

近鉄・JR 御所駅周辺地区交通戦略 (案)

**令和7年3月
御所市**

目次

1 地区交通戦略の策定について	1
1－1 計画策定の目的と背景.....	1
1－2 地区交通戦略の概要	1
1－3 計画の対象区域	2
1－4 計画の位置づけ	3
1－5 計画の期間.....	4
1－6 計画の構成（地区交通戦略で定める内容）	5
2 地区における現状及び課題.....	6
2－1 御所市の特性	6
(1) 概況.....	6
2－2 人口・世帯数・高齢化率.....	7
(1) 人口の推移（将来含む）	7
(2) 世帯数・世帯人員の推移	9
(3) 年齢別人口	10
(4) 地域別高齢化率.....	12
(5) 人口動態	14
(6) 通勤・通学流動.....	15
(7) D I D	17
2－3 施設分布状況	19
(1) 医療施設	19
(2) 教育施設	20
(3) 商業施設	21
(4) 文化施設	22
(5) 社会福祉施設	23
(6) 行政施設	24
2－4 公共交通.....	25
(1) 鉄道.....	25
(2) バス	31
(3) タクシー	34
(4) 公共交通カバー率.....	37
2－5 道路等.....	38
(1) 広域道路ネットワーク	38
(2) 都市計画道路	39
(3) 道路交通状況	41
(4) 自動車保有台数.....	43
(5) 歩道整備状況	44
(6) サイクリングコース.....	45
(7) 市営駐車場・駐輪場.....	46
(8) 緊急輸送道路・指定緊急避難場所.....	47
2－6 交通行動.....	49
(1) 移動手段	49
(2) 移動目的	49

(3) 目的別手段	50
2-7 上位関連計画	52
(1) 御所市第6次総合計画	52
(2) 御所市都市計画マスタープラン	53
(3) 御所市立地適正化計画	54
(4) 御所市第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略	55
(5) 御所中心市街地地区まちづくり基本構想	56
(6) 御所市過疎地域持続的発展計画	57
(7) 御所市公共施設等総合管理計画	58
(8) 御所市公共交通運行効率化計画	59
(9) 御所市地域公共交通計画	60
2-8 課題の整理	61
(1) 現況の課題まとめ	61
2-9 問題点の整理	62
(1) まちづくりに向けた交通課題	62
(2) 移動手段の確保に向けた交通課題	62
(3) 企業立地の促進に向けた交通課題	62
(4) 「安全・安心」の確保に向けた交通課題	62
3 地区が目指す将来像	63
3-1 交通とまちづくりの将来像	63
4 地区交通戦略の区域	65
4-1 地区交通戦略の区域	65
5 目標達成に必要な施策・事業	66
5-1 将来像実現のための戦略目標	66
5-2 評価指標	67
(1) 戦略目標Ⅰの評価指標	67
(2) 戦略目標Ⅱの評価指標	68
(3) 戦略目標Ⅲの評価指標	69
6 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム	70
6-1 【戦略目標Ⅰ】にぎわいを創出する都市空間コアの形成（ゲートウェイ施策・事業） ..	71
(1) 近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化	71
6-2 【戦略目標Ⅱ】地区内交通ネットワークの再構築（アクセス施策・事業）	73
(1) 中心市街地周辺の道路ネットワーク強化	73
6-3 【戦略目標Ⅲ】「安全・安心・楽しい」移動ができるみち空間の確保（ウォーカブル 施策・事業）	74
(1) 移動しやすい歩行車・自転車利用環境の整備	74
7 推進体制	76
7-1 事業推進体制	76
8 その他必要な事項	77
8-1 駅前整備計画	77

1 地区交通戦略の策定について

1-1 計画策定の目的と背景

御所市（以下「本市」といいます。）では、市全体の交通課題の解決を図るとともに、将来のまちづくり計画を実現していくため、都市交通施策をまとめた御所市総合交通戦略を令和5年3月に策定しました。

御所市総合交通戦略では、御所市全域の交通ネットワークを対象に、市域全域の交通課題の抽出、構想・方針の策定・実施プログラムの策定を行いました。

近鉄・JR御所駅周辺地区交通戦略（以下、「地区交通戦略」といいます。）は、市の交通拠点である近鉄・JR御所駅周辺地区（以下、「駅周辺地区」といいます。）について、御所市総合交通戦略で定めた内容をベースに、より詳細に検討・計画策定を行うものです。

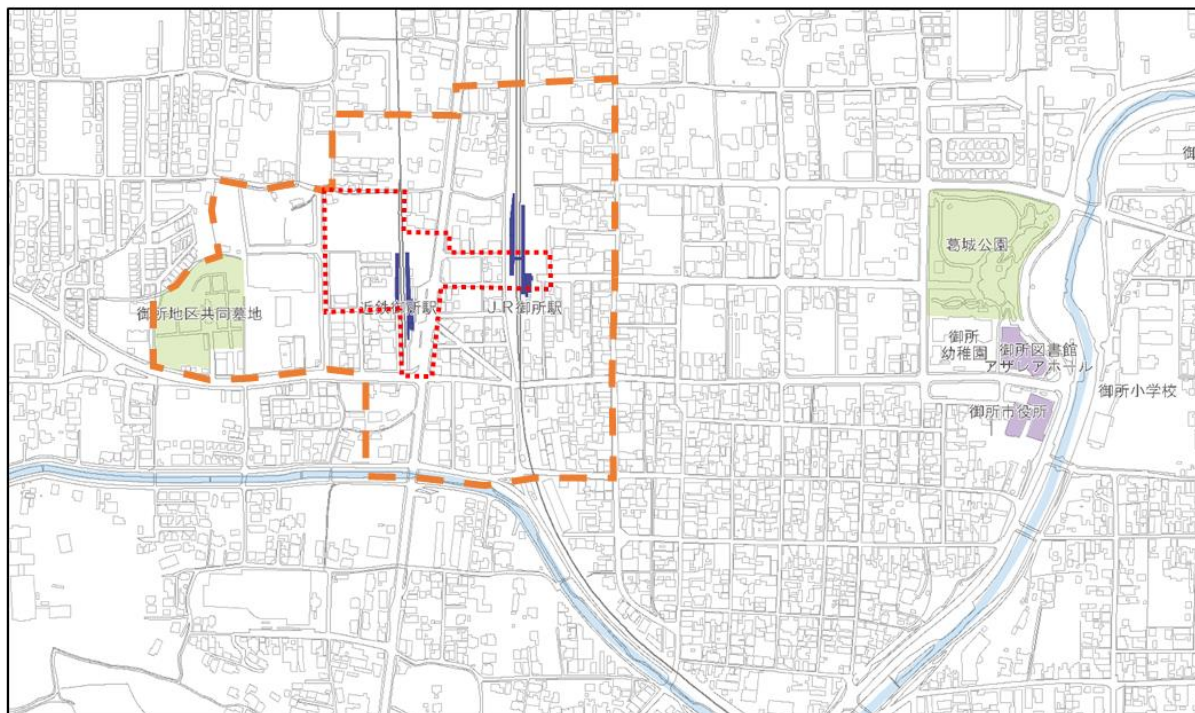
また、地区交通戦略の策定にあたっては、駅周辺地区の核となる近鉄・JR御所駅前広場の整備基本計画と整合を図りながら検討を進めることとします。

1-2 地区交通戦略の概要

「地区交通戦略」は、総合交通戦略のうち、都市の中心部といった「まちなか」や駅・駅前広場と周辺街区（駅まち空間）、居住誘導区域等にエリアを限定した、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画です。すなわち、民間のまちづくり活動と呼応し、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すための、「まちなか」等の限定したエリアにおけるまちづくりの方向性と解像度の高い交通施策を位置づけるための計画制度です（国土交通省 都市局「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～」令和4月5月）。

1-3 計画の対象区域

地区交通戦略の対象区域は、平成29年3月策定の御所中心市街地地区まちづくり基本構想における近鉄御所駅・JR御所駅周辺ゾーンをベースに、以下の図のとおり駅周辺地区を設定します。

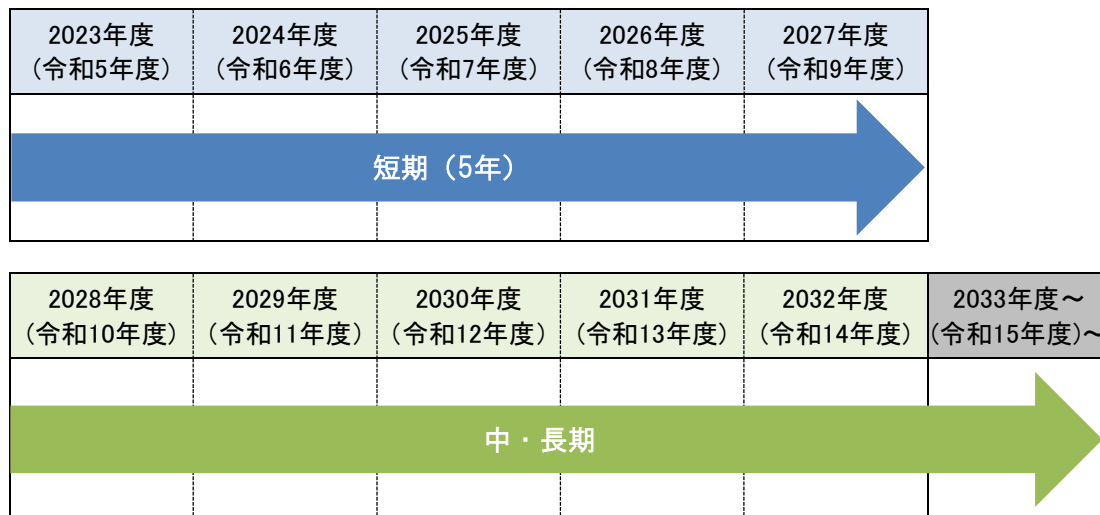


図：『近鉄・JR御所駅周辺地区交通戦略』と『近鉄・JR御所駅前広場整備基本計画』の対象範囲

1-5 計画の期間

地区交通戦略は、御所市総合交通戦略に合わせ、概ね10年後の2032年度（令和14年度）を計画目標年次とします。2027年度（令和9年度）までを短期、2028年度（令和10年度）以降を中・長期として実施プログラムを検討します。

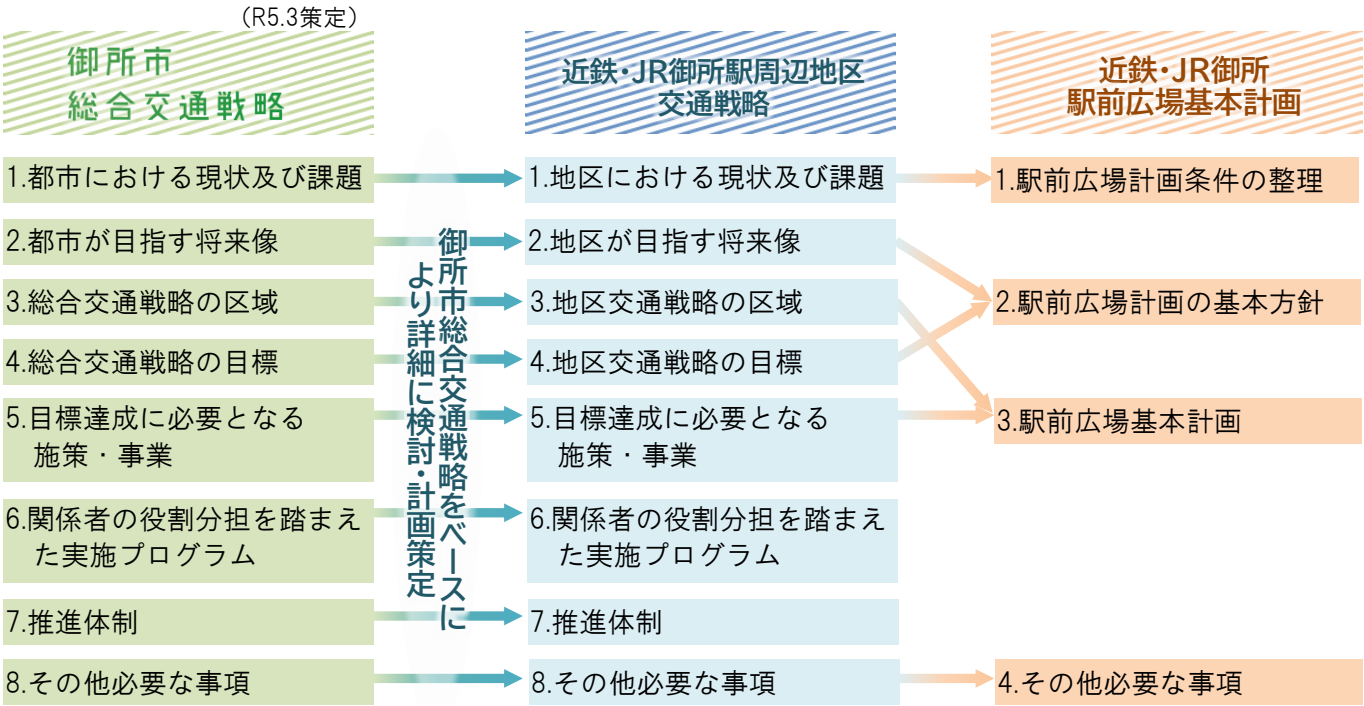
なお、施策の進捗状況等を踏まえ、必要に応じて計画の中間見直しを行います。



図：計画の期間

1-6 計画の構成（地区交通戦略で定める内容）

国土交通省 都市局「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～」令和4月5月）では地区交通戦略の範囲として「総合交通戦略の範囲に内包される形で設定することや、総合交通戦略そのものを特定の地区を対象とした地区交通戦略とすることも考えられる」とあり、「御所市総合交通戦略」（令和5年3月）の内容を引き継いだ整理を行い、必要に応じ項目の追加を行い、地区交通戦略を作成します。



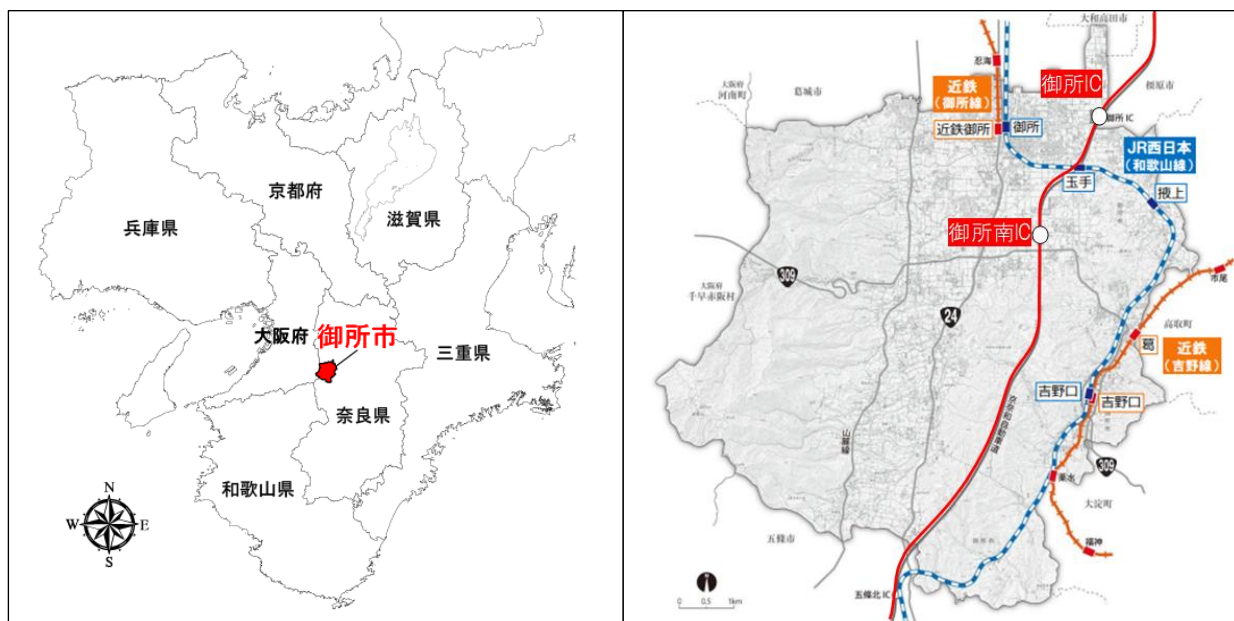
図：総合交通戦略、地区交通戦略、駅前広場基本計画の関係

2 地区における現状及び課題

2-1 御所市の特性

(1) 概況

- ・ 本市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60.58km²を有しています。
- ・ 本市は、1958年（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、南部の竜門山地西端、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西日本（和歌山線）や近鉄（御所線）・近鉄（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。



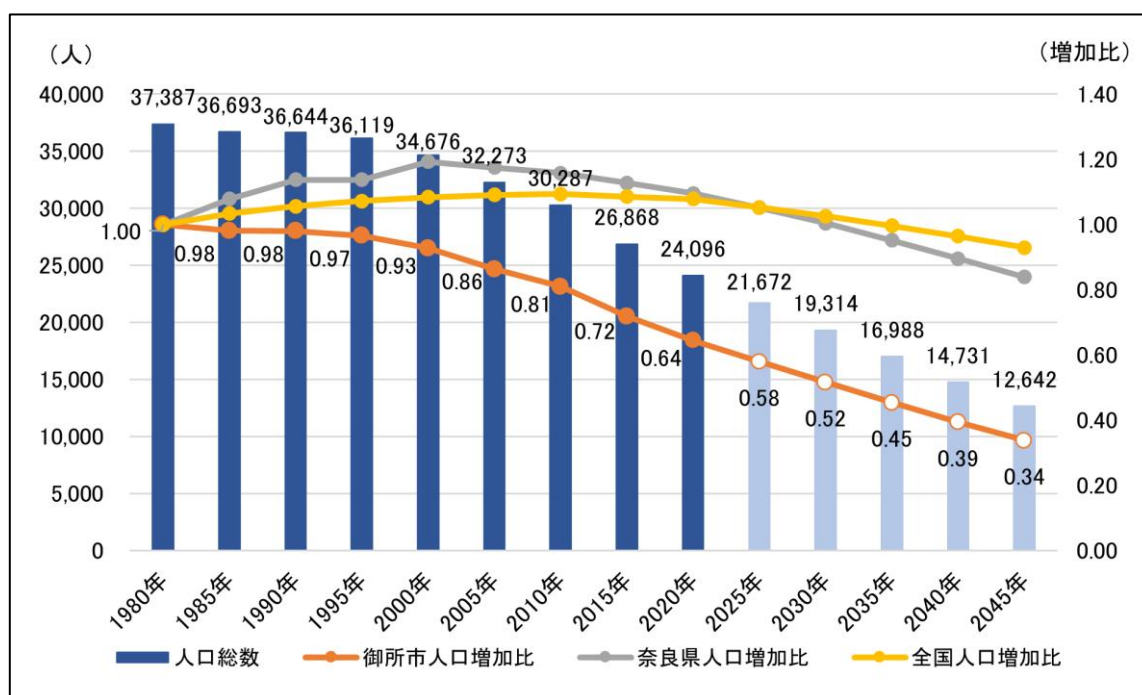
図：位置図

資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月、御所市「御所市火葬場基本計画」2020年（令和2年）1月

2-2 人口・世帯数・高齢化率

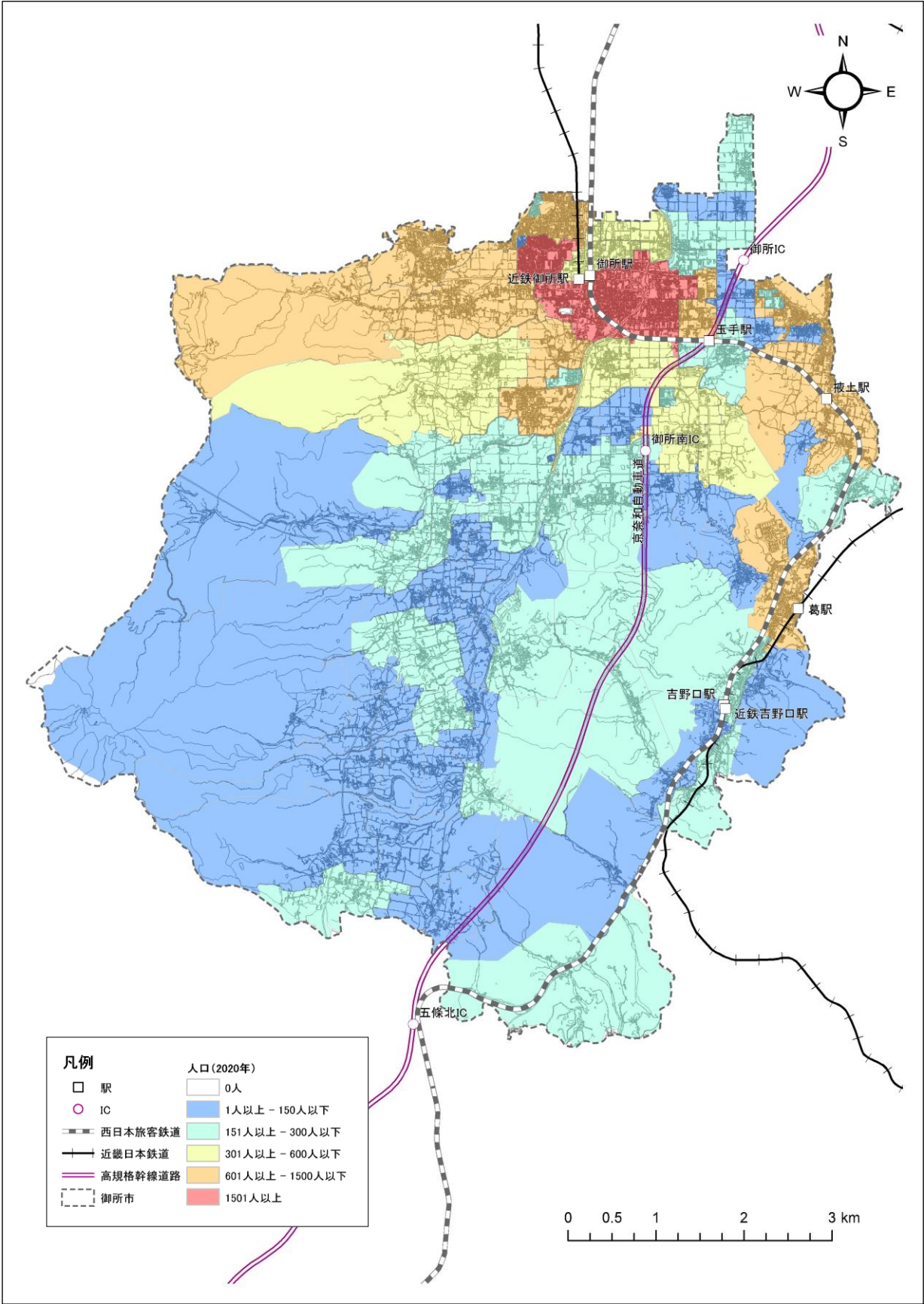
(1) 人口の推移（将来含む）

- ・ 本市の人口は1980年（昭和55年）から減少し続けています。2020年（令和2年）の人口は24,096人で、1980年（昭和55年）に比べて13,291人減少（約36%減少）しています。
- ・ 2045年（令和27年）の推計人口は12,642人で、1980年（昭和55年）の人口に比べて約66%減少すると予測されています。
- ・ 1980年（昭和55年）を基準とすると、国や奈良県と比べて本市は急速なペースで人口減少が続くと予測されています。
- ・ 2020年（令和2年）時点の人口分布では、市内北部ほど人口が多く、とくに近鉄・JR御所駅周辺及び東部地域など中心市街地に集中しています。



図：人口推移

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」2020年（令和2年）推計



図：人口分布

資料：総務省統計局「2020年(令和2年)国勢調査結果」

(2) 世帯数・世帯人員の推移

- ・ 本市の世帯数は2000年（平成12年）の10,937世帯がピークでしたが、近年は減少傾向にあります。
- ・ 世帯人員は1980年（昭和55年）には4人世帯が2,674世帯と最多で、次いで3人世帯の1,861世帯でしたが、2020年（令和2年）には2人世帯が3,410世帯と最も多く、次いで1人世帯の3,039世帯となっています。平均世帯人員は1980年（昭和55年）に3.8人だったのが、2020年（令和2年）には2.4人となっています。
- ・ 1980年（昭和55年）に比べると、2020年（令和2年）には65歳以上の高齢者単独世帯は大きく増加し、世帯総数の18.3%を占めています。

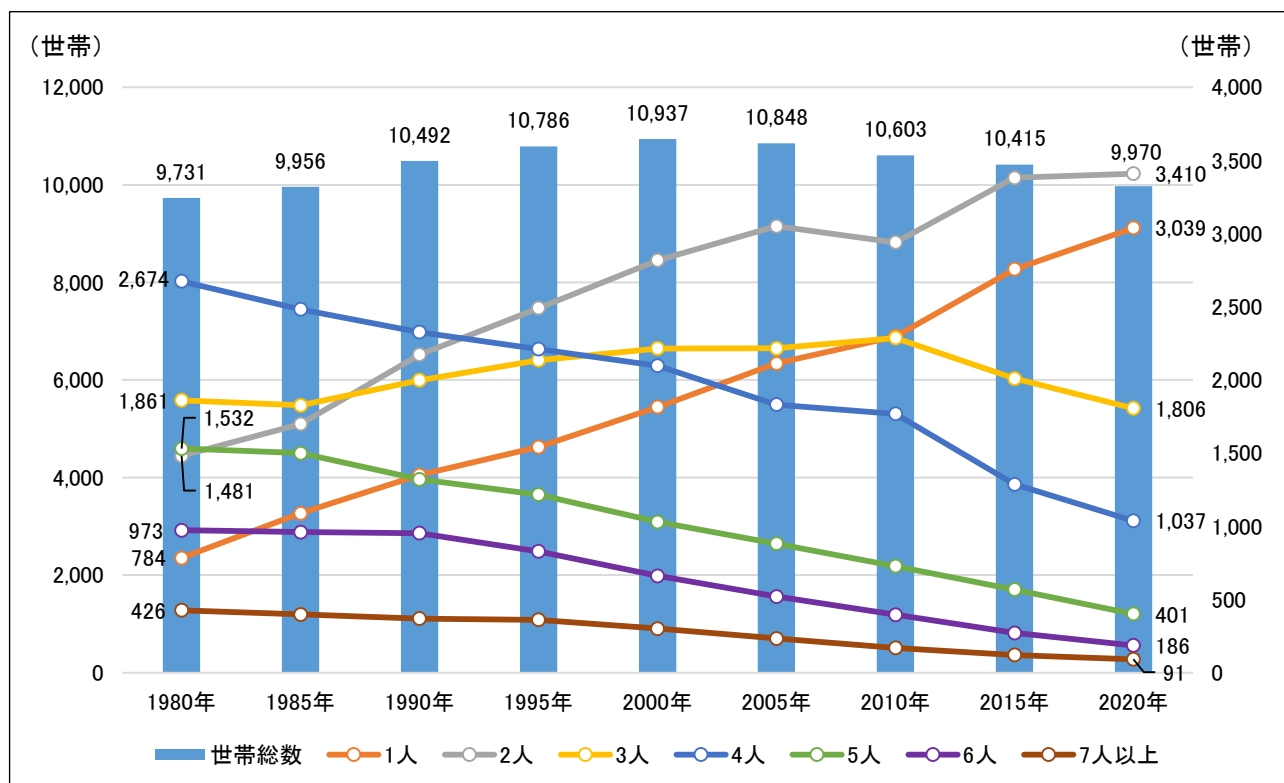


図: 世帯数・世帯人員の推移

資料: 総務省統計局「各年国勢調査結果」

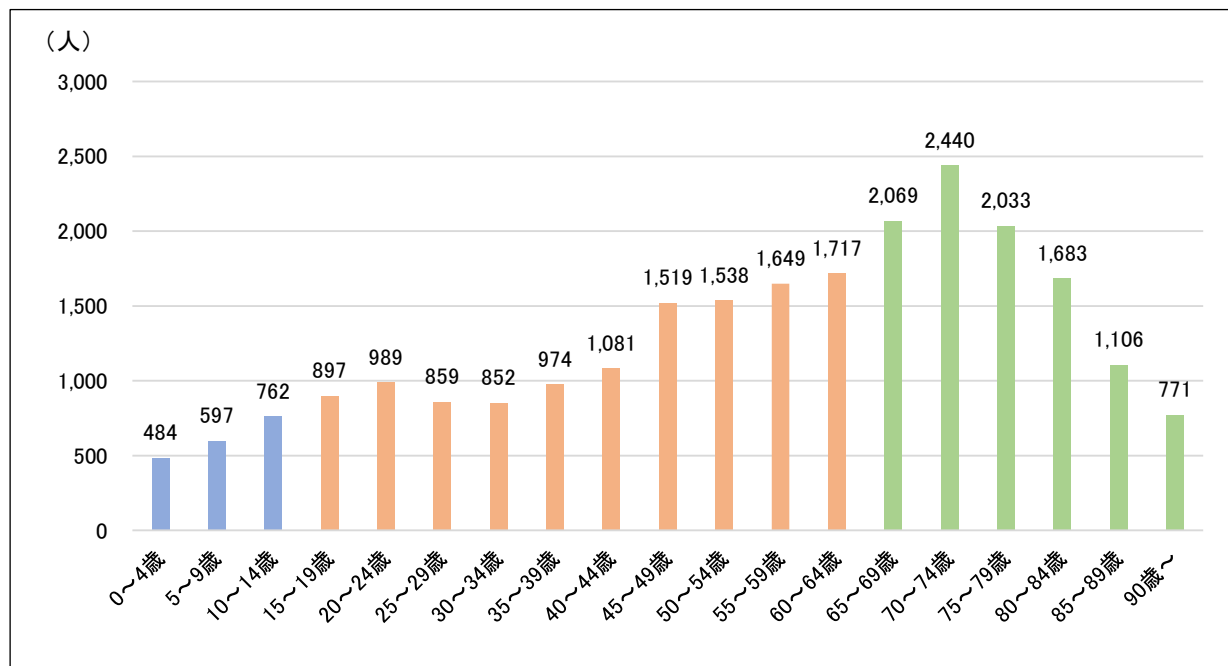
表: 世帯人員

	人口 [人]	世帯総数 [世帯]	平均 世帯人員 [人]	2人以下 世帯数 [世帯(%)]	3人以上 世帯数 [世帯(%)]	高齢者 単独世帯 [世帯(%)]
1980年	37,387	9,731	3.8	2,265(23.3)	7,466(76.7)	323(3.3)
2020年	24,096	9,970	2.4	6,449(64.7)	3,521(35.3)	1,823(18.3)

資料: 総務省統計局「各年国勢調査結果」

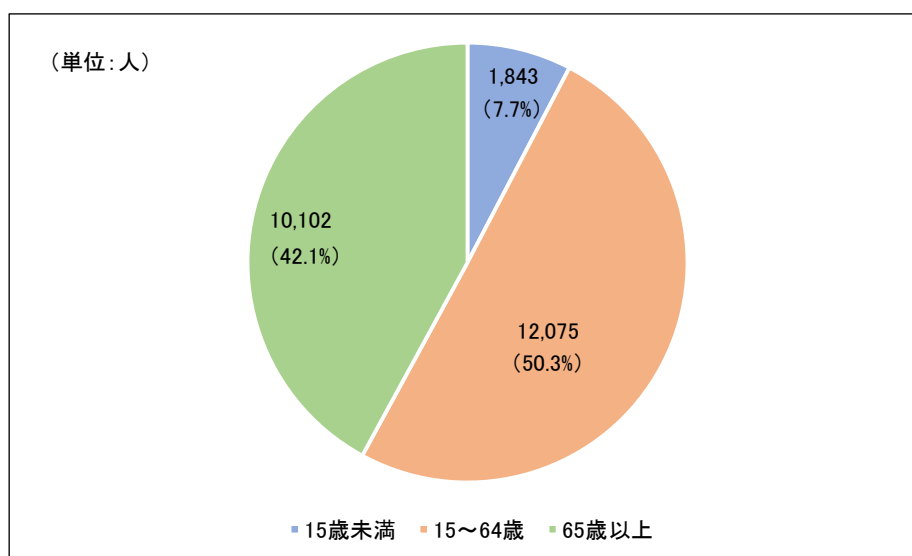
(3) 年齢別人口

- ・ 本市の2020年（令和2年）の年齢別人口は70～74歳が2,440人と最多で、次いで65～69歳の2,069人となっています。
- ・ 2020年（令和2年）の65歳以上の老年人口は10,102人で、高齢化率は42.1%となっています。将来人口推計では、2040年には本市人口の54.7%、市民の半数以上が65歳以上になると予測されています。



図：5歳階級別人口

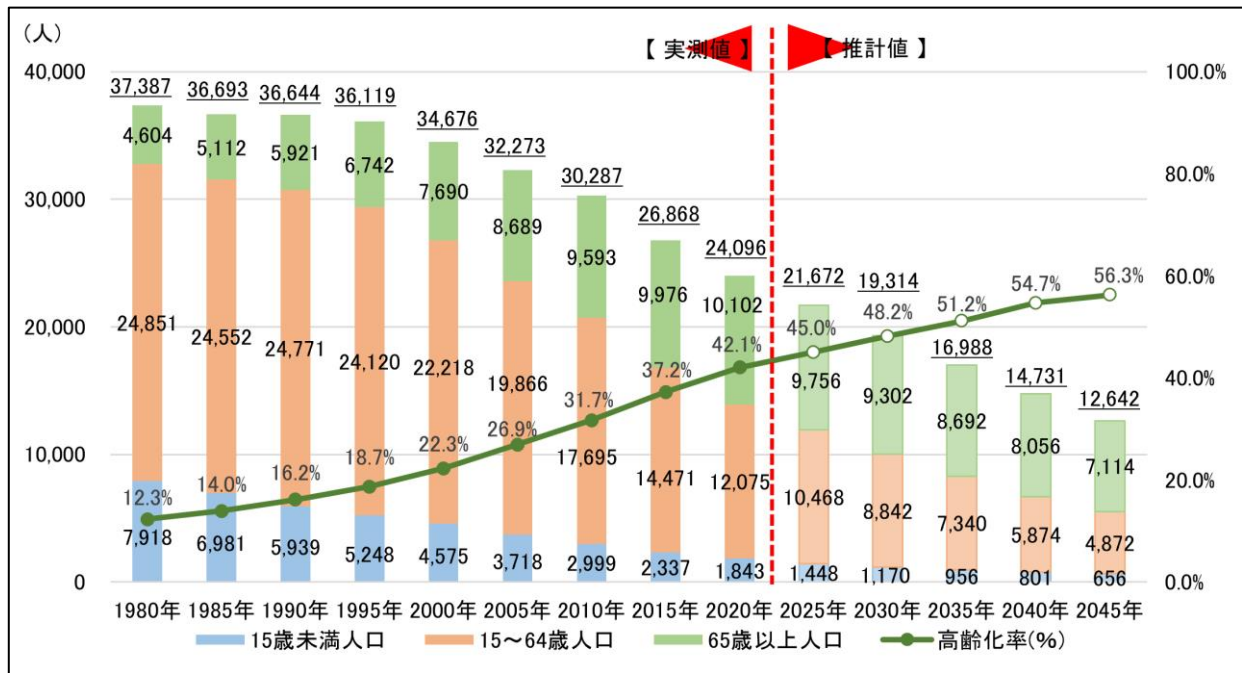
資料：総務省統計局「2020年（令和2年）国勢調査結果」



※ 括弧内の構成比(%)は年齢不詳人口を除いた総人口に対する割合。
 ※小数第2位を四捨五入しているため、必ずしも合計が100%とならない。

図：年齢3区分人口の割合

資料：総務省統計局「2020年（令和2年）国勢調査結果」



※高齢化率は、65歳以上の老年人口÷総人口（年齢不詳人口を除く）

※総人口には、年齢不詳人口が含まれるため、各世代別人口の合計と一致しない場合がある。

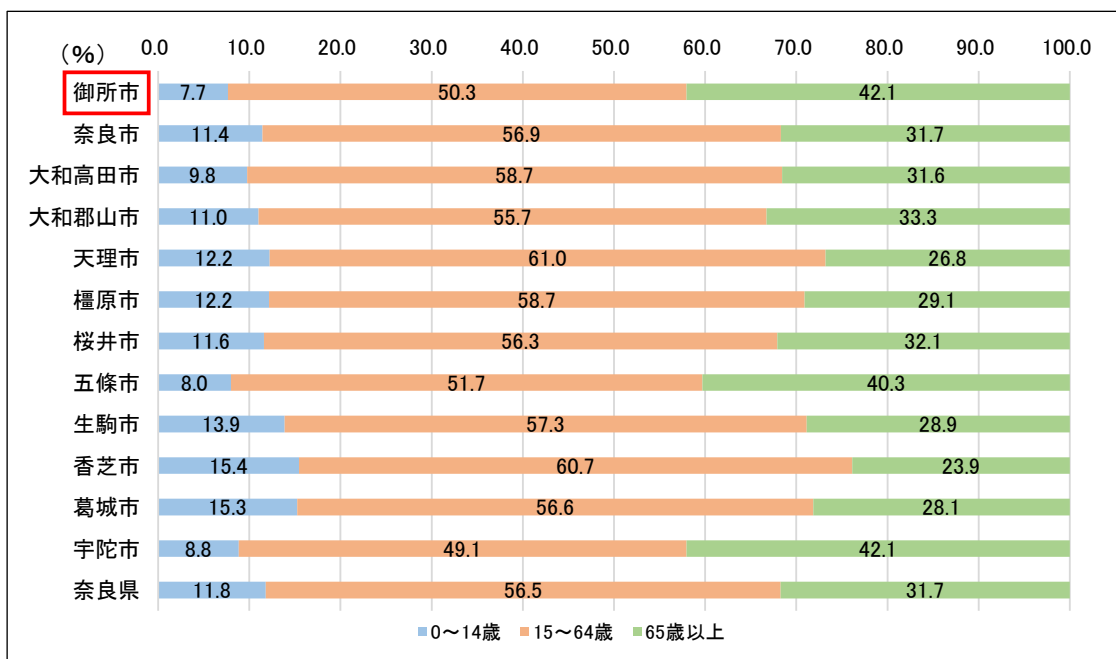
図：年齢3区分別人口と高齢化率の推移

資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」

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（2020年（令和2年）推計）」

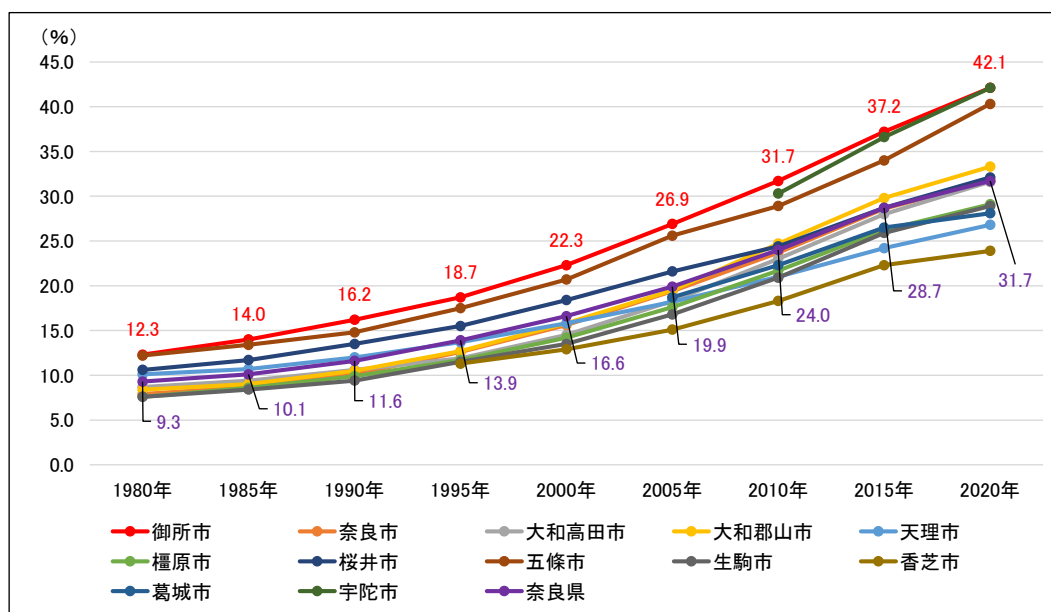
(4) 地域別高齢化率

- ・ 1980年（昭和55年）時点では、本市の高齢化率は奈良県の平均を超えているものの大きな差はありませんが、2000年（平成12年）頃から差が広がっています。2020年（令和2年）における本市の高齢化率は42.1%で、奈良県全体の31.7%よりも10.4ポイント高く、奈良県内12市のなかで宇陀市とともに最も高齢化率が高い地域です。
- ・ 2020年（令和2年）時点で、高齢化率は本市のほぼ全域で30%以上であり、一部地域は60%以上となっています。



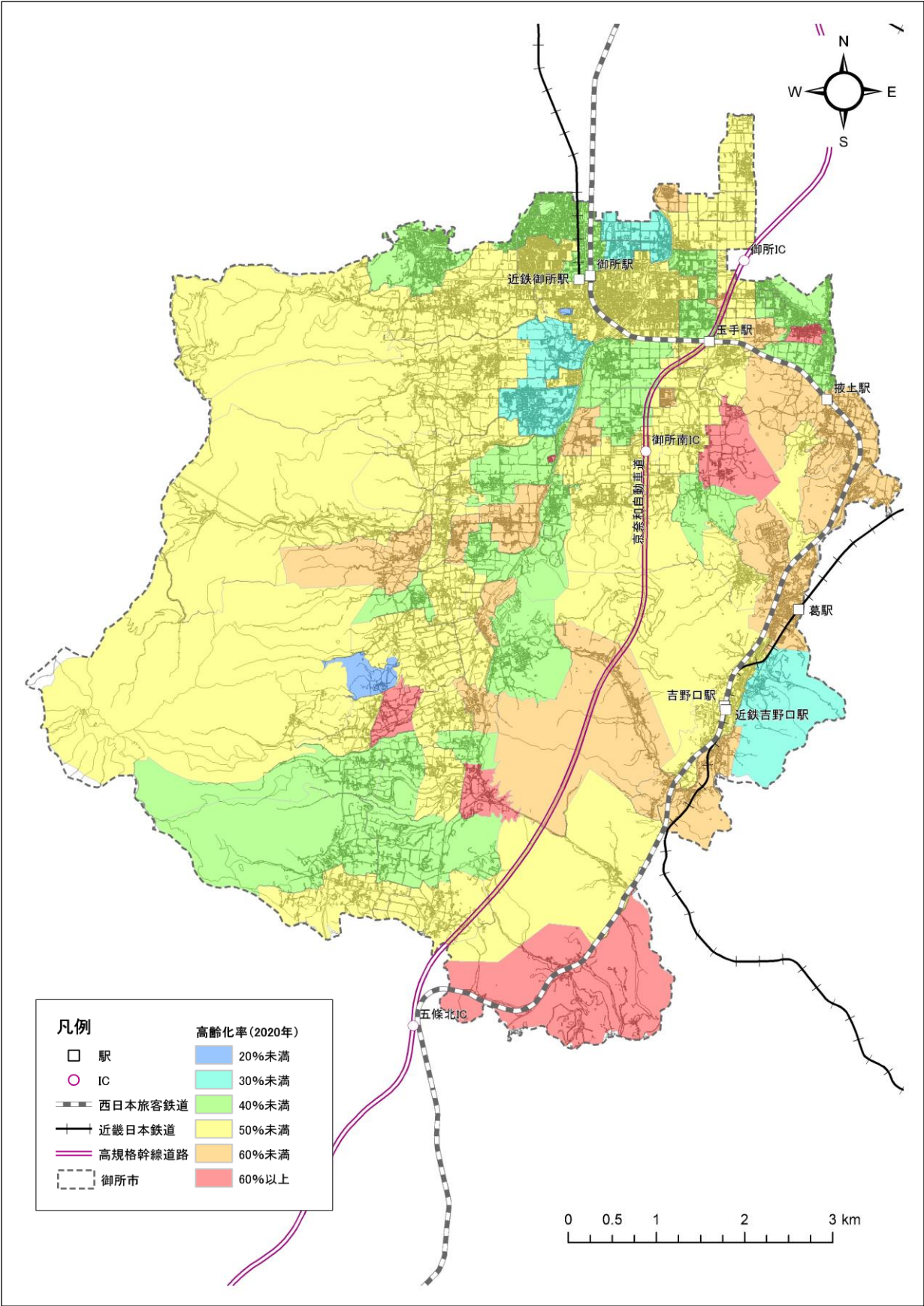
図：奈良県内12市と奈良県全体の年齢3区分別人口割合

資料：総務省統計局「2020年（令和2年）国勢調査結果」



図：高齢化率の推移（1980年～2020年）

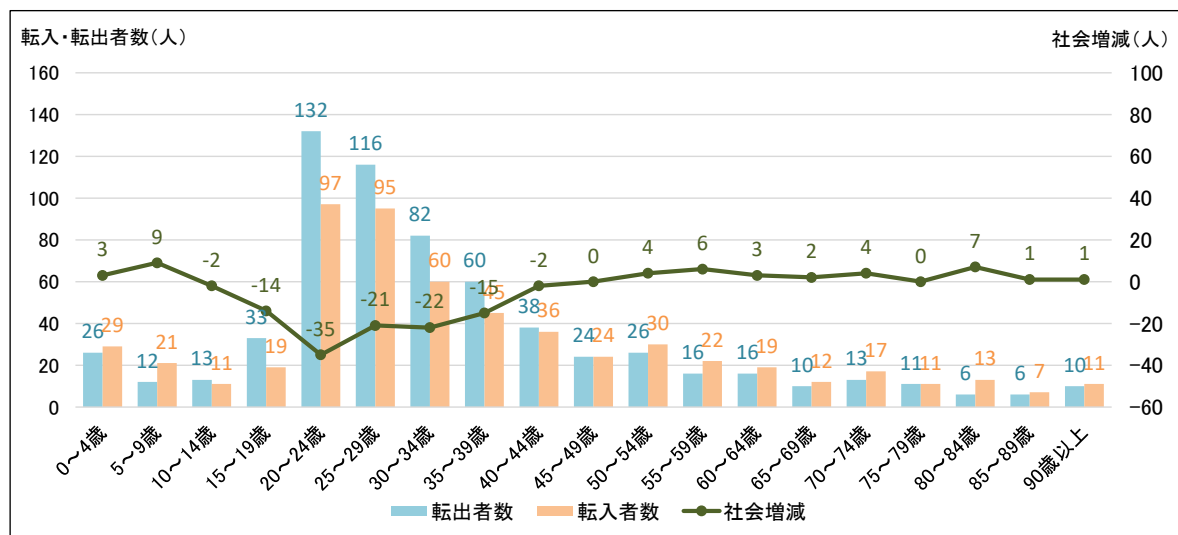
資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」



図：小地域別高齢化率(2020年)
資料：総務省統計局「2020年(令和2年)国勢調査結果」、国土数値情報

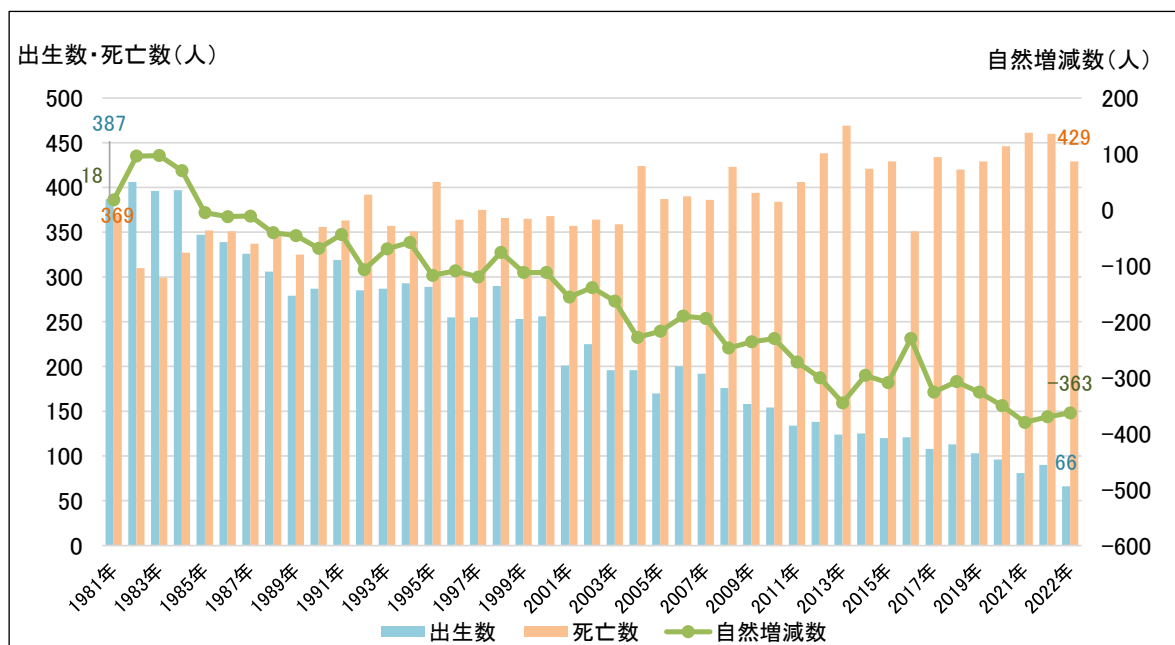
(5) 人口動態

- ・ 2023年（令和5年）時点では、年齢区分20～24歳が転入・転出が多く、社会増減は、35人の減少となっています。また、20代・30代の転出が転入を大きく上回っており、若者人口が流出しています。
- ・ 20～40代半ばの働く世代では転出超過、50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います。1985年（昭和60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。



図：転入・転出者数(2023年)

資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告(2023年(令和5年))」



図：出生・死亡数の推移(1981年～2023年)

資料：厚生労働省「人口動態総覧」

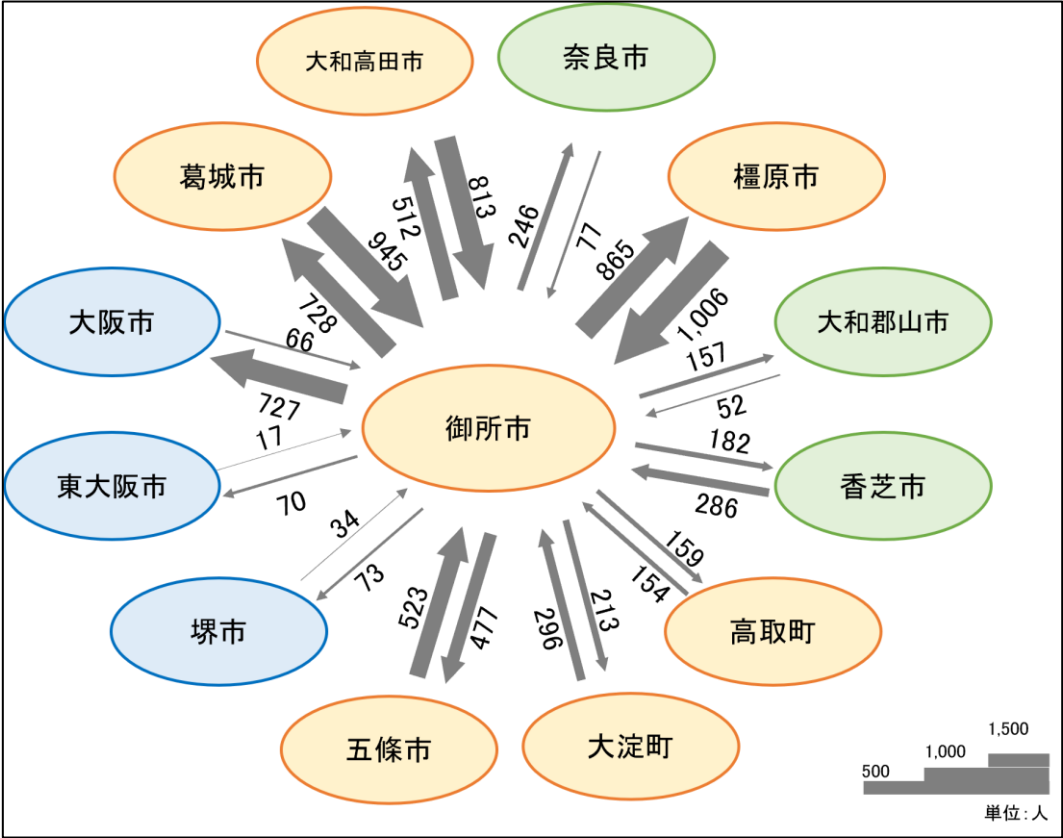
(6) 通勤・通学流動

- ・ 総数でみると、本市は105人の流出超過となっています。
- ・ 地域別の流出超過量では、大阪市が661人と最多で、次いで大阪府その他の249人、奈良市の169人となっています。
- ・ 地域別の流入超過量では、大和高田市が301人と最多で、次いで葛城市の217人、橿原市の141人となっています。

表：通勤・通学流動の状況(2020年)

		流出			流入			流入－流出 (人)
		総数 (人)	就業者 (人)	通学者 (人)	総数 (人)	就業者 (人)	通学者 (人)	
総 数		10,812	9,964	848	10,707	10,008	699	-105
	御所市内	4,504	4,345	159	4,504	4,345	159	0
	御所市外	5,985	5,328	657	5,714	5,236	478	-271
	県内	4,296	3,923	373	5,130	4,685	445	834
	隣接市町							
	橿原市	865	797	68	1,006	933	73	141
	葛城市	728	728	0	945	899	46	217
	大和高田市	512	478	34	813	755	58	301
	五條市	477	396	81	523	486	37	46
	大淀町	213	192	21	296	281	15	83
	高取町	159	140	19	154	147	7	-5
	奈良市	246	206	40	77	69	8	-169
	香芝市	182	170	12	286	252	34	104
	大和郡山市	157	139	18	52	35	17	-105
	その他県内	757	677	80	978	828	150	221
	県外	1,523	1,296	254	584	551	33	-939
	大阪府	1,306	1,124	182	304	288	16	-1,002
	大阪市	727	672	55	66	55	11	-661
	東大阪市	70	46	24	17	16	1	-53
	堺市	73	66	7	34	33	1	-39
	大阪府その他	436	340	96	187	184	3	-249
	その他県外	217	172	72	280	263	17	63
	不明	166	109	30	0	0	0	-166
	従業地・通学地「不詳」	323	291	32	489	427	62	166

※表中の青数値は流入超過量、赤数値は流出超過量を表す。
資料：総務省統計局「2020年(令和2年)国勢調査結果」



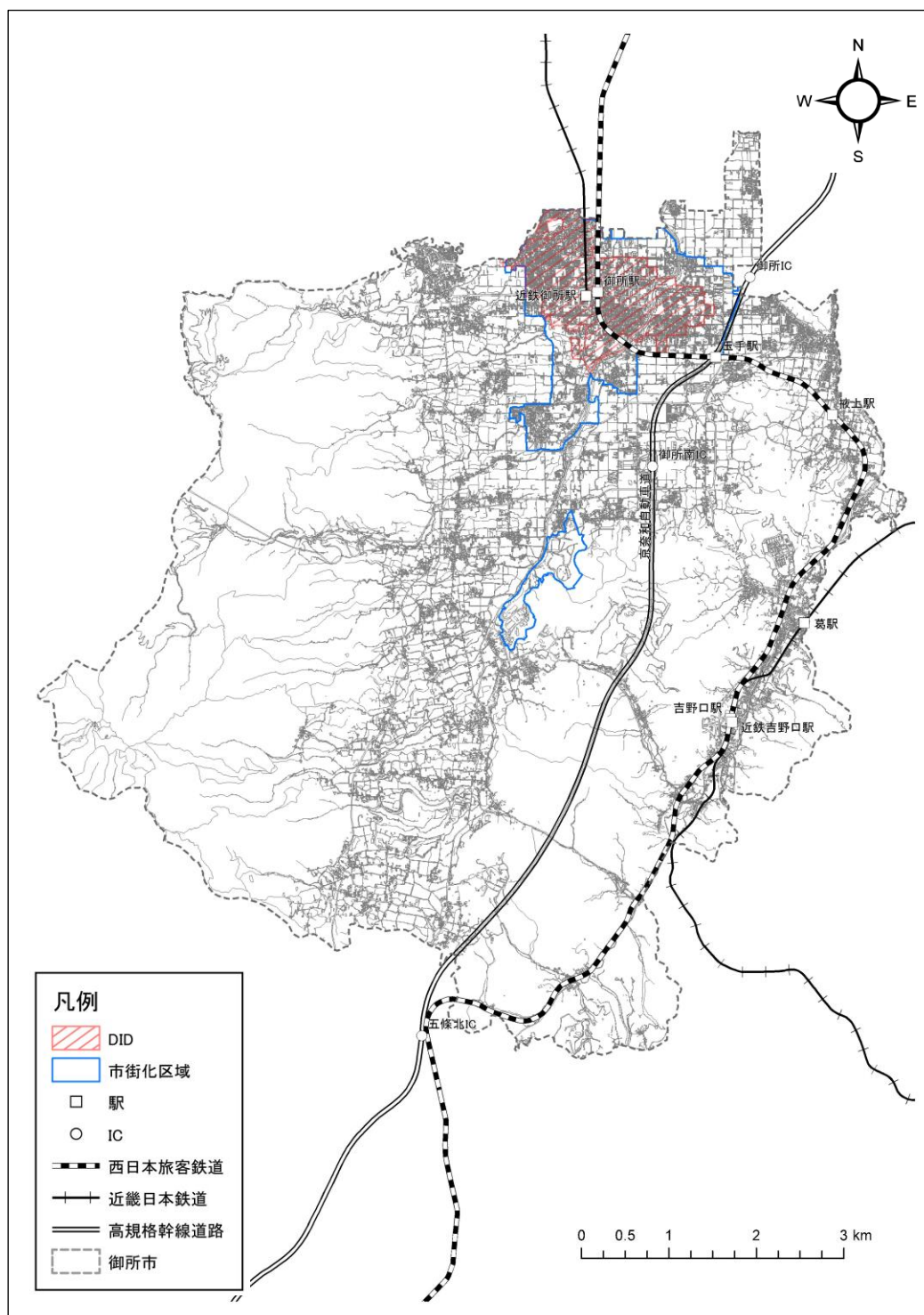
※オレンジ色は御所市に隣接する奈良県の市町、緑色はそれ以外の奈良県の市、青色は大阪府の市を表している。

図: 通勤・通学流動図

資料: 総務省統計局「2020年(令和2年)国勢調査結果」

(7) DID

- ・ 本市のDID（人口集中地区）は、2020年（令和2年）時点で面積は2.1km²、人口は8,049人となっています。



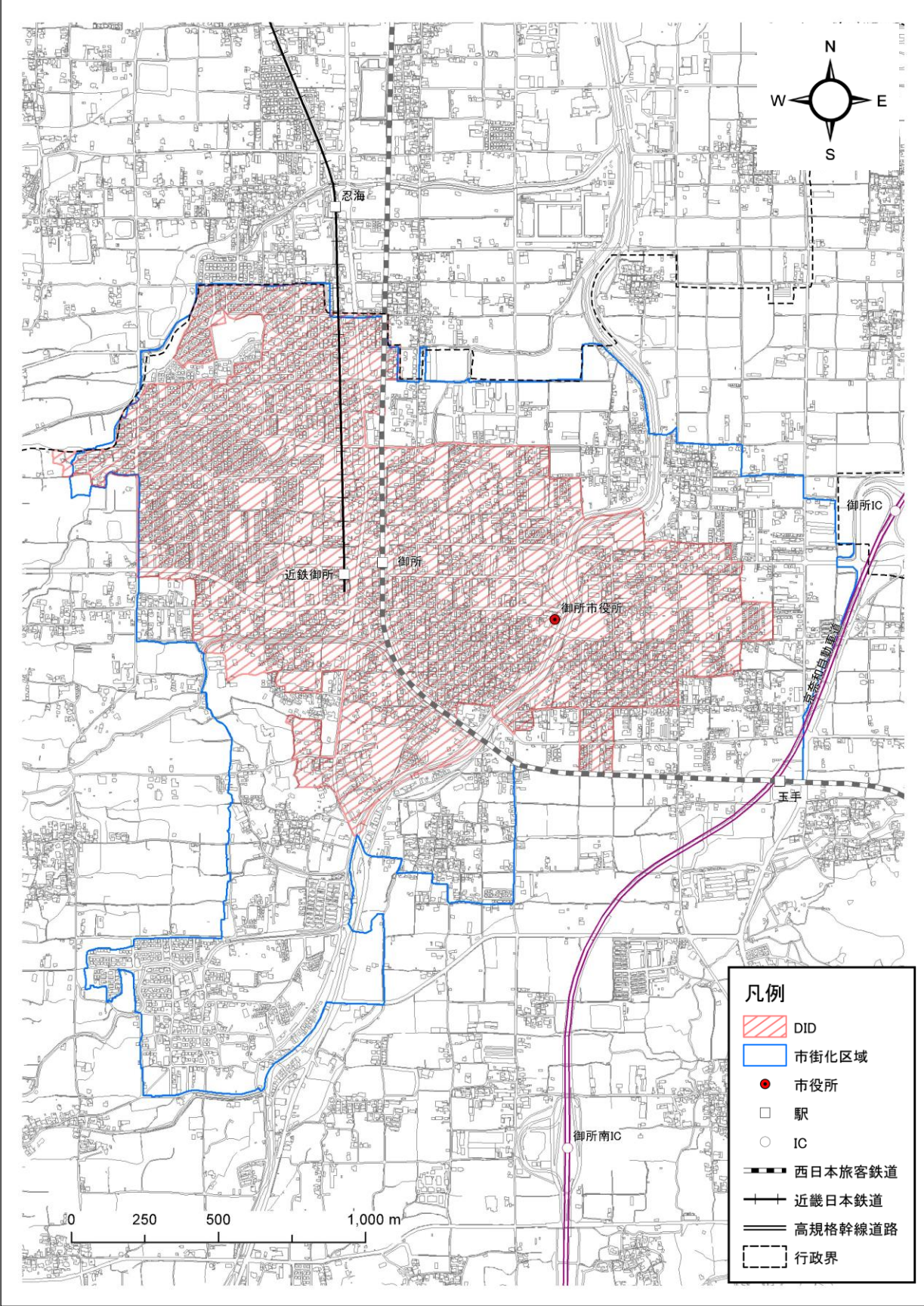
※DID（人口集中地区）とは国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区を基礎単位として

- 1) 原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して
- 2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域を「人口集中地区」と定義している。

（総務省HP）

図：DID（2020年）

資料：総務省統計局「2020年（令和2年）国勢調査結果」
総務省統計局「わが国の人口集中地区」

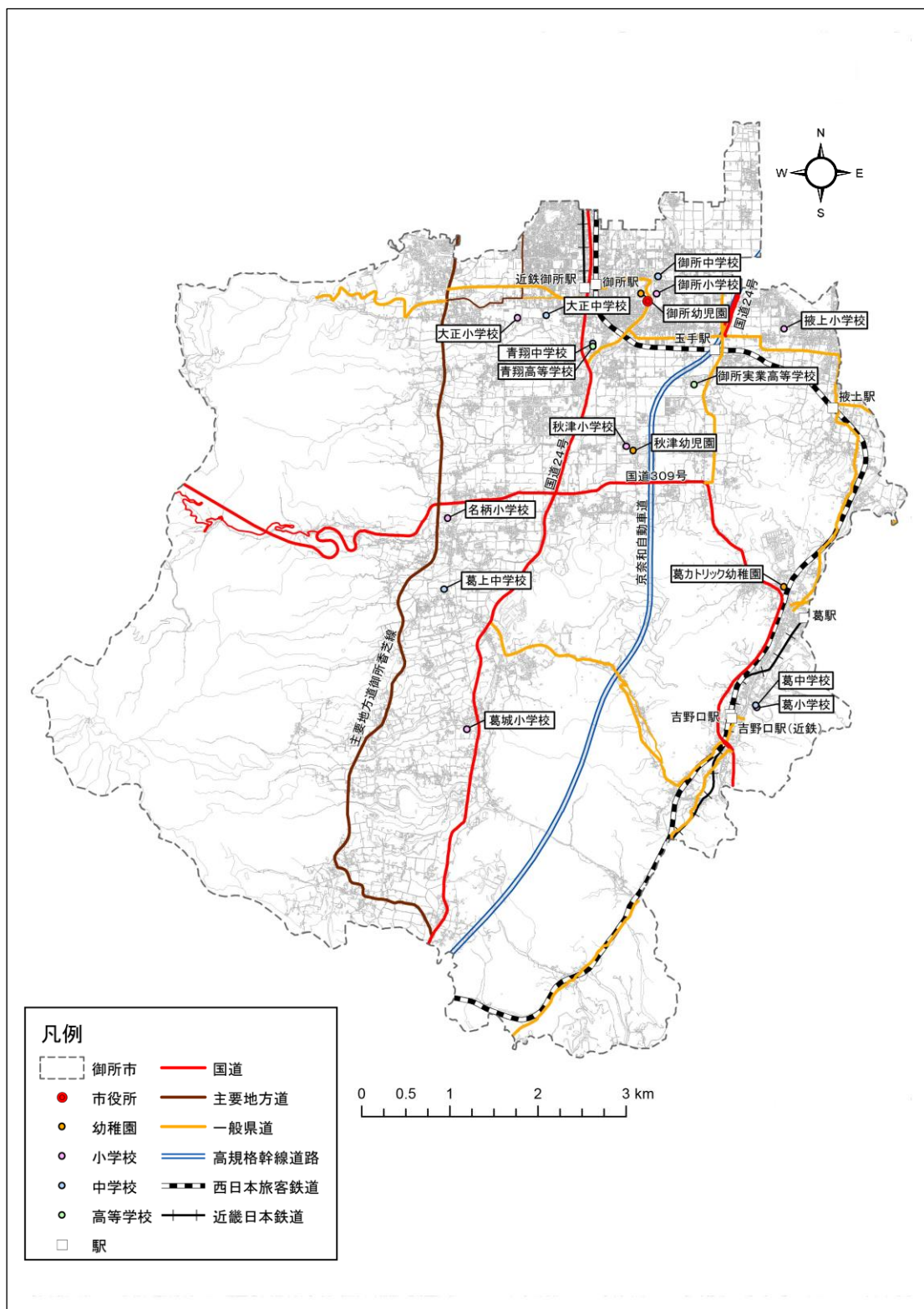


図：DID拡大図(2020年)

資料：総務省統計局「2020年(令和2年)国勢調査結果」
総務省統計局「わが国の人口集中地区」

(2) 教育施設

- ・ 本市には2024年（令和6年）時点で幼稚園は3箇所あり、主に北部地域に立地しています。
- ・ 小学校は7校、中学校は5校、高等学校が2校あります。

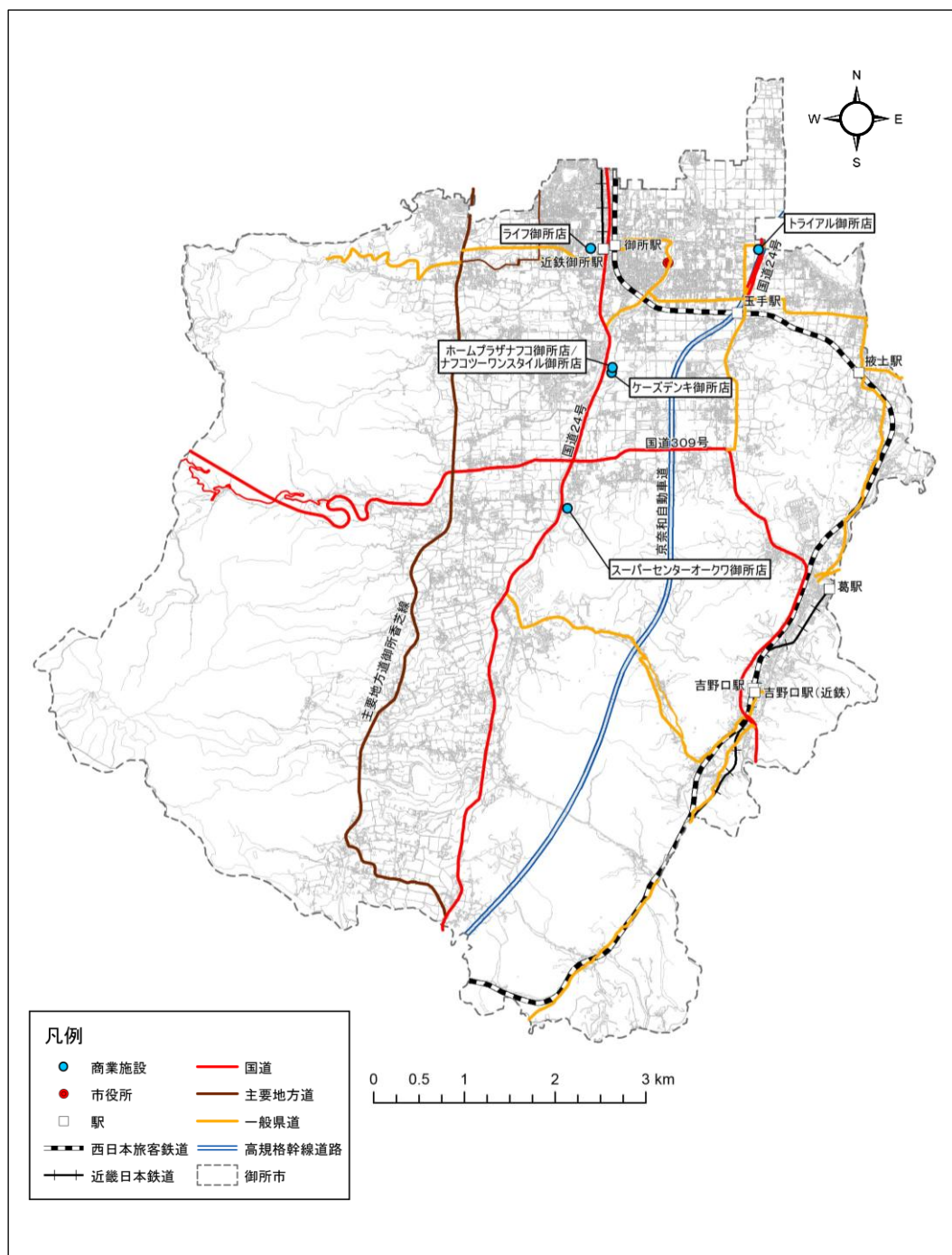


図：教育施設の分布状況

資料：御所市HP、奈良県HP

(3) 商業施設

- ・ 本市には2024年（令和6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、北部に集中しています。
- ・ 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。



※大型商業施設とは、「店舗面積が1,000m²を超えるもの」を指す。(奈良県HP)

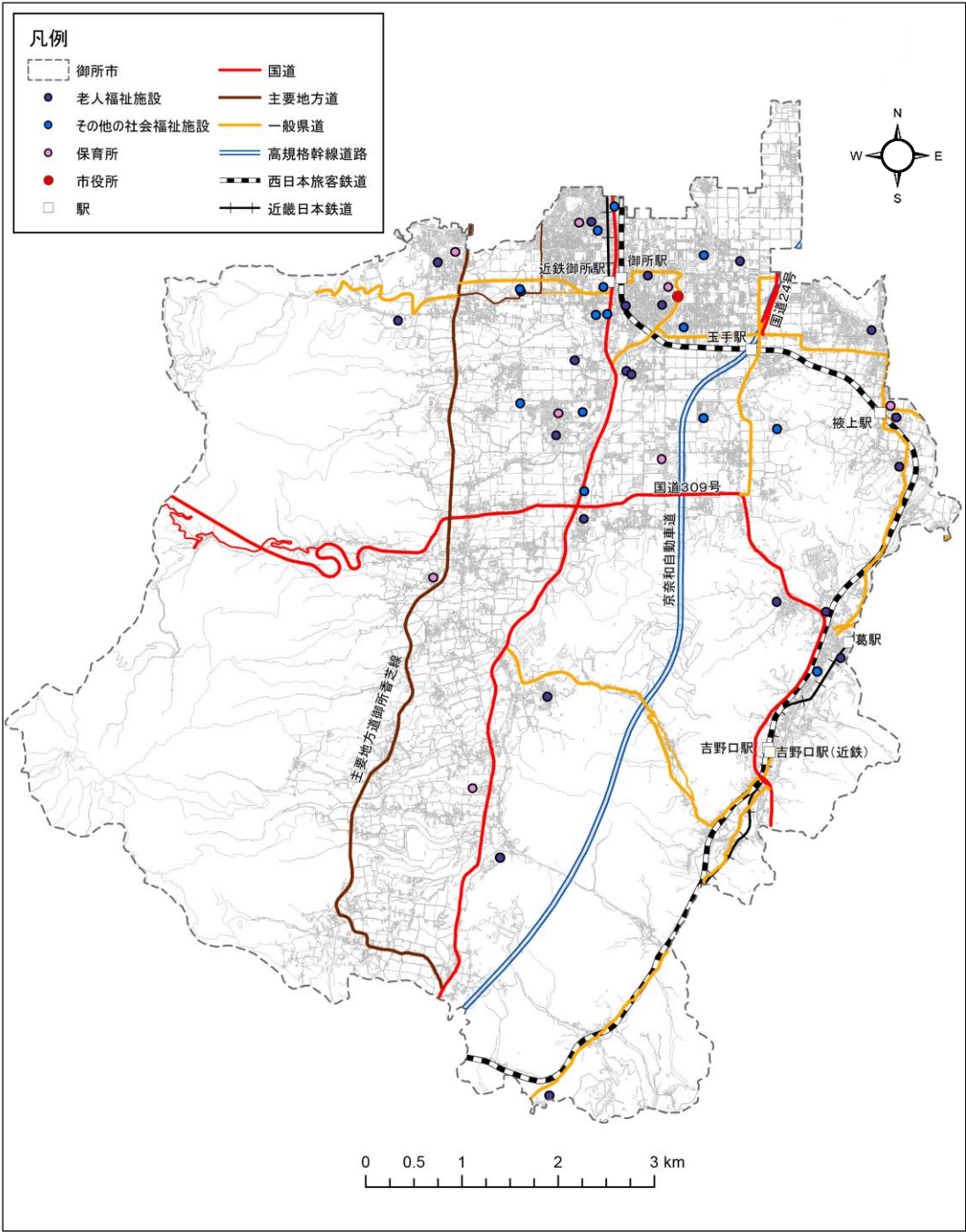
図：商業施設の分布状況

資料：大規模小売店舗立地法届出状況(奈良県HP)

日本ショッピングセンター協会HP

(5) 社会福祉施設

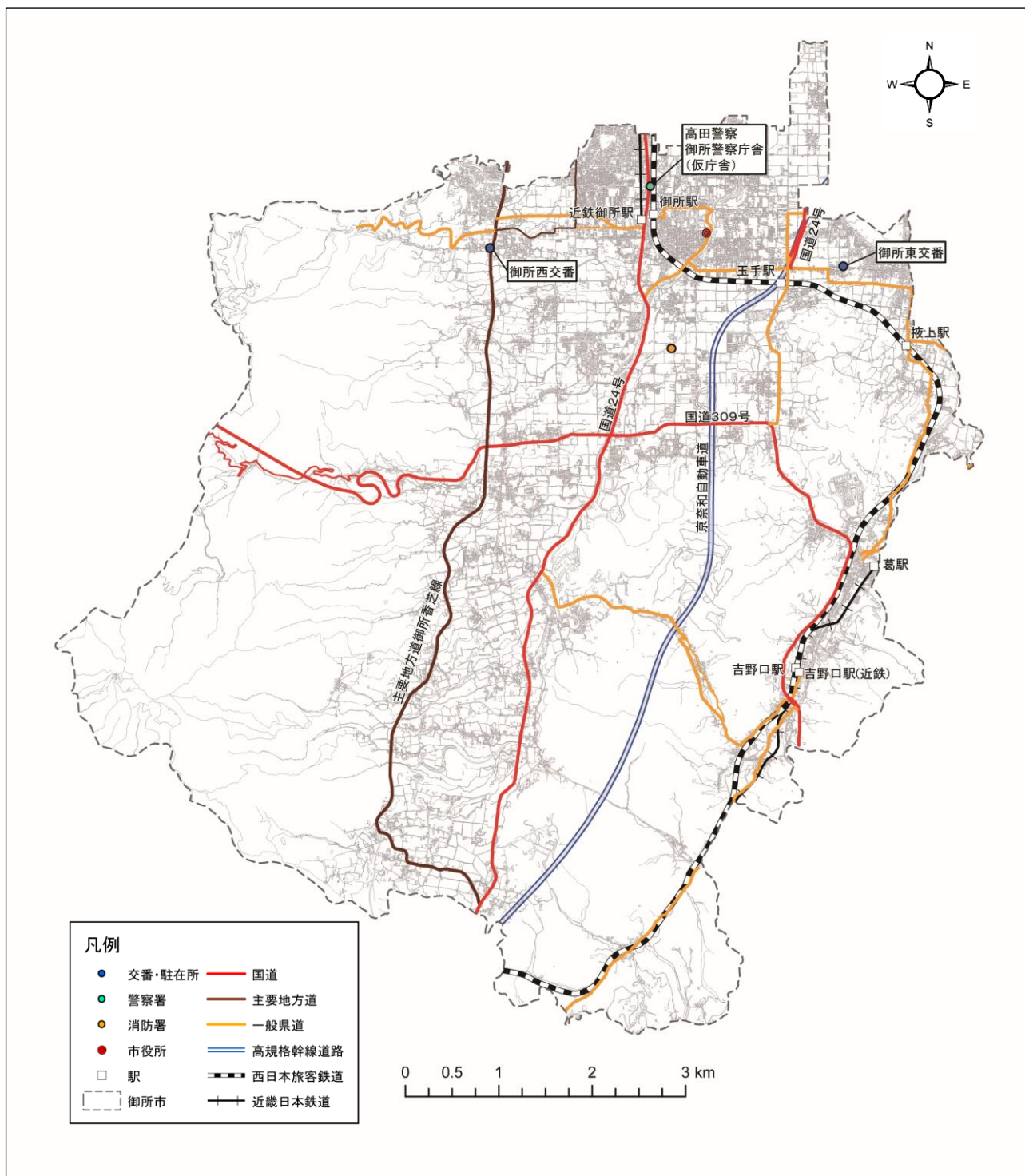
- 本市では、2024年（令和6年）時点で社会福祉施設の多くは北部地域に立地しています。



資料: 国土交通省「国土数値情報(福祉施設データ)」
医療福祉機構「障害福祉サービス等情報検索」

(6) 行政施設

- ・ 本市では2024年（令和6年）時点で行政施設は市役所が1箇所設置されています。
- ・ 高田警察御所警察庁舎が建て替え工事のため、仮庁舎として1箇所。交番が、市内の東西に1箇所ずつ設置されています。



図：行政施設の分布状況

資料：御所市HP、奈良県警察HP、奈良県広域消防組合HP

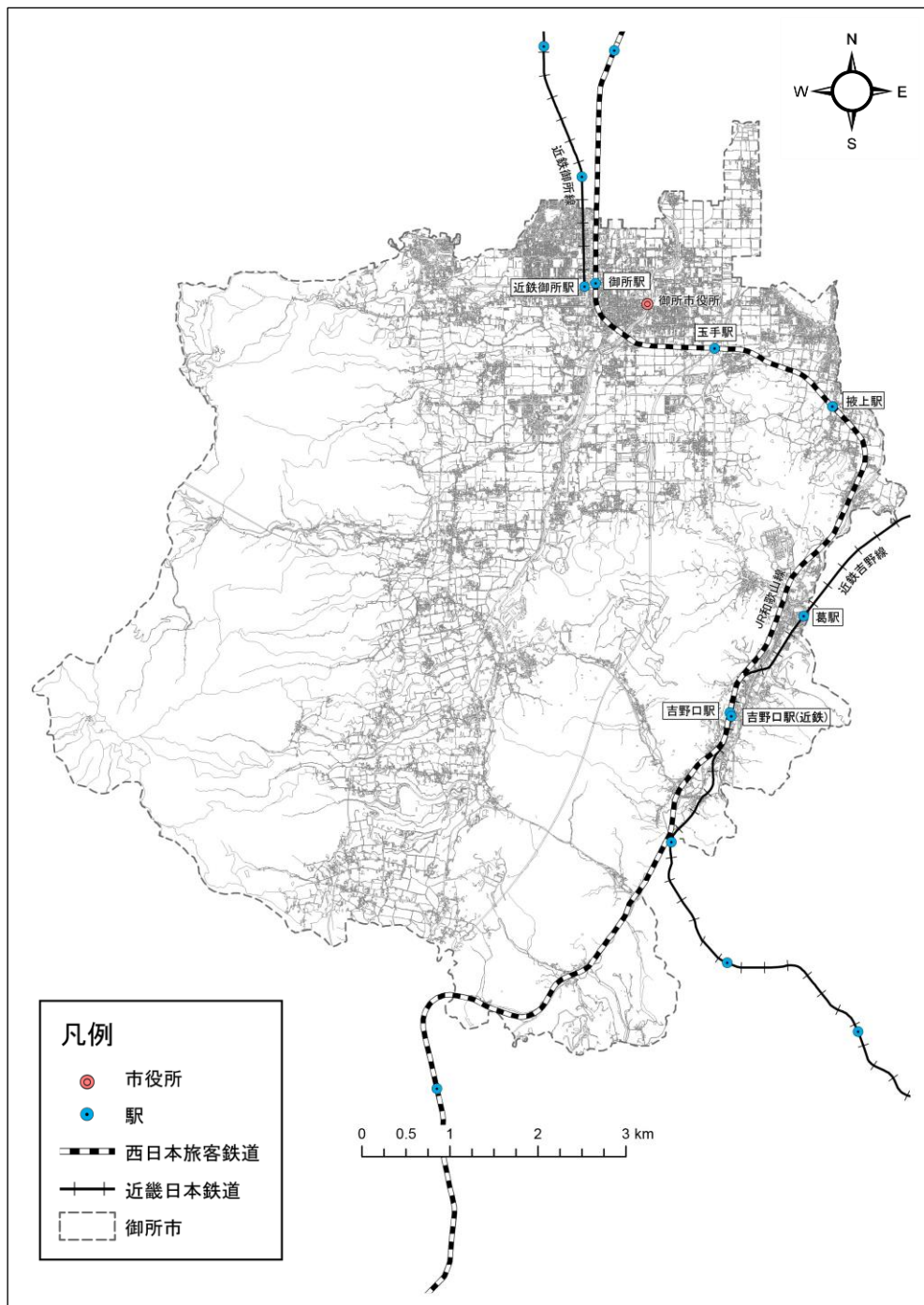
2-4 公共交通

(1) 鉄道

1) ネットワーク・サービス水準

- ・ 本市はJR和歌山線、近鉄御所線、近鉄吉野線による鉄道ネットワークが形成されています。
- ・ 本市にある7駅※での運行本数を見ると、JR和歌山線では一日あたり上下それぞれ22本しか運行されておらず、利便性に課題があります。

※JR和歌山線：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



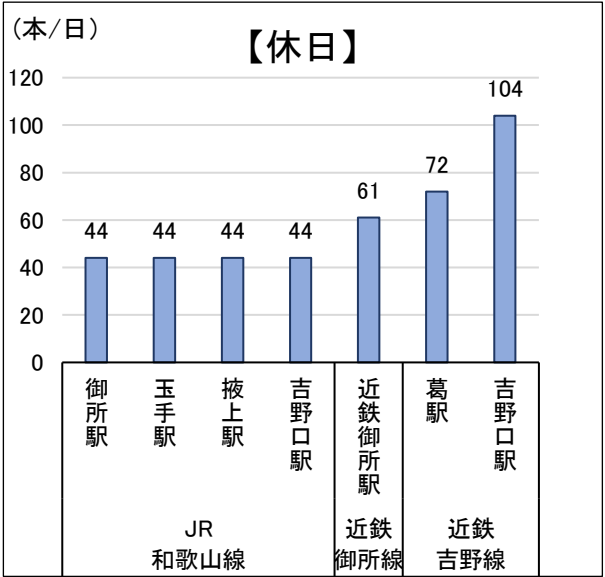
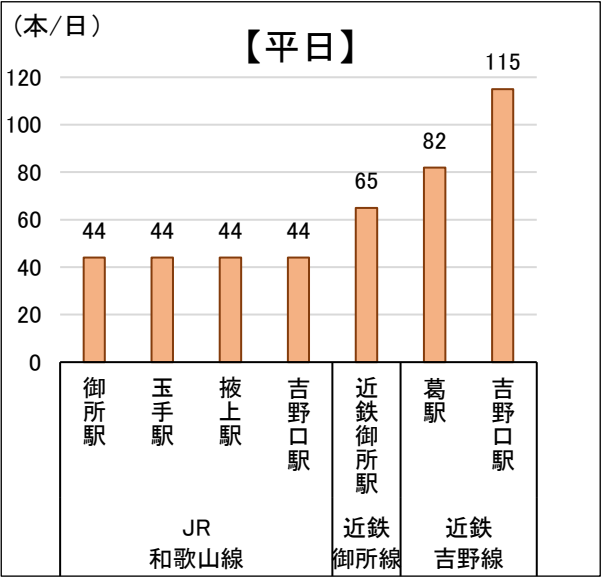
図：鉄道路線図

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				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	御所駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:16	23:36
	玉手駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:11	23:38
	掖上駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:08	23:41
	吉野口駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:03	23:45
近鉄 御所線	近鉄御所駅	65本/日	－	61本/日	－	5:16	0:02
近鉄 吉野線	葛駅	41本/日	41本/日	36本/日	36本/日	5:21	23:51
	吉野口駅	58本/日	57本/日	52本/日	52本/日	5:19	23:54

資料：JRおでかけネット、近畿日本鉄道HP(2025年(令和7年)1月15日時点)



図：一日あたりの運行本数

資料：JRおでかけネット、近畿日本鉄道HP(2025年(令和7年)1月15日時点)

2) 輸送実績

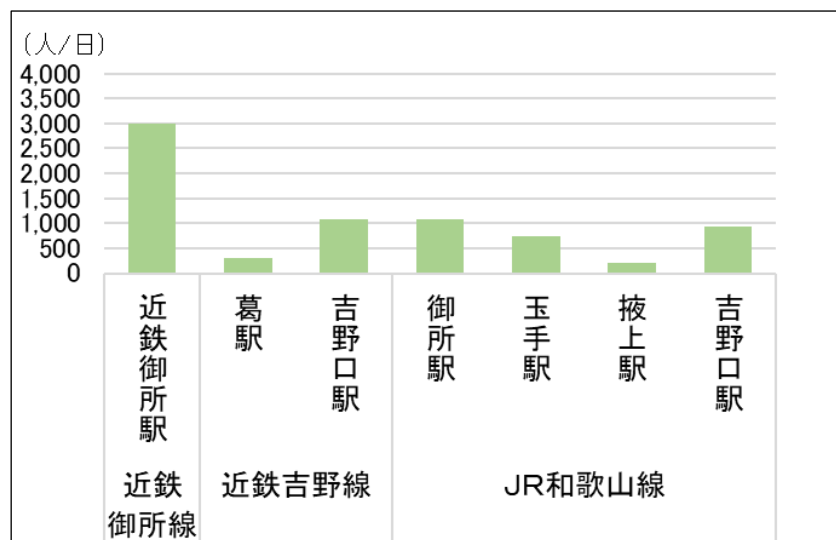
- ・ 2021年（令和3年）時点での市内の7駅の平均乗降客数の合計は7,378人/日で、2012年（平成24年）の10,096人/日と比べて約27%減少しています。
- ・ 2021年（令和3年）時点で平均乗降客数の最多は近鉄御所駅で3,003人/日、最少は掖上駅の216人/日となっています。
- ・ 2021年（令和3年）時点で近鉄御所駅の平均乗降客数は、2012年（平成24年）と比較して約37%減少しており、全駅での減少幅（約27%）と比較して利用者の減少が著しくなっています。

表：駅別日平均乗降客数の推移（2012年～2021年）

単位：人/日

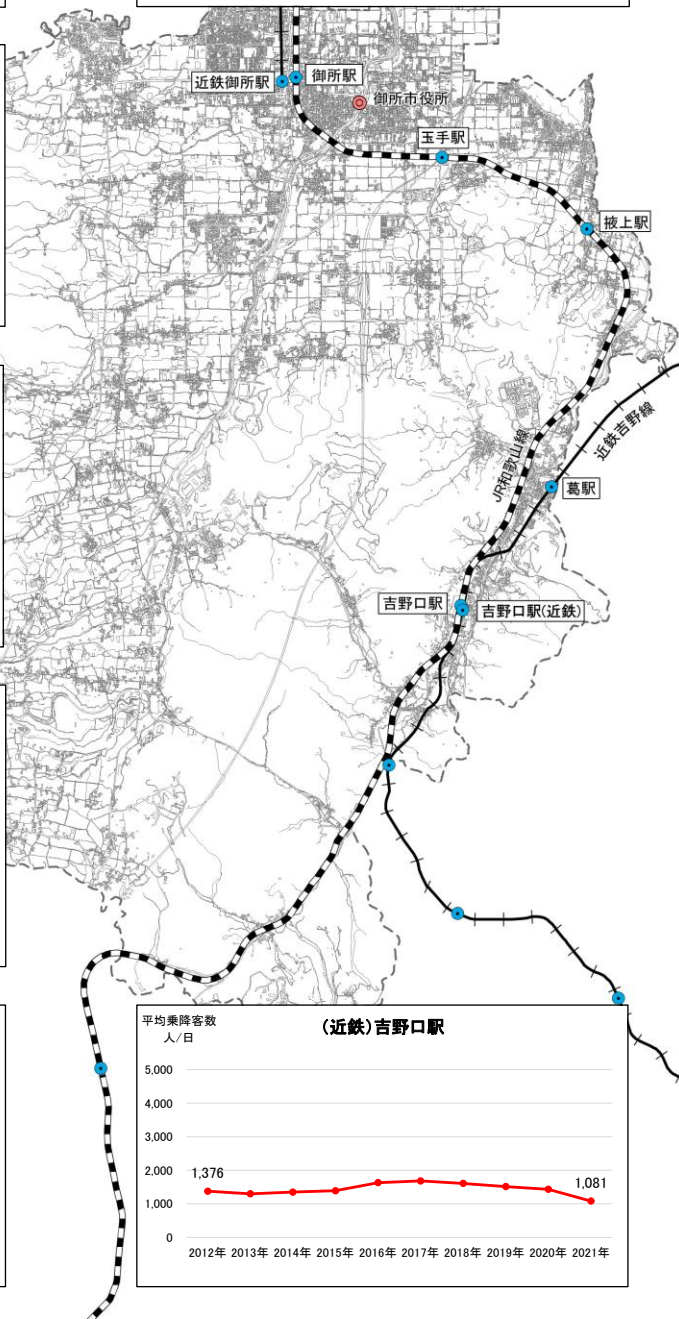
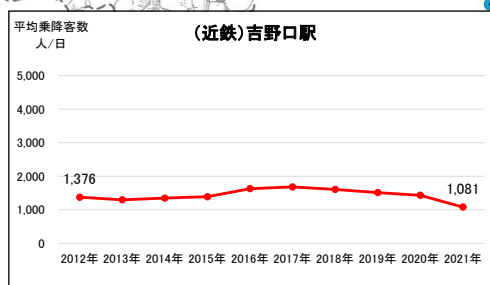
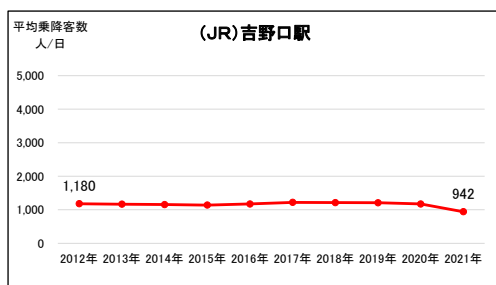
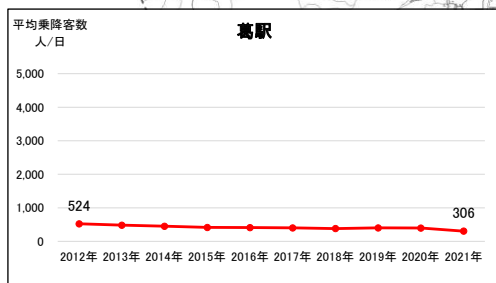
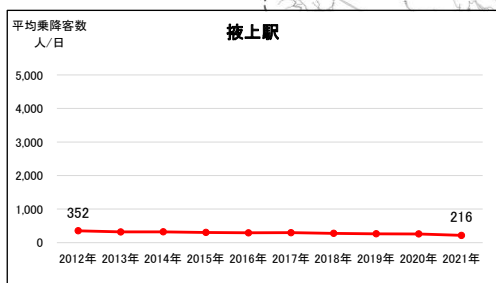
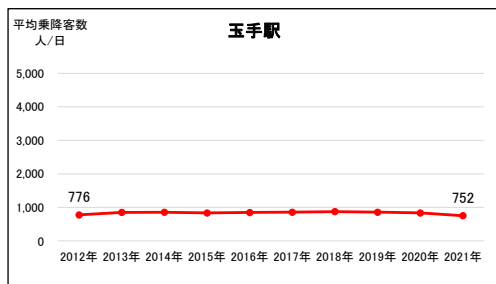
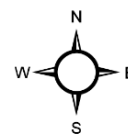
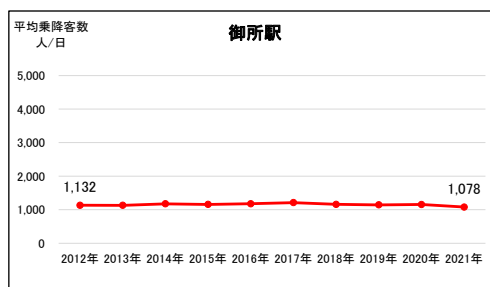
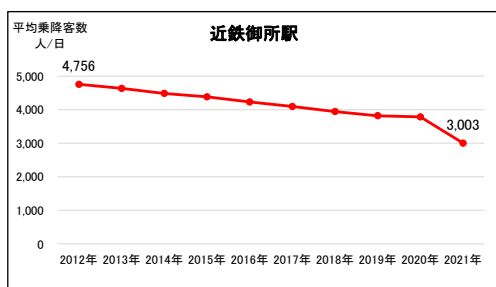
	近鉄御所線	近鉄吉野線		JR和歌山線				合計
	近鉄御所駅	葛駅	吉野口駅	御所駅	玉手駅	掖上駅	吉野口駅	
2012年	4,756	524	1,376	1,132	776	352	1,180	10,096
2013年	4,634	484	1,297	1,130	850	320	1,166	9,881
2014年	4,483	451	1,349	1,176	854	322	1,156	9,791
2015年	4,382	416	1,390	1,158	834	304	1,140	9,624
2016年	4,231	412	1,631	1,178	848	292	1,174	9,766
2017年	4,096	402	1,683	1,212	858	296	1,220	9,767
2018年	3,945	382	1,608	1,160	872	276	1,214	9,457
2019年	3,819	403	1,513	1,144	858	264	1,210	9,211
2020年	3,785	398	1,432	1,154	834	258	1,174	9,035
2021年	3,003	306	1,081	1,078	752	216	942	7,378
2012年 比	0.63	0.58	0.79	0.95	0.97	0.61	0.80	0.73

資料：奈良県統計年鑑より算出



図：駅別日平均乗降客数の比較（2021年）

資料：奈良県統計年鑑より算出



図：駅別日平均乗降客数の推移(2012年～2021年)

資料：奈良県統計年鑑より算出

3) バリアフリー状況

- ・ 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、バリアフリー経路により両駅間を移動するには、御所駅内跨線橋にエレベーターが設置されていないため、歩道のない道路を介して近隣の踏切まで迂回する必要があることに加え、国道24号を横断する必要があるため、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設置されていません。

表：鉄道各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							
			構内トイレ				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	スロープ
			トイレ	車いす 対応トイレ	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	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。

(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、障害者等の移動等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6号)、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。

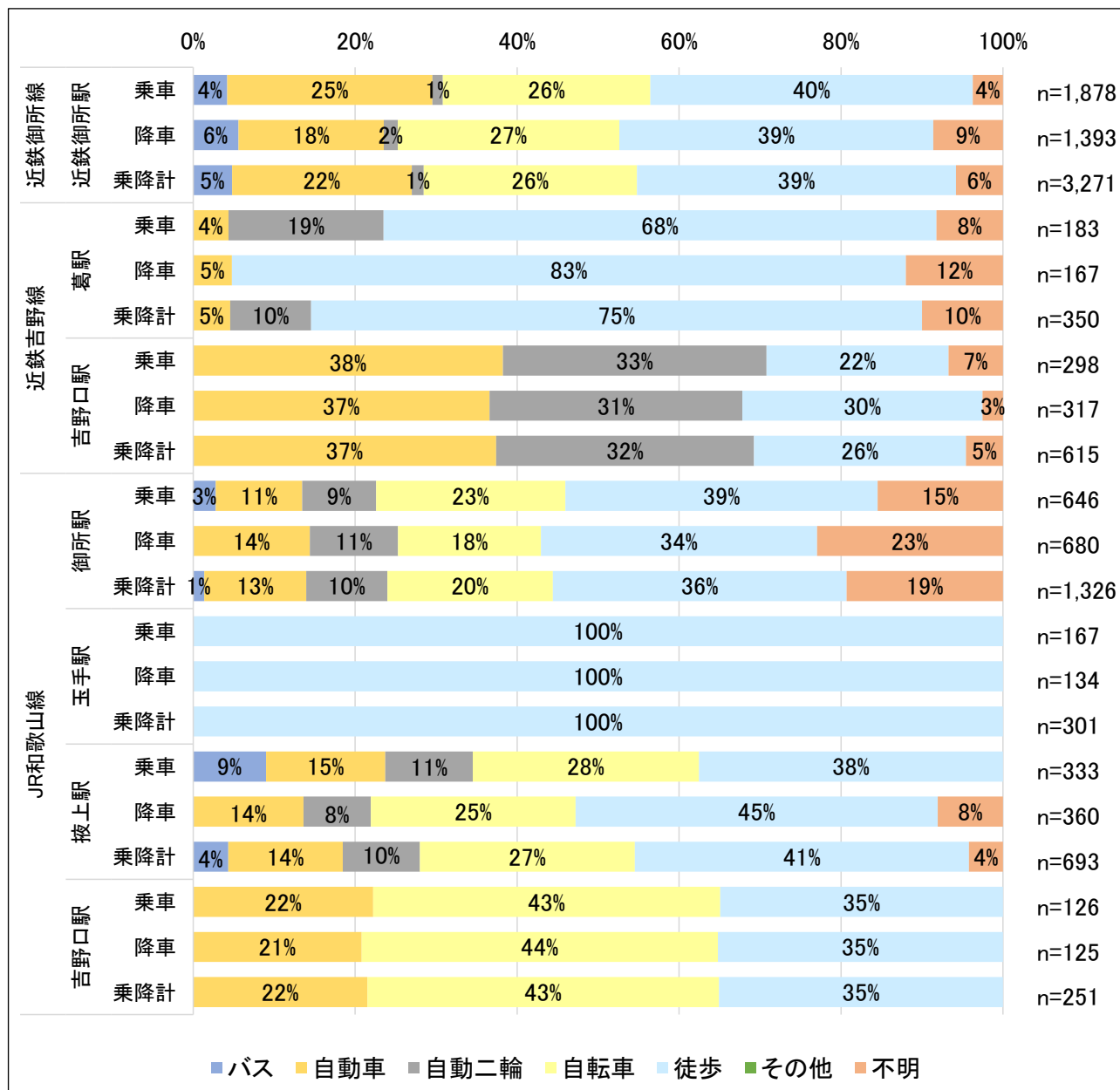
※スロープについては、「駅構外～改札口間」「改札口～ホーム間」のいずれかで設備があると判断できた場合に「○」と表記している。

※JR和歌山線「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「吉野口駅」には駅前に公衆トイレ等が設置されています。

資料：JRおでかけネット、近畿日本鉄道HP(2021年(令和3年)10月7日時点)、現地状況調査

4) 駅端末交通手段

- ・玉手駅や葛駅は、乗車・降車ともに徒歩での移動に大きく依存しています。一方、近鉄・JRがある御所駅や吉野口駅、掖上駅は、徒歩の比率が比較的小さく、複数の交通手段が利用されています。とくに後者は前者よりも利用者が多く、自動車や自転車との乗り換えが多い傾向にあります。



※パーソントリップ調査は、交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全ての動きについて把握することを通じて都市交通の実態をとらえるために実施される。

※駅端末交通手段は、出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した、主な交通手段を示す。

図：駅端末交通手段（平日）

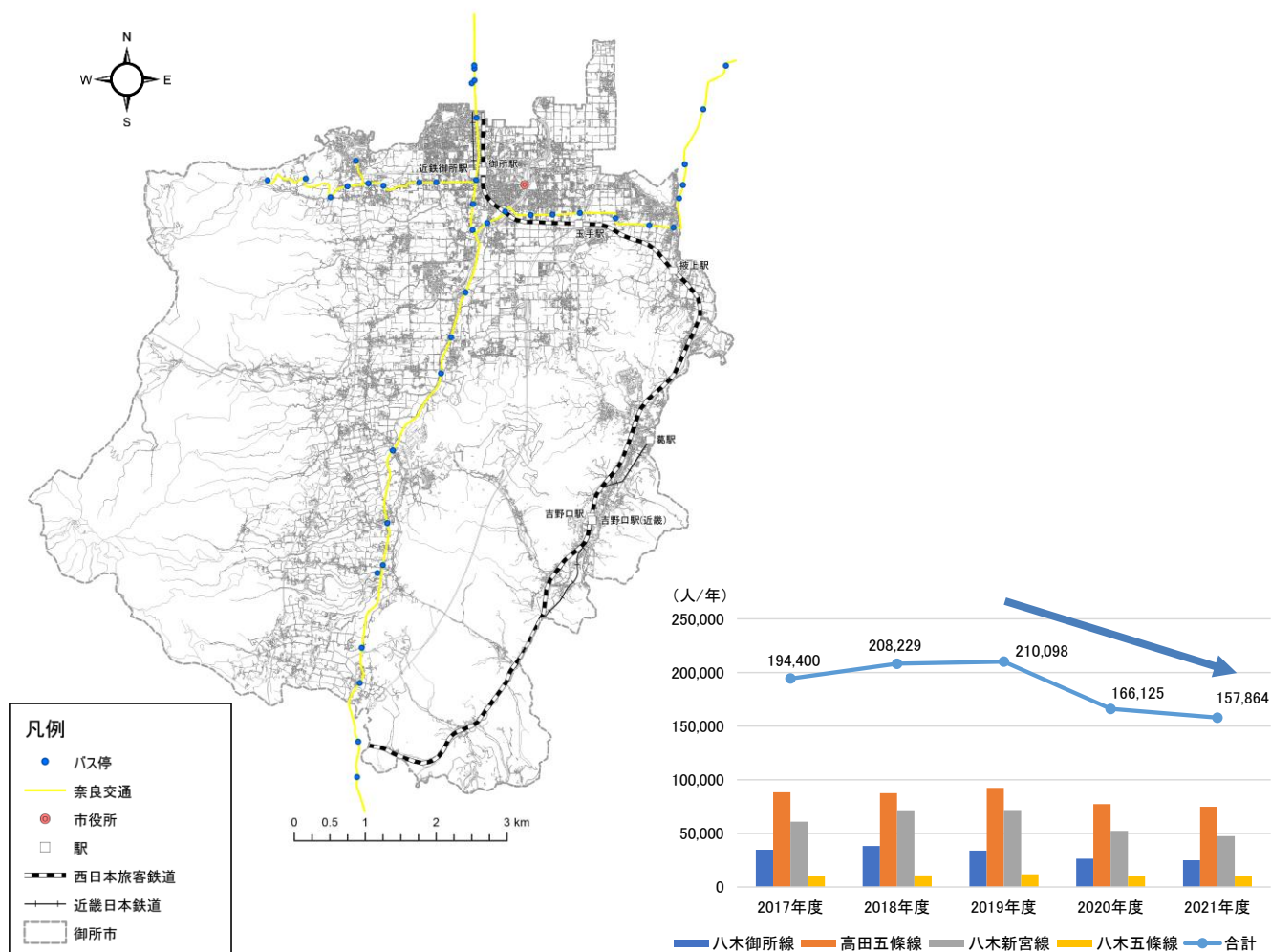
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010年（平成22年））

※第6回パーソントリップ調査（令和3年度）はコロナ禍における外出規制の等の影響が想定されるため、上記では第5回調査内容を記載

(2) バス

1) 一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)

- ・ 本市を通る路線バスは、奈良交通の民間路線バスが大和八木駅及び橿原神宮駅といった鉄道駅にアクセスしており(計10系統)、主に近鉄御所駅を中心に運行されています。
- ・ 路線バスの利用人員は2017年度(平成29年度)から2019年度(令和元年度)まではやや増加傾向でしたが、2019年度(令和元年度)から2020年度(令和2年度)にかけては新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、大幅に減少しています(約21%減少)。



※利用人員は推定。年度は10月～9月を1年としている。

図: バス路線網(路線バス)と利用人員の推移(2017年度～2021年度)

資料: 国土数値情報、奈良交通HP、御所市提供資料

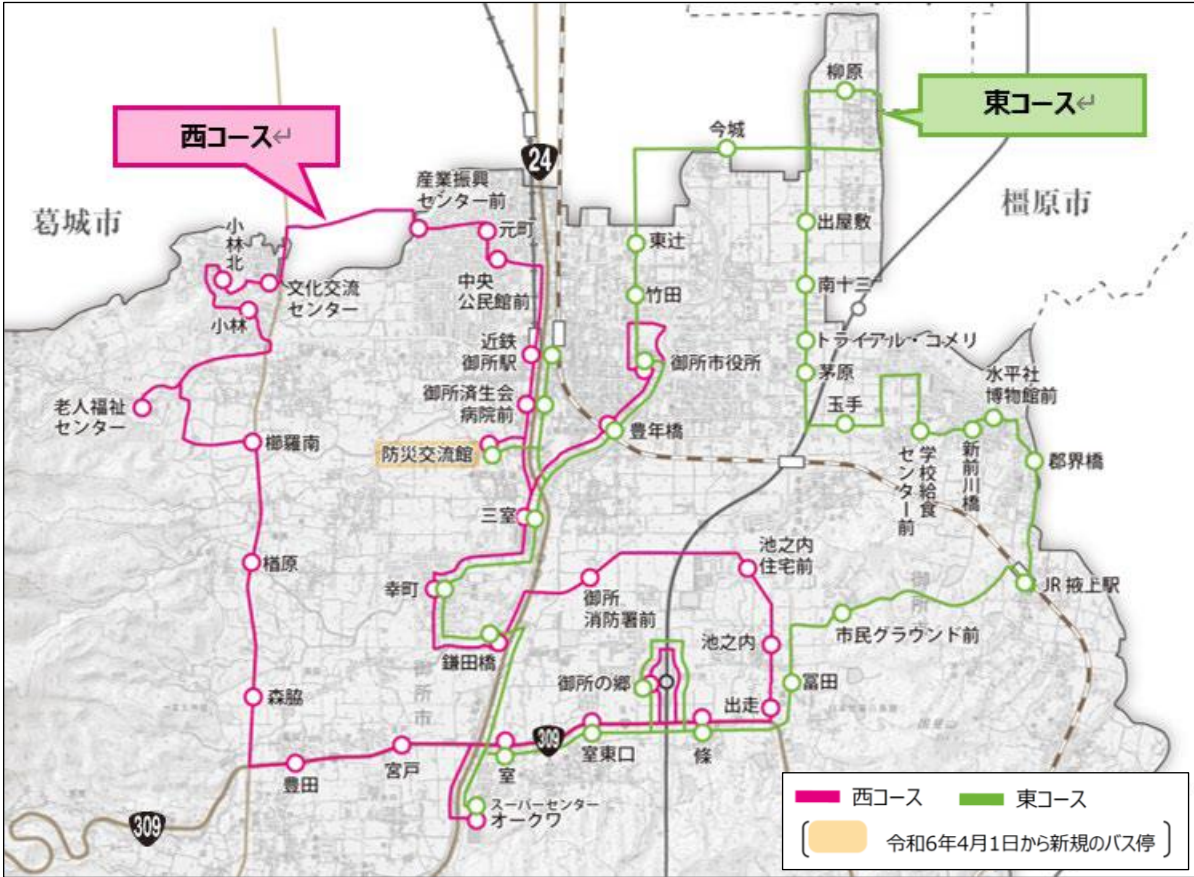
２） 自家用有償旅客運送（コミュニティバス）

- ・本市では、交通不便地域の日常生活を支える移動手段として、平成16年度からコミュニティバス「ひまわり号」を市全域の東西2コースに分けて運行していました。しかし、人口減少や利用ニーズの変化に伴い、利用者数は年々減少しており、利用状況に応じた持続可能な公共交通への見直しが必要となりました。
- ・これらを踏まえ、2018年度（平成30年度）に策定した「御所市内公共交通運行効率化計画」に基づき、2023年（令和5年）1月11日から本市内の公共交通の再編を実施しています。具体的には、輸送密度が高いコミュニティバスを市北部に集約し、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しました。

表：コミュニティバス再編の概要

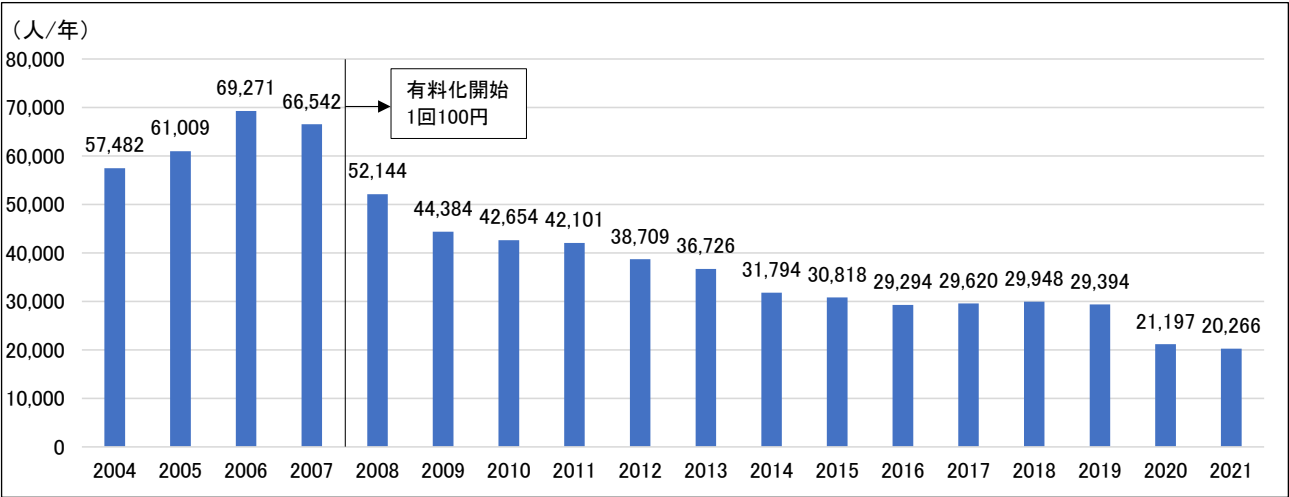
運行区域	市北部
運行期間	実証運行：2023年（令和5年）1月11日～2025年（令和7年）3月31日 本格運行：2025年（令和7年）4月1日～
運行主体	御所市（バス事業者に委託）
利用対象者	主に市民及び来訪者（利用制限はなし）
運休日	基本なし
運行形態	定時定路線
ダイヤ	・西コース：8便（1便あたり、起点から終点まで1時間程度） ・東コース：8便（1便あたり、起点から終点まで1時間程度）
運賃	・1回1乗車200円（65歳以上の市民及び運転免許証を自主返納された市民は100円） ・小学生以下は無料
ルート	・西コース →市北部の西側に点在する主要施設（老人福祉センター等）と近鉄御所駅、御所市役所等を繋ぐルートとする。 ・東コース →市北部の東側に点在する主要施設（市民グラウンド等）と近鉄御所駅、御所市役所等を繋ぐルートとする。

資料：御所市「御所市内公共交通 実証運行計画」2023年（令和5年）11月改定



図：運行ルート

資料：御所市「御所市内公共交通 実証運行計画」2023年（令和5年）11月改定



図：コミュニティバス利用者数の推移（2004年度～2021年度）

資料：御所市「御所市公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月、御所市提供資料

(3) タクシー

1) 一般乗用旅客自動車運送事業(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。

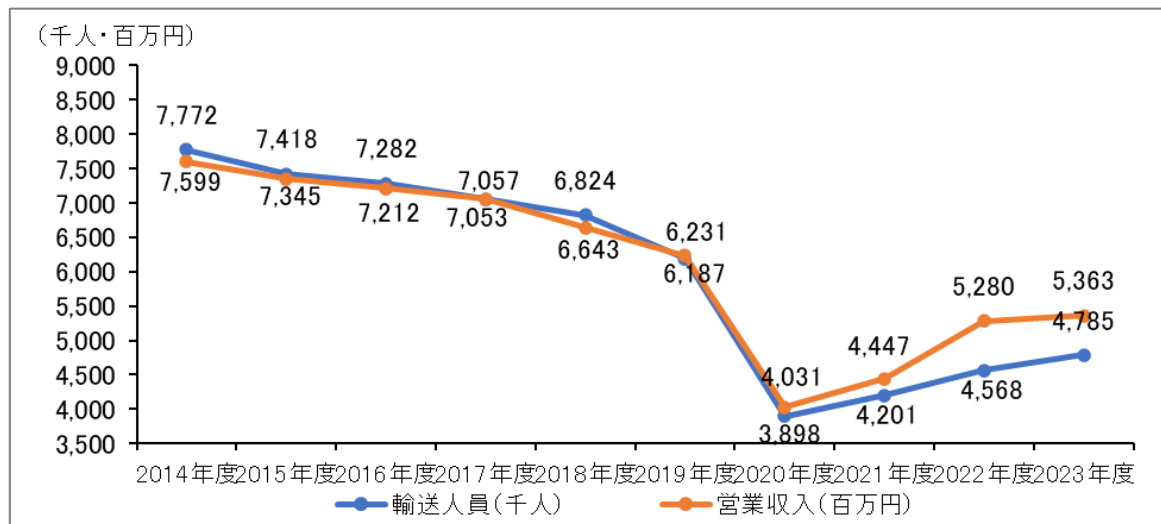


図: 奈良県におけるタクシー輸送人員と運送収入の推移(2014年度～2023年度)

資料: 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局

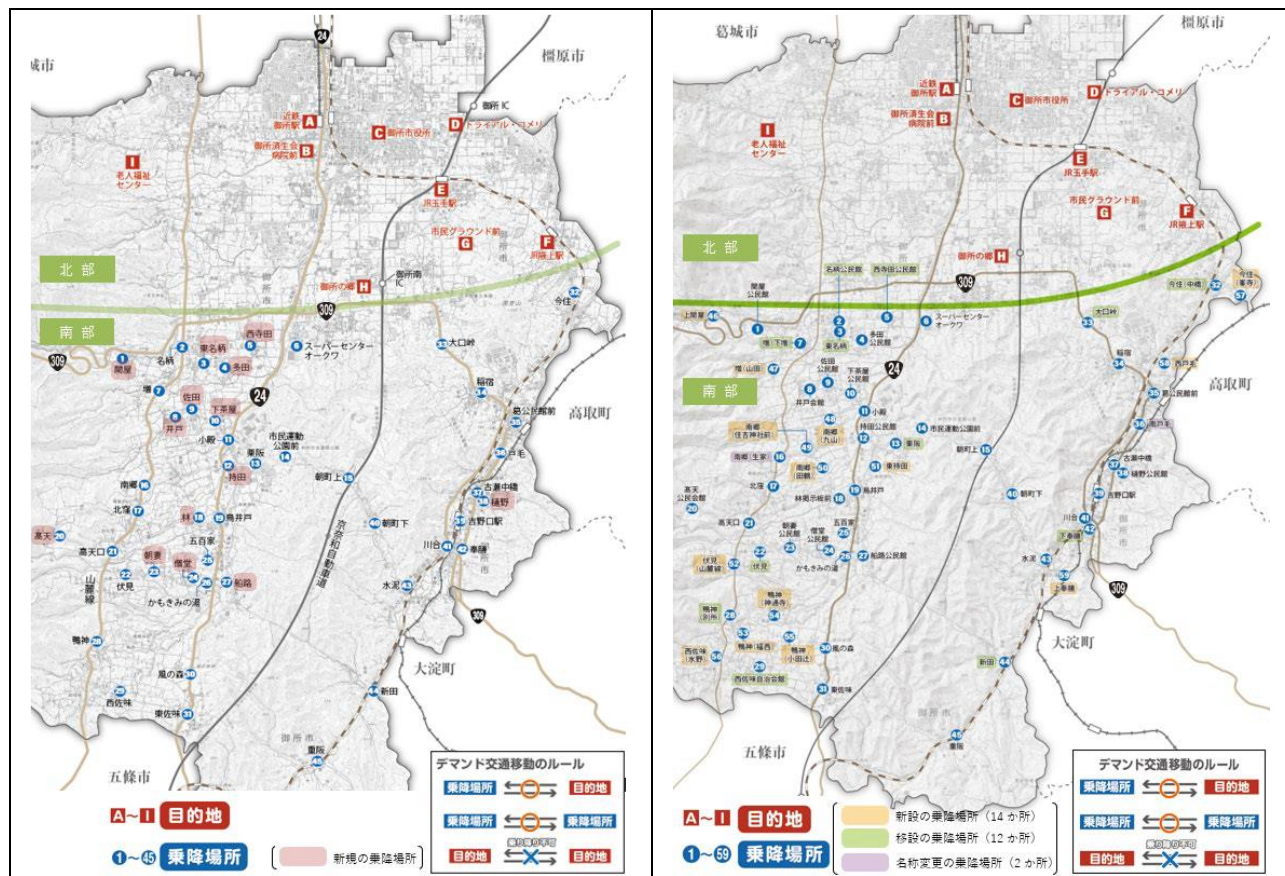
２） 一般乗合旅客自動車運送事業（デマンドタクシー）

- 市南部の乗降場所（再編前のコミュニティバスのバス停等）と市北部の主要施設、市南部の乗降場所間を運行します。利用するには事前に利用者登録が必要で、予約に応じて運行します。

表：デマンドタクシーの概要

利用対象者	市南部の市民（事前利用者登録必要）
運行区域	市南部、市北部の主要施設（市役所、近鉄御所駅、スーパー、病院等）
運行期間	実証運行：2023年（令和5年）1月11日～2025年（令和7年）3月31日 本格運行：2025年（令和7年）4月1日～
運休日	日曜日、12月29日～1月3日
運行時間	午前9時（始発）～午後5時（終発）
運行主体	御所市（運行予定者は、市内に営業所を有する道路運送法第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得ている事業者とする。）
予約受付日時	毎日 9時00分～17時00分 ※年末年始（12月29日～1月3日）は休み
車両	ユニバーサルデザイン型タクシー：2台
運行料金	・1人1乗車500円（65歳以上の市民及び運転免許証を自主返納された市民は300円） ・介助人は一律500円 ・小学生以下は無料（保護者（中学生以上）の同乗が必要）
運行形態	予約制デマンド交通（事前登録制）
停留所	・乗降場所：（市南部） 2023年（令和5年）1月11日～2024年（令和6年）3月31日 45箇所 2024年（令和6年）4月1日以降 59箇所 ・目的地（市北部） 2023年（令和5年）1月11日～2024年（令和6年）3月31日 9箇所

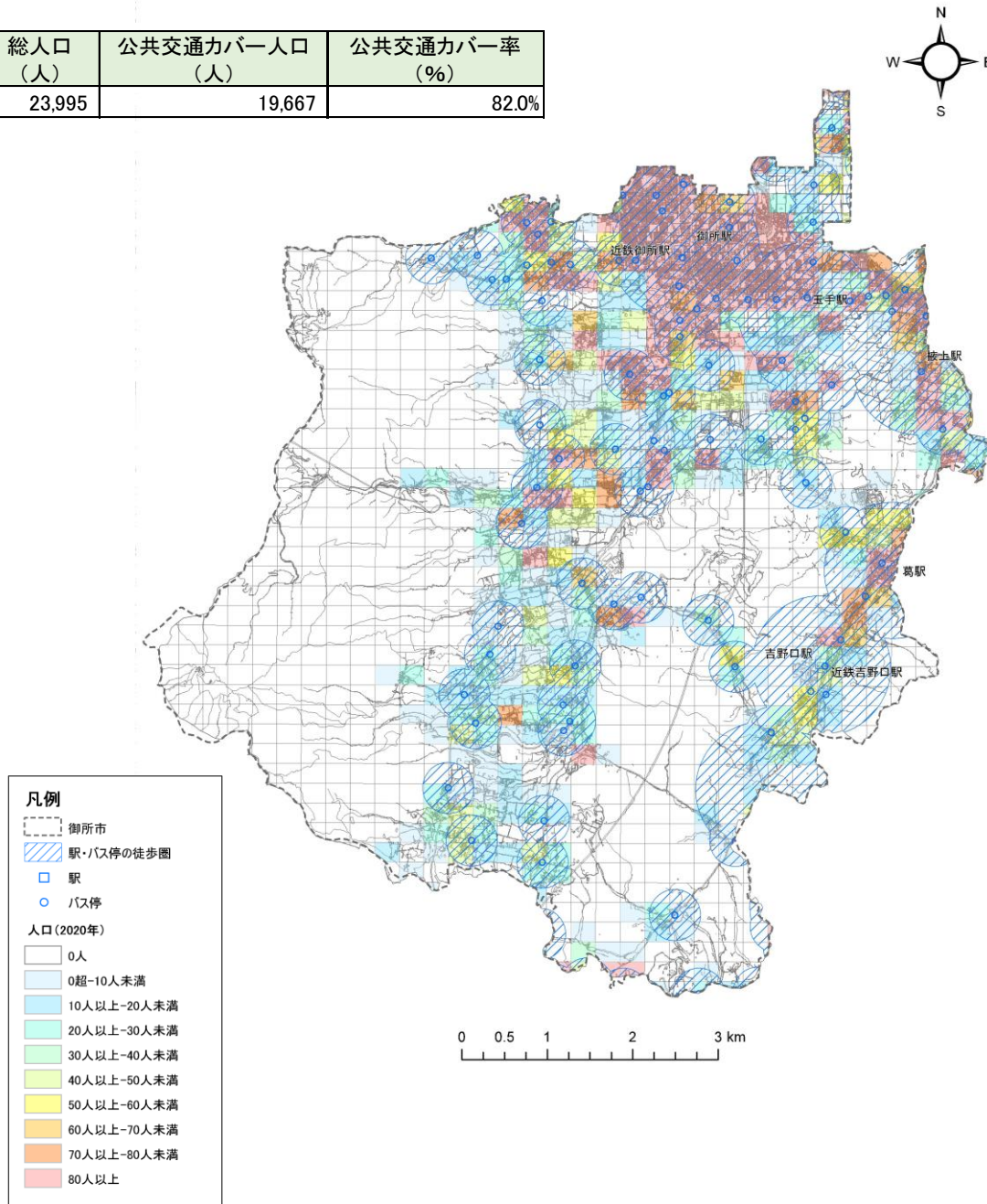
資料：御所市HP、御所市「御所市地域公共交通計画」2023年（令和5年）12月改策定



(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、2020年（令和2年）時点で19,667人で、公共交通カバー率は82.0%となっています。

総人口 (人)	公共交通カバー人口 (人)	公共交通カバー率 (%)
23,995	19,667	82.0%



※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ます。

(国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」2014年（平成26年）)

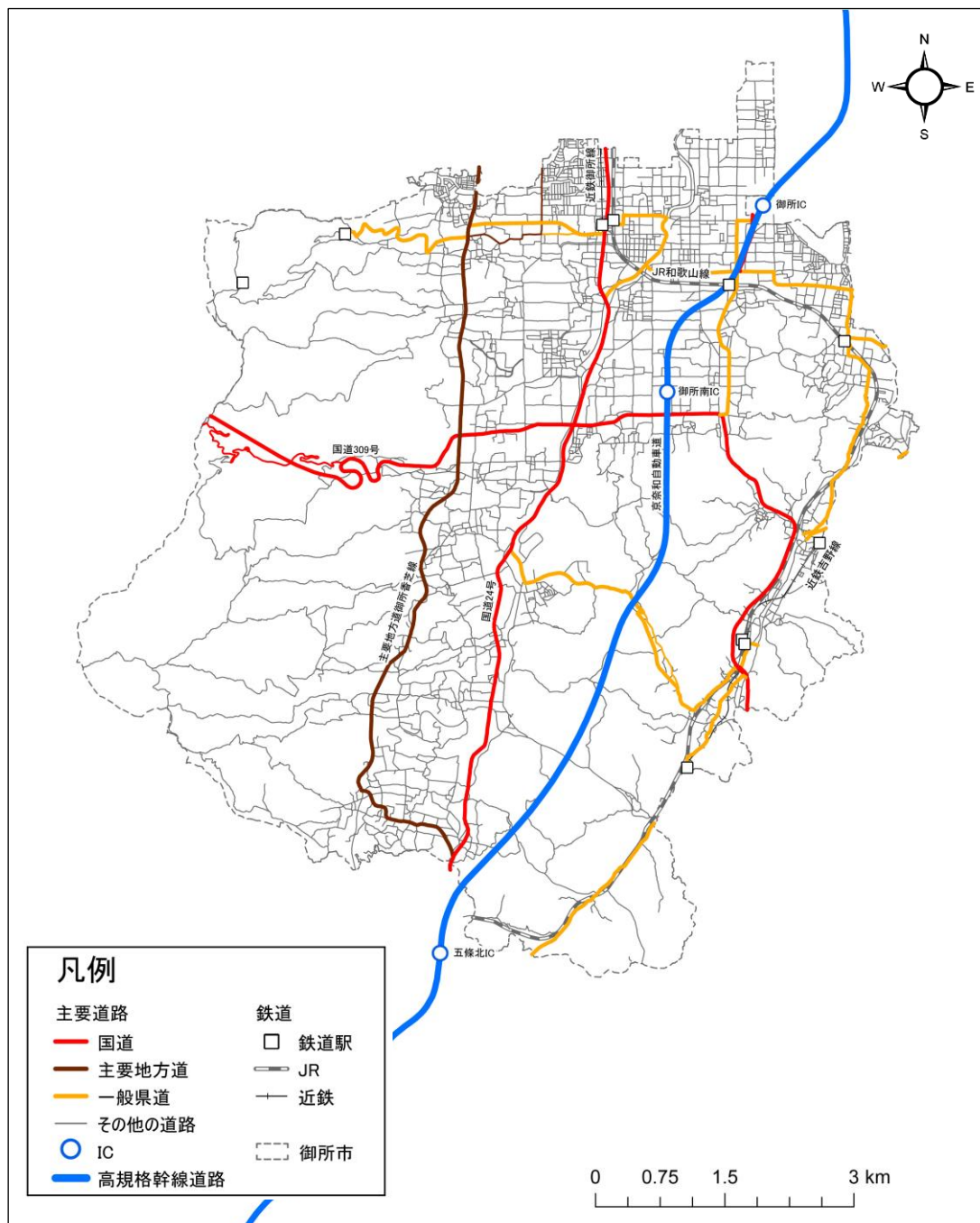
図：公共交通カバー率

資料：国土交通省「国土数値情報」2020年（令和2年）

2-5 道路等

(1) 広域道路ネットワーク

- ・ 本市は高規格道路の京奈和自動車道と国道24号、主要地方道御所香芝線が市内を縦断し、国道309号が市内を横断する広域道路ネットワークを形成しています。
- ・ 高規格道路として京奈和自動車道が市内を縦走しており、中心市街地地区周辺に御所ICと御所南ICの2つのICがあります。
- ・ 今後、京奈和自動車道の全線開通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より一層のアクセス環境の向上が見込まれます。



図：広域道路ネットワーク

資料：御所市HP「都市計画区域」

(2) 都市計画道路

- 本市における都市計画道路は10路線（18.97km）であり、そのうちの40.7%（7.73km）が改良済、25.3%（4.80km）が概成済です。

表：都市計画道路整備状況

番号	路線名	最終都計 【年度】	計画延長 (km)	改良済 延長 (km)	概成済 延長 (km)	標準幅員 (m)	車線数
1・3・1	京奈和 自動車道	H15.9.24	8.70	0.00	0.00	22	4
3・2・3	橿原御所線	H15.9.24	2.66	1.59	0.00	38	2
3・4・2	橿原五條線	H15.9.24	3.70	0.00	3.70	16	2
3・3・53	御所高取線	R1.8.23	1.67	0.00	0.00	26	4
3・4・900	室富田線	H15.9.24	1.76	0.00	0.00	16	2
3・5・900	御所櫛羅線	H15.9.24	1.58	1.58	0.00	14	2
3・5・901	西柏玉手線	R1.8.23	1.10	0.00	1.10	12	2
3・5・902	北十三富田線	R1.8.23	2.99	1.72	0.00	12	2
3・5・903	大広相田線	H15.9.24	0.72	0.27	0.00	12	2
3・6・900	御所北町線	R1.8.23	1.50	1.31	0.00	8	2
3・6・901	三室御所線	R1.8.23	1.29	1.26	0.00	9	2
総延長			18.97	7.73	4.80		

※改良済延長は以下の区間延長の合計を指す。

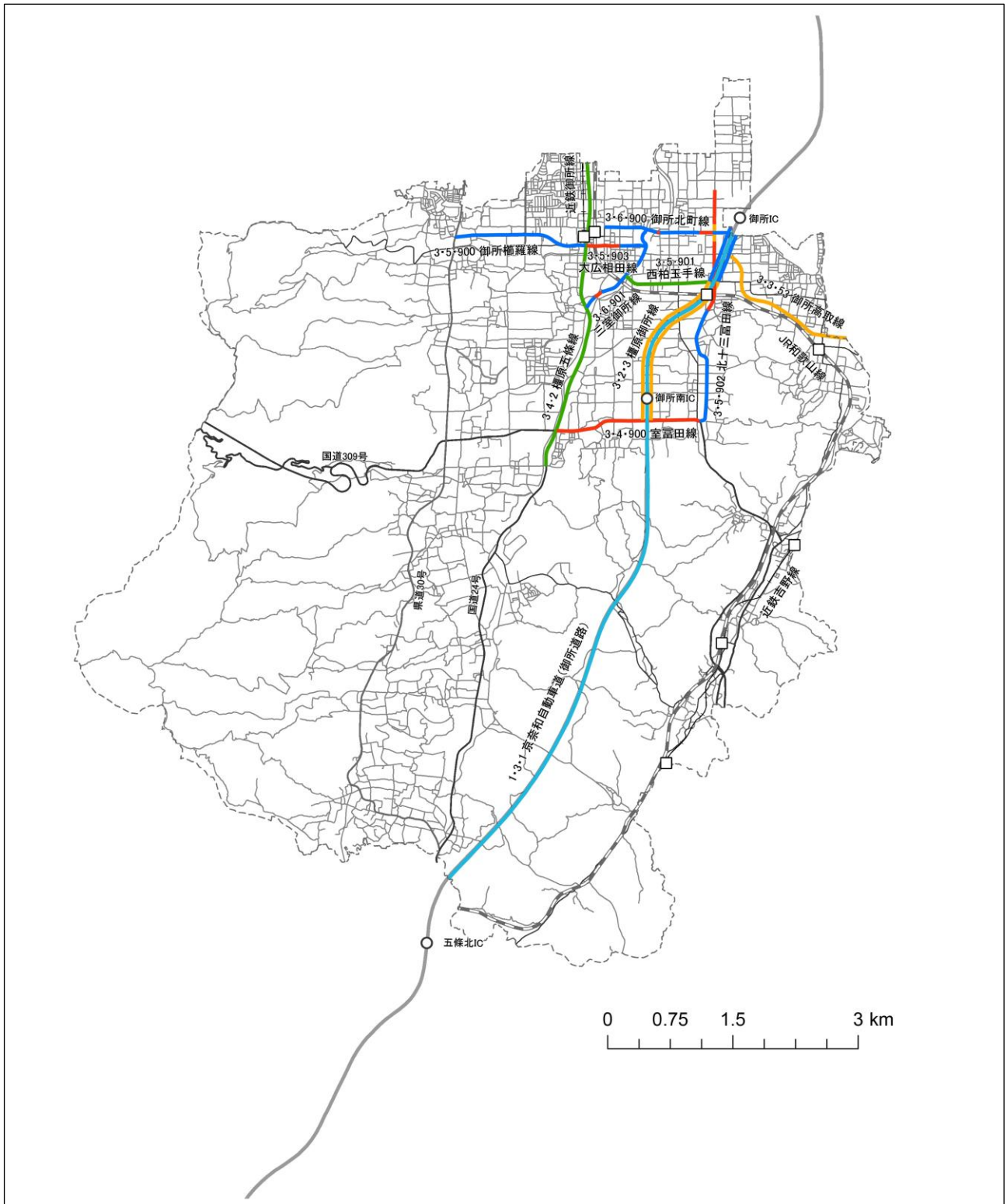
- ・道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
- ・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長

※概成済延長は以下の区間延長の合計を指す。

- ・改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

（国土交通省HP「2020年（令和2年）都市計画現況調査 表注一覧」）

資料：御所市提供資料、奈良県HP



※事業実施の際には、多少のずれが生じる場合があります。

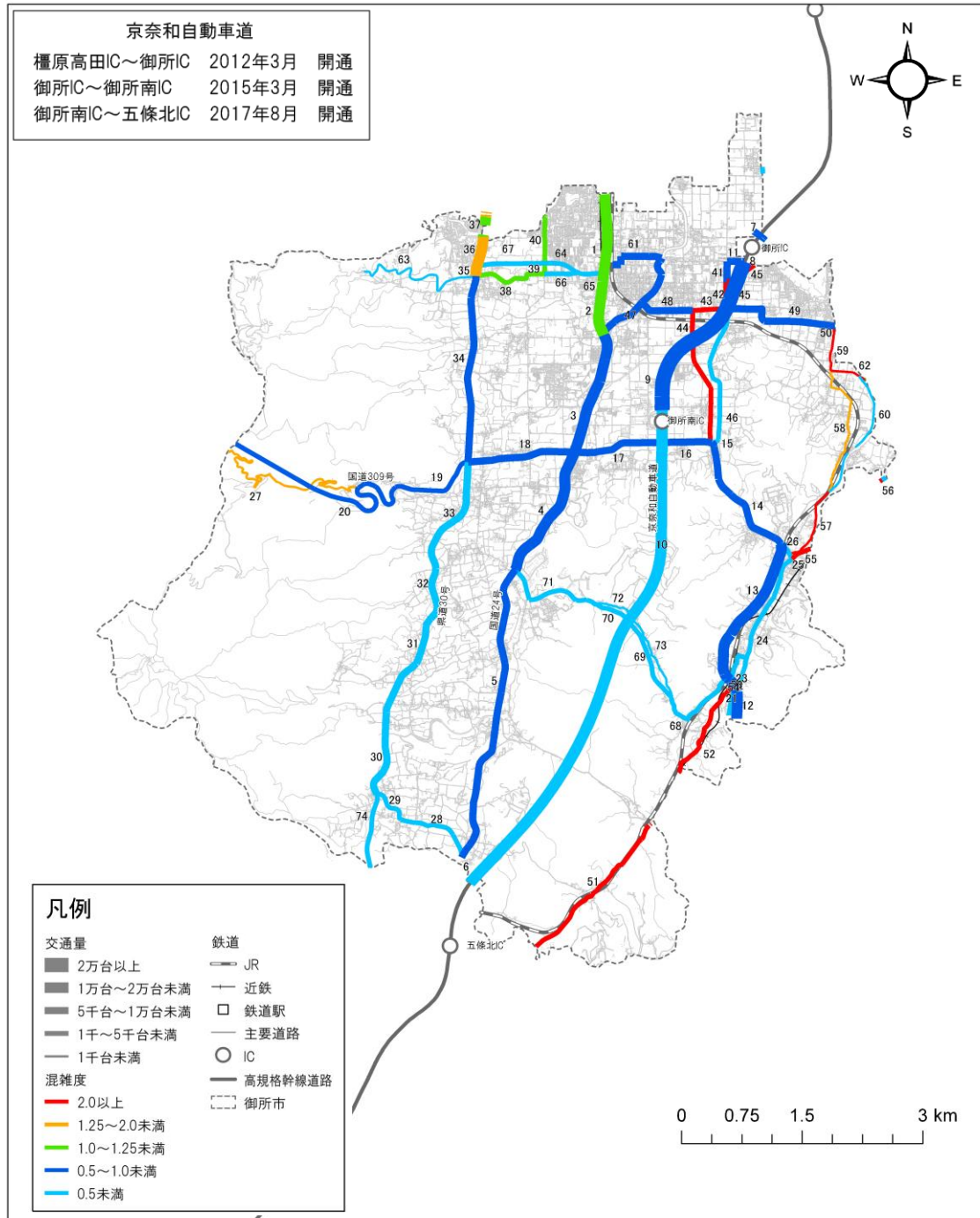
図：都市計画道路整備状況図

資料：御所市提供資料、国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所HP

(3) 道路交通状況

1) 交通量・混雑度・旅行速度

- 本市の広域道路の交通量は、2021年（令和3年）の道路交通センサスによれば、国道24号が25,814台と最も多く、次に県道30号御所香芝線の14,308台となっています。



※混雑度とは、交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比

混雑度＝交通量（台/12h）/交通容量（台/12h）

※資料は、京奈和自動車道（御所南IC～五條北IC）開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合がある。

図：交通量・混雑度

資料：2021年度（令和3年度）道路交通センサス

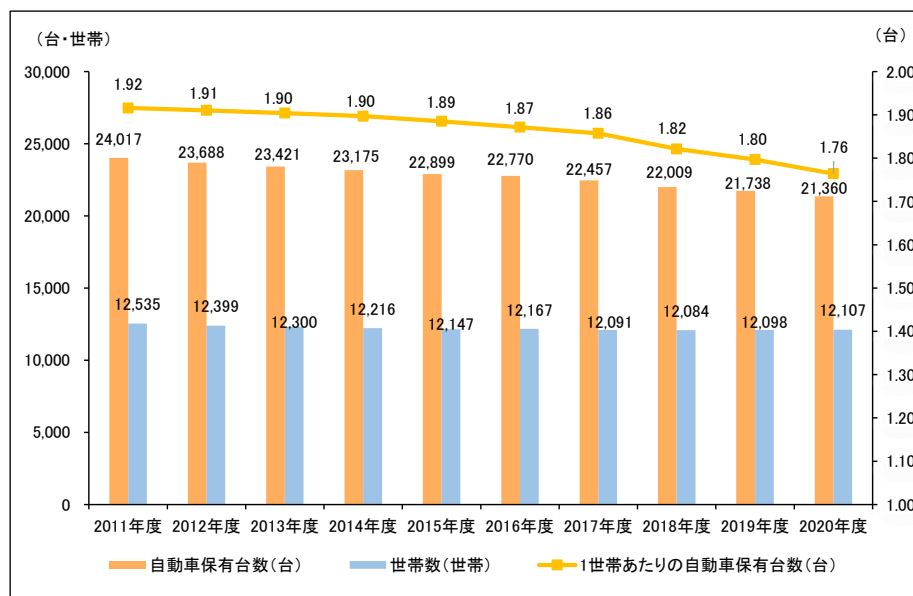
表：道路交通状況

No.	種別	路線 番号	路線名	平日24時 間交通量 (台)	昼夜率	大型車 混入率 (%)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	
								上り	下り
1	一般国道	24	一般国道24号	15,949	1.20	9.6	1.12	22.3～23.9	21.8～24.6
2	一般国道	24	一般国道24号	12,681	1.20	10.6	0.88	35.6	31.4
3	一般国道	24	一般国道24号	11,275	1.20	15.9	0.87	36.6	34.6
4	一般国道	24	一般国道24号	8,908	1.20	13.1	0.58	28.9～44.0	25.2～41.6
5	一般国道	24	一般国道24号 (京奈和自動車道)	25,814	1.35	18.3	0.71	34.9	44.7
6	一般国道	24	一般国道24号 (京奈和自動車道)	20,024	1.37	16.5	0.61	33.2	58.4
7	一般国道	24	一般国道24号 (京奈和自動車道)	15,144	1.37	15.6	0.46	57.6	70.7
8	一般国道	24	一般国道24号 (京奈和自動車道)	4,477	1.37	14.8	0.49	29.1	25.8
9	一般国道	309	一般国道309号	12,635	1.28	7.1	0.85	41.7～52.4	45.0～51.8
10	一般国道	309	一般国道309号	7,436	1.30	16.2	0.66	9.8～35.5	17.1～35.7
11	一般国道	309	一般国道309号	4,096	1.27	19.0	0.51	36.1～66.0	44.1～62.8
12	一般国道	309	一般国道309号	1,389	1.19	8.4	0.15	21.0～41.6	12.7～41.6
13	一般国道	309	一般国道309号	766	1.18	8.1	1.45	41.7	25.2
14	地方主要道	30	御所香芝線	2,356	1.29	18.2	0.15	31.4	45.1
15	地方主要道	30	御所香芝線	1,820	1.21	18.1	0.12	40	26.6
16	地方主要道	30	御所香芝線	6,376	1.29	8.6	0.38	47.5	51.4
17	地方主要道	30	御所香芝線	6,678	1.22	9.7	0.42	45.7～51.0	43.4～55.8
18	地方主要道	30	御所香芝線	8,254	1.29	12.0	0.77	40.2	40.9
19	地方主要道	30	御所香芝線	14,308	1.23	12.6	1.37	17.7～38.0	18.7～37.4
20	地方主要道	30	御所香芝線	1,846	1.28	2.2	1.06	4.7～28.9	8.5～29.1
21	一般都道府県道	116	大和高田御所線	6,694	1.17	7.4	9.09	15.5～24.2	18.6～19.3
22	一般都道府県道	116	大和高田御所線	4,513	1.27	6.4	0.49	28.4	27.2
23	一般都道府県道	116	大和高田御所線	3,359	1.27	6.8	3.51	22.2～27.4	25.1～29.8
24	一般都道府県道	116	大和高田御所線	5,914	1.27	6.3	30.05	71.5	43.6
25	一般都道府県道	118	御所高取線	6,527	1.27	11.7	0.53	11.6～30.9	10.8～34.0
26	一般都道府県道	120	五條高取線	2,498	1.22	12.0	5.09	21.3～44.5	4.9～46.1
27	一般都道府県道	120	五條高取線	1,409	1.19	8.4	2.69	24.3～29.6	29.1～42.0
28	一般都道府県道	133	戸毛久米線	660	1.19	5.2	2.07	11.7～33.8	21.5～31.6
29	一般都道府県道	133	御所停車場線	554	1.28	6.2	1.69	47.8	42.2
30	一般都道府県道	162	櫛羅御所線	5,152	1.27	4.3	0.51	17.9	18.8
31	一般都道府県道	213	櫛羅御所線	882	1.16	13.8	0.14	24.6	15
32	一般都道府県道	213	櫛羅御所線	3,423	1.16	7.0	0.34	21.0～32.9	9.3～39.4
33	一般都道府県道	213	櫛羅御所線	1,048	1.16	4.8	0.16	13.1	9.7
34	一般都道府県道	215	古瀬小殿線	2,553	1.22	22.1	0.33	21.2～47.3	22.2～53.8
35	一般都道府県道	215	古瀬小殿線	121	1.22	9.1	0.49	20.1～43.8	20.1～27.6
36	一般都道府県道	261	西佐味中之線	4,365	1.27	5.4	0.49	39.3	40.3

資料：2021年度（令和3年度）道路交通センサス

(4) 自動車保有台数

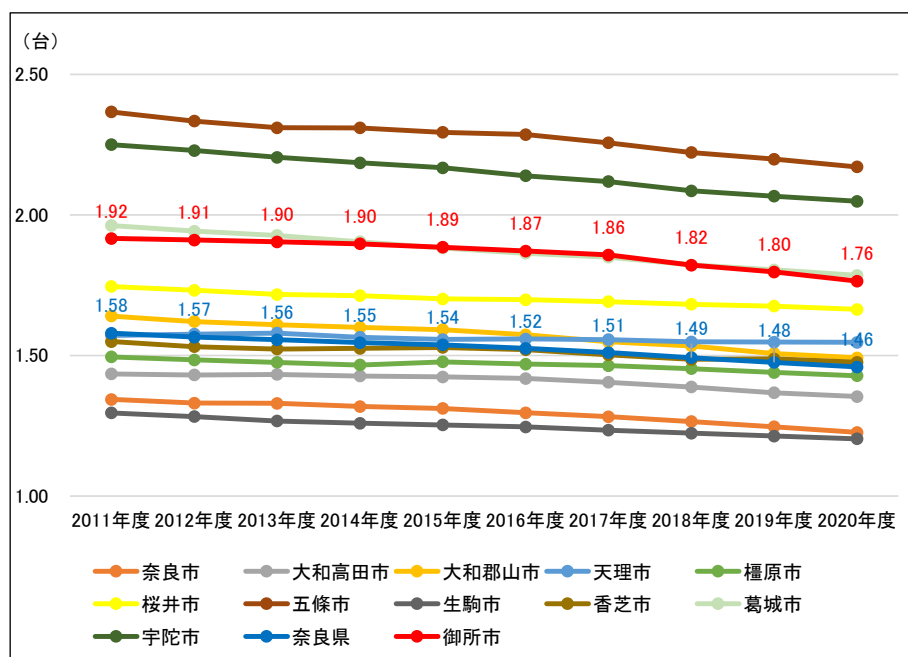
- ・ 2020年度（令和2年度）は2011年度（平成23年度）と比較して、世帯数は428世帯減少し、自動車保有台数は2,657台減少しています。
- ・ 本市の1世帯あたりの自動車保有台数は減少し続けており、2011年度（平成23年度）の1.92台から2020年度（令和2年度）には1.76台に減少しています。一方で、奈良県内の平均1.46台を上回り、自動車交通への依存度が高くなっています。



※自動車保有台数は普通乗用車(自家用車)、小型乗用車(自家用車)、軽自動車(原付自動車、二輪車、三輪車、四輪乗用、四輪貨物、小型特殊、二輪小型自動車を含む)の合計

図：世帯数と自動車保有台数の推移(2011年度～2020年度)

資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

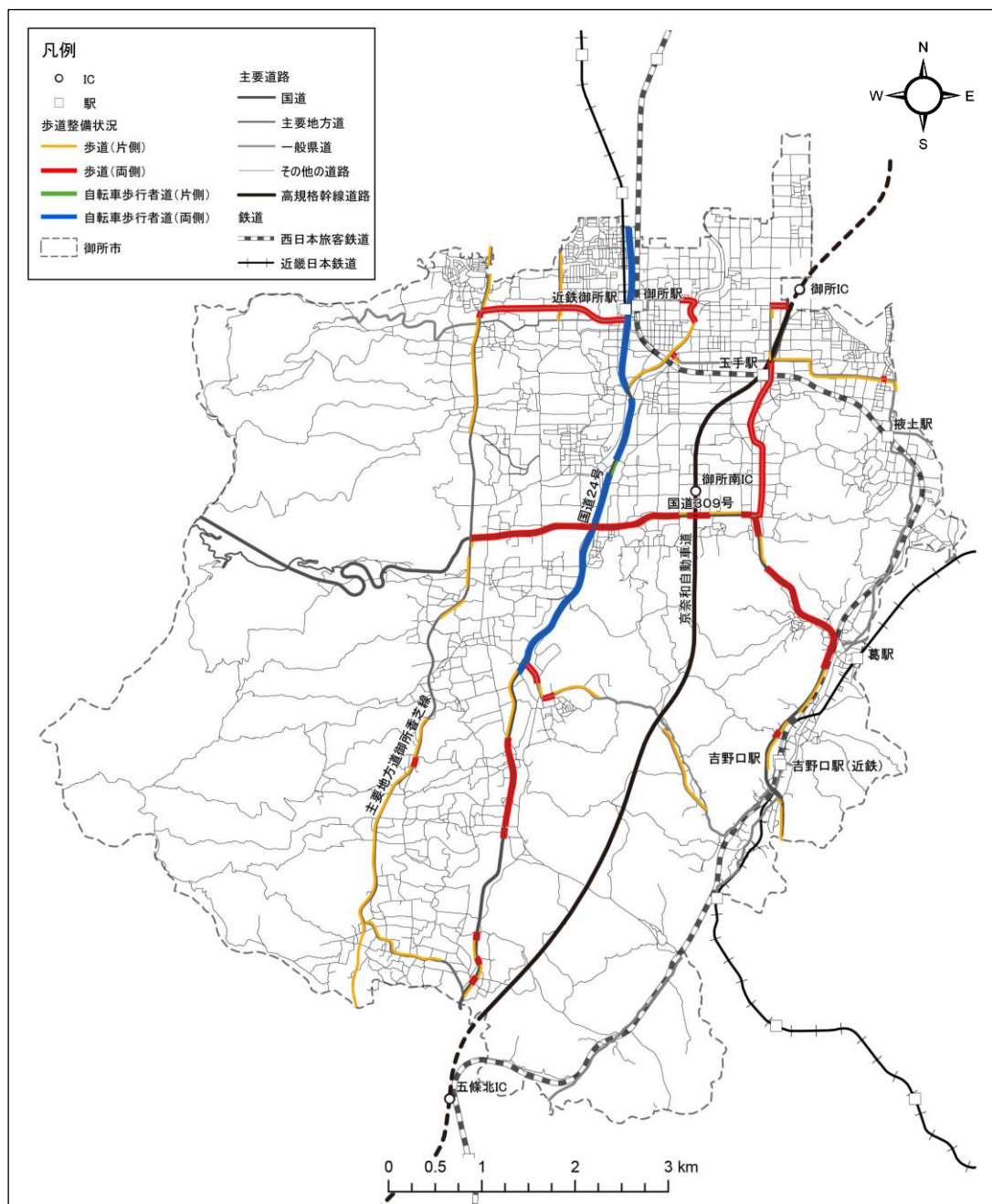


図：1世帯あたりの自動車保有台数の推移(2010年度～2020年度)

資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

(5) 歩道整備状況

- ・ 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概ね整備されていますが、一部狭隘な歩道となっている部分も存在しています。また、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が、一方で、市内の南部では片側のみの整備や、歩道が整備されていない区間も多く存在しています。
- ・ 本市の主要な道路のなかでは、とくに主要地方道御所市香芝線で未整備の区間が多く見られます。
- ・ このように、本市では狭隘・未整備となっている歩道が非常に多いことから、歩行者が安心して歩ける歩行空間の整備が必要です。



※Googleマップの情報更新の問題などから、必ずしも現在の整備状況を正確に反映しているとは限らない。

図: 歩道整備状況

資料: Googleマップ(2022年(令和4年)2月25日時点)

(6) サイクリングコース

- 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」が縦走しているほか、自転車による県内の広域的な周遊観光、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（中将姫ルート、巨勢ルート、金剛葛城ルート、飛鳥御所ルート）が市内を通過しています。

表:サイクリングルート「ならクル」

ルート名	主な見どころ
中将姫ルート	品善寺/達磨寺/當麻寺/長尾神社
巨勢ルート	市尾宮塚古墳/安楽寺/坂合黒彦皇子墓/石塚遺跡
金剛葛城ルート	中村邸/高鴨神社/五條文化博物館/九品寺
飛鳥御所ルート	橘寺/キトラ古墳/岡宮天皇陵/孝昭天皇山上陵

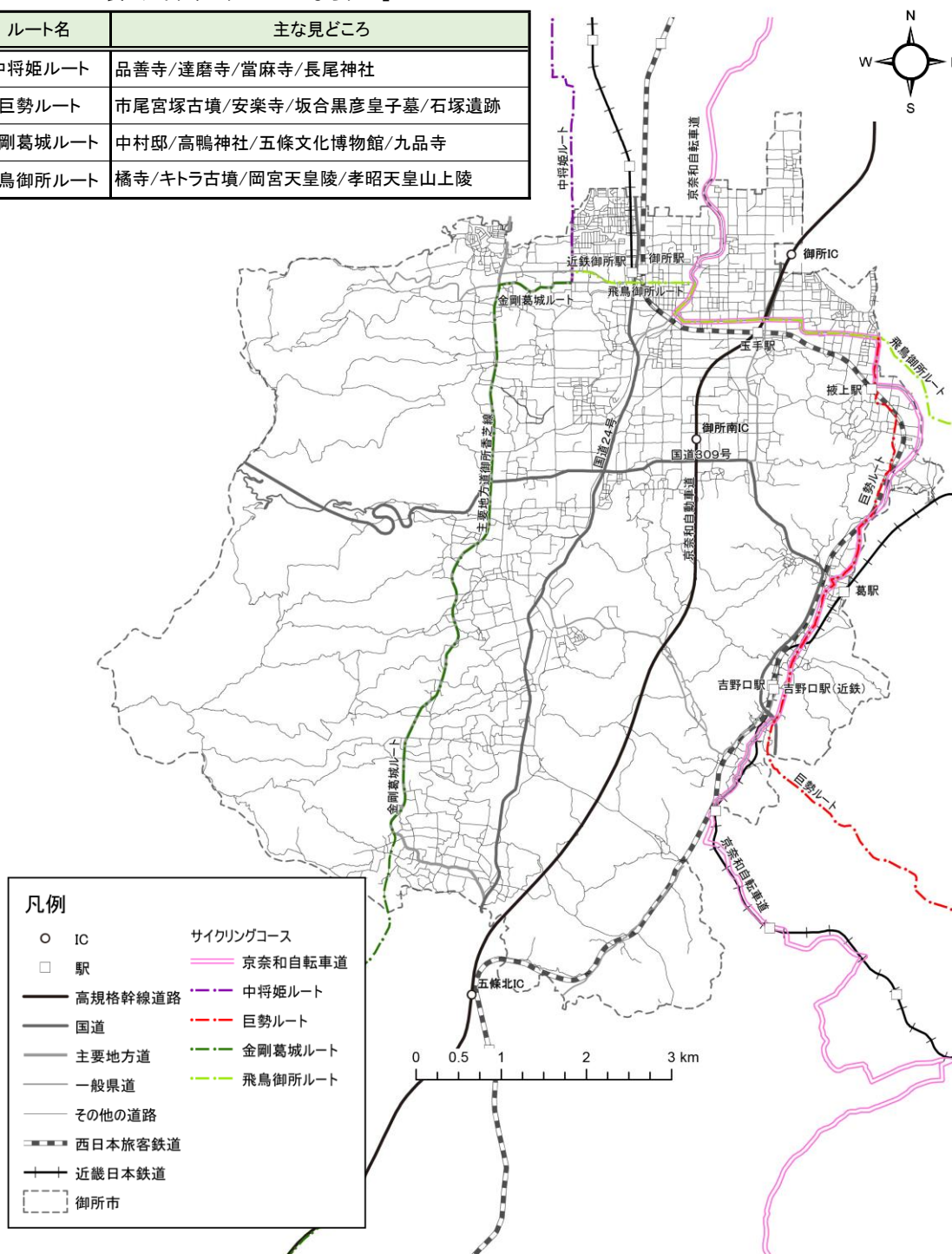


図:御所市のサイクリングコース

資料:奈良県HP

(8) 緊急輸送道路・指定緊急避難場所

- ・ 本市の緊急輸送道路は第一次緊急輸送道路が5路線、第二次緊急輸送道路が2路線指定されています。指定緊急避難場所は18箇所が指定されています。
- ・ 本市の新たな地域防災拠点として、災害時における避難者の収容、情報管理や支援活動の中枢機能、食料等の備蓄などの機能を果たすことを目的に「御所市防災交流館」が2024年4月1日にオープンしました。

表：御所市内の指定緊急避難場所

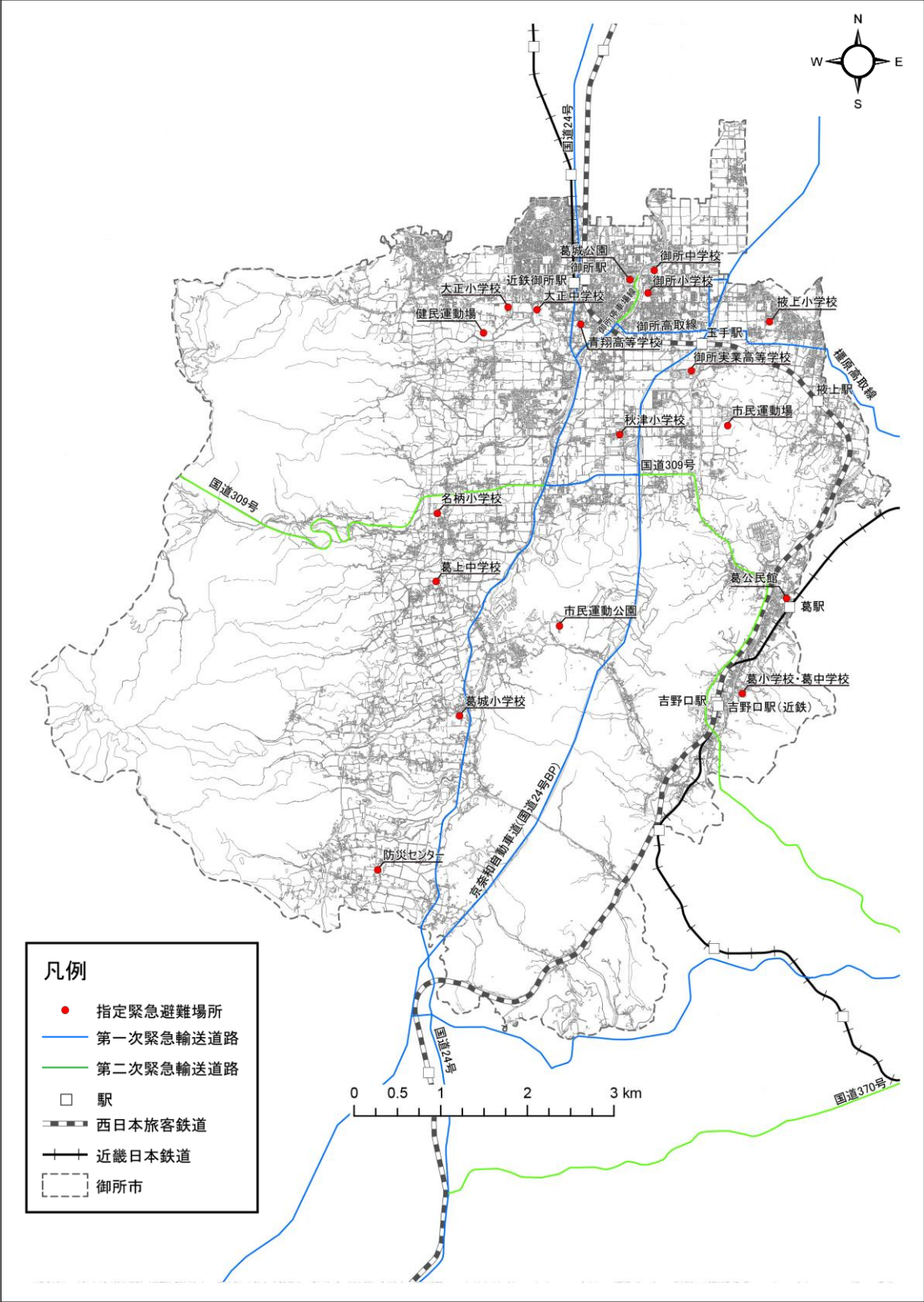
No.	施設・場所名	指定避難所	収容施設種類
1	青翔高等学校	○	運動場
2	御所中学校	○	運動場
3	御所小学校	○	運動場
4	大正中学校	○	運動場
5	大正小学校	○	運動場
6	名柄小学校	○	運動場
7	葛上中学校	○	運動場
8	葛城小学校	○	運動場
9	防災センター	○	運動場
10	秋津小学校	○	運動場
11	御所実業高等学校	○	運動場
12	葛小学校・葛中学校	○	運動場
13	葛公民館	○	運動場
14	掖上小学校	○	運動場
15	健民運動場	－	運動場
16	市民運動公園	－	運動場
17	市民運動場	－	運動場
18	葛城公園	－	公園

資料：御所市HP

表：御所市内の緊急輸送道路

緊急輸送道路道路区分	道路種別	路線名
第一次	一般国道(指定区間)	国道24号
		京奈和自動車道
	一般国道(指定区間外)	国道309号
	一般都道府県道	大和高田御所線
		御所高取線
第二次	一般国道(指定区間外)	国道309号
	一般都道府県道	御所停車場線

資料：奈良県「奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画の見直し」2024年(令和6年)3月
奈良県「緊急輸送道路ネットワーク図」2024年(令和6年)3月

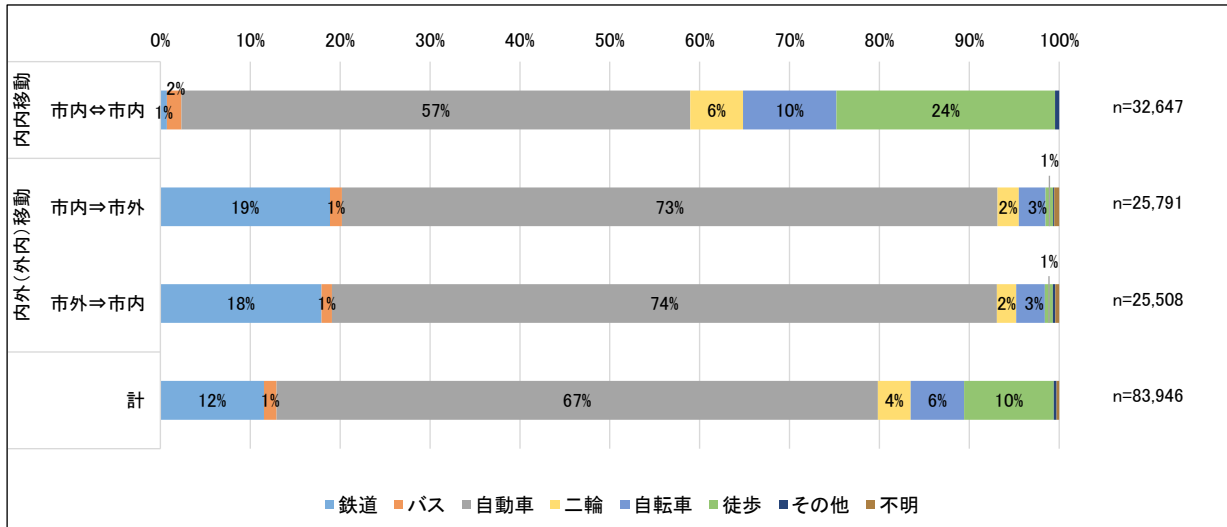


図：緊急輸送道路位置図
資料：御所市HP、奈良県「緊急輸送道路ネットワーク図」2024年（令和6年）3月、国土数値情報

2-6 交通行動

(1) 移動手段

- ・ 内内、内外移動とも移動手段は自動車が多くなっています。
- ・ 内外移動では、鉄道が19%程度を占めています。

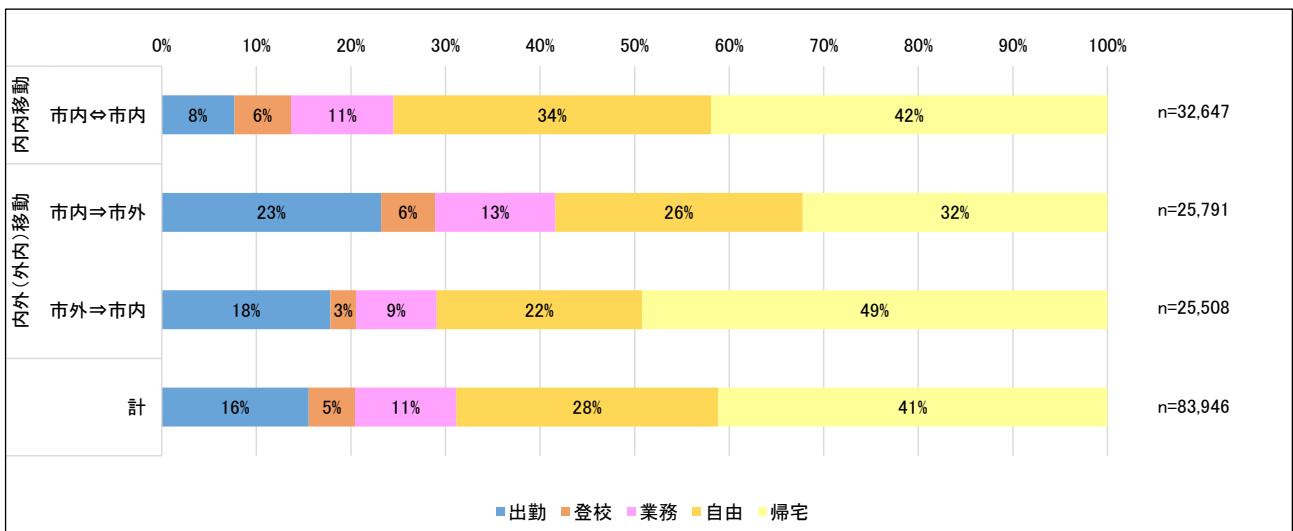


図：平日・外出時の移動手段

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

(2) 移動目的

- ・ 内内、内外移動とも移動目的は「帰宅」が多くなっています。
- ・ 内内移動での「出勤」目的が8%程度であるのに対して、内外移動では18～23%程度を占めています。



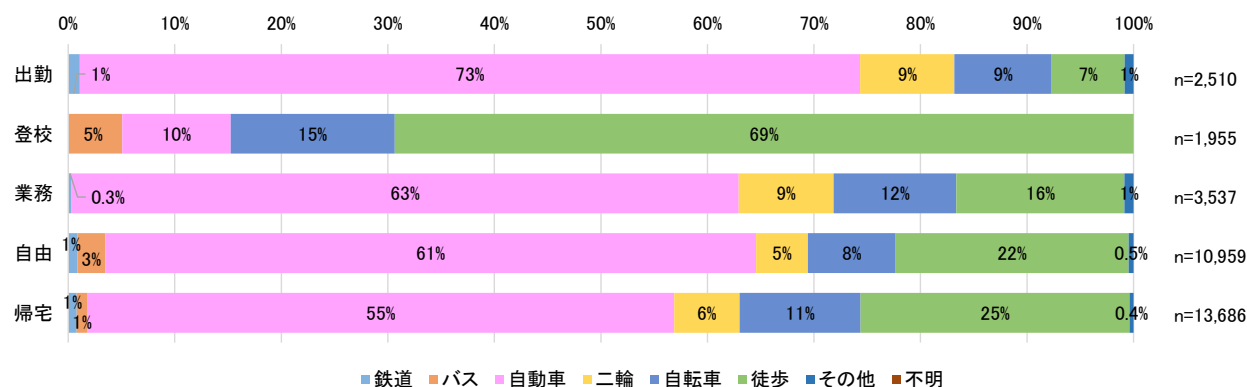
図：平日・外出時の移動目的

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

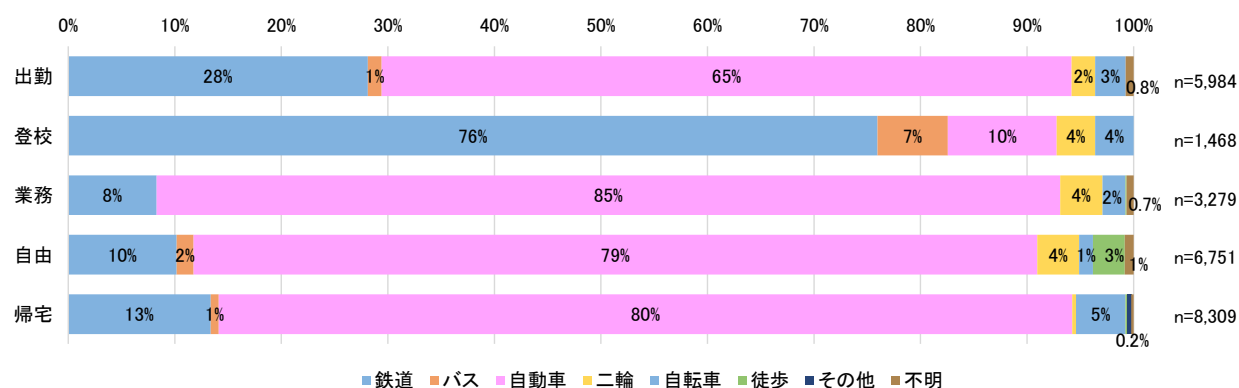
(3) 目的別手段

- ・ 全トリップの「出勤」の手段として最も多いのは「自動車」で75%、次いで「鉄道」が16%で、移動手段として自動車に大きく依存しています。
- ・ 「自動車」の利用目的として最も多いのは「業務」の77%、次いで「出勤」の75%となっています。

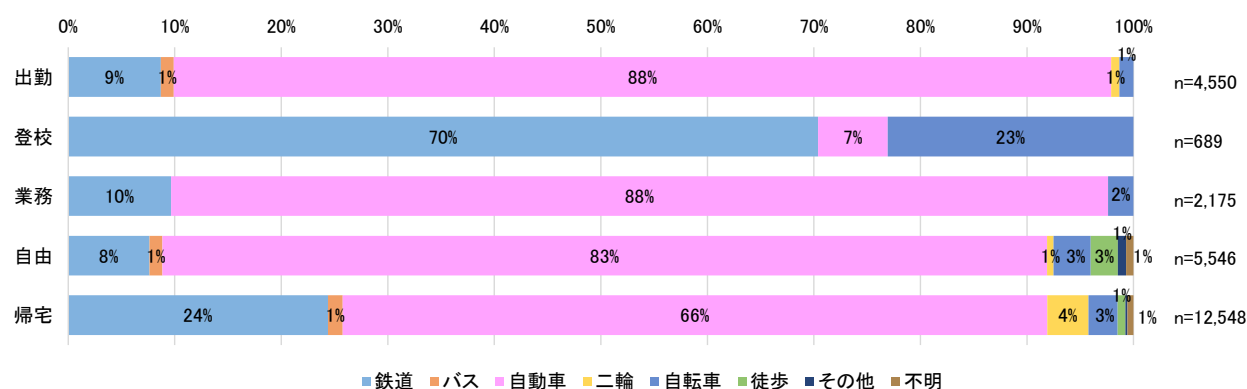
[御所市内]



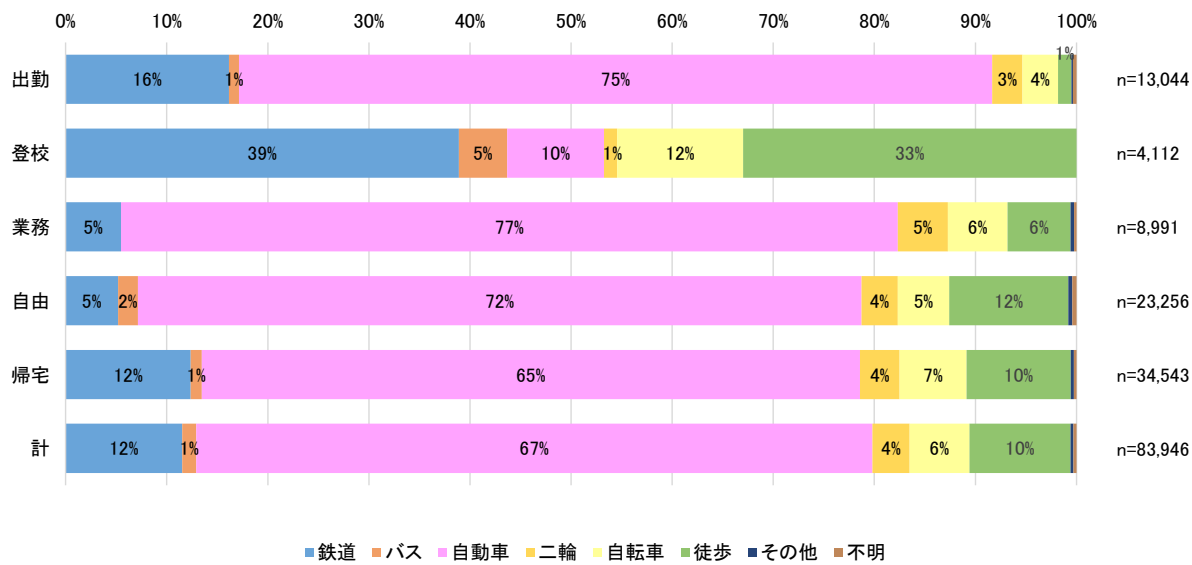
[御所市⇒市外]



[市外⇒御所市]



[全トリップ]



※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合がある。

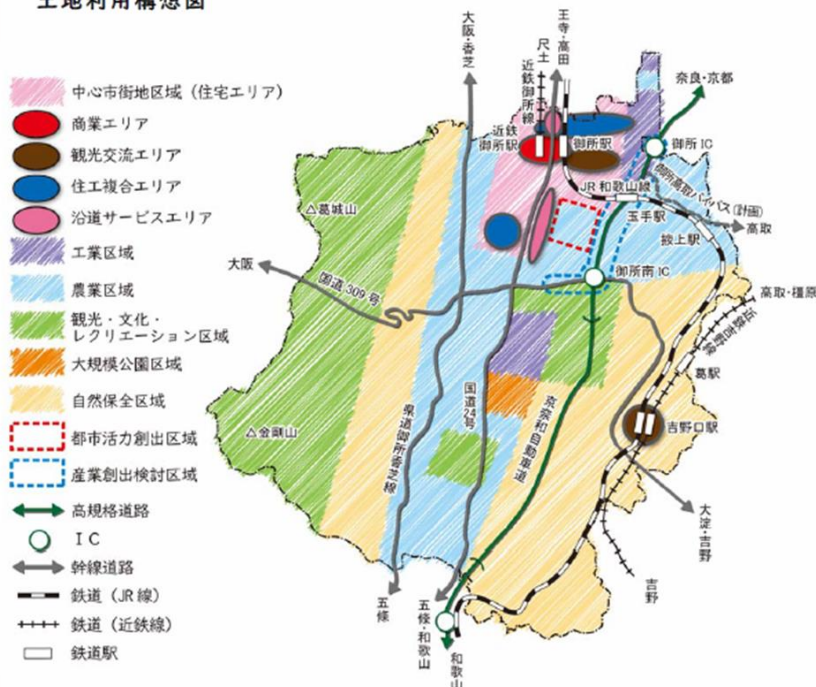
図：平日・外出時の目的別移動手段
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

2-7 上位関連計画

(1) 御所市第6次総合計画

策定年次	2021年（令和3年）3月	目標年次	2029年度（令和11年度）
将来都市像	行きたい、住みたい、語りたい。 ～自然と歴史を誇れるまち ごせ～		
目標人口	約22,000人（2029年度（令和11年度））		
基本構想 分野	◆分野1 若い世代が住みやすく、豊かな心を育むまち ◆分野2 誰もが元気で豊かに暮らせるまち ◆分野3 人が輝き、魅力のあるまち ◆分野4 地域経済が活性化し、活力のあるまち ◆分野5 安全・安心な暮らしを支える生活基盤が整備されたまち ◆分野6 自然と歴史・文化を活かすまち ◆分野7 市民とともに推進する持続可能なまち		
「土地利用・ 道路・交通」	政策方針（目指すまちの姿） 人口が減少する中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。		
（道路・交通に関 するものを抜粋）	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。		

土地利用構想図



図：土地利用構想図

資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月

(2) 御所市都市計画マスタープラン

策定年次	2022 年（令和 4 年）3 月	目標年次	2031 年度（令和 13 年度）
将来の都市像	「行きたい、住みたい、語りたい。～自然と歴史を誇れるまち ごせ～」		
目標人口	約 22,000 人（2030 年（令和 12 年））		
都市づくりの課題	◆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		
土地利用の基本的な方針	◆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		
交通網の整備方針	◆公共交通 ・近鉄・JR 御所駅周辺の再整備に合わせ、交通結節点の強化を図るとともに、鉄道とバスの乗り継ぎを円滑にし、公共交通の利便性の向上を目指す。 ・鉄道・バス事業者との協議調整による、適切な運行路線の検討や便数の最適化を促す。 ・利用者のニーズに応じて柔軟に対応することができる新たな交通体系を検討するなど、市内公共交通の再編に関する取り組みを進める。 ・自動運転による新交通システムなどの次世代モビリティの実現に向けた検討を進める。 ◆道路網 ・都市計画道路については、将来交通量や社会経済情勢の変化等を踏まえ、必要性や代替性の検証を行うなど、今後も定期的に見直しを行うとともに、必要な路線については整備を推進する。 ◆歩行者に配慮した基盤 ・徒歩や自転車で快適に移動できるよう、歩行空間におけるバリアフリー化の推進や、自転車の安全性を確保した通行帯の整備、交通量の多い道路の歩道整備など、交通安全対策を実施する。 ・通学路の安全性を高め、安心して通学できる歩行空間の形成を目指す。		

(4) 御所市第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年次	2020年（令和2年）3月	目標年次	2024年度（令和6年度）
策定の目的	人口減少問題に取り組むため、人口ビジョンの見直しと地方創生の充実・強化に向けて策定		
目指すべき人口の将来展望	・2045年（令和27年）：約17,000人 ・2060年（令和42年）：約13,000人		
対策等の方針	課題①：出産・子育てにかかる経済的負担の軽減や安心して子育てできる環境を整えることで、若年層の流出を抑制し、出生率を高める。 課題②：生活環境の向上、レジャーの充実を図り、市外への転出を抑制する。 課題③：近鉄・JR御所駅の周辺整備や農業振興、高齢者が安心して暮らせるまちづくり、子育て支援の充実に取り組む。		
基本目標	①みんなが安心して暮らし続けられるまちづくり ②若い世代の人も暮らしたいと感じられるまちづくり ③地域資源を活用した、魅力的なまちづくり		
具体的な施策（道路交通関連を抜粋）	●JR・近鉄線の大阪や橿原方面への鉄道利便性の向上 ●橿原市と御所市を結ぶバス路線の利便性向上 ●市内交通ネットワークの利便性向上 ●通勤通学者に対する路線バスの利便性の向上 ●ライドシェアリングの推進 ●駐車場シェアリングサービスの推進		

(5) 御所中心市街地地区まちづくり基本構想



(6) 御所市過疎地域持続的発展計画

策定年次		2021年（令和3年）9月	目標年次	2025年度（令和7年度）
目標人口		24,000人（令和7年度）		
交通施設の整備、 交通手段の確保 （道路交通関連を抜粋）	現況と 問題点	◆京奈和自動車道の開通により、交通アクセスが向上し、都心との近接性が高まり、物流の円滑化、観光・レジャー産業を活かした交流の促進が期待されている。その一方で、市の中心部と市内各地域を結ぶ市道では、道路幅員の狭い区間の拡幅工事や道路構造物の老朽化等に対応するための改良工事などを早急に整備する必要がある。 ◆京奈和自動車御所IC周辺で産業集積地事業を県・市協働で進めており、集積地を取り巻く道路では通行車両の大型化と交通量の増加が想定されるため、道路拡幅が必要となる。 ◆市内に点在する橋梁は整備年度が不明なものが多く、整備年度が確認できる橋梁は建設後60年を経過するものもあり、老朽化対策が必要となる。		
	対策	●生活道路の機能強化及び子どもや高齢者、障がい者の歩行の安全性に配慮し、計画的に道路整備を推進するとともに、限られた財源の中で、道路建築物を維持していくために、より効率的・より計画的な維持管理を進める。 ●産業集積地を取り巻く産業道路の整備については、産業集積地の造成事業と並行して道路拡幅工事を進める。 ●橋梁については、日常点検により損傷箇所の早期発見、早期対応に努める。橋梁点検を定期的実施し、「御所市橋梁長寿命化修繕計画」により、計画的な保全による長寿命化を図る。		

(7) 御所市公共施設等総合管理計画

策定年次	2017年（平成29年）3月	目標年次	2056年度（令和38年度） ※10年ごとに見直し
策定の目的	公共施設マネジメントを進め、公共施設等の最適化を図り、市の貴重な財産として次の世代に継承していくために、公共施設マネジメントの基本的な考え方や、推進にあたっての体制などを示す。		
基本的な考え方	◆多くの施設を保有しているものの、休止施設が多い ◆老朽化が進行しており、安全性の確保が必要 ◆人口減少・少子高齢化による市民ニーズの変化への対応が必要 ◆公共施設を利用する機会が少なく、利用状況は低い ◆厳しい財政状況の中、更新費用への対応や管理運営の見直しが必要		
施設の現況 （道路関連を抜粋）	●道路は、1,127路線あり、総延長427,108m（道路面積1,631,994 m²） ・2015年度（平成27年度）時点で道路の改良率は29.6%と低いため、今後も道路の新設と更新を計画的に進めていく必要がある。 ・都市計画道路の中には、長期にわたり未整備となっているものがある。		
今後の方向性	・道路の更新は、路面性状調査による結果を踏まえ、劣化度や交通量などから優先順位を設定し、順位の高い道路から計画的に進める。 ・パトロールなどの日常点検を実施し、交通危険箇所の早期発見、早期対応に努める。また、路面性状調査などの点検を定期的に行い、データの蓄積・分析を行う。 ・道路の新設は、市民の利便性の向上のため、今後も必要になることから、財政状況や整備効果を十分に踏まえて、計画的に進める。ただし、長期未整備となっている都市計画道路や「御所市道路網整備計画」は、将来の必要性・実現性を検討し、適宜見直しを行う。 ・近鉄御所駅周辺は、市の玄関口としての空間を創出するとともに、市民や来訪者の利便性の向上のため、計画的な整備を進める。		

表：施設の一覧

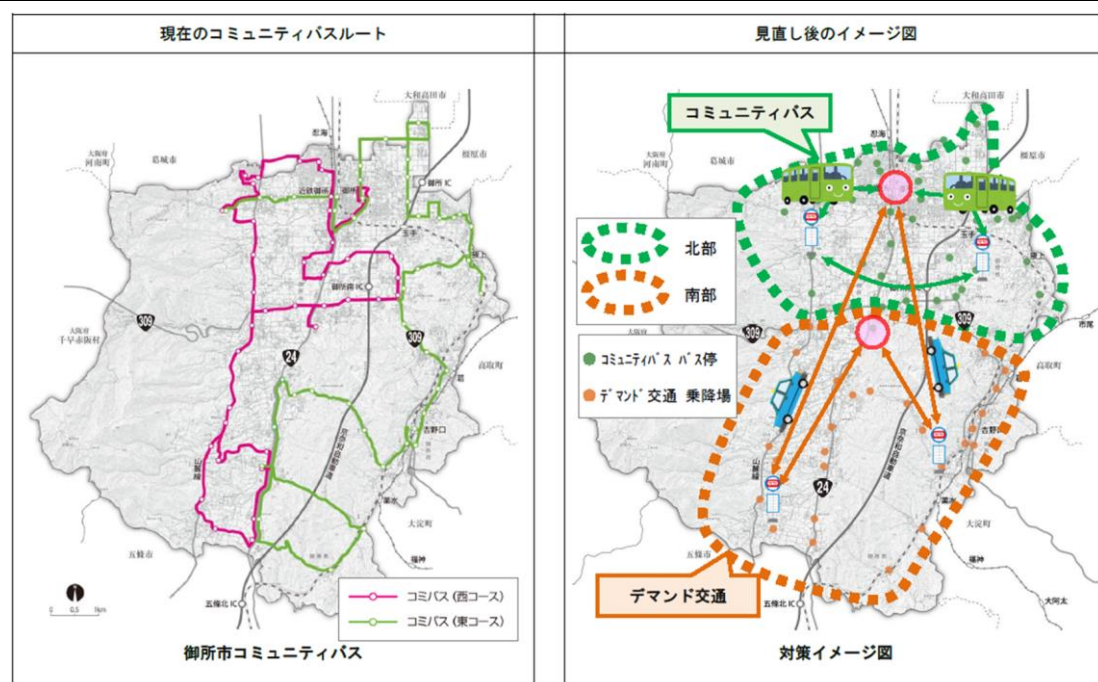
(道路)

種別	路線数	実延長 (m)	改良済延長 (m)	改良率 (%)	道路面積 道路部 (㎡)
1級(幹線)市道	11	19,221	7,668	39.9	99,472
2級(幹線)市道	16	26,215	5,909	22.5	105,865
その他の市道	1,100	381,672	112,740	29.5	1,426,657
合計	1,127	427,108	126,317	29.6	1,631,994

資料：御所市「御所市公共施設等総合管理計画」2017年（平成29年）3月

(8) 御所市公共交通運行効率化計画

策定年次	2019年（平成31年）3月
策定の目的	公共交通の問題・課題を抽出し、その問題・課題解決に向けた今後の御所市の地域公共交通に関する基本方針及び再編の基本計画を示す。
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
基本的な考え方	◆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 ◆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 ◆市北部と南部の特性に合わせた公共交通の検討
公共交通の基本方針	●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 ●将来にわたって持続可能な公共交通の構築

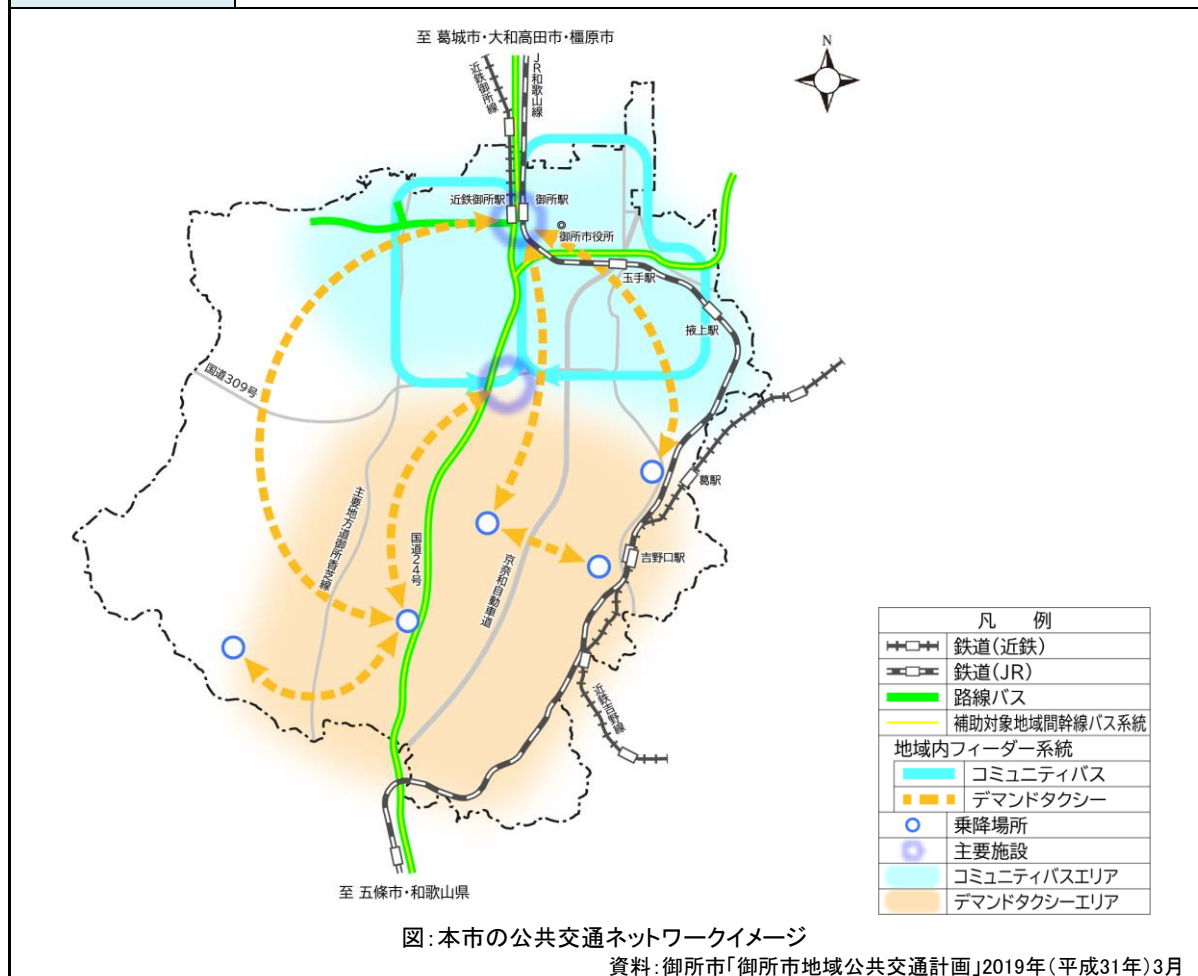


※ここで示されている「現在のコミュニティバスルート」は、2023年（令和5年）1月10日までのルート
図：公共交通の見直し後のイメージ

資料：御所市「御所市公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月

(9) 御所市地域公共交通計画

策定年次	2023年（令和5年）12月
策定の意義 （メリット）	メリット1 地域公共交通政策の「憲法」（マスタープラン） メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化 メリット3 関係者間の連携強化 メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化 メリット5 公共交通事業の継続性
基本方針	【基本方針Ⅰ】 中心市街地の交通拠点としての機能向上を実現する公共交通網の構築 【基本方針Ⅱ】 誰一人取り残さない公共交通網の構築 【基本方針Ⅲ】 人口減少や少子高齢化を踏まえた移動手段の転換支援 【基本方針Ⅳ】 地域・交通事業者・行政が一体となった公共交通の維持・利用促進
公共交通 ネットワーク	市内を走る鉄道（近鉄・JR）ならびに路線バス（奈良交通）は維持しつつ、 2023年（令和5年）1月から実施している市内公共交通の再編を最大限に活 かし、持続可能な公共交通網を構築



2-8 課題の整理

(1) 現況の課題まとめ

表：現況まとめ

概況	● 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である。
人口	● 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)】 ● 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。 ● 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)】 ● 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。
施設分布状況	● 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。
公共交通	● 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)】 ● 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。 ● 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。 ● 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。
道路	● 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する。 ● 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。 ● 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。 ● 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。
交通行動	● 交通手段として、自動車の利用が多くなっている。 ● 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。
上位関連計画	● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。

2-9 問題点の整理

以上のことから、本市における課題を以下に整理します。

(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性が弱い
⇒中心市街地の活性化へ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

(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、安心して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（人身事故）は減少傾向にあるが、依然として重大な交通事故（人身事故）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

3 地区が目指す将来像

3-1 交通とまちづくりの将来像

本市では、御所市第6次総合計画や、御所市都市計画マスタープランで掲げた将来都市像の実現を目指し、各種計画を策定して折り、総合交通戦略における都市交通の将来像は、御所市第6次総合計画や御所市都市計画マスタープランの将来都市像を踏襲するものとしています。

本計画では、これらを上位計画とした地区の将来都市像を設定し、その実現に向けて道路・交通分野の戦略目標を設定し、その実現に向けた施策実施方針や実施プログラムを示していきます。

御所市の将来都市像

行きたい、住みたい、語りたい。
～自然と歴史を誇れるまち ごせ～

御所市第6次総合計画
(2021(令和3)年度～2029(令和11)年度)

分野別方針

1. 若い世代が住みやすく、豊かな心を育むまち
2. 誰もが元気で豊かに暮らせるまち
3. 人が輝き、魅力のあるまち
4. 地域経済が活性化し、活力のあるまち
5. 安全・安心な暮らしを支える生活基盤が整備されたまち
6. 自然と歴史・文化を活かすまち
7. 市民とともに推進する持続可能なまち

御所市都市計画マスタープラン
(2022(令和4)年度～2031(令和13)年度)

土地利用の基本的な方針

1. 一定の人口密度を維持できる区域への居住促進
2. 公共交通利便性の高いエリアへの利便施設の立地促進
3. 住環境の維持
4. 市街化調整区域の活力維持
5. 都市活力の創出
6. 農地・自然資源の保全

御所市が目指す都市交通の将来像

御所市総合交通戦略
(2023(令和5)年度～2032(令和14)年度)

行きたい、住みたい、語りたい。
～自然と歴史を誇れるまち ごせ～

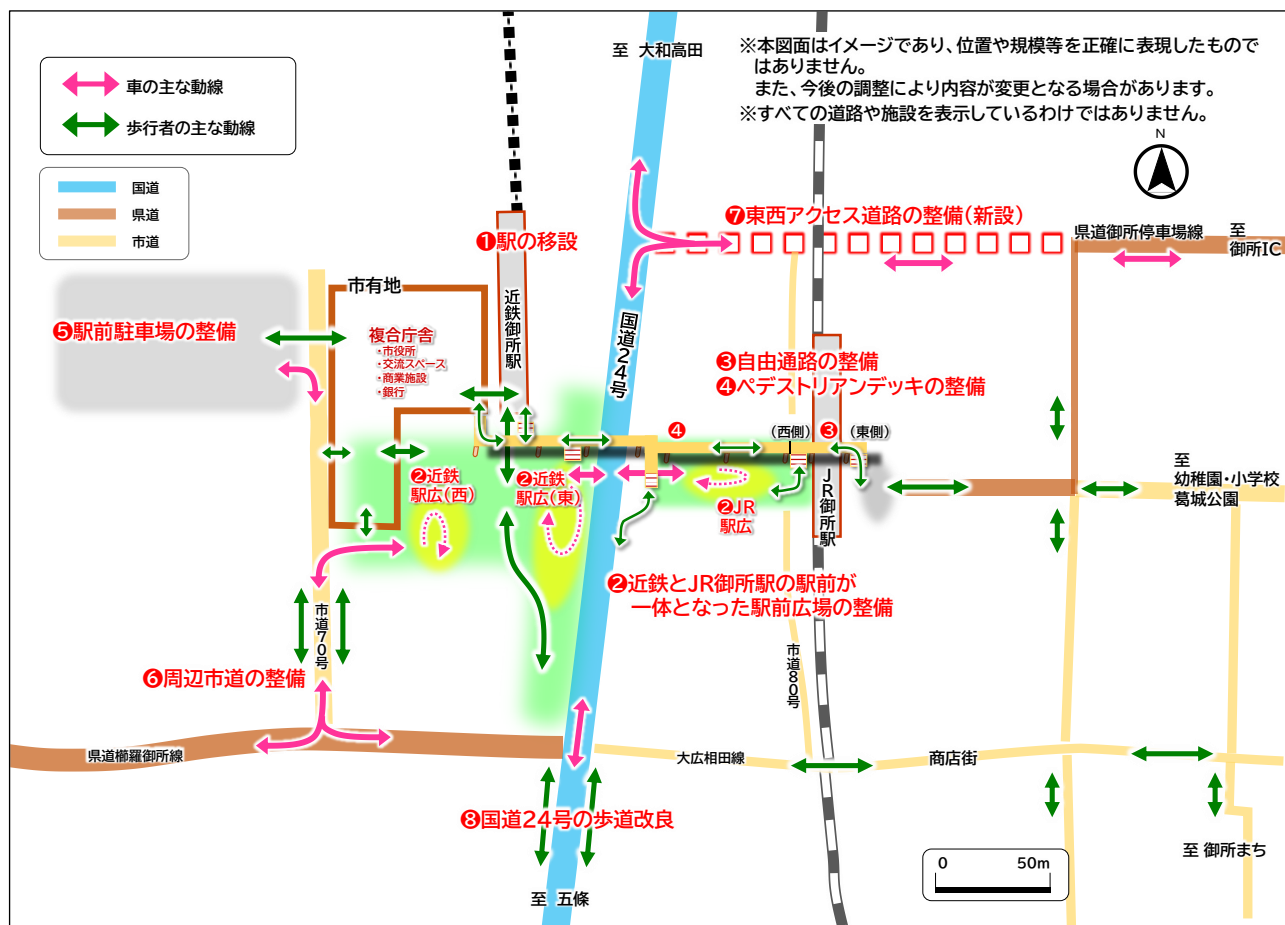
地区が目指す将来像

近鉄・JR御所駅周辺地区交通戦略
(2023(令和5)年度～2032(令和14)年度)

未来へつなぐ みんなのゲートウェイ



図：地区が目指す将来像の整備イメージ

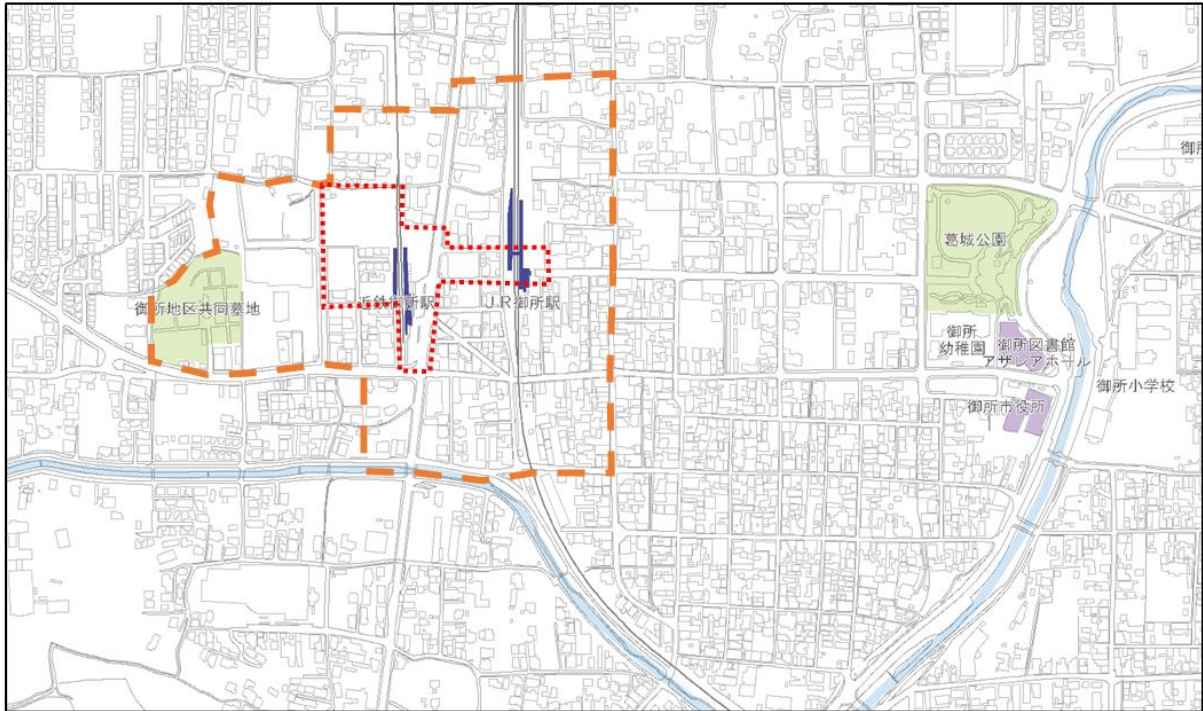


図：地区が目指す将来像の整備イメージ

4 地区交通戦略の区域

4-1 地区交通戦略の区域

地区交通戦略の対象区域は、平成29年3月策定の御所中心市街地地区まちづくり基本構想における近鉄御所駅・JR御所駅周辺ゾーンをベースに、以下の図のとおり駅周辺地区を設定します。



図：『近鉄・JR御所駅周辺地区交通戦略』と『近鉄・JR御所駅前広場整備基本計画』の対象範囲

5 目標達成に必要となる施策・事業

5-1 将来像実現のための戦略目標

本市が目指す都市交通の将来像を実現するために、概ね10年間で実現すべき戦略目標を設定します。戦略目標として本市の交通課題に対応した、以下の戦略目標を設定し、各戦略目標において実施する施策の方針を定めます。

御所市が目指す都市交通の将来像

御所市総合交通戦略
(2023(令和5)年度～2032(令和14)年度)

行きたい、住みたい、語りたい。
～自然と歴史を誇れるまち ごせ～

地区が目指す将来像

近鉄・JR御所駅周辺地区交通戦略
(2023(令和5)年度～2032(令和14)年度)

未来へつなぐ みんなのゲートウェイ

地区交通戦略における課題

① 駅周辺の交通結節点機能・交流機能強化

- 中心市街地の活性化へつながる交通拠点の構築が必要
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性が弱い
- 中心市街地の交通結節点としての機能向上が必要
大阪府・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
- 効果的で効率的な公共通行の運行を支える整備が必要
交通弱者の外出・移動機会創出のため、コミュニティバスとデマンドタクシーを運行の拠点となる整備が必要

② 地区内交通ネットワークに関する課題

- 南北に縦断する鉄道数、国道24号による東西方向の分断の解消
近鉄JR線路による駅前広場(予定)・市庁舎・複合施設との分断
- 市民・来訪者にとって周辺施設へアクセスしやすい環境の構築が必要
駅前広場(予定)・市庁舎・複合施設整備に合わせた、既存沿道利用者にとっても利用しやすい道路整備が不可欠
- 就労環境を支える、『働く場』へのアクセス確保
交通結節点から産業集積地へのアクセス機能が不足

③ 地区内交通に関する安全性・利便性・快適性の向上

- 歩行者・自転車利用者とともに使いやすい環境の整備が必要
誰もが安全・安心に暮らすことができる都市空間の実現が重要
- 防災・減災を向上させ、安心して暮らすことのできる道路空間の構築
災害発生時に被害を最小限に抑える都市防災機能の向上が重要
- 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
人口減少と若者世代の流出への対応、観光来訪者向けの交通環境整備が必要

地区交通戦略における戦略目標

戦略目標I:にぎわいを創出する都市空間コアの形成 (ゲートウェイ施策・事業)

本市の玄関口である近鉄・JR御所駅は中心市街地の中でも重要な拠点であり、公共交通ネットワークの中心拠点となります。近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備、中心市街地のまちづくりを進め、地域ににぎわいを生み出す空間の核の形成を目指します。また地区内交通ネットワークと合わせて交通結節点としての特性を活かし、産業集積地への交通アクセスの確保など、企業進出を促進するための交通施策を展開していきます。

戦略目標II:地区内交通ネットワークの再構築 (アクセス施策・事業)

まちづくり計画と生後した計画的な道路整備を実施することで、市民や来訪者が集い、交流するための空間づくりを目指します。駅周辺のアクセスについて、多様な交通手段に対応し、すべての人が円滑に移動できる交通環境の形成に努めます。

戦略目標III:『安全・安心・楽しい』移動ができる みち空間の確保(ウォーカブル施策・事業)

誰もが安全・安心に暮らすことができる都市空間の実現に向けて歩行者が安心して移動できる歩行者空間の整備を進めます。自転車通行空間の確保や駐輪場の整備等を進めることで、自転車の利用環境を向上させます。また近年導入が進む「ウォーカブル」の視点を検討し、近鉄・JR御所駅周辺地区及びその周辺が市民や観光客にとって「歩いて楽しい」地区となるよう計画します。

表: 都市交通の課題と戦略目標・施策実施方針

5-2 評価指標

計画で定めた事業の達成状況や実施効果を表す評価指標について、戦略目標ごとに設定し、モニタリングしていきます。

そのため、評価指標は現況値が把握でき、今後継続して進捗管理（評価）が可能な値とします。

（１） 戦略目標Ⅰの評価指標

戦略目標Ⅰ「にぎわいを創出する都市空間コアの形成（ゲートウェイ施策・事業）」に向けて実施した事業の効果を確認するための評価指標は、以下のとおりとします。

１） 市街地を中心とするまちづくりに満足している市民の割合（市民アンケート）

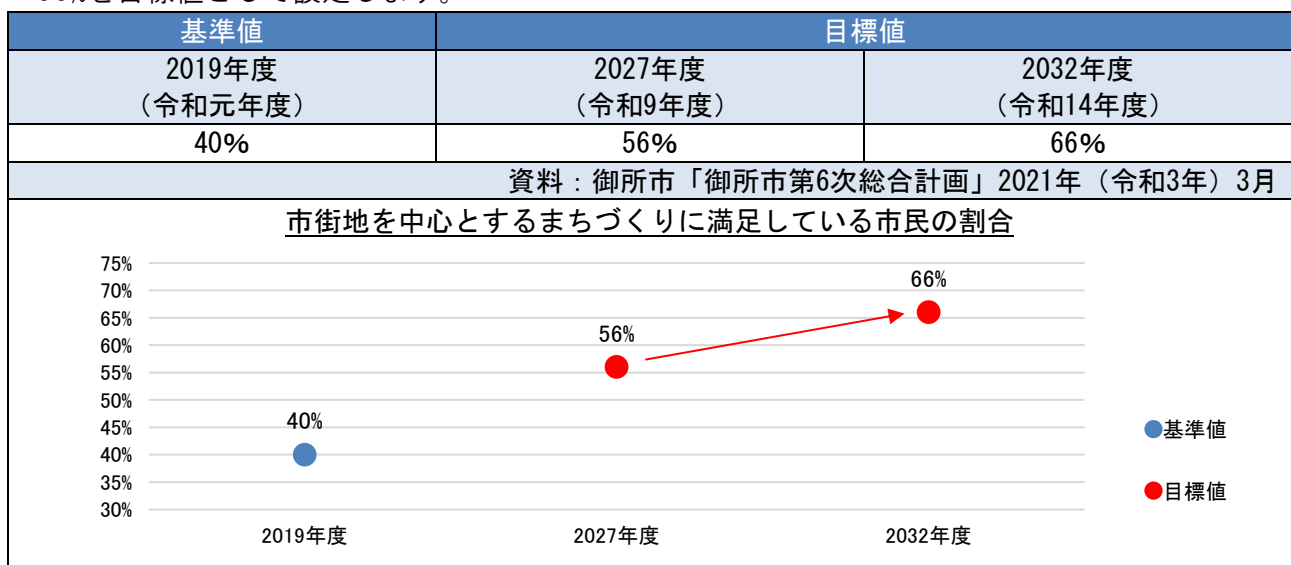
① 採用理由

近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備をはじめとする駅前整備事業の実施により、両駅の交通拠点としての機能強化が期待されます。また、駅前ロータリーの整備をはじめとする観光来訪者向けの各種事業を実施することで、市内外問わず誰もが快適に利用できる駅前空間が構築され、中心市街地でのまちづくりの活性化が期待されます。

そこで、御所市第6次総合計画の政策指標である「市街地を中心とするまちづくりに満足している市民の割合」を評価指標とすることで、両駅を中心とする中心市街地でのまちづくりに関する事業の実施効果を確認します。

② 目標値の設定

「御所市第6次総合計画」及び「御所市総合交通戦略」との整合を図った目標値とします。同計画における市街地を中心とするまちづくりに満足している市民の割合は、2019年度（令和元年度）の40%を基準値とし、計画期間である2029年度（令和11年度）には60%とすることを目標としています。このことから、市街地を中心とするまちづくりに満足している市民の割合は、年間2%ずつ均等に増加し続けると仮定し、2027年度（令和9年度）は56%、2032年度（令和14年度）は66%を目標値として設定します。



※市民アンケートで「満足」「やや満足」「ふつう」と回答した市民の割合

(2) 戦略目標Ⅱの評価指標

戦略目標Ⅱ「地区内交通ネットワークの再構築（アクセス施策・事業）」に向けて実施した事業の効果を確認するための評価指標は、以下のとおりとします。

1) 対象範囲の東西方向の通過時間

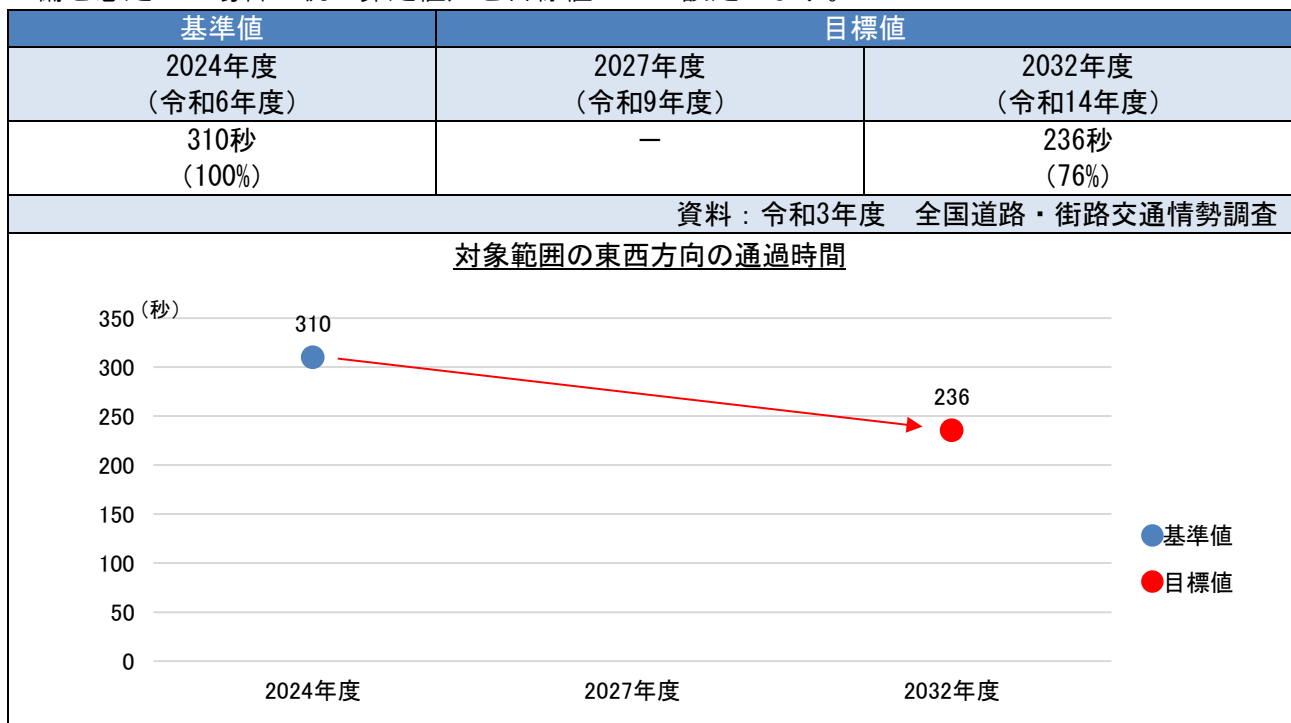
① 採用理由

近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備をはじめとする駅前整備事業の実施により、両駅の交通拠点としての機能強化が期待されます。また、市内外問わず誰もが快適に利用できる駅前空間が構築され、市内外を結ぶネットワーク構築により、アクセス性を向上させ、御所中心部の渋滞緩和や拠点間の移動の円滑化が図られます。

そこで、御所市総合交通戦略目標に挙げられている東西アクセス向上の一環として、対象地の東西方向のアクセス性強化を目指し、対象範囲の東西方向の通過時間を評価目標とすることで、地区内交通ネットワークの再構築に関する事業の実施効果を確認します。

② 目標値の設定

現行における東西方向のアクセスのうち西行ルートを想定し、その通過時間(机上算定値)は、2024年度(令和6年度)の310秒を基準値とします。近鉄御所駅西側において新庁舎・複合施設(予定)が計画されており、東西方向のアクセスに対する需要が高まると考えられ、また対象範囲は新設道路の整備及び国道24号の交差点改良が予定されており、交通需要の増大とアクセス性向上が見込まれています。このことから、将来の交通需要に対応しつつ、アクセス性向上を目指すため、基準値に対して24%低減すると仮定し、2032年度(令和14年度)は236秒(新設道路整備を想定した場合の机上算定値)を目標値として設定します。



(3) 戦略目標Ⅲの評価指標

戦略目標Ⅲ「安全・安心・楽しい」移動ができるみち空間の確保（ウォーカブル施策・事業）」に向けて実施した事業の効果を確認するための評価指標は、以下のとおりとします。

1) 歩行者通行量

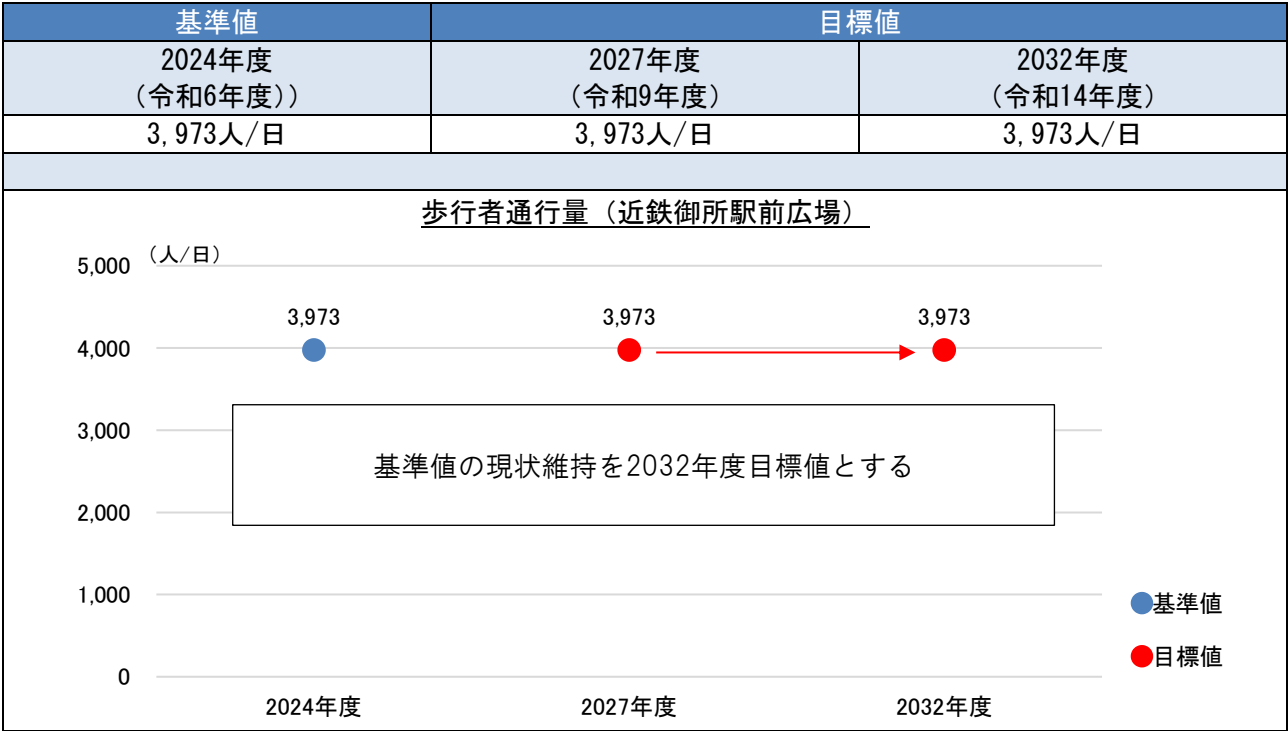
① 採用理由

誰もが安全・安心に暮らすことができる都市空間の実現に向け、国道24号の歩道改良や近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備による歩行空間のバリアフリー化により歩行空間が改善され、移動快適性の向上が図られます。また、近鉄御所駅西側において新庁舎・複合施設（予定）が計画されており、駅周辺の歩行者通行需要が高まると考えられ、移動の円滑化、快適性が期待されます。

そこで、御所市総合交通戦略目標に挙げられている安全安心な移動ができる道路空間の確保の一環として、対象地の歩行者通行量を評価指標とします。これにより、「安全・安心・楽しい」移動ができるみち空間の確保に関する事業の実施効果を確認します。

② 目標値の設定

現行における近鉄御所駅前広場の歩行者通行量は、2014年度（平成26年度）の3,973人/日を基準値とします。国道24号の歩道改良や近鉄・JR御所駅の駅前空間の整備、近鉄御所駅西側において新庁舎・複合施設（予定）が計画されており、通行量の増加が見込まれています。一方、市の人口減、それに伴う公共交通利用者数が減少しています。これらのことから、目標値については基準値を維持することを目標値として設定します。



6 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

戦略目標とその実施方針に基づき実施する施策を体系化（パッケージ化）し、より効果的・効率的な事業展開を図ります。

戦略目標	施策実施方針	実施施策
【戦略目標 I】 にぎわいを創出する都市空間コアの形成 (ゲートウェイ施策・事業)	(1)近鉄・JR 御所駅の交通 拠点としての機能強化	1)近鉄・JR 御所駅が一体と なった駅前空間の整備
		2)観光来訪者向けの機能強化
【戦略目標 II】 地区内交通ネットワークの再構築 (アクセス施策・事業)	(1)中心市街地周辺の道路ネ ットワーク強化	1)駅周辺アクセス道路の整備
【戦略目標 III】 『安全・安心・楽しい』移動ができるみち空間 の確保 (ウォーカブル施策・事業)	(1)移動しやすい歩行者・自 転車利用環境の整備	1)安心して歩ける 歩行空間の整備

6-1 【戦略目標I】にぎわいを創出する都市空間コアの形成（ゲートウェイ施策・事業）

（１） 近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化

１） 近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備

【事業目的】

近鉄・JR御所駅の交通結節点としての機能を向上させ、人が集う駅前空間を創出し、魅力ある駅周辺のまちづくりを進めていくために必要な交通関連施策を展開していきます。

【事業内容】

■ 近鉄御所駅の移設

公共交通（バス、タクシー、コミュニティバス等）の発着が可能な駅前広場を整備するため、近鉄御所駅を北側へ移設します。

■ 近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備

近鉄御所駅の移設により生まれる空間を利用し、近鉄とJRの御所駅を1つの駅として利用できるように駅前広場の整備を行い、交通結節点としての機能を高めます。

駅前広場には、バスやタクシー、自家用車などの乗降場のほか、近鉄とJRを結ぶ安全な歩行者専用のバリアフリー動線や人が集うことのできる環境空間などの整備を行います。

また、近鉄御所駅の西隣にある市有地に、商業施設などと一体となった複合庁舎を整備し、駅の改札を出て雨に濡れずに市役所や商業施設、銀行などにアクセスできるようにすることで、駅前の生活機能を維持するとともに、御所駅の魅力、利便性を高めます。

■ 自由通路の整備

JR御所駅は、JR和歌山線により東西分断しており、歩行者は自由に駅の東西を往来することができません。東西分断を解消し、近鉄からJRにかけての一体のまちづくりを進めるため、JR御所駅の東側と西側を自由に行き来できるバリアフリー化された歩行者専用の自由通路を整備します。

■ ペDESTリアンデッキの整備

近鉄御所駅に隣接して整備する複合庁舎からJR御所駅（西側）にかけて、国道24号を安全に横断できるバリアフリー化されたペDESTリアンデッキ（空中歩廊）を整備します。

このペDESTリアンデッキと自由通路を繋げることで、複合庁舎・近鉄御所駅からJR御所駅（東側・改札口）までを結ぶバリアフリーの歩行者専用通路となり、両駅の一体性が高まります。

JR東側（改札口）からも、車や電車とすれ違うことなく、安全・安心に近鉄御所駅や複合庁舎へアクセスできるようになり、鉄道利用者の利便性が高まるとともに、高齢者や障がいのある方も駅周辺で安全・安心に生活ができるようになります。

■ 駅前駐車場の整備

環境負荷軽減と交通渋滞緩和を図るため、交通結節点となる駅前を拠点としたP&R（パークアンドライド）の検討を進めるとともに、自家用車での送迎の円滑化、商業施設と一体となった複合庁舎へのアクセス性向上のため、駅前駐車場の整備を行います。

■ 公共交通結節点の待合環境の整備

交通結節点となる近鉄・JR御所駅に隣接して整備する新庁舎の1階ロビーには、ゆっくり休憩や読書などをしながら公共交通などを待つことができる空間の整備を行います。

また、複合庁舎の空き会議室等を活用した体験教室やサークル活動などにより、駅周辺での公共交通の待ち時間を有効に利用できる仕組みづくりを検討します。

■ 市内を運行する公共交通（鉄道、バス、タクシー）の利用促進

公共交通利用者の減少による公共交通の減便・サービス低下により、さらに公共交通利用者が減少するという悪循環を止めるため、市と公共交通事業者が協同して市民に対し公共交通の利用を促す啓発活動を実施します。

例：イベント等での公共交通の利用啓発、公共交通利用キャンペーンの実施

２） 観光来訪者向けの機能強化

【事業目的】

本市には葛城山や葛城一言主神社をはじめとする様々な観光資源が点在しており、これらの観光資源を活かすため、近鉄・JR御所駅等の鉄道駅と観光地を結び付けるなど、公共交通による観光客の移動支援を行います。

【事業内容】

■ 来訪者をもてなす駅前空間の高質化

御所市の中心部である近鉄・JR御所駅周辺の高質化により、観光来訪者が歩きたくなる空間形成、憩いと交流の場の創出、緑化による都市景観の向上を図り、御所市の玄関(ゲートウェイ)としての場所づくりを進めます。

■ 大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備

御所駅前に観光需要に対応したバスが発着できる駅前ロータリーを整備し、公共交通の利便性を高めるとともに、観光客に対する移動支援を行い、回遊性の向上を図ります。

■ 案内サイン整備(地区内)

観光地としての魅力発信や本市を訪れる観光客等のニーズに応じていくため、本市の玄関口である近鉄・JR御所駅前に観光案内所の整備を行うとともに、観光案内板の整備や多言語化への対応などを進めていきます。



葛城高原自然つつじ園



葛城山ロープウェイ

【事業スケジュール】

事業内容	総合交通戦略との対応	実施主体(◎)、推進協力主体(○)	短期					中・長期
			R5	R6	R7	R8	R9	R10～
近鉄御所駅の移設	I-(1)-1)	◎:御所市 ○:鉄道事業者	計画・調査・設計・工事					
近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備	I-(1)-1)	◎:御所市 ○:警察、公共交通事業者	計画・調査・設計・工事					
自由通路の整備	I-(1)-1)	◎:御所市 ○:鉄道事業者	調査・設計・工事					
ペDESTリアンデッキの整備	I-(1)-1)	◎:御所市	計画・調査・設計・工事					
駅前駐車場の整備	I-(1)-1)	◎:御所市	計画・調査・設計・工事					
公共交通結節点の待合環境の整備	II-(3)-1)	◎:御所市 ○:公共交通事業者	計画・設計・工事					
市内を運行する公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用促進	II-(3)-2)	◎:御所市、公共交通事業者 ○:県	検討・実施					
来訪者をもてなす駅前空間の高質化	—	◎:御所市	計画・調査・設計・工事					
大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備	I-(3)-1)	◎:御所市 ○:バス事業者	計画・調査・設計・工事					
案内サイン整備(地区内)	I-(2)-1)	◎:御所市 ○:御所市観光協会	設計・整備					

6-2 【戦略目標Ⅱ】地区内交通ネットワークの再構築（アクセス施策・事業）

（１） 中心市街地周辺の道路ネットワーク強化

１） 駅周辺アクセス道路の整備

【事業目的】

近鉄・JR御所駅の交通結節点としての機能を高めるため、両駅へアクセスする道路を整備し、誰もが快適に利用できる環境を整えます。また、観光客やバリアフリーにも配慮した道路整備を行います。

【事業内容】

■ 周辺市道の整備

近鉄御所駅の西側に計画している複合庁舎や駅前広場へのアクセス性を高めるため、市道70号の改良を行います。その他の市道についても、駅前広場などへのアクセス性を高めるための検討・整備を行います。

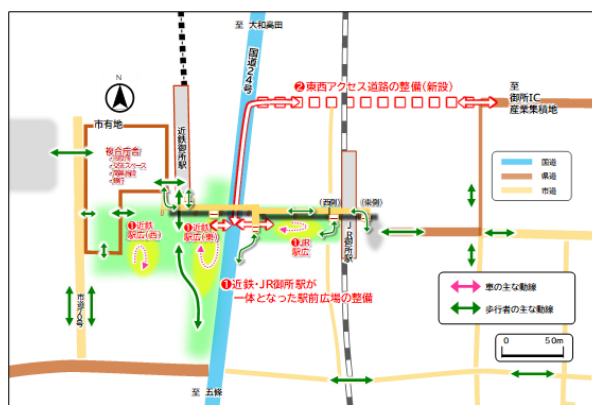
■ 東西アクセス道路の整備

駅周辺には国道24号と御所IC周辺を結ぶ東西道路がないため、車は狭い商店街や御所まち周辺の生活道路を通り抜けています。

御所IC～国道24号間を繋ぐ東西アクセス道路を整備することで、新しい駅前から御所IC周辺へのアクセス性を高めるとともに、生活道路への車の通り抜けを抑制します。

■ 駅前から産業集積地等への移動手段の確保（路線バス、コミュニティバス等）

車がなくても鉄道駅から産業集積地等へ通勤・移動ができる環境を整えていきます。路線バスやコミュニティバスの運行など、企業の進出状況や需要に応じて関係者との調整を行います。



図：駅から御所IC周辺への送迎動線のイメージ

※本図はまちづくりのイメージ図であり、位置や規模等を正確に表現したものではありません。また、今後の調整により内容が変更となる場合があります。

【事業スケジュール】

事業内容	総合交通戦略との対応	実施主体(◎)、推進協力主体(○)	短期					中・長期
			R5	R6	R7	R8	R9	R10～
周辺市道の整備	I-(2)-1)	◎：御所市	計画・調査・設計・工事					
東西アクセス道路の整備	I-(2)-1)	協議中	協議中					
駅前から産業集積地等への移動手段の確保（路線バス、コミュニティバス等）	IV-(2)-1)	◎：御所市 ○：国、県、バス事業者	検討					

6-3 【戦略目標Ⅲ】「安全・安心・楽しい」移動ができるみち空間の確保 (ウォーカブル施策・事業)

(1) 移動しやすい歩行車・自転車利用環境の整備

1) 安心して歩ける歩行空間の整備

【事業目的】

誰もが安全・安心に暮らすことができる都市空間の実現に向け、歩行者が安心して歩ける歩行空間の整備・歩行空間におけるバリアフリー化の推進を行います。

【事業内容】

■ 安心して歩ける歩行空間の整備

歩行者が多い道路等について、歩道の改良、カラー舗装等による歩行空間の明確化など、安心して歩ける歩行空間の整備を検討します。

■ 歩行空間におけるバリアフリー化の推進

バリアフリー基本構想(2023年(令和5年)3月策定)に基づき道路のバリアフリー化を進めます。

■ 駅周辺のバリアフリー化

近鉄・JR御所駅周辺には、高齢者や障がい者の方も日常的に利用する多くの生活関連施設が集積しており、全ての人が安全・安心して移動ができるように、バリアフリー基本構想(2023年(令和5年)3月策定)に基づき、駅及び駅周辺のバリアフリー化を進めていきます。

■ 国道24号の歩道改良

近鉄・JR御所駅から南側にかけての国道24号沿いには、駅からの徒歩圏内に市内で唯一の救急指定病院となっている済生会御所病院があるほか、中高一貫の県立青翔中学・高等学校、高田警察署御所庁舎、災害時の拠点となる御所市防災交流館(2024年(令和6年)4月供用開始)など、重要な施設が点在しています。

新しく生まれ変わる駅前から、これらの施設まで高齢者や障がいのある方も安全に歩いてアクセスできるようにするため、まちづくりにあわせて国道24号の歩道整備を進めていきます。

■ 歩いて楽しい高質なみち空間

御所市の中心部である近鉄・JR御所駅周辺と「ごせまち」・商店街を結びみち空間について、クルマ中心からヒト中心の空間形成を進め、地域の多様な主体の活躍の受け皿となる、人々が集い・憩い・多様な活動を繰り広げられる場としての「みち空間」(ウォーカブルな空間)の形成を目指します。



国道24号 駅周辺の歩道

【事業スケジュール】

事業内容	総合交通戦略との対応	実施主体(◎)、推進協力主体(○)	短期					中・長期
			R5	R6	R7	R8	R9	R10～
安心して歩ける歩行空間の整備	V-(1)-1	◎:御所市、国、県	調査・設計・工事					
歩行空間におけるバリアフリー化の推進	V-(1)-1	◎:御所市、国、県	調査・設計・工事					
駅周辺のバリアフリー化	I-(2)-1	◎:御所市、国、県、警察 公共交通事業者	計画・調査・設計・工事					
国道24号の歩道改良	I-(2)-1	◎:御所市、国	計画・調査・設計・工事					
歩いて楽しい高質なみち空間整備	—	◎:御所市	計画・調査・設計・工事					

表：実施プログラム

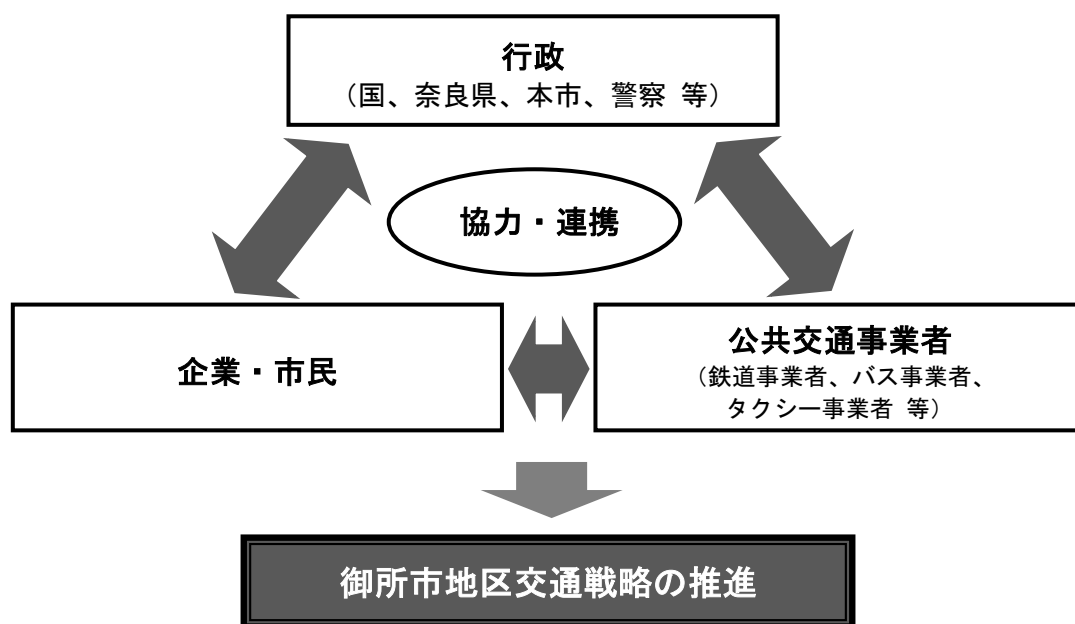
戦略目標	施策実施方針	実施施策	事業内容	総合交通戦略 との対応	実施主体(◎)、 推進協力主体(○)	短期				中・長期
						R5	R6	R7	R8	R9
【戦略目標Ⅰ】 にぎわいを創出する 都市空間コアの形成 (ゲートウェイ施策・事業)	(1)近鉄・JR御所駅の交通拠 点としての機能強化	1) 近鉄・JR御所駅が一体となった駅前 空間の整備	近鉄御所駅の移設	I-(1)-1)	◎：御所市 ○：鉄道事業者	計画・調査・設計・工事				R10～
			近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備	I-(1)-1)	◎：御所市 ○：警察、公共交通事業者	計画・調査・設計・工事				
			自由通路の整備	I-(1)-1)	◎：御所市 ○：鉄道事業者	調査・設計・工事				
			ペDESTリアンデッキの整備	I-(1)-1)	◎：御所市	計画・調査・設計・工事				
			駅前駐車場の整備	I-(1)-1)	◎：御所市	計画・調査・設計・工事				
			公共交通結節点の待合環境の整備	II-(3)-1)	◎：御所市 ○：公共交通事業者	計画・設計・工事				
			市内を運行する公共交通(鉄道、バス、タクシー)の 利用促進	II-(3)-2)	◎：御所市、公共交通事業者 ○：県	検討・実施				
			来訪者をもてなす駅前空間の品質化	—	◎：御所市	計画・調査・設計・工事				
			大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備	I-(3)-1)	◎：御所市 ○：バス事業者	計画・調査・設計・工事				
			案内サイン整備(地区内)	I-(2)-1)	◎：御所市 ○：御所市観光協会	設計・整備				
【戦略目標Ⅱ】 地区内交通ネットワーク の具現化 (アクセス施策・事業)	(1)中心市街地周辺の道路 ネットワーク強化	1) 駅周辺アクセス道路の整備	周辺市道の整備	I-(2)-1)	◎：御所市	計画・調査・設計・工事				
			東西アクセス道路の整備	I-(2)-1)	(協議中)	(協議中)				
			駅前から商業集積地への移動手段の確保 (路線バス、コミュニティバス等)	IV-(2)-1)	◎：御所市 ○：国、県、バス事業者	検討				
			安心して歩ける歩行空間の整備	V-(1)-1)	◎：御所市、国、県	調査・設計・工事				
			歩行空間におけるバリアフリー化の推進	V-(1)-1)	◎：御所市、国、県	調査・設計・工事				
【戦略目標Ⅲ】 『安全・安心・楽しい移動 』からでるまち空間の確保 (ウォーカーカブル施策・事業)	(1)移動しやすい歩行者・自転 車利用環境の整備	1) 安心して歩ける歩行空間の整備	駅周辺のバリアフリー化	I-(2)-1)	◎：御所市、国、県、警察 公共交通事業者	計画・調査・設計・工事				
			国道24号の歩道改良	I-(2)-1)	◎：御所市、国	計画・調査・設計・工事				
			歩いて楽しい高質なまち空間整備	—	◎：御所市	計画・調査・設計・工事				

7 推進体制

7-1 事業推進体制

本計画で定めた事業は、多様な分野にわたり、事業実施の目標時期や実施主体も様々です。そのため、事業を確実に実施するには、企業・市民、公共交通事業者（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等）及び行政（国、奈良県、本市、警察等）の関係者が、それぞれの担う役割を理解し、互いに協働・連携して着実に取り組む必要があります。

そのため、事業推進にあたっては、本計画の策定主体である本市が中心となり、関係者と連携を図り、事業の進捗状況を把握、確認するとともに、必要に応じて関係者との調整や情報交換を行います。



図：計画の推進体制

表：各事業主体の役割

事業主体	役 割
企業・市民	・公共交通の利用促進について理解と関心を深めます。 ・バスや鉄道などの公共交通を積極的に利用します。 ・交通施設の清掃等の維持管理に積極的に関わります。 ・環境や健康に配慮し、できる限り自家用車の利用を控えるようにします。 ・事業の推進と協力を行います。
公共交通事業者	・利用者のニーズを把握し、安全かつ快適に利用できる交通サービスを提供します。 ・関係者に公共交通の利用促進につながる情報の提供を行います。 ・事業の推進と協力を行います。
行政	・事業を推進し、評価と改善を行います。 ・事業を推進するために、公共交通事業者や市民に必要に応じて支援を行います。 ・市民への公共交通利用促進に関する意識啓発や情報提供を行います。

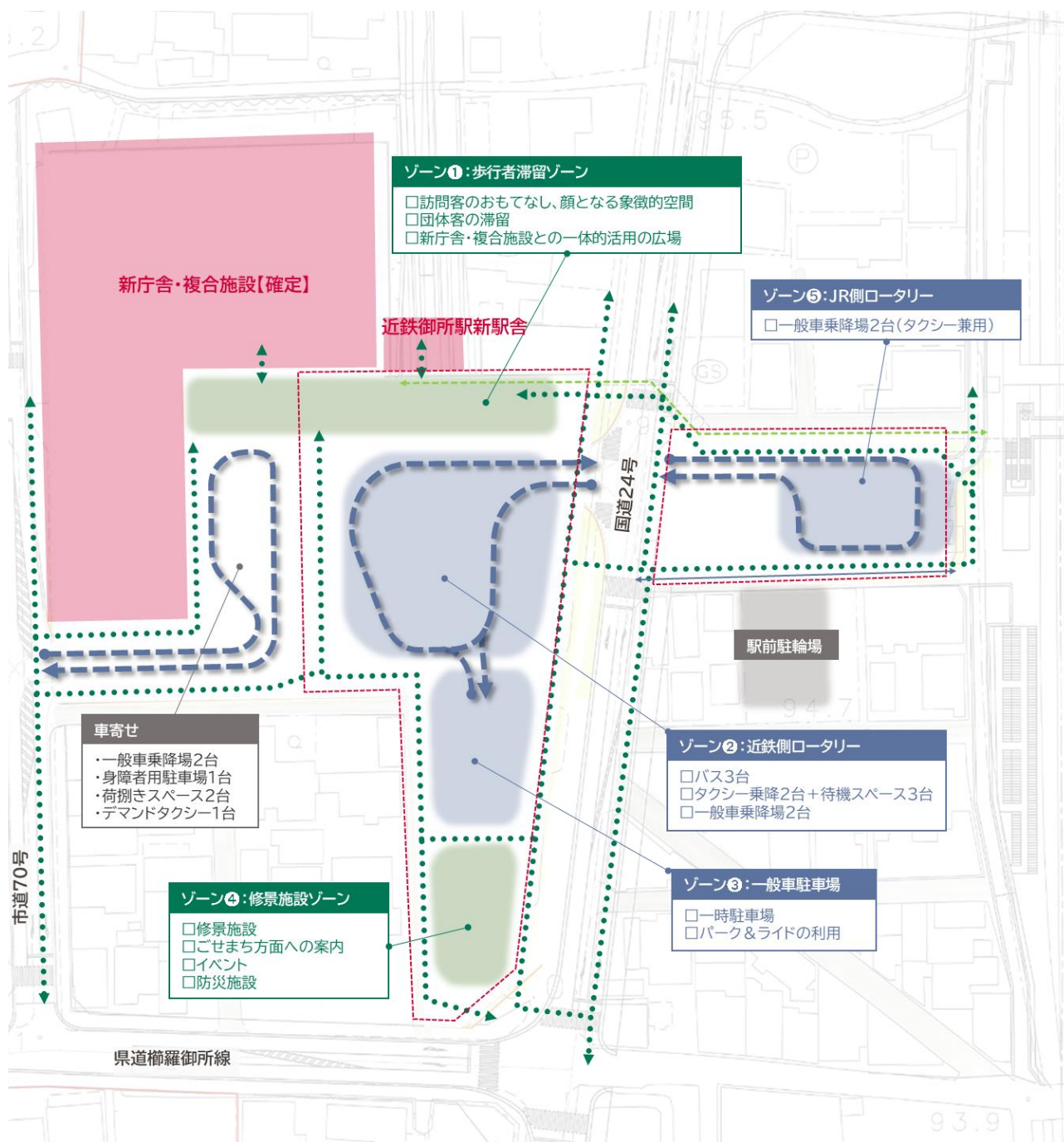
8 その他必要な事項

8-1 駅前整備計画

ゾーニング・規模検討図（イメージ）

（第39回御所市地域公共交通会議 資料）

令和6年5月23日開催



※駅前整備計画については、今後協議を進めていきます。