

2003.3.28

## 奈良県北部における観光交通

新納克広

(奈良県立大学)

## I. 観光客流動の特色

## 1. 近隣府県からの日帰り観光

回遊型よりも一点集中型が多い。奈良公園、ならまち、奈良ドリームランド、あやめ池遊園地への観光客の大部分は、複数の観光地を回遊しない。県内を徒歩で移動する。

鉄道によるアクセスが容易な観光地が多い。大阪府、京都府、兵庫県からの観光客の入込交通手段は、鉄道と自家用車がほぼ同じ割合である。奈良市中心部への観光客は鉄道利用の方が多い。

滋賀県、和歌山県、東海3県、福井県からの観光客の入込交通手段は、自家用車が約3分の2、鉄道が約4分の1である。貸切バスの利用もかなりある。

## 2. 遠隔地からの宿泊観光

京都からの入込が多く、京都市と奈良県を回遊する例が多い。

近隣府県からの観光客よりは複数地域を訪れるが、回遊型は少ない。

京都プラス奈良県内の1カ所を訪れる。

京都（または大阪）で宿泊して、奈良県は日帰りする。または、最終日に奈良県を訪れる。

自家用車の利用は少ない。レンタカーもあまり利用されていない。

## II. 観光目的の交通の問題点

## 1. 道路混雑

奈良県への入込道路（西名阪自動車道や阪奈道路など）と観光地周辺の道路の混雑が問題となる。

観光地周辺道路の混雑は、観光客だけが引き起こしているわけではなく、地元住民の利用（特に買物目的）によるところが大きい。しかし、観光客は道路事情に不慣れである。

## 2. 県内移動のための鉄道・バスサービスの貧弱さ

奈良県内の鉄道は、県内における観光目的で利用しにくい。観光地のそばまでは鉄道で行けるが、すぐそばまでは行けない（例：東大寺、法隆寺）。

主要観光地を乗り換えなしで結んでいない。

乗合バスは、繁忙期に定時運行がむずかしい。

### 3.複数観光地の回遊に不便な交通

奈良公園、薬師寺・唐招提寺、法隆寺、明日香を1日で回遊しようとするとき、鉄道、バス、自家用車いずれを用いても、快適に移動できない。

## Ⅲ. 奈良市に必要な交通政策

### 1.道路容量拡大政策の限界

自動車利用者にとって、道路混雑がなくなっほしいと考えるのは当然であるが、その実現は簡単ではないことを理解しなければならない。

奈良県の観光地の多くに、環境問題、景観の維持、埋蔵文化財の保存という制約がある。また、奈良市中心部はすでに高密である。それゆえ、道路容量の拡大には困難が伴う。

大都市圏の鉄道利用者の多くは、道路混雑のために自動車利用をあきらめている。道路混雑が多少でも緩和すれば、自動車利用に転換したい多数の潜在需要がある。地元住民の買物目的でも、混雑が減れば、自家用車による買物回数を増やしたいという潜在需要が存在している。道路容量の拡大が、地域全体の自動車交通需要を拡大することに注意すべきである。道路網のある区間で道路容量が拡大され混雑が緩和されると、潜在需要の顕在化で別の区間の交通量が増えてしまう。

西名阪自動車道からそのまま高速道路で奈良市まで走行できることになることが、観光客の自動車利用への転換を促さないか。その場合の周辺道路の需要増がどのような結果をもたらすかの検討が必要である。

### 2.観光のピークにはTDMで対応

オフピークは高速道路がその機能を十分果たせるが、ピークでは限界がある。

TDMは、道路混雑緩和の有力な手段である。

有料高規格道路と鉄道の結節点にパークアンドライド施設を設置することでアクセス道路の混雑を防ぐ効果が期待できる。

有料の高規格道路の開通は、TDMのメニューを増やす。

### 3.鉄道の改良

観光客が望む公共交通機関は、バスではなく鉄道である。小規模な改良で県内の鉄道の魅力を増すことで、自家用車利用と公共交通利用のバランスを維持して、道路への需要増を抑制する。道路容量の拡大だけでは、両者のバランスが崩れる。

パークアンドライドは、ライドの手段がバスでは観光客にアピールしない。

#### Ⅳ．京奈和道開通の近畿圏、奈良県全体からの視点

奈良県を南北を貫く高規格道路は奈良県中南部の観光客増加を期待できる。

大和郡山市、天理市以南の地域と京都府、北近畿、北陸を結ぶ道路交通の所要時間の短縮効果が大きい。しかし、この区間の交通需要は相対的に小さい。

京都観光プラスの観光地としての奈良県中南部の魅力を増す。奈良県中南部が、京都に宿泊する観光客への日帰りバスツアーの目的地となる。

奈良県中南部の大阪、京都への結びつきが、奈良市に比べ相対的に強まる可能性がある。

#### Ⅴ．観光交通における乗合バスの役割

観光客が観光地での乗合バス利用で感じていることは、わかりにくい、いつ着くかわからない、ゆれる、不安、こわい、運賃が高い、などマイナス要因ばかりである。乗合バスは、観光客に勧められない交通手段である。観光客もできれば使いたくない交通手段になっている。

バス専用レーンを設置しても、右折左折時や違法駐車の影響で、定時運行が可能になるかは疑問である。定時運行が可能になっても、他の要因で観光客は乗りたがらない。

観光客のための公共交通は、鉄道を主体に考えるべきであり、鉄道の改良で対応することが望ましい。

#### Ⅵ．大和北道路のルート

・奈良市観光にとって、高速道路による大きな効果を期待しない方がよい。奈良県中南部により大きい効果があると認識すべきであろう。

・どのルートでも奈良市中心部にアクセスポイントを作ることができない。ICへのアクセス道路に負荷がかかる。一方、高速道路の距離延長で自動車交通需要が増える。大和北道路を建設するだけではなく、道路交通環境改善のために、他の施策との組み合わせが必要である。

・観光のピークには大和北道路から車を出さない施設の必要性

例えば、近鉄やJRとの結節点におけるパークアンドライド施設、鉄道とのパークアンドライド、鉄道の魅力向上策との組み合わせ

・高架案の環境や景観への悪影響、地下案はメリットがあっても、高い建設費を上回る便益があるかどうかの検討が必要であろう。