

# 市の現況と課題について

## 1 御所市の現況

### 1-1 概況

- 御所市（以下「本市」という）は奈良県北西部に位置し、東西9.8km、南北10.6kmの広がりを持ち市域面積60.58km<sup>2</sup>を有しています。
- 本市は、昭和33年3月31日に、御所町を中心に、葛村、葛上村、大正村の4町村が合併して誕生しました。
- 市域の北部から中央部にかけて平野が開け、農地や家屋の多くが集中しています。
- 西部には標高1,000m級の金剛山・葛城山が峰を連ね、南部の龍門山地西端、東南部の巨勢山丘陵地は比較のおだやかな標高150～350mの起伏をなしています。
- 県庁所在都市の奈良市へは北北東に約25km、大阪市中心部へは北西に約30kmの位置にあります。
- 鉄道ではJR和歌山線や近畿日本鉄道御所線・吉野線が通っており、道路では京奈和自動車道・国道24号・国道309号などを基軸に道路網が形成されています。
- 京奈和自動車道の開通により京都・和歌山方面へのアクセスにも優れており、御所ICや御所南ICが供用されている広域的な交通条件に恵まれた地域です。

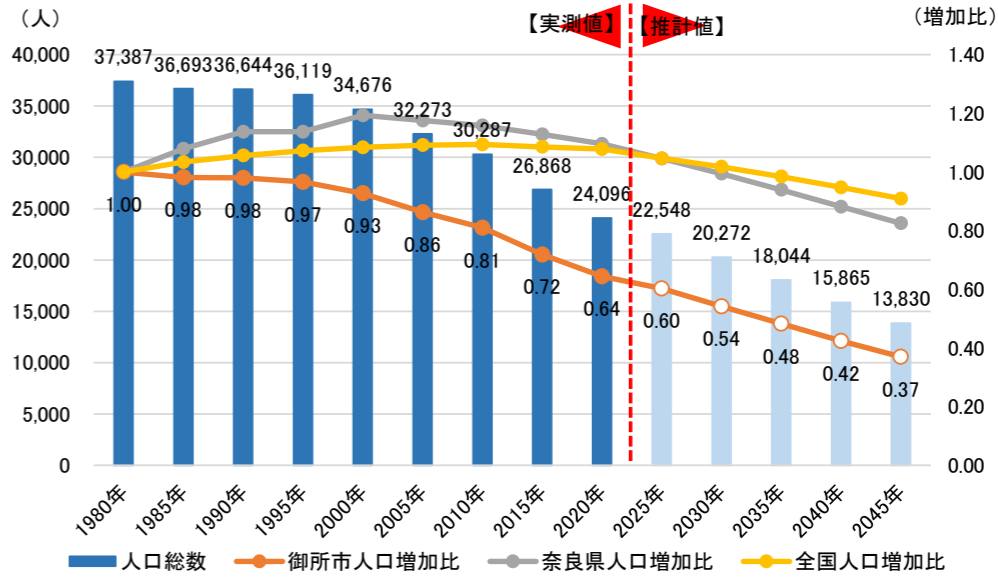


図：位置図

### 1-2 人口

#### (1) 人口の推移（将来含む）

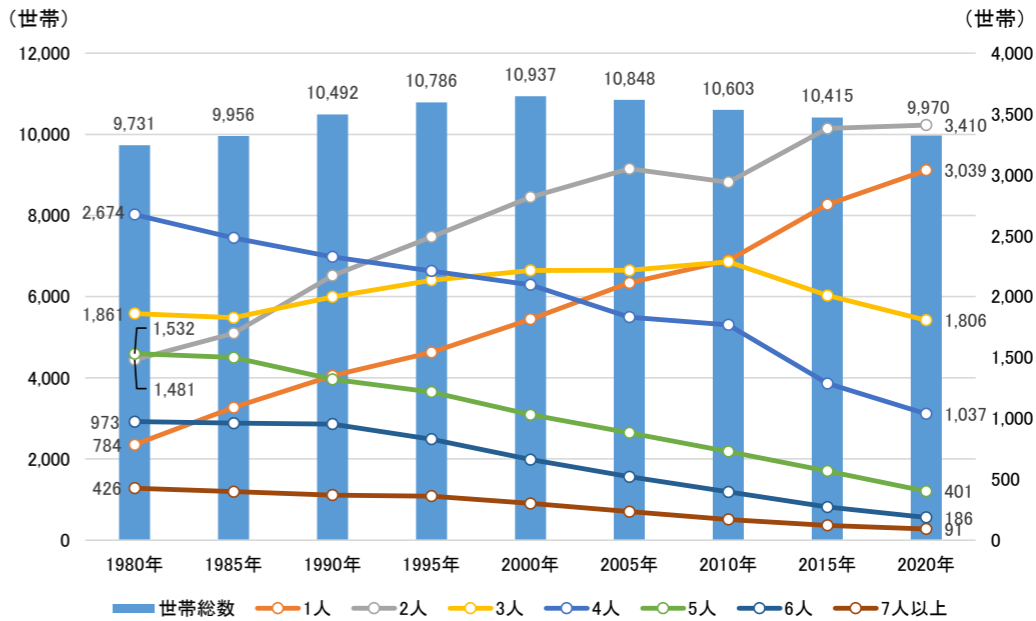
- 人口は1980年から減少し続けています。【2020年時点で人口増加比0.64（1980年比）】
- 2045年には約14,000人まで減少することが予想されています。【人口増加比0.37（1980年比）】



資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30(2018)年推計）」  
 図：人口推移（1980～2045年）

#### (2) 世帯数・世帯人員の推移

- 世帯数は2000年の10,937世帯をピークに近年は減少傾向にあります。
- 1980年と比較すると、1人世帯の割合が増加しています。【約8%（1980年）→約30%（2020年）】

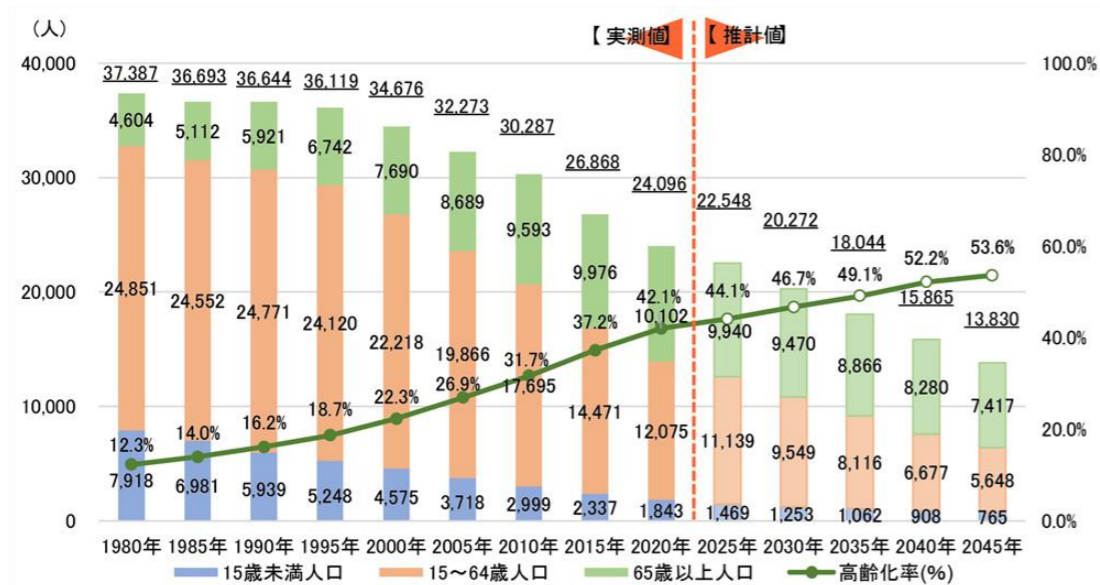


図：世帯数・世帯人員の推移

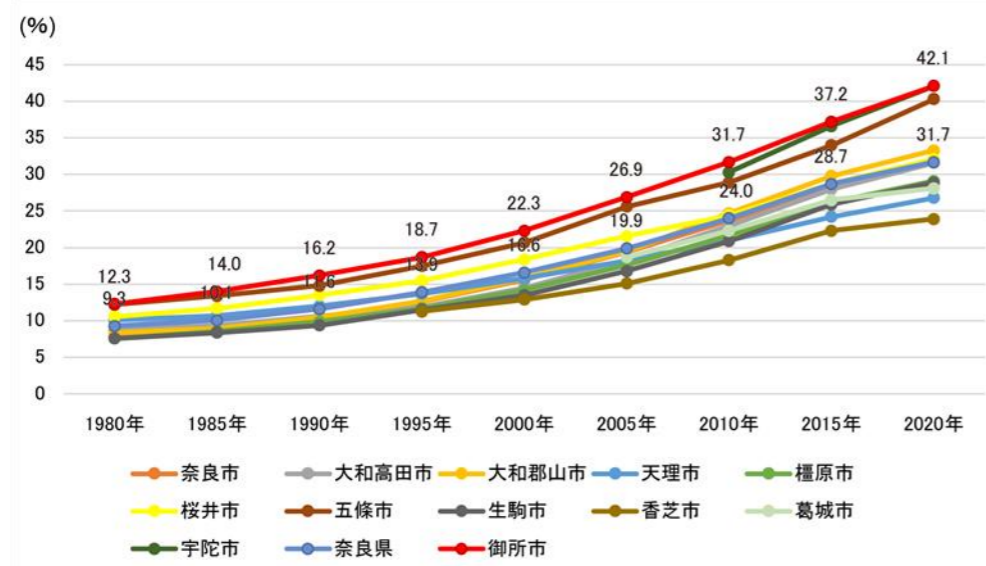
資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」

(3) 年齢別人口

- 65歳以上の高齢者の人口割合（高齢化率）は年々高くなっており、2040年には50%を超えると予測されています。
- 2020年時点で本市の高齢化率は、奈良県内12市の中で最も高くなっています。【42.1%】



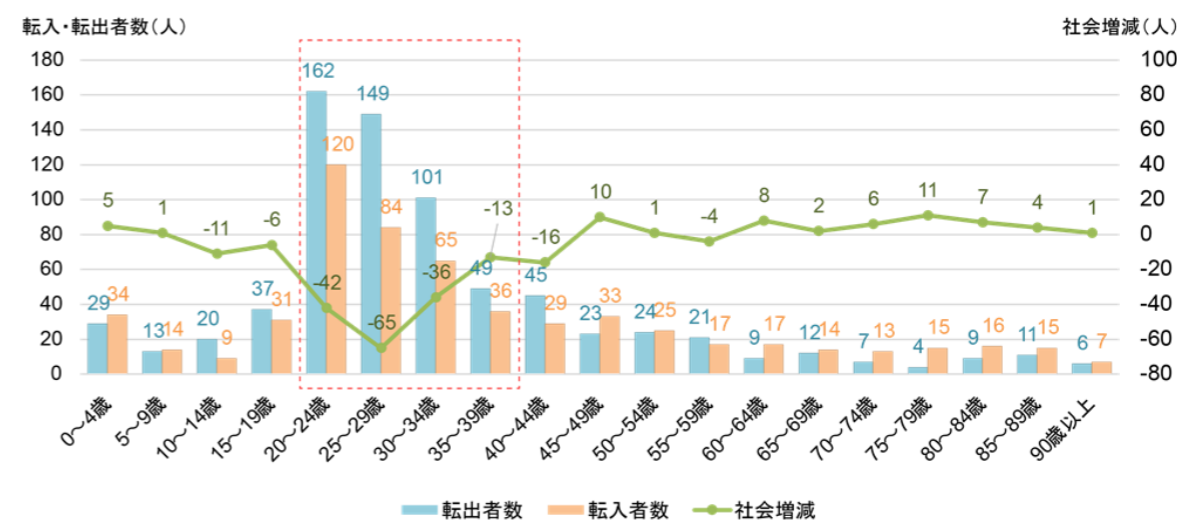
資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」  
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」  
図：高齢者人口と高齢化率の推移



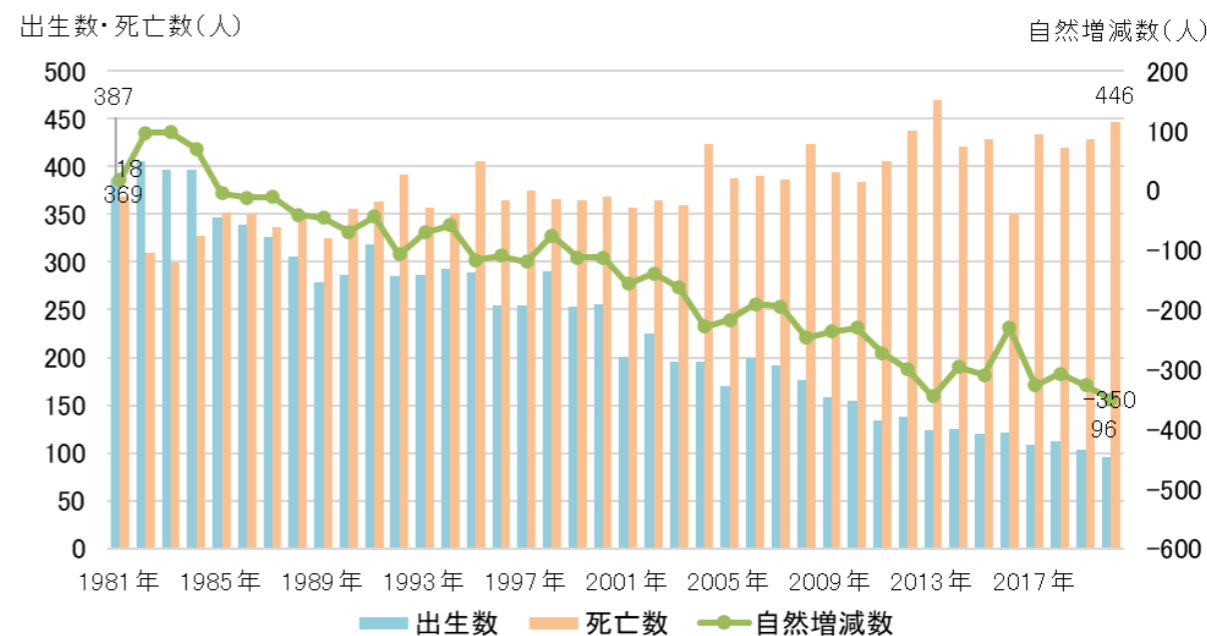
資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」  
図：県内都市の高齢化率の推移(1980~2020年)

(4) 人口動態

- 2019年時点では、60歳以上の転入、20~24歳の転入・転出が多く、転出者が上回っています。
- 20~40代半ばの働く世代では転出超過、60代以上は転入超過の傾向があります。
- 出生数は年々減少しており、1985年以降は死亡数が出生数を上回る自然減となっています。



資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告(2019年)」  
図：転入・転出者数(2019年)



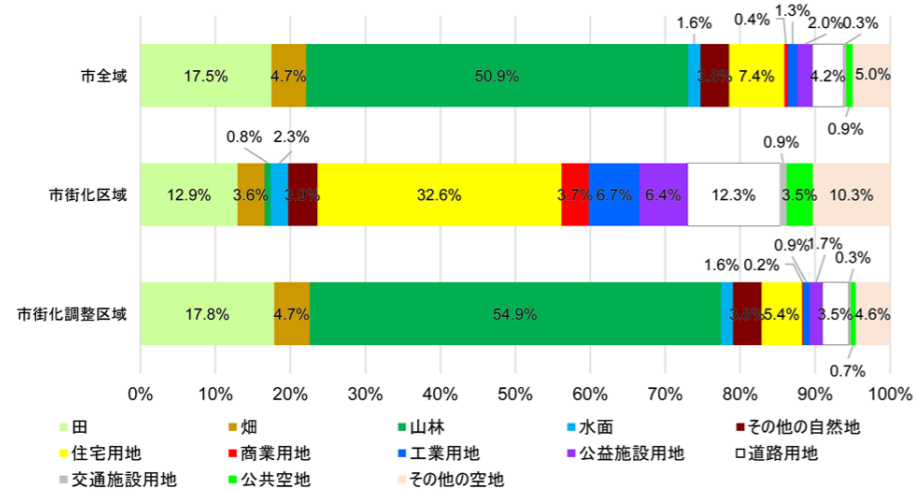
資料：厚生労働省「人口動態総覧」  
図：出生・死亡数の推移(1981~2020年)



### 1-3 土地利用

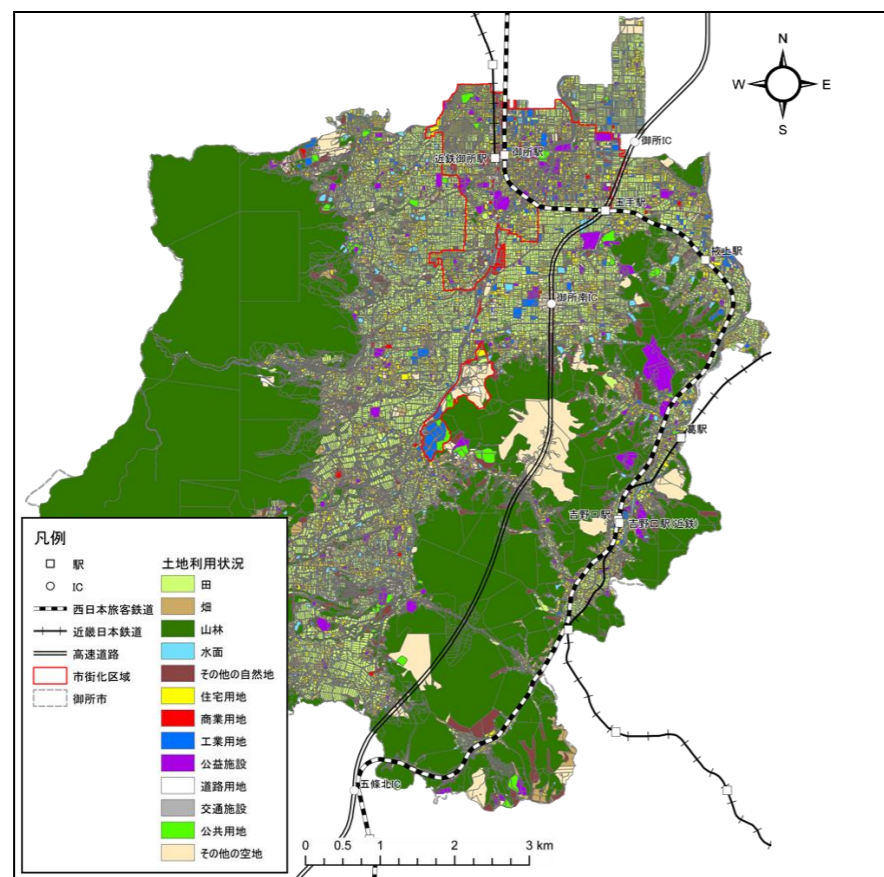
#### (1) 土地利用状況

- 本市の半分以上は山林が占めています。【全市域の約51%、市街化調整区域の約55%】
- 本市の約93%が市街化調整区域となっており、市街化区域の土地利用では、住宅用地が最も多く、32.6%を占めています。
- 京奈和IC周辺には多くの農地が広がっています。
- 本市の北部にコンパクトにまとまった市街地が形成されています。



図：土地利用状況①

資料：御所市基礎調査(2014年)



図：土地利用状況②

資料：御所市基礎調査(2014年)

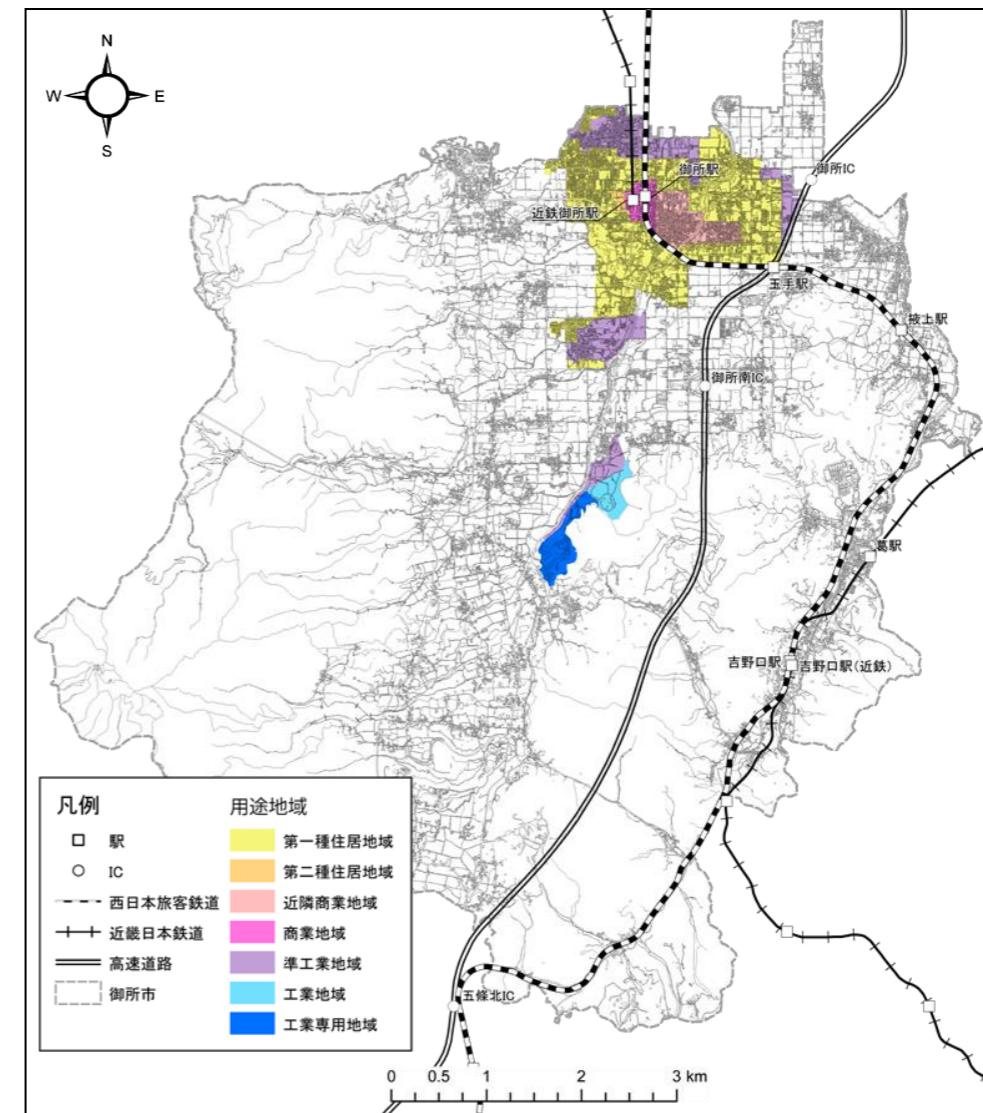
#### (2) 用途地域

- 用途地域のうち約6割が住居系用途地域に指定されており、約3割が工業系用途地域に指定されています。
- 住居系地域は北部地域に広がっています。
- 工業地域と工業専用地域は市の中央部に見られます。

表：用途地域等の指定状況

用途地域	面積(ha)	容積率(%)	建ぺい率(%)	構成比
第一種住居地域	253.5	200	60	57.2%
第二種住居地域	2.2	200	60	0.5%
近隣商業地域	22.7	400	80	5.1%
商業地域	34.3	200	80	7.7%
準工業地域	96.1	200	60	21.7%
工業地域	14.0	200	60	3.2%
工業専用地域	20.5	200	60	4.6%
市街化区域	443.3	-	-	100.0%

資料：御所市「都市計画区域全図」



図：用途地域(2019年)

資料：御所市「都市計画区域全図」



1-4 施設分布状況

(1) 医療施設

- 本市には2021年時点で病院が2カ所、診療所が26カ所あり、その多くが北部地域に立地しています。

(2) 教育施設

- 本市には2021年時点で幼稚園は3カ所、小学校は7校、中学校は5校、高等学校は2校あります。

(3) 商業施設

- 本市には2021年時点で大型商業施設とショッピングセンターが5店舗あり、近鉄御所駅の近隣のほか、主に国道24号沿いに立地しています。

(4) 文化施設

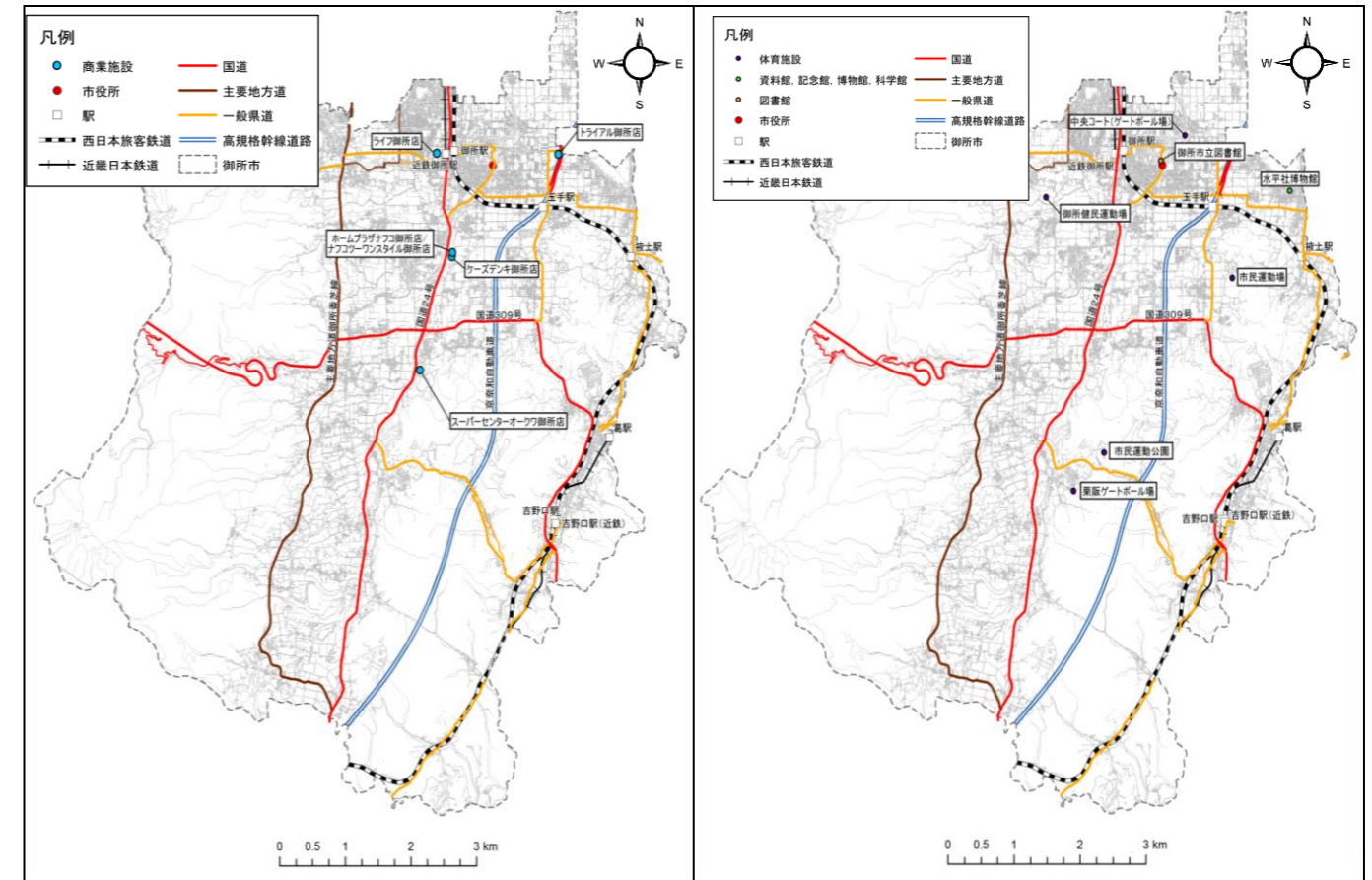
- 本市には2021年時点で博物館は1カ所、図書館は1カ所、体育施設は5カ所あります。

(5) 社会福祉施設

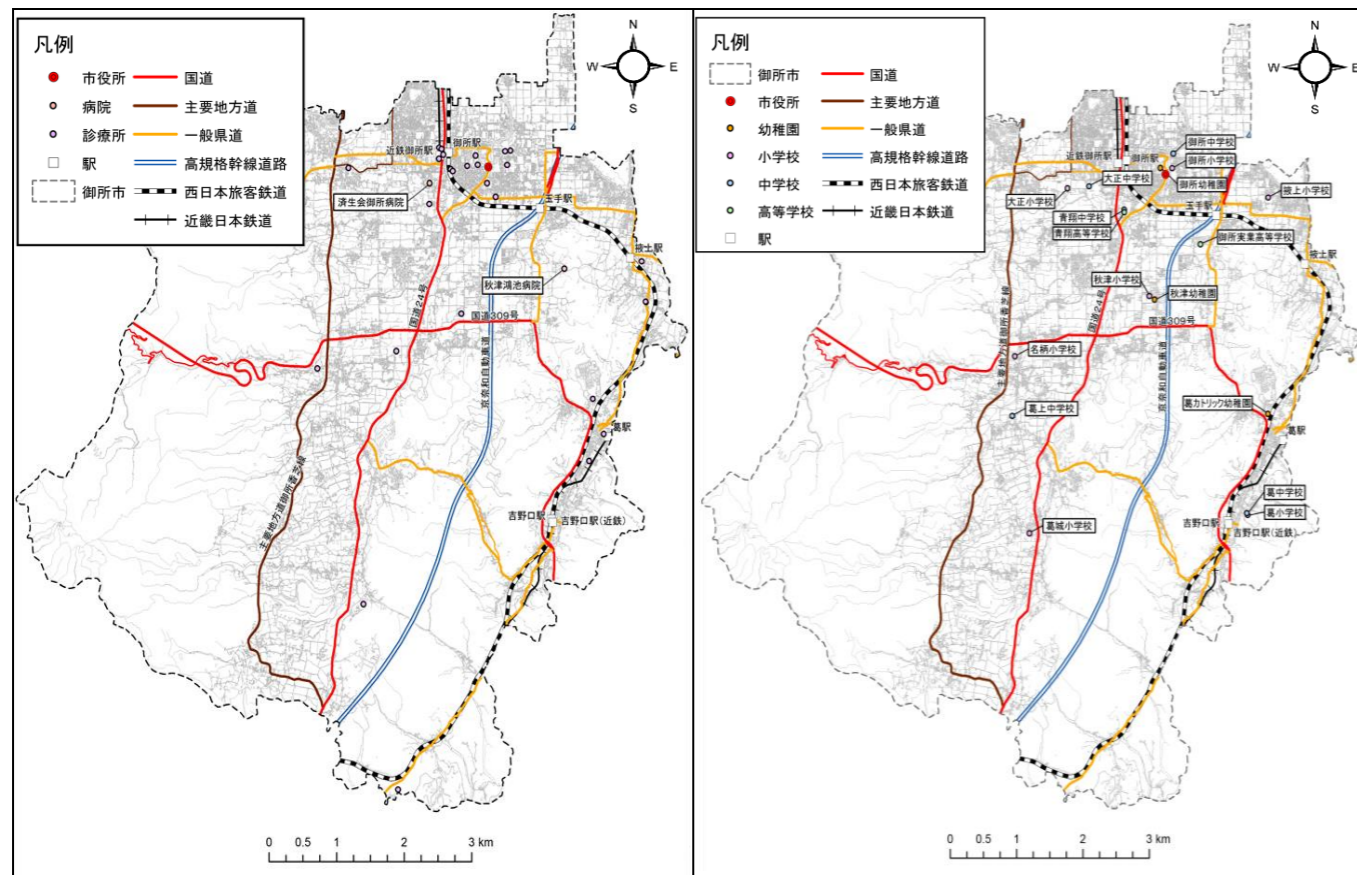
- 2021年時点で本市の社会施設の多くは北部地域に立地しています。

(6) 行政施設

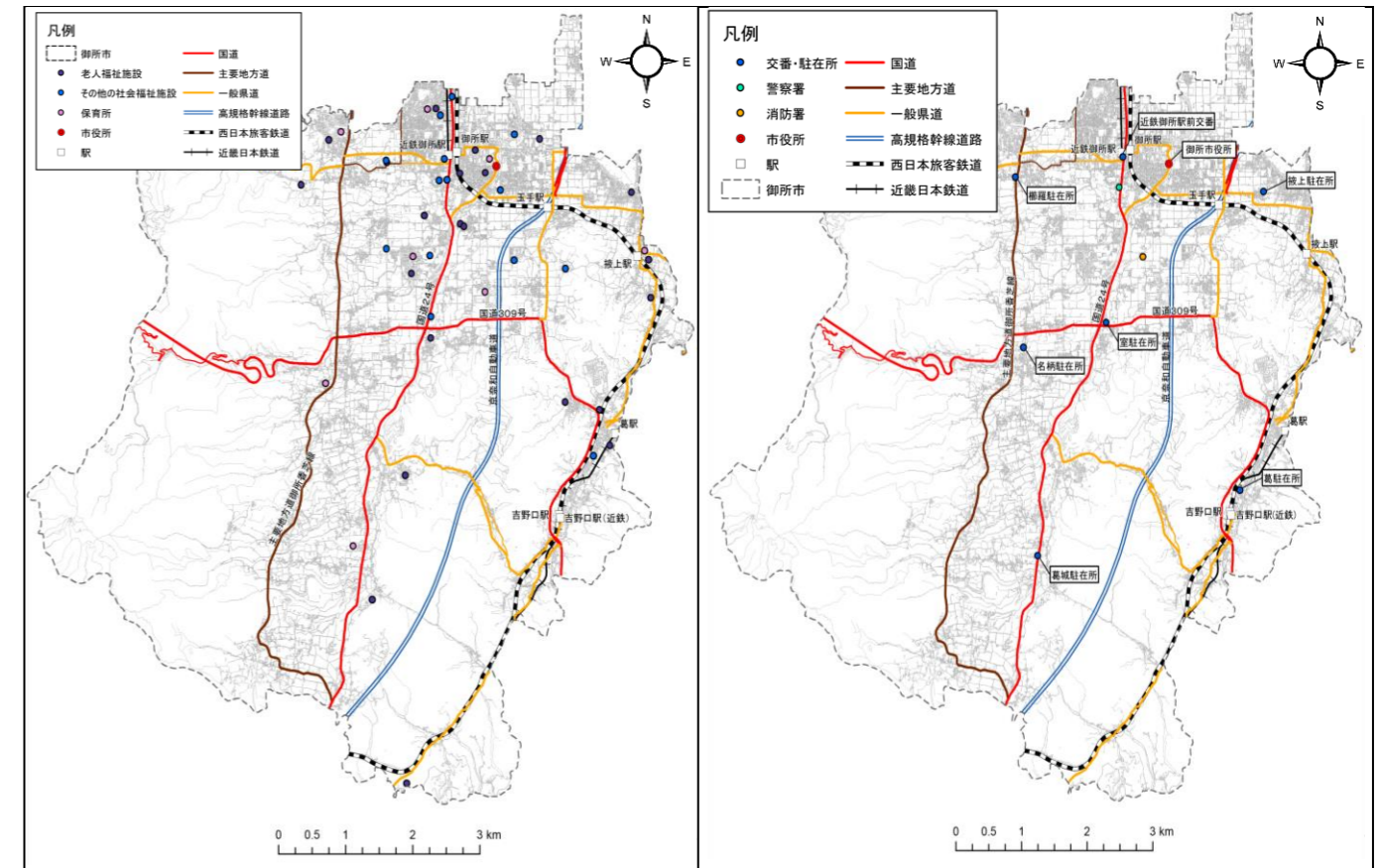
- 本市には2021年時点で市役所は1カ所、交番は1カ所、駐在所は6カ所あります。



図：施設分布状況(左：商業施設 右：文化施設)



図：施設分布状況(左：医療施設 右：教育施設)



図：施設分布状況(左：社会福祉施設 右：行政施設)

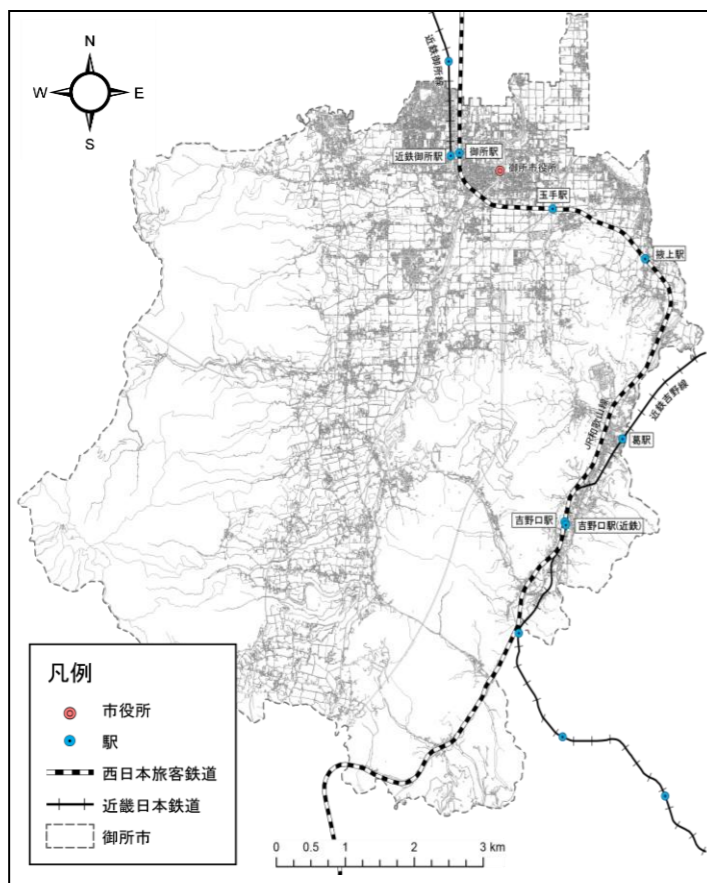


1-5 公共交通

(1) 鉄道

- 本市には、JR和歌山線の4駅（JR御所駅、玉手駅、掖上駅、吉野口駅）、近鉄御所線の1駅（近鉄御所駅）、近鉄吉野線の2駅（葛駅、吉野口駅）があります。
- 本市にある7駅での1時間当たりの運行本数をみると、JR和歌山線の各駅では最少で1本となっており、利便性に課題があります。

- 2020年時点での市内7駅における平均乗降客数の合計は9,035人/日であり、2011年以降減少傾向にあります。
- 2020年の平均乗降客数が最も多いのは近鉄御所駅の3,785人/日で、最も少ないのは掖上駅の258人/日となっています。
- 2020年の時点で近鉄御所駅の平均乗降客数は2011年と比較して約23%減少しており、全駅での減少幅(約9%)と比較して利用者数の減少が激しくなっています。



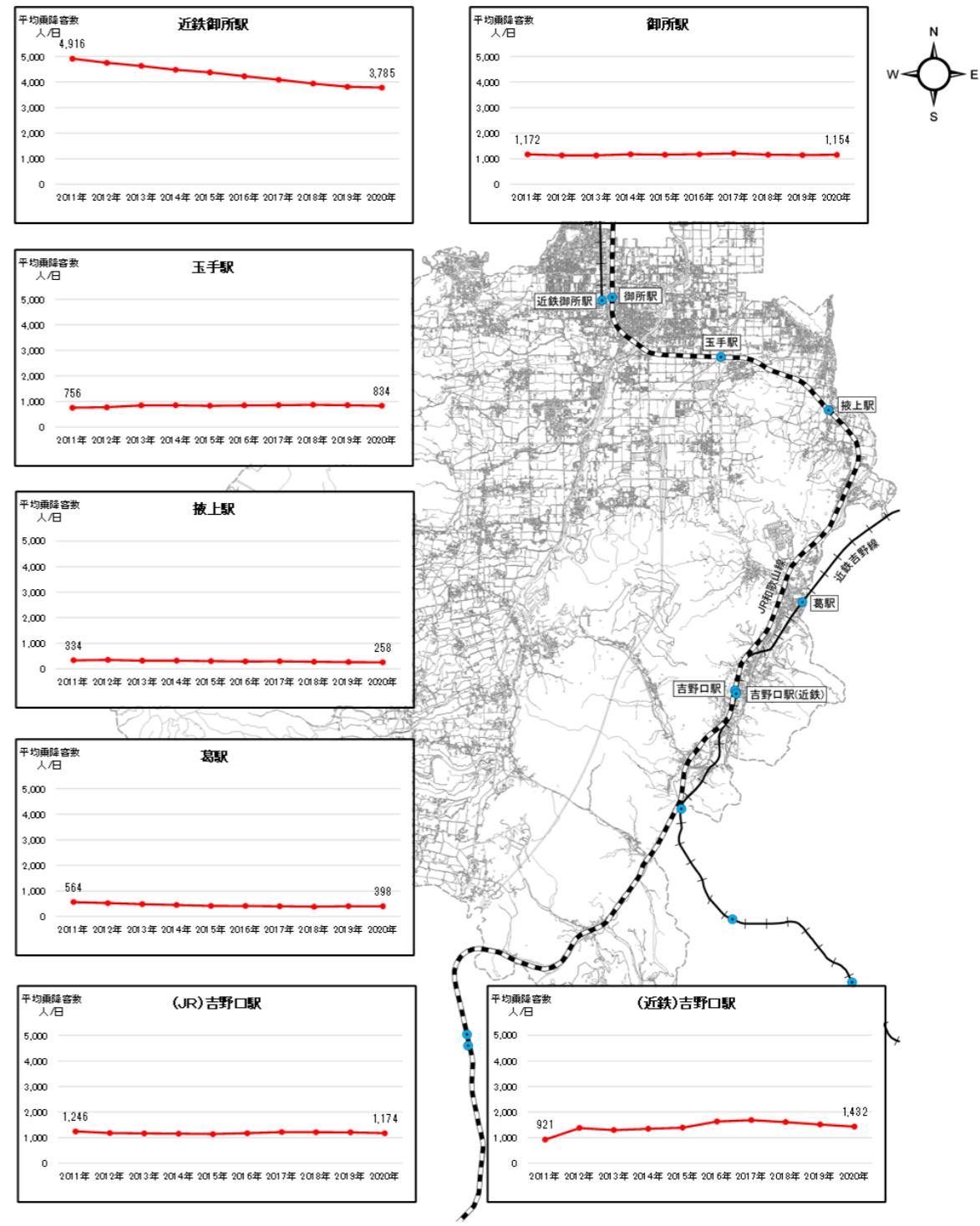
図：鉄道路線図

資料：国土交通省鉄道局「鉄道要覧」

表：駅別運行状況

路線	駅名	運行本数※〔 〕は時間最少				始発時刻	終発時刻
		平日		休日			
		上り	下り	上り	下り		
JR 和歌山線	JR御所駅	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	6:16	23:36
	玉手駅	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	6:11	23:38
	掖上駅	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	6:08	23:41
	吉野口駅	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	22本/日 〔1本/h〕	6:03	23:45
近鉄 御所線	近鉄御所駅	65本/日 〔1本/h〕	-	61本/日 〔1本/h〕	-	5:18	0:02
近鉄 吉野線	葛駅	39本/日 〔1本/h〕	39本/日 〔1本/h〕	36本/日 〔2本/h〕	36本/日 〔1本/h〕	5:21	23:51
	吉野口駅	56本/日 〔2本/h〕	56本/日 〔2本/h〕	54本/日 〔2本/h〕	52本/日 〔2本/h〕	5:19	23:54

資料：JRおでかけネット、近畿日本鉄道HP(2022年4月14日時点)



図：駅別平均乗降客数推移(2011～2020年)【人/日】

出典元：奈良県統計年鑑

- 近鉄御所駅では駅前広場が整備されていますが、すべての駅で車いす使用者用駐車施設が未整備となっています。
- 近鉄御所駅の駅前広場では、バスやタクシー、自家用車等で混雑している時間があり、駅前広場としての機能を十分に果たしていません。
- 近鉄御所駅とJR御所駅の距離は近いですが、両駅間のアクセス性は低いです。
- JR和歌山線では構内トイレが吉野口駅以外では設置されておらず、車いす・オストメイト・ベビーシートに対応している構内トイレはすべての駅で設置されていません。

表：各鉄道駅のバリアフリー状況

路線	駅名	駅前広場	バリアフリー状況							スロープ
			車いす使用者用駐車施設	車いす対応エレベーター	エスカレーター	車いす対応トイレ	構内トイレ	オストメイト対応トイレ	ベビーシート対応トイレ	
JR和歌山線	JR御所駅	-	-	-	-	-	-	-	-	○
	玉手駅	-	-	-	-	-	-	-	-	○
	掖上駅	-	-	-	-	-	-	-	-	○
	吉野口駅	-	-	-	-	○	-	-	-	○
近鉄御所線	近鉄御所駅	○	-	-	-	○	-	-	-	○
近鉄吉野線	葛駅	-	-	-	-	○	-	-	-	-
	吉野口駅	-	-	-	-	○	-	-	-	○

※駅前広場は「鉄道利用者のバス乗換えやタクシー乗換えなどのターミナル交通を処理する『交通空間』としての役割をもつ一方、買物客や待合せなどの人々の交流や都市の景観形成などの『環境空間』としての役割をも担う施設をいう。

(日本交通計画協会編『駅前広場計画指針 新しい駅前広場計画の考え方』)

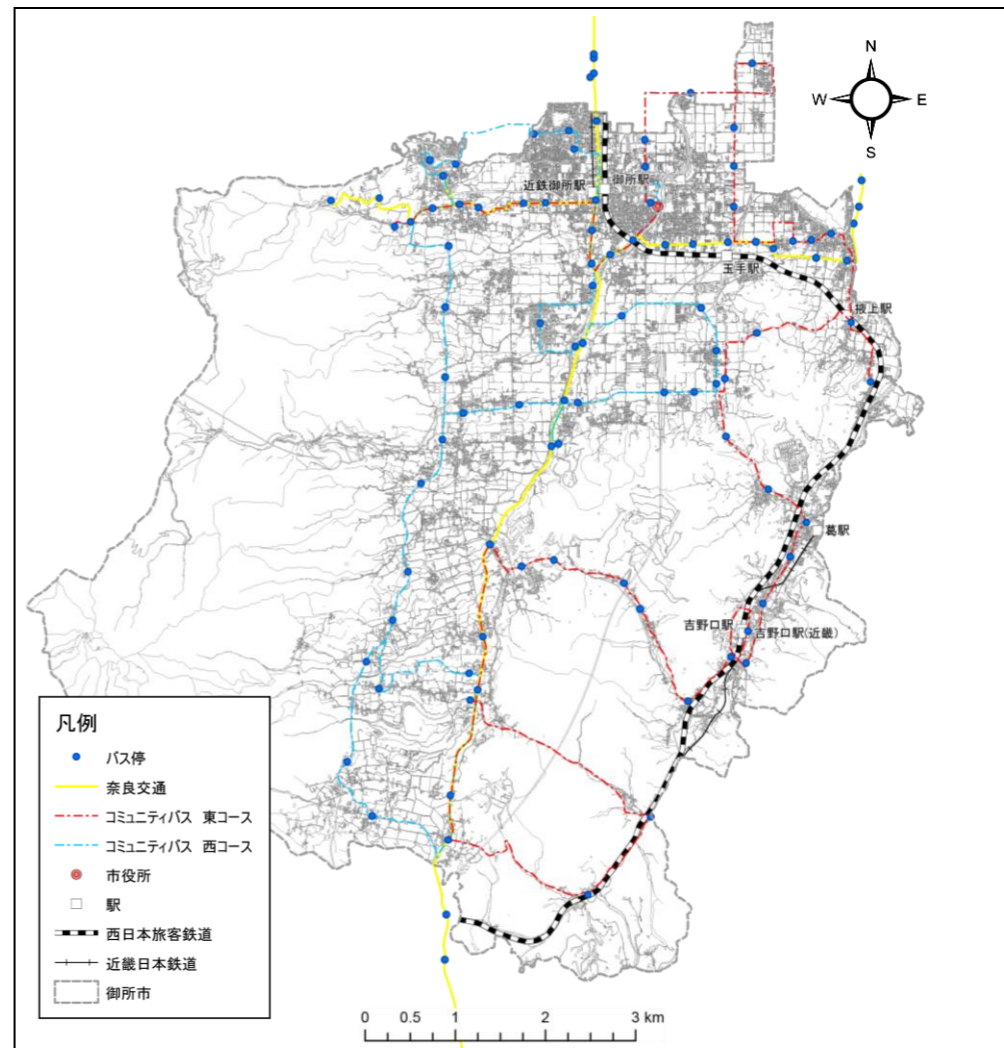
※鉄道駅におけるエレベーター、エスカレーター、トイレなどのバリアフリー状況については「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」に基づく旅客施設(同法第2条第4項)、すなわち公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供する施設を対象とする。

※スロープについては、「駅構外～改札口間」「改札口～ホーム間」のいずれかで設備があると判断できた場合に「○」と表記している。

資料：JRおでかけネット、近畿日本鉄道HP(2021年10月7日時点)

(3) バス

- 本市にはコミュニティバス「ひまわり号」の他、「奈良交通」が路線バスを運行しています。
- コミュニティバスの利用者数は減少傾向にあります。【約52,000人(2008年)→約20,000人(2021年)】

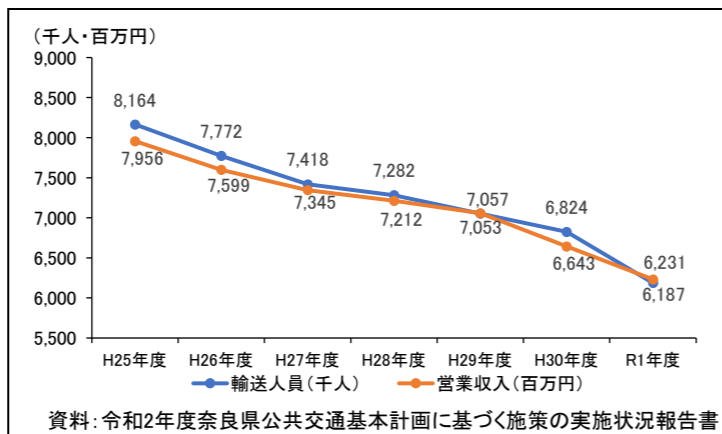


図：バス路線図

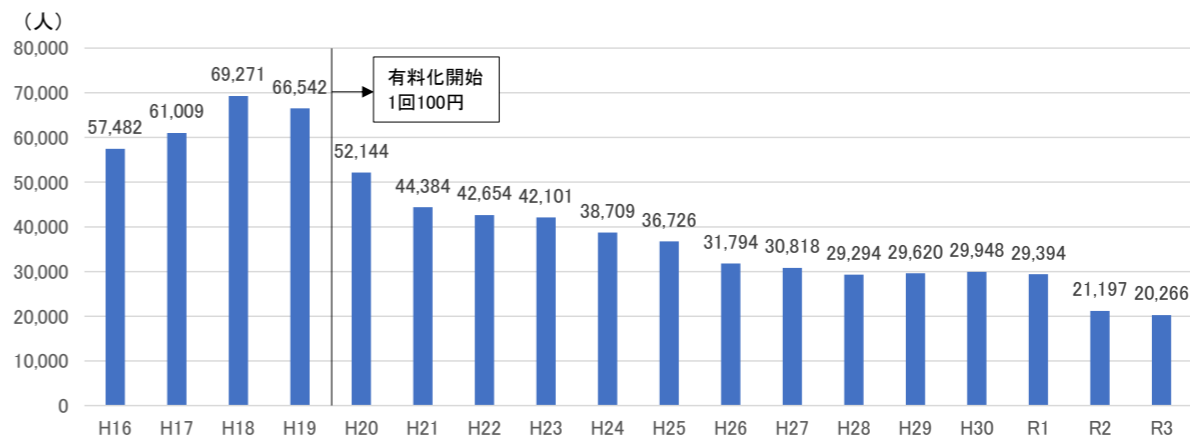
資料：御所市HP、国土数値情報

(2) タクシー

- 本市には2つのタクシー会社があります。
- 奈良県においては、輸送人員・営業収入ともに減少傾向にあります。



図：奈良県におけるタクシー輸送人員と営業収入の推移



資料：御所市地域公共交通運行効率化計画、御所市  
図：コミュニティバスの利用者数の推移(H16～R3年度)



(4) 公共交通カバー率(\*)

- 本市における公共交通カバー人口は、2015年時点で23,403人、公共交通カバー率は87.1%となっています。

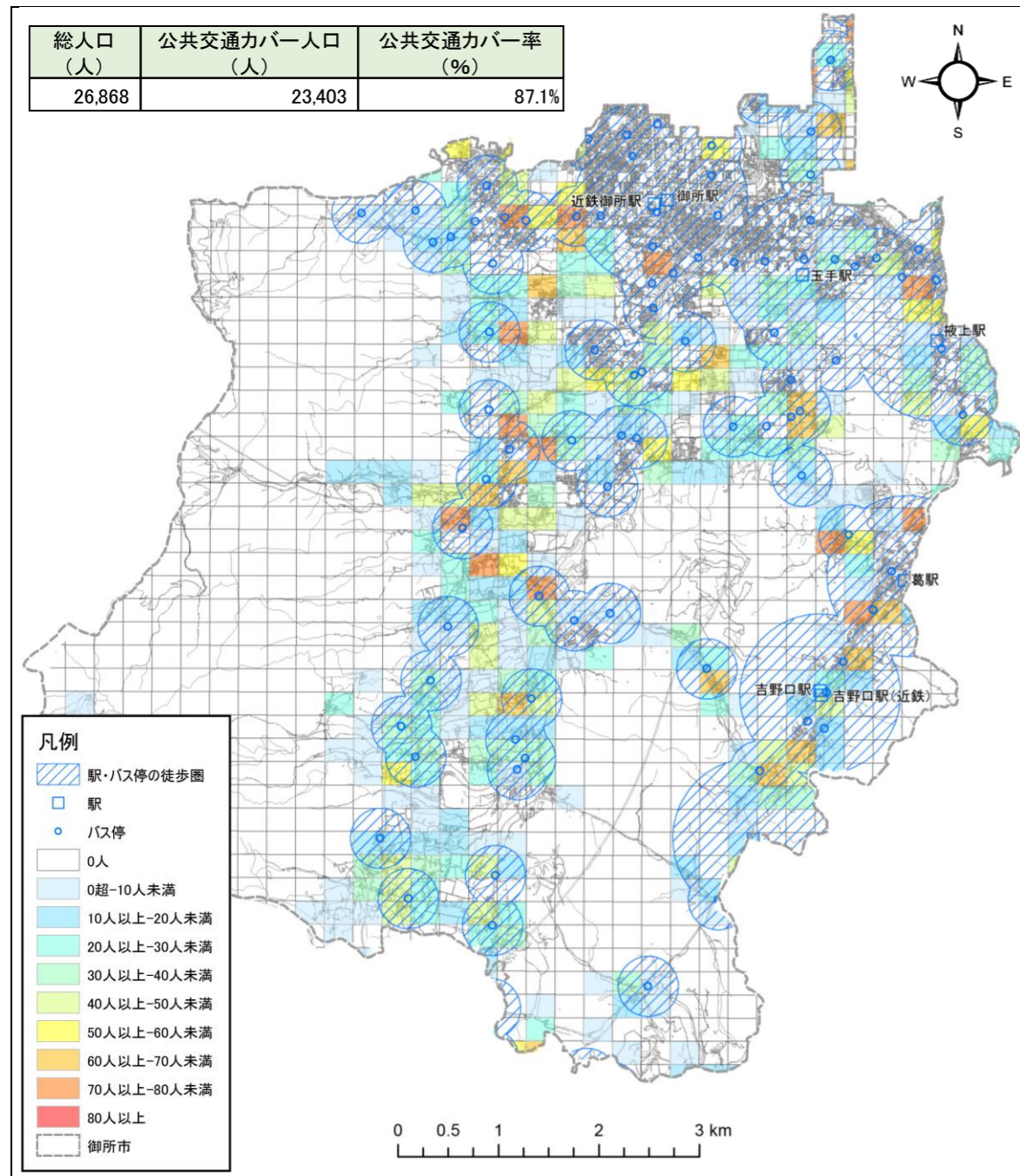


図: 公共交通カバー率

\* 公共交通カバー率=鉄道・バス停徒歩圏内の居住人口/総人口

鉄道駅については半径800m、バス停については半径300mを徒歩圏内とし、徒歩圏内に居住する人口を都市の総人口で除して算出している。(国土交通省(2014)「都市構造の評価に関するハンドブック」)

1-6 道路等

(1) 広域道路ネットワーク

- 高規格道路として京奈和自動車道が市内を縦断し、御所ICと御所南ICの2つのICがあります。
- 京奈和自動車道の開通により、和歌山方面へのアクセス環境が向上しました。
- 今後、京奈和自動車道の北側の工区並びに御所高取バイパスの開通により、奈良県だけでなく、大阪府や京都府からのアクセス環境の向上が見込まれます。
- 国道・主要地方道・一般県道を除く道路の約60%が幅員4m未満となっています。
- 本市では県道30号御所香芝線の名柄交差点付近と一般国道24号の小殿北交差点の2カ所が主要渋滞箇所として指定されています。

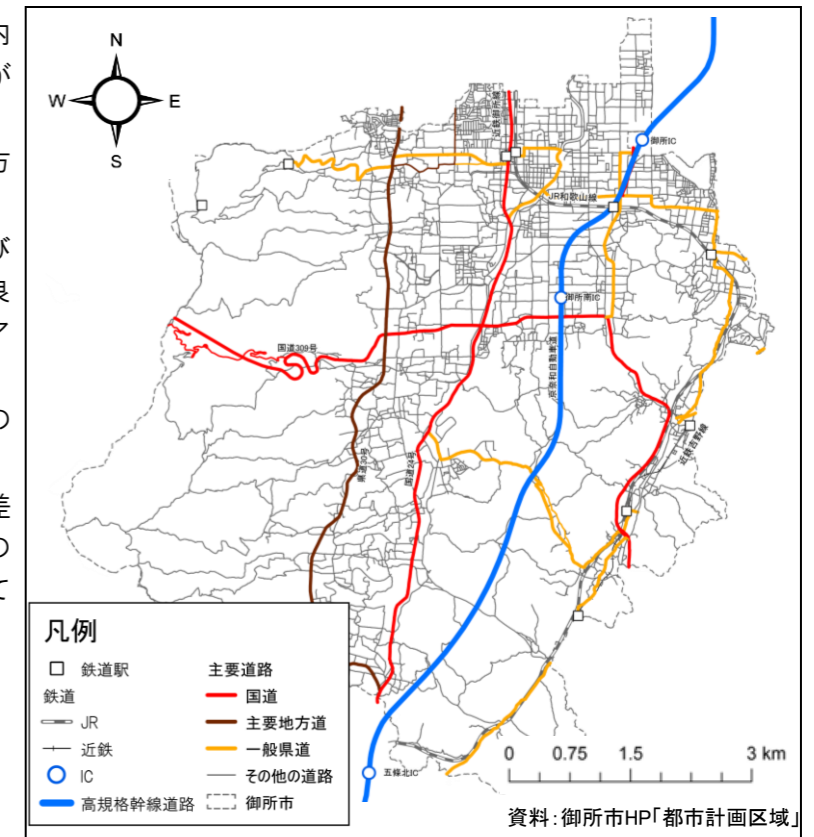


図: 広域道路ネットワーク

(2) 都市計画道路

- 本市には10の都市計画道路があります。
- 総延長は18.97kmあり、そのうちの約41% (7.73km) が改良済、約25% (4.80km) が概成済です。

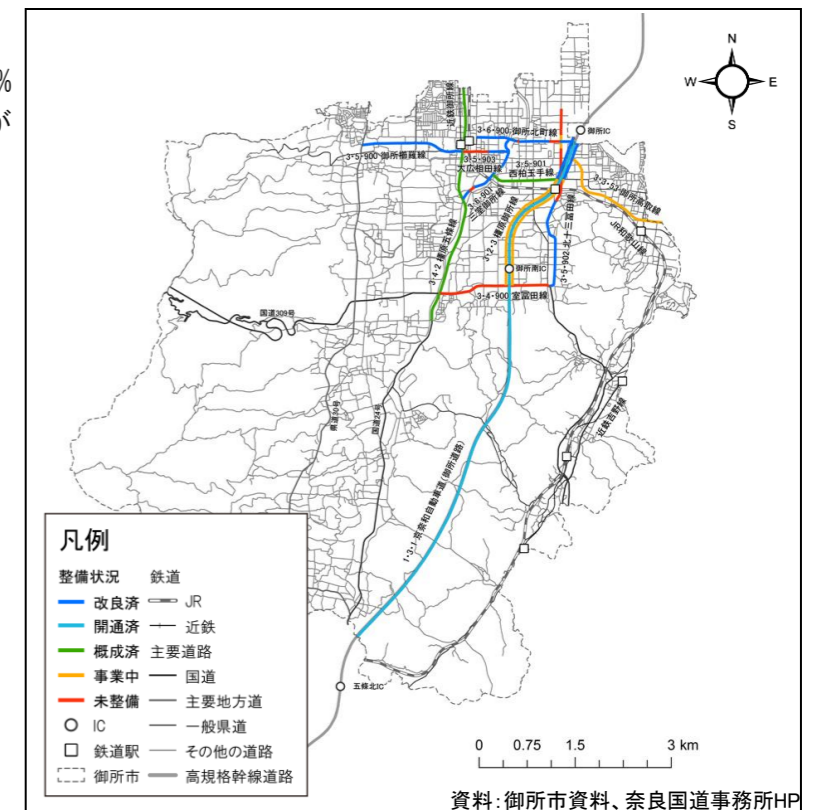
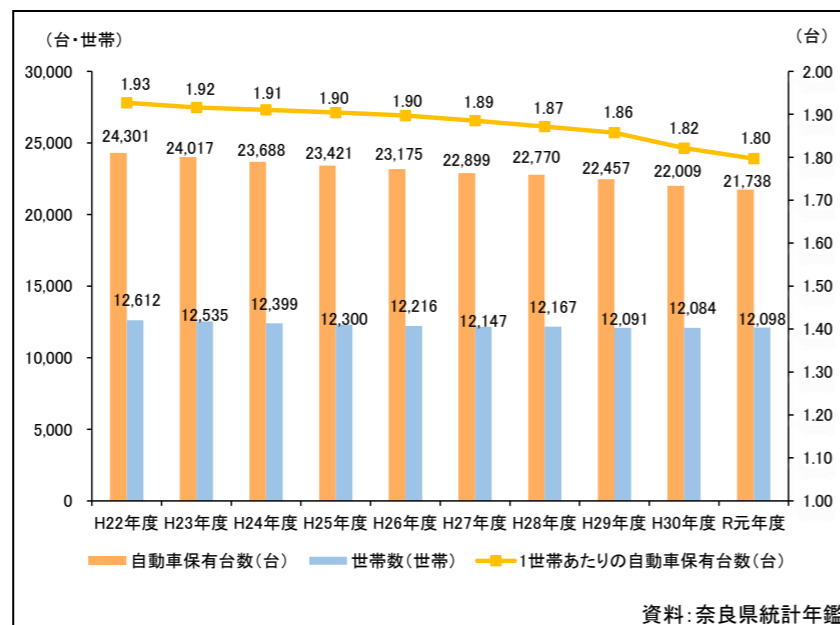


図: 都市計画道路図



### (3) 自動車保有台数

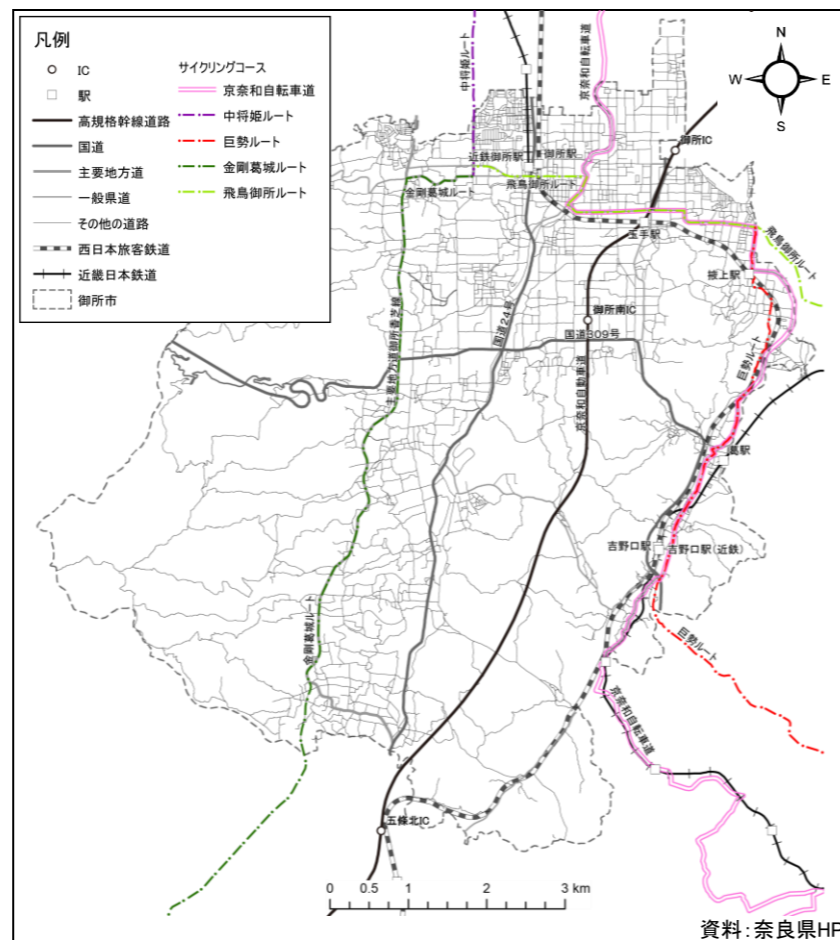
- 2019年度は2010年度と比較して、世帯数は514世帯減少し、自動車保有台数は2,563台減少しています。
- 1世帯当たりの自動車保有台数は減少し続けており、2010年度の1.93台が2019年度には1.80台となっています。しかし、奈良県内の1.48台は上回っており、自動車交通への依存が高くなっています。



資料:奈良県統計年鑑  
図:自動車保有台数と世帯数、世帯当たりの自動車保有台数の推移

### (4) サイクリングコース・歩道

- 本市には京都嵐山から奈良県を経て和歌山港までを結ぶ「京奈和自転車道」が縦断しているほか、県内の自転車による広域的な周遊観光、健康増進等を図ることを目的に設定されたサイクリングルート「ならクル」のうち、4ルートが市内を通過しています。
- 本市の主要な道路における歩道整備状況は、市内を縦断する国道24号は市内北部から中部にかけて自転車歩行者道が整備され、市内中央部を横断する国道309号も両側に歩道が設置されています。一方で、片側のみの整備や、歩道が整備されていない区間も多く存在しています。



資料:奈良県HP  
図:御所市内のサイクリングコース

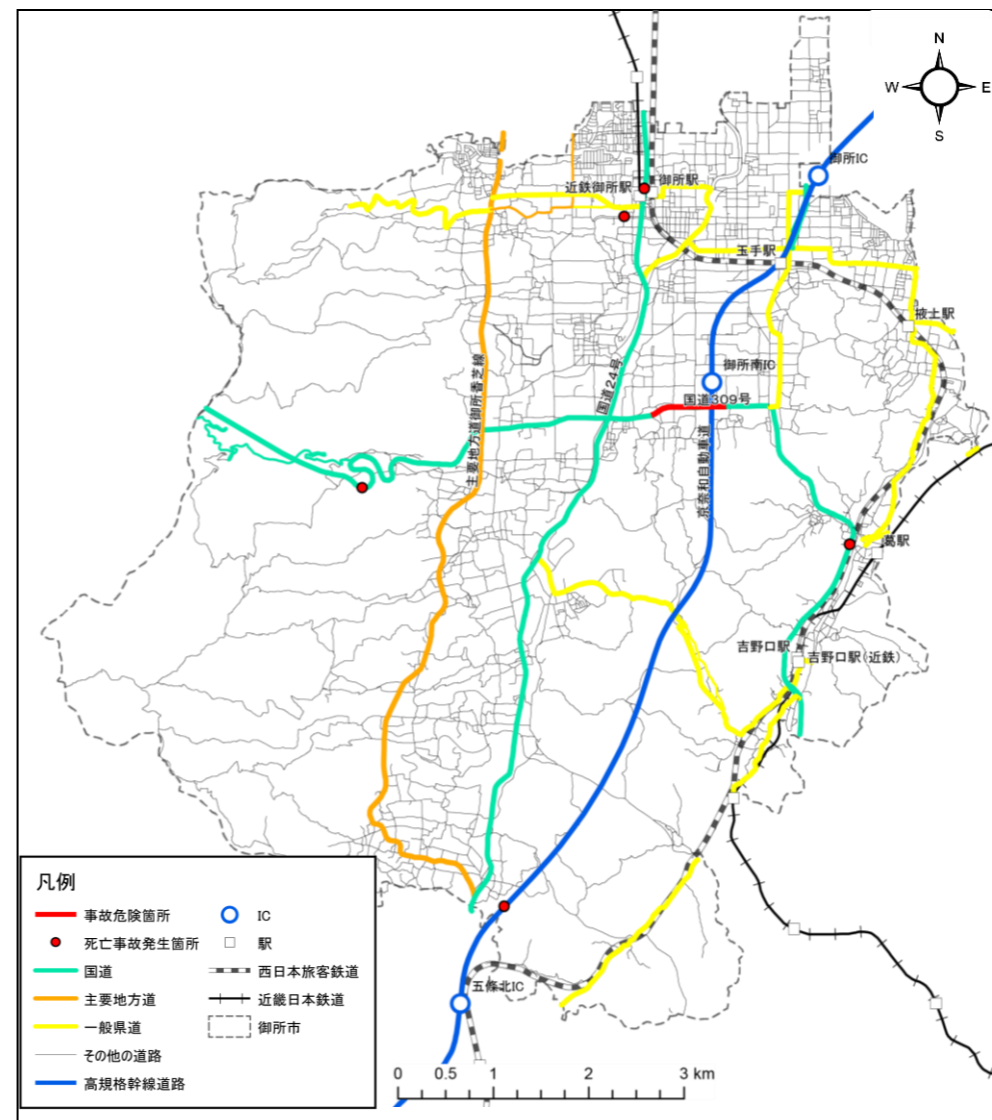
### 1-7 交通事故

- 2020年の本市の事故発生件数は38件、死者数0人、負傷者数54人です。
- 人口10万人当たりの事故発生件数は155件であり、奈良県の平均(211件)を下回っています。
- 本市では2017年~2021年までの間に5ヵ所で死亡事故が発生しています。

表:交通事故発生状況(2017~2020年)

		2017年	2018年	2019年	2020年
御所市	発生件数 [件]	83(320)	52(204)	57(228)	38(155)
	死者数 [人]	1	3	3	0
	負傷者数 [人]	111	66	76	54
奈良県	発生件数 [件]	4,460(331)	4,016(300)	3,328(250)	2,790(211)
	死者数 [人]	40	45	34	25
	負傷者数 [人]	5,678	5,013	4,145	3,441

\* 発生件数の()内は人口10万人当たりの事故発生件数

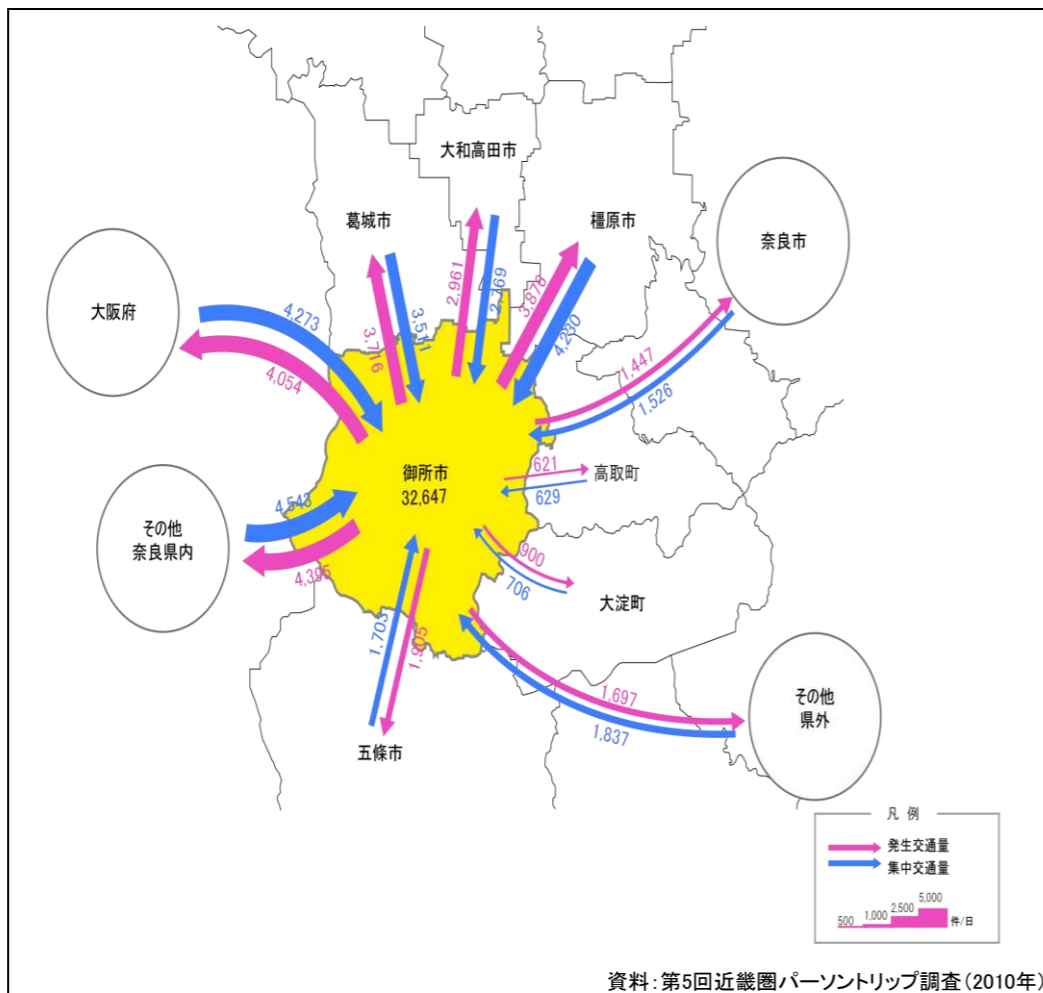


資料:奈良県警察HP「交通事故発生マップ」、国土交通省HP  
図:死亡事故発生箇所(2017年1月1日~2021年11月30日)



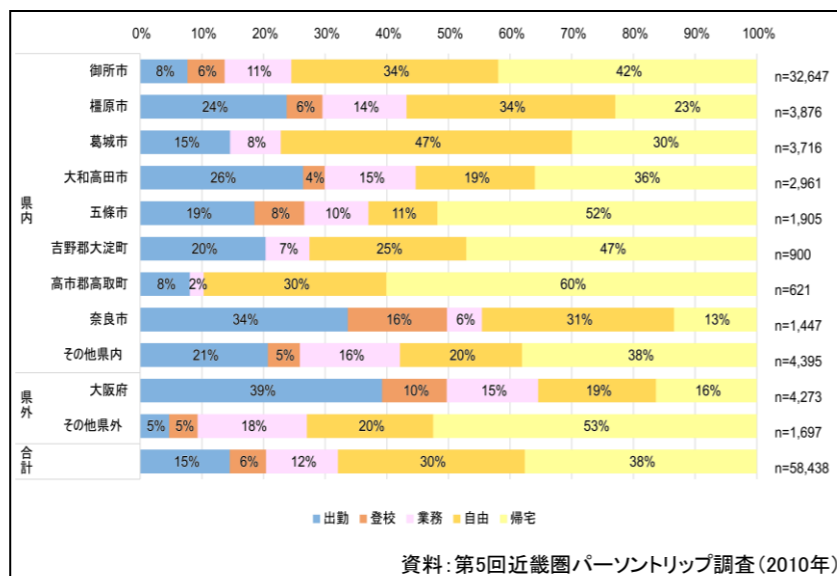
1-8 交通行動

- 本市と他都市との移動量で最も多いのは、その他奈良県内で発生：4,395件/日、集中：4,543件/日となっています。
- 次いで、大阪府が発生：4,054件/日、集中4,273件/日となっています。
- 市内のトリップ数は32,647件/日で、全トリップの約56%を占めています。



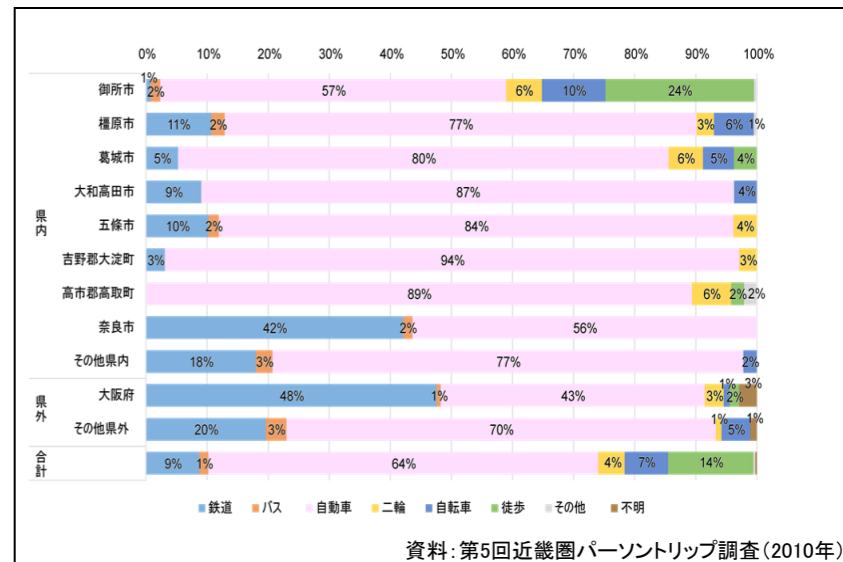
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年)  
図：都市別の発生集中交通量

- 御所市出発の移動目的では、葛城市への「自由」、次いで大阪府への「出勤」、その他県内への「帰宅」のトリップが多いという特徴があります。
- 御所市到着の移動目的では、大阪府からの「帰宅」、次いで橿原市からの「帰宅」、その他県内からの「帰宅」のトリップが多いという特徴があります。
- 御所市内の移動目的では「帰宅」の42%が最多で、次いで「自由」の34%となっています。



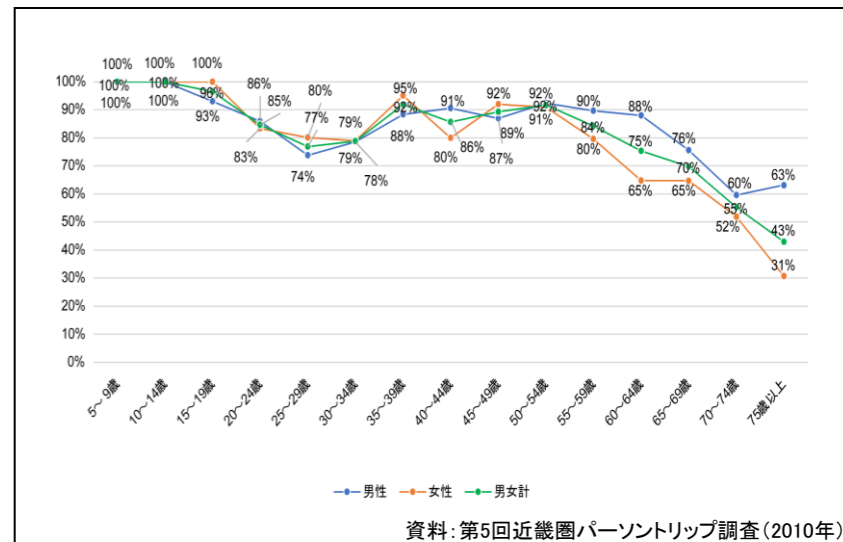
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年)  
図：都市間の移動目的別割合(御所市出発)

- 御所市出発・到着ともに、「自動車」がかなりの割合を占めています。
- 御所市と大阪府の移動では、御所市出発の48%、御所市到着の50%を「鉄道」が占めています。また、奈良市への移動の42%を「鉄道」が占めています。
- 御所市内の移動では、「自動車」が57%と最多で、次いで「徒歩」が24%となっています。



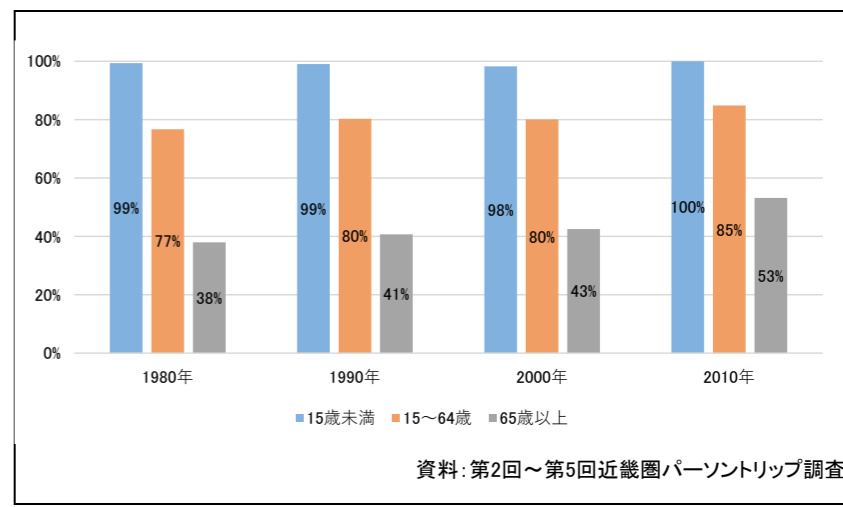
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年)  
図：都市間の移動手手段別割合(御所市出発)

- 外出率は男女とも年齢が上がるほど低下し、70歳以上から急激に下降しています。
- 男性より女性の外出率が低い傾向にあり、特に75歳以上でその差が大きくなります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年)  
図：年齢別外出率の推移(2010年)

- 外出率について過去の調査と比較すると、15歳未満の外出率に変化はありませんが、65歳以上の外出率は38%から53%に増加しています。
- しかし、依然として高齢者の外出率は他の世代と比べて低くなっています。



資料：第2回～第5回近畿圏パーソントリップ調査  
図：年齢別外出率の経年推移(1980年、1990年、2000年、2010年)

※第5回近畿圏パーソントリップ調査が実施されたのは2010年であり、京奈和自動車道の開通前であるため、現在とは異なる可能性があります。

## 2 上位関連計画

### 2-1 奈良県交通基本戦略

- 過度な自動車利用の抑制を図り、徒歩や自転車、公共交通といった環境負荷の低い交通体系への転換等、持続可能な地域社会を実現するために、「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」「持続可能な取組体制の構築」の3つの基本方針により重点的な取組を展開するとしています。

### 2-2 御所市第6次総合計画

- 本市の将来都市像は、「行きたい、住みたい、語りたい。～自然と歴史を訪れるまち ごせ～」です。
- 土地利用の政策方針(目指すまちの姿)として「人口が減少するなかで計画性のある土地利用の推進により、利便性が高く快適に暮らすことができ、風土や景観との調和が図られた魅力あるまちの形成を目指す。」「安全・安心な暮らしを支える生活基盤となる道路を計画的に整備し、誰もが行きたい場所へ円滑に移動のできる環境が構築されたまちを目指す。」を掲げています。
- 京奈和自動車道御所ICから御所南IC周辺においては、交通アクセスの利便性を活かし、都市活力創出区域及び産業創出検討区域となっています。

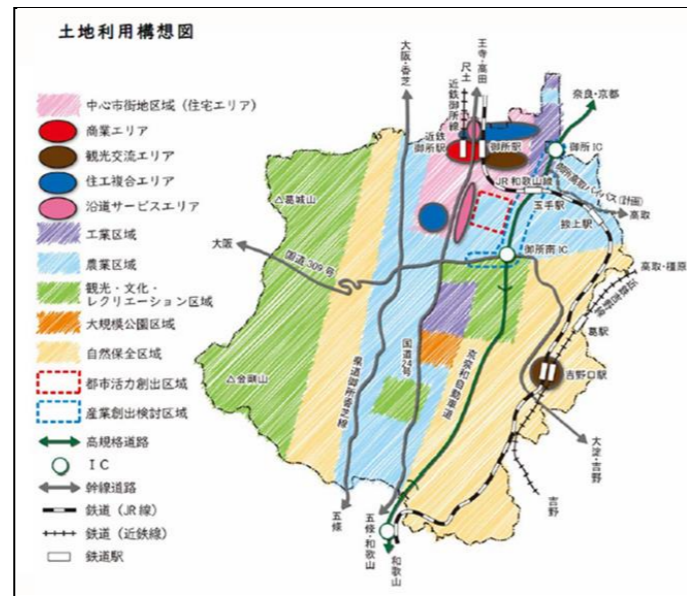


図:土地利用構想図

### 2-3 御所市都市計画マスタープラン

- 本市の都市づくりの目標として「2030年時点で人口約22,000人の維持」を掲げています。
- 本市の都市づくりの課題として、「都市基盤の維持管理費の抑制」、「災害対策」、「持続可能な都市構造への転換」、「産業と交流の活性化」、「空き家対策」、「市民満足度向上」を掲げています。
- 土地利用の方針として、「一定の人口密度を維持できる区域への居住促進」、「公共交通利便性の高いエリアへの利便施設の立地促進」、「住環境の維持」、「市街化調整区域の活力維持」、「都市活力の創出」、「農地・自然資源の保全」を掲げています。
- 道路の整備方針として「公共交通の利便性向上」、「道路網の整備」、「歩行者に配慮した基盤整備」を掲げています。

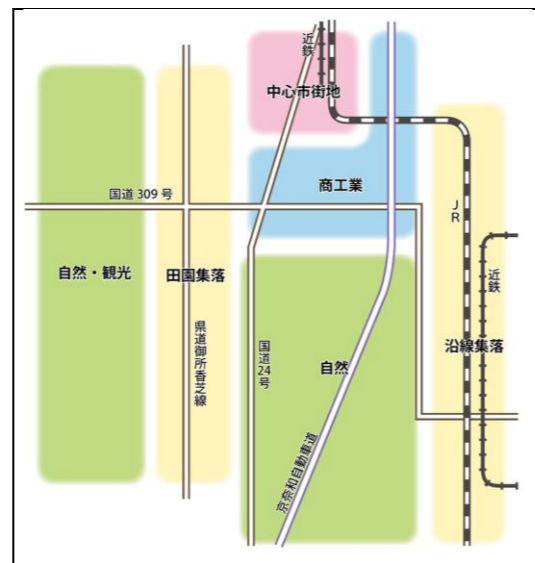


図:将来都市構造イメージ

### 2-4 御所中心市街地地区まちづくり基本構想

- まちづくりの基本理念は、「歴史文化と都市機能が融和し、まちと人をつなぐ多様な交流とにぎわいあふれる御所まんなかのまちづくり」です。
- まちづくりの基本目標として、「①都市機能の向上」「②住環境の充実」「③観光、交流の促進」「④歴史文化の継承」の4つを定めています。

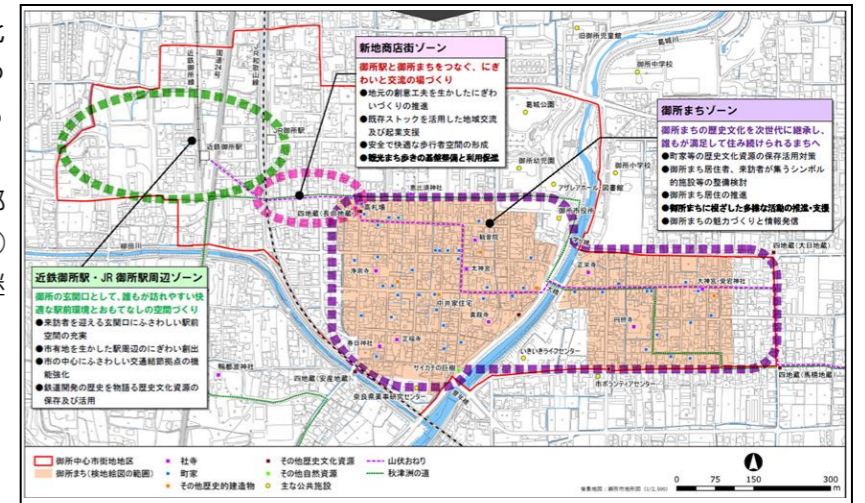


図:まちづくり基本構想図

### 2-5 御所市内公共交通運行効率化計画

- 公共交通の将来像として、「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」としています。
- 公共交通の基本方針として、「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」「市内公共交通の利用の促進」「将来に渡って持続可能な公共交通の構築」を掲げています。

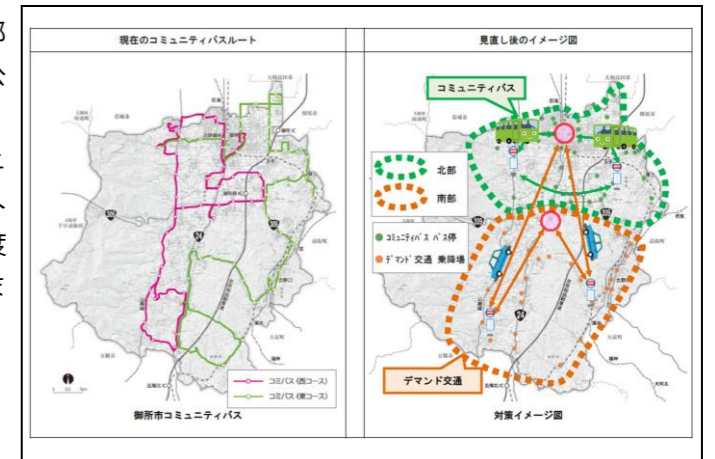


図:公共交通の見直し後のイメージ

### 2-6 その他関連計画等

- 奈良県公共交通基本計画
- 奈良県地域公共交通網形成計画
- 奈良県道路整備基本計画
- 奈良県みんなで作る渋滞解消プラン
- 奈良県自転車利用促進計画
- 奈良県自転車活用推進計画
- 奈良県都市計画区域マスタープラン
- 御所市第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 御所市過疎地域持続的発展計画
- 御所市公共施設等総合管理計画
- 御所市内公共交通運行効率化計画



### 3 課題の整理

これまでに整理した本市の現状及び各種計画で目指す将来像から、本市の交通課題について整理します。今後は右記にある課題を解決するために実施する施策を検討していきます。

表：現況まとめ

概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 奈良県北西部に位置しており、大阪府や京都府・和歌山県へのアクセス利便性が高い地域。</li> </ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口は1980年から減少し続けており、2045年には約14,000人まで減少することが予想されている。【人口増加比0.37（1980年比）】</li> <li>● 高齢化率は40%を超えており、2040年には50%を超えると予想されている。</li> <li>● 20代、30代といった若者の転入・転出が多い。【156人の転出超過（2019年）】</li> <li>● 中心市街地に人口は集中しているが、郊外部にも約半数が居住している。</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後交通利便性が向上する京奈和IC周辺では農地が広がっている。</li> <li>● 本市の中心市街地はコンパクトにまとまっている。</li> </ul>
施設分布状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市機能の多くが近鉄・JR御所駅からの徒歩圏内に集積している。</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市内には7つの駅があるが、平均乗降客数の合計は2011年以降減少傾向にある。【9,909人（2011年）→9,035人（2020年）】</li> <li>● 近鉄御所駅でのみ駅前広場が整備されているが、バスやタクシー等で混雑しており、駅前広場としての機能が不足している。</li> <li>● 市内には2つのタクシー会社があり、奈良県では輸送人員・営業収入ともに減少傾向にある。</li> <li>● 市内全域でコミュニティバスを運行しているが、利用者は減少傾向にある。</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 京奈和自動車道の開通により和歌山方面へのアクセス環境が向上。</li> <li>● 今後、京奈和自動車道の北側の工区や御所高取バイパスの開通により、奈良県だけでなく大阪府や京都府からのアクセス環境の向上が見込まれる。</li> <li>● 京奈和自転車道や「ならクル」として4つのサイクリングルートが整備されている。</li> <li>● 市内全域で片側歩道や歩道が整備されていない区間が多い。</li> </ul>
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事故は年々減少傾向にあり、人口10万人当たりの事故発生件数は奈良県の平均を下回っているが、2017年1月1日～2021年11月30日までの間に5カ所で死亡事故が発生している。</li> </ul>
交通行動	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通手段として、自動車の利用が多くなっている。</li> <li>● 65歳以上の外出率は増加しているが、約53%（2010年）と依然として低い。</li> </ul>
上位関連計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 御所市第6次総合計画では、御所IC～御所南ICを「都市活力創出区域」や「産業創出検討区域」に設定し、企業立地を推進している。</li> <li>● 御所市都市計画マスタープランでは、将来にわたって持続可能な都市構造への転換が必要としている。</li> <li>● 御所市内公共交通運行効率化計画では、市内公共交通の利用の推進を掲げており、コミュニティバスの再編と新たな交通手段の導入が検討されている。</li> <li>● 御所市中心市街地地区まちづくり基本構想では、近鉄御所駅をはじめとする中心市街地で具体的なまちづくり計画が進められている。</li> </ul>

## 交通課題

#### (1) まちづくりに向けた交通課題

- 既にコンパクトシティ化しており、中心市街地に人口と都市機能が集中しているが、市内郊外から中心市街地へのアクセス制が弱い  
⇒中心市街地の活性化に繋がる交通拠点の構築が必要
- 大阪府や京都府・和歌山県へのアクセス利便性の高さが活かされていない  
⇒中心市街地の交通結節点としての機能向上が必要
- 人口減少と若者世代の流出が進行している  
⇒市民、来訪者にとって魅力ある歩いて楽しめる環境の構築が必要

#### (2) 移動手段の確保に向けた交通課題

- 高齢化が進行しているが、自動車による移動が中心になっている。  
⇒移動手段の転換、車がなくても生活できる交通環境の構築が必要
- コミュニティバスが市内全域で運行されているが、利用者は減少傾向にある  
⇒利用者の需要やニーズに応じた効果的で効率的な公共交通の運行、公共交通網の構築が必要  
・市民が公共交通を利用する機会の提供や意識の変化が必要
- 中心市街地に都市機能が集中している。  
⇒中心市街地と郊外部のアクセス環境の向上が必要

#### (3) 企業立地の促進に向けた交通課題

- 人口減少が進んでおり、若者世代の流出が激しい  
⇒若者が市内で働く場、通勤・移動環境の構築が必要
- 京奈和自動車道や御所高取バイパスの整備により、近隣市町村からのアクセス環境が向上する  
⇒都市間交流を支える交通ネットワークの早期構築が必要
- IC周辺の土地活用のポテンシャルを十分に引き出せていない。  
⇒IC周辺の土地活用のポテンシャルをより高める施策の展開が必要
- IC周辺は産業基盤の強化を図る拠点として位置づけられ、企業立地の促進を図っている  
⇒IC周辺の交通ネットワークの機能強化が必要

#### (4) 「安全・安心」の確保に向けた交通課題

- 中心市街地を通る緊急輸送道路にはJRとの踏切道があり、災害時に支障が出る可能性がある  
⇒防災・減災性を向上させ、安心に暮らすことのできる道路空間の構築が必要
- 本市における交通事故は減少傾向にあるが、依然として重大な交通事故は発生している  
⇒日常生活で高齢者や子ども等の交通弱者が安全に移動できる環境の構築が必要

上記課題を解決するために実施する施策を今後検討していきます。

施策については次回協議予定ですが、本日示した現況を踏まえて、取り組みの方向性や必要な施策についても現時点でお考えのものがあればご提言をお願いいたします。