

**平城・相楽ニュータウンにおける
官民連携手法導入検討調査**

報 告 書

令和5年3月

奈良市

株式会社 市浦ハウジング&プランニング

目次

本調査の概要

1. 調査の目的と事業発案に至った経緯・課題	001
2. 平城・相楽ニュータウンの概要	002
3. 検討体制	006

本調査の内容	007
--------	-----

ニュータウンの現状把握

1. ニュータウンの現状把握	009
2. 公共空間のポテンシャル及び課題の設定	013
2 - 1. 公園	013
2 - 2. ニュータウンのセンターエリア	015
3. 近鉄高の原駅前広場の交通実態調査	017
3 - 1. 歩行者空間に関する調査	017
3 - 2. バスロータリーに関する調査	025
3 - 3. タクシー・一般車ロータリーに関する調査	029
3 - 4. 駐輪場に関する調査	036

平城・相楽ニュータウンの持続発展的なあり方の検討

1. 持続発展的なあり方について	043
2. 高の原エリア・ブランディング戦略の考え方について	046

社会実験の実施及び効果検証

1. 社会実験の企画・立案	051
2. 社会実験の実施	053
3. 社会実験の効果検証	058
3 - 1. 社会実験イベントの出店者アンケート調査	058
3 - 2. 社会実験イベントの参加者アンケート調査	059
3 - 3. 社会実験イベント時の人流の状況	061

官民連携キーププロジェクトの検討

1. 官民連携キーププロジェクト案の作成	065
2. 官民連携キーププロジェクトの抽出と事業スキーム、役割分担、事業費の検討、経済シミュレーション	075
3. キーププロジェクトの展開イメージ	093
4. キーププロジェクトの進め方	095
5. ヒアリング調査	097

自律的な PPP 組織の仕組み検討

1. 自律的な PPP 組織のあり方の検討	099
1 - 1. エリアマネジメント体制のオルタナティブ	099
1 - 2. (仮称) 高の原エリアプラットフォームについて	103
2. ロードマップの作成	108
3. エリアマネジメントの資金の確保に向けて	109

資料編

1．近鉄高の原駅前広場の交通実態調査の調査結果詳細	113
1 - 1．歩行者空間の利用状況調査の結果詳細	113
1 - 2．タクシー・一般車ロータリーに関する調査の結果詳細	119
1 - 3．他の駅前広場との規模等比較	131
2．社会実験の実施及び効果検証の詳細調査データ	135
2 - 1．社会実験イベントの参加者アンケート調査の結果詳細	135
2 - 2．社会実験時のタクシー・一般車ロータリー調査の結果詳細	156

I 本調査の概要

1. 調査の目的と事業発案に至った経緯・課題

奈良県奈良市、京都府木津川市、精華町の2府県3市町にまたがる全国的に珍しい平城・相楽ニュータウンは2022年11月にまちびらき50周年を迎えた。人口減少、少子高齢化の進行、まちの老朽化などが顕在化するなか、2020年度には3市町及び関係団体（UR都市機構、関西文化学術研究都市センター(株)、(公財)関西文化学術研究都市推進機構）が共同で「平城＋相楽100つぎの50年に向けて」をとりまとめるなど、これからの50年に向けて、3市町及び関係団体・地域住民等が連携・協働していく機運が高まっている。

本調査は、ニューノーマルに対応した平城・相楽ニュータウンを再構築し、将来にわたる自立した地域経営を目指すため、各ステークホルダーがバラバラに再生を考えるのではなく、官と民、そして地域住民を巻き込んだ「新たな公共」である自律的PPP組織を行政界の垣根を越えて組成し、密に連携を図り、信頼関係を構築しながら、公共空間・公園・緑道・駅前広場・公的施設・遊休地等を包括的に整備、維持管理・運営することで、各行政の財政負担を軽減し、持続発展的なエリアマネジメント体制を構築することを目的とする。

2. 平城・相楽ニュータウンの概要

- ・平城・相楽ニュータウンは、UR 都市機構（当時の日本住宅公団）の大阪支所が西日本で開発した最初の大規模ニュータウンである。奈良・京都を結ぶ線上に位置し、「大和の青垣」、「山背」と呼ばれている平城山丘陵に位置している。面積 613ha、人口約 73 千人の計画で、奈良県域の平城地区から先行し、京都府域の相楽地区の事業完了まで、全体で 23 年を要する長期間の事業であった。奈良県と京都府との境界沿いには、奈良時代平城宮造営時の多数の窯跡及び石のカラト古墳など多数の文化財があり、史跡公園や保存緑地として保存活用されている。
- ・奈良方面からの眺望に対する配慮として、平城宮跡や東大寺二月堂などから計画地がどのように見えるか、地区内に旗を立てて確認したとの逸話も残る。計画では、平城丘陵の尾根部を帯状緑地として保全し、当時全国一ともいわれた全長 10km もの遊歩道が特徴であった。
- ・昭和 46 年 6 月の「奈良市民だより」（225 号）の一面トップに“新平城京”づくりとして、平城ニュータウンの起工式の記事が掲載されている。また、昭和 60 年 3 月の新聞では、相楽ニュータウン街びらきを盛大に祝うの記事が掲載されている。それぞれ、見出しには「理想都市をめざし」や「人間都市高らかに」とあり、広場と緑をふんだんに配し、公害から絶縁した“やすらぎの場”として、人間疎外から人間回復への当時の思いが書かれていた。
- ・昭和 62 年 10 月には「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」の決定に伴い、平城・相楽地区が「文化学術研究地区」に位置づけられた。
- ・また、同様に平城山丘陵で民間事業者によって開発された佐保台は、昭和 56 年より造成工事が着手され、昭和 60 年から入居が始まった。緑豊かな周辺環境になじむ風致地区として良好な住宅地が形成されている。



出典：昭和 46 年 6 月奈良市民だより（225 号）



出典：株式会社市浦ハウジング＆プランニング

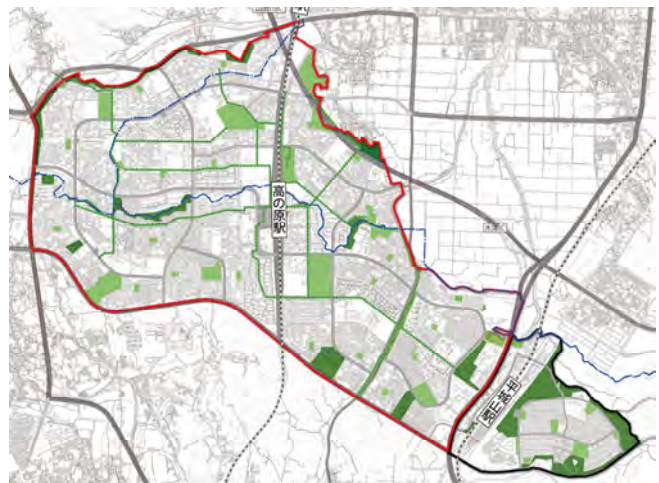
(1) 位置

- ① 京都・奈良・大阪の3都心へのアクセス（通勤・通学）が良好
- ② 周辺には新旧の計画住宅地が存在し、その中でも中心的なポジション
- ③ 国家プロジェクトの学研都市に立地



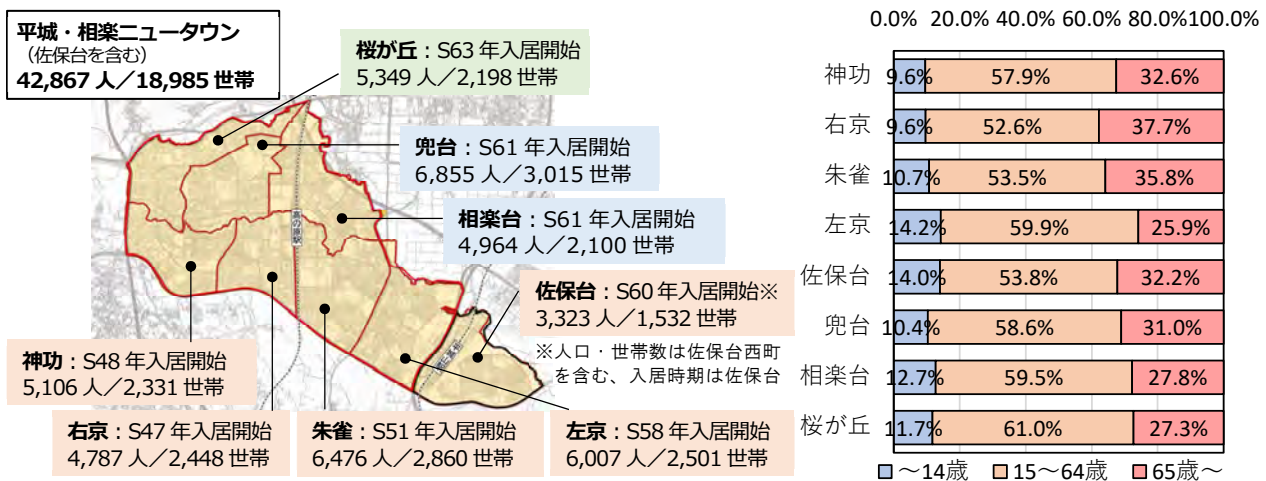
(2) 都市基盤・インフラ

- ① 計画的に整備された道路ネットワークと公園・歩行者専用道路による充実したグリーン・ネットワーク
- ② 防災に関する取組み
 - > UR では平城第二団地において、自治会中心に「地区防災計画」を作成、(株)国際電気通信基礎技術研究所との実証実験、防災モデル住戸の設置などに取組む
 - > 各自治会でも活発な取組み
- ③ 鉄道駅を有するセンター地区（高の原駅前エリア）と、充実したバスネットワーク



(3) 人口・世帯数

- ① 人口は減少、世帯数は増加の傾向、住宅供給のあった相楽台・左京で人口・世帯数が増加
- ② オールドタウン化を体現する高齢化の進行、急激に進む少子化
- ③ 少子高齢化の進行は段階的な開発により住区によって差がある
- ④ センター地区（高の原駅前エリア）は、高質な駅前空間を有するが、駐輪場には空きも発生



人口・世帯数の出典：住民基本台帳（奈良市・精華町（R5.1.1 時点）、木津川市（R4.12.31 時点））

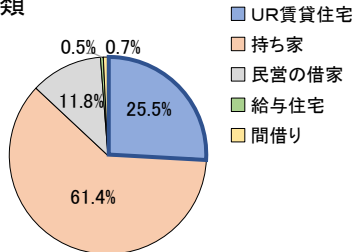
(4) 住宅

※他のニュータウン再生の取り組みが始まった時期の住宅構成と比較
(本項のみ、他のニュータウンと比較するため、佐保台を除く)

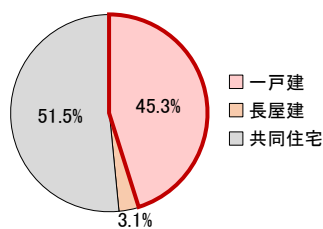
- ①公的賃貸住宅比率は3割弱と他のニュータウンに比べ低い。全てUR賃貸住宅(約4,800戸)
- ②一戸建住宅比率は4割強と他のニュータウンに比べ高い。新築は中古に比べ規模が小さく価格は同程度

平城・相楽ニュータウン

住宅の種類

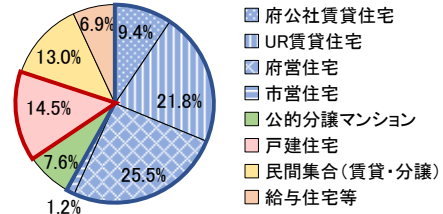


住宅の建て方



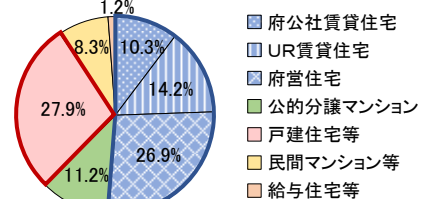
出典:国勢調査(R2時点)

千里ニュータウン



出典:千里ニュータウン再生指針2018 資料編(H17時点)

泉北ニュータウン



出典:泉北ニュータウン再生指針(H22年)(H21時点)

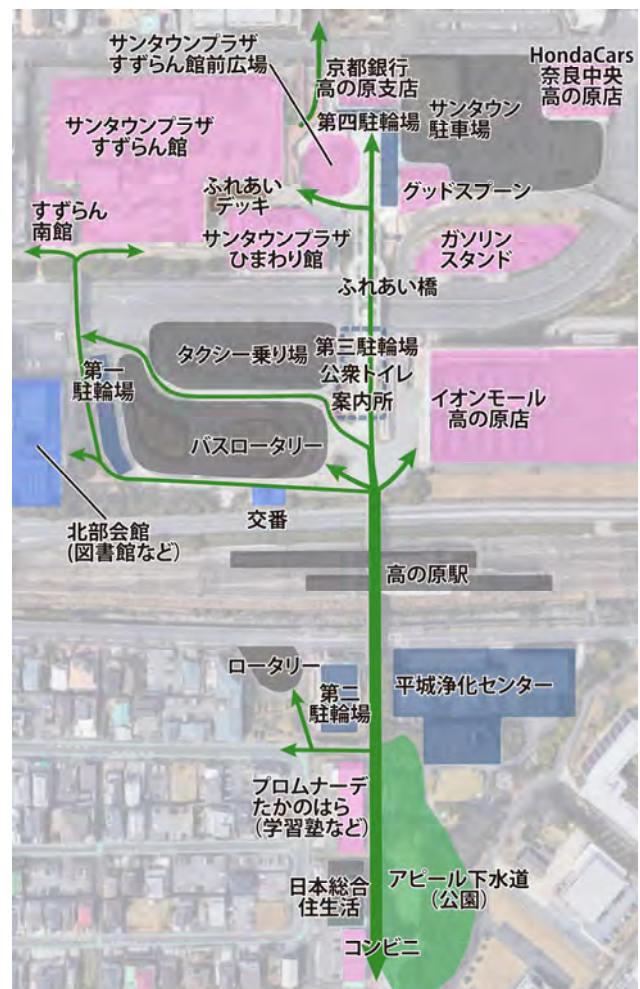
(5) 施設

- ①センター地区(高の原駅前エリア)の施設集積は、近郊の駅前の中でも充実している
- ②ニュータウン全体に施設が分布し、魅力的な個店も豊富、民間のアパートなども一定数ある(土地区画整理事業の影響)
- ③学研都市に位置し、研究施設を有する
- ④センター地区は高質な駅前空間を有する一方、駐輪場、広場はやや低利用
- ⑤府県で有数の高校が立地するなど、教育環境が特に充実している

(6) 公共施設

- ①ニュータウン全体を回遊する歩行者専用道路のネットワーク、大小さまざまな公園、集会所、スポーツ施設などが存在
- ②歩道などのインフラの維持管理が課題
- ③供用開始の時期に差はあるが、今後、公共施設の補修・リノベーションなどの時期が到来する

<センター地区(高の原駅前エリア)>



(7) 地域活動

・地域活動は活発で、各住区で様々な団体が多様な活動を展開している。住区間で連携した活動も期待されるなか、まちづくり 50 周年をきっかけに各住区の住民が主体となり、平城・相楽まちびらき 50 周年記念事業実行委員会が結成され、2022 年 11/26（土）11/27（日）にまちびらき 50 周年記念イベントが実施された。



キッチンカーフェスタ（朱雀地区自治連合会）



住民ワークショップ
（桜が丘地区）



自治会・スポーツ協会交流会
（平城ニュータウンスポーツ協会）



平城第二団地夏祭り（1988 年）
（平城第二団地自治会）



兜台とんど焼き
（木津川市社会福祉協議会兜台区支部）



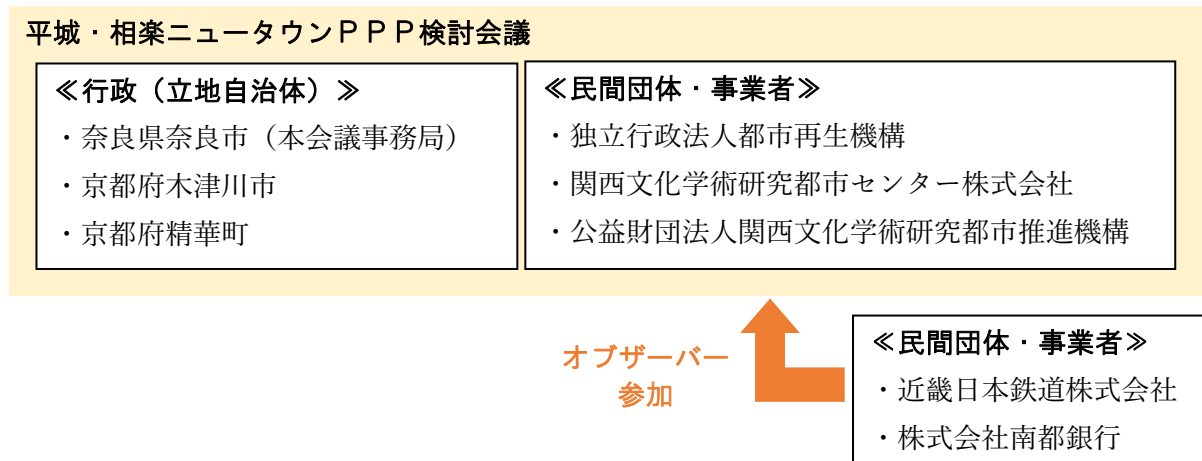
平城・相楽まちびらき 50 周年記念事業（平城・相楽まちびらき 50 周年記念事業実行委員会）



3. 検討体制

本調査は、「平城+相楽100つぎの50年に向けて」を共同で策定した6者により、「平城・相楽ニュータウンPPP検討会議」として検討を進める。なお、検討を進めるなかで、必要な民間事業者等についても、適宜オブザーバーとして参加を促す。

《検討体制》



《会議の目的》

- ①平城・相楽ニュータウンの魅力創造・発信、課題解決等で必要な取組みの棚卸しと共有
- ②取組みの実現に向けた仕組み・体制の検討・協議
⇒個々・別々に取組むのではなく、「公」と「公」、「公」と「民」の垣根を越えて（PPPにより）、推進することが必要
- ③②の推進役となるPPP組織の検討
⇒包括的なエリアマネジメントを担うPPP組織（公民が個々でできない事業を効率的に行う等）
⇒PPP組織についても様々なパターンがあるため、そのレベル感も含めた検討が必要
まずは、継続的な公民連携の協議体制「プラットフォーム」の構築をめざす
- ④今後のロードマップの作成

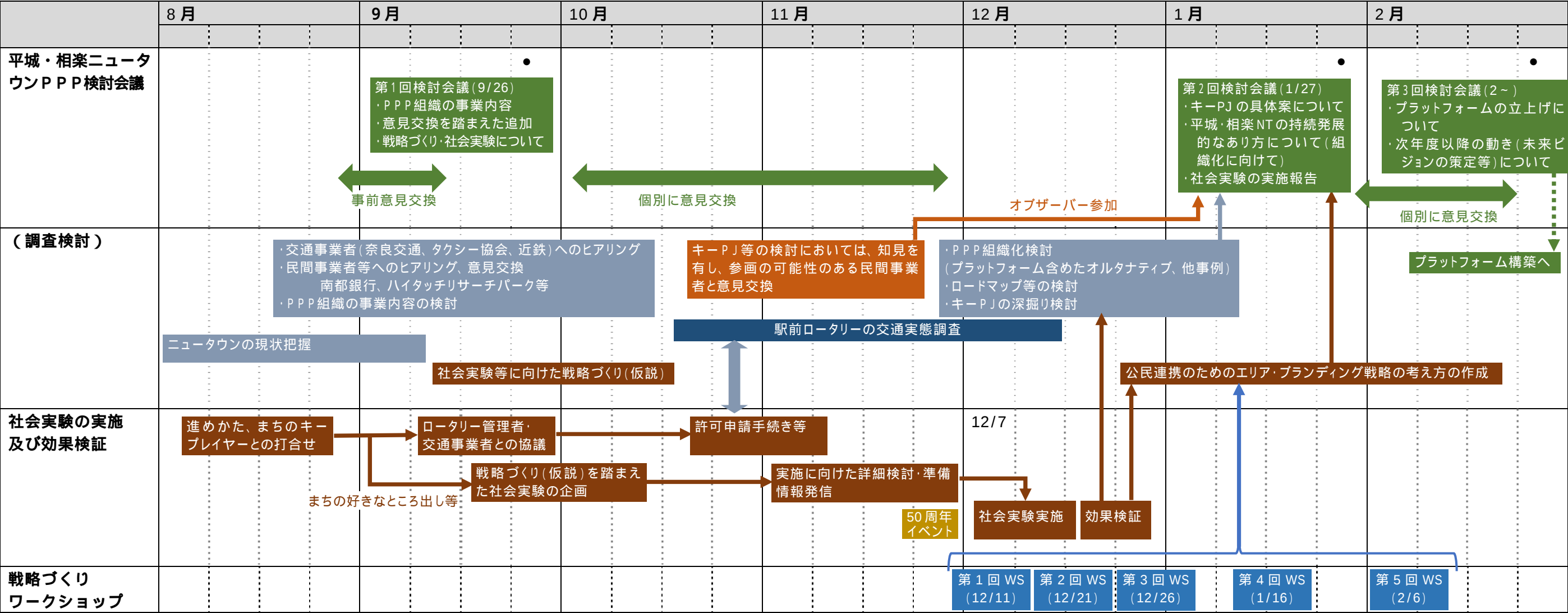
《スケジュール》

2022年8月～	事前意見交換
2022年9月26日	第1回 平城・相楽ニュータウンPPP検討会議
2022年10月～	個別意見交換（事務局の奈良市と参加各者で個別に協議）
2023年1月27日	第2回 平城・相楽ニュータウンPPP検討会議
2023年2月～	第3回 平城・相楽ニュータウンPPP検討会議（個別協議での開催）

本調査の内容

本調査の内容

本調査では、ニュータウンの現状把握や PPP 組織の事業内容、組織のあり方について調査検討を進めると同時に、社会実験を実施し、その効果検証を受けてエリア・ブランディング戦略の作成を進めた。
また、それらを検討材料とし、「平城・相楽ニュータウン PPP 検討会議」で議論を重ね、今後の具体化・本格化に向けて、プラットフォームや PPP 組織の組織化に向けて、一定の方向性を共有した。



Ⅲ ニュータウンの現状把握

1. ニュータウンの現状把握

(1) 位置

○京都・奈良・大阪の3都心へのアクセス（通勤・通学）が良好

就業している住民の約45%が他府県に通勤、学生の約40%が他府県へ通学（R2 国勢調査）

○周辺には新旧の計画住宅地が存在し、その中でも中心的なポジション

西は生駒北大和、東は奈良青山、北は精華台までの約3～5km圏を含めると人口約13万人圏の中心

○国家的プロジェクトの関西文化学術研究都市に立地

(2) 都市基盤

○充実した道路ネットワークと公園・歩行者専用道路によるグリーンネットワーク

NT内の住区・町丁目単位で整備された公園をつなぐ、歩車分離された歩行者専用道路ネットワーク

○防災に関する取組みが活発に進行

(3) 交通

○鉄道駅を有するワンセンターと充実したバスネットワーク

中心に高の原駅、周縁部に山田川駅、平城山駅があり、NTのほとんどが駅1km圏内に入る。高の原駅の乗降客数は27,758人（2021年）、駅からの端末交通は徒歩が6割を占める（H22PT調査）

(4) 人口・世帯数

○人口は減少・世帯数は増加傾向、人口・世帯数が増えている地区は新規住宅供給の影響による

駅前のマンション分譲（相楽台） 面的な戸建分譲（左京5丁目）で増

○2015年比の2040年の将来人口割合（500mメッシュデータ、H30国土政策局作成）によると、2040年には約7割まで減

平城・相楽NT全体、2015年：39,945人→2040年：27,697人（69%）

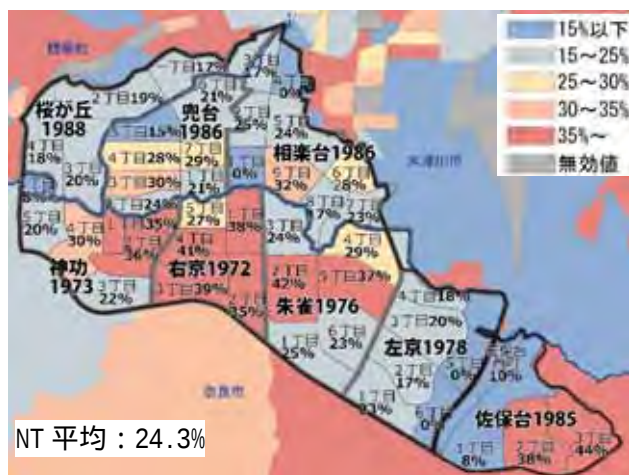
○オールドタウン化を体现する高齢化の進行、急激に進む少子化

戸建持ち家が占める割合が高い（R2 国勢調査）ことから、共同住宅・賃貸住宅に比べて、少子化、高齢化の進行が急速に進んでいる

○段階的な開発を行ったことから、少子・高齢化の進行は住区によって差がある

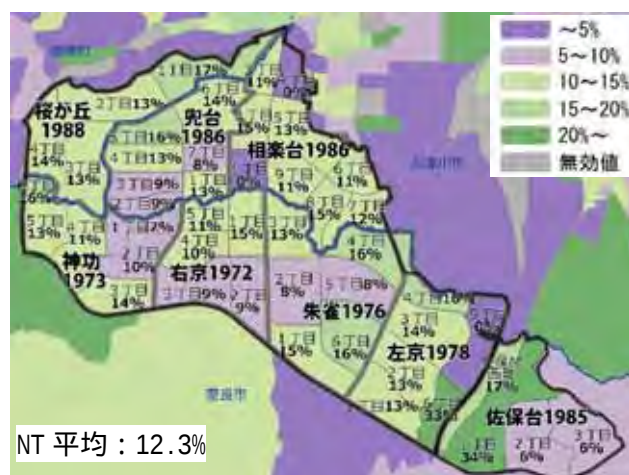
開発時期の早い奈良市側の住区（右京・朱雀・神功）で高齢化・少子化が進む

高齢人口割合



出典：国勢調査（H27）

若年人口割合



出典：国勢調査（H27）

(5) 住宅

○低い公的賃貸住宅比率（全体の3割弱）、公的賃貸住宅は全てUR賃貸住宅（約4,800戸）

千里・泉北NTに比べ、公的賃貸住宅の割合が低く、全てUR賃貸住宅

○持家戸建の占める割合が4割、新築は中古に比べて面積が小さく価格は同程度

高質な住宅地、ゆとりある住環境である一方、取得しにくいという側面も

新築住宅は中古住宅に比べ、延床面積や土地面積が狭く、中古と同程度で3,000万円前後の物件が多い

○住民の所得・教育水準は高い

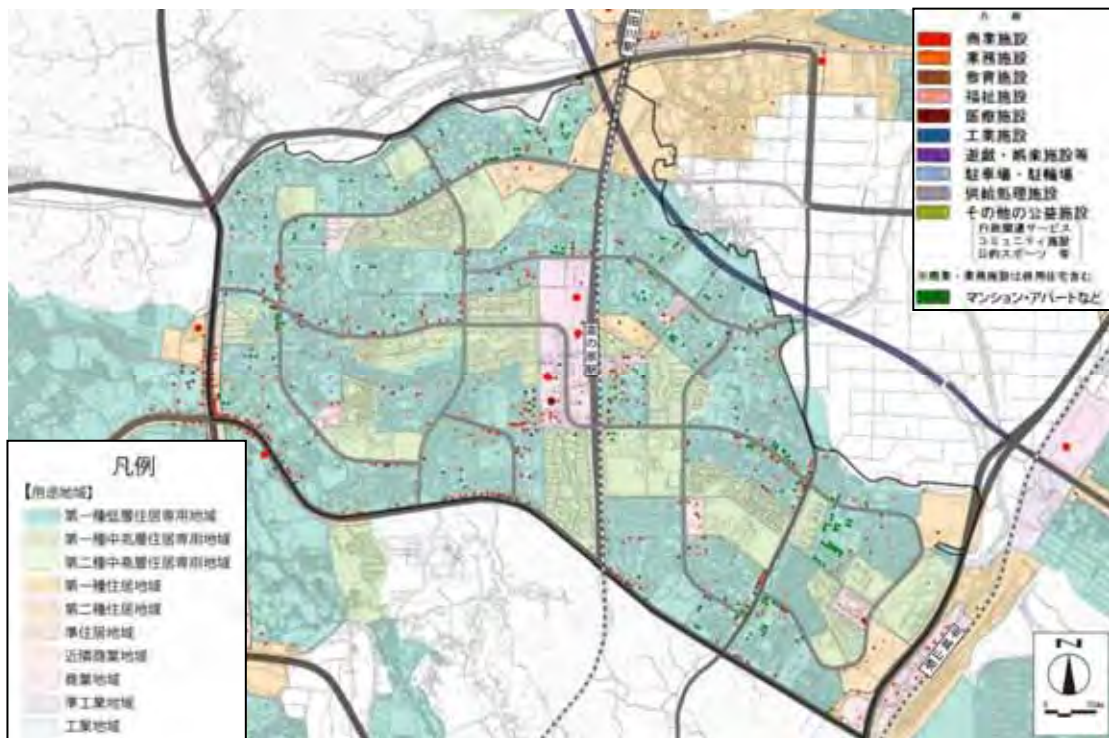
(6) 施設

○駅前の施設集積は近郊の駅の中でも充実している

千里・泉北NTは地区センターに百貨店、平城・相楽NTはデリーユースのSCや広域SC

○NT全体に施設が分布し、魅力的な個店も豊富（土地区画整理事業の影響）

新住でつくられたNTと異なり、住宅地内に店舗等が多く、歩いて楽しいまちとしても評価できる
民間のアパートが一定数あるのも特徴



○研究施設を有する、学研都市のクラスター

NT内に大和ハウス・積水ハウスなどの研究施設がある

また、学研都市内には多くの研究施設・大学施設・文化施設などが集積する

(7) 公共施設

○NT全体を回遊する公園・緑道のネットワークが存在

3市町に分かれ、管理状態などの差、全体としての魅力発信などが課題

○今後、公共施設のリニューアルやコンバージョンなどの時期が到来する

千里・泉北NTなどでは公共施設の跡地で施設誘致や住宅地開発などが進行し、活性化の起爆剤に

(8) 住民アンケート調査（「平城＋相楽100つぎの50年に向けて」より）

1) 実施概要

○実施時期：令和2年11月～15日（無作為配布）～30日（自治会回覧等）

○実施方法：web または調査票による回答

○地区・住区別回収数：

	NT 内										NT 外	合計
	神功	右京	朱雀	左京	佐保台	兜台	相楽台	桜が丘	不明	合計		
	160件	128件	223件	187件	112件	269件	164件	161件	7件	1,411件	8件	1,419件
web 回答	26件	59件	83件	72件	25件	131件	78件	62件	5件	541件	4件	545件
調査票回答	134件	69件	140件	115件	87件	138件	86件	99件	2件	870件	4件	874件

2) 調査結果のまとめ

<現在の住まいと、今後の住まいの意向について>

i 転入について

○新たにNTに転入する世帯（≡居住期間が短い世帯）は若年世帯が多い

- ・居住期間「5年以内」と短い世帯は「若中年単身世帯」「子育て世帯」の若年世帯で多い
- ・若年世帯の転入のきっかけは「結婚」や「転勤」などのライフステージに変化があるときが多い

○転勤などをきっかけとした広域からの転入もある

- ・転入者のうち約半数は3市町（奈良市、木津川市、精華町）外からとなっており、約15%は近隣3府県外（大阪府、京都府、奈良県）となっている。特に「若年単身世帯」は近隣3府県外の割合が高い

○転入範囲は大阪市などの少し離れた都市部から、NT近辺へと移り変わりつつある

- ・居住歴が短い人はNT内やその近辺からの転入が多く、長い人は遠方からの転入が多い傾向がある

ii 住み続け意向について

○「利便性」「環境」「住みやすさ」が評価され、住み続け意向に結びついている

- ・約90%が平城・相楽NT内に住み続けたいと思っている。理由は「利便性」「環境のよさ」「住みやすさ」などが挙げられた。一方で若い世代の住み続け意向はやや低い

<NTでの暮らしについて>

i コミュニティ環境

○あらゆる世代がNT内で過ごしたくなる環境をつくること、まちへの愛着を育むことになる

- ・休日の過ごし方として、家族に若い世代がいる世帯は電車や自家用車を使い遠出する割合が高く、高齢者や子どもがいる世帯は比較的近場で過ごす割合が高い
- ・休日をNT内で過ごす人はまちへの愛着を持つ割合が高い傾向にある

○誰もが近所づきあいしやすい環境づくりが必要

- ・近所づきあいは、40歳代以下の若い世代で浅く、65歳以上の高齢者で深くなる傾向にある

○世代によって参加したい・参加できる活動が異なるため、個々人がやりたいと思える活動を見つけられる・はじめられる環境づくりが必要

- ・地域活動については、約70%は何らかの活動やイベントに参加している
- ・テーマ型の地域活動や地縁組織を主体とする活動、PTAなど当事者が明確な活動それぞれで、年齢別の参加割合が異なるが、お祭りなどの誰もが参加しやすい活動は、年齢問わず、参加割合が高くなる傾向にある

○「居場所」を持っていないと感じる人が多く、公共施設や公園などすでに居場所となっている場の魅力づくりにあわせ、新たな場づくりも必要

- ・「人と関われる場・くつろぎを感じる場（居場所）」は特になく考える人が最も多い
- ・ショッピングモールや公共施設、公園や歩行者専用道路を挙げる割合が高く、年代で傾向が異なる

ii 通勤の状況

○通勤圏は狭く変わってきている（年齢が若いほど通勤時間が短い）

- ・勤務地は比較的近い3市町内と、比較的遠方の3市町外で、半々程度に分かれ、通勤時間は1時間未満が65%を占める
- ・年齢が若いほど車やバイクで1時間未満の近場に通勤している傾向が強く、高齢になるほど電車で1時間以上をかけて遠方へ、通勤する割合が高くなる

○若い世代を中心に在宅勤務している人が多く、テレワーク環境の充実が期待される

- ・在宅勤務は約20%が週2日以上実施している。若い世代や、通勤先が遠方になるほど実施率が高い傾向にある

<NTの将来について>

○まちの情報の対外的な発信には、「平城・相楽NT」は知名度が低く、「高の原」が適する

- ・「平城・相楽NT」という名称を25%は知らず、特に30歳代以下の若い世代では約4割が知らない
- ・自身の居住地について、約8割が「高の原」と説明し、「平城・相楽NT」と説明するのは、約3%
令和4年の50周年事業において、まちの愛称募集があり、「高の原」と決定された

○満足度の高い項目のPRと満足度のやや低い項目の改善が課題となる

- ・住環境に関する満足度は全体に高く、総合的な満足度は約95%に達する。「気軽に立ち寄ることができる場所」「福祉、介護の生活支援サービス」「子どもの遊び場、子育て支援サービス」「親・子・親せきとの距離」でやや低い

○まちへの愛着を感じている住民が非常に多く、愛着を持った理由を踏まえ、自慢となっている施設等を積極的に活かしたまちづくりが期待される

- ・約85%がまちへの愛着を抱いている。
- ・愛着を持つ理由は「環境のよさ」「利便性」「長く住んでいる・生まれ育った場所だから」、愛着を持たない理由は「不便さ」や「コミュニティが希薄・付き合いが難しい」など
- ・まちの自慢はイオンモールや落ち着いた住環境、公園、自然環境、歩行者専用道、交通利便性、街並みなど

(9) 有識者ヒアリング調査（抜粋）（「平城+相楽100つぎの50年に向けて」より）

○佐藤由美氏（奈良県立大学教授、同検討会議座長）

- ・この地域は地域住民の活動がとても活発。今後は地縁型とテーマ型のコミュニティがうまく連携して地域力を維持していく段階になっていく。さまざまなテーマをもって活動していきたいと考える方々の思いも拾い上げて、多くの方が参加し、取組みを進めていくことが必要になっていく。

○忽那裕樹氏（ランドスケープデザイナー）

- ・ゼロから開発するのではなく、まちのリノベーションになるので、当事者は住民のみなさん。住民たちが自分ごととして考えられるようなプロセスとプログラムが大事だ。公園も住民に権限を渡してはどうか。まちじゅうに住民が自分たちで考え、つくりかえられる空間ができてくると、まちの風景ががらっと変わる。

○原田祐馬氏（グラフィックデザイナー、UR たかのほらエリアのロゴデザイン担当）

- ・駅前空間が茫漠としているため、場の個性をあまり感じられない。住宅地エリアは緑が豊かで、雰囲気の良い場所もたくさんあるので駅前もそこに相応しい空間、延長線にあるような空間を目指したほうがよい。また、ブランドをつくることを目的とするより、定期的に駅前でマルシェがあるなど住民がやりたいことが実現できるという前向きなムードが醸成されていけば、自ずとまちの魅力が視覚化されていくだろう。

2. 公共空間のポテンシャル及び課題の設定

本項では、調査対象として3市町の垣根を越えてエリア全体でマネジメントすることで魅力化や管理・運営の効率化が図れる共通・共有の施設である、「公園」と高の原駅前の「ニュータウンのセンターエリア」を調査対象とする。

2-1. 公園

(1) 調査対象の設定

多面的な活用の可能性を探る観点から、NT内の比較的規模の大きい、10,000㎡程度の近隣公園規模以上の公園(奈良市域:6カ所、木津川市域:4カ所、精華町域:1カ所)とする。また、あわせて、今年度、奈良市トライアルサウンディングの対象となっている、右京3丁目1号街区公園、右京3丁目2号街区公園、神功四丁目第2号緑地も調査対象とする。

奈良市トライアルサウンディングとは、公共空間のさらなる魅力の向上や活性化を図るとともに、効果的な利活用の方法を探るため、暫定利用の提案を募集し、一定期間、実際に使用してもらう事業。

(2) 調査方法と調査項目

調査対象の公園について、利用状況を明らかにするため、人流分析ソフト(Datawise Area Marketer)を用いて下記の項目を調査する。ニューノーマルの社会における公園の利用状況の変化を確認するため、コロナ前と現在、平日と休日を比較する分析をおこなう。あわせて、下記の基礎情報についても整理する。

【調査項目】

分析条件

- ・滞在時間 15分以上
- ・コロナ前(2019年6月~12月の6カ月間)、現在(2022年6月~12月の6カ月間)、休日、平日の4区分
- ・来訪者数(延べ人数)
- ・来訪者分類(居住者・勤務者・来街者)
- ・市町別来訪者(上位3)
- ・滞在時間分布
(15-30分・30-60分・60-120分・120-180分・180分-)
- ・商圈(利用者の圏域)

【基礎情報】

- ・公園種別
- ・所在地
- ・高の原駅からの距離
- ・敷地面積
- ・立地条件
- ・設置年
- ・付帯施設
- ・遊具の設置状況
- ・駐車場台数
- ・指定管理/市民管理

Datawise Area Marketerとは、携帯電話等のGPS統計データおよび属性情報・アンケート情報を活用した人流分析ツール

(3) 調査結果と分析

コロナ前後を比較すると、下表のような全体傾向の違いが明らかとなった。

調査項目	コロナ前後の傾向の違い
来訪者(延べ人数)	・やや減少
来訪者分類 (居住者・勤務者・来街者)	・居住者の割合が高まり、来街者の割合が減少
市町別来訪者(上位3)	・公園が立地する市町からの来訪者の割合が高まった
滞在時間分布	・滞在時間 30 分以上の割合が高まった
商圈(利用者の圏域)	・大きな傾向の違いはみられなかった

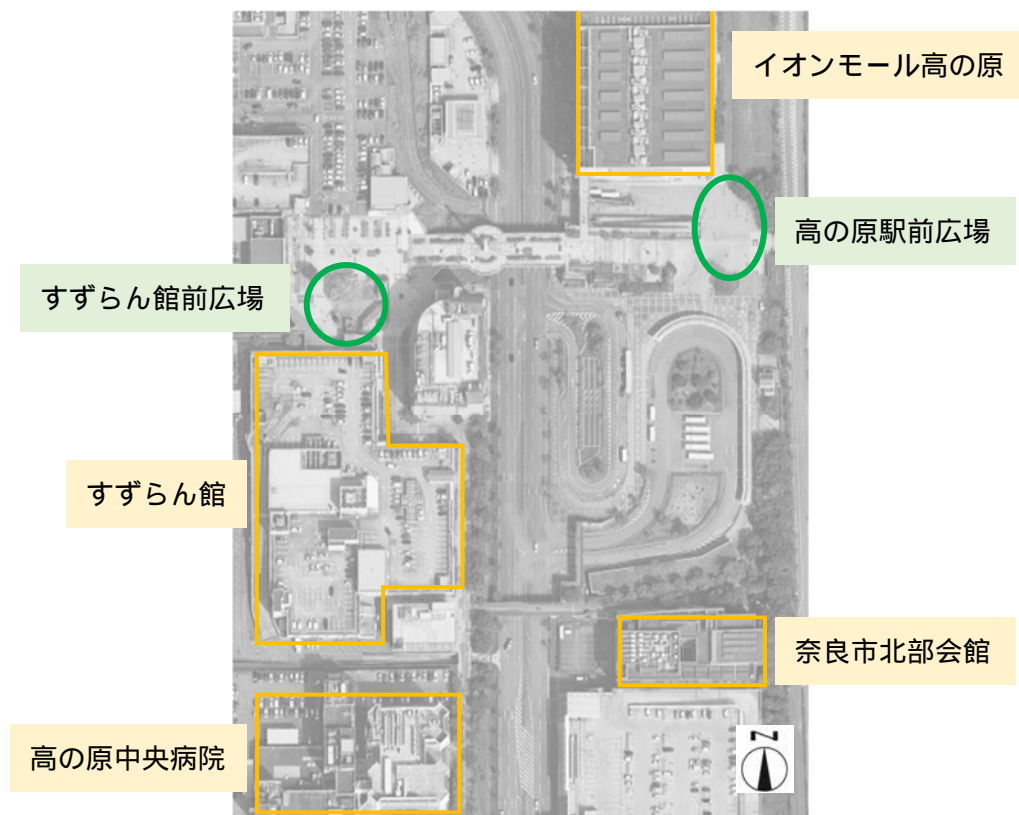
コロナ前後で公園の来訪者数は減少したが、一方で、居住者の割合や立地する地元市町からの来訪者の割合が高まったことから、よりローカルな人々が利用する傾向となっている。これは、コロナ禍で遠方より、地域で過ごす時間が長くなったといった人々の行動変化が表われた結果と推察される。また、30 分以上の長時間滞在する割合も高まった。

今後の公園は、地域密着や滞在時間の長さ等を活かし、地域の居場所や活動場所としての機能も果たせるよう、地域住民等がゆっくりと時間を過ごせる施設の設置、地域住民等が気軽にイベントなどの活動を行ったり、その活動に参加できる場や機会の創出など、公園ごとの個性を活かした魅力づくりが求められると考えられる。

2-2. ニュータウンのセンターエリア

(1) 調査対象の設定

高の原駅の交通広場に面する主要な施設及び広場を調査対象とする。



(2) 調査項目

各施設・広場空間について、利用状況を明らかにするため、歩行者専用道路の基礎情報の整理に合わせ、人流分析ソフト（Datawise Area Marketer）を用いて下記の項目を調査する。平日と休日を比較し傾向分析をおこなう。

【調査項目】

解析条件

- ・滞在時間 15 分以上
- ・2022 年 1 月～12 月の 1 年間、休日、平日の 2 区分

- ・来訪者数（延べ人数）
- ・来訪者分類（居住者・勤務者・来街者）
- ・時間帯別来訪者数
- ・市町別来訪者（上位 3）
- ・滞在時間分布
（15-30 分・30-60 分・60-120 分・120-180 分・180 分-）
- ・商圈（利用者の圏域）
- ・他施設訪問の状況（調査対象施設を訪れた人のうちその他の対象施設を訪問した割合）

(3) 調査結果と分析

調査項目	調査結果
来訪者 (延べ人数) 滞在時間 15 分以上	・イオンモール高の原やすずらん館の商業施設の来訪者が多い。1 日あたりの来訪者は、どちらも平日に比べ休日が多い傾向にあるが、イオンモール高の原はすずらん館に比べ、増加率が高い傾向にある。 ・すずらん館前広場は、高の原駅前広場に比べ、来訪者(15 分以上滞在)が多い。 ・高の原中央病院もすずらん館に近い来訪者数となっている。
来訪者分類 (居住者・勤務者・来街者)	・イオンモール高の原やすずらん館は、平日はともに居住者の占める割合が最も高いが、休日はイオンモール高の原では来街者が居住者を上回る。また、平日・休日ともにすずらん館はイオンモール高の原に比べ居住者が占める割合が高い。 ・高の原駅前広場は、平日は居住者の割合が最も高いが、休日は来街者の割合が最も高くなる。
市町別来訪者 (上位 3)	・すべての施設・広場で立地自治体である奈良市の割合が最も高いが、イオンモール高の原は他に比べ、奈良市以外が占める割合が高い。 ・いずれの施設・広場も立地する奈良市の市民のほか、木津川市民や精華町民の利用も多い。
滞在時間分布	・イオンモール高の原は 30～120 分がボリュームゾーンとなっているのに対し、すずらん館は 15 分～60 分がボリュームゾーンとなっており、滞在時間がやや短い傾向にある。 ・高の原中央病院や奈良市北部会館は比較的長時間の滞在が多い。 ・すずらん館前広場や高の原駅前広場は比較的短時間の滞在が多い。
時間帯別来訪者数	・イオンモール高の原やすずらん館の商業施設は正午と夕方にピークがあり、すずらん館前広場は隣接するすずらん館と同様の増減となっているが、イオンモール高の原に隣接する高の原駅前広場は、正午と夕方のピークの波が小さい。
商圈 (利用者の圏域)	・イオンモール高の原とすずらん館では、イオンモールの方が、より広域な商圈となっている。 ・すずらん館前広場は隣接するすずらん館と同様の商圈となっているが、イオンモール高の原に隣接する高の原駅前広場は、イオンモール高の原と同様の広域な商圈の広がりは見られない。 ・いずれの施設・広場も木津川市域や精華町域も、利用圏域となっている。
他施設訪問の状況 (調査対象施設を訪れた人のうちその他の対象施設を訪問した割合)	・イオンモール高の原の訪問者は他の施設や広場を訪れる割合が極端に低い傾向にあるが、他施設の訪問者はイオンモール高の原を訪れる割合が高い傾向にある。 ・奈良市北部会館の訪問者は、他の施設を訪問する割合が高い。 ・高の原駅前広場の訪問者の約 9 割はイオンモール高の原を訪問している。 ・平日・休日では大きな傾向の違いはみられなかった。

センターエリアは来訪者数の多い商業施設のイオンモール高の原とすずらん館が立地しており、それぞれ広域と周辺で集客エリアが棲み分けられ、北部会館や病院などの来訪者属性の異なる施設も立地しているため、人を呼込むポテンシャルが非常に高い環境にあると考えられる。

一方で、広場については、すずらん館前広場は隣接するすずらん館と一体となった利用状況がみられるが、高の原駅前広場は隣接するイオンモール高の原との集客の連動は現状ではみられない。高の原駅前広場はイオンモール高の原との連動をより活かせることや駅に近い動線上に立地することも考えると、現状よりも多くの利用者を集めるポテンシャルを持つ場といえる。

また、センターエリアの施設・広場は奈良市域に立地しているが、その利用の範囲は木津川市や精華町を中心に、他市町村からの来訪も多くなっている。

3. 近鉄高の原駅前広場の交通実態調査

3-1. 歩行者空間に関する調査

(1) 歩行者空間の現況

- ・鉄道 バス・タクシー・自家用車等の交通動線を繋ぐことが優先された空間となっている。通り沿いにはイスなどのファニチャーが一部設けられているが、人の利用や滞留は多くはない。
- ・通り沿いに店舗等が開かれている箇所は少なく、交通の乗り換え、目的地への動線としての色合いが強い空間となっている。
- ・周辺事業者による花いっぱい運動やイルミネーションなど、通りに彩りを与える取組みは進められているが、同じ場所に落ち着いて時間を過ごせる、空間的な仕掛けは不足している。



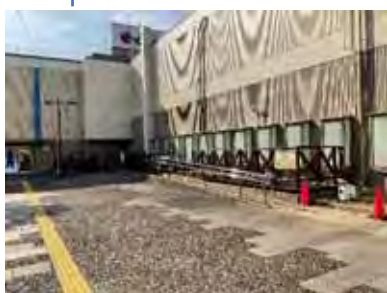
すずらん館前サンクン広場



ふれあい橋



駅前広場



すずらん館ウッドデッキ



歩行者専用道路



交番横広場

(2) 歩行者空間の利用状況

① 歩行者について

本項では「第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査」における高の原駅の乗降トリップ数をもとに、歩行者の属性等について考察する。

同調査は高の原駅利用者について調査したものであり、高の原駅を使っていない人(例:高の原駅を使わずにイオンモールやすずらん館に買い物に来た人 など)は調査対象外である点に留意する必要がある。

○交通手段に占める割合

・「徒歩」は、平日・休日ともに約60%と、占める割合は高い。また、他の駅よりも高い傾向。

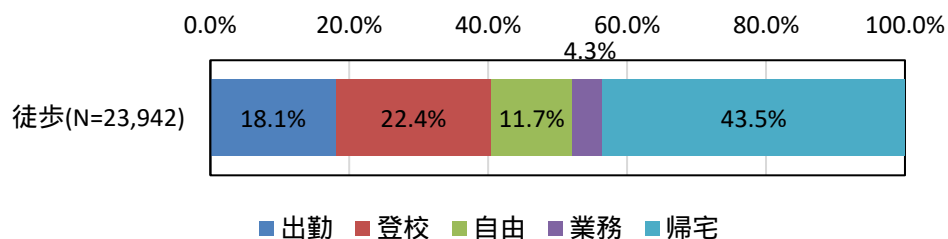
高の原駅および他駅の端末交通手段別割合

		バス	自家用 自動車	タクシー	自動車 類	自動二 輪	自転車	徒歩	その他	不明	計
高の原	平日	14.8%	10.0%	0.4%	0.1%	3.1%	6.8%	60.9%	0.4%	3.5%	100.0%
	休日	10.8%	14.2%	0.8%	0.0%	1.3%	6.4%	57.3%	0.0%	9.2%	100.0%
学研奈良登美ヶ丘	平日	30.6%	11.0%	1.3%	0.0%	7.4%	7.8%	41.4%	0.0%	0.4%	100.0%
	休日	28.5%	9.2%	1.8%	0.0%	5.7%	5.5%	37.3%	0.0%	12.0%	100.0%
泉ヶ丘	平日	30.8%	5.5%	0.6%	0.0%	1.1%	10.0%	48.4%	0.0%	3.6%	100.0%
	休日	21.2%	5.9%	0.0%	0.0%	0.4%	7.2%	60.5%	0.2%	4.6%	100.0%
梅・美木多	平日	18.6%	9.3%	0.0%	0.0%	1.9%	17.9%	46.4%	0.0%	5.9%	100.0%
	休日	11.6%	11.2%	1.7%	0.0%	1.0%	20.1%	42.9%	0.0%	11.4%	100.0%
光明池	平日	15.0%	4.7%	0.5%	0.0%	1.7%	20.4%	54.4%	0.0%	3.2%	100.0%
	休日	10.9%	11.9%	2.0%	0.0%	2.7%	16.3%	52.1%	0.0%	4.1%	100.0%

○目的

・「帰宅」の割合が最も高い。その他「出勤」「登校」といった、仕事や学校への通勤・通学に係る、目的の割合が高い傾向にある。

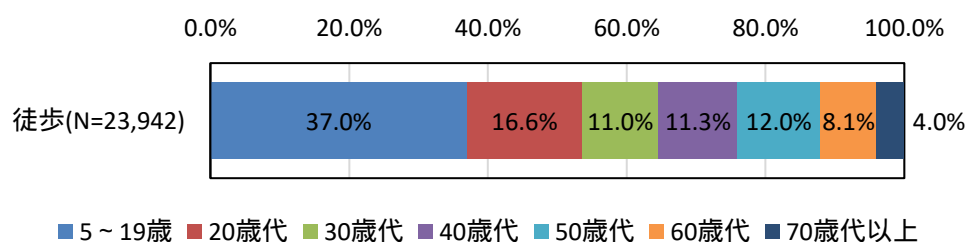
高の原駅の平日の端末交通手段別目的別割合



○年齢

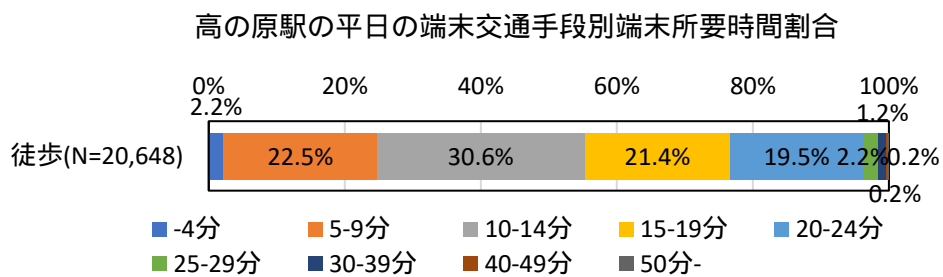
・「5～19歳」が最も高く、その他の年代は同程度。

高の原駅の平日の端末交通手段別年齢割合



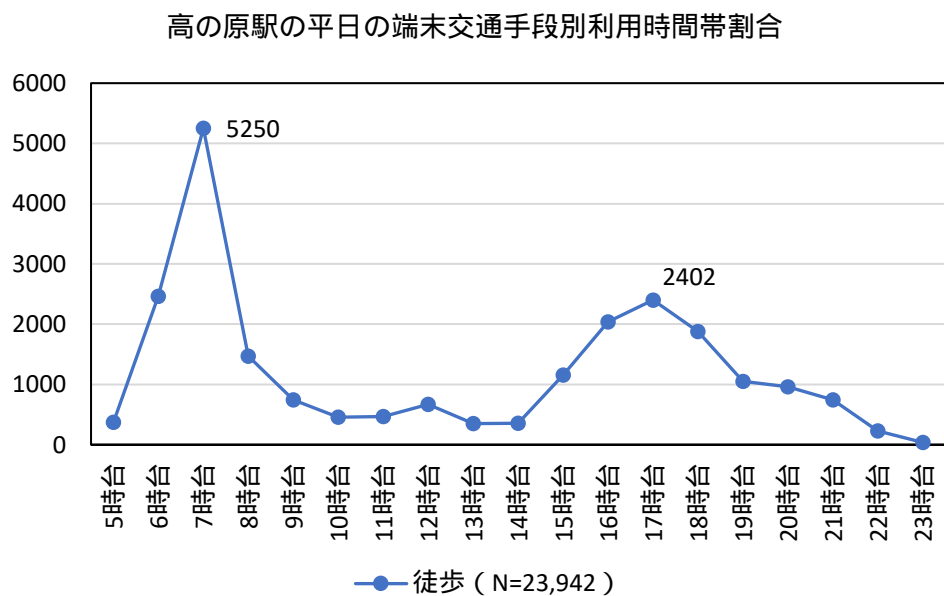
○端末所要時間

・「10 - 14 分」の割合が 30.6%と最も高い。76.7%が 19 分以下となっている。



○利用時間帯

・午前 7 時台、午後 17 時台にピークを迎える。



参考：歩行者専用道路について

ニュータウンの歩行者空間として、まち全体をネットワークする歩行者専用道路の活用状況について調査した。

（１）調査対象の設定

NT 内の全ての歩行者専用道路を調査対象とする。

（２）調査方法と調査項目

歩行者専用道路について、利用状況を明らかにするため、人流分析ソフト(Datawise Area Marketer)を用いて下記の項目を調査する。平日と休日を比較し傾向分析をおこなう。あわせて、下記の基礎情報についても整理する。

【人流解析結果】

解析条件

・ 2022 年 10 月の 1 カ月間（休日、平日の 2 区分）

・ 地点別の歩行者数（延べ人数）

【基礎情報】

- ・ 延長距離
- ・ 立地条件
- ・ 沿道施設等
- ・ その他

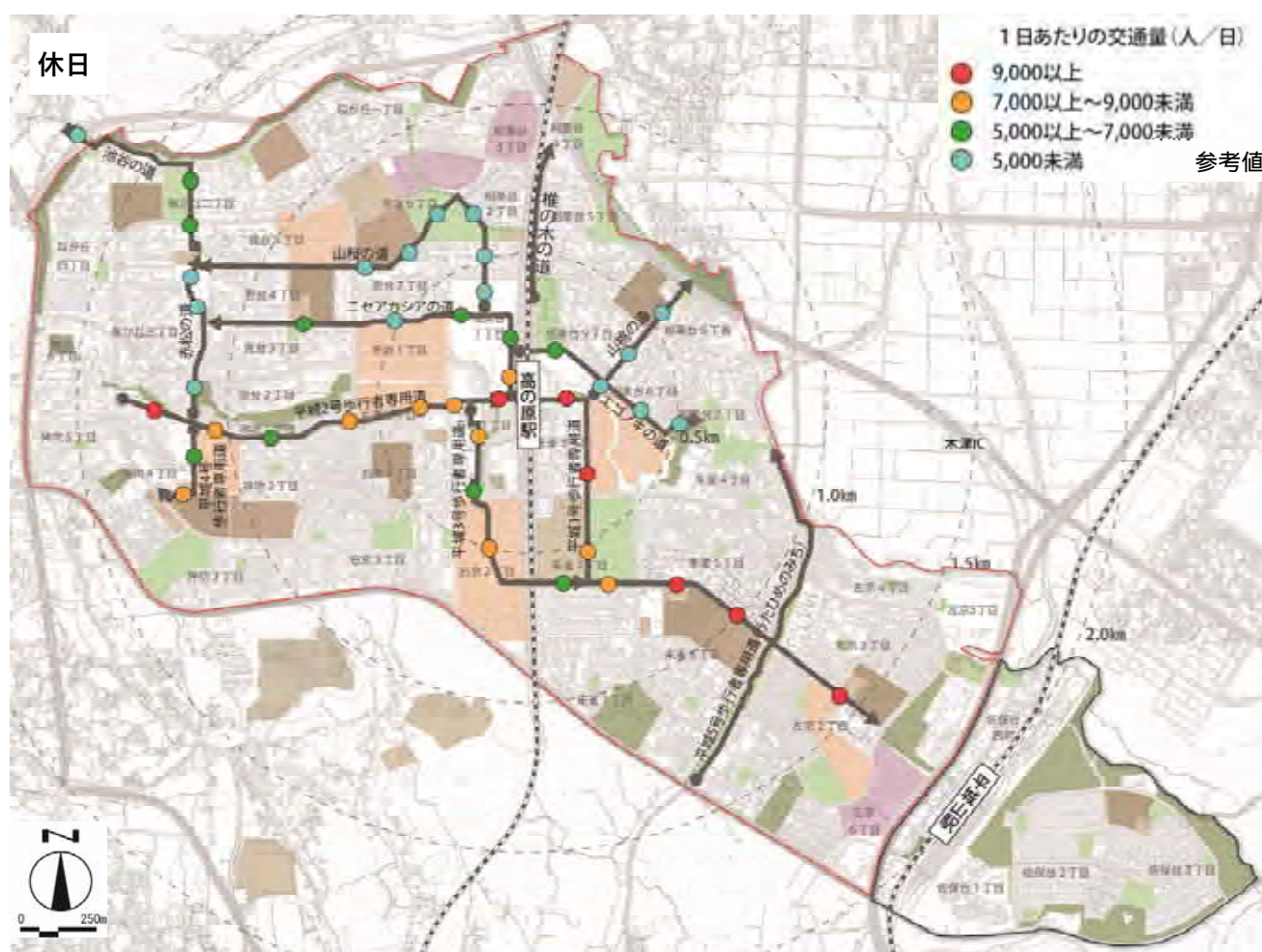
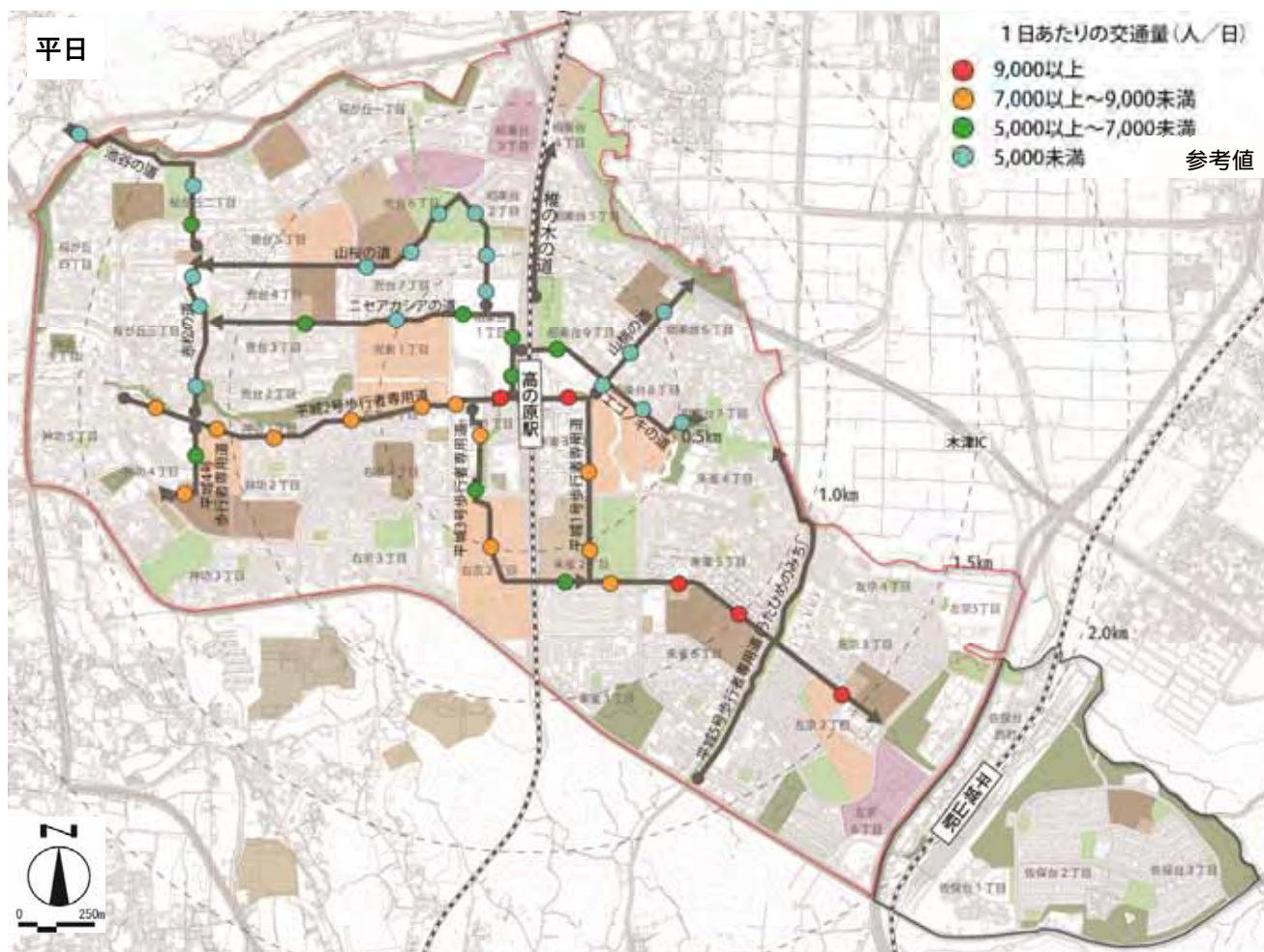
（３）調査結果と分析

平日と休日の結果は次頁の図の通りとなっており、大きな傾向の違いはみられなかった。

NT を南北で比較すると、南側（奈良市域）の 1 日あたりの通行量は概ね 7,000 人以上 / 日であるのに対し、北側（木津川市域・精華町域）では 7,000 人未満 / 日で、南側の歩行者専用道路の方が北側に比べ、通行量が多いことがわかった。

前項のパーソントリップ調査で示されたように、他の NT 駅に比べて、駅からの徒歩利用者が多い特徴を活かすためにも、起点となっているセンターエリアや各所に分布する公園と合わせて、歩行者専用道路も魅力化や改善等を図っていくことが期待される。

通行量は参考値



② 歩行空間の利用状況について

調査概要：高の原駅前の広場の人流を調査した。

調査方法：3D-LiDAR を3台、下図の位置に設置し計測を行った。

3次元状に光を照射し、センサ周辺の距離からその場所の形状やセンサ位置の把握に活用されるセンサ

計測期間：イベント実施日の2022年12月9日（金）～13日（火）、15日（木）の5:00～24:00

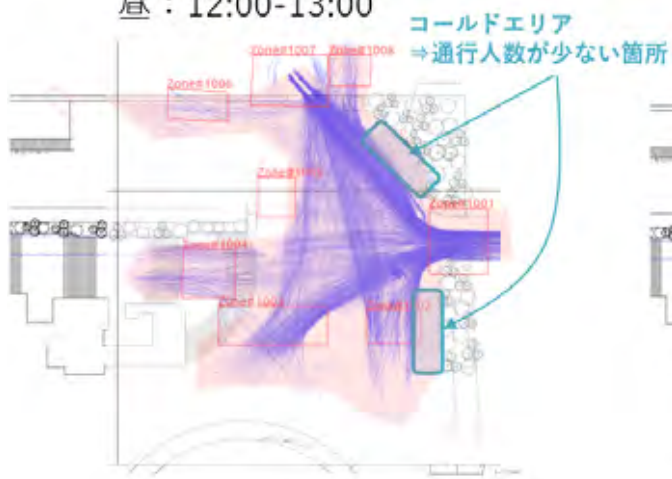


i 滞留状況について

- ・人流軌跡を可視化すると、以下の図ようになる。平日や休日の平常時には、調査エリア東側にほとんど流入がみられないコールドエリアが発生していた。

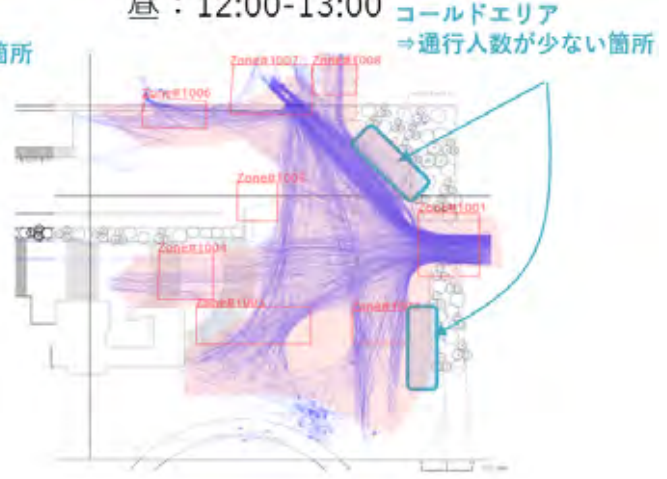
【平日】12月13日（火）

昼：12:00-13:00



【休日】12月11日（日）

昼：12:00-13:00



ii 人の流れについて

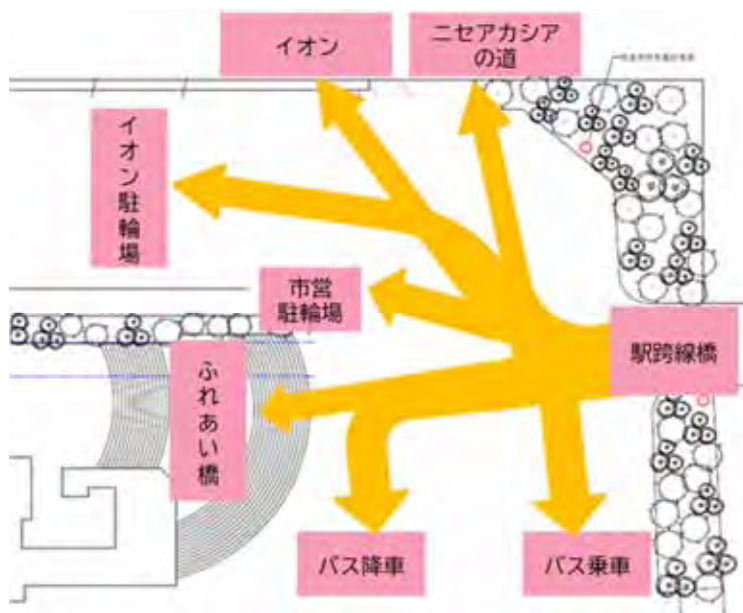
【駅から各地点へ】

- ・ 平日・休日で傾向が大きく分かれ、平日では早朝の 8 時台頃と夕方の 18 時台頃に人流が増える傾向にあるが、休日にはこういった人流の極端な増加はみられない。
- ・ 行先別では、イオンの営業時間帯ではイオンへの人流が全体の半数前後を占める。この傾向は平日に比べ休日の方が顕著に表れた。
- ・ 次いで多いのが、バス乗車・降車への人流だった。

【各地点から駅へ】

- ・ 平日・休日で傾向が大きく分かれ、平日では早朝の 7 時台頃に大きく、夕方の 17 時台頃に人流が増える傾向にあるが、休日にはこういった人流の極端な増加はみられない。駅から各地点への人流と比較すると、人流の朝と夕方のピーク時間がどちらも 1 時間ほどはやかった。また、夕方のピークは小さい傾向にあった。
- ・ 行先別では、イオンの営業時間帯ではイオンからの人流が全体の半数前後を占める。次いで多いのが、バス乗車・降車への人流だった。

各地点の参考図



(3) まとめ

- ・歩車分離となっており歩行者が安全に通行できる空間であるため、**交通動線としての色あいが強い空間といえる。**
- ・住宅地の中心駅付近としての位置付けから、早朝にまちの外へ向かい、夕方に戻る人流の発生がみられた。また、周辺の学校や事業所の最寄り駅となっているため、このまちへ向かう人流の発生もみられた。
- ・他の条件の近い駅と比較しても、歩行者の割合が高いが、利用者属性は主に通勤・通学者が多く、利用時間は朝と夕方の時間帯に集中している。
- ・まちの中心・玄関口としては、通りに開いた店舗等が少ないことや、広場空間や滞留できる仕掛けが乏しい状況などから、駅前らしい賑わいある空間にはなっていない。
- ・歩行者が多いことを上手く生かし、滞留やアクティビティを誘導する空間に変えていくことで、NTの玄関口らしい、魅力的な空間形成が図れると考えられる。

3-2. バスロータリーに関する調査

(1) バスロータリーの現況

- ・基本的に公共バスのみ進入が許された空間となっており、事実上、公共交通である奈良交通が独占的に利用している。(一部、警察車両と奈良市総合福祉センターのバスが利用している)そのため、一般車両との交錯の可能性が非常に低く、安全性の高いロータリーとなっている。
- ・近年、既存の交通島を削り、警察車両等の駐車スペース・バスの待機スペースが増設された。また、バスの転回スペースも新設されている。
- ・ラッシュ時は多くのバスが発着しており、新設された転回スペースも含めて、活用されている。



警察車両等駐車スペースの新設



奈良市総合福祉センターバス停



奈良交通高の原案内所



転回スペースの新設

1 番のりば
奈良大学方面 / 佐保台方面 / 朱雀二丁目、州見台、梅美台方面

2 番のりば
朱雀二丁目、総合福祉センター、朱雀こども園方面 / 朱雀二丁目、朱雀こども園、総合福祉センター方面

3 番のりば
神功方面

4 番のりば
精華桜ヶ丘三丁目、東登美ヶ丘方面 / 精華桜ヶ丘三丁目方面 / 南陽高校、学研奈良登美ヶ丘駅、奈良先端科学技術大学院大学方面 / 南陽高校、木津川台住宅方面 / 木津川市役所、州見台、梅美台方面 / 木津川市役所、鹿背山方面 / 木津川市役所、木津川台方面

5 番のりば
東大寺学園方面

(2) ロータリーの利用状況

- ・現在、本ロータリーを利用しているのは奈良交通と奈良市（奈良市総合福祉センター行リフト付きバス「みどり号」(4本/日)）、警察のみであり、その大半は奈良交通が運行する公共バス（一部、木津川市のコミュニティバス「きのつバス」）となっている。

一般車と区分されており、ロータリーの配置も人が横断する構成となっていないので、非常に安全性が高い。（公共バス事業者ヒアリングより）

- ・近年、木津川市方面への本数増があったが、新たな待機スペースの増設等がおこなわれたため、待機バスを営業所に戻さない運用ができています。（公共バス事業者ヒアリングより）
- ・ただし、ピーク時は転回スペースも待機場所として使いながら、運用している状態である。（奈良交通㈱ヒアリングより）

① 高の原駅のりば・発車時刻別本数≫

- ・時間帯別に最も発車本数が多い時刻は平日の8時台で34本/1時間となっている。

平日							土・日・祝						
時刻	1番のりば (本)	2番のりば (本)	3番のりば (本)	4番のりば (本)	5番のりば (本)	合計 (本)	時刻	1番のりば (本)	2番のりば (本)	3番のりば (本)	4番のりば (本)	5番のりば (本)	合計 (本)
5時台	0	0	0	1	0	1	5時台	0	0	0	0	0	0
6時台	6	6	3	9	0	24	6時台	3	2	2	4	0	11
7時台	7	8	4	10	2	31	7時台	5	4	3	7	2	21
8時台	9	6	3	11	5	34	8時台	7	4	3	9	4	27
9時台	7	4	2	9	0	22	9時台	6	4	2	7	0	19
10時台	5	4	2	7	0	18	10時台	4	2	2	7	0	15
11時台	4	4	2	7	0	17	11時台	3	2	2	8	0	15
12時台	7	4	2	7	0	20	12時台	6	2	2	7	0	17
13時台	4	4	2	8	0	18	13時台	3	2	2	8	0	15
14時台	5	4	2	8	0	19	14時台	4	2	2	8	0	16
15時台	5	4	2	7	0	18	15時台	4	2	2	6	0	14
16時台	7	4	2	10	1	24	16時台	5	2	2	8	1	18
17時台	6	6	4	10	1	27	17時台	5	3	3	5	0	16
18時台	8	6	4	9	0	27	18時台	5	3	3	6	0	17
19時台	8	6	3	8	0	25	19時台	5	3	3	4	0	15
20時台	5	6	2	8	0	21	20時台	4	3	2	4	0	13
21時台	5	6	2	7	0	20	21時台	3	3	2	4	0	12
22時台	4	3	2	5	0	14	22時台	4	2	2	3	0	11
23時台	2	3	2	4	0	11	23時台	0	1	0	1	0	2

② バスの利用者について

本項では「第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査」における高の原駅の乗降トリップ数をもとに、バスの利用者像について考察する。

同調査は高の原駅利用者について調査したものであり、高の原駅を使っていない人（例：高の原駅を使わずにイオンモールやすずらん館に買い物に来た人 など）は調査対象外である点に留意する必要がある。

○交通手段に占める割合

- ・「バス」は、平日・休日で、14.2%・10.0%と、占める割合は低い傾向にある。（徒歩の割合が高い）
- また、他の駅とよりも低い傾向にある。

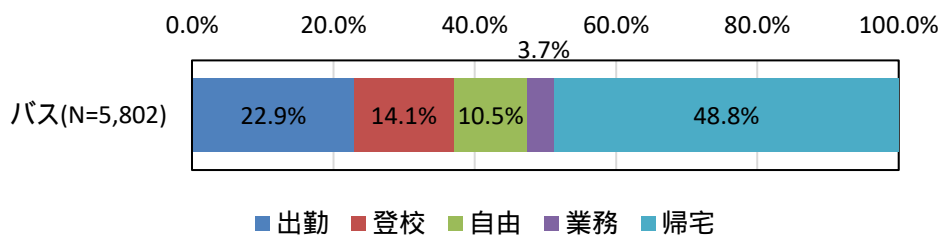
高の原駅および他駅の端末交通手段別割合

		バス	自家用 自動車	タクシー	自動車 類	自動二 輪	自転車	徒歩	その他	不明	計
高の原	平日	14.8%	10.0%	0.4%	0.1%	3.1%	6.8%	60.9%	0.4%	3.5%	100.0%
	休日	10.8%	14.2%	0.8%	0.0%	1.3%	6.4%	57.3%	0.0%	9.2%	100.0%
学研奈良登美ヶ丘	平日	30.6%	11.0%	1.3%	0.0%	7.4%	7.8%	41.4%	0.0%	0.4%	100.0%
	休日	28.5%	9.2%	1.8%	0.0%	5.7%	5.5%	37.3%	0.0%	12.0%	100.0%
泉ヶ丘	平日	30.8%	5.5%	0.6%	0.0%	1.1%	10.0%	48.4%	0.0%	3.6%	100.0%
	休日	21.2%	5.9%	0.0%	0.0%	0.4%	7.2%	60.5%	0.2%	4.6%	100.0%
梅・美木多	平日	18.6%	9.3%	0.0%	0.0%	1.9%	17.9%	46.4%	0.0%	5.9%	100.0%
	休日	11.6%	11.2%	1.7%	0.0%	1.0%	20.1%	42.9%	0.0%	11.4%	100.0%
光明池	平日	15.0%	4.7%	0.5%	0.0%	1.7%	20.4%	54.4%	0.0%	3.2%	100.0%
	休日	10.9%	11.9%	2.0%	0.0%	2.7%	16.3%	52.1%	0.0%	4.1%	100.0%

○目的

- ・「帰宅」の割合が最も高い。その他「出勤」「登校」といった、仕事や学校への通勤・通学に係る、目的の割合が高い傾向にある。

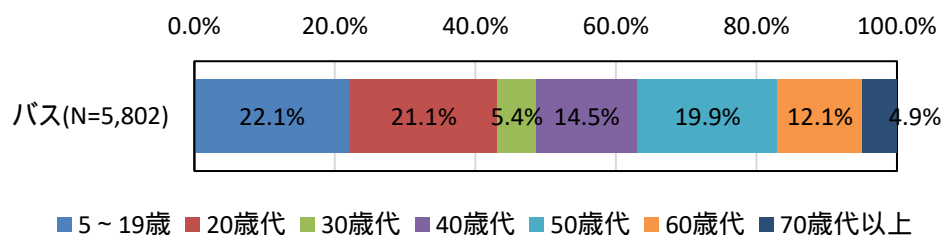
高の原駅の平日の端末交通手段別目的別割合



○年齢

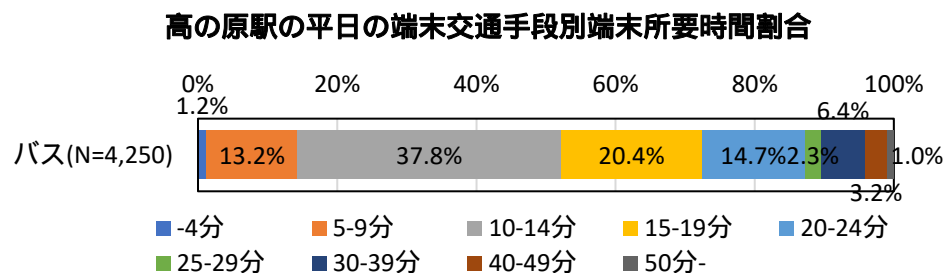
- ・「30歳代」を除き、幅広い年齢層が利用していることがわかる。

高の原駅の平日の端末交通手段別年齢割合



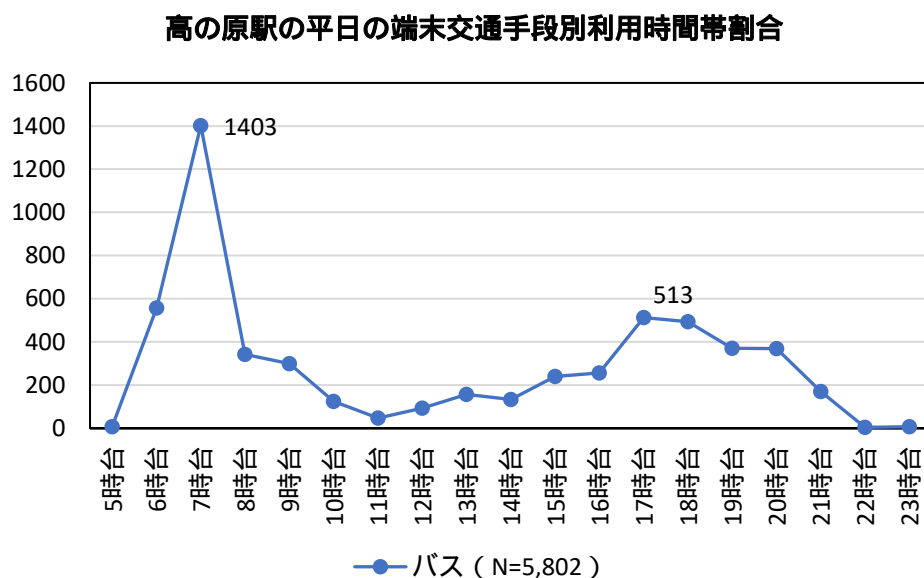
○端末所要時間

- ・「10 - 14 分」の割合が 37.8%と最も高い。72.5%が 19 分以下となっている。



○利用時間帯

- ・午前 7 時台、午後 17 時台にピークを迎える。



(3) まとめ

現在の公共バスのサービス水準を維持するために、既存の施設に準じた機能が必要と考えられる。特に、需要が高まる朝・夕のラッシュ時間帯への対応に留意する必要がある。

現状は、一つの乗り場に対し、複数の路線が乗り入れており、乗客の案内に課題があることや、近年普及しつつあるバスロケーションシステムを入れたサイネージの設置などで、利便性を高めることが考えられる。

3-3. タクシー・一般車ロータリーに関する調査

(1) タクシー・一般車ロータリーの現況

- ・中央に大きなタクシー待機スペースがあり、駅から身障者、タクシー、一般車の順に乗降スペースがある。
- ・身障者、タクシーの乗降スペースから駅までは、約 120～130mの距離があり、一般車の乗降スペースからは約 180m の距離がある。
- ・タクシーと身障者向けの乗降スペースが近接しており、需要が多い時間帯は重なるように停車されており、危険な状況となっている。



タクシー乗降スペース



身障者向け乗降スペース

(2) タクシー・一般車ロータリーの利用状況

- ・現在ロータリーを利用するタクシー事業者は7～8社程度。(タクシー事業者ヒアリングより)
- ・コロナ以前は待機車両があったが、コロナ禍や全体需要の落ち込みにより、待機車両が無い時間帯も多い。ただし、コロナ禍でタクシーの運行台数を減らしたことも一因となっているため、今の状態だけをみて判断をすると長期的な需要を見誤る可能性がある。(タクシー事業者ヒアリングより)

《タクシー・一般車のロータリー交通実態調査》

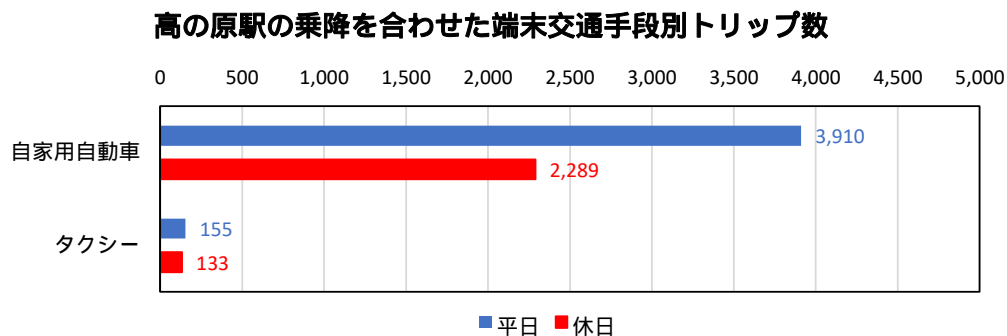
① 調査目的

高の原駅前再整備に向け、ロータリーの必要機能や規模について検討するための材料を収集することを目的とする。また、社会実験イベント時にも同様の調査をおこない、店舗の出店等がロータリーの需要に与える影響を比較検証する。

② 調査日時の設定

《調査日》

パーソントリップ調査によると、平日の方が休日に比べ自家用自動車、タクシーどちらも、乗降を合わせた端末トリップ数が多い。調査のポイントであるロータリーの最大同時利用台数を明らかにして最大需要を確認する目的に照らして考え、平日を調査日とする。同時期に実施する社会実験中調査と比較分析できるよう、直近の同じ曜日の2022年12月14日(水)を調査実施日として設定する。

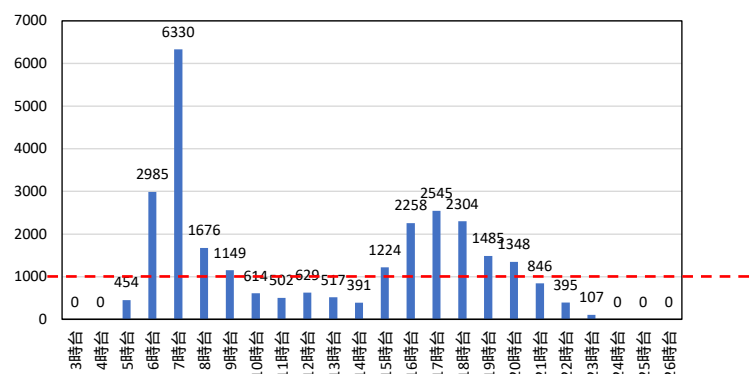


出典：第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

《調査時間帯》

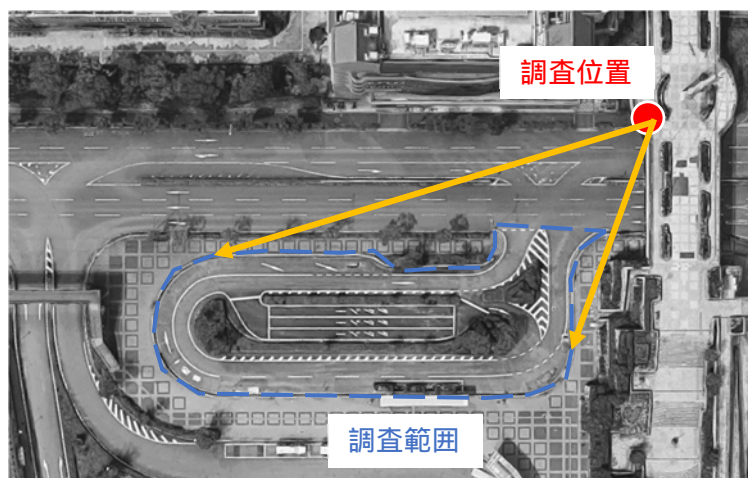
パーソントリップ調査による駅の乗降客数が1,000人以上/hを超える朝・夕のピーク時間帯を挟む、6時～20時を調査時間帯として設定する。

高の原駅の時間帯別乗降客数(H22 P T調査及び R 3 高の原駅乗降客数データより推



③ 調査方法

- ・タクシー・一般車ロータリー全体を見渡せる、下図の調査位置より目視調査で実施する。
- ・調査員は調査票にある項目を確認し、調査票に記入する。
- ・調査員は2名以上でローテーションを組み実施する。



④ 調査内容

- ・「最大同時利用台数調査」「タクシー乗降台数調査」「進入台数調査」の3種類の調査をおこなう。
- ・調査単位は5分間を1タームとし、その間の最大台数や台数の合計を調査票に記録する。

【最大同時利用台数調査】

- ・一般車等とタクシーのそれぞれのロータリー内の最大同時利用台数を調査。例えば、6時00分00秒～6時04分59秒を調査し、その期間でロータリー内に存在した最大台数をカウントする。
- ・最大需要を探るため、最大台数は、自動車が停車・走行どちらの状態でもカウントの対象にする。
- ・なお、一般車等とタクシーはそれぞれの最大同時利用台数をカウントする。そのため、5分間の間に『一般車等1台/タクシー3台』と『一般車等2台/タクシー2台』といった状況が起きた場合、それぞれで最大台数をとるため『一般車等2台/タクシー3台』とする。

【タクシー乗降台数調査】

- ・乗客が乗車した台数、降車した台数を調査する。

【進入台数調査】

- ・ロータリー内に進入した台数を一般車等・タクシーそれぞれの台数を調査する。

今後のロータリー整備に向け、参考となりそうな情報を調査する。

例...塾の送迎用マイクロバスが使っている / 事業用車(トラックなど)が休憩等のために使っている など

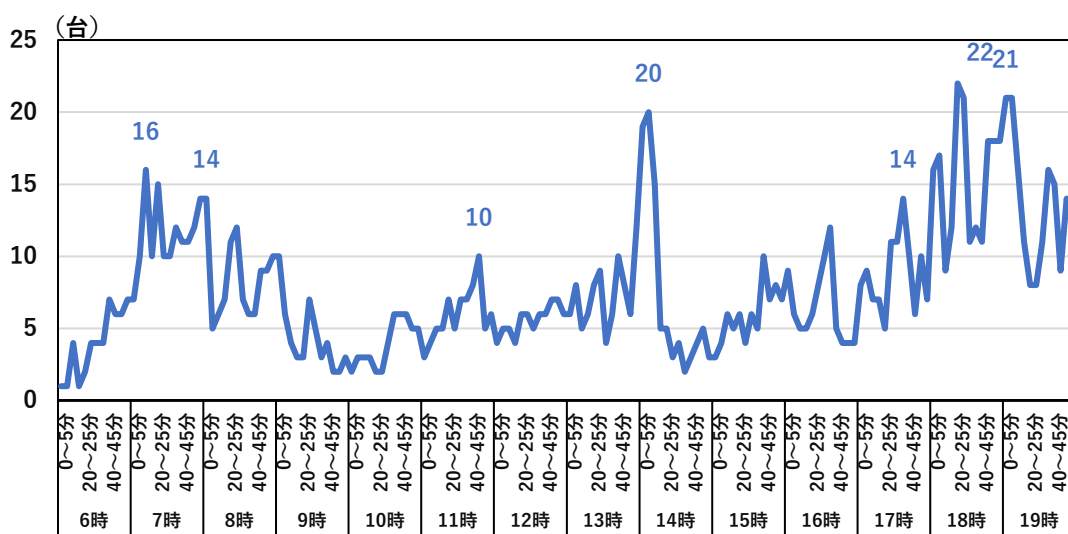
⑤ 調査結果

i 一般車等・タクシーの最大同時利用台数調査

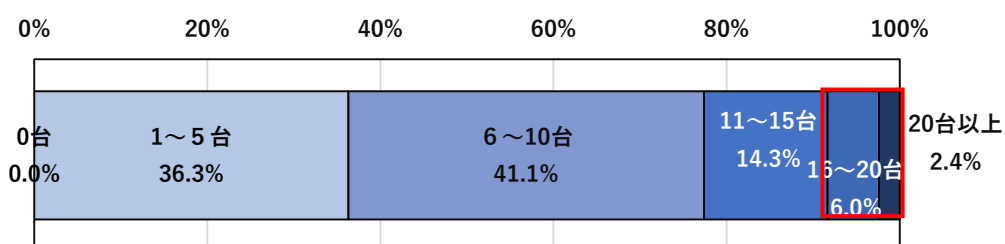
【一般車等】

- ・最大同時利用台数は 18 時半頃の 22 台 / 5 分間。
- ・ピークは 3 回あり、朝 7 ～ 8 時台（最大 16 台 / 5 分間）、昼 14 頃（最大 20 台 / 5 分間）、夕方 17 時半頃～20 時頃（最大 22 台 / 5 分間）。
- ・ピーク以外は概ね 5 ～ 10 台程度 / 5 分間で推移。
- ・5 分毎の最大同時利用台数について、全時間帯を通じ 16 台以上の利用は 8.4% で 20 台以上になるとわずか 2.4% にとどまる。

時間帯別最大同時利用台数



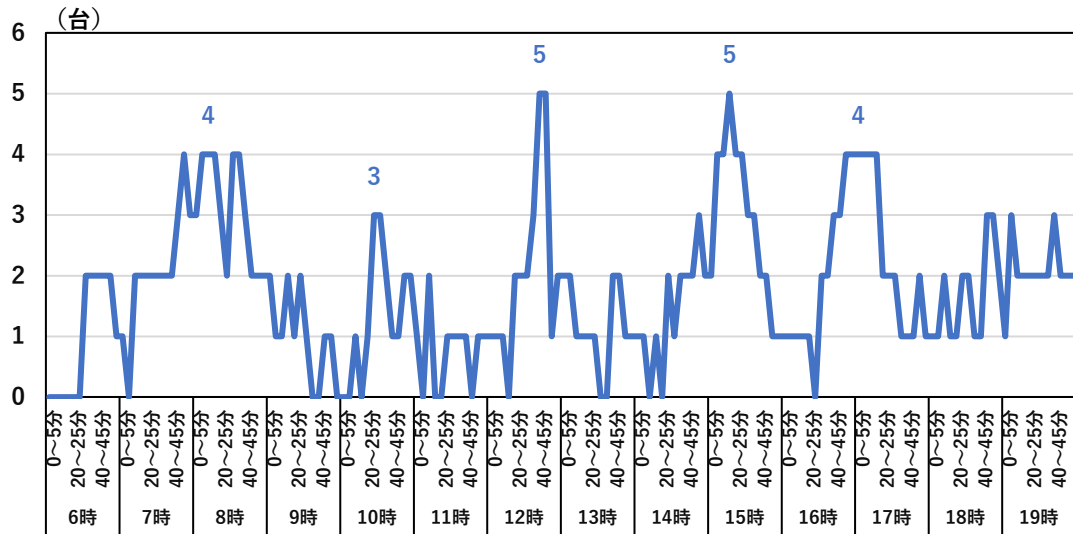
最大同時利用台数の台数別割合



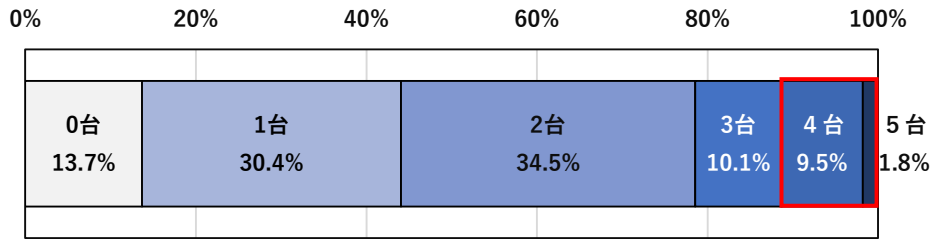
【タクシー】

- ・最大同時利用台数は 12 時台と 15 時台の 5 台 / 5 分間。
- ・ピークは 4 回あり、朝 7 ～ 8 時台（最大 4 台 / 5 分間）、昼 12 時と 15 時台（最大 5 台 / 5 分間）、夕方 17 時台（4 台 / 5 分間）。
- ・ピーク以外は 1 ～ 3 台程度 / 5 分間で推移。
- ・5 分毎の最大同時利用台数について、全時間帯を通じ 4 台以上の利用は 11.3% で 5 台以上になるとわずか 1.8% にとどまる。
- ・また、6 ～ 20 時のうち、14% 程度は同時利用台数が 0 台（＝乗車・降車・待機が 0 台）。

時間帯別最大同時利用台数



最大同時利用台数の台数別割合



ii タクシー乗降台数調査

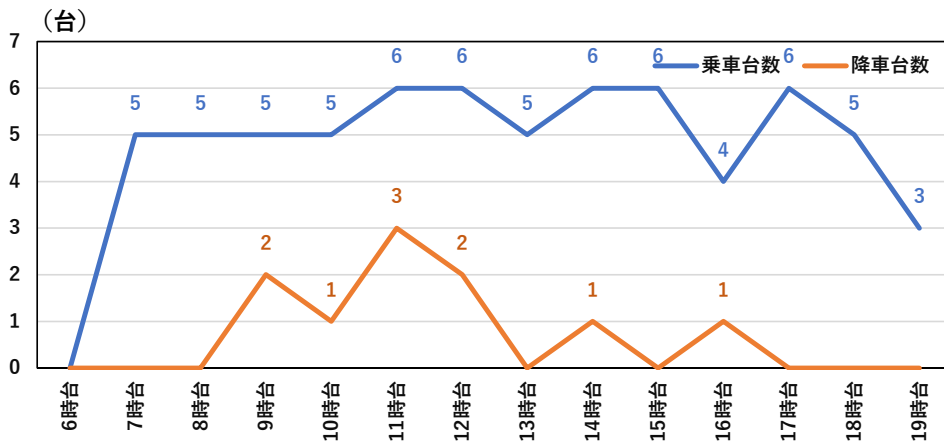
【乗車台数】

- ・最大で2台 / 5分間。1時間毎に見てみると、平均5～6台程度である。

【降車台数】

- ・降車はほとんどない状況（あっても1～3台程度 / 時間）。
- ・乗車と降車の台数に差があるため、ロータリー以外の場所で降車していることも考えられる。

時間帯別乗降台数



iii 一般車等・タクシーの進入台数調査

【一般車等】

- ・一般車等の進入台数の最大は、朝 7 時台の 32 台 / 5 分間。
- ・朝のピークは朝 7 ~ 8 時台で最大 32 台 / 5 分間。また、夕方のピークは夕方 17 ~ 18 時頃にあり最大 16 台 / 5 分間。
- ・朝の送りよりも夕方の迎えの方がロータリー内での停車時間が長いため、最大同時利用台数が多くなると推察される。

【タクシー】

- ・タクシーの進入台数の最大は昼 12 時台の 4 台 / 5 分間。午前中は 1 ~ 2 台程度 / 5 分間、午後は午前よりやや少ない傾向にある。
- ・乗車・降車の合計台数と比較すると、進入台数の方が多い傾向があるため、ロータリー内に進入したのち、乗客の乗降を行わずロータリーからでていく車両も少なくない。

1 日の進入台数が 92 台、乗降の合計台数が 77 台であったため最低でも、15 台は乗降がおこなわれずロータリーから出たことになる。(一度の進入で降車・乗車の両方を行うタクシーもあるので、15 台以上になるとも推察される)

⑥ 調査のまとめ

【一般車等】

- ・調査期間中の**最大同時利用台数は 22 台**だったが、ピーク時間帯が朝・夕の送迎時間帯にあるため、全時間帯を通じ **16 台以上の利用は 8.4%**で **20 台以上になるとわずか 2.4%**にとどまる。
- ・そのため、新設するロータリーでは、多くても **20 台程度が待機・駐車できるスペースがあれば十分に現在の需要を満たすことが可能である**と考えられる。
- ・朝のピーク時間帯に比べ、夕方の方が自動車のロータリー内における待機時間が長いと考えられる結果や、待機車両がロータリー内で重なり合うようになり危険な状況もみられたため、**待機スペースではなく小規模でも駐車場を整備することも検討の余地がある**。駐車場があれば、ドライバーも車から降車することができ、周辺店舗等の利用者となることも期待できる。
- ・一般車以外に、朝・夕の時間帯を中心にマイクロバスの利用もあり、乗用車中心のロータリーにおいて、安全性の観点から整備後も**マイクロバスと乗用車が空間を共有すべきか検討の余地**ある。

【タクシー】

- ・乗車台数は 1 日通して、1 時間あたり 5 ~ 6 台程度ではあるが、**全時間帯を通じコンスタントな乗車・降車があった**。
- ・調査期間中の**最大同時利用台数は 5 台** (社会実験中調査では 6 台) だった。全時間帯を通じ **4 台以上の利用は 11.3%**で **5 台以上になるとわずか 1.8%**にとどまる。
- ・そのため、新設するロータリーでは、多くても **4 台程度が客待ち・待機できるスペースがあれば十分に現在の需要を満たすことが可能である**と考えられる。
- ・乗客の乗降をおこなわないタクシーの利用もみられたため、無線呼び出し待ちや休憩 の待機スペースとしても使われている。
喫煙やトイレ休憩する様子が見られた

(3) まとめ

現状のタクシー・一般車ロータリーは一般車については多くの利用がみられるが、**タクシーについては施設の規模が利用状況に比して過大であると考えられる。特に、待機スペースについては、全体を利用している様子は確認できなかった。**

一方で、身障者向け乗降スペースや、お年寄りなどの利用も多いタクシー乗降スペースであるロータリーが、バリアフリー動線は確保されているものの、駅までの距離が100mを超えやや遠く、シェルターもないため、乗り継ぎが不便であるといった状況については、改善点として挙げられる。また、近年は、車いす対応のUD（ユニバーサルデザイン）タクシーも増えており、スロープを組立てられる面積は確保するなどの対応も必要となる。

3-4. 駐輪場に関する調査

(1) 駐輪場の現況

- ・駅の東西あわせて公設の駐輪場は市営駐輪場が4カ所、合計2,716台分ある。
- ・管理については、指定管理者制度でミディ総合管理株式会社がおこなっている。なお、指定の期間は平成30年4月1日から令和5年3月31日の5年間となっている。
- ・また、民間の施設駐輪場がイオンモール高の原、すずらん館にある。



資料：奈良市



高の原第一駐輪場



高の原第二駐輪場



高の原第三駐輪場



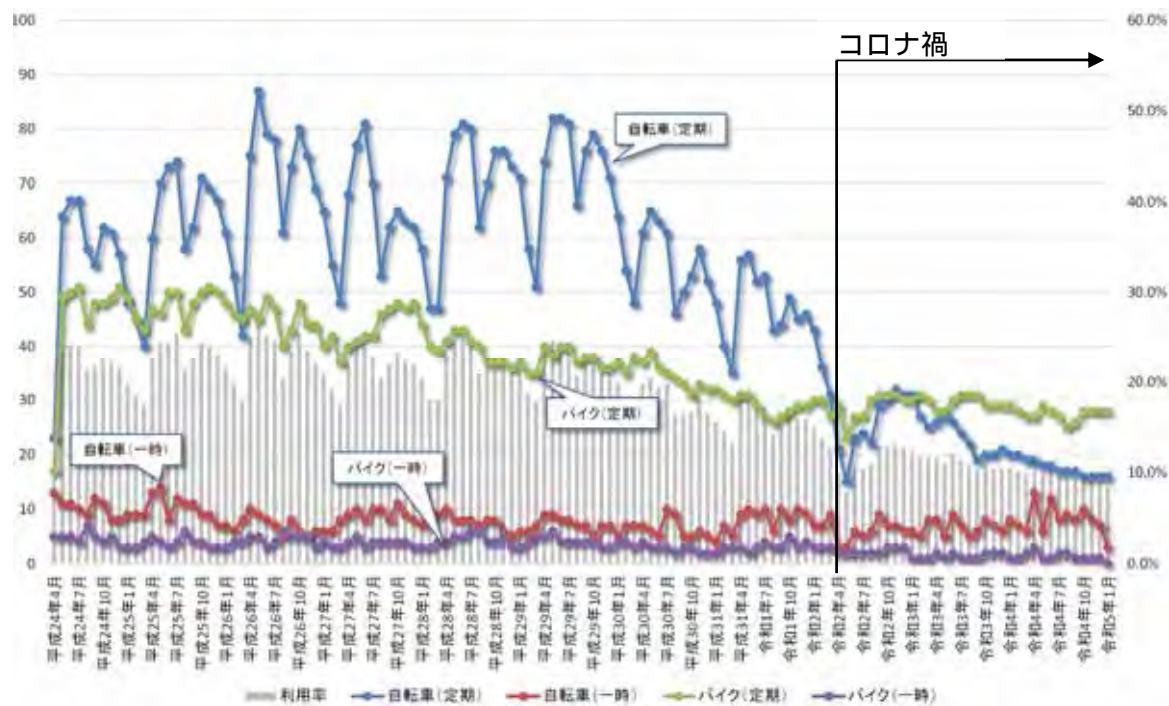
高の原第四駐輪場

(2) 駐輪場の利用状況

《駐輪場の利用状況の推移》

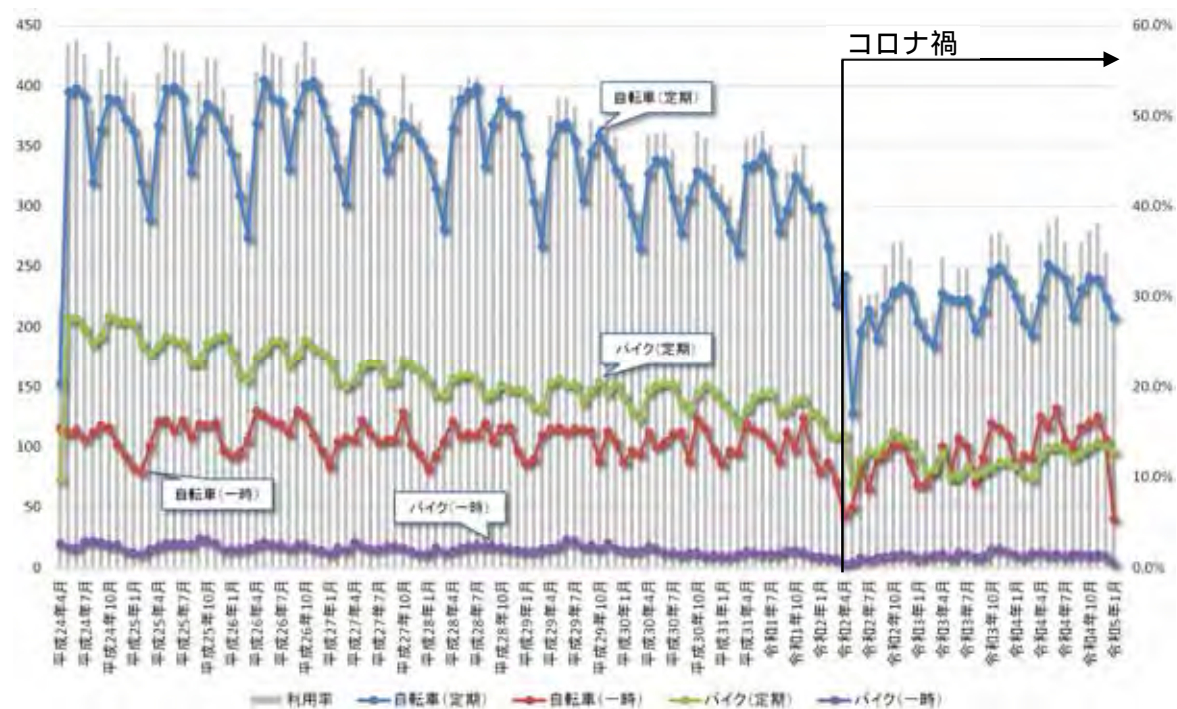
○高の原第一自転車駐輪場

- ・利用率は減少傾向にあり、令和元年度で平均 15.8%となっていたが、令和 2 年 4 月のコロナ禍に伴う緊急事態宣言以降は、平均 10.7%で推移しており、コロナ前の水準は回復していない。



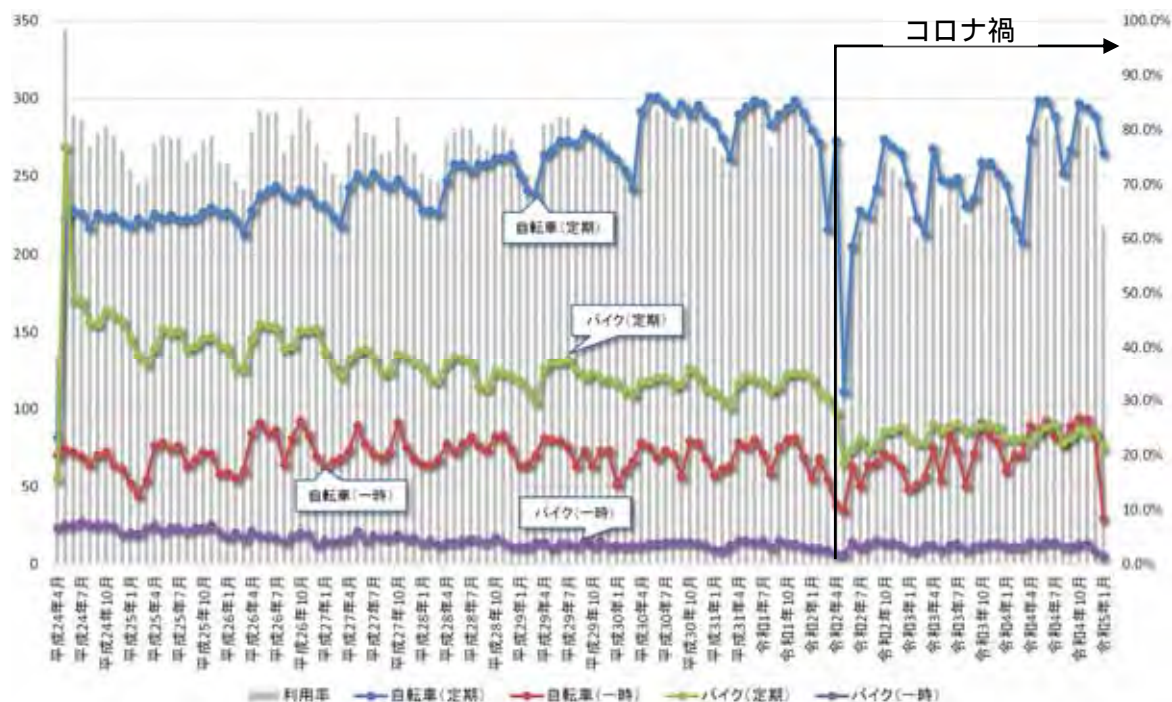
○高の原第二自転車駐輪場

- ・利用率は減少傾向にあり、令和元年度で平均 43.3%となっていたが、令和 2 年 4 月のコロナ禍に伴う緊急事態宣言以降は、平均 32.8%で推移しており、コロナ前の水準は回復していない。



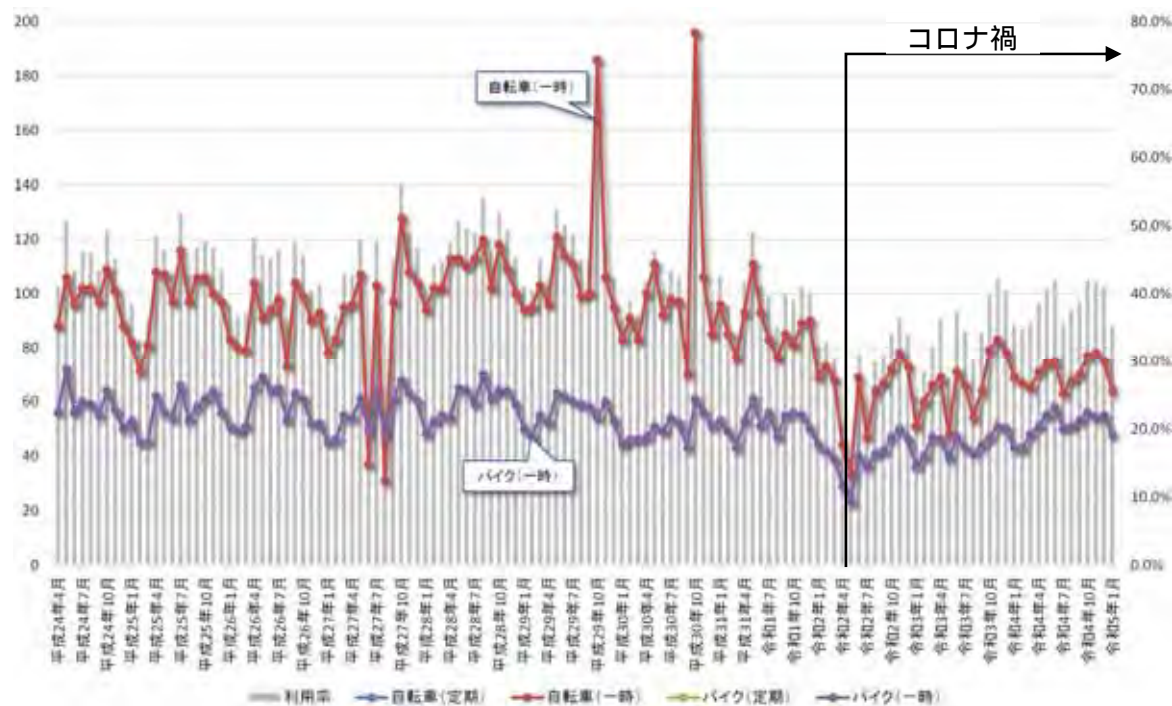
○高の原第三自転車駐輪場

- ・利用率は減少傾向にあり、令和元年度で平均 80.6%となっていたが、令和 2 年 4 月のコロナ禍に伴う緊急事態宣言以降は、平均 69.0%で推移しており、コロナ前の水準は回復していない。



○高の原第四自転車駐輪場

- ・利用率は減少傾向にあり、令和元年度で平均 38.6%となっていたが、令和 2 年 4 月のコロナ禍に伴う緊急事態宣言以降は、平均 34.1%で推移しており、コロナ前の水準は回復していない。



- ・第一、第二、第四自転車駐輪場については、いずれも利用率は減少傾向である上、コロナ禍前でも利用率は50%を下回っている。
- ・なかでも第一駐輪場については、コロナ前でも15.8%と非常に低い利用率となっている。

	令和元年度 (コロナ禍前)の利用率	令和2年度～ (コロナ禍以降)の利用率
第一駐輪場	15.8%	10.7%
第二駐輪場	43.3%	32.8%
第三駐輪場	80.6%	69.0%
第四駐輪場	38.6%	34.1%

資料：奈良市

《自転車・自動二輪車の利用者について》

本項では「第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査」における高の原駅の乗降トリップ数をもとに、高の原駅前広場の自転車・二輪車の利用者像について考察する。

同調査は高の原駅利用者について調査したものであり、高の原駅を使っていない人(例：高の原駅を使わずにイオンモールやすずらん館に買い物に来た人 など)は調査対象外である点に留意する必要がある。

○交通手段に占める割合

- ・「自転車」は、平日・休日共に6.5%程度で、他の駅と比較すると、占める割合は低い傾向にある。(徒歩の割合が高い)また、「自動二輪」については平日・休日で3.1%・1.3%と低く、他の駅と同程度である。

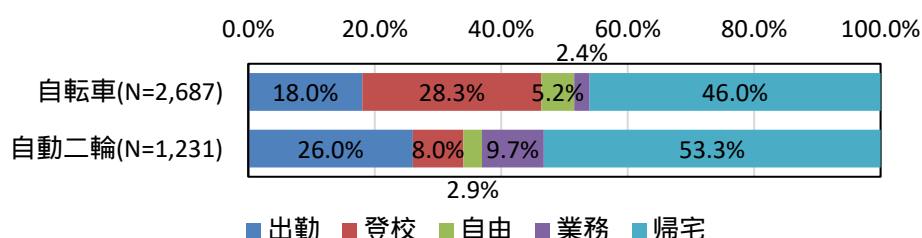
高の原駅および他駅の端末交通手段別割合

		バス	自家用自動車	タクシー	自動車類	自動二輪	自転車	徒歩	その他	不明	計
高の原	平日	14.8%	10.0%	0.4%	0.1%	3.1%	6.8%	60.9%	0.4%	3.5%	100.0%
	休日	10.8%	14.2%	0.8%	0.0%	1.3%	6.4%	57.3%	0.0%	9.2%	100.0%
学研奈良登美ヶ丘	平日	30.6%	11.0%	1.3%	0.0%	7.4%	7.8%	41.4%	0.0%	0.4%	100.0%
	休日	28.5%	9.2%	1.8%	0.0%	5.7%	5.5%	37.3%	0.0%	12.0%	100.0%
泉ヶ丘	平日	30.8%	5.5%	0.6%	0.0%	1.1%	10.0%	48.4%	0.0%	3.6%	100.0%
	休日	21.2%	5.9%	0.0%	0.0%	0.4%	7.2%	60.5%	0.2%	4.6%	100.0%
梅・美木多	平日	18.6%	9.3%	0.0%	0.0%	1.9%	17.9%	46.4%	0.0%	5.9%	100.0%
	休日	11.6%	11.2%	1.7%	0.0%	1.0%	20.1%	42.9%	0.0%	11.4%	100.0%
光明池	平日	15.0%	4.7%	0.5%	0.0%	1.7%	20.4%	54.4%	0.0%	3.2%	100.0%
	休日	10.9%	11.9%	2.0%	0.0%	2.7%	16.3%	52.1%	0.0%	4.1%	100.0%

○目的

- ・「自転車」「自動二輪」共に、「帰宅」の割合が最も高い。その他「出勤」「登校」といった、仕事や学校への通勤・通学に係る、目的の割合が高い傾向にある。

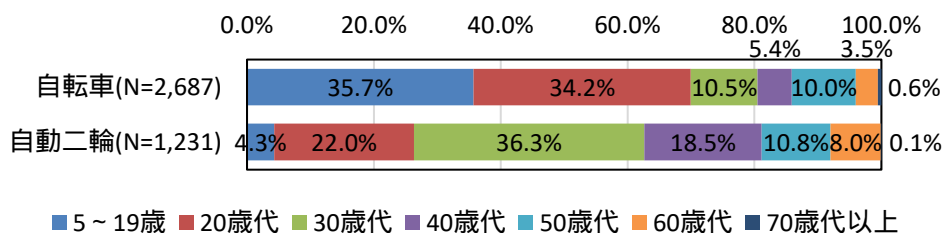
高の原駅の平日の端末交通手段別目的別割合



○年齢

・「自転車」の約 80%、「自動二輪」の約 65%が 30 歳代以下で、若年者が利用者の中心となっている。

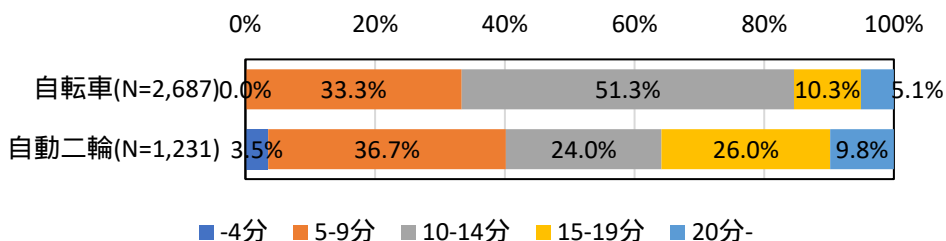
高の原駅の平日の端末交通手段別年齢割合



○端末所要時間

・「自転車」の約 85%、「自動二輪」の約 65%が 14 分以下となっており、利用者の大半は N T 内在住者と考えられる。

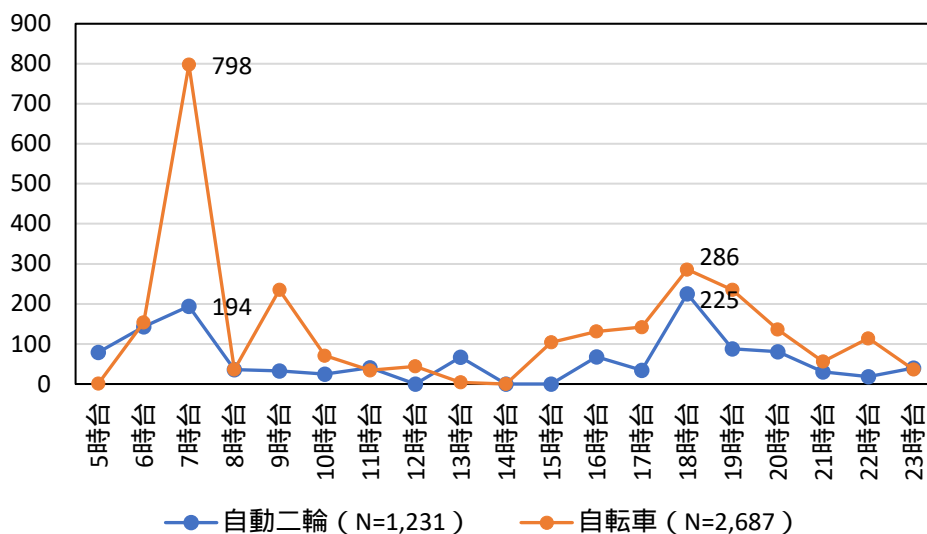
高の原駅の平日の端末交通手段別端末所要時間割合



○利用時間帯

・「自転車」「自動二輪」共に、午前 7 時台、18 時台にピークを迎える。ピーク時間帯に大半の出入庫がおこなわれる。

高の原駅の平日の端末交通手段別利用時間帯割合



(3) まとめ

現状の低い利用率や、今後は高齢化による自転車利用者の減少が予測される状況を踏まえると、**駐輪場施設の需要に応じた規模への見直しが必要と考えられる。**

IV 平城・相楽ニュータウンの持続発展的なあり方の検討

1. 持続発展的なあり方について

(1) 平城・相楽 NT のポテンシャルと課題

ポテンシャルと課題 青字はキーワード

- ・ 3市町にまたがり、人口 13 万人圏の中心的存在 → 自治体各々での取組みが非効率になりがち
- ・ 住宅地として、高い生活利便性、京都・奈良・大阪の 3 都心へのアクセス至便（通勤・通学）
- ・ 豊かな公園・歩行者専用道路（緑道）のネットワーク → 行政・UR の高い維持管理コスト
- ・ ゆとりある高質な持家戸建が多い住宅地 → 中古が新築同等の価格で、今後空家増の恐れ
- ・ 高質な賃貸住宅団地（UR）が全体の 3 割弱を占める
- ・ 公共交通は便利、徒歩圏が広い+魅力的な個店も NT 全体に広がる（区画整理事業の特徴）
- ・ センター地区には広域 SC や病院、図書館などが集積し、人を呼込む高いポテンシャルを持っており、学研センターが多く経営を担う
 - 場の個性が感じられない、NT らしい緑豊かな空間や景観がほしい（有識者コメント）
- ・ 住民の所得・教育水準・意識が高い → 急激な高齢化・少子化が進行、将来は人口減の予測
- ・ 地域活動、地域コミュニティは活発。公園を利用したイベント、50 周年事業などさらに活発化
 - 世代を超えて多くの住民が継続的に参加できる仕組みが必要
- ・ まちへの愛着が高い（約 85%）、特に休日を NT 内で過ごす人ほど愛着をもつ割合が高い
 - 若い世代は休日は NT 外へ出かける傾向、さらに近所づきあいなどの参加率も低い
- ・ コロナ禍で在宅勤務の人が増えている → ベッドタウンから「日中も過ごすまち」への転換
- ・ センターエリアは多くの歩行者が利用しており、賑わいをうむポテンシャルを持つ
 - にぎわいを感じさせる滞留はなく、交通動線としての色あいが強く、ニュータウンの玄関口らしい魅力に欠ける
- ・ 駅前のバスロータリーは現状の規模を上手く活用している
 - タクシー・一般車ロータリーは特にタクシーの待機スペースにおいて利用状況に比して過大
- ・ 駅前には合計 2,700 台分を越える駐輪場がある
 - 場所によっては利用率が非常に低く、需要に応じた規模への見直しが必要

課題は際立って顕在化していない、むしろ今ある埋もれた魅力や資源をいかに創造し、発信するかが重要
いわゆるエリアマネジメント、持続的で自律的なまちの運営管理が求められる

(2) 持続発展的なあり方について

1) 今後50年のまちづくり・まち育てのビジョン

令和3年3月にとりまとめられた「平城・相楽ニュータウンパワーアップビジョン検討会議 調査検討報告 平城+相楽100」で提案された「共有するまちのイメージ」

平城・相楽ニュータウンパワーアップビジョン検討会議：奈良市・木津川市・精華町、独立行政法人都市再生機構（UR 都市機構）、関西学術文化研究都市センター(株)（KGC）、公益財団法人関西学術文化研究都市推進機構（KRI）
座長：佐藤由美（奈良県立大学教授）

共有するまちのイメージ EVERYTIME, EVERYWHERE

つねにどこかで動きのあるまち
いつでも新しい発見があるまち
いつも誰かが話題にするまち

高いポテンシャルを秘めた平城・相楽NTの魅力をさらに顕在化させ、発信するためには、地域・住民・事業者などの活動を誘発していくことが必要。

さらに、「共有すまちのイメージ」を実現するための3つのまちづくりの方向性は次のとおり。

■ 少子高齢化への対応、高い住み続け意向を踏まえて...

まちづくりの方向性

WHO

人生100年を過ごせるまちへ

子どもからお年寄りまで安心して暮らし続けられるまち

■ 高質で充実したパブリックスペースや学研都市ならではの先進技術等を生かして...

まちづくりの方向性

WHERE

100%楽しめるまちへ

公園・歩行者専用道路・住宅地...使いこなして楽しめるまち

■ 多様な主体による多様な取組みの活性化とその連携や相乗効果を期待して...

まちづくりの方向性

HOW

100通りの答えのあるまちへ

住民・事業者・自治体それぞれが考え、実行するまち

2) ビジョンを実現するための「持続発展的なあり方」に向けたポイントと方針

まちづくりの手法

ポイント1 エリアマネジメント（駅前だけでなくニュータウン全体の運営）

課題解決型ではなく、魅力を創造し発信するエリアマネジメント（まちの運営）が重要
そのためには、単発の事業ではなく、継続的に時間をかけた取組みとその仕組みが必要
地域の住民、活動団体、事業者の力（ローカルファースト）や学研都市の立地を活かすことが有効
都市再生の新しい動き（PPP手法、都市再生推進法人など）を活用した公的な主体等から
「地域でマネジメントする主体」へと権限や事業・業務を渡す仕組みが必要

めざすまちの姿

ポイント2 ニューノーマル（ベッドタウンから暮らし営むウォークブルなまちへ）

ニューノーマルで注目が高まるゆとりある公園や緑道がネットワーク化している魅力を活用
テレワークの普及や働き方の多様化（副業、起業等）などもあり、このまちで過ごす時間や
このまちで営む人が増加→より地元重視、暮らし重視、回遊を生むウォークブルなまちへ

取組みの進めかた

ポイント3 戦略的なエリアブランディング（高の原らしさの訴求）

エリアマネジメントを通じ、ニューノーマルに対応した次代のまちの姿をめざすにあたって、
限られたリソースを投下し、短期間で成果を上げるための“したたかな”戦略が不可欠
今ある良さ「高の原らしさ」をより明確化し、伸ばすことでブランド化をめざす

実現に向けた方針

方針1 公的なリソースや地域の力を活用し、持続可能なマネジメントの仕組みを確立する

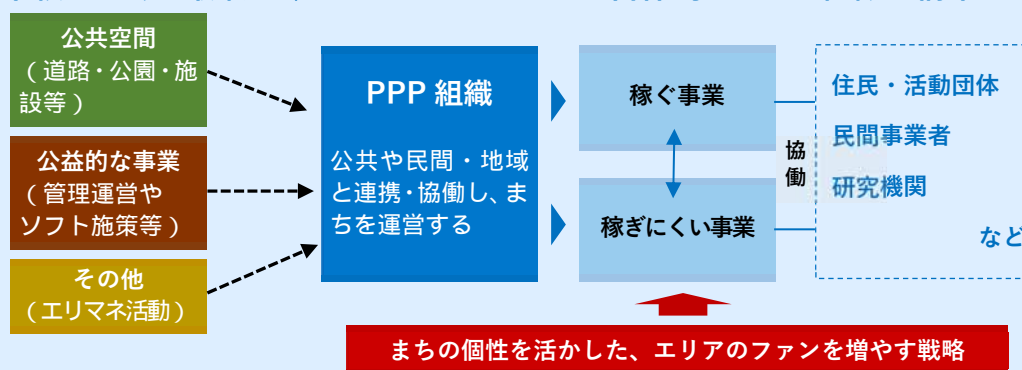
単発的ではなく、長期的・総合的なマネジメントの仕組み

地元の事業者（学研企業を含む）・地域団体・住民らが活躍できる仕組み

方針2 ゆとりある住環境に加えて、暮らし・営みの充実したまち、さらには、地域の住民らが自らのまちに愛着をもって関わるシビックプライドを育むまちへと魅力を高める

方針3 高の原らしさを明確化・強調し、このまちでの暮らしを楽しむファン層を拡大、共感する人を呼び込むための戦略を重視する

<柔軟に地域と協働し、マネジメントできる自律的な PPP 組織の構築>



2. 高の原エリア・ブランディング戦略の考え方について

高の原らしさを訴求する、戦略的なエリア・ブランディングに向けた考え方を作成する。

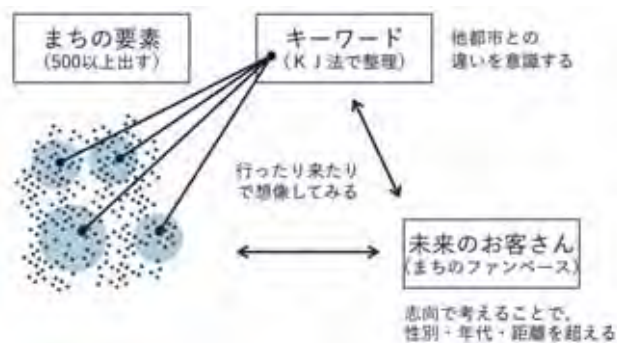
■戦略づくりの進めかた

①まちの要素の抽出

- ・平城・相楽NTが好きで、このまちの暮らしを楽しんでいる人を集め、「まちの要素」（お気に入りのポイント）を集める（1人50個）
- ・地元のお店情報をまとめた地域誌の発行や公園でのイベント企画開催等を行う住民の協力を得て、地元で活動する6名の住民・事業者、奈良市役所に勤める地元住民5名が参加
- ・地元民に愛されるお店、地域コミュニティで活躍する住民、公園や緑、緑道などが挙がっている

②戦略の仮説づくり

- ・公民連携で取組みを進める際に「ターゲット」を絞り込むため、「まちの要素」から他都市との違いを意識した「平城・相楽（高の原）らしさ」を抽出
- ・どのような志向を持った人が「まちのファン」（未来のお客さん）になりそうかを設定



③戦略（仮説）に沿った社会実験

- ・12月に実施
- ・高の原駅前で企画
- ・満足度や人流などの効果測定

④社会実験の結果を踏まえた戦略の考え方を策定

- ・実験の結果を受け、ワークショップを実施
- ・ワークショップの意見も参考にしながら戦略の考え方を策定



ワークショップ（全6回）

平城・相楽NTでの暮らしを楽しむ住民・事業者、行政職員の計11名と6回に渡る連続ワークショップを実施し、エリア特性の把握、エリアのファンの設定、クロスSWOT分析を通じた守る分野・育てる分野・攻める分野での事業展開イメージの抽出を実施



高の原エリア・ブランディング戦略の考え方

(1) エリアを一言で表現すると

エリアのイメージを彷彿させる一言があることで、エリアの印象を分かりやすく捉えてもらう。

「緑道でつながる、品の良い共同体」

(2) エリアを特徴づけるキーワード

エリアにある具体的な要素から抽出された、エリアの「らしさ」を特徴づけるキーワードを考え出し、エリアのイメージをより一層把握しやすくする。また、キーワードに基づくことで、各種取組みにおける「何を」が決まり、エリアの「らしさ」を守り育てることにつながる。(例)冊子、SNS等のメディアの発信における内容検討、店舗誘致における業態業種、人材の資質等の選定

① 買い物・外食は地域に馴染んだ定番



② 衣食住かゆいところに手が届く施設・店舗



③ 緑道で繋がる抜群の住環境と個性豊かな自慢の公園たち



④ 教育や教養を見守る環境



⑤ 顔なじみのご近所さん、アットホーム感



⑥ 2市1町でもコンパクト感



（３）誰がエリアのファンになってくれるのか

多くのみんなではなく、エリアのことが好きな・好きになる層を絞り込む。そのことにより、各種取組みにおける「誰に」が決まり、エリアのファンに集中的にリソースを投下することで、短期間で成果（エリアの期待値を上げ、価値を高める）をあげることに繋げる。

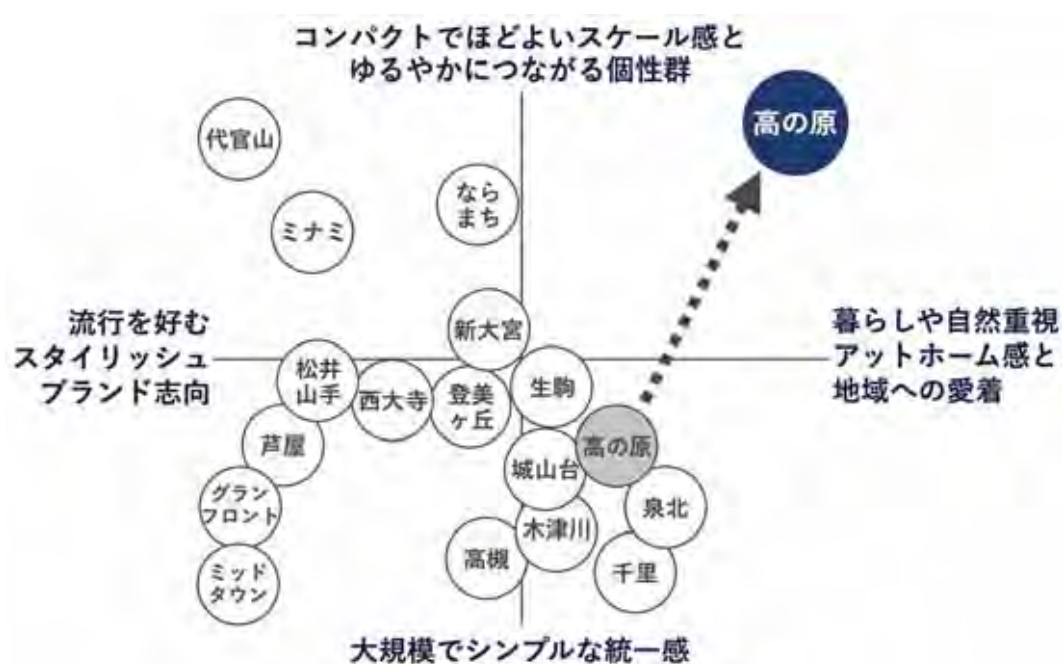
「おうちに帰ろう・脂の乗った戻りガツオ」

- ・ 都会の喧騒よりも自然やゆとり
- ・ ミーハーよりリピーター
- ・ 奇抜な個性より協調性や一体感
- ・ 品が良く、暮らし上手
- ・ 育ちの環境への愛着

（４）他のエリアと比べてみる（ポジショニング）

外から見えているエリアのイメージと、今後向かうべき方向を他のエリアと比較して考える。他のエリアとの違いを強調していくことでエリアの「らしさ」がファンを惹きつけることに繋がる。

ゆるやかにつながる個性群とアットホームなおうち感のあるエリア



(5) クロスSWOT分析

エリアのキーワードを使ってクロスSWOT分析を行い、前述のポジショニングを意識しながら取り組むべき分野を絞り込む。

内部環境であるS（強み）は、対外的にも知られていて、この要素がなくなるとそのエリアではなくなってしまうキーワードを、W（弱み）は、あまり良く知られてないが、潜在的な魅力となるキーワードを配置し、外部環境としてのO（機会・チャンス・のびしろ）及びT（脅威・競合・競争相手）とのクロス分析を行う。

まちづくりのクロスSWOT分析

	O チャンス・伸びしろ	T 脅威・競合・競争相手
S 無くなった その地域じゃなくなる よく知られている魅力	守る分野 優先順位 1	攻める分野 優先順位 3
W あまり知られていない 潜在的な魅力	育てる分野 優先順位 2	取り組まない リソースを割かない

■クロスSWOT分析に基づく事業展開の方向性

	O チャンス・のびしろ オンラインの日常化／暮らしと仕事の両立 ニューノーマル	T 脅威・競合・競争相手 大和西大寺／登美ヶ丘／城山台／他のNT 人口減少（若者流出）／高齢化／空き家問題
S 対外的にもよく知られている ②衣食住、かゆいところに手が届く施設と店舗 ④教育や教養を見守る環境 ⑥2市1町でもコンパクト感	再認識プログラム (当たり前を再評価)	起業チャレンジ 応援プログラム (やってみたいを応援)
W あまり知られていない 潜在的な魅力 ①買い物・外食は地域に馴染んだ定番 ③緑道で繋がる抜群の住環境と個性豊かな自慢の公園たち ⑤顔なじみのご近所さん、アットホーム感	暮らしを表現するプログラム (知られていない魅力を伝える)	

（６）各分野での事業展開イメージ

エリア・ブランディングに向けてクロスＳＷＯＴ分析に基づいて導き出されたプログラムについて事業イメージを示す。各分野には優先順位をつけて取り組む。「守る分野」は長期的に進める必要があり、最優先で取り組む。次いで、優先度２番目として、リソースが分配されにくい「育てる分野」への積極的な取り組みが求められる。

「守る分野」と「育てる分野」を進めていくことによって、事業リスクの低減や事業性・事業効果の向上が見込まれることから、「攻める分野」の優先度は３番目としている。ただし、効果の高い事業であることから、事業性が担保され条件が整えば優先順位に関わらず実施することでエリア・ブランディングに向けた寄与度は高いといえる。

【守る分野・優先順位１ 長期的にコツコツと】

◎再認識プログラム（当たり前を再評価）

事業イメージ例

- ・公園の存在を再認識する仕掛け
- ・高の原暮らし、子育てマップ（２市１町を網羅）制作
- ・ふるさと納税「高の原基金」創設（２市１町で合同創設）
- ・教育関連施設を紹介（高等学校、教育・研究機関、高校生のまち）
- ・子ども自習室の運営（地域の協力で実現）

【育てる分野・優先順位２ 積極的に展開】

◎暮らしを表現するプログラム（知られていない魅力を伝える）

事業イメージ例

- ・高の原コンシェルジュ育成及びお試し移住プロジェクト
- ・高の原ファンづくり
高の原ガイドマップ（情報誌）発刊及び地元特派員育成、クーポン
- ・戻りガツオネットワークプロジェクト（地元に戻ってきた人がつながる仕組み）
- ・駅前等でのバイローカルイベント（地域の店舗がつながる仕組み）
- ・料理、裁縫、芸術等の専門知識を持っている住民の方を集めたカルチャースクール
- ・公園での自然体験プログラム（防災訓練としてキャンプ、焚き火、泊まる体験等）
- ・公園での大人のサードプレイスづくり

【攻める分野・優先順位３ リスクが高いが効果も高い】

◎起業チャレンジ応援プログラム（やってみたいを応援）

事業イメージ例

- ・駅前での定期的な朝市やイベント（休日の暮らし方・休日にチャレンジ）
- ・朝モーニング、24時間営業、宿泊事業にチャレンジする実験
- ・空き家、空き店舗ツアー
- ・高の原で何かをしたい人を呼び込む「高の原移住計画」始動
- ・著名人等を招いて高の原でのチャレンジに火をつける講演会
- ・旧右京小学校活用（日常で楽しめる施設化）

V 社会実験の実施及び効果検証

1. 社会実験の企画・立案

① 目的

- ・本社会実験は前項で整理した、「平城・相楽ニュータウンの持続発展的なあり方」の実現に向けた方針にあわせて実施。
- ・まちびらき 50 周年を経た平城・相楽ニュータウンが将来にわたり住み続けたいと思われるまちとなることをめざし、現在の高の原の「らしさ」をベースに、高の原の暮らしを楽しんでいる「エリアのファン」を仮設定し、その暮らし像を「未来の高の原の暮らし」として表現し、参加者、地域住民や来街者らと共有することを目的とする。
- ・また、本実験の効果検証を、駅前広場のリニューアルの検討やエリア・ブランディング戦略の考え方に反映させていくことを目的とする。

◆「持続発展的なあり方の実現に向けたポイント」に対応した実験の実施方法

まちづくりの手法

ポイント 1

エリアマネジメント（駅前だけでなくニュータウン全体の運営）

実施方法

- ・地元の事業者・住民らが活躍できる仕組みをとりいれる
- ・地元事業者の出店
- ・適度な集客で、地元事業者・住民の交流のゆとりが生まれやすい平日開催

めざすまちの姿

ポイント 2

ニューノーマル（ベッドタウンから暮らし営むウォーカブルなまちへ）

実施方法

ニューノーマルの日常が体験できる場として、平日開催とし、デスク、テント、焚火を囲むテーブルセット等を配置し、働く、学ぶ、憩う等のできる空間とする

取組みの進めかた

ポイント 3

戦略的なエリア・ブランディング（高の原らしさの訴求）

実施方法

高の原らしい豊かな緑を表現した装飾・デザイン
エリアのファン（まちのお客さん）の仮説にもとづいた、ターゲットをイメージしたイベントづくり

◆エリアのファン（仮説）

- ・都会の喧騒よりも自然やゆとり
- ・ミーハーよりリピーター
- ・奇抜な個性より協調性や一体感
- ・品が良く、暮らし上手
- ・育ちの環境への愛着

◆「未来の高の原の暮らし」の表現

①エリアのファンの出店

エリアのファンと出会い、交流することで、高の原のまちの楽しみ方や可能性に気づいてもらう

②豊かな自然のある暮らし

エリアの特徴であり自慢である緑道や公園がそばにある暮らしを表現する植栽、キャンプ用品、什器により、屋外空間を設える

③働く、学ぶ、集うシーン

テントや机、wi-fi 等により屋外オフィス空間をつくることで、いまの駅前広場にはない働・学・集の要素をもった「未来の日常」のシーンを創出する



②場所と時間について

- ・まちの玄関口として機能が集積していること、現に遊休地があり通勤通学で通過するだけの場所になっていること、最も人が集まる場所で実施することで周辺への波及効果が期待できることから、「高の原駅前広場」で開催する

什器などで「らしさ」やニューノーマルな未来の高の原を表現



- ・未来の高の原の「日常」の暮らしを表現するため、「平日の朝から晩まで」とする
12月7日（水） 11時～19時

③社会実験のコンセプト

ベッドタウンの暮らしから

住まうだけではなく、働く、学ぶ、集うなどのシーンが緑あふれ、顔
なじみがつながる日常の中にある暮らしへ

④効果検証について

社会実験イベントの出店者アンケート調査

イベントの雰囲気や客層に対する評価、出店をお勧めしたいと思うかなどを聴取

設定したエリアのファンや未来の高の原の暮らしの検討に繋げる

持続可能なエリアマネジメントの仕組みづくりの検討に繋げる

社会実験イベントの参加者アンケート調査

基本的な属性に加え、イベントに対する評価、おすすめ度、イベントでの過ごし方、駅前広場のリニューアルにあたり、求められる機能、空間、サービスなどを聴取

設定したエリアのファンや未来の高の原の暮らしの検討に繋げる

駅前広場のリニューアルの検討に繋げる

人流調査

人流カメラを設置し、参加者数、イベント時の人の滞留状況などについて調査

駅前広場のリニューアルの検討に繋げる

2. 社会実験の実施

◆ チラシの作成



未来の高の原の、新しい風景
ほしい暮らしを自分たちでつくろう

365日
高の原びょり

TAKANOHARA ALL YEAR ROUND
未来の高の原を感じよう

2022 12.7 wed
雨天延期 / 予備日 2023.2.1 wed

11:00 - 19:00 高の原駅前広場

これまであまり気に留めていなかった日常の中の、ちょっとした「特別」を楽しんでみよう。
みんなが思い浮かべるあの名店。どこまでも続く、緑道で繋がるあの風景。いつもの顔なじみのご近所さん。
そんな、当たり前だけど未来の高の原の暮らしには欠かせない、守り育てたい日常。
高の原での毎日をもっともっと楽しむことで、未来につなげよう。

今回の社会実験では、「食・働・学・集」が一同に集まる場を創り、これから訪れる未来に向けて、
平日休日を問わず高の原を楽しむ人たちを増やしたいと思っています。
品や奥行きを創り出してきた地域に根づく良き商いや営みと、新しい風を吹き込む、
いくつものチャレンジを応援して、次世代にバトンを繋ぎたい。
ぜひこのムーブメントをつくりだすきっかけの日にご参加ください。

instagram


未来の高の原を感じる一日

365日
高の原びより

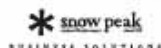
高の原の駅前広場に、地域で愛されるお店と、
高の原での暮らしを楽しむ人たちの笑顔が集まります。
“住む”ことが中心のベッドタウンに、食べる、学ぶ、働く、集う風景をつくりだし、
「いつも」の高の原を、「ちょっと特別」な空間に。
ぜひ、未来の高の原の風景を見つけに、体感しに来てください。

プログラム

屋外オフィスエリア

緑あふれる駅前で学び、働く、新しい日常の過ごし方を検証します。電源コンセント付のハイカウンターや打合せのできるテントをご用意していますので、仕事に、勉強に、活用してください。

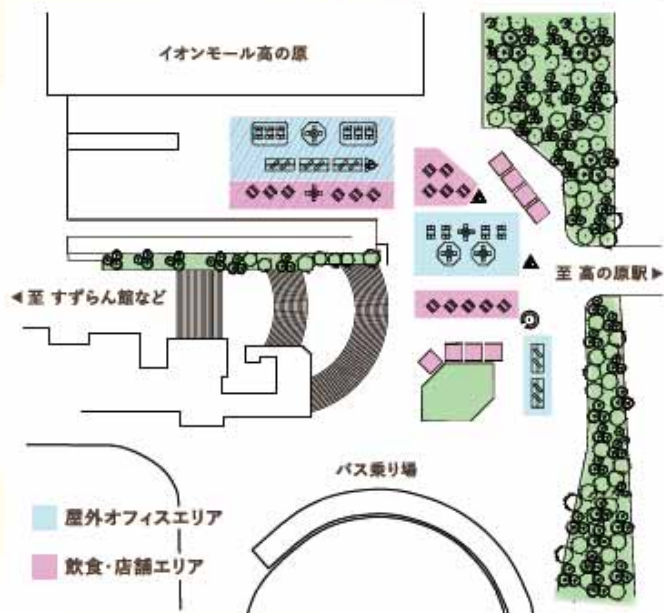
ハイエンドなアウトドア製品で有名なSnow Peak製品を使用します。



飲食・店舗エリア

高の原で親しまれてきたお馴染みのお店が集まり、賑わいづくりやニーズ発掘を行います。高の原での暮らしを楽しむ人たちとの出会いや交流を楽しんでください。

かえるこうえん(日本ワイン/煮込み料理など)
ババドウルス(焼きソーセージ)
炭火焼肉とみや(牛串焼き/焼きとうもろこしなど)
TE-CHA(茶葉の販売)
Nirvana~おうちレストラン~(おでんなど)
花盛楽場~SHANTI~(ジャークチキンなど)
佐竹 有沙子(英文字体験)
gratia(マッサージ/ヘッドマッサージ) and more...



社会実験について

今回の催しは、駅前広場のリニューアルに向けた調査検討の一環として行う社会実験です。

社会実験とは、簡単に言うと、お金をたくさんかけて整備する前に、

「まずは小さく」やってみる、試験的な取り組みのことです。

高の原の駅前広場の特徴は、交通ロータリーや駐輪場、商業施設、公共施設などが集まる利便性の高さと、豊かな緑や青空を感じる広い空間です。この駅前広場で過ごす毎日をもっともっと楽しむ方法を、一緒に見つけませんか。

今回の社会実験が皆さんが普段何気なく通り過ぎている高の原駅前広場に、「未来の高の原」を感じる風景を実験的につくりだすことで、皆さん一人ひとりが「今後どのような駅前や暮らしになっていけばいいか」を考えるきっかけになればと考えています。当日は、アンケート調査も行いますので、ぜひご意見をお聞かせください！

【お問合せ】 奈良市都市政策課 TEL：0742-93-6598 e-mail：toshiseisaku@city.nara.lg.jp

【主催】 奈良市

【運営支援】 株式会社市浦ハウジング&プランニング/株式会社サルトコラボレイティヴ/株式会社スノーピークビジネスソリューションズ

【後援】 木津川市/精華町/UR都市機構/関西文化学術研究都市センター株式会社/公益財団法人 関西文化学術研究都市推進機構

◆ 当日写真





◆ 動画の制作

当日の記録動画を作成し、大和西大寺駅などの奈良市内の主要駅のデジタルサイネージや奈良市のホームページなどで上映した。

インタビュー映像の長短により、60 秒版、30 秒版 4 パターン、6 分版の計 6 パターン作成した。



3. 社会実験の効果検証

3-1. 社会実験イベントの出店者アンケート調査

調査概要：駅前広場リニューアルを含めた各種取組みに活かすブランド戦略に反映させるために、社会実験イベント「365 日高の原びより」について、出店者を対象としたアンケート調査を実施した。

調査期間：2022 年 12 月 7 日（水）

回答件数：6 件

【回答結果】

設問	出店者 A	出店者 B	出店者 C	出店者 D	出店者 E	出店者 F
社会実験の雰囲気 (10 段階評価)	8	9	10	10	10	10
来場者数 (10 段階評価)	6	8	7	7	9	6
来場者の客層 (10 段階評価)	8	10	10	6	9	10
売り上げ目標の達成度合い	目標まで もう少し	目標まで もう少し	目標まで もう少し	売上目標を 大きく超えた	目標を達 成した	目標まで もう少し
出店者仲間へのオススメ度 (10 段階評価)	7	10	10	10	10	10

《自由記述》

- ・寒かったので暖かい設備があればもっと雰囲気が良かったかも。休日に開催した時の盛り上がりも見たいです。
- ・街づくりの実験に携われて光栄です。来店いただいた方々にも喜んでいただき、スタッフ一同嬉しく思っています。こういった機会には積極的に参加したいです。

3-2. 社会実験イベントの参加者アンケート調査

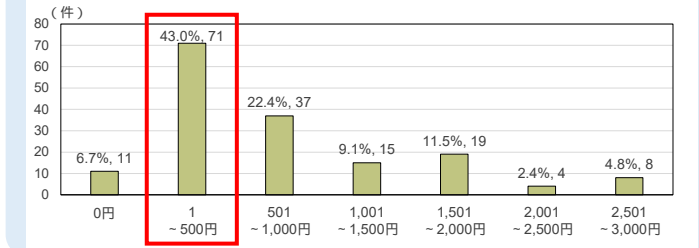
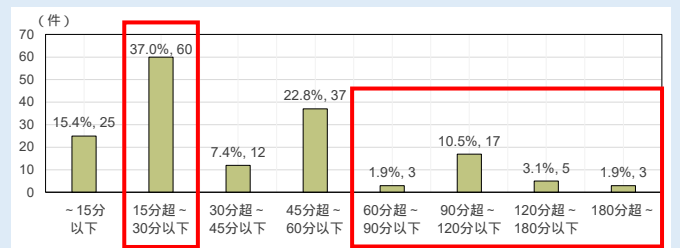
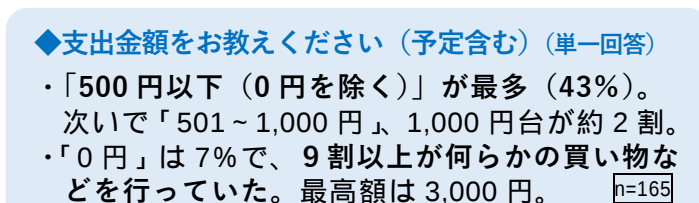
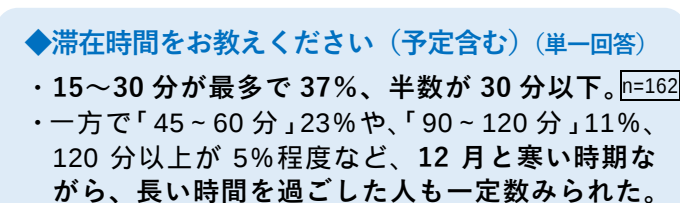
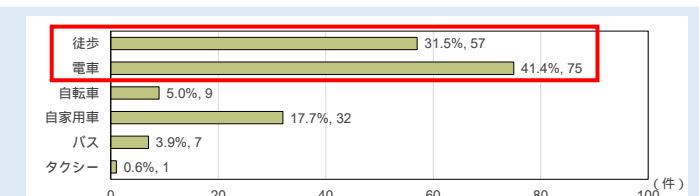
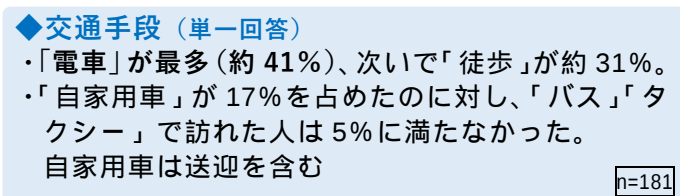
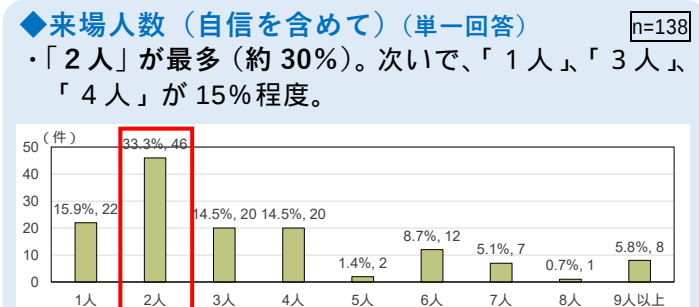
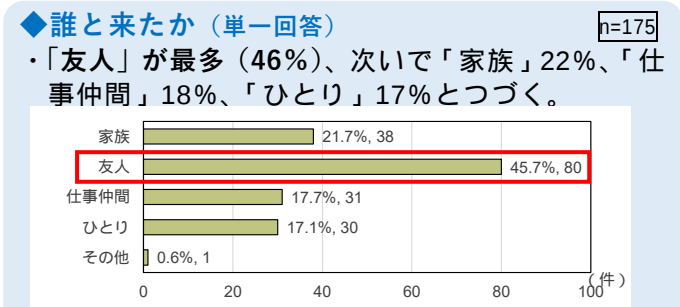
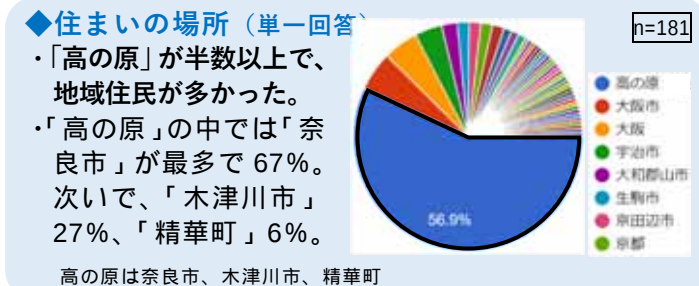
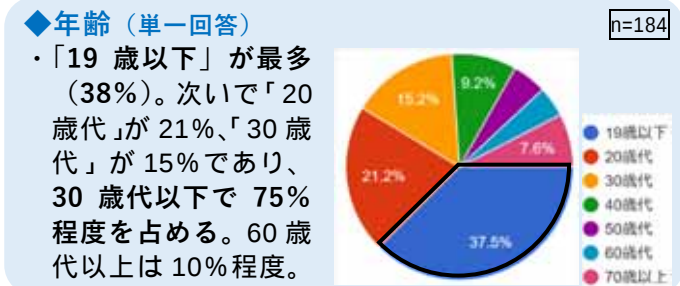
調査概要：駅前広場リニューアルを含めた各種取組みに活かすブランド戦略に反映させるために、社会実験イベント「365 日高の原びより」に関して、来場者を対象としたアンケート調査を実施した。

調査方法：来場者に声がけを行い、調査票・web アンケートへの回答またはインタビュー形式で回答を得た。

調査期間：2022 年 12 月 7 日（水）11 時～19 時

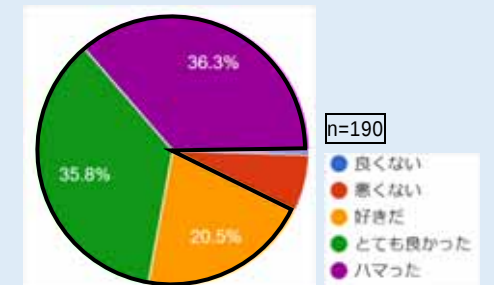
回答件数：190 件（紙：179、WEB：11）

【ご自身について】



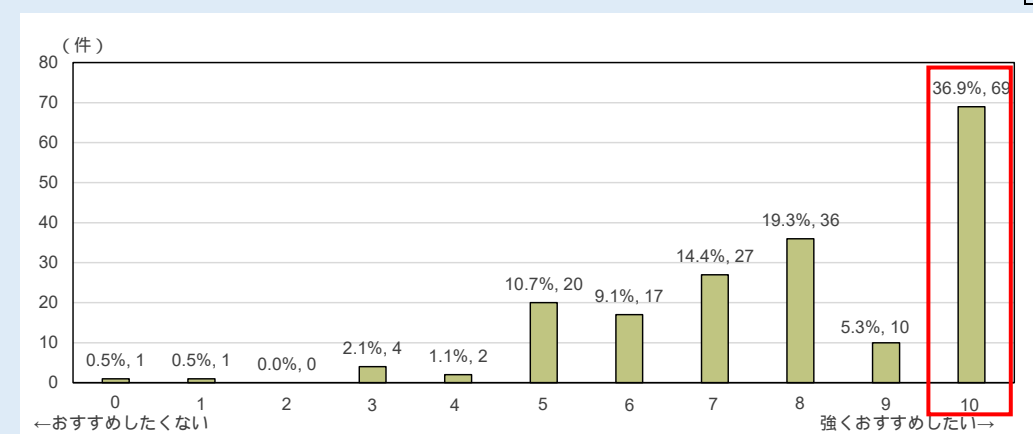
【1. 「365 日高の原びより」はいかがでしたか？】（単一回答）

- ・肯定的な評価が 90% 以上（「好きだ」＋「とても良かった」＋「ハマった」）。
- ・最も評価の高い「ハマった」が最も高く 40% 弱を占める。
- ・「良くない」は 1 件のみ。



【2. 「365 日高の原びより」を友人・知人におすすめしたいですか？】（単一回答）

- ・10 が最多で 37%。次いで 8（19%）、7（14%）であり 5 以上で 95% 程度を占める。

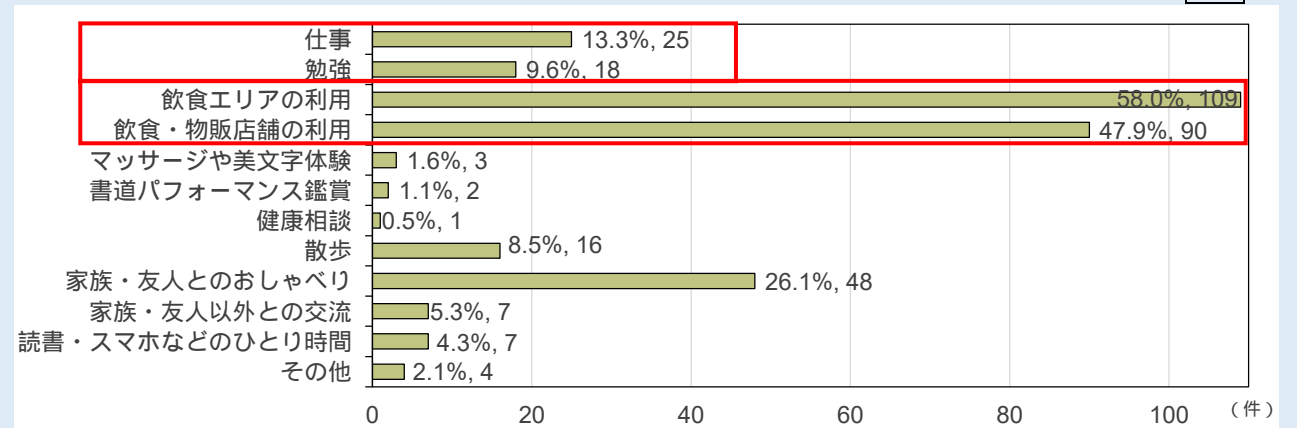


◆選んだ理由をお教えてください（自由記述）

- イベント内容（77 件） 雰囲気がい（17） 気軽に立ち寄れる（11） 屋外イベント（8） リモートワークが珍しい（4） 公共空間の活用をうまくやっている（2） など
- 飲食（40 件） 食べ物がおいしかった（37） 友達と楽しくおしゃべりながら食べられた（1）

【3. 本日はどのような体験、過ごし方をされましたか？】（複数回答）

- ・飲食物販利用が多く約 60% が「飲食エリアの利用」、約 50% が「飲食・物販店舗の利用」。
- ・次いで「家族・友人とのおしゃべり」が 26%。
- ・その他、「仕事」が 13%、「勉強」が 9.6% であり、屋外オフィスエリアの利用もある。



【4. 駅前広場のリニューアルに何を期待しますか？】（自由記述）

- ベンチがほしい（25 件） くつろげる空間・居場所（24 件） 飲食がもっと欲しいなど（22 件） リモートワークができる環境（14 件） 子どもの遊び場（8 件） 雨に濡れないようにしてほしい（屋根）（4 件）

3-3. 社会実験イベント時の人流の状況

調査概要：社会実験イベント「365 日高の原びより」と平常時の人流比較によるイベントの効果計測

調査方法：3D-LiDAR を3台、下図の位置に設置し計測を行った。

3次元状に光を照射し、センサ周辺の距離からその場所の形状やセンサ位置の把握に活用されるセンサ

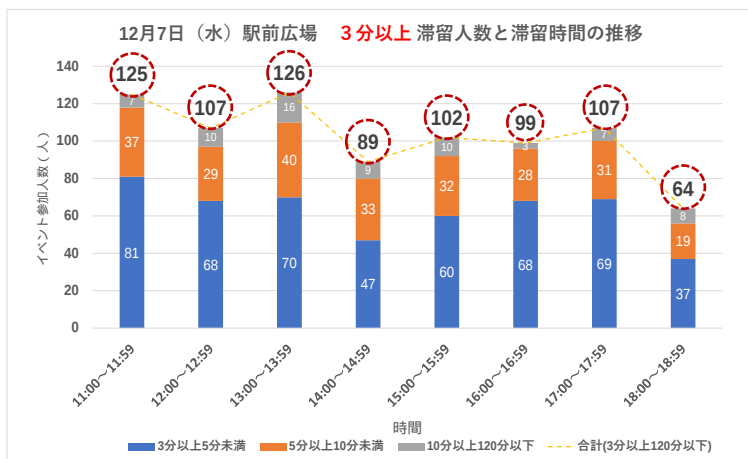
計測期間：イベント実施日の2022年12月7日（水）および、12月9日（金）～13日（火）、15日（木）の5:00～24:00



① イベントの参加者数について

イベントの実施範囲内に、イベント実施時間帯に3分以上～120分以下滞留した人数を計測すると、819名となった。時間帯別では、お昼時の11時台、13時台に多くの参加者がみられ、帰宅ラッシュ後の18時台には参加者が少なくなった。

普段は、通過動線となっている立地条件を鑑み、イベント参加者とは言えない滞留時間3分未満の人数を除外した。また、スタッフを除外するため、120分より長く滞在した人数は除外した。



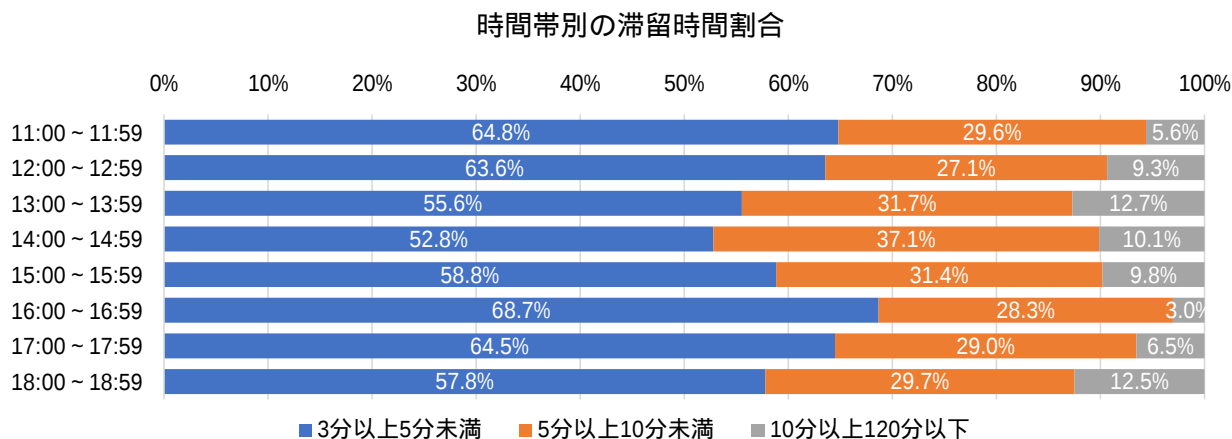
イベント参加の推計人数

819 人

時間帯をまたがって滞留した人は、滞留をはじめた時間帯でカウント

②滞留状況について

時間帯別の滞留時間をみると、どの時間帯も滞在時間 5 分未満が 50～60%を占め、比較的短時間の滞留が多くを占めていたことがわかる。一方で、比較的通過交通の少ない 13～15 時台や、夜間に差し掛かる 18 時台に滞留時間がやや長くなる傾向にあった。

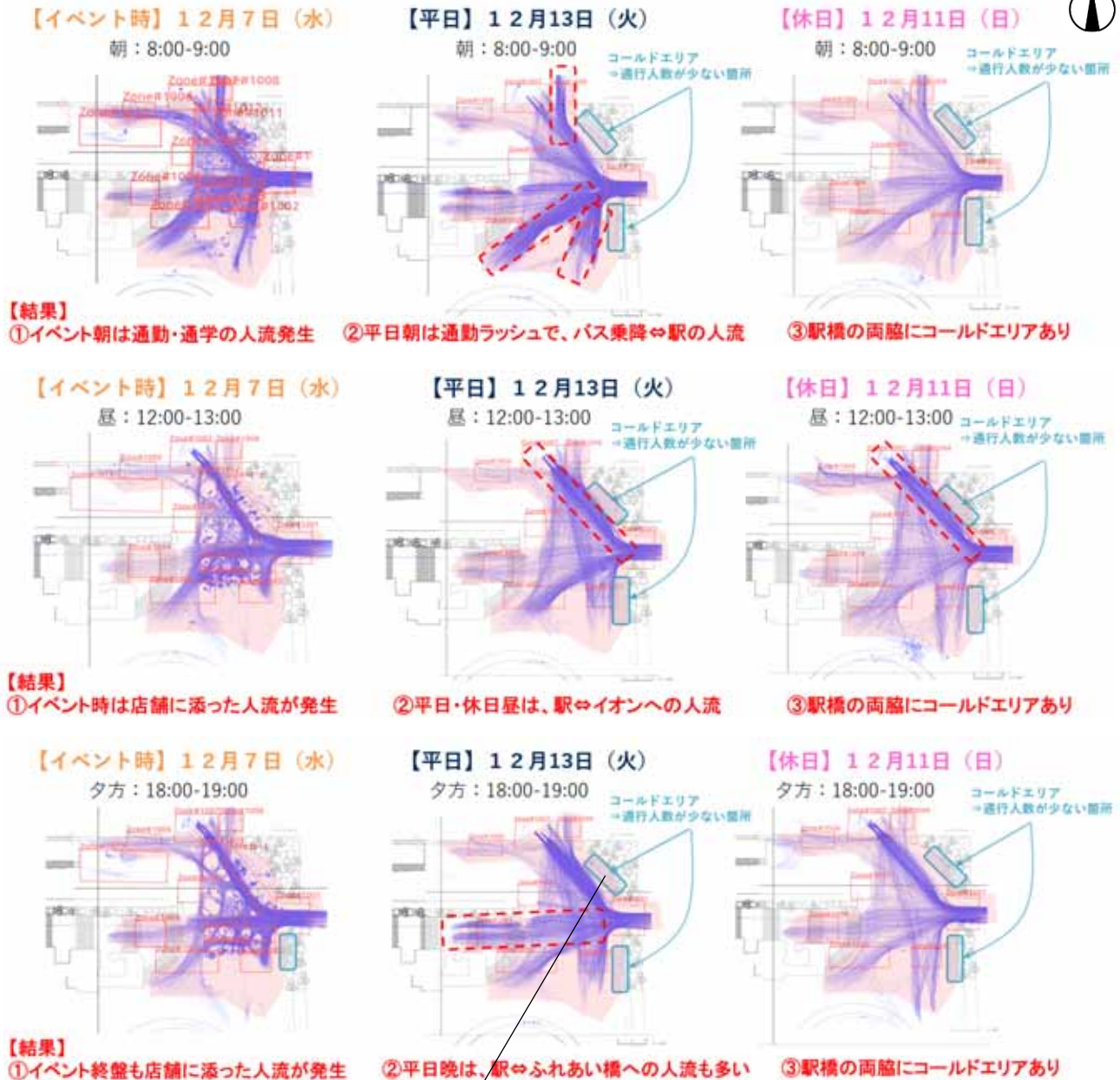


駅前広場の滞留状況としては、イベント時は 1 時間あたり、100 人程度の滞留が発生しているのに対し、休日も含め平常時はほとんど滞留がみられない。そのため、現状では滞留がほとんど起きていないが、滞留を起すための適切な仕掛けがあれば、人が滞留するポテンシャルを持つ場であると言える。



人流軌跡を可視化すると、以下の図のようになる。平日や休日の平常時には、調査エリア東側にほとんど流入がみられないコールドエリアが発生しているが、イベント時は同エリアにも人流がみられた。

コールドエリアとなっている2カ所のうち北側については、ベンチなどが設けられ、滞留できる設えはあるものの、ほとんど使われていないと考えられる。



ベンチは設置されているが、コールドエリアとなっている

3-4. まとめ

本実験の目的である、「未来の高の原の暮らし」の表現とその共有や、高の原らしさを込めた「住まうだけでなく、働く、学ぶ、集うなどのシーンが緑あふれ、顔なじみがつながる日常の中にある暮らしへ」といった本実験のコンセプトへの共感、アンケート結果のイベントに対する好意的な評価から獲得できたことと評価できるため、今ある高の原らしさを明確化・強調しながら、未来の高の原の暮らしをつくる必要があると考えられる。

また、社会実験のイベント内に空間として設定した、未来の高の原の日常（仕事や勉強、家族・友人とのおしゃべりなど）についても一定の利用がみられ、駅前でのこういった需要があることが確認された。アンケートでは駅前広場のリニューアルに期待することとして、ベンチがほしいといった意見が多く挙げられたが、現状、既にベンチは設置されている。そのため、その他のほしい空間の意見として挙げられた、「くつろげる空間・居場所」となる空間にベンチが設置されているなど、ベンチが構成する空間についても検討する必要があると考えられる。また、飲食店がほしいなど、現状の駅前広場では機能していない、高の原らしいニューノーマルな暮らしの風景を期待する声も寄せられている。

実験中の駅前広場では、普段みられない滞留の状況が人流調査によって明らかとなり、滞留空間としてのポテンシャルがあることもわかった。

本実験を実施するにあたり、ターゲットの設定、出店者探し、出店など地元の事業者や住民の参加形でおこなってきた。その参加者のなかでも、新たなコミュニティが生まれつつあり、今ある高の原の地域の力を活用したローカルファーストの手法が本エリアのエリアマネジメントを考えていくうえで、重要であることも感じさせる動きがうまれている。

VI 官民連携キーププロジェクトの検討

1. 官民連携キープロジェクト案の作成

■ここまでの調査・検討を踏まえた、平城・相楽NTの特徴と課題と可能性

- ・緑豊かな公園・歩行者専用道路、学研都市に立地する環境、高い地域力、学研センターをはじめNT活性化に知見を有する民間事業者の存在など明確化・強調しながら活かすべき資源が豊富
- ・センターエリアは高い集客ポテンシャルがある一方で、タクシー・一般車、ロータリー・駐輪場などの既存施設を活かしきれておらず、遊休施設・遊休空間が存在
- ・駅前広場におけるニューノーマルな暮らしの風景への期待と、滞留空間としてのポテンシャル（社会実験で確認）
- ・3市町に分かれ、自治体それぞれでの取組みは非効率になったり、効果発揮しにくい面がある（連携・協働が必要）

■ビジョンを実現するための「持続発展的なあり方」

ポイント	方針
・エリアマネジメント	公的なリソースや地域の力を活用し、持続可能なマネジメントの仕組みを確立する
・ニューノーマル	ゆとりある住環境に加えて、暮らし・営みの充実したまち、さらには、地域の住民らが自らのまちに愛着をもって関わるシビックプライドを育むまちへと魅力を高める
・戦略的なエリアブランディング	高の原らしさを明確化・強調し、このまちでの暮らしを楽しむファン層を拡大、共感する人を呼び込むための戦略を重視する

課題解決型ではなく、公共の資源を活用しながら、地域（住民や民間企業、大学等）の力を結集させ、行動力と発信力を高めた自律的な体制を構築し、魅力創造・発掘を図るエリアマネジメントを推進する

自律的な PPP 組織のあり方・スキームを検討するために、PPP 組織が取り組む事業、キーププロジェクト案を作成する。

まずは、上記の検討結果等を鑑みて、下記（１）～（４）など、広くキーププロジェクト案を作成する（本項）。その上で、検討会議や民間事業者等の意見を踏まえ、キーププロジェクト案を絞り込み、事業スキームや経済シミュレーション等の検討を行う（次項）ことで、PPP 組織の具体化に向けたシミュレーションを実施する。

(2) ニュータウンおよびけいはんな学研都市の
情報発信・リビングラボ

住民や民間事業者の情報を集め、発信し、先進技術の導入など生活サービスを強化する

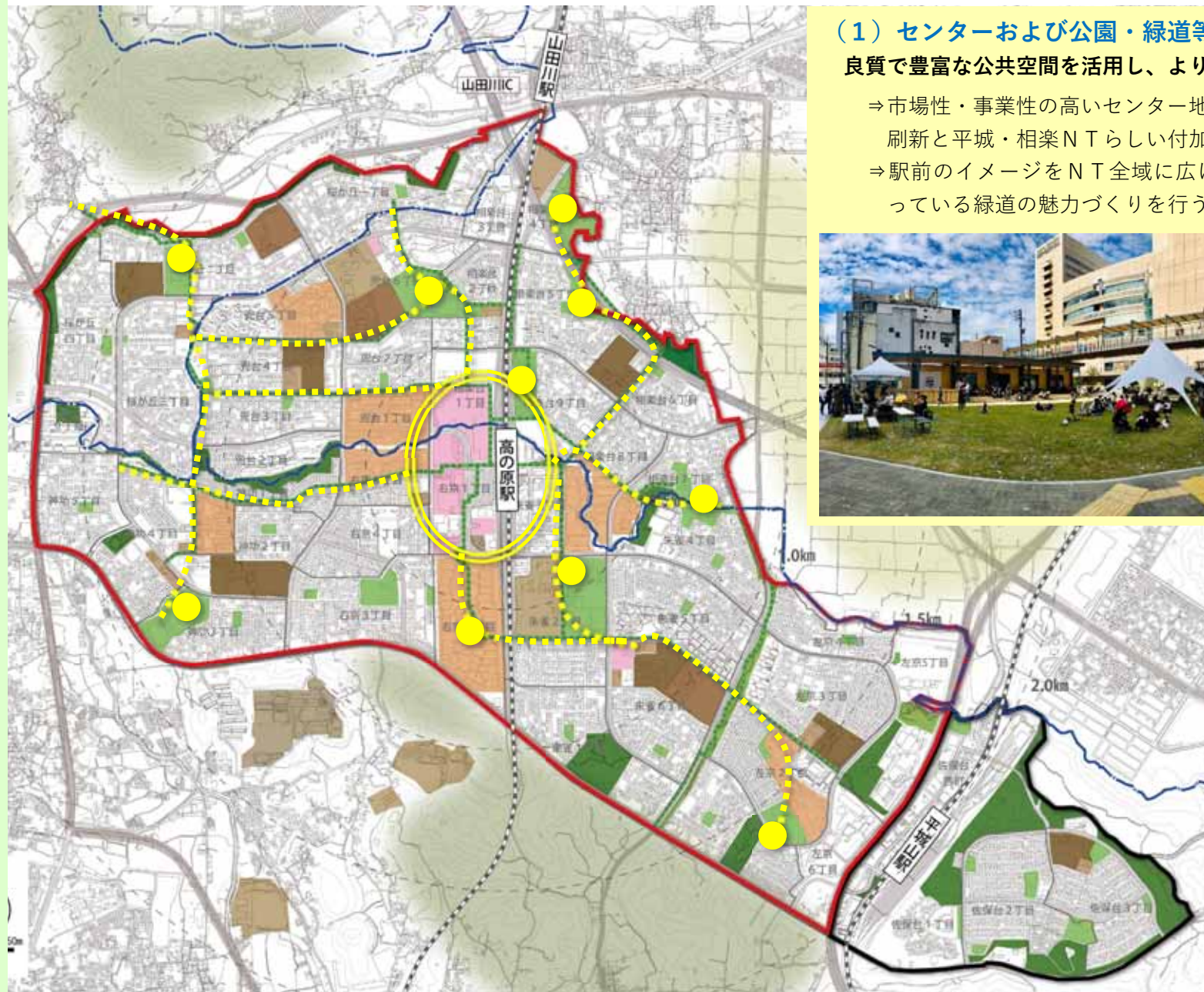
- ⇒けいはんな学研都市の中で最大で最古の地区である特徴を生かし、今後まちに実装していく先進サービスの実証エリアとして、住民・民間事業者をつなぐ
- ⇒住民にとって目前にある課題である３市町をまたぐ情報の発信、一元化を図る



(3) モビリティサービス

センターから周辺・NT 全体への回遊性強化 & NT
周辺等を楽しむ企画でまちじゅうをつなぐ

- ⇒広域的にはS C（イオンモール等）が中心的人の集客を活かし、センター全体やN T全域に分散する魅力へとつなげる
- ⇒MaaS や新モビリティの試行も



(1) センターおよび公園・緑道等のウォーカブル化・魅力化事業

良質で豊富な公共空間を活用し、より魅力的なパブリックライフを創る

- ⇒市場性・事業性の高いセンター地区の遊休地・遊休施設を活用し、駅前のイメージ刷新と平城・相楽N Tらしい付加価値（ターゲット）の発掘・発信を行う
- ⇒駅前のイメージをN T全域に広げていくための各住区の公園やネットワークとなっている緑道の魅力づくりを行う



(4) プラットフォーム事務局

ウォークابل事業のエリアプラットフォームの事務局（国費等の活用）など

- ⇒国事業の活用、各市町の調査検討・実証
実験等業務の受け皿として機能し、機動的
にまちづくりを推進する



(1) センターおよび公園緑道等のウォーカブル化・魅力化事業 収益事業

良質で豊富な公共空間を活用し、より魅力的なパブリックライフを創る

■センター地区での展開イメージ（短期的な展開）



①駅前広場の駐輪場や余剰地を活用した不動産事業（にぎわい施設の設置・運営）

関係者：奈良市（土地・施設の拠出）・学研センター等（実施事業者）

⇒借地料を低廉化させて、賃料は相場なみとして収益を上げる

事例：ニワタス（niwa+）（草津まちづくり株）

まちづくり会社が草津駅前の市有地を条例に基づき 1/2 減免で借受け、建物を建設し店舗を誘致。テナント賃料を相場並みとすることで収益を上げる。店先のデッキ部分を都市利便増進施設に位置づけ、当該部分のみ市から無償で借受け、テナントから使用料をもらうことで植栽管理等費用を捻出。

また、コーディネート料として、テナント等によるにぎわい創出を目的とした広場でのイベント開催における仲介料を徴収（イベント開催がテナント入居時の公募条件に組み込まれている）。



②既存施設の店前道路空間でのオープンテラス化事業（商業事業者への場所貸し）

関係者：奈良市（土地拠出）・学研センター等（実施事業者）

⇒道路の占用許可特例を活用した場所貸し

事例：オープンカフェ（まちづくり福井株）

都市再生推進法人の指定を受け、道路占有許可の特例を活用し、周辺の飲食店の協力を得ながらオープンカフェを実施。店先の道路空間にテーブルなどの設置を年間 5,500 円（税込）で認める。テーブルなどは自前 or まち会社から貸出し（有料）もしている。イス・テーブル等の出し入れ・保管などの運用は店舗に一任。



③公園・緑道でのキッチンカー事業（市町等⇄利用者の仲介事業）

関係者：奈良市・木津川市・精華町・UR※（許認可） ※UR団地内の緑道沿道・プレイロット等も

⇒許可申請の代行と場所貸し・広報サービス

事例：ふくいキッチンカー（まちづくり福井株）

キッチンカーの中央公園やハピテラス（駅前再開発ビル 1 階の広場）への出店許可を出店 2 ヶ月前までに申込みを受け、まとめてまち会社が市に申請。HP 上で出店日時等の情報を公開。



④公園・緑道などの一元管理（市町等からの業務委託）

関係者：奈良市・木津川市・精華町・UR（委託者） ※UR団地内の緑道沿道・プレイロット等も

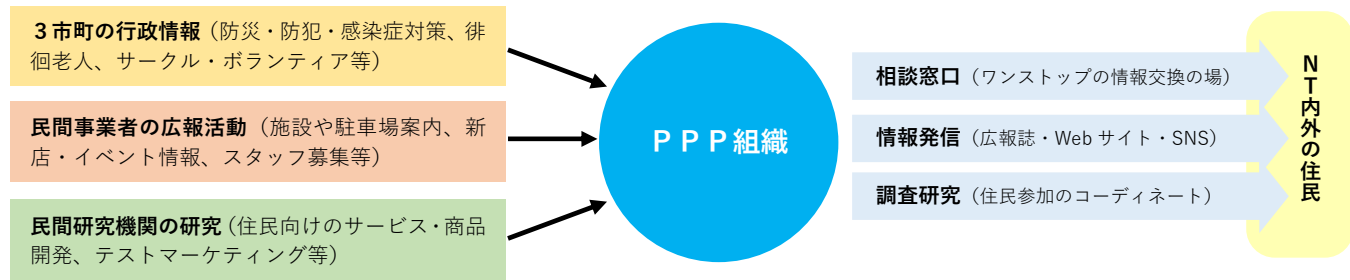
⇒3 市町にまたがって分布する公園や緑道の日常管理（清掃や剪定など）を各市町から受託し、業者への共同発注・市町をまたいだ住民団体の活用等により効率化・低コスト化、あわせて、公園の特色づけを図るイベントや施設設置等自主事業の実施

事例：官民連携でエリアの公園を一括指定管理（西東京市）

エリアマネジメントを意識して、一定の区域内にある大小様々な公園を一括して指定管理の対象としている。現在は、4.4ha の西東京市の森公園を中心に 100 m²以下の小規模公園も含め、54 か所をNPO等に一括管理している。管理対象を規模ではなく、エリアとして捉えることで、公園を活用した街づくり等を進めるとともに、規模に応じた多様な公園利活用（小規模公園でもイベント等を実施）が進められている。



(2) ニュータウンおよびけいはんな学研都市の情報発信・リビングラボ **【土ゼロ事業】**
住民や民間事業者の情報を集め、発信し、先進技術の導入など生活サービスを強化する



①住民活動や行政情報のワンストップ窓口&サポートサービス拠点 **【自主事業】**

関係者：奈良市・木津川市・精華町・自治会等 (情報提供、一部業務委託)

⇒ 3市町の情報を集約し、案内やサポートができる施設

事例：すずらん館 まちの情報カウンター (学研センター)

NTのセンター地区内の商業施設の一角に設けられた、地域情報をとりまとめ発信する情報案内施設。本施設が3市町の情報を集約し、再発信することで、これまで行政界があることで取得しにくかった隣接する市町の情報を地域に広げる役割を担っている。



②タウンニュースの発行やタウンサイトの運営 **【エリア内の公民各者からの協賛金】**

関係者：UR・学研センター・民間各社 (鉄道・バス・商業・住宅など) + 自治会等 (配布協力等)

⇒ まちの情報発信、広報の一元化、自治会回覧アテンド

事例：北鈴つづく通信 (北鈴〇〇部)

神戸市北区の郊外住宅地、北鈴蘭台駅周辺地域の公民連携のエリアプラットフォームである『北鈴〇〇(まるまる)部』が主体となり、まちの情報を発信するフリーペーパーを発行。

発行に係る費用は地域事業者や大学・公社等のプラットフォームメンバーで各号1万円ずつ分担、メンバーの紹介記事で広報も兼ねながら、まちづくりのトピックニュース、地域の魅力的な店舗や地域住民らのインタビューを掲載している。



③住民意向調査や先進技術の実証実験などのシンクタンク **【公民からの委託業務】**

関係者：奈良市・木津川市・精華町・UR・学研センター・民間研究機関 (大和ハウス・積水ハウスなど) (委託者)

⇒ 行政、自治会、民間企業等のつながりを活かした調査検討の窓口

事例：市などからの専門的な調査検討の窓口 (高蔵寺まちづくり株)

市がNT再生事業を検討するにあたって、まち会社を介することで専門家への特命随契での委託がしやすくなる。にぎわい創出に向けた駅前広場等における社会実験や駅前再整備の検討などを委託。



(3) モビリティサービス **【収益事業】**

センターから周辺・NT全体への回遊性強化&NT周辺等を楽しむ企画でまちじゅうをつなぐ

①駐輪場・駐車場の運営 **【公民施設の管理委託・一元化】**、駐車場共通券の発行等 **【各施設からの協賛】**

関係者：奈良市・民間事業者 (学研センター、イオンモール) (委託者)

⇒ 今あるセンター地区等の駐輪・駐車場等の管理運営、シェアサイクル

事例：駅西口地下駐車場の管理運営、まちなか共通カート、駐車場共通券 (まちづくり福井株)

民間企業と協働して駐車場管理センターを設置し、公共駐車場の指定管理を受託。日常的な管理は知見を有する民間企業が担当。

あわせて、福井駅西口一帯で自由に利用できるショッピングカート「まちなか共通カート」を実施。買い物客の利便性・回遊性向上のため、行政や駅前商店街、地権者などによる福井市エリアマネジメント協議会により、県の補助金を受け導入(約100万円をかけて15台)。1つのカートで複数店舗での買い物や駐車場までの移動可。

買い物金額に応じて駐車料金が割引されるサービス券も発行。加盟店77店舗、8駐車場(1,544台収容)。



②タウンツーリングの企画・開催 **【自主事業】**

関係者：奈良市・木津川市・精華町・学研センター・UR等 (協賛・後援・広報支援)

⇒ NT内外のウォーキングやツーリング等のツアー企画・開催

事例：たかのはら防災ウォークラリー (UR都市機構)

UR都市機構が主導し開催した防災ウォークラリーをテーマとしたウォーキングイベント。ニュータウン住民を中心に参加者を募集開催され、ルート設定された市町共通の資源である緑道を歩きながら、まちの避難所やAED設置場所等を確認することも意図した。



③先進的なモビリティサービスの実証実験 **【交通事業者等との共同研究など】**

関係者：交通・モビリティ事業者 (鉄道・バス・新モビリティ等) (共同実施)

⇒ 新たなモビリティサービスの実証実験フィールドの提供や共同研究

事例：単なる移動手段ではなく、まちを楽しむ低速モビリティ (ゲキダンイイノ)

関西電力グループのゲキダンイイノが開発した時速5kmの低速自動運転モビリティ。

歩行と同じ遅さで移動することで重たいまま乗り降りも可能。移動中にマッサージなどのサービスを受けることも可能。御堂筋や三宮などで実証実験を実施。



(4) 事前意見交換を踏まえたさらなる取り組みイメージ

■事前意見交換の経過

★本会議参加者 ※敬称略

- ・木津川市（8/23）
- ・関西文化学術研究都市センター(株)（8/23）
- ・独立行政法人都市再生機構（9/2）
- ・公益財団法人 関西文化学術研究都市推進機構（9/6）
- ・精華町（9/12）

P P P組織に期待・関連する内容についての主な意見

- ・センター地区内遊休空間の利活用
- ・公園・緑地の管理・利用
- ・戸建空き家の利活用、住宅流通の促進
- ・地域活動拠点の整備・地域コミュニティの醸成
- ・住民のスタートアップ支援
- ・学研企業ネットワークの利活用、住宅あっせん、中高生の職業体験
- ・若者向けの新モビリティ、ラストワンマイル
- ・行政界をまたいだ情報発信
- ・稼ぐ・ターゲット戦略

①センター地区内遊休空間の利活用

⇒学研センターが令和2年度に検討／まちの顔としての重要性は複数ご意見あり

学研センター提案資料

「ほっと Place たかのほら」
ロータリー周辺、駐輪場など多
面的な展開で駅前をリニュー
アルするビジョンを提案

《コンセプト》

ひとりひとりの自由な時間と空間「ほっとPlaceたかのほら」
—通り過ぎるだけの駅前広場を、一人一人が楽しめる駅前広場に—
ほっとPlace …… ほっとする場所
ホットPlace …… 心があつまる場所
Hot Place …… 話題の場所

高の原駅前広場で、人々が「憩い」や「食事」「遊び」「交流」といった自由な
使い方ができる場所と楽しさを提供し、賑わいのある空間に生まれ変わります。

高の原駅前広場（公共空間）を、住民意識調査で満足度が低かった
「気軽に立ち寄ることができる場所」「子どもの遊び場」の視点から、
4つのテーマでエリアを構成、ひとりひとりが、その日の気分
に応じ、好きな場所で一日を過ごせるような空間づくりを目指します。



②公園・緑地の管理・利用

⇒公共の公園に限らず、緑道や民間の緑地についても同じ課題あり

例えば、民間分譲団地等も含め、「地域の力」で緑を管理し、花などを育てる仕組みがあってもよい

事例：泉北レモンプロジェクト（泉北ニュータウン）

泉北NT内の庭木にレモンが多く、よく実っていることから、住民の方が活動。レモンの苗木を販売し、
収穫されたレモンの果実を集め、地域のお店の協力を得て、ジャム等に加工して販売している。大阪府住宅
供給公社の団地や商業施設、小学校など公民問わず、レモンの木を植樹していつている。



③戸建空き家の利活用、住宅流通の促進

⇒市町をまたいで市場が形成される住宅の流通促進は、公共主体では施策化しにくい一方、相続トラブル、
戸建の賃貸化（需要はあるといわれているが、ノウハウが浸透していない）等、流通阻害要因は多く、公民
が協力連携して進めることで、人口増や地域の活力維持につながることを期待できる

事例：いこま空き家流通促進プラットフォーム（生駒市）

空き家の流通に係る専門家が連携する団体と市が密に連
携。市が相談窓口になり、悩みに応じて専門家につなぐ。
登記、建物の老朽化などの悩み解決を支援することで売却・
賃貸へとつなげる。2018年設置以降、相談件数111件、う
ち業務実績84件、成約55件と実績多数。市はプラットホ
ームに委託等はせず、汗をかくことで協力体制を構築して
いる。



④地域活動拠点の整備・地域コミュニティの醸成

⇒ニュータウンは集会所、自治会館などが市街地・集落に比べて多い点の特徴。それぞれ利用者が限定され、有効活用されていない。公・民の所有する集会所・貸しスペース等が相互利用されれば、コミュニティ活動はより活発化し、地域同士の交流や連携、ノウハウの共有も促進されると期待される

事例：まちの場システム（神戸市北鈴蘭台エリアで開発中）

800 戸の市営住宅建替えや余剰地の民間開発等を契機に、開発事業者・地元事業者・行政・住民団体・大学・地域のプレイヤー等によるプラットフォームを構築。公・民の所有する貸しスペースや公園等の情報を一元化したwebサイトでイベントやサークル活動等の情報を共有するシステムを開発中。将来的には予約・決済等も一元化し、デジタル掲示板をまちに設置することで、コミュニティの垣根を超えた交流・活性化を図ることをめざしている。



⑤住民のスタートアップ支援

⇒かつてはベッドタウン、サラリーマンの居住地としての色合いの濃かったニュータウンだが、副業、テレワーク、個人起業などが進み、ニュータウン内で働くひととも増えつつある。
⇒現在、社会実験に向けて、ニュータウン内で活動する個人事業主や店主などと連携し、「新しい平城・相楽らしい暮らし像」の抽出作業中。

事例：えきまち長浜（都市再生推進法人）

運営する商業施設内に「チャレンジキッチン」やイベントスペースを設けつつ、テナントとして女性の就業支援等を行う団体の活動スペース・カフェを入れることにより、女性を中心とした起業・チャレンジの場を提供、移動ワゴンなども貸し出している。
使用料を月額 1 万円と安く抑える一方、売上の歩合 10%をもらうことで、敷居は低くしながら収益を確保している。



⑥学研企業ネットワークの利活用、住宅あっせん、中高生の職業体験

⇒けいはんな学研都市内で最も早く開発された「平城・相楽地区」、2つの研究施設エリアを抱えるとともに、交通や生活の利便性の高さからも学研企業で働く住民も多い。

⇒けいはんな学研都市では、150 を超える研究機関の連携・交流、情報発信が課題。3,000 人を超える会員をもつ「Club けいはんな」ではアンケート等調査への協力、セミナーへの参加などを発信。高齢化が先行する一方、知的好奇心の高い住民の多い平城・相楽NT住民のより積極的な参加、連携には、新たな商品・サービス開発に資する期待も大きい。アクセスの便のよい高の原駅前などに、研究機関と住民が交流できるリアルな場を設けるのも有効では



⑦若者向けの新モビリティ、ラストワンマイル

⇒駅から徒歩圏域が比較的広いという特徴がある

▶パーソントリップによると高の原駅からの端末交通では「徒歩が約 6 割」（学研奈良登美ヶ丘駅は約 4 割、泉ヶ丘駅は約 5 割）

⇒モビリティとしては、①特徴的な緑道ネットワークや徒歩圏の広さを活かした**楽しめるモビリティ**、②バスネットワークが充実するなかで、高齢化に応じて、自宅⇄バス停の**ラストワンマイル**が課題、の2点への対応が考えられる

【楽しめるモビリティ】



つくばの公道を走るセグウェイツアー



普及拡大する電動キックボードシェア

<取組みイメージ>

- ・公園・学校、UR団地、主要施設などNT内にポート設置（公民連携）
- ・安全に走行できるよう、3市町で自転車道（レーン）ネットワークを整備
- ・一方、緑道は自転車と分けて歩行や滞留を楽しめる場所に

【ラストワンマイル対策】



河内長野の南花台クルクル（1回 100 円）



定額乗り放題デマンドバス（mobi）

<取組みイメージ>

- ・既存の定時定路線バスを補完するサービスとして別途展開
- ・商業施設等の協賛、UR入居者の入会特典、住民力の活用などで課題のマネタイズに対応
- ・PPPによりコミュニティバスより採算確保

⑧行政界をまたいだ情報発信

⇒同じく市境界をまたぐ千里ニュータウンでは、豊中市・吹田市が連携して「千里ニュータウン情報館」と同名のwebサイトを運営。ニュータウンの成り立ちやまちづくり情報の発信、ブログ・コラムのほか、館では企画展示、交流イベント等を実施している

⇒平城・相楽NTの場合は、アーカイブ的な情報発信ではなく、**住民サービスの向上（改善）と行政サービスの効率化、エリア内の魅力発信、住民らの交流促進**などが期待される

⑨稼ぐ・ターゲット戦略

⇒公民連携事業では戦略も重要。**本業務で戦略づくり・社会実験の検討中**



2. 官民連携キーププロジェクトの抽出と事業スキーム、役割分担、事業費の検討、経済シミュレーション

本項では前項で整理したキーププロジェクト案について、検討会議や民間事業者などへのヒアリング結果を受け、今後の PPP 組織のあり方を議論することを踏まえ、4 つを抽出し、より具体的な内容を整理し、事業スキーム、役割分担、事業費の検討、経済シミュレーションをおこなう。なお、キーププロジェクトとして抽出されなかった案については、今後、引き続き検討する。

(1) 第1回 PPP 検討会議のふりかえり

9/26 第1回 PPP 検討会議議事録より意見のまとめ

①PPP 組織について

<キーマン、地域の力>

- ・ PPP 組織の構築は **キーマン**を見つけることが重要／キーマンとなりそうな女性が出てきている
- ・ PPP 組織は **地域の力**を借りなければ成立しない
- ・ 8 住区自治会情報交換会の場を借りて、説明し同意いただくことも大切
- ・ 公共空間の利活用は、とりわけ朱雀・神功の住民はノウハウもあり積極的

<公と民の役割分担>

- ・ 公共が **規制緩和**をし、**パブリックマインド**をもつ民間プレイヤーが稼ぐ仕組みが必要
- ・ 市町の税収増につながる **地域の事業者**に入ってもらいたい
- ・ **学研企業**が 150 立地する環境を活かすべき

②プロジェクトについて

<駅前・センター地区>

- ・ **駅前空間**はもっと有効に活用できる
- ・ センター地区の再生（奈良市の提案パース）は住民の間でも話題、期待感がある
- ・ **道路用地を普通財産化**する考え方もある⇔公共減歩した用地を売却できるか懸念
※売却ではないが、同様に区画整理事業で施行した高蔵寺 NT では学校跡を民間に定借している

<公園の管理や利活用>

- ・ 高齢化の進行で、**住民による公園管理も継続性が課題**。新しい官民連携で解決できれば
- ・ UR としても **団地内の敷地**を公有地活用と同様に考えていきたい／高の原をモデルとしたい

<情報発信>

- ・ 若い世代への PR には、**住民による情報発信**も必要

<モビリティ>

- ・ 駅への徒歩利用者が 6 割ならば、**モビリティを課題と捉えるか**検討が必要

③その他

- ・ 行政界を越えて、**まちとしての一体感**を醸成するには課題がある
- ・ 駅前はよいが、住区ごとに世代属性も異なるので、**住区ごとのターゲット設定**は検討が必要
- ・ **社会実験**については、キャンプのようなことをやるなど、公共空間の利活用の可能性を広げるデータがとれるとよい

(2) 民間事業者へのヒアリング結果の概要

銀行、鉄道会社、研究機関などへのヒアリング結果から抜粋

① PPP 組織について

<参加について>

- ・ PPP 組織には、行政から民間までさまざまな団体が集まり、それぞれの立場から型にはまらない多様な発想が出てくると思うので、その点に期待
- ・ 行政が参画している会議体や組織であれば、参加できる。NPO や自治会などが主導するものだに関わり方があやふやになりがちで、積極的には参加しにくい
- ・ 銀行として、まちづくり会社への出資実績やまちづくりファンドを保有しており、事業者の紹介なども可能。活動を支援する高の原エリア限定のまちづくりファンドを新たに立ち上げるとよい

<PPP 組織の目的・目標の設定>

- ・ どのような目的で PPP 組織を設け、活動していくかによって、当社が関われるかどうかが変わる。地域にある企業の利益向上がメインにあるならば、参画できそう
- ・ PPP 組織がどのような社会課題を解決すべきゴールとするのか。人を集めるのか、住民を増やすのか

② プロジェクトについて

<駅前・センター地区>

- ・ 駅からふれあい橋の大階段までの間に賑わいがあったほうがよい
- ・ イオンモールなど既存事業者との連携や役割分担があるとよい（駅広周辺は地元の飲食店など）

<学研企業の実証実験フィールドなど>

- ・ スタートアップから企業が成長する段階で実証実験を行うフィールドとしてのやりづらさが、企業流出の課題になっている。IT 系企業にとっては実証実験に組みやすい環境。奈良先端大は実証実験フィールドを探している
- ・ 50 周年事業を契機として、自治体さんからの声がけにより、地域産業とのコラボレーションや地元社会福祉協議会との勉強会などを始めたところ
- ・ 地域に認知されていないので、複数の研究施設で連携し、一般向けに公開するイベントの開催は考えられる
- ・ 例えば、メタバースで街をつくって、国内外の人に見てもらい、訪れてもらうのも手かもしれない
- ・ 住民に協力いただいて、住民のライフスタイルやライフステージに関する調査研究をする可能性はある

<情報発信>

- ・ 観光以外の情報発信は注力していきたい
- ・ 地域連携を進め、認知度が上がると、その地域での売上シェアが上がるという事例もある
- ・ 研究所に設置している食堂やホールを外部や地域に貸し出すことは可能（公民館の補完、文化イベント等）

(3) キーププロジェクトの抽出

キーププロジェクトとともに、実施する PPP 組織の組織体制についてもあわせて議論するため、議論につながる形で、抽出したプロジェクトをとりまとめる。

PJ-1 駅前再整備プロジェクト
PJ-2 公園の魅力創造プロジェクト
PJ-3 まちの情報発信プロジェクト
PJ-4 学研企業連携プロジェクト



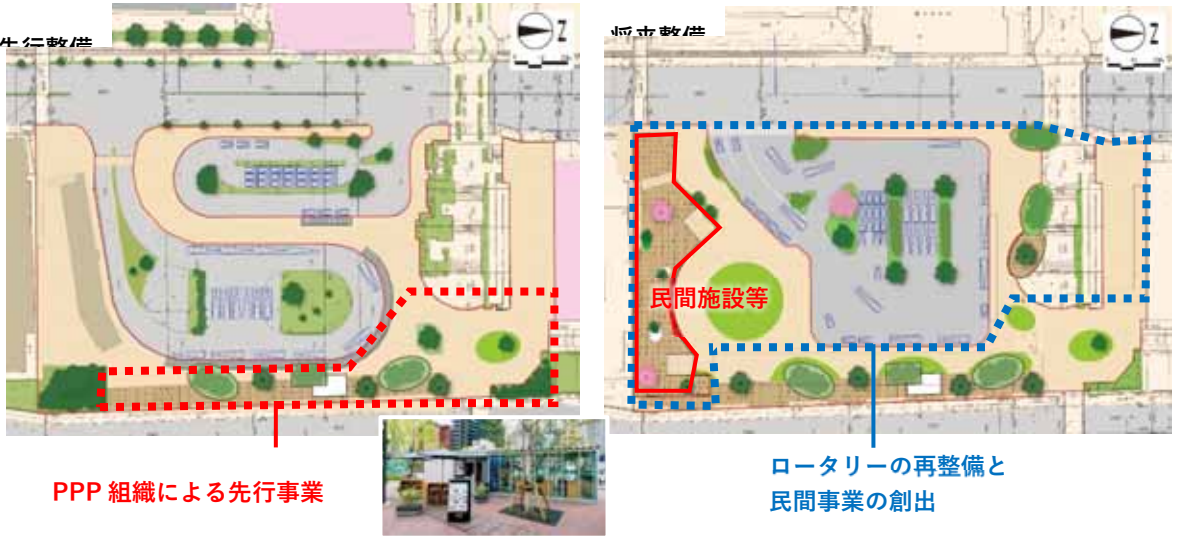
PPP 組織のあり方

(1) キーププロジェクトの概要

- 1) 背景
- ・ニュータウンのセンターとして商業施設や公共施設、病院等の都市機能も集積するが、**バス・タクシー・送迎の拠点となっているロータリーの周辺が歩いて楽しく、居心地よい空間になっていないことで、周辺施設等への回遊につがっていない**
 - ・ロータリーは現在・将来の**交通需要に対応した再整備も今後必要**
 - ・駐輪場、緑道など現在ある**空間が有効に活用されていない**（駐輪場は低い利用率）
 - ・エリア内外からの人通りが多く、**賑わい・交流を生むポテンシャルが高い**
- 2) 目的・概要
- ・駅前好立地の公共用地を活かし、**めざす「高の原らしさ」**（アットホーム感、住だけでなく働・学・集が交わる暮らしの拠点、緑豊かな景観など）を表現し、今後進めていく**エリア再生の将来像を示し、方向性を牽引する**
 - ・地域のプレイヤーや学研企業などの資源を投入し、**エリア全体の魅力発信につなげる**
 - ・エリアの中心地・先行事業として、エリア全体の持続可能な価値向上を推進する**事業主体（PPP 組織）の活動原資を確保する事業を組み込む**
- 3) ターゲットのイメージ
- ・来街者および NT 住民 →特に、高の原の暮らしを楽しむ層（エリアのファン）

(2) プロジェクトイメージ（次ページ参考）

- ・将来的なロータリーの再整備と民間事業の創出を見据えながら、先行して**遊休地に PPP 組織のエリマネ事業用地（広場・施設）を先行導入**
- ・PPP 組織が**公有地（市）を借受け、施設整備・賃貸（地元店など）、広場を活用した持続的なイベント等の開催等を実施**
- ・先行整備時は**道路占用許可の特例**、将来整備（土地再編後）に道路用地→**普通財産化**



(参考) 類似事例

新虎通りエリマネ「旅するスタンド」

都市再生特別措置法に基づく特例道路占用区域内で、一般社団法人新虎通りエリマネメントが、道路法第 32 条による占用許可を受けて設置



草津まちづくり「ニワタス」

草津駅前の市有地を条例に基づき 1/2 減免で借受け、建物を建設し、テナント賃料を相場並みとすることで収益を上げる。店先のデッキ部分を都市利便増進施設に位置づけ、当該部分のみ市から無償で借受け、テナントから使用料をもらうことで植栽管理等費用を捻出



まちづくり福井「ソライロテラス」

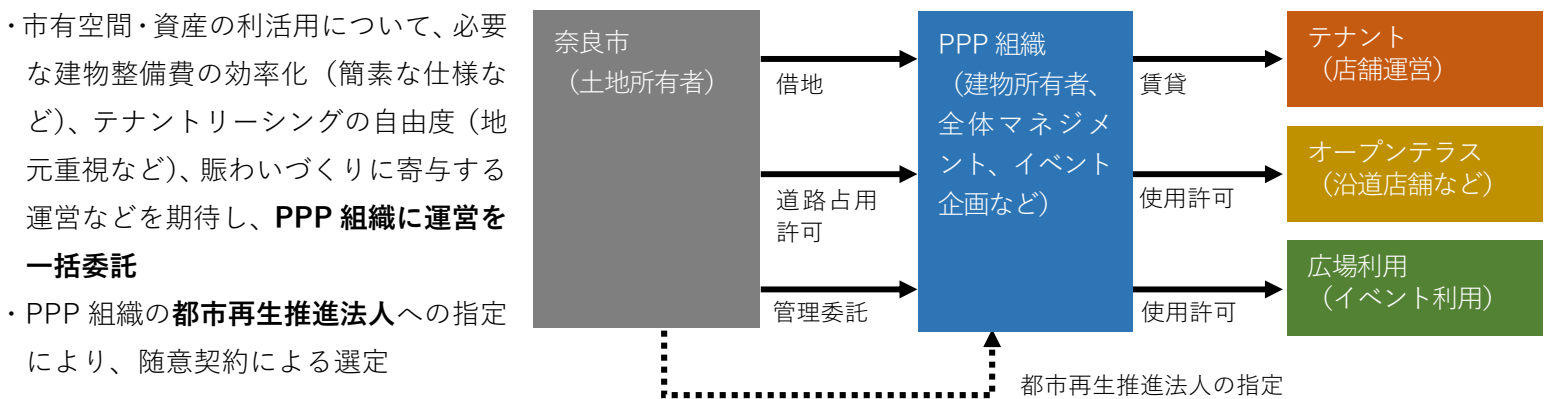
まちづくり会社が申請主体となり、道路占用許可及び使用許可を取得し、協定区域内の市道を歩行者天国化(毎週日曜)。当該市道や公園において、イベント、オープンテラス・カフェなどの出店者を募集し、各種イベントを実施



(3) 経済シミュレーション（概算） ※先行整備 PJ

- 1) 市の借地料等収入（奈良市）
- ・賑わい施設の借地料（建物床面積＝借地面積とする）：合計約 600 ㎡→年間 4,032 千円
 - ・賑わい施設の固定資産税・都市計画税収入（下記参照）：年間 2,166 千円
 - ・広場の使用料：300 ㎡ 1 回 5,000 円×年 24 回：年間 120 千円 ⇒年間 6,318 千円（収入増）
- 2) PPP 組織が運営を担う場合の事業収支
- ・テナント賃料：坪 15 千円/月として 182 坪で年間 32,760 千円
 - ・施設整備費（20 年間で償却と想定）：1,000 千円/坪として総計 182,000 千円 年間 9,100 千円
 - ・建物固定資産税・都市計画税：施設整備費×70%×（1.4%+0.3%）＝年間 2,166 千円
 - ⇒テナント賃料－施設整備費－固資税・都計税－借地料（4,032 千円）＝年間 17,462 千円の収益
 - ・オープンテラス使用料 5,000 円×10ヶ所（センター地区内）＝年間 50 千円（まちづくり福井の事例）
 - ・広場の出店料 3 千円×毎週 1 店舗＝年間 156 千円 ⇒合計 17,668 千円 …人件費おおよそ 2 人分相当

(4) 事業スキーム（案） ※先行整備 PJ



■プロジェクトの構想案

事業のコンセプト（仮）

「高の原らしさ」と暮らしの魅力発信地

- ▶高の原らしい空間：緑豊かな公園・緑道のような場づくり
- ▶高の原らしい機能：働き、学び、集い、交わる機能の集積
- ▶高の原らしい体制：地元人材・企業が活躍し、つながる仕組み

↓
商業だけでなく暮らしの拠点として、住民らの暮らしに寄り添い、3市町にまたがる高の原エリアの持続的発展を牽引していく

再整備の方向性

周辺の公民の施設をつなぎ、今ある人通りを活かし、まちの風景を変える

人の活動や顔が見える広場と
歩き回りたくなる屋外空間をつくる



ロータリーを集約して利便性を高めつつ、沿道施設・広場とつなぐ

居心地のよい待合空間を充実させ、
バス・タクシーの移動を楽しくする



センター地区内には少なく、エリア全体に分散している機能を集める

多機能で小さなローカルな施設で、エ
リア全体の魅力を発信する



【具体的な機能イメージ】（一部公共的な機能も含む）

（働く場）住民や研究施設所員等が駅前で仕事をする場



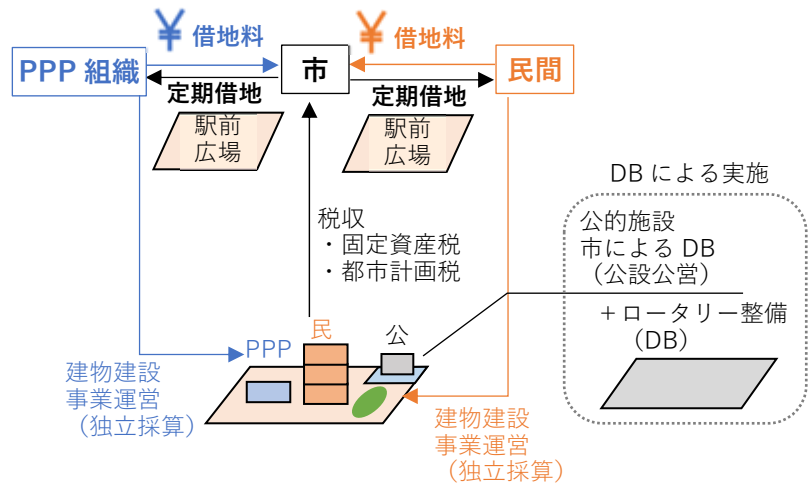
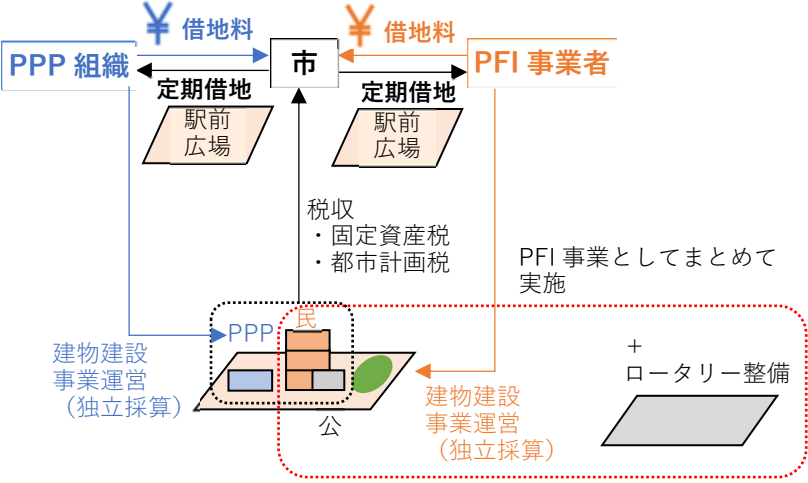
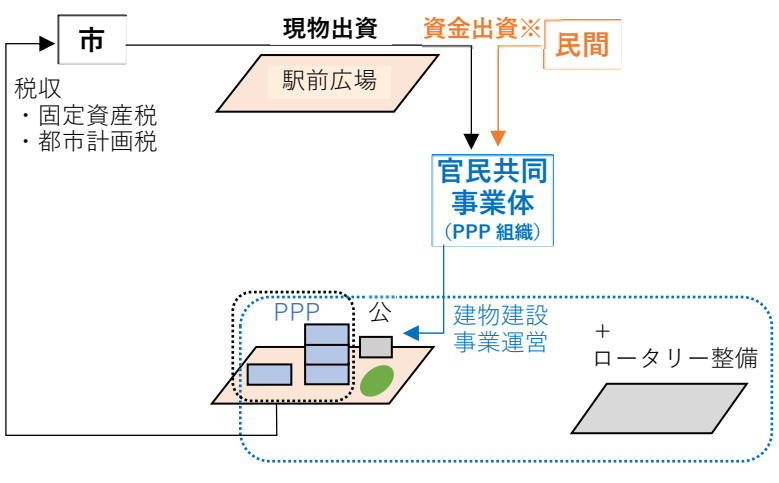
（学ぶ場）大学生や中高生、主婦などが勉強する場



（集い、交わる場）地元事業者や学研企業の顔が見える場



参考）高の原駅前広場の再整備に関する公民連携スキームの比較

	パターン① 定期借地／公共事業は別途 DB			パターン② PFI 事業（BOO 方式を想定）※PPP 組織分を除く			パターン③ LABV（公共投資がない公共整備）		
スキーム									
概要	・普通財産化した駅前広場の土地を、<u>民間事業者及び PPP 組織に定期借地で貸付</u> ・<u>民間事業者は民間施設の建設、運営を独立採算で行う</u> ・市としては<u>借地料収入のほか、固定資産税等の税金</u>あり ・公共整備を伴わないシンプルなスキームにより、民間事業者も参画しやすく、<u>民間事業の収益の最大化が図りやすい</u> ・公的施設（駐輪場・図書館分室等）は、<u>ロータリーと合わせて、市による公設公営（DB で実施）</u>。			・普通財産化した駅前広場の土地の一部について、<u>PFI 事業として公的施設の整備・運営、ロータリーの整備を行う（施設の敷地は定期借地）</u> ・市としては公的施設分も含めた<u>借地料収入・固定資産税等の税金</u>があるが、別途、公的施設の賃料負担が発生 ・ロータリー整備等を含む PFI 事業とした場合、事業者グループの組成が難しくなるとともに、事業提案は計画（定性評価）と価格の総合評価となり、<u>必ずしも価格面（市のコスト負担減、市借地料価格）が最大化されない</u>。			・<u>市が現物を出資、民が資金を出資し合同事業体を設立し、駅前広場に施設の建設、運営を行う。</u> ・<u>市は現物（土地）を出資するため、初期の財政負担が少なく済む</u>。固定資産税等の税金はあるが、<u>借地料収入はない</u> ・民としては、<u>公有地を排他的に活用することができるほか、公共の信用力により資金調達が容易になりやすい</u>メリットがある ※公民の出資比率が 50：50 となるように、市が出資する土地の評価と同等の資金を民が出資することが多い		
施設（PPP 組織の先行整備施設を除く）	民間施設	公的施設	ロータリー	民間施設	公的施設	ロータリー	民間施設	公的施設	ロータリー
整備事業者の競争性（コスト負担減の可能性）	駅前立地、一般的なスキームのため、 <u>競争性は高い</u>	公的施設の内容によるが、駐輪場であれば、 <u>ロータリー整備とあわせて実施しても競争性は一定確保できる</u> と思われる		<u>PFI 事業の実績・ノウハウのある事業者のうち、ロータリー整備の実績のある事業者と組成ができたグループに限定される</u> （ロータリー整備を含めると競争環境が低下する）			官民共同事業体=PPP 組織となり、 <u>競争性がなくなる</u> PPP 組織が高い借地料を支払い、コスト合理性の高い公共整備ができると限らない（組織の性質上、できない可能性が高い）		
市の収支	◎ 競争性が高いため、借地料は高くなる +（借地料収入、税金）	○ DB により多少のコスト削減は期待できる +（借地料収入、税金） -（公的施設整備・運営費、ロータリー整備費）		○ 競争性が低く、借地料は下がる可能性 +（借地料収入、税金）	◎ 民間の整備・運営で効率的になる可能性 +（借地料収入、税金） -（賃料、公的施設整備・運営費など）	△ 競争性が低く、コストが下がる可能性 -（ロータリー整備費）	△ 現物出資のため、借地料収入はなし +（税金のみ）	◎ 民間の整備・運営で効率的になる可能性 +（借地料収入、税金） -（賃料、公的施設整備・運営費）	△ 競争性が低く、コストが下がる可能性 -（ロータリー整備費）
備考	民間施設の定期借地、公共整備の DB いずれとも他事例が多く、シンプルなスキームとなるため、民間事業者の参画が得やすい 一方、公的施設を別敷地別棟・別事業で整備すると、 <u>民間施設との合築に比べて非効率でコスト増になる可能性</u> がある			民間施設（賑わい施設）とロータリー整備という性質の異なる事業を総合評価するため、 <u>必ずしも双方とも優れた計画が選定されるわけではない</u> （評価が難しい）。 <u>ロータリー整備のみ切り離し、公的施設と民間施設のみ PFI とすれば、効率性が高まる可能性</u> あり			・ <u>PPP 組織の事業規模がはじめから大きくなり、大きな資金出資、体制構築やノウハウ面等の課題がある</u> 。また、国内事例も少なく、現実的ではない		

■将来整備の計画イメージ



■イメージパースの作成



(1) キープロジェクトの概要

- 1) 背景
- ・ 高の原の最大の魅力は、**高質で充実した公園と緑道**（通称、赤道）
 - ・ 特に公園は**地域住民らによる利活用**（奈良市のトライアル・サウンディング、朱雀地区自治連合会のキッチンカーフェスタ）が進んでいる
 - ・ UR 団地内を含め**管理コストが課題**。一方、3 市町の公園は一部、**住民管理で低コスト化**
- 2) 目的・概要
- ・ **3 市町の公園・緑道および UR 団地内の緑地やプレイロットなどについて、①管理コストの低減、②イベント・キッチンカーなど魅力的な利活用の促進、③管理運営の一元化により、住区ごとの性格づけ、それぞれの回遊なども図る**
 - ・ 各公的ステークホルダーの参画、連携・協働の機会創出（**まちの一体感醸成**）
 - ・ スケールメリットによるステークホルダーのコスト減と PPP 組織の**活動原資の創出**
- 3) ターゲットのイメージ
- ・ **NT 住民（管理サイドの担い手+利用者）** ⇒特に、公園管理に高齢者以外（イベントと合わせて掃除や草刈りを実施し子育て層に参加してもらうなど）も関われる仕掛けもまた、住民にとっても専門家の指導で**知識が増えたり、交流会がある等のメリット**を
 - ・ **住区ごとに細かなターゲットを設定？**

(2) プロジェクトイメージ

- ・ 3 市町・UR の公園・緑道等（公園等）について、PPP 組織が管理運営の委託を受け（**都市利便増進協定を締結**）、日常管理、中低木の剪定などを**住民ボランティア等**に委託
⇒現在の住民管理団体に依頼しながら、新しい参加者を増やす仕掛けを行う
- ・ 都市利便増進協定を活用し、PPP 組織による駐車場の運営、公園等で**キッチンカー・移動販売車の誘致、イベントの開催支援**、日常的な需要が見込まれれば、**便益施設（売店、飲食施設等）の設置**も実施
- ・ **コミュニティ施設（貸し室、コワーキングスペースなど）**を改修・新設することも視野



北柏公園
(柏市)
都市利便増進協定に基づき、都市再生推進法人の(一社) 柏市みどりの基金がカフェ設置



(参考) 類似事例

西東京市の大小 53 の公園を一括した指定管理
西東京市の「西東京いこいの森公園」を中心とする一定の区域にある大小様々な 53 の公園を一括して指定管理の対象に。指定管理者は、公園・西武パートナーズで、**代表企業は西武造園**、構成団体に **NPO バース**、尾林造園。NPO バースは、公園力を育むことをミッションとする実績豊富な NPO。公園管理、公園ボランティアの育成、環境教育などを実施
西東京市の指定管理では、市民協働の推進を募集要項に記載しつつ、「**自主事業**」（**自販機の設置、公園の規模や立地に応じたイベントなど**）の自由度を高め、民間の企画力を活かし、「税」を投入することなく市民サービスの質を向上させることを誘導

■NPOバースの取組み（一部）

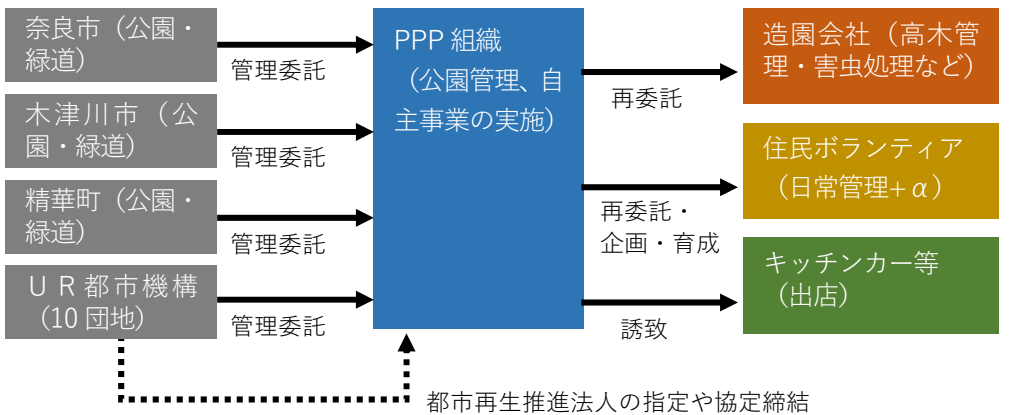


(3) 経済シミュレーション（概算）

- 1) 市町の管理コストの低減
- ・ 現行の管理コスト（試算）：**年間 73,281 千円**（奈良市・木津川市の公園・緑地、精華町の公園）
※提供資料より試算、ただし高木剪定は除いた日常管理・低中木剪定 …**業務範囲を増やせばその分増大**
→すべて住民ボランティアレベルになれば、**年間 6,814 千円**（奈良市のグリーンサポート水準）
年間 66,467 千円のコストカット ⇒1/2 としても約 33,000 千円のコスト低減
- 2) PPP 組織が運営を担う場合の事業収支（上記試算レベル、緑道やUR 団地内緑地は含んでいない）
- ・ 上記コストカット分の 1/4 が PPP 組織の企画等に係る費用とすると**約 16,616 千円** …**人件費おおよそ 2 人分相当**
 - ・ 自主事業収入：公園 7 ヶ所+UR 団地 10 団地でキッチンカーを月 4 回× 2 台誘致（出店料 3 千円）：**2,448 千円**
公園 1 ヶ所で飲食施設を誘致 ・ 駐車場収入 など

(4) 事業スキーム（案）

- ・ 3 市町・UR それぞれから PPP 組織に**業務委託（都市再生推進法人の指定、協定締結を受けた随契）**
- ・ PPP 組織は、高木等プロ管理が必要な部分は**造園会社等に再委託**、可能な範囲で**住民ボランティアに委託**
- ・ 公園・団地に応じた**自主事業を企画**し、イベント等と合わせた利便性向上（+収益確保）を図る



(1) キープロジェクトの概要

- 1) 背景
- ・3市町にまたがる一体の住宅地で、行政界をまたぐと隣接市町の情報が入りにくい課題がある（例えば、奈良市民は木津川市内のボランティア情報にアクセスしにくい、木津川市の徘徊老人が精華町内に入ると見つかりにくくなる等）
 - ・現状はそのサポートを「**まちの情報カウンター**」（すずらん館、学研センター）が担う
 - ・U R は **2市にまたがる10団地**を管理、学研センターも **2市にまたがる商業施設**を運営、精華町は **コミュニティ形成**が課題、とまちの一体感醸成は共通の課題
 - ・gratia のミニコミ誌、奈良県立大の住宅地調査など、**情報発信や収集の機運**あり
- 2) 目的・概要
- ・3市町・U R ・学研センター+けいはんな学研都市の情報を集約し、発信するメディア（web サイトやアプリ、紙媒体）を作成することで、①**まちの一体感の醸成**、②**住民サービスの向上**、③**域内消費の拡大**を図る
 - ・行政情報、生活サービスに関わる情報のほか、イベントや地域の店の情報なども発信。メディアを通じた住民アンケートなども実施し、**公民の情報プラットフォーム**を構築
 - ・自治会の回覧板や掲示板の役割も担うことをめざす
- 3) ターゲットのイメージ
- ・NT 住民（知ってもらう+一部発信を担ってもらう+協賛してもらう）

gratia（ミニコミ誌）



(2) プロジェクトイメージ

- ・当面は住民等が連携した**情報発信・広報の仕組みや体制構築**（コンテンツの充実、担い手の育成、体制強化など）
 - ・将来的には情報の随時更新性の高い **web サイトもしくはアプリ**で、公民のあらゆる情報の **ポータル（玄関）サイト**を想定。段階的に掲載する情報を拡張していく
- ①行政情報

施設案内（予約管理も視野）、防犯・防災情報、ゴミ収集日など

②催し情報

公園や公民館、商業施設、U R 団地などでのイベント情報

③掲示板

店、個人が発信したいニュースを投稿（一部投稿は有料など）

④地図情報

①～③を地図で表示する機能

⑤回覧板

地域の回覧板を表示、閲覧済みハンコ機能など
- ・費用は**プラットフォームで分担**しつつ、地域の店舗や活動団体が掲示板・広告代わりに使える**有料投稿機能も搭載**
 - ・web サイト、スマホを使えない住民のために、『**デジタルサイネージ**』を各住区の公民館や駅前、商業施設などに設置も視野に（社会実験でも広報に活用）
- デジタルサイネージでも閲覧

住民と創る定期刊行誌

様々な情報の窓口になるポータルアプリ（写真は刈谷市）

(参考) 類似事例

生駒市の「ためしば」（奈良先端大）
同じ学研都市内の生駒市では、奈良先端大が開発した「ためしば」が運用されている（奈良先端大が開発・運営し、生駒市は協力）。公民の情報が集まるポータルアプリで、**トップページから情報発信者の作成するサイトにつながる**。ごみの収集予定確認、市の広報誌、献立情報など、市民にとって身近で有益な情報が集まる



生駒市「いこまち宣伝部」
生駒市の魅力を発掘し、市公式 SNS や Web サイトで発信する市民 PR チーム。**取材先の選定から記事作成までを担当し、部員それぞれの視点で暮らしに根差した魅力を届ける**。1 年間の活動を通して、部員同士や OB・OG、取材対象者など多くの人との関係が自然に育まれ、**まちへの愛情や参加意欲・推奨意欲が醸成される**

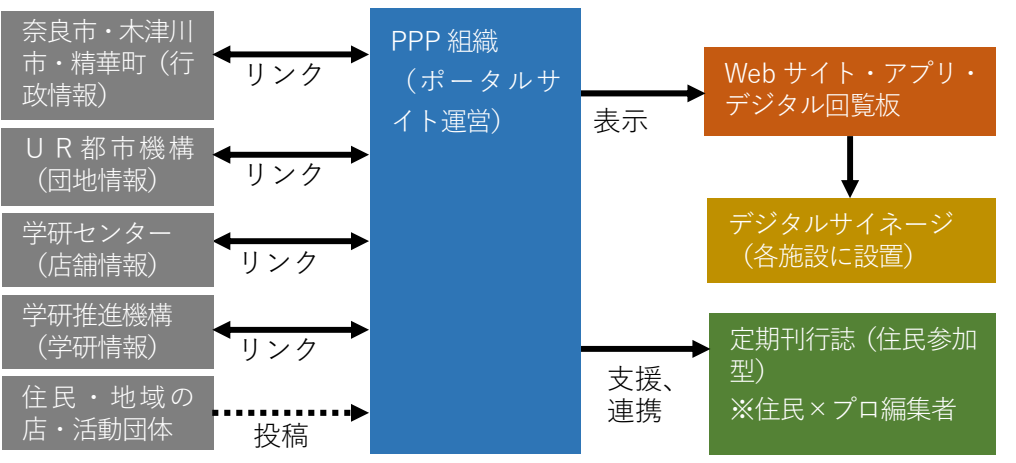


(3) 経済シミュレーション（概算）

- 1) 市町・U R ・学研センターのコスト負担
- ・どのような仕組みとするかによるが、上記「ためしば」のように各社のサイト等にアクセスするポータルアプリだけを開発・運用するケースでは、初期・運営費用は抑えられる（詳細は要検討）
- 2) 期待されるコスト削減&広告収入など
- ・回覧板の代替となった場合 → 回覧板の発行・回覧にかかるコストは？（人件費、印刷費）
※佐保台含めて 18,600 世帯→加入率 80% 1 班 10 世帯として 1,488 部/班の発行→12 ヶ月×5 P で**約 9 万枚**
 - ・広告としてミニコミ誌に掲載する場合、2～3 万円（最小サイズ） → 1 回 1,000 円で投稿機能、**月 50 回で 5 万円**
 - ・ローカルな情報発信により、**地域の店舗の売上増や空き店舗への出店、U R の入居率向上**に貢献

(4) 事業スキーム（案）

- ・各主体でそれぞれの情報サイト等を整理したうえで、**PPP 組織の運営するポータルサイトに紐づけ**
- ・掲示板機能を使って、**地域の店や活動団体、住民個人などが投稿**（広告宣伝的なものは有料）
- ・**回覧板機能**は、会員制にして自治会（または行政）から会費徴収
- ・**定期刊行誌**は、上記売上で発行？



(1) キープロジェクトの概要

- 1) 背景
- ・ けいはんな学研都市最大最古の住宅クラスターとしてのポテンシャルの活用を期待
 - ・ 地区内に積水ハウス・大和ハウス・福寿園などの研究所があり、学研企業に働く住民も多い
 - ・ 学研企業の連携や交流、実際のまちを使った実証実験はまだ不十分
 - ・ 教育意識が高く、大学・研究所勤めの住民層が多く、知的好奇心や関心度は高いと期待
 - ・ 高質なインフラ、UR 団地（公有地ではない公共空間）と実証実験しやすい都市基盤
- 2) 目的・概要
- ・ 学研都市内に住んでいるメリット、住民が多い（オールドタウン化）メリットを生かすため、学研企業の存在を PR し、住民や活動団体と学研企業のシーズをマッチングする
 - ・ 特に、①リビングラボ的に住民の抱える課題やアイデアを学研企業の商品・サービス開発に活かす、②実証実験フィールドとしての提供を進める
- 3) ターゲットのイメージ
- ・ けいはんな学研都市を中心とした先進技術等を有する研究所・民間企業等
 - ・ 知的好奇心が高く、自身や子どもに学研都市ならではの体験を期待する住民層
 - ・ 地域課題等の解決に資する新たな取組みに期待する自治体・UR 等

(2) プロジェクトイメージ

- ・ 学研企業の紹介として、年 1～2 回、研究施設のオープンハウスや見学ツアーなどを開催し、住民や活動団体に周知（イベントの企画・開催）
- ・ 3 市町、UR、学研センター等の所有・管理する場所や住民・入居者らの協力を得て、高の原が実証実験フィールドとして活用できることを位置づけ、PR
 - ⇒ 実証実験フィールド候補リスト等の作成
- ・ PPP 組織と推進機構が連携し、企業と実証実験フィールドをマッチング。実証実験の支援業務の受託（関係者調整など）
 - ⇒（例） 住民への暮らし方・健康意識調査（自治会への協力要請や調整）
自動運転モビリティの試験運行（市道路、UR 団地内の使用許可）
買い物弱者向けのドローン配送（学研センターとのサービス提携）
高齢者向け健康器具のテスト利用（高齢者サークル等との調整）



(参考) 類似事例

松本市の「松本ヘルス・ラボ事業」
健康長寿延伸都市をめざし、市や企業、商工会、金融機関、大学等の計 256 団体が会員となり、健康産業創出のための産学官連携プラットフォーム「松本地域健康産業推進協議会」を形成（H23）
協議会が中心となり、市民と企業が連携して健康価値を創造する「松本ヘルス・ラボ」事業に着手、中心市街地に事務所を開設
健康増進プログラム等の市民向けサービス、健康関連製品・サービスの実用化検証の場の提供等の企業向けサービスを運営（賛同企業からの出資、市の負担金等による）

- 事業内容
- ①共創の場（リビング・ラボ）の提供
—健康ニーズ把握の支援
 - ②実証の場（テストフィールド）の提供
—テストマーケティングの支援
 - ③相談の場の提供
—専門機関とのコーディネート



大阪スマートシティ・パートナーズ・フォーラム
“大阪モデル”のスマートシティの実現に向けた推進体制として、大阪府、府内 43 市町村、企業、大学、シビックテック等と連携して設立。2022 年 9 月末時点で公民の会員は 466 にのぼる
フォーラム開催のほか、市町村のもつ課題の見える化、課題解決に向けたソリューションをもつ企業と企業、行政をつなぐコーディネート等を行う

■大阪スマートソリューション

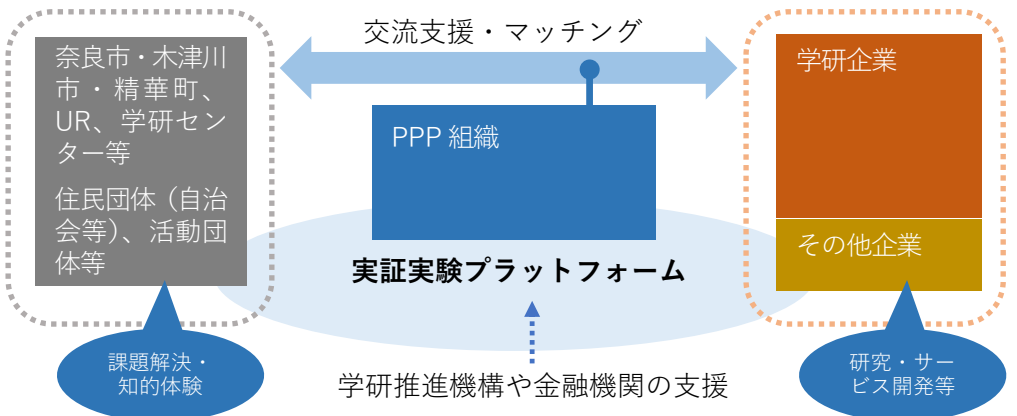


(3) 経済シミュレーション（概算）

- 1) 研究施設のオープンハウス・ツアー
- ・ 研究施設側の協力を仰ぎ、ワークショップや体験などをする場合、参加者からは実費の参加費用を徴収？
 - ・ PPP 組織として実績を積んだ場合は、外部視察団体から視察料を得ることは考えられる（1 件 5 千円など）
- 2) 実証実験支援コンサルティング
- ・ 課題リストの作成（住民アンケートやヒアリング等通じて）、学研企業のシーズリストの作成
 - ⇒ 課題とシーズのブレスト会議の立上げ⇒マッチング、実証実験の企画会議の支援、各種調整（住民、自治体等）
 - ・ コンサルティング費用としては、実証実験の規模によるが、1 件あたり 50～100 万円など
 - 参考）企業向け自治体連携サービスの「自治体コネクト」 年間 50 万円（政策提案のアドバイスなど）

(4) 事業スキーム

- ・ 学研企業など「企業サイド」と、3 市町・UR・学研センター・住民団体等の「まちサイド」をマッチングする役割を PPP 組織が担う
- ・ 日常的に情報開示などやサービス案内などを行う「プラットフォーム」を構成しつつ、交流機会を創出して、連携・マッチングにつなげる



3. キープロジェクトの展開イメージ

ブランディング戦略に沿って、優先的なプロジェクトを選定し、各プロジェクトのターゲットや内容、デザイン等において、統一的なメッセージを示す。

駅前再整備プロジェクト



ゆったりとした
おうちのような広場



個性が光る店舗群



親しみやすい
柔らかいデザイン



住民が愉しむ
場と機会づくり

公園をリビングに
する催し

公園の魅力創造プロジェクト



みんなで
庭いじり

子どもの知的好奇心を
育てる研究所ツアー

高の原エリア・ブランディング戦略



さらに、ゆるやかにつながる個性群と
アットホームなおうち感のあるエリアへ

まちの情報発信プロジェクト



一体感の
演出



Web サイトから
まちのサインまで
統一された展開

学研企業連携プロジェクト



住民と企業が
つくる新技術



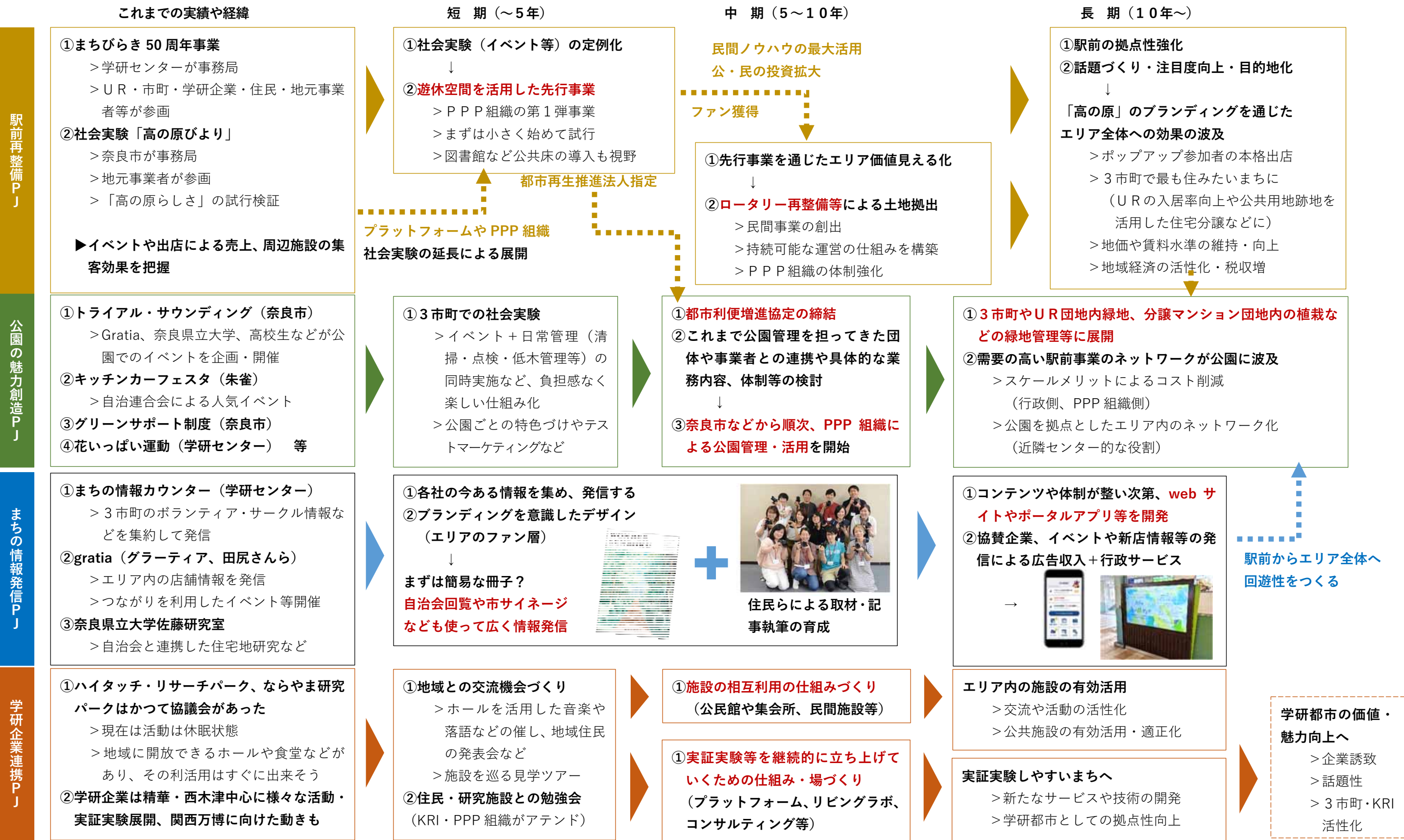
育ったまちでの
生業づくり

緑を愛でる
モビリティ実証



4. キープロジェクトの進め方

4つのプロジェクトは、それぞれスモールスタートできる実績やノウハウ・人材等があり、これらの連携・協働で進みやすくなる（同時進行でなくても可）。また段階的にエリア全体に波及していくイメージ。



5. ヒアリング調査

PPP 検討会議の立ち上げにあたり、PPP 組織による事業案に関する意見を聴取するために、ヒアリング調査を実施した。一部の事業者については、PPP 検討会議にオブザーバーとしての出席を依頼した。

◆ヒアリング事業者一覧

対象事業者	実施日
株式会社南都銀行	2022 年 9 月 14 日
近畿日本鉄道株式会社	2022 年 9 月 29 日
株式会社京都銀行	2022 年 9 月 30 日 2022 年 11 月 30 日
積水ハウス株式会社 総合住宅研究所	2022 年 10 月 4 日
大和ハウス工業株式会社 総合技術研究所	2022 年 11 月 17 日
大和リース株式会社	2022 年 12 月 23 日
株式会社福寿園	2023 年 1 月 20 日
イオンモール株式会社	2023 年 1 月 26 日
積水ハウス株式会社	2023 年 1 月 26 日
近鉄不動産株式会社	2023 年 2 月 2 日

VII 自律的な PPP 組織の仕組み検討

1. 自律的な PPP 組織のあり方の検討
1-1. エリアマネジメント体制のオルタナティブ

	パターンA プラットフォーム方式でPJごとに体制構築	パターンB 各者出資による「まちづくり会社」設置	パターンC センター会社等の「まちづくり会社」化
概要	ステークホルダーや関係会社等の幅広い構成員による「プラットフォーム」を構築し、ビジョンや具体的な方針、戦略などを策定・共有した上で、プロジェクトごとに適正な実施主体（民間事業者グループ等）に委託等を行う	主要なステークホルダーが出資を行い、公・民の資本金の入った「まちづくり会社」（一般社団法人でも可）を設置、「まちづくり会社」が各プロジェクトを実施（必要に応じて、プロジェクトに応じた外部協力会社と連携）	センター会社等が「まちづくり会社」として、都市再生推進法人の指定を受け、公・民ステークホルダーからの委託等により、公共空間の活用などの各プロジェクトを実施（必要に応じて、外部協力会社と連携）
イメージ図			
実現難易度	難易度低め 出資や都市再生推進法人指定などを経ずに、PPP プロジェクトを実施（ただし、PJ 間の連携や地元調整等を図るためには、プラットフォームやビジョンがあるとよい）	難易度高め 規模や事情の異なる主体らで出資を行い、全体マネジメントを担う PPP 組織を新たに設立するため、各者内の合意形成が課題となる	難易度やや低め プラットフォームによるビジョン策定に基づき、すでにエリマネ実績・体制のあるセンター会社等をベースとすることで、各者からの出資は必須とせずに PPP 組織を立上げられる
期待される効果 ○>△>▲	▲効果が限定的になる可能性 PJ 内や PJ 間の連携・協働の実現性・継続が課題になる	○柔軟で迅速な PJ 展開で効果発揮の期待 ガバナンスは利かせつつ、権限を付与することで活動が活性化	○柔軟で迅速な PJ 展開で効果発揮の期待 センター会社等のこれまでの経験やネットワークも活かせる
メリット	・ PPP 組織の立上げを待たずに実施できるため、 早期に PJ を実施可能 ・ PJ の実施体制は最適（提案・価格等で評価し選定）になる → 地元人材の活用まで条件化・誘導できるかは課題 ・ 各 PJ でのリスクが他の PJ に波及しない	・ 各 PJ の元請や代表を PPP 組織が務めることで PJ 同士の連携、交流、全体マネジメント等が期待できる ・ 各 PJ の収益を融通することができ、 稼げる PJ で PPP 組織の人件費を確保 する等ができる ・ 地元人材の活用など、PJ 体制の設計も柔軟に可能 ・ PPP 組織が軌道に乗れば、イニシアチブがとれ、機動的に	・ 既存のセンター会社等をベースにすることで 迅速に組織化できる可能性 （その他はパターン B と同じ）
デメリット	・ 情報発信 PJ、学研 PJ といった 稼ぎにくい PJ の立上げや継続が課題 となり、これらの イニシアチブをとる組織体がない場合、実現に至らない可能性が高い ・ 各 PJ の連携や調整の仕組みが弱い ため、時間・手間がかかり、効果が限定的 ・ 地元人材の活用などによる 高の原らしさが表現しにくい	・ 都市再生推進法人指定の根拠として、庁内・住民説明のための ビジョン等位置付けが必要 ・ 出資の合意が得られない主体が PPP 組織のガバナンスに参加できない可能性 がある（プラットフォームでガバナンス） ・ 出資の合意、手続きを経るため、PPP 組織の立上げ、PJ 実施までに時間もかかる	・ ビジョン等上位計画の策定が不可欠 （既存のセンター会社等を都市再生推進法人に指定するための理屈の組立て） ・ PPP 組織としての職能拡充が必要 （例えば、市役所や銀行から出向、コンサル委託などでフォロー） ・ 出資ない場合、プラットフォームで ガバナンス（監視） 可か
備考	・ 各者の方向性の共有や連携等を図るためにも、 ビジョンや戦略等の計画があるとよい	・ PPP 組織が PJ に適した外部協力会社を得ることも重要	・ 都市再生推進法人の指定を受けるための要件あり（まちづくり会社と認められる定款が必要）

段階的な組織化プロセス（一例）

① 関係者でプラットフォームの構築 ⇒ ② PPP 組織の位置づけに向けた上位計画（ビジョン等）の策定 ⇒ ③ センター会社等の「まちづくり会社」化 ⇒ ④ 必要に応じて各者より出資してガバナンス強化

(参考事例)

パタン A

泉北ニューデザイン推進協議会
(旧：泉北ニュータウン再生府市等連携協議会)

①目的

堺市が2021年5月に策定した「SENBOKU New Design」を踏まえ、堺市、大阪府、公的団体等が連携し、協議・検討を行い、泉北ニュータウンの持続的発展をめざすこと。

②設立の経緯等

大阪府と堺市が2010年4月、老朽化し空室が増える公的賃貸住宅のあり方や中心市街地の活性化策など、泉北ニュータウンの再生を話し合うための協議会（泉北ニュータウン再生府市等連携協議会）を設立。「SENBOKU New Design」の策定を受け、2022年1月より協議会の名称変更。

設立年：2010年4月（2022年1月に名称変更）

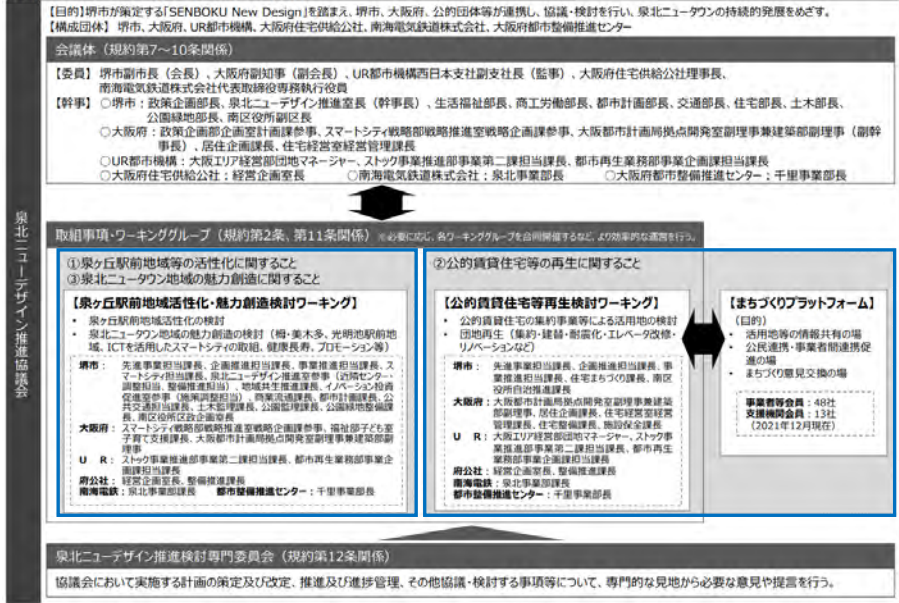
構成員：堺市（会長：副市長）、大阪府（副会長：副知事）、独立行政法人都市再生機構（監事：西日本副支社長）、大阪府住宅供給公社、南海電気鉄道株式会社（泉ヶ丘駅前の公的資産譲渡を受けた2016年度に加入）、公益財団法人大阪府都市整備推進センター

取組内容

- ・泉ヶ丘駅前地域当の活性化に関すること
- ・公的賃貸住宅等の再生に関すること
- ・泉北ニュータウン地域の魅力創造に関すること

(取組内容)

泉北ニューデザイン推進協議会の体制



パタン B

高蔵寺まちづくり株式会社

①目的

高蔵寺ニュータウンの良好な環境や価値の維持・向上をめざすエリアマネジメントを担うため、公共施設の管理運営や空き家等不動産の流通促進に資する事業を行い、「ホッとできるふるさとでありながら、新たな価値を提供し続ける“まち”」をめざすこと。

②設立の経緯等

公共施設の管理運営や空き家などの不動産の流通促進などを担う会社として、春日井市、春日井商工会議所、OKB 大垣共立銀行等により2017年10月に設立。

所在地：愛知県春日井市

設立年：2017年10月

人員：8名（R4.3）
（社長：副市長、常務1名、取締役：2名、監査1名）

資本金：2,000万円

出資者：春日井市、市商工会、大垣共立銀行、他7者

取組内容

- ・公共公益施設等の管理、運営事業
- ・不動産の売買、賃貸借、保有及び運用事業
- ・住宅等の流通に関する斡旋、仲介事業
- ・地方公共団体、法人、その他企業の依頼による調査研究事業
- ・都市開発、地域開発等の事業に関するコンサルティング事業
- ・各種イベントの企画、運営等事業

(取組内容)

1. グルッポふじとうの施設管理

グルッポふじとうとは

グルッポふじとう（高蔵寺まなびと交流センター）は、旧藤山台東小学校施設のリノベーションを経て、平成30年4月1日に開所しました。この施設は、「まなび」「交流」「居場所」をコンセプトとした多世代交流拠点施設で、図書館、児童館、コミュニティカフェ、地域包括支援センター、こどもとまちのサポートセンターなどで構成されています。施設内は旧小学校の教室床をそのまま使用するなど、以前の記憶を残しつつ、リノベーションにより新しい雰囲気を作り出しています。



3. 賑わい創出事業

高蔵寺駅周辺エリアの賑わいづくり創出を目的に高蔵寺駅地下道で

「歌う、高蔵寺マーケット」を試行実施しています。

○第1回（平成31年3月24日（日）開催）

○第2回（令和元年5月26日（日）開催）



詳しくはこちら

パタン C

一般社団法人武蔵野市開発公社

①目的

公社は、武蔵野市が行うまちづくりに関連する事業を推進することにより、快適な豊かな生活環境の実現をめざし、もって市民福祉の増進と市の発展に寄与すること。

②設立の経緯等

1964年に武蔵野市により吉祥寺駅周辺都市計画事業が計画決定されたことに伴い、当該計画で移転を要する商業者への対策と、吉祥寺発展の拠点的役割を担う商業核となる魅力ある施設建設を推進するため、旧民法に規定する公益法人として1968年8月に設立。

2013年4月、一般財団法人への移行を契機に、吉祥寺をはじめとした武蔵野市の魅力や価値向上に取り組む法人として新たなスタートをきる。2020年12月に市より「都市再生推進法人」の指定を受ける。

所在地：東京都武蔵野市

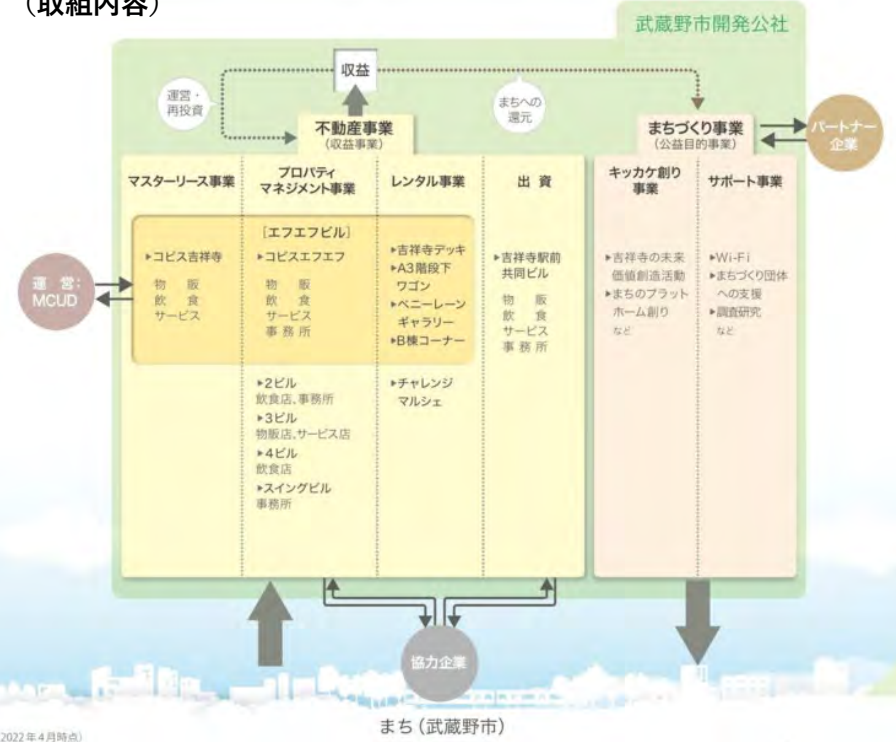
設立年：1968年8月

人員：－（理事7名、評議員5名、監事2名）

資本金：1,000万円

出資者：－

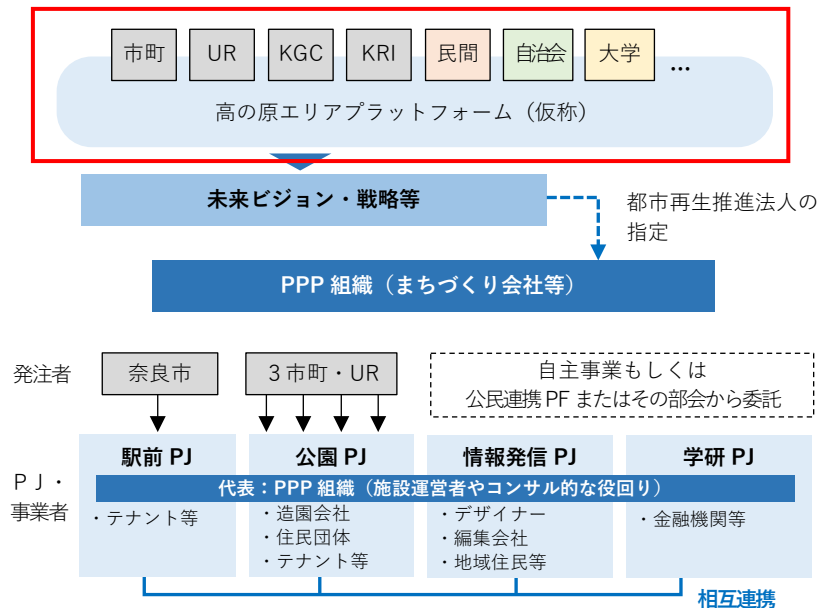
(取組内容)



1－2.（仮称）高の原エリアプラットフォームについて

（１）高の原のエリアマネジメント体制のイメージ

- ・公共のリソース等を活用し、高の原エリアのエリアマネジメントを推進していくために、**PPP 組織（まちづくり会社等）**を都市再生推進法人として指定するにあたって、その目的や位置づけ等を明確化するために、令和５年度に公民のステークホルダーが入ったプラットフォームを設置し、未来ビジョンを策定する。



- ・未来ビジョンの策定、PPP 組織の位置付け付与等にとどまらず、**公・学・民が連携・協働した取り組みの実施、各種事業の協議・調整、ビジョンの定期的な検証・見直し**なども視野に入れて、持続可能な仕組みをめざす。

【プラットフォームとは】

- ・プラットフォームとは、**共通の目的（課題解決）を達成するためにつくられる場**。
- ・多様な主体がフラットに集まる場としては「協議会」に似ているが、協議会が協議すること自体を第一の目的とする一方で、プラットフォームは「ある共通の目的の遂行のために柔軟につながる協働の場」であり、**それぞれの組織や人が主体的に参加し、その専門性や得意分野を活かし合って、実質的な役割を担っていくこととなる**。
- ・プラットフォーム自体が、事業の実施主体として実働するというよりも、プラットフォームでの議論等を踏まえて、必要な事業や体制を立上げ、その**事業を主体的に実施する主体に対して、構成メンバーのそれぞれの立場・役割で協力・連携し、その事業の実現を図ることを想定**。

(2) 本プラットフォームの目的

高の原エリア（奈良市・木津川市・精華町の8住区）において、持続発展的にエリアの価値を高め、発信していくために、公・学・民の様々な関係者が連携・協働し、共通する目標像（ビジョンで明確化）に向けて取組んでいくことを目的とする

(3) プラットフォームの活動内容（案）

- | | |
|-----------------------|----------------|
| ①全体会議の開催 | →令和5年度 4回程度を想定 |
| ②地域の現状調査や分析、活動の効果分析 | |
| ③エリア内の公共的空間の利活用に関する検討 | →令和5年度 社会実験 |
| ④未来ビジョンの検討・策定・点検・見直し | →令和5年度 ビジョン策定 |
| ⑤その他目的を達成するために必要な活動 | |

(4) プラットフォームの構成メンバー（案）

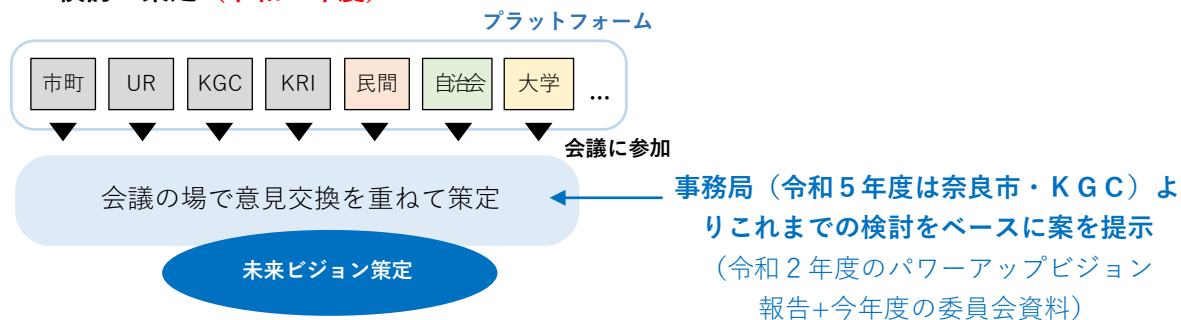
- ・令和6年度はビジョン策定が主たる目的となるため、今年度の検討委員会をベースに、**地域住民団体や大学を構成メンバーに追加し、小さくスタートする。**
- ・ビジョン検討の中で具体的な取組み内容やプラットフォームの役割や展開についても検討し、それに応じて、**今後段階的にメンバー追加や拡張をしていく想定。**

■当初メンバーの想定（適宜関わりに応じて追加していく予定）

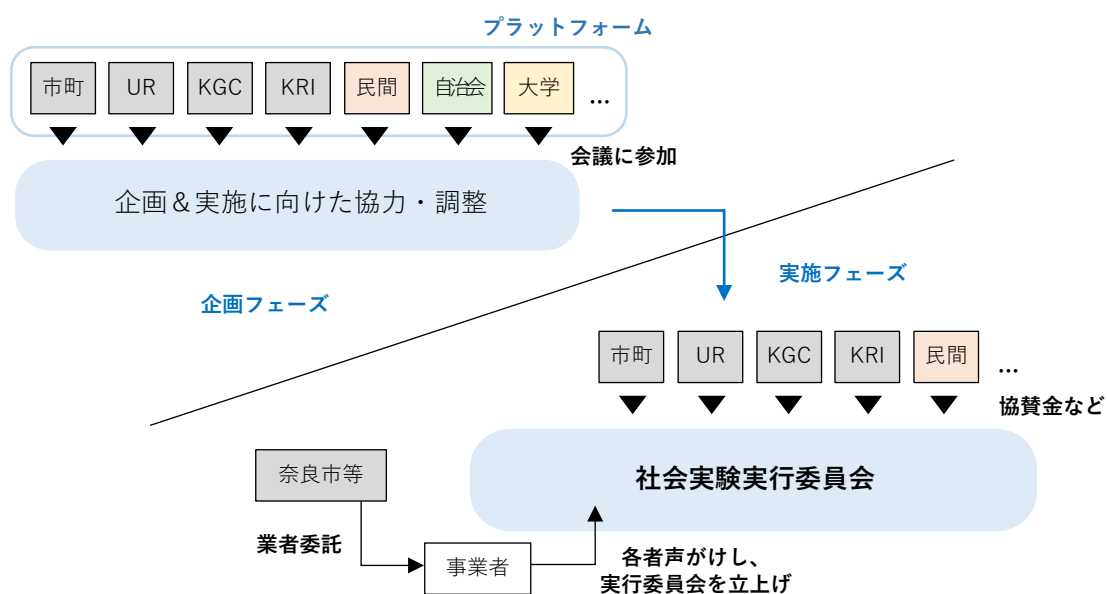
- ・地域住民団体・活動団体
- ・エリアに関わる民間事業者等
- ・大学・教育機関
- ・行政・公的機関
- ・学識経験者・アドバイザー

(5) 取組みに応じたプラットフォームの体制イメージ

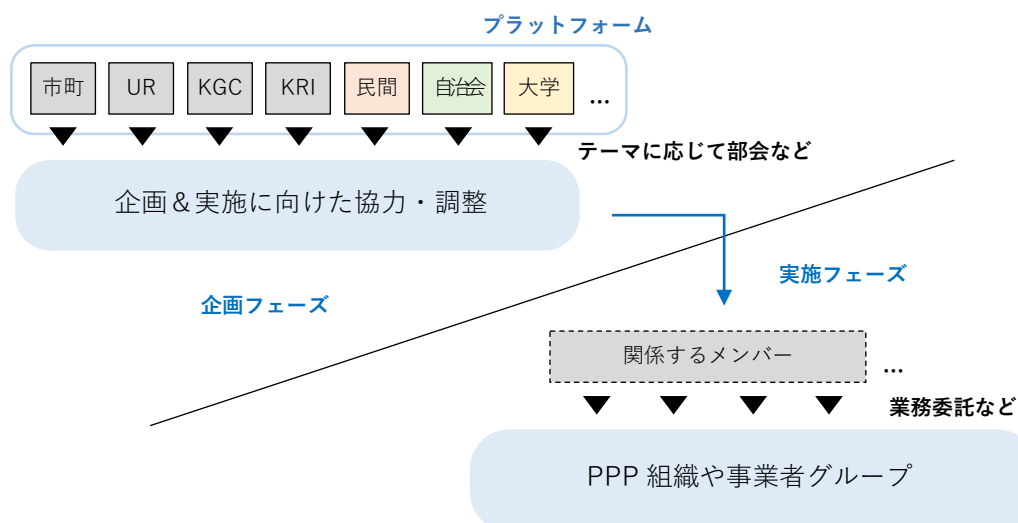
① ビジョンの検討・策定 (令和5年度)



② 社会実験 (駅前などでのイベント・効果測定) の実施 (令和5年度～)



③ 個別プロジェクトの実施 (令和6年度～)



(6) プラットフォームの規約案

(仮称) 高の原エリアプラットフォーム 規約案

(名 称)

第1条 本団体は、「高の原エリアプラットフォーム」と称する。

(目 的 及 び エ リ ア)

第2条 本団体は、高の原エリア（奈良市神功・右京・朱雀・左京・佐保台、木津川市相楽台・兜台、精華町桜が丘の8住区、以下「本エリア」という。）において、持続発展的にエリアの価値を高め、発信していくために、公・学・民の様々な関係者が連携・協働し、共通する目標像に向けて取り組んでいくことを目的とする。

2 当該エリアの範囲は、別図に示すとおりとする。

(活 動 内 容)

第3条 本団体は、前条の目的を達成するために、次に掲げる活動を行う。

- (1) 本団体の運営に関すること
- (2) 当該エリアにおける未来ビジョンの策定及び改廃に関すること
- (3) 未来ビジョンの実現に向けた調査・検討に関すること
- (4) 未来ビジョンに記載する事業等の実施もしくは支援に関すること

(組 織)

第4条 本団体は、次に掲げる団体等をもって組織する。

- (1) 地域住民団体・活動団体
- (2) エリアに関わる民間事業者等
- (3) 大学・教育機関
- (4) 行政・公的機関
- (5) 前各号に掲げる者のほか、本団体が適当と認めるもの

2 本団体への加入又は脱退は、代表が承認する。

(役 員 及 び 職 務)

第5条 本団体に次の役員を置く。

- (1) 代表1名
 - (2) 副代表若干名
 - (3) 会計1名
 - (4) 監事若干名
- 2 役員の選出は、本団体構成員（以下「構成員」という。）の互選による。
- 3 代表は、会務を総理する。
- 4 副代表は、代表を補佐し、代表に事故あるときは、その職務を代理する。
- 5 会計は、本団体の会計を担うものとする。
- 6 監事は、本団体の会計事務を監査する。

（役員 の 任期）

第6条 役員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 補欠又は増員による役員の任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

3 役員の任期が満了となった場合において、役員から特段の申出がない場合は、その任期は、自動的に更新されるものとする。

（会 議）

第7条 会議は、代表が招集し、その議長となる。

2 会議は、本団体構成員の半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席構成員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 代表は、必要があると認めるときは、構成員以外の者に会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

（経 費）

第8条 本団体の経費は、補助金・助成金、寄付金、負担金、その他の収入をもってあてる。

2 本団体への入会金及び年会費は、無料とする。ただし、本団体で実施する活動のために必要と認められる場合は、当該活動に参加した構成員から相応の負担金を徴収することができる。

（会 計 年 度）

第9条 本団体の会計年度は、毎年4月1日に始まり翌年3月31日に終わる。

（事 務 局）

第10条 本団体の事務局を奈良市及び関西文化学術研究都市センター株式会社に置く。

2 本団体の運営に必要となる連絡・調整等は、奈良市及び関西文化学術研究都市センター株式会社が共同して行う。

（そ の 他）

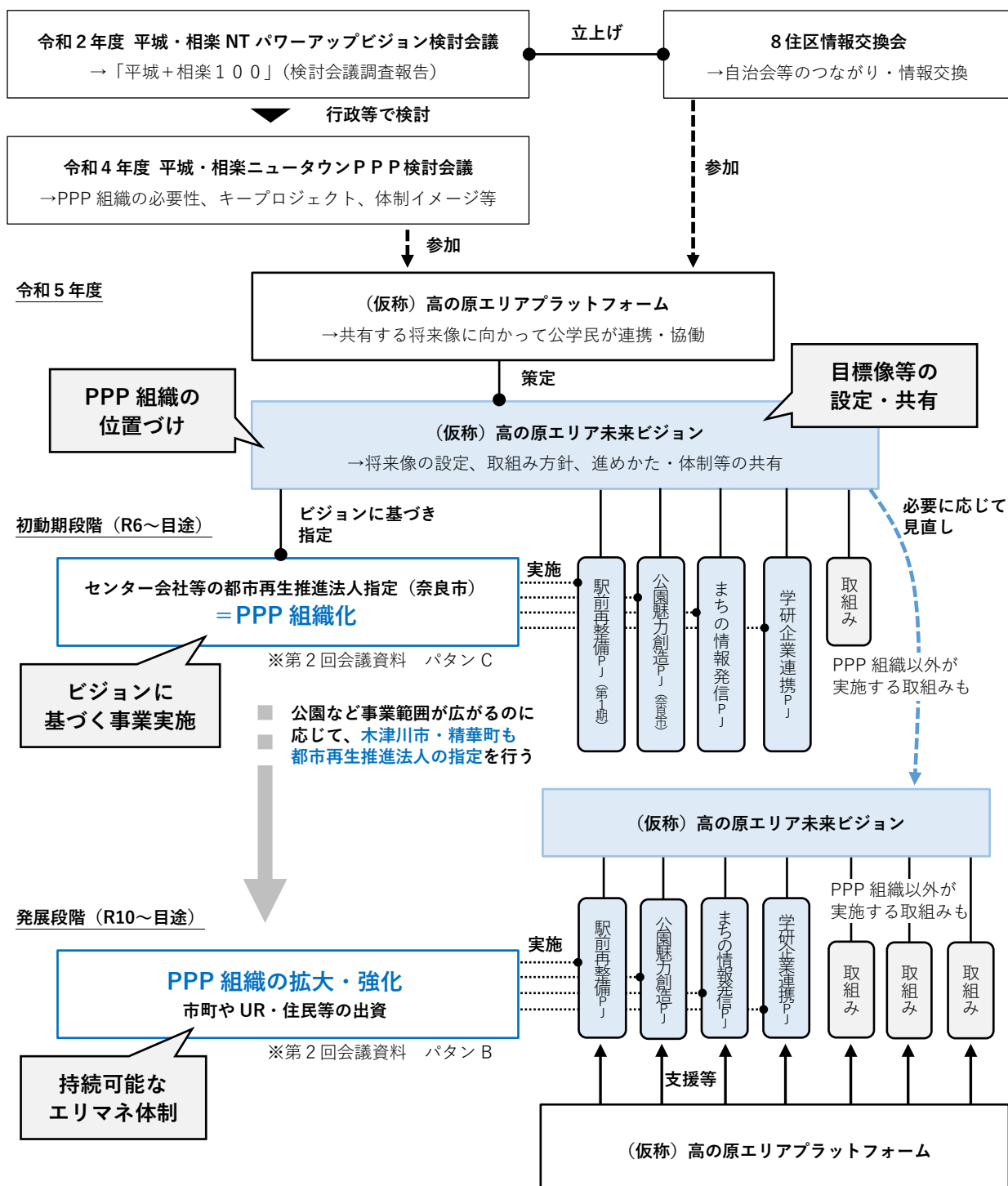
第11条 この規約に定めるもののほか、本団体の運営に関し必要な事項は、代表が別に定める。

附則

この規約は、令和5年●月●日から施行する。

2. ロードマップの作成

- ・公共のリソース等を活用したエリアマネジメントを推進していくため、**PPP 組織（まちづくり会社等）を都市再生推進法人として指定**。その目的や位置づけ等を明確化するために、令和 5 年度に公民ステークホルダーが入ったプラットフォームを設置、未来ビジョンを策定する。
- ・**センター会社等を PPP 組織としてスタートさせ、段階的に拡大・強化を図る。**



3. エリアマネジメントの資金の確保に向けて

～高の原エリアマネジメント基金（仮称）～

- ・プラットフォームや PPP 組織等が推進するエリアマネジメントでは、継続的な活動を支える仕組みが重要。基礎的な活動原資として、共感し応援したい市民・町民、企業からの寄付金を募る
- ・さらに、エリアマネジメントにより受益を受ける事業者等からも、エリアマネジメント基金に還元される仕組みをつくることが考えられる

①寄付金の受け皿としての基金

▶企業版ふるさと納税の活用

- ・「まち・ひと・しごと創生寄附活用事業（地域創生事業）」に企業が寄付すると、寄付額の約3割が税額控除される仕組みがあり、全国の自治体でハード・ソフト問わず、様々な事業に活用されている
- ・学研企業をはじめ、ニュータウンながら大手企業の研究所が立地することやその勤務者の多い本エリアの特長を活かす
- ・また、PPP 組織に出資しにくいプラットフォームメンバーの支援方法としても考えられる

事例：石川県野々市市／創業支援拠点の整備



市の中心部に開設した「学びの杜のいちカレード」

寄附活用事業の概要 新しい複合施設を拠点に創業支援に取り組む

野々市市の中心部にある「本町地区」は、かつては旧北国街道の宿町として栄え、その後も市の中心として発展しましたが、現在は市庁舎や大型商業施設の郊外への移転等により活力が低下しています。この「本町地区」の一部を含む野々市中央地区に2017年にオープンした新しい複合施設「学びの杜のいちカレード」において、創業に関心のある方や創業して間もない方を対象とした創業塾や創業支援セミナーなど、創業支援事業を展開しました。これにより、市外から人を呼び込み交流人口を拡大するとともに、市の魅力を広く伝えることでしごとづくりや移住・定住につなげます。

寄附活用事業の成果 「学びの杜のいちカレード」に、多くの人が来館

1. 創業塾や創業セミナーに多数の参加者があり、創業につながった
2. 「学びの杜のいちカレード」には、オープンから7カ月間で30万人が来館
3. 図書館に創業関連図書を多数収蔵し、ビジネスや創業に貢献
4. 図書ボランティアの加入者が増え、ボランティアの企画立案による催しが多数開催



新施設内にオープンした図書館のブックタワー。創業や第二創業に役立つ図書コーナーもある。

事例：北海道東川町／シビックプライドの醸成



高校生海外派遣事業（ロシア）に参加した生徒たち

寄附活用事業の概要 奨学助成や国際教育で、世界に通じる人材を育成

北海道のほぼ中央にある東川町は、「写真の町」として知られるほか、良好な生活環境や自由なライフスタイルを背景に、人口が増加傾向にある全国でも珍しい町です。また、国際交流が盛んで、国内初となる公立日本語学校で学ぶ外国人留学生と住民との交流も行われています。本プロジェクトは、こうした町の魅力に共感した企業からの寄附を活用して、奨学助成や国際教育の推進、起業化支援などを行うものです。人材育成及び地域回帰の仕組みづくりを進めることで、東川町で生まれ育った子どもの郷土愛を育み、将来的に「人財」として東川町に戻ってくるサイクルを構築します。

寄附活用事業の成果 支援を受けた子どもたちの郷土愛が深まった

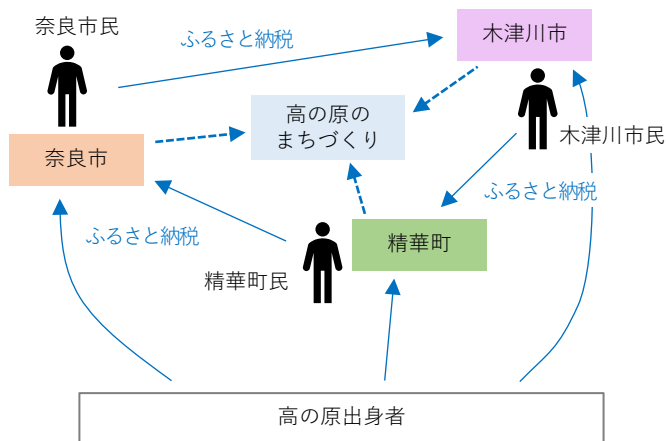
1. 子どもたちの意識が変化し、町に対して誇りをもつようになった
2. 高校生海外派遣に参加した生徒が海外の大学へ進学
3. 毎年10名ほどが起業しており、町が活性化
4. 移住者やUターン者など、優秀な人材が集まるようになった



東川町から都市部や海外等地域外に進学する者に返済不要の奨学助成を実施

▶ふるさと納税の活用

- ・ 泉北ニュータウンでは、ふるさと納税の使い道として「泉北ニュータウン再生」という項目を過去に設定していた。項目の見直しによって現在はより幅広い内容（カーボンニュートラル実現の推進など）に再編され、ニュータウン再生の項目はなくなっているが、ニュータウン出身者と思われる方からの多額の寄付があったという
- ・ 3市町にまたがる高の原エリアの場合、奈良市民→木津川市にふるさと納税、木津川市民→奈良市にふるさと納税という形で住民がふるさと納税を活用することで、結果的にわがまち高の原エリアのまちづくりを応援することができる
- ・ また、本エリアに愛着をもった出身者から応援・支援を受けることも期待できる



事例：横浜市／よこはま夢ファンド
(横浜市市民活動推進基金)

活動を支援する NPO を指定して寄附が可能

※基金の使途として、本エリアで活動する様々な活動団体への活動資金として助成すること、公園・緑道などのインフラの維持・改善などが考えられる

▶公益財団法人の基金の設置

- ・ 自治体が設置するものとは別に、基金を設置することも考えられる
- ・ 公益財団法人泉北のまちと暮らしを考える財団（2022 年公益財団法人認定）では、泉北ニュータウンでの市民活動の原資となる「コミュニティ基金」を設置・運営している。2021 年度までの寄付金は総額約 2,500 万円（715 件）



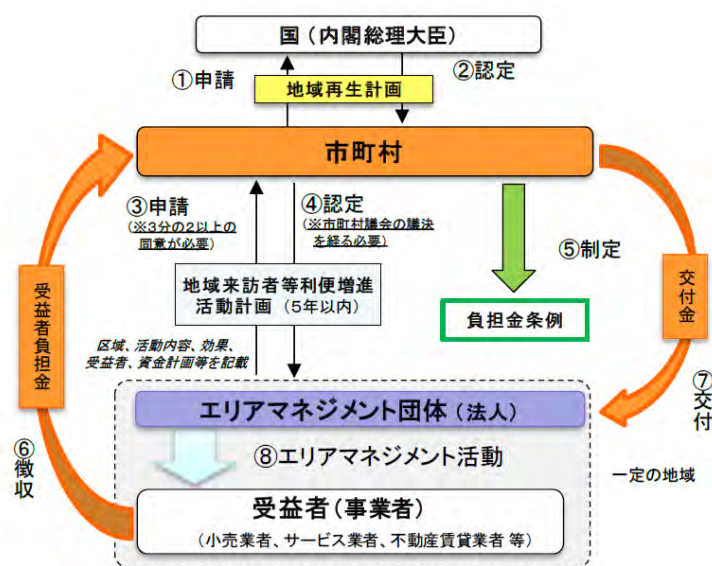
助成団体の例：NPO 法人団地ライフラボ@茶山台

②エリアマネジメントで発生する便益の還元

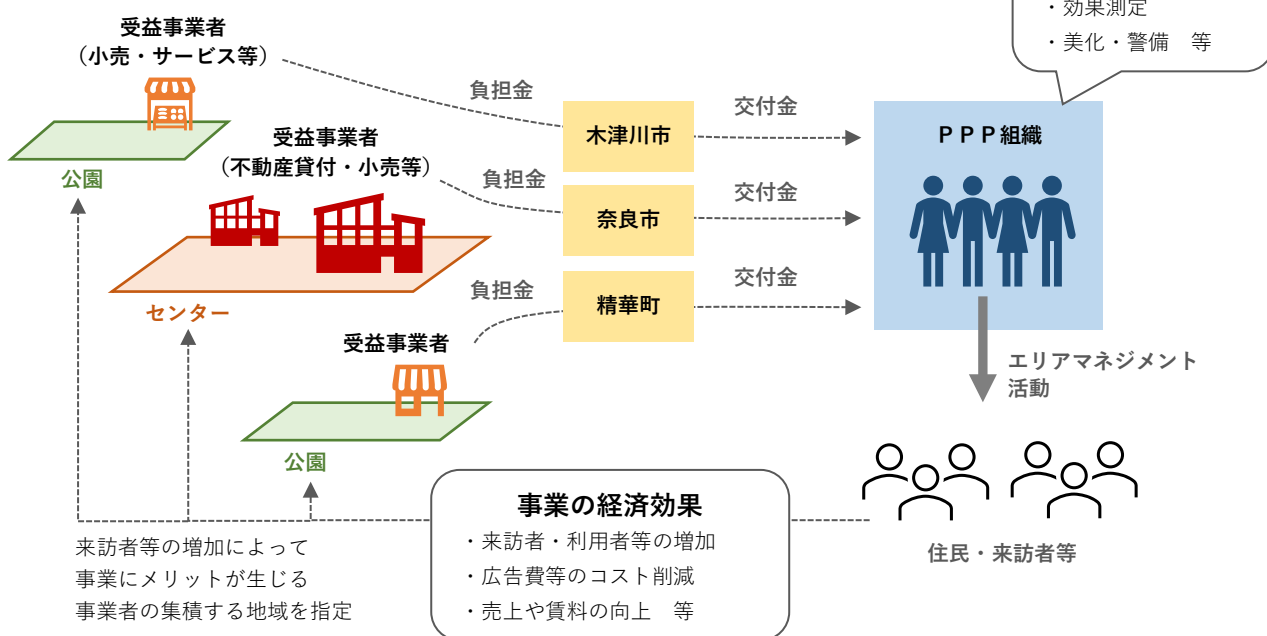
▶地域再生エリアマネジメント負担金の活用

- ・日本版 BID 制度とも呼ばれる制度で、エリアマネジメントの受益を得るエリア内の事業者から受益者負担金を市町が徴収し、それを交付金としてエリアマネジメント団体に還元するもの
- ・高の原エリアでは、センター地区や公園等の事業者から負担金を徴収することが考えられる
- ・なお、センター地区においては、センター会社の用地・建物を借りている事業者が多いため、センター会社が PPP 組織（エリアマネジメント団体）となった場合、これまでの賃料収入とは別に、エリアマネジメント活動にのみ活用できる費用（イベント実施費用、美化・警備などの費用など）を得ることになる

■仕組み図



（高の原エリアでの展開イメージ）※要詳細検討



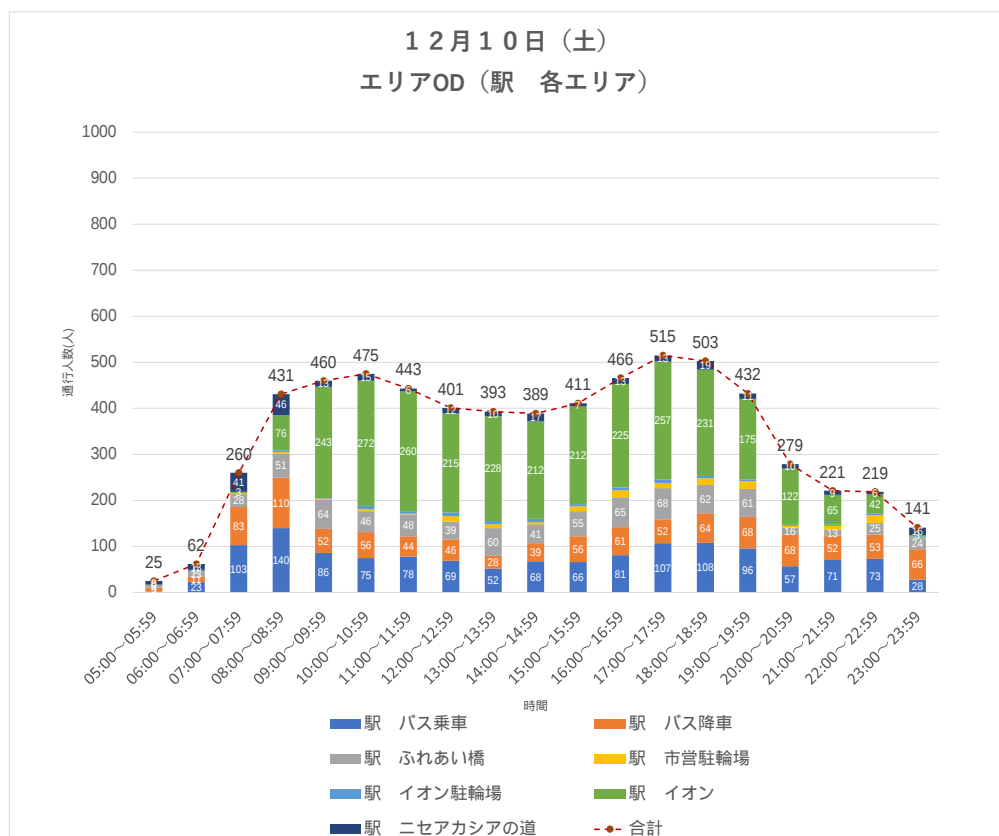
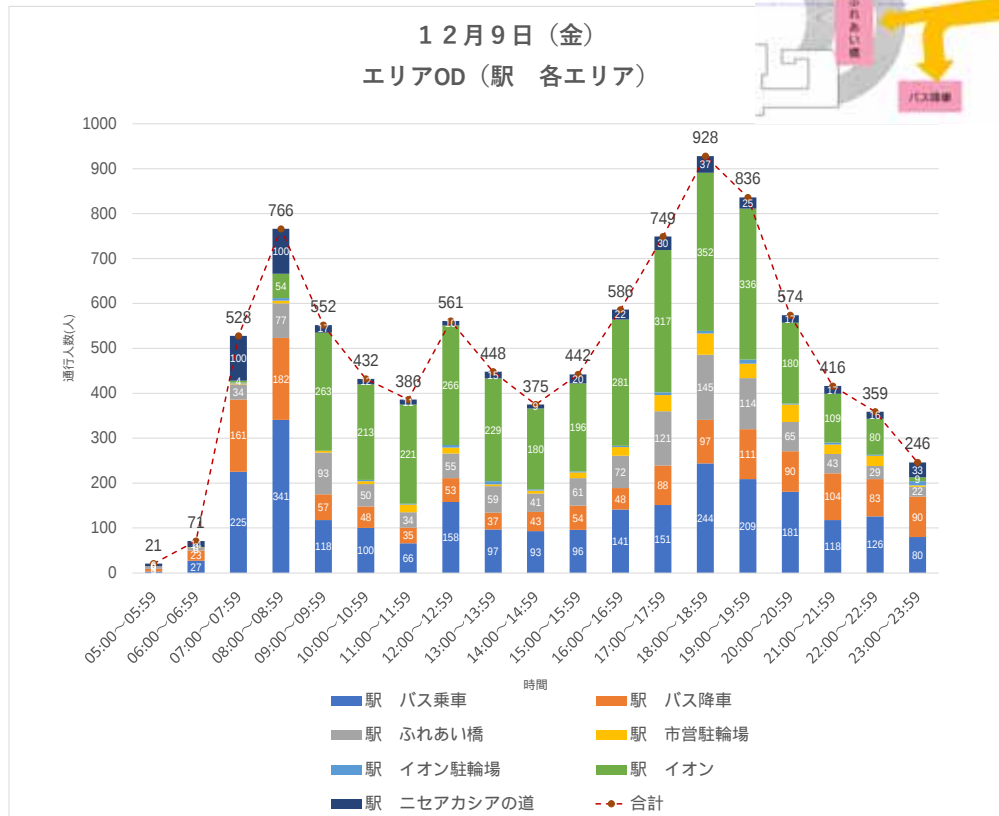
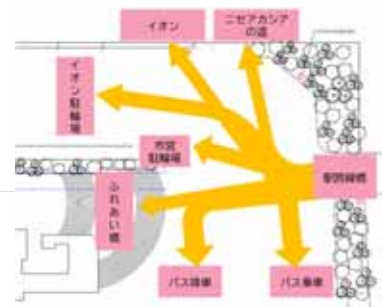
参考資料

1. 近鉄高の原駅前広場の交通実態調査の調査結果詳細

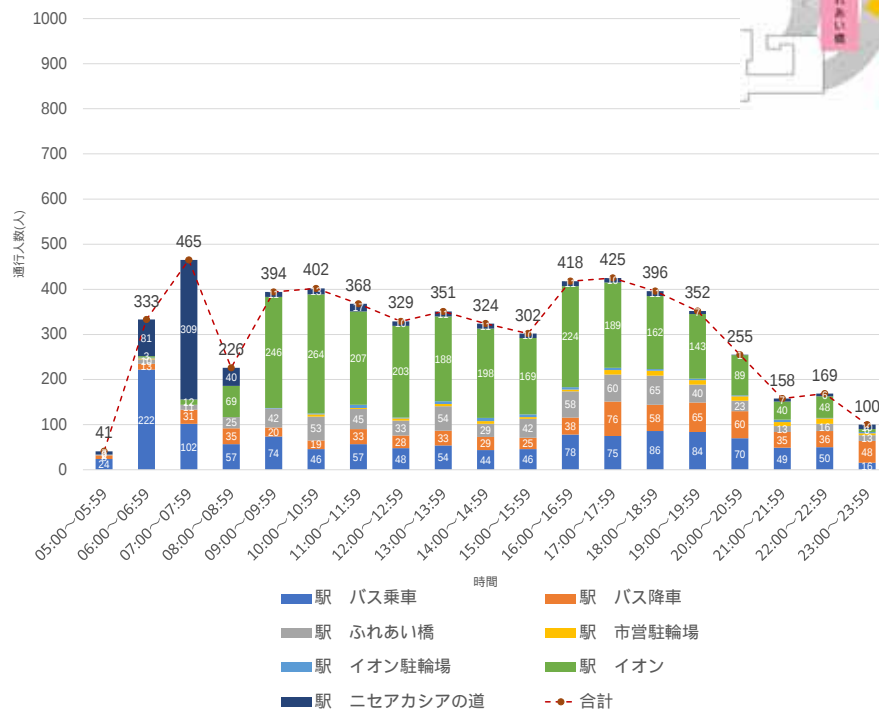
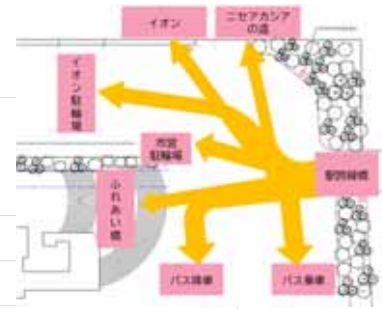
1-1. 歩行者空間の利用状況

◆ 調査日別のエリア OD の詳細結果

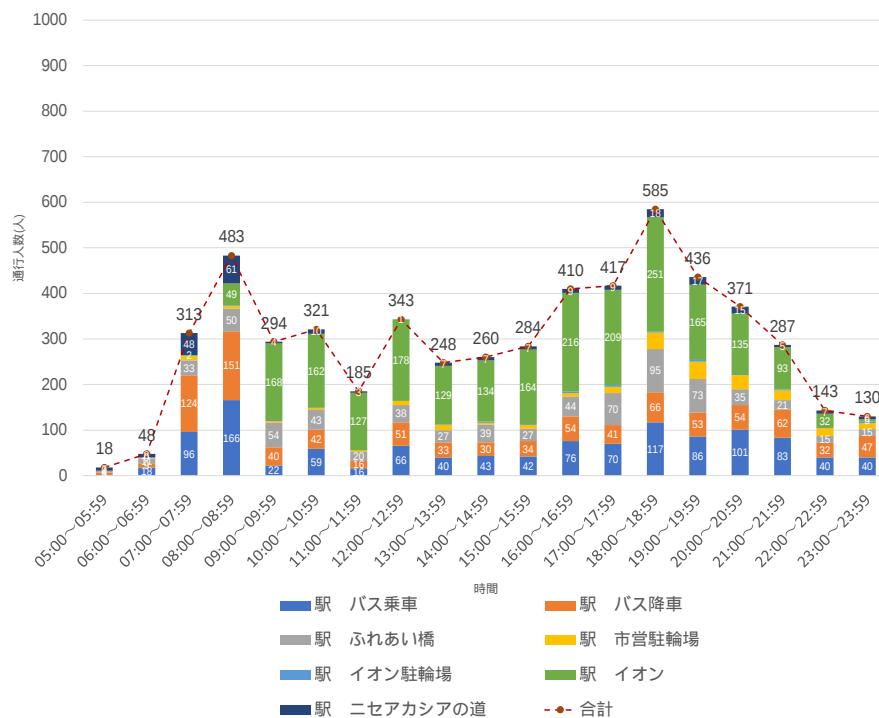
【駅から各地点へ】

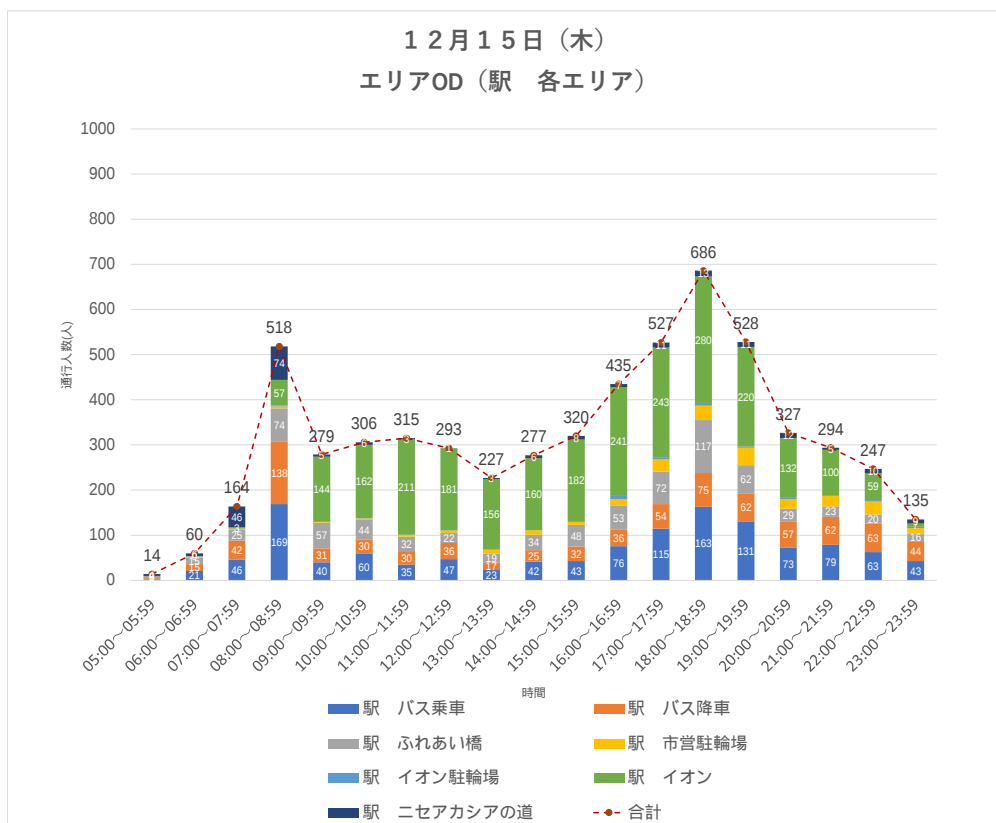
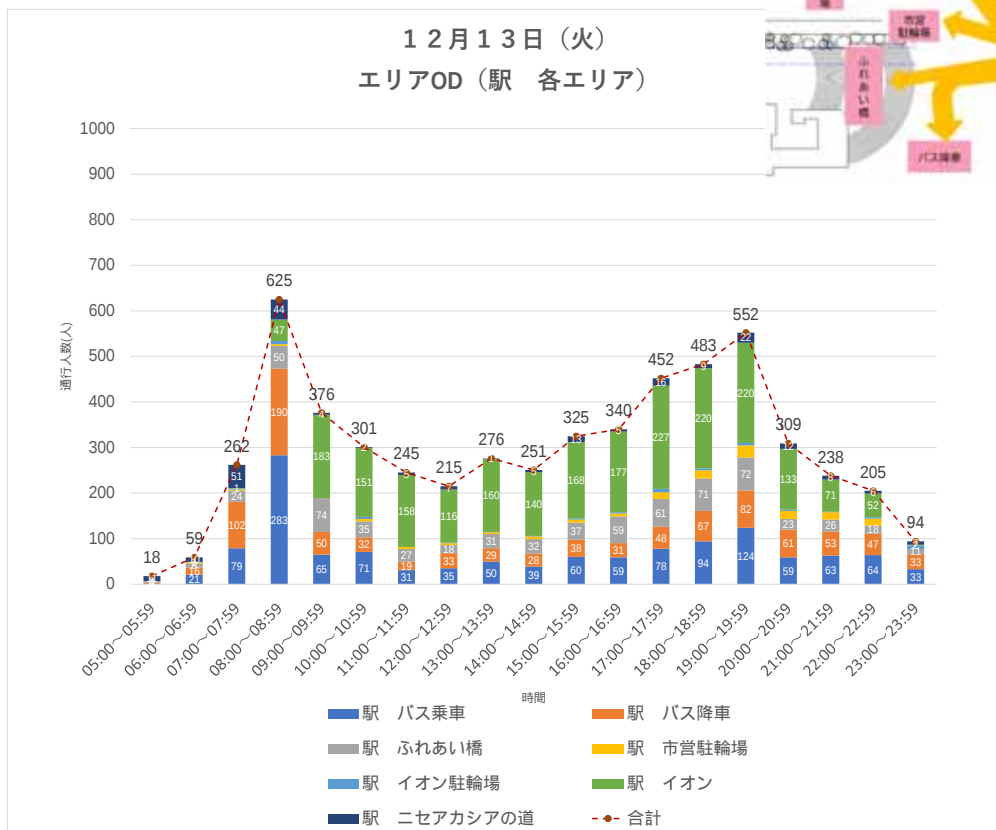


12月11日(日)
エリアOD (駅 各エリア)

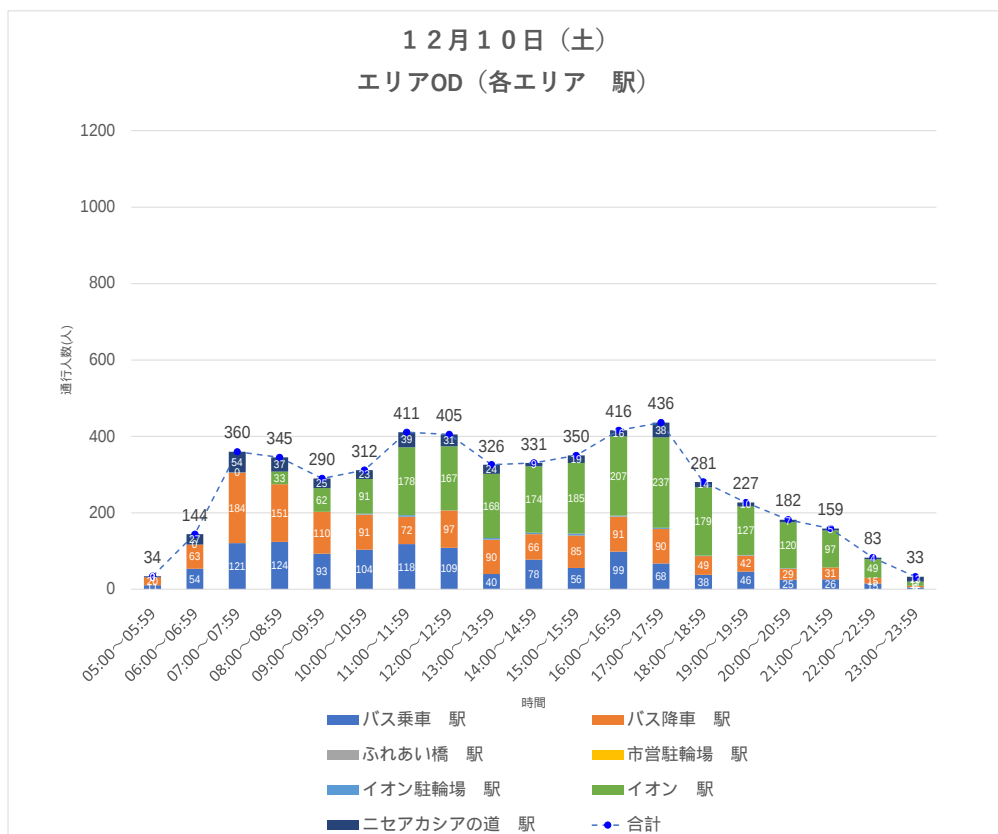
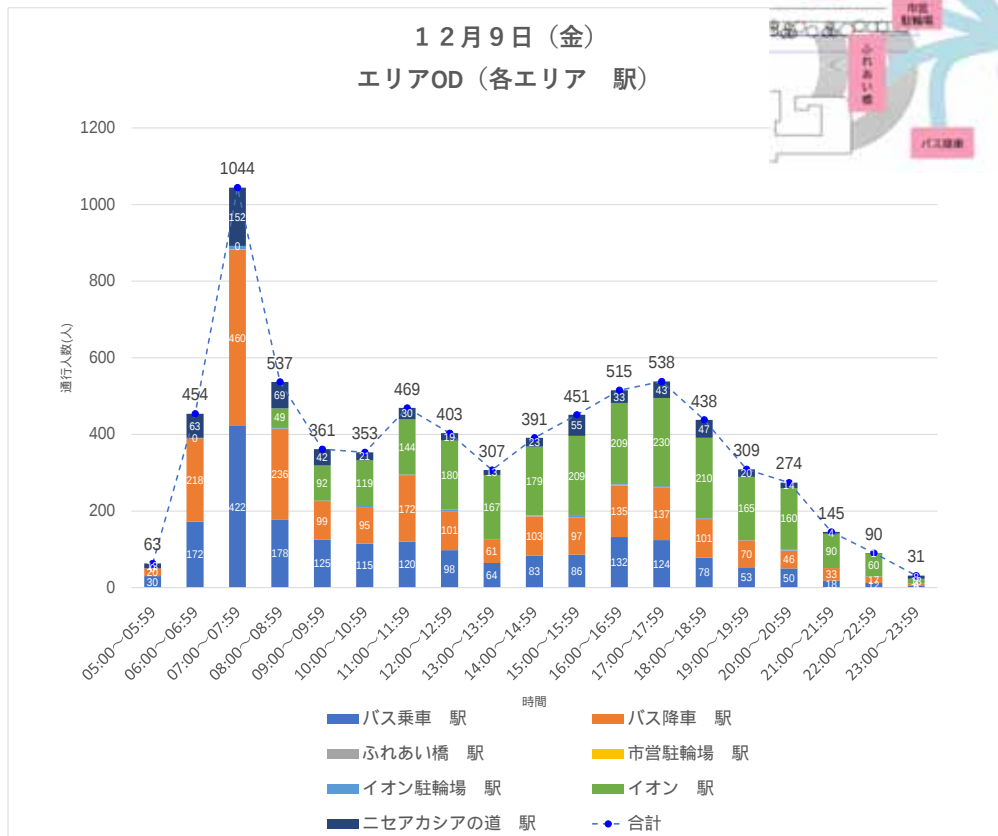
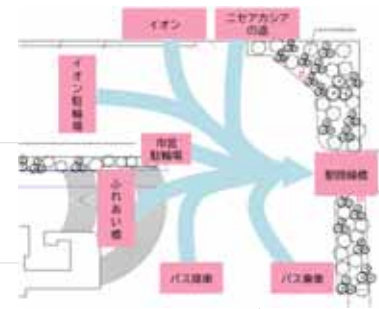


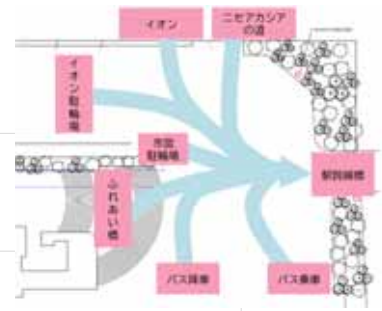
12月12日(月)
エリアOD (駅 各エリア)



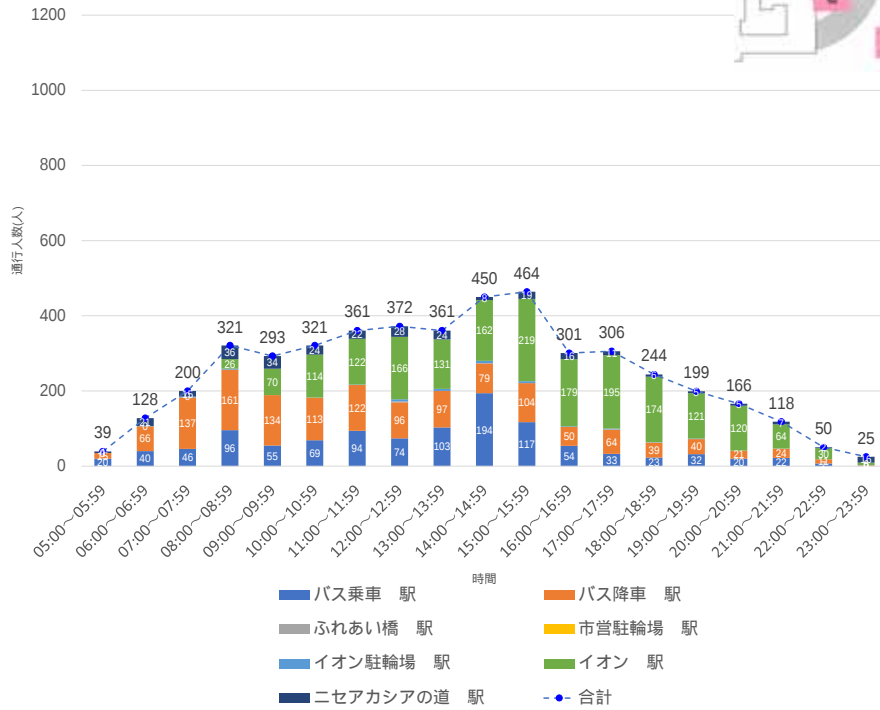


【各地点から駅へ】

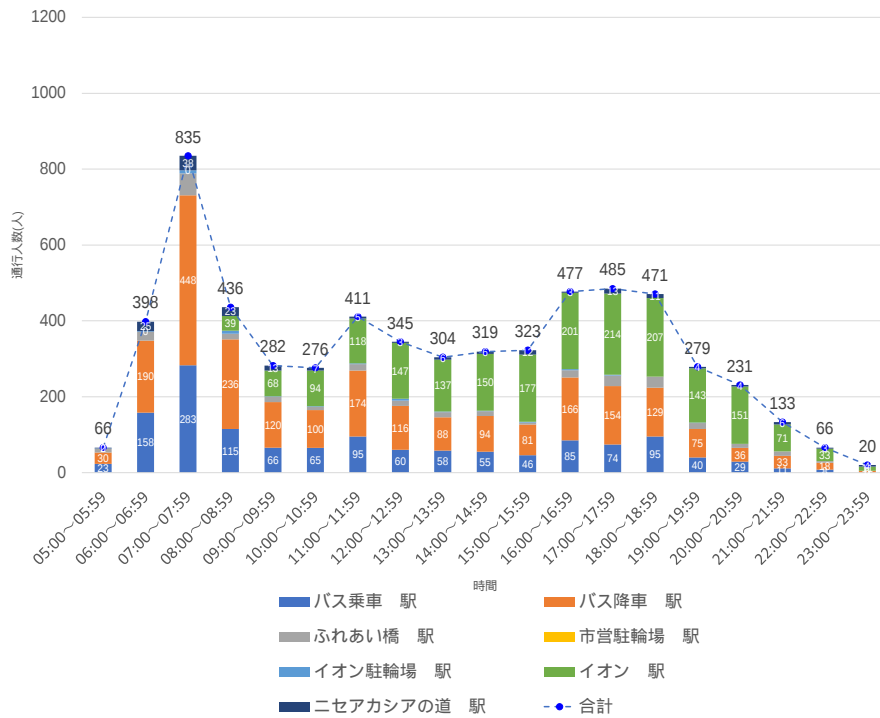


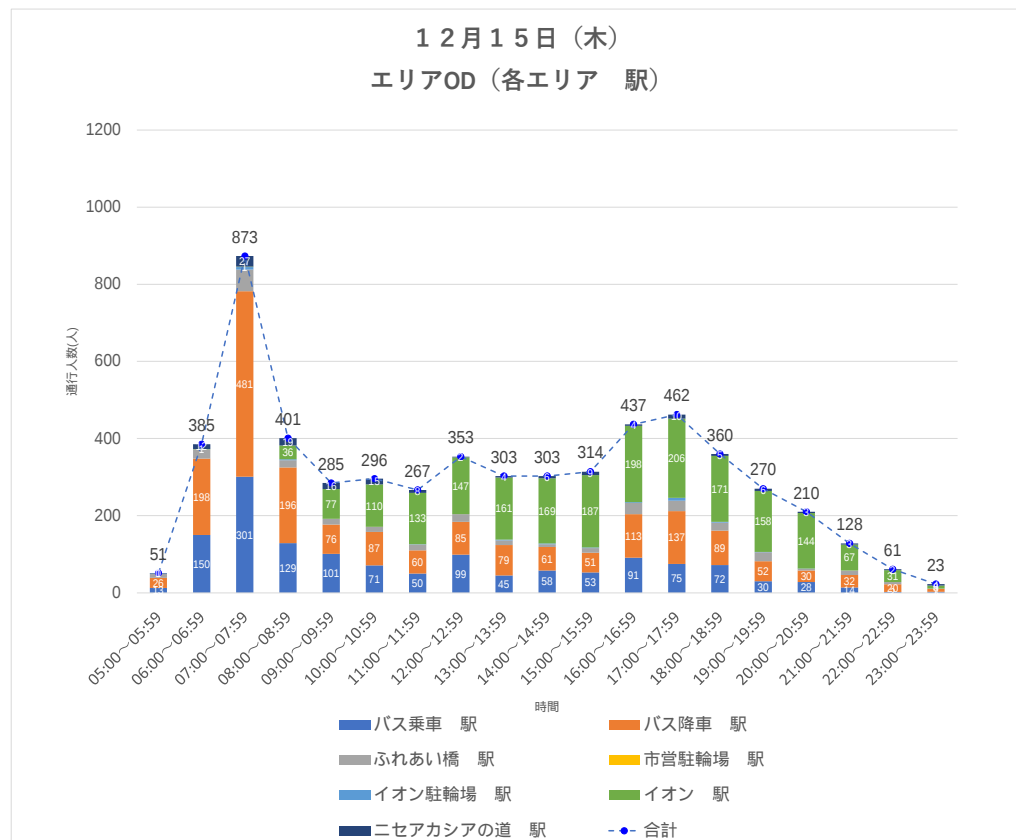
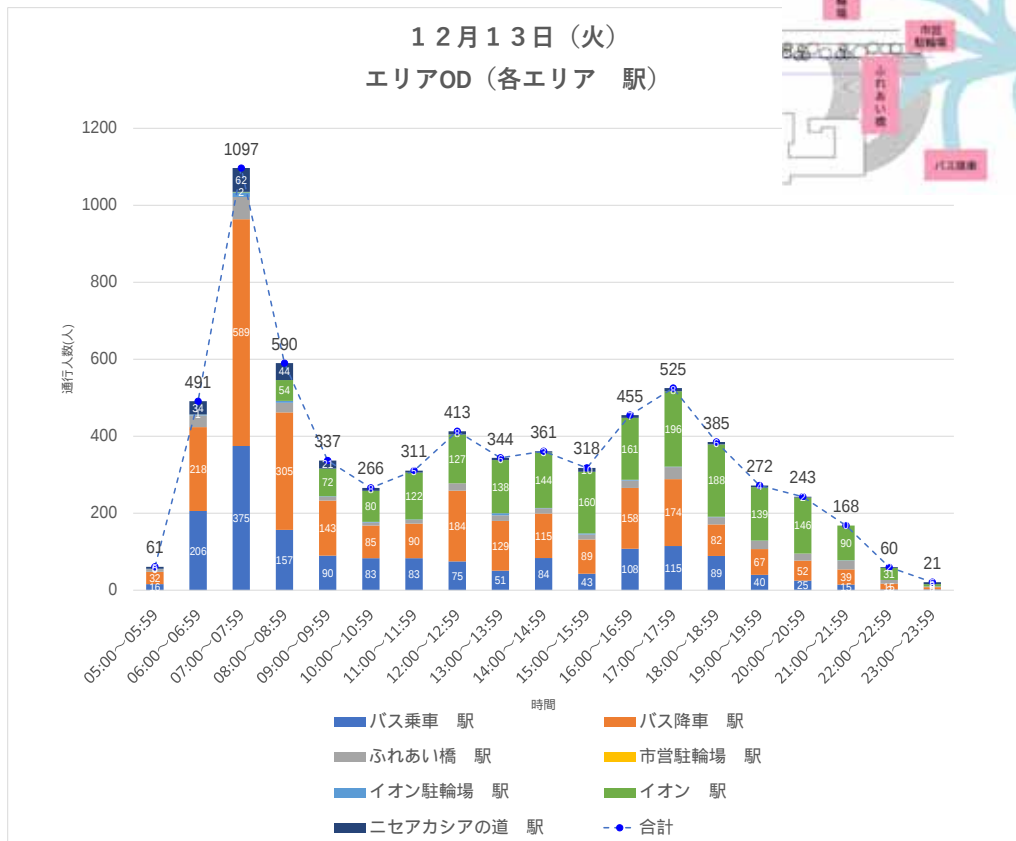


12月11日(日)
エリアOD (各エリア 駅)



12月12日(月)
エリアOD (各エリア 駅)



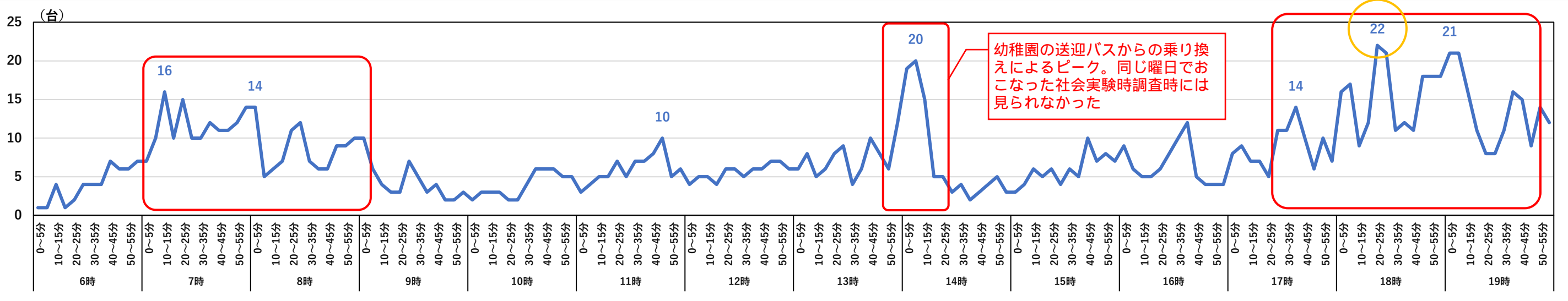
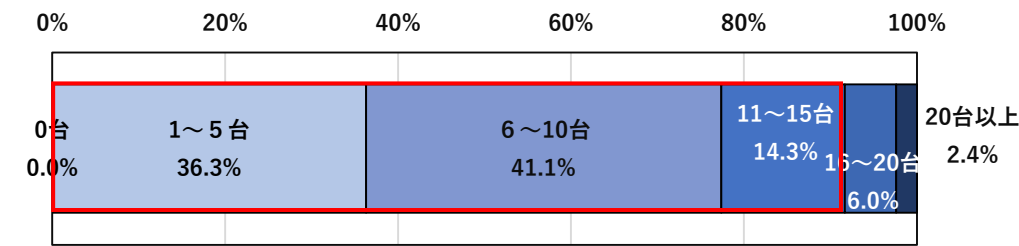


1－2. タクシー・一般車ロータリーに関する調査の調査結果詳細

(1) 一般車等・タクシーの最大同時利用台数調査

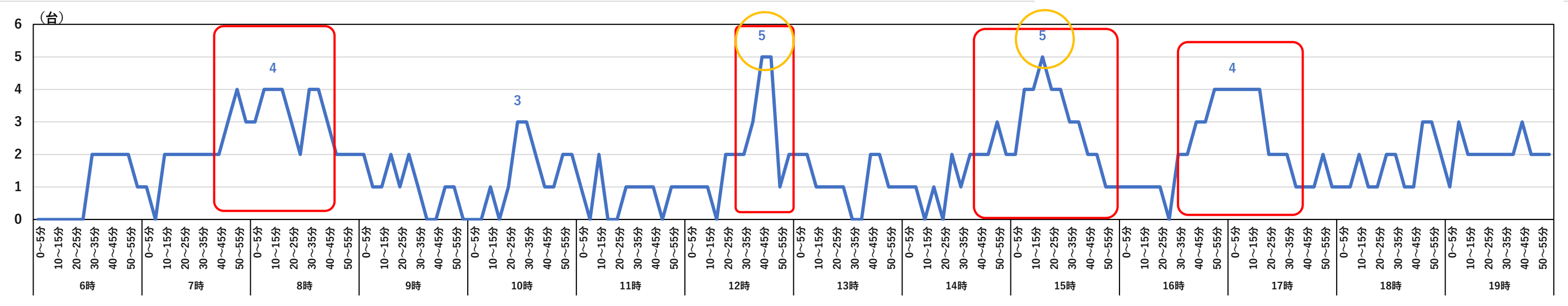
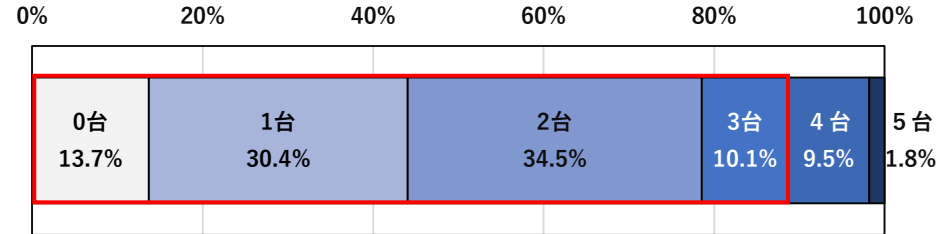
【一般車等】

- ・最大同時利用台数は 18 時半頃の 22 台／5 分間。
- ・ピークは 3 回あり、朝 7～8 時台（最大 16 台／5 分間）、昼 14 頃（最大 20 台／5 分間）、夕方 17 時半頃～20 時頃（最大 22 台／5 分間）。
- ・ピーク以外は概ね 5～10 台程度 / 5 分間で推移。
- ・5 分毎の最大同時利用台数について、全時間帯を通じ 16 台以上の利用は 8.4% で 20 台以上になるとわずか 2.4% にとどまる。



【タクシー】

- ・最大同時利用台数は 12 時台と 15 時台の 5 台／5 分間。
- ・ピークは 4 回あり、朝 7～8 時台（最大 4 台／5 分間）、昼 12 時と 15 時台（最大 5 台／5 分間）、夕方 17 時台（4 台／5 分間）。
- ・ピーク以外は 1～3 台程度 / 5 分間で推移。
- ・5 分毎の最大同時利用台数について、全時間帯を通じ 4 台以上の利用は 11.3% で 5 台以上になるとわずか 1.8% にとどまる。
- ・また、6～20 時のうち、14% 程度は同時利用台数が 0 台（＝乗車・降車・待機が 0 台）。



(2) タクシー乗降台数調査

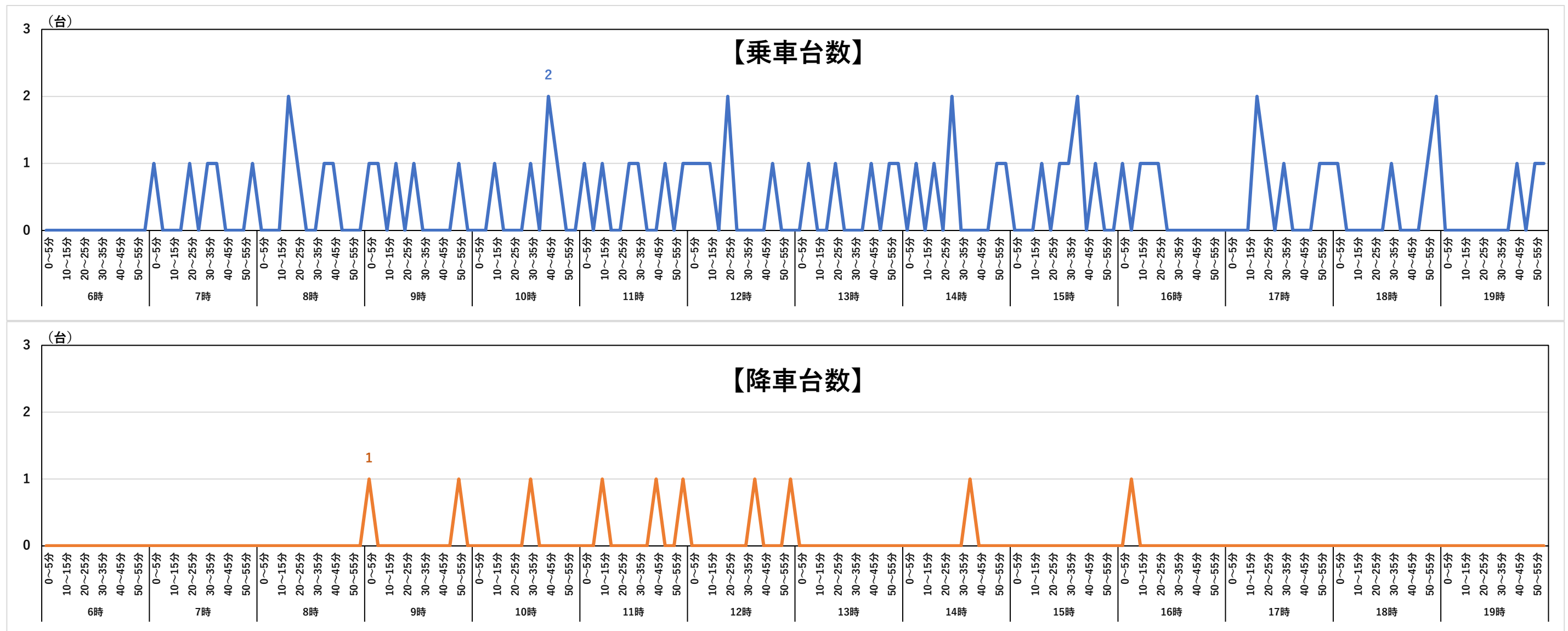
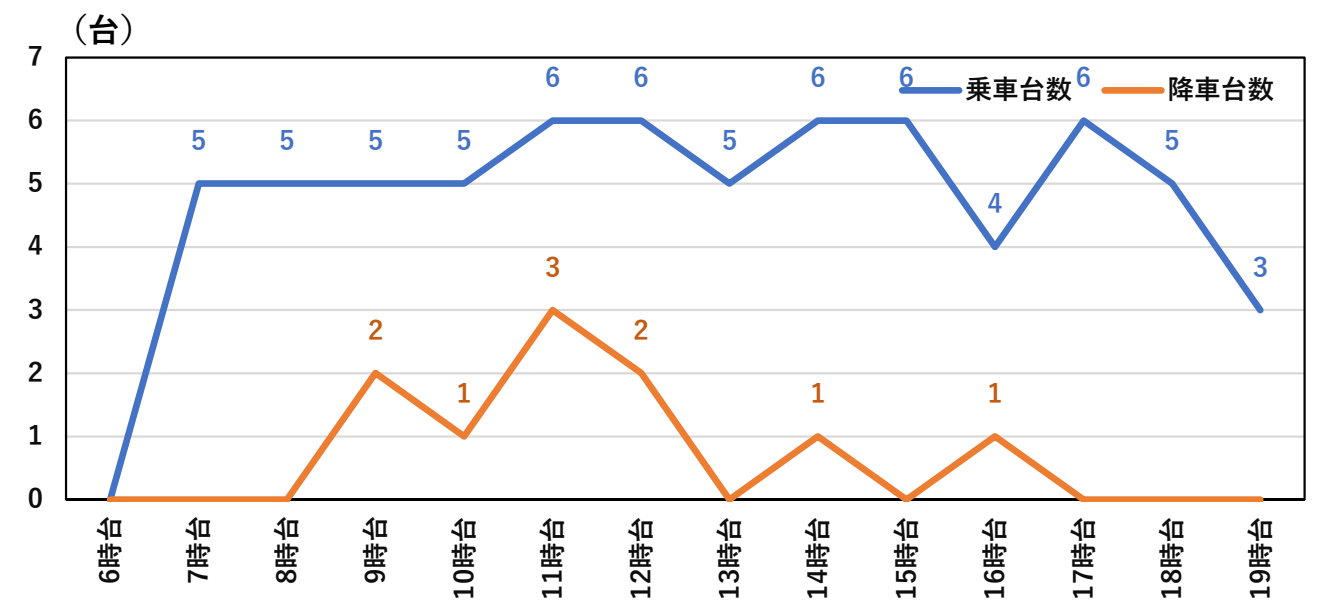
【乗車台数】

- ・最大で2台/5分間。1時間毎に見てみると、平均5～6台程度である。

【降車台数】

- ・降車はほとんどない状況(あっても1～3台程度/時間)。
- ・乗車と降車の台数に差があるため、ロータリー以外の場所で降車していることも考えられる。

(想定箇所：東口の駐輪場前のロータリーやイオンの駐車場出入り口付近など)

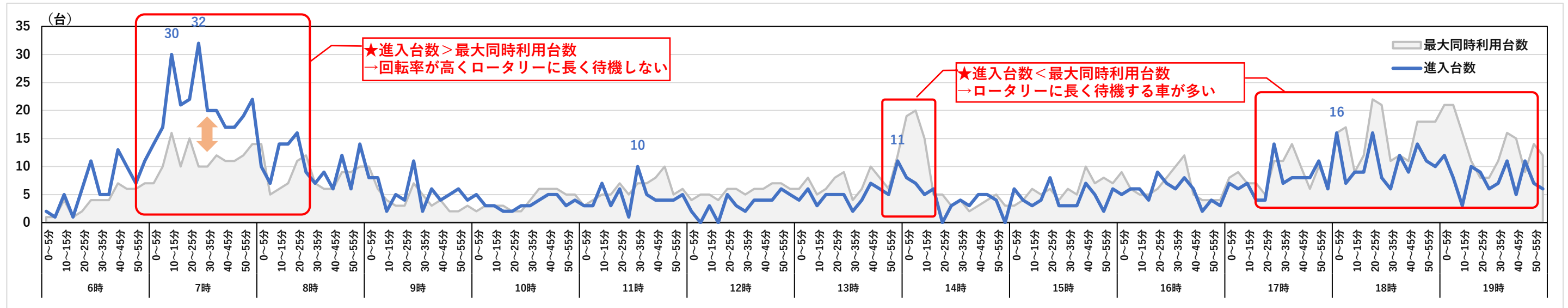


(3) 一般車等・タクシーの進出台数調査

【一般車等】

- ・一般車等の進出台数の最大は、朝 7 時台の 32 台／5 分間。
- ・朝のピークは朝 7 ～ 8 時台で最大 32 台／5 分間。また、夕方のピークは夕方 17 ～ 18 時頃にあり最大 16 台／5 分間。
- ・朝の送りよりも夕方の迎えの方がロータリー内での停車時間が長いため、最大同時利用台数が多くなると推察される。

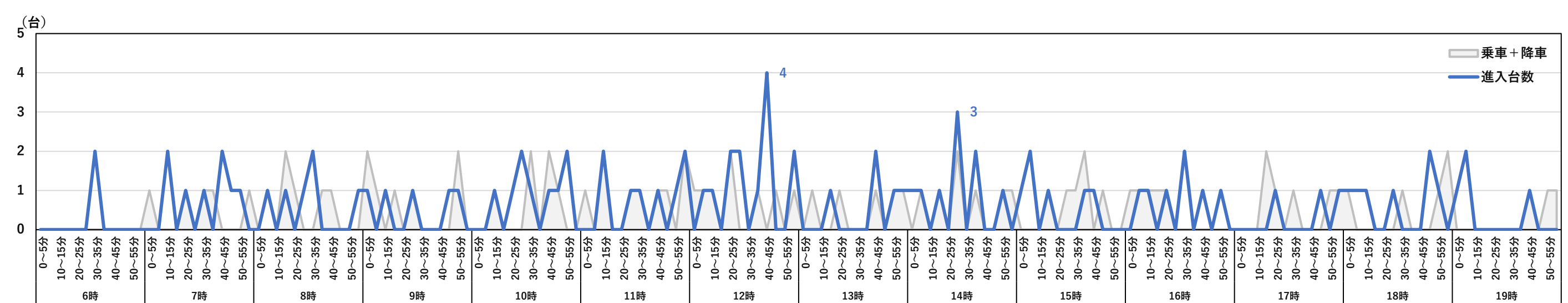
(最大同時利用台数をグレーで表示)



【タクシー】

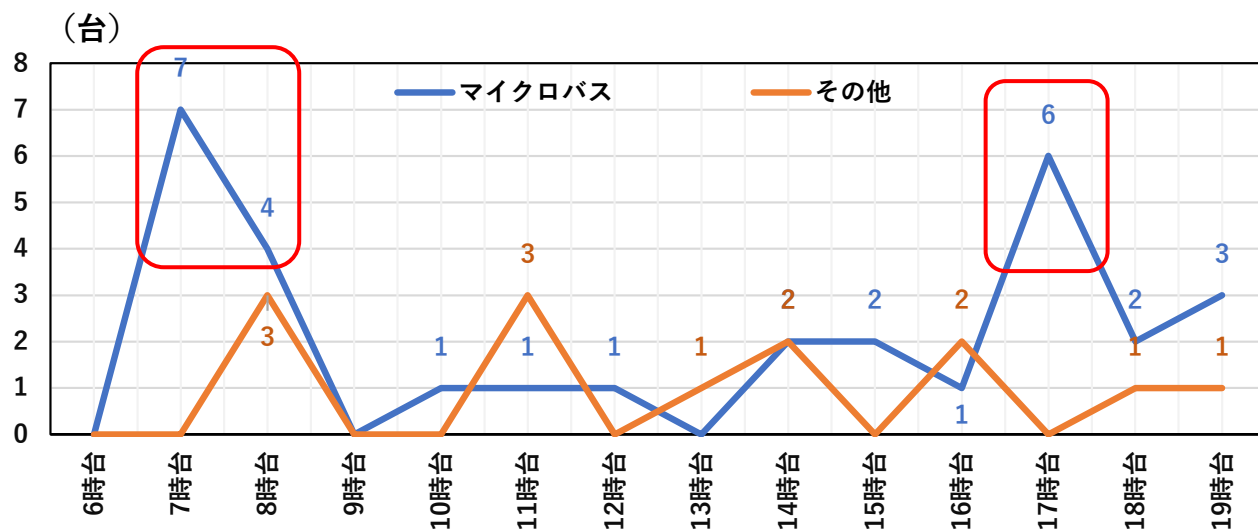
- ・タクシーの進出台数の最大は昼 12 時台の 4 台／5 分間。午前中は 1 ～ 2 台程度／5 分間、午後は午前よりやや少ない傾向にある。
 - ・乗車・降車の合計台数と比較すると、進出台数の方が多い傾向があるため、ロータリー内に進入したのち、乗客の乗降を行わずロータリーからでていく車両も少なくない※。
- 1 日の進出台数が 92 台、乗降の合計台数が 77 台であったため最低でも、15 台は乗降がおこなわれずロータリーから出たことになる。(一度の進入で降車・乗車の両方を行うタクシーもあるので、15 台以上になる)

(乗車台数 + 降車台数をグレーで表示)



(4) 一般車、タクシー以外の利用状況

- ・朝、夕にマイクロバスの利用がある（6～7台/時間）。



その他：バイク、トラック、パトカーのUターンなど

(マイクロバスでの主な利用者)

- * 奈良学園登美ヶ丘
- * 登美ヶ丘カトリック幼稚園
- * 奈良自動車学校
- * 社会福祉法人 青葉仁会



参考：調査結果詳細

< 日常（2022 年 12 月 14 日 6 時～20 時） >

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
6時	0～5分	1	0	1	0	0	2	0	
	5分～10分	1	0	1	0	0	1	0	
	10分～15分	4	0	4	0	0	5	0	
	15分～20分	1	0	1	0	0	1	0	
	20～25分	2	0	2	0	0	6	0	
	25～30分	4	0	4	0	0	11	0	
	30～35分	4	2	6	0	0	5	2	
	35～40分	4	2	6	0	0	5	0	
	40～45分	7	2	9	0	0	13	0	
	45～50分	6	2	8	0	0	10	0	
	50～55分	6	2	8	0	0	7	0	
	55～60分	7	1	8	0	0	11	0	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
7時	0～5分	7	1	8	1	0	14	0	マイクロバス1台
	5分～10分	10	0	10	0	0	17	0	奈良学園登美ヶ丘(マイクロバス1台)
	10分～15分	16	2	18	0	0	30	2	
	15分～20分	10	2	12	0	0	21	0	
	20～25分	15	2	17	1	0	22	1	
	25～30分	10	2	12	0	0	32	0	
	30～35分	10	2	12	1	0	20	1	青葉仁会(マイクロバス1台)
	35～40分	12	2	14	1	0	20	0	
	40～45分	11	2	13	0	0	17	2	マイクロバス1台
	45～50分	11	3	14	0	0	17	1	社会福祉法人(マイクロバス1台)
	50～55分	12	4	16	0	0	19	1	マイクロバス1台
	55～60分	14	3	17	1	0	22	0	奈良学園登美ヶ丘(マイクロバス1台)

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
8時	0～5分	14	3	17	0	0	10	0	
	5分～10分	5	4	9	0	0	7	1	バイク1台
	10分～15分	6	4	10	0	0	14	0	登美ヶ丘カトリック幼稚園(マイクロバス1台)
	15分～20分	7	4	11	2	0	14	1	
	20～25分	11	3	14	1	0	16	0	マイクロバス1台
	25～30分	12	2	14	0	0	9	1	青葉仁会(マイクロバス1台)
	30～35分	7	4	11	0	0	7	2	
	35～40分	6	4	10	1	0	9	0	バイク1台
	40～45分	6	3	9	1	0	6	0	
	45～50分	9	2	11	0	0	12	0	軽トラ1台、マイクロバス1台
	50～55分	9	2	11	0	0	6	0	
	55～60分	10	2	12	0	0	14	1	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
9時	0～5分	10	2	12	1	1	8	1	
	5分～10分	6	1	7	1	0	8	0	
	10分～15分	4	1	5	0	0	2	1	
	15分～20分	3	2	5	1	0	5	0	
	20～25分	3	1	4	0	0	4	0	
	25～30分	7	2	9	1	0	11	1	
	30～35分	5	1	6	0	0	2	0	
	35～40分	3	0	3	0	0	6	0	
	40～45分	4	0	4	0	0	4	0	
	45～50分	2	1	3	0	0	5	1	
	50～55分	2	1	3	1	1	6	1	
	55～60分	3	0	3	0	0	4	0	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
10時	0～5分	2	0	2	0	0	5	0	
	5分～10分	3	0	3	0	0	3	0	
	10分～15分	3	1	4	1	0	3	1	
	15分～20分	3	0	3	0	0	2	0	
	20～25分	2	1	3	0	0	2	1	
	25～30分	2	3	5	0	0	3	2	
	30～35分	4	3	7	1	1	3	1	
	35～40分	6	2	8	0	0	4	0	
	40～45分	6	1	7	2	0	5	1	
	45～50分	6	1	7	1	0	5	1	
	50～55分	5	2	7	0	0	3	2	奈良自動車学校(マイクロバス1台)
	55～60分	5	2	7	0	0	4	0	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
11時	0～5分	3	1	4	1	0	3	0	
	5分～10分	4	0	4	0	0	3	0	
	10分～15分	5	2	7	1	1	7	2	
	15分～20分	5	0	5	0	0	3	0	バトカー1台(Uターン)
	20～25分	7	0	7	0	0	6	0	バトカー1台(ねずみとり)
	25～30分	5	1	6	1	0	1	1	
	30～35分	7	1	8	1	0	10	1	トラック1台
	35～40分	7	1	8	0	0	5	0	
	40～45分	8	1	9	0	1	4	1	マイクロバスこうのいけ大黒(1台)
	45～50分	10	0	10	1	0	4	0	
	50～55分	5	1	6	0	0	4	1	
	55～60分	6	1	7	1	1	5	2	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
12時	0～5分	4	1	5	1	0	2	0	
	5分～10分	5	1	6	1	0		1	
	10分～15分	5	1	6	1	0	3	1	
	15分～20分	4	0	4	0	0		0	
	20～25分	6	2	8	2	0	5	2	
	25～30分	6	2	8	0	0	3	2	
	30～35分	5	2	7	0	0	2	0	
	35～40分	6	3	9	0	1	4	1	
	40～45分	6	5	11	0	0	4	4	
	45～50分	7	5	12	1	0	4	0	
	50～55分	7	1	8	0	0	6	0	
	55～60分	6	2	8	0	1	5	2	奈良自動車学校(マイクロバス1台)

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
13時	0～5分	6	2	8	0	0	4	0	
	5分～10分	8	2	10	1	0	6	0	
	10分～15分	5	1	6	0	0	3	0	
	15分～20分	6	1	7	0	0	5	1	タクシー運転手お手洗いに立ちよった
	20～25分	8	1	9	1	0	5	0	
	25～30分	9	1	10	0	0	5	0	
	30～35分	4	0	4	0	0	2	0	
	35～40分	6	0	6	0	0	4	0	
	40～45分	10	2	12	1	0	7	2	
	45～50分	8	2	10	0	0	6	0	
	50～55分	6	1	7	1	0	5	1	
	55～60分	12	1	13	1	0	11	1	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
14時	0～5分	19	1	20	0	0	8	1	
	5分～10分	20	1	21	1	0	7	1	奈良学園登美ヶ丘(マイクロバス1台)
	10分～15分	15	0	15	0	0	5	0	登美ヶ丘カトリック幼稚園(マイクロバス1台)
	15分～20分	5	1	6	1	0	6	1	
	20～25分	5	0	5	0	0	0	0	
	25～30分	3	2	5	2	0	3	3	
	30～35分	4	1	5	0	0	4	0	
	35～40分	2	2	4	0	1	3	2	
	40～45分	3	2	5	0	0	5	0	
	45～50分	4	2	6	0	0	5	0	バイク2台
	50～55分	5	3	8	1	0	4	1	
	55～60分	3	2	5	1	0	0	0	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
15時	0～5分	3	2	5	0	0	6	1	
	5分～10分	4	4	8	0	0	4	2	
	10分～15分	6	4	10	0	0	3	0	
	15分～20分	5	5	10	1	0	4	1	
	20～25分	6	4	10	0	0	8	0	マイクロバス1台
	25～30分	4	4	8	1	0	3	0	
	30～35分	6	3	9	1	0	3	0	
	35～40分	5	3	8	2	0	3	1	
	40～45分	10	2	12	0	0	7	1	
	45～50分	7	2	9	1	0	5	0	
	50～55分	8	1	9	0	0	2	0	
	55～60分	7	1	8	0	0	6	0	奈良自動車学校(マイクロバス1台)

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
16時	0～5分	9	1	10	1	0	5	0	
	5分～10分	6	1	7	0	1	6	1	バイク1台
	10分～15分	5	1	6	1	0	6	1	
	15分～20分	5	1	6	1	0	4	0	リターンのバトカー1台
	20～25分	6	1	7	1	0	9	1	
	25～30分	8	0	8	0	0	7	0	
	30～35分	10	2	12	0	0	6	2	
	35～40分	12	2	14	0	0	8	0	
	40～45分	5	3	8	0	0	6	1	青葉仁会(マイクロバス1台)
	45～50分	4	3	7	0	0	2	0	
	50～55分	4	4	8	0	0	4	1	
	55～60分	4	4	8	0	0	3	0	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
17時	0～5分	8	4	12	0	0	7	0	マイクロバス1台
	5分～10分	9	4	13	0	0	6	0	
	10分～15分	7	4	11	0	0	7	0	マイクロバス1台
	15分～20分	7	4	11	2	0	4	0	
	20～25分	5	2	7	1	0	4	1	
	25～30分	11	2	13	0	0	14	0	マイクロバス2台
	30～35分	11	2	13	1	0	7	0	
	35～40分	14	1	15	0	0	8	0	
	40～45分	10	1	11	0	0	8	0	
	45～50分	6	1	7	0	0	8	1	マイクロバス1台
	50～55分	10	2	12	1	0	11	0	
	55～60分	7	1	8	1	0	6	1	マイクロバス1台

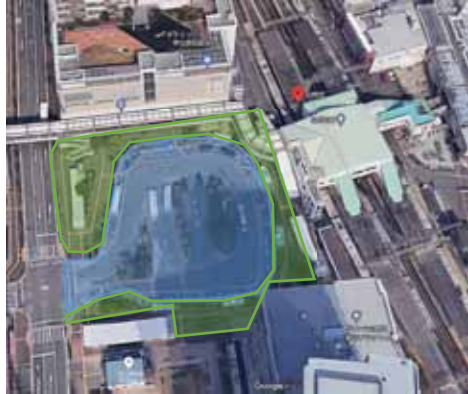
		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
18時	0～5分	16	1	17	1	0	16	1	
	5分～10分	17	1	18	0	0	7	1	
	10分～15分	9	2	11	0	0	9	1	バイク1台
	15分～20分	12	1	13	0	0	9	0	
	20～25分	22	1	23	0	0	16	0	
	25～30分	21	2	23	0	0	8	1	
	30～35分	11	2	13	1	0	6	0	
	35～40分	12	1	13	0	0	12	0	マイクロバス1台
	40～45分	11	1	12	0	0	9	0	
	45～50分	18	3	21	0	0	14	2	マイクロバス1台
	50～55分	18	3	21	1	0	11	1	
	55～60分	18	2	20	2	0	10	0	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
19時	0～5分	21	1	22	0	0	12	1	マイクロバス1台
	5分～10分	21	3	24	0	0	8	2	
	10分～15分	16	2	18	0	0	3	0	
	15分～20分	11	2	13	0	0	10	0	
	20～25分	8	2	10	0	0	9	0	
	25～30分	8	2	10	0	0	6	0	
	30～35分	11	2	13	0	0	7	0	
	35～40分	16	2	18	0	0	11	0	マイクロバス2台
	40～45分	15	3	18	1	0	5	1	
	45～50分	9	2	11	0	0	11	0	
	50～55分	14	2	16	1	0	7	0	
	55～60分	12	2	14	1	0	6	0	クロネコトラック1台

1－3. 他の駅前広場との規模等比較

		高の原駅（現況）	高の原駅（再整備後）	大和八木駅	桂川駅	竹田駅
概要	図・航空写真					
	立地自治体	奈良市（平城・相楽NT）	同左	奈良市	京都市南区	京都市伏見区
	駅情報	近鉄京都線、急行停車駅	同左	近畿日本鉄道	JR西日本	烏丸線、
	駅乗降客数	26,001人	-	24,113人	24,730人	25,863人
	ロータリーの位置	西口	同左	北口、南口	西口	東口、西口
バス	乗降（バス）	乗 5、降 1	乗 4、降 2	乗 2、降 2、乗降共同 2	乗 3、降 2	乗 5、降 1
	待機（台）	10（縦列含む）	8	5	3	-
タクシー	乗降	3	2	3	1	5
	待機（台）	21	16	約20	約12	6
一般車	乗降	約300㎡	4	約120㎡	1	同左
	駐車場	なし	なし	なし	なし	なし
面積	ロータリー面積	約7,500㎡（1.00）	約6,500㎡（0.87）	計約5,200㎡（0.69） 北口：約600㎡ 南口：約4,400㎡ 南口西側：約200㎡	約2,600㎡（0.35）	全約4,200㎡（0.56） 東口：約2,500㎡ 西口：約1,700㎡
	歩行者空間（+広場）	約7,600㎡（1.00）	約6,700㎡（0.88）	計約4,500㎡（0.59） 北口：約2,100㎡ 南口：約2,300㎡ 南口西側：約70㎡	約2,700㎡（0.36）	全約1,100㎡（0.14） 東口：約500㎡ 西口：約600㎡
他	駐輪場等（公共）	駐輪場	-	駐車場・駐輪場（立体）	駐輪場（平面）	駐輪場（高架下）
	民間施設	-	約2,600㎡	-	-	-
	その他	交番	身障者用よりつき 1 台	-	駅前にイオンモールあり	-

注　：バスやタクシー等の乗降・待機スペースについては、航空写真やストリートビューをもとに判断
出典：乗降客数は「国土数値情報」（国交省）より（令和2年度整備データ）
面積：google map上で算定

		近鉄八尾駅	北野田駅	谷上駅	瀬田駅
概要	図・航空写真				
	立地自治体	八尾市	堺市東区	神戸市北区	大津市
	駅情報	近鉄大阪線	南海電気鉄道	北上線	JR西日本
	駅乗降客数	28,683人	27,003人	24,700人	26,829人
	ロータリーの位置	北口	西口	北口	南口
バス	乗降（バス）	乗降共同5	乗4、降2	乗降共同4	乗降共同5
	待機（台）	3～6台程度	4	なし	4
タクシー	乗降	2	2	2～3	2
	待機（台）	約24～26台程度	約20台	約15台	9
一般車	乗降	専用スペースの明示はなし	同左	5～6台程度	専用スペースの明示はなし
	駐車場	なし	なし	なし	なし
面積	ロータリー面積	約4,100㎡（0.55）	約2,400㎡（0.32）	約2,600㎡（0.35）	約3,000㎡（0.40）
	歩行者空間（+広場）	約3,800㎡（0.50）	約2,100㎡（0.28）	約1,200㎡（0.16）	約900㎡（0.12）
他	駐輪場等（公共）	-	-	-	-
	民間施設	駐輪場（平面）	-	-	飲食、薬局
	その他	交番、身障者用駐車場（4台）	-	身障者用よりつき1台	身障者用駐車場（1台）

注：バスやタクシー等の乗降・待機スペースについては、航空写真やストリートビューをもとに判断

出典：乗降客数は「国土数値情報」（国交省）より（令和2年度整備データ）

面積：google map上で算定

1. 社会実験の実施及び効果検証の詳細調査データ

2－1. 社会実験イベントの参加者アンケート調査の結果詳細

(1) 調査概要

- ・実施日：2022 年 12 月 7 日（水）11 時～19 時
- ・調査方法：来場者に声がけを行い、調査票・web アンケートへの回答
またはインタビュー形式で回答を得た
- ・アンケートの回答数：190 票（紙面：179、WEB：11）

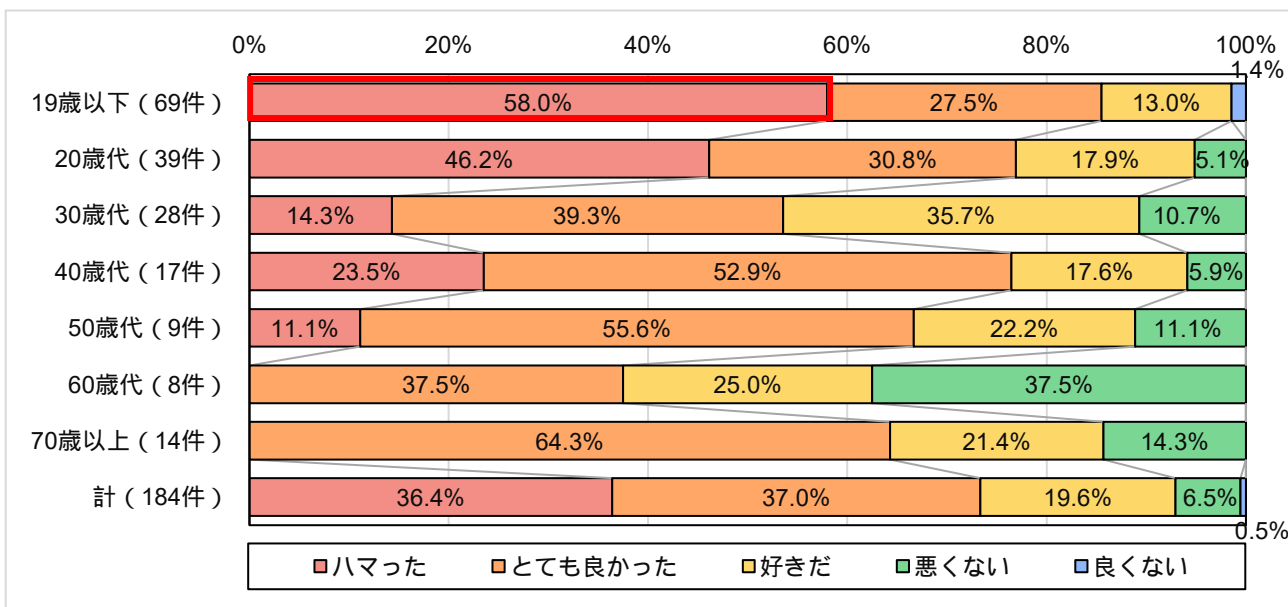


(2) 結果

①クロス集計（回答者の世代別） 無回答除く

1. 本日の「365 日高の原びより」はいかがでしたか（単一回答）

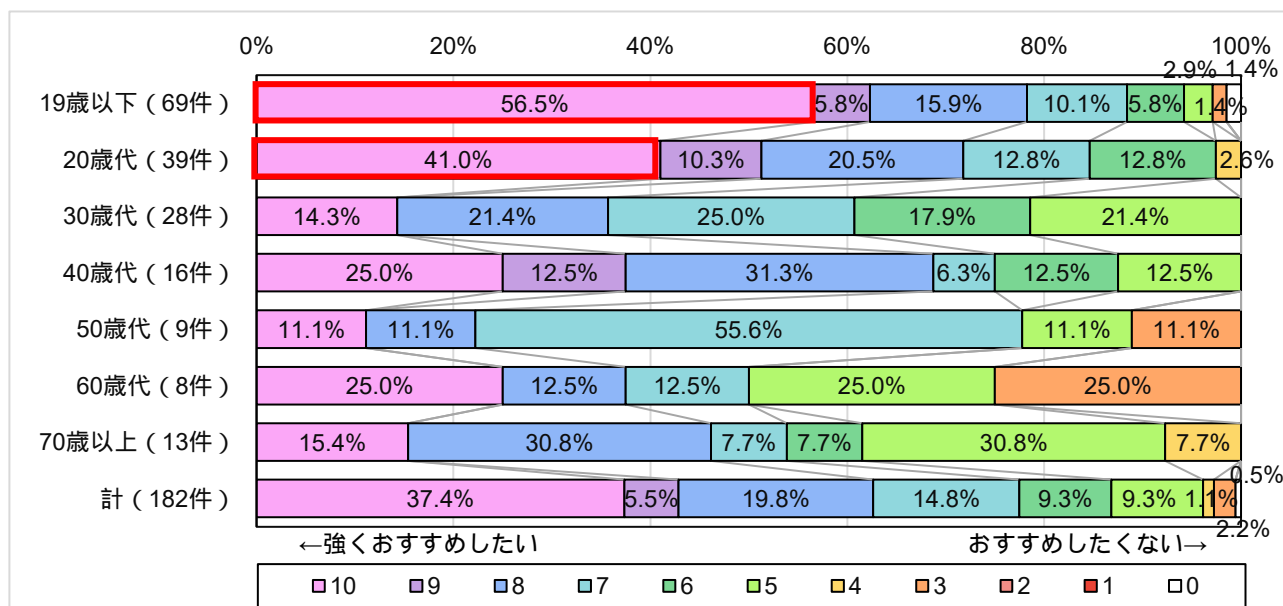
- ・若い世代ほど評価が高い傾向。特に「19 歳以下」では約 60%が最高評価の「ハマった」と回答。
- ・いずれの世代でも肯定的な評価（「好きだ」+「とても良かった」+「ハマった」）が 60%以上。



「良くない」と唯一回答したのは高校生グループの一人で、(じゃんけんで負けたのか?)友人たちに肉料理などをたくさん買わされた子

2. 「365 日高の原びより」を友人・知人におすすめしたいですか？（単一回答）

- ・若い世代のほうがおすすめ度が高い傾向。
- ・「19 歳以下」では半数以上が最高評価の「10」と回答。
- ・「20 歳代」の約 40%、30 歳代以上の 10~20%程度が「10」。
- ・いずれの世代においても、「5」~「10」で 75%以上である。



3. 本日はどのような体験、過ごし方をされましたか？（複数回答）

- ・いずれの世代においても、「c 飲食エリアの利用」と「d 飲食・物販店舗の利用」が高く、各世代の半数程度は飲食・物販店舗や飲食エリアを利用。
- ・19 歳以下では勉強が 13%、20～50 歳代では仕事が 20%～30%程度、60 歳代以上ではマッサージや美文字体験など体験系コンテンツの利用も一定数あり、多世代で多様なアクティビティが発生。

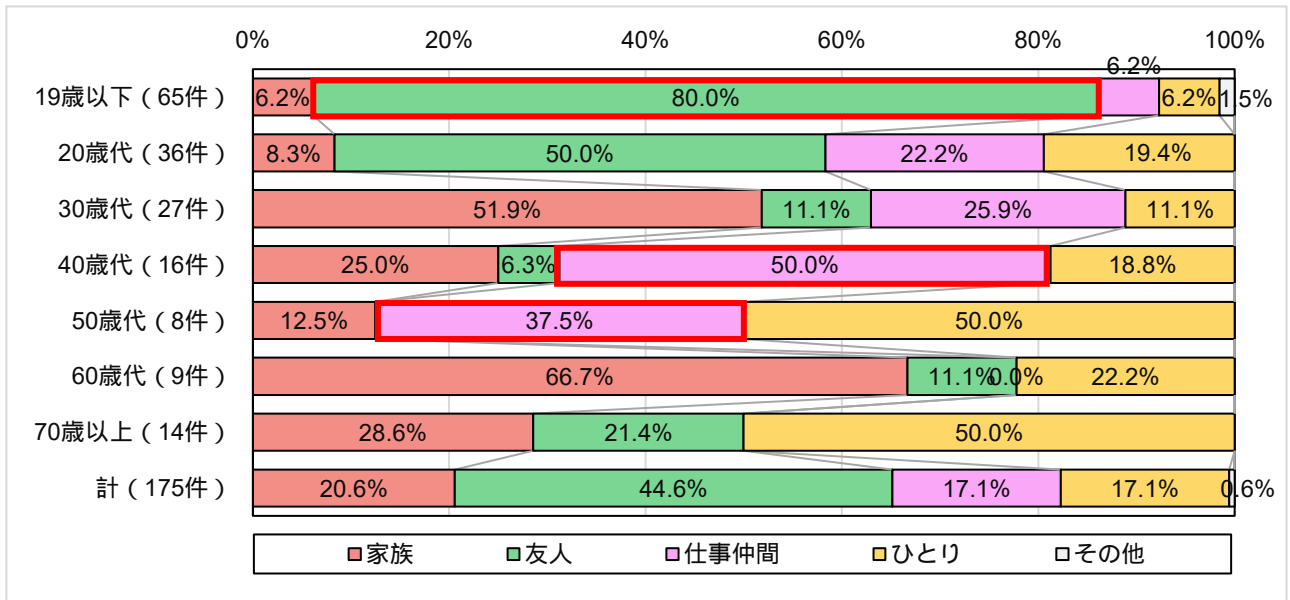
	グラフ	グラフの読み取り
19 歳以下	19歳以下（回答者数：69） a仕事 b勉強 c飲食エリアの利用 d飲食・物販店舗の利用 eマッサージや美文字体験 f書道パフォーマンス緩衝 g健康相談 h散歩 i家族・友人とのおしゃべり j家族・友人以外との交流 k読書・スマホなどのひとり時間 lその他	・半数以上が「飲食エリアの利用」（67%）、「飲食・物販店舗の利用」（52%）と回答。 ・高の原らしく、寒い屋外であるにもかかわらず、「勉強」が 13%を占めている。 ・また、30%以上が「家族・友人とのおしゃべり」で時間を過ごしていた。
20 ～ 50 歳代	20歳代（回答者数：39） 30歳代（回答者数：28） 40歳代（回答者数：17） 50歳代（回答者数：9）	・「飲食エリアの利用」が 30～60%、「飲食・物販店舗の利用」が 40%程度。 ・仕事が 20～30%程度で、一定の利用がある。 ・「家族・友人とのおしゃべり」は 20～40 歳代で 20%程度 50 歳代が 0%なのは、回答者数の少なさが影響した可能性
60 歳代以上	60歳代（回答者数：8） 70歳以上（回答者数：14）	・「飲食エリアの利用」が 40～50%、「飲食・物販店舗の利用」が 40～60%程度。 ・時間にゆとりがあるためか「マッサージや美文字体験」といった体験系コンテンツを利用した過ごし方がみられた。 ・60 歳代では「散歩」が 25%。 ・70 歳以上では、「家族・友人とのおしゃべり」が 40%以上。

「4. 駅前広場のリニューアルに何を期待しますか」は自由記入のため、クロス集計では割愛

5. ご自身について

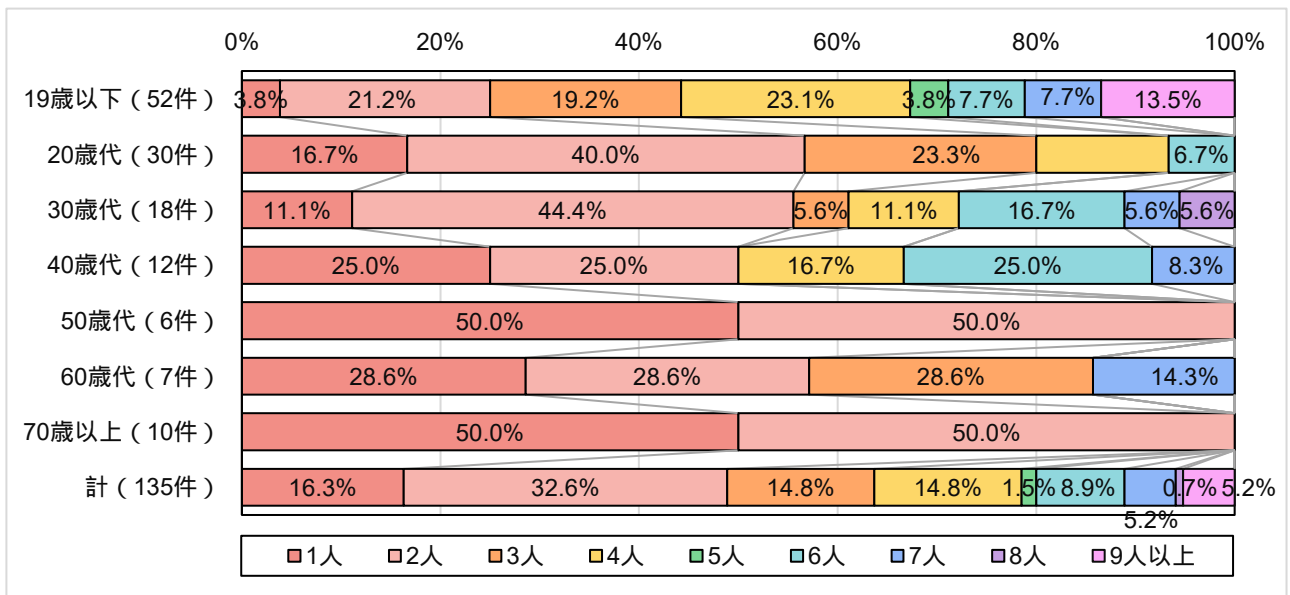
<誰と来ましたか> (単一回答)

- ・20歳代以下は「友人」の割合が80%と高い。
- ・40～50歳代は「仕事仲間」が40～50%程度。



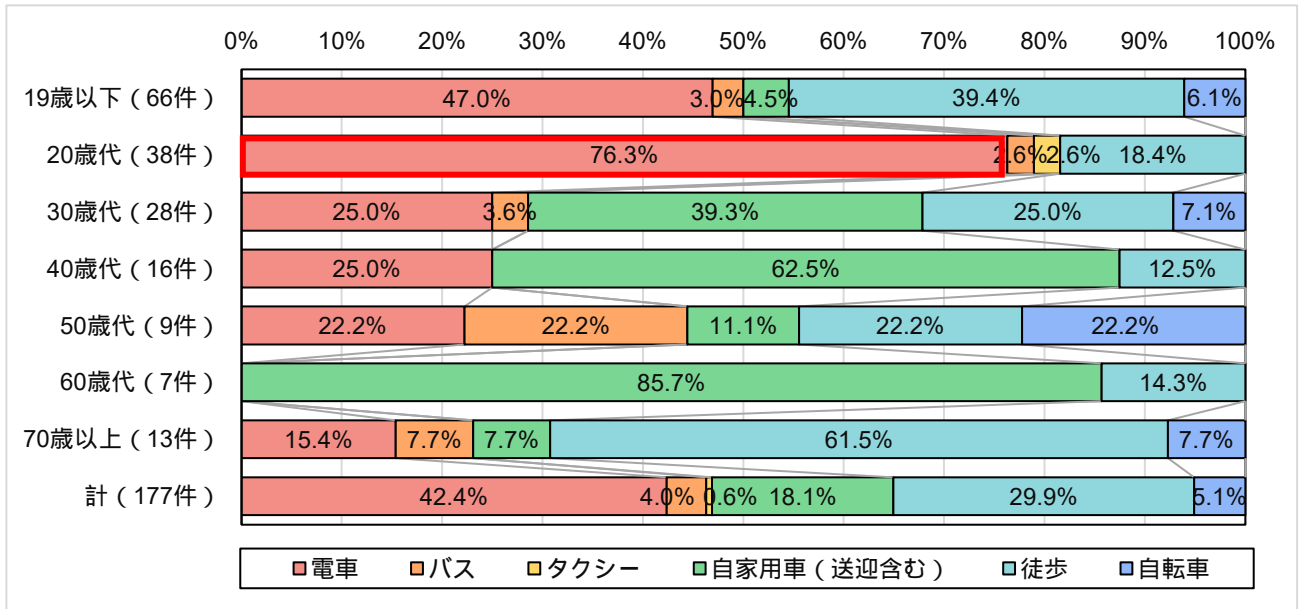
<ご自身を含めて何人でご来場されましたか> (記入)

- ・世代があがるほど、「1人」の割合が高くなる傾向。



<ここまでの主な交通手段をお教えてください>（単一回答）

- ・「19歳以下」は「電車」が約50%、次いで「徒歩」が約40%。
- ・「20歳代」は「電車」が最も高い。
- ・30～50歳代では「電車」は25%程度で、「自家用車（送迎含む）」の割合が高まる。
- ・「60歳代」は件数が少ないが、8割以上が「自家用車（送迎含む）」。



「19歳以下」の中に、「電車」と「徒歩」、「電車」と「自転車」と回答している人が1人ずついたため、どちらも「電車」として計上

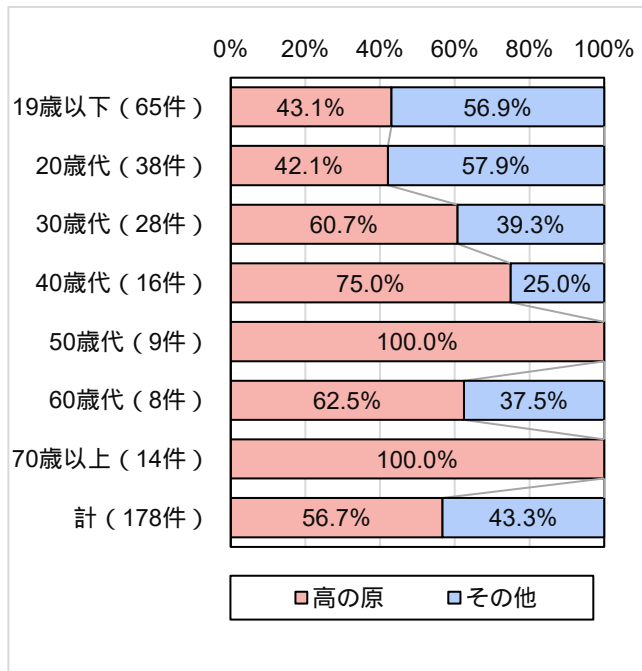
< 何で知りましたか（イベント開催の認知方法） >（複数回答）

- ・ 20 歳代以下では「たまたま通りがかった」が最も高い。30 歳代では「たまたま通りがかった」と「チラシ・フライヤー」がどちらも 30％程度。
- ・ 40 歳代以上では「チラシ・フライヤー」が最も高く、「回覧板」や「市 HP」などでの認知の割合が高まる。また、20 歳代以上では、「口コミ・SNS」が 10～20％程度。

グラフ		グラフの読み取り
19 歳以下	19歳以下（回答者数：69） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 91.3% 1.4% 2.9% 0.0% 4.3% 0.0% 1.4% 2.9% ■ たまたま通りがかった ■ ポスター ■ チラシ・フライヤー ■ 回覧板 ■ イベントInstagram ■ 市HP ■ 口コミ・SNS ■ その他	・「たまたま通りがかった」が 90％以上。
20 ～ 50 歳代	20歳代（回答者数：39） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 51.3% 5.1% 20.5% 2.6% 0.0% 5.1% 23.1% 5.1% 30歳代（回答者数：28） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 32.1% 0.0% 28.6% 7.1% 3.6% 7.1% 7.1% 3.6% 40歳代（回答者数：17） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 23.5% 0.0% 29.4% 0.0% 0.0% 11.8% 23.5% 11.8% 50歳代（回答者数：9） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 22.2% 11.1% 44.4% 22.2% 11.1% 11.1% 33.3% 11.1%	・ 20 歳代では「たまたま通りがかった」が約 50%、「チラシ・フライヤー」・「口コミ・SNS」がどちらも 20％程度。 ・ 30 歳代以上では、「たまたま通りがかった」と「チラシ・フライヤー」がどちらも 30％程度。 ・ 40～50 歳代では「チラシ・フライヤー」が最多となり 30～45％程度。次いで「たまたま通りがかった」と「口コミ・SNS」が約 20％。
60 歳代以上	60歳代（回答者数：8） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 12.5% 12.5% 50.0% 12.5% 12.5% 0.0% 0.0% 0.0% 70歳以上（回答者数：14） 0.0%20.0%40.0%60.0%80.0%100.0% 28.6% 7.1% 64.3% 14.3% 0.0% 0.0% 0.0% 14.3%	・ 60 歳代・70 歳代では、「チラシ・フライヤー」が 50％以上を占める。また「回覧板」や「イベント Instagram」で 10％程度。

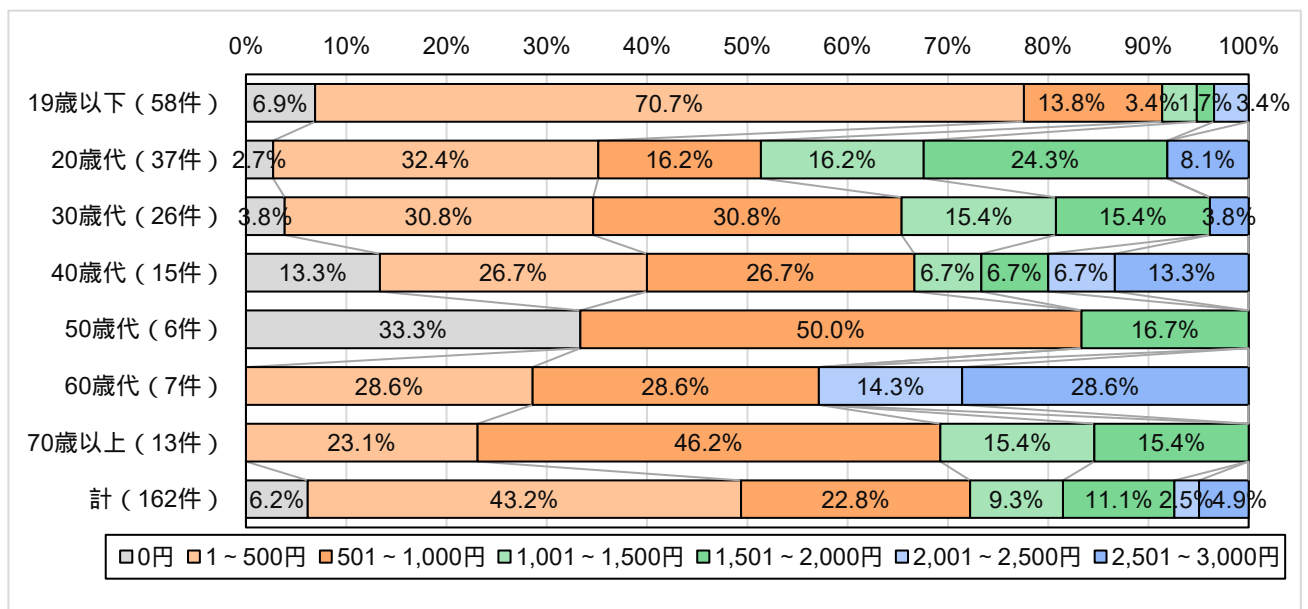
<お住まいの地域をお教えてください>（単一回答）

- ・20歳代以下では半数以上が「その他」。
- ・一方で、40代以上では「高の原」が過半数を占める。



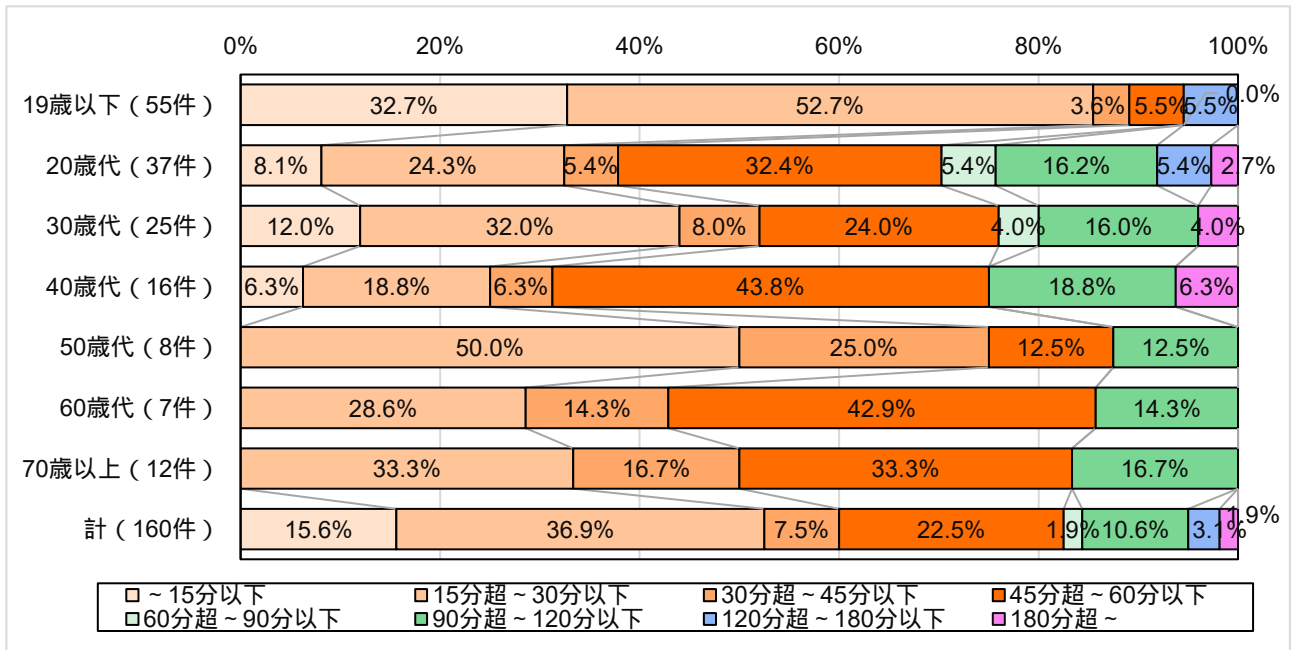
<本日の支出金額をお教えてください（予定含む）>（記入）

- ・世代があがると支出金額も増える傾向にある。
- 50歳代、60歳代の件数が少ないため一概には言えない。



<滞在時間をお教えてください（予定含む）（記入）>

- ・ 19 歳代以下の滞在時間は 85%程度が 30 分以下と短め。
- ・ その他の世代では概ね半数以上が 30 分以上、90 分以上の滞在も全体の 20%程度いる。



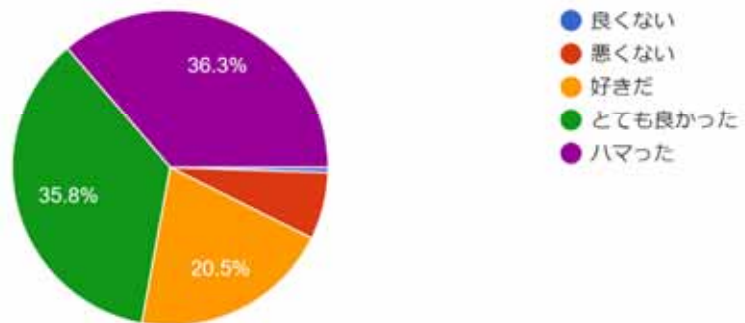
②参考（単純集計）

1. 本日の「365 日高の原びより」はいかがでしたか（0～4 より1つに○）

- ・肯定的な評価が 90%以上（「好きだ」+「とても良かった」+「ハマった」）
- ・最も評価の高い「ハマった」が最も高く 40%弱を占める。
- ・「良くない」は 1 件のみ。

1. 本日の「365日高の原びより」はいかがでしたか（1つ選択）

190 件の回答

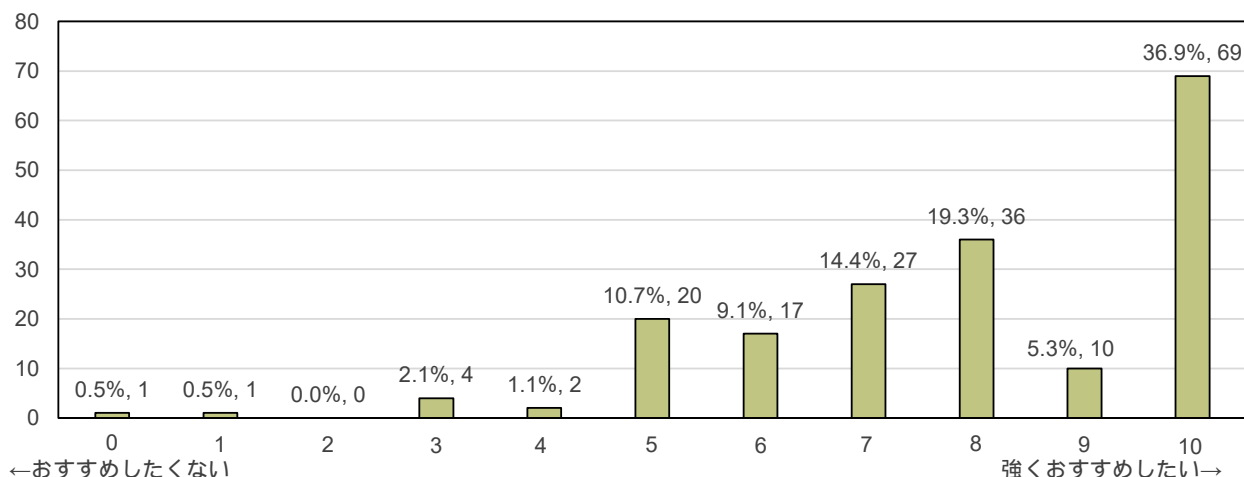


「良くない」と唯一回答したのは高校生グループの一人で、（じゃんけんで負けたのか？）友人たちに肉料理などをいっぱい買わされた子

2. 「365 日高の原びより」を友人・知人におすすめしたいですか？（0～10 より1つに○）

・10 が最多で 37%。次いで 8（19%）、7（14%）であり 5 以上で 95%程度を占める。

187件の回答

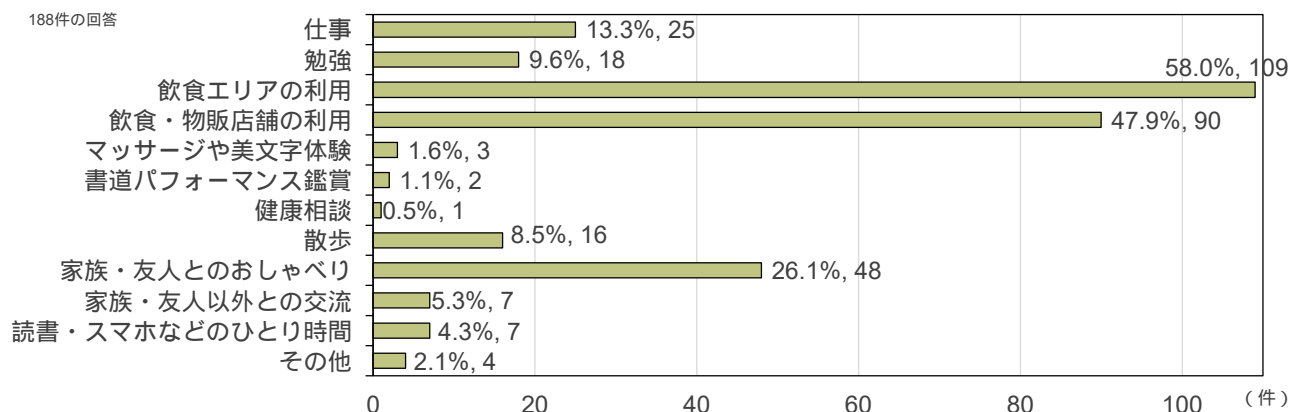


<上記の問について、選んだ理由をお教えてください>（自由記述）（抜粋）

- ・オープンエアでさわぐとかではなく、なんとなく静かにくつろげるのは、すごくぜいたくな空間だと思うから
- ・楽しそうなイベントだから。大人向けだけではなくて、こどもも食べれる飲食店が増えるといいなと思った。
- ・今、閉ざされた空間で人が集まる事が好かれない傾向があります。社会人、高校生、主婦（夫）多くの人がいる高の原で人が集う空間になり得ると思います。
- ・今流行のキャンプ仕様のフェスが、とてもカジュアルな今風の雰囲気、是非とも友人らと共にまた来たいと思いました。
- ・ソーセージがおいしかったから。またやってほしい！！学校帰りの寄り道にちょうど良い！！
- ・"実験"というコンセプトにひかれて来ました。出会いや再会などがありコロナ禍で閉塞的になっていた地域交流の機会を得られてとても意義のあることと思いました。
- ・寒いのと、音楽がなかった。音楽をかける事やテーマ性をもった雰囲気作りがあるといいです。
- ・若い人が企画、参加しているイベントが多いから。
- ・ただ寒すぎ！時期をもう少し考えて欲しい。せっかく SNOW PEAK の商品を使っているのだから、SNOW PEAK のブースとかで説明できるスタッフがいた方がいいのでは？
- ・楽しかったけど火が使えないというのが残念でした。寒くて長居できません。
- ・良い面 開放感がある wifi が無料で利用できる
悪い面 寒い 電気が通っていただけで良い（パソコン作業していたから）
- ・滞在、滞留できる居心地の良い空間が良かった。地域のプレイヤーが参加していることが良い。通過動線を変化させていこうというチャレンジが素晴らしい
- ・あんまり人が多いのはイヤかな...

3. 本日はどのような体験、過ごし方をされましたか？（当てはまるものすべてに○）

- ・飲食物販利用が多く約 60%が「飲食エリアの利用」、約 50%が「飲食・物販店舗の利用」と回答。
- ・次いで「家族・友人とのおしゃべり」が 26%。
- ・その他、「仕事」が 13%、「勉強」が 9.6%であり、屋外オフィスエリアの利用もある。



4. 駅前広場のリニューアルに何を期待しますか（自由記述）

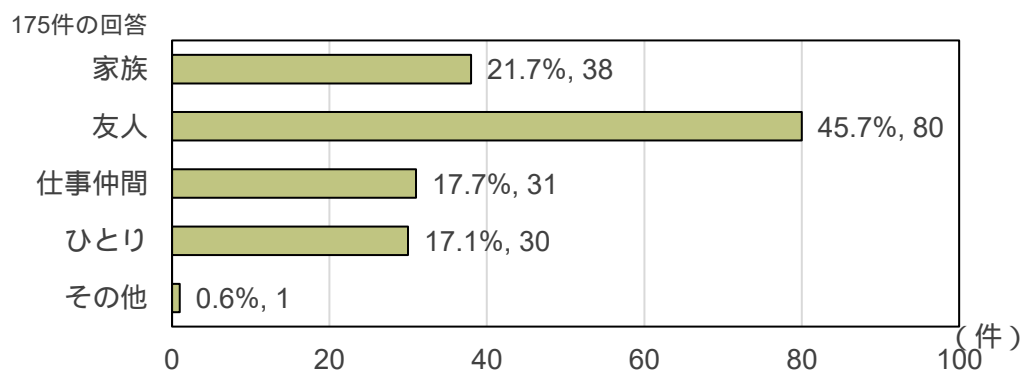
（以下、抜粋）

- ・テーブルを囲んで初めて会った人とも友だちのように、他愛ないことなど（時には政治談議など・・・？）
- ・期間限定でもいいので出店する店舗を変えて定期的に行ってほしい。冬なのでストーブがもう少しほしい。
- ・子どもが遊ぶ場所
- ・風をしのげる場所（冬季）。待ち合わせに少し話せるくらいの居場所がほしい
- ・おだやかな BGM 流してほしいです
- ・日常的に使えるテーブル・ベンチ
- ・駅前の飲食店が出店できるイベントを増やしてほしい。
- ・室内、個室でテレワークできるとよい
- ・何か巻きこみ型のイベント(テレワークに興味あるますか？例えばこんな仕事あります的な周知も兼ねて、クラウドワークスとかランサーズとかと組んだイベントなど)があったらテレワークの拡大につながりそう。
- ・祭り
- ・楽しいことをやりたい！と住民の方が思える空間でいつづけてほしいです。
- ・キレイなトイレ設置
- ・楽しいイベント 音楽会 ストリートピアノ
- ・民間でも柔軟に使える制度！
- ・勉強できる場所がほしい

5. ご自身について

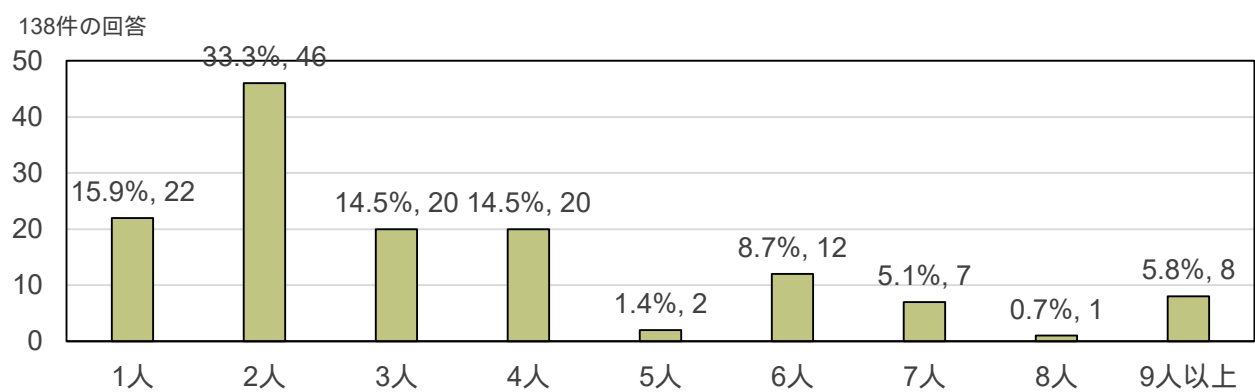
<誰と来ましたか>

・「友人」が最も高く 46%、次いで「家族」22%、「仕事仲間」18%、「ひとり」17%。



<ご自身を含めて何人でご来場されましたか>

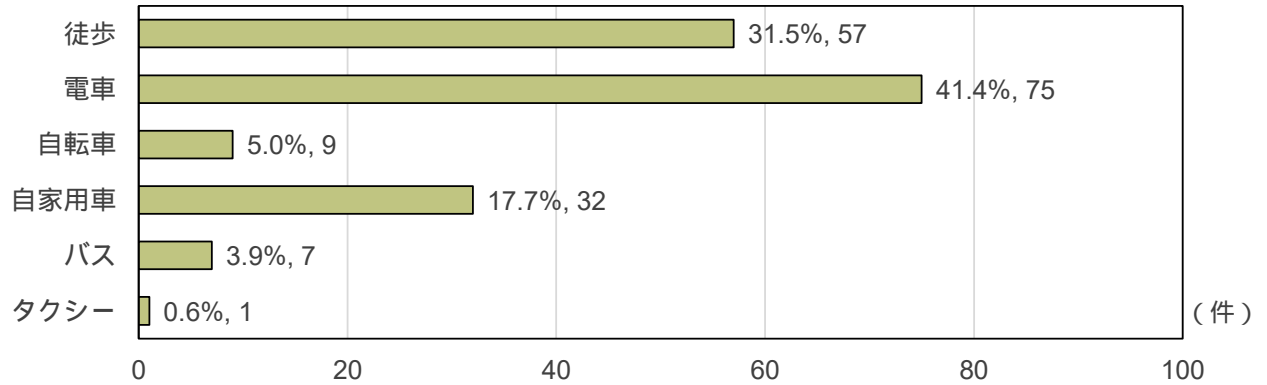
・「2人」が最多で約 30%。次いで、「1人」、「3人」、「4人」が15%程度。



<ここまでの主な交通手段>

- ・「電車」が最も高く約40%、次いで「徒歩」が約30%。
- ・「自家用車」が20%弱を占めたのに対し、「バス」「タクシー」で訪れた人は5%に満たなかった。

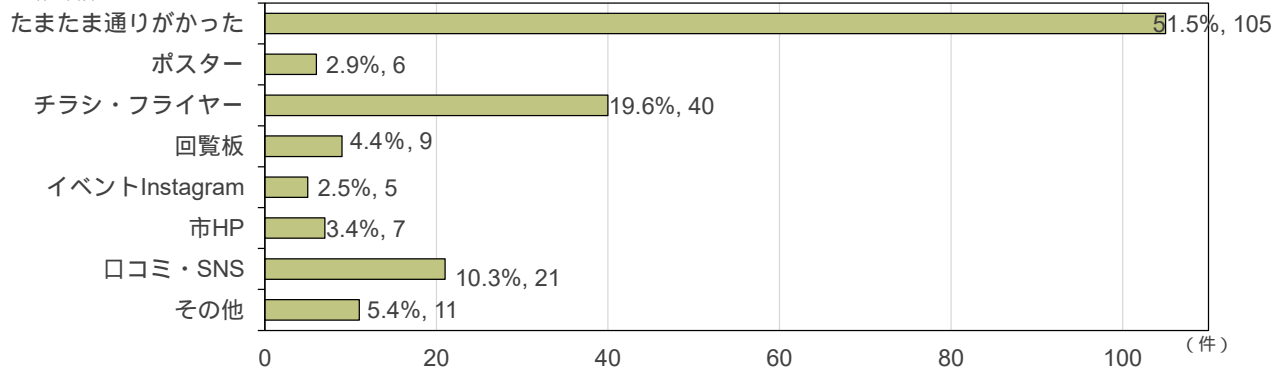
181件の回答



<何で知りましたか>

- ・「たまたま通りがかった」が最も高く約60%。次いで、「チラシ・フライヤー」が約20%、「口コミ・SNS」が約10%。

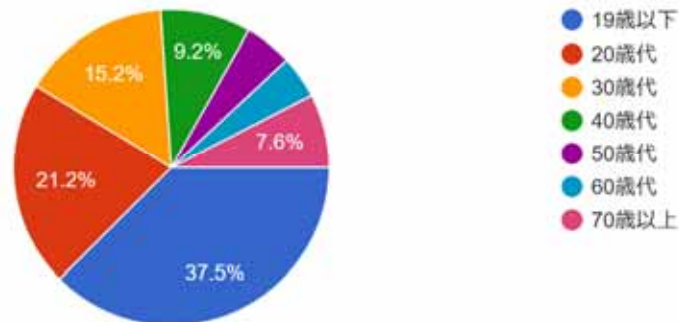
180件の回答



<ご自身の年齢>

- ・「19歳以下」が最も高く38%。次いで「20歳代」が21%、「30歳代」が15%であり、30歳代以下で75%程度を占める。60歳代以上は10%程度。

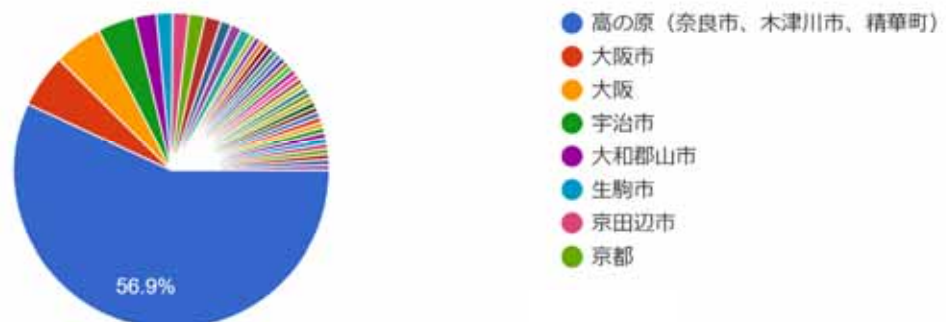
184 件の回答



<お住まいの地域>

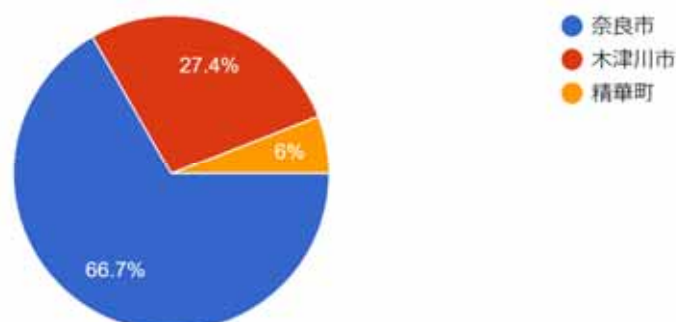
- ・「高の原」が半数以上で、地域住民の利用が多かった。
- ・「高の原」の中では「奈良市」が最も高く67%。次いで、「木津川市」27%、「精華町」6%。

181 件の回答



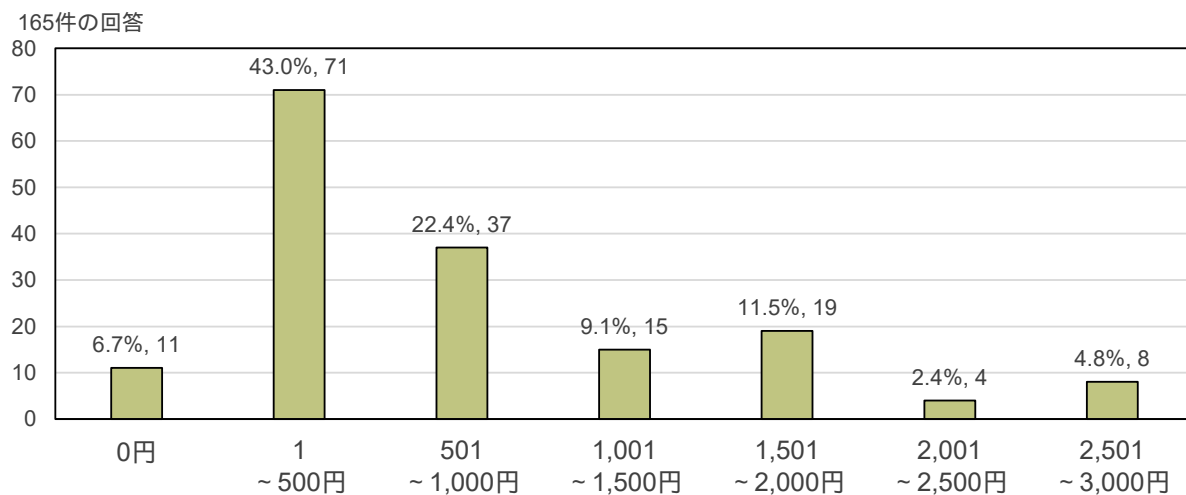
（「高の原」を選んだ方のうち、市町の回答があったもの）

84 件の回答



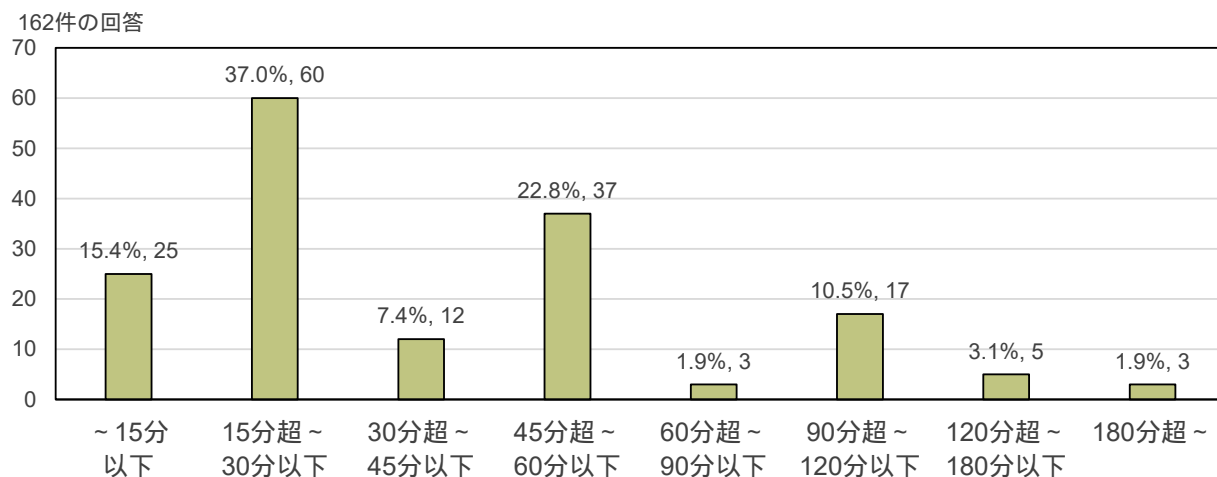
<支出>

- ・「500 円以下（0 円を除く）」が最も高く 43%。次いで「501～1,000 円」、1,000 円台が約 20%。
- ・「0 円」は 7%で、90%以上が何らかの買い物などを行っている。
- ・最高額は 3,000 円。



<滞在時間（予定を含む）>

- ・15～30 分が 37%と最も高い。30 分以下で約 50%を占める。
- ・一方で「45～60 分」25%や、「90～120 分」11%、120 分以上が 5%程度など、12 月と寒い時期ながら、長い時間を過ごした人もみられる。



2-2. 社会実験時のタクシー・一般車ロータリー調査の結果詳細

(1) 調査目的

社会実験の実施に合わせ、調査をおこない、タクシー・一般車ロータリーへの社会実験の影響を日常調査との比較を通じておこなう。

(2) 調査日時の設定

① 調査日

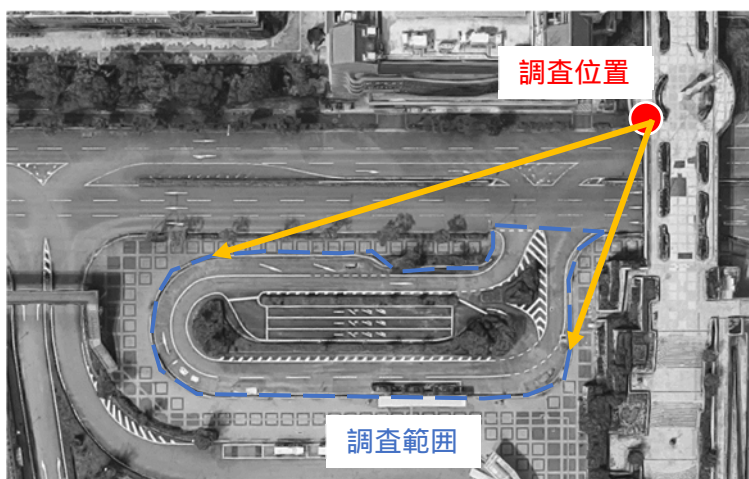
社会実験の実施日 2022 年 12 月 7 日（水）を調査実施日として設定する。

② 調査時間帯

社会実験開催時間帯（11 時～19 時）とその後の効果を検証するため、社会実験後 1 時間の 11 時～20 時を調査時間帯として設定する

(3) 調査方法

- ・タクシー・一般車ロータリー全体を見渡せる、下図の調査位置より目視調査で実施する。
- ・調査員は調査票にある項目を確認し、調査票に記入する。
- ・調査員は 2 名以上でローテーションを組み実施する。



(4) 調査内容

- ・「最大同時利用台数調査」「タクシー乗降台数調査」「進出台数調査」の3種類の調査をおこなう。
- ・調査単位は5分間を1タームとし、その間の最大台数や台数の合計を調査票に記録する。

【最大同時利用台数調査】

- ・一般車等とタクシーのそれぞれのロータリー内の最大同時利用台数を調査。例えば、6時00分00秒～6時04分59秒を調査し、その期間でロータリー内に存在した最大台数をカウントする。
- ・最大需要を探るため、最大台数は、自動車が停車・走行どちらの状態でもカウントの対象にする。
- ・なお、一般車等とタクシーはそれぞれの最大同時利用台数をカウントする。そのため、5分間の間に『一般車等1台/タクシー3台』と『一般車等2台/タクシー2台』といった状況が起きた場合、それぞれで最大台数をとるため『一般車等2台/タクシー3台』とする。

【タクシー乗降台数調査】

- ・乗客が乗車した台数、降車した台数を調査する。

【進出台数調査】

- ・ロータリー内に進入した台数を一般車等・タクシーそれぞれの台数を調査する。

(5) 調査結果

① 平常時との外部条件の比較

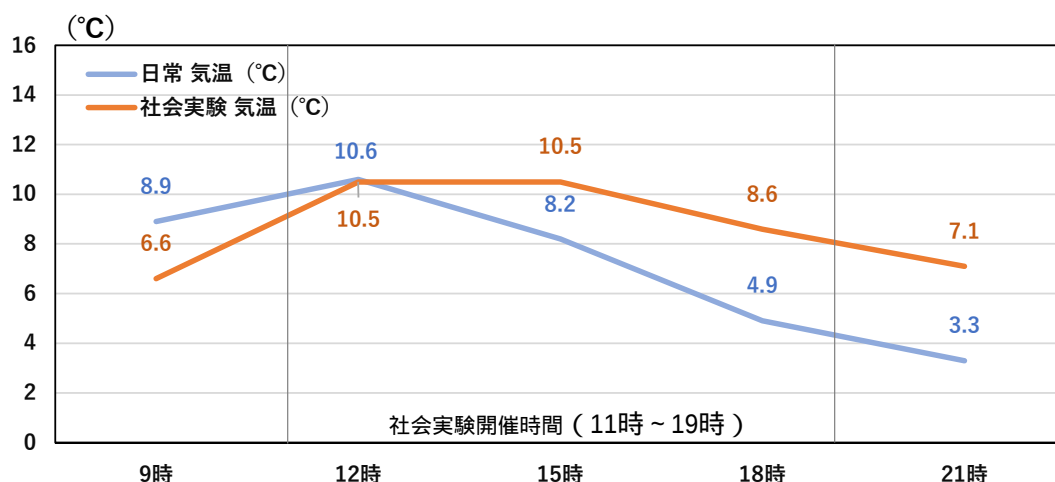
【気象条件】

- ・気温、天候ともに社会実験日と比較しても大きな差はみられなかった。

	時	9	12	15	18	21
日常調査実施日 (2022/12/14)	天気	曇り	曇り	晴れ	晴れ	晴れ
	気温()	8.9	10.6	8.2	4.9	3.3
社会調査実施日 (2022/12/7)	天気	晴れ	曇り	曇り	曇り	曇り
	気温()	6.6	10.5	10.5	8.6	7.1

出典：「奈良（奈良県）の実況天気」<https://tenki.jp/past/2022/12/14/weather/6/32/47780/>

(気温)



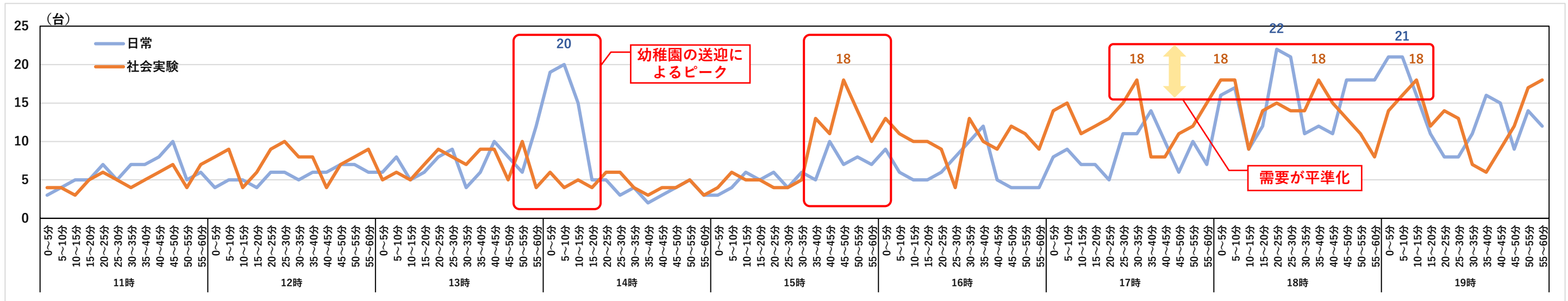
【イベント等】

- ・調査日が平日ということもあり、社会実験以外に影響を与えそうな、大きなイベント等は行われていなかった。

② 一般車等・タクシーの最大同時利用台数調査

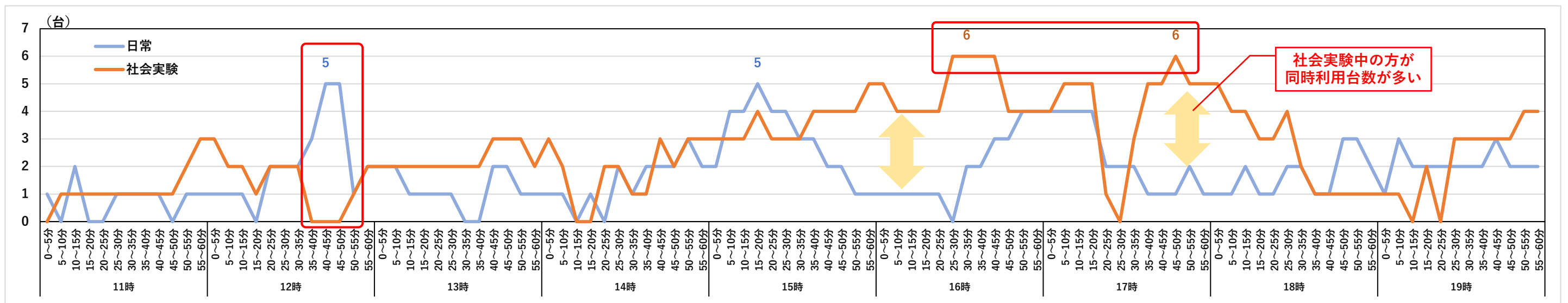
【一般車等】

- ・最大同時利用台数は、15 時、17～19 時台の 18 台 / 5 分間。
- ・11～13 時頃は日常と社会実験時で大きな変化はない。社会実験時には午後（14 時頃）のピークがなく、一方で 15 時後半あたりに小さいピークがみられる。
- ・夕方のピーク時間帯において、日常に比べピークの台数は少ないが、18 台を超えるピークのタイミングは 4 回から 5 回に増えており、立ち寄る場所ができたことにより需要が平準化された可能性がある。



【タクシー】

- ・最大同時利用台数は 16、18 時台の 6 台 / 5 分間。
- ・社会実験中のほうが夕方（16～18 時頃）の同時利用台数が多い。社会実験参加者をターゲットに、日常よりもロータリー内で長く待機していたと推察できる。
- ・11～15 時頃までは日常と社会実験時で大きな変化はないが、社会実験時には 12 時頃のピークはない。

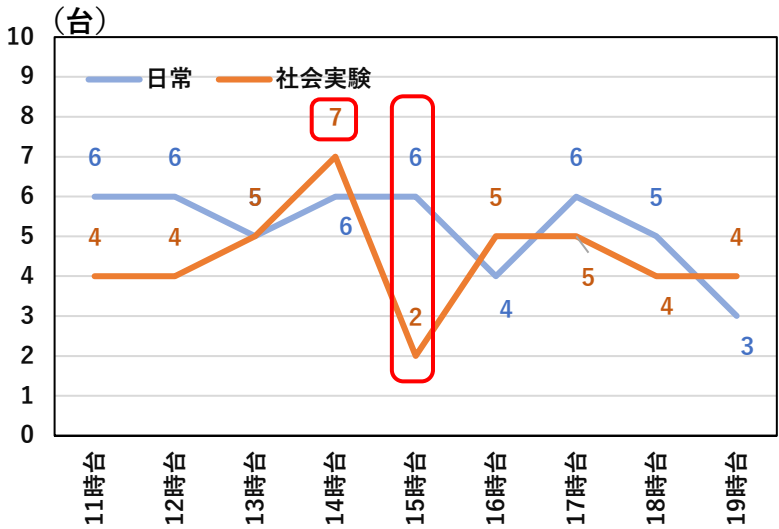


③ タクシー乗降台数調査

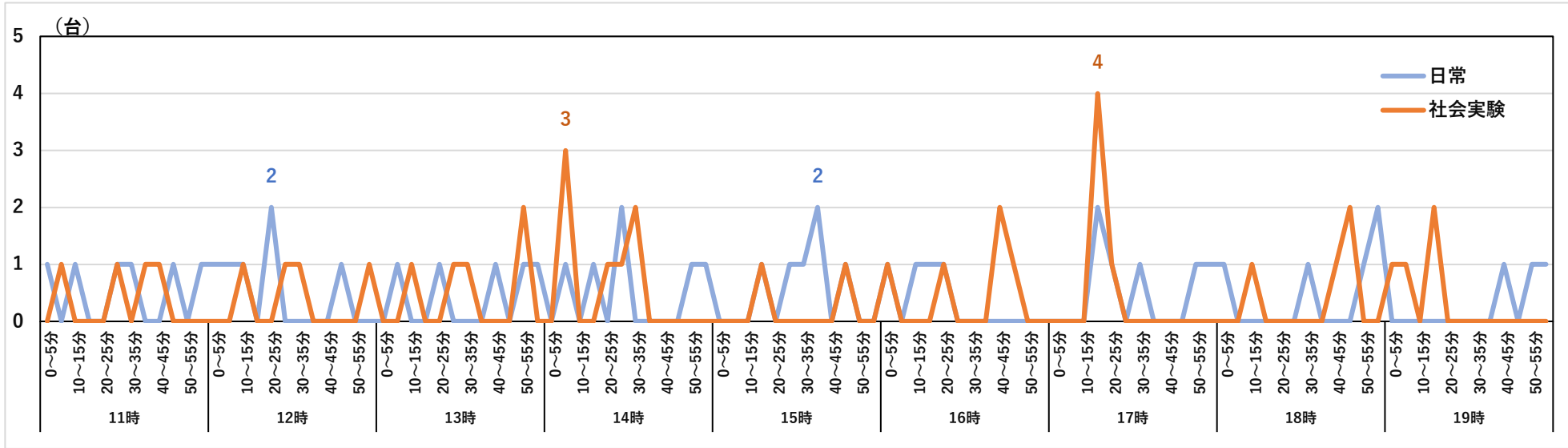
【乗車台数】

- ・ 日常：67 台 / 日、社会実験中：40 台 / 日。
- ・ 時間別で比較すると、最大が 14 時の 7 台。15 時台の台数に多少の差はあるが、1 日を通した傾向に大きな差はないと考えられる。

(時間別)



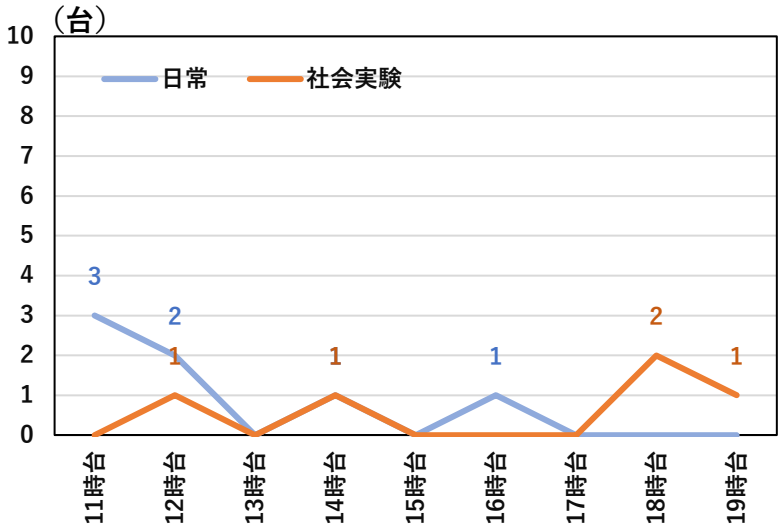
(5分毎)



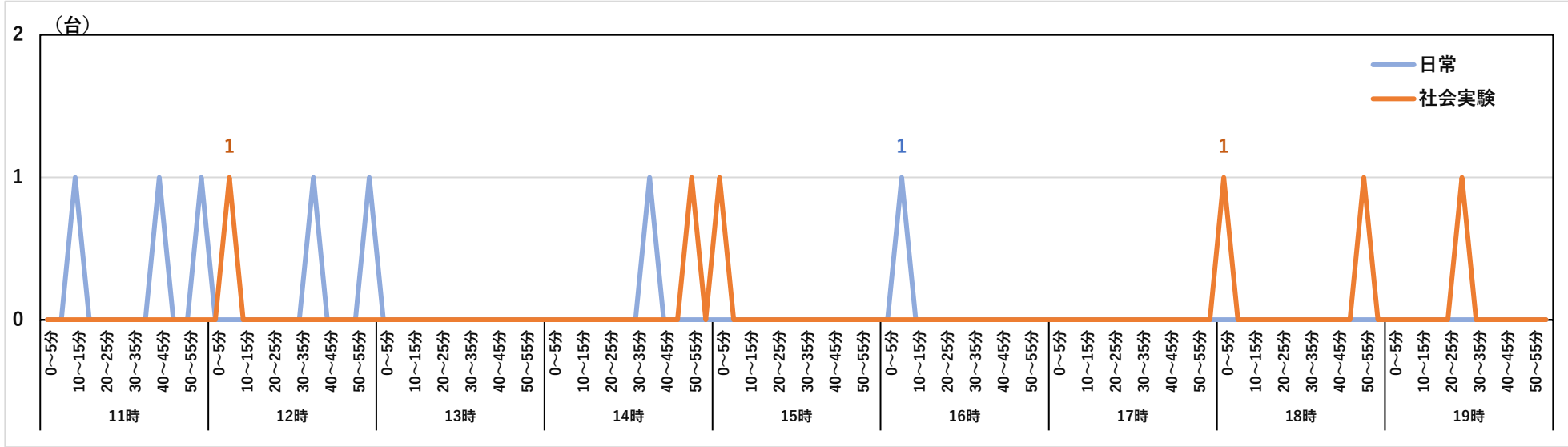
【降車台数】

- ・ 日常：10 台 / 日、社会実験中：5 台 / 日。
- ・ 乗車と同様に、1 日を通した傾向に大きな差はないと考えられる。

(時間別)



(5分毎)

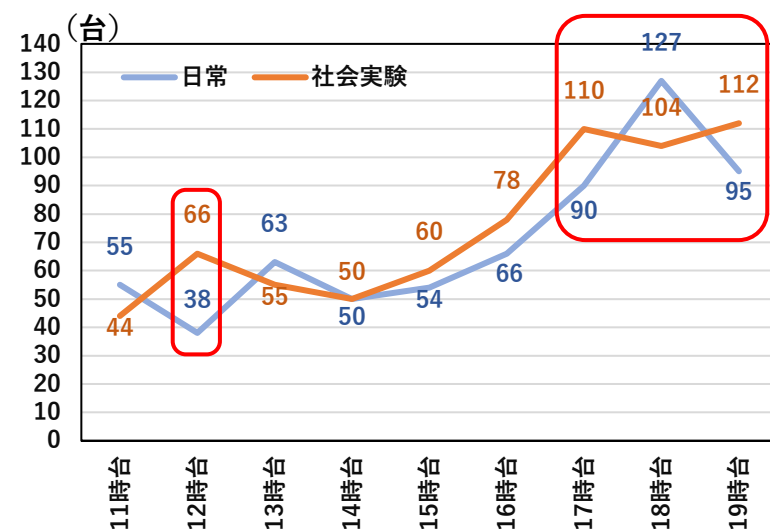


④ 一般車等・タクシーの進出台数調査

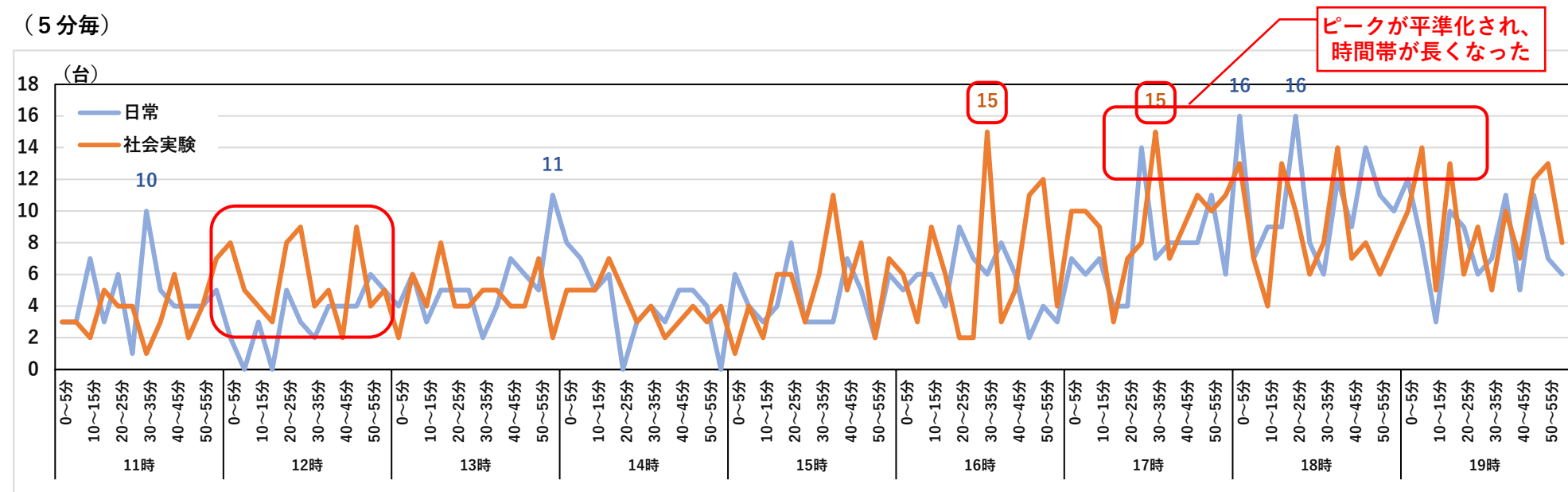
【一般車等】

- ・ 5分毎の最大進出台数は16時台、17時台の15台。日常の最大進出台数が16台のため大きな差はない。
- ・ 1時間毎に見てみると、日常のピークは18時台（127台／時間）であるが、社会実験中は17時～19時台が110台程度／時間で推移しており、夕方のピークが平準化され、ピーク時間帯が長くなった。
- ・ 社会実験中は12時台の進出台数が日常の1.7倍となった。

（時間別）



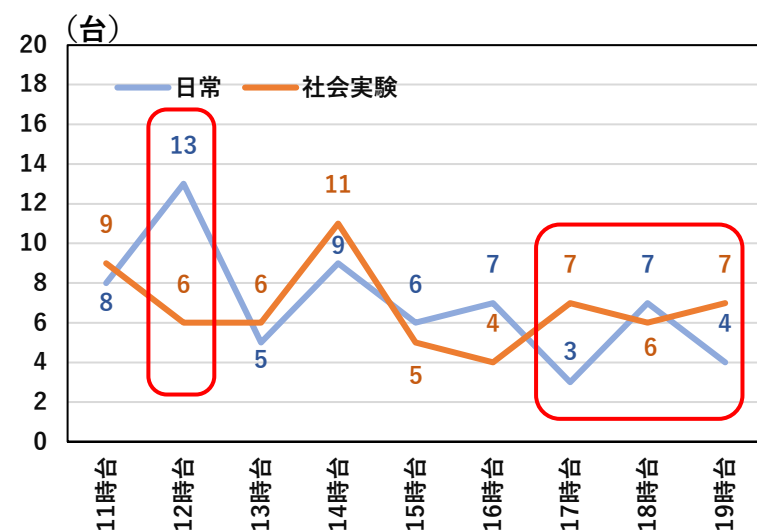
（5分毎）



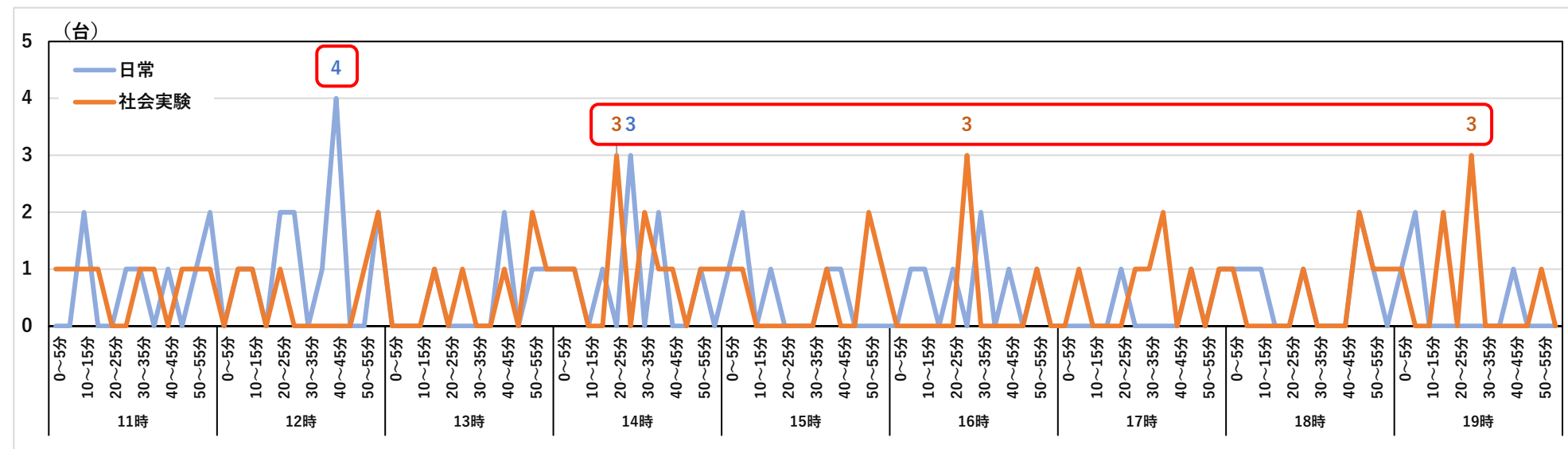
【タクシー】

- ・ 5分毎の最大進出台数は3台。日常の最大進出台数が4台のため大きな差はない。
- ・ 1時間毎に見てみると、日常は12時台にピークがあるが社会実験中にはない。一方、17時～19時台が約7台／時間で推移しており、日常よりも少し多い。

（時間別）



（5分毎）



⑤ まとめ

【一般車等】

- ・進入台数において、夕方のピークが平準化されピーク時間帯が長くなる傾向がみられた。最大同時利用台数にもあらわれており、日常に比べピークの台数は 21 台から 18 台に抑制されたがピークのタイミングは 4 回から 5 回に増えており、需要が平準化されたと考えられる。
- ・これは、ロータリーで迎いの車に乗る通勤・通学者の一部が社会実験に参加して時間を過ごすことで、迎いの車の時間帯に変化が起きたからだと推察される。
- ・駅前広場の再編により、仮に待機を目的とする空間ではなく、時間を過ごせる場所を計画した場合、交通量のピークカットに繋がる可能性も考えられる。

【タクシー】

- ・夕方の時間帯に最大同時利用台数が増えており、社会実験実験参加者をターゲットにしたと思われる待機がみられたが、乗車台数には大きな変化はなかった。
- ・これは、社会実験がイベント形式でおこなわれたが、大人数の集客を目標としたものではなく、実際に、イベント参加者へのアンケート でこの実験について知った理由に関する設問では 6 割が「たまたま通りがかったから」と回答しており、イベントのために訪れた人が大幅に増えた訳ではなかったからだと推察される。

「365 日 高の原びより TAKANOHARA ALL YEAR ROUND 来場者アンケート」

参考：調査結果詳細

< 社会実験（2022年12月7日 11時～20時） >

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
11時	0～5分	4	0	4	0	0	3	1	
	5～10分	4	1	5	1	0	3	1	
	10～15分	3	1	4	0	0	2	1	
	15～20分	5	1	6	0	0	5	1	
	20～25分	6	1	7	0	0	4	0	軽トラ
	25～30分	5	1	6	1	0	4	0	大型タクシー 8人乗り緑ナンバー
	30～35分	4	1	5	0	0	1	1	
	35～40分	5	1	6	1	0	3	1	
	40～45分	6	1	7	1	0	6	0	
	45～50分	7	1	8	0	0	2	1	
	50～55分	4	2	6	0	0	4	1	
	55～60分	7	3	10			7	1	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
12時	0～5分	8	3	11			8	0	トラック1台
	5～10分	9	2	11		1	5	1	
	10～15分	4	2	6	1		4	1	
	15～20分	6	1	7			3		
	20～25分	9	2	11			8	1	
	25～30分	10	2	12	1		9		奈良学園登美ヶ丘(マイクロバス1台)
	30～35分	8	2	10	1		4		
	35～40分	8	0	8			5		
	40～45分	4	0	4			2		
	45～50分	7		7			9		
	50～55分	8	1	9			4	1	
	55～60分	9	2	11	1		5	2	奈良自動車学校(マイクロバス1台)

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考	
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー		
13時	0～5分	5	2	7			2			
	5～10分	6	2	8			6		トラック1台	
	10～15分	5	2	7	1		4			
	15～20分	7	2	9			8	1		
	20～25分	9	2	11			4			
	25～30分	8	2	10	1		4	1		
	30～35分	7	2	9	1		5			
	35～40分	9	2	11			5			
	40～45分	9	3	12			4	1		
	45～50分	5	3	8			4		バイク1台	
	50～55分	10	3	13	2		7	2		
	55～60分	4	2	6			2	1		

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
14時	0～5分	6	3	9	0	0	5	1	
	5～10分	4	2	6	3	0	5	1	
	10～15分	5	0	5	0	0	5	0	登美ヶ丘カトリック幼稚園(マイクロバス1台)
	15～20分	4	0	4	0	0	7	0	
	20～25分	6	2	8	1	0	5	3	バイク1台
	25～30分	6	2	8	1	0	3	0	
	30～35分	4	1	5	2	0	4	2	
	35～40分	3	1	4	0	0	2	1	バイク1台
	40～45分	4	3	7	0	0	3	1	
	45～50分	4	2	6	0	0	4	0	
	50～55分	5	3	8	0	1	3	1	
	55～60分	3	3	6	0	0	4	1	

		最大同時利用台数調査			タクシー乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
15時	0～5分	4	3	7		1	1	1	奈良市消防局1台
	5～10分	6	3	9			4	1	奈良学園登美ヶ丘(マイクロバス1台)
	10～15分	5	3	8			2		
	15～20分	5	4	9	1		6		
	20～25分	4	3	7			6		
	25～30分	4	3	7			3		
	30～35分	5	3	8			6		
	35～40分	13	4	17			11	1	軽トラ 1台
	40～45分	11	4	15			5		
	45～50分	18	4	22	1		8		軽トラ 1台
	50～55分	14	4	18			2	2	奈良自動車学校(マイクロバス1台)
	55～60分	10	5	15			7	1	

		最大同時利用台数調査			タクシー乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計	乗車台数	降車台数	一般車等	タクシー	
16時	0～5分	13	5	18	1		6		スミダスクール1台、バイク1台、奈良登美ヶ丘バス1台
	5～10分	11	4	15			3		
	10～15分	10	4	14			9		
	15～20分	10	4	14			6		
	20～25分	9	4	13	1		2		
	25～30分	4	6	10			2	3	
	30～35分	13	6	19			15		
	35～40分	10	6	16			3		
	40～45分	9	6	15	2		5		軽トラ2台
	45～50分	12	4	16	1		11		社会福祉法人青葉仁会(バス1台)
	50～55分	11	4	15			12	1	
	55～60分	9	4	13			4		

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計			一般車等	タクシー	
17時	0～5分	14	4	18	0	0	10	0	マイクロバス1台
	5～10分	15	5	20	0	0	10	1	
	10～15分	11	5	16	0	0	9	0	日本財団(バス1台)
	15～20分	12	5	17	4	0	3	0	
	20～25分	13	1	14	1	0	7	0	
	25～30分	15	0	15	0	0	8	1	マイクロバス3台
	30～35分	18	3	21	0	0	15	1	
	35～40分	8	5	13	0	0	7	2	
	40～45分	8	5	13	0	0	9	0	
	45～50分	11	6	18	0	0	11	1	マイクロバス
	50～55分	12	5	17	0	0	10	0	
	55～60分	15	5	20	0	0	11	1	マイクロバス1台

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計			一般車等	タクシー	
18時	0～5分	18	5	23		1	13	1	
	5～10分	18	4	22			7		
	10～15分	9	4	13	1		4		
	15～20分	14	3	17			13		バイク1台
	20～25分	15	3	18			10		
	25～30分	14	4	18			6	1	バイク1台
	30～35分	14	2	16			8		
	35～40分	18	1	19			14		マイクロバス1台
	40～45分	15	1	16	1		7		軽トラ1台
	45～50分	13	1	14	2		8	2	マイクロバス1台
	50～55分	11	1	12		1	6	1	
	55～60分	8	1	9			8	1	

		最大同時利用台数調査			タクシー 乗降台数調査		進入台数調査		備考
		一般車等	タクシー	合計			一般車等	タクシー	
19時	0～5分	14	1	15	1		10	1	
	5～10分	16	1	17	1		14		バイク1台、マイクロバス1台
	10～15分	18		18			5		バイク1台
	15～20分	12	2	14	2		13	2	バイク1台
	20～25分	14		14			6		
	25～30分	13	3	16		1	9	3	
	30～35分	7	3	10			5		
	35～40分	6	3	9			10		マイクロバス1台
	40～45分	9	3	12			7		
	45～50分	12	3	15			12		
	50～55分	17	4	21			13	1	
	55～60分	18	4	22			8		