

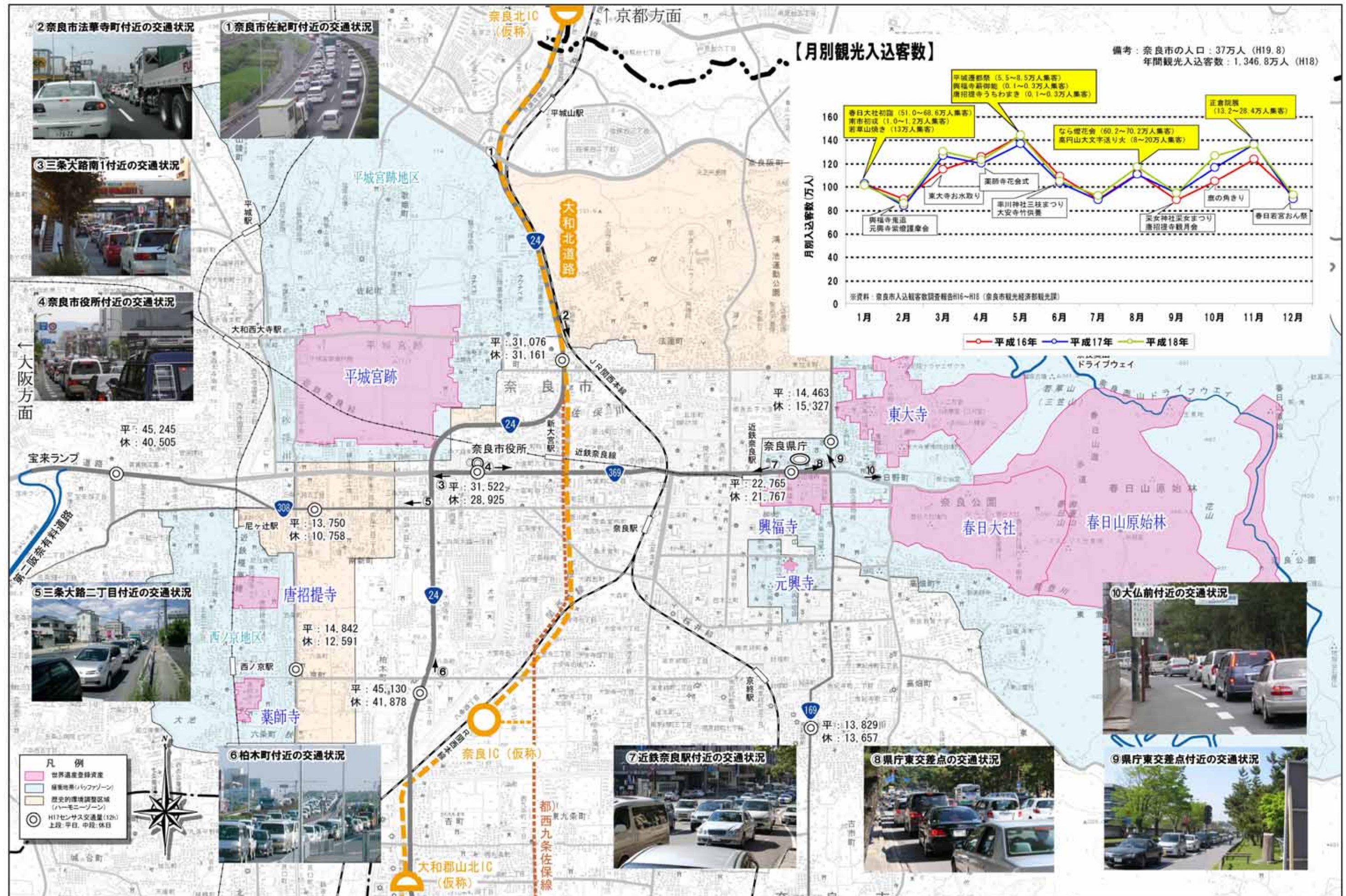
第2回

奈良中心市街地交通処理対策検討委員会

【 資料 - 1 】

奈良市内における 観光交通実態と課題について

奈良中心市街地の世界遺産と観光客



交通実態調査の概要

【調査等実施時期】

対象年月	H18	H 1 9											
交通実態調査メニュー	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
駐車場 入場者調査	正月調査												
交通量・ 渋滞調査					GW調査								
旅行速度 調査									夏期調査				
調査日 (主なイベント)	1月1日 (元旦)				4月29日(日) (平城遷都1300年祭)				8月12日(日) (なら燈花会)			11月3日(土) (立冬)	



「写真：奈良市観光協会」



「写真：平城遷都祭HP」



「写真：奈良市観光協会」



＜駐車場入場者調査＞

【正月調査時】
駐車場利用実態アンケート調査
ナンバープレート調査(入庫)
計7箇所

↓
駐車場待ち車列調査や
調査箇所の拡大
(駐車実態やブロック毎の
観光特性の把握のため)

【秋期調査時】
駐車場利用実態アンケート調査
ナンバープレート調査(入庫・出庫)
駐車場待ち車列調査
計13箇所



	箇所数	アンケート調査	ナンバープレート調査 入庫	出庫	駐車場待ち 車列長調査
正月	7	○	○	-	-
GW	9	○	○	○	○
夏期	10	○	○	○	○
秋期	13	○	○	○	○

＜その他補完調査＞

【公共交通機関利用者調査】
自動車以外の利用者意向を把握するため
公共交通機関(鉄道、バス)利用者を対象に
アンケート調査を実施
・11月3日(土・祝)、4日(日)



＜交通量・渋滞調査＞

【正月調査時】
交通量調査
その他
(信号現示調査等)
計12箇所

↓
渋滞調査や
調査箇所の拡大
(渋滞規模や交通流動の把握のため)

【秋期調査時】
交通量調査
渋滞調査
その他(信号現示調査等)
計14箇所



	箇所数	交通量調査	渋滞調査	その他
正月	12	○	-	○
GW	13	○	○	○
夏期	13	○	○	○
秋期	14	○	○	○

＜旅行速度調査＞

【正月調査時】
旅行速度調査(6ルート)

↓
ルートの追加
(より細部な利用実態の把握のため)

【秋期調査時】
旅行速度調査(13ルート)



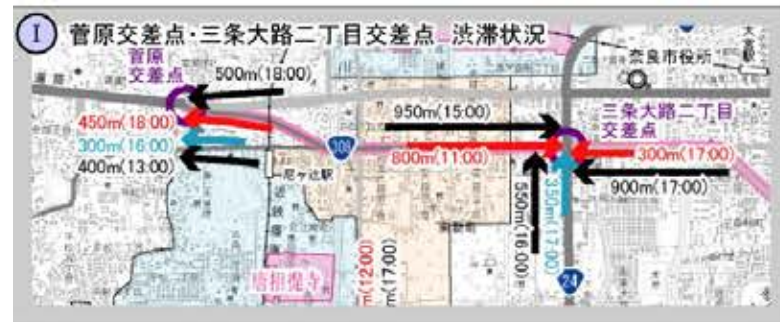
	ルート数
正月	6
GW	10
夏期	13
秋期	13

【パーク・アンド・ライド利用者調査】
パーク・アンド・ライドの利用実態を把握するため、
利用者にアンケート調査を実施
・5月、10月、11月の日・祝



調査箇所	調査時期	実施メニュー
① 国道24号高架下	5月、10・11月	自転車
② 奈良市役所	10月・11月	自転車
③ 奈良教育大学	10月・11月	自転車
④ 自治能力開発センター	10月・11月	自転車

交通実態調査結果① 奈良市内の観光期の渋滞状況



＜平日と休日(秋期調査時)の交通量の違い＞



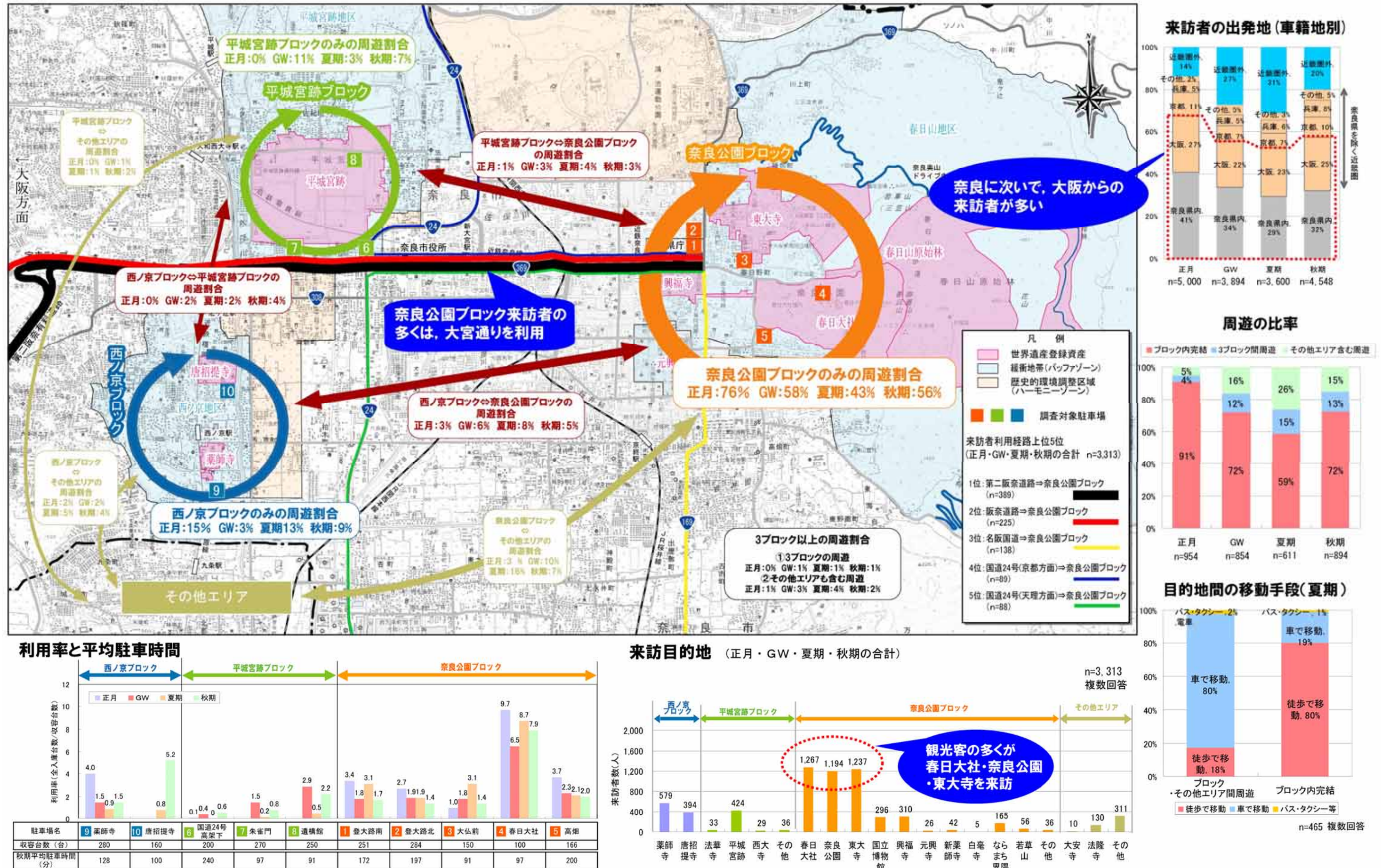
各シーズンのピーク時における奈良市域旅行速度状況



凡例 40km/h以上 20～40km/h 20km/h未満



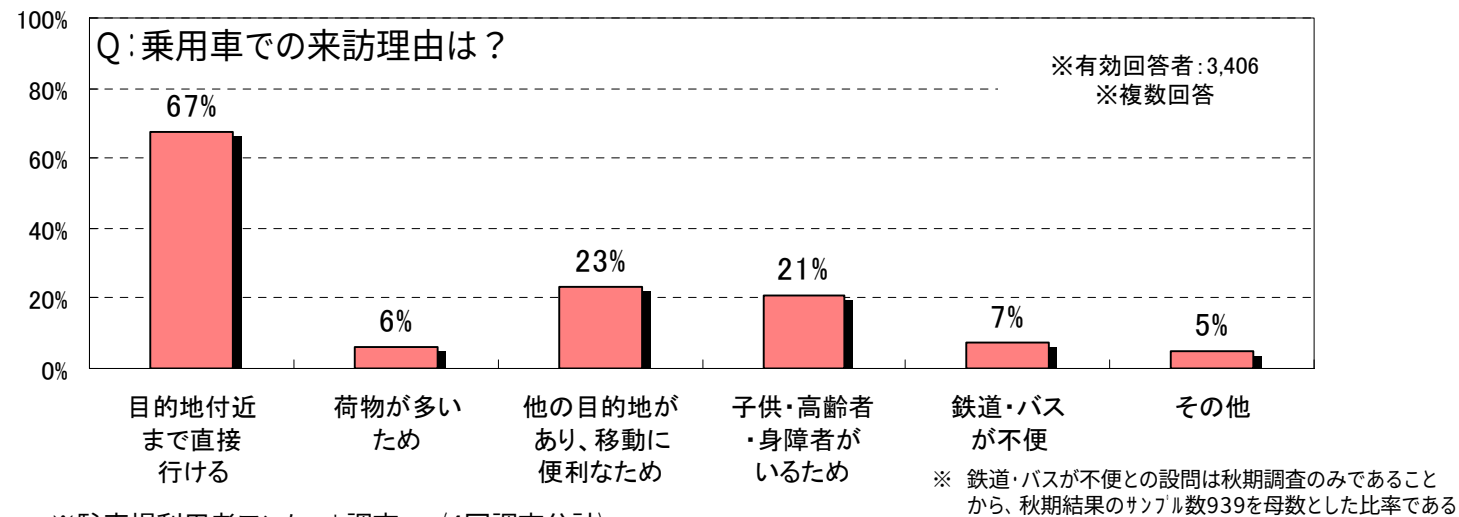
交通実態調査結果② 奈良市内の観光特性



アンケート調査結果から見る奈良中心市街地の交通課題

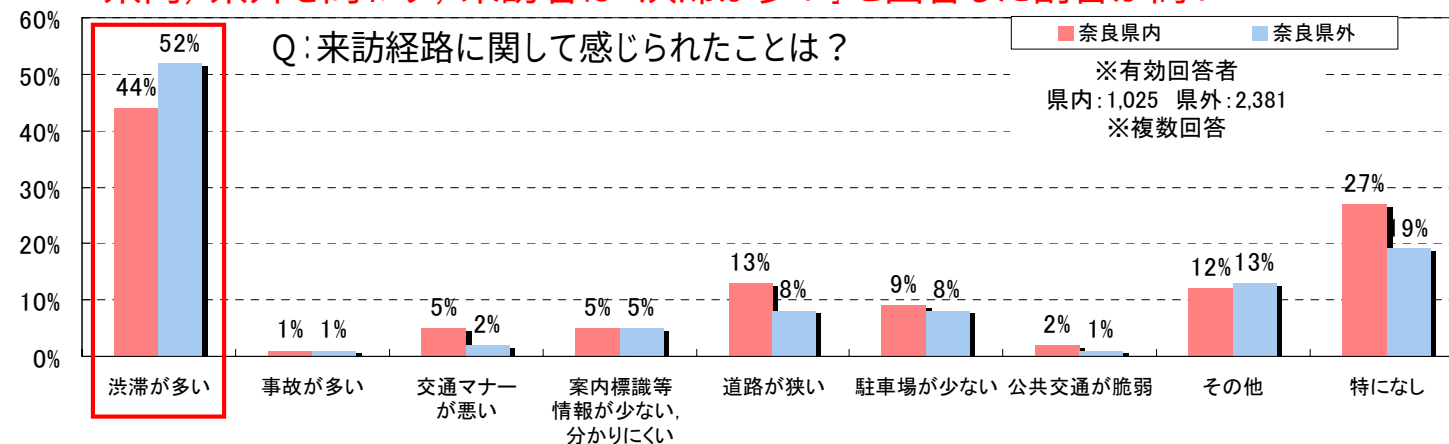
奈良市の交通状況に関する意見(駐車場利用実態アンケート調査)

・「目的地付近まで直接行けるから」と回答した割合が高い



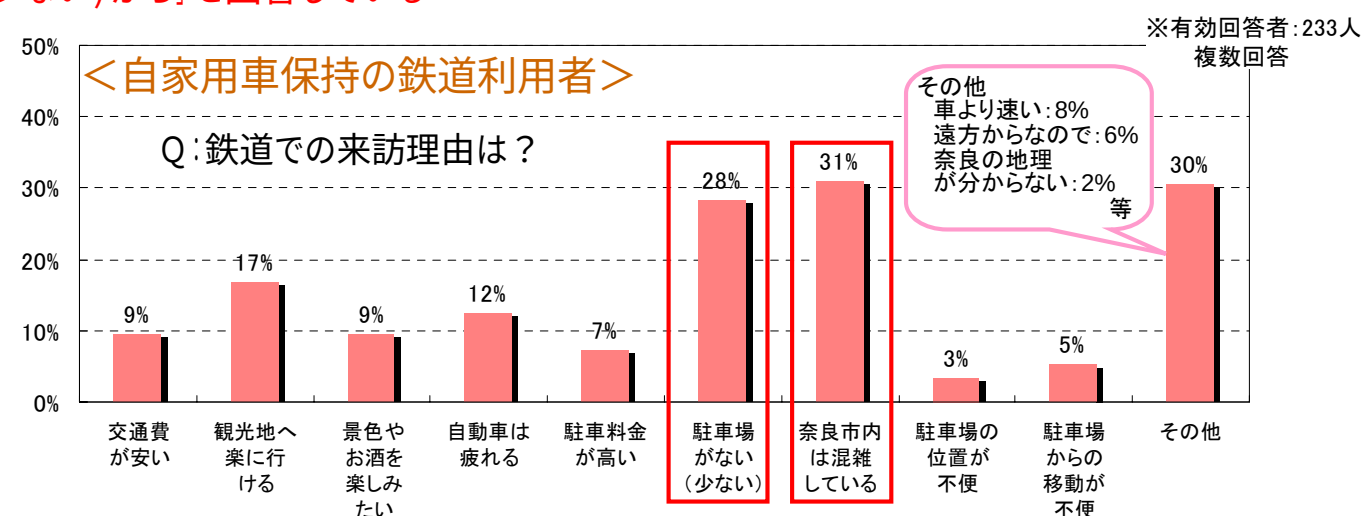
※駐車場利用者アンケート調査 (4回調査分計)
(アンケート実施日 正月:1月1日(月・祝), GW:4月29日(日・祝), 夏期:8月12日(日), 秋期:11月3日(土・祝))

・県内、県外を問わず、来訪者は「渋滞が多い」と回答した割合が高い



奈良市への公共交通機関での来訪理由(鉄道)

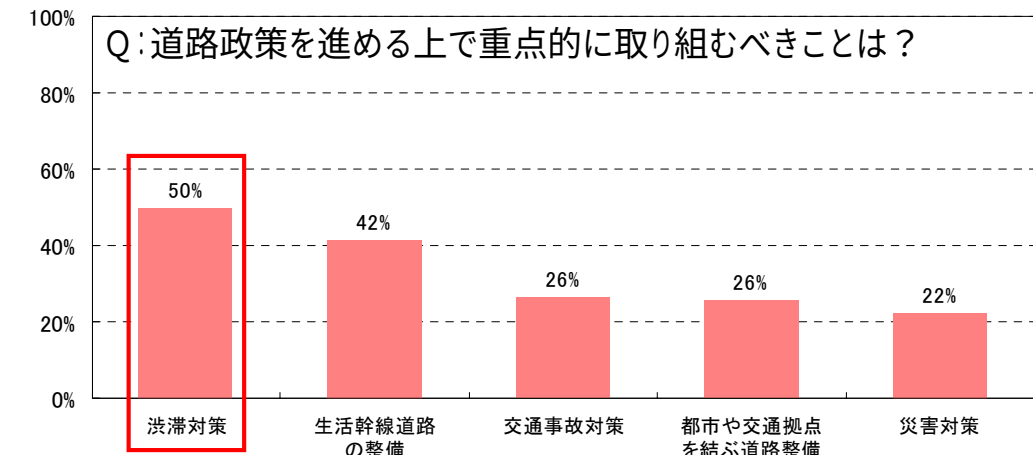
・鉄道を利用した理由として、31%が「奈良市は混雑しているから」、28%が「駐車場がない(少ない)から」と回答している



※公共交通機関利用者調査(アンケート実施日 鉄道利用者: 11月3日・4日)

奈良県の道路に対する各種アンケート集計結果(奈良県民)

・奈良県民の50%が「渋滞対策」が必要と感じている

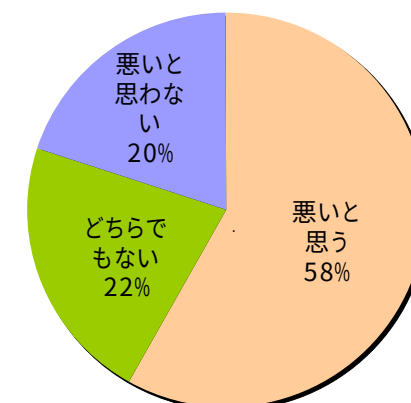


参考: 平成19年9月22日奈良新聞 奈良県の道路に対するアンケート

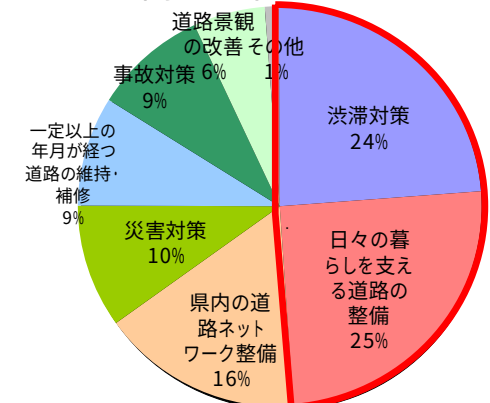
・58%が奈良県内の道路網を「悪い」と感じている

・「渋滞対策」や「日々の暮らしを支える道路の整備」が必要と考えている人の割合が49%

Q: 奈良県内の道路網状態は悪いと思えますか？



Q: 必要と考える道路整備についてお聞かせ下さい

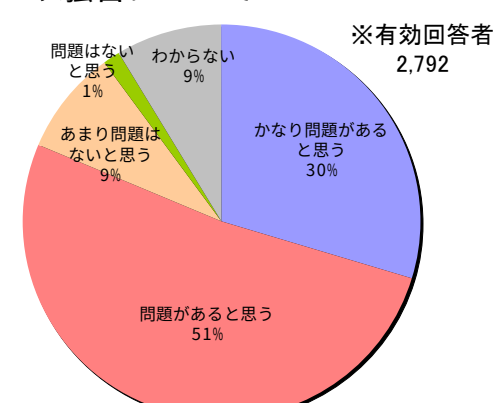


参考: 平成19年9月22日奈良新聞 奈良県の道路に対するアンケート
※どちらも奈良県北部(奈良市東大寺周辺)でのアンケート結果

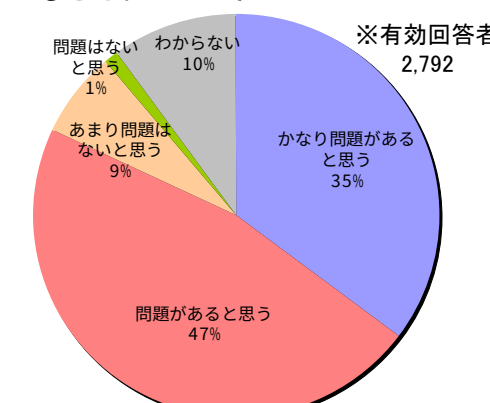
・81%が奈良県内の幹線道路周辺の大気汚染・騒音に「問題がある」と感じている

・82%が生活道路を抜け道として利用していることに対して「問題がある」と感じている

Q: 幹線道路周辺の大気汚染や騒音について



Q: 生活道路が抜け道として利用されていることについて



参考: 大和北道路有識者委員会「大和北道路に関するアンケート調査」1次集計報告
※アンケート実施日: 平成15年3月8日～4月16日

現在行われている交通対策① パーク・アンド・ライドの利用状況(秋期)

2007年秋期パーク・アンド・ライド実施駐車場概要

パークアンドライド実施駐車場名	駐車料金	収容台数(台)	10月・11月の営業時間	駐車場からの移動手段	
① 24号高架下	無料	200	9:00～18:00	無料レンタサイクル	奈良交通バス※(乗車券を販売)
② 奈良市役所	無料	150	9:00～17:00	〇	〇
③ 奈良教育大学	無料	100	9:00～17:00	-	〇 但し、乗車券販売は無し
④ 自治能力開発センター	無料	30	9:00～18:00	-	〇

実施日: ①= 10/8を除く土・日・祝(17日間)、②・③= 10/8を除く日・祝(それぞれ10日、8日間) ④= 土・日・祝(18日間)

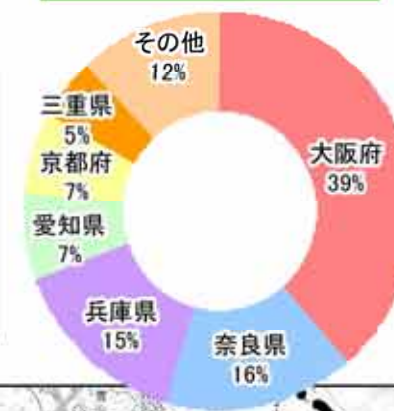
※バス料金

最寄りバス停～県庁前(往復)	大人: 通常360円⇒200円 小人: 通常180円⇒100円
奈良市内一日フリー乗車券	大人: 通常500円⇒300円 小人: 通常250円⇒150円

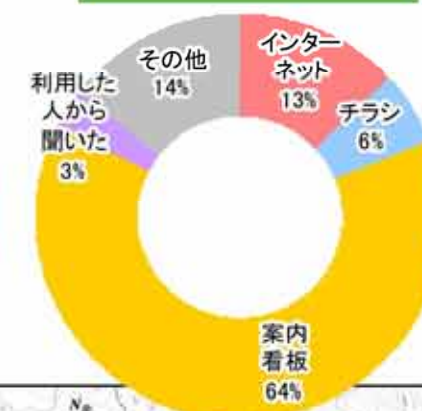
自転車貸し出しの受付



来訪者の出発地



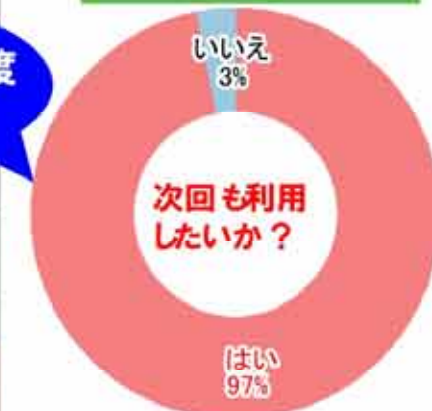
認知媒体について



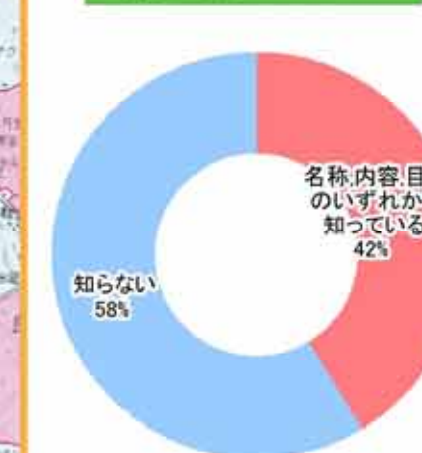
利用回数について



満足度について

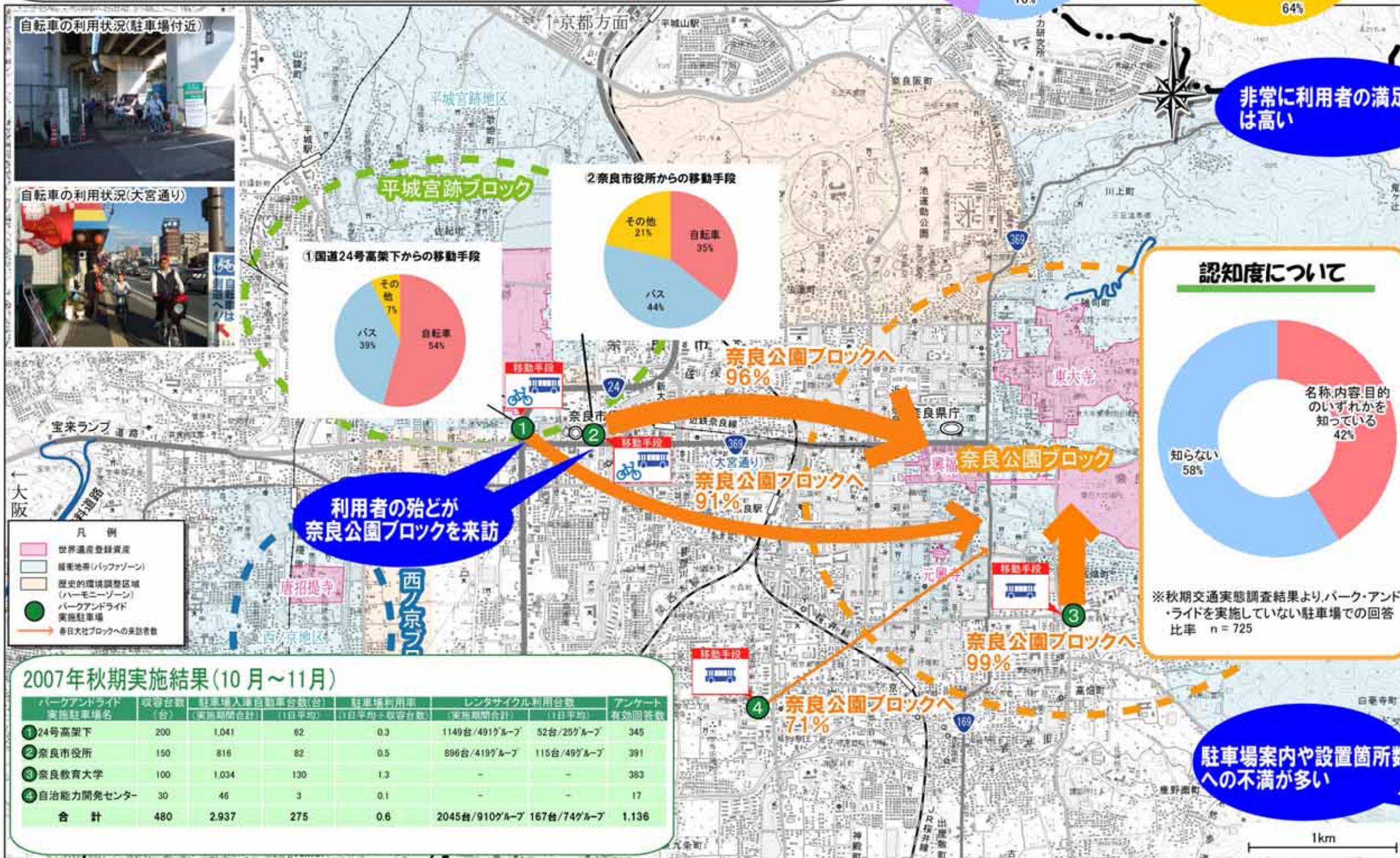
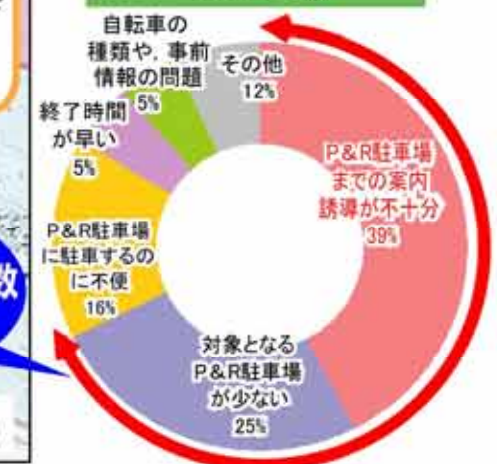


認知度について



※秋期交通実態調査結果より、パーク・アンド・ライドを実施していない駐車場での回答比率 n = 725

不便な点



2007年秋期実施結果(10月～11月)

パークアンドライド実施駐車場名	収容台数(台)	駐車場入庫自転車台数(台)	駐車場利用率	レンタサイクル利用台数	アンケート有効回答数
① 24号高架下	200	1,041	62	0.3	1149台/491グループ 52台/25グループ 345
② 奈良市役所	150	816	82	0.5	896台/419グループ 115台/49グループ 391
③ 奈良教育大学	100	1,034	130	1.3	- - 383
④ 自治能力開発センター	30	46	3	0.1	- - 17
合計	480	2,937	275	0.6	2045台/910グループ 167台/74グループ 1,136

現在行われている交通対策① パーク・アンド・ライドの広報状況 (秋期)

○今までの広報の種類:

チラシ, 新聞, 道路情報板・看板, HP, 路側放送 等

<チラシ>



<道路情報板・看板>



H18の国道24号高架下利用台数は644台 (17日) で、
日平均利用台数は約38台である

⇒ 収容台数200台に対して利用台数が少ない

○さらに、国道24号高架下駐車場の利用促進のため
広報を強化

強化①

案内看板 (立看板・横断幕) を追加で設置 [10/26 (金) 設置～]



強化②

奈良教育大学駐車場の満車時に、既設看板に誘導看板を貼り付け (奈良中心部の満車情報の提供)
[10/28 (日) ~ 11/18 (日)]



強化③

テレビ・ラジオ・HPを使った広報
[9/29 (土), 10/4 (木) ほか]

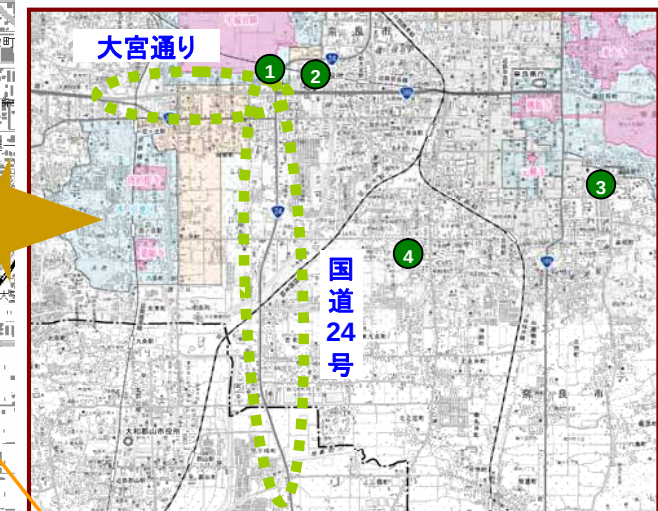
[テレビ] 10月4日 (木) 19:20~19:25
奈良TV「奈良国道ニュース」にて放送

[ラジオ] なら・ドットFM「道・ゆく・なら」にて、
平成19年9月29日 (土) 11時~放送

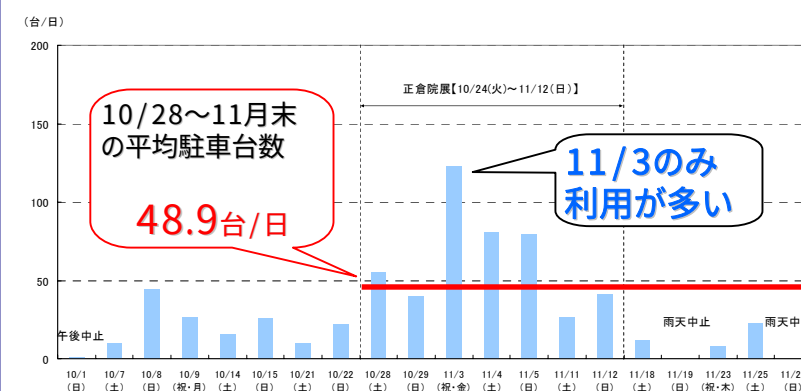
[HP] 例えば、奈良国道事務所記者発表HP
<http://www.kkr.mlit.go.jp/nara>



[案内看板の増設状況]

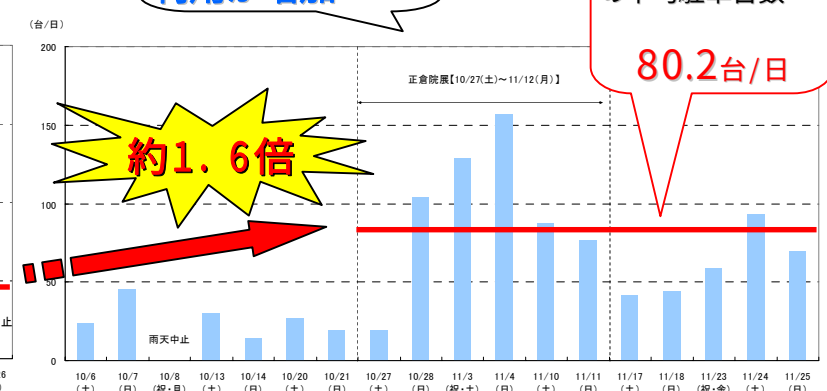


○その結果、昨年に比べ、利用台数が大幅に増加



[平成18年の国道24号高架下 利用台数]

広報の強化後、
利用が増加



[平成19年の国道24号高架下 利用台数]

広報の強化が利用向上に大きく貢献

現在行われている交通対策② 駐車場案内システムの状況

案内板の表示例



ブロック案内板

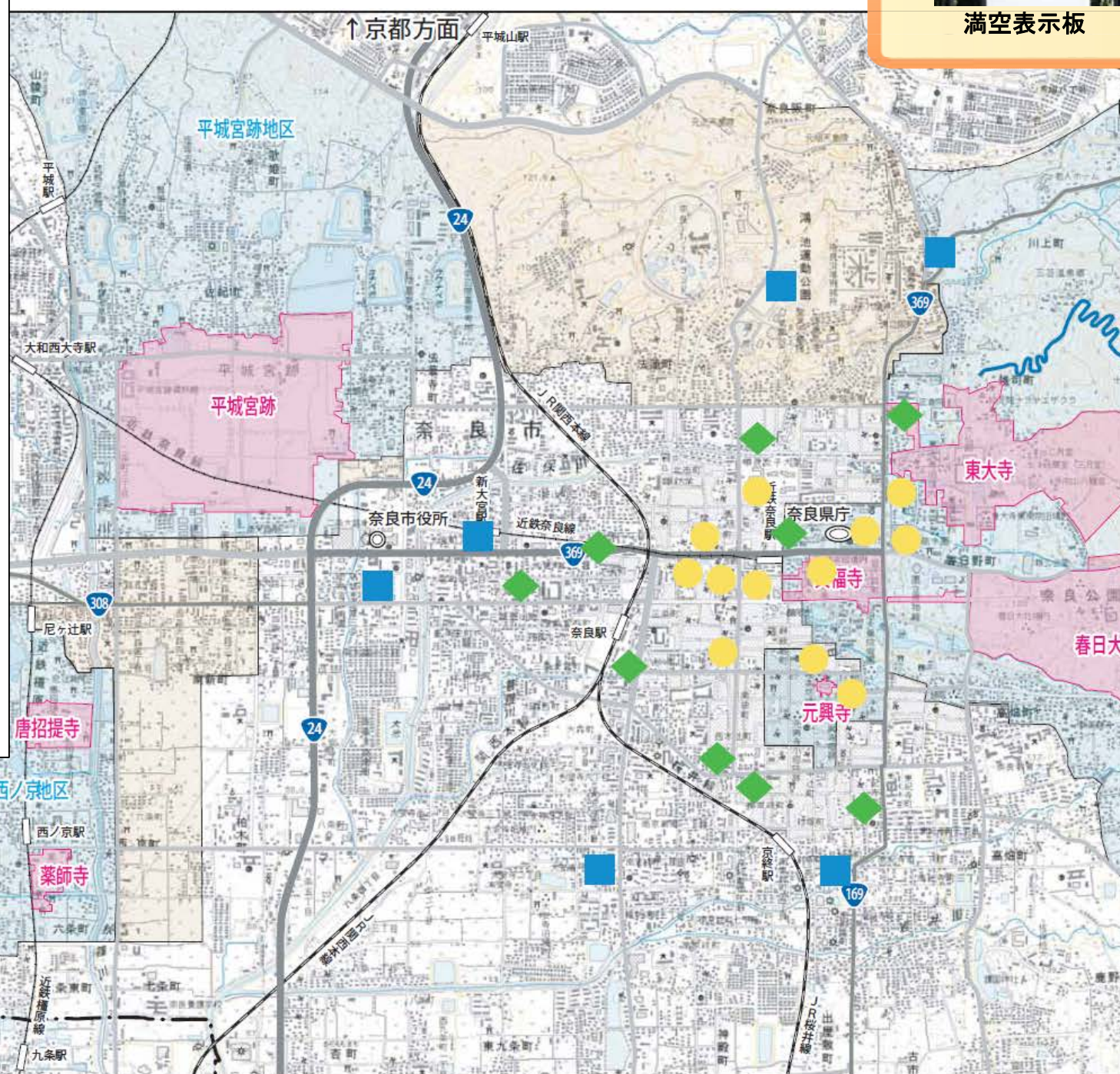


ブロック内詳細案内板



個別駐車場案内板

- ・奈良市内に下図タイプ(■◆●)だけで27箇所の案内板が設置
- ・その他、個別の位置案内板、携帯電話・カーナビ(VICS)・HPなどにて情報提供



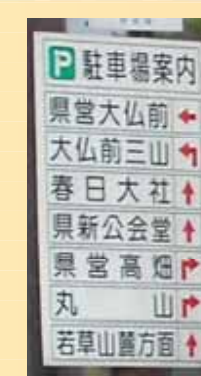
街中に設置されている駐車場案内看板



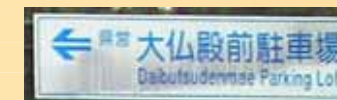
満空表示板



図形満空表示板
(大和西大寺付近)



位置案内板①



位置案内板②

その他様々なツールで混雑状況を案内

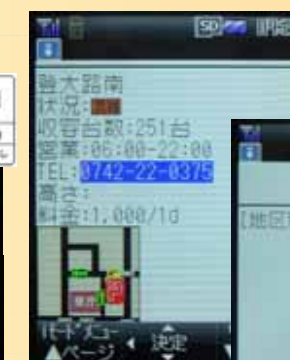


- : 駐車場の状況は不明です。
- : 駐車場は空いています。
- : 駐車場は混雑しています。
- : 駐車場は満車です。
- : 駐車場は閉場しています。

HPによる案内
<http://www.parking.city.nara.nara.jp/parking/>



カーナビ(VICS情報)



携帯電話による案内

・案内方法 3段階の案内板〔ブロック案内板⇒ブロック内詳細案内板⇒個別駐車場案内板〕により、段階的にリアルタイムで満車、混雑、空車情報を提供し、目的駐車場へ円滑に案内。
・表示内容 個別駐車場、駐車場群及び対象ブロック内の駐車場の状況を色や文字等で表示(赤-満車、橙-混雑、緑-空車)
・情報更新 駐車場の満空情報を収集し3分間隔で情報の更新 ※奈良市HPより作成

奈良中心市街地における問題点・課題及び対策の方針

【問題点・課題】

■交通実態に対する課題

・奈良公園ブロックに世界遺産が集中していることもあり、来訪者の多くは奈良公園ブロックを目的地として集中し、渋滞が発生

・奈良公園ブロックへの来訪者は、大宮通りを利用する方が圧倒的に多く、次いで国道24号、国道169号に集中

・薬師寺東交差点ではイベント開催時に過度の交通集中により渋滞が発生

・菅原交差点および三条菅原線で渋滞が発生

・大和北道路等の事業・計画が進められている道路整備の完成に伴う交通流動の変化

■駐車場利用実態に対する課題

・観光客は目的地に最も近い駐車場を選択する傾向が見られ、特に、春日大社駐車場を頭に渋滞が発生

・パーク・アンド・ライドは、利用者には非常に好評であったが、利用台数は少ない

【対策の方針】

＜対策の方針＞

○中心市街地に流入する観光交通を減少させながら、観光客の増加を目指す

・公共交通機関等への転換

・電車、バス、自転車等への乗り換え

・流入交通の抑制

○奈良公園ブロックなどでの過度な駐車需要をコントロールし、駐車場の利便性向上を図る

・ブロック内の空いている駐車場へ誘導・分散（各駐車場利用率の向上）

・駐車場利用の専用・優先性確保

○将来の交通流の大きな変化にも対応できるような対策に取り組む

○広報の拡大を図る

・効果的な広報の検討

○道路整備を推進する

・現在、事業・計画が進められている道路事業を着実に推進

世界遺産地域等における先進事例紹介（事例収集の流れ）

○事例収集の流れ

◆国内外の事例収集

・「世界遺産地域」「観光地」「町並保全・静穏化」など、外来者交通を意識した交通施策

◆＜対策の方針＞に対応できる施策

- ・公共交通機関等への転換 …①
- ・流入交通の抑制 …②
- ・空いている駐車場への誘導・分散 …③
- ・駐車場利用の専用・優先性確保 …④

◆＜対策の方針＞に対する施策の分類

施策の方針別に分類

国内

対象地域		実施概要	実施期間	世界遺産地域	観光地	街並保全・静穏化
国内	1 北海道札幌市	都心循環バス	■		○	
		パーク&バスライド	■			
		公共車両優先システム(PTPS)	■			
		モビリティ・マネジメント(TFP:Travel Feedback Program)	◇			
	2 北海道函館市	歩行空間の整備	■		○	
		パーク&バスライド	◇			
		携帯電話でのバス接近情報提供	■			
	3 神奈川県横浜市	パーク&サイクルライド	◇	△候補地	○	○
	4 神奈川県鎌倉市	パーク&レールライド・バスライド	◇			
		公共交通一日乗車券	■			
		交通情報提供(大型ディスプレイなど)	◇			
	5 石川県金沢市	パーク&バスライド	◇		○	
		交通規制(バス専用レーン)	■			
		公共交通一日乗車券	◇			
		モビリティ・マネジメント	■			
	6 山梨県・静岡県(富士山)	マイカー規制	◇	△候補地	○	○
		パーク&バスライド	◇			
	7 岐阜県高山市	駐車場関連対策(情報提供・観光バスのマネジメント)	◇		○	
		交通規制(進入制限)	◇			
		パーク&バスライド	◇			
	8 岐阜県白川村	駐車場予約システム	◇	○	○	○
		パーク&バスライド	◇			
	9 静岡県伊豆地域	パーク&レールライド	◇		○	
		駐車場案内システム	◇			
		交通情報提供	◇			
	10 愛知県名古屋市	環境エコポイント	■			△環境対策
		パーク&レールライド	■			
	11 愛知県(瀬戸市、尾張旭市、長久手市)〈愛・地球博〉	自転車マップ	◇		○	
		パーク&バスライド	◇			
		トラランジットモール(H21予定)	◇			
		パーク&バスライド	◇			
	12 京都府京都市	ペロタクシー	■	○	○	○
		モビリティ・マネジメント(TFP)	◇			
		観光周遊バス	■			
		トラランジットモール(H21予定)	◇			
	13 奈良県奈良市	パーク&バスライド、サイクルライド	◇	○	○	○
		公共車両優先システム(PTPS)	■			
		交通規制(進入制限)	◇			
	14 奈良県吉野町	パーク&バスライド	◇	○	○	○
		駐車場予約システム(バス)	◇			
		交通規制(進入制限)	■			
	15 鳥根県大田市(石見鯉山)	パーク&バスライド	■	○	○	○
		駐車場事前予約システム(バス)	■			
		観光交通の分散誘導	■			
	16 岡山県倉敷市	駐車場誘導システム	■		○	
		公共交通乗継情報提供	■			
	17 愛媛県松山市	パーク&レールライド	■		○	
		トラランジットモール(バス)(H20予定)	◇			
	18 沖縄県那覇市	パーク&サイクルライド	◇			

■: 通年実施
◇: 期間限定実施

海外

対象地域		実施概要	実施期間	世界遺産地域	観光地	街並保全・静穏化
海外	1 イタリア・ローマ	車両ナンバー規制	◇	○		
	2 イタリア・ボローニャ	交通規制(歩行者専用通行規制、公共交通優先) トラランジットモール(バス)	■	△申請中		○歴史的街区保全
	3 スペイン・コルドバ	レンタサイクル	—	○(歴史地区)	○	
	4 フランス・リヨン	レンタサイクル	■	○	○	
	5 フランス・パリ	パーク&レールライド・バスライド	■	○	○	
		レンタサイクル	■			
	6 フランス・ナント	自転車道・自転車バス専用レーン整備	■	○		
	7 フランス・ストラスブール	LRT	■			△環境対策
		パーク&レールライド	■	○	○	
		交通規制(進入抑制)	■			
		トラランジットモール	■			
		自転車道整備	■			
	8 イギリス・ロンドン	レッドルート(終日駐車禁止)	■	○		
		ロードプライシング(ナンバー規制)	■			
		モビリティ・マネジメント(TFP)	■			
	9 イギリス・ダーラム	ロードプライシング	■	○		○
	10 ドイツ・フライブルグ	パーク&レールライド・バスライド	■	△候補地(審議延期)	○	○
		トラランジットモール(LRT)	■			
		駐車料金(課金)コントロール	■			
		ペロタクシー	■			
	11 ドイツ・ブレーメン	自転車専用道路網	■	○	○	
		都心部レンタサイクル	■			
		自転車優遇政策(専用道、停車空間確保、駐輪場、交通規制緩和)	■			
	12 ドイツ・ミンスター	車両乗入規制(電気自動車のみ可)	■			△環境対策
	13 スイス・ツェルマット	トラランジットモール(LRT)	■		○	○
	14 オランダ・アムステルダム	パーク&バスライド・レールライド	■	○(デ・フェンステイ)		
		都心部駐車場整備抑制	■	○(ブリッゲン)		
	15 ハルウェー・ベルゲン	ロードプライシング	■	○(旧市街)	○	
	16 チェコ・プラハ	LRT	■	○(旧市街)	○	
		パーク&レールライド	■			
	17 オーストリア・ウィーン	都心部へ歩行者エリア設定	■	○	○	○
	18 キリシア・アテネ	パーク&サイクルライド	■	○(アクロポリス)		
		車両ナンバー規制	■			
	19 中国・北京	車両ナンバー規制	◇	○(故宮など)	○	△環境対策
	20 オーストラリア・パース都市圏	モビリティ・マネジメント(TFP)	—			△環境対策
		自転車政策(専用道、停車空間確保、駐輪場、教育・啓発)	■			
	21 ニュージーランド・クワイストチャーチ	無料循環バス	■		○	
	22 アリゾナ・ホートランド	パーク&レールライド	■			○
		都心部公共交通機関無料	■			

■: 通年実施
◇: 期間限定実施
—: 不明

収集した施策事例一覧		対応できる施策
1	パーク&バスライド バスへの転換	①
2	パーク&レールライド 鉄道への転換	①
3	パーク&サイクルライド 自転車への転換	①
4	駐車場予約システム 予約による専用性・優先性	④
5	駐車料金(課金)コントロール 料金抵抗による流入抑制	②
6	交通情報提供、駐車場案内・誘導システム 情報提供による誘導・分散	③
7	交通規制(進入制限、進入抑制) 規制による流入抑制	②
8	トラランジットモール 利便性向上による転換	①
9	交通規制(バス専用レーン) 定時性・速達性向上による転換	①
10	公共車両優先システム(PTPS) 定時性・速達性向上による転換	①
11	観光周遊バス 利便性向上による転換	①
12	公共交通一日乗車券 利便性向上による転換	①
13	公共交通乗継情報提供 利便性向上による転換	①
14	自転車優遇政策(専用道、停車空間確保、駐輪場など) 利便性向上による転換	①
15	レンタサイクル 自転車利用を支援	①
16	自転車マップ 自転車利用を支援	①
17	ペロタクシー 身障者・高齢者・中距離移動者等の転換支援	①
18	環境エコポイント 環境貢献意識への働きかけによる転換	①
19	車両ナンバー規制 規制による流入抑制	②
20	都心部公共交通機関無料 利便性向上による転換	①
21	駐車場整備抑制 駐車し難くする事による流入抑制	②
22	モビリティ・マネジメント(TFP:Travel Feedback Program) 自発的行動変容による転換	①
23	レッドルート(終日駐車禁止) 駐車し難くする事による流入抑制	②
24	ロードプライシング 料金抵抗による流入抑制	②
25	LRT 利便性向上による転換	①

施策の方針別分類	
①公共交通機関等への転換	パーク&バスライド
	パーク&レールライド
	パーク&サイクルライド
	トラランジットモール
	交通規制(バス専用レーン)
	公共車両優先システム(PTPS)
	観光周遊バス
	公共交通一日乗車券
	公共交通乗継情報提供
	自転車優遇政策(専用道、停車空間確保、駐輪場など)
	レンタサイクル
	自転車マップ
	ペロタクシー
	環境エコポイント
②流入交通の抑制	駐車場料金(課金)コントロール
	交通規制(進入制限、進入抑制)
	車両ナンバー規制
	都心部駐車場整備抑制
③空いている駐車場への誘導・分散	レッドルート(終日駐車禁止)
	ロードプライシング
	交通情報提供、駐車場案内・誘導システム
④駐車場利用の専用・優先性確保	駐車場予約システム

※事例収集は、奈良中心市街地での交通処理対策に参考となる事例抽出を目的としており、「世界遺産」「観光」などのキーワードから、交通系の図書・会誌、インターネット等を用いて地域・施策の収集を行っている。そのため、必ずしも全ての地域・施策事例を網羅したものではない。

今後さらに奈良中心市街地への適用性も含め、具体的な検討を進める。

国内事例①

トランジットモール

都心部商業地等において、歩行者空間を確保したり、歩行者と公共交通との共存を図ることにより、都心部商業地での魅力向上を目的としたもの。



「トランジットモール」社会実験、四条通(京都市)
(H19.10.12-14実施) 読売新聞(H19.10.13付より)

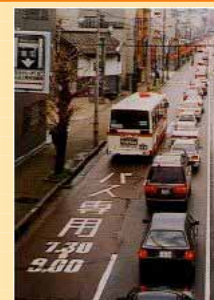


◆京都トランジットモール社会実験

- ・烏丸通—四条大橋四詰り間(約1km)で午後5時から3時間の交通規制
- ・4車線のうち、歩道最寄りの各1車線を「歩行者天国」、中央の2車線を「バス・タクシー専用」

バス専用レーン

バスのみが通行できる道路を設定し、質の高いサービスを提供しようとするもの。既存道路内に確保する場合や、新たに専用道として整備するものがある。運用方法は、終日バス専用とするものと、特定時間帯のみのものがある。



金沢市HPより

- ・金沢市:バス専用レーンに加え、「観光期P&BR」「通勤時P&BR」等施策により、バス利便性を向上
- ・「観光期P&BR」:1,000円/台(乗車人数分のバス乗車証付き)
- ・「通勤時P&BR」:駐車場はショッピングセンター等7箇所235台分(駐車場代として当該商業施設の商品券を購入する仕組み)等

乗り継ぎ情報提供

鉄道やバスなどの運行時間や遅延情報等のリアルタイム情報を、インターネットや携帯電話、または乗り継ぎ拠点駅(バス停)等で情報提供を行い、公共交通利用の円滑化、利便性向上を目的としたもの。

ITS技術の活用

鉄軌道、バス車内、携帯電話、バス停、空港、港、病院、市役所、県庁、ホテル等で情報提供



電車・バス総合情報提供システム(伊予鉄道、松山市)

- ・乗り継ぎ案内、主要駅到着時刻案内では、現在遅延時刻、道路混雑状況を加味した予想時刻を案内。
- ・郊外鉄道3路線、路面電車4路線、乗合バス169両 全線の乗り継ぎ案内

観光周遊バス・多便化

地理不案内者もルートに気せず安心して乗れる「観光地を周遊する」バス。また、待ち時間が長いと利用自体を敬遠されるため、運行間隔を短くした多便化により利便性の向上が図られる。



(奈良交通HPより)



奈良交通バンビーナバス停

- ・レトロ調バス「バンビーナ(愛称)」 座席29人乗り、立席30人
- ・運賃:大人180円、子供90円
- ・(午前)外回り、(午後)内回りを30分間隔で運行
- ・運行エリアはJR奈良駅以东のみ



公共車両優先システム(PTPS)

公共車両優先システム(Public Transportation Priority System: PTPS)は、バス専用・優先レーンの設置、優先信号制御等を行い、バス等の優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保、マイカーから大量公共輸送機関等への利用転換の促進、利用者の利便性向上等を目的としたシステム。



公共車両優先システム(PTPS)

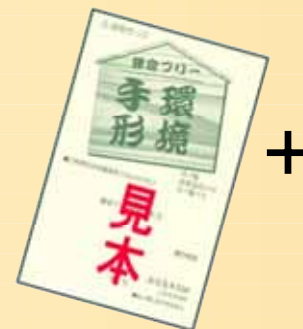
◆奈良市におけるPTPS運用事例

- ・平成13年4月11日～運用開始
- ・現在実施区間:奈良市内循環バス、近鉄奈良駅⇄(大宮通り・国道24号)⇄恋の窪、木津横田線(奈良市内)

国内事例②

公共交通一日乗車券

鉄道やバス等の公共交通の運賃を、特定区間や特定期間において割引等を実施し、観光地の来訪者数の増加や環境に優しい交通手段への転換を目的とした方策。P&Rの駐車料金に、これら乗車券が乗車人員分セットになっている例もある。



鎌倉フリー環境手形



＜国土交通省道路局HPより＞
七里ヶ浜パーク&レールライド

- ・鎌倉フリー環境手形：500～550円で電車バスの特定区間が1日乗り放題
- ・P&Rと一体とした施策により、環境に優しい交通行動への転換を促す

自転車マップ

「自転車はどこを走ったら分かりやすく安全で快適か」を示すマップ。

路面状態や車道の交通量、歩道の有無、等々を示し、快適な自転車走行を支援する。



愛・地球博 配布例

- ・「速度の出し過ぎに注意」「歩道と車道の段差に注意」等、詳細な情報が掲載
- ・BIKESTOK自転車マップ：定価100円

駐車場予約システム

目的地最寄りの駐車場に「予約用駐車枠」を設け、事前または当日に予約を行った来訪者は、待ち行列に並ばず優先的に駐車が可能になる。利用者の駐車場待ちが解消されるとともに、駐車場の時間的分散利用が期待できる。



白川郷・岐阜県



- ◆白川郷 駐車場予約システム
- ・携帯電話による駐車場情報発信
- ・当日電話、チケットぴあまたはコンビニで予約可能



乗り入れ規制・パーク&バスライド

観光期の交通集中を緩和する目的で、対象地域への「マイカー乗り入れ規制」、郊外駐車場を利用した「パーク&バスライド」、「観光バス駐車場予約」などを組み合わせて実施し、円滑な交通を確保するとともに自然環境保全(静穏化)をはかる。



奈良県・吉野町



- 奈良県吉野町(世界遺産)では観桜期の交通対策として「マイカー乗り入れ規制」「パーク&バスライド」「バス駐車場予約」を実施
- ・H19は4日間で約7千台がP&BR用駐車場を利用(H18の1.6倍)
- ・近鉄吉野駅降車人数(昨年比+9,300人 13.8%増)
- ・期間中、交通事故起因の渋滞が一時的に発生したのみ。
- ・バス1台1日¥15,000の協力金を徴収(マイカーは¥1,500)、収支は黒字

海外事例①

自転車道(通行帯)整備

自転車利用のための道路を整備し、短距離交通手段としての自転車を有効に活用することを目的としたもの。自転車走行の安全性・快適性の向上、沿道環境の向上等が期待できる。



〈写真提供: 自転車博物館サイクルセンター〉



〈写真提供: 自転車博物館サイクルセンター〉

自転車専用道(ドイツ・ミュンスター)

◆ミュンスター／ドイツの事例

- ・『自転車にやさしい市町村づくり』構想の推進
- ・ドイツサイクリストクラブ(ADFC*)の活躍:「環境」や「経済」への影響に配慮しながら自転車利用を推進しており、サイクリストの立場から連邦政府の自転車政策に様々な政策提言を行なっている
- ・「自転車ステーション」を全国100箇所設置予定:駐輪場と自転車利用者のための総合的なサービス施設を設けようという政策の推進

【評価】

- ・移動手段の34%を自転車が占めている。

*ADFCとは、1979年に設立された会員数120万人のNGO



〈写真提供: 自転車博物館サイクルセンター〉

3200台を収容する地下駐輪場
駐輪料金は1日0.7ユーロ(約90円)



〈写真提供: 藤本芳一様〉

道路の1車線分が駐輪場と駐車場

レンタサイクル拠点整備

都心部内の短距離移動を補完するとともに、限られた駐輪場スペースを有効に利用するため、自転車を有料あるいは無料でレンタルするシステム。拠点数を多く設ける事で、片道利用などの利用機会増、雨天時への対応等も期待できる。



〈写真提供: 自転車文化センター〉
サイクルポート(仏・リヨン)

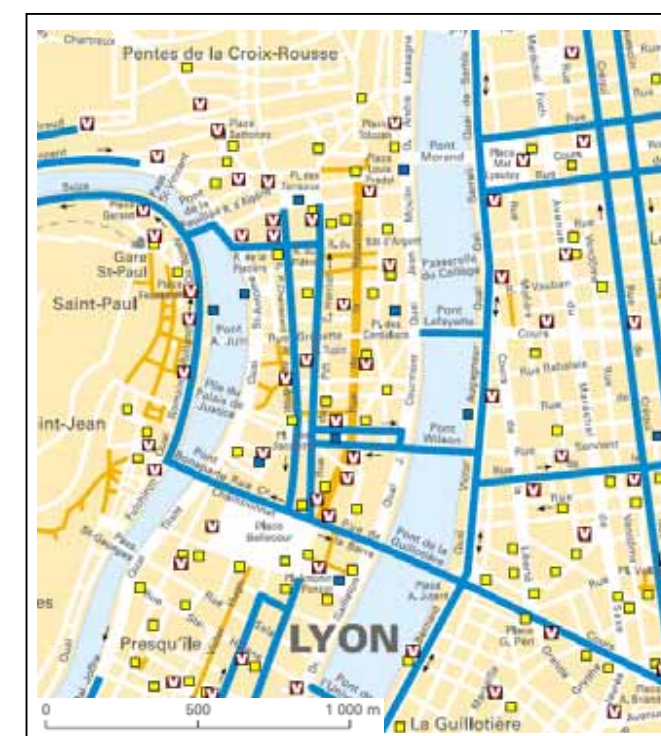


〈写真提供: 自転車文化センター〉
サイクルポート(仏・パリ)

◆リヨン／フランスの事例

- ・173カ所、2,000台の専用自転車を準備、24h年中無休で利用可
 - ・最初の30分は無料、以後1時間まで1ユーロ(約145円)
- 【評価】
- ・冬になっても利用者は増え続け、32千人がパスを所有
 - ・利用者の86%はリヨン市民、観光客等市民以外が14%
 - ・1回あたりの平均走行距離は2.2km、平均利用時間は13分40秒

〈2005データ、自転車文化センターHPより〉



stations Vélo'V

出典: リヨン広域都市圏HP
<http://www.velov.grandlyon.com>

サイクルポート整備状況

海外事例②

車両通行制御(一方通行化)

自動車交通の増加に伴う交通渋滞が発生している都市内において、一方通行路の組み合わせ(交通サーキュレーション)により、自動車交通が通過しにくい環境を構築し、都市内への自動車交通の流入抑制を目的として実施される。



岡山大学/松中准教授提供資料に一部加筆
交通サーキュレーション(仏・ストラスブール)

◆ストラスブール/フランスの事例

- ・都心部では一方通行と歩行者ゾーンの組み合わせによる誘導(交通サーキュレーションによる通過交通の排除)

【評価】

- ・歩行者優先政策により都心に集まる歩行者が20%以上増加
<2000年時点>



図作成: 南聡一郎様(許可を得て転載)

ベロタクシーの活用

「環境に優しい交通」というコンセプトのもとドイツで開発された自転車のタクシー。乗車人数は大人2名+子供1名。主に欧州の観光地を中心とした都市で実施されており、地理不案内者や高齢者などに好評。車体に描かれた広告が運営資金となる。
(国内では18都市にて運行, H19.4現在)



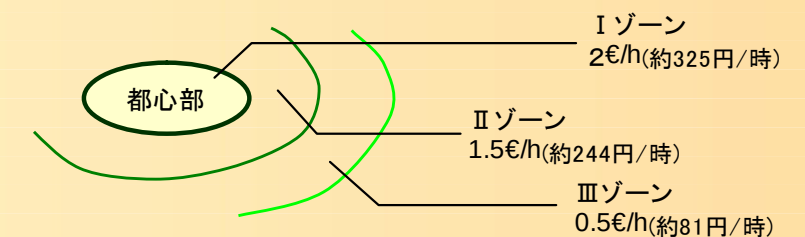
料金設定例

初乗り: 300円(～0.5km)
+50円(100m毎)
(京都ベロタクシーの場合)

- ・1997年・ドイツ・ベルリンで開発、運行開始
- ・化石燃料を使わず、二酸化炭素を排出しない
- ・時速10km程度の低速で走る
- ・料金は、初乗り0.5kmまでが大人¥300(小人¥200)、その後は0.1kmごとに大人¥50(小人¥30)が加算される(京都市内の例)

駐車料金(課金)コントロール

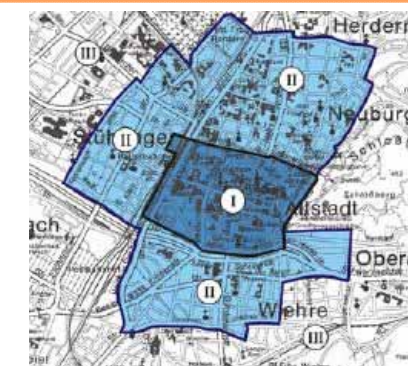
有料駐車場の駐車料金を政策的に定めたり、無料駐車場を有料化する事を通じて、駐車場整備促進のための財源確保や駐車コスト負担の増大による自動車交通抑制を目的に行われる。需要中心近くの駐車料金を高額にすることで、駐車場利用の分散が期待できる。



駐車課金コントロール概念図
(独・フライブルグ)

◆フライブルグ/ドイツの事例

- ・路上駐車料金は3つのゾーンに分けて設定されている
- ・また、中心部(Iゾーン)での昼間の路上駐車料金は路外駐車料金より高額に設定されている



岡山大学/松中准教授提供資料

路上駐車料金のゾーン分け状況

駐車場予約システムの紹介：白川郷

白川郷位置図



世界遺産白川郷



施策概要

目的

- 交通安全, 渋滞対策, 地区静穏化

施策メニュー

◆交通規制(進入制限)

村道荻町中央線(L=1.8km)
4~11月第3金土(9時~16時)車両進入制限

◆駐車場予約システム

携帯電話による駐車場情報発信
駐車場事前予約システム(チケットぴあ, コンビニ, 当日電話予約)

◆パーク&バスライド

パーク&バスライド駐車場(寺尾(臨時)駐車場300台)
乗用車500円/回でシャトルバスは無料
シャトルバス(パーク&バスライド駐車場~車両進入制限区間内を約15分間隔で運行)

point

point



視察概要

日時:
平成19年11月17日(土) 10時~15時

視察メンバー:
京都大学/倉内助教
奈良国道/村田所長, 宮井課長ほか

応対(説明)者:
(財)世界遺産白川郷合掌造り保存財団/飯波事務局長
埼玉大学/久保田教授
高山国道/田口副所長ほか

概略行程:
金沢→(北陸道・東海北陸道)→城端SA
→白川郷(白川郷集落, 展望台, 道の駅
ほか)→金沢



事前予約方法

駐車場予約システム（白川郷事例の評価と課題）

評価・実績等

一般車予約率12%, バス予約率26% <H19/9～10月調べ>

未予約者の79%, 当日予約者の100%が次回予約希望<H19調べ>

車両乗り入れ制限は、村民による自主的な進入制限となっている。

事前予約で得たデータは、交通整理体制、駐車場運用のほか、(土産品・弁当などの)仕入れ、人員配置等へも活用可能

課題等

来年度以降(東海北陸道全通), 観光バス予約の本格実施を予定

予約率のUP(次回利用希望が高いのに今回予約率が低い) →更なる広報の充実

一部の店舗経営者から(交通対策に)根強い反対意見があり、説得に苦慮

白川郷における経緯と奈良適用の際の留意点

- ・平成7年の世界遺産登録後、白川郷のキャパシティを超える多くの観光客が来訪
- ・「歴史資源価値・観光の魅力が低減」「居住環境の悪化」が地域の課題

- ・平成12年以降「白川村交通対策委員会」「村民の意見を聞く会」「白川村まちづくり検討委員会」「村民説明会」など住民との意見交換の場を数多く開催
- ・平成13年に第1回目の社会実験、現在まで社会実験を繰り返し実施し、住民との合意形成が醸成

奈良市:
人口37万人(H19.8)
観光客1,300万人/年(H18)
遺産面積6.2km²(H19.4)

白川村:
人口1,883人(H19.4)
観光客150万人/年(H18)
遺産面積0.5km²(H19.4)

- ・奈良中心市街地においては、その対象規模が大きい(利害関係者が多岐にわたる)
- 合意形成についてはさらなるエネルギーが必要

NPO法人の参加など住民側(地域社会の主体)との接点を深めつつ、合意形成に努める事が重要

奈良中心市街地における問題点・課題及び今後の方針

【問題点・課題】

■交通実態に対する課題

・奈良公園ブロックに世界遺産が集中していることもあり、来訪者の多くは奈良公園ブロックを目的地として集中し、渋滞が発生

・奈良公園ブロックへの来訪者は、大宮通りを利用する方が圧倒的に多く、次いで国道24号、国道169号に集中

・薬師寺東交差点ではイベント開催時に過度の交通集中により渋滞が発生

・菅原交差点および三条菅原線で渋滞が発生

・大和北道路等の事業・計画が進められている道路整備の完成に伴う交通流動の変化

■駐車場利用実態に対する課題

・観光客は目的地に最も近い駐車場を選択する傾向が見られ、特に、春日大社駐車場を頭に渋滞が発生

・パーク・アンド・ライドは、利用者には非常に好評であったが、利用台数は少ない

【対策の方針】

＜対策の方針＞

○中心市街地に流入する観光交通を減少させながら、観光客の増加を目指す

・公共交通機関等への転換

・電車、バス、自転車等への乗り換え

・流入交通の抑制

○奈良公園ブロックなどでの過度な駐車需要をコントロールし、駐車場の利便性向上を図る

・ブロック内の空いている駐車場へ誘導・分散（各駐車場利用率の向上）

・駐車場利用の専用・優先性確保

○将来の交通流の大きな変化にも対応できるような対策に取り組む

○広報の拡大を図る

・効果的な広報の検討

○道路整備を推進する

・現在、事業・計画が進められている道路事業を着実に推進

・今後、奈良の実態と事例研究を踏まえ、施策の充実に向けた検討を進める