資料 2-1

地域公共交通に対する取り組み課題と施策案

平成22年2月23日

地域公共交通に対する取り組み課題と施策案（その1）

現状

生活交通

人口	○市人口は、40年で14%減。御所駅周辺地区の人口は、45%減。今後も人口減少。 ○市の高齢化率は、29%と超高齢社会。
自動車保有率	○自動車の非保有率は、12%。特に、鉄道交通の充実している御所地区周辺の市街化区域での非保有率は、14%と高く、かつ高齢者の非保有率は、30%とさらに高い。
公共交通利用者層	○公共交通を最も必要な層とする「65才以上の高齢者の一人暮らしで、かつ自動車非保有者、かつ介助不要で外出できる人」は、4%。御所地区周辺の市街化区域では5%と高い。 ○「公共交通を利用せず、自動車主体で移動する人」は、55%と最も多い。公共交通サービス水準の低い、市街化調整区域では、59%とより多い。 ○「公共交通の利用が自動車の利用以上にある人」は、15%。御所駅地区周辺の市街化区域では、17%とより多い。
公共交通空白地域	○市内は公共交通空白地域が点在。
路線バス	○路線バスは、近鉄御所駅を通過し、市の南北軸と東西軸で運行。
コミュニティバス	○コミュニティバスは、市東部と市西部の2ルート運行。 ○利用者は、年間5万人以上。 ○コミュニティバスの1便あたりの平均乗車人員は、10人を超え、収支率は46%と高い。 ○コミュニティバスの一部区間では、1便あたりの平均乗車人員が0.3人。
利用状況	○1ヶ月のうちに路線バスを利用しなかった人は、95%。 ○路線バスの利用が5%、コミュニティバスの利用が7%。 ○バスを利用した外出では、「社交・娯楽」目的が33%と最も多く、続いて「通院」が32%。その目的での外出先は、「近鉄御所駅周辺」で23%と最も多い。
ニーズ	○バスの利用のしやすさで「利用しづらい」と答えた人は、「路線バス」が60%と最も多く、改善の必要性が最も高い。「コミュニティバス」も56%の人が、利用しづらいと回答。
改善策	○「バス運行本数を増やしてほしい」が22%と最も多く、「路線バスが走っているルートと料金が分かる地図がほしい」が11%、「バス停に屋根やベンチをつけてほしい」が9%。 ○「運行本数を増やす」は、公共交通への転換および利用促進ターゲット層の指摘率が高い。 ○コミュニティバスの運行ルートの見直しの要望あり。

課題

- ■人口減と高齢化に対応した地域交通の確保
- ■市内各所から駅や各種施設が集積する御所駅周辺地域へのアクセス性向上
- ■公共交通空白地域を縮小する公共交通体系の整備
- ■路線バスやコミュニティバスなど、既存の公共交通の利用促進
- ■利用者が減少傾向にあるコミュニティバスの運行形態改善
- ■地域を運行するバス運行に関する情報提供の充実

求められる姿

- ◆自家用車に過度に依存せず多様な交通手段の組み合わせに！
- ◆高齢者等が車を持たずに生活を行える便利な公共交通に！

施策（案）

施策１

・隣接市街地とのアクセス改善や公共交通空白地域の縮小に向けたコミュニティバスの運行

- ○ 御所市民の通院の約4割は、奈良県立医科大学附属病院など橿原市の施設を利用している。しかしながら、鉄道を利用すると、尺土駅まわりとなるため、橿原市へのアクセスは自動車主体となっている。
- ○ 観光入り込み客数は、御所市（金剛・葛城地区の計）の約73万人と比べ、橿原市は、約431万人と県内3番目であり、観光ポテンシャルは高く、交流促進のための施策が求められる。
- ○ 御所市内には、交通空白地が点在し、今後高齢化がさらに進むことから、自動車を利用できない人の交通手段の確保が求められる。

施策２

・郊外部の小需要に対応したデマンド方式への運行形態変更の検討

- ○ 東コースのかもきみの湯～新田・重阪間の1便あたり平均乗車数が0.3人/便であり、効率的かつ市民ニーズに適した交通体系が求められる。
- ○ コミュニティバスの運行に年間約800万円の財政支出となっている。

施策３

・路線バスとコミュニティバスの利用促進
（鉄道とバスとの乗り継ぎ円滑化、公共交通マップの配布等）

- ○ ふだんバスを利用していない人は、約9割を占めており、バス交通（路線バスやコミュニティバス）の利用促進が求められる。
- ○ 御所市民のバス交通に対する改善策として、「路線バスが走っているルートと料金が分かる地図が欲しい」が2番目に多く、公共交通マップ等の配布によるバス交通の情報提供が求められる。
- ○ 御所市郊外でバスを利用する人のうち、約4割は近鉄御所駅にアクセスしており、利用促進に向けた鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化が求められる。

1.地域公共交通に対する取り組み課題と施策案（その2）

現状

鉄道交通と交通結節点

市内の鉄道	○鉄道は、近鉄御所線、近鉄吉野線、ＪＲ和歌山線で、計7駅。 ○近鉄御所駅が、年間約100万人の利用がある市の玄関駅。利用者数は、減少傾向。
利用状況	○1ヶ月のうちにも鉄道を利用した人は、60%と多く、うち72%が近鉄御所駅とＪＲ御所駅を利用。 ○鉄道を利用した外出では、「社交･娯楽」目的が30%と最も多く、その外出先は大規模な商業施設等がある「大阪府」が64%を占める。一方、「通院」目的は11%、その目的地は、「橿原市」が多い。
ニーズ	○鉄道の利用のしやすさで「利用しづらい」と答えた人は、36%。
駅端末交通手段と乗り継ぎ	○御所駅やJR御所駅は、駅まで「徒歩」が39%と最も多く、次いで「自転車」が25%、「自家用車（送迎）」が13%の順。 ○その他の駅では、「徒歩」が32%と最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）」が23%の順。 ○近鉄御所駅とJR御所駅を乗り継いだことのある人は、鉄道利用者のうちの9%。
改善策	○「駅前広場の整備」が16%と最も多く、次いで「駅に接続する駐輪場を設置･増設」が11%、「駅に接続するバス路線の充実」が10%の順。 ○「降りた駅から乗り継ぎ先への駅までの乗り換え距離を短くする」、「駅前広場整備」、「駅に接続するバス路線を充実」は、公共交通への転換および利用促進ターゲット層の指摘率が高い。 ○近鉄御所駅の西側に改札口設置の要望あり。
交通結節点	○御所駅周辺は、各種施設が集積し、広域交通である鉄道とバス等の生活交通が結節。
御所駅周辺の状況	○近鉄御所駅は、東側に駅前広場がある。ＪＲ御所駅は、駅前広場やアクセス道路が脆弱。 ○近鉄御所駅とＪＲ御所駅の改札間は、国道24号やＪＲを横断する必要があり、不便で、案内サインも未整備。 ○五條･新宮方面の路線バスのりばが、駅から北へ100m離れており不便。 ○駅前広場の待合施設は、老朽化し、バリアフリーな空間となっていない。 ○キス＆ライドの利用が多い。
御所駅周辺の改善策	○改善策として意向が高い施策は、「駅前の待合スペースを再整備」、「駅前のバス停に屋根を設置」、「駅前の観光案内所を充実」。 ○公共交通を利用するが自動車の利用の方が多い人や、公共交通の利用が自動車の利用以上にある人は、「駅前のバス停での段差を改善する」の指摘率が高い。

課題

■鉄道フィーダー交通を充実させ、利用者を増加させる利用促進

■近鉄御所駅のフィーダー交通（バス・タクシー・一般送迎車・駐輪場）の利用状況に応じた利便性向上やバリアフリー化のための駅前広場再配置

■駅前の待合スペースやバス停での快適な乗り継ぎ環境向上のための整備

求められる姿

◆駅に集まる交通手段への乗換えが便利な場に！

施策（案）

施策４

･近鉄御所駅前広場のフィーダー交通の再配置とバスのりばの上屋やベンチの整備

○ 駅前広場は、バリアフリーな空間となっておらず、待合施設も老朽化している。御所市民から改善策として、「駅前の待合スペースを再整備」、「駅前のバス停に屋根を設置」、「駅前のバス停での段差を改善する」があげられており、駅前広場の上屋･ベンチ、バリアフリー化の整備が求められる。

○ 駅前広場はキス＆ライドによる利用が多いが、キス＆ライドスペースがないため、フィーダー交通の再配置が求められる。

○ 五條･新宮方面の路線バスのりばが、駅から北へ約100m離れており不便であるため、利便性向上のための乗り場再配置の見直しの施策が求められる。

⇒ 駅前活性化に対する施策案
「施策２：御所駅前空間の環境改善」と関連

施策５

･近鉄御所駅西側に改札口設置による利便性向上

○ 近鉄御所駅の西側の地区は、新興住宅地が広がっており、御所市の人口の2割以上を占めている。しかしながら、近鉄御所駅を利用する場合、東側の改札口を利用しなければならず、利便性向上ための施策が求められる。

※フィーダー交通：「フィーダー」とは河川の支流という意味。ここでは、鉄道駅からさらに目的地へとつなぐための交通手段をいう。具体的には、駅から乗り継ぐバス･タクシー･自動車･自転車等の交通手段が該当する。

1.地域公共交通に対する取り組み課題と施策案（その3）

現状

観光交通

市内観光等

○御所まち界隈や、葛城山登山、高天彦神社等は、観光客も多く、重要な観光資源。
○高天彦神社への公共交通がない。
○御所まち界隈は、自動車交通が流入し、落ち着いて散策できる空間が少ない。隣接する御所駅前商店街は、シャッター店舗が多くなり活気に乏しい。
○御所駅からフィーダー交通や周辺観光施設への案内が不十分。

かつらぎ山麓臨時バスの利用状況

○来訪者の目的地と立ち寄り先は、「高天彦神社」、「高鴨神社」、「一言主神社」、「九品寺」、「橋本院」といった、葛城山麓に分布する寺社等が多い。
○利用したバス停は、「近鉄御所駅」が25%と最も多い。
○起終点以外のバス停では、「高天彦神社」が最も多く、次いで「高鴨神社」、「藤岡家住宅前」、「北窪（極楽寺最寄りバス停）」の順。
○「このバスが運行されたため来訪」が7割以上（御所市外からの来訪者）を占める。

観光移動のニーズ

○魅力が高いと感じられる場所や観光地は、「葛城山」であり、鉄道駅から遠い場所が多い。
○御所まちは、「鉄道」でのアクセスが最も多いが、他の場所や観光施設は、いずれも鉄道駅から離れた所に位置するため、「自家用車」が最も多くを占める。
○駅と複数の観光地を結ぶ「循環バス」が回答者の半数を占め、次いで「直通バス」が2割程度である。駅から観光地までのアクセス手段確保が求められる。

課題

■市の玄関口である御所駅からかつらぎ山麓に分布する高天彦神社等の観光地への公共交通アクセス性の向上

■駅から御所まち界隈を楽しく快適に移動できる歩行環境への改善

■駅降車後の観光客の第1印象を高める環境改善や観光客を案内する分かりやすいサイン整備

求められる姿

◆駅から離れた場所に点在する観光資源を結ぶ多様な交通手段の組み合わせに！

◆駅から御所まち界隈を分かりやすく楽しく移動出来る歩行環境に！

施策（案）

施策６

・市街地やかつらぎ山麓にある観光地と鉄道駅を繋ぐ循環バスの運行

○ 観光客が魅力が高いと感じるのは、葛城山、一言主神社や高天彦神社等といった鉄道駅から遠い場所が多く、鉄道駅から観光地までの公共交通アクセス性の向上が求められる。
○ 高天彦神社への公共交通による手段がなく、公共交通によるアクセス手段の確保が求められる。
○ 昨年秋に運行した「かつらぎ山麓臨時バス」は、市外から来訪した人が7割以上を占めており、公共交通によるアクセス手段確保による来訪者増が見込まれる。

施策７

・御所駅等でのフィーダー交通や御所まち界隈への案内サインの整備や歩行環境の改善

○ 御所駅からフィーダー交通や周辺観光地・施設への案内が不十分であるため、案内サインの整備が求められる。
○ 御所まち界隈や御所駅から御所まち界隈の途中にある商店街は、自動車交通が流入し、落ち着いて散策が出来る空間が少なく、歩行環境改善に向けた施策が求められる。

⇒ 駅前活性化に対する施策案
「施策３：駅前からの観光PRの強化」、
「施策４：御所まちと商店街を含む、観光まち歩き・サイクリングルートの設定と、利用促進策の取組」と関連