

大和北道路有識者委員会での発言について

社団法人 奈良県バス協会

1. 奈良県北部地域の道路交通状況がバス輸送に与えている影響

【乗合バスの現状】

- 奈良県全体の輸送人員は平成3年度の9千4百万人をピークに減少が続き、平成14年度は7千万人となり、ピーク時の74.5%となっている。
- 奈良県北部地域は大阪圏のベッドタウンとして人口が増加したが、モータリゼーションの進展に伴い、深刻な交通渋滞によりバスの遅延が常態化し、旅客の「バス離れ」が生じ、少子化や景気低迷による雇用調整と相俟って、輸送人員が減少している。
- 県南北を結ぶ幹線は国道24号線および169号線しかなく、交通渋滞の激化により、これらの道路を利用して長距離路線の定時性確保が困難となり、利用者が減少した。
- このため、国道24号線を運行していた長距離路線の奈良下市線、奈良五條線の直通系統を廃止し、さらに奈良橿原線も順次減便し、平成13年に路線休止となった。国道169号線を運行していた奈良菟田野線ほか2路線についても、少しでも定時性が確保できるよう、JR奈良駅～古市、下山や天理駅～桜井駅、桜井駅～菟田野など、短距離系統に再編して運行している。
- 奈良市内の道路交通問題を解決するため、平成12年度から奈良市オムニバスタウン計画が実施され、平成14年2月から公共車両優先システム(PTPS)の運用が開始された。PTPSは、県道木津横田線の油阪交差点から上三橋交差点間、および国道369号線を含む恋の窪から近鉄奈良駅の間等に設置され、運用前では、同区間を運行するバスで最大14分の遅延が見られたが、運用後は平均2分から5分改善されたものの、本来のバス運行時分から見ると、まだ遅延が続いている。

2. 奈良県北部地域における観光シーズンの道路交通状況が、観光交通を支える交通機関に与える影響

【観光バスの現状】

- 奈良市の観光客の入込状況は、奈良シルクロード博覧会が開催された昭和63年をピークに平成10年まで減少し、以後、微増となっている。
- 奈良市への観光客は日帰りが多い。(平成13年で全体の86.1%)
- 利用交通機関別では、第2阪奈道路の供用開始後(平成9年4月23日)、普通車での来寧が急増(平成9年は対前年53.8%増加)し、以後も増加を続け、平成13年では開通前の平成8年に比べ倍増している。
- 修学旅行生を初めとする団体旅行客の来寧が減少し、観光バスの利用が平成8年に較べ△17.4%減少している。団体旅行では新幹線や航空機への乗り継ぎなど時間的な制約が多いため、渋滞により移動時間が読めない地域を避ける傾向にあり、来寧客減少要因の1つとなっている。

- 奈良公園周辺では、駐車場が不足しており、駐車待ちの車両や違法駐車、駐車場を探す迷走車両により、渋滞が加速されている。自家用車による日帰り観光が多い奈良県北部の観光にとって、渋滞が観光客、特にリピーターの減少要因の一つとなっている。
- 奈良市の観光施設は生活エリアと混在しているため、観光シーズンの渋滞は、乗合バスの遅延を初め、地元住民の生活交通に大きな影響を与えている。
 - ・本年のゴールデンウィーク期間では、5月3日から4日にかけて、郊外から奈良公園内に流入する乗合バスや定期観光バスが、県庁東交差点周辺道路の渋滞により、20分から最大で2時間30分の遅延が発生した。この間、臨時便を運行するなど対応に努めたものの、一部の便で欠行が生じるなど旅客輸送に影響が出ている。

3. 大和北道路の整備にあわせて、今後必要と思われる道路政策

- 専用道間の連結が必要
 - ・一般道の混雑を回避するため、第2阪奈道路や西名阪国道との結節区間では、一般道を利用せず、専用道のままスムーズに通過できるよう、専用道間の連結が必要。
- 奈良市内への流入量増加への対策が必要
 - ・大和北道路が整備されれば、国道24号線や169号線を利用する通過交通は減少するが、奈良市内への移動を目的とする交通量が増加し、市内での交通渋滞の発生が懸念される。
 - ・奈良市内の道路拡幅や駐車場の新設は難しいため、観光シーズンの渋滞対策として、できるだけ郊外にインターチェンジを設け、その周辺で公共交通に乗り換えるためのパークアンドライドの施設整備が必要である。
 - ・パークアンドライドを実効あるものにするため、バス・タクシー専用レンジの設置や、運賃面での工夫やネットワークの充実により、公共交通の乗り継ぎ抵抗を少なくし、歩いて散策することが楽しくなるような街路や街づくりを併せて実施することが必要である。

4. 京都、奈良間の周遊観光について

- 大和北道路の整備及び京奈和自動車道全体を早期に完成することにより、京都方面からの奈良への周遊観光の増加が見込まれる。
- 奈良県では観光客の約半分が奈良北部地区に集中しているが、歴史的遺産は県内各所に分散しており、京奈和自動車道の開通により、長谷・室生方面や五條・十津川方面など、奈良県内の各観光地への周遊も容易となる。
- 観光事業は地元に対する雇用・経済効果が大きいため、道路整備に併せて、現在の一部への日帰り中心の観光から、県内各地を巡り、宿泊を伴う面的な観光への転換を促進するための取り組みが、今後必要である。

以上