

奈良公園周辺の渋滞緩和に向けた社会実験 ～パーク&バスライドの利用促進～

奈良県 県土マネジメント部 道路環境課

1 はじめに

奈良市中心市街地は、世界遺産にも登録されている奈良公園（春日山原始林）、東大寺、興福寺、春日大社、平城宮跡等が集積しており、年間1,600万人以上が訪れる観光都市である。特に、春と秋の観光シーズンには観光を目的とした自動車来訪者が集中し、中心市街地の道路で大きな渋滞が発生している。

そこで、奈良県では、中心部へ流入する自動車による交通渋滞を緩和しつつ、周遊観光を促す施策として、2011年よりパーク&バスライドを実施してきた。

パーク&バスライドは観光ピークの春期と秋期に実施し、利用状況をふまえながら、実施箇所数や料金を見直しつつ継続されてきた。過年度の2017年度は、奈良市役所駐車場と国道24号高架下駐車場の2箇所で開催された。

しかしながら、パーク&バスライドの実施により渋滞緩和を目指した県庁東交差点を起点とする大阪方面からの渋滞状況は、2017年度の春期で700m、秋期に750m発生し、パーク&バスライド開始後6年を経つものの、慢性的な渋滞発生が問題となっていた。

本稿では、奈良公園周辺の渋滞緩和に向けた社会実験を、2018年の秋期に実施したことについて取組内容と結果を発表する。

2 これまでの取組

奈良公園周辺を来訪目的とした自動車（マイカー）による渋滞を緩和するため、パーク&バスライドを毎年の春期と秋期に実施してきた。

パーク&バスライド駐車場として、国道24号高架下駐車場（駐車容量：158台）および奈良市役所駐車場（駐車容量：180台（ピーク期：300台））を駐車料金無料にて開設し、駐車後の移動手段としては、1乗車100円のぐるっとバスやレンタサイクルと連携し、奈良公園周辺への円滑な移動を促進してきた。

また、2018年春期のGWには上記の2駐車場に加え、通年開設しており駐車可能台数が比較的余裕のある奈良市営JR奈良駅駐車場（駐車容量：465台（有料））もパーク&バスライド駐車場へ位置づけ、パーク&バスライドの機能拡充を図るとともに、対象駐車場利用者へは木簡型バス1日乗車券（図-1）を乗車人数分無料進呈する等、インセンティブを付与することでパーク&バスライド利用促進を図る社会実験を実施した。

これにより、奈良市営JR奈良駅駐車場の占有率（駐車容量に対し、駐車している車両の割合）が2017年春期のピーク時46%に比べ、約2倍となる87%へ増加した（図-2）。

県庁東交差点を起点とする大阪方面からの渋滞は、2017年春期と比較し、500m以上の渋滞が発生する時間帯が160分から50分と、110分減少（図-3）する等の効果はあったものの、最大渋滞長は800m（図-4）であったことから、一層パーク&バスライドを利用促進させる施策の検討が必要である。



■大人 500 円、小人 250 円
ぐるっとバス、路線バス乗り放題

図-1 木簡型バス1日乗車券

	5/3(木) (☔/☘)	5/4(金) (☀)	5/5(土) (☀/☘)	合計
社会実験 参加台数	101 台	246 台	215 台	562 台
バス乗車券 配布枚数	274 枚	764 枚	669 枚	1,707 枚
最大 駐車台数 [A]	264 台 (207 台)	403 台 (213 台)	408 台 (179 台)	358 台 (200 台) ※平均
最大 駐車率 [A/465]	57% (45%)	87% (46%)	88% (39%)	77% (43%) ※平均

図-2 2018年春期 奈良市営 JR 奈良駅駐車場 利用実績

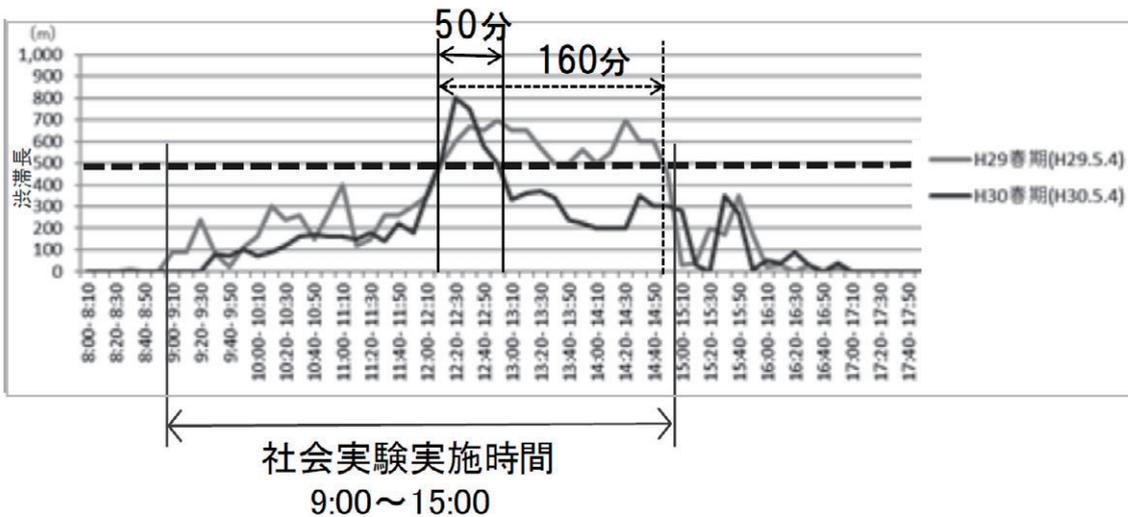


図-3 2017・2018年春期 交通量・渋滞調査結果



図-4 2017・2018年春期 渋滞状況

3 対策

2018年秋期においては、奈良中心市街地の渋滞の改善に向けて、奈良公園への自動車来訪者を対象に、パーク&バスライド駐車場利用促進のためインセンティブを付与する社会実験を11月3日・4日の2日間実施した。

具体的には、官民連携により「ミ・ナーラ第2駐車場」「奈良市営JR奈良駅駐車場」をパーク&バスライド駐車場として追加し、機能拡充するとともに、パーク&バスライド駐車場と主要観光地間におけるバス移動の円滑性向上を図るため、既存のぐるっとバス「奈良公園ルート」「平城宮跡ルート」に加え、朱雀門ひろば～春日大社を一直線に結ぶ「大宮通り直行バス」の試験運行とコンシェルジュによる運行案内、木簡型1日バス乗車券の乗車人数分無料配布を実施（図-5）。

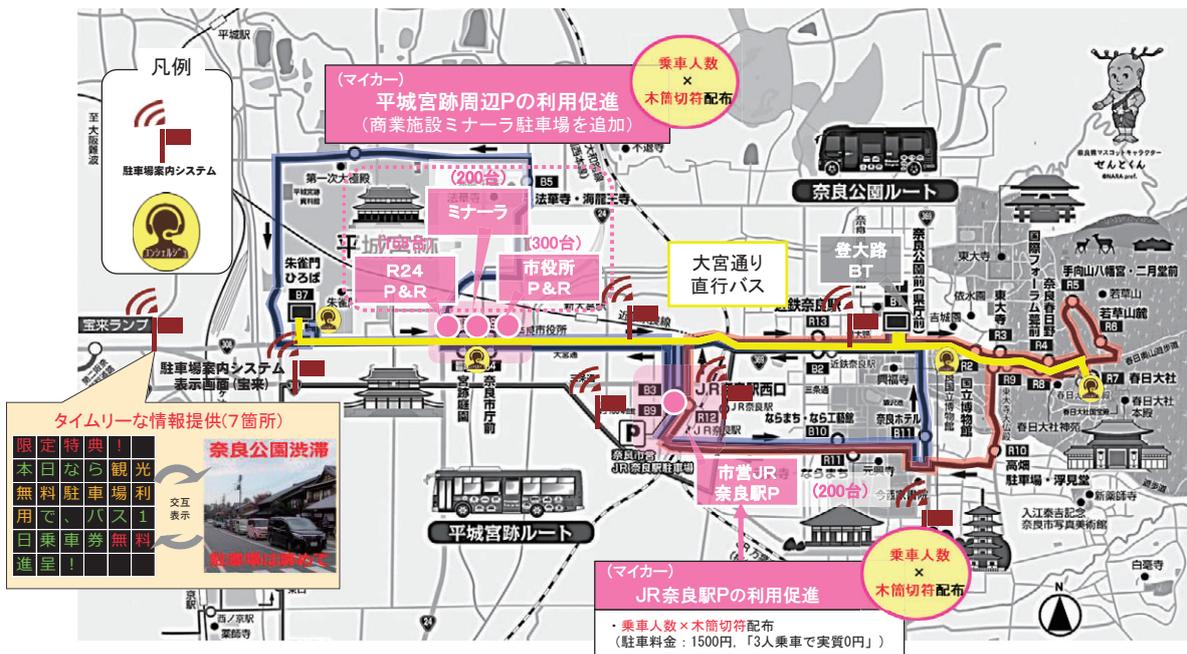


図-5 2018年秋期 社会実験

また、交通マネジメントとして道中の道路情報板や案内看板を活用し、奈良公園周辺の駐車場満空情報や渋滞情報をドライバーへタイムリーに提供することで、パーク&バスライド駐車場への案内誘導効果を向上させるとともに、SNSでの情報を発信する等の利便性向上策を複数講じた（図-6）。



図-6 ドライバーへのタイムリーな情報提供

4 結果

パーク&バスライド駐車場利用者への木簡型1日バス乗車券の無料配布は、2日間で約1,900枚を配布。駐車場の利用状況は、社会実験期間の11月3日・4日の2日間で約1,000台の利用があり、社会実験実施の前後週休日の約2倍に増加した。

4箇所で開催したパーク&バスライド駐車場のうち、「国道24号高架下駐車場」では占有率が100%を超え満車状態となり、計3箇所の駐車場で平成30年5月の春期における平均占有率50%を上回った(図-7)。また、道中の道路表示板や案内看板、SNSの情報媒体にて社会実験を周知したことにより、奈良公園周辺駐車場からパーク&バスライド駐車場の利用へ転換する自動車来訪者も一定数確認できた(図-8)。

さらに、大宮通り直行バス試験運行では、1日あたり1,600人が乗車(ぐるっとバス全体の約4割)し、バス利用の促進にも寄与した(図-9)。

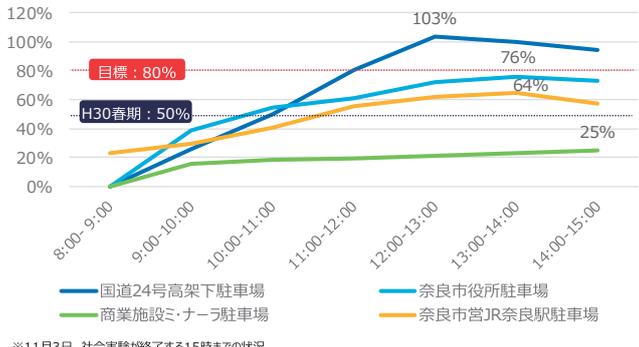


図-7 駐車場占有率

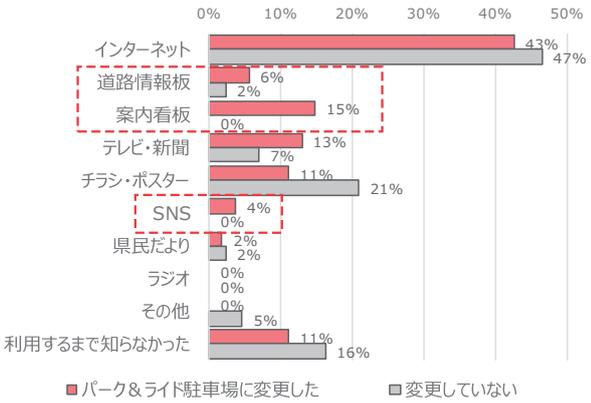


図-8 情報媒体別の駐車場変更の有無

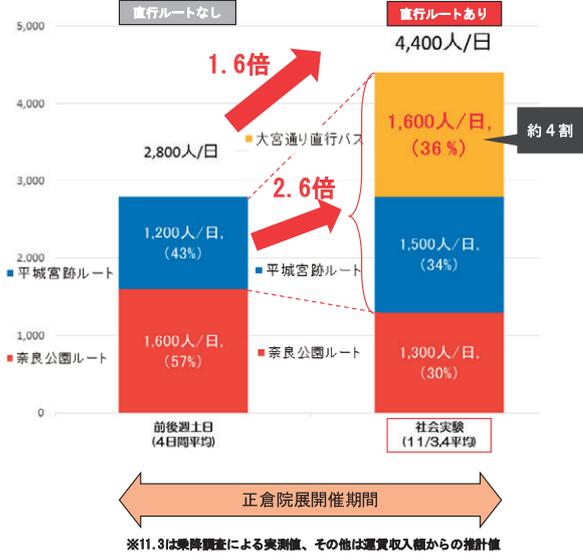


図-9 ぐるっとバス乗車人数

これらの取組により、渋滞発生の主要箇所となっていた県庁東交差点において、パーク&バスライド駐車場を道中に設けた大阪方面から県庁東交差点方向における交通量は、2017年度と比較すると減少した。渋滞長についても2017年秋期の750mから110mに減少していた(図-10)。

特に、渋滞状況においては100m以上の渋滞発生時間が2017年秋期は370分であったのに対し、50分に減少した(図-11)。また、社会実験参加者へのアンケート調査から、「社会実験の参加により奈良での滞在時間を有効に使えた」と回答した割合は81%となり、渋滞緩和に対する効果だけではなく、周遊促進にも一定の効果があったと考える(図-12)。

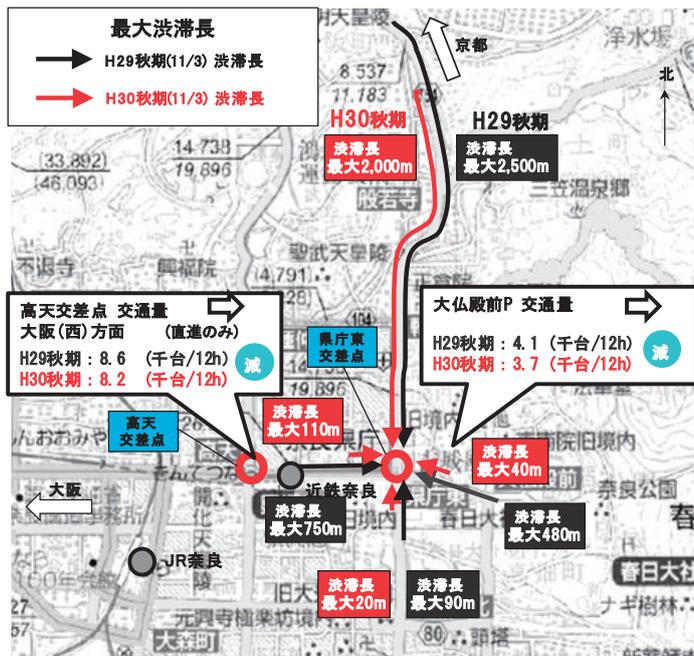


図-10 2017・2018年秋期 交通量・渋滞調査結果

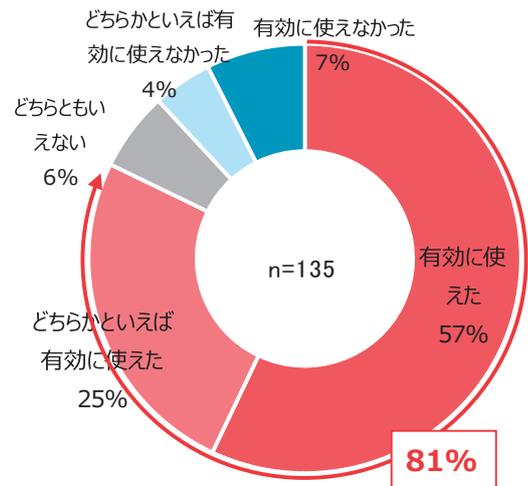


図-12 滞在時間を有効に使えた割合

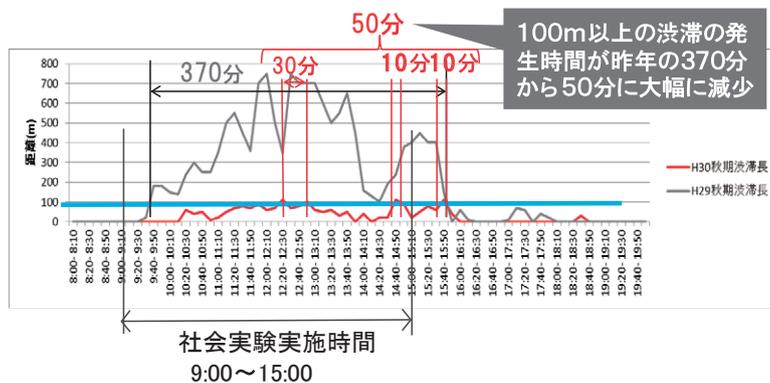


図-11 県庁東交差点における大阪方面からの渋滞状況

5 おわりに

奈良中心市街地において、過年度からパーク&バスライドを実施し、その利用促進を図ってきたものの、交通対策の対象が日常交通ではなく観光交通であるという点において、観光ピーク期に発生する慢性的な渋滞発生を改善することが困難な状況であった。

今回、自動車来訪者へパーク&バスライド駐車場利用のインセンティブを付与することにより、駐車場機能が向上するといった成果が得られた。パーク&バスライドの利用促進の観点から以下の4点が有効であると考えられる。

- (1) パーク&バスライド駐車場の機能拡充（駐車容量の確保）
- (2) 駐車後の移手段の費用抵抗を軽減する（インセンティブの付与）
- (3) 駐車後の移手段として、利便性の高い交通を確保する（円滑な移手段）
- (4) 道中のタイムリーな情報提供（ドライバーの行動変化）

今後の課題として、利用者満足度を調べつつ、渋滞緩和とパーク&バスライドの因果関係について、さらなる検証が必要である。また、取組内容を改善しつつ継続的に実施し、利用者の更なる増加を促す施策を検討する必要があると考える。