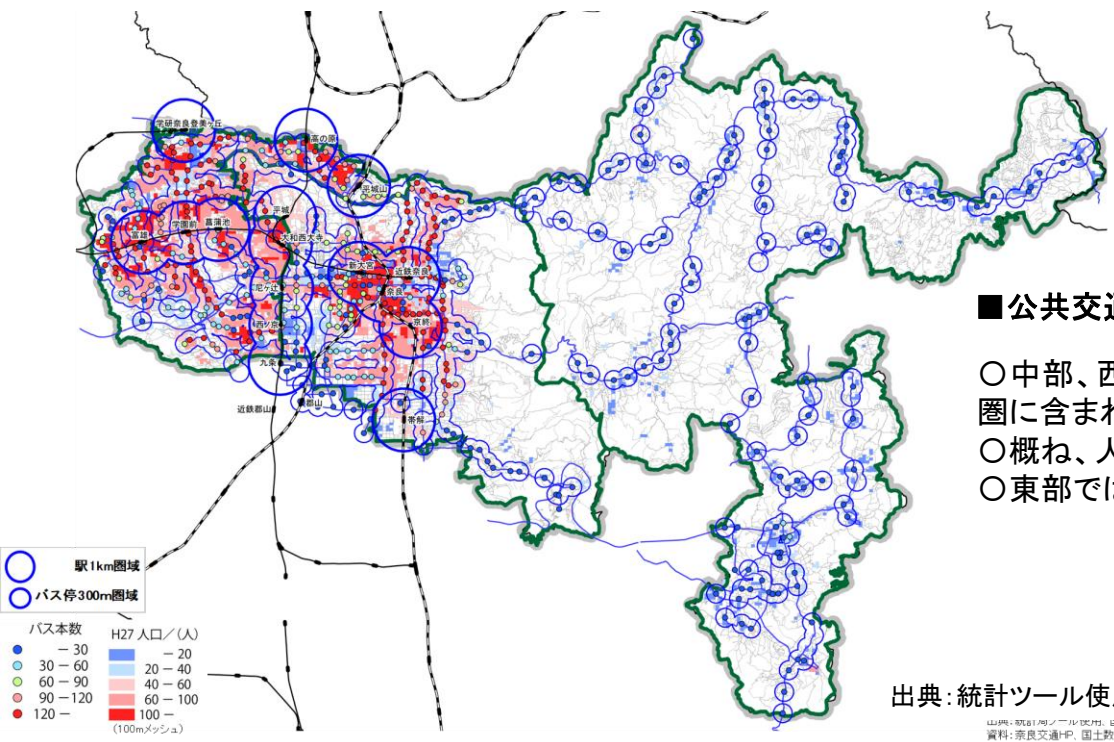
○本市の人口は2005年(平成17年)をピークに減少に転じており、2040年(令和22年)には30万人を割り込むことが見込まれる。
 ○年齢構成については、0～14歳(年少人口)や15～64歳(生産年齢人口)が今後大きく減少する一方で、65歳以上(高齢人口)は増加し、高齢化率は2040年(令和22年)に40%を上回ることが予測されている。



出典: 奈良市第5次総合計画(策定中)

■ 公共交通ネットワークと利用圏

○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るが、空白地となっている地域も存在する。
 ○概ね、人口密度と交通ネットワークは整合している。
 ○東部では、バス停圏にも含まれない地域も点在している。



出典: 統計ツール使用、国勢調査、社人研、奈良交通HP、国土数値情報

4 奈良市総合交通戦略の目指すべき交通体系の将来像

○奈良市改訂都市計画マスタープランでは、「個性」「暮らし」「交流」の充実による魅力ある古都奈良を目指すとしている。また、奈良市第5次総合計画(策定中)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、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すとしている。

■奈良市改訂都市計画マスタープラン(抜粋)

- 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

■奈良市第5次総合計画(策定中)(抜粋)

- 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

○これらの目標の達成のため、奈良市総合交通戦略では、「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」を目指します。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

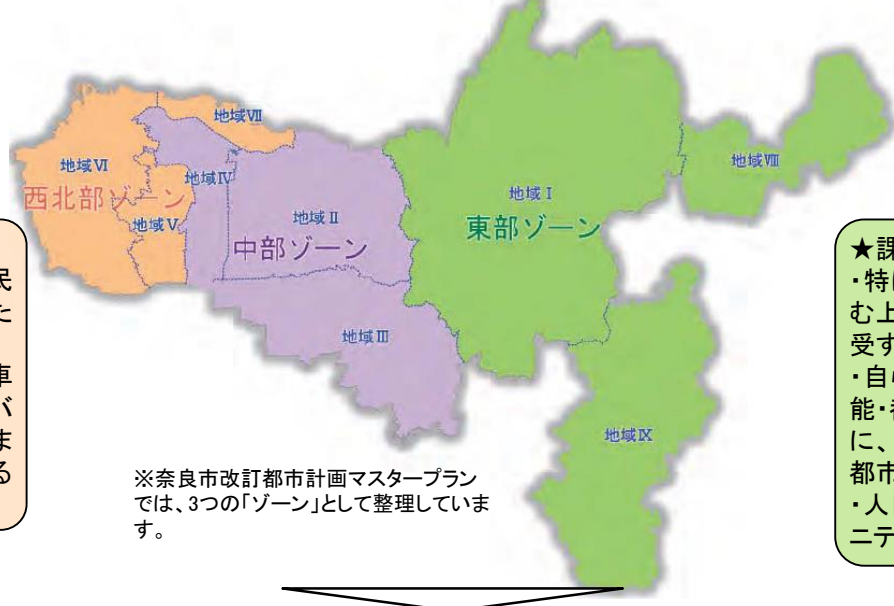
5 地域別の交通に関する目標

○奈良市改訂都市計画マスタープランにおいて、地理地形条件や都市機能などの地域特性から市内を東部(地域Ⅰ・Ⅷ・Ⅸ)、中部(Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ)、西北部(Ⅴ・Ⅵ・Ⅶ)の3つのゾーンに類型化している。
 ○本戦略においても、地域によって交通に関する課題は異なることから、目標について東部地域、中部地域、西北部地域の3つの地域別に設定する。

★課題 中部地域
 ・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

★課題 西北部地域
 ・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

★課題 東部地域
 ・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・都市サービスを受取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

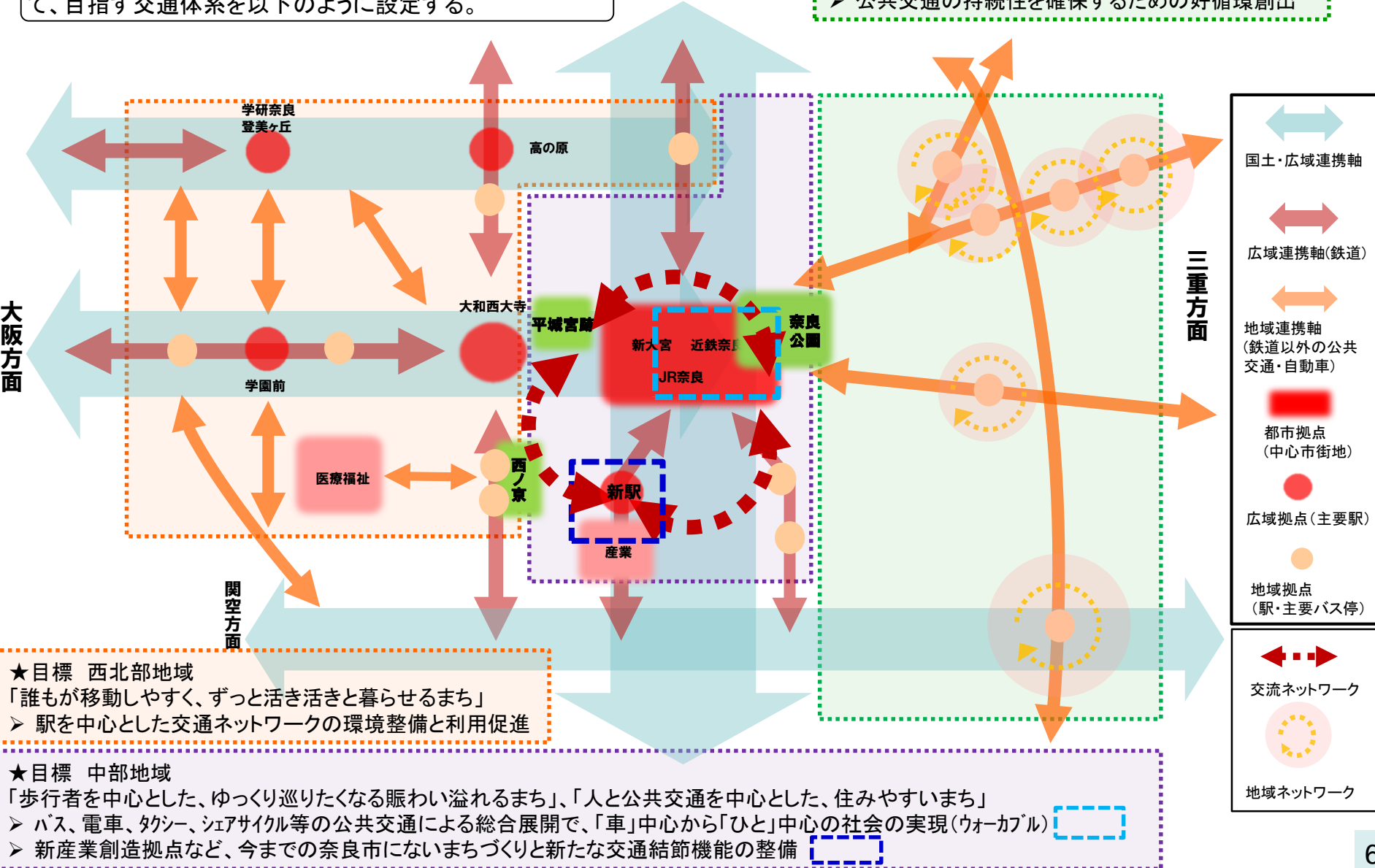


	【西北部地域】	【中部地域】	【東部地域】
目標	誰もが移動しやすく、ずっと生き活きと暮らせるまち	歩行者を中心とした、ゆっくり巡りたくなる賑わい溢れるまち 人と公共交通を中心とした、住みやすいまち	安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち

6 目指す交通体系(概念図)

○本戦略の目標及び、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する。

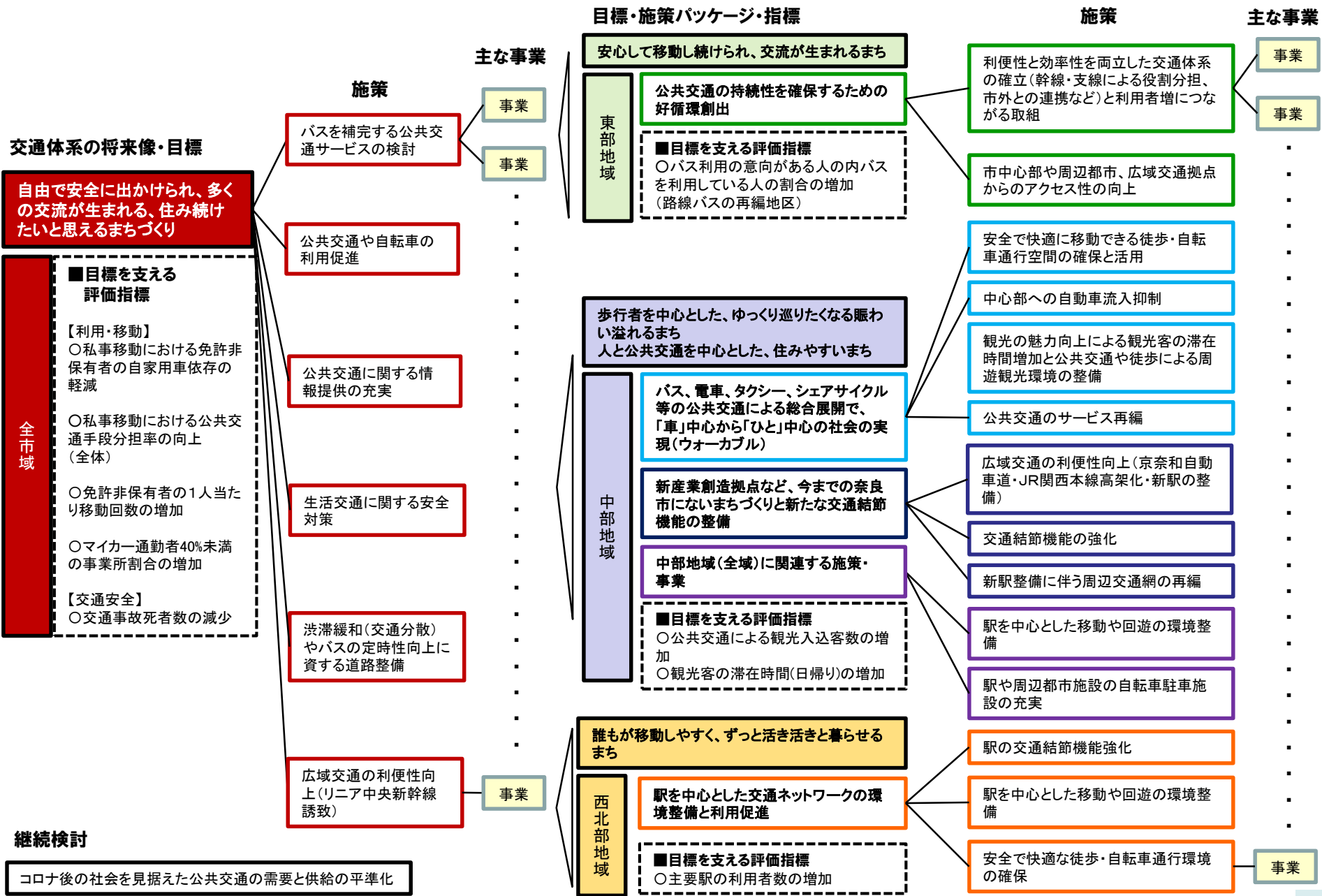
★目標 東部地域
「安心して移動し続けられ、交流が生まれるまち」
➢ 公共交通の持続性を確保するための好循環創出



★目標 西北部地域
「誰もが移動しやすく、ずっと生き活きと暮らせるまち」
➢ 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

★目標 中部地域
「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」
➢ 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

7 将来像の実現に向けた戦略の体系図



8 目標達成に向けた主な施策・事業【全市域】

【施策1】バスを補完する公共交通サービスの検討

- 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
 ・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
- 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
 ・交通形成ガイドラインの策定 ※以下は、あくまでも事例です。

乗合タクシー路線図



【事例】地域主体による公共交通
 (広島県広島市)

地区の住宅地は、坂道が多いうえ、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對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、「やくちおもしろタクシー」の運行を開始。

- ＜凡例表示＞
- 乗合タクシー路線
 - フリー乗降区画

出典：広島市ホームページ

【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
 ・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



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



JR奈良駅のバスロケーションシステム

【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
 ・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



「ゆっくり走ろう！ゾーン30」交通安全啓発活動



道路損傷

関連事業

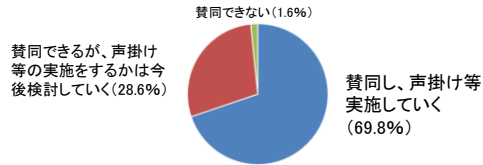
- ・タクシー協会と道路損傷等による情報提供の協定

【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)

- 事業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

R2年度 事業所アンケート「公共交通の利用促進への賛同について」



事業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



奈良市ななまるカード

事業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



帝塚山地区の路線バス実証運行

※以下は、あくまでも事例です。

【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



公共施設や観光施設に設置されたシェアサイクル

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
- ・ウォーキング推進事業

【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
 ・京奈和自動車道(大和北道路)の整備



京奈和自動車道の位置図

出典：大和北道路パンフレット

事業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)



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

【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



出典 奈良市リニア中央新幹線誘致PRパンフレット

9 目標達成に向けた主な施策・事業【東部地域】

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

事業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

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)

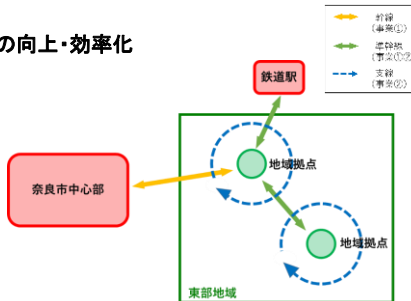
- ・柳生地区コミュニティバス実証運行等



東部の交通を考える意見交換会



柳生地区コミュニティバス



目指す交通体系イメージ

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

- ・自家用有償旅客運送の検討に向けた体制の整備

※以下は、あくまでも事例です。

【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

【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

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

- ・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)

10 目標達成に向けた主な施策・事業【西北部地域】

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

事業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駅前広場整備
- ・近鉄大和西大寺駅南口駅前広場整備
- ・近鉄大和西大寺駅南北自由通路整備



南口駅前広場



北口駅前広場イメージ図

事業②:主要駅の交通結節機能強化

- ・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



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

- ・西ノ京西南北線・西ノ京六条線・周辺市道の整備

事業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】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

- ・観光案内システムの整備(西大寺駅構内での近鉄の実証実験)



中央改札口カウンターに設置



駅改札口コンコースに設置

事業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



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)

【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)

- ・奥柳登美ヶ丘線の整備

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

11 目標達成に向けた主な施策・事業【中部地域】

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

事業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



六条奈良阪線の整備(整備済区間)

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)

【施策2】中心部への自動車流入抑制

事業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

事業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

関連事業

- ・モビリティウィーク&カーフリーデーなら

事業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

関連事業

- ・商店街オープンテラス事業
- 「春日表参道 SUN DAYS PARK」



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

【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

- ・ぐるっとバスの運行
- ・MaaSの導入

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



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

【施策4】公共交通のサービス再編

事業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: 京奈と自動車道の整備

- ・京奈と自動車道(大和北道路)の整備
- 事業②: JR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



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

【施策6】交通結節機能の強化

事業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・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



出典: 奈良市八条・大安寺周辺地区まちづくり基本構想

【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

- ・バス停留所の新設や路線間での乗継の検討

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

- ・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

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

- ・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

事業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)

12 評価指標・数値目標

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回/日	1.20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

13 SDGs への貢献

SDGs(持続可能な開発目標)



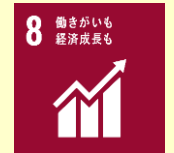
※持続可能な開発目標(SDGs)とは:2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。



- 本戦略の目指すべき交通体系の将来像
 「自由で安全に出かけられ、多くの交流が生まれ、住み続けたいと思えるまちづくり」
- 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。
 - 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。
 - 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。
 - 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。
 - 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。



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



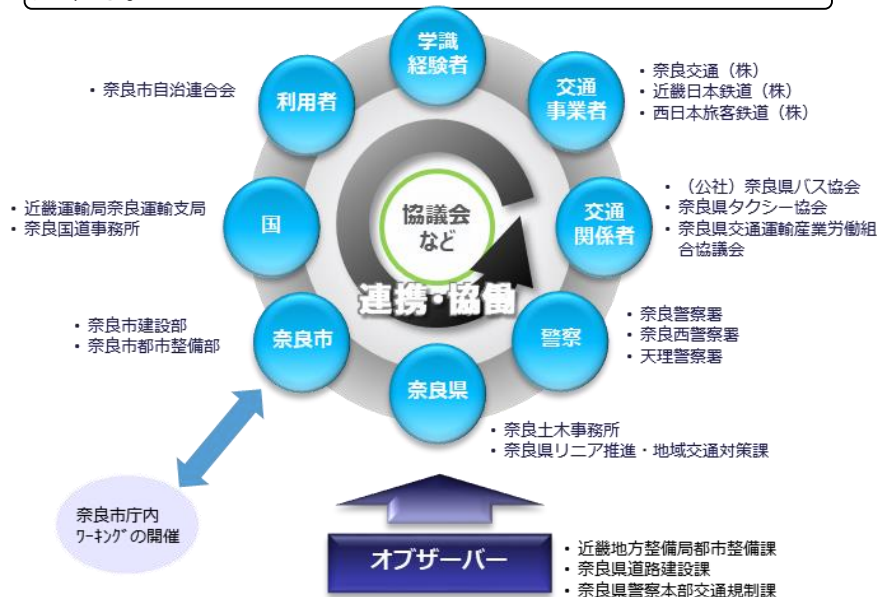
例えば、マイカーから公共交通に転換することで



例えば、新たな交流が生まれることで

14 推進体制

○本戦略に基づき、関係者の連携と協働のもとで取組を推進する。

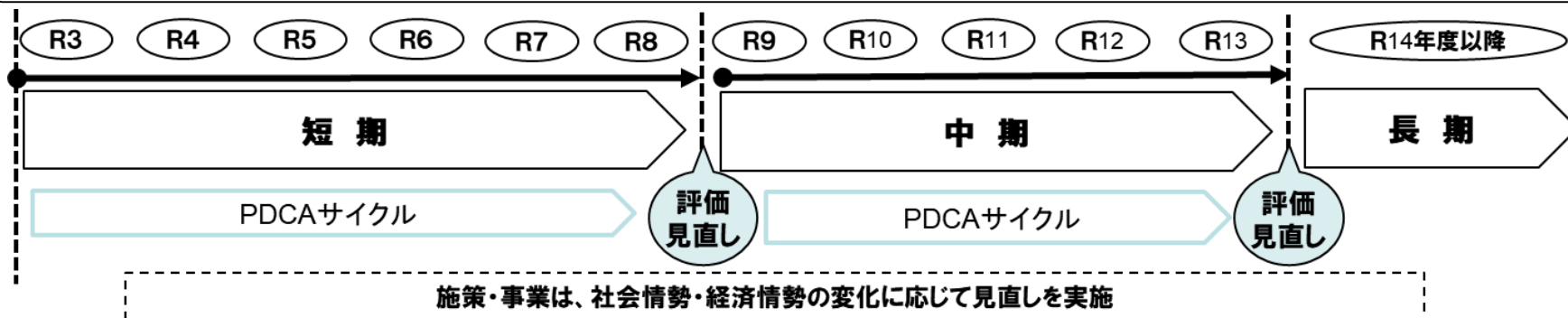


○「戦略の展開」に加え、定期的に「戦略の評価・検証」、「戦略の見直し」(PDCA)を行いながら、取組を推進する。



15 戦略の計画期間

- 本戦略は、策定年次である令和3年度(2021年度)を開始年次とし、令和13年度(2031年度)までを計画期間とする。
- 現時点で、位置づけが考えられる主な事業を記載しており、必要に応じて追加、修正する。
- 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する。

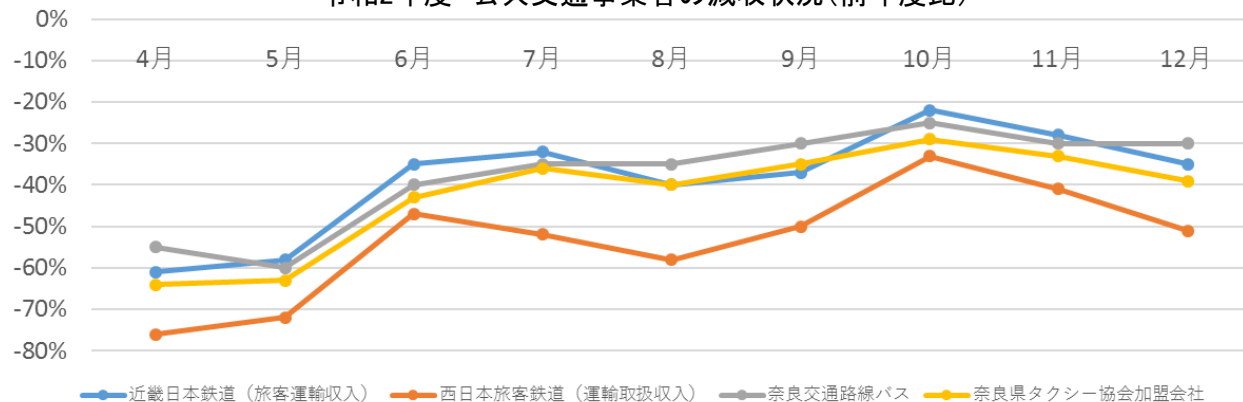


16 今後の検討課題

■コロナ禍が公共交通に与えた影響

- 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いる。
- 今後の施策展開においては、国内外の新型コロナウイルスの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る。

令和2年度 公共交通事業者の減収状況(前年度比)



■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る。
- 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ある。
- コロナ後の社会を見据え、引き続き、検討すべき課題とする。

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

