

御所市地域の交通等の概況

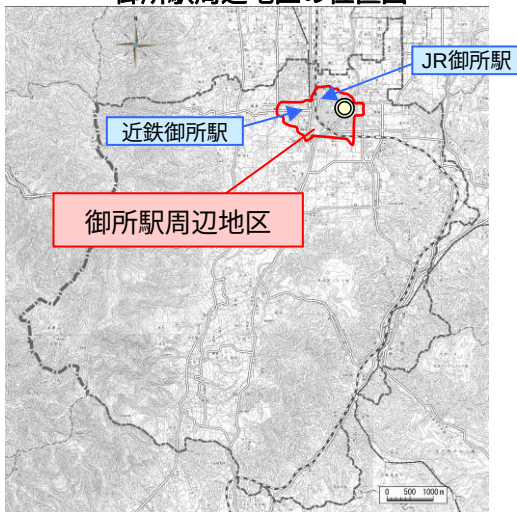
平成21年5月27日

1. 御所市の人口動向

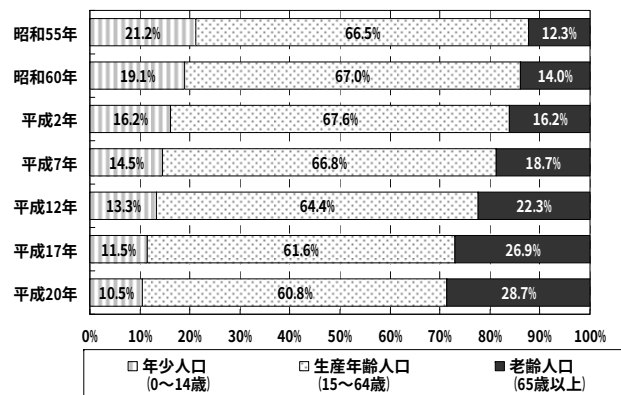
■ 現状

- ・市の人口は、奈良県全体の人口が増加する中、昭和50年をピークに減少傾向が続き、平成20年には、昭和40年比で0.86。今後も、人口減少の予測。
- ・市の高齢化率は、昭和55年の12.3%から平成20年には28.7%と急速に上昇し、超高齢社会に。

御所駅周辺地区の位置図

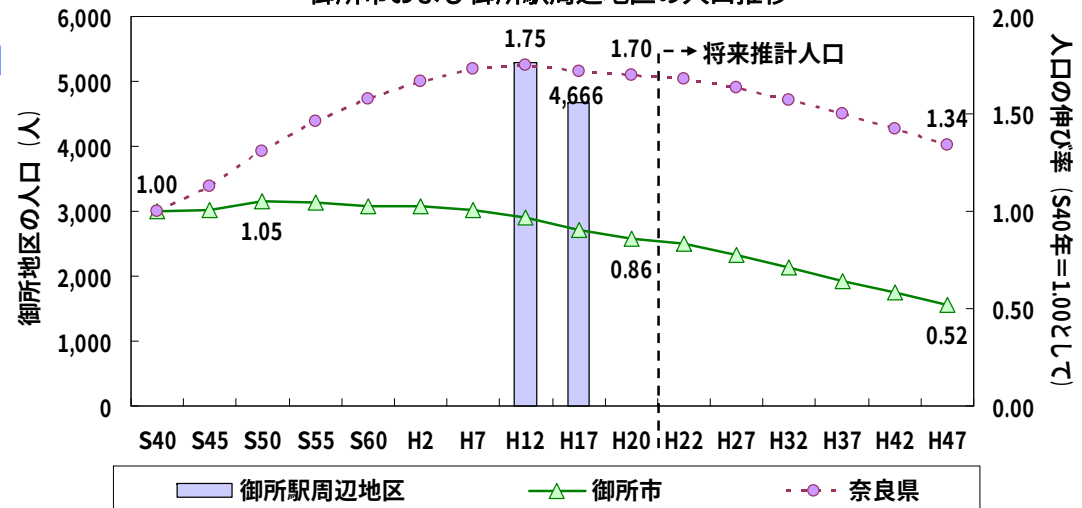


御所市の年齢別人口割合



出典：国勢調査（昭和55年～平成17年）、奈良県統計課資料（平成20年）

御所市および御所駅周辺地区の人口推移



※将来推計人口：日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）による。

出典：国勢調査（昭和40年～平成17年）、奈良県統計課資料（平成20年）
国立社会保障・人口問題研究所ホームページ（将来推計人口）

※御所駅周辺地区
御国通1、国鉄駅前、新地町、末広町、大広町、御国通2、御国通3、西町、鴨口町、宮前町、西久保本町、御堂魚棚、中央通2、東久保町、中本町、南中町、西柏町、本町、神宮町、中央通1、柴町、六軒町、大橋通1、大橋2東向、大橋通3、旭町、柿ヶ坪町、御門町、都町、柳町、寺内町、代官町、豊年橋通

■ 課題

➤今後もつづくと予想される、人口減少・高齢化に対応するため、地域の活力を維持・増進する施策が求められる。

2. 御所駅周辺地区を中心とした公共交通ネットワーク

■ 現状

【鉄道】

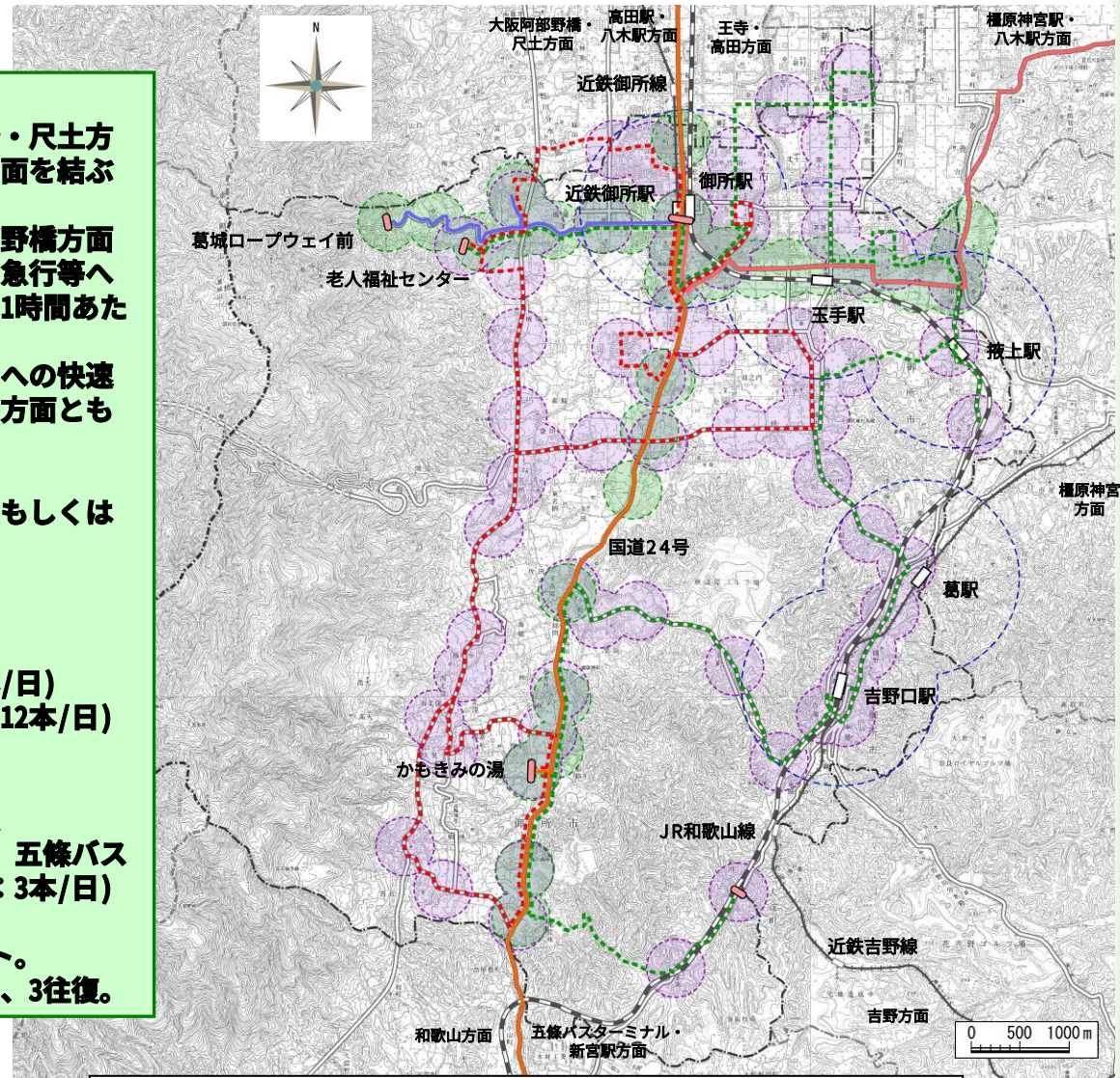
- ・市中心部の御所駅周辺地区には、大阪阿部野・尺土方面を結ぶ「近鉄御所線」と、北は王寺・高田方面を結ぶ「JR和歌山線」が運行。
- ・近鉄御所線は、朝のラッシュ時には大阪阿部野橋方面への直通準急が運行。他の時間帯も、尺土駅で急行等へ接続。運行本数は、大阪阿部野橋・尺土方面へ1時間あたり約4本。
- ・JR和歌山線は、朝のラッシュ時にJR難波方面への快速が運行。運行本数は、王寺・高田方面、和歌山方面ともに、1時間あたり1～2本。

【路線バス】

- ・市内の路線バスは、全て近鉄御所駅を起終点もしくは経由する運行ルート。
- ・運行ルート及び運行本数は、以下の通り。
 - 近鉄御所駅を起終点とする路線
 - ・近鉄御所駅～葛城ロープウェイ前
(平日 通常：6本/日、観光シーズン：10本/日)
 - ・近鉄御所駅～権原神宮駅・八木駅(平日 12本/日)
 - 国道24号を南北に走る路線
 - ・近鉄高田駅・八木駅～近鉄御所駅～
五條バスターミナル・新宮駅
(平日 近鉄高田駅・八木駅方面：19本/日、五條バスターミナル：12本/日、新宮駅方面：3本/日)

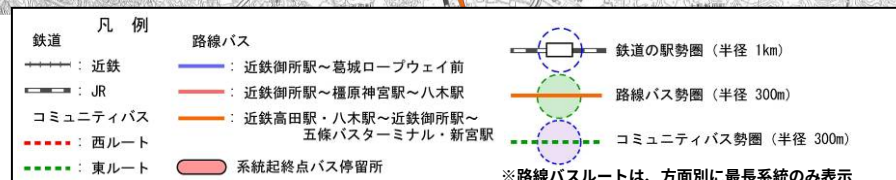
【コミュニティバス】

- ・運行ルートは、東ルートと西ルートの2ルート。
- ・運行本数は、各ルートともに平日・休日とも、3往復。



■ 課題

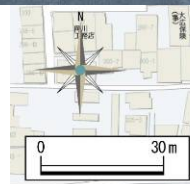
- 市中心部や南部に交通空白地が存在するため、そうした地域を補完する公共交通ネットワークの整備が求められる。



3. 近鉄御所駅・JR御所駅の特性

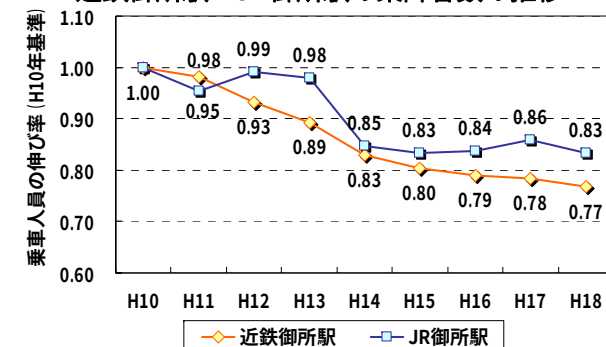
■ 現状

- ・近鉄御所駅は、近鉄御所線の始発駅。JR御所駅は、全列車が停車。
- ・近鉄御所駅の年間乗車人員は、約101万人、JR御所駅の1日あたり乗車人員が約7百人。両駅とも利用客数は、減少傾向（平成10年比で、近鉄御所駅0.77、JR御所駅0.83）。
- ・通勤・通学利用の割合は、近鉄御所駅及びJR御所駅ともに約75%を占める（平成18年）。
- ・近鉄御所駅とJR御所駅の改札間は、直線距離は、約130mと近いが、国道24号やJR和歌山線を横断する必要があることから、信号や踏切に時間を要することもあり、またJR御所駅へのアクセス路も狭隘で、不便。
- ・近鉄御所駅は、路線バス・タクシー・コミュニティバス、JR御所駅は、タクシーといった、端末交通手段がアクセスしているが、駅前広場や待合施設は、老朽化が否めず、またバリアフリーな空間とはなっていない。
- ・朝夕のラッシュ時には、送迎車両が多く混雑。



JR御所駅から
新地商店街を結ぶ細街路

近鉄御所駅・JR御所駅の乗降客数の推移



平成18年データ

近鉄御所駅年間乗車人員：1,013,782人/年

(うち定期利用：757,050人(約75%))

JR御所駅1日あたり乗車人員：679人/日(うち定期利用：518人(約76%))

出典：奈良県統計年鑑（平成11年度版～19年度版）

■ 課題

- 近鉄御所駅とJR御所駅の近接性を活用して、乗り換え需要を掘り起こすため、乗り継ぎ利便性の向上が、必要である。
- 具体には、乗り継ぎしやすい歩行空間（国道や踏切の横断部での時間ロス等の改善）、安全で誰もが移動できる歩行空間（バリアフリー化、狭隘アクセス路の改善）、寄り道できる歩行空間（乗継ぎ客が立ち寄りしたい商店街への改編）などを創出していくことが重要である。

4. 駅にアクセスする路線バス・コミュニティバス・タクシーの特性

■ 現状

- ・路線バス・コミュニティバスは、近鉄御所駅の駅前広場にアクセスしているが、南の五條・新宮方面に向かう路線バスは、北へ約100m離れた国道24号沿いに①のりばがあり、鉄道駅からの乗り換えは不便。
- ・タクシー乗場は駅前広場北側にあるが、待機場所が不足し、駅前広場南側でも待機するタクシーが見受けられる。
- ・JR御所駅は駅前広場やアクセス道路が未整備のため、路線バスやコミュニティバスは、アクセス不可。



■ 課題

- バスや鉄道を待つ楽しい空間づくりのため、駅前広場や待合所の改善、バリアフリー化が求められる。
- ①のりば(五條・新宮方面)は、近鉄御所駅から北へ約100m離れており、乗り換え利便性の向上のため、駅前広場に隣接した場所への移設等が必要である。

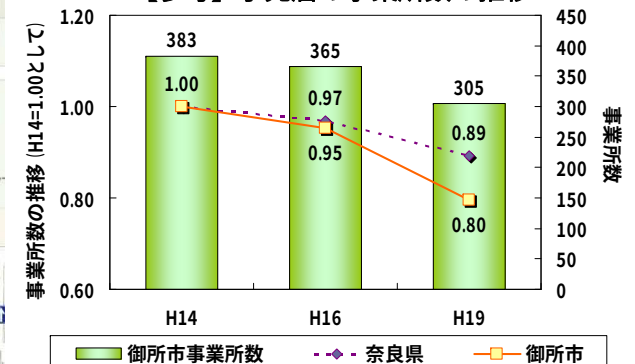
5. 駅周辺の商店街の現状

■ 現状

- ・御所市の小売店の事業所数は、急速に減少（平成14年比で0.80）。
- ・近鉄御所駅東側からJR御所駅南側にかけて、商栄会商店街、末広商店街及び新地商店街が立地。
- ・新地商店街及び末広商店街は、アーケードが設置されているが、老朽化し、暗い。
- ・シャッターが下りたままの空き店舗が目立ち活気に乏しい。
- ・末広商店街は、ほとんどの店舗が閉店状態。新地商店街からJR御所駅へのアクセス部のパチンコ店でさえ閉店の状況。
- ・商店街には、国土交通大臣賞を受賞した“環濠”がある。



【参考】小売店の事業所数の推移



出典：商業統計（平成14年、平成16年、平成19年）

■ 課題

※環濠：江戸時代の御所町地域に現存するもので16世紀中に集落内の排水路としてつくられたもの。
平成20年度国土交通大臣賞（循環のみち下水道賞）を受賞。

- 大和高田バイパスの開通やそれにもなうイオンモール（アルル）等大型商業施設の開業、さらにはモータリゼーションの進展が相まって、これまでの御所市住民の買い物スタイルが、駅周辺の商店街から郊外部の大型店へと変化している。
- 本来持つ駅前という好立地条件を生かし、通勤・通学の乗継ぎ客、また観光客も立寄りたい商店街として、再生・活性化する方策を見いだす必要がある。
- また、近隣に住む高齢者や自動車を持たない住民等にとって、食料品等の生活用品の買い物に便利な商店街は必要であり、こうした人たちのニーズにマッチした再生策を検討する必要がある。

6. 駅周辺の観光の状況

■ 現状

- ・御所周辺（金剛・葛城）の観光客数は、年間約76万人であり、近年はほぼ横ばいの傾向。
- ・駅西側には、葛城山(葛城高原)があり、ツツジの開花時期をはじめ年間を通して登山等の観光客が来訪。
- ・その葛城山には、近鉄御所駅より葛城山ロープウェイ前への路線バスが運行。
- ・近年、JR御所駅南側に広がる江戸時代からの街並みが残ったエリアを散策する観光客が増加。
- ・近鉄御所駅の駅前広場に、仮設の観光案内所。

葛城山



出典：御所市ホームページ

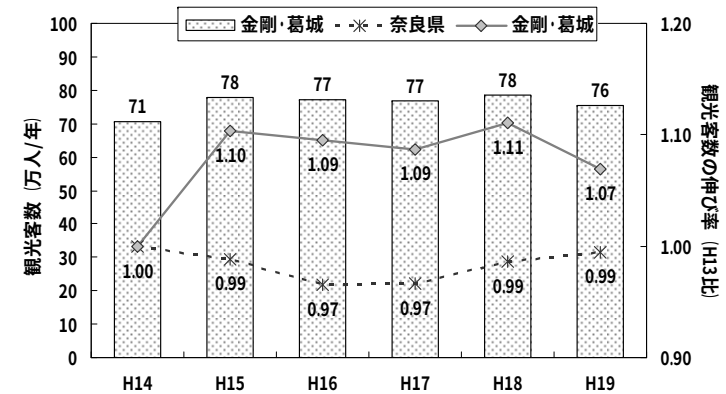


近鉄御所駅前の観光案内所



葛城ロープウェイ前方面
バスのりばの様子

御所周辺の観光客数の推移



出典：平成19年奈良県観光客動態調査報告書

■ 課題

- 御所の観光客の多くを占める葛城山の登山者が、立ち止まって憩うことができるような、駅・商店街を中心としたまちづくりが必要である。