

---

# 御所市総合交通戦略(案)

---

令和5年3月

御所市

ごあいさつ

令和5年3月

御所市長 東川 裕

---

# 目次

---

<b>1 御所市総合交通戦略について</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の目的と背景.....	1
1-2 総合交通戦略の概要.....	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.....	4
<b>2 御所市の現況</b> .....	<b>5</b>
2-1 概況.....	5
2-2 人口.....	6
2-3 土地利用.....	17
(1) 土地利用状況.....	17
(2) 用途地域.....	19
(3) DID.....	21
2-4 施設分布状況.....	23
2-5 公共交通.....	29
2-6 道路等.....	41
2-7 交通行動.....	57
<b>3 上位関連計画の整理</b> .....	<b>67</b>
3-1 県計画.....	67
3-2 市計画.....	74
<b>4 課題の整理</b> .....	<b>81</b>
4-1 現況まとめ.....	81
4-2 問題点の整理.....	82
<b>5 都市交通の将来像の設定</b> .....	<b>83</b>
5-1 御所市が目指す都市交通の将来像.....	83
5-2 将来道路ネットワークイメージ.....	84
<b>6 戦略目標と施策実施方針</b> .....	<b>86</b>
6-1 都市交通の将来像実現のための戦略目標.....	86
6-2 戦略目標に基づく施策実施方針.....	87
6-3 『にぎわい』を生み出すための交通戦略.....	89
6-4 『働く場』を創出するための交通戦略.....	90

<b>7 実施プログラム</b> .....	<b>91</b>
7-1 【戦略目標Ⅰ】にぎわいを生み出す都市空間の創出.....	92
7-2 【戦略目標Ⅱ】誰もが快適に利用できる移動手段の確保.....	98
7-3 【戦略目標Ⅲ】市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築.....	105
7-4 【戦略目標Ⅳ】「働く場」を創出する交通環境の構築.....	108
7-5 【戦略目標Ⅴ】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保.....	114
7-6 実施プログラムの整理.....	123
<b>8 評価指標</b> .....	<b>125</b>
8-1 戦略目標Ⅰの評価指標.....	125
8-2 戦略目標Ⅱの評価指標.....	126
8-3 戦略目標Ⅲの評価指標.....	127
8-4 戦略目標Ⅳの評価指標.....	128
8-5 戦略目標Ⅴの評価指標.....	129
<b>9 事業評価・推進体制</b> .....	<b>130</b>
9-1 事業推進体制.....	130
9-2 事業評価・改善の仕組み.....	131
<b>10 参考資料</b> .....	<b>132</b>
10-1 携帯電話位置情報による行動分析.....	132
10-2 計画策定の経緯.....	136
10-3 計画策定の体制.....	137





# 1 御所市総合交通戦略について

## 1-1 計画策定の目的と背景

御所市（以下「本市」という。）では、近年、第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略や第6次総合計画が策定され、現在は立地適正化計画など、まちづくりに関する計画の策定が進んでいます。今後は、これらの計画に基づくまちづくりを実現していくことになります。

また、本市では、近鉄・JR御所駅周辺の新たなにぎわい拠点整備などのまちづくりを進めているほか、京奈和自動車道をはじめとした広域の道路ネットワークの整備も着実に進んできています。望ましい将来都市像の実現を図るためには、交通とまちづくりの関係をより一層、密接に考えていく必要があります。

一方で、人口減少や超高齢化社会への対応、歩行者や自転車の安全対策など本市が抱える交通課題にも適切に対応していく必要があります。

そこで、現状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、効率的・効果的な都市交通施策を体系的・具体的にまとめた「御所市総合交通戦略」（以下「本計画」という。）を策定し、まちづくりと一体となった交通施策を展開していきます。

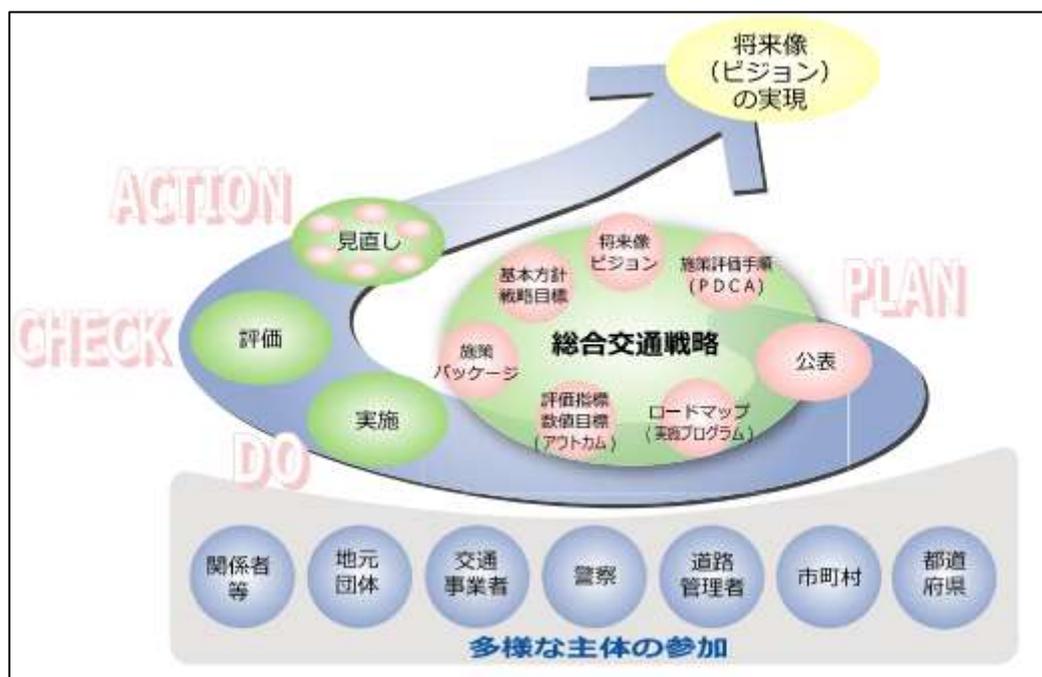


図: 総合交通戦略策定の取り組みのイメージ

資料: 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～」2014年(平成26年)8月

## 1-2 総合交通戦略の概要

「総合交通戦略」は、“進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うこと”（国土交通省都市・地域整備局長「都市・地域総合交通戦略要綱」2009年(平成21年)3月)を目的としています。

### 1-3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

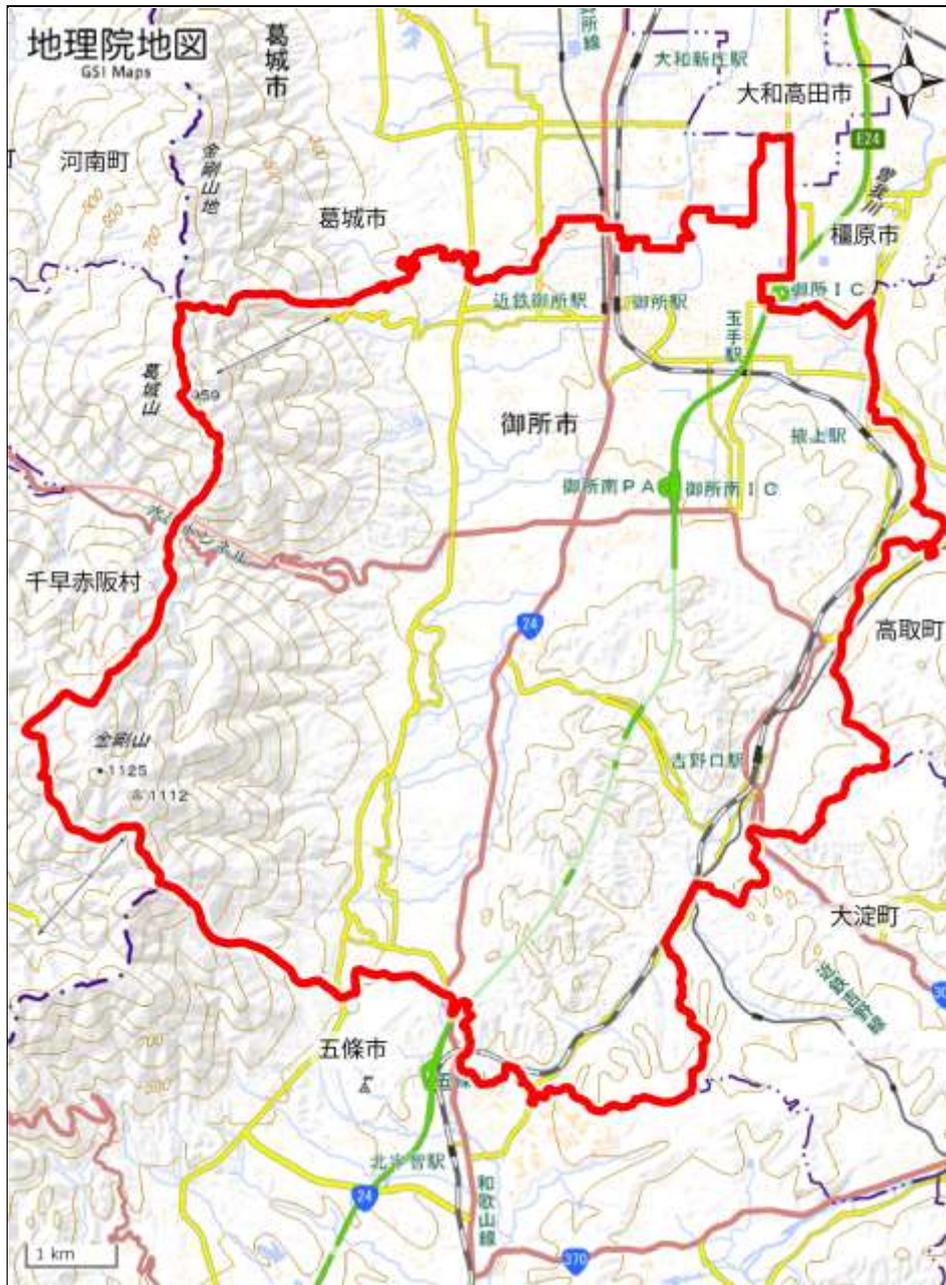


図: 計画の対象区域

資料: 地理院地図

## 1-4 計画の位置づけ

本計画は、御所市第6次総合計画、御所市都市計画マスタープラン等の上位計画や、交通・まちづくり・観光・環境・福祉等の関連計画との整合・連携を図るとともに、関係機関等が計画的・効率的に施策展開を図っていくための都市交通の指針として活用します。

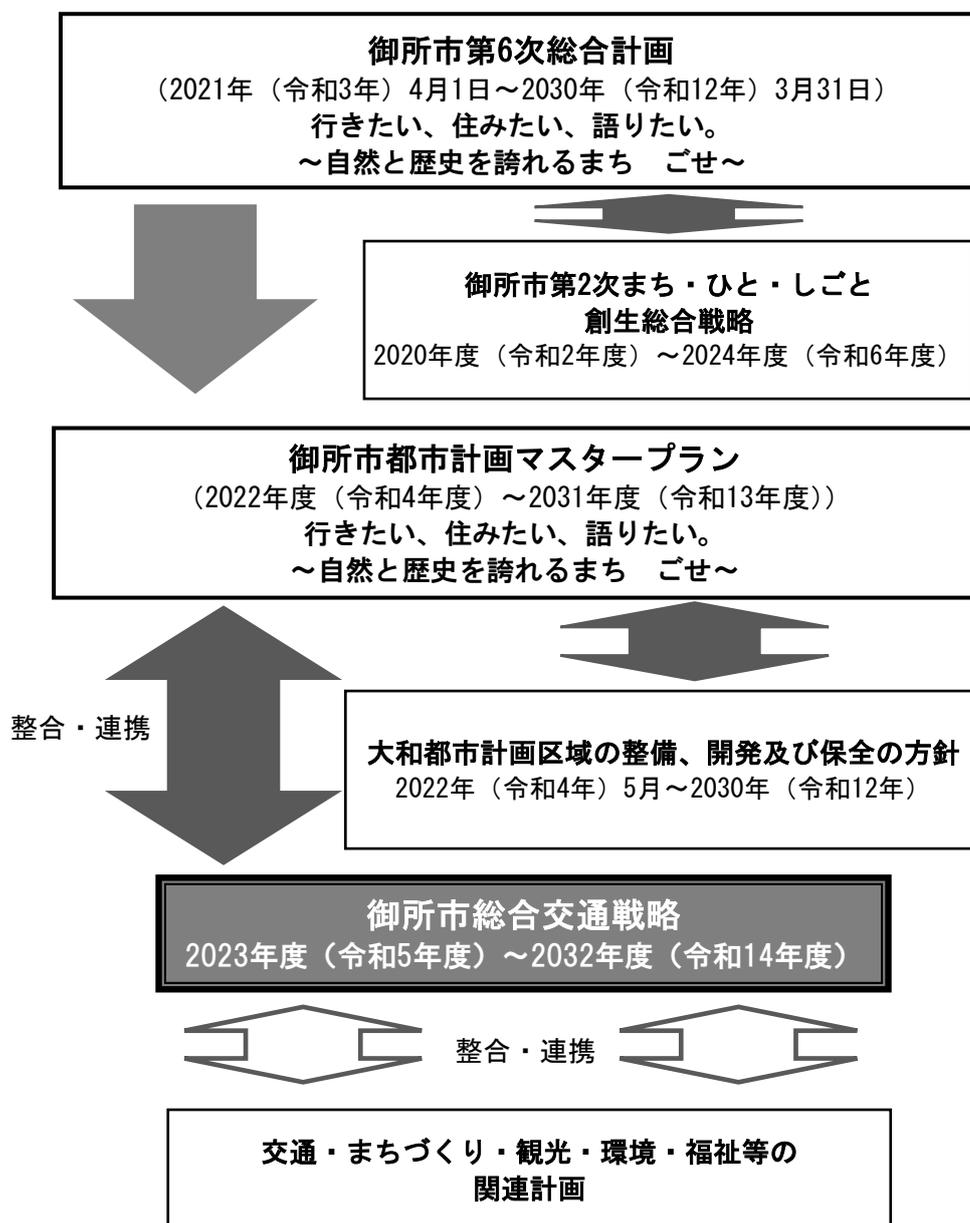


図:計画の位置づけ

### 1-5 計画の期間

「総合交通戦略」では、総合交通の観点から、複数の交通施策を一体的・集約的に実施することで効果の早期発現、相乗的な効果への期待等に配慮、また、実施主体の事業費確保等の財政面を考慮して目標年次を決める必要があります。

このことを考慮し、本計画は、概ね10年後の都市交通の将来像の実現を展望したうえで、実施する施策・事業について定めることとして、2032年度（令和14年度）を計画目標年次とします。

2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までの5年間を短期として、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定めます。

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

本計画では、都市の将来像を見据えた都市交通の将来像を実現するために、設定した方針に基づき実施する施策や進捗管理等について定めます。

1 御所市総合交通戦略について
2 御所市の現況
3 上位関連計画の整理
4 課題の整理
5 都市交通の将来像の設定
6 戦略目標と施策実施方針
7 実施プログラム
8 評価指標
9 事業評価・推進体制

図：計画の構成

## 2 御所市の現況

### 2-1 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60.58km<sup>2</sup>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

### 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13,830人で、1980年(昭和55年)の人口に比べて約63%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。
- ・2015年(平成27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。

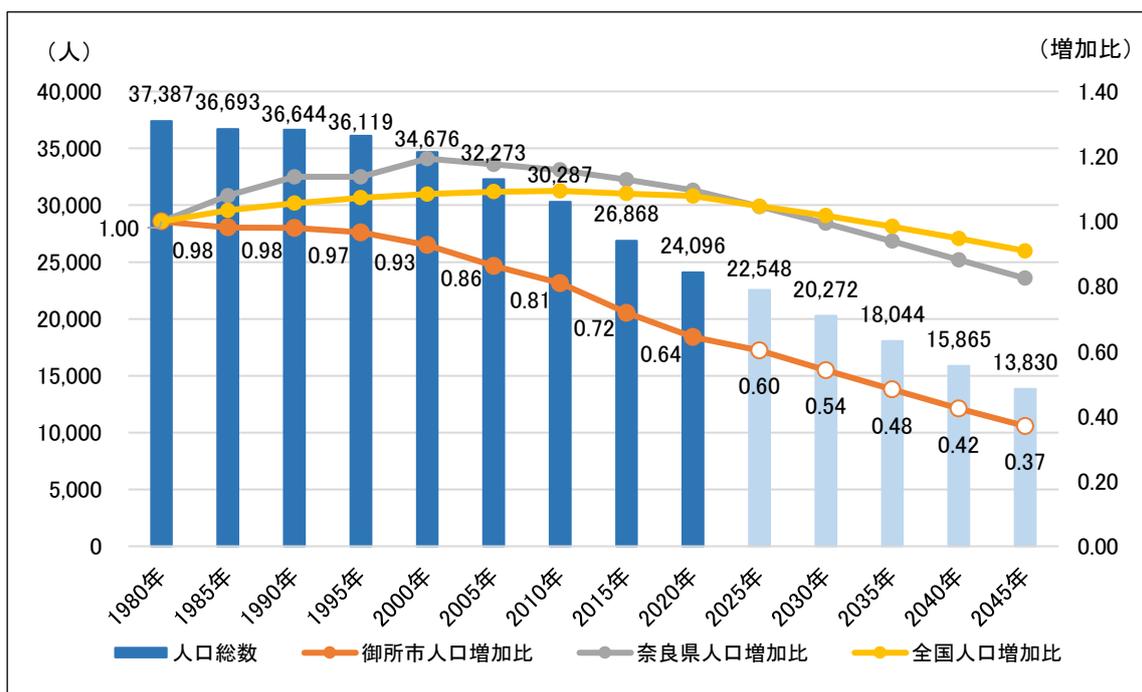


図:人口推移

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」2018年(平成30年)推計

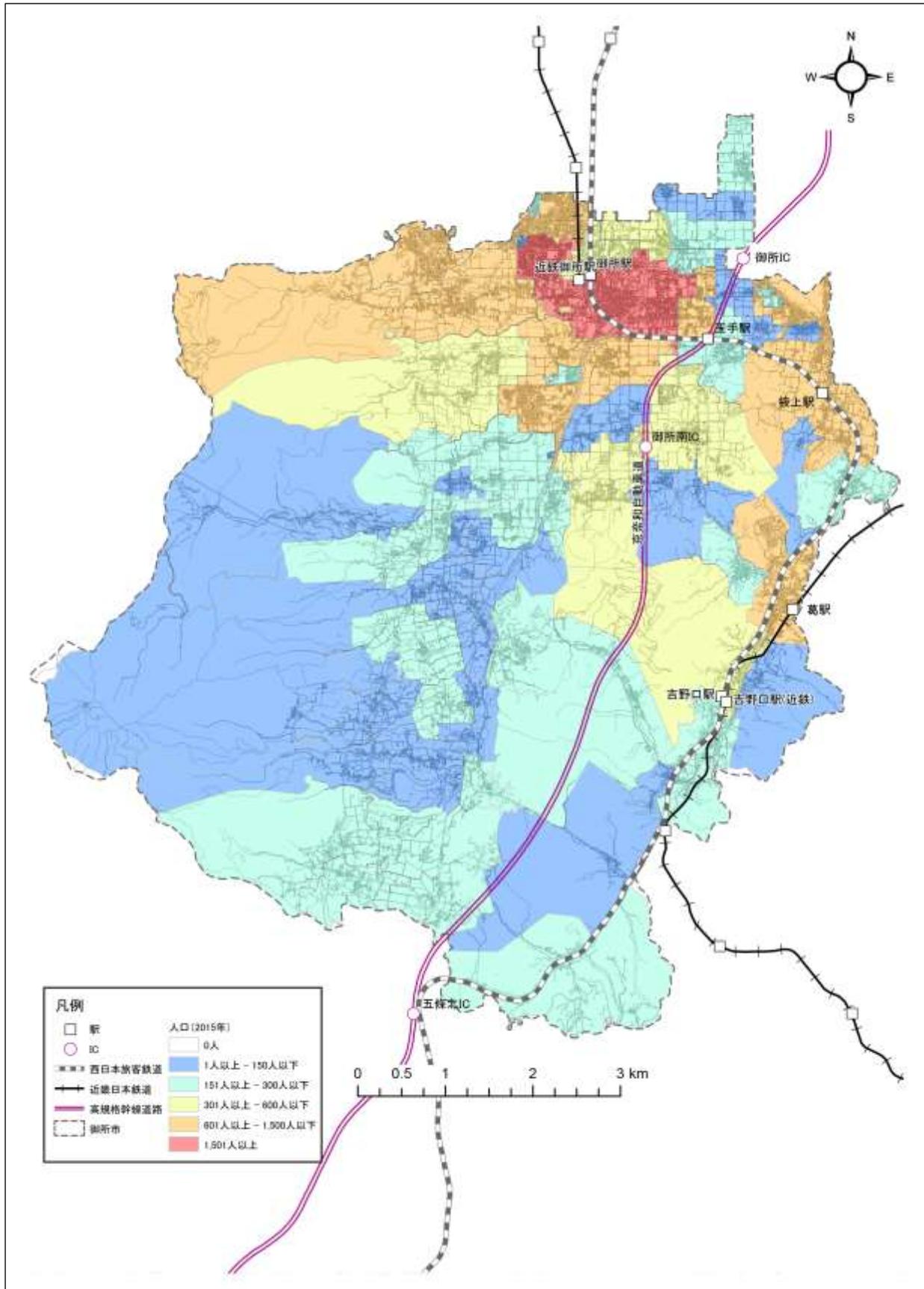
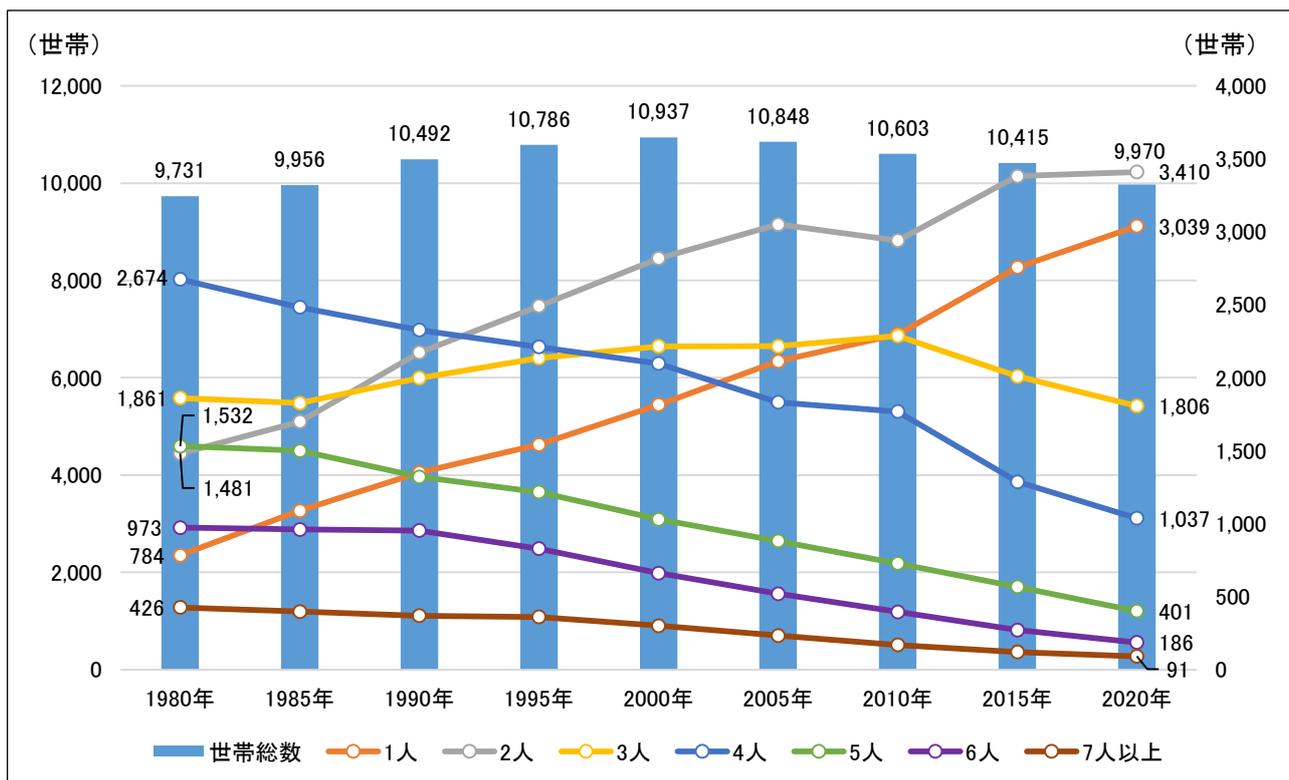


图:人口分布

資料:総務省統計局「2015年(平成27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) 奈良県内12市の人口推移

- ・ 本市は2020年（令和2年）の時点で、奈良県内12市で最も人口が少ない地域となっています。
- ・ 1980年（昭和55年）から2020年（令和2年）の人口増加比について県全体や県内12市に比べると、最も減少しています。県内12市において、本市は五條市、宇陀市とともに県内の過疎地域※に指定されています。

※「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」で定められた「人口の著しい減少等に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域」

表:奈良県内12市の人口推移(1980年~2020年)

	人口(人)								
	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
御所市	37,387	36,693	36,644	36,119	34,676	32,273	30,287	26,868	24,096
奈良市	297,953	327,702	349,349	359,218	366,185	370,102	366,591	360,310	354,630
大和高田市	61,711	65,223	68,237	73,806	73,668	70,800	68,451	64,817	61,744
大和郡山市	81,266	89,624	92,949	95,165	94,188	91,672	89,023	87,050	83,285
天理市	64,894	69,129	68,815	74,188	72,741	71,152	69,178	67,398	63,889
橿原市	107,316	112,888	115,554	121,988	125,005	124,728	125,605	124,111	120,922
桜井市	56,439	58,894	60,262	63,225	63,248	61,130	60,146	57,244	54,857
五條市	33,824	33,887	34,545	35,734	35,205	37,375	34,460	30,997	27,927
生駒市	70,461	86,293	99,604	106,726	112,830	113,686	118,113	118,233	116,675
香芝市	-	-	-	56,739	63,487	70,998	75,227	77,561	78,113
葛城市	-	-	-	-	-	34,985	35,859	36,635	36,832
宇陀市	-	-	-	-	-	-	34,227	31,105	28,121
奈良県	1,209,365	1,304,866	1,375,481	1,430,862	1,442,795	1,421,310	1,400,728	1,364,316	1,324,473

※香芝市は1991年（平成3年）、葛城市は2004年（平成16年）、宇陀市は2006年（平成18年）に発足  
資料:総務省統計局「各年国勢調査結果」

表:奈良県内12市の人口増加比

	1980年-2020年 人口増加比(%)
御所市	64.5%
奈良市	119.0%
大和高田市	100.1%
大和郡山市	102.5%
天理市	98.5%
橿原市	112.7%
桜井市	97.2%
五條市	82.6%
生駒市	165.6%
香芝市	-
葛城市	-
宇陀市	-
奈良県	109.5%

※香芝市は1991年（平成3年）、葛城市は2004年（平成16年）、宇陀市は2006年（平成18年）に発足  
資料:総務省統計局「各年国勢調査結果」

#### 4) 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52.2%、市民の半数以上が65歳以上になると予測されています。

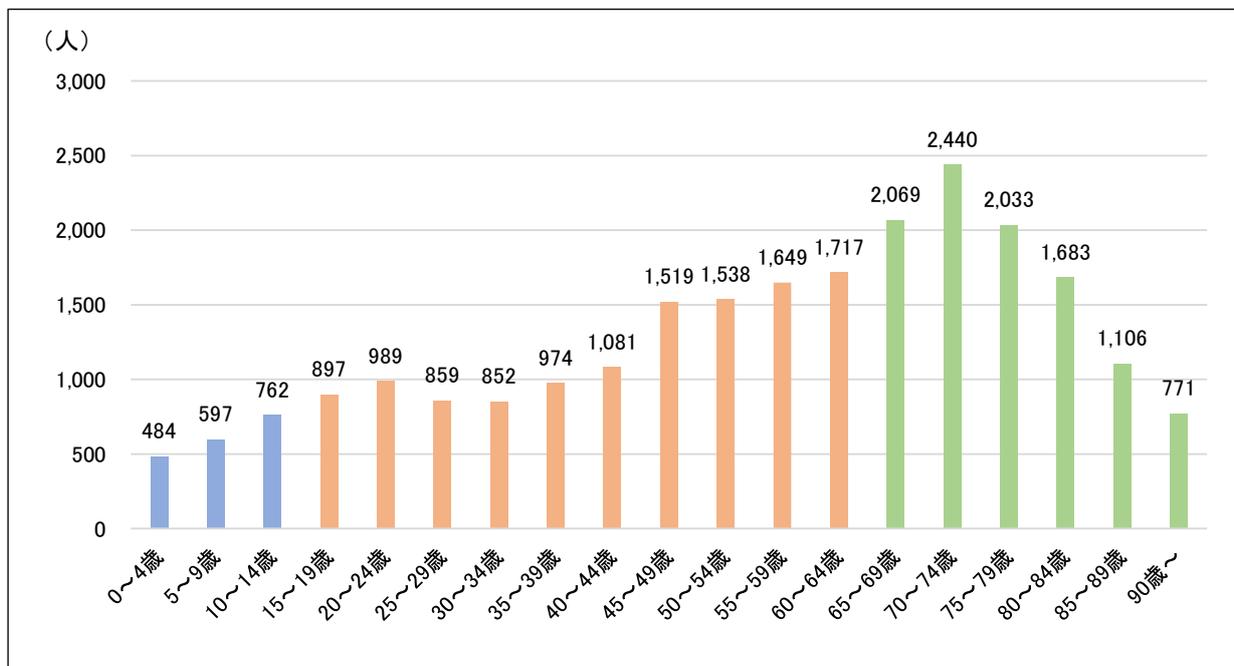
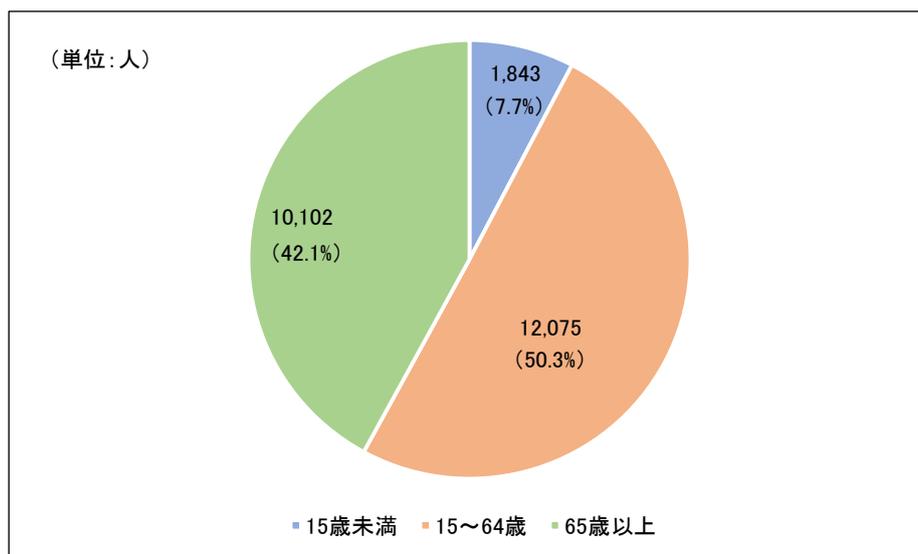


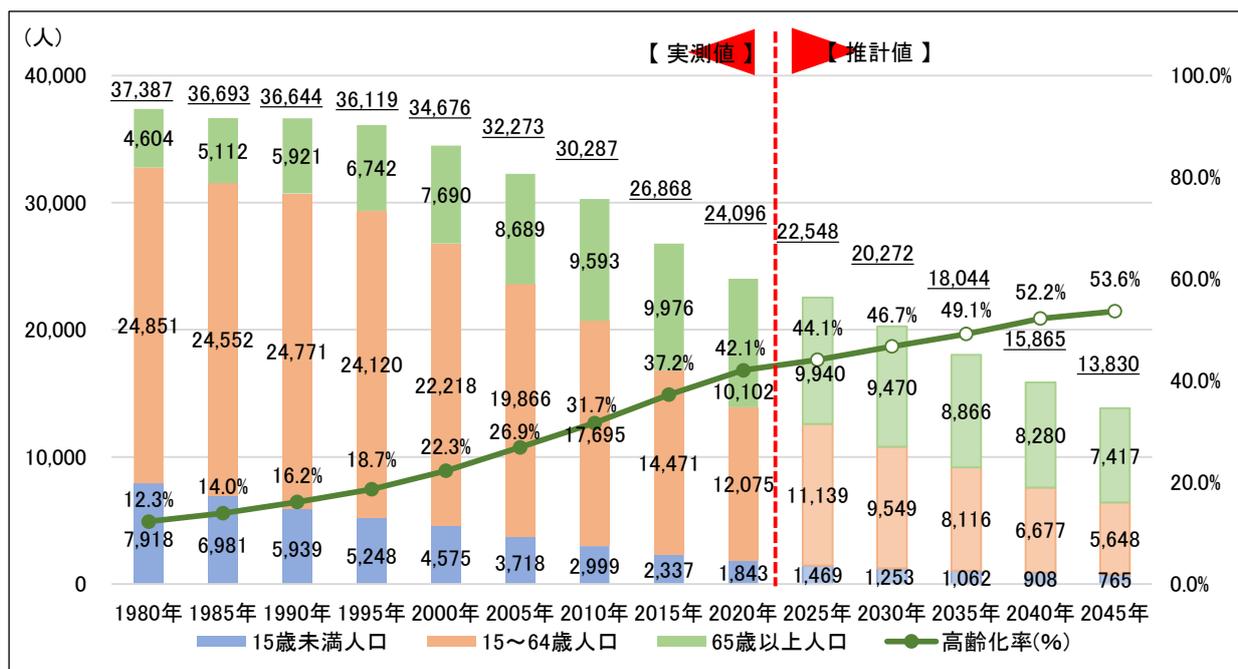
図:5歳階級別人口

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。

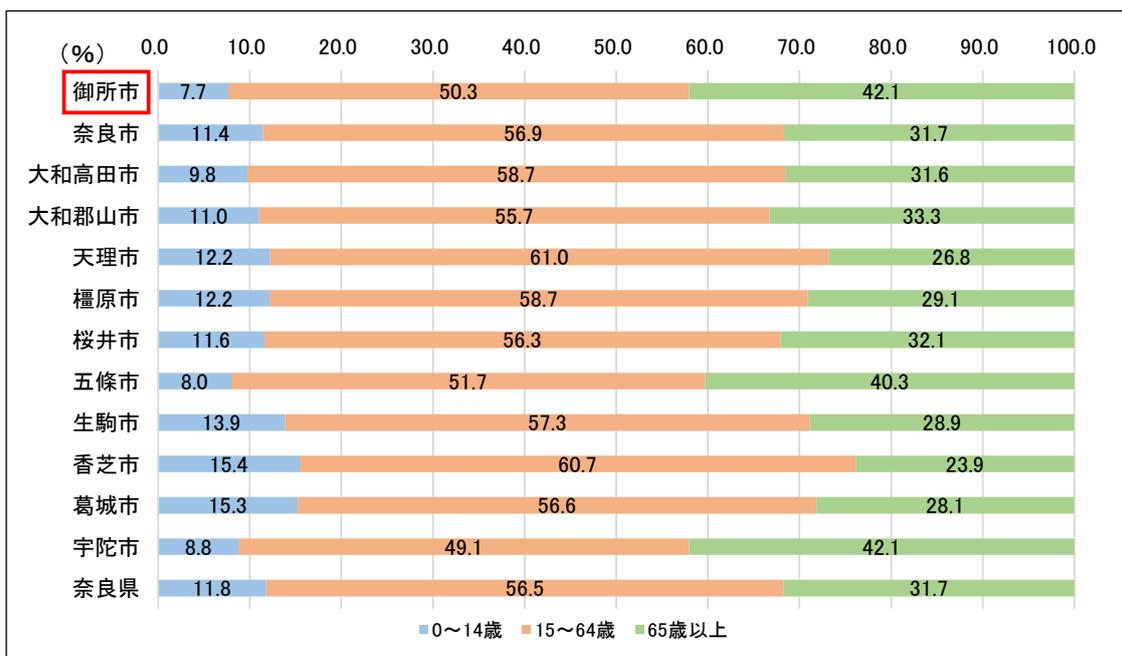
図：年齢3区分別人口と高齢化率の推移

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(2018年(平成30年)推計)」

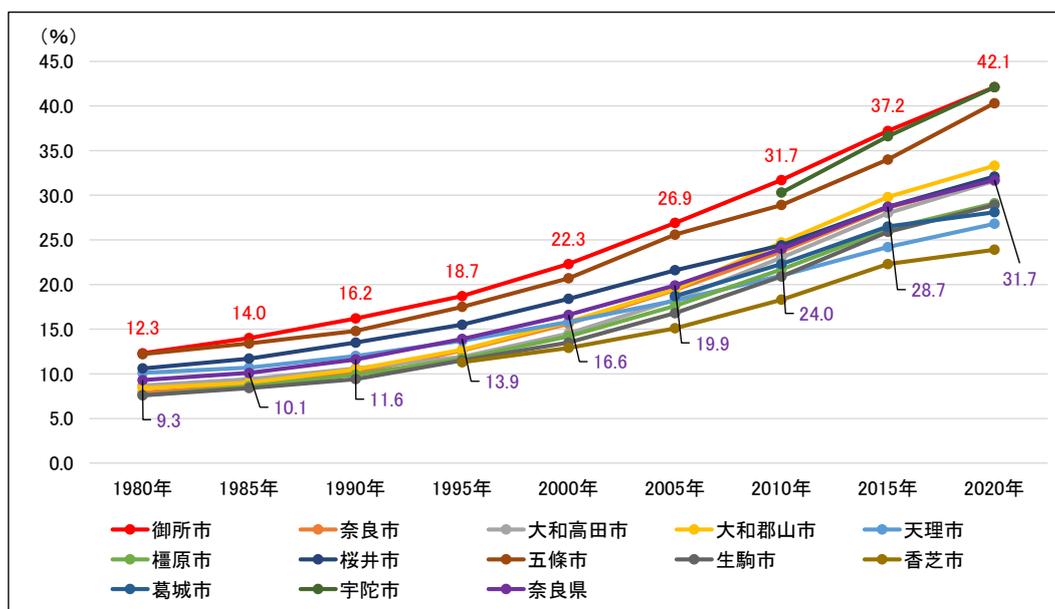
### 5) 地域別高齢化率

- ・ 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。
- ・ 2015年（平成27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」

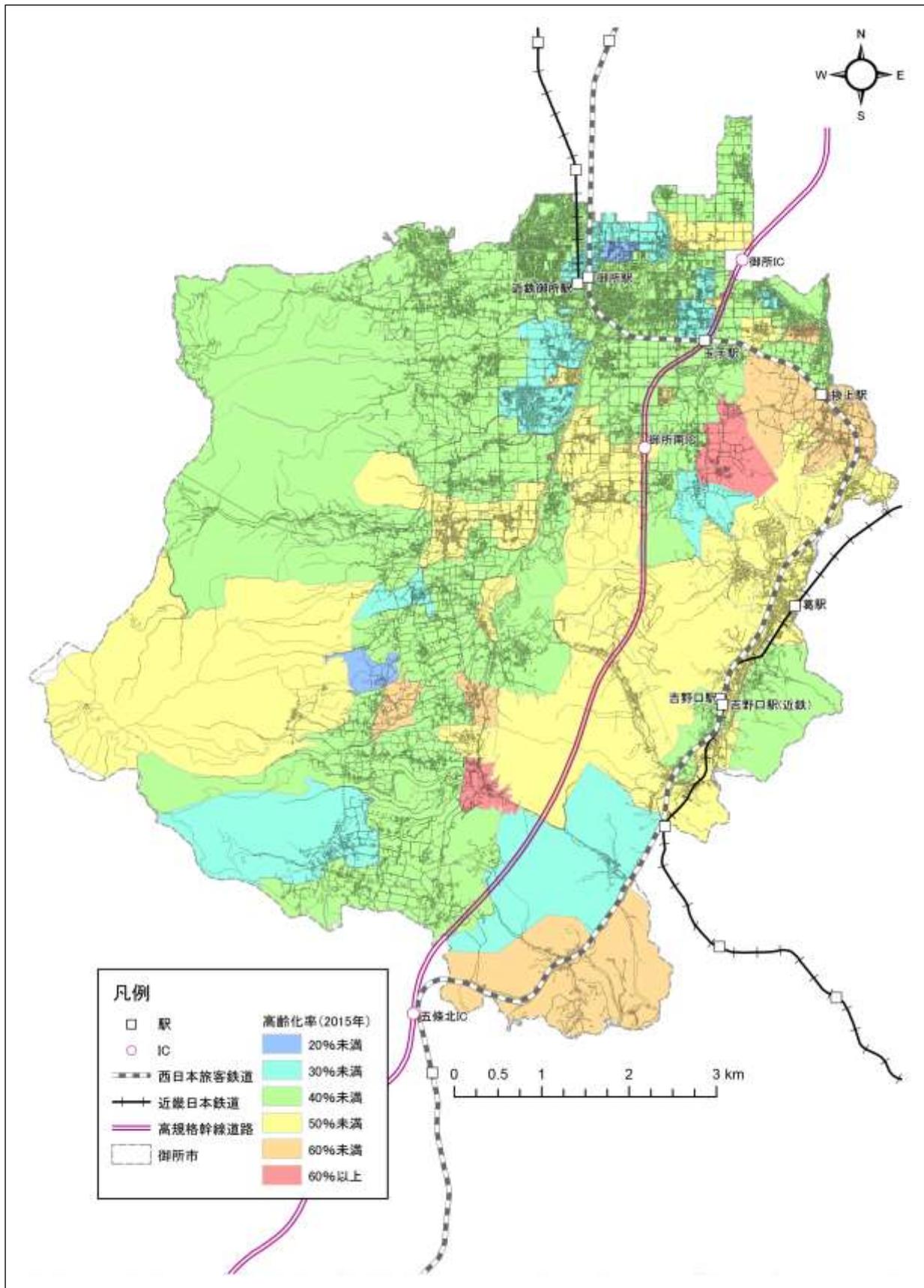
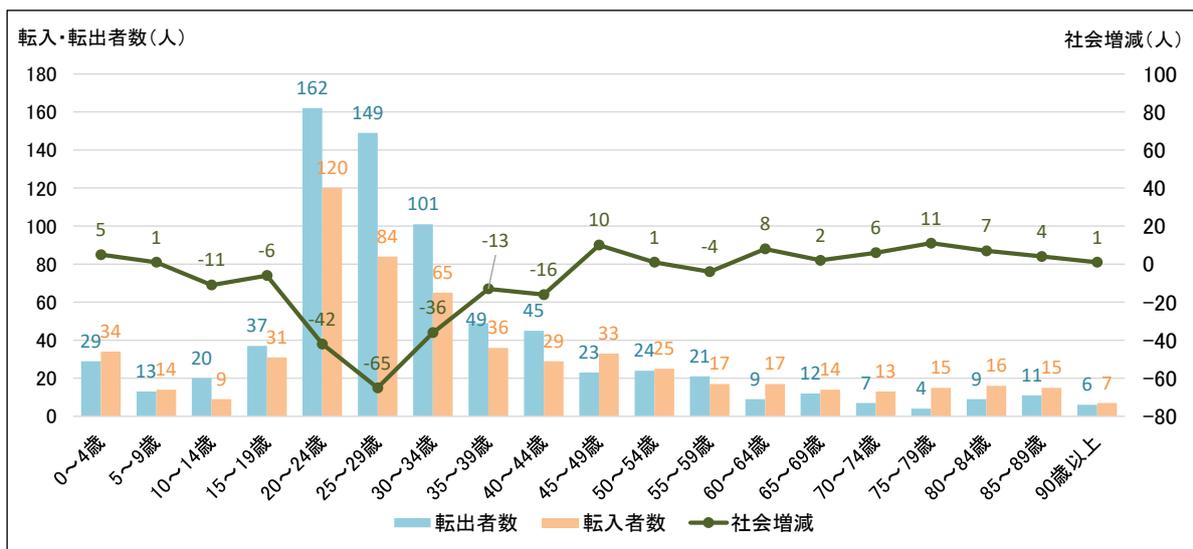


図:小地域別高齢化率(2015年)

資料:総務省統計局「2015年(平成27年)国勢調査結果」、国土数値情報

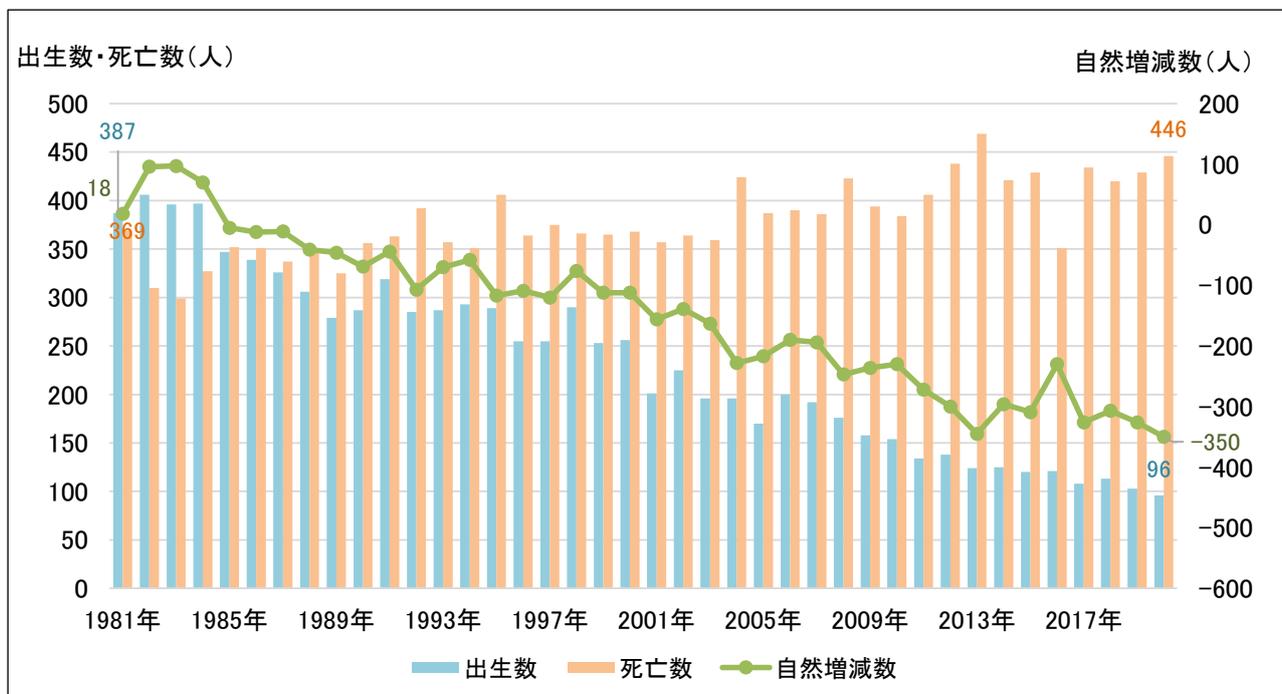
## 6) 人口動態

- ・ 2019年（令和元年）時点では、年齢区分20～24歳が転入・転出とも最多で、転入120人・転出162人と社会増減は42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、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います。1985年（昭和60年）には、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(2019年)

資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告(2019年(令和元年))」



図：出生・死亡数の推移(1981年～2020年)

資料：厚生労働省「人口動態総覧」

## 7) 通勤・通学流動

- ・ 総数で見ると、本市は929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912人と最多で、次いで大阪府その他の394人、奈良市の238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191人と最多で、次いで葛城市の149人、大淀町の138人となっています。

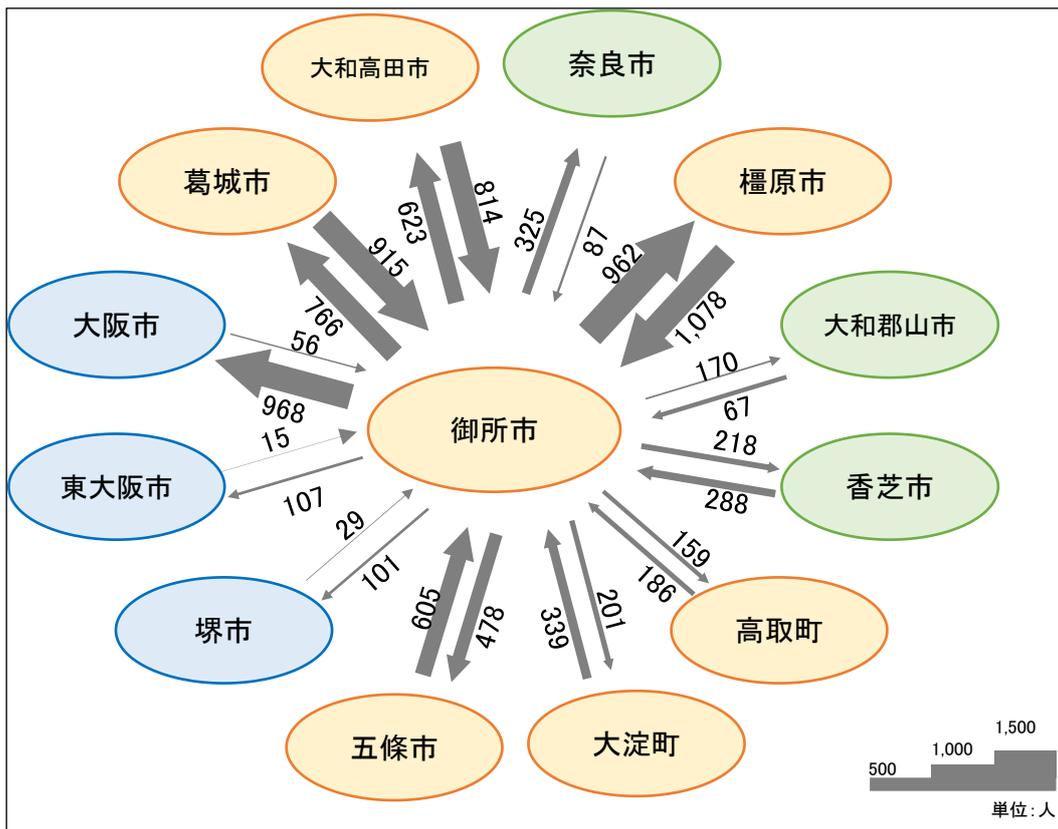
表:通勤・通学流動の状況(2015年)

	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	12,276	11,004	1,272	11,347	10,401	946	-929
御所市内	5,185	4,937	248	5,185	4,937	248	0
御所市外	6,884	5,895	989	5,892	5,239	653	-992
県内	4,749	4,225	524	5,333	4,698	635	584
隣接市町							
橿原市	962	876	86	1,078	956	122	116
葛城市	766	763	3	915	837	78	149
大和高田市	623	545	78	814	705	109	191
五條市	478	407	71	605	559	46	127
大淀町	201	174	27	339	328	11	138
高取町	159	127	32	186	177	9	27
奈良市	325	272	53	87	74	13	-238
香芝市	218	190	28	288	239	49	70
大和郡山市	170	150	20	67	49	18	-103
その他県内	847	721	126	954	774	180	107
県外	2,072	1,617	455	559			-1,513
大阪府	1,765	1,419	346	295			-1,470
大阪市	968	863	105	56	48	8	-912
東大阪市	107	59	48	15	15	-	-92
堺市	101	84	17	29	28	1	-72
大阪府その他	589	413	176	195	-91	-9	-394
その他県外	307	198	109	264	0	0	-43
不明	63	53	10	-	-	-	-
従業地・通学地「不詳」	207	172	35	270	225	45	63

※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。

資料:総務省統計局「2015年(平成27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。

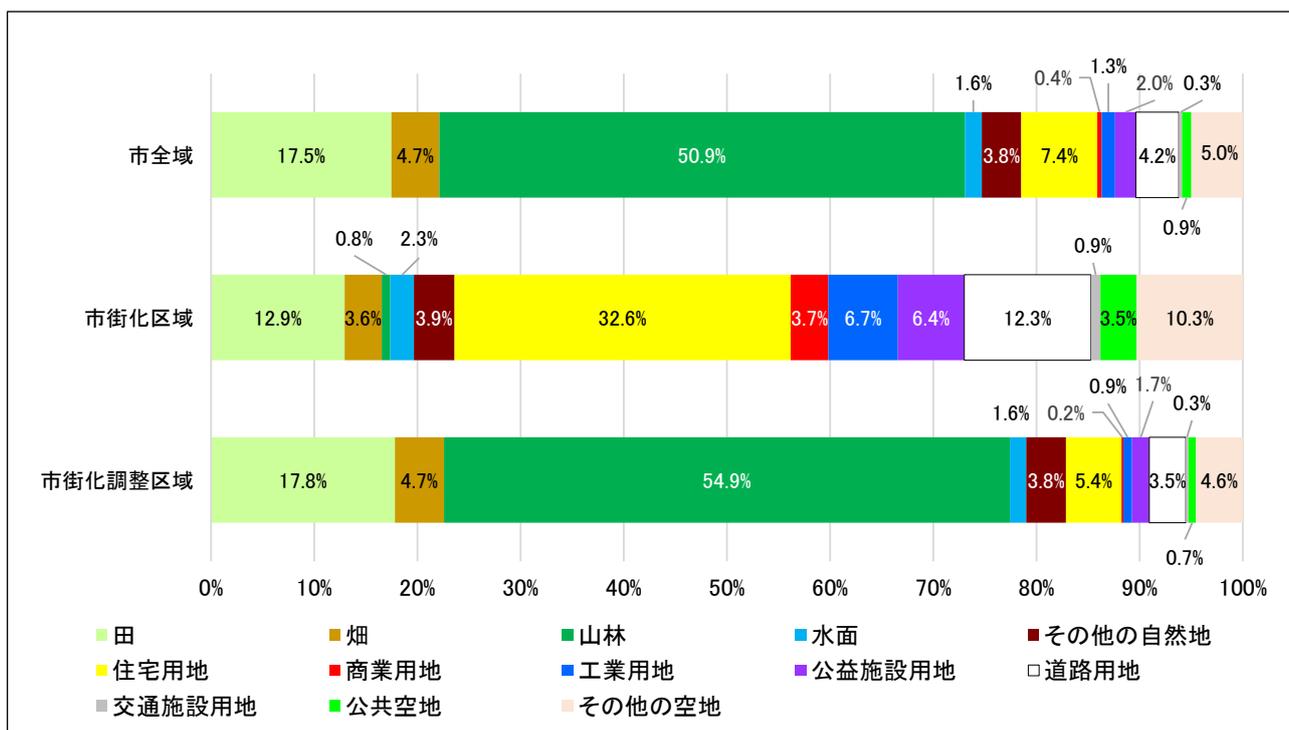
図：通勤・通学流動図

資料：総務省統計局「2015年(平成27年)国勢調査結果」

## 2-3 土地利用

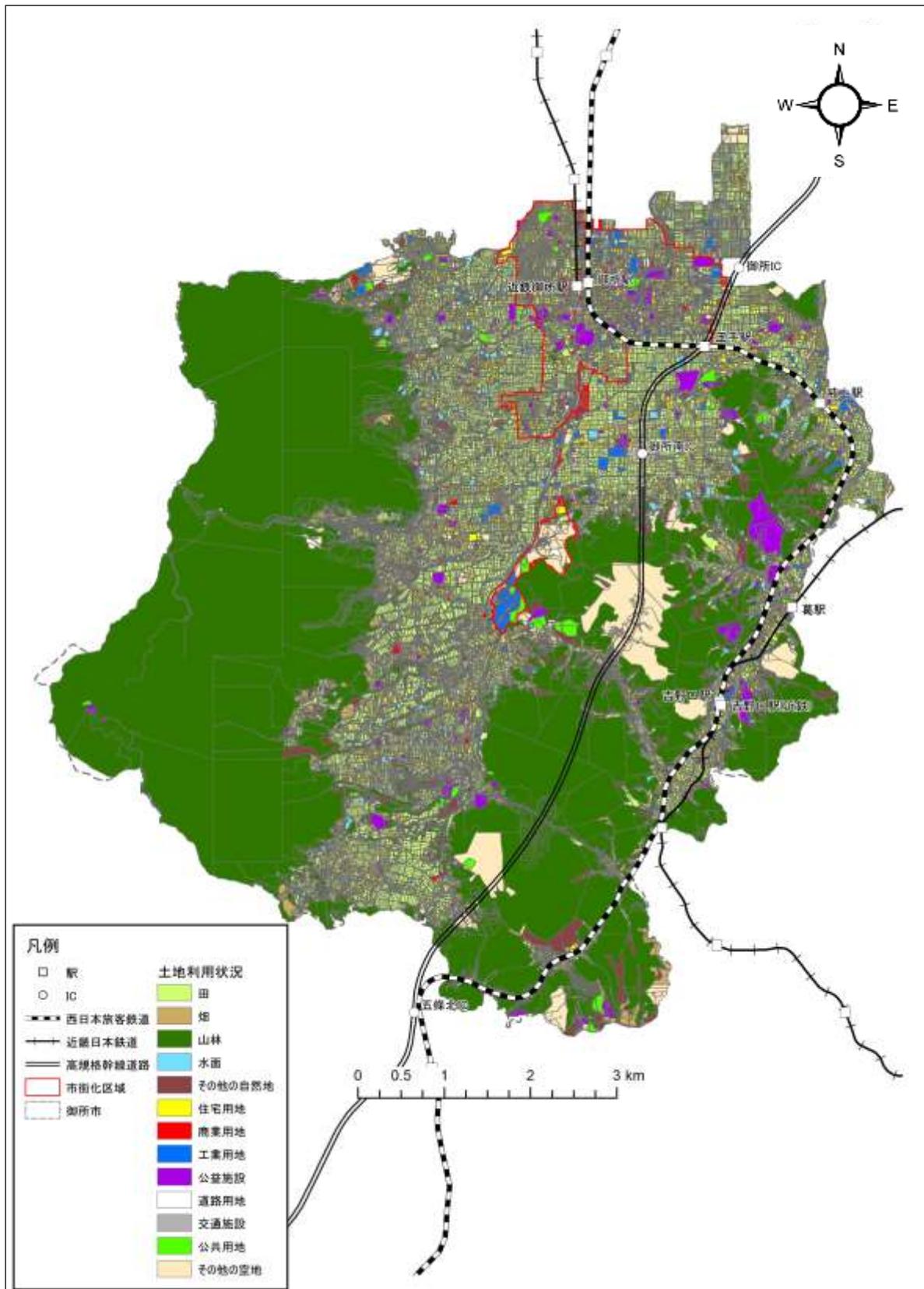
### (1) 土地利用状況

- ・ 本市の92.7%が市街化調整区域となっています。土地利用状況については、全市域の約51%、市街化調整区域の約55%を山林が占めています。市街化区域の土地利用では、住宅用地が最も多く、32.6%となっています。
- ・ 京奈和自動車道の市内IC（御所IC・御所南IC）周辺は農地が広がっています。
- ・ 本市の中心市街地はコンパクトにまとまっており、コンパクトシティ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(平成26年))



図：土地利用状況②

資料：御所市基礎調査(2014年(平成26年))

## (2) 用途地域

- 本市の用途地域は第一種住居地域が最も多く、全体の57.2%を占めています。次いで、準工業地域が21.7%、商業地域が7.7%を占めています。
- 第一種住居地域は北部地域に広がり、工業地域と工業専用地域は市の中央部に見られます。商業地域は近鉄・JR御所駅の周辺に見られます。

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HP「都市計画区域全図」

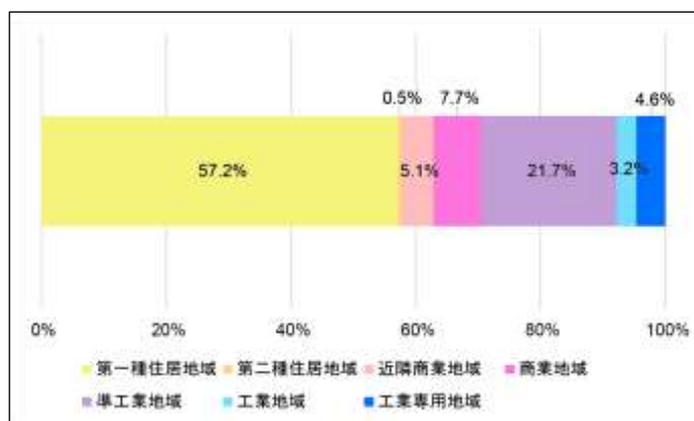


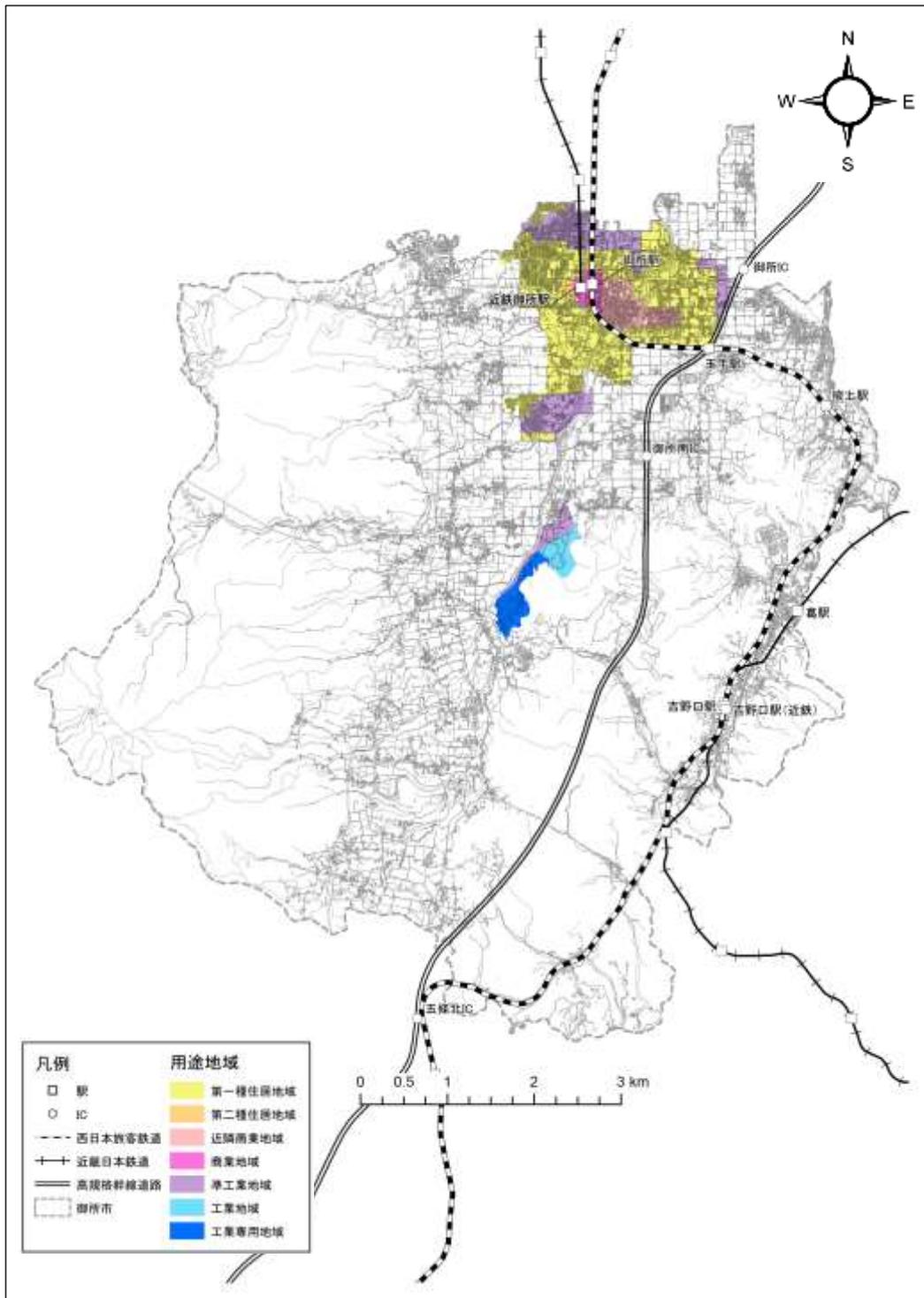
図:用途地域の構成比

資料:御所市HP「都市計画区域全図」

※用途地域とは、都市計画法に基づいて住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めたもので、以下の13種類の用途地域で構成される。

- 1)第一種低層住居専用地域は、低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- 2)第二種低層住居専用地域は、主として低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- 3)第一種中高層住居専用地域は、中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- 4)第二種中高層住居専用地域は、主として中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- 5)第一種住居地域は、住居の環境を保護するため定める地域
- 6)第二種住居地域は、主として住居の環境を保護するため定める地域
- 7)準住居地域は、道路の沿道としての地域の特性にふさわしい業務の利便の増進を図りつつ、これと調和した住居の環境を保護するため定める地域
- 8)田園住居地域は、農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域
- 9)近隣商業地域は、近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進するため定める地域
- 10)商業地域は、主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域
- 11)準工業地域は、主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便を増進するため定める地域
- 12)工業地域は、主として工業の利便を増進するため定める地域
- 13)工業専用地域は、工業の利便を増進するため定める地域

(都市計画法第9条)



図：用途地域(2019年)

資料：御所市「都市計画区域全図」



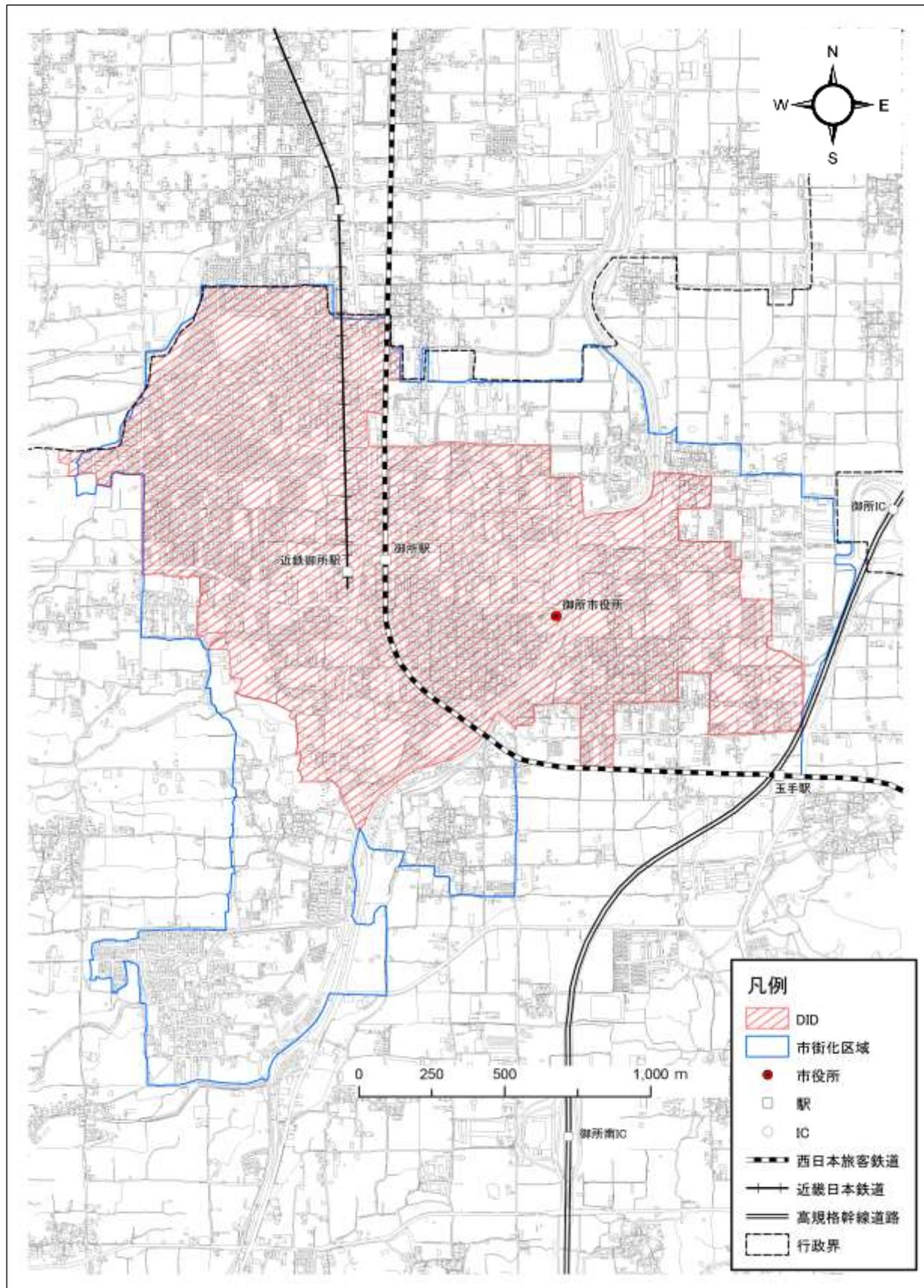


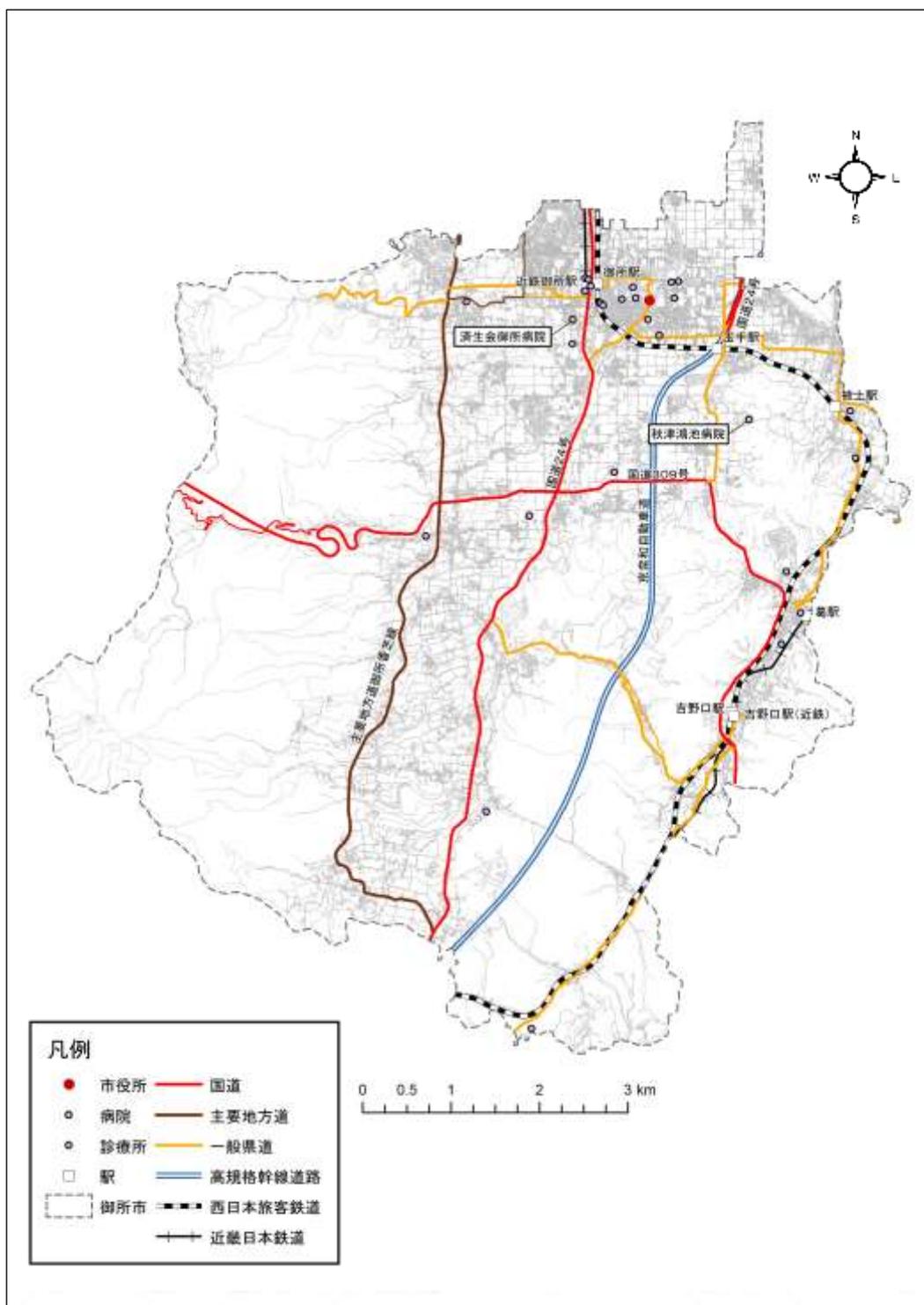
図: DID拡大図(2015年)

資料: 総務省統計局「2015年(平成27年)国勢調査結果」  
 総務省統計局「わが国の人口集中地区」

## 2-4 施設分布状況

### 1) 医療施設

- ・ 本市は2021年（令和3年）時点で病院が2箇所、診療所が26箇所あり、その多くが北部地域に立地しています。
- ・ 二次救急指定病院は1箇所（済生会御所病院）あります。

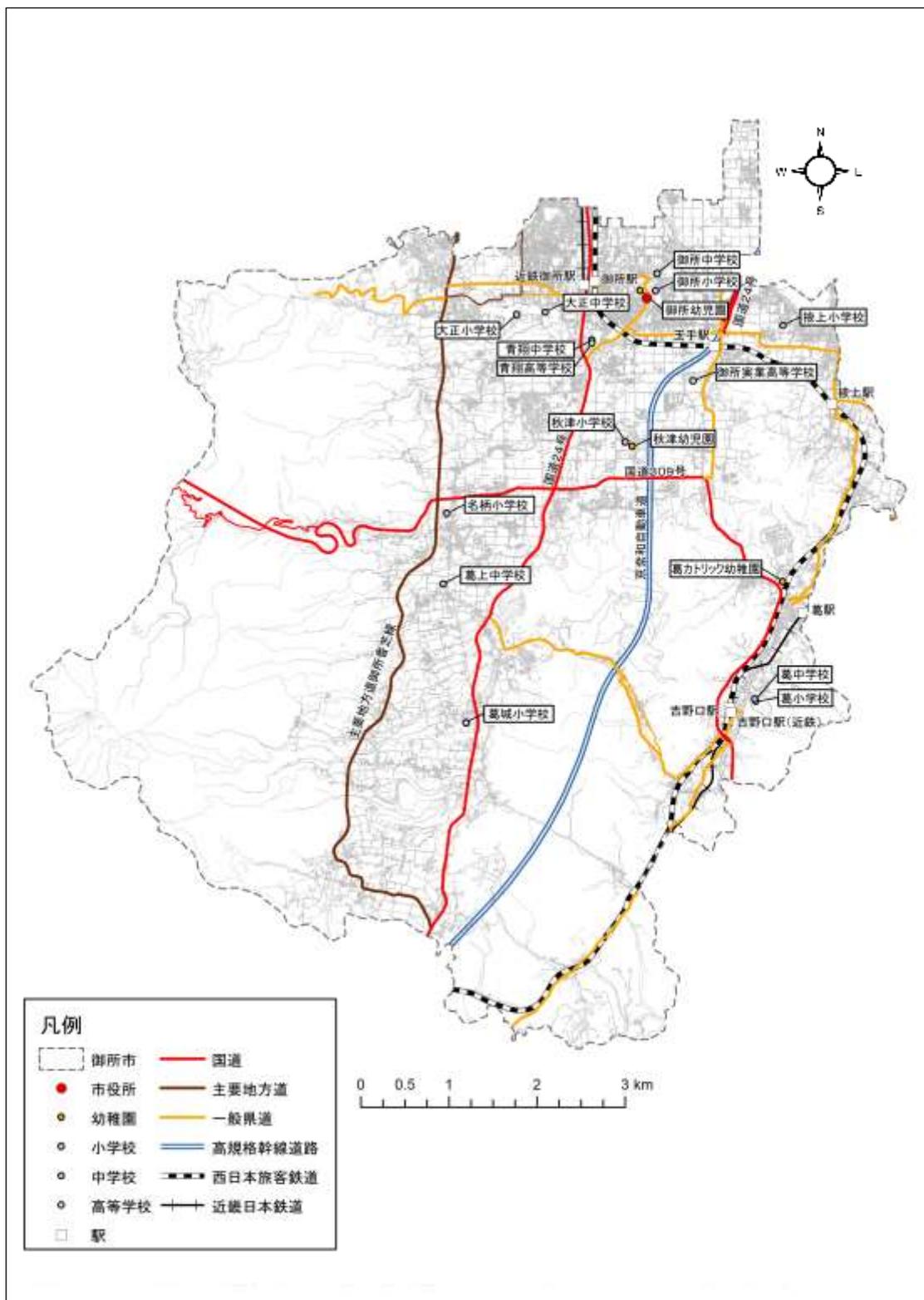


図：医療施設の分布状況

資料：国土交通省「国土数値情報(医療機関データ)」

## 2) 教育施設

- ・ 本市には2021年（令和3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。

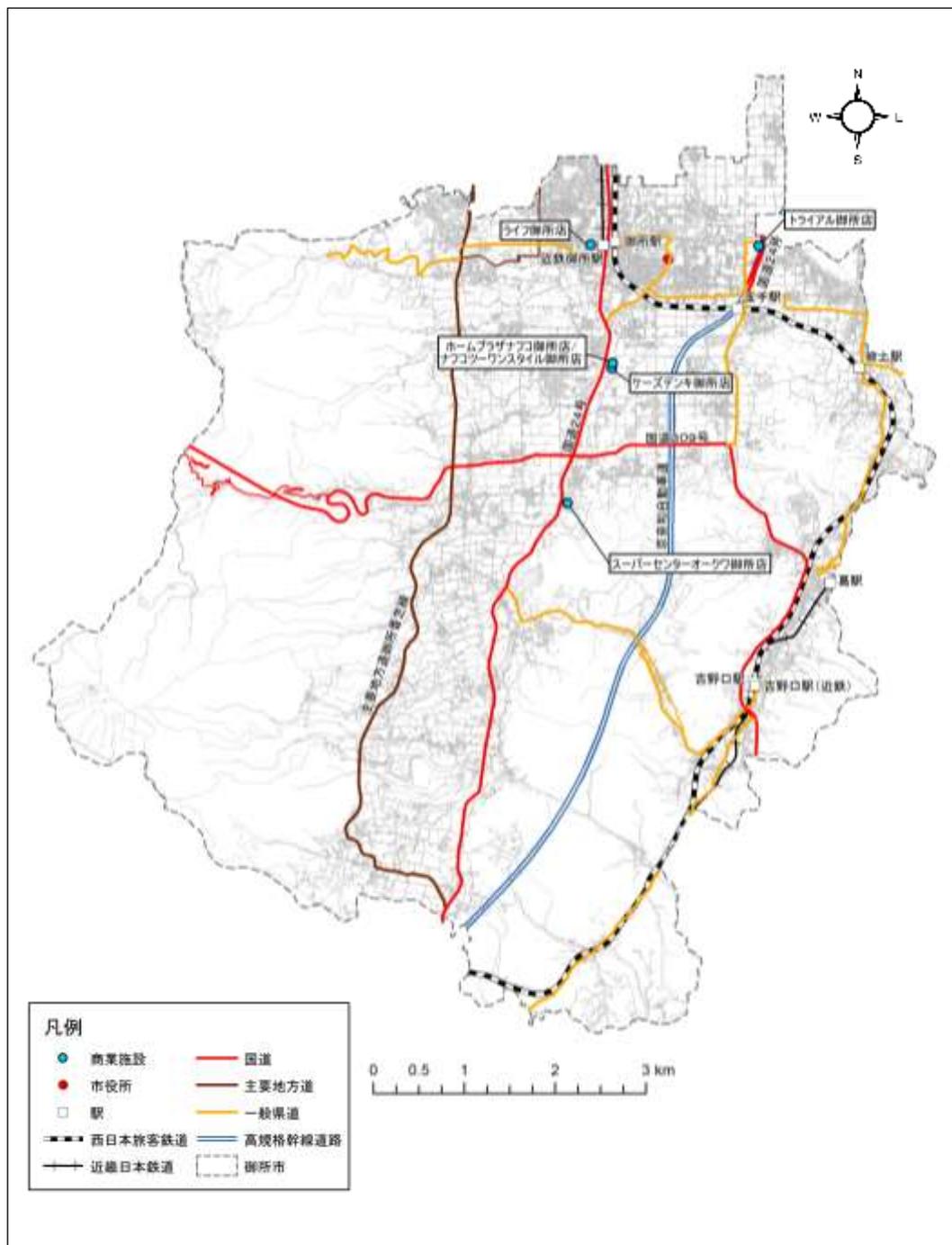


図：教育施設の分布状況

資料：御所市HP、奈良県HP

### 3) 商業施設

- ・ 本市には2021年（令和3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1,000m<sup>2</sup>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

#### 4) 文化施設

- ・ 本市には2021年(令和3年)時点で博物館として水平社博物館があり、市立図書館が1箇所あります。
- ・ 体育施設は5箇所あります。

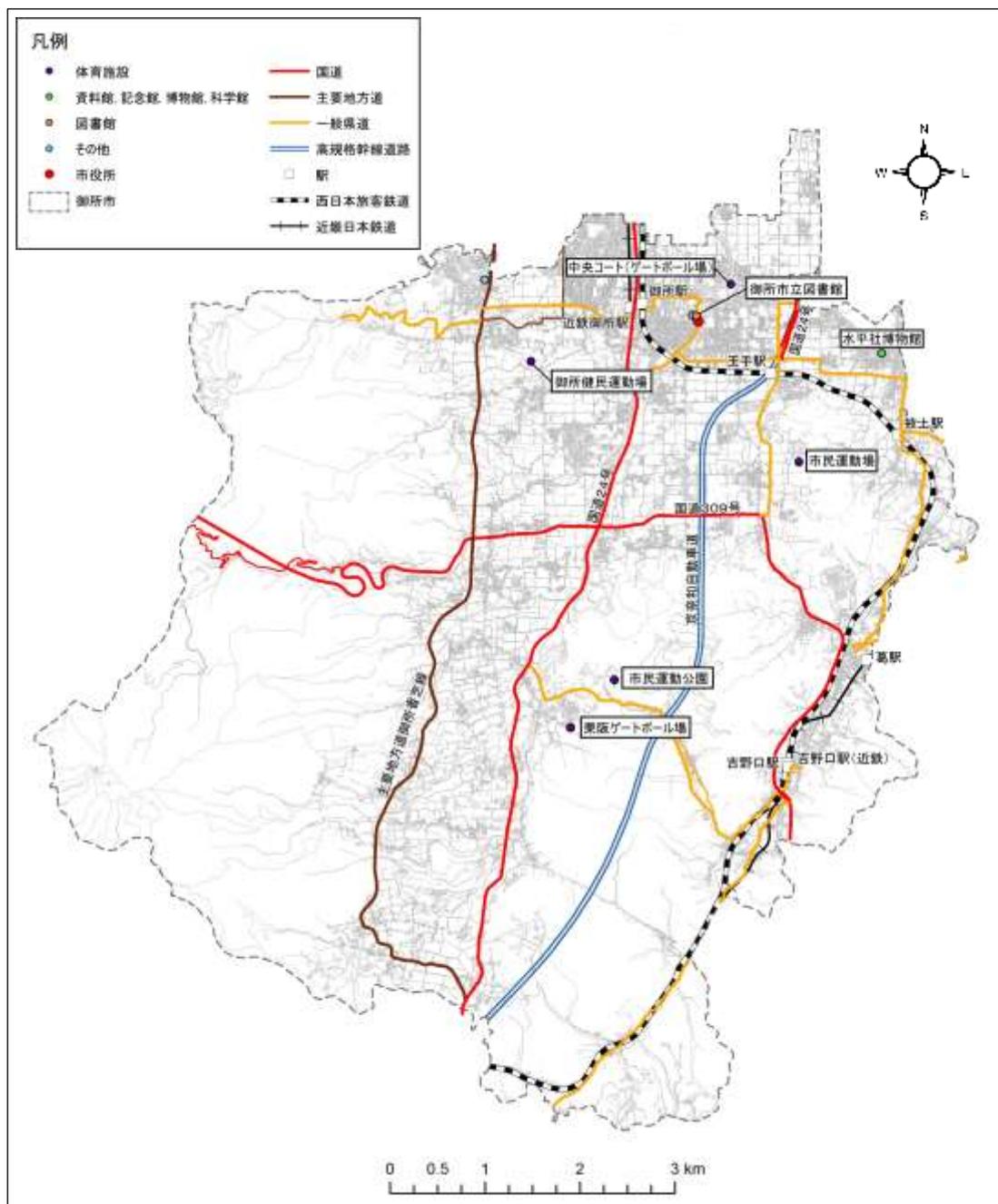
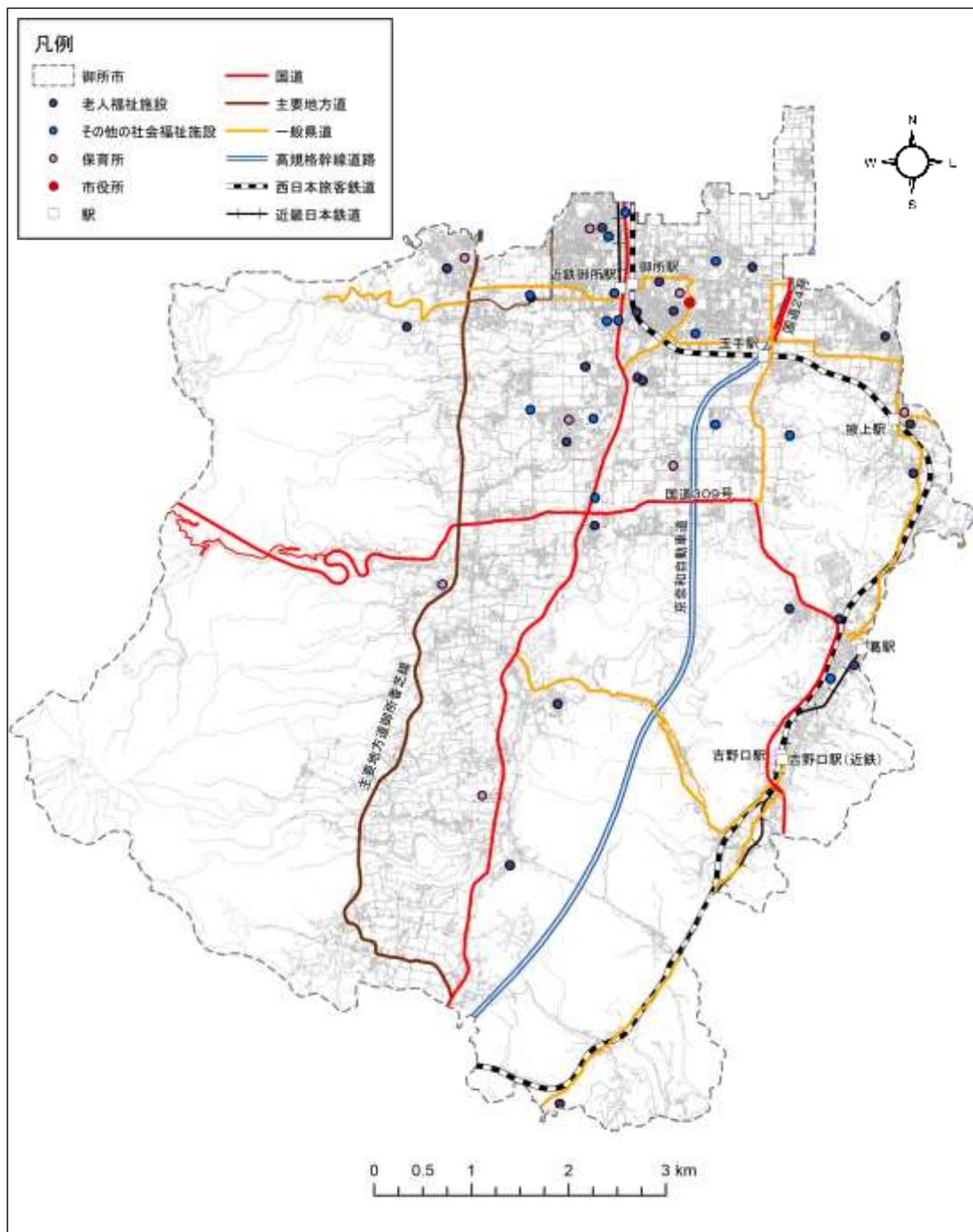


図:文化施設の分布状況

資料:御所市HP

## 5) 社会福祉施設

- 本市では、2021年（令和3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。



図：社会福祉施設の分布状況

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」



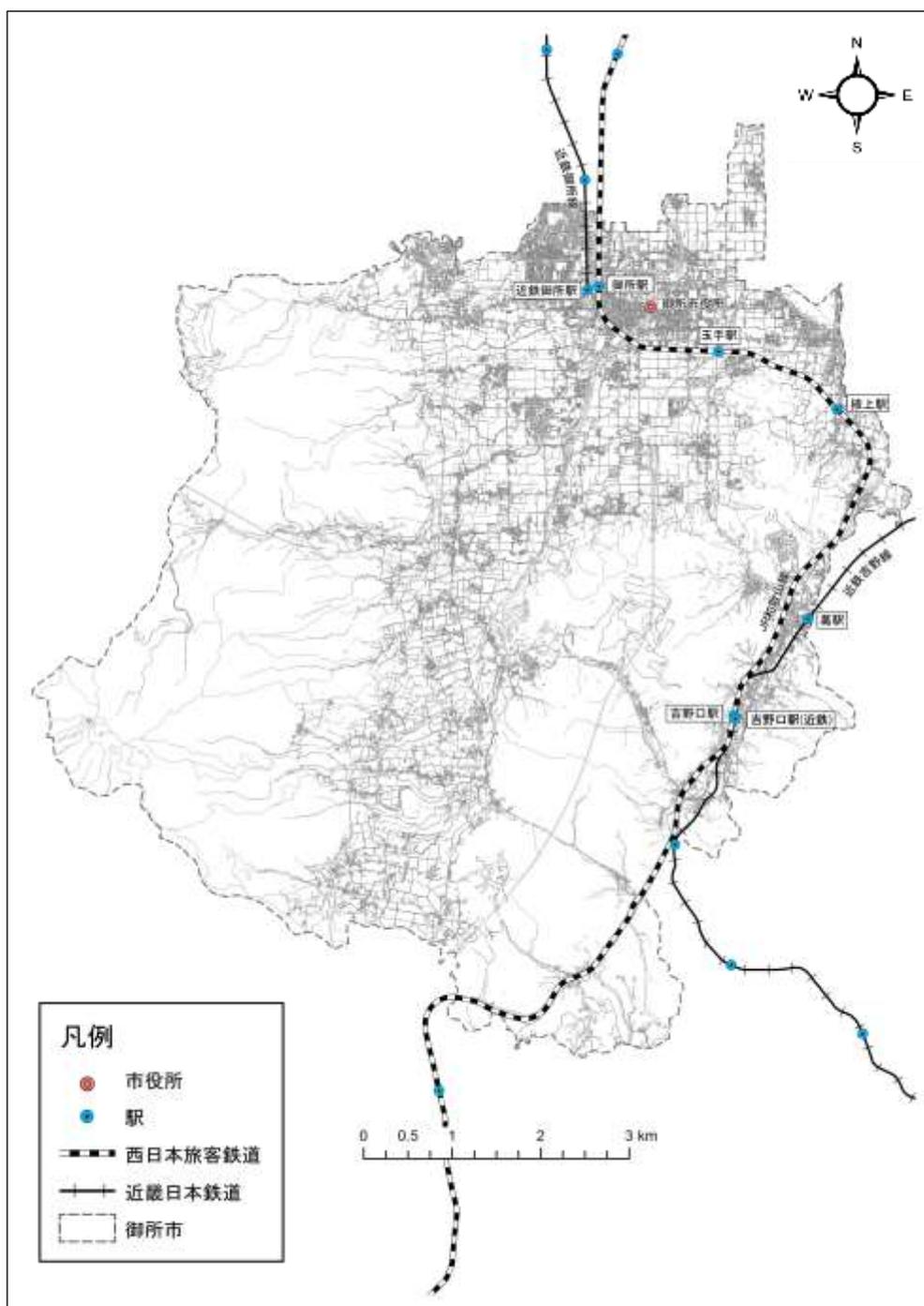
## 2-5 公共交通

### (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	-	5:18	0:02
近鉄 吉野線	葛駅	39本/日	39本/日	36本/日	36本/日	5:21	23:51
	吉野口駅	57本/日	56本/日	54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(2022年(令和4年)5月17日時点)

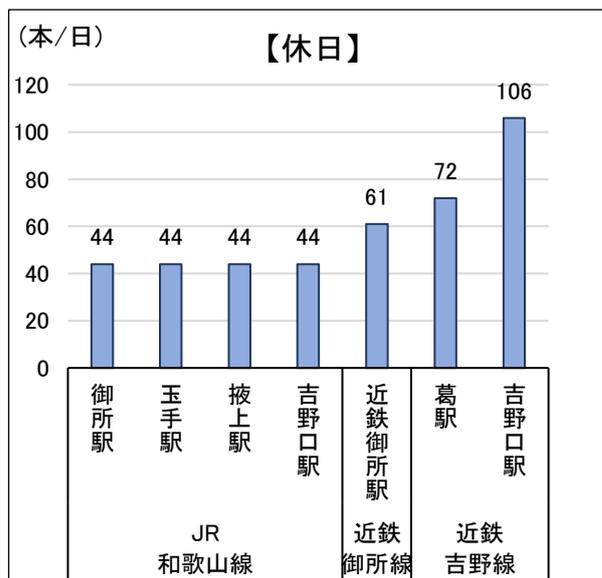
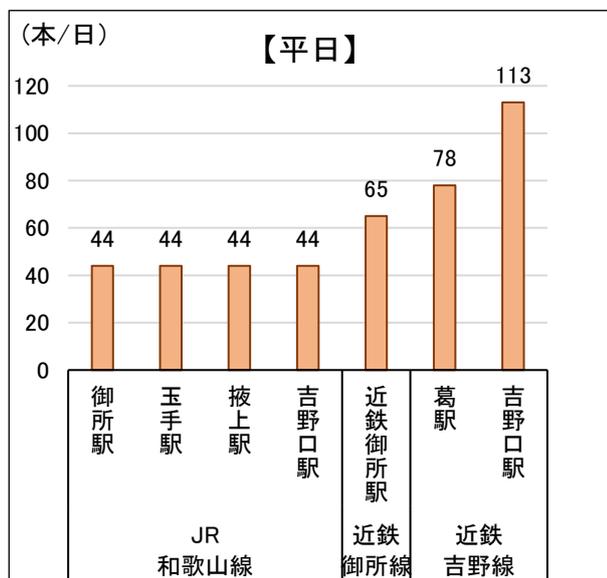


図: 一日あたりの運行本数

## 2) 輸送実績

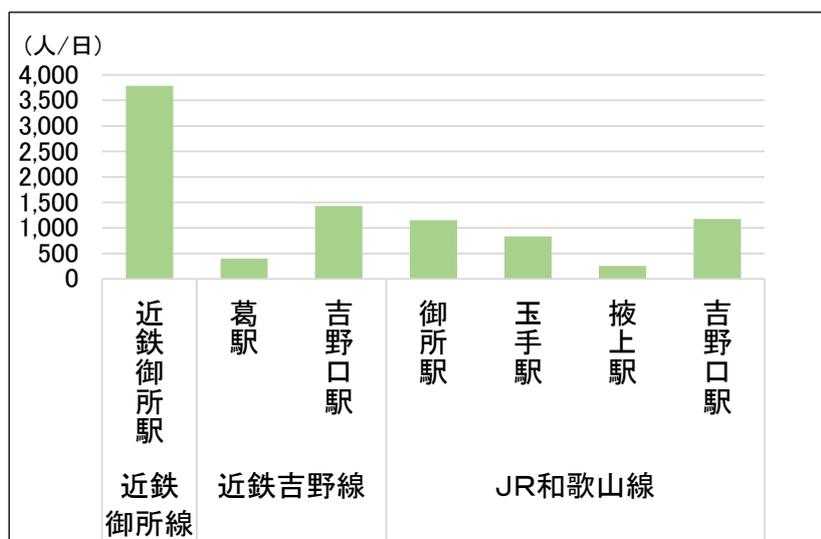
- ・ 2020年（令和2年）時点での市内の7駅の平均乗降客数の合計は9,035人/日で、2011年（平成23年）の9,909人/日と比べて約9%減少しています。
- ・ 2020年（令和2年）時点で平均乗降客数の最多は近鉄御所駅で3,785人/日、最少は掖上駅の258人/日となっています。
- ・ 2020年（令和2年）時点で近鉄御所駅の平均乗降客数は、2011年（平成23年）と比較して約23%減少しており、全駅での減少幅（約9%）と比較して利用者の減少が著しくなっています。

表：駅別日平均乗降客数の推移(2011年～2020年)

単位：人/日

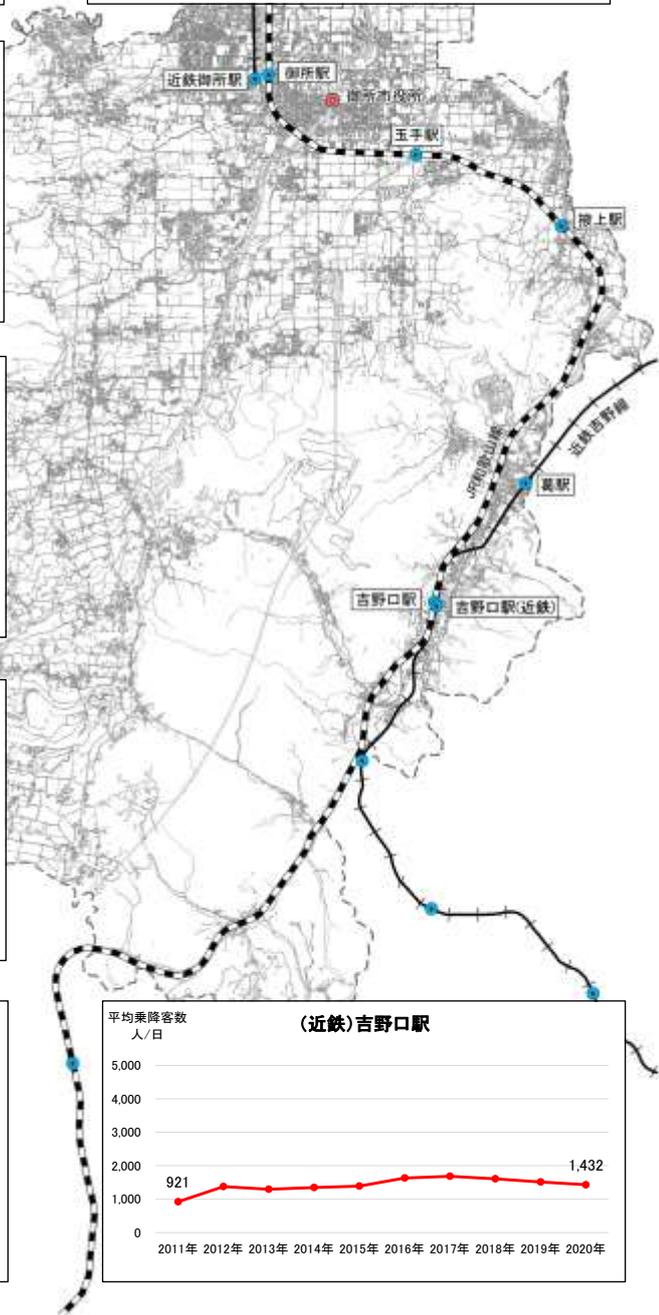
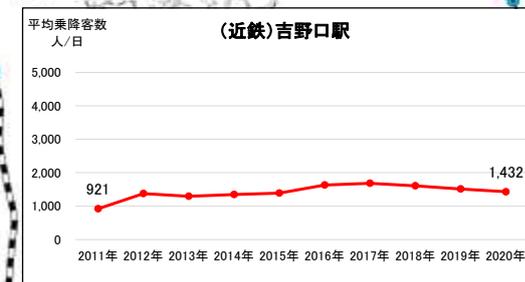
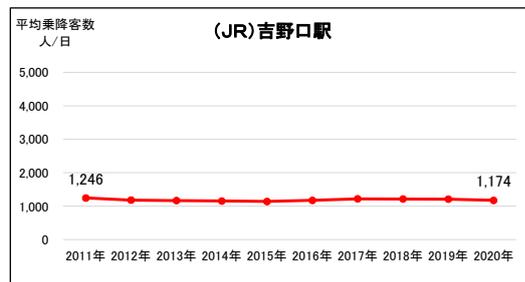
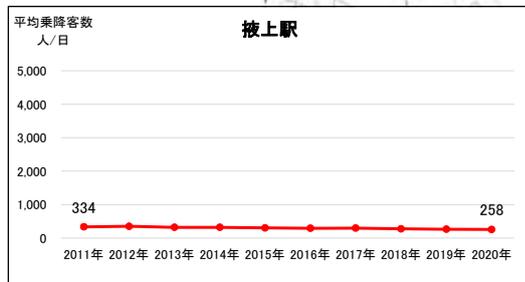
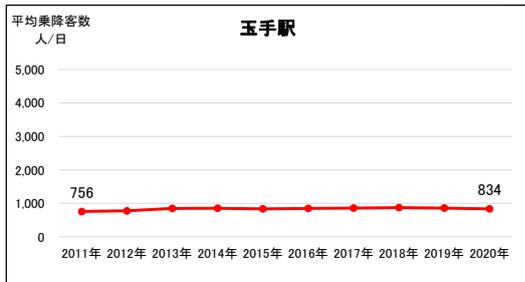
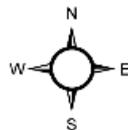
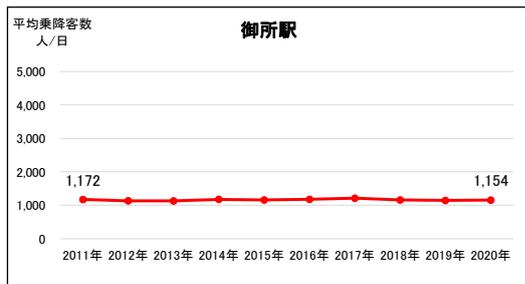
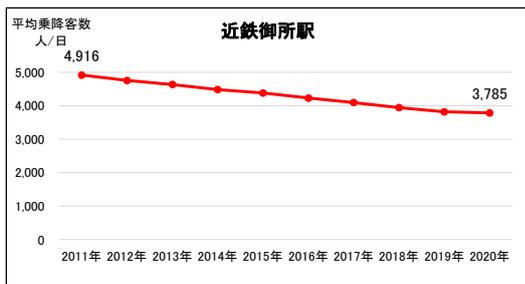
	近鉄御所線	近鉄吉野線		JR和歌山線				合計
	近鉄御所駅	葛駅	吉野口駅	御所駅	玉手駅	掖上駅	吉野口駅	
2011年	4,916	564	921	1,172	756	334	1,246	9,909
2012年	4,756	524	1,376	1,132	776	352	1,180	10,096
2013年	4,634	484	1,297	1,130	850	320	1,166	9,881
2014年	4,483	451	1,349	1,176	854	322	1,156	9,791
2015年	4,382	416	1,390	1,158	834	304	1,140	9,624
2016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
2011年比	0.77	0.71	1.55	0.98	1.10	0.77	0.94	0.91

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(2020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(2011年～2020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利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 和歌山線では吉野口駅以外には構内トイレが設置されておらず、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市内すべての駅で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				車いす利用者用駐車施設	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』)

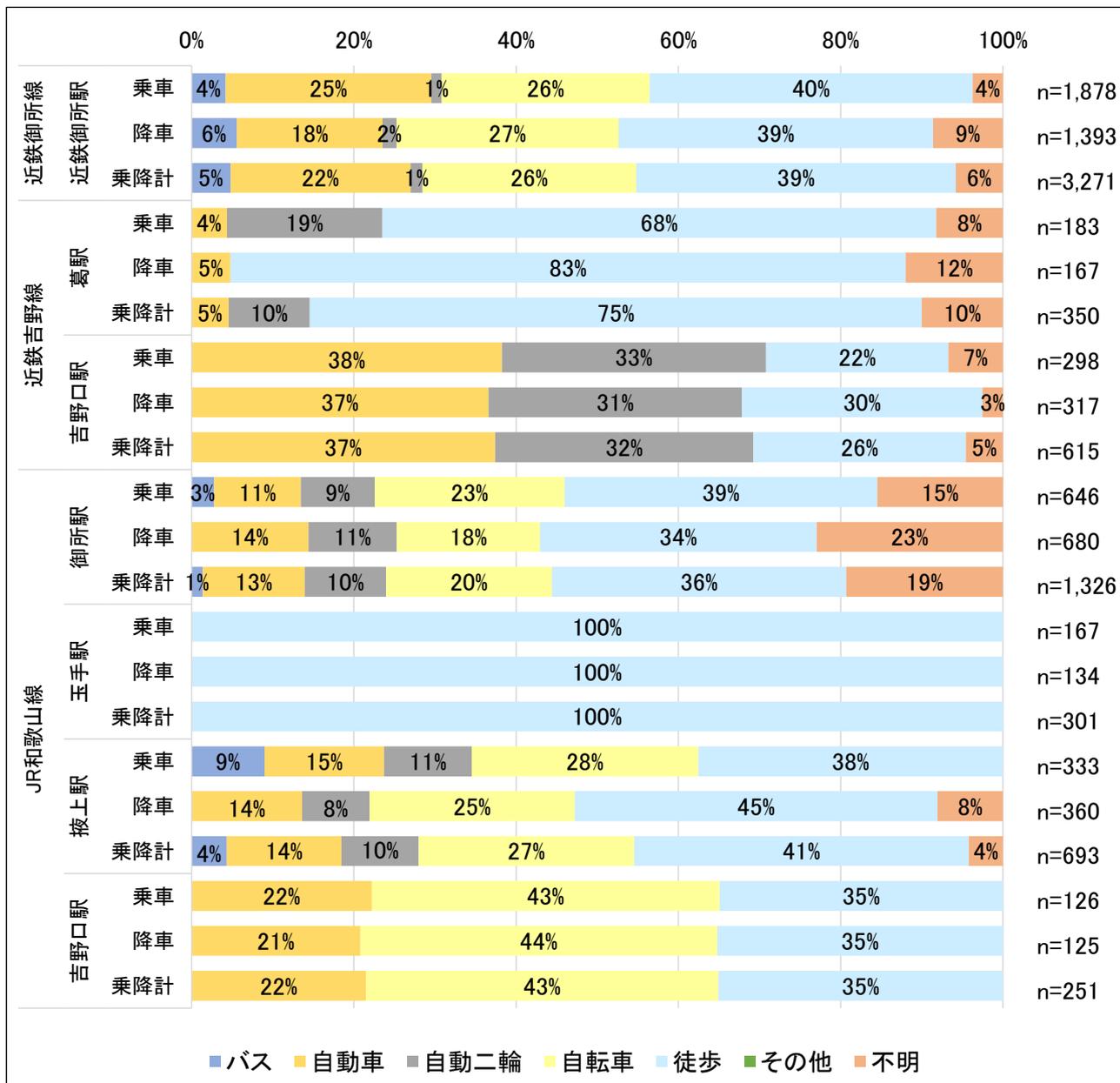
※鉄道駅におけるエレベーター、エスカレーター、トイレなどのバリアフリー状況については「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく旅客施設(同法第2条第6号)、すなわち公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供する施設を対象とする。

※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。

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))

## (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)。

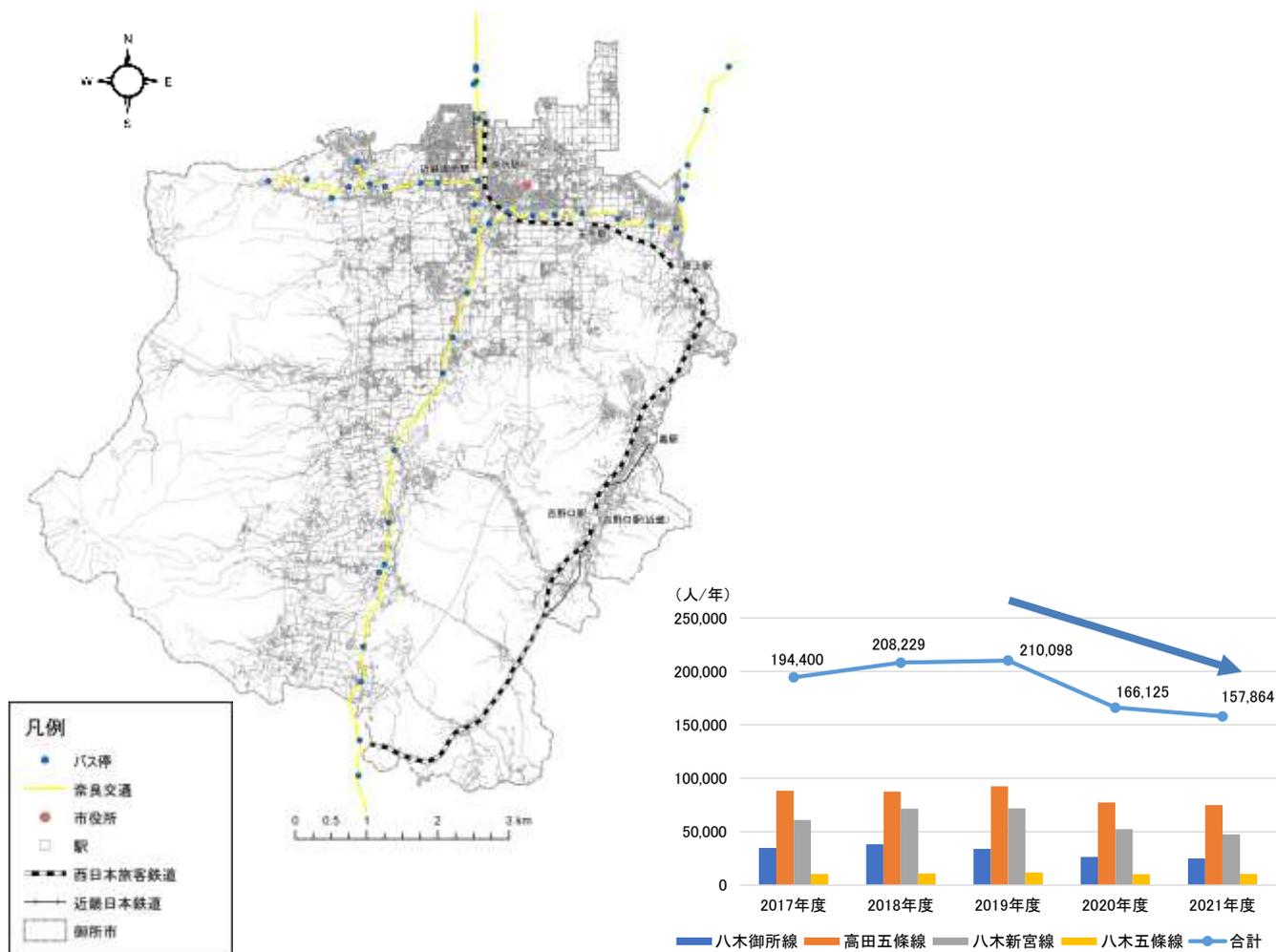


図:バス路線網(路線バス)と利用人員の推移(2017年度~2021年度)

※利用人員は推定。年度は10月~9月を1年としている。

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)

- ・本市にはコミュニティバス「ひまわり号」があり、2004年度(平成16年度)より市内全域を西コース・東コースの二つのルートで運行していますが、利用者数は2008年度(平成20年度)の52,144人に対し、2021年度(令和3年度)には20,266人となっており、約61%減少しています。
- ・このような状況から、地理的特性や住民ニーズに応じた交通の利便性向上に繋がる取り組みが必要であると判断し、2023年(令和5年)1月より市北部に輸送密度が高いコミュニティバスを集約化して実証運行(15ヶ月間)を開始しました。

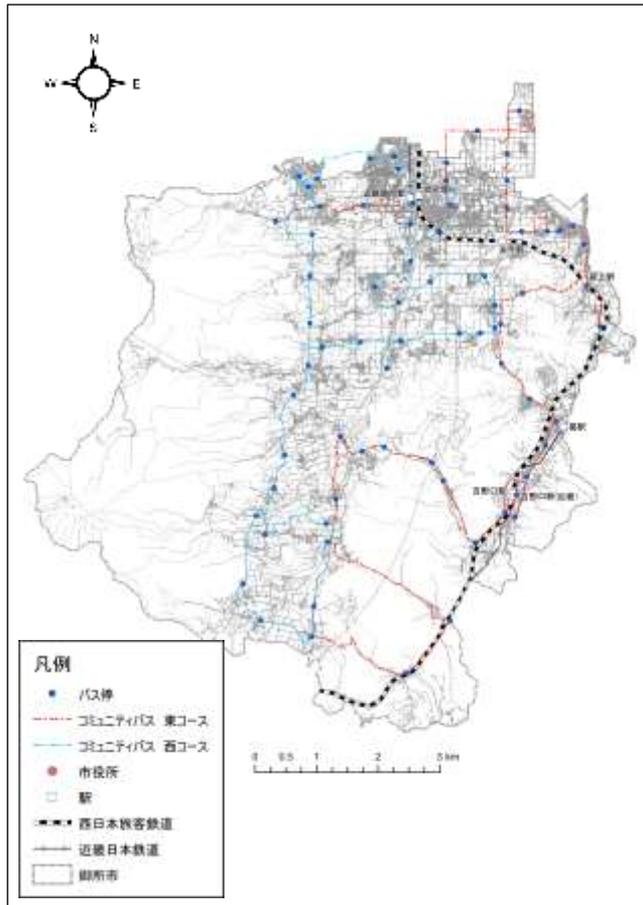


図:バス路線網(コミュニティバス)(2023年1月10日まで)

資料:御所市HP

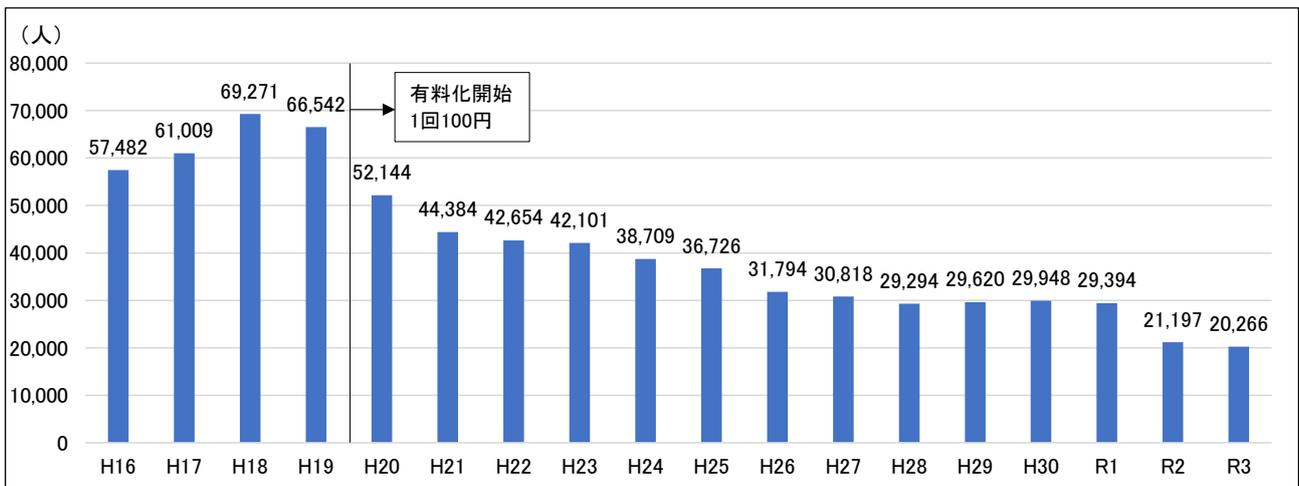


図:コミュニティバス利用者数の推移(2004年度~2021年度)

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

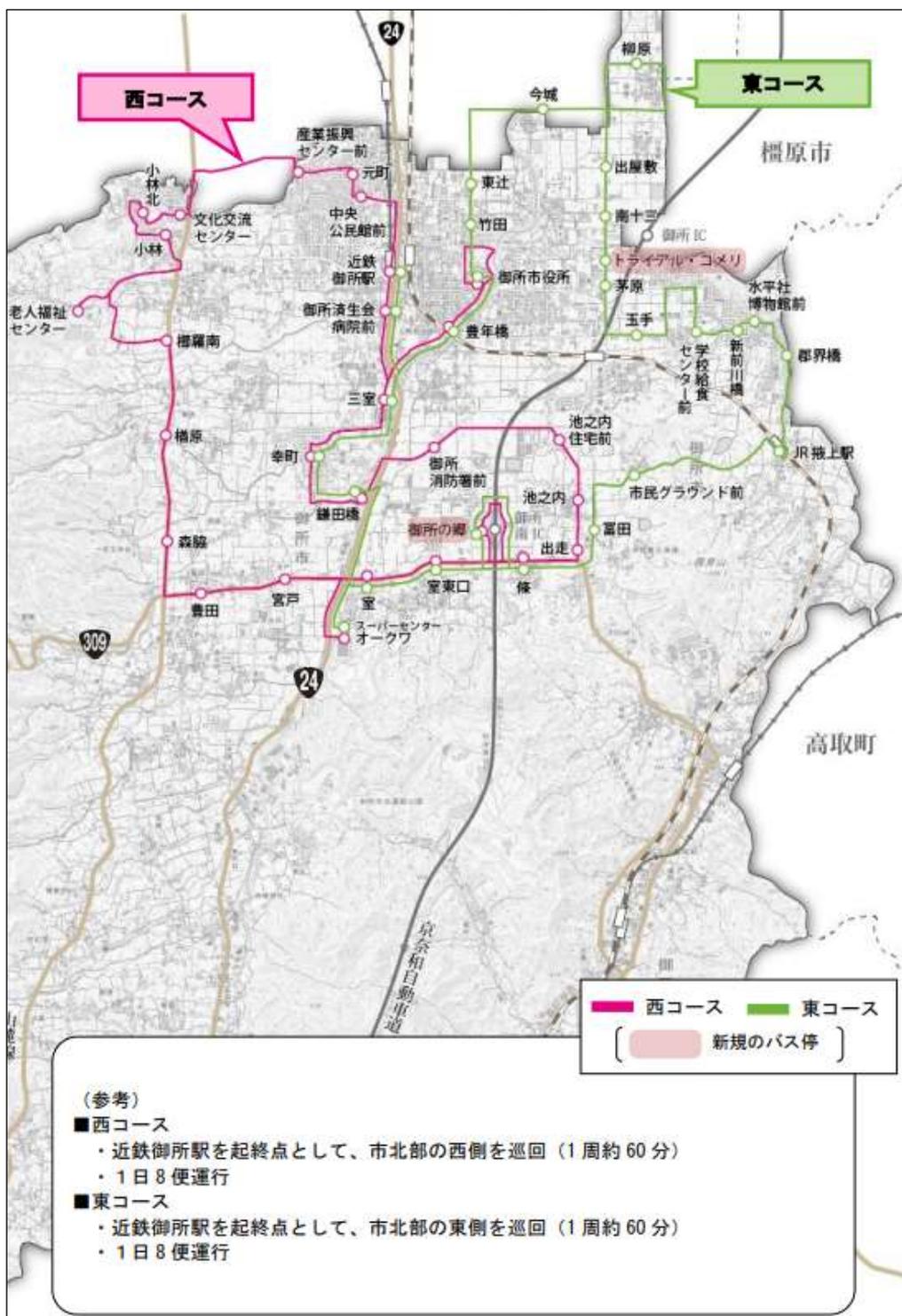


図:コミュニティバスルート(2023年1月11日以降)

資料:御所市内公共交通実証運行計画

(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。

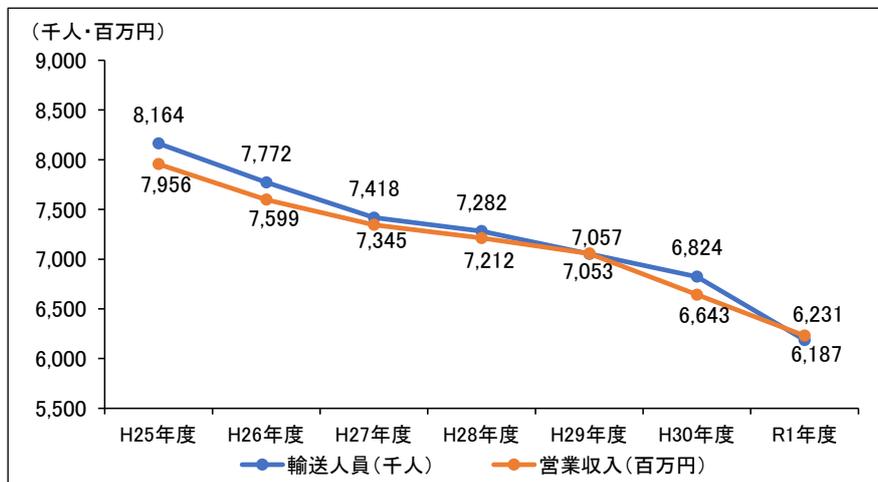


図:奈良県におけるタクシー輸送人員と運送収入の推移(2013年度～2019年度)

資料:国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局

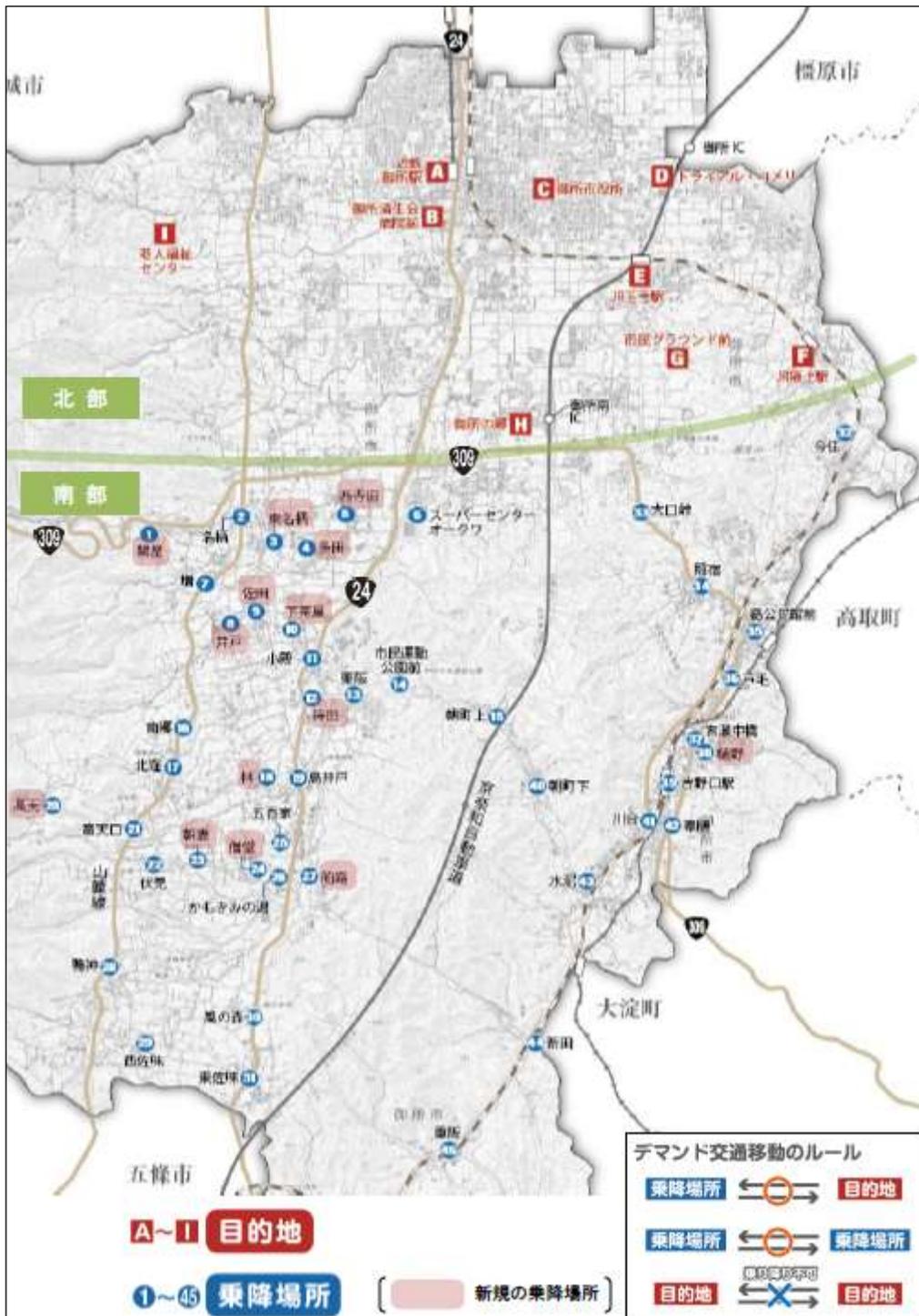
2) 一般乗合旅客自動車運送事業(デマンドタクシー)

- ・本市では先述した2023年(令和5年)1月の市内公共交通再編により、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タクシーを市南部に新たに導入する実証運行を開始しました。
- ・市南部の乗降場所(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ており、利用するには事前に利用者登録が必要です。

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～2024年(令和6年)3月31日 本格運行:2024年(令和6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	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:市南部の現在のコミュニティバスのバス停(31カ所) コミュニティバスのバス停が無い大字の集会所等(14カ所) ・目的地:市が設定した目的地(公共施設、商業施設等)(9カ所)

資料:御所市HP、御所市内公共交通実証運行計画



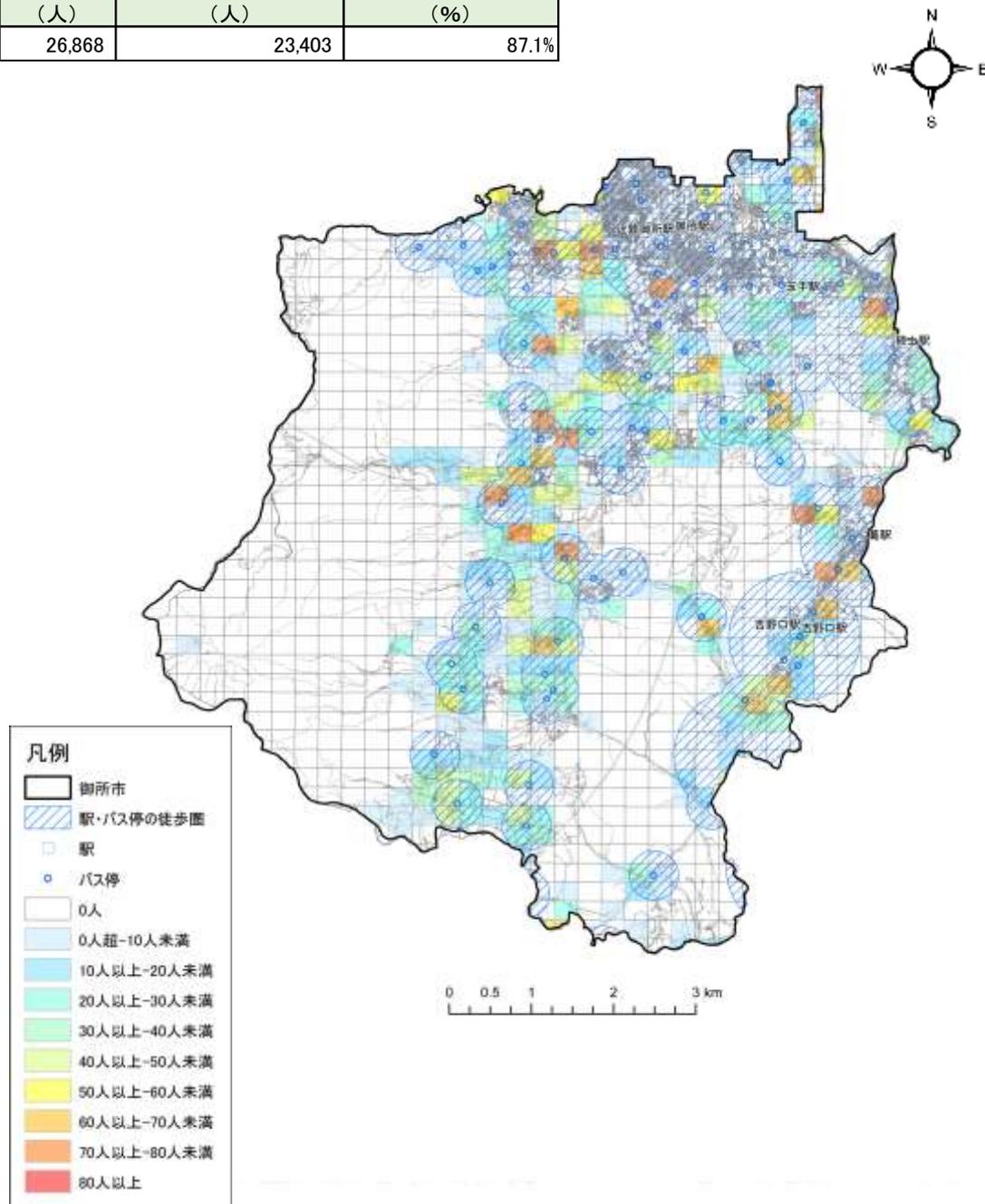
図：デマンドタクシーの乗降場所・目的地

資料：御所市内公共交通実証運行計画

(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(平成27年)時点で23,403人で、公共交通カバー率は87.1%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 (%)
26,868	23,403	87.1%



※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「都市構造の評価に関するハンドブック」2014年(平成26年))

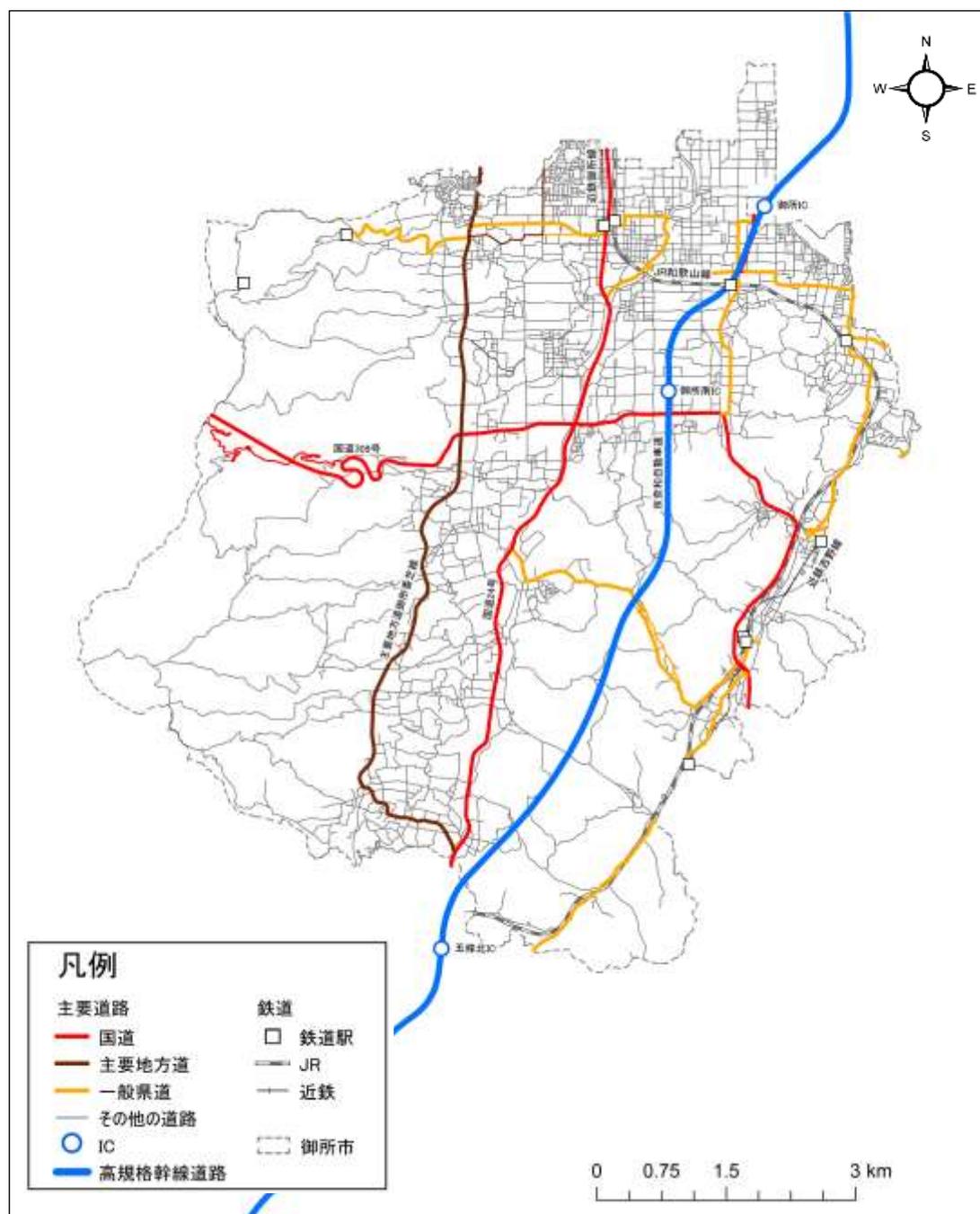
図：公共交通カバー率

資料：国土交通省「国土数値情報」2014年度(平成26年度)

## 2-6 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	檀原御所線	H15.9.24	2.66	1.59	0.00	38	2
3・4・2	檀原五條線	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。

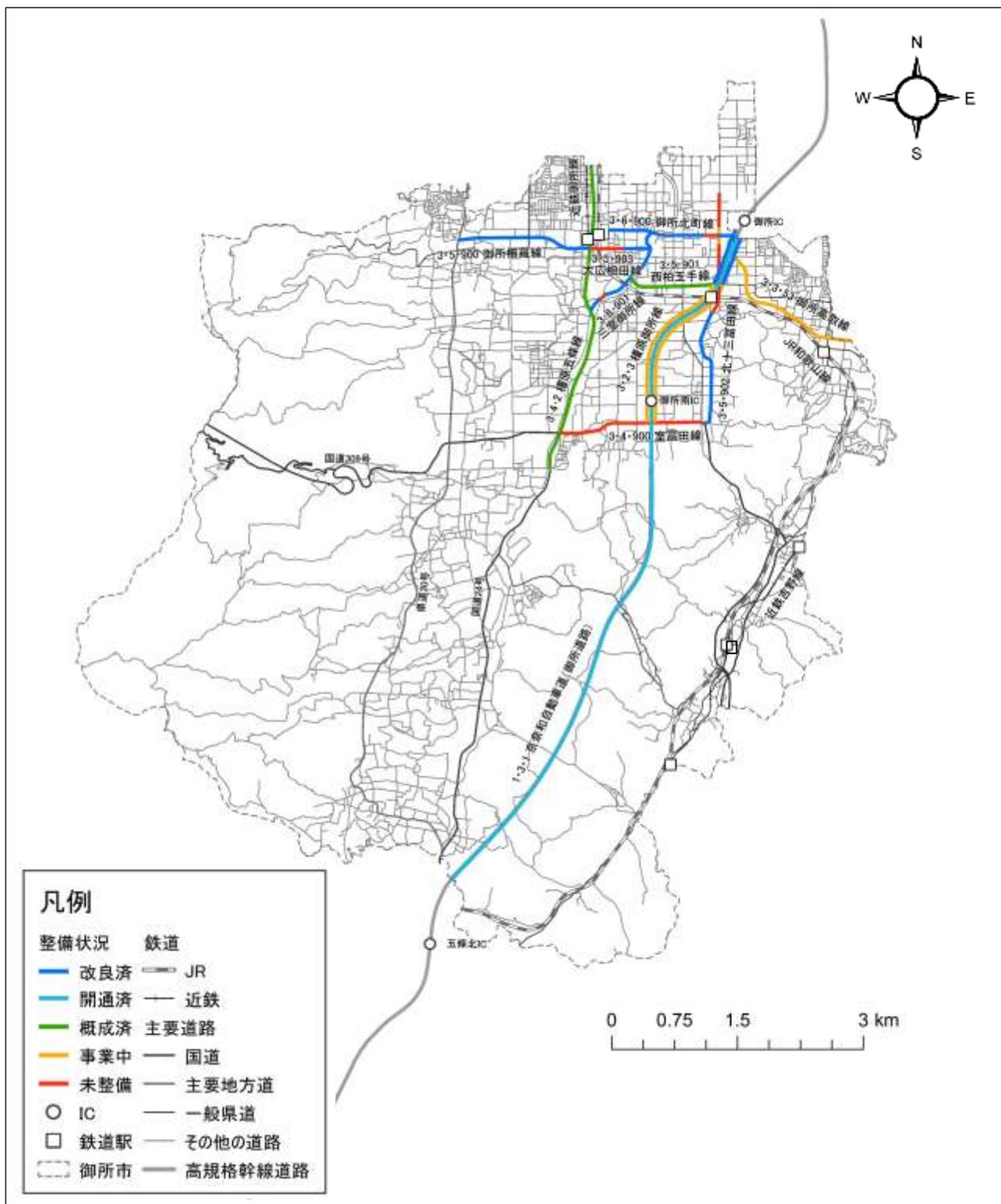
- 道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
- 事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長

※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る。

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) 道路幅員

- ・ 国道は74.4%が幅員8m以上で、主要地方道は76.9%が幅員8m以上となっています。一般県道では、幅員8m以上は37.9%となっています。その他の道路は約59%が幅員4m未満です。
- ・ 幅員6m以上の道路は市東部地域に少なく、とくに市北東部の掖上駅から葛駅にかけてネットワークが不足しています。

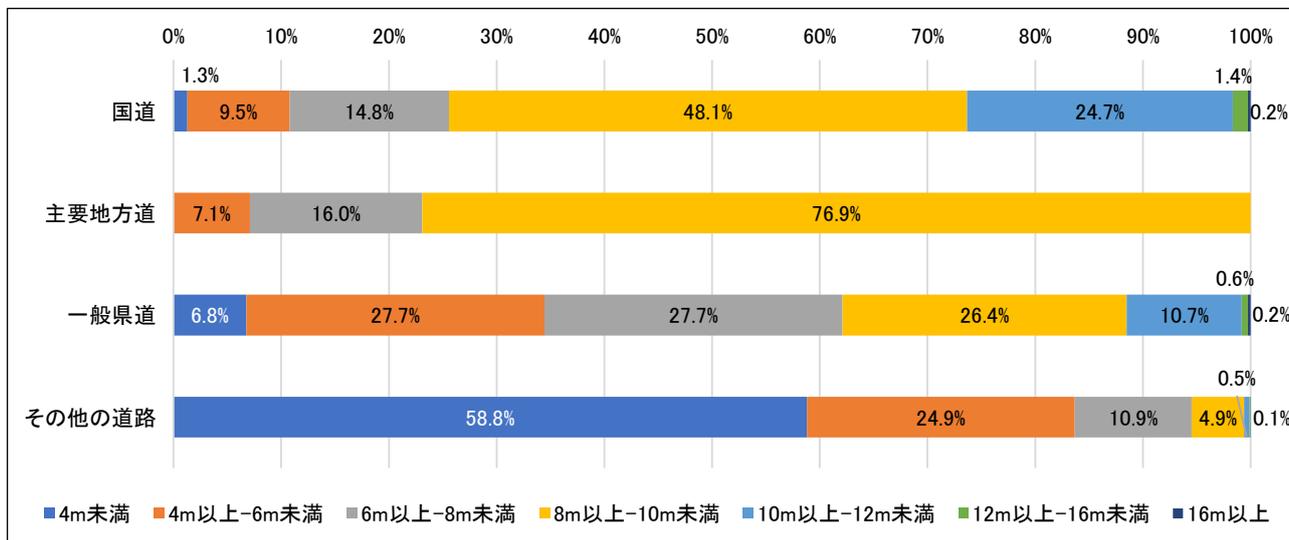


図:道路幅員の構成比

資料:御所市基礎調査(2014年(平成26年))

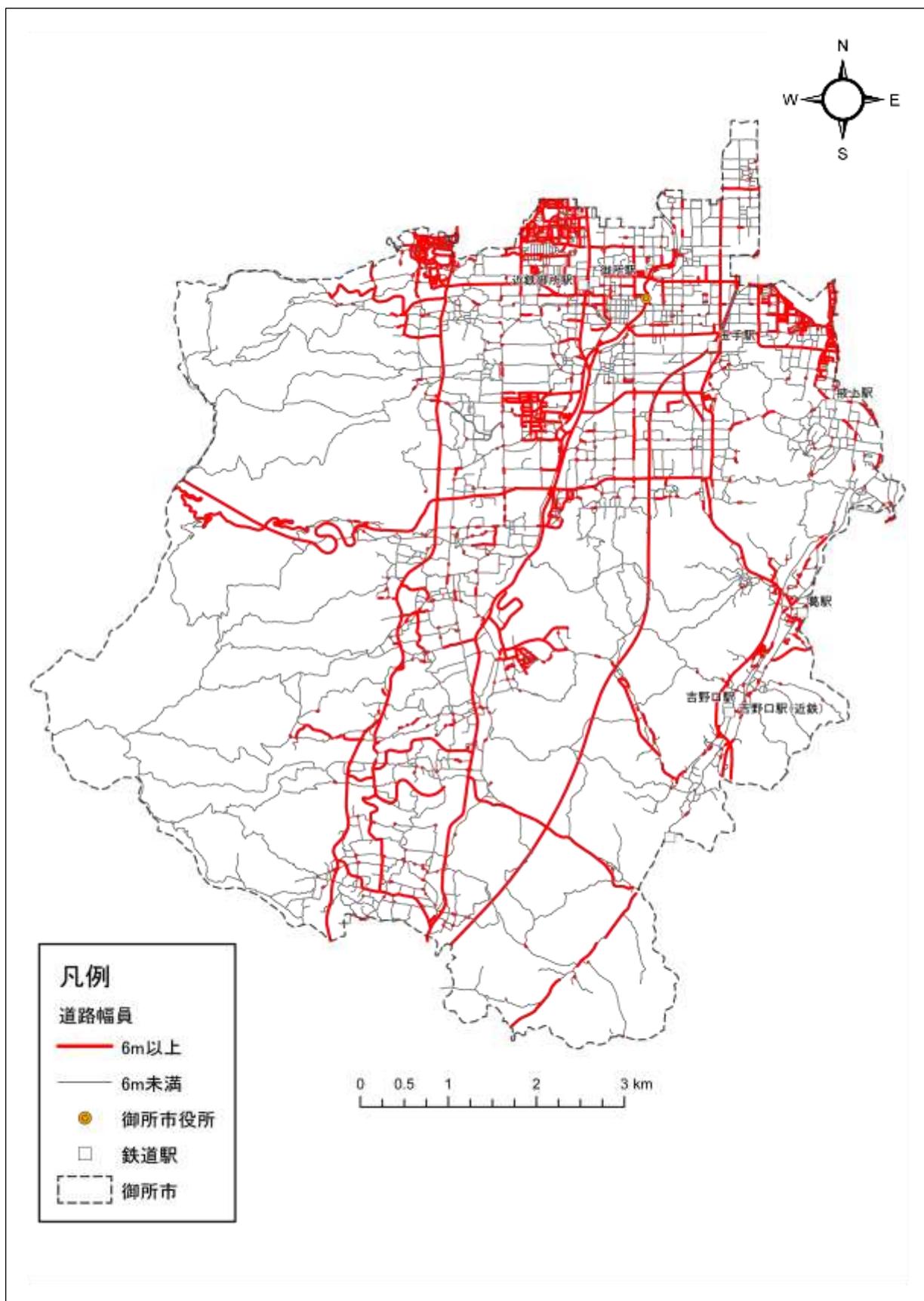


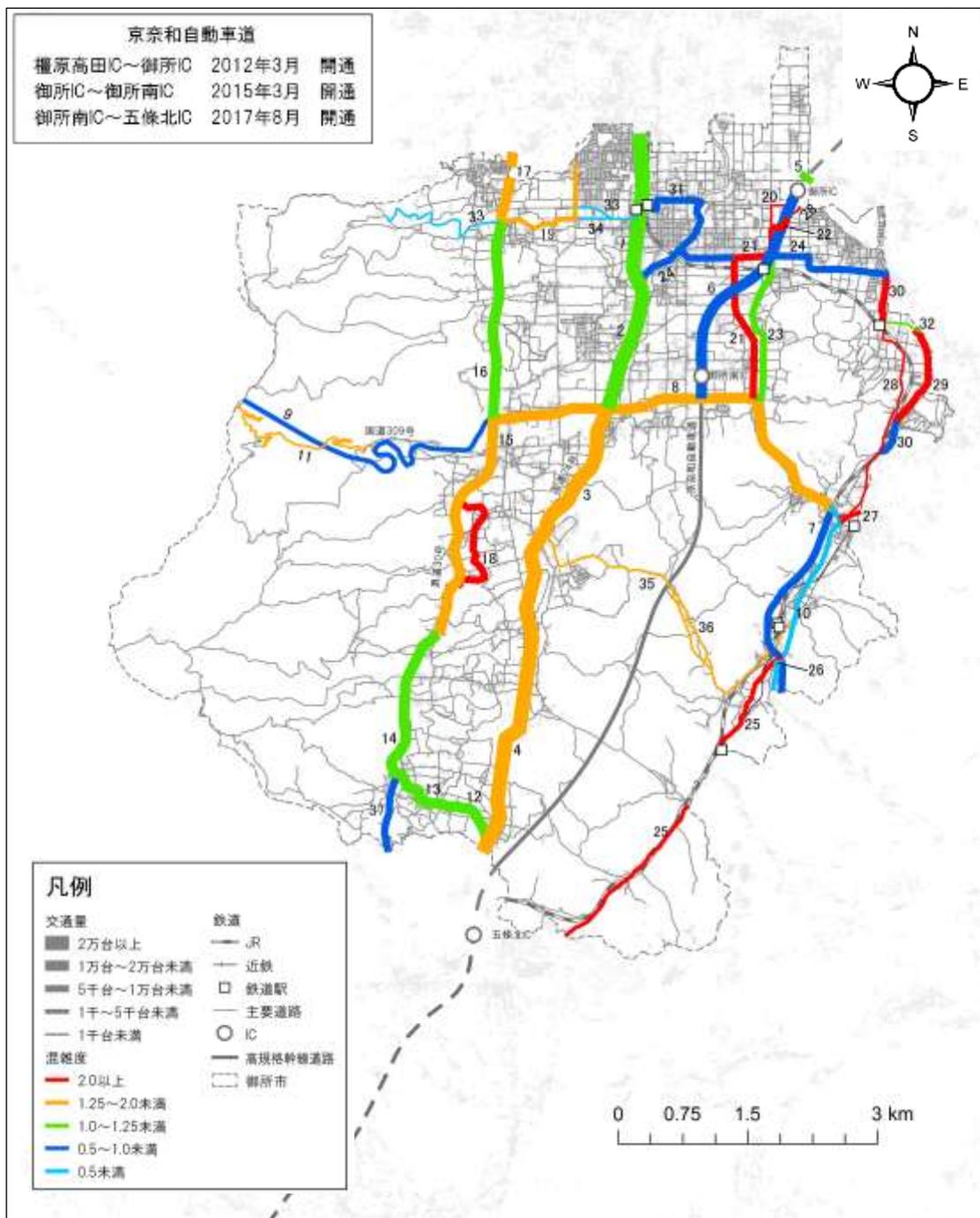
図:道路幅員の現況

資料:御所市基礎調査(2014年(平成26年))

(4) 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、2015年（平成27年）の道路交通センサスによれば、国道24号が22,212台と最も多く、次に県道30号御所香芝線の17,221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

$$\text{混雑度} = \text{交通量 (台/12h)} / \text{交通容量 (台/12h)}$$

※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：2015年度(平成27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	20,482	1.34	8.0	1.19	22.6~26.7	26.2~27.1
2	一般国道	24	一般国道24号	20,593	1.35	12.8	1.25	36.8	23.7
3	一般国道	24	一般国道24号	22,212	1.35	19.5	1.36	16.5	32.0
4	一般国道	24	一般国道24号	22,139	1.35	17.3	1.38	21.7~30.9	17.1~26.4
5	一般国道	24	一般国道24号(京奈和自動車道)	21,354	1.36	12.9	1.06	-	69.4
6	一般国道	24	一般国道24号(京奈和自動車道)	14,030	1.36	21.3	0.71	61.5	46.1
7	一般国道	309	一般国道309号	8,429	1.31	6.6	0.67	49.4~54.7	37.9~50.1
8	一般国道	309	一般国道309号	14,550	1.31	21.9	1.48	9.8~34.4	13.1~30.0
9	一般国道	309	一般国道309号	4,439	1.29	26.6	0.58	36.1~58.0	49.0~61.3
10	一般国道	309	一般国道309号	1,485	1.22	8.4	0.16	14.1~41.6	21.1~36.0
11	一般国道	309	一般国道309号	833	1.22	8.1	1.53	31.0	22.8
12	主要地方道	30	御所香芝線	12,545	1.32	11.1	1.09	26.3	47.6
13	主要地方道	30	御所香芝線	12,545	1.32	11.1	1.09	34.3	25.7
14	主要地方道	30	御所香芝線	12,545	1.32	11.1	1.09	41.7	51.9
15	主要地方道	30	御所香芝線	12,454	1.32	13.0	1.38	43.8~46.3	21.6~54.0
16	主要地方道	30	御所香芝線	12,563	1.33	14.8	1.23	32.6	39.2
17	主要地方道	30	御所香芝線	17,221	1.35	15.3	1.31~1.64	19.8~31.0	21.3~36.0
18	主要地方道	30	御所香芝線	6,198	1.30	6.3	24.58	29.8	32.2
19	主要地方道	30	御所香芝線	3,555	1.28	3.7	1.98	15.3~34.4	22.4~30.7
20	一般県道	116	大和高田御所線	1,024	1.21	7.6	4.43	54.8	21.0
21	一般県道	116	大和高田御所線	6,266	1.30	6.3	10.34	26.3~28.8	10.3~23.9
22	一般県道	116	大和高田御所線	6,198	1.30	6.3	30.76	71.5	43.6
23	一般県道	116	大和高田御所線	6,219	1.31	7.6	1.01	23.5	31.7
24	一般県道	118	御所高取線	6,718	1.30	14.7	0.58~0.60	14.1~38.4	8.7~35.0
25	一般県道	120	五條高取線	2,273	1.24	8.5	3.63	22.8~41.3	27.8~52.5
26	一般県道	120	五條高取線	1,325	1.21	7.1	2.04	6.1	20.8
27	一般県道	120	五條高取線	1,509	1.22	8.4	0.16~5.45	27.3~41.0	30.8~50.6
28	一般県道	133	戸毛久米線	780	1.30	9.3	2.08	29.8~40.2	28.9~38.2
29	一般県道	133	戸毛久米線	8,022	1.30	9.3	18.48	40.2	38.2
30	一般県道	133	戸毛久米線	8,022	1.30	9.3	0.70~18.48	28.7~46.5	17.1~55.2
31	一般県道	162	御所停車場線	6,283	1.30	5.0	0.64	21.8	21.6
32	一般県道	211	兵庫柏原線	727	1.22	4.7	1.13	13.8~26.5	19.2~26.1
33	一般県道	213	櫛羅御所線	983	1.22	13.0	0.16~0.17	9.1~39.6	9.0~31.1
34	一般県道	213	櫛羅御所線	983	1.22	13.0	0.16	25.9	28.6
35	一般県道	215	古瀬小殿線	508	1.27	4.7	1.85	13.3~47.9	21.6~33.0
36	一般県道	215	古瀬小殿線	508	1.27	4.7	1.82	28.3	25.3
37	一般県道	261	西佐味中之線	7,367	1.30	7.2	0.75	38.3	46.5

※表中の赤字は各路線で最も交通量が多い区間、また赤字は全路線中最も交通量が多い区間を表す。

※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。

資料：2015年度(平成27年度)道路交通センサス

## 2) 主要な渋滞箇所

- ・ 奈良県では、2010年(平成22年)2月に「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」が策定され、2013年(平成25年)1月には、「地域の主要渋滞箇所」として63区間147箇所が特定されました。
  - ・ その後、渋滞対策が実施されたことにより、2022年(令和4年)8月までに16箇所の指定が解除され、県内の主要渋滞箇所は、58区間131箇所になっています。
  - ・ 御所市内においては、3区間6箇所が主要渋滞箇所として指定(※)されていましたが、京奈和自動車道の開通により、4箇所(玉手、御所実業南、富田、室)については解除されています。
  - ・ 残り2箇所(小殿北、名柄)については、2021年(令和3年)2月に渋滞対策が実施され、対策効果の検証が行われています。
- ※一般県道大和高田御所線(玉手交差点、御所実業南交差点、富田交差点)、一般国道24号(室交差点、小殿北交差点)、一般県道御所香芝線(名柄交差点)

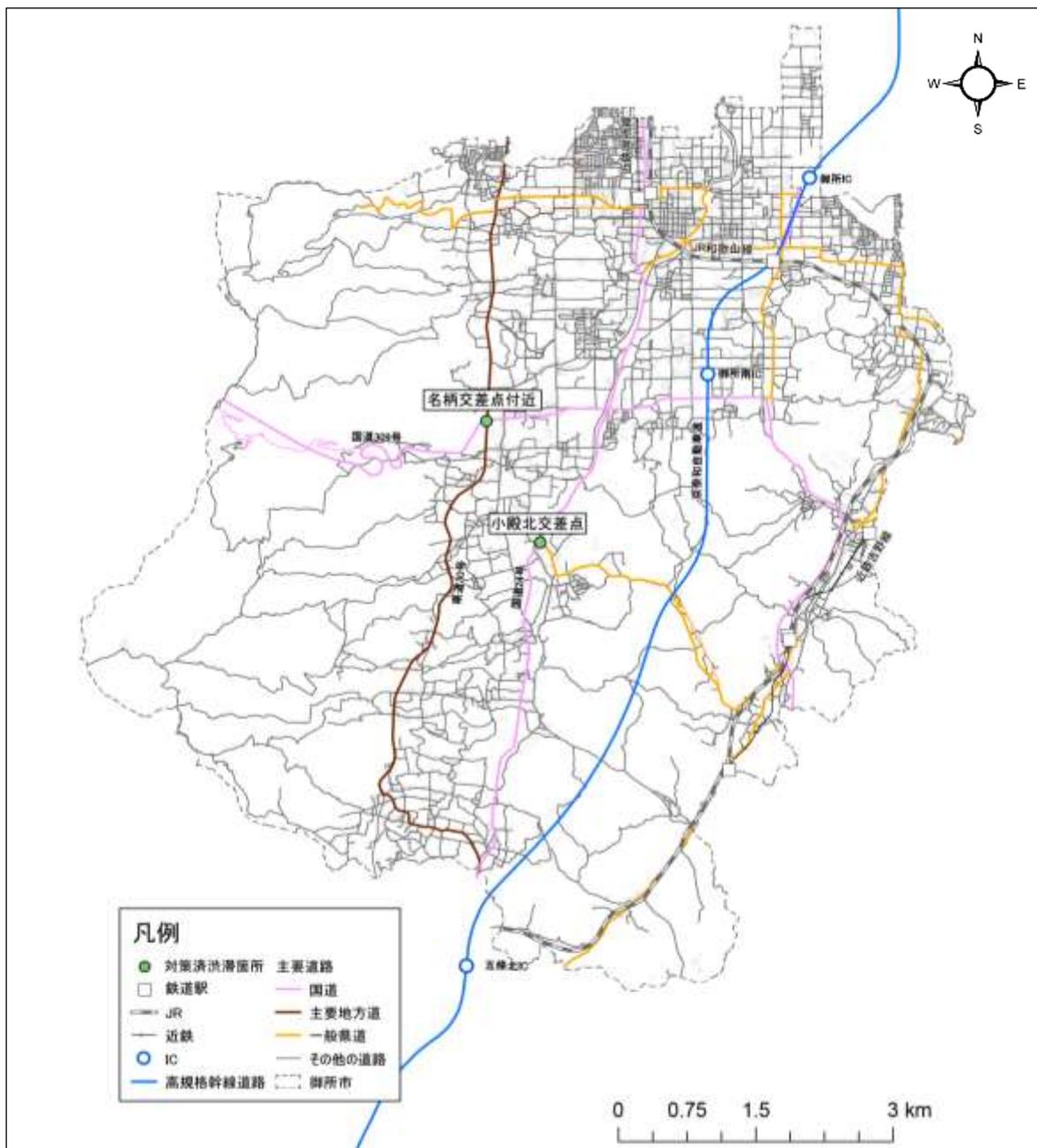
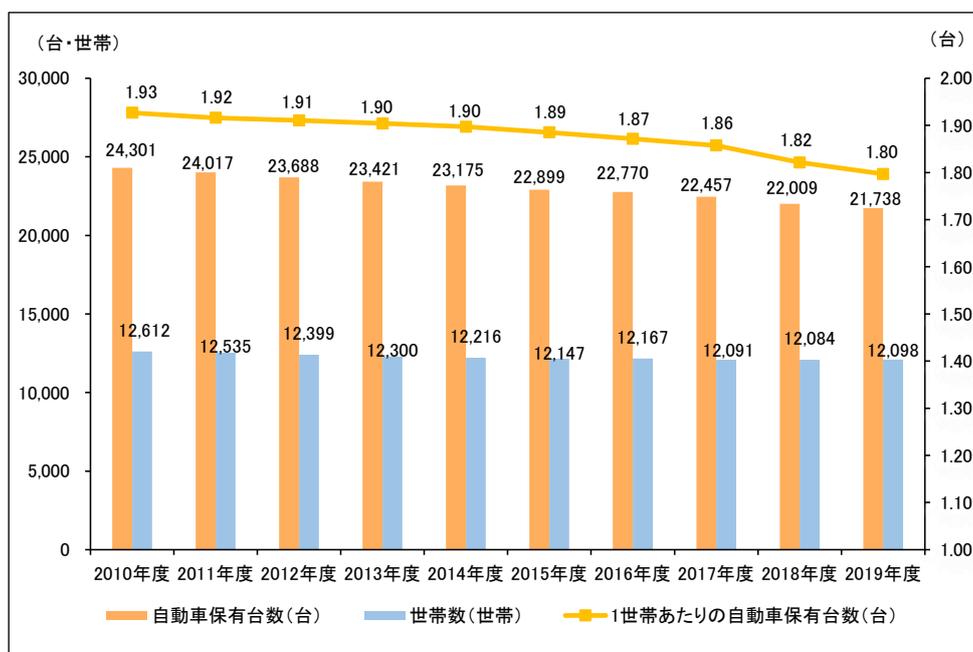


図:主要な渋滞箇所

資料:奈良県渋滞対策協議会HP

## (5) 自動車保有台数

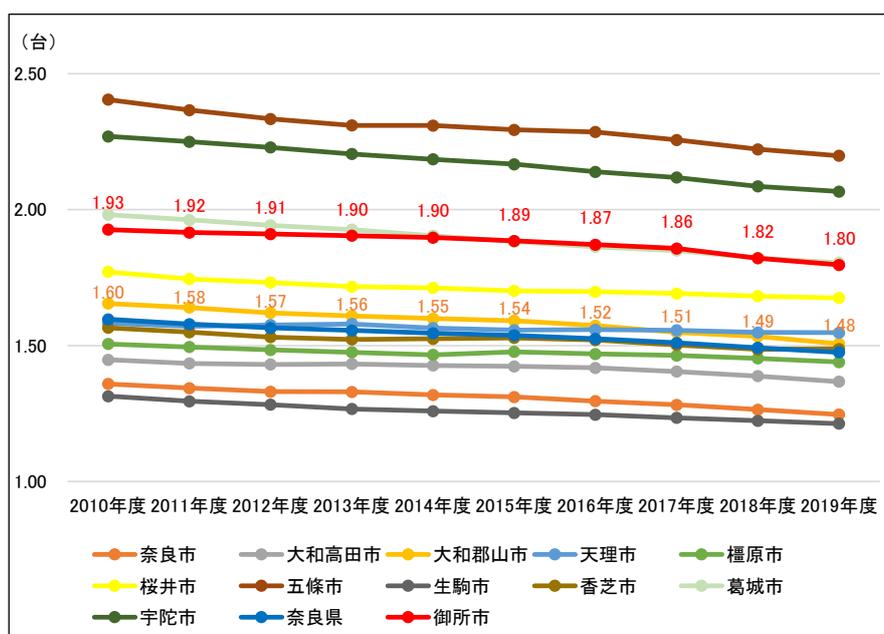
- ・ 2019年度（令和元年度）は2010年度（平成22年度）と比較して、世帯数は514世帯減少し、自動車保有台数は2,563台減少しています。
- ・ 本市の1世帯あたりの自動車保有台数は減少し続けており、2010年度（平成22年度）の1.93台から2019年度（令和元年度）には1.80台に減少しています。一方で、奈良県内の平均1.48台を上回り、自動車交通への依存度が高くなっています。



※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(2010年度～2019年度)

資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

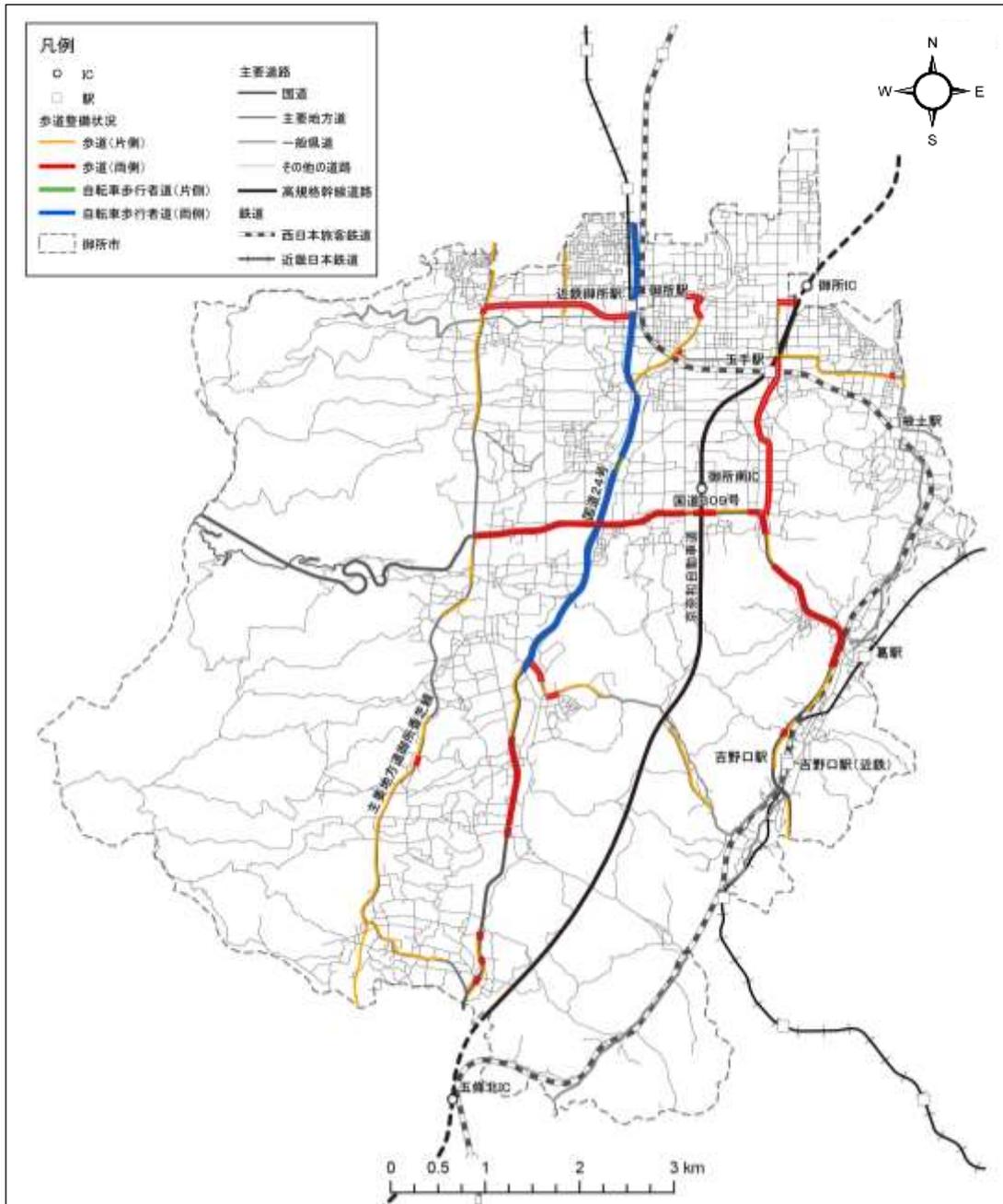


図：1世帯あたりの自動車保有台数の推移(2010年度～2019年度)

資料：奈良県統計年鑑

(6) 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)

## (7) 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

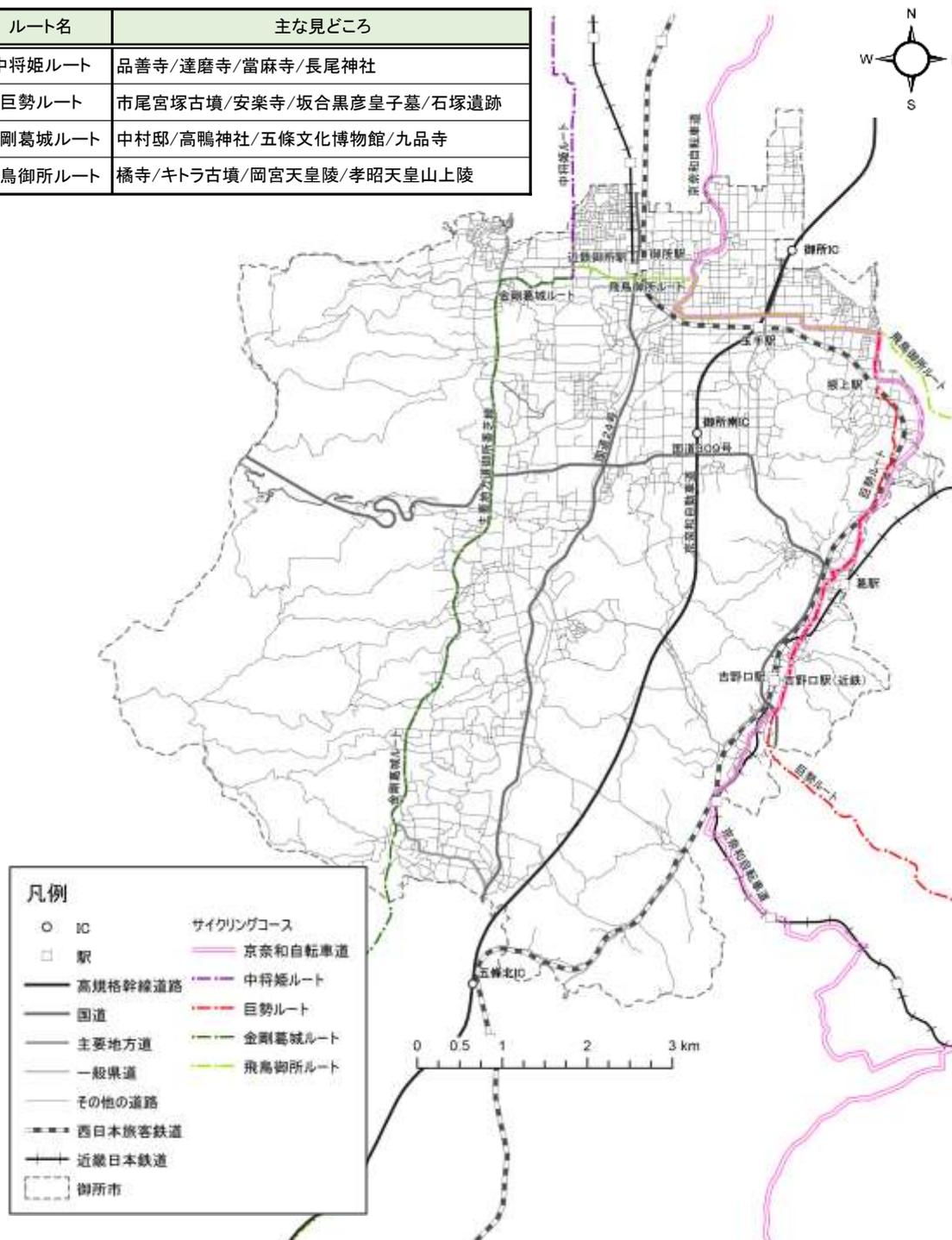


図:御所市のサイクリングコース

資料:奈良県HP



## (9) 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核機能、食料等の備蓄などの機能を果たすことを目的に「(仮称)御所市防災市民センター」の整備を進めており、2023年度(令和5年度)の供用開始を目標としています。

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」2017年(平成29年)6月  
奈良県「緊急輸送道路ネットワーク図」2018年(平成30年)4月



## (10) 交通事故

## 1) 発生件数の推移

- ・ 2020年（令和2年）の本市の交通事故発生件数は38件、死者数0人、負傷者数54人でした。人口10万人あたりの事故発生件数は奈良県の平均を下回っています。
- ・ 本市の交通事故件数は減少傾向にあります。

表: 交通事故発生状況(2017年~2020年)

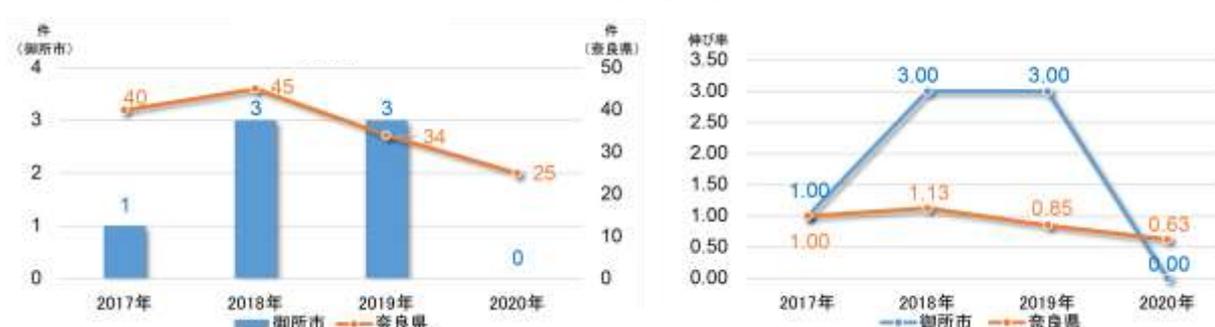
			2017年	2018年	2019年	2020年
御所市	発生件数※	[件]	83(320)	52(204)	57(228)	38(155)
	死者数	[人]	1	3	3	0
	負傷者数	[人]	111	66	76	54
奈良県	発生件数	[件]	4,460(331)	4,016(300)	3,328(250)	2,790(211)
	死者数	[人]	40	45	34	25
	負傷者数	[人]	5,678	5,013	4,145	3,441

※発生件数の括弧内は、人口10万人あたりの事故発生件数

## 【発生件数】



## 【死者数】



## 【負傷者数】



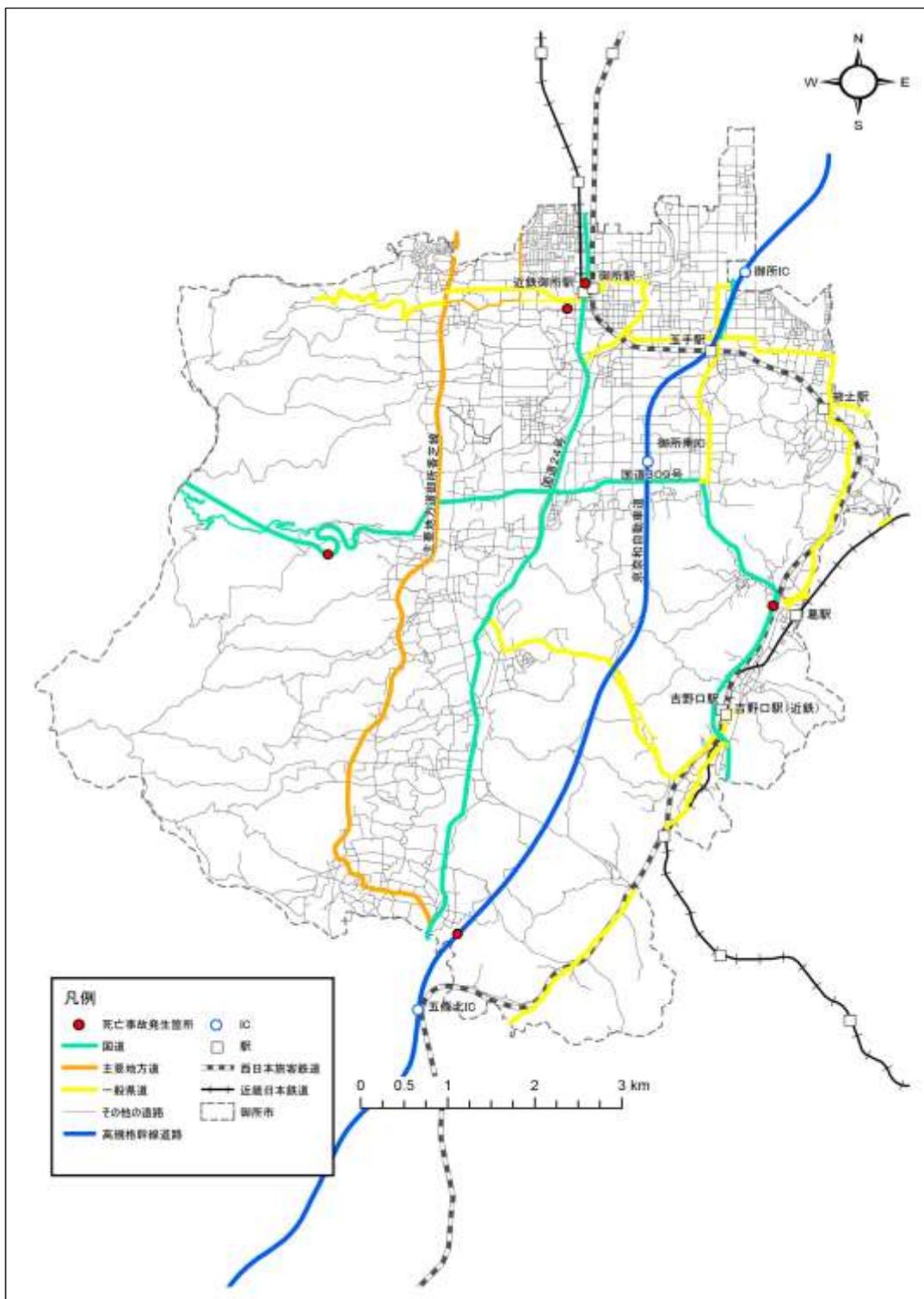
※伸び率は2017年を1.00とした時の指数

図: 事故発生件数の推移(2017年~2020年)

資料: 奈良県統計年鑑、奈良県警察資料

## 2) 重大事故発生箇所

- ・ 本市の2017年(平成29年)～2021年(令和3年)までの死亡事故の発生箇所は5箇所です。



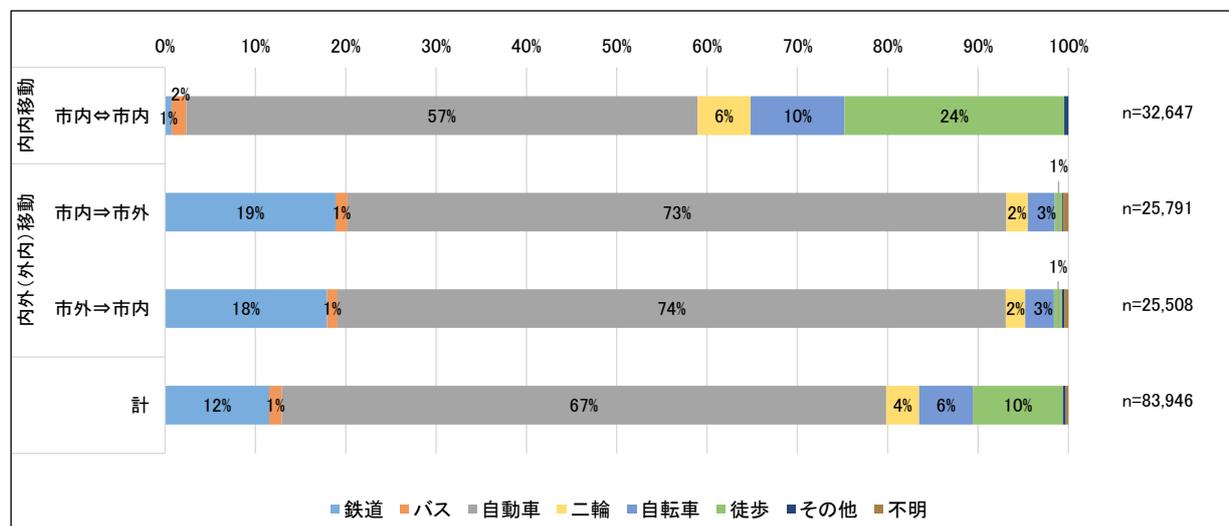
※事故の発生期間は2017年(平成29年)1月1日～2021(令和3年)年11月30日  
 図: 死亡事故発生箇所(2017年～2021年)

資料: 奈良県警察HP「交通事故発生マップ」、国土交通省HP

## 2-7 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一番多くなっています。
- ・ 内外移動では、鉄道が19%程度を占めています。



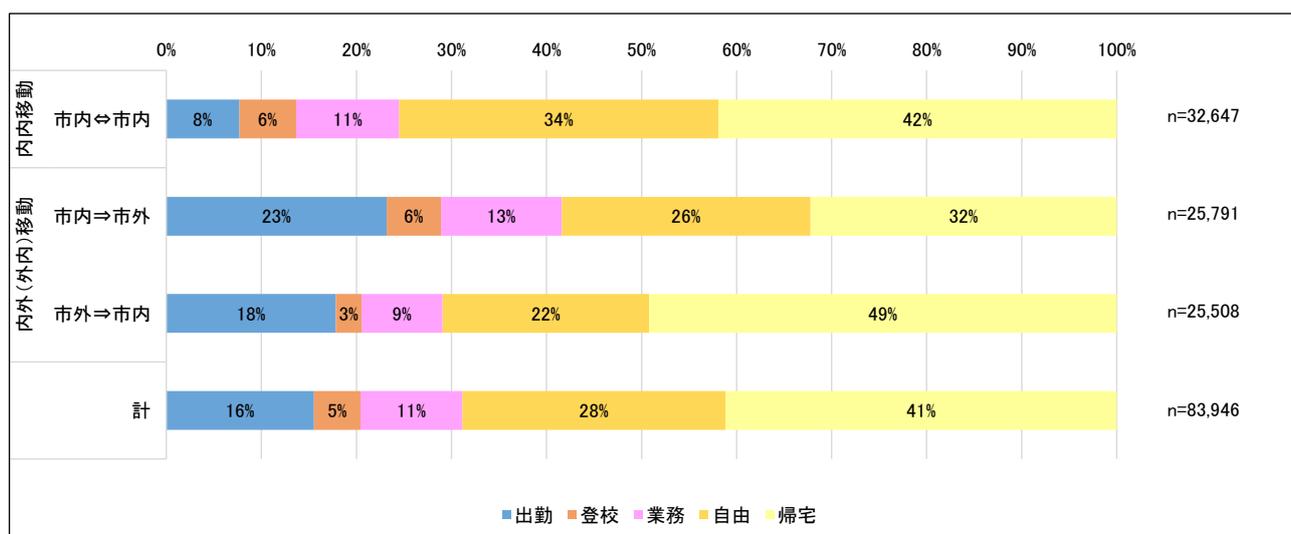
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合があります。

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」が一番多くなっています。
- ・ 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。



※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ります。

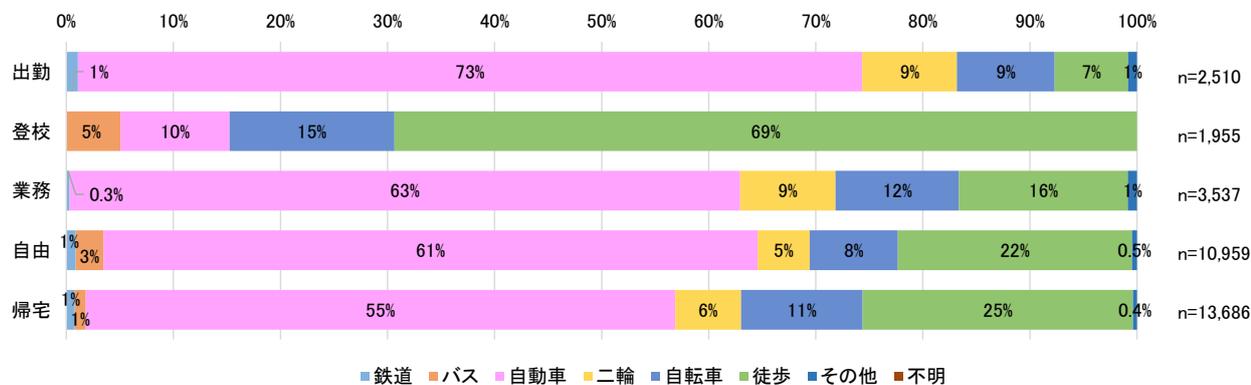
図：平日・外出時の移動目的

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

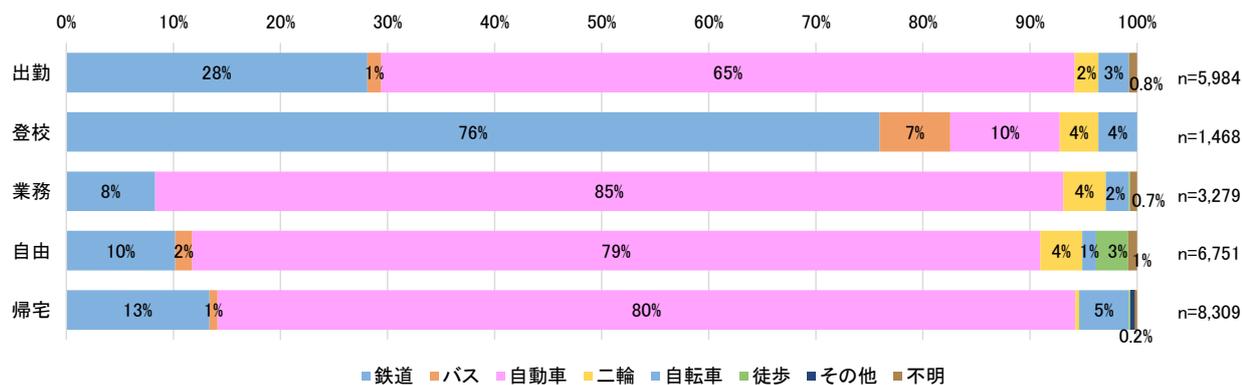
### 3) 目的別手段

- ・ 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。

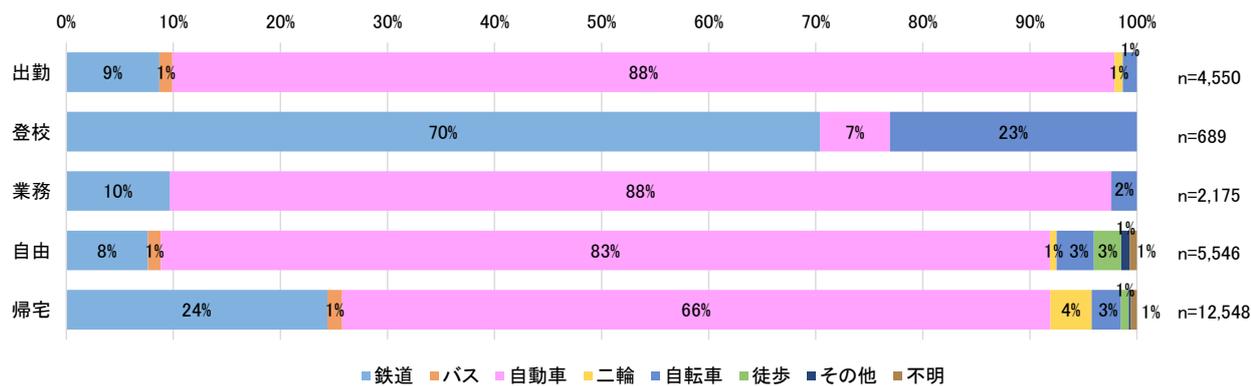
[御所市内]



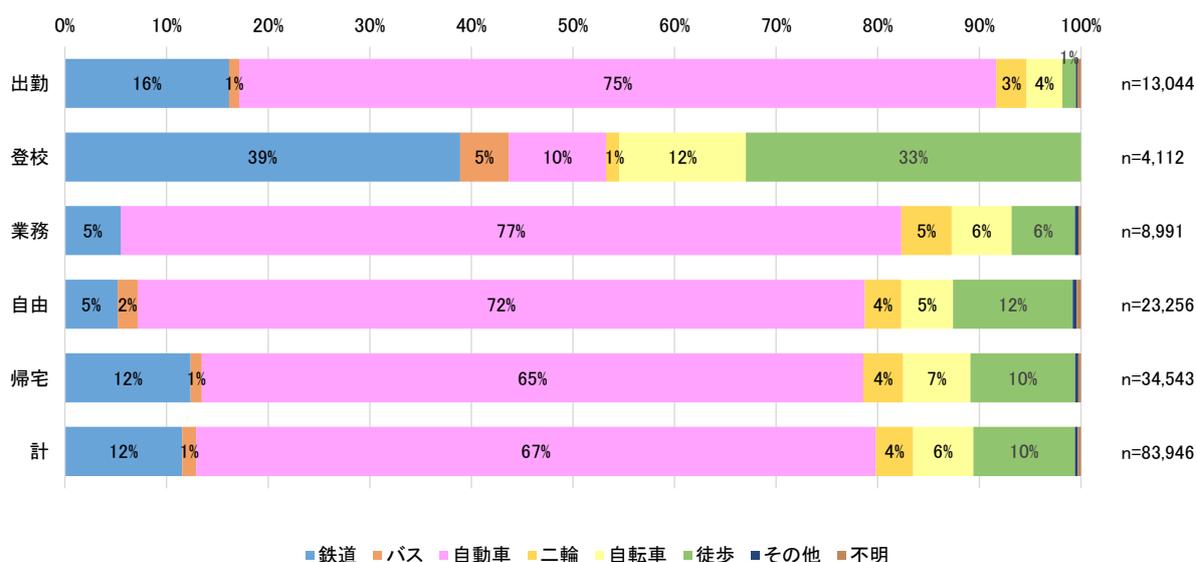
[御所市⇒市外]



[市外⇒御所市]



## [全トリップ]



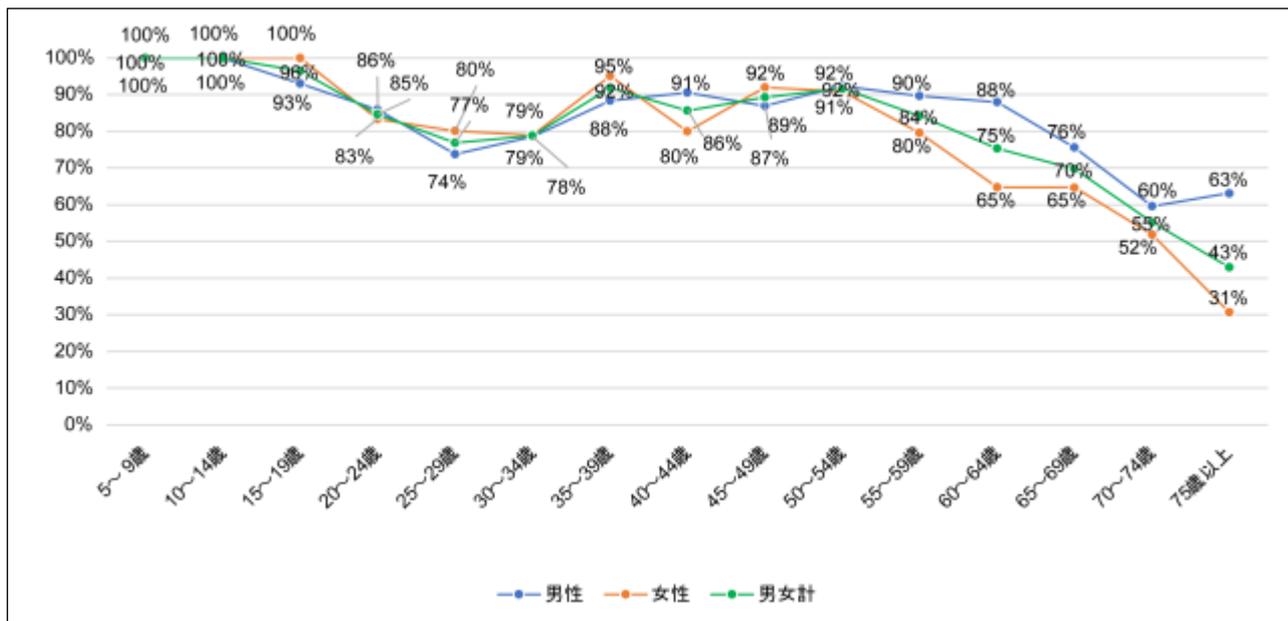
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合がある。

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))

#### 4) 外出率

- ・ 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歳以上でその差は大きくなります。
- ・ 過去の調査と比較すると、15歳未満の外出率に変化ありませんが、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。



※外出率は、一日に外出する人の割合。

図: 年齢別外出率

資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

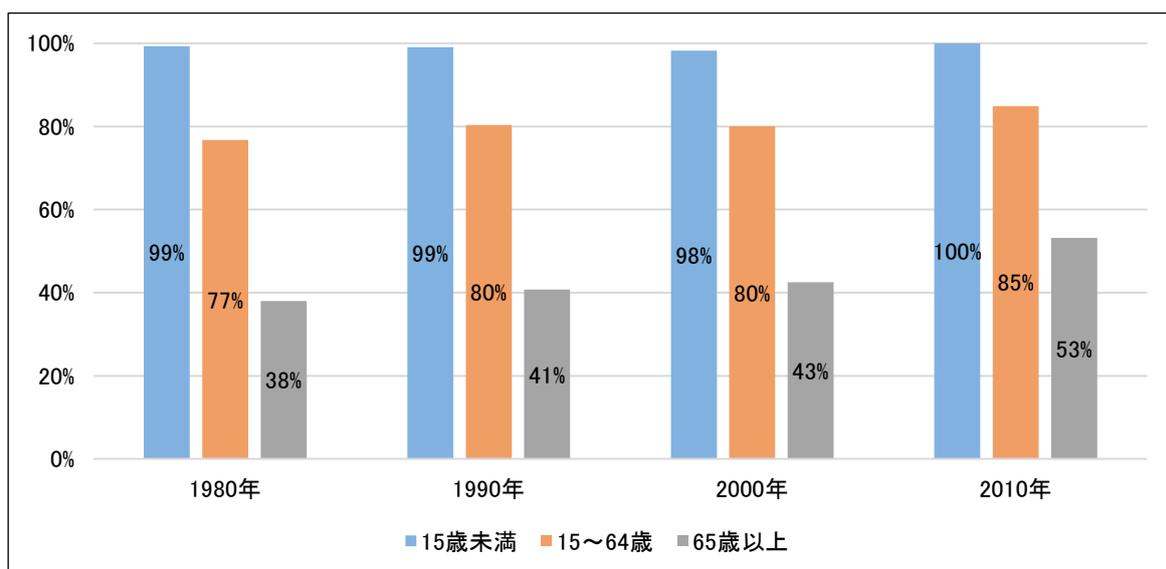
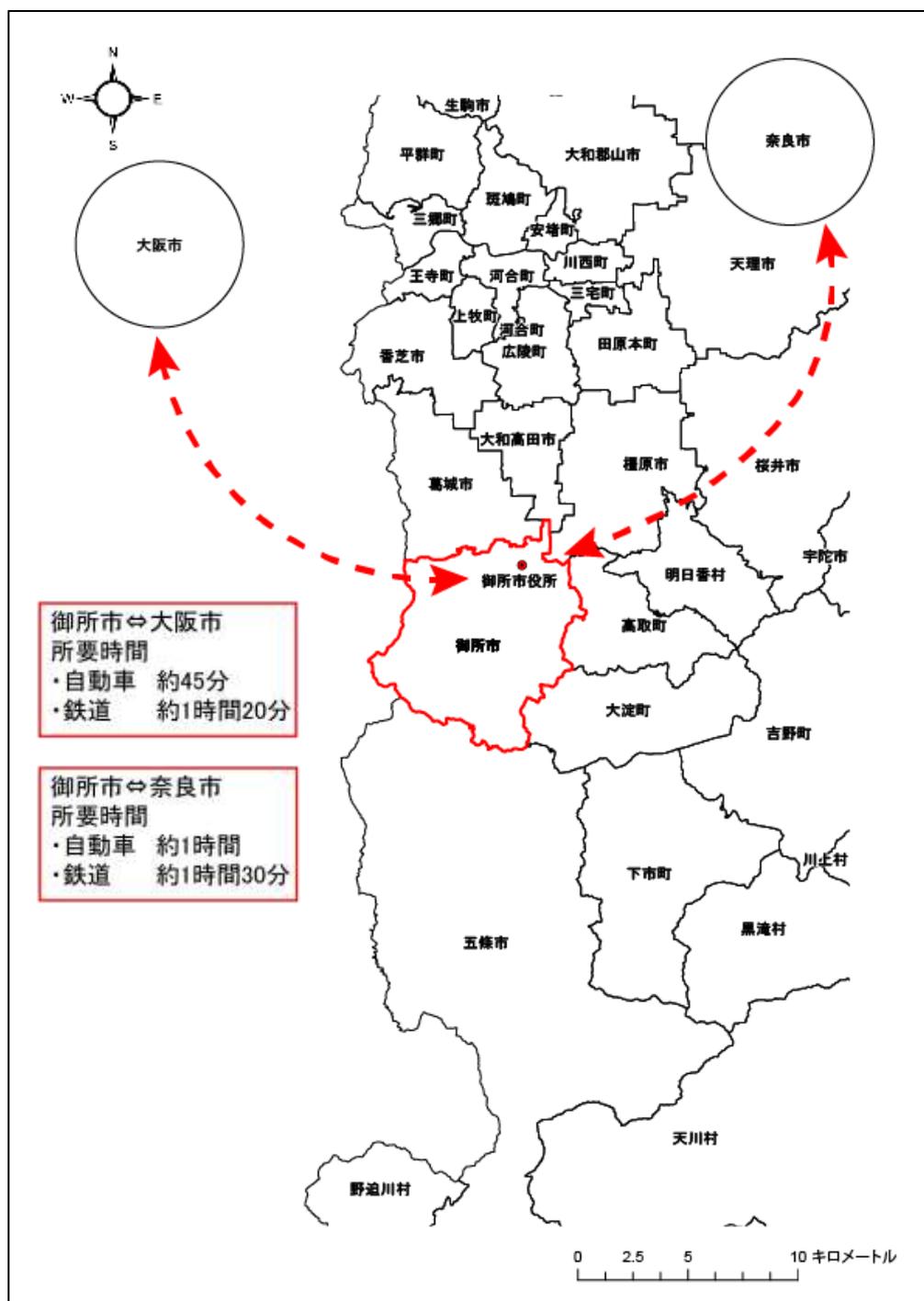


図: 年齢別外出率の経年推移(1980年~2010年)

資料: 第2回~第5回パーソントリップ調査

## 5) 近隣市町村へのアクセス

- 本市から大阪市へのアクセス時間は自動車約45分、鉄道約1時間20分です。奈良市へのアクセス時間は自動車約1時間、鉄道約1時間30分です。



※都市間の移動時間は市役所間を基準とする。

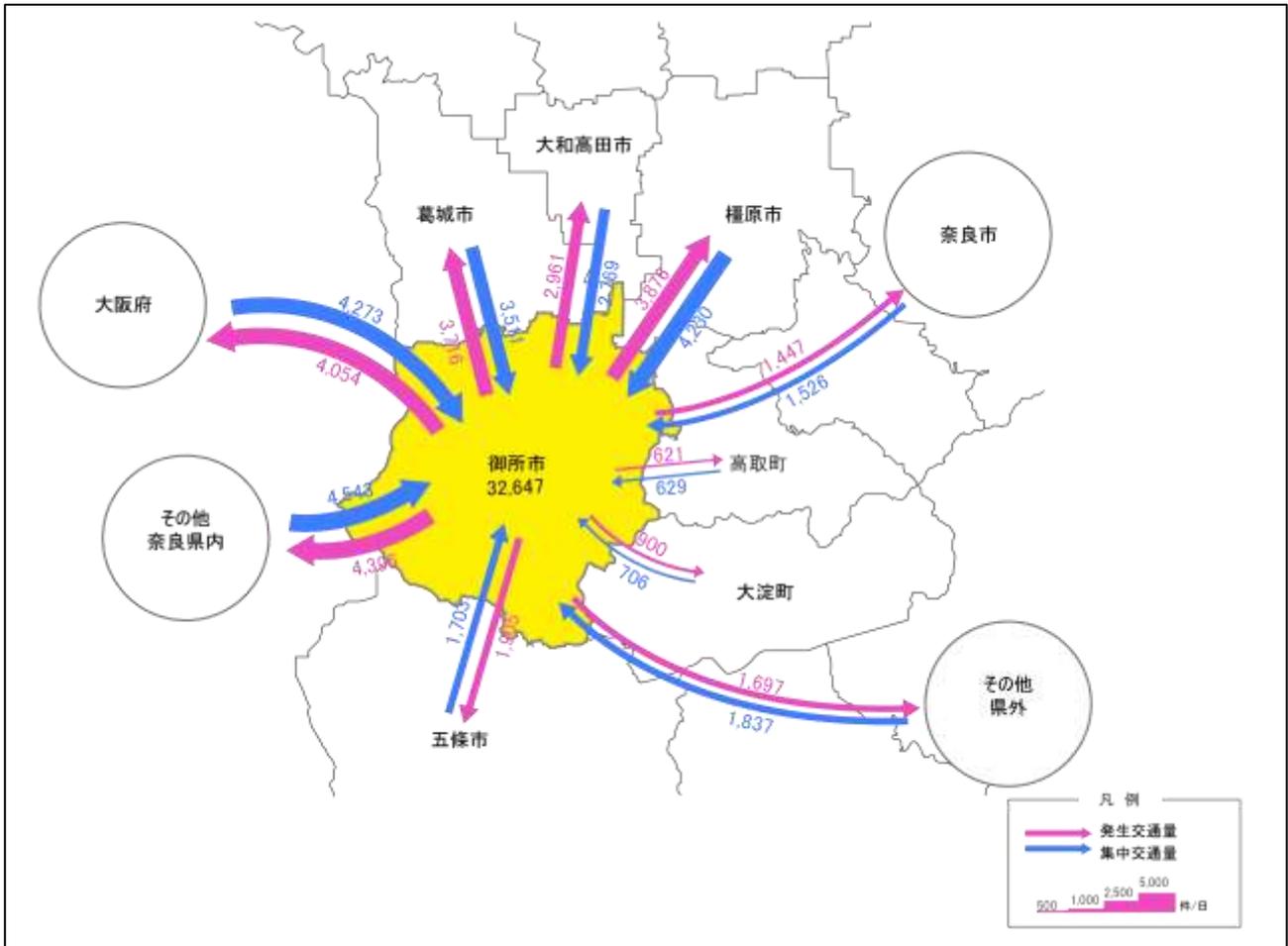
図：近隣市町村へのアクセス

資料：国土数値情報

### 6) 都市間の移動量

- ・ 本市の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。

単位：件/日



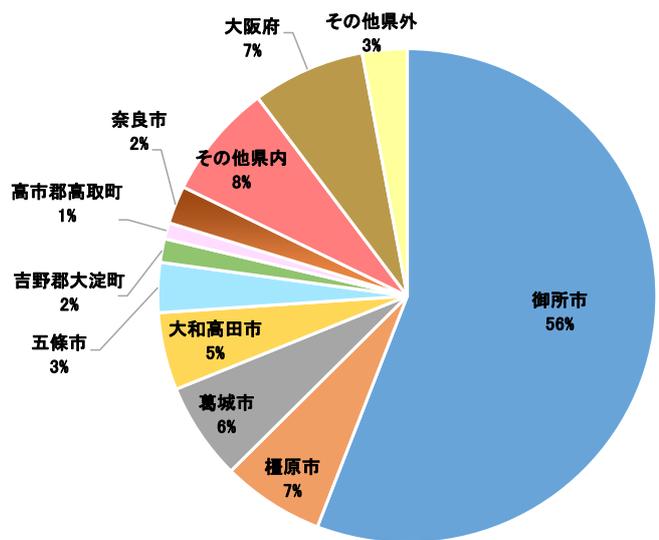
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合があります。

図：発生集中交通量

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

[発生交通量]

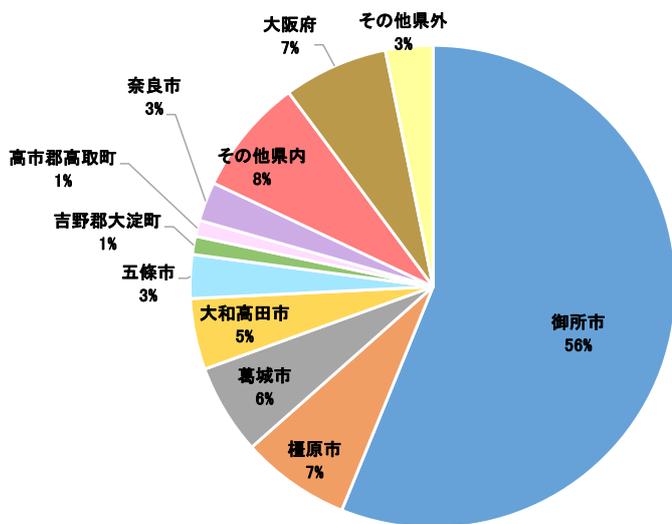
		トリップ数	
内内	御所市	32,647	
内外	奈良県	橿原市	3,876
		葛城市	3,716
		大和高田市	2,961
		五條市	1,905
		吉野郡大淀町	900
		高市郡高取町	621
		奈良市	1,447
		その他県内	4,395
	計	19,821	
	大阪府	4,273	
その他県外	1,697		
内外計		25,791	
合計		58,438	



n=58,438

[集中交通量]

		トリップ数	
内内	御所市	32,647	
内外	奈良県	橿原市	4,230
		葛城市	3,511
		大和高田市	2,769
		五條市	1,703
		吉野郡大淀町	706
		高市郡高取町	629
		奈良市	1,526
		その他県内	4,543
	計	19,617	
	大阪府	4,054	
その他県外	1,837		
内外計		25,508	
合計		58,155	



n=58,155

※トリップとは、ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動を指す。  
 ※発生量（発生交通量）とは、ある地域を出発（発生）するトリップ（単位：トリップ/日）  
 ※集中量（集中交通量）とは、ある地域に到着（集中）するトリップ（単位：トリップ/日）  
 （京阪神都市圏交通計画協議会HP）

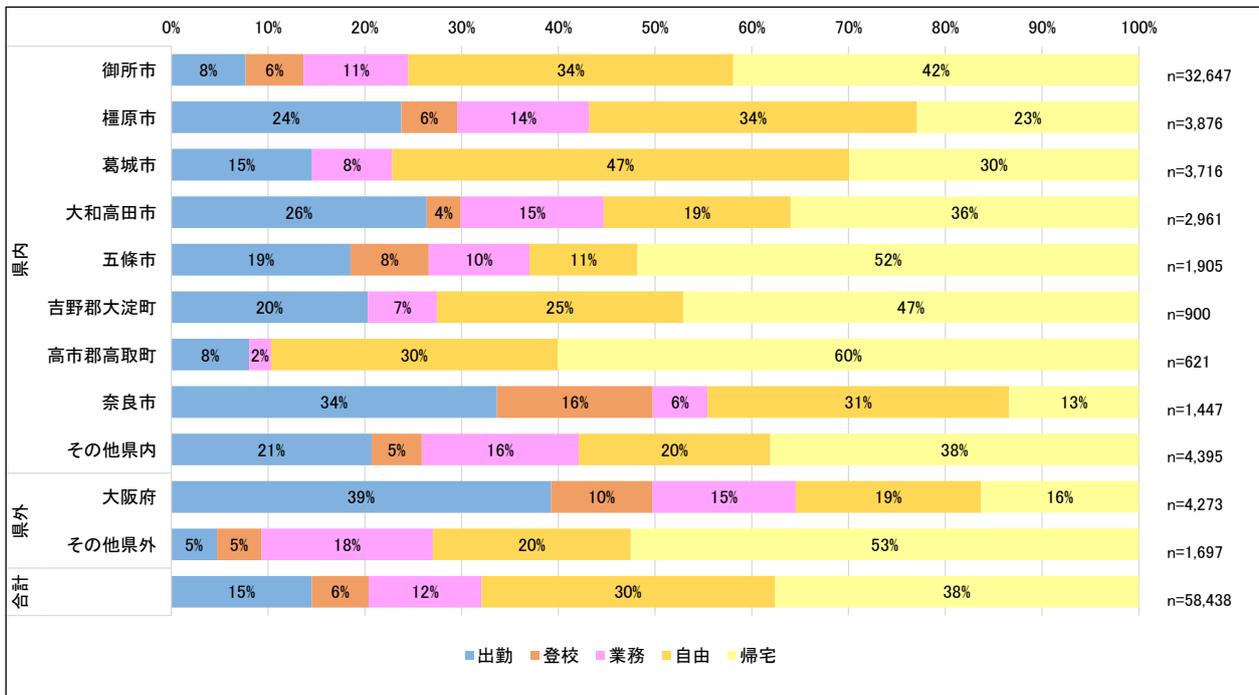
図：発生集中交通量の都市別割合

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010年（平成22年））

### 7) 都市間の移動目的

- 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。

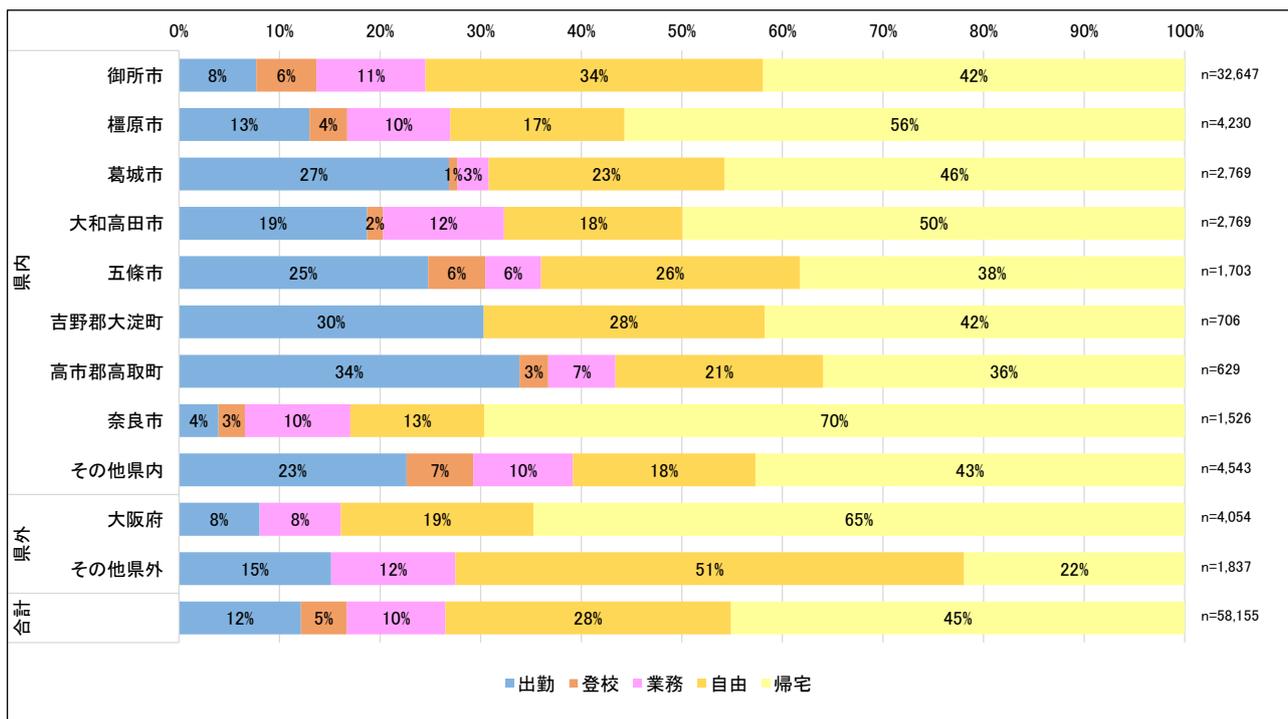
[御所市出発・平日]



単位：トリップ/日

		出勤	登校	業務	自由	帰宅	計
内内	御所市	2,510	1,955	3,537	10,959	13,686	32,647
内外	橿原市	921	224	529	1,313	889	3,876
	葛城市	541	0	307	1,755	1,113	3,716
	大和高田市	782	104	437	572	1,066	2,961
	五條市	353	154	198	213	987	1,905
	吉野郡大淀町	183	0	64	229	424	900
	高市郡高取町	50	0	14	184	373	621
	奈良市	487	233	82	451	194	1,447
	その他県内	910	228	713	870	1,674	4,395
	計	4,227	943	2,344	5,587	6,720	19,821
	大阪府	1,677	447	634	817	698	4,273
その他県外	80	78	301	347	891	1,697	
内外計		5,984	1,468	3,279	6,751	8,309	25,791
合計		8,494	3,423	6,816	17,710	21,995	58,438

[御所市到着・平日]



単位：トリップ/日

		出勤	登校	業務	自由	帰宅	計	
内内	御所市	2,510	1,955	3,537	10,959	13,686	32,647	
内外	奈良県	橿原市	549	159	433	733	2,356	4,230
		葛城市	943	29	109	823	1,607	3,511
		大和高田市	518	44	333	492	1,382	2,769
		五條市	422	97	94	438	652	1,703
		吉野郡大淀町	214	0	0	197	295	706
		高市郡高取町	213	18	42	130	226	629
		奈良市	60	40	160	203	1,063	1,526
		その他県内	1,028	302	449	825	1,939	4,543
	計	3,947	689	1,620	3,841	9,520	19,617	
		大阪府	325	0	328	776	2,625	4,054
	その他県外	278	0	227	929	403	1,837	
	内外計	4,550	689	2,175	5,546	12,548	25,508	
合計		7,060	2,644	5,712	16,505	26,234	58,155	

※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。

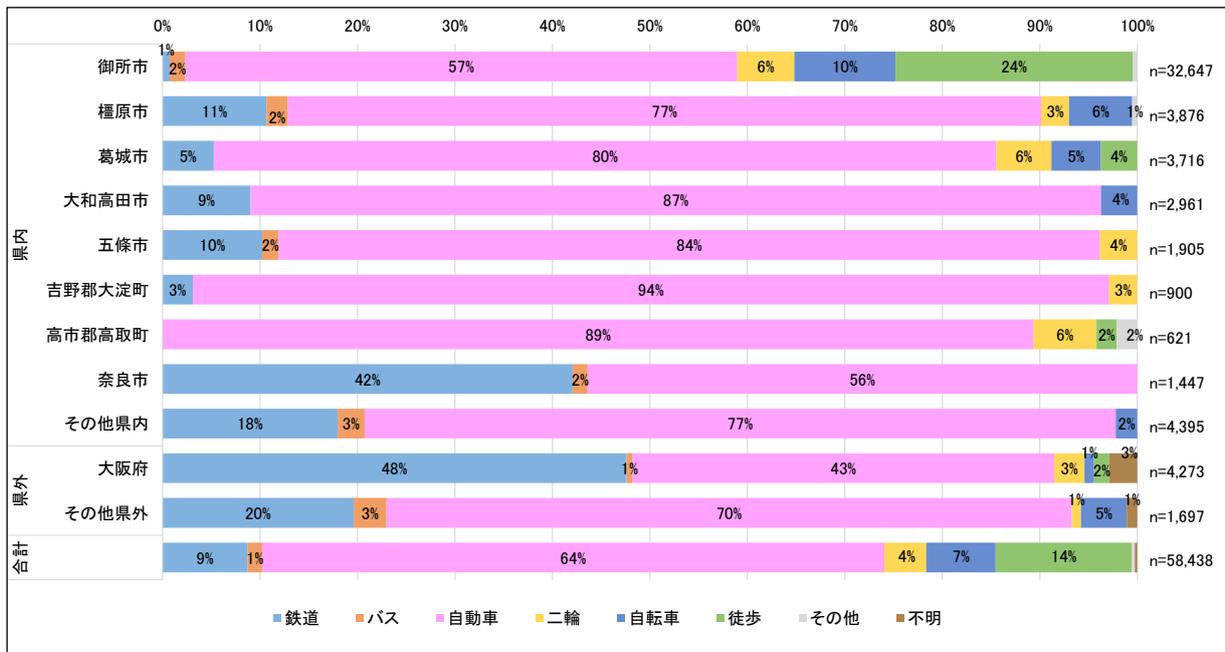
図：都市間の移動目的別割合

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

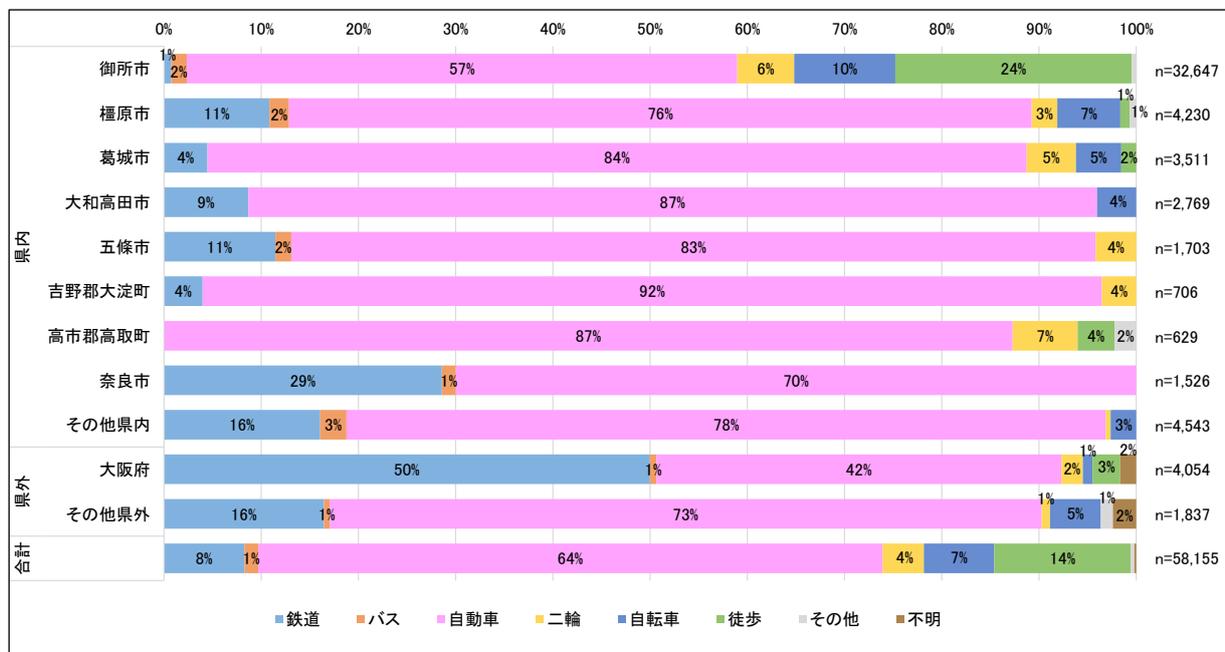
### 8) 都市間の移動手段

- ・ 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。

[御所市出発]



[御所市到着]



※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: 都市間の移動手段別割合

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 上位関連計画の整理

#### 3-1 県計画

##### (1) 大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定年次	2022年（令和4年）5月	目標年次	2030年（令和12年）
都市計画区域全体の将来像	①県土の都市活動の中心となる2大拠点（奈良、橿原）と個性豊かな主要生活拠点の形成 ②拠点間の交流や産業活動を支える連携軸（ネットワーク）の形成 ③観光交流拠点の形成 ④観光交流拠点をつなぐ奈良らしい観光交流軸の形成 ⑤拠点の機能の集積と多層的な連携による持続的な市街地の形成		



図：奈良県都市計画区域全体の将来都市構造のイメージ図

資料：奈良県「大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」2022年（令和4年）5月

(2) 奈良県交通基本戦略

策定年次	2011年(平成23年)3月
策定の目的	移動に関する課題や社会的要請等を踏まえ、これまでの県における取組の成果や経験を活かし、移動環境の改善に向けて、今後の県における交通施策に関する指針として策定する。
基本方針と重点的な取組	<p>(1) 誰もが安心して暮らせるモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①安全で安心な歩行空間の確保</li> <li>②交通施設のバリアフリー化の推進</li> <li>③過疎地域等における基幹的な生活交通の確保</li> <li>④市町村のコミュニティバス等への支援</li> <li>⑤交通結節点における利便性の向上</li> </ul> <p>(2) 奈良の魅力を一層高める交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①公共交通機関の利用促進(北部地域)</li> <li>②自動車による周遊観光の促進(中南和・東部地域)</li> <li>③歩行環境及び自転車利用環境の充実</li> <li>④シームレスな交通環境の形成</li> </ul> <p>(3) 持続可能な取組体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域交通に関わる関係者の総力の結集</li> <li>②PDCAサイクルによる交通施策のマネジメント</li> <li>③県民や来訪者に対する啓発</li> <li>④交通分野における新技術の活用</li> <li>⑤交通サービスの調達手法の工夫</li> <li>⑥職員の交通計画技術の向上</li> </ul>

## (3) 奈良県公共交通基本計画

改定年次	2022年（令和4年）3月
基本理念	<p>○地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する</p> <p>○地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する</p> <p>○持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する</p>
総合的かつ計画的に推進する施策	<p>推進施策1：県内公共交通の維持・充実に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)「地域公共交通計画」の策定促進</li> <li>(2)「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化</li> <li>(3)地域公共交通の多面的評価方法の導入</li> </ol> </li> <li>●地域の輸送資源や多様な交通モードの活用             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)地域の多様な輸送資源を活用した公共交通ネットワークの充実</li> <li>(2)貨客混載などの複合的な交通サービスの展開</li> <li>(3)災害等緊急時の対応や交通安全に関する取組との連携</li> </ol> </li> </ul> <p>推進施策2：公共交通に関わる空間の質向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備</li> <li>(2)駅員が常駐しない駅・バス停の活用</li> </ol> </li> <li>●誰もが使いやすい利用環境の整備             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進</li> <li>(2)バリアフリー推進の機運醸成</li> <li>(3)公共交通の利用環境の整備</li> </ol> </li> </ul> <p>推進施策3：多様な関係者による連携・協働</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民等との連携・協働             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)関係者間の連携による公共交通に関する検討体制の強化</li> <li>(2)まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等に係る施策との連携</li> </ol> </li> <li>●公共交通を担う人材の確保・育成             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)公共交通の働き手の確保に向けた取組</li> <li>(2)行政職員や市民委員等の育成及び県民への情報発信</li> </ol> </li> </ul> <p>推進施策4：時代の変革に対応した公共交通の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実</li> <li>(2)県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築</li> </ol> </li> <li>●脱炭素社会の実現に向けた取組の推進             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)公共交通の利用促進</li> <li>(2)公共交通分野におけるさらなる環境負荷の低減</li> </ol> </li> </ul>

## (4) 奈良県地域公共交通網形成計画

策定年次	2016年(平成28年)3月 ※2021年(令和3年)3月一部改定
策定の目的	地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、奈良県地域交通改善協議会での協議を経て策定する。
基本的な方針	<p>◆公共交通の意義・役割 「住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良」</p> <p>◆公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針 「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」</p> <p>◆取組の実効性を持たせるための必要な事項 ①関係者の連携・協働 ②実効性を高めるための実態把握と情報共有 ③継続的な取組</p>
御所市に関する 路線・地域	<p>◆八木御所線 ・沿線の高校や御所IC周辺へのアクセス確保</p> <p>◆高田五條線・八木五條線・八木新宮線 ・ダイヤモンドレール等への観光による誘客 ・京奈和自動車道の活用や御所南IC周辺施設へのアクセス確保</p>

## (5) 奈良県道路整備基本計画

改定年次	2019年(令和元年)10月
整備すべき道路のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆骨格幹線道路ネットワークの形成</li> <li>◆奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業立地を支援する道路整備の推進</li> <li>・観光振興に資する道路整備の推進</li> <li>・まちづくりに資する道路整備の推進</li> </ul> </li> <li>◆安全・安心を支える道路整備の推進</li> <li>◆整備に当たっての条件・配慮事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・風格ある景観形成と環境への配慮</li> <li>・道路ストックの有効活用と効率的な整備</li> <li>・使い易さの追求</li> <li>・新たなニーズの把握</li> </ul> </li> </ul>
道路整備の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆「選択と集中」の深化と道路整備の体系化</li> <li>◆連携・協働と説明責任</li> <li>◆契約・許認可の適正確保と品質向上</li> </ul>



図: 骨格幹線道路ネットワーク事業展開箇所(大和平野部)

資料: 奈良県「奈良県道路整備基本計画」2019年(令和元年)10月

## (6) 奈良県みんなで作る渋滞解消プラン

策定年次	2010年(平成22年)2月
策定の目的	「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」に基づき、渋滞対策を短期にかつ低コストで実施可能な対策に「選択と集中」で取り組むことを目的として策定する。
基本的な考え方	客観的なデータに基づいて抽出した「渋滞が著しい箇所」の公表や、道路利用者へのアンケートの実施など計画の策定過程を「見える化」する。併せて、幹線道路ネットワークの整備・改善が間近な区間では、その効果を調査の上対策を検討するが、それ以外の箇所は、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速攻対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組む。
取り組み	①客観的データを用いた「渋滞が著しい箇所」の「見える化」 ②県民とのコミュニケーションによる計画策定過程の「見える化」 ③「選択と集中」による対策の実施 ④最先端技術の活用 ⑤渋滞状況把握・対策検討のための体制強化及びノウハウの蓄積



図：渋滞が著しい箇所位置図※

資料：奈良県土木部・奈良県警察本部「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」2010年(平成22年)2月

※対策の検討と実施が進められており、2021年(令和3年)7月時点では58区間135箇所が指定されている。  
(奈良国道事務所HP)

## (7) 奈良県自転車活用推進計画

策定年次	2020年(令和2年)3月
策定の目的	国が策定した自転車活用推進計画の内容と奈良県自転車利用促進計画(2010年)に基づくこれまでの取り組み、その他関連計画における自転車の位置づけなどを踏まえ、「観光振興」、「まちづくり」、「安全・安心」の3つの観点から奈良県において、自転車の活用を進める上で必要な取組を取りまとめる。
ビジョン	観光も日常もサイクリングを満喫するなら大和路
基本姿勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自転車を活用した「観光振興」</li> <li>◆自転車の幅広いポテンシャルを活かした「まちづくり」</li> <li>◆自転車事故のない社会の実現に向けて、その基盤とした「安全・安心」</li> </ul>
計画目標と実施すべき施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆観光振興～巡る～ 目標：自転車による観光地への周遊を促すサイクルツーリズムの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①サイクルツーリズムの基盤づくりに向けたサイクリングルートの整備</li> <li>②サイクルツーリズムを誰もが楽しめる受け入れ環境の充実</li> <li>③サイクリングを楽しむための情報発信の充実</li> </ul> </li> <li>◆まちづくり～賑わう～ 目標：まちづくり連携協定に基づく自転車施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①自転車を活用したまちづくりの実現に向けたまちづくり連携協定に基づく取組の推進</li> <li>②公共交通を補完するシェアサイクルの普及促進</li> <li>③県民の健康増進に向けた、自転車通勤の促進や自転車利用環境の充実</li> </ul> </li> <li>◆安全・安心～守る～ 目標：安全で安心な自転車利用文化の醸成 <ul style="list-style-type: none"> <li>①自転車による安全利用の徹底に向けた交通安全教育の推進</li> <li>②交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進</li> <li>③自転車の安全で円滑な交通の確保に向けた取組の充実</li> </ul> </li> </ul>

3-2 市計画

(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆都市基盤の維持管理費の抑制</li> <li>◆災害対策</li> <li>◆持続可能な都市構造への転換</li> <li>◆産業と交流の活性化</li> <li>◆空き家対策</li> <li>◆市民満足度向上</li> </ul>		
土地利用の基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆一定の人口密度を維持できる区域への居住促進</li> <li>◆公共交通利便性の高いエリアへの利便施設の立地促進</li> <li>◆住環境の維持</li> <li>◆市街化調整区域の活力維持</li> <li>◆都市活力の創出</li> <li>◆農地・自然資源の保全</li> </ul>		
交通網の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>◆道路網 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>◆歩行者に配慮した基盤 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>		

## (3) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2045年（令和27年）：約17,000人</li> <li>・ 2060年（令和42年）：約13,000人</li> </ul>		
対策等の方針	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>		
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>①みんなが安心して暮らし続けられるまちづくり</li> <li>②若い世代の人も暮らしたいと感じられるまちづくり</li> <li>③地域資源を活用した、魅力的なまちづくり</li> </ul>		
具体的な施策（道路交通関連を抜粋）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR・近鉄線の大阪や橿原方面への鉄道利便性の向上</li> <li>●橿原市と御所市を結ぶバス路線の利便性向上</li> <li>●市内交通ネットワークの利便性向上</li> <li>●通勤通学者に対する路線バスの利便性の向上</li> <li>●ライドシェアリングの推進</li> <li>●駐車場シェアリングサービスの推進</li> </ul>		

(4) 御所中心市街地地区まちづくり基本構想

策定年次		2017年(平成29年)3月	
まちづくりの基本理念		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	
基本 目標	都市機能の向上	基本 方針	便利に暮らせるにぎわいと活力あふれるまち
	住環境の充実		安心して子どもを産み育て高齢者が健康に暮らせる住み よいまち
	観光、交流の促進		来訪者を迎え入れ新たな交流が生まれるまち
	歴史文化の継承		歴史文化を育み愛着を感じるまち
<p><b>新地商店街ゾーン</b> 御所駅と御所まちをつなぐ、にぎわいと交流の場づくり ●地元の創意工夫をまかしたにぎわいづくりの推進 ●既存ストックを活用した地域交流及び起業支援 ●安全で快適な歩行者空間の形成 ●観光まち歩きの見学ルートと利用促進</p> <p><b>御所まちゾーン</b> 御所まちの歴史文化を次世代に継承し、誰もが満足して住み続けられるまちへ ●町家等の歴史文化資源の保存活用対策 ●御所まち居住者、来訪者が集うシンボル施設等の整備検討 ●御所まち個性の推進 ●御所まちに根ざした多様な活動の推進・支援 ●御所まちの魅力づくりと情報発信</p> <p><b>近鉄御所駅・JR御所駅周辺ゾーン</b> 御所の玄関口として、誰もが訪れやすい快適な駅前環境とおもてなしの空間づくり ●来訪者を迎える玄関口にふさわしい駅前空間の充実 ●作られたまちを核とした駅周辺のにぎわい創出 ●市の中心にふさわしい交通結節点の機能強化 ●鉄道開発の歴史を物語る歴史文化資源の保存及び活用</p> <p>● 社寺 ● その他歴史文化資源 ● 山伏おわび ● 町家 ● その他自然資源 ● 数津瀬川遺構 ● その他歴史的建造物 ● 主な公共施設 ● 主な公共施設</p>			
<p>図：まちづくり基本構想図 資料：御所市「御所中心市街地地区まちづくり基本構想 別紙2」2017年(平成29年)3月</p>			

## (5) 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	<p>◆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。</p> <p>◆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。</p> <p>◆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。</p>	
	対策	<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>	

## (6) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆多くの施設を保有しているものの、休止施設が多い</li> <li>◆老朽化が進行しており、安全性の確保が必要</li> <li>◆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</li> <li>◆公共施設を利用する機会が少なく、利用状況は低い</li> <li>◆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</li> </ul>		
施設の現況 (道路関連を抜粋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路は、1,127路線あり、総延長427,108m(道路面積1,631,994 m<sup>2</sup>)</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		

表:施設の一覧

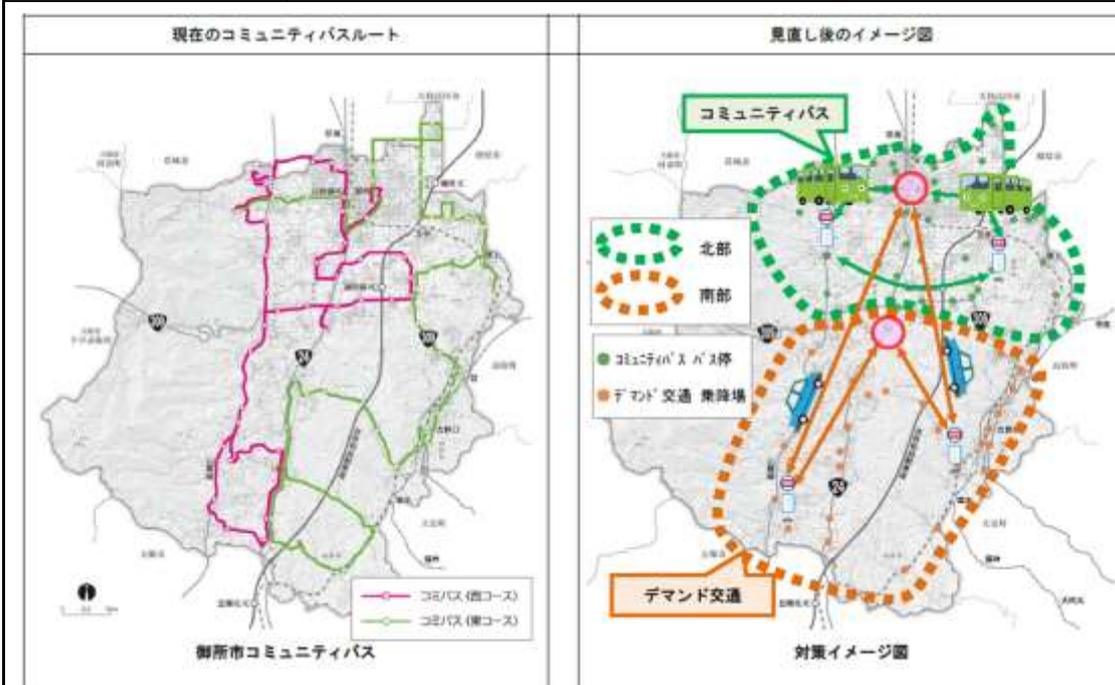
## (道路)

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 (m <sup>2</sup> )
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

(7) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆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</li> <li>◆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</li> <li>◆市北部と南部の特性に合わせた公共交通の検討</li> </ul>
公共交通の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●市内公共交通の利用の促進</li> <li>●将来にわたって持続可能な公共交通の構築</li> </ul>



※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

## 4 課題の整理

### 4-1 現況まとめ

これまでに整理した本市の現況及び上位関連計画で目指す将来像を整理します。

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である。</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自動車道の市内IC(御所IC・御所南IC)周辺に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する。</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10万人あ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箇所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>

## 4-2 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
- 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

## 5 都市交通の将来像の設定

### 5-1 御所市が目指す都市交通の将来像

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います。

本計画では、上位計画における将来都市像の実現に向けた、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。そのため、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

#### 御所市総合交通戦略

(2023(令和5)年度～2032(令和14)年度)

#### 御所市が目指す都市交通の将来像

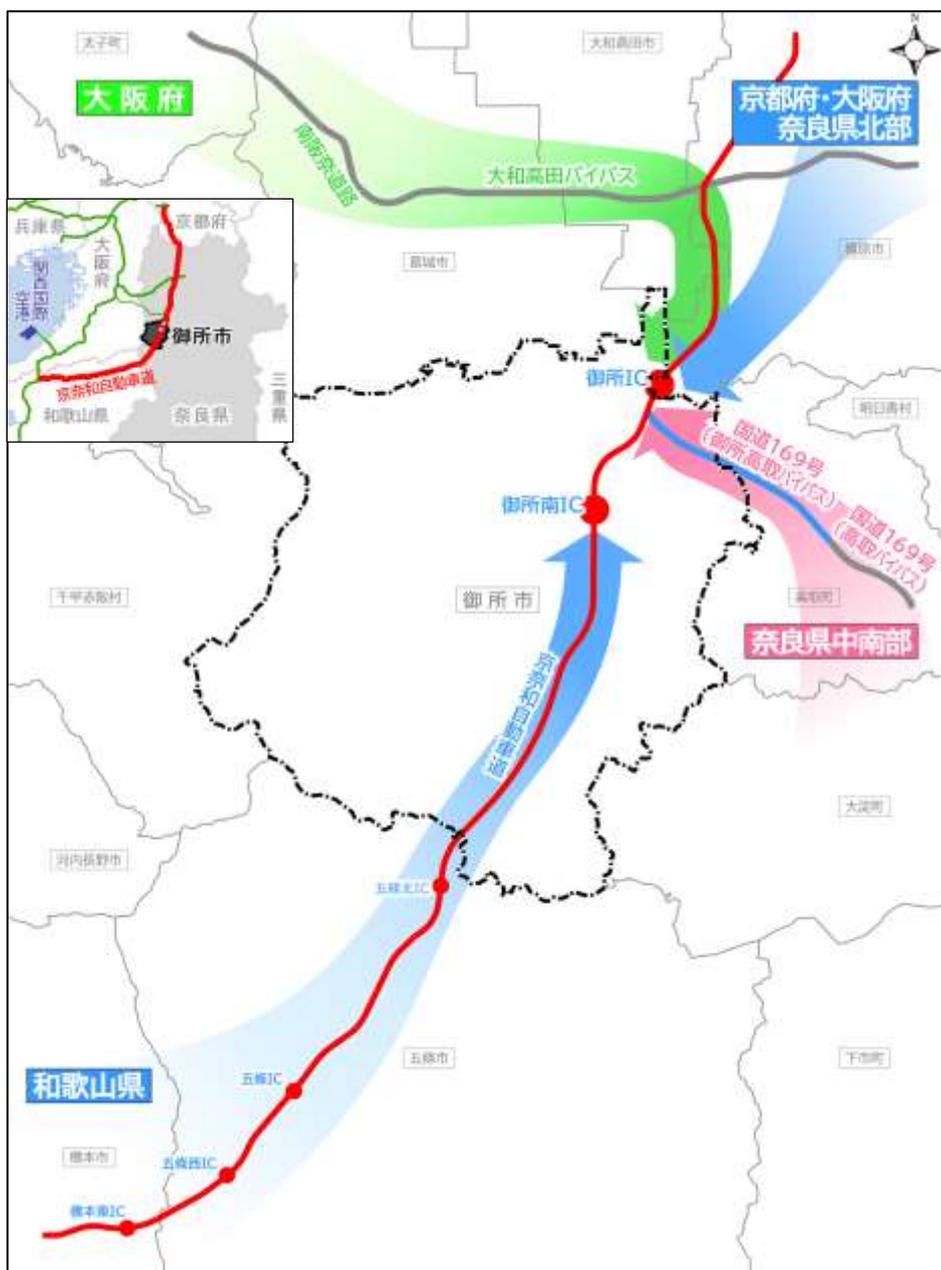
行きたい、住みたい、語りたい。  
～自然と歴史を誇れるまち ごせ～

## 5-2 将来道路ネットワークイメージ

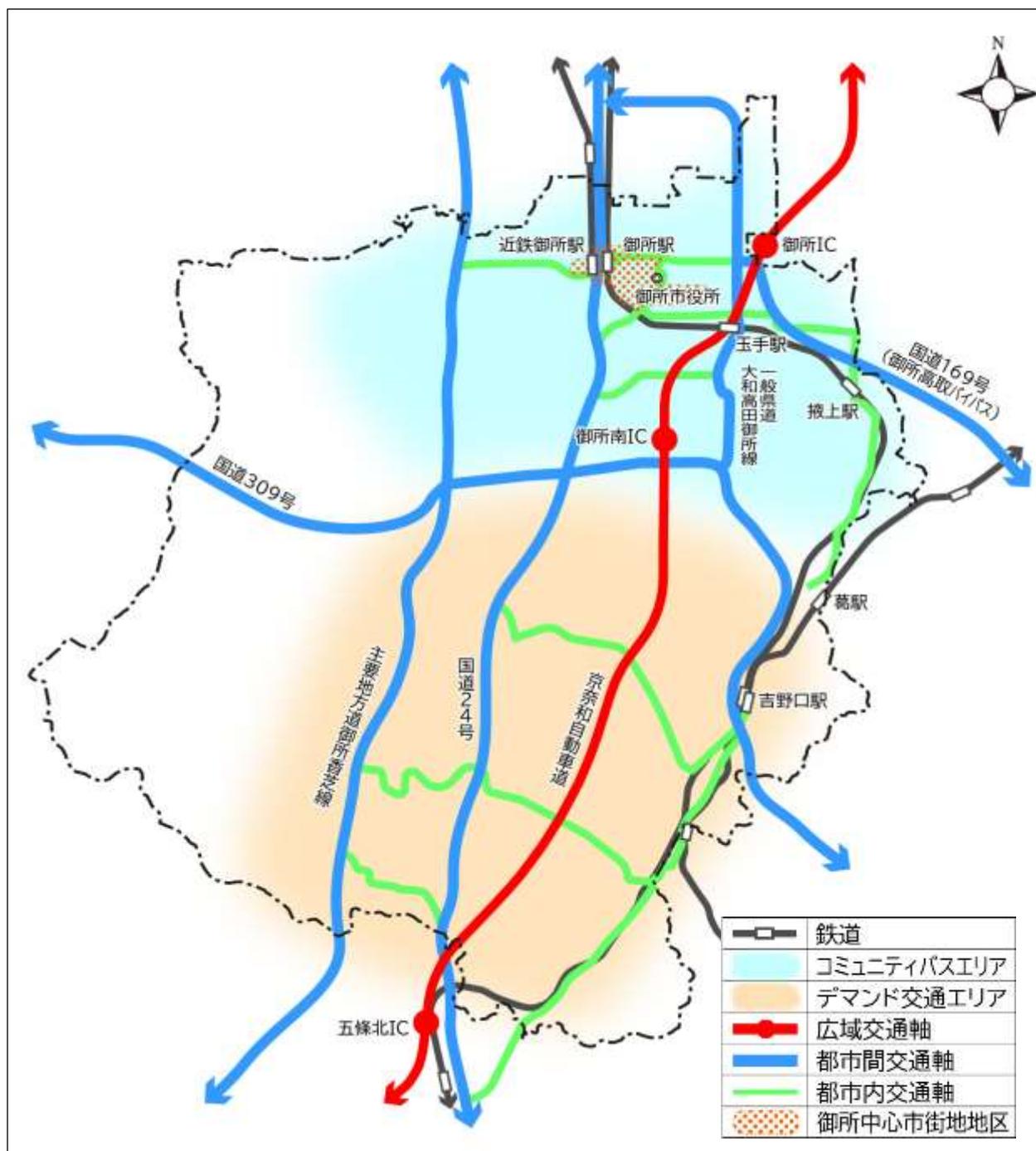
京奈和自動車道は、奈良県の南北軸となる重要な幹線道路であり、国とNEXCO西日本により整備が進められています。京奈和自動車道の整備により、移動時間の大幅な短縮や定時性の確保による企業立地の促進、観光振興などの地域経済の活性化、緊急医療施設へのアクセス向上による救急医療体制の強化等、様々な効果が期待されます。

この京奈和自動車道は本市の南北を縦走しており、本市の中心市街地周辺には、2つのインターチェンジ（御所IC・御所南IC）があります。また、県の中南部とつながる国道169号（御所高取バイパス・高取バイパス）の整備が奈良県により進められています。

これら高規格の広域幹線道路ネットワークが完成することにより、県内各地や大阪、京都、和歌山など近隣府県とのアクセス性が大幅に向上し、これまで以上に多くの都市との交流が期待できるようになります。



図：広域道路イメージ



図：市内道路ネットワーク

## 6 戦略目標と施策実施方針

### 6-1 都市交通の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5つ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

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～

表：都市交通の課題と戦略目標・施策実施方針

都市交通の課題	戦略目標
<b>1. まちづくりに向けた交通課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の活性化へ繋がる交通拠点の構築が必要</li> <li>● 中心市街地の交通結節点としての機能向上が必要</li> <li>● 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</li> </ul>	<b>I. にぎわいを生み出す都市空間の創出</b> <b>【施策実施方針】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化</li> <li>(2) 中心市街地周辺の道路ネットワーク強化</li> <li>(3) 観光来訪者向けの交通環境整備</li> </ul>
<b>2. 移動手段の確保に向けた交通課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 中心市街地と郊外部のアクセス環境の向上が必要</li> </ul>	<b>II. 誰もが快適に利用できる移動手段の確保</b> <b>【施策実施方針】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 公共交通ネットワークの強化</li> <li>(2) 公共交通の利便性向上</li> <li>(3) 公共交通の利用促進</li> </ul>
<b>3. 企業立地の促進に向けた交通課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 若者が市内で働く場、通勤・移動環境の構築が必要</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● IC周辺の交通ネットワークの機能強化が必要</li> </ul>	<b>III. 市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築</b> <b>【施策実施方針】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 広域道路ネットワークの強化</li> <li>(2) 市内幹線道路ネットワークの強化</li> </ul>
	<b>IV. 「働く場」を創出する交通環境の構築</b> <b>【施策実施方針】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 企業立地を促進する道路環境の整備</li> <li>(2) 通勤・移動環境の向上</li> </ul>
<b>4. 「安全・安心」の確保に向けた交通課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>	<b>V. 「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保</b> <b>【施策実施方針】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 移動しやすい歩行者・自転車利用環境の整備</li> <li>(2) 道路の防災・減災機能の強化・充実</li> <li>(3) 多様な交通手段における交通安全対策の実施</li> </ul>

## 6-2 戦略目標に基づく施策実施方針

### 【戦略目標Ⅰ】

#### にぎわいを生み出す都市空間の創出

##### 【施策実施方針】

##### (1) 近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化

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となる交通拠点となります。近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備をはじめ、御所中心市街地地区のまちづくりを進めることで、近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化を図り、地域ににぎわいを生み出す空間の創出を目指します。

##### (2) 中心市街地周辺の道路ネットワーク強化

まちづくり計画と整合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。

また、駅周辺のアクセスについて、多様な交通手段に対応し、駅構内や周辺のバリアフリー化を図るとともに、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。

##### (3) 観光来訪者向けの交通環境整備

駅から市内観光地へのアクセス利便性向上、観光地内での歩行者空間の整備等を行い、観光来訪者が快適に過ごせる交通環境の整備を目指します。

### 【戦略目標Ⅱ】

#### 誰もが快適に利用できる移動手段の確保

##### 【施策実施方針】

##### (1) 公共交通ネットワークの強化

誰もが利用しやすい公共交通とするため、鉄道・バス・タクシーなどの既存の公共交通を連携させ、利用者の需要やニーズに応じた施策を展開することで、公共交通ネットワークの強化を図ります。

##### (2) 公共交通の利便性向上

一人での外出が困難な高齢者や移動手段を持たない人の外出・移動機会を創出するため、市内公共交通の再編によるコミュニティバスの再編やデマンドタクシーの導入をすすめ、地域内移動の利便性向上、公共交通空白地域の解消・地域住民の移動手段の確保を目指します。

##### (3) 公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化のため、公共交通の利用環境の改善を目指します。また、公共交通が市民の移動手段へと定着するために、市民ニーズを把握することで、公共交通の利用を促進するサービスを構築し、その充実を目指します。

### 【戦略目標Ⅲ】

#### 市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築

#### 【施策実施方針】

##### (1) 広域道路ネットワークの強化

京奈和自動車道をはじめとする広域道路網を整備することで、大阪府をはじめとする本市近隣市町村とのアクセス利便性を最大限に高め、周辺自治体との交流を支える道路ネットワークの強化を図ります。

##### (2) 市内幹線道路ネットワークの強化

未整備の都市計画道路をはじめとする幹線道路網について、定期的に見直し、その上で必要な路線については計画的な整備を実施することで、市内の円滑な交通を確保します。

### 【戦略目標Ⅳ】

#### 「働く場」を創出する交通環境の構築

#### 【施策実施方針】

##### (1) 企業立地を促進する道路環境の整備

京奈和自動車道周辺における企業立地を促進するため、土地活用のポテンシャルを活かした道路環境を整備します。

##### (2) 通勤・移動環境の向上

本市で快適に働くことができる環境を創出するため、鉄道駅をはじめとする交通拠点からの通勤・移動環境の向上を目指します。

### 【戦略目標Ⅴ】

#### 「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

#### 【施策実施方針】

##### (1) 移動しやすい歩行者・自転車利用環境の整備

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。また、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。

##### (2) 道路の防災・減災機能の強化・充実

災害が発生した際の被害を最小限に抑えるために、緊急輸送道路の整備や狭隘な生活道路の改善を進め、都市防災機能の向上に努めます。また、橋梁の落下等による二次被害を防ぐため、インフラの安全点検の実施等による防災・減災対策を推進します。

##### (3) 多様な交通手段における交通安全対策の実施

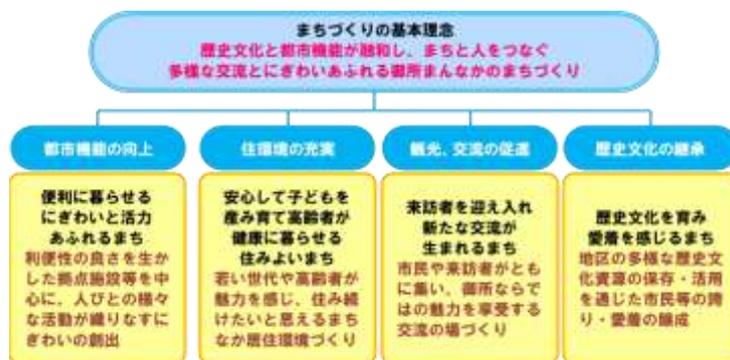
高齢者や子ども等を事故から守るために、道路単体の安全対策だけでなく、学校等との連携のもと、徒歩や自動車等の多様な移動手段における交通安全対策を推進し、人々の移動における安全性を高めます。

### 6-3 『にぎわい』を生み出すための交通戦略

本市では、市の玄関口でもある近鉄・JR御所駅周辺を再整備し、高齢者等も安心して暮らすことができ、若い世代にも魅力を感じられる『御所中心市街地地区まちづくり』を進めています。

2017年(平成29年)3月には、「御所中心市街地地区まちづくり基本構想」を策定し、同年4月には、奈良県と御所市、近鉄、JRの四者で「御所中心市街地地区のまちづくりに関する連携協定」を締結しました。

今後、中心市街地地区まちづくりの実現に必要な交通施策を展開していきます。



本地区内の土地利用、都市機能や地域資源の分布、まちづくりの取り組み状況等を考慮し、3つのゾーンを設定し、まちづくりを進めています。

表: 設定する3つのゾーンとゾーンテーマ

ゾーン	ゾーンテーマ
駅周辺ゾーン	御所の玄関口として、誰もが訪れやすい快適で魅力的な駅前環境とおもてなしの空間づくり
商店街ゾーン	御所駅と御所まちをつなぐ『にぎわい』と『交流』の場づくり
御所まちゾーン	御所まちの歴史文化を次世代に継承し、誰もが満足して住み続けられるまちへ

### 6-4 『働く場』を創出するための交通戦略

人口減少と少子高齢化が急速に進行している本市では、企業進出による雇用の場を創出し、市民所得の向上や移住・定住人口の増加を図っていく必要があります。

現在、本市の非常に恵まれた交通結節点としての特性を活かし、御所ICの北側では奈良県により産業集積地の整備(①)が進められています。

本市においても、周辺市と連携して御所ICの北側周辺で複数市にまたがる広域の工業系ゾーンの整備(②)を検討しています。また、御所IC～御所南IC周辺を「都市活力創出ゾーン(③)」や「産業創出検討ゾーン(④)」に位置づけ、産業や商業の集積地化を進めています。

交通結節点としての特性を最大限に活かし、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。

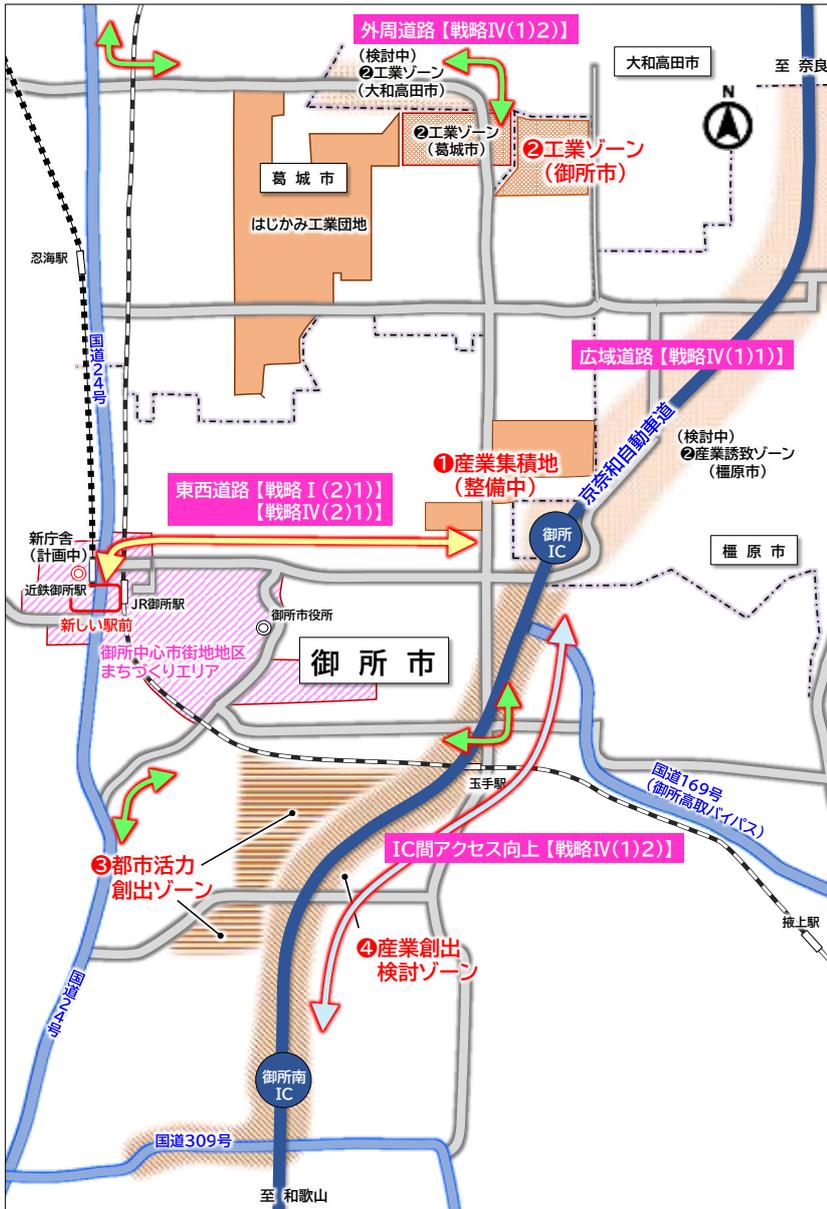
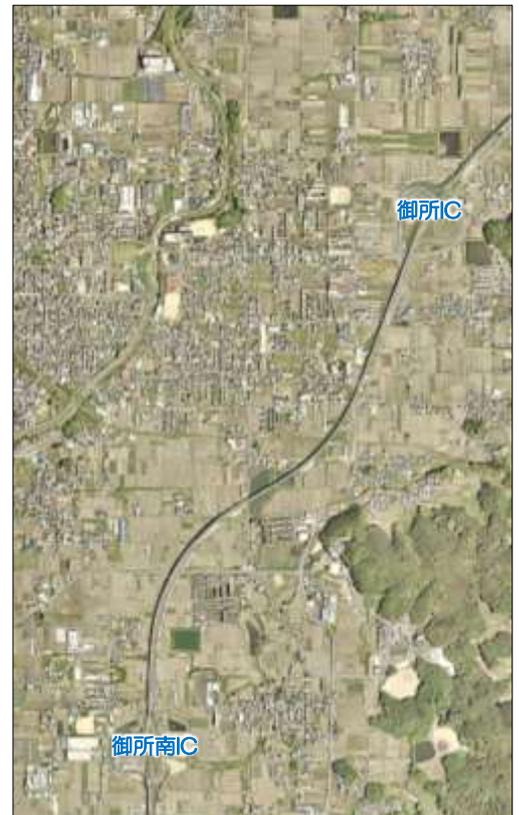


図: 京奈和自動車道周辺のゾーニング(企業立地の促進)



※本ゾーニングはイメージであり、実際のエリアを正確に表現したものではありません。

※大和高田市と橿原市では、2023年(令和5年)1月現在、都市計画マスタープランの改定作業を行っており、本図で示しているゾーニングは、パブリックコメントで公表された素案をもとに御所市で記載したものです。

資料(グラフ): 2021年度(令和3年度) 奈良県県土マネジメント部・地域デザイン推進局の事業概要

## 7 実施プログラム

戦略目標・施策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	実施施策案
【戦略目標Ⅰ】 にぎわいを生み出す 都市空間の創出	(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) 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
	(3) 観光来訪者向けの交通環境整備	1) 駅から観光地へのアクセス性向上 2) 観光地内での歩行空間の整備
【戦略目標Ⅱ】 誰もが快適に利用できる 移動手段の確保	(1) 公共交通ネットワークの強化	1) 地域公共交通計画の策定 2) 路線バス、タクシーの充実 3) 市内公共交通の再編
	(2) 公共交通の利便性向上	1) 乗り継ぎ利便性の向上 2) コミュニティバスやデマンド交通などによる移動支援
	(3) 公共交通の利用促進	1) 利用環境の整備 2) 公共交通の利用促進
【戦略目標Ⅲ】 市内外を効果的に結ぶ 道路ネットワークの構築	(1) 広域道路ネットワークの強化	1) 広域道路ネットワークの整備
	(2) 市内幹線道路ネットワークの強化	1) 幹線道路網の整備 2) 道路の維持管理
【戦略目標Ⅳ】 「働く場」を創出する 交通環境の構築	(1) 企業立地を促進する道路環境の整備	1) 企業立地を促進する道路環境の整備 2) 京奈和自動車道インターチェンジ間アクセスの向上 3) 中心市街地外周道路ネットワークの整備
	(2) 通勤・移動環境の向上	1) 鉄道駅からの通勤・移動環境の向上
【戦略目標Ⅴ】 「安全・安心」な移動が できる道路空間の確保	(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 2) 自転車の利用促進
	(2) 道路の防災・減災機能の強化・充実	1) 緊急輸送道路や避難路の確保 2) 橋梁の長寿命化 3) 生活道路の安全確保
	(3) 多様な交通手段における交通安全対策の実施	1) 通学路での安全対策 2) 交通安全教育の実施

## 7-1 【戦略目標Ⅰ】にぎわいを生み出す都市空間の創出

### (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 ①

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 ②

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な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。

生活機能（買い物、医療、行政機関、銀行等）が維持された駅前へ市内各地からコミュニティバスやデマンドタクシー等の公共交通で容易にアクセスできるようになり、車の運転が困難な交通弱者の方も市内で安心して生活できるようになります。

（戦略目標Ⅱとあわせて実現）

##### ■ 自由通路の整備 ③

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 ④

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 ⑤

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。

## 7-1 【戦略目標1】にぎわいを生み出す都市空間の創出

### (2) 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 ⑥

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 ⑦

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。



商店街を通る車

##### ■ 案内サイン整備、まち歩きマップの作成

駅周辺には、江戸時代の街並みが良好に残され、重要伝統的建造物群保存地区への選定を目指している御所まちエリアや桜の名所となっているふるさとの川公園（葛城川）、柳田川の水辺の遊歩道などがあります。

御所まちエリアでは、民間事業者により、まちの銭湯を復活させ、御所まち全体をホテルのようにみたと、『まち』を周遊しながら、食事をして銭湯で交流し、宿泊する『GOSE SENTO HOTEL』プロジェクトも始動しています。

『駅』を拠点に観光客が『商店街』や『御所まち』へとゆっくり歩いて周遊、滞在できる環境づくりを進めるため、案内サイン整備、まち歩きマップの作成などを進めていきます。



御所まち 霜月祭



柳田川 水辺の遊歩道

##### ■ 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月策定予定）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 ⑧

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（仮称）御所市防災市民センター（2024年（令和6年）1月供用開始予定）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。



国道24号 駅周辺の歩道



図：近鉄・JR御所駅整備イメージ

資料：御所市提供資料



図：中心市街地地区周辺まちづくりイメージ

資料：御所市提供資料

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
(1) 近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化							
近鉄御所駅の移設 (P.92下図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 (P.92下図②)	◎: 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 (P.92下図③)	◎: 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 (P.92下図④)	◎: 御所市	計画・調査・設計・工事					
駅前駐車場の整備 (P.92下図⑤)	◎: 御所市	計画・調査・設計・工事					
(2) 中心市街地周辺の道路ネットワーク強化							
周辺市道の整備 (P.92下図⑥)	◎: 御所市	計画・調査・設計・工事					
東西アクセス道路の整備 (P.92下図⑦)	協議中	協議中					
案内サイン整備、 まち歩きマップの作成	◎: 御所市 ○: 御所市観光協会	設計・整備					
駅周辺のバリアフリー化	◎: 御所市、国、県 警察 公共交通事業者	計画・調査・設計・整備					
国道24号の歩道改良 (P.92下図⑧)	◎: 御所市、国	計画・調査・設計・整備					

◎: 中心となって実施・推進する組織  
○: 中心となる組織と協力して取り組む組織

7-1 【戦略目標1】にぎわいを生み出す都市空間の創出

(3) 観光来訪者向けの交通環境整備

1) 駅から観光地へのアクセス性向上

【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】

■ 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。

■ 観光案内所の整備、観光案内板の設置、多言語化対応

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。

■ 臨時バス運行事業補助金

秋の観光シーズンに合わせた臨時観光バスの運行を支援します。



葛城高原自然つつじ園



葛城山ロープウェイ

資料:御所市提供資料

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5~R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10~
大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備	◎:御所市 ○:バス事業者	計画・調査・設計・工事					→
観光案内所の整備、観光案内板の設置、多言語化対応	◎:御所市 ○:観光協会	計画・設計・工事			→		
臨時バス運行事業補助金	◎:御所市 ○:バス事業者	運行					→

◎:中心となって実施・推進する組織  
○:中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-1 【戦略目標1】にぎわいを生み出す都市空間の創出

## (3) 観光来訪者向けの交通環境整備

## 2) 観光地内での歩行空間の整備

## 【事業目的】

観光客の増加や地域の魅力づくりのため、葛城山をはじめとする本市の主要な観光地において魅力的な歩行空間を整備し、観光客が歩きたくなる環境整備を進めます。

## 【事業内容】

## ■ 登山道の整備、ハイキングコースの整備点検

葛城山の登山道及びハイキングコースの定期的な整備点検を実施し、回遊性の維持向上に努めます。



葛城山登山道

## ■ 周遊型ウォークルートサイン整備事業

本市の観光施設を周遊できるウォークルート並びにそのサインを整備し、観光客が徒歩で快適に移動できる環境を整えます。

## ■ 御所まちの道路美装化、ポケットパーク整備

駅周辺には、江戸時代の町並みが良好に残され、重要伝統的建造物群保存地区への選定を目指している御所まちエリアや、桜の名所となっているふるさとの川公園（葛城川）、柳田川の水辺の遊歩道などがあります。

御所まちエリアでは、民間事業者により、まちの銭湯を復活させ、御所まち全体をホテルのようにみたと、『まち』を周遊しながら、食事をして銭湯で交流し、宿泊する『GOSE SENTO HOTEL』プロジェクトも始動しています。

『駅』を拠点に観光客が『商店街』や『御所まち』へとゆっくり歩いて周遊、滞在できる環境づくりを進めるため、道路美装化やポケットパークの整備などを進めていきます。



御所まち 道路美装化(イメージ)

資料：御所中心市街地地区街なみ環境整備事業 概要版(御所市)より(一部加筆)

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
登山道の整備、 ハイキングコースの 整備点検	◎：御所市	点検・設計・工事					
周遊型ウォークルート サイン整備事業	◎：御所市	計画・調査・設計・工事					
御所まちの道路美装化、 ポケットパーク整備	◎：御所市 ○：街なみ環境整備 事業地区協議会	調査・設計・工事					

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

### (1) 公共交通ネットワークの強化

#### 1) 地域公共交通計画の策定

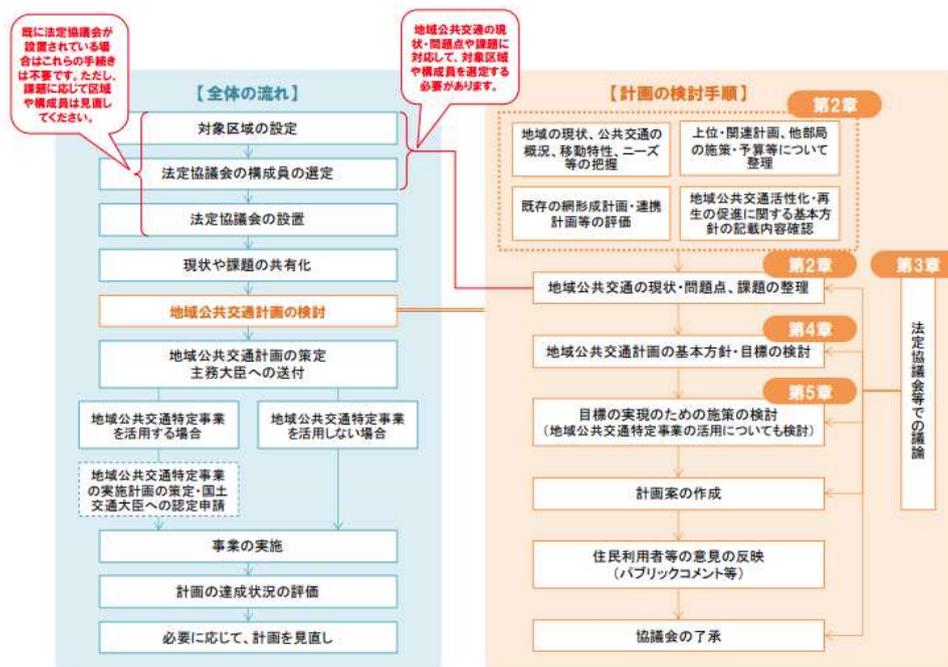
##### 【事業目的】

本市における地域公共交通の維持・確保を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の公共交通に関するマスタープランである「地域公共交通計画」を策定し、公共交通に関して必要な施策を整理し、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サービスを計画的に提供します。

##### 【事業内容】

#### ■ 「地域公共交通計画」の策定及び計画に基づく事業実施

公共交通の需要・実態を踏まえ、御所市地域公共交通会議において交通事業者等との協議の上で本計画に位置づけた公共交通関連事業について、より具体的な内容を定めるほか、公共交通を補完する交通施策の必要な事業等を取りまとめた計画を2023年度(令和5年度)中に策定し、その後、計画に基づく事業を実施します。



図：計画策定の流れ

資料：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版」2022年(令和4年)3月

##### 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
「地域公共交通計画」の 策定及び計画に基づく事業 実施	◎：御所市地域公共 交通会議 ○：御所市、国、県 警察 公共交通事業者	計画期間					

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

## (1) 公共交通ネットワークの強化

## 2) 路線バス、タクシーの充実

## 【事業目的】

市内の基幹交通である路線バスやタクシーでの移動手段を、将来にわたって持続可能なものとするため、市内を走る路線バスやタクシーに対して利用促進や運行支援を行うと同時に、高齢者や障がい者の移動についても支援します。これらについては、地域公共交通計画と連携して検討・実施します。

## 【事業内容】

## ■ 市内路線バス運行支援事業

現在の路線バスについて、利用者の利便性向上ならびに持続可能な運行を図るため、運行支援を行います。なお、具体的な実施事業については、「地域公共交通計画」と連携して検討します。

## ■ 福祉タクシー基本料金助成事業

対象者（身体障害者手帳1・2級及び療育手帳A1・A2所持者）に福祉タクシー利用券を配付し、御所市と提携しているタクシーを使用する場合に運賃から基本料金（初乗り運賃）が割引されます。



図：市内を走る路線バス

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
市内路線バス運行 支援事業	◎：御所市 ○：国、県 バス事業者	実施					→
福祉タクシー基本料金 助成事業	◎：御所市	実施					→

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

### (1) 公共交通ネットワークの強化

#### 3) 市内公共交通の再編

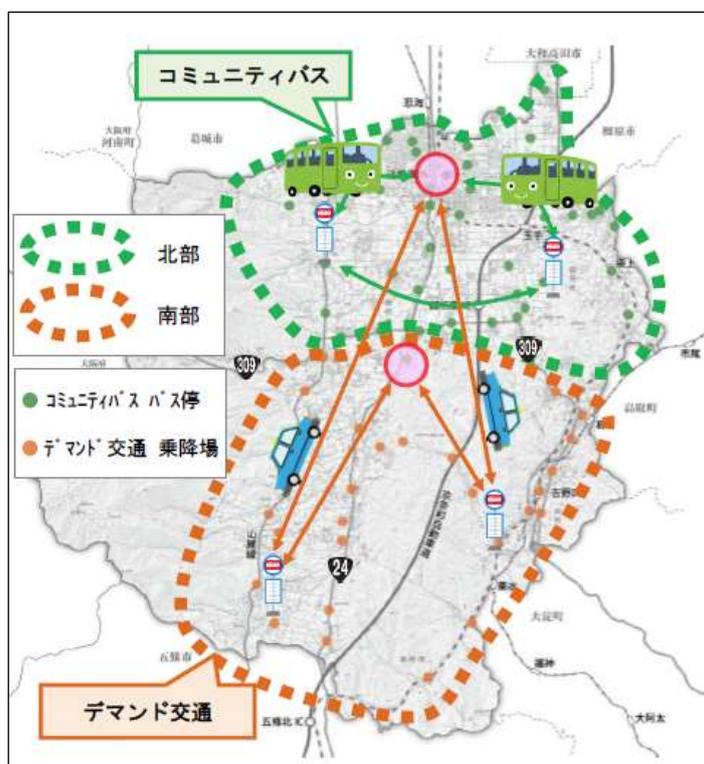
##### 【事業目的】

本市での公共交通を持続可能なものとし、公共交通空白地を解消するため、市内の北部と南部の地域特性ならびに利用者のニーズに応じた新たな公共交通網の再編を実施し、すべての市民が快適に利用できる公共交通網を構築します。

##### 【事業内容】

#### ■ 市内北部と南部の地域的特性と利用者のニーズに応じた新たな公共交通網の再編

本市の北部は南部に比べて人口が多く、主要な公共施設や商業施設、病院などが集積しています。一方、南部は北部に比べて人口が少なく、集落が点在しています。これらの特性を踏まえた新たな公共交通網を再編し、将来にわたって持続可能な公共交通の構築を目指します。なお、本事業については2023年（令和5年）1月より実証運行を実施しています。



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

##### 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期	
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～	
市内北部と南部の地域的特性と利用者のニーズに応じた新たな公共交通網の再編	◎：御所市 ○：バス事業者 タクシー事業者 企業市民	実証運行	本格運行					

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

## (2) 公共交通の利便性向上

## 1) 乗り継ぎ利便性の向上

## 【事業目的】

市民の快適な移動をサポートするため、主に鉄道と路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

## 【事業内容】

## ■ バスロケーションシステムの導入

バス等が渋滞や雨などの理由で遅れているときのバス待ち時間解消のため、コミュニティバスへのバスロケーションシステムを導入します。

また、御所駅等の公共交通結節点に、バス運行状況を表示するデジタルサイネージ等の整備を検討します。



図：バスロケーションシステムにおける運行状況提供画面の例(飛島村)(左)とディスプレイ表示機の例(安城市)(右)

資料：飛島村HP(左)、飛島村「バスロケーションシステムの導入事例」

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
バスロケーションシステム の導入	◎：御所市 ○：県 バス事業者		→				

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

### (2) 公共交通の利便性向上

#### 2) コミュニティバスやデマンド交通などによる移動支援

##### 【事業目的】

車がなくても快適に生活できる交通環境を整備するため、現状のコミュニティバスの路線を維持するとともに、需要に対応した適切な運行路線の検討や移動時間の短縮、便数の最適化を行います。そのうえで、市南部では新たな移動手段としてデマンド交通を導入し、地域特性に応じた公共交通網を構築します。

##### 【事業内容】

##### ■ コミュニティバスの適切な運行路線の検討や便数の最適化

コミュニティバスについて、利用者の利便性向上と持続可能な運行を図るため、地域特性やニーズに応じた運行路線や移動時間の短縮、便数について事業者と協議の上、見直します。なお、本事業については2023年（令和5年）1月より市北部で実証運行を実施しています。

##### ■ 市南部でのデマンド交通の導入

本市の南部では少ない需要に応じた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します。なお、本事業については2023年（令和5年）1月より実証運行を実施しています。

表:コミュニティバス及びデマンド交通再編の概要

項目	内容	
	市北部	市南部
概要	現在のコミュニティバスの車両を活用し、運行ルートは、市北部の現在のコミュニティバスのバス停等を結ぶルートとする。	市南部について、バス停とバス停を繋ぐデマンド交通で運行する。
運行形態	定時定路線（現在のコミュニティバスの運行形態と同じ）	予約制デマンド交通
運行区域	市北部	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）
利用対象者	主に市民（利用制限はなし）	市南部の市民（事前利用者登録必要）
車両	小型バス（車両延長7m以下） ※現在のコミュニティバスと同じ車両	ユニバーサルデザイン型タクシー
運賃	有料	有料

資料:御所市内公共交通実証運行計画

##### 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～	
		R5	R6	R7	R8	R9		
コミュニティバスの適切な運行路線の検討や便数の最適化	◎:御所市 ○:県、バス事業者	実証運行	本格運行					
市南部でのデマンド交通の導入	◎:御所市 ○:県 タクシー事業者	実証運行	本格運行					

◎:中心となって実施・推進する組織  
○:中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

## (3) 公共交通の利用促進

## 1) 利用環境の整備

## 【事業目的】

JR和歌山線をはじめ、公共交通の運行本数が少なくなる日中には、待ち時間の過ごし方が課題になります。駅での待ち時間を快適に過ごせるようにするため、公共交通等の待合環境の改善を行います。

## 【事業内容】

## ■ 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。



JR御所駅の駅事務所廃止に伴い、御所市が駅舎の譲渡を受け、駅利用者の利便性向上、観光や特産物等の情報発信により、駅利用者・観光客などの来訪者にとって魅力的な、普段から人が集まる空間とするための整備を行いました。

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
公共交通結節点の 待合環境の整備	◎: 御所市 ○: 公共交通事業者						

◎: 中心となって実施・推進する組織  
○: 中心となる組織と協力して取り組む組織

7-2 【戦略目標II】誰もが快適に利用できる移動手段の確保

(3) 公共交通の利用促進

2) 公共交通の利用促進

【事業目的】

市内の基幹交通である鉄道、路線バスやタクシーでの移動手段を、将来にわたって持続可能なものとするため、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。

また、高齢者の公共交通の利用促進のため、運転免許証自主返納者に対する公共交通利用料金の割引などの優遇措置を導入し、必要に応じて運転免許証を自主返納していただくことを促進します。

【事業内容】

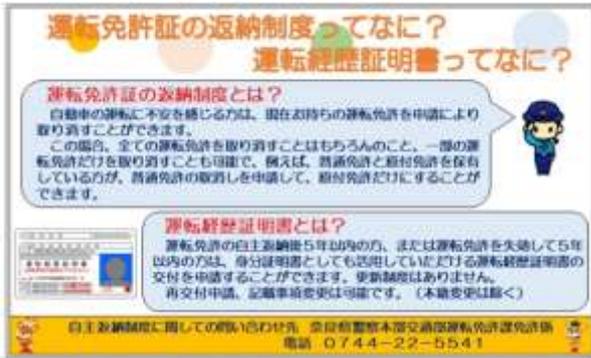
■ 市内を運行する公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用促進

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

■ 市が運行する公共交通の利用料金への運転免許証自主返納者割引など優遇措置の導入

自動車の運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境の整備を進めます。具体的には、運転免許証を自主返納いただいた方に対する公共交通利用料金割引制度をはじめとした優遇措置を導入します。



図：運転免許証の返納制度と自主返納支援事業について

資料：奈良県警察

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
市内を運行する公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用促進	◎：御所市 公共交通事業者 ○：県	検討・実施					→
市が運行する公共交通の利用料金への運転免許証自主返納者割引など優遇措置の導入	◎：御所市 ○：警察	実施					→

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

### 7-3 【戦略目標Ⅲ】市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築

#### (1) 広域道路ネットワークの強化

##### 1) 広域道路ネットワークの整備

#### 【事業目的】

県内各地や近隣府県とのアクセスを強化し、地域間相互の交流や連携を図っていくため、京奈和自動車道をはじめとする高規格の広域道路ネットワークの構築を進めていきます。

#### 【事業内容】

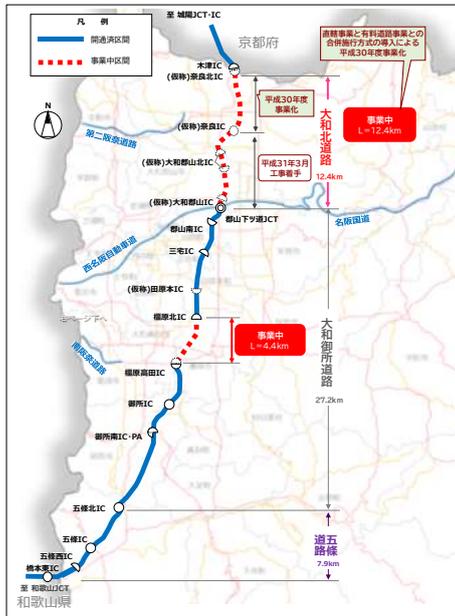
##### ■ 京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道路)の整備

未開通となっている京奈和自動車道の和北道路（(仮称)奈良北IC～郡山下ツ道JCT間）や大和御所道路（檀原北IC～檀原高田IC間）の整備を促進し、早期の全線供用を目指します。

また、暫定2車線で供用されている大和御所道路については、将来の4車線化に向けた働きかけを行っていきます。

##### ■ 国道169号(御所高取バイパス、高取バイパス)の整備

県の中南部地域から本市へのアクセス向上につながる国道169号（御所高取バイパス、高取バイパス）の整備を促進します。



図：京奈和自動車道の整備状況



図：国道169号の整備状況

資料：奈良県「ならの道」  
2021年度(令和3年度)版  
(一部加筆)

#### 【事業スケジュール】

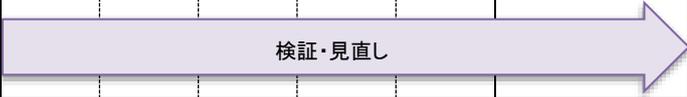
事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道路)の整備	◎：国 ○：御所市、県、警察	整備促進					
国道169号(御所高取バイパス、高取バイパス)の整備	◎：県 ○：御所市、警察	整備促進					

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

7-3 【戦略目標Ⅲ】市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築

(2) 市内幹線道路ネットワークの強化

1) 幹線道路網の整備

<b>【事業目的】</b>							
市民や本市への来訪者が市内を円滑に移動できるようにするため、市内のネットワーク状況や交通状況を考慮し、必要と判断された箇所での道路整備を行います。							
<b>【事業内容】</b>							
<p>■ <b>市内幹線道路の必要性や代替性の検証、定期的な見直し</b></p> <p>都市計画道路など、まちづくりの状況や将来交通量、社会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します。</p>							
<b>【事業スケジュール】</b>							
事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
市内幹線道路の必要性や代替性の検証、定期的な見直し	◎: 御所市、国、県						
<p>◎ : 中心となって実施・推進する組織 ○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織</p>							

## 7-3 【戦略目標Ⅲ】市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築

## (2) 市内幹線道路ネットワークの強化

## 2) 道路の維持管理

## 【事業目的】

既存の道路については適切な再舗装等の維持管理を行います。

## 【事業内容】

## ■ 舗装修繕事業

舗装などが古くなった道路については、劣化度や交通量などから優先順位をつけ、計画的な維持管理を行います。

## ■ 地元の企業や市民と連携した道路清掃

沿道環境向上のため、地元企業や市民と連携した道路清掃を実施します。

表:御所市内の道路とその改良率等

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

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5~R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10~
舗装修繕事業	◎:御所市、国、県	実施					→
地元の企業や市民と 連携した道路清掃	◎:御所市、国、県 企業市民	清掃・回収					→

◎:中心となって実施・推進する組織

○:中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-4 【戦略目標Ⅳ】「働く場」を創出する交通環境の構築

### (1) 企業立地を促進する道路環境の整備

#### 1) 企業立地を促進する道路環境の整備

##### 【事業目的】

企業誘致による『働く場』をつくり、市民所得の向上や移住・定住人口を増やすため、県内だけではなく、大阪や京都、和歌山など近隣府県との広域アクセスを高めていく必要があります。

国などにより進められている京奈和自動車道をはじめとする広域の道路ネットワークの早期完成を促進します。

##### 【事業内容】

#### ■ 京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道路)の整備【再掲 戦略Ⅲ(1)1)】

未開通となっている京奈和自動車道の大和北道路((仮称)奈良北IC~郡山下ツ道JCT間)や大和御所道路(檀原北IC~檀原高田IC間)の整備を促進し、早期の全線供用を目指します。

また、暫定2車線で供用されている大和御所道路については、将来の4車線化に向けた働きかけを行っていきます。

#### ■ 国道169号(御所高取バイパス、高取バイパス)の整備【再掲 戦略Ⅲ(1)1)】

県の中南部地域から本市へのアクセス向上につながる国道169号(御所高取バイパス、高取バイパス)の整備を促進します。

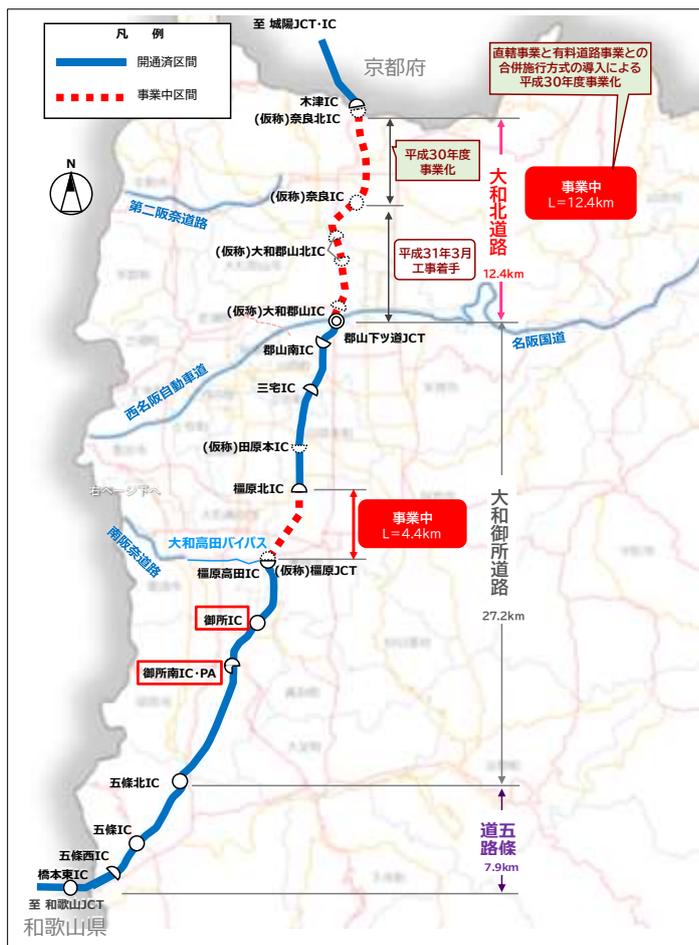


図:京奈和自動車道の整備状況



図:国道169号の整備状況

資料:奈良県「ならの道」2021年度(令和3年度)版(一部加筆)

## 京奈和自動車道の整備状況



図: 大和北道路(大和郡山市横田町)の整備状況



図: 大和御所道路(橿原市新堂町)の整備状況

「大和御所道路(仮称)橿原JCT(大阪方面接続ランプ)」が2026年(令和8年)春に開通します。接続ランプの開通により、大阪方面から本市へのアクセス性が向上します。

## 国道 169 号(御所高取バイパス・高取バイパス)の整備状況



図: 御所高取バイパス(完成イメージ)



図: 高取バイパス(高取トンネル/高取町清水谷)の整備状況  
写真: 奈良県「奈良県『都』づくり戦略2022」2022年(令和4年)2月

## 7-4 【戦略目標Ⅳ】「働く場」を創出する交通環境の構築

### (1) 企業立地を促進する道路環境の整備

#### 2) 京奈和自動車道インターチェンジ間アクセスの向上

##### 【事業目的】

本市の中心市街地周辺には京奈和自動車道のインターチェンジ(IC)が2つ(御所ICと御所南IC)あり、その利便性を活かして、IC周辺エリアを「都市活力創出ゾーン」や「産業創出検討ゾーン」に位置づけ、企業誘致を進めています。

しかし、この2つのICを結ぶ一般部(側道)は未整備となっており、また、御所南ICは和歌山方面への流入ができないなど、土地のポテンシャルを十分に活かすことができていません。

このため、未整備となっている京奈和自動車道(一般部)の整備や御所南ICのフルランプ化により、IC間アクセスを早期に向上させ、企業の立地環境を高めていきます。

##### 【事業内容】

#### ■ 京奈和自動車道(一般部)の整備(御所IC~御所南IC間) ①

御所ICと御所南ICを結ぶ京奈和自動車道の一般部(側道)について、未整備区間の早期整備を促進します。

#### ■ 御所南ICのフルランプ化 ②

御所南ICは和歌山方面への流入ができず、インターチェンジの機能が十分に活かせていないため、早期フルランプ化を促進します。

#### ■ 周辺道路の整備

都市活力創出ゾーンや産業創出検討ゾーンなどへの企業進出を支援するため、まちづくりの進展や周辺道路状況の変化も踏まえ、適宜、関係者と協議・調整を行い必要な道路整備を行います。

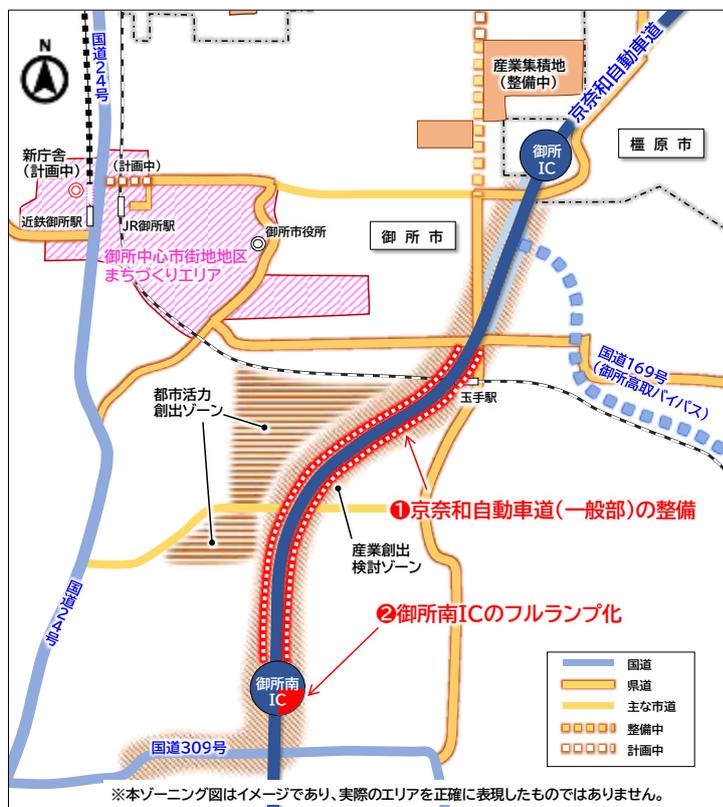


図:京奈和自動車道周辺のゾーニング



一般部(側道)の未整備区間



御所南インターチェンジ

## 7-4 【戦略目標Ⅳ】「働く場」を創出する交通環境の構築

## (1) 企業立地を促進する道路環境の整備

## 3) 中心市街地外周道路ネットワークの整備

## 【事業目的】

御所ICの北側では、奈良県により産業集積地の整備が進められています。また、本市では周辺市と連携して複数市に跨る広域の工業系ゾーンの整備を検討しています。

御所IC周辺のアクセス性向上を図り企業立地環境をより一層高めるとともに、御所ICから国道24号に向かう通過交通が中心市街地へ流入することを抑制するため、外周道路の整備を進めます。

## 【事業内容】

## ■ 大和高田御所線(本馬交差点)の改良促進 ①

御所ICから産業集積地など工業系ゾーンへのアクセスを向上させるため、県道大和高田御所線(本馬交差点)の改良を促進します。

## ■ 産業集積地アクセス道路の整備 ②

御所ICから産業集積地へのアクセスを向上させるため、市道北十三柳原線他3路線の改良を進めます。

## ■ 県道橿原新庄線の整備促進 ③ ④

御所ICから広域の工業系ゾーン等へのアクセス道路となる県道橿原新庄線(奥田工区)③の整備を促進します。また、県道橿原新庄線の南側への延伸④について、早期の事業化を図ります。



産業集積地



橿原新庄線(奥田工区)

写真提供: 奈良県

図: 中心市街地外周道路周辺のゾーニング

※本ゾーニングはイメージであり、実際のエリアを正確に表現したものではありません。

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
1) 企業立地を促進する道路環境の整備							
京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道路)の整備	◎: 国 ○: 御所市、県、警察						整備促進
国道169号(御所高取バイパス、高取バイパス)の整備	◎: 県 ○: 御所市、警察						整備促進
2) 京奈和自動車道インターチェンジ間アクセスの向上							
京奈和自動車道(一般部)の整備(御所IC～御所南IC間)(P.108図①)	◎: 国 ○: 御所市、県、警察						整備促進
御所南ICのフルランプ化(P.108図②)	◎: 国 ○: 御所市、県、警察						整備促進
周辺道路の整備	◎: 御所市、国、県 警察	調査・設計・工事					
3) 中心市街地外周道路ネットワークの整備							
大和高田御所線(本馬交差点)の改良促進(P.109図①)	◎: 県 ○: 御所市	調査・設計・工事					
産業集積地アクセス道路の整備(P.109図②)	◎: 御所市 ○: 県	工事					
県道榎原新庄線の整備促進(P.109図③、④)	◎: 県 ○: 御所市	調査・設計・工事					

◎: 中心となって実施・推進する組織  
○: 中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-4 【戦略目標Ⅳ】「働く場」を創出する交通環境の構築

### (2) 通勤・移動環境の向上

#### 1) 鉄道駅からの通勤・移動環境の向上

##### 【事業目的】

御所IC～御所南IC周辺では、広域道路ネットワークの交通結節点という高いポテンシャルを活かし、産業や商業の集積地化を進めています。公共交通を利用した通勤・移動環境を向上させることで、公共交通の利用を促進するとともに、これらエリアの魅力をさらに高めていきます。

##### 【事業内容】

##### ■ 近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備 ①【再掲 戦略Ⅰ(1)1)】

近鉄・JR御所駅に整備する新たな駅前広場には、路線バスやコミュニティバス、タクシーのほか、企業の送迎バスも発着可能なロータリーを整備し、駅からの通勤・移動環境を高めます。

##### ■ 東西アクセス道路の整備 ②【再掲 戦略Ⅰ(2)1)】

御所ICから国道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周辺への通勤・移動環境を高めます。

##### ■ 近鉄・JR御所駅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。



※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。

図：駅から御所IC周辺への送迎動線のイメージ

##### 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備(①)	◎：御所市 ○：警察 公共交通事業者	計画・調査・設計・工事					
東西アクセス道路の整備(②)	協議中	協議中					
近鉄・JR御所駅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)	◎：御所市 ○：国、県 バス事業者	検討					

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

(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

【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。

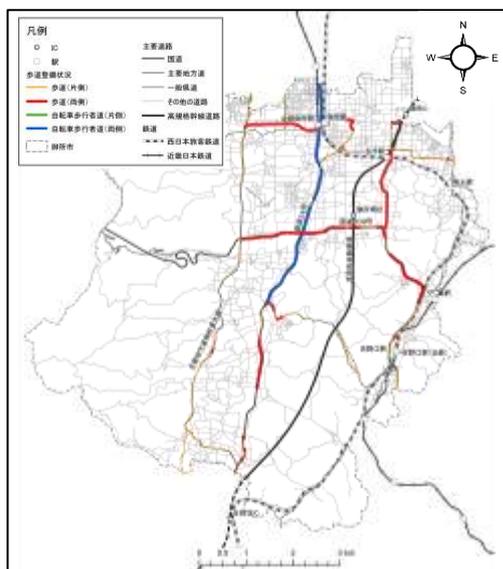
【事業内容】

■ **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月策定予定）に基づき、道路のバリアフリー化を進めます。



図：歩道整備状況図(左)とカラー舗装、歩行空間バリアフリー化の例(右)

資料：国土交通省資料

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
安心して歩ける歩行空間の整備	◎：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	◎：御所市、国、県	調査・設計・工事					→

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

### (1) 移動しやすい歩行者・自転車利用環境の整備

#### 2) 自転車の利用促進

##### 【事業目的】

環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持、市民の健康増進を図るため、自転車の利用促進を行い、車に頼らない交通環境を構築します。

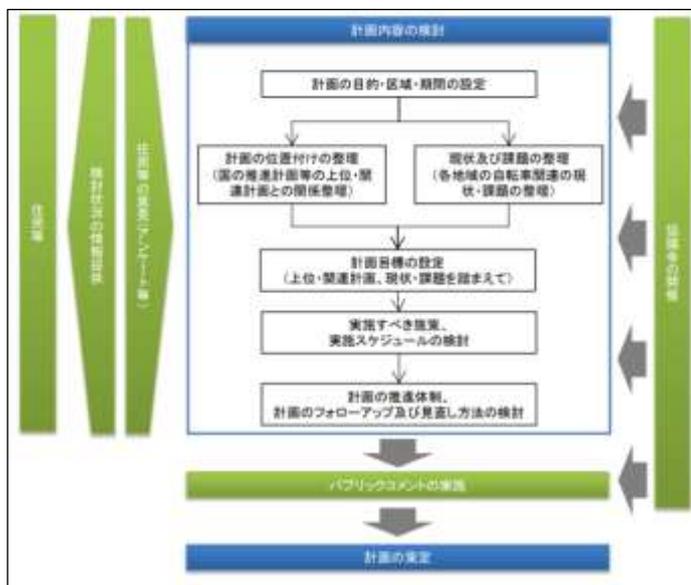
##### 【事業内容】

##### ■ 駅前駐輪場の整備、放置自転車への対策

近鉄・JR御所駅をはじめとする駅において、需要に応じた駅前駐輪場を整備します。また、放置自転車に対して、撤去や放置防止のための啓発活動を行います。

##### ■ 自転車活用推進計画の策定

2021年(令和3年)5月に第2次自転車活用推進計画が閣議決定されました。本市においても、地域の実情に応じた自転車活用推進計画を検討します。



図：市内駅前駐輪場(左)と自転車活用推進計画の策定手順(右)

資料：国土交通省「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)」2018年(平成30年)8月(右)

##### 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
駅前駐輪場の整備、 放置自転車への対策	◎：御所市	計画・設計・工事・対策実施					
自転車活用推進計画 の策定	◎：御所市	検討					

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

## (2) 道路の防災・減災機能の強化・充実

## 1) 緊急輸送道路や避難路の確保

## 【事業目的】

災害が発生した際の被害の軽減や円滑な復旧活動の実施のため、緊急輸送道路の強靱化、指定避難所へのアクセス道路の整備を行います。

## 【事業内容】

## ■ 京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道路)の整備【再掲 戦略Ⅲ(1)1)】

京奈和自動車道の沿線では、奈良県により大規模広域防災拠点の整備が進められています。また、奈良県立医科大学附属病院や南奈良総合医療センターなどの大規模な医療機関があり、京奈和自動車道は、防災・減災や広域医療のネットワークとして非常に重要な道路となっています。

本市の強靱化のためにも、未開通となっている京奈和自動車道の大和北道路（(仮称)奈良北IC～郡山下ツ道JCT間）や大和御所道路（榎原北IC～(仮称)榎原JCT間）の整備を促進し、早期の全線供用を目指します。

また、暫定2車線で供用されている大和御所道路については、事故などによる通行止めリスクが高いことから、将来の4車線化に向け国への要望を行っていきます。

## ■ 京奈和自動車道(一般部)の整備(御所IC～御所南IC間)【再掲 戦略Ⅳ(1)2)】

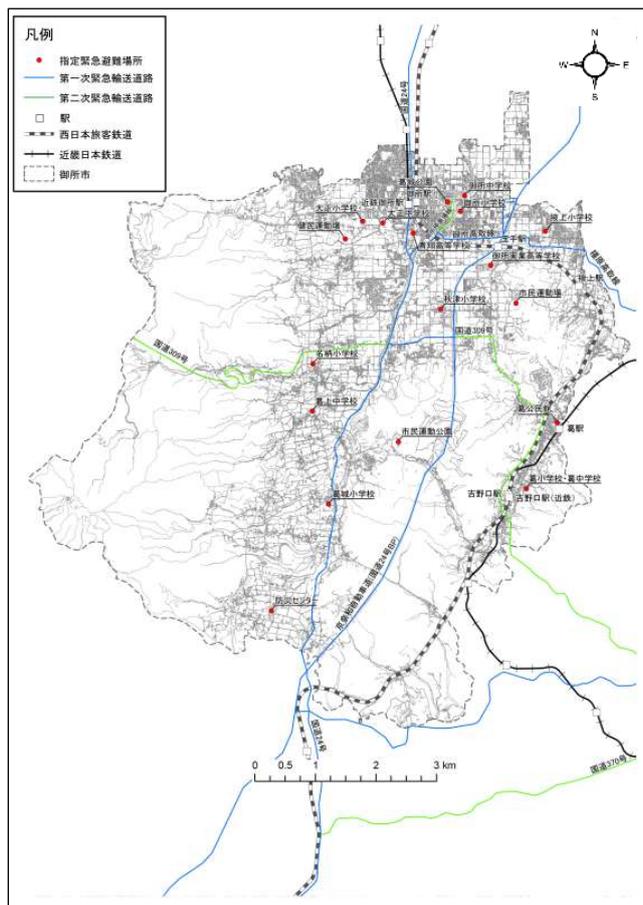
市内から御所中心市街地（JR東側）にアクセスするための道路は、すべて踏切と平面交差しています。大規模地震が発生した場合には、踏切道が遮断され緊急自動車が大幅な迂回を迫られるなど、救急活動等への支障が懸念されます。強靱化の観点からも、JRと立体交差となる京奈和自動車道（一般部）の早期整備を促進していきます。

## ■ 緊急輸送道路の強靱化

ボトルネック部の解消、橋梁の耐震化等、緊急輸送道路の強靱化を行います。

## ■ 指定避難所へのアクセス道路の整備

指定避難所へのアクセス道路については、災害時において住民の避難活動が円滑に行えるよう計画的な整備を行います。



図：本市の緊急輸送道路と指定緊急避難場所

資料：御所市HP、奈良県「緊急輸送道路ネットワーク図」2018年(平成30年)4月、国土数値情報

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道路)の整備	◎: 国 ○: 御所市、県、警察	整備促進					
京奈和自動車道(一般部)の整備 (御所IC～御所南IC間)	◎: 国 ○: 御所市、県、警察	整備促進					
緊急輸送道路の強靱化	◎: 御所市、国、県	検討・整備					
指定避難所へのアクセス道路の整備	◎: 御所市 ○: 県	調査・設計・工事					

◎: 中心となって実施・推進する組織  
○: 中心となる組織と協力して取り組む組織

7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

(2) 道路の防災・減災機能の強化・充実

2) 橋梁の長寿命化

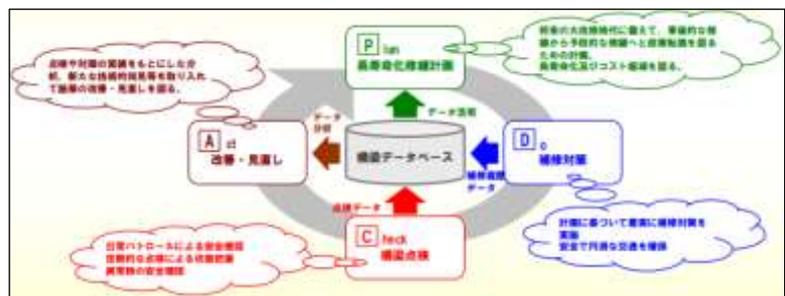
【事業目的】

橋梁を長期的に利用できるように計画的な調査・点検・修繕などによる維持管理を行い、長寿命化を図ります。

【事業内容】

■ 「御所市橋梁長寿命化修繕計画」に基づく施設の長寿命化の推進

「御所市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、定期的な点検や損傷が軽微な段階での修繕を行うことで、PDCAサイクルによる維持管理体制を構築し、施設の長寿命化及び維持管理コストの縮減を図ります。



図：損傷の例(左)と維持管理体制(右)

資料：御所市「御所市橋梁長寿命化修繕計画」2018年度(平成30年度)

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
「御所市橋梁長寿命化修繕計画」に基づく施設の長寿命化の推進	◎：御所市	点検・設計・工事					

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

(2) 道路の防災・減災機能の強化・充実

3) 生活道路の安全確保

【事業目的】

生活道路の安全を確保し、住民が安全・安心して生活できるようにするため、限られた道路空間を有効活用しながら、歩行者や自転車の利用に適切な生活道路の幅員を確保します。またゾーン30+をはじめとするエリア単位での安全対策を行います。

【事業内容】

■ 狭隘な生活道路における拡幅や側溝整備

狭隘な生活道路については、需要に応じて優先順位をつけ、拡幅や側溝整備を行い、歩行者や自転車の利用空間の連続性を確保します。

■ 住民との協働による「ゾーン30+規制」をはじめとするエリア対策の検討

抜け道通行等の対策が必要な地区については、「ゾーン30+規制」をはじめとする対策を住民と協働して行うことで、安全・安心して生活できる空間の確保を行います。

ゾーン30+は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るために実施される交通安全対策です。一方通行などの各種交通規制とハンブなどの物理的デバイスを適切に組み合わせて交通安全の向上を図ります。

■ 交通安全施設整備事業

交通安全施設整備事業を実施し、効果的・効率的な交通安全対策を推進します。

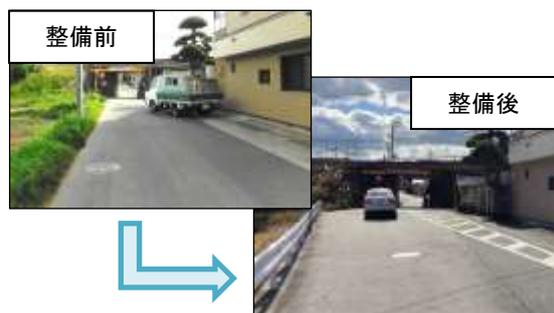


図:生活道路整備事例(市内)(左)とゾーン30+について(右)

資料:国土交通省(右)

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5~R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10~
狭隘な生活道路における 拡幅や側溝整備	◎:御所市、県	調査・設計・工事					→
住民との協働による「ゾーン30+規制」をはじめとする エリア対策の検討	◎:御所市、国、県 警察 ○:市民	検討・実施					→
交通安全施設整備事業	◎:御所市	調査・設計・工事					→

◎:中心となって実施・推進する組織  
○:中心となる組織と協力して取り組む組織

7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

(3) 多様な交通手段における交通安全対策の実施

1) 通学路での安全対策

【事業目的】

通学路の安全を確保し、児童生徒が安全に通学できるよう、御所市通学路交通安全プログラムに基づき、各関係機関が連携して迅速かつ効果的な安全対策を実施します。

【事業内容】

■ **通学路における安全点検の実施**

市内の学校区について、国道24号を境に西側と東側2グループに分け、それぞれ2年に1回、各小・中学校からの報告をもとに御所市通学路安全推進連絡協議会で重点課題を設定し、合同点検を実施します。

■ **対策必要箇所における防護柵や路面標示の設置**

合同点検の結果から明らかとなった対策必要箇所については、防護柵設置などのハード対策ならびに交通規制などのソフト対策など、対策必要箇所に応じて具体的な実施メニューを検討・実施します。



図：御所市通学路交通安全プログラムに基づき実施した例

【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期 R10～
		R5	R6	R7	R8	R9	
通学路における安全点検の実施	◎：御所市、国、県警察 御所市通学路安全推進連絡協議会	点検実施					→
対策必要箇所における防護柵や路面標示の設置	◎：御所市、国、県警察 御所市通学路安全推進連絡協議会	要望・設置					→

◎：中心となって実施・推進する組織  
○：中心となる組織と協力して取り組む組織

## 7-5 【戦略目標V】「安全・安心」な移動ができる道路空間の確保

## (3) 多様な交通手段における交通安全対策の実施

## 2) 交通安全教育の実施

## 【事業目的】

交通事故の発生抑制や被害の低減のため、児童や高齢者などに対して、関係機関と連携しながら各年齢層に応じた交通安全教育を実施し、市民の交通安全意識の向上を図ります。

## 【事業内容】

## ■ 学校や警察と連携した児童に対する交通安全教育の実施

児童に対しては、通園・通学時や日常生活における交通安全の知識の習得、自転車での交通マナーに係る交通安全教育を、学校や警察と連携して実施します。

## ■ 高齢者に対する交通安全教育の実施

高齢者に対しては、交通ルール等の知識の習得やマナー向上を目指し、交通安全教育（交通安全教室や出前講座等）を実施します。



図：本市での交通安全教室の実施例

資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月（左）、奈良トヨペット（右）

## 【事業スケジュール】

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	短期 (R5～R9年度)					中・長期
		R5	R6	R7	R8	R9	R10～
学校や警察と連携した児童に対する交通安全教育の実施	◎：御所市、警察	教育・啓発					→
高齢者に対する交通安全教育の実施	◎：御所市、警察	教育・啓発					→

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織



7-6 実施プログラムの整理

これまでに設定した実施プログラムを以下のとおり整理します。

表:実施プログラム一覧(戦略目標Ⅰ、Ⅱ)

戦略目標	施策実施方針	実施施策案	事業内容	実施主体(◎)、推進協力主体(○)	短期(R5~R9年度)					中・長期	
					R5	R6	R7	R8	R9	R10~	
【戦略目標Ⅰ】 にぎわいを生み出す 都市空間の創出	(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	◎: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	◎: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	◎: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	◎:御所市	計画・調査・設計・工事						
			駅前駐車場の整備	◎:御所市	計画・調査・設計・工事						
	(2) 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	◎:御所市	計画・調査・設計・工事						
			東西アクセス道路の整備	協議中	協議中						
			案内サイン整備、まち歩きマップの作成	◎:御所市 ○:御所市観光協会	設計・整備						
			駅周辺のバリアフリー化	◎:御所市、国、県、警察 公共交通事業者	計画・調査・設計・整備						
	(3) 観光来訪者向け の交通環境整備	1) 駅から観光地へのアクセス性向上	国道24号の歩道改良	◎:御所市、国	計画・調査・設計・整備						
			大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備	◎:御所市 ○:バス事業者	計画・調査・設計・工事						
			観光案内所の整備、 観光案内板の設置、多言語化対応	◎:御所市 ○:観光協会	計画・設計・工事						
		2) 観光地内での歩行空間の整備	臨時バス運行事業補助金	◎:御所市 ○:バス事業者	運行						
			登山道の整備、 ハイキングコースの整備点検	◎:御所市	点検・設計・工事						
			周遊型ウォークルートサイン整備事業 御所まちの道路美装化、 ポケットパーク整備	◎:御所市 ○:街なみ環境整備事業地区協議会	計画・調査・設計・工事 調査・設計・工事						
【戦略目標Ⅱ】 誰もが快適に利用できる 移動手段の確保	(1) 公共交通ネットワークの強化	1) 地域公共交通計画の策定	「地域公共交通計画」の策定及び計画に基づく事業実施	◎:御所市地域公共交通会議 ○:御所市、国、県、警察 公共交通事業者	計画期間						
		2) 路線バス、タクシーの充実	市内路線バス運行支援事業	◎:御所市 ○:国、県、バス事業者	実施						
			福祉タクシー基本料金助成事業	◎:御所市	実施						
	(2) 公共交通の利便性向上	3) 市内公共交通の再編	市内北部と南部の地域的特性と利用者のニーズに応じた新たな公共交通網の再編	◎:御所市 ○:バス事業者、タクシー事業者 企業市民	実証 運行	本格運行					
		1) 乗り継ぎ利便性の向上	バスロケーションシステムの導入	◎:御所市 ○:県、バス事業者		導入					
			2) コミュニティバスやデマンド交通などによる移動支援	コミュニティバスの適切な運行路線の検討や便数の最適化	◎:御所市 ○:県、バス事業者	実証 運行	本格運行				
	(3) 公共交通の利用促進	1) 利用環境の整備	市南部でのデマンド交通の導入	◎:御所市 ○:県、タクシー事業者	実証 運行	本格運行					
			公共交通結節点の待合環境の整備	◎:御所市 ○:公共交通事業者	計画・設計・工事						
		2) 公共交通の利用促進	市内を運行する公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用促進	◎:御所市、公共交通事業者 ○:県	検討・実施						
			市が運行する公共交通の利用料金への運転免許証自主返納者割引など優遇措置の導入	◎:御所市 ○:警察	実施						

表:実施プログラム一覧(戦略目標Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ)

戦略目標	施策実施方針	実施施策案	事業内容	実施主体(◎)、推進協力主体(○)	短期(R5~R9年度)					中・長期
					R5	R6	R7	R8	R9	R10~
【戦略目標Ⅲ】 市内外を効果的に結ぶ 道路ネットワークの構築	(1) 広域道路ネットワークの強化	1) 広域道路ネットワークの整備	京奈和自動車道 (大和北道路、大和御所道路)の整備	◎:国 ○:御所市、県、警察	整備促進					
			国道169号 (御所高取バイパス、高取バイパス)の整備	◎:県 ○:御所市、警察	整備促進					
	(2) 市内幹線道路ネットワーク の強化	1) 幹線道路網の整備 2) 道路の維持管理	市内幹線道路の必要性や代替性の検証、 定期的な見直し	◎:御所市、国、県	検証・見直し					
			舗装修繕事業	◎:御所市、国、県	実施					
			地元の企業や市民と連携した道路清掃	◎:御所市、国、県、企業市民	清掃・回収					
【戦略目標Ⅳ】 「働く場」を創出する 交通環境の構築	(1) 企業立地を 促進する道路環境の整備	1) 企業立地を促進する道路環境 の整備	京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道 路)の整備(再掲)	◎:国 ○:御所市、県、警察	整備促進					
			国道169号(御所高取バイパス、高取バイパ ス)の整備(再掲)	◎:県 ○:御所市、警察	整備促進					
		2) 京奈和自動車道インターチェンジ間 アクセスの向上	京奈和自動車道(一般部)の整備 (御所IC~御所南IC間)	◎:国 ○:御所市、県、警察	整備促進					
			御所南ICのフルランプ化	◎:国 ○:御所市、県、警察	整備促進					
			周辺道路の整備	◎:御所市、国、県、警察	調査・設計・工事					
		3) 中心市街地外周道路ネットワークの 整備	大和高田御所線(本馬交差点)の改良促進	◎:県 ○:御所市	調査・設計・工事					
	産業集積地アクセス道路の整備		◎:御所市 ○:県	工事						
	県道榎原新庄線の整備促進		◎:県 ○:御所市	調査・設計・工事						
	(2) 通勤・移動環境の向上	1) 鉄道駅からの通勤・移動環境の向上	近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の 整備(再掲)	◎:御所市 ○:警察、公共交通事業者	計画・調査・設計・工事					
			東西アクセス道路の整備(再掲)	協議中	協議中					
			近鉄・JR御所駅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)	◎:御所市 ○:国、県、バス事業者	検討					
	【戦略目標Ⅴ】 「安全・安心」な移動が できる道路空間の確保	(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	安心して歩ける歩行空間の整備	◎: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				◎:御所市、国、県	調査・設計・工事					
2) 自転車の利用促進			駅前駐輪場の整備、放置自転車への対策	◎:御所市	計画・設計・工事・対策実施					
			自転車活用推進計画の策定	◎:御所市	検討					
(2) 道路の防災・減災機能の 強化・充実		1) 緊急輸送道路や避難路の確保	京奈和自動車道(大和北道路、大和御所道 路)の整備(再掲)	◎:国 ○:御所市、県、警察	整備促進					
			京奈和自動車道(一般部)の整備 (御所IC~御所南IC間)(再掲)	◎:国 ○:御所市、県、警察	整備促進					
			緊急輸送道路の強靱化	◎:御所市、国、県	検討・整備					
		2) 橋梁の長寿命化	指定避難所へのアクセス道路の整備	◎:御所市 ○:県	調査・設計・工事					
			「御所市橋梁長寿命化修繕計画」に基づく 施設の長寿命化の推進	◎:御所市	点検・設計・工事					
			狭隘な生活道路における拡幅や側溝整備	◎:御所市、県	調査・設計・工事					
3) 生活道路の安全確保		住民との協働による「ゾーン30+規制」を はじめとするエリア対策の検討	◎:御所市、国、県、警察 ○:市民	検討・実施						
		交通安全施設整備事業	◎:御所市	調査・設計・工事						
(3) 多様な交通手段における 交通安全対策の実施		1) 通学路での安全対策	通学路における安全点検の実施	◎:御所市、国、県、警察 御所市通学路安全推進連絡協議会	点検実施					
			対策必要箇所における防護柵や路面標示 の設置	◎:御所市、国、県、警察 御所市通学路安全推進連絡協議会	要望・設置					
		2) 交通安全教育の実施	学校や警察と連携した児童に対する 交通安全教育の実施	◎:御所市、警察	教育・啓発					
高齢者に対する交通安全教育の実施	◎:御所市、警察		教育・啓発							

## 8 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。

### 8-1 戦略目標Ⅰの評価指標

戦略目標Ⅰ「にぎわいを生み出す都市空間の創出」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

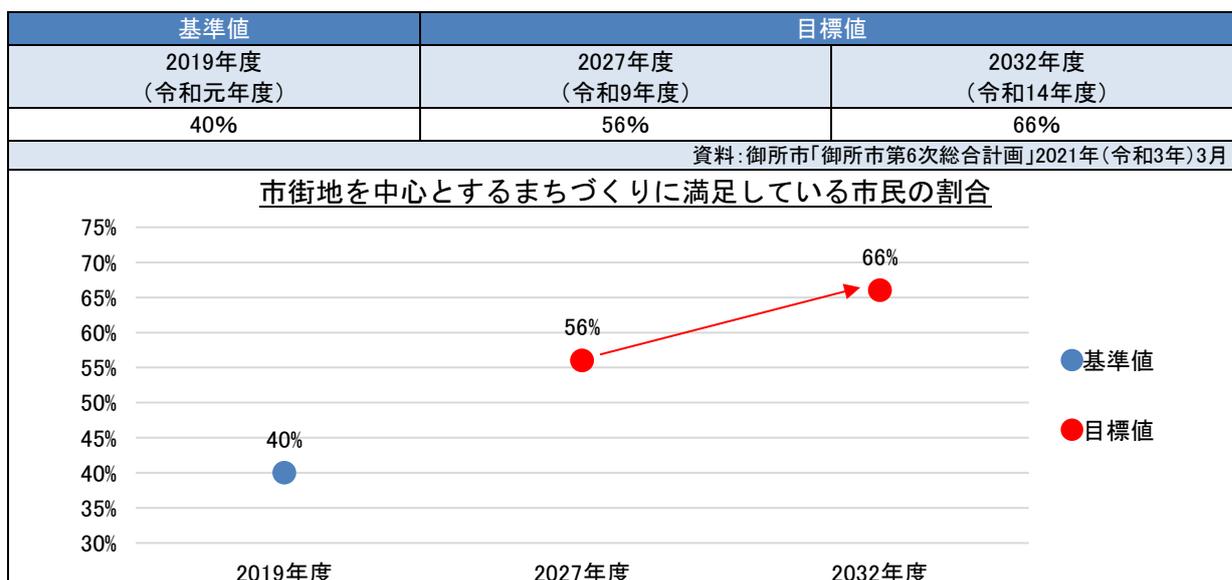
御所中心市街地地区である近鉄・JR御所駅周辺において、にぎわいを生み出す都市空間の創出に向け施策実施方針に基づき各種事業を実施します。

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」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%を基準値として、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1年間で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

## 8-2 戦略目標IIの評価指標

戦略目標II「誰もが快適に利用できる移動手段の確保」に向けて実施した事業の効果を確認するための戦略目標は、以下のとおりとします。

### (1) 人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数(年間乗降客数÷年度末人口)

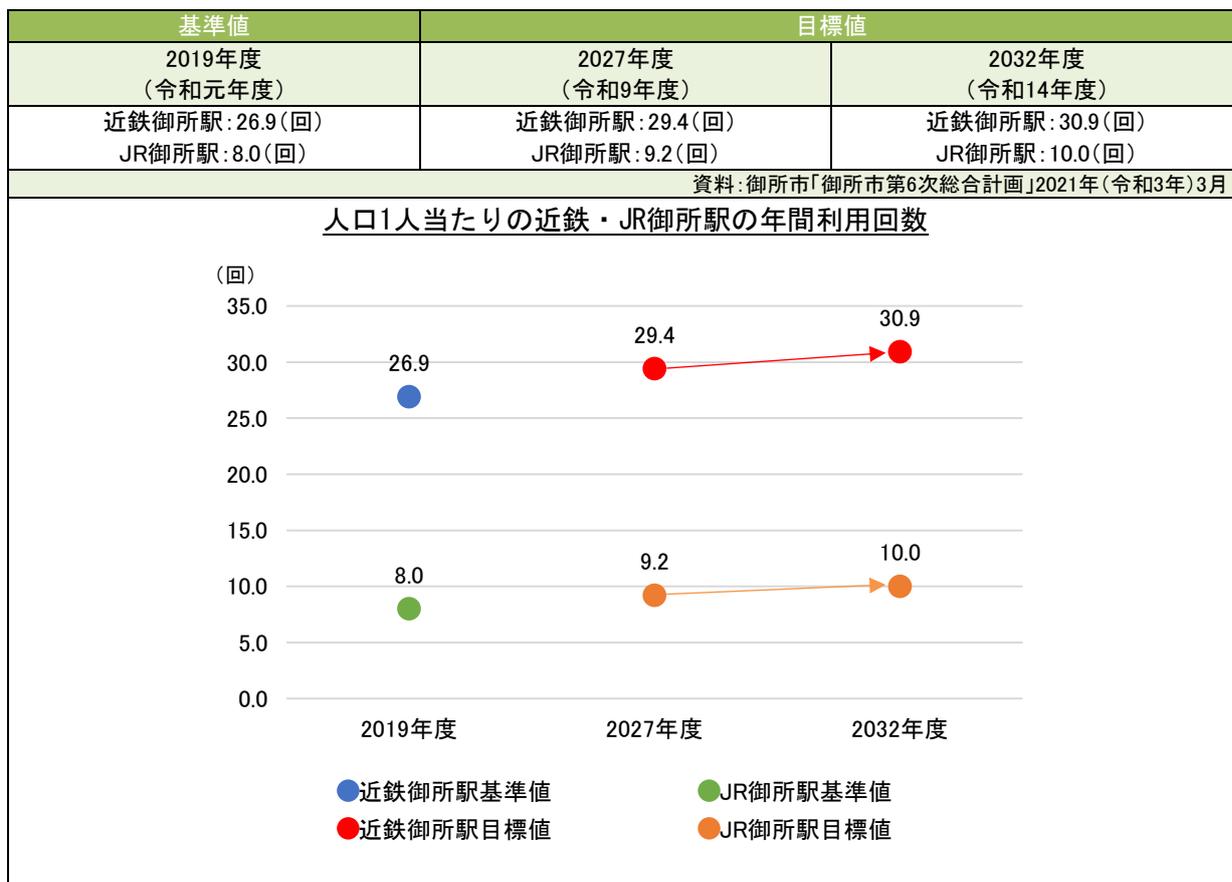
#### 1) 採用理由

「誰もが快適に利用できる移動手段の確保」に向けた市内公共交通網の再編、公共交通の利用環境の向上等の各種事業の実施により、生活機能が集積している近鉄・JR御所駅へのアクセス利便性が向上します。それにより両駅の利用者並びに利用回数の増加が期待されます。

そこで、御所市第6次総合計画の取組指標である「人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数」を評価指標とすることで、公共交通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」との整合を図った目標値とします。同計画における人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数は、2019年度(令和元年度)の基準値を26.9回(近鉄御所駅)・8回(JR御所駅)とし、計画期間である2029年度(令和11年度)には30回(近鉄御所駅)・9.5回(JR御所駅)とすることを目標としています。このことから、年間利用回数は1年間で0.31回(近鉄御所駅)・0.15回(JR御所駅)ずつおおよそ均等に増加し続けると仮定し、2027年度(令和9年度)は同じく29.4回・9.2回、2032年度(令和14年度)は30.9回・10.0回を目標値として設定します。



※総合計画では、2018年度(平成30年度)の実績値を2019年度(令和元年度)の基準値として扱っていたため、計画に倣い基準値を設定した。

### 8-3 戦略目標Ⅲの評価指標

戦略目標Ⅲ「市内外を効果的に結ぶ道路ネットワークの構築」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) 道路舗装率

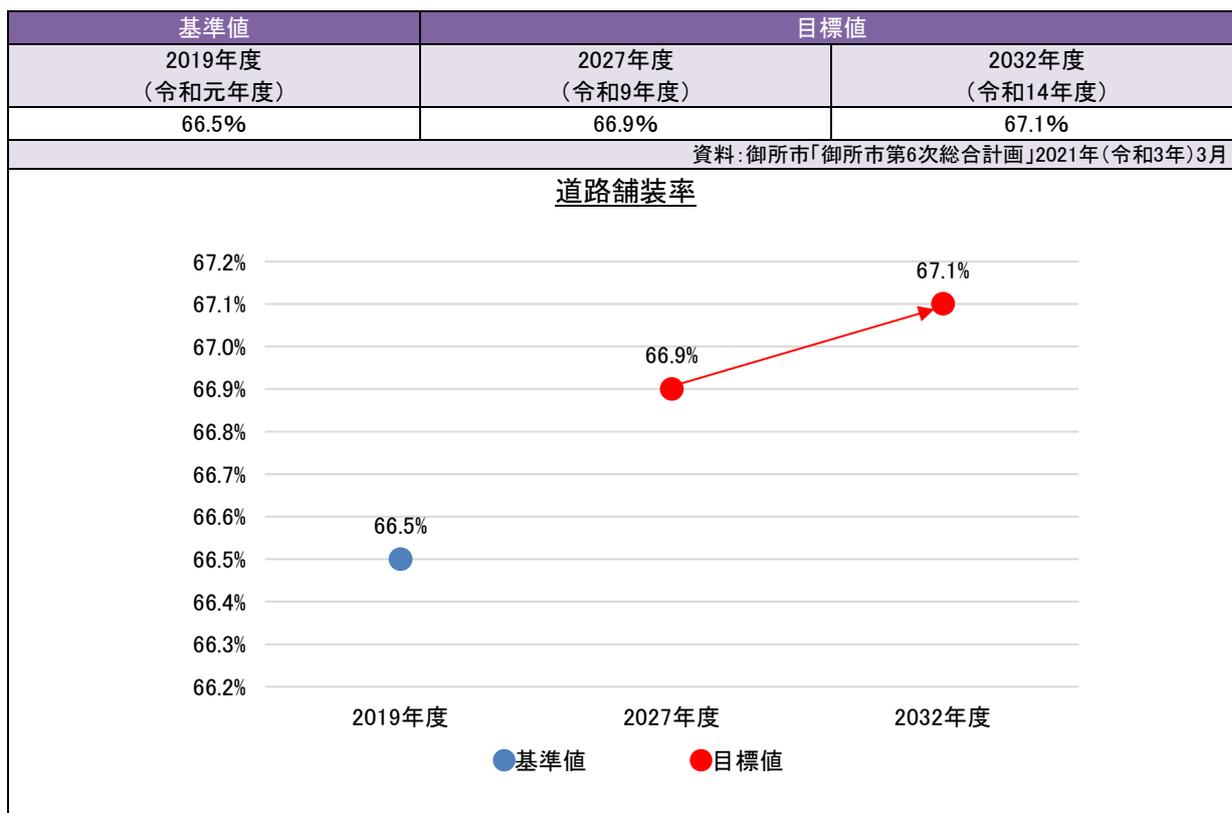
##### 1) 採用理由

京奈和自動車道や国道169号の整備による広域道路ネットワークの構築ならびに市内幹線道路の定期的な見直しによる整備の推進等により、市内の道路舗装率の向上が期待され、渋滞の緩和や拠点間の移動の円滑化が図られます。

そこで、御所市第6次総合計画の取組指標である「道路舗装率」を評価指標とすることで、道路ネットワーク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」との整合を図った目標値とします。同計画における道路舗装率は、2019年度（令和元年度）の66.5%を基準値として、計画期間である2029年度（令和11年度）には67.0%とすることを目標としています。このことから、道路舗装率は1年間でおよそ0.05%ずつ均等に増加し続けると仮定し、2027年度（令和9年度）は66.9%、2032年度（令和14年度）は67.1%を目標値として設定します。



### 8-4 戦略目標Ⅳの評価指標

戦略目標Ⅳ「『働く場』を創出する交通環境の構築」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) 事業所数

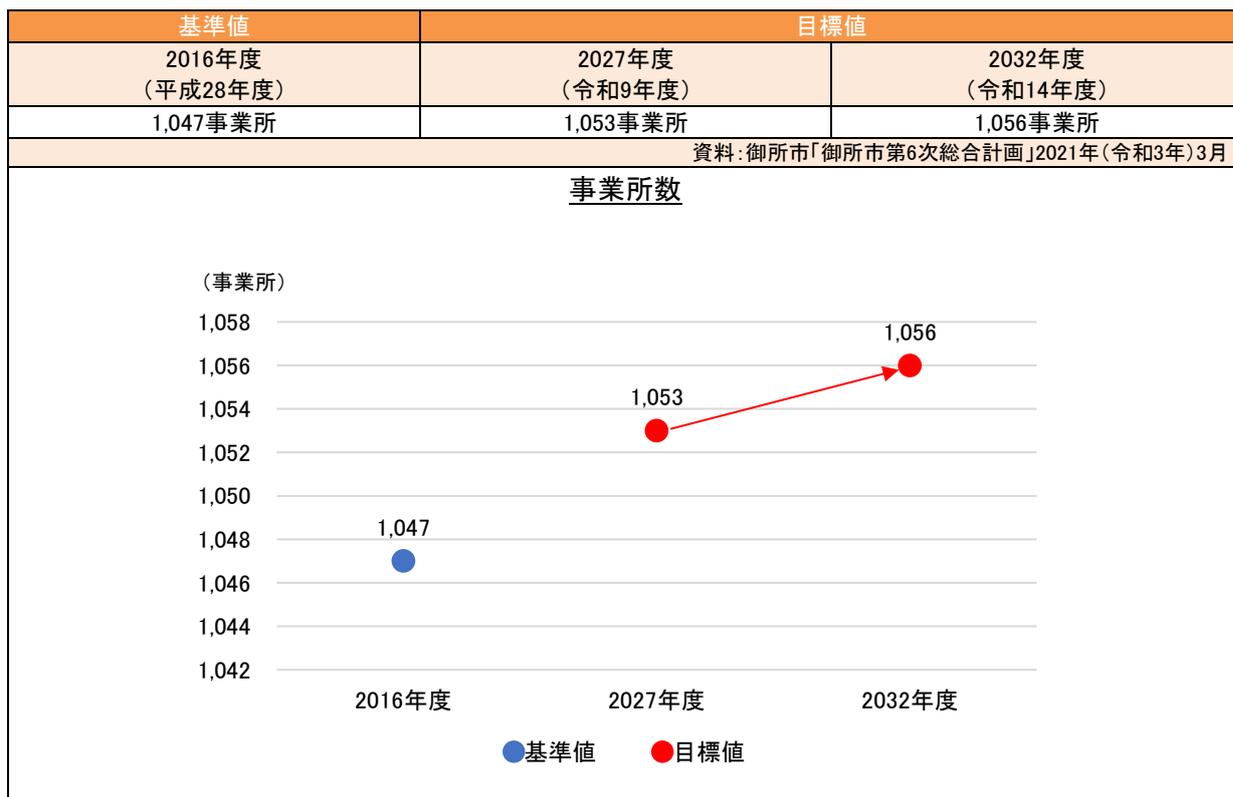
##### 1) 採用理由

京奈和自動車道の整備促進やコミュニティバス等を活用した通勤・移動手段の確保により、本市への企業立地が促進され、雇用の機会創出ならびに産業基盤強化が期待されます。

そこで、御所市第6次総合計画の取組指標である「事業所数」を評価指標とすることで、企業立地の促進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」を参考に目標値を設定します。同計画において事業所数は、計画期間である2029年度(令和11年度)には1,055事業所とすることを目標としています。このことから、2016年度(平成28年度)の1,047事業所を基準値として事業所数は1年間でおよそ0.6事業所ずつ均等に増加し続けると仮定し、2027年度(令和9年度)は1,053事業所、2032年度(令和14年度)は1,056事業所を目標値として設定します。



※総合計画では、2016年度(平成28年度)の実績値を計画策定時(2019年度(令和元年度))の基準値として扱っていたが、本計画では2016年度(平成28年度)の実績値を基準値として目標値を設定した。

## 8-5 戦略目標Vの評価指標

戦略目標V「『安全・安心』な移動ができる道路空間の確保」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) 市内交通人身事故発生件数

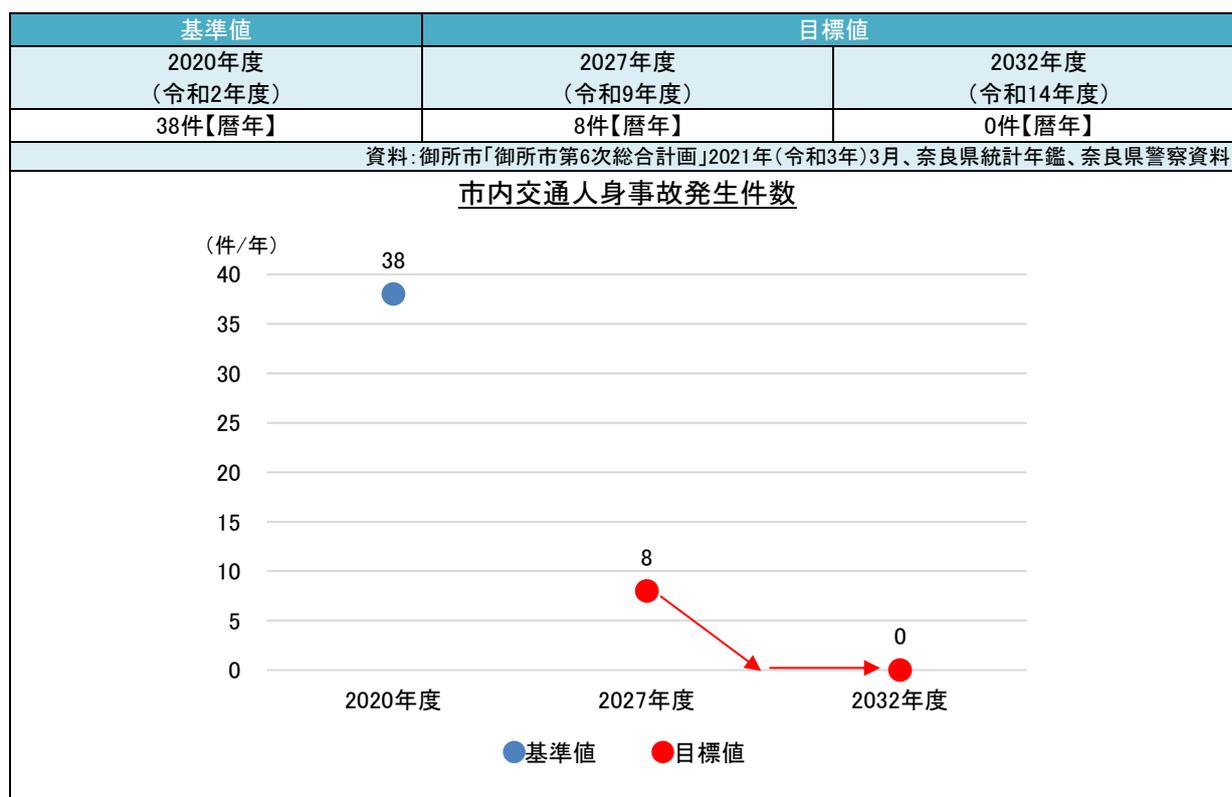
#### 1) 採用理由

市内歩行空間の整備や通学路における安全対策、児童や高齢者に対する交通安全教育等を実施することで、安全・安心な道路空間の構築が期待されます。

そこで、御所市第6次総合計画の取組指標である「市内交通人身事故発生件数」を評価指標とすることで、安全・安心な移動ができる環境の構築に向けた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」との整合を図った目標値とします。同計画における市内交通人身事故発生件数は、計画期間である2029年度（令和11年度）には暦年で0件とすることを目標としています。本市における2020年度（令和2年度）の市内交通人身事故発生件数は暦年で38件となっており、年々減少しています。このことから、市内交通人身事故発生件数は1年間でおおよそ4件ずつ均等に減少し続けると仮定し、2027年度（令和9年度）は暦年で8件、2032年度（令和14年度）は0件を目標値として設定します。

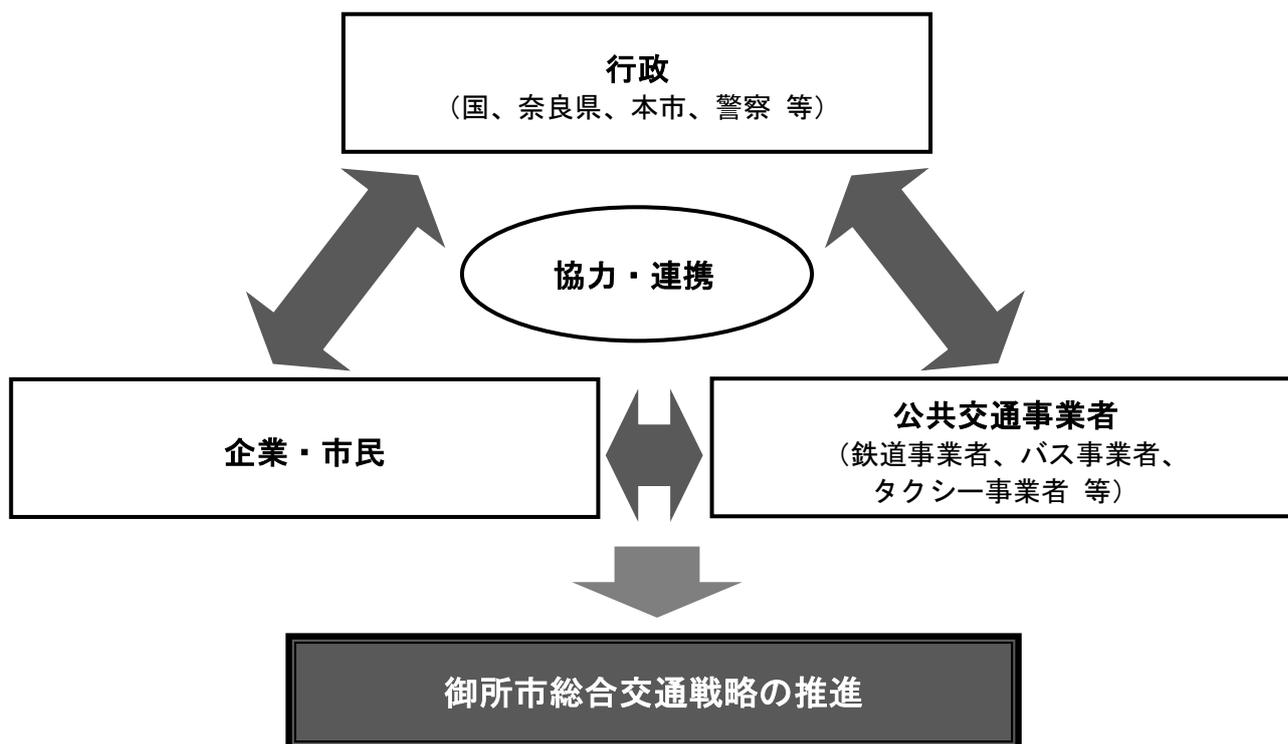


## 9 事業評価・推進体制

### 9-1 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ことが必要です。

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

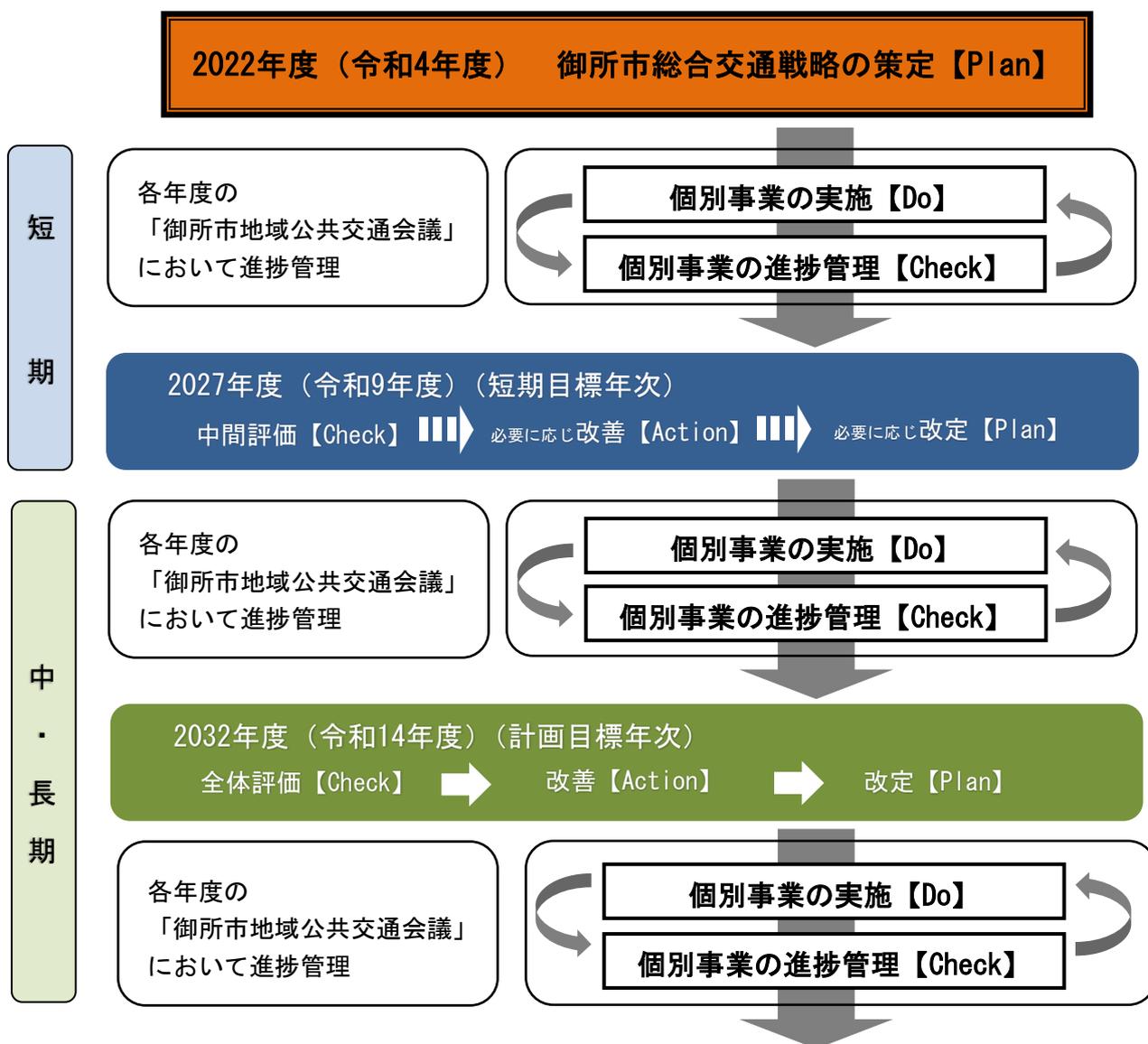
事業主体	役割
企業市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進について理解と関心を深めます。</li> <li>・バスや鉄道などの公共交通を積極的に利用します。</li> <li>・交通施設の清掃等の維持管理に積極的に関わります。</li> <li>・環境や健康に配慮し、できる限り自家用車の利用を控えるようにします。</li> <li>・事業の推進と協力を行います。</li> </ul>
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者のニーズを把握し、安全かつ快適に利用できる交通サービスを提供します。</li> <li>・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。</li> <li>・事業の推進と協力を行います。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業を推進し、評価と改善を行います。</li> <li>・事業を推進するために、公共交通事業者や市民に必要なに応じて支援を行います。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 9-2 事業評価・改善の仕組み

総合交通戦略を確実に実行していくためには、コロナ禍による影響を含めた社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、財政状況の変化、まちづくり関連施策の展開状況などに柔軟に対応しなければなりません。そして、計画の見直し、または新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められます。

本市では、市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保、その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した運送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的として、「御所市地域公共交通会議」が2009年（平成21年）3月に設置されました。同会議には、公共交通事業関係者を委員に選定し、これまで様々な議論がなされてきました。

そのため、各実施主体が各年度において個別事業を実施し、各年度の「御所市地域公共交通会議」で事業の進捗管理を行うことで、着実な事業実施に向けた環境を確保します。また、短期目標年次である2027年度（令和9年度）では中間評価により実施事業全体の効果と進捗状況を把握し、必要に応じて改善等を行います。計画目標年次である2032年度（令和14年度）には、実施事業全体の進捗状況と評価指標の達成状況を見直し、御所市総合交通戦略の改定を行うPDCAサイクルを構築して進めていきます。



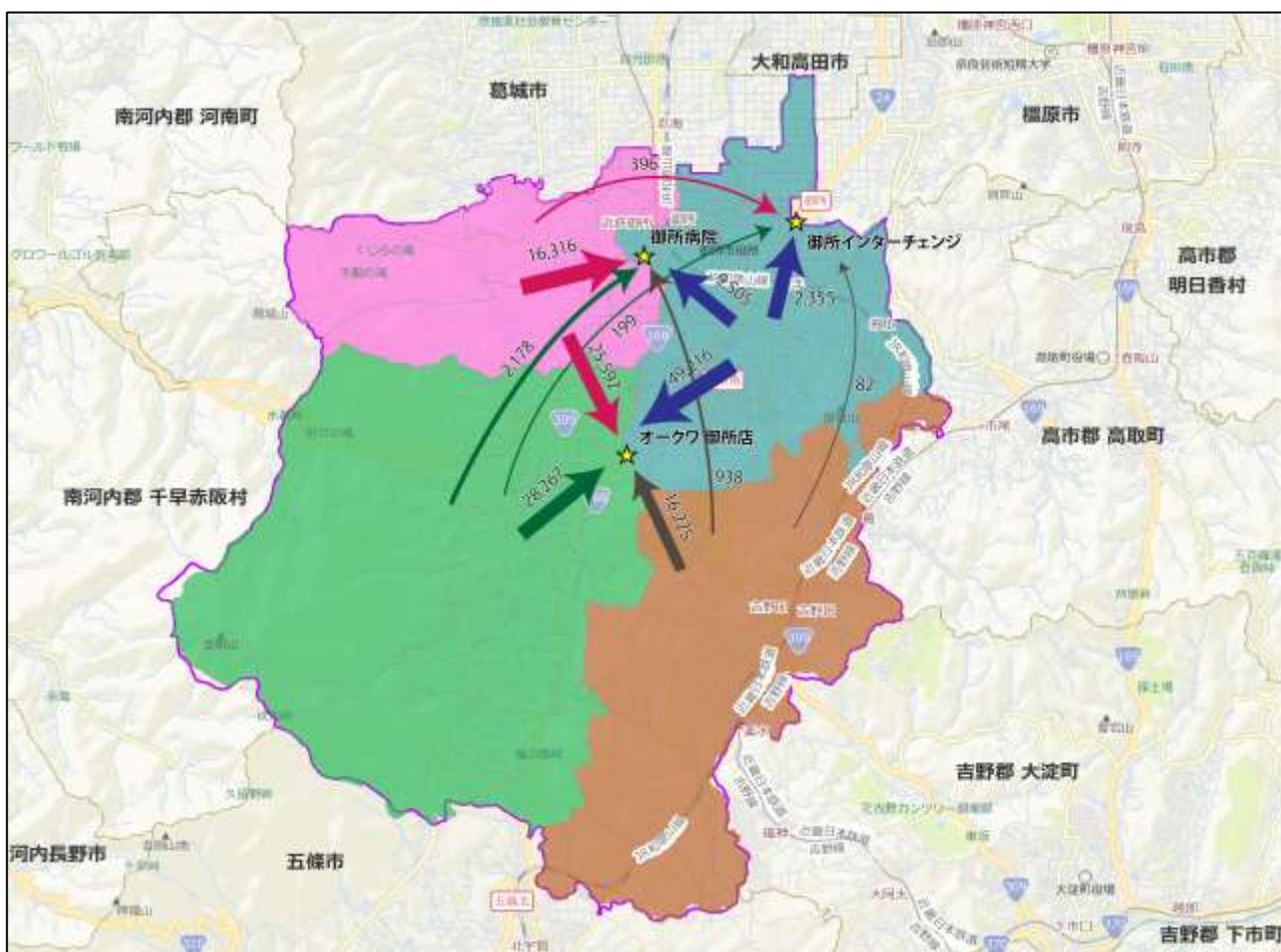
図：評価・改善のイメージ

# 10 参考資料

## 10-1 携帯電話位置情報による行動分析

- ・ 携帯位置情報に基づく行動分析によれば、済生会御所病院には市内北西部、市内北東部からの来院者が多く、オークワ御所店には市内全域から来店しています。御所インターチェンジは北東部からの来訪が多くなっています。
- ・ 市外からの駅利用については、奈良県内の隣接市町村からの利用が中心となっています。とくに近鉄御所駅は大和高田市、橿原市、葛城市、五條市からの利用者が多くなっています。
- ・ 市外からの来訪については、御所市インターチェンジは上り・下りともに五條市と橿原市からの来訪が最も多くなっています。済生会御所病院は葛城市と橿原市からの来訪が多く、オークワ御所店は五條市からの来店が多いのが特徴です。

単位：人

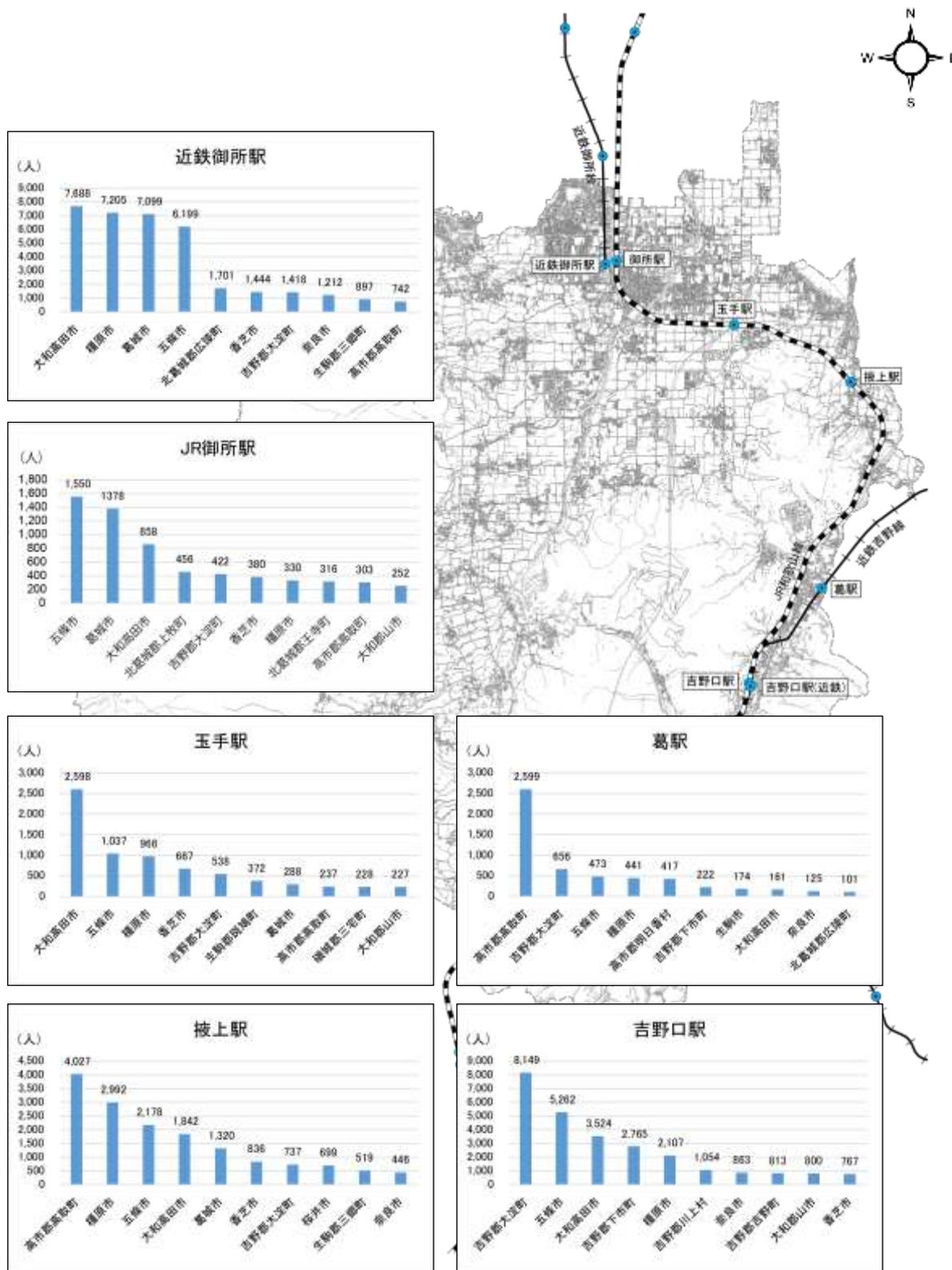


※携帯位置情報に基づく行動分析では以下の人数を合計した。

- ・ 対象期間は2021年4月1日～9月30日
- ・ 5時から翌日5時までの24時間に1回以上来訪かつ15分以上滞在（インターチェンジは0分以上）

図：モバイルデータによる市内の移動イメージ

資料：KDDI携帯位置情報

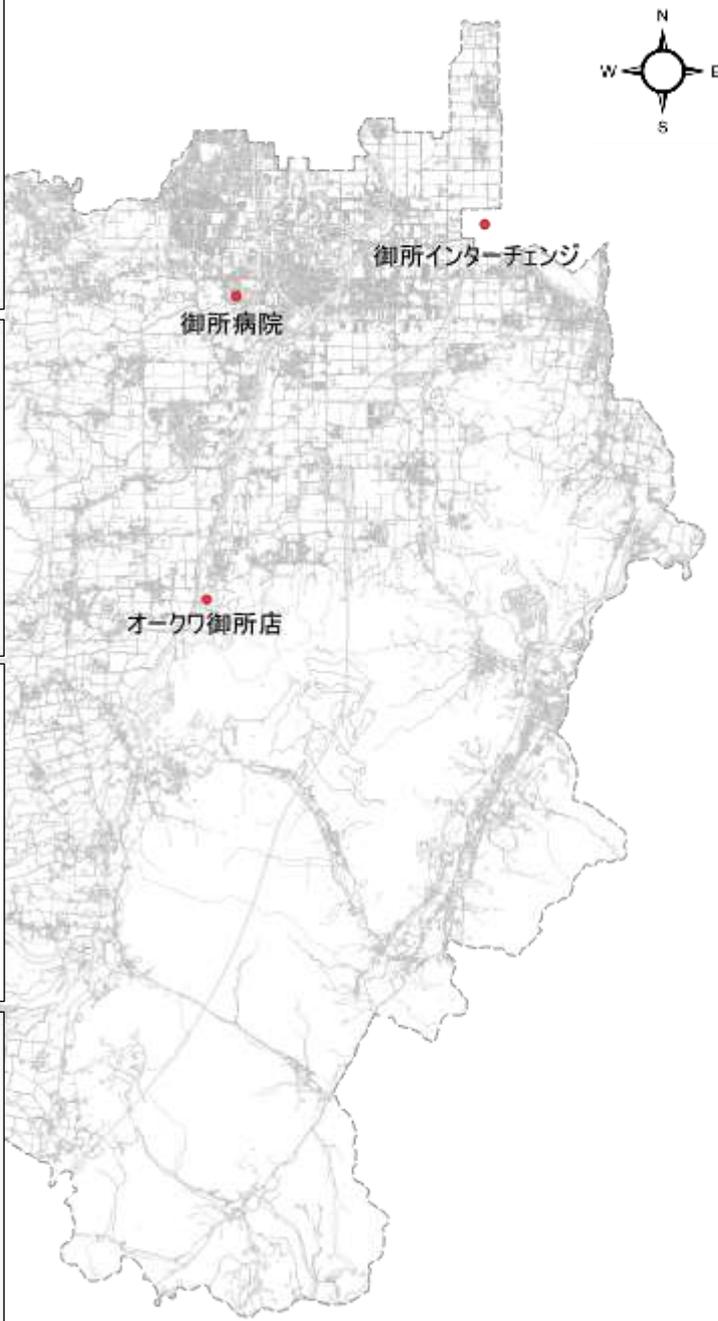
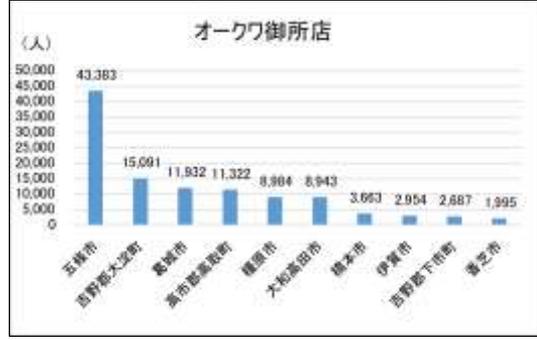
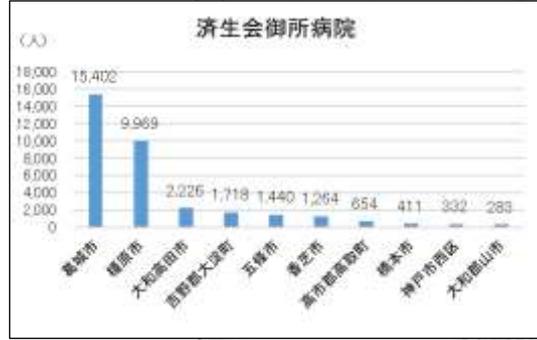
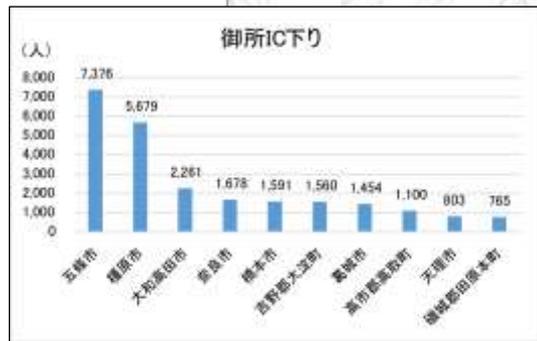
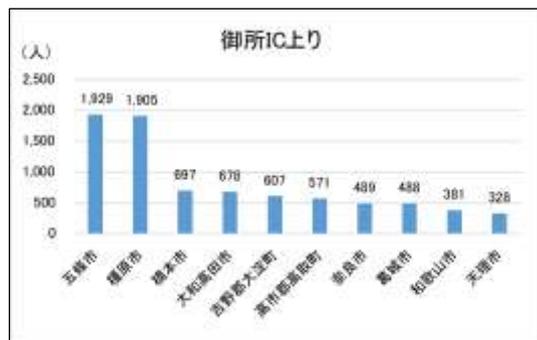


※携帯位置情報に基づく行動分析では以下の人数を合計した。

- ・対象期間は2021年4月1日～9月30日
- ・5時から翌日5時までの24時間に1回以上来訪

図：モバイルデータによる市外からの駅利用

資料：KDDI携帯位置情報



※携帯位置情報に基づく行動分析では以下の人数を合計した。

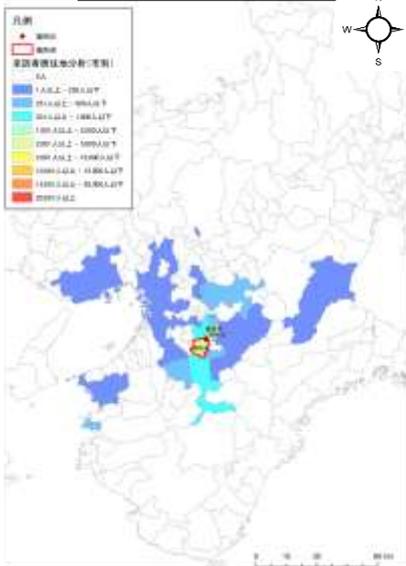
- ・対象期間は2021年4月1日～9月30日
- ・5時から翌日5時までの24時間に1回以上来訪かつ15分以上滞在（インターチェンジは0分以上）

図：モバイルデータによる市外からの来訪

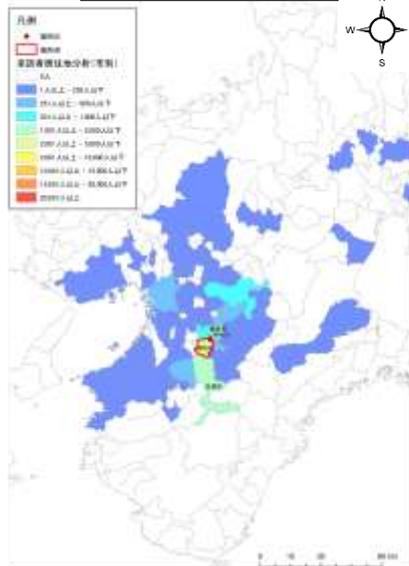
資料：KDDI携帯位置情報

[御所IC上り]

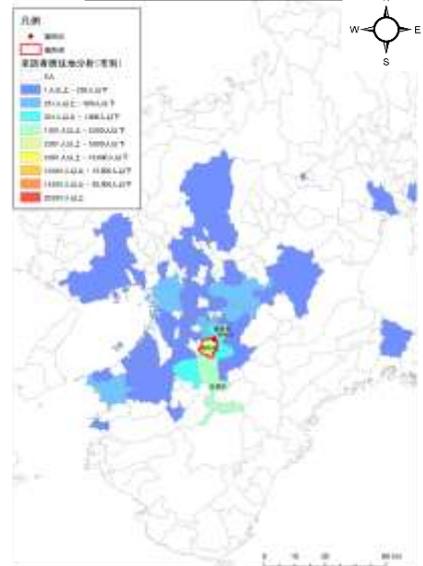
2019年4月～9月



2020年4月～9月

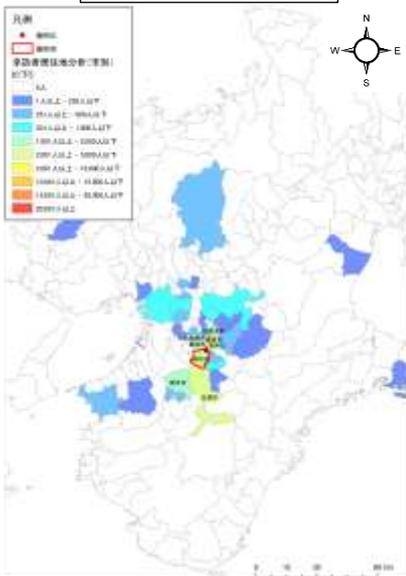


2021年4月～9月

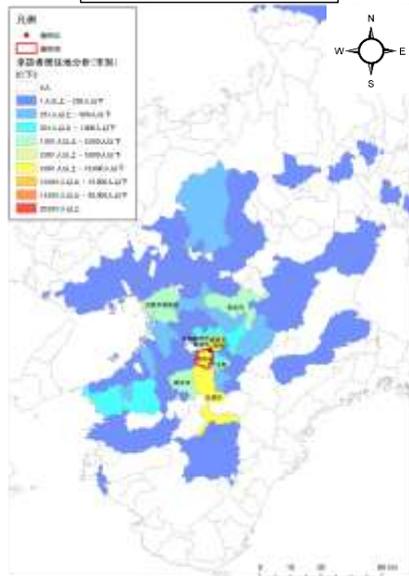


[御所IC下り]

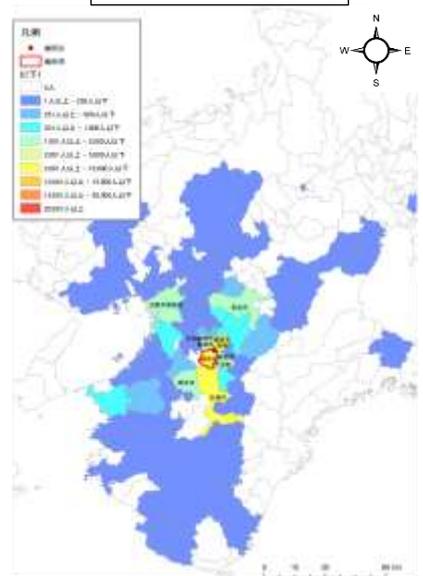
2019年4月～9月



2020年4月～9月



2021年4月～9月



図：市外からの来訪(経年変化)

資料：KDDI携帯位置情報

## 10-2 計画策定の経緯

表:御所市総合交通戦略策定の経緯

時 期	内 容
2022年(令和4年) 1月28日(金)	第26回御所市地域公共交通会議(書面開催) 【議題】 ・御所市総合交通戦略の策定について
2022年(令和4年) 5月12日(木)	第28回御所市地域公共交通会議(書面開催) 【議題】 ・市の現況と課題について
2022年(令和4年) 6月29日(水)	第29回御所市地域公共交通会議 【議題】 ・将来像・戦略目標・施策実施方針について
2022年(令和4年) 10月17日(月)	第31回御所市地域公共交通会議 【議題】 ・総合交通戦略(案)について ・パブリックコメントについて
2022年(令和4年) 12月12日(月) ～2023年(令和5年) 1月12日(木)	パブリックコメント 【公表場所】 ・御所市ホームページ
2023年(令和5年) 2月22日(水)	第34回御所市地域公共交通会議 【議題】 ・パブリックコメントの結果、対応 ・御所市総合交通戦略の承認
2023年(令和5年) 3月	計画公表





## 御所市総合交通戦略

発行日：2023年（令和5年）3月

〒639-2298 奈良県御所市1番地の3

発行者：御所市 企画政策部 まちづくり推進課

TEL：0745-44-3168 FAX：0745-62-5425



市章