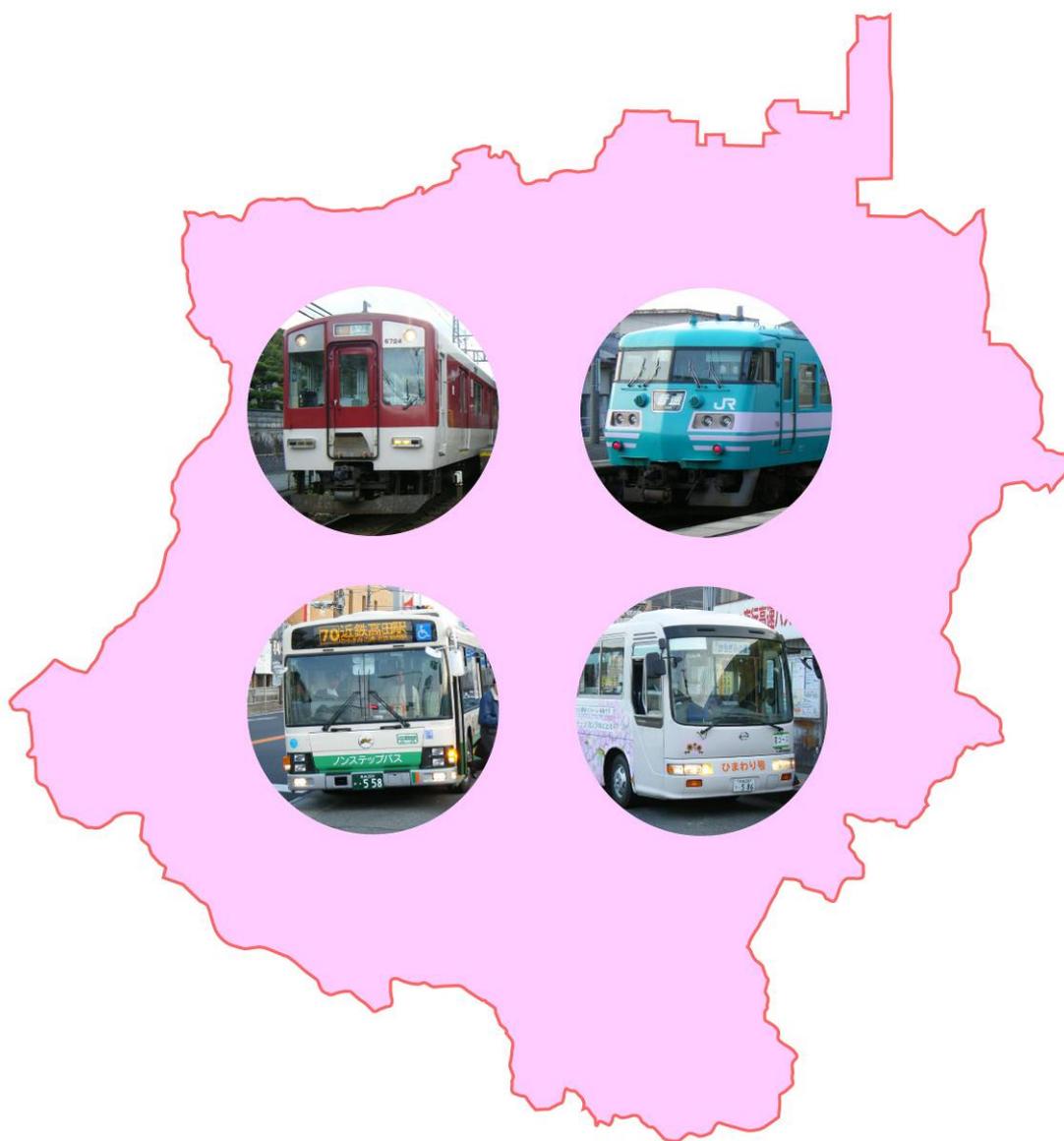


御所市地域公共交通総合連携計画



平成 22 年 3 月

御 所 市

目次

1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 事業化期間	1
2. 御所市の概況	2
2.1 地勢	2
2.2 人口	3
2.3 施設の立地状況	6
2.4 通勤・通学流動	9
2.5 自動車登録台数	10
3. 地域公共交通の現況	11
3.1 市内の公共交通ネットワーク	11
3.2 鉄道交通	13
3.3 バス交通	16
3.4 交通結節機能の状況	23
3.5 公共交通不便地域	31
4. 市民や観光客の公共交通に対する意識	32
4.1 アンケート調査概要	32
4.2 住民アンケート調査結果	33
4.3 観光客アンケート調査結果	39
4.4 かつらぎ山麓臨時バスアンケート調査結果	42
5. 御所市の公共交通の課題	45
5.1 御所市の生活交通から見た課題	45
5.2 御所市の鉄道交通と交通結節点から見た課題	46
5.3 御所市の観光交通から見た課題	47
6. 地域公共交通総合連携計画	48
6.1 基本方針	48
6.2 計画区域	49
6.3 計画期間	49
6.4 計画目標	49
6.5 事業計画	51
6.6 事業の実施主体	61
6.7 計画の推進・持続可能な公共交通体系の確立に向けて	62
7. 参考資料	63
7.1 御所市地域公共交通会議	63
7.2 駅を中心としたまちづくり検討委員会	65
7.3 用語集	67

1. 計画概要

1.1 背景と目的

御所市には、公共交通として、鉄道（ＪＲ・近畿日本鉄道（以降、近鉄という））、路線バス、コミュニティバスが運行しています。これらの公共交通は、市民にとって日常生活に必要不可欠な移動手段として利用されています。しかし、少子高齢化の進展や自動車の普及による利用者の減少などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

今後、高齢者の増加などにより、これらの公共交通の必要性がより一層高まってくることが予想されます。また、豊かな心と文化を育み、活力に満ちた快適で安心できるまちとして御所市が発展していくためには、自動車依存型のまちではなく、環境にやさしく利便性の高い交通システムを市の施策の一つとして構築していくことが求められます。

そこで御所市では、効率的で効果的な市民サービスの提供を持続的に行えるようにする公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通の活性化および再生に関する法律により創設された、地域公共交通活性化・再生総合事業に基づき、「御所市地域公共交通総合連携計画」を策定することとなりました。

本計画のもと、住民、公共交通事業者、行政が、適切な役割分担の中で主体的に関与し、需要やニーズに応じた経済的な公共交通システムを実現していくことで、活力ある地域コミュニティ保持に寄与する公共交通の確立を目指します。

1.2 事業化期間

本計画の事業期間は、平成 22 年度から平成 24 年度の 3 年間とします。

2. 御所市の概況

2.1 地勢

- ▶ 御所市は、大阪市や奈良市の大都市近郊の都市ならびに歴史・文化を今に伝える生活文化都市です。

御所市は、昭和 33 年 10 月に御所町、葛村、葛上村、大正村の 4 町村が合併し、奈良県で 8 番目として誕生した市です。

奈良県の大和平野（奈良盆地）の南西部に位置し、面積は 60.58km² です。西部は葛城山（標高 959.2m）、金剛山（標高 1,125m）の金剛山地が南北に連なっており、南東部には巨勢山丘陵地などの標高 150～350m の丘陵地があり、そこから平地の広がる緑豊かな自然に囲まれた田園都市です。

県庁所在地の奈良市へは北北東に約 25km、大阪市中心部には北西に約 30km、近畿の空の玄関口である関西国際空港へは西に約 45km の位置にあります。鉄道では、JR 和歌山線や近鉄御所線・南大阪線で、道路では国道 24 号・南阪奈道路などにより、いずれも 1 時間前後で到達することができ、大都市近郊としての立地性を持っています。

また、豊かな自然と悠久の歴史に彩られた文化遺産を今に伝える歴史ロマンが漂う緑豊かな生活文化都市でもあります。

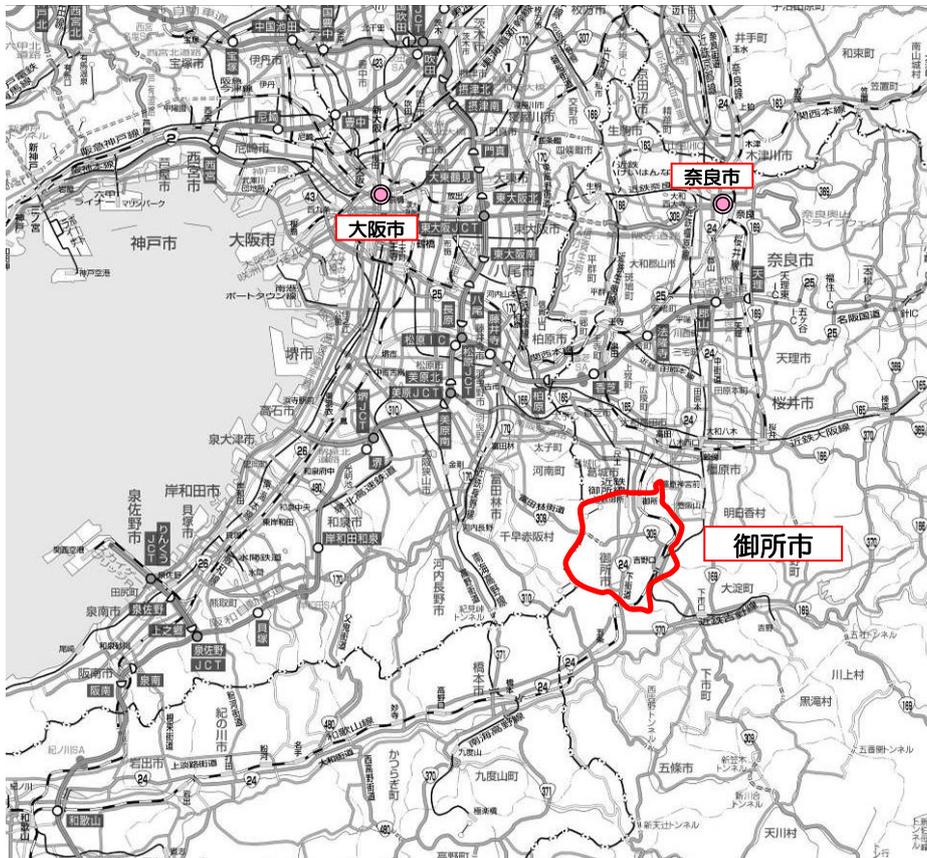


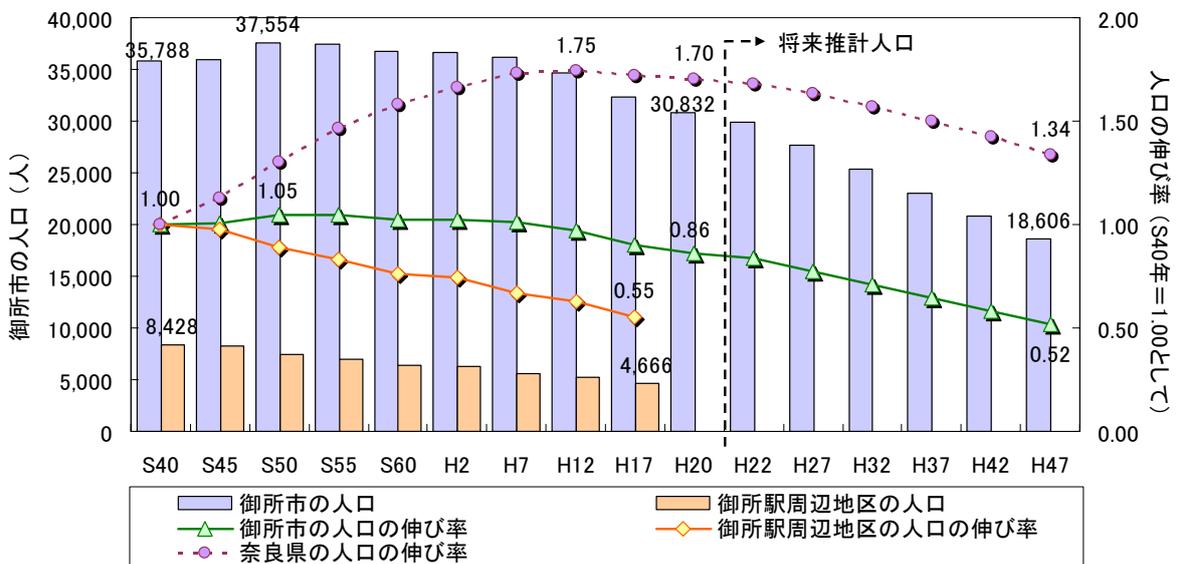
図 2.1 御所市の位置

2.2 人口

2.2.1 人口動態

➤ 人口は、約 40 年で 14%減少し、特に御所駅周辺地区は、45%の減少です。今後も減少傾向は続くと予測されています。

御所市の人口は、御所市中心市街地等の市北部に集中しているのが特徴です。市の人口は、奈良県全体の人口が増加する中、昭和 50 年の約 37,600 人をピークに減少傾向が続いており、平成 20 年には、昭和 40 年比で 0.86 です。また、将来推計人口をみても今後減少傾向が予測されています。御所市の中心部に位置する御所駅周辺地区の人口は、昭和 40 年以降減少傾向が続き、平成 17 年には、昭和 40 年比で 0.55 と約半数にまで減少しています。



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 年度版）
 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）

図 2.2 御所市の人口推移

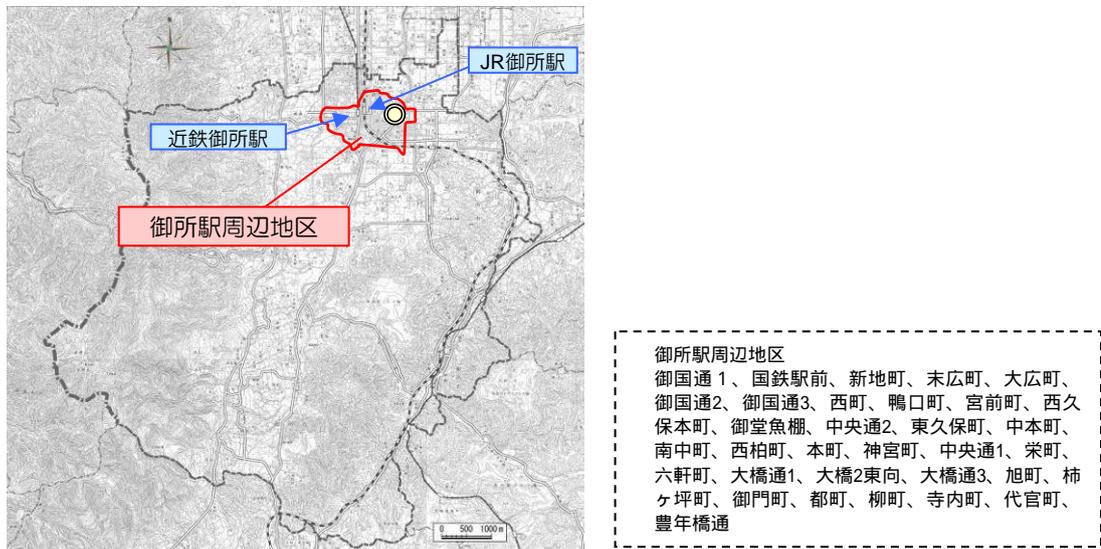
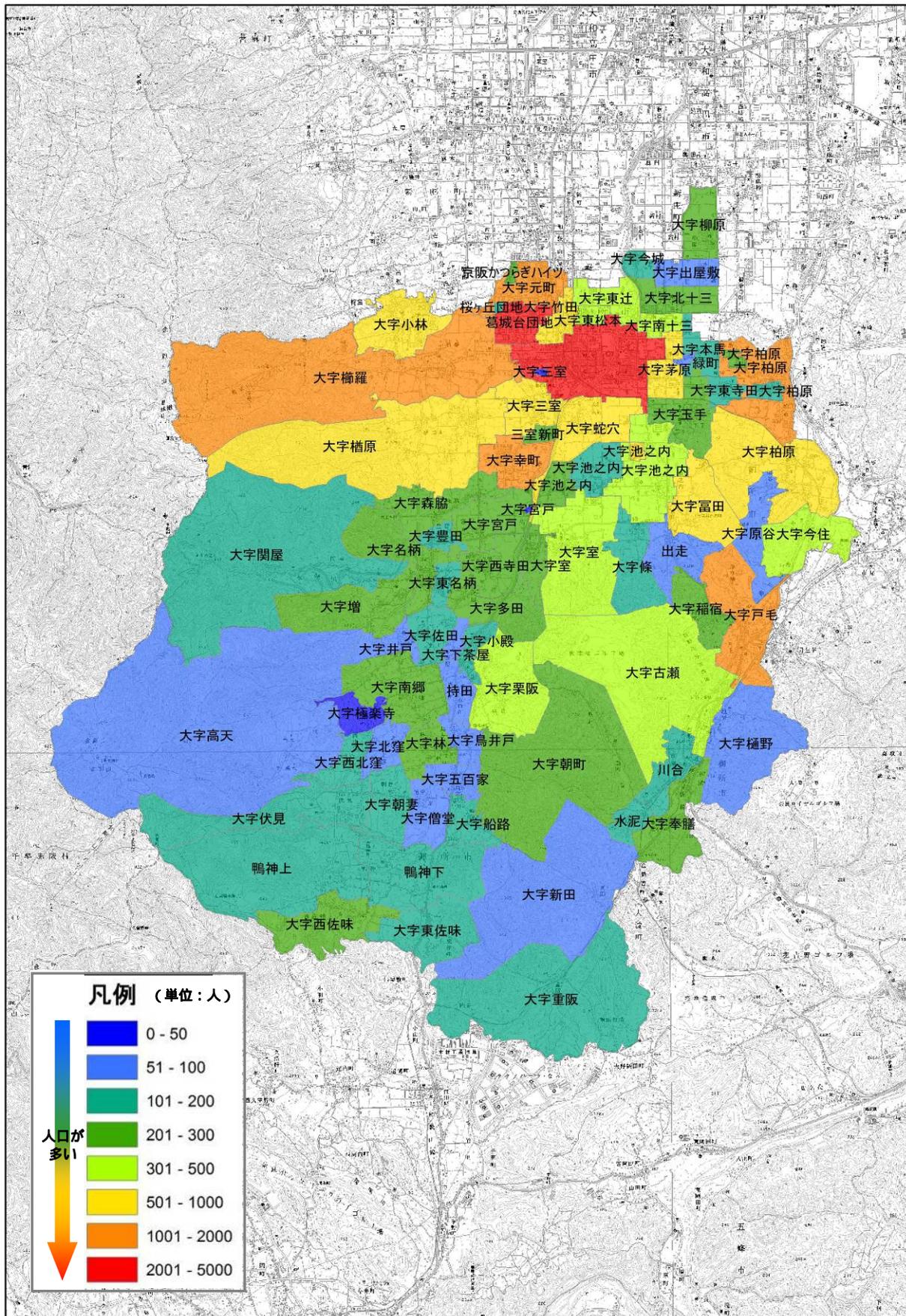


図 2.3 御所駅周辺地区の位置



出典：国勢調査（平成 17 年）

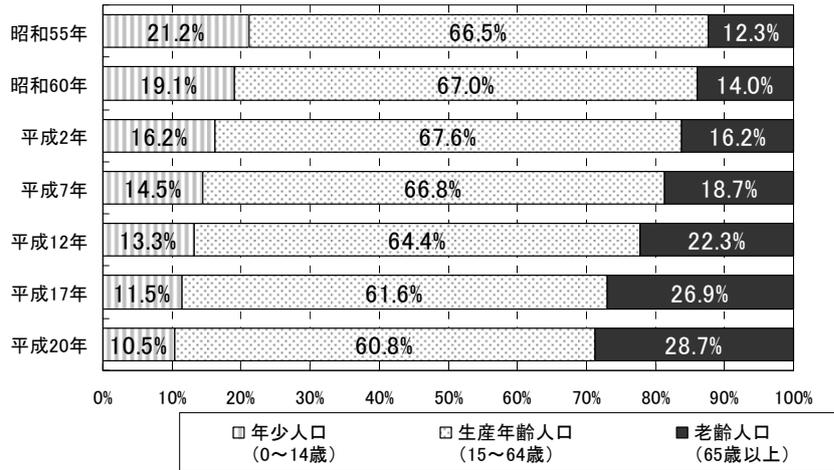
図 2.4 御所市における町丁字別人口

2.2.2 高齢化率

➤ 市の高齢化率は29%と超高齢化となり、少子高齢化が急速に進んでいます。

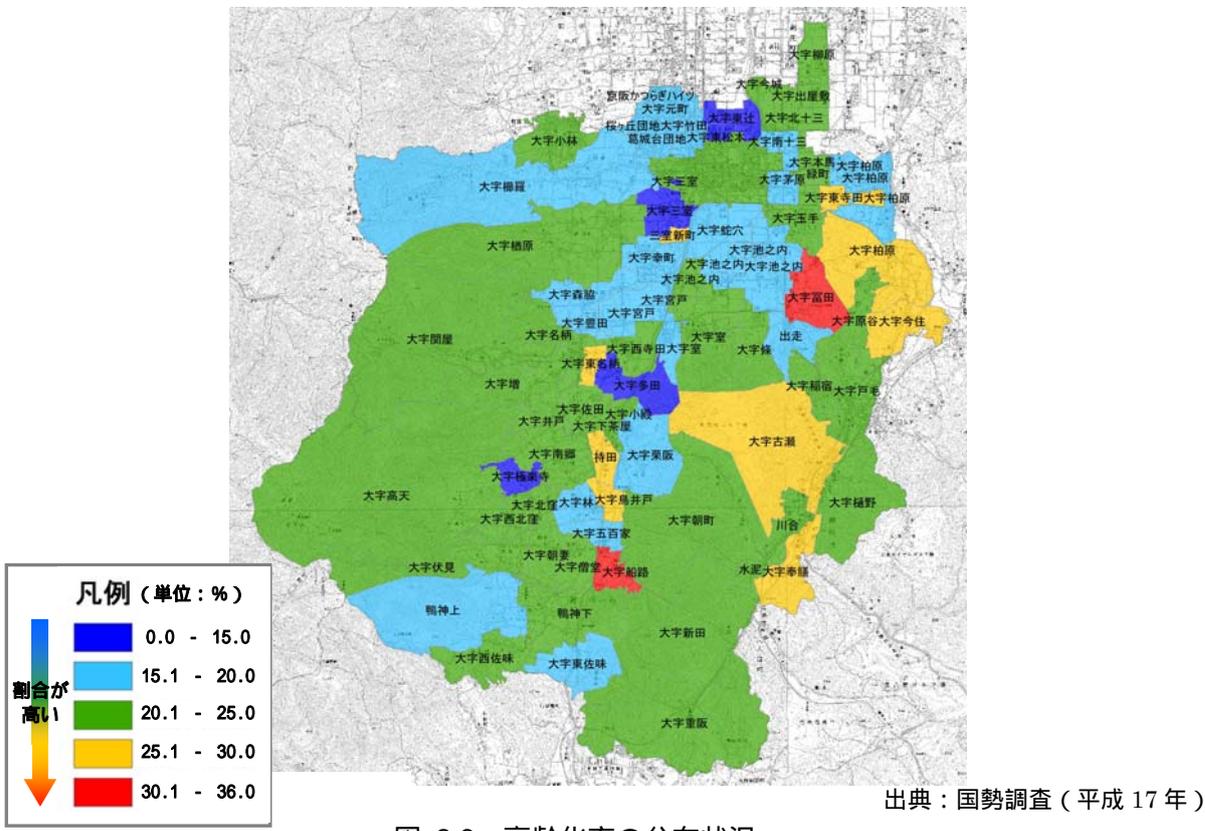
年齢別人口を見ると、高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、昭和55年の12.3%から平成20年には28.7%と急速に進んでいます。その一方で、年少人口は一貫して減少を続け、平成20年時点で10.5%です。

また、地区別高齢化率を見ると、市内の多くの町丁字で20%を上回っており、市南部に位置する大字船路で約36%と最も高く、次いで大字富田で約35%、大字東名柄で30%です。



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年度版）

図 2.5 年齢別人口の推移



出典：国勢調査（平成17年）

図 2.6 高齢化率の分布状況

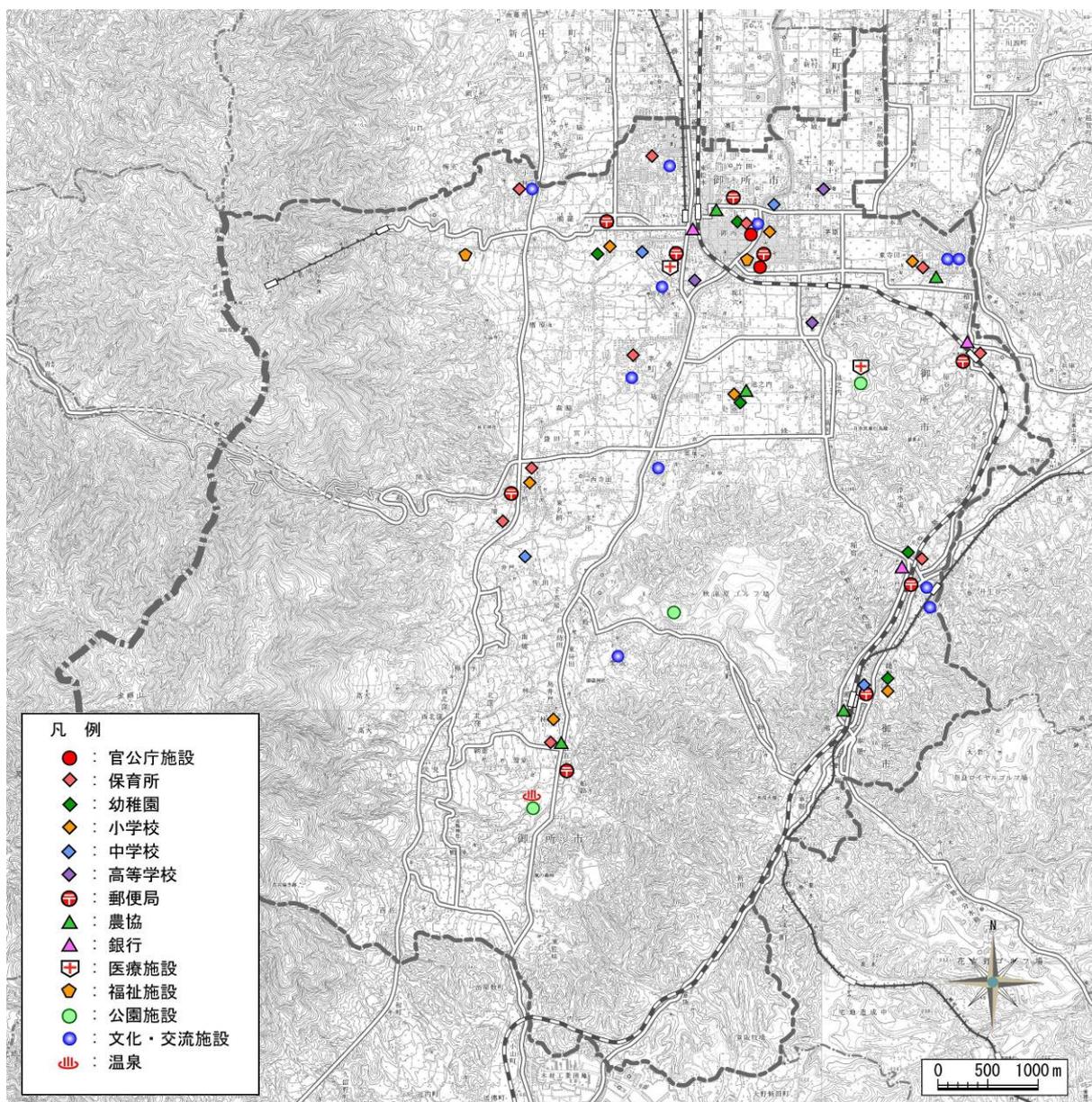
2.3 施設の立地状況

2.3.1 主要施設

➤ 市役所をはじめとする主要な施設は、市中心部に集中しています。

市役所、アザレアホール（図書館・文化ホール）等の主要施設は市北部の御所駅周辺部に立地しています。

医療施設は、近鉄御所駅南側（済生会御所病院）と JR 玉手駅南側（秋津鴻池病院）に立地しています。



出典：御所市役所ホームページ

図 2.7 施設の立地状況

2.3.2 観光施設

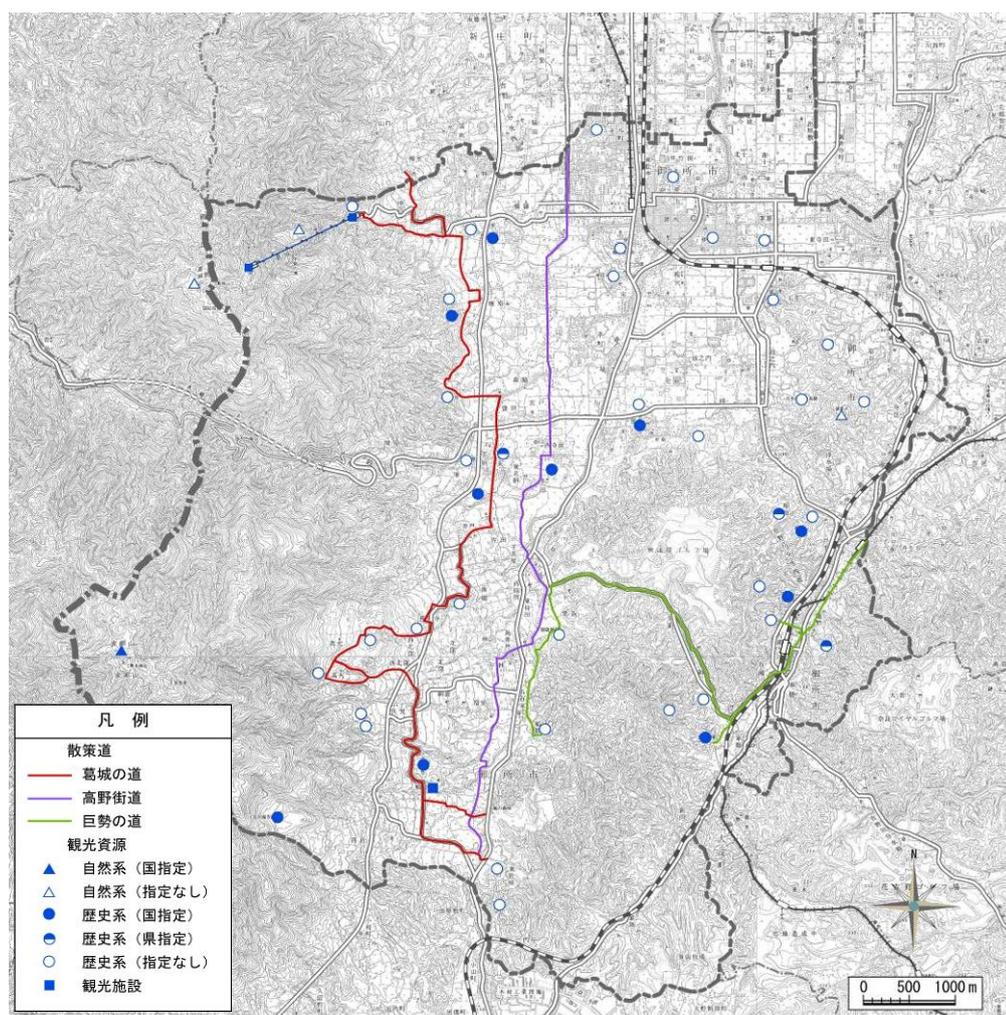
(1) 観光資源

- 「葛城山」、「御所まち界限」をはじめ、葛城山麓にある「高天彦神社」の寺社等が市内の主要な観光施設です。

御所市の西部は金剛生駒紀泉国定公園に指定されており、葛城山が代表的な観光資源です。葛城山へは、山頂までの登山道の他に近鉄御所駅より路線バス及び葛城山ロープウェイ（近鉄葛城索道線）によるアクセス手段があります。

御所市の中心部は、御所まち界限（江戸時代からある町屋の街並みが残ったエリア）を散策する観光客は多いですが、自動車が通行可能で、落ち着いて散策できる空間が少ないのが現状です。

また、葛城山麓には、古来より神話の高天原の伝承地として伝えられるエリアがあり、「高天彦神社」や「高鴨神社」等の史跡、文化財が多く点在しています。それらを結ぶ「葛城の道」、「巨勢の道」の古道もあり、ハイキングコースとして整備が進められていますが、公共交通機関によるアクセスがないのが現状です。



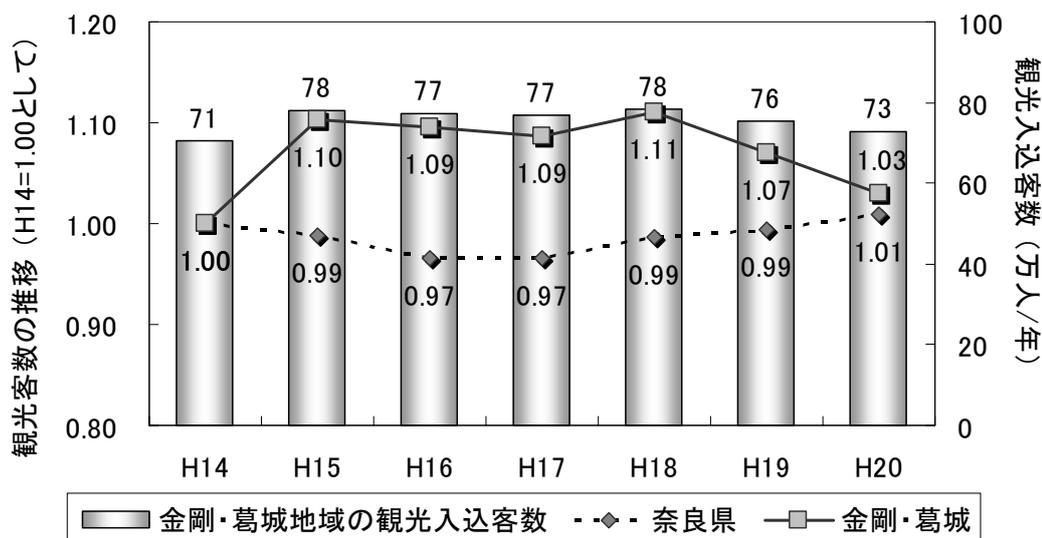
出典：御所市役所資料

図 2.8 観光資源の分布状況

(2) 観光入込客数

➤ 金剛・葛城地域の観光入込客数は、近年減少傾向にあります。

奈良県全体の観光入込客数は、近年横ばい傾向です。御所市が含まれる金剛・葛城地域は、国道 165 号大和高田バイパス及び南阪奈道路の供用による影響で、平成 15 年度に増加傾向が見られましたが、近年は減少傾向にあります。



金剛・葛城地域：御所市、葛城市（旧新庄町）、五條市北部
 出典：奈良県観光客動態調査報告書（平成 20 年）

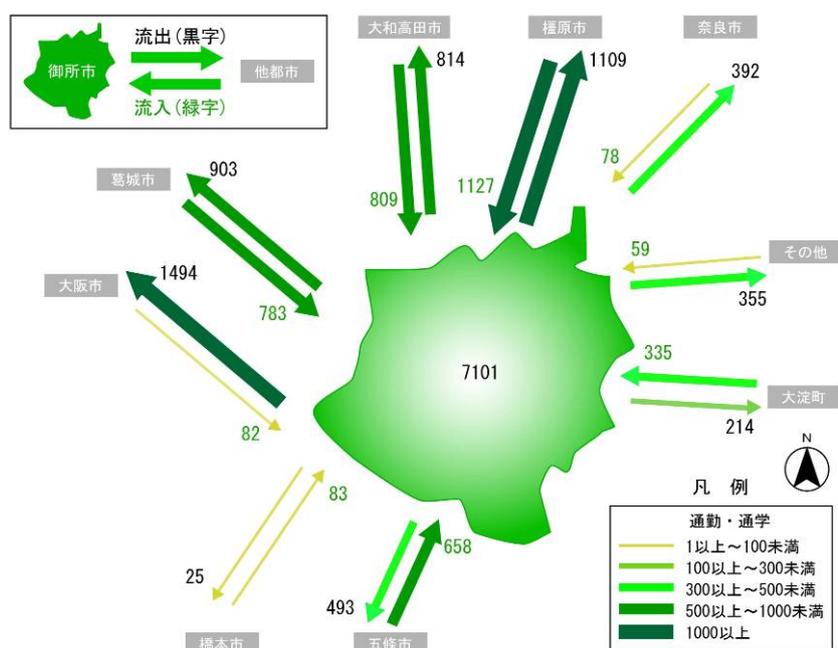
図 2.9 観光入込客数の推移

2.4 通勤・通学流動

- 通勤や通学での人の流れは、大阪市や橿原市など隣接する市町との結びつきが強い傾向にあります。

御所市内在住者の通勤・通学先（流出）は、市内の移動が約 7,100 トリップで最も多く、次いで大阪市の約 1,500 トリップ、橿原市の約 1,100 トリップ、葛城市の約 900 トリップ、大和高田市の約 800 トリップと続いており、大阪市及び隣接する市町との結びつきが強いことが分かります。

また、御所市を通勤・通学先（流入）とする流動は、御所市内の移動を除くと、橿原市の約 1,100 トリップが最も多く、次いで大和高田市、葛城市の約 800 トリップ、五條市の約 700 トリップと続いており、隣接する市町からの流入が多く見られます。



出典：国勢調査（平成 17 年）

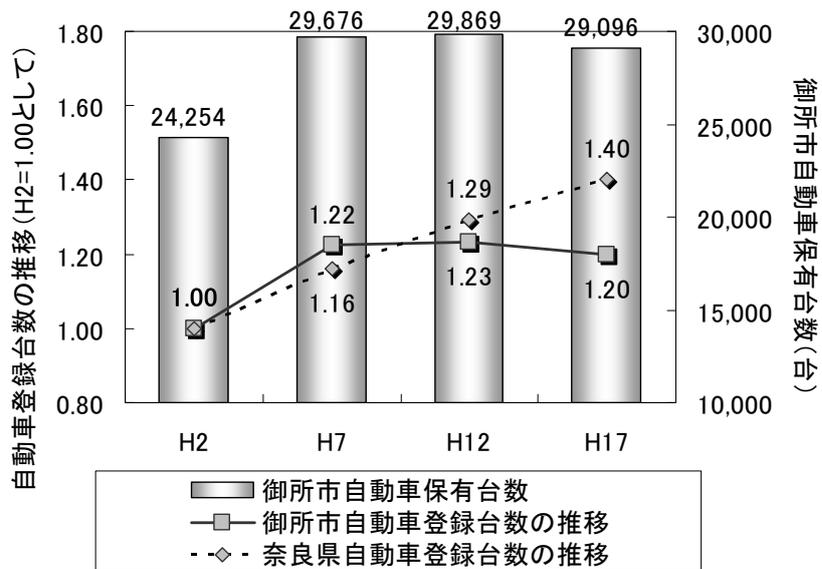
図 2.10 通勤通学流動状況

2.5 自動車登録台数

- 1世帯あたり自動車登録台数は2台以上あり、モータリゼーションが進んでいます。

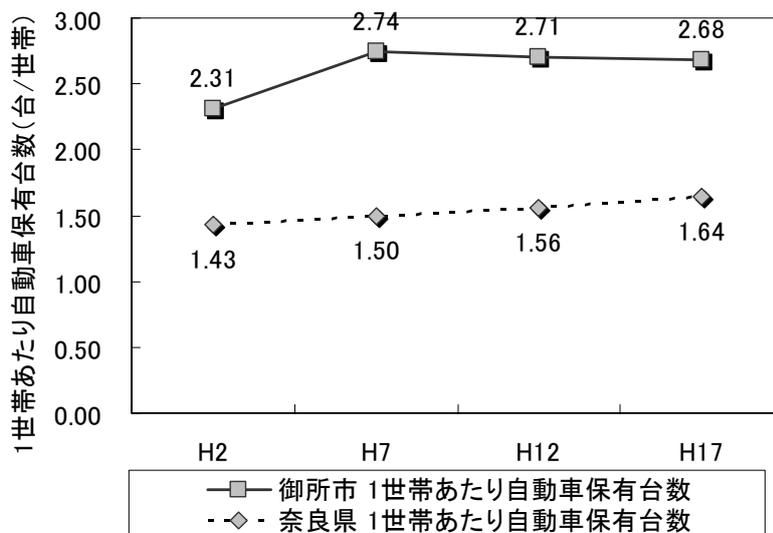
御所市の自動車登録台数は、平成2年から平成7年にかけて増加傾向を示して以降、横ばい傾向にあります。

1世帯あたり自動車登録台数をみると、平均2台以上を保有（平成17年：2.68台）しており、奈良県平均よりも大きく上回っています。



自動車登録台数は、自動車等登録台数と軽自動車等課税台数の和
出典：奈良県統計年鑑（平成2年度版、平成7年度版、平成12年度版、平成17年度版）、御所市資料

図 2.11 自動車登録台数の推移（平成2年比）



出典：奈良県統計年鑑（平成2年度版、平成7年度版、平成12年度版、平成17年度版）、御所市資料
国勢調査（平成2年、平成7年、平成12年、平成17年）

図 2.12 1世帯あたり自動車登録台数の推移（平成2年比）

3. 地域公共交通の現況

3.1 市内の公共交通ネットワーク

3.1.1 公共交通の役割

➤ 市内の公共交通は、鉄道（JR、近鉄）、路線バス（奈良交通）、コミュニティバス（ひまわり号）、タクシーがあります。

市内の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーに大別されます。鉄道は主に市域北部から東部にかけて JR 和歌山線、市域北部に近鉄御所線、市域東部に近鉄吉野線の鉄道 3 路線が運行し、市内と県内主要都市部及び大阪方面を結ぶ広域的な移動手段として主に利用されています。路線バス（奈良交通）も鉄道と同様に広域的な移動手段として利用されるだけでなく、市内の移動にも利用されています。コミュニティバスは、公共交通不便地域の日常生活を支える移動手段として、また鉄道への接続手段として利用されています。市内のタクシー事業者は 3 社あり、個人の多様なニーズに対応したサービスを提供しています。



図 3.1 御所市内の主な公共交通手段とその役割

3.1.2 公共交通ネットワーク

➤ 市の公共交通ネットワークは、御所駅を中心に構築されています。

御所市の鉄道網は、近鉄御所線、近鉄吉野線、JR 和歌山線の 3 路線があり、全ての路線が単線です。鉄道駅は、近鉄御所駅をはじめ 7 駅があり、吉野口駅は JR と近鉄の共同使用駅となっています。

路線バスは、奈良交通により運行されており、全ての路線が近鉄御所駅前バス停を起終点、もしくは経由するルートで運行しています。

コミュニティバス（ひまわり号）は、御所市中心部と市域東部を結ぶ東コースと市域西部を結ぶ西コースの 2 コースを運行しています。

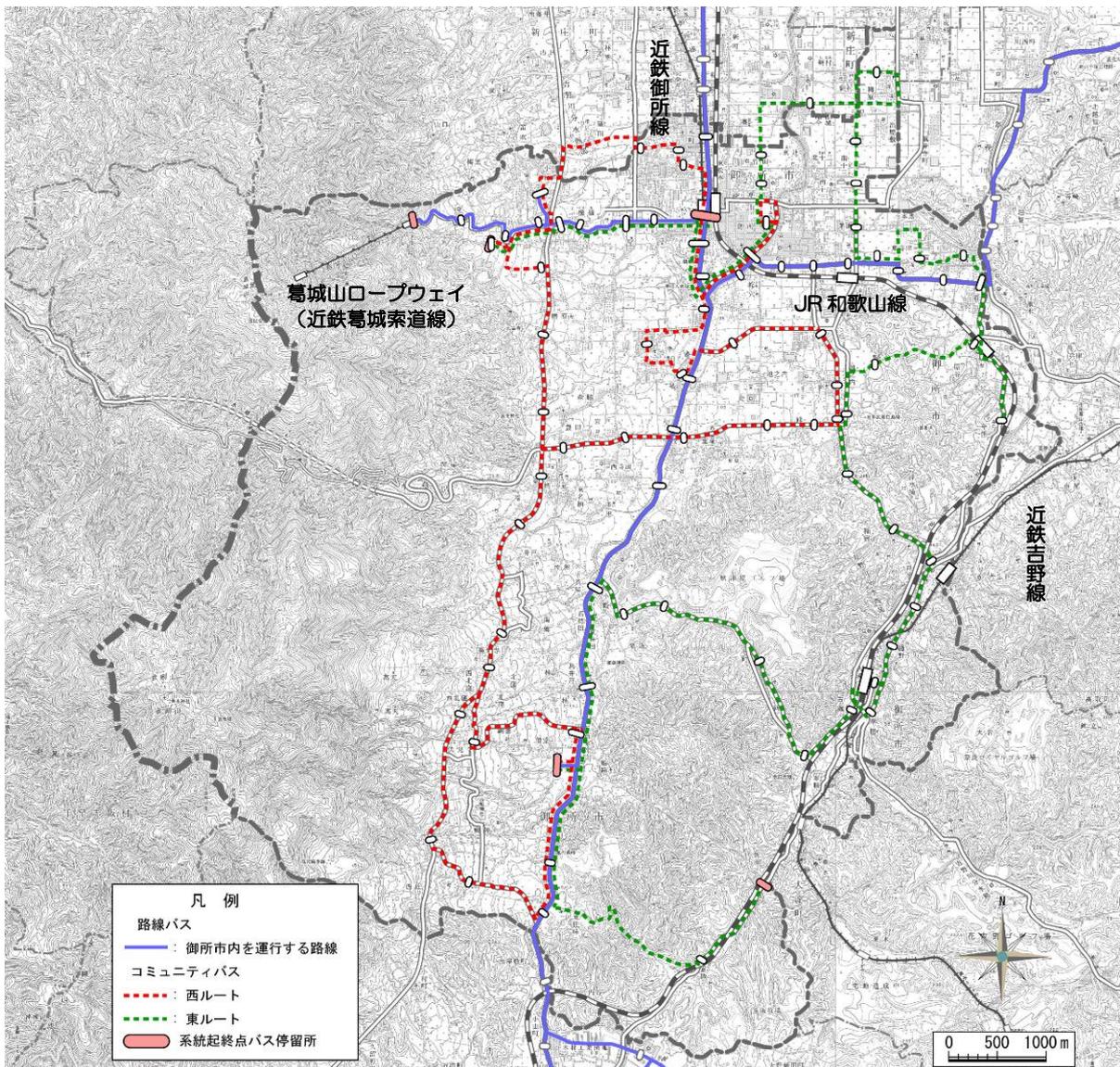


図 3.2 御所市の公共交通ネットワーク

3.2 鉄道交通

3.2.1 市内の鉄道網と運行形態

- 御所市中心部から大阪方面や県内主要都市部へ向かうには、市外の途中駅での乗り換え（朝のラッシュ時以外）が必要です。

御所市の中心部を運行する鉄道は、JR 和歌山線と近鉄御所線の 2 路線があります。大阪方面や県内主要都市部に向かうには、JR 和歌山線は王寺駅（王寺町）で、近鉄御所線は尺土駅（葛城市）で、乗り換える必要があります（朝のラッシュ時のみ、JR 和歌山線は JR 難波（大阪市）直通が近鉄御所線は大阪阿部野橋（大阪市）直通あり）。

近鉄吉野線は、大半は大阪阿部野橋への直通ですが、市域の東端を運行しているため、市街地からのアクセスが不便で、時間もかかります。

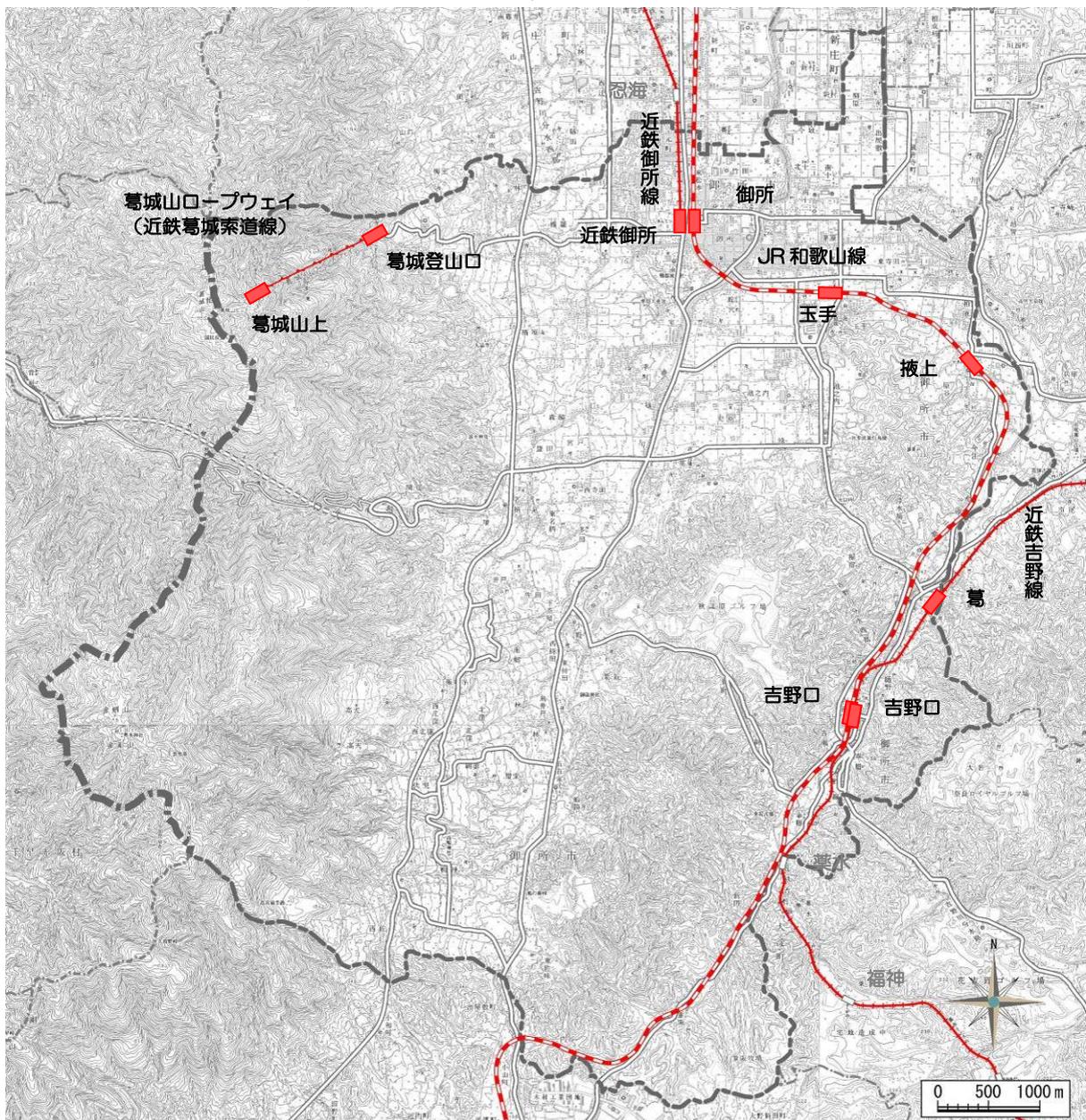


図 3.3 鉄道ネットワーク

各路線の運行形態

【JR 和歌山線】

朝のラッシュ時に天王寺・JR 難波（大阪市）への快速を運行。運行本数は、王寺方面及び和歌山方面ともに1時間に約1～2本。

【近鉄御所線】

朝のラッシュ時に大阪阿倍野橋（大阪市）への準急を運行。他の時間帯は尺土駅（葛城市）で大阪阿部野橋方面の急行等へ乗り換え。運行本数は、1時間あたり約4本。

【近鉄吉野線】

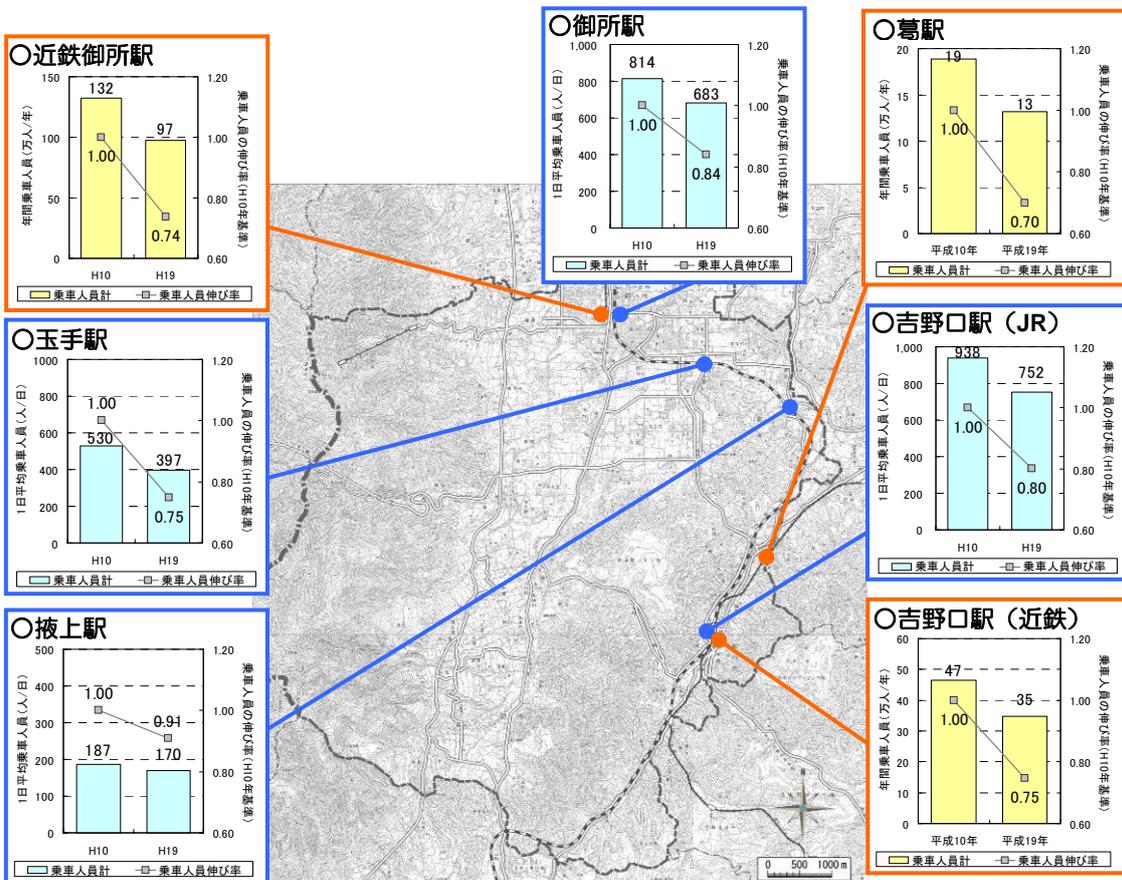
主に大阪阿倍野橋方面の急行を運行。運行本数は1時間あたり約2本。また、吉野口駅は特急停車駅である。

3.2.2 利用状況

- 御所市で最も乗車人員が多い駅は、近鉄御所駅です。9年前に比べて、26%減少です。
- 市内各駅の乗車人員は、全駅で減少傾向にあります。

御所市の中心部にある近鉄御所駅は、年間約97万人/年が利用しており、市内の鉄道駅で最も利用者が多くなっています。

近鉄御所線と近鉄吉野線の年間乗車人員及び JR 和歌山線の日平均乗車人員は、減少傾向にあります。



出典：奈良県統計書（平成11年度版、平成20年度版）

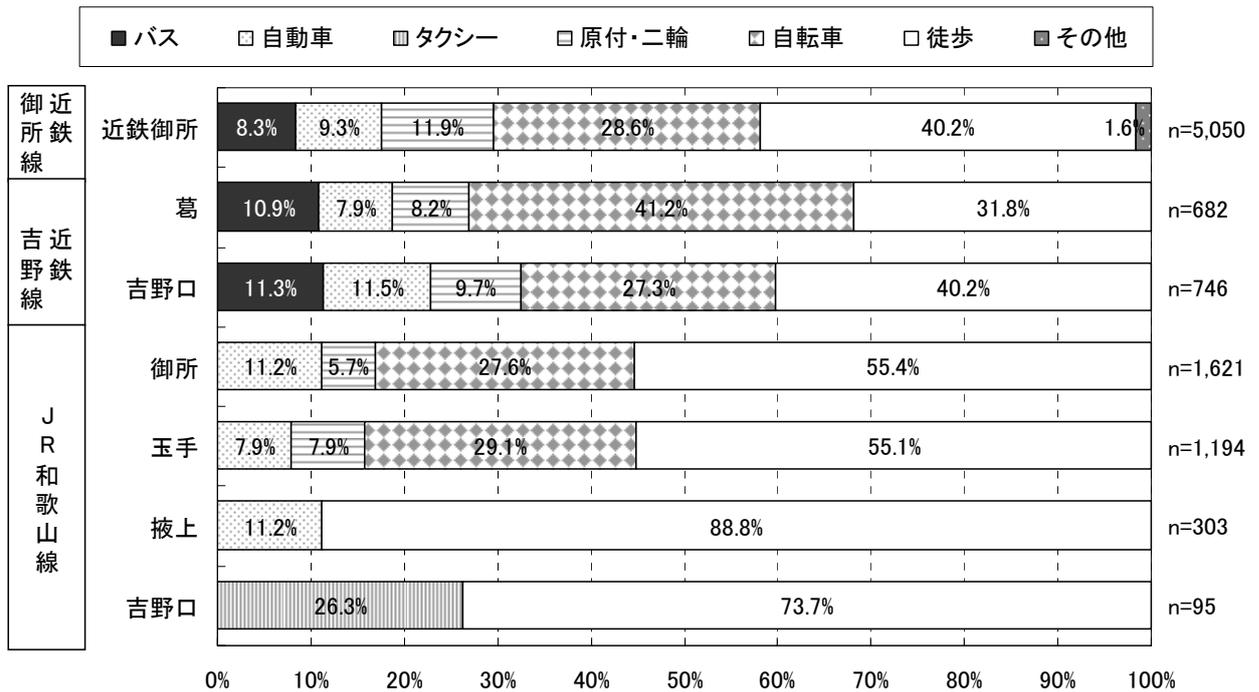
図 3.4 駅別乗車人員数の推移（近鉄線：年間乗車人員、JR線：1日平均乗車人員）

3.2.3 駅端末交通手段

➤ 駅からの交通手段は、徒歩と自転車利用が大半を占め、バス利用は近鉄線 3 駅（近鉄御所駅、葛駅、吉野口駅）で見られます。

近鉄線 3 駅（近鉄御所駅、葛駅、吉野口駅）では、様々な交通モードへの乗り継ぎが見られます。バス利用は、近鉄線 3 駅（近鉄御所駅、葛駅、吉野口駅）で見られます。

各駅において、自転車や徒歩が多く占めており、JR 線 4 駅（御所駅、玉手駅、掖上駅、吉野口駅）では、徒歩が最も多く 50%以上を占めています。



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 3.5 駅端末交通手段の状況

3.3 バス交通

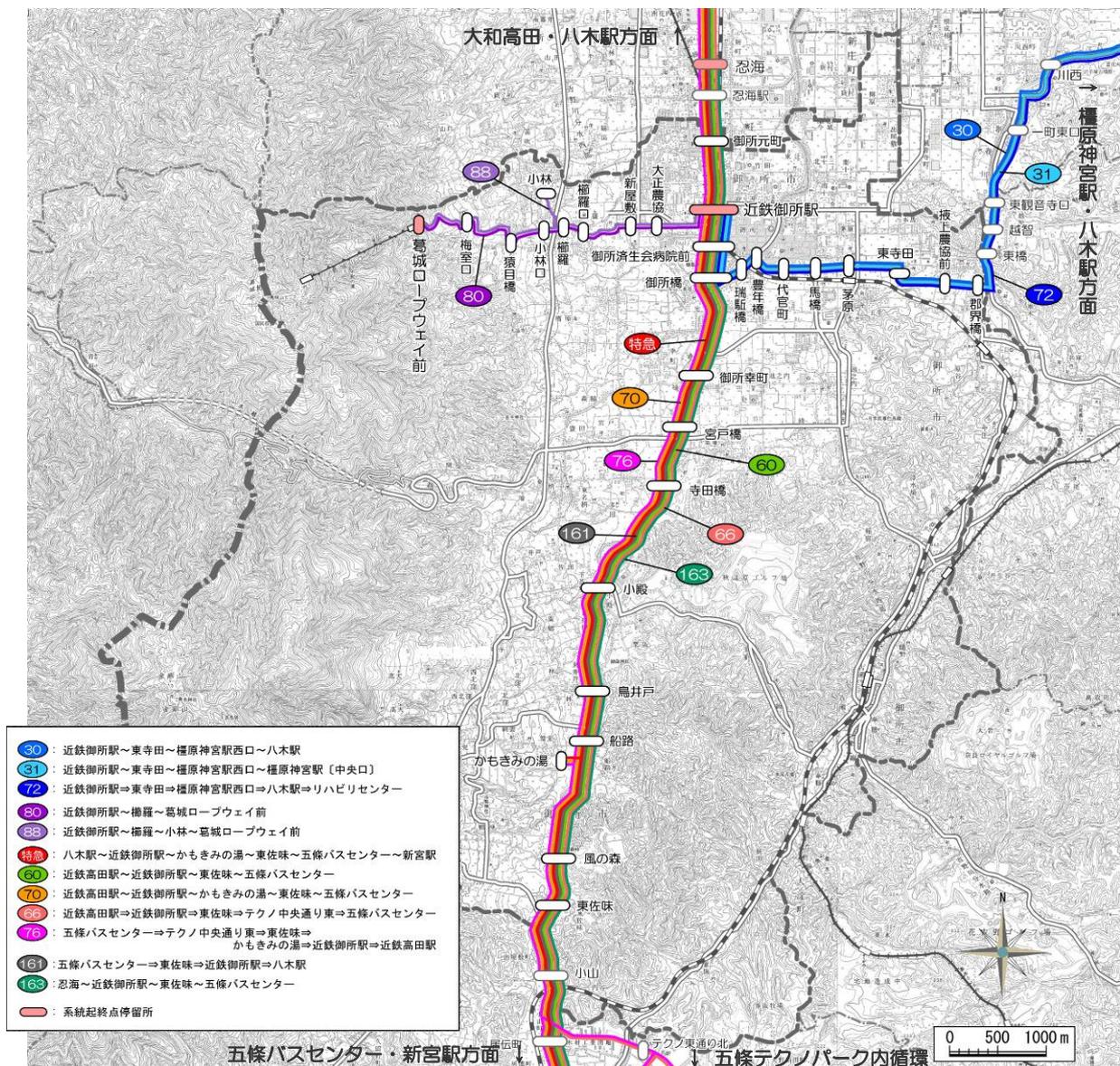
3.3.1 路線バス

(1) 運行ルート

➤ 路線バスは、近鉄御所駅を起終点もしくは経由するルートで全て運行しています。

御所市の路線バスは、奈良交通により運行されています。

市内の路線バスは、全て近鉄御所駅前停留所を起終点もしくは経由するルートを行っています。主な運行ルートは、国道 24 号を南北に走る路線（近鉄高田駅・八木駅 近鉄御所駅経由 五條バスターミナル・新宮駅）と、近鉄御所駅起終点とする路線（近鉄御所駅 葛城ロープウェイ前、近鉄御所駅 橿原神宮駅・八木駅）があります。



奈良交通株式会社ホームページをもとに作成（平成 22 年 3 月現在）

図 3.6 御所市の路線バスネットワーク

(2) 運行形態

- 御所市内の路線バスは、5 路線 12 系統が運行、南北路線及び橿原方面を結ぶ路線は、20 便/日以上以上の運行があります。

市内の国道 24 号を南北に走る路線は、八木新宮線、高田五條線、八木五條線の 3 路線 7 系統で、28～34 便/日運行しています。うち、八木新宮線は大和八木駅と新宮駅間の 168km を、五條、十津川、本宮を経由して新宮まで 6 時間 30 分かけて運行する日本一運行距離の長い路線バスです。



近鉄御所駅を起終点とする路線は、葛城登山線と八木御所線の 2 路線あります。葛城登山線は、葛城ロープウェイ方面を結ぶ 3 系統で、12 便/日(季節運行時期：20 便/日)運行し、八木御所線は橿原神宮駅や八木駅方面を結ぶ 3 系統で、23～25 便/日運行しています。

表 3.1 御所市における路線バスの運行状況

路線名	系統番号	起点	主な経由地	終点	便数(本/日)									備考
					平日			土曜			日曜・祝日			
					往路	復路	合計	往路	復路	合計	往路	復路	合計	
八木新宮線	特急	八木駅	東佐味・かもきみの湯	新宮駅	3	3	6	3	3	6	3	3	6	-
高田五條線	70	近鉄高田駅	東佐味・テクノ中央通り東	五條バスセンター	5	6	11	5	6	11	5	7	12	-
	66				2	-	2	1	-	1	0	-	0	※往路のみ運行
	60	忍海	東佐味	3	6	9	3	6	9	4	6	10	-	
	163	忍海	東佐味	2	1	3	2	0	2	0	0	0	-	
八木五條線	76	五條バスセンター	テクノ中央通り東・東佐味	近鉄高田駅	1	-	1	1	-	1	0	-	0	※往路のみ運行
	161	五條バスセンター	東佐味	八木駅	2	-	2	1	-	1	0	-	0	-
葛城登山線	88	近鉄御所駅	橿羅	葛城ロープウェイ前	1(2)	3(4)	4(6)	1(2)	3(4)	4(6)	1(2)	3(4)	4(6)	()内は季節運行を含む運行本数
	80		橿羅・小林	葛城ロープウェイ前	5(8)	3(6)	8(14)	5(8)	3(6)	8(14)	5(8)	3(6)	8(14)	-
八木御所線	31	近鉄御所駅	橿原神宮駅西口	橿原神宮駅	0	-	0	1	1	2	1	1	2	※往路のみ運行
	30	近鉄御所駅	橿原神宮駅西口	八木駅	11	13	24	11	11	22	11	11	22	-
	72	近鉄御所駅	橿原神宮駅西口・八木駅	リハビリセンター	1	-	1	0	-	0	0	-	0	※往路のみ運行 12/29のみ運休(代わりに30系統を運行)

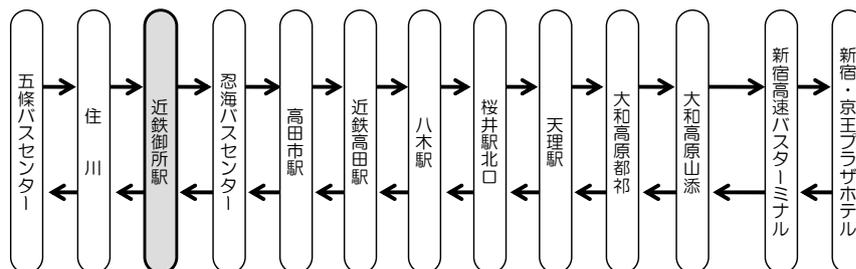
季節運行時期 春季：4月第二土曜日から5月最終日曜日、秋季：9月第二土曜日から11月第四日曜日

出典：奈良交通株式会社ホームページ(平成22年3月現在)

3.3.2 高速バス

- 奈良県の中和地域と東京・新宿を結ぶ高速バスが運行しています。

御所市の南側に隣接する五条市から御所市を経て東京都新宿区の新宿を結ぶ夜行高速バスが1日1往復運行されています。御所市内では近鉄御所駅を経由しており、他に中和地域の主要ターミナルである近鉄大和高田駅、八木駅、天理駅等を経由しています。



奈良交通株式会社ホームページをもとに作成

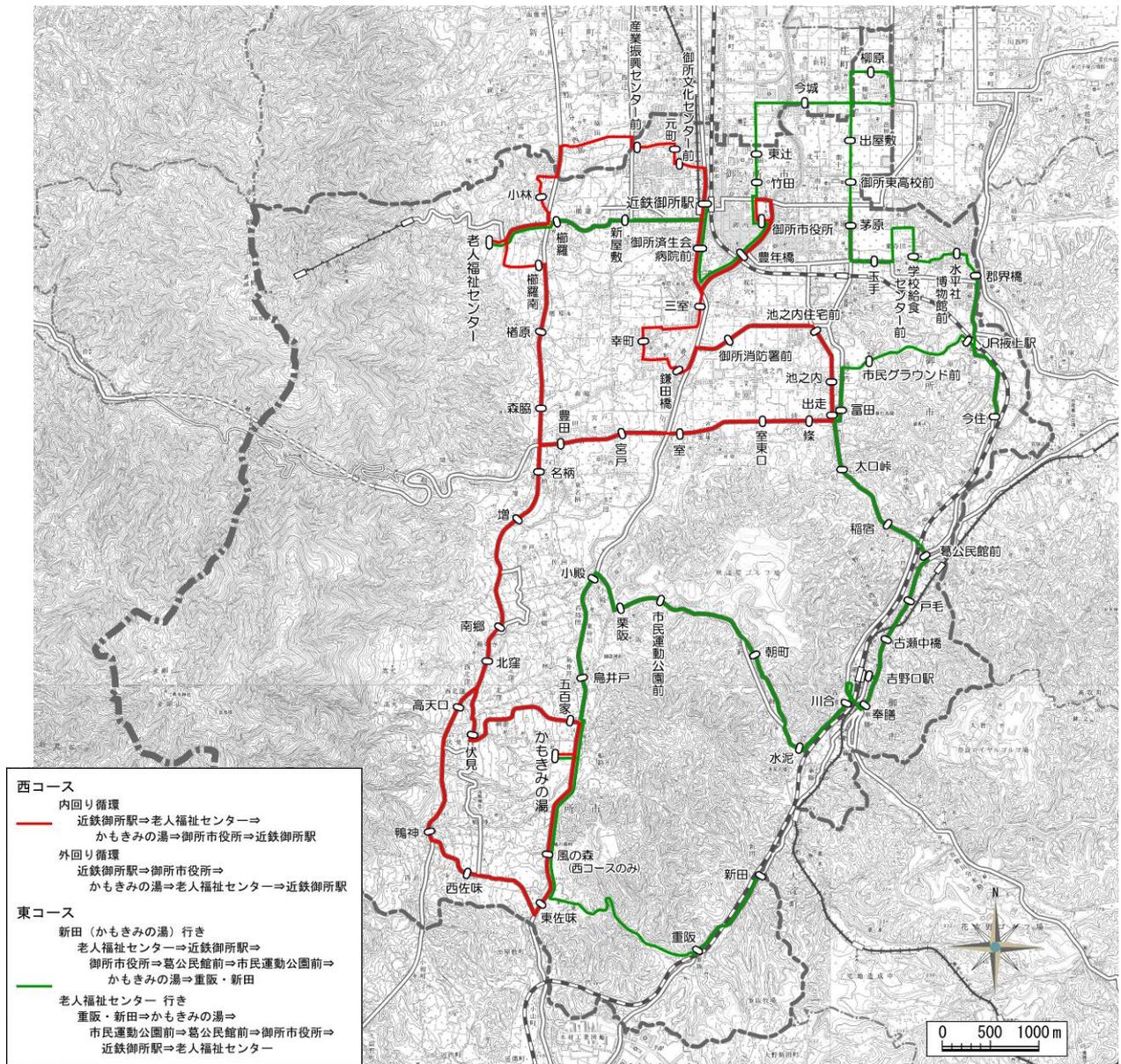
図 3.7 高速バス路線図

3.3.3 コミュニティバス（ひまわり号）

(1) 運行ルート

➤ コミュニティバス（ひまわり号）は、市内各地域と市役所等の公共施設、鉄道駅などを結ぶ西コースと東コースで運行しています。

御所市ではコミュニティバス「ひまわり号」が、平成 15 年 4 月より市全域を計 2 コースで運行しています。市内各地域と市役所等の公共施設、鉄道駅などを結ぶもので、西コース・東コースともに毎日運行しています。



出典：御所市役所資料

図 3.8 御所市のコミュニティバス運行ルート

(2) 利用状況

➤ コミュニティバスの1便あたり乗車数は、15.8人/便～8.2人/便と多くの利用があります。その一方で、市南部の一部区間では0.3人/便と1便あたり乗車数が極端に低い区間があります。

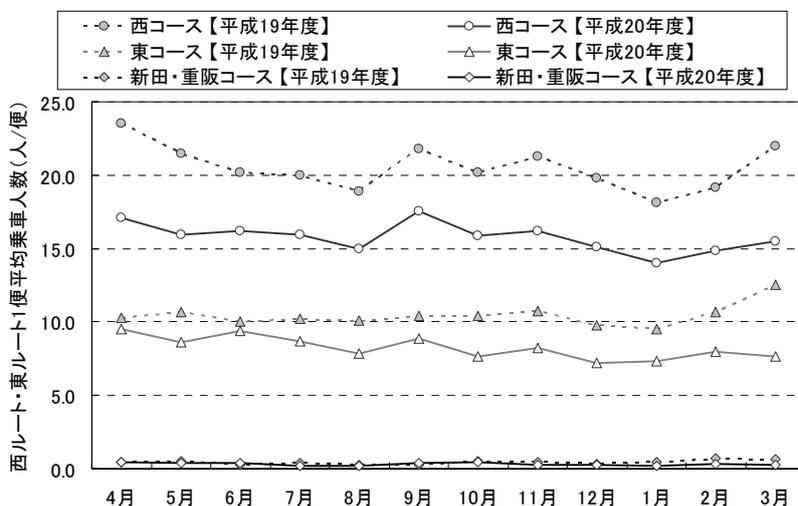
月別乗車人数を平均で見ると平成19年度が9,260人/月、1便平均約12.5人/便、有料化が始まった平成20年度が7,226人/月、1便平均約9.7人/便と若干減少傾向しました。

路線別では、平成20年度で西コースが平均で1便平均約15.8人/便と最も高く、東コースが1便平均約8.2人/便となっています。東コースのうち、市域南部にあるかもきみの湯と新田及び重阪地区を結ぶ新田・重阪コースは、1便平均約0.3人/便と平均乗車人数が極端に低い状況にあります。

表 3.2 コミュニティバスの運行実績

		平成19年度	平成20年度
年間利用者数 (人)		66,981	52,478
月平均乗車人員 (人/月)		9,260	7,226
1便平均 乗車人員 (人/便)	西コース	20.5	15.8
	東コース	10.4	8.2

出典：御所市役所資料



出典：御所市役所資料

図 3.9 月別1便平均乗車人数(路線別)

(3) 運行形態

- 西コースは内回り・外回り3便ずつの計6便、東コースは3往復の計6便を毎日運行しています。
- 運賃は、大人100円、小学生以下は無料です。

コミュニティバス「ひまわり号」は、2台で運行しています。西コースは内回り・外回り3便ずつの計6便、東コースは3往復の計6便を運行し、総運行本数は42便/週です。また、バス停は68箇所設置しています。

利用料金は平成20年4月に改正が行なわれ、大人が100円、小学生以下は無料です。

表 3.3 コミュニティバスの運行状況

	起点	経由	終点	便数(本/日)			備考	
				平日	土曜	日曜・祝日		
西コース	外回り循環	近鉄御所駅	かもきみの湯	近鉄御所駅	3	3	3	-
	内回り循環				3	3	3	-
東コース	新田	かもきみの湯	老人福祉センター	3(1)	3(1)	3(1)	うち1本は、かもきみの湯始発	
	老人福祉センター	かもきみの湯	新田	3(2)	3(2)	3(2)	うち2本は、かもきみの湯止り	

出典：御所市役所資料

(4) 運行経費

- コミュニティバスの収支率は、約46%で年間約800万円の財政投資が必要です。

コミュニティバスの運行経費は、運行委託料の年間約1,500万円です。平成20年度からは、有料化の開始による利用料金及び広告料の収入が年間約690万円あり、収支率は約46%です。

表 3.4 コミュニティバスの収支状況

	利用者数(人)	支出(万円)	収入(万円)	収支率
平成19年度	66,981	1,497.0	0.0	0.0%
平成20年度	52,478	1,497.0	685.6	45.8%

出典：御所市役所資料

表 3.5 コミュニティバスの収入内訳

内訳		収入(万円)	割合
利用料金	西コース	334.1	74%
	東コース	175.0	
	計	509.1	
広告料	フルラッピング	140.0	26%
	ポスター・ステッカー	36.5	
	計	176.5	
合計		685.6	100%

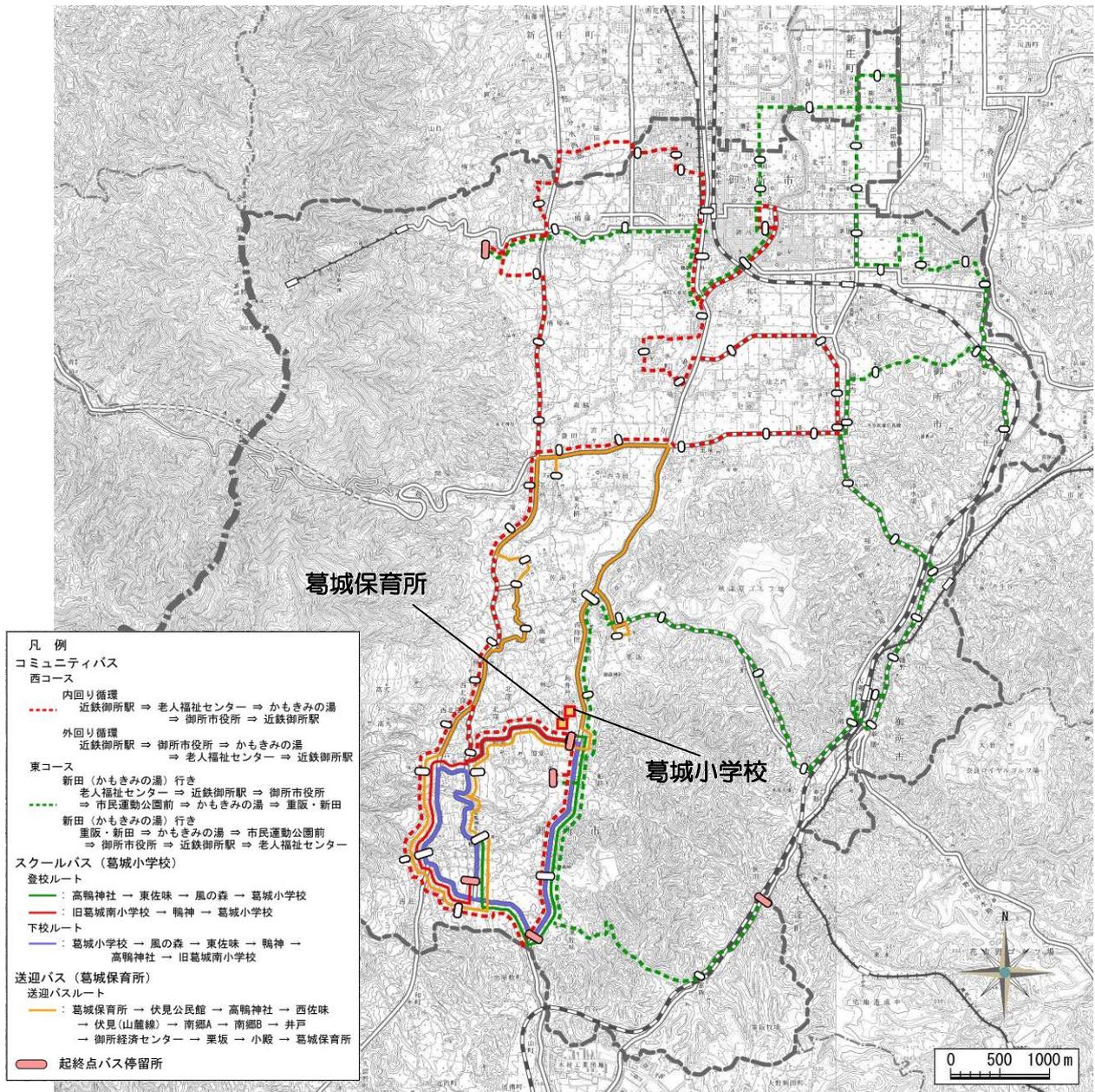
出典：御所市役所資料

3.3.4 スクールバス等

(1) 運行ルート

- 旧葛城南小学校校区と葛城小学校を結ぶ葛城小学校通学バスが運行しています。
- 市中南部と葛城保育所を結ぶ送迎バスも運行しています。

御所市では、市域南部に位置する葛城南小学校を平成 17 年 3 月に閉校し、校区北側に隣接する葛城小学校との統合に合わせて、旧葛城南小学校校区と葛城小学校を結ぶ葛城小学校通学バスを運行しています。また、葛城保育所においても、市中南部を循環する送迎バスを運行しています。



出典：御所市役所資料

図 3.10 御所市のスクールバス及び送迎バスの運行ルート

(2) 運行形態

- 葛城小学校通学バスは、登校時に 2 ルート各 1 便、下校時に 1 ルート 2 便運行しています。
- 保育所送迎バスは、1 ルートで登所時と降所時に各 1 便運行しています。

葛城小学校通学バスの運行本数は、登校時に 2 ルート運行され各ルート 1 本/日、下校時に 2 本/日です。

葛城保育所送迎バスの運行本数は登所時及び降所時にそれぞれ 1 本/日です。

表 3.6 スクールバス及び送迎バスの運行状況

路線名	起点		主な経由地	終点	運行日	運行本数
葛城小学校通学バス	登校時	高鴨神社	東佐味・風の森	葛城小学校	月～金	1本
		旧葛城南小学校	鴨神			1本
	下校時	葛城小学校	風の森・東佐味・鴨神・高鴨神社	旧葛城南小学校		2本
葛城保育所送迎バス	葛城保育所		西佐味・伏見・南郷・御所経済センター・栗坂	葛城保育所	月～土	登所時:1本 降所時:1本

出典：御所市役所資料

(3) 運行経費と利用状況

- 葛城小学校通学バスと葛城保育所送迎バスの運行経費は、年間約 830 万円です。
- 通学バスと保育所送迎バスの利用者は、それぞれ 1 日あたり約 30 名程度です。

葛城小学校通学バスの運行経費は年間 600 万円、利用者は 34 名/日となっています。また、葛城保育所送迎バスの運行経費は年間約 230 万円（平成 21 年度）、平成 21 年の利用者は 30 名/日となっています。

表 3.7 葛城小学校通学バスと葛城保育所送迎バスの運行経費と利用者の推移

路線名	年度	H17	H18	H19	H20	H21
葛城小学校通学バス	管理者	御所市				
	運行実施者	奈良交通株式会社				
	運行経費	年間6,000千円(5ヵ年契約)				
	利用者(人/日)	41	39	39	43	34
葛城保育所送迎バス	管理者	御所市				
	運行実施者	(株)大新東	(株)ジャパンリリーフ			
	運行経費(千円)	3,454	2,577	2,332	2,332	2,332
	利用者(人/日)	-	-	-	20	30

出典：御所市役所資料

3.4 交通結節機能の状況

3.4.1 駅前広場整備状況

- 近鉄御所駅の東側に駅前広場があり、路線バス・コミュニティバスが乗り入れています。JR 御所駅は広場やアクセス道路が未整備ため、路線バス・コミュニティバスの乗り入れができません。
- JR 及び近鉄御所駅周辺に駐輪場が 3 箇所整備されていますが、いずれも駅から離れた位置にあります。
- 朝夕のラッシュ時には、キス&ライドによる送迎車が多く見られます。
- 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になっていません。

駅前広場は、近鉄御所駅の東側に整備されており、路線バス、コミュニティバス（ひまわり号）、タクシー、一般送迎車の乗降スペースが整備されています。

近鉄御所駅の東側に位置する 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、アクセス出来ません。

駐輪場は、JR 及び近鉄御所駅周辺に 3 箇所整備されていますが、駅前広場周辺にはなく、駅から離れた位置にあります。

一般送迎車のスペースは、広場北側と南側に整備されており、朝夕のラッシュ時には、キス&ライドによる送迎車が多く見られます。

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になっていません。

JR及び近鉄御所駅周辺の状況



近鉄御所駅前広場の状況

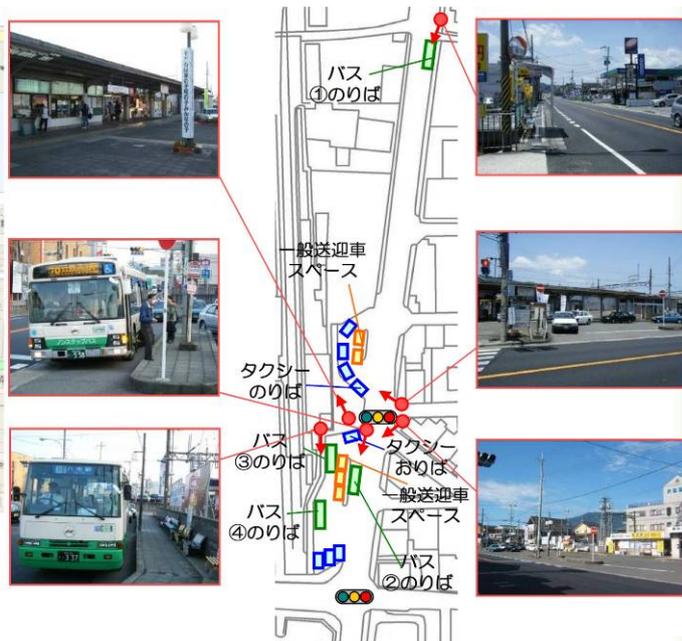
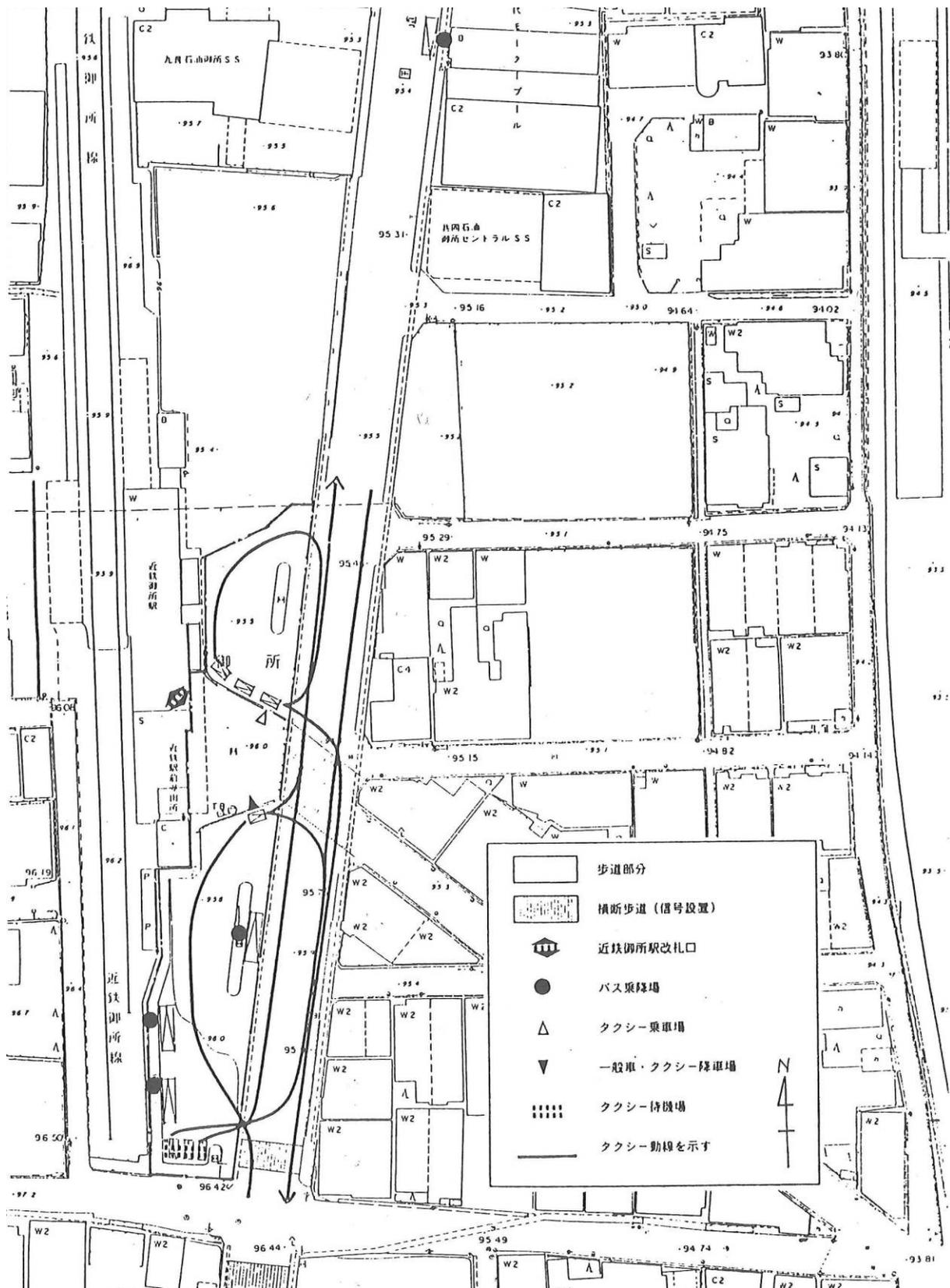


図 3.11 近鉄御所駅前広場の状況



出典：近鉄御所駅前広場等整備計画報告書 平成9年2月 御所市

図 3.12 近鉄御所駅前広場の現況平面図

3.4.2 鉄道駅同士の結節状況

- 近鉄御所駅とJR 御所駅の改札間は、直線距離は、約 130mと近いですが、国道 24 号や JR 和歌山線を横断する必要があり、一部狭隘区間もあり不便です。
- 乗り継ぎルートのご案内サインも未整備です。

JR 御所駅と近鉄御所駅の改札間の直線距離は、約 130mと近いですが、乗り継ぎルートは最短で約 300m です。国道 24 号や JR 和歌山線を横断する必要があるため、信号待ちや踏切により時間を要する場合もあり、乗り継ぎルートの一部は狭隘な区間があります。また、乗り継ぎルートのご案内は未整備です。



近鉄御所駅前に国道 24 号があり横断する必要がある



商栄会商店街と新地商店街の間に踏切あり



JR 御所駅から新地商店街を結ぶ細街路

図 3.13 近鉄御所駅と JR 御所駅の接続状況

3.4.3 鉄道駅とバス停の結節状況

(1) JR 御所駅及び近鉄御所駅

- 五條・新宮方面に向かう路線バスのりばが、近鉄御所駅から北へ約 100m 離れた国道 24 号沿いにあるため、鉄道駅からの乗り換えは不便です。

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ますが、JR 御所駅にアクセスしていません。そのため、JR 御所駅から近鉄御所駅の駅前広場へ移動する必要があります。

また、五條・新宮方面に向かう路線バスのりばが、近鉄御所駅から北へ約 100m 離れており、国道 24 号を横断する必要があります。また、JR 御所駅からは約 400m 離れており、JR 和歌山線の踏切を横断する必要があります、両鉄道駅からの乗り換えは不便です。



図 3.14 JR 御所駅及び近鉄御所駅におけるバス停留所との結節状況

(2) 市内の他駅の状況

- 吉野口駅は駅前にバス停留所がありますが、他の駅はバス停留所まで離れた位置にあり、乗り換えは不便です。

1) 玉手駅

玉手駅は、路線バス及びコミュニティバスがアクセスしていません。

最寄りとなるバス停は、駅の北側約 300m に路線バスの茅原停留所と駅の北東側約 450m にコミュニティバスの玉手停留所があります。玉手駅から両バス停留所まで離れており、踏切を渡る必要があるため、不便です。



図 3.15 玉手駅におけるバス停留所との結節状況

2) 掖上駅

掖上駅は、コミュニティバスがアクセスしています。しかし、バス停は掖上駅の改札口と反対側に位置し、改札口からバス停留所まで約 130m 離れています。踏切を横断する必要があるため、不便です。

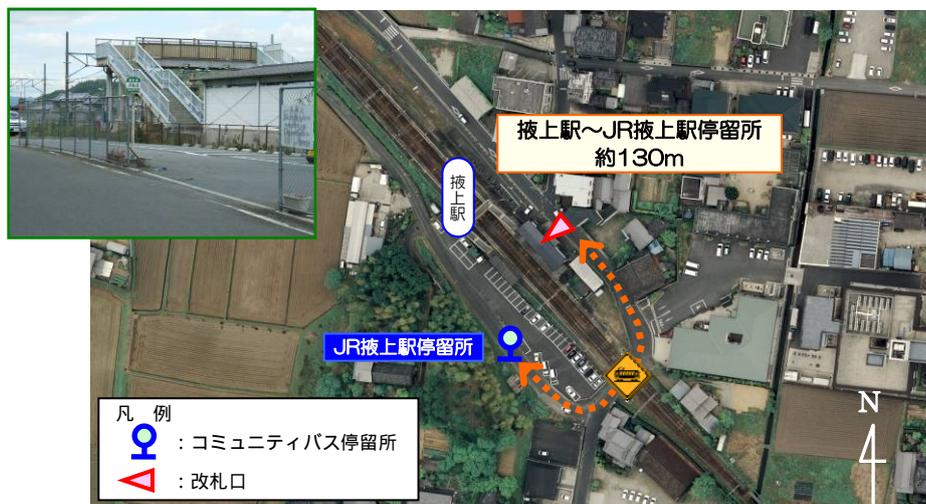


図 3.16 掖上駅におけるバス停留所との結節状況

3) 葛駅

葛駅は、路線バス及びコミュニティバスはアクセスしていません。

最寄りとなるバス停は、駅の北側約 300m にコミュニティバスの葛公民館前停留所があります。葛駅からバス停留所まで離れており、不便です。



図 3.17 葛駅におけるバス停留所との結節状況

4) 吉野口駅

吉野口駅は、コミュニティバスがアクセスしており、バス停留所は駅前にあります。



図 3.18 吉野口駅におけるバス停留所との結節状況

3.4.4 鉄道駅及び鉄道駅最寄りのバス停における案内サイン

(1) 鉄道駅における案内サイン

➤ 多くの鉄道駅では、接続する他の交通機関との乗り継ぎに関する案内サインが整備されていないのが現状です。

御所市内の多くの鉄道駅では、接続する他の交通機関との乗り継ぎに関する案内サインがほとんど整備されていないため、乗り継ぐことが出来る交通手段を来訪者が簡単に確認することが難しい状況にあります。

表 3.8 鉄道駅における案内サインの設置状況

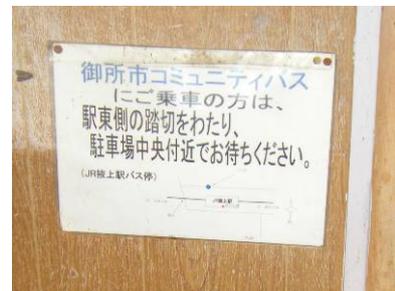
事業者	路線	駅名	接続する交通機関	状況
JR西日本	和歌山線	御所駅	○近鉄御所駅 ○奈良交通 ○御所市コミュニティバス (近鉄御所駅前バス停)	・改札口前の掲示板に簡易の近鉄御所駅及び近鉄御所駅バスのりばの案内図を掲示。 ・駅前のタクシーのりばにタクシーが2~3台待機している。 ・タクシーのりばには、タクシー事業者の連絡先の案内がある。
		玉手駅	○奈良交通 茅原バス停 ○御所市コミュニティバス (玉手バス停)	・案内はない。 (最寄りのバス停は離れた位置にあるため、駅から確認は出来ない。)
		掖上駅	○御所市コミュニティバス (掖上駅バス停)	・駅構内の待ち合わせスペースに簡易の御所市コミュニティバスのりば案内図を掲示。
		吉野口駅	○御所市コミュニティバス ○大淀町コミュニティバス (吉野口駅バス停)	・案内はないが、駅舎前の広場にバスのりばがある。
近鉄	御所線	近鉄御所駅	○JR御所駅 ○奈良交通 ○御所市コミュニティバス (近鉄御所駅前バス停)	・改札口頭上にバスのりば案内図がある。 ・JR御所駅までの案内はない。 ・タクシーのりばは改札口前に位置しており、連絡先及び主要箇所までのおおよその料金案内がある。 ・タクシーは、のりばに4~5台待機している。
		葛駅	○御所市コミュニティバス (葛公民館前バス停)	・案内はない。
	吉野線	吉野口駅	(※JRとの共同使用駅のためJR吉野口駅を参照)	



近鉄御所駅改札口前



JR 御所駅構内



JR 掖上駅構内

図 3.19 案内サイン設置状況

(2) 鉄道駅最寄りのバス停における案内サイン

➤ 鉄道駅最寄りの一部のバス停では、案内サインがないため、鉄道への乗り継ぎ可能なことを簡単に確認することが困難です。

JR 玉手駅、近鉄葛駅の最寄りのバス停において、鉄道との乗り継ぎに関する案内サインがないため、鉄道への乗り継ぎを来訪者が簡単に確認することが難しい状況にあります。

表 3.9 鉄道駅最寄りのバス停における案内サインの設置状況

事業者	バス停名称	接続する鉄道駅	状況
奈良交通	近鉄御所駅	近鉄御所駅 JR御所駅	・案内はないが、バス停から近鉄御所駅を確認することが出来る。ただし、①のりばは、駅から北側に100m離れており、近鉄御所駅を確認出来ない。 ・全てのバスのりばにおいて、JR御所駅への案内はない。
	茅原	JR玉手駅	・案内はなく、バス停から鉄道駅まで離れており、鉄道駅を確認出来ない。
御所市 コミュニティバス	玉手		
	JR掖上駅	JR掖上駅	・案内はないが、バス停から鉄道駅を確認することが出来る。
	葛公民館前	近鉄葛駅	・案内はなく、バス停から鉄道駅まで離れており、鉄道駅を確認出来ない。
大淀町 コミュニティバス	吉野口駅	JR・近鉄吉野口駅	・案内はないが、バス停から鉄道駅を確認することが出来る。

3.5 公共交通不便地域

➤ 鉄道や路線バスだけでは、カバーしていない公共交通不便地域をコミュニティバスで概ねカバーしています。

鉄道の駅勢圏の半径を 1km、路線バス停勢圏及びコミュニティバス停勢圏を 500m とし、うち路線バス停勢圏及びコミュニティバス停勢圏は、1 日の運行本数で区分（15 本/日・方向以上、10 本/日・方向以上、5 本/日・方向以上、15 本/日・方向未満の 4 区分）して図を作成しました。

鉄道や路線バスだけでは、カバーできない公共交通不便地域をコミュニティバスでカバーしているのが現状です。

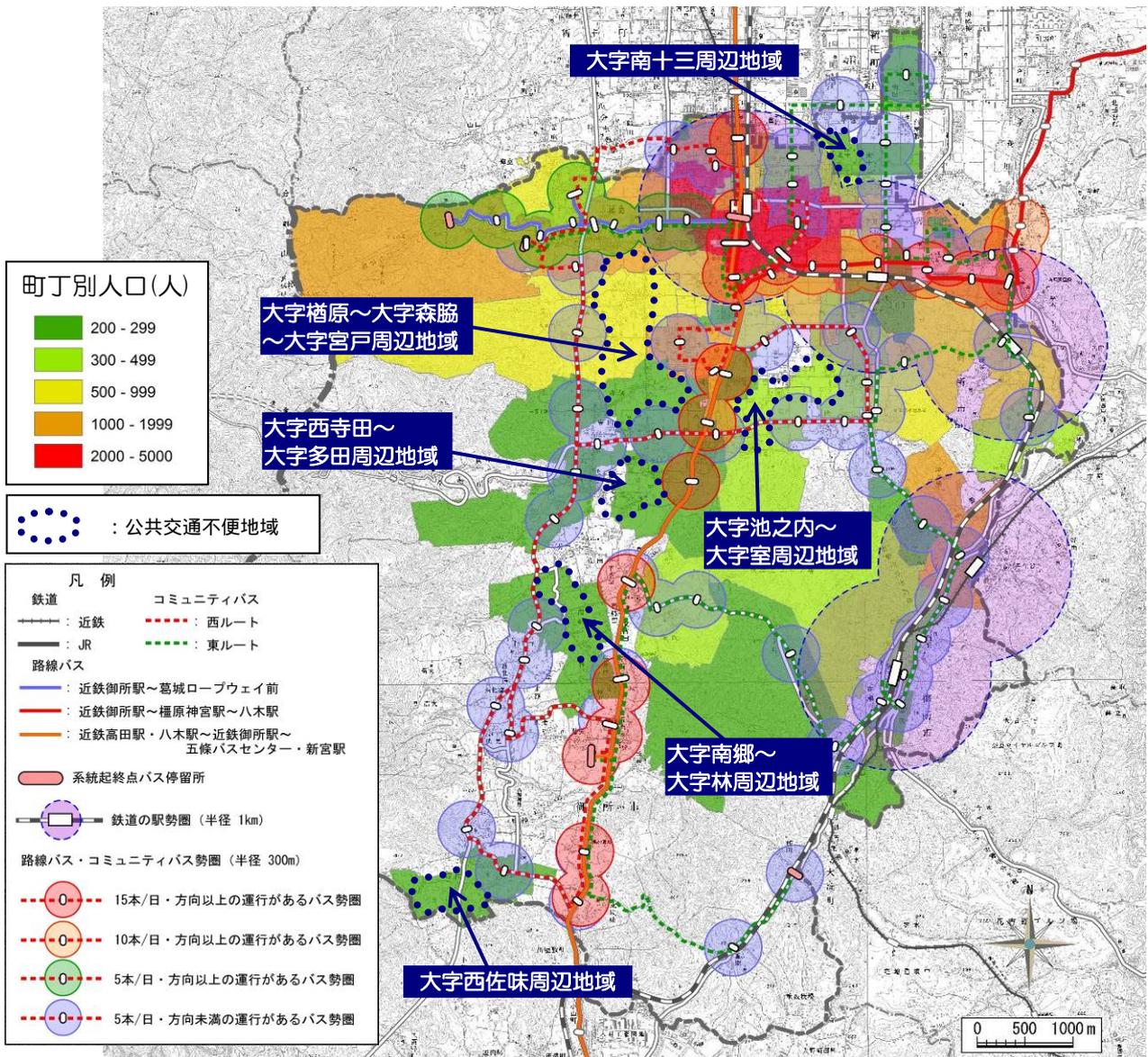


図 3.20 鉄道の駅勢圏と路線バス・コミュニティバスのバス停勢圏と公共交通不便地域の状況 (町丁別人口は 200 人以上の地区のみ表示)

4. 市民や観光客の公共交通に対する意識

4.1 アンケート調査概要

御所市の住民や御所市に来訪した観光客を対象として、公共交通に関するニーズや駅前整備のあり方等に対する意向を把握するために、「住民アンケート」、「観光客アンケート」、「かつらぎ山麓臨時バスアンケート」を実施しました。以下に概要を示します。

4.1.1 住民アンケート

- 〔調査方法〕 住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収（16歳以上を対象）
- 〔調査規模〕 御所市市街化区域内に在住16歳以上の男女1,500人
 〃 市街化調整区域に在住16歳以上の男女1,000人
- 〔調査時期〕 配布：平成21年10月2日（金） 回収：平成21年10月13日（火）締切
- 〔調査項目〕 住民のの外出行動について
 住民の公共交通に関するニーズ
 住民の買い物行動について
 御所駅前商店街に関するニーズ
 JR及び近鉄御所駅前の問題点について

〔回収結果〕

	調査対象者	回収数合計	回収率
市街化区域	1,500	621	41.4%
市街化調整区域	1,000	457	45.7%
合計	2,500	1,078	43.1%

4.1.2 観光客アンケート

- 〔調査方法〕 対面ヒアリング
- 〔調査規模〕 近鉄御所駅前観光案内ブース、まちかどステーション（本町通り東入口）、東辻駐車場（御所市職員駐車場）の3カ所
- 〔調査時期〕 平成21年11月8日（日）（霜月祭開催日）
- 〔調査項目〕 御所市の来訪状況について
 本日の来訪で利用した交通手段について
 市内の観光地への移動ニーズについて
 昨夜の宿泊状況について
 JR及び近鉄御所駅前の問題点について

〔回収結果〕

調査地点	回収数合計	御所市外から来訪	御所市在住
近鉄御所駅前観光案内ブース	42	36	6
まちかどステーション	32	7	25
東辻駐車場	26	14	12
計	100	57	43

4.1.3 かつらぎ山麓臨時バスアンケート

〔調査方法〕1日フリーパス販売所（御所駅・五条駅臨時観光案内所）で1日フリーパス購入時にアンケート調査票を販売員から購入客へ配布し、郵送回収。

（乗降調査実施日（平成21年10月4日（日）と平成21年11月8日（日）の2日実施）のみバス乗車時に、アンケート調査票を乗客に配布及びかつらぎ山麓臨時バス降車時に回収も実施）

〔調査規模〕かつらぎ山麓臨時バス利用者

〔調査時期〕平成21年10月及び11月の土・日・祝（計21日間）

〔調査項目〕 かつらぎ山麓臨時バス運行地域への来訪状況について
 かつらぎ山麓臨時バスの利用状況について
 鉄道駅の利用状況について
 かつらぎ山麓臨時バスの効果について
 かつらぎ山麓臨時バスの満足度について

〔回収結果〕

配布場所	調査票配布部数	回収数合計	回収率	御所市外から来訪	御所市在住
御所市観光協会	253	76	25.8%	60	16
五條市観光協会	27				
乗降調査時調査員配布	15				
計	295				

4.2 住民アンケート調査結果

住民アンケート調査結果のうち、公共交通に関する項目の結果を以下に示します。

4.2.1 外出行動

(1) 自動車の保有率

➤ 自動車の非保有率は、11.8%です。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、14.2%と高く、かつ高齢者の非保有率は、29.7%とさらに高い状況です。

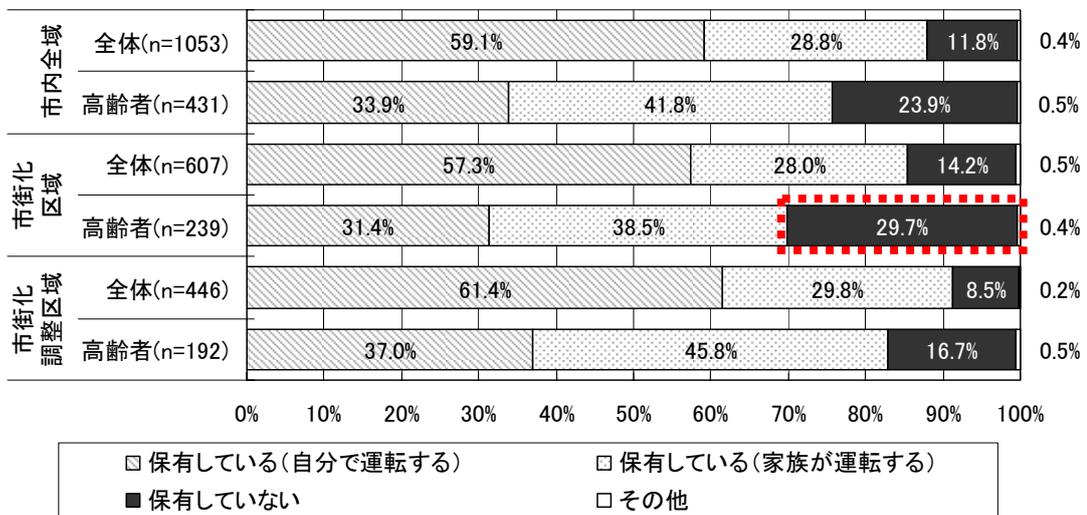


図 4.1 自動車の保有率（地区別・年齢別）

(2) 公共交通を必要とする層の抽出

➤ 公共交通を最も必要な層と考えます「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、市民の3.5%を占めます。

表 4.1 公共交通を必要とする層の抽出

		介助必要	介助不要
市内全域 (n=1048)	全体(n=1011)	3.5%	96.5%
	うち、高齢者のひとり暮らしでかつ自動車非保有者(n=37)	0.2%	3.5%
市街化区域 (n=611)	全体(n=582)	1.9%	98.1%
	うち、高齢者のひとり暮らしでかつ自動車非保有者(n=29)	0.2%	4.8%
市街化調整区域 (n=437)	全体(n=429)	5.6%	94.4%
	うち、高齢者のひとり暮らしでかつ自動車非保有者(n=8)	0.2%	1.6%

(3) 公共交通と自家用車の利用状況

➤ 公共交通転換が最も難しい層と考えます「①公共交通を利用せず、自動車主体で移動する人」は、55.2%と最も多いのが現状です。公共交通サービス水準の低い、市街化調整区域では、その層は59.0%とより多くなっています。

➤ 公共交通利用促進を促す最もターゲットとなる層と考えます「③公共交通の利用が自動車の利用以上にある人」は、15.2%です。御所駅地区周辺の市街化区域では、17%とより多くなっています。

表 4.2 公共交通と自家用車の利用状況

		自家用車利用状況					
		ほぼ毎日	週に2~3日程度	週に1日程度	月に1~2日程度	年数回程度	全く利用しない
公共交通利用状況	ほぼ毎日	③ 15.2% (16.6%, 13.3%)				④ 5.0% (6.3%, 3.4%)	
	週に2~3日程度						
	週に1日程度	② 19.6% (20.3%, 18.7%)		⑤ 4.9% (4.4%, 5.6%)			
	月に1~2日程度						
	年数回程度	① 55.2% (52.4%, 59.0%)					
	全く利用しない						

市内全域での割合
(市街化区域での割合、市街化調整区域での割合)

- ① : ①公共交通を利用せず、自動車主体で移動する人(n=580)
- ② : ②公共交通を利用するが、自動車の利用の方が多い人(n=206)
- ③ : ③公共交通の利用が自動車の利用以上にある人(n=160)
- ④ : ④自動車を利用せず、公共交通主体で移動する人(n=53)
- ⑤ : ⑤外出機会が少ない人(n=52)

(4) 鉄道やバス（路線バスやコミュニティバス）の利用状況

- 1ヶ月のうちに鉄道を利用した人は、59.9%です。
- 1ヶ月のうちに路線バスを利用しなかった人は、94.5%と大多数を占めます。路線バス5.5%に比べて、コミュニティバスの利用が7.2%と上回っています。

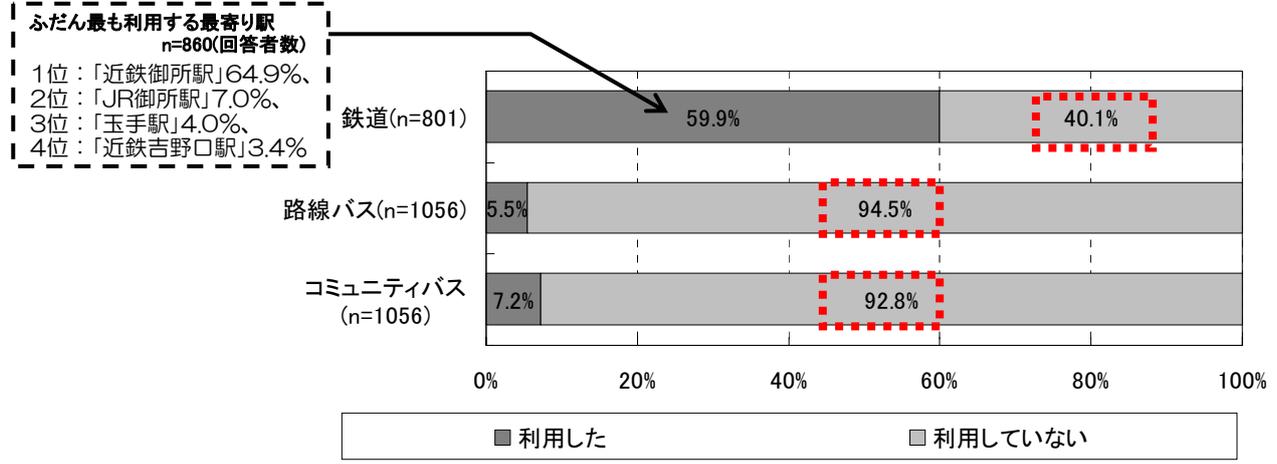


図 4.2 1ヶ月間での鉄道やバス（路線バスやコミュニティバス）の利用状況

(5) 駅までの端末交通手段と JR 線と近鉄線の乗り継ぎ

- 御所駅や JR 御所駅は、駅まで「徒歩」で行く人が 39.1%と最も多く、次いで「自転車」24.6%、「自家用車（送迎）」も 13.1%、キス&ライドの利用もみられます。一方、その他の駅では、「徒歩」で行く人が 32.3%と多いですが、「自家用車（自分で運転）」も 23.0%と多く、パーク&ライド利用が多いことがわかります。
- 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 9.3%と乗り継ぎ利用は少ないのが現状です。

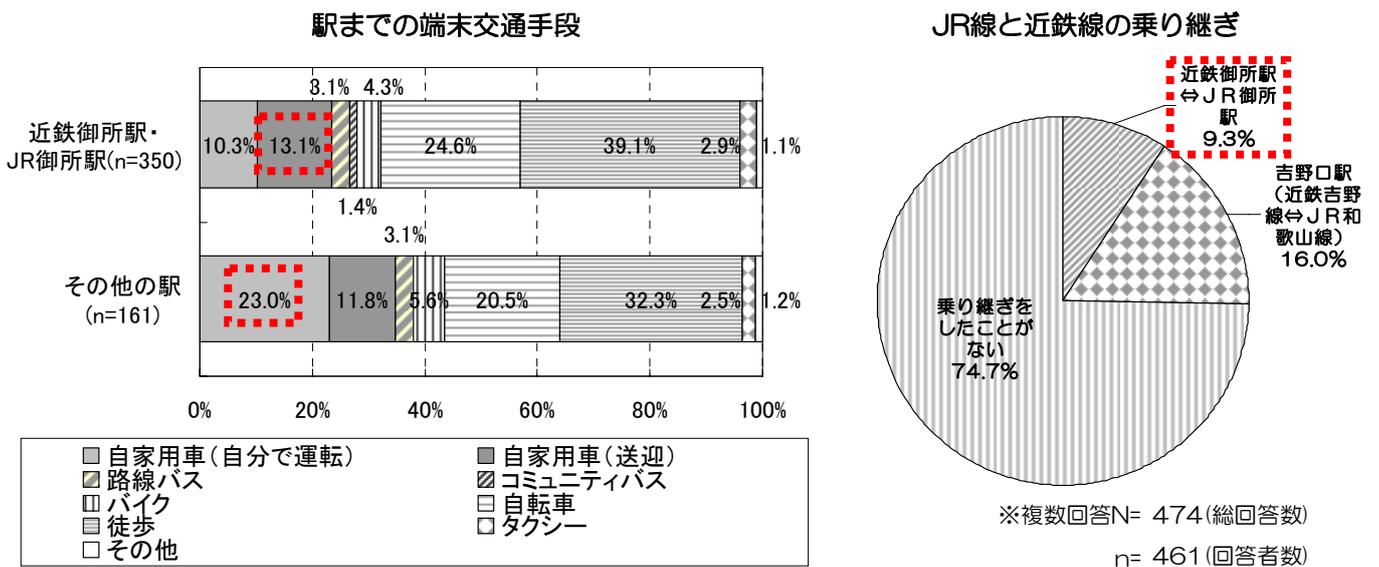


図 4.3 駅までの端末交通手段と乗り継ぎ

(6) 鉄道での外出目的と外出先

➤ 鉄道を利用した外出では、「社交・娯楽」目的での外出が29.9%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63.6%を占めます。「買い物」や「通勤・通学」目的での外出も多く、目的地は同様に「大阪府」が過半数を超えます。一方、「通院」目的は11.1%ありますが、その目的地は、奈良県立医科大学附属病院がある「橿原市」が多くなっています。

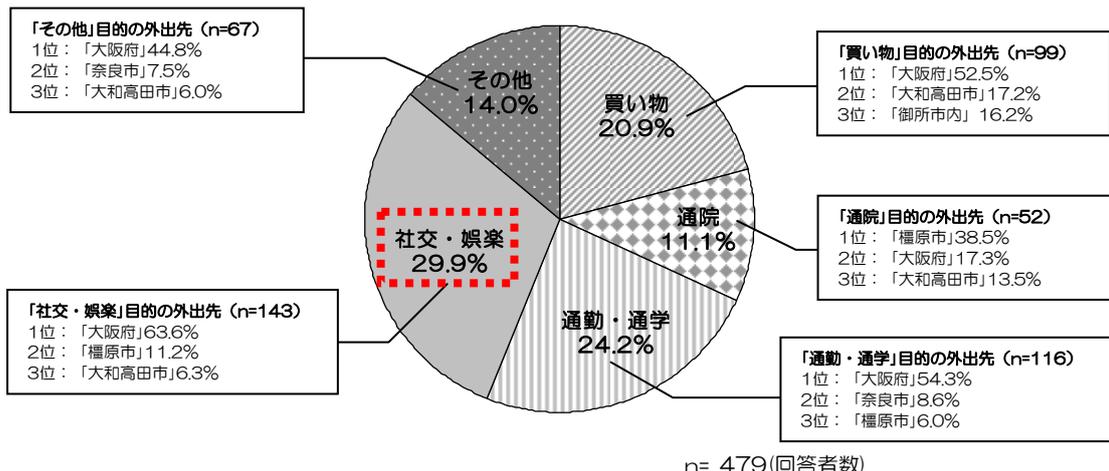


図 4.4 鉄道での外出目的と外出先

(7) バスでの外出目的と外出先

➤ バスを利用した外出では、「社交・娯楽」目的での外出が32.8%と最も多く、続いて「通院」が31.9%と多くなっているのが現状です。

➤ バスでの外出先は、「近鉄御所駅周辺」が23.1%と最も多くなっています。

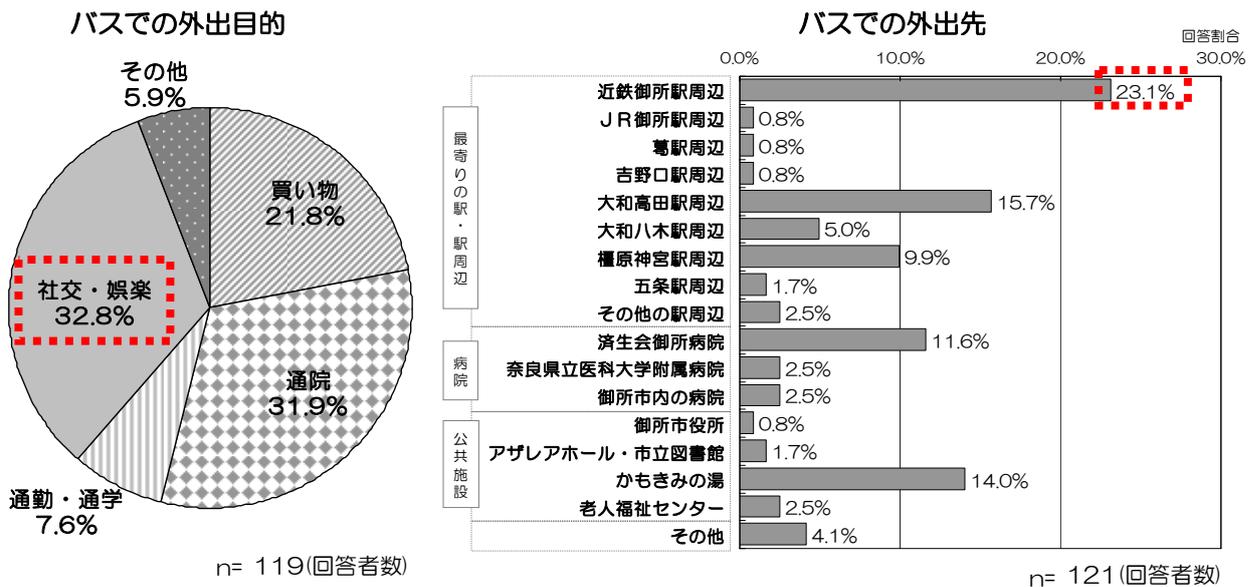


図 4.5 バスでの外出目的と外出先

4.2.2 住民の公共交通ニーズ

(1) 鉄道やバス（路線バスやコミュニティバス）の利用のしやすさ

➤ 「利用しづらい」と答えた人は、「路線バス」が59.8%と最も高く、「コミュニティバス」も55.7%、「鉄道」も35.7%の人が、利用しづらいと回答しています。

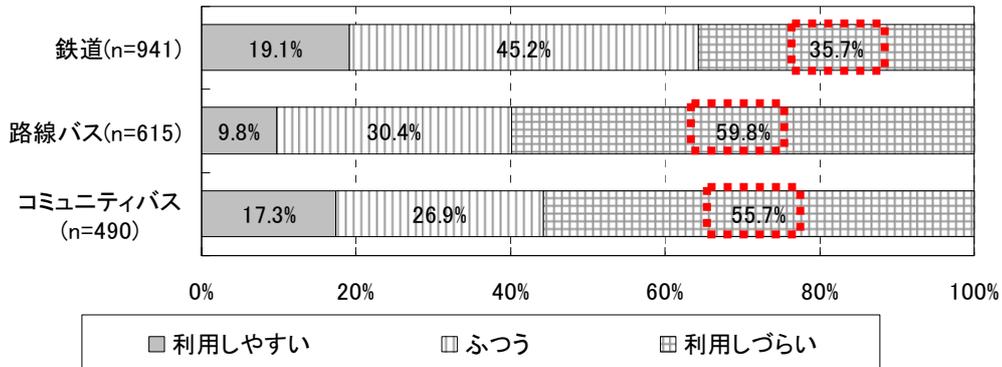


図 4.6 鉄道やバス（路線バスやコミュニティバス）の利用のしやすさ

(2) 鉄道の改善策

➤ 「駅前広場の整備」が16.1%と最も高く、「駅に接続する駐輪場を設置・増設」10.8%、「駅に接続するバス路線の充実」9.5%が高くなっています。

➤ 「駅前広場整備」、「駅に接続する駐輪場を設置・増設」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特に高くなっています。

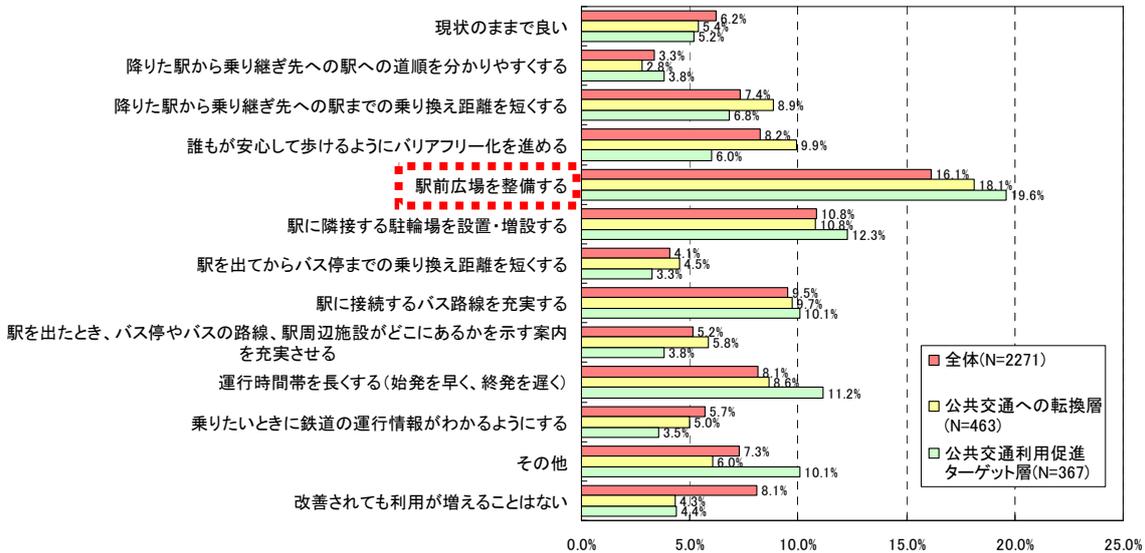


図 4.7 鉄道の改善策（ふだんの利用者層別）

公共交通への転換層：P 34「(1) 公共交通と自家用車の利用状況」で抽出した「公共交通を利用するが、自動車の利用の方が多い人」が該当

公共交通利用促進ターゲット層：P 34「(1) 公共交通と自家用車の利用状況」で抽出した「公共交通の利用が自動車の利用以上にある人」が該当

(3) バスの改善策

- 「バス運行本数を増やしてほしい」が21.9%と最も高く、「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」13.5%、「バス停にベンチや屋根をつけてほしい」9.4%が高くなっています。
- 「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特に高くなっています。

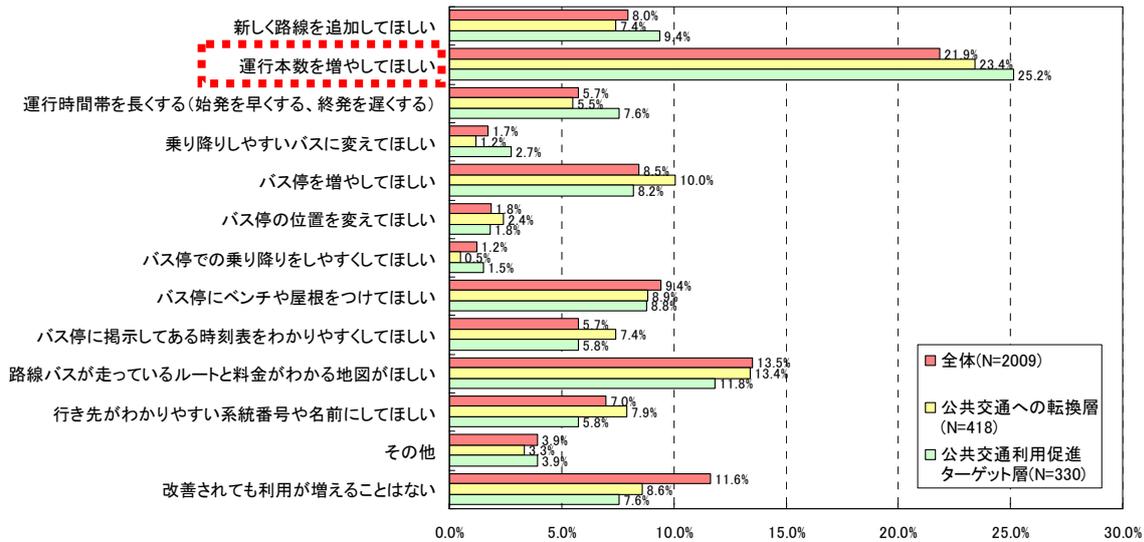


図 4.8 バスの改善策(ふだんの利用者層別)

4.2.3 御所駅前での改善ニーズ

(1) 駅前問題改善のための施策

- 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」です。

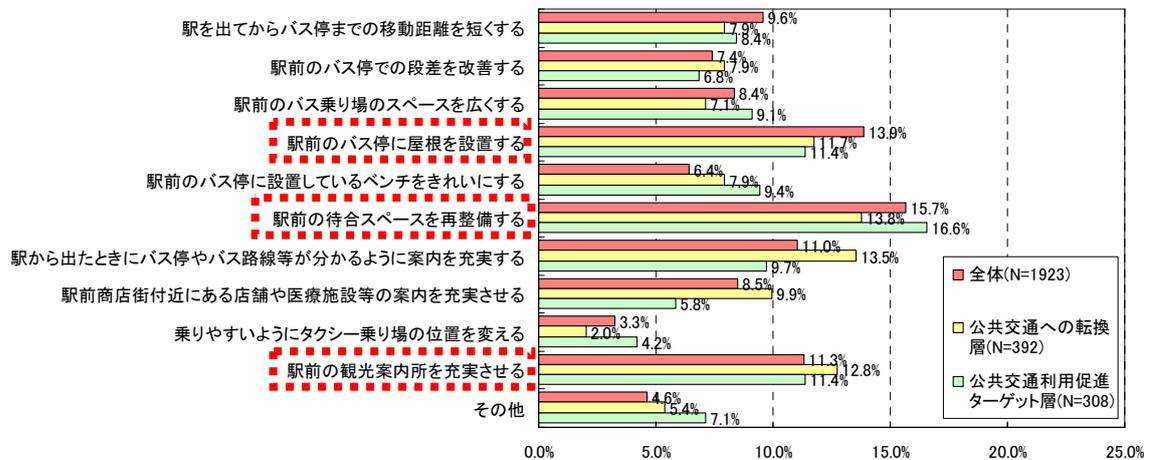


図 4.9 駅前問題改善のための施策

公共交通への転換層：P 34 「(1) 公共交通と自家用車の利用状況」で抽出した「公共交通を利用するが、自動車の利用の方が多い人」が該当
 公共交通利用促進ターゲット層：P 34 「(1) 公共交通と自家用車の利用状況」で抽出した「公共交通の利用が自動車の利用以上にある人」が該当

4.3 観光客アンケート調査結果

観光客アンケート調査結果のうち、公共交通に関する項目の結果を以下に示します（集計結果は、御所市外からの来訪者を対象）。

4.3.1 観光客の来訪状況

(1) 御所市への来訪頻度

➤ 2回目以上のリピーターが占める割合が約7割以上を占めており、5回目以上のリピーターは約5割程度を占めます。

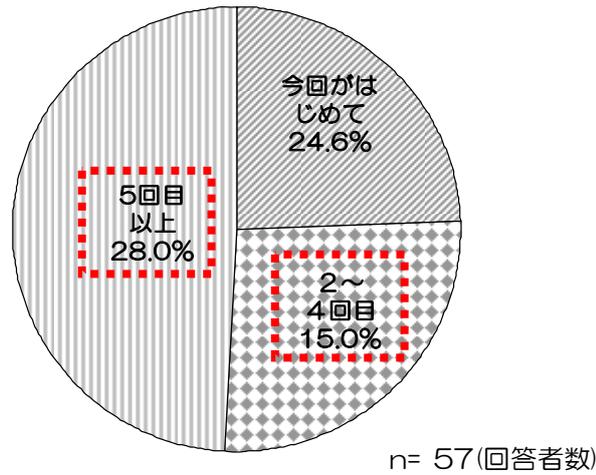


図 4.10 御所市への来訪頻度

(2) 御所市への交通手段

➤ 奈良県内からの来訪者は「自家用車（自分で運転と送迎の合計）」が50%以上を占め、大阪府からの来訪者は「近鉄」が約64%を占めます。

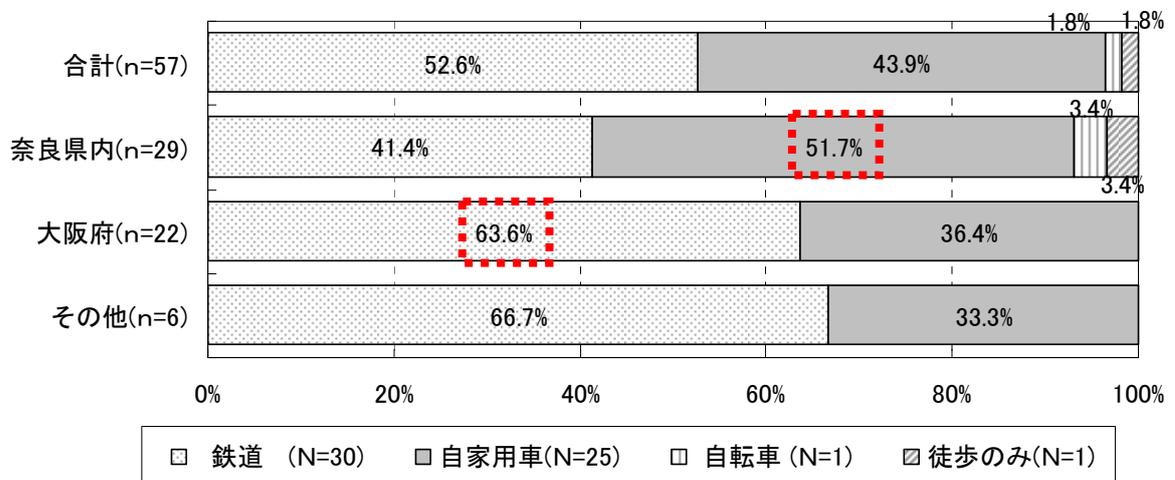
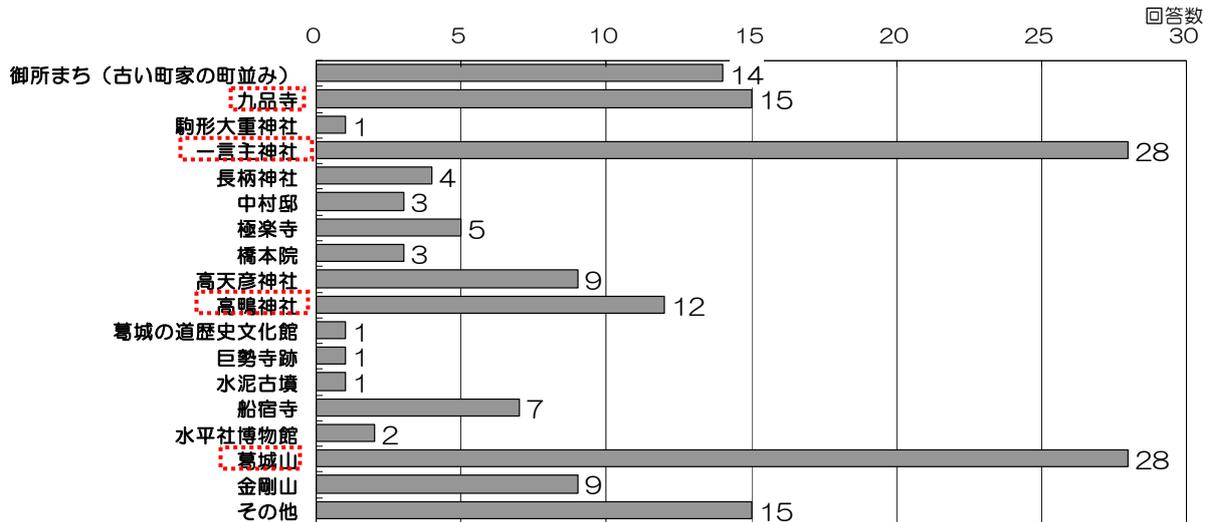


図 4.11 御所市への交通手段

4.3.2 観光地への移動ニーズ

(1) 魅力の高いと感じられる観光地

- 鉄道駅から離れた「一言主神社」、「葛城山」、「九品寺」、「高鴨神社」等の場所や観光施設の指摘が目立ちます。
- 「その他」の内訳は、「葛城の道」、「巨勢の道」、「名柄地区の古い民家群」等です。



※複数回答N= 158(総回答数)
n= 57(回答者数)

図 4.12 魅力の高いと感じられる観光地

(2) 特に魅力の高いと感じられる観光地への交通手段

- 御所まちは、「鉄道」でのアクセスが最も多いですが、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」でのアクセスが多くを占めます。

表 4.3 特に魅力の高いと感じられる観光地への交通手段

		特に魅力の高いと感じられる場所や観光施設			
		御所まち (n=9)	九品寺 (n=4)	一言主神社 (n=11)	葛城山 (n=14)
特に魅力の高い と感じられる場 所や観光施設へ の交通手段	鉄道 (N=16)	77.8%	50.0%	9.1%	42.9%
	バス(N=4)	0.0%	0.0%	18.2%	14.3%
	自家用車(N=18)	0.0%	50.0%	63.6%	42.9%
	徒歩(N=4)	22.2%	0.0%	9.1%	0.0%
計 (N=42)		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

: 1位
 : 2位
 : 3位

(3) 観光地を結ぶ新たな交通手段

➤ 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割程度です。

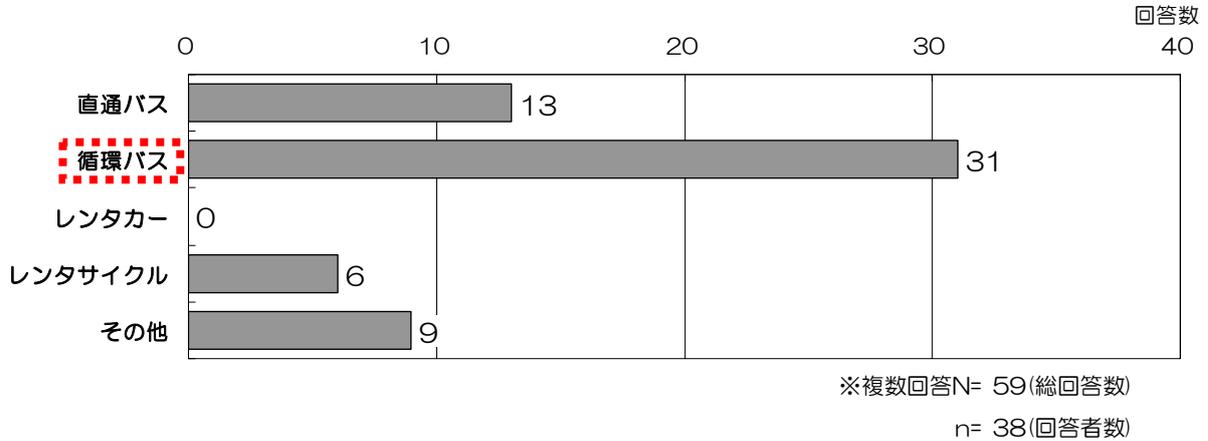


図 4.13 観光地を結ぶ新たな交通手段

4.3.3 御所駅前の改善ニーズ

(1) 駅前問題改善のための施策

➤ 最も意向が高かったのが、「駅前の待合スペースを再整備する」です。

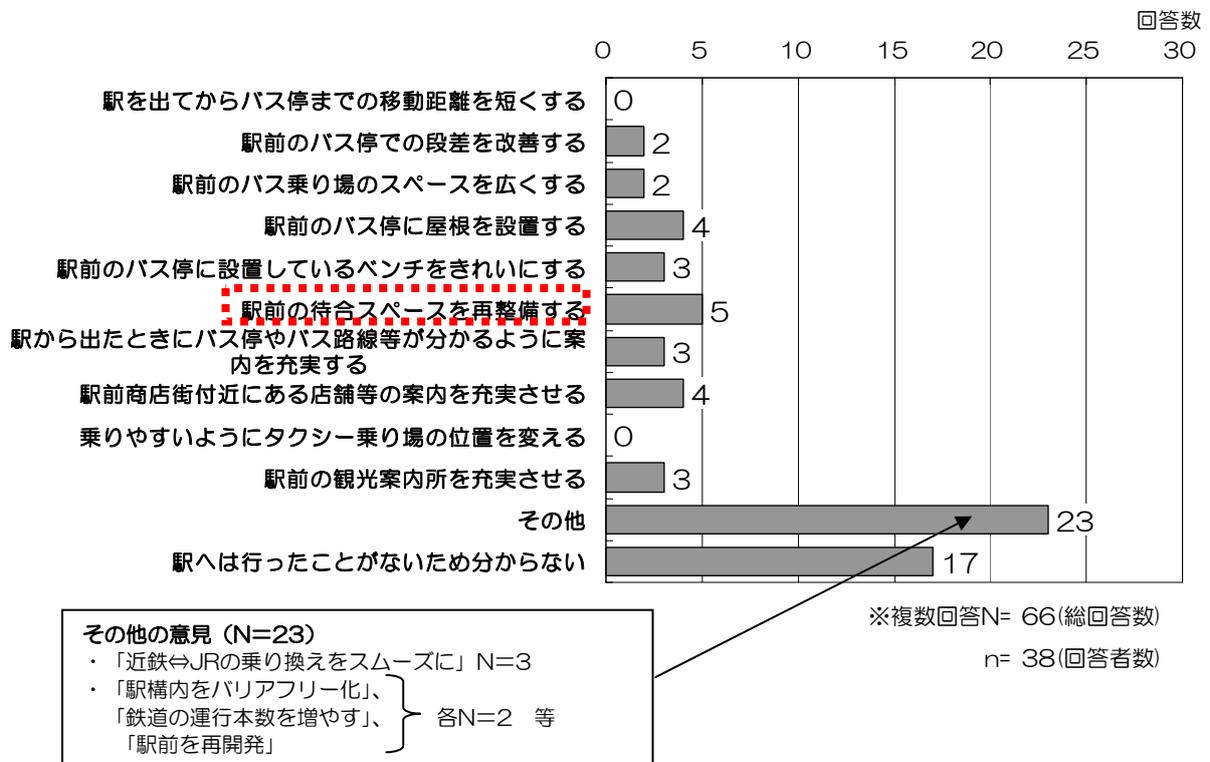


図 4.14 駅前問題改善のための施策

4.4 かつらぎ山麓臨時バスアンケート調査結果

かつらぎ山麓臨時バスアンケート調査結果のうち、公共交通に関する項目の結果を以下に示します（集計結果は、御所市外からの来訪者を対象）。

4.4.1 来訪状況

(1) 来訪者の目的地と立ち寄り先

➤ 「高天彦神社」、「高鴨神社」、「一言主神社」、「九品寺」、「橋本院」といった、鉄道駅から離れた葛城山麓に分布する寺社等が多くなっています。

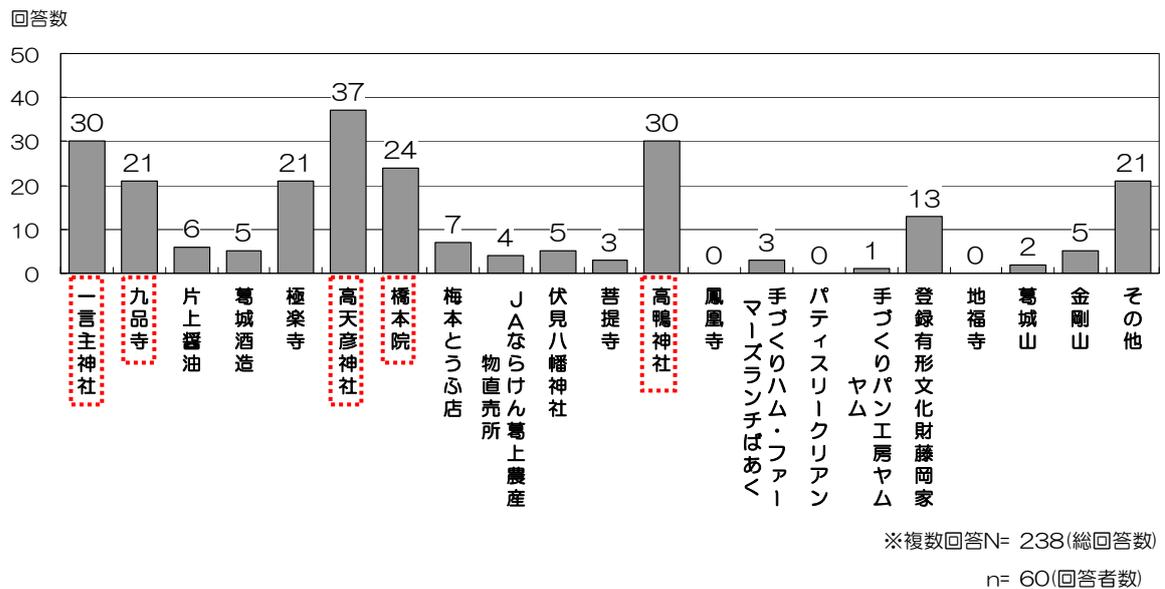


図 4.15 来訪者の目的地と立ち寄り先

(2) 来訪頻度

➤ 2回目以上のリピーターが占める割合が5割以上を占めており、4回目以上のリピーターも約3割程度を占めます。

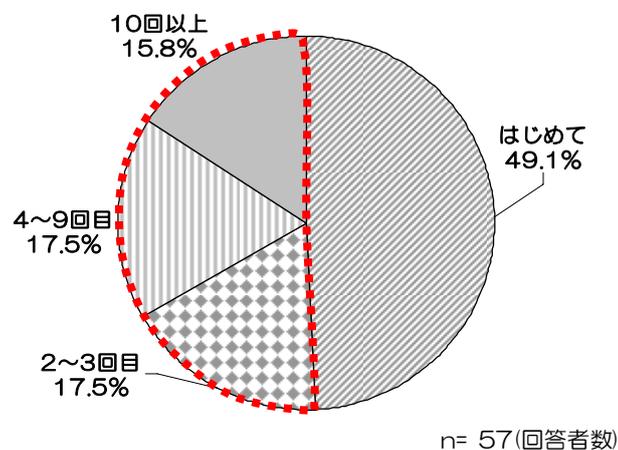


図 4.16 来訪頻度

(3) 利用したバス停

- 「近鉄御所駅」が最も多くなっています。
- 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）」が多くなっています。

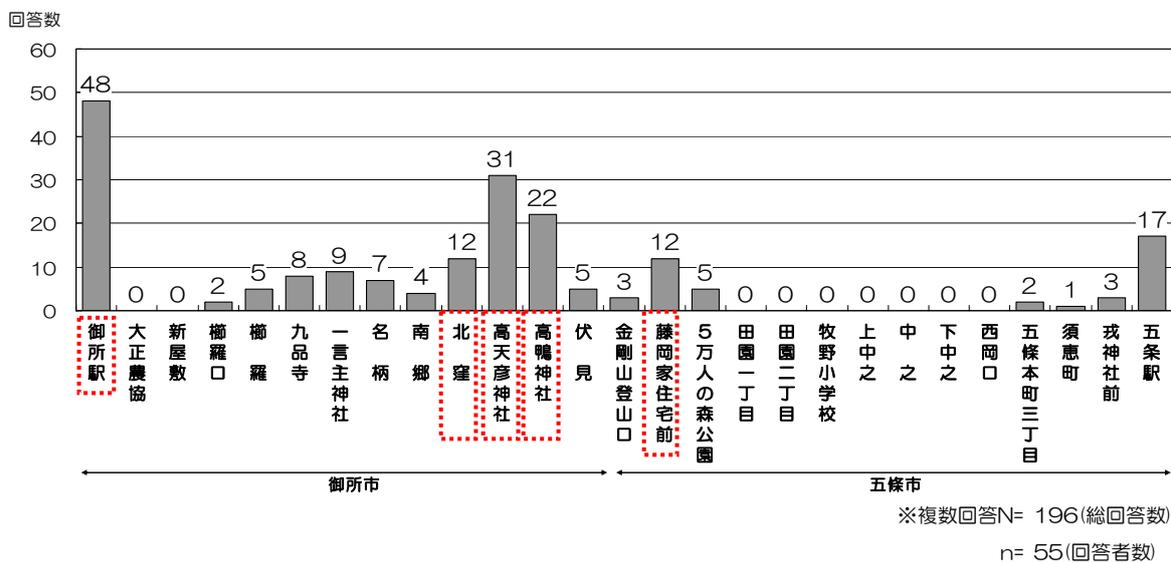


図 4.17 利用したバス停

4.4.2 かつらぎ山麓臨時バス

(1) 来訪のきっかけ

- 「このバスが運行されたため来訪された方」が7割以上を占めます。

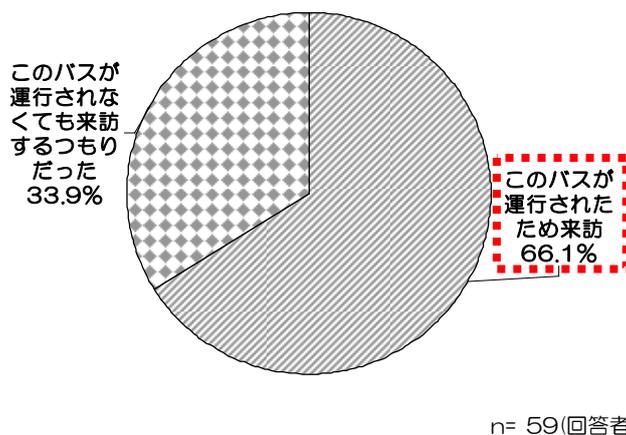


図 4.18 来訪のきっかけ

(2) かつらぎ山麓臨時バスが運行されない場合の交通手段

➤ 国道 24 号を走行する「路線バス」利用が 5 割程度を占めます。

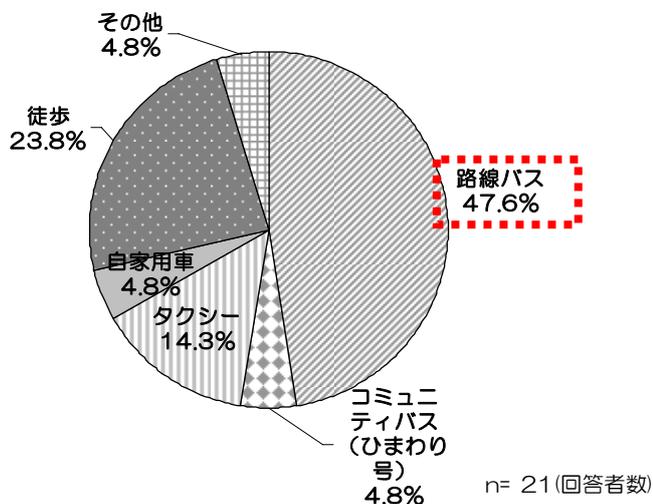


図 4.19 かつらぎ山麓臨時バスが運行されない場合の交通手段

4.4.3 かつらぎ山麓臨時バスの満足度

➤ バス料金の満足度は、「満足」が 79.3%と最も高くなっています。
 ➤ 運行時間の満足度は、「満足」が 31.0%であり、「不満」の 19%を上回っています。
 ➤ バス運行本数の満足度は、「不満」が 65.0%と最も高く、運行本数の増加が求められます。

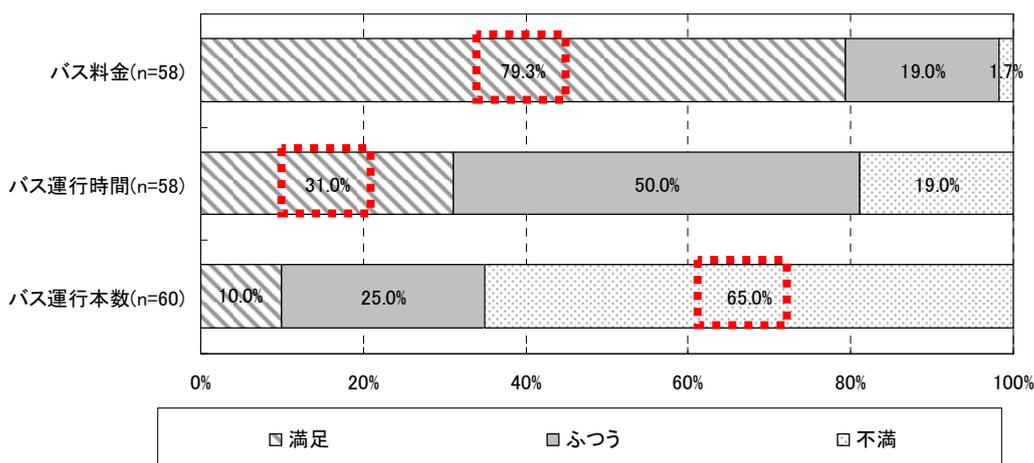
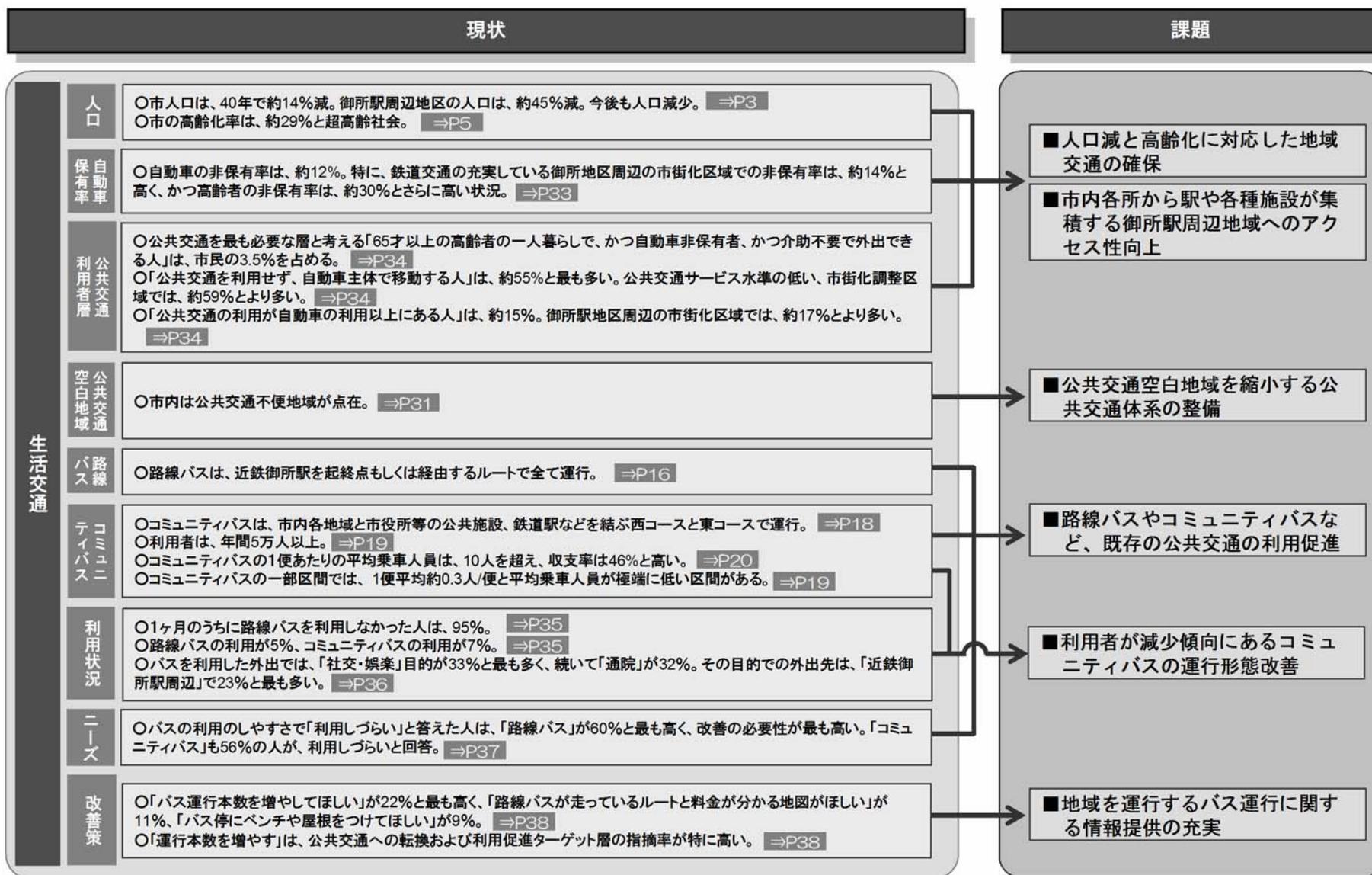


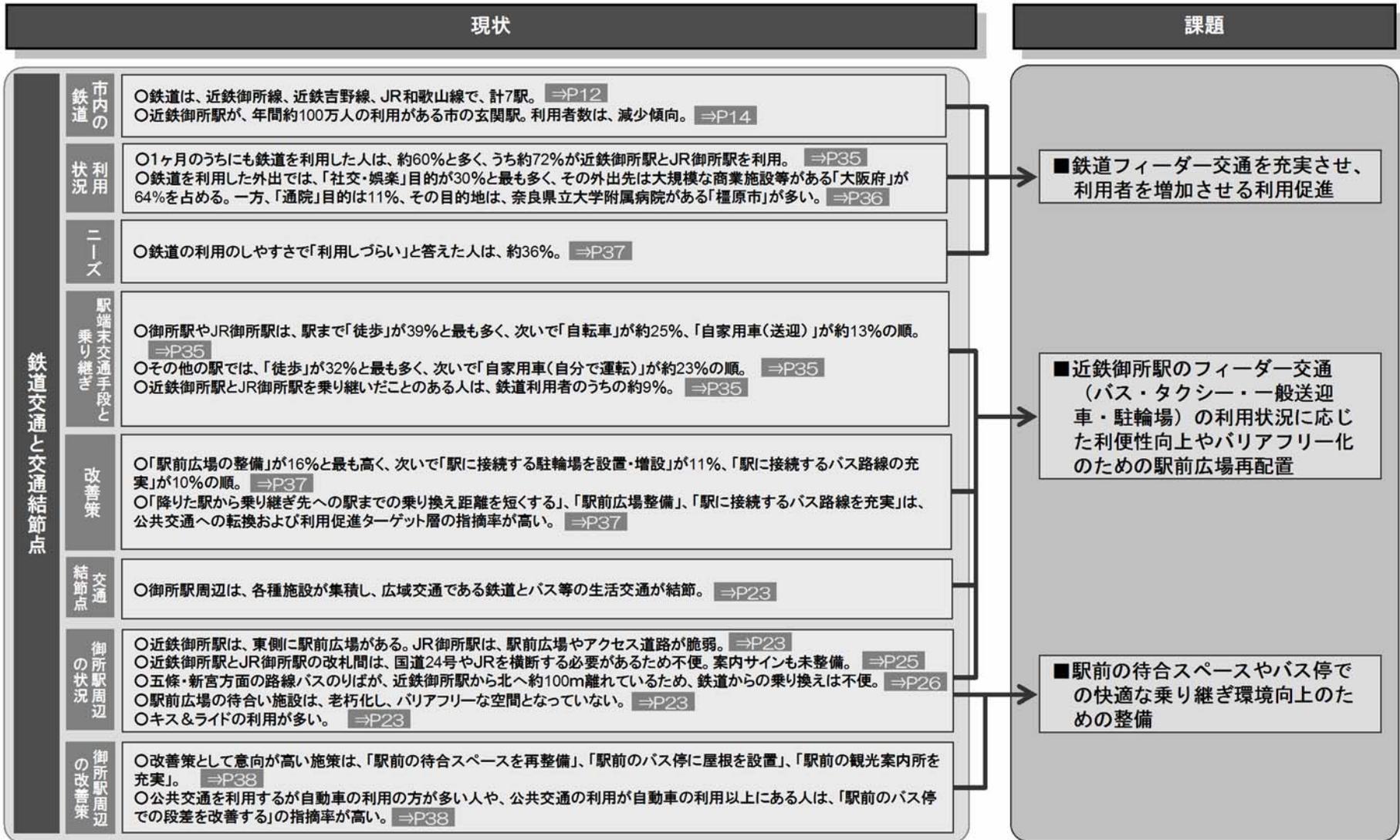
図 4.20 かつらぎ山麓臨時バスの満足度

5. 御所市の公共交通の課題

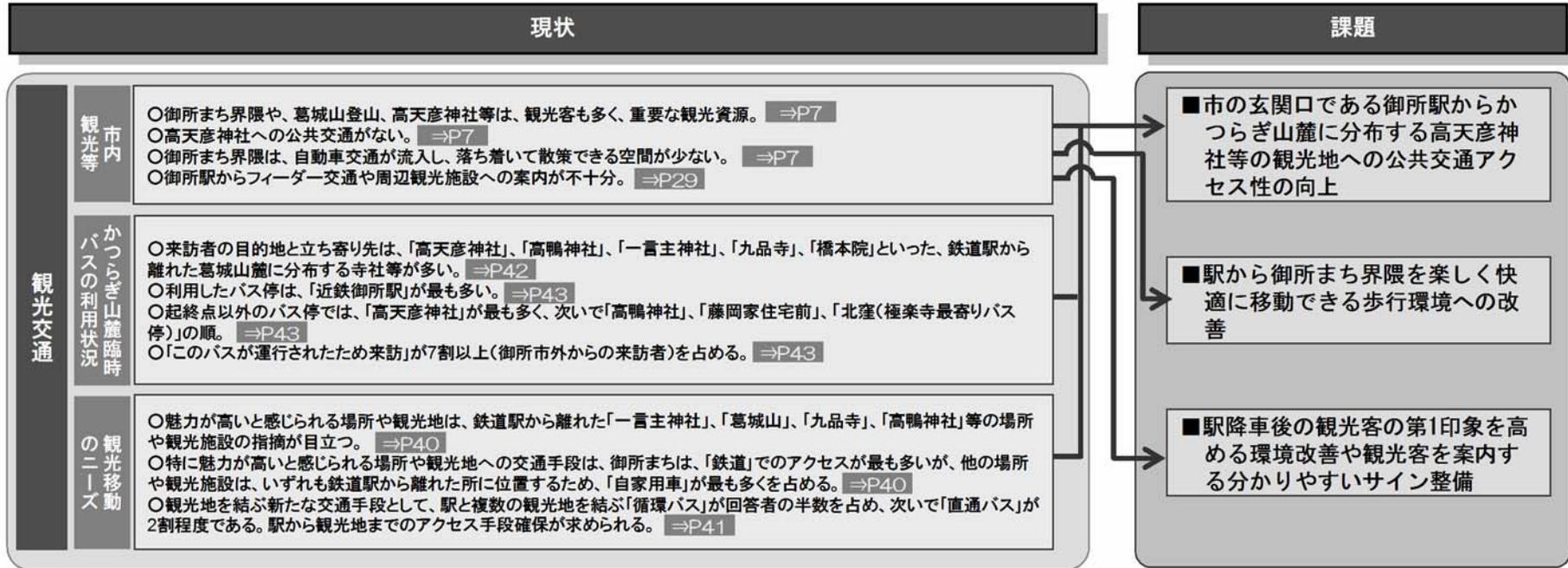
5.1 御所市の生活交通から見た課題



5.2 御所市の鉄道交通と交通結節点から見た課題



5.3 御所市の観光交通から見た課題



6. 地域公共交通総合連携計画

6.1 基本方針

- 公共交通の課題の解消に向けた基本方針を策定します。

公共交通の利用実態と市民ニーズを踏まえ、御所市の公共交通の課題の解消を目指すための、基本方針を以下に示します。

基本方針 1

移動手段の維持、確保を目指した新たな公共交通ネットワークを構築

少子化に伴う人口の減少等により、鉄道、路線バス、タクシーの公共交通の利用者が減少しており、近年にはバス路線の一部が廃止になっています。公共交通網の縮小は、自家用自動車を利用しない者にとっては大きな不安要因となります。今後も増加傾向にある高齢者をはじめとした交通弱者等への影響が大きいことから、その対応は喫緊の課題です。生活交通のための移動手段を維持、確保するために御所市の中心となる御所駅（JR・近鉄）の交通結節点の機能強化、充実を図ることにより、新たな公共交通ネットワークの構築を目指します。

基本方針 2

地域や住民の実情に合った効率的で効果的な公共交通体系を構築

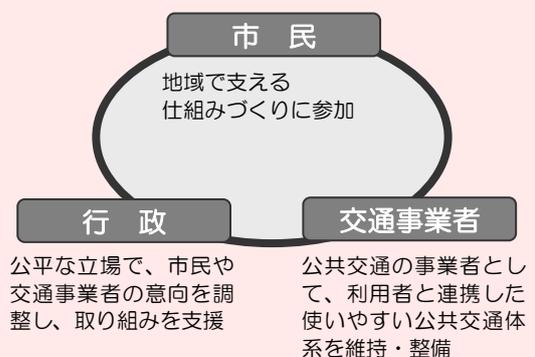
公共交通不便地域の縮小に対応した新たなコミュニティバスの路線運行等により、広域的な視点に立った新たな移動手段の確保を図ることで、その地域や住民の実情に合った効率的で効果的な公共交通体系の構築を目指します。

基本方針 3

地域住民・公共交通事業者・行政等との協働による持続可能な仕組みづくり

モータリゼーションの進展に伴い、地域住民の移動手段の選択肢が大きく変化している中で行政単独の施策では非常に難しい状況にあります。鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバスで構築されている地域公共交通を見直し、地域住民、公共交通事業者及び行政等の関係者がそれぞれ協働することにより、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

■ 協働による持続可能な仕組みづくりイメージ



6.2 計画区域

➤ 計画区域は、御所市全域とします。

本計画の計画区域は、御所市全域とします。

6.3 計画期間

➤ 計画期間は、平成 22 年度から平成 24 年度とします。

平成 22 年度から平成 24 年度までの概ね 3 年間で計画期間とし、事業に取り組みます。

6.4 計画目標

本計画の目的を実現するためには、より多くの市民が公共交通を利用できる交通環境にしていくことが不可欠です。このような観点から、計画の目標として、以下の 2 つを設定します。

○公共交通の利便性向上及び生活交通の確保

少子・高齢化社会に対応し、生活により密着した公共交通体系を構築・確保することにより、公共交通の利便性向上及び生活交通の確保を目指します（参考：図 6.2、図 6.3）。

○公共交通に対する満足度の向上

公共交通の利便性向上及び生活交通の確保により、市民の公共交通に対する満足度の向上を目指します（参考：図 6.4）。

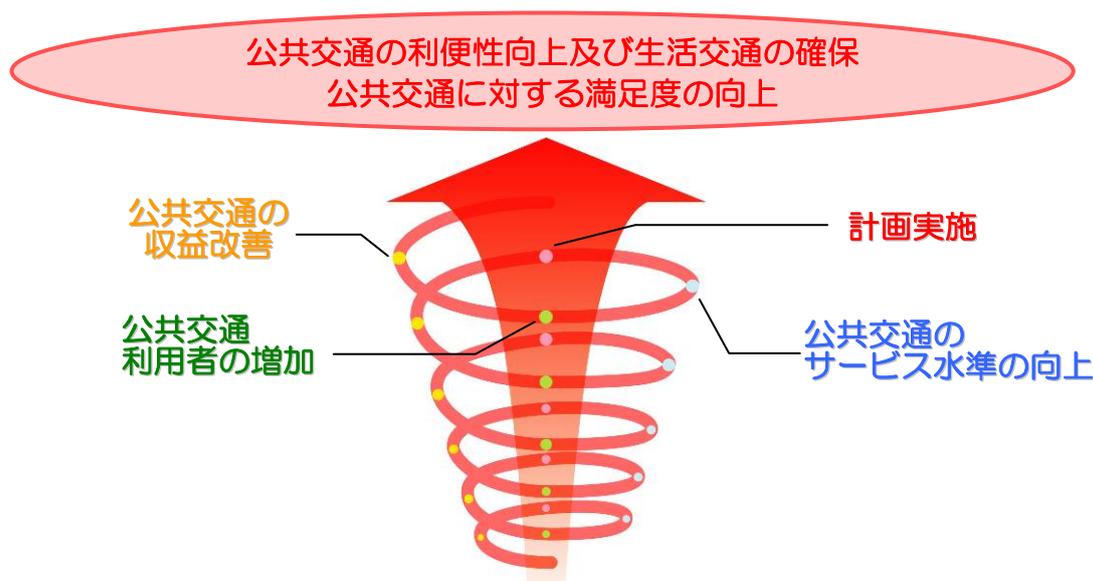
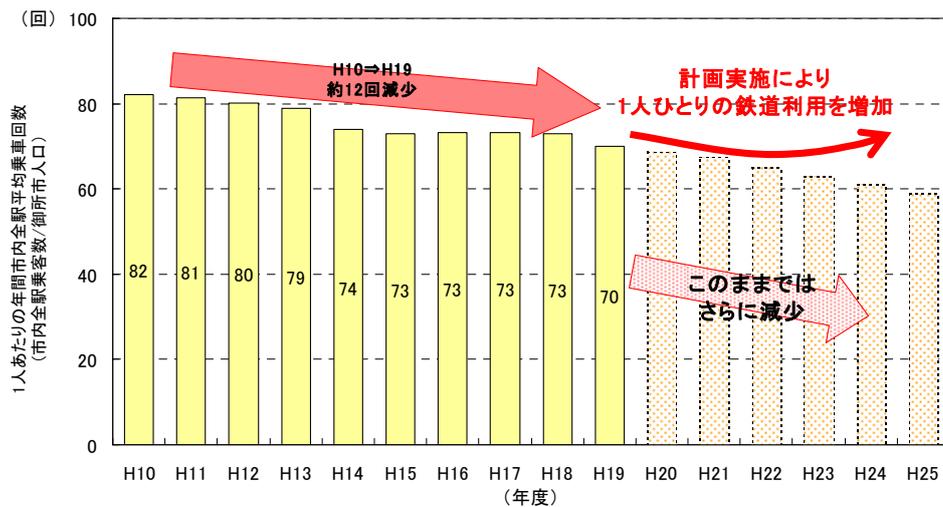


図 6.1 目標達成に向けた正のスパイラルのイメージ

■公共交通の利便性向上及び生活交通の確保による活性化イメージ



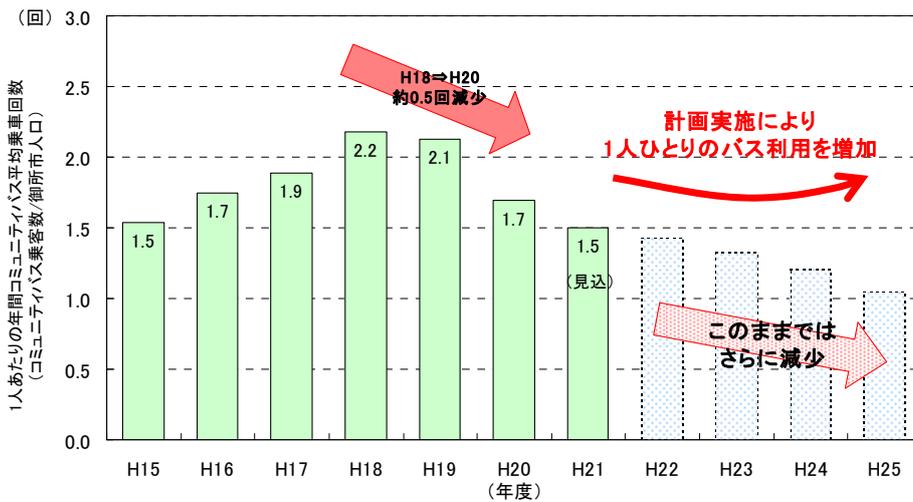
1人あたりの年間市内全駅平均乗車回数 = 市内全駅乗客数¹ ÷ 御所市人口²

1: 各年度のJR線4駅(御所駅、玉手駅、掖上駅、吉野口駅)及び近鉄線3駅(近鉄御所駅、葛駅、吉野口駅)の年間利用者合計

2: 各年10月1日時点の御所市人口

出典: 奈良県統計年鑑(平成10年度版~平成19年度版の乗客数及び御所市人口)

図 6.2 1人あたりの年間市内全駅平均乗車回数の将来動向イメージ



1人あたりの年間コミュニティバス平均乗車回数 = コミュニティバス乗客数¹ ÷ 御所市人口²

1: 各年度のコミュニティバス(ひまわり号)の年間利用者合計

2: 各年10月1日時点の御所市人口

出典: 御所市役所資料(平成15年~平成21年の乗客数)

奈良県統計年鑑(平成15年~平成21年の御所市人口)

図 6.3 1人あたりの年間コミュニティバス平均乗車回数の将来動向イメージ



図 6.4 公共交通の満足度(利用のしやすさの割合: H21.10 住民アンケート結果)

6.5 事業計画

御所市の地域公共交通連携計画の基本方針に基づき、これを具体化する 7 つの事業を以下に示します。なお、事業実施にあたっては、実施主体となる御所市と関係機関において協議し、実証運行を進めます。

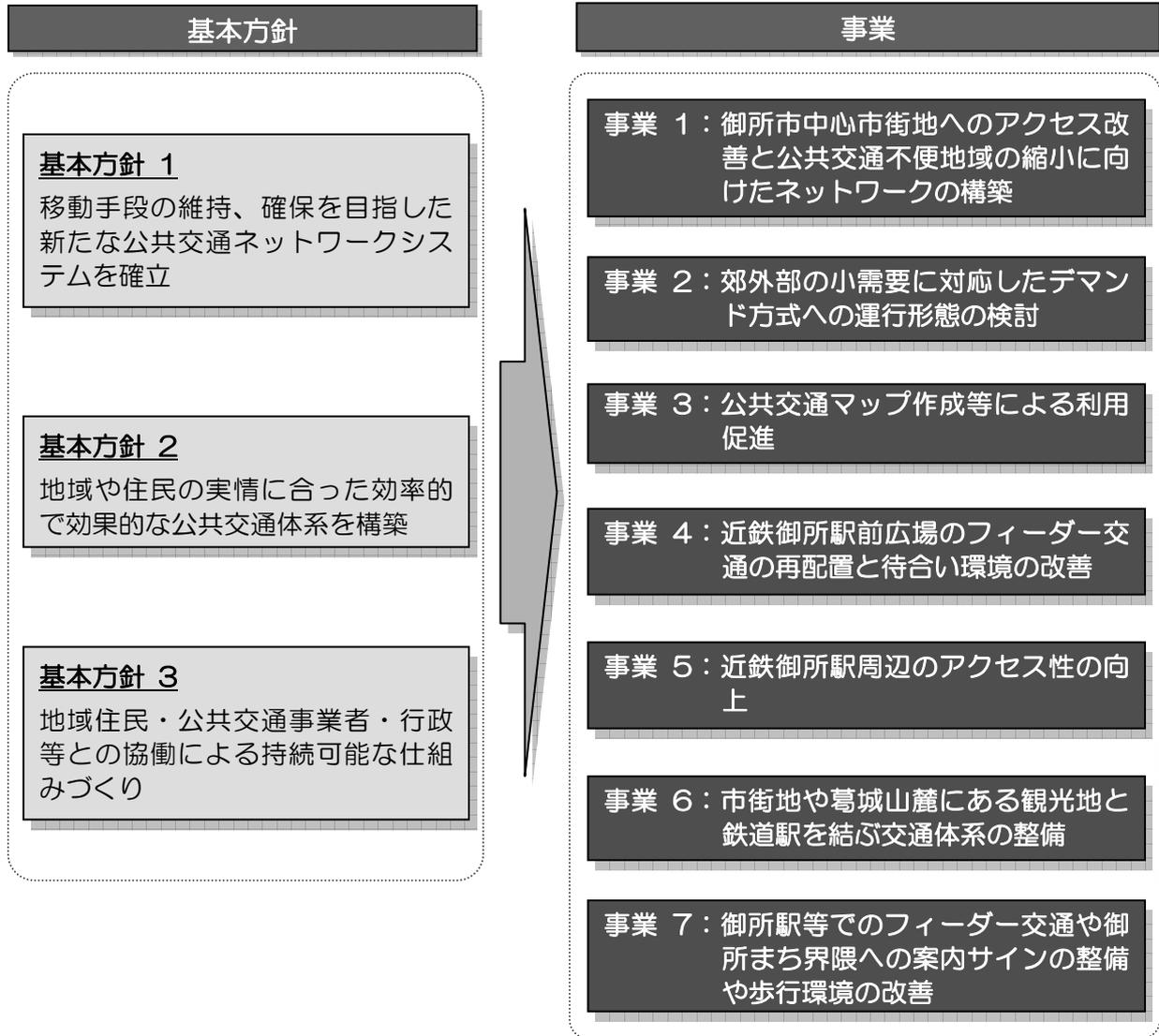


図 6.5 基本方針に基づく事業

御所市における地域公共交通連携計画の具体的な事業計画について、以下に概要を示します。
 なお、それぞれの計画の内容については、次頁以降に示します。

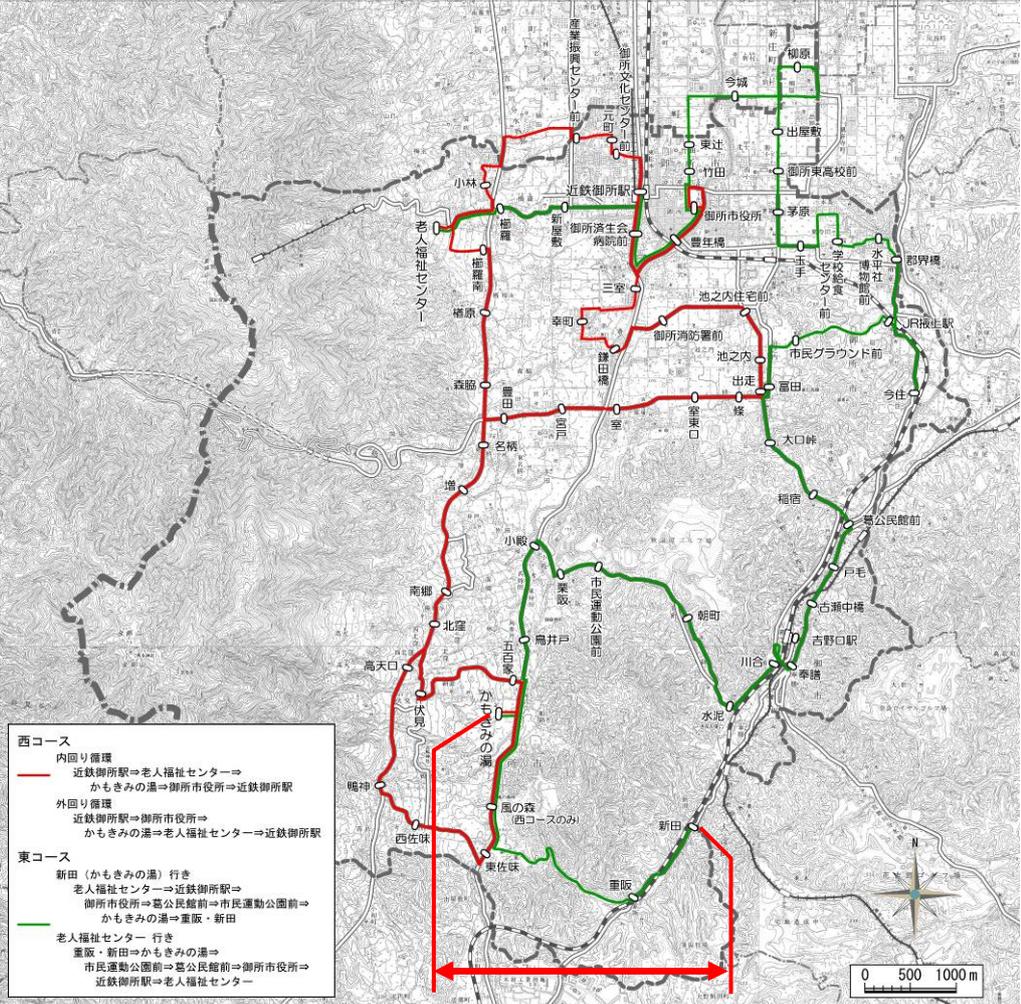
表 6.1 事業計画一覧

事業計画	概要
1. 御所市中心市街地へのアクセス改善と公共交通不便地域の縮小に向けたネットワークの構築	コミュニティバスの有料化を実施以降、利用者が減少傾向にあります。このような状況を踏まえ、御所市中心市街地へのアクセス改善や公共交通不便地域の縮小により、地域住民にとって、より利便性が高く効率的な路線及び運行形態に再編します。
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の検討	需要が点在する郊外部では、利用者が著しく少ない区間があります。そこで、効率的かつ市民ニーズに適した交通体系の構築を図るために、郊外部の小需要・点在需要に対応できるデマンド方式による実証運行を進めます。
3. 公共交通マップ作成等による利用促進	鉄道、路線バス、コミュニティバス等の公共交通事業者と連携・協力し、広報・啓発など利用促進策を講ずるとともに、乗り継ぎの円滑化等の利便性向上に取り組みます。
4. 近鉄御所駅前広場のフィーダー交通の再配置と待合い環境の改善	近鉄御所駅前の乗降スペースを再配置することで、交通結節機能を強化し、公共交通等の連携強化を図ります。また、バスのりばを「快適なバス停」に改良するために、待合い環境を改善します。
5. 近鉄御所駅周辺のアクセス性の向上	御所市中心市街地に位置する近鉄御所駅を利用される乗降客の利便性を改善するため、周辺の歩行経路並びに駅周辺から改札口へのアクセス性を改善し、周辺施設へのアクセス性向上を目指します。
6. 市街地や葛城山麓にある観光地と鉄道駅を結ぶ交通体系の整備	市の玄関口である御所駅とその市街地にある御所まち界限等や葛城山麓に分布する高天彦神社等への観光地を繋ぐ交通体系を整備し、観光促進を行ないます。
7. 御所駅等でのフィーダー交通や御所まち界限への案内サインの整備や歩行環境の改善	鉄道駅を降車してからの移動円滑化を図るため、鉄道駅から乗り換え先の鉄道駅、バス停、周辺主要施設及び観光地等への案内や誘導サインを整備します。また、駅周辺における歩行環境の改善を行ないます。

6.5.1 事業 1：御所市中心市街地へのアクセス改善と公共交通不便地域の縮小に向けたネットワークの構築

概要	<p>コミュニティバスの有料化を実施以降、利用者が減少傾向にあります。このような状況を踏まえ、御所市中心市街地へのアクセス改善や公共交通不便地域の縮小により、地域住民にとって、より利便性が高く効率的な路線及び運行形態に再編します。</p>
事業期間	平成 22 年度～平成 24 年度
内容	<p>現在のコミュニティバス（ひまわり号）は、平成 15 年の一部路線バス廃止を受け導入しました。平成 20 年度からは、厳しい財政事情もあり有料化を実施しましたが、利用者が平成 19 年度比約 20%減少しています。</p> <p>また、市内の郊外部から中心市街地への公共交通のアクセスは、主に路線バスやコミュニティバスがありますが、コミュニティバスは中心市街地へのルートが迂回する状況にある等、利用者にとって不便な状況にあります。さらに、市内には公共交通不便地域が点在しており、その地域から御所市の中心市街地への移動は不便な状況です。よって、御所市中心市街地と郊外部や公共交通不便地域を結ぶ公共交通のネットワークの構築が望まれます。</p> <p>利用状況や地域住民のニーズ等を調査等により把握し、市が主体となり地域住民にとって、より利便性が高く効率的な路線及び運行形態に再編するため、実証運行を行ないます。また、隣接する市街地とのアクセスできるルートについても実施に向けて、関係機関との協議・検討を進めていきます。</p> <div data-bbox="379 1019 1359 1870" style="text-align: center;"> </div> <p>図. 御所市中心市街地へのアクセス改善と公共交通不便地域の縮小に向けたネットワークの構築のイメージ</p>
実施主体	御所市、バス事業者、道路管理者

6.5.2 事業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の検討

概要	<p>需要が点在する郊外部では、利用者が著しく少ない区間があります。そこで、効率的かつ市民ニーズに適した交通体系の構築を図るために、郊外部の小需要・点在需要に対応できるデマンド方式による実証運行を進めます。</p>
事業期間	平成 22 年度～平成 24 年度
内容	<p>コミュニティバス路線のうち、東コースのかもきみの湯～重阪・新田区間は、1便あたりの平均乗車数が 0.3 人/便（平成 20 年度）と市内のコースの中でも乗車数が低い状況にあります。効率的かつ市民ニーズに適した交通体系の構築を図るために、郊外部の小需要・点在需要に対応できるデマンド方式による実証運行を進めます。</p>  <p>西コース 内回り循環 近鉄御所駅→老人福祉センター→ かもきみの湯→御所市役所→近鉄御所駅 外回り循環 近鉄御所駅→御所市役所→ かもきみの湯→老人福祉センター→近鉄御所駅 東コース 新田（かもきみの湯）行き 老人福祉センター→近鉄御所駅→ 御所市役所→葛公民館前→市民運動公園前→ かもきみの湯→重阪・新田 老人福祉センター行き 重阪・新田→かもきみの湯→ 市民運動公園前→葛公民館前→御所市役所→ 近鉄御所駅→老人福祉センター</p> <p>デマンド方式への実証運行を進める区間 （かもきみの湯～重阪・新田間約 5.0km）</p> <p>図. デマンド方式への実証運行を進める区間</p>
実施主体	御所市、バス事業者、道路管理者

【参考】郊外部の小需要・点在需要に対応できるデマンド方式による運行（兵庫県新温泉町）

- ・ 夢つばめ（新温泉町民バス）は、平成 21 年 4 月 1 日から、一部の路線にデマンドバス（定時定路線型デマンドバス）を導入している。
- ・ デマンドバスは、利用者が少ない土曜、日曜・祝日の一部の便を対象としている。
- ・ 対象の便に乗車する場合は、前日（17 時）までに予約が必要であり、予約がない場合、そのバスは運行しない。
- ・ 予約を取り消す場合は、バスの出発時刻の 2 時間前までに、予約受付センターに連絡する。
- ・ 予約受付センターは、デマンドバス運行事業者の全但バス（株）湯村営業所に設置されている。

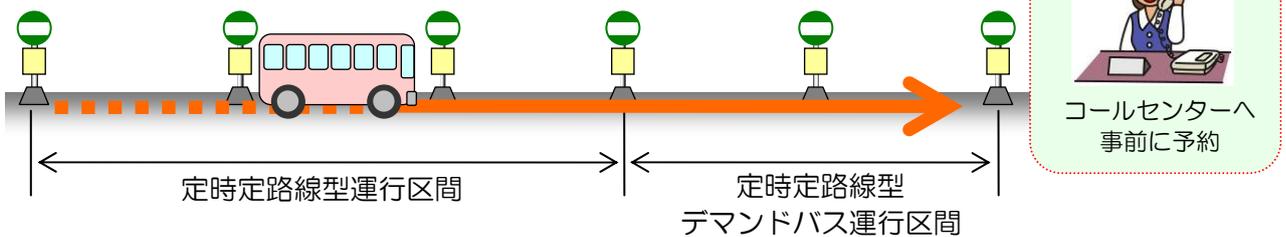
◆予約受付センターに電話
時刻表で「デ」と書かれている便は予約が必要です。乗車したい場合は、前日までに予約受付センターに電話をします。
予約受付センター
Tel. (0796) 92 - XXXX

◆予約内容を伝える
乗車日、路線名、時刻、乗車停留所、降車停留所、氏名、利用人数、電話番号を伝えます。

◆デマンド運行便に乗車
当日の予約した時間に停留所に向かい、予約内容を伝え、乗車します。

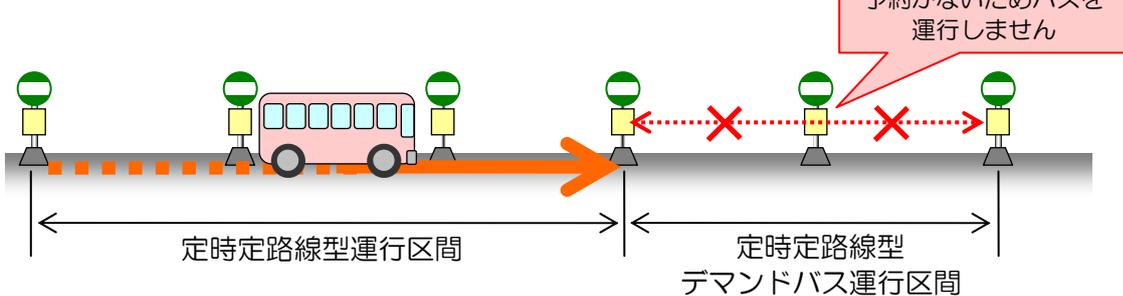
【事前に予約がある場合】

定時定路線型デマンドバス運行区間もバスを運行します。



【事前に予約がない場合】

定時定路線型デマンドバス運行区間はバスを運行しません。



図． 定時定路線型デマンドバスのイメージ

6.5.3 事業3：公共交通マップ作成等による利用促進

概要	鉄道、路線バス、コミュニティバス等の公共交通事業者と連携・協力し、広報・啓発など利用促進策を講ずるとともに、乗り継ぎの円滑化等の利便性向上に取り組みます。
事業期間	平成22年度～平成24年度
内容	<p>市内には、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の公共交通があり、公共交通の連携を強化しながら、公共交通全体の質を向上させます。具体的には、以下のよう な利用促進策を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通をネットワークとして市民に認識してもらうために、市内の鉄道やバス路線をはじめ、公共施設、医療施設及び商業施設等を明記した公共交通マップやバス 鉄道の接続時間が分かりやすい時刻表による情報提供を実施します。 ・車に頼りすぎず、公共交通を利用するよう転換を図るための「かしこいクルマの使い方の普及」の取り組みとして、市民に公共交通の情報を提供しながら、より良い交通行動へと誘導する取り組み（モビリティ・マネジメント）を実施します。 ・公共交通結節点となる主要鉄道駅において、バス 鉄道の乗り継ぎ時の時間ロスを軽減させるための検討を今後の地域公共交通再編に合わせて行なうことで、乗り継ぎの円滑化を図ります。
実施主体	御所市、鉄道事業者、バス事業者

【参考】市内の公共交通マップ作成による情報提供（兵庫県明石市）

概要

・地図上にバス路線の経路を重ねて表示させることで、バス路線と施設等の位置関係が把握でき、目的地への適切なバス路線を選択できるようなバスマップを作成している。また、鉄道駅の改札口とバス停の位置も示すことで、市内の公共交通ネットワーク及び乗り継ぎに関する情報提供をしている。



図. 市内の公共交通マップ（兵庫県明石市）

6.5.4 事業4：近鉄御所駅前広場のフィーダー交通の再配置と待合い環境の改善

概要	近鉄御所駅前の乗降スペースを再配置することで、交通結節機能を強化し、公共交通等の連携強化を図ります。また、バスのりばを「快適なバス停」に改良するために、待合い環境を改善します。
事業期間	平成22年度～平成24年度
内容	<p>近鉄御所駅前広場は、路線バス・コミュニティバス・タクシー・送迎車等の乗降スペースが確保されています。しかしながら、路線バスのりばの一部が離れた場所にある、タクシー乗車時に一度車道側に降りて反対側にまわる必要がある等、それぞれの交通が交錯する等の問題があります。また、近鉄御所駅前バスのりばは、バス停上屋やベンチが未整備の状況にあり、設置されているベンチは不法占用のおそれがあるものであり、まちの美観を損ねている現状にあります。利用者からはバス停上屋やベンチの整備の要望も出ています。</p> <p>離れた位置にある路線バスのりばを駅前広場に近接した場所への移動や、タクシー乗降スペース等の再配置の検討・実施をすることで、鉄道駅との乗り継ぎ利便を向上や交通結節機能を強化させることで、公共交通等の連携強化を図ります。</p> <p>「快適なバス停」に改良するために、待合い環境を改善し、公共交通結節点の機能強化とバス利用者への利用促進を図ります。</p>
実施主体	御所市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、道路管理者

6.5.5 事業5：近鉄御所駅周辺のアクセス性の向上

概要	御所市中心市街地に位置する近鉄御所駅を利用される乗降客の利便性を改善するため、周辺の歩行経路並びに駅周辺から改札口へのアクセス性を改善し、周辺施設へのアクセス性向上を目指します。
事業期間	平成22年度～平成24年度
内容	<p>近鉄御所駅の改札口は駅の東側を南北に縦断する国道24号に面しており、通勤、通学等で利用する市民にとっては、周辺駐輪場・駐車場から電車への乗り換え、周辺商業施設への移動に、迂回を求められる場合があります。また、御所市への観光来訪者、とくに大きな観光資源である葛城山麓への来訪者の増加を図るためには、葛城山麓に向けて交通動線の充実が必要です。</p> <p>市民の利便性と安全性を高めるため、駅周辺について一体的な活用方策の見直しを図りつつ、駅周辺の歩行経路の整備、駅周辺から改札口へのアクセス性改善、既存駐輪場・駐車場の再編等を進めます。また、葛城山麓方面への循環バスと近鉄御所駅との円滑な乗り継ぎ機能の整備などにより、観光客のアクセス性向上を図ります。事業実施にあたっては、御所市と鉄道事業者、バス事業者が駅周辺の整備のあり方を協議し、必要な調査・調整を行いながら進めます。</p>
実施主体	御所市、鉄道事業者、バス事業者

【参考】かつらぎ山麓臨時バスの運行（奈良県御所市・五條市）

・平成 21 年 10 月及び 11 月の土日祝限定で、葛城山麓に点在する観光地や観光施設と鉄道駅（近鉄御所駅・JR 五條駅）を結ぶかつらぎ山麓臨時バスが運行されており、運行期間中に延べ 850 人の利用があった。

概要

運行期間：平成 21 年 10 月と 11 月の土日祝（21 日間）限定運行

料 金：1 日フリーパス 大人 500 円、小人 250 円

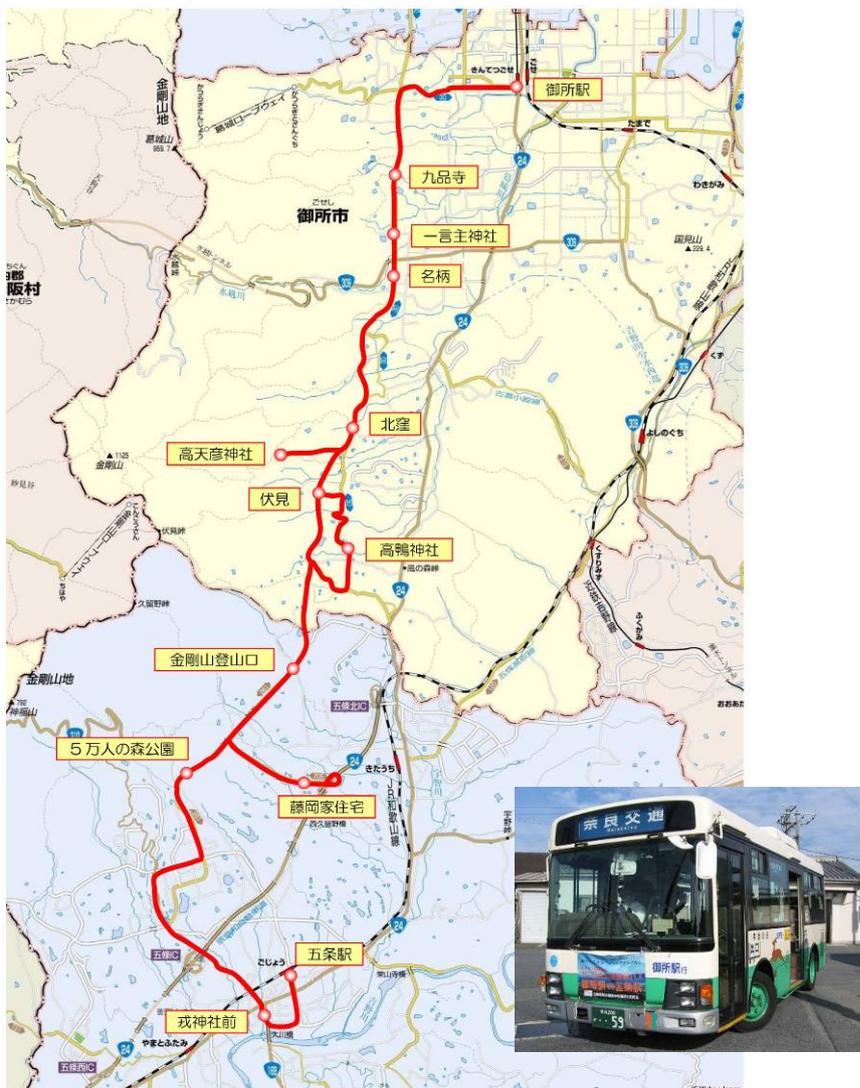
（現金・IC カードでの支払いは対距離運賃を適用）

運行本数：4 往復

運行ルート：近鉄御所駅～一言主神社～高天彦神社～高鴨神社～藤岡家住宅～JR 五條駅
（所要時間約 90 分）

企 画：金剛葛城山麓着地整備実行委員会

利用者数：850 人（延べ）



図．かつらぎ山麓臨時バス運行ルート

6.5.7 事業 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

概要	鉄道駅を降車してからの移動円滑化を図るため、鉄道駅から乗り換え先の鉄道駅、バス停、周辺主要施設及び観光地等への案内や誘導サインを整備します。また、駅周辺における歩行環境の改善を行ないます。
事業期間	平成 22 年度～平成 24 年度
内容	駅舎内からバス停、タクシー乗り場、主要施設及び観光施設等の場所やバス路線情報等に関するサインが十分でないため、鉄道駅から乗り換え先の鉄道駅、フィーダー交通手段の種類及びサービス、主要施設や観光地へのアクセス、バス路線の行き先等を把握することが、困難な状況です。そこで、鉄道駅から乗り換え先の鉄道駅、バス停、タクシー、周辺主要施設及び観光地等への案内・誘導サインの整備を行い、乗り継ぎの円滑化を図るとともに、駅周辺活性化や観光促進を支援します。また、駅周辺において駅利用者をはじめとした歩行環境の改善も行います。
実施主体	御所市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、道路管理者

【参考】ピクトグラムを活用した分かりやすい情報提供（大阪府豊中市）

<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 電車、バス等を示すピクトグラム（絵文字）を活用し、わかりやすい案内表示等を実施することで、移動しやすいターミナル駅となっている。

<p>図. 公共交通や主要施設等への案内サインの設置例（大阪府豊中市 千里中央駅）</p>

【参考】地図上にバス路線の経路を重ねて表示した案内図（兵庫県明石市）

<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 地図上にバス路線の経路を重ねて表示させることで、バス路線と施設等の位置関係が把握でき、目的地への適切なバス路線を選択できるようなバス路線の案内図を設置している。 	
<p>図. バス路線の案内図の設置例（兵庫県明石市 大久保駅）</p>	

6.6 事業の実施主体

関係機関の協働により、事業展開を検討・推進します。本計画の事業の実施主体を以下に示します。

表 6.2 実施主体

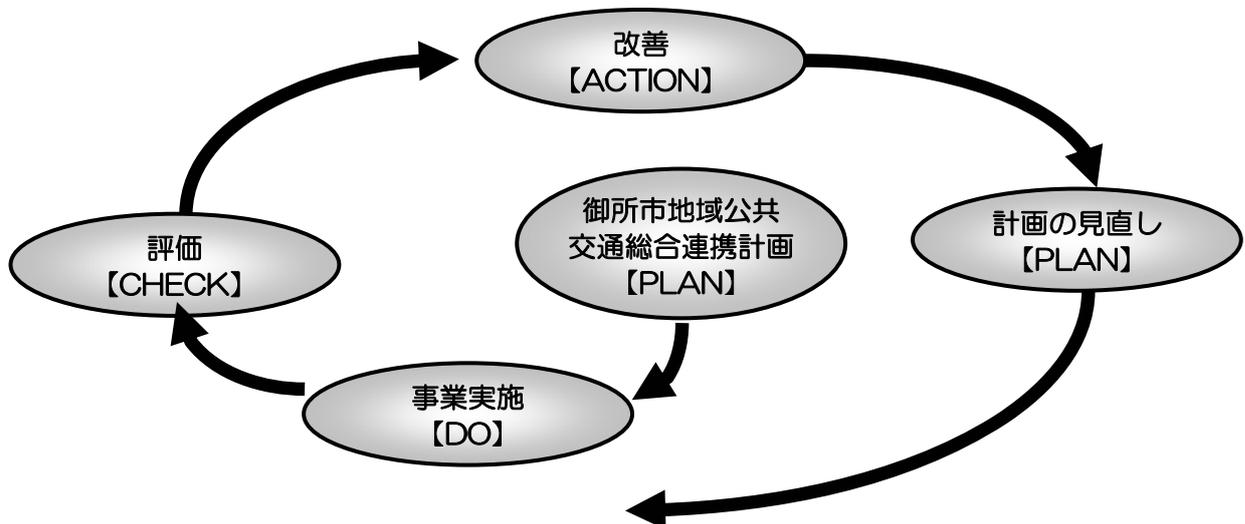
事業名	交通事業者			御所市	道路管理者
	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者		
事業 1：御所市中心市街地へのアクセス改善と公共交通不便地域の縮小に向けたネットワークの構築		○		○	○
事業 2：郊外部の小需要に対応したデマンド方式への運行形態の検討		○		○	○
事業 3：公共交通マップ作成等による利用促進	○	○		○	
事業 4：近鉄御所駅前広場のフィーダー交通の再配置と待合い環境の改善	○	○	○	○	○
事業 5：近鉄御所駅周辺のアクセス性の向上	○	○		○	
事業 6：市街地や葛城山麓にある観光地と鉄道駅を結ぶ交通体系の整備		○		○	○
事業 7：御所駅等での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	○	○	○	○	○

6.7 計画の推進・持続可能な公共交通体系の確立に向けて

- 計画はPDCAサイクルの中で、必要に応じて適宜見直しを行い、継続的で透明性の高い仕組みとそれを実施する推進体制を構築します。

生活交通を取り巻く状況（利用者のニーズ、交通事業者の状況、行政の財政事情、社会状況など）は、時間の経過とともに今後も変化することが予想されるため、本計画で定める事業内容においても、その変化に適切に対応すべく定期的な見直しを行うことで、持続的な生活交通の確保を図る必要があります。

そのため、本計画の事業においては、PDCA サイクルによるマネジメントにより、「計画を策定（Plan）した後、事業実施・管理運営（Do）、評価（Check）、事業体系等、総合連携計画の柔軟な見直し（Action）」を行い、継続的で透明性の高い仕組みとそれを実施する推進体制を構築します。



PLAN 【計画】	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者ニーズの把握 ● 現状の課題に基づく基本方針の策定 ● 需要予測等の検討 等
DO 【施策実施】	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画に基づく事業の実施 ● 住民説明 ● 広報活動 等
CHECK 【評価】	<ul style="list-style-type: none"> ● 採算性評価 ● 満足度評価 ● その他の効果の検証 等
ACTION 【見直し】	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価をふまえた事業計画の見直し ● 更なる利用者確保のための潜在需要喚起策の見直し ● 再広報活動 など

図 6.6 PDCA サイクル

7. 参考資料

7.1 御所市地域公共交通会議

7.1.1 委員名簿

御所市地域公共交通会議の委員名を以下に示します。

表 7.1 委員一覧

	所属団体	役職	氏名
1	御所市	副市長	加納 始
2	御所市自治会連合会	会長	中嶋 知幸
3	旅客運送サービス利用者代表		吉村 幹夫
4	御所市観光協会	会長	赤坂 勲
5	奈良交通(株)	取締役 乗合バス事業部長	梅谷 裕規
6	サワタクシー(株)	取締役	澤 博文
7	西日本旅客鉄道(株)	大阪支社 企画課長	竹並 秩男
8	近畿日本鉄道(株)	企画統括部計画部長	江川 武史
9	奈良県バス協会	専務理事	西本 光良
10	奈良県タクシー協会	専務理事	岩橋 宣禎
11	奈良県交通運輸産業 労働組合協議会	事務局長	佃 寿己
12	国土交通省近畿運輸局 奈良運輸支局	支局長	滝本 南北
13	国土交通省近畿地方整備局 奈良国道事務所	副所長	日野 雅仁
14	奈良県警察高田警察署	署長	堂藤 重敏
15	奈良県土木部 道路・交通環境課	課長	林 功
16	奈良県高田土木事務所	所長	吉川 充

7.1.2 開催状況

御所市地域公共交通総合連携計画の策定にあたり、御所市地域公共交通会議を開催しました。表 7.2 に開催概要を示します。

表 7.2 開催概要

会議	日時及び出席委員	議事
第 1 回	平成 21 年 5 月 27 日 出席委員：14 人	報告事項 ・ 会議設置要綱の改正について 協議事項 ・ 協議会役員の選任について ・ 事業の実施方針等について ・ 事業計画・予算案について
第 2 回	平成 22 年 2 月 23 日 出席委員：14 人	協議事項 ・ 御所市コミュニティバスの登録更新について ・ 駅を中心としたまちづくり検討委員会中間報告について
第 3 回	平成 21 年 3 月 18 日 出席委員：13 人	協議事項 ・ 御所市地域公共交通総合連携計画（案）の承認について ・ 協議会決算案について

7.2 駅を中心としたまちづくり検討委員会

7.2.1 駅を中心としたまちづくり検討委員会の位置づけ

駅を中心としたまちづくり検討委員会は、「御所市地域公共交通会議」の下部組織として位置づけられます。御所市、関係自治会、交通事業者等のメンバーで構成されます。駅舎及び駅前広場の快適性向上、公共交通利用者の乗り継ぎ利便性向上、公共交通と連携した駅前の活性化を目的として、設置されました。

7.2.2 駅を中心としたまちづくり検討委員会委員名簿

駅を中心としたまちづくり検討委員会の委員名を以下に示します。

表 7.3 駅を中心としたまちづくり検討委員会委員一覧

	所属団体	役職	氏名
1	委員長 奈良県立大学	地域創造学部 教授	伊藤 忠通
2	大阪大学大学院	社会基盤工学コース 助教	猪井 博登
3	御所駅前活性化検討委員会	会長	森田 定和
4	御所駅前活性化検討委員会	副会長	中島 昭人
5	御所市自治会連合会	会長	中嶋 知幸
6	ごせまちネットワーク・創	理事長	角南 長弘
7	御所市観光協会	会長	赤坂 昴
8	奈良交通(株)	乗合バス事業部 取締役部長	梅谷 裕規
9	サワタクシー(株)	取締役	澤 博文
10	西日本旅客鉄道(株)	大阪支社 企画課長	竹並 秩男
11	近畿日本鉄道(株)	企画統括部計画部長	江川 武史
12	奈良県土木部	参事	東 智徳
13	奈良県土木部まちづくり推進局 地域デザイン推進課	主幹	中澤 一訓
14	御所市女性対策推進連絡協議会	会長	西村 克子
15	御所市身体障害者福祉協会	役員	西村 佳代子
16	御所市企画開発部	部長	垣内 芳雄
事務局	御所市企画開発部 企画課	課長	清水 隆平
	御所市企画開発部 企画課	係長	高橋 壽博
	奈良県土木部 道路・交通環境課	係長	入口 和明
	奈良県土木部 道路・交通環境課	主査	杉本 勝哉

7.2.3 駅を中心としたまちづくり検討委員会

御所市地域公共交通総合連携計画の策定にあたり、駅を中心としたまちづくり検討委員会を開催しました。

表 7.4 に開催概要を示します。

表 7.4 開催概要

会議	日時及び出席委員	議事
第1回	平成 21 年 8 月 27 日 出席委員：13 人	協議事項 ・ 調査の進め方について ・ 御所市地域における交通等の現状と課題について ・ アンケート調査計画について
第2回	平成 22 年 1 月 26 日 出席委員：13 人	協議事項 ・ アンケート調査結果について ・ 地域公共交通に対する取り組み課題と施策案について ・ 駅前活性化に対する取り組み課題と施策案について
第3回	平成 22 年 3 月 18 日 出席委員：13 人	協議事項 ・ 御所市地域公共交通総合連携計画（案）の承認について

7.3 用語集

あ行

アクセス

「アクセス」には「近づく」という意味があり、都市交通では主要交通施設にまでたどりつく手段のことを指して使われます。言い換えれば、個人的空間から公共交通機関へ乗りかえる間を指します。

例えば、最寄り駅へ行くのに徒歩もあれば、自転車、バス、マイカーもあり、この部分の移動をいかにうまく、効率的に行うかということが都市交通施設の設計や運用の大切なポイントになります。

か行

キス&ライド

自宅から鉄道駅やバス停まで自家用車で家族に送り迎えをしてもらい、そこからは電車やバス等の公共交通機関を利用する通勤・通学形態を言います。

共同使用駅

2 つ以上の輸送機関（交通事業者）の接続駅などで 1 つの駅を共用している場合を言います。

公共交通不便地域

法令等で定められた基準はありませんが、概ね鉄道駅から 1,000m（1km）以上はなれ、路線バスやコミュニティバス（ひまわり号）のバス停留所から 300m 以上離れた地域としています。

交通結節点

異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設を言います。移動の一連の動きの中のひとつの重要な要素であり、「つなぐ空間」と「たまる空間」としての役割を有しています。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられます。

交通モード

徒歩・自転車・自動車などの交通手段を言います。

コミュニティバス

公共交通が空白または不便な住宅地区などで、高齢者や体の不自由な方にも安全で利用しやすく、地域住民の多様なニーズにきめ細やかに対応する地域密着型バスシステムのことを言います。近年では地域住民の足としてだけでなく、観光ルートに路線を設定するなどの事例も見られます。

さ行

サイン

道や場所を知らない人をそこに導くことを目的とした標識を言います。

た行

端末交通手段

出発地（自宅など）から駅まであるいは、駅からも目的地（勤務先など）までの交通手段を言います。

定時定路線

決まった時刻に決まったルートを運行する形態をいい、利用者は、時刻表などを参考に、目的の路線が運行しているバス停でバスを待ちます。

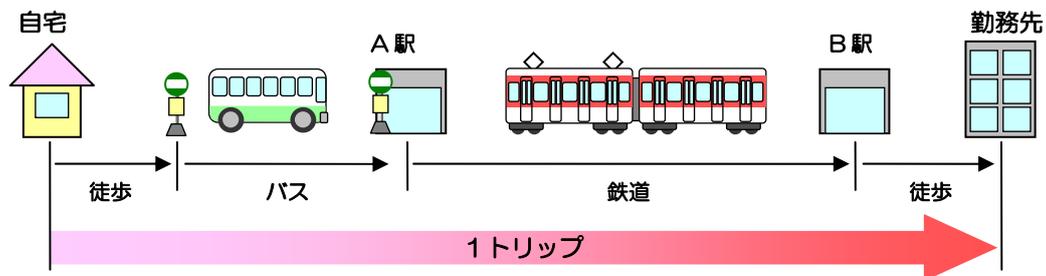
デマンド

デマンドとは、需要と言う意味です。ここでは、利用者の要望に応じて停留所に呼び寄せたり、停留所以外でも乗り降りができる仕組みのバスを言います。

トリップ

ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位を言います。

- ・トリップの例（自宅から勤務先までの場合）



な行

ニーズ

必要、要求、需要を言います。

は行

パーク&ライド

通勤時に、自宅から最寄り駅まで自家用車を使い、そこから鉄道を利用して都心の勤務先に行く方法を指します。帰りも最寄り駅で降り、駐車場に置いてある車を運転して自宅へ。欧米の大都市周辺において、道路交通の渋滞と都心部の駐車スペースの不足からこの方式が普及しました。

バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）することを言います。

ヒアリング

特定の事案に対して、利害関係人や一般の意見を聴取することを言います。

ピクトグラム

文字に代わって事物や概念を伝えるために作られる図形を言います。その種類も用途もさまざまですが、駅構内等公共交通機関においても、外国人に対して乗り場、公衆電話、トイレ等の施設を周知する媒体として用いられています。

ピクトグラムの一例



案内所



鉄道駅



バスのりば

フィーダー交通

「フィーダー」とは河川の支流という意味です。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言います。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します。

ま行

モータリゼーション

自動車が生生活必需品として普及する現象。または自動車の大衆化を言います。

モビリティ・マネジメント

“モビリティ”とは「移動」を意味し、『モビリティ・マネジメント (Mobility Management)』とは個人のモビリティ (移動) が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待するものです。例えば、過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策のことです。

英語

PDCA サイクル

計画 (Plan)、実施 (Do)、評価 (Check)、見直し (Action) のサイクルを繰り返しながら、継続的な改善を図ろうとする考え方のことです。