

御所市の公共交通の基本方針（案）

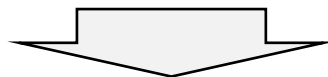
1.1.1. 御所市の公共交通の将来像と基本的な考え方（案）

御所市の上位計画（御所市第5次総合計画等）を踏まえ、本計画での公共交通に関する「将来像」及び市としての「基本的な考え方」を以下に示す。

(1) 将来像

御所市第5次総合計画等の上位計画や、公共交通の課題等を踏まえ、計画が目指す公共交通の将来像を以下の通りとする。

御所市第5次総合計画 (平成23年10月)	<p>《施策の大綱》 第1章 住み続けたいまちづくり 《取り組み項目》 ◆地域公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近鉄・JR御所駅を交通結節点として、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの公共交通の利便性を図る。
御所市都市計画マスタープラン (平成23年4月)	<p>《まちづくりのプロジェクト》 ◆みんなの公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地中心部と郊外部を結ぶ公共交通ネットワークをつくれます。 ・市街地中心部では、より利便性・快適性を高めるため、密度の高い公共交通網を整備します。 ・郊外部では、人口が減り公共交通の需要が減る一方で、高齢化が進み公共交通の依存が増してきます。必要に応じて配送するデマンド型公共交通や、企業と地域がお互いに協力しながら運営する地域交通等の研究を進め、自宅から市街地中心部へ向かう公共交通を確立します。 <p>◆具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地中心部と郊外部をつなぐ基幹公共交通軸の編成 ・デマンド型交通の検討 ・交通情報の案内サービスの充実



《将来像》

市中心部及び郊外部の方に対して、それぞれに応じた利便性の高い公共交通

(2) 基本的な考え方

御所市コミュニティバスは、平成 15 年 4 月の名柄線（近鉄御所駅～名柄）と御所今木線（近鉄御所駅～大淀町今木）の両路線の廃止に伴い、それまでの市民の交通（移動）手段を確保する目的で、代替路線として平成 16 年度に導入したものである。導入後は、市民の移動手段として定着し、平成 18 年度には約 6 万 9,000 人の利用者があったが、平成 29 年度には約 3 万人まで減少している状況である。

このような状況を踏まえ、公共交通の今後の基本方針を検討するにあたって、市としての公共交通の基本的な考え方として以下の 3 つを設定する。

ア 民間事業者（鉄道・路線バス・タクシー）が運営する市内公共交通のフレーム（枠組み）を守ることを前提とした公共交通施策の推進

公共交通の核となる枠組み（鉄道・路線バス・タクシー）を堅持・維持することは、中長期的な視点で住民の公共交通に対する利便性の確保に繋がることから、公共交通の交通手段の一角を崩さないよう（民業圧迫とならないよう）配慮しながら、現状の行政が運営するコミュニティバス運行のあり方を検討するものとする。

イ コミュニティバスの再編及び新たな交通手段の導入の検討

市内の公共交通は、鉄道及び路線バスが市内と市外を繋ぎ、タクシーやコミュニティバスが市内に点在する住民と交通結節点等に運ぶ手段として、各事業者がそれぞれの役割を持って運行している。一方、今後、人口減少が急速に進むことが予想され、本市の財政基盤が縮小する中で、効率的で財政負担の少ない、将来にわたって持続可能な交通のあり方を検討する必要がある。

具体的には、現行のコミュニティバスは、多くの市民に認知（約 9 割以上）されているが、利用者数がピーク時の年間 69,000 人から 29,000 人に激減している現状を踏まえ、住民のニーズに合ったコミュニティバスの運行のあり方を検討するものとする。また、それに合わせて、新たな交通手段の導入の検討を行うものとする。

ウ 市北部と南部の特性に合わせた公共交通の検討

市北部は、市南部に比べて人口が多く、主要な公共施設、スーパー、病院等が集積しており、コミュニティバスの利用数も全体の約 7 割いる。

一方、市南部は、市北部に比べて人口が少なく、集落が点在しており、少ない需要に応じた公共交通が適している。

このように、市北部と南部は、人口や建物配置状況等の特性が異なっており、効率的な公共交通を考えるためには、それぞれの特性に応じた交通サービスの検討を行うものとする。

1.1.2. 公共交通の基本方針（案）

公共交通の将来像や市の公共交通の基本的な考え方、公共交通の課題を踏まえ、公共交通の基本方針を以下に示す。

(1) 利用者の需要やニーズに応じた、効率的で利便性の高い公共交通への再編

- ・コミュニティバスの年間利用者数（平成 29 年度）は約 3 万人であり、ルートの中で、北部で約 7 割、南部で約 3 割の利用があり、市全域で 1 日あたり 100 人程度利用されている。一方、バス停毎の 1 日あたりの乗車人数及び降車人数をみていくと、大半のバス停において、1 日 1 人前後の利用状況となっている。
- ・また、アンケート結果からは、「目的地まで遠回りで時間がかかる」、「運行本数が少ない」ことに不満を持っている方が多く、このことから、現行のコミュニティバスの運行ルートが非効率である点を改善する必要がある。
- ・これらの状況を踏まえ、エリア別で分析していくと、市北部は、市南部に比べて人口が多く、主要な公共施設、スーパー、病院が集積していることから、輸送密度が高いコミュニティバスを運行し、移動時間の短縮や運行本数の増加に対応した利便性の高いものに再編する。市南部は、市北部に比べて人口が少なく、集落が点在しており、少ない需要に応じた輸送密度がコンパクトで利便性の高い停留所方式の運行形態となるデマンド交通を導入する必要がある。

(2) 市内公共交通の利用の促進

- ・コミュニティバスの利用者数は減少傾向であり、また、アンケート結果から、コミュニティバスの認知度は 90%以上にもかかわらず、利用率は約 10%と低い状況である。
- ・アンケート結果の自由意見からも、「情報提供をして PR してはどうか」との意見もあった。
- ・このことから、住民にとって使いやすく利便性の高い公共交通を構築し、その運行形態を住民にわかりやすく周知する。また、効率的にデマンドタクシーを運行するためデマンド運行管理システムを導入する。これらの取組によって、市内の公共交通をより多くの方に利用して頂くための環境づくりを進めていく。

(3) 将来にわたって持続可能な公共交通の構築

- ・アンケート結果から、公共交通を「将来は利用したい」と思うとの意見が約 6 割と、利用しないと思うより多い結果であった。
- ・市の財政状況は、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくものと想定され、将来的に公共交通にかかる費用を増加させることは非常に厳しい状況がつづく想定される。
- ・市が運営する公共交通を将来にわたり持続していくために、運行費用を増大させないようコストを意識し、利用状況に応じた運行内容の見直しを図っていく。

■公共交通の見直し後のイメージ

