

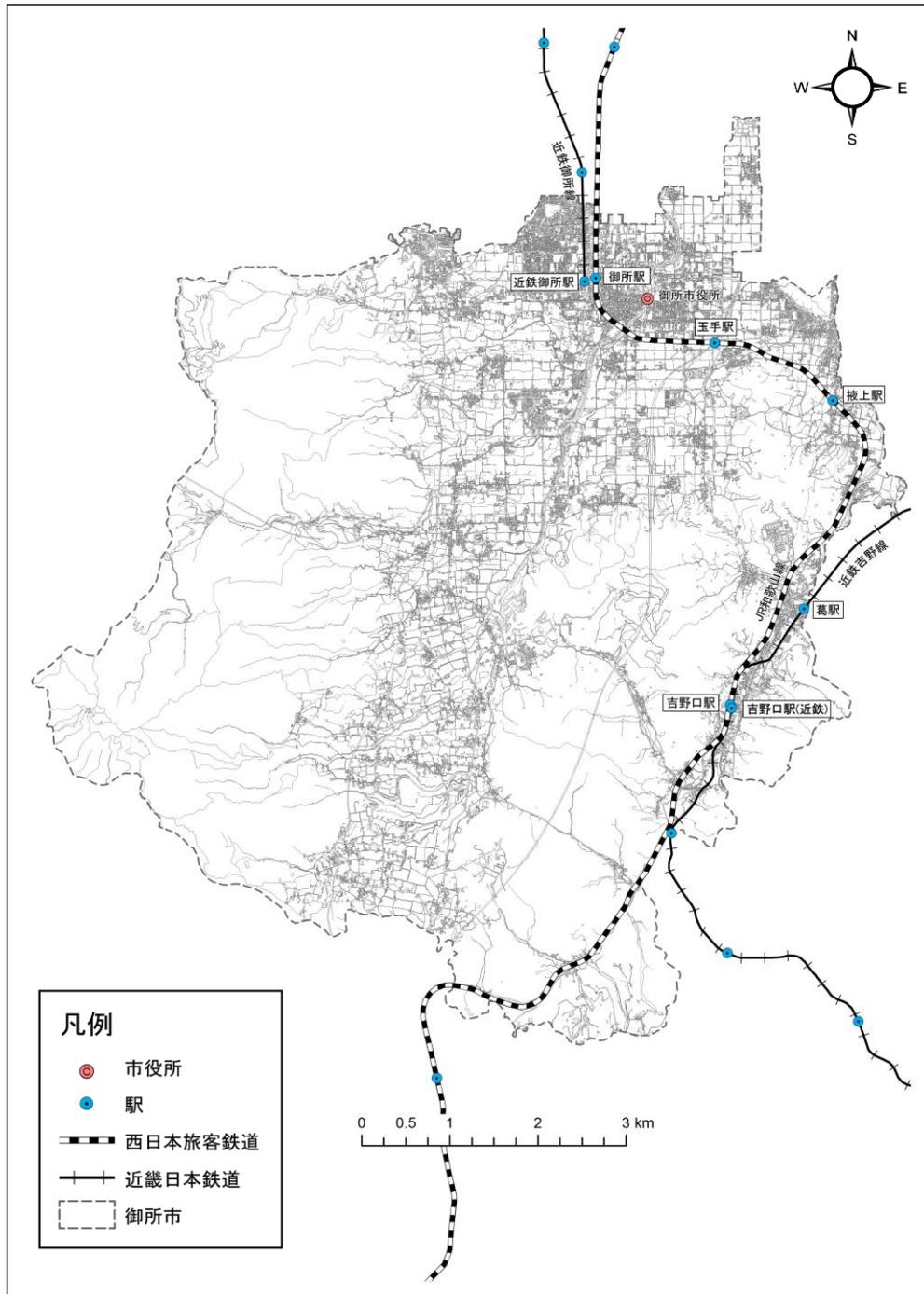
## 2-4 公共交通

### (1) 鉄道

#### 1) ネットワーク・サービス水準

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

※JR和歌山線：御所駅、玉手駅、掖上駅、吉野口駅 近鉄御所線：近鉄御所駅 近鉄吉野線：葛駅、吉野口駅



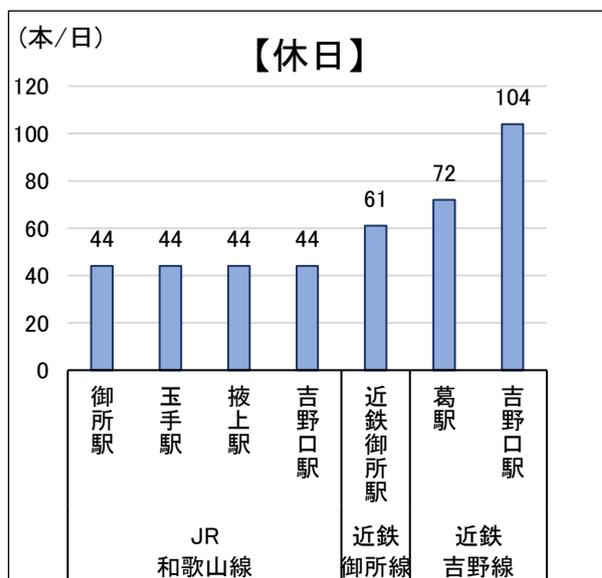
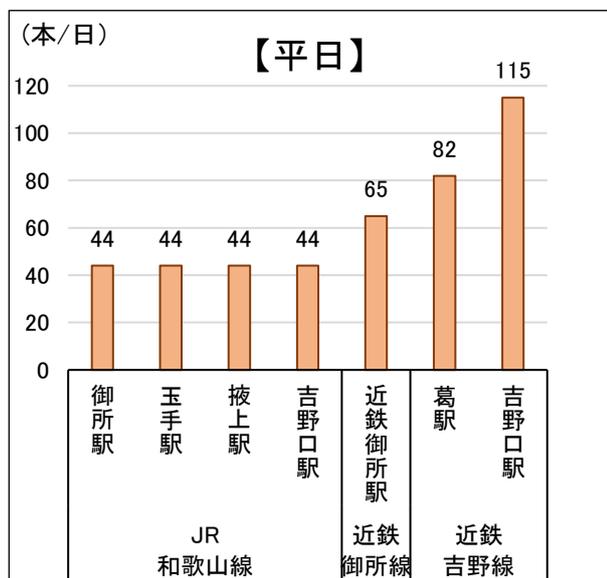
図：鉄道路線図

資料：国土交通省鉄道局「鉄道要覧」

表：駅別運行状況

路線	駅名	運行本数				始発時刻	終発時刻
		平日		休日			
		上り	下り	上り	下り		
JR 和歌山線	御所駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:16	23:36
	玉手駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:11	23:38
	掖上駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:08	23:41
	吉野口駅	22本/日	22本/日	22本/日	22本/日	6:03	23:45
近鉄 御所線	近鉄御所駅	65本/日	-	61本/日	-	5:16	0:02
近鉄 吉野線	葛駅	41本/日	41本/日	36本/日	36本/日	5:21	23:51
	吉野口駅	58本/日	57本/日	52本/日	52本/日	5:19	23:54

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



図：一日あたりの運行本数

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

## 2) 輸送実績

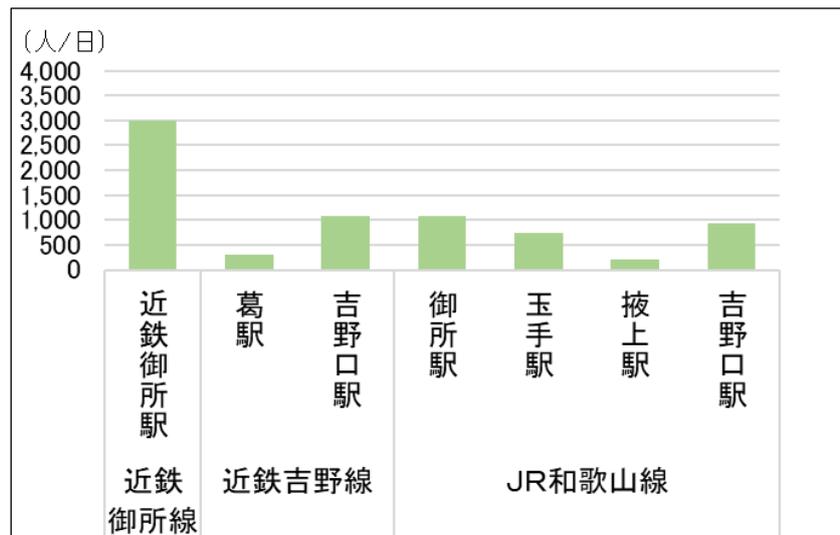
- ・ 2021年（令和3年）時点での市内の7駅の平均乗降客数の合計は7,378人/日で、2012年（平成24年）の10,096人/日と比べて約27%減少しています。
- ・ 2021年（令和3年）時点で平均乗降客数の最多は近鉄御所駅で3,003人/日、最少は掖上駅の216人/日となっています。
- ・ 2021年（令和3年）時点で近鉄御所駅の平均乗降客数は、2012年（平成24年）と比較して約37%減少しており、全駅での減少幅（約27%）と比較して利用者の減少が著しくなっています。

表：駅別日平均乗降客数の推移(2012年～2021年)

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

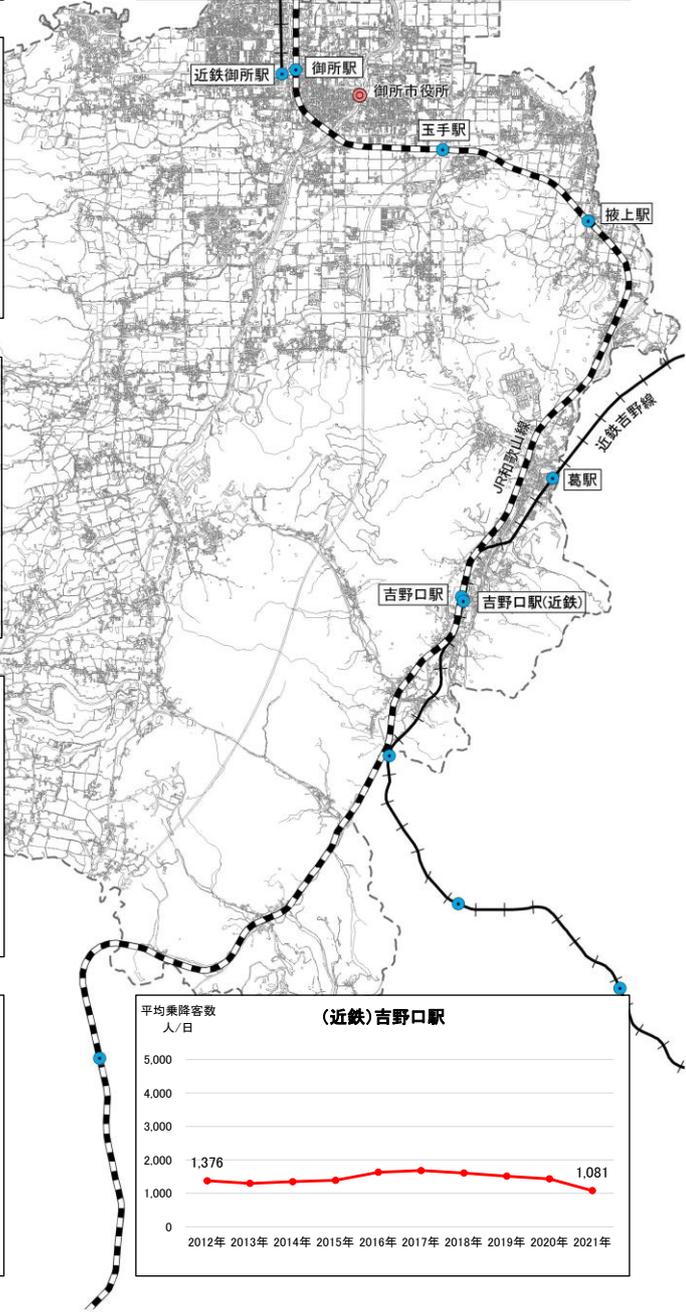
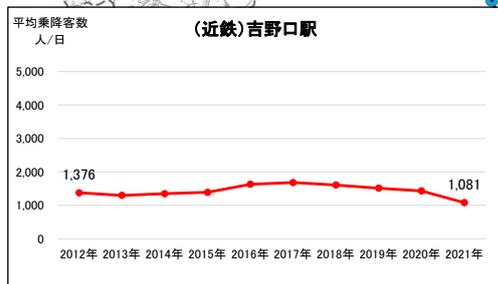
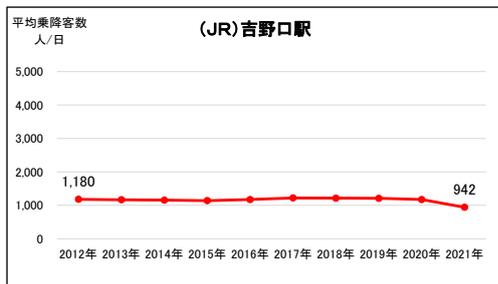
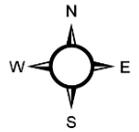
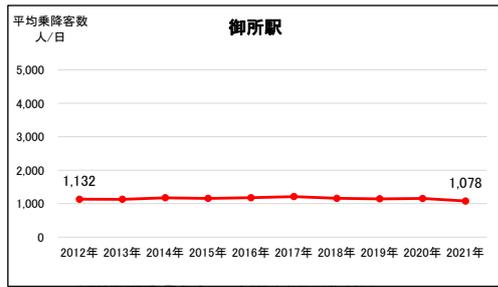
単位：人/日

資料：奈良県統計年鑑より算出



図：駅別日平均乗降客数の比較(2021年)

資料：奈良県統計年鑑より算出



図：駅別日平均乗降客数の推移(2012年～2021年)

資料：奈良県統計年鑑より算出

### 3) バリアフリー状況

- ・ 近鉄御所駅では駅前広場が整備されていますが、すべての駅で車いす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和歌山線では構内トイレが設置されていません。

表：鉄道各駅のバリアフリー状況

路線	駅名	駅前広場※	バリアフリー状況							
			構内トイレ				車いす利用者用駐車施設	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。

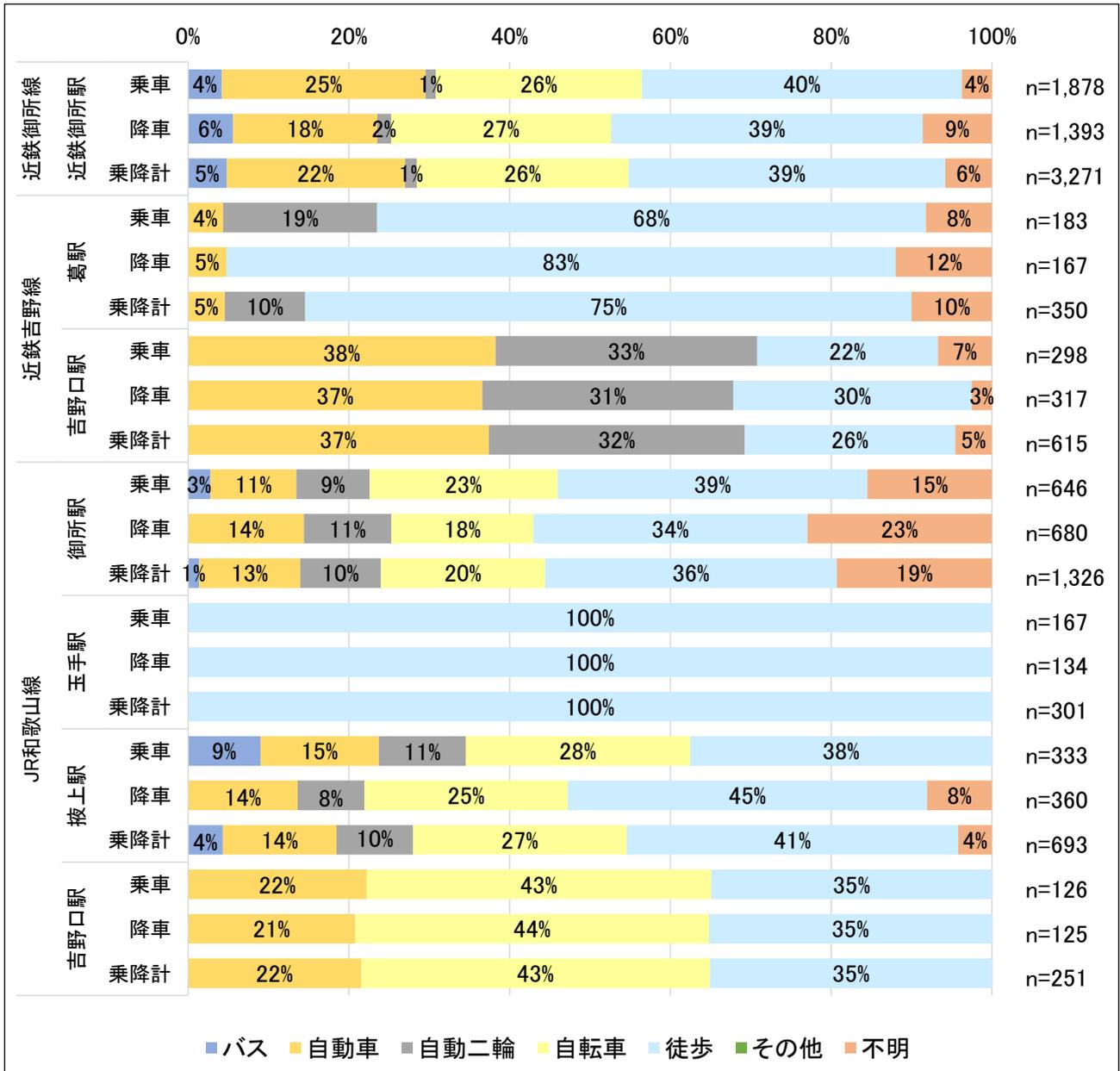
※スロープについては、「駅構外～改札口間」「改札口～ホーム間」のいずれかで設備があると判断できた場合に「○」と表記している。

※JR和歌山線「御所駅」「玉手駅」「掖上駅」「吉野口駅」、近鉄御所線「近鉄御所駅」、近鉄吉野線「吉野口駅」には駅前に公衆トイレ等が設置されています。

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

#### 4) 駅端末交通手段

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



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

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

図：駅端末交通手段(平日)

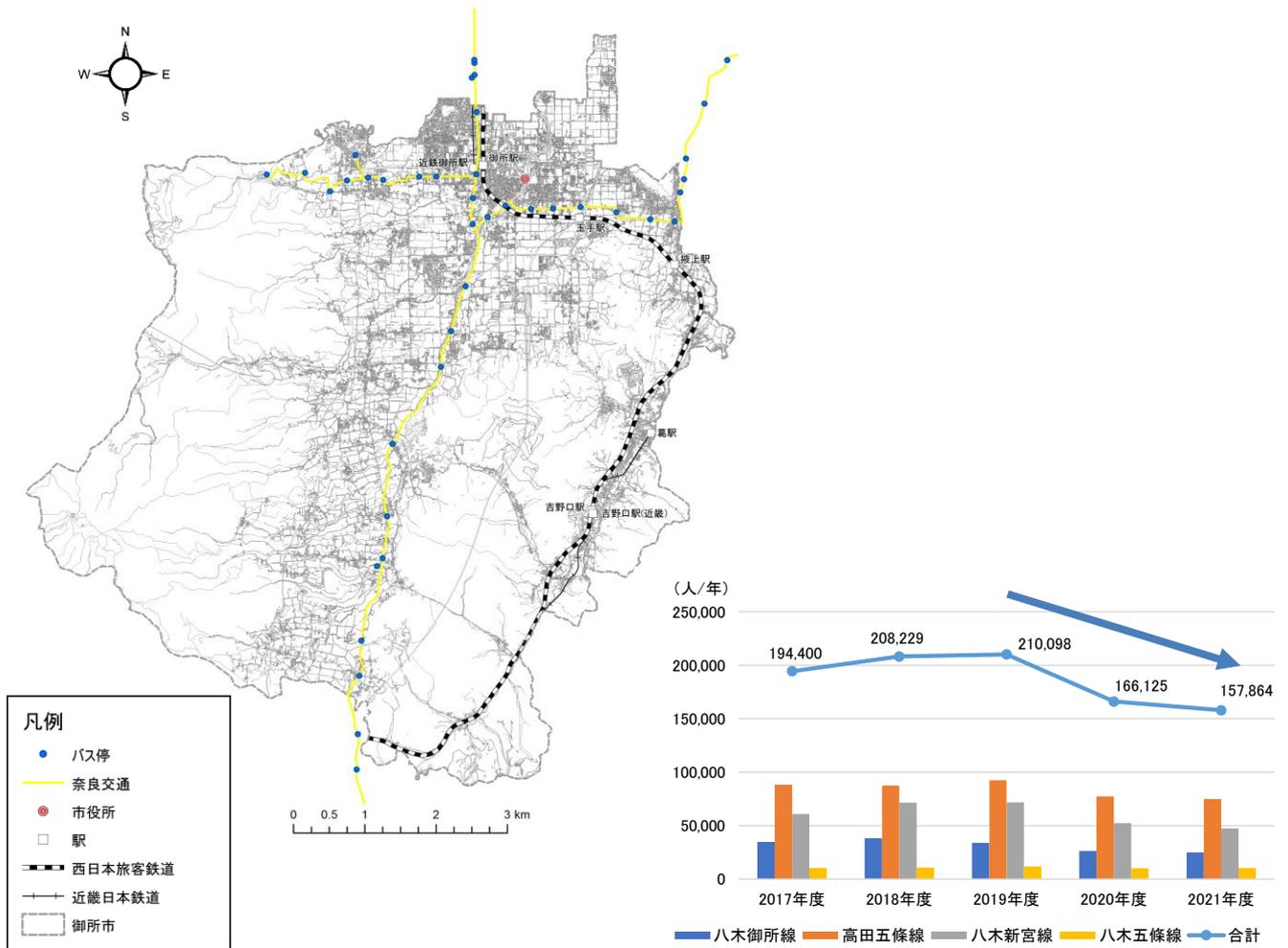
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

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

## (2) バス

### 1) 一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)

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



※利用人員は推定。年度は10月～9月を1年としている。  
 図:バス路線網(路線バス)と利用人員の推移(2017年度～2021年度)  
 資料:国土数値情報、奈良交通HP、御所市提供資料

## 2) 自家用有償旅客運送（コミュニティバス）

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

表：コミュニティバス再編の概要

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

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



(3) タクシー

1) 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)

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

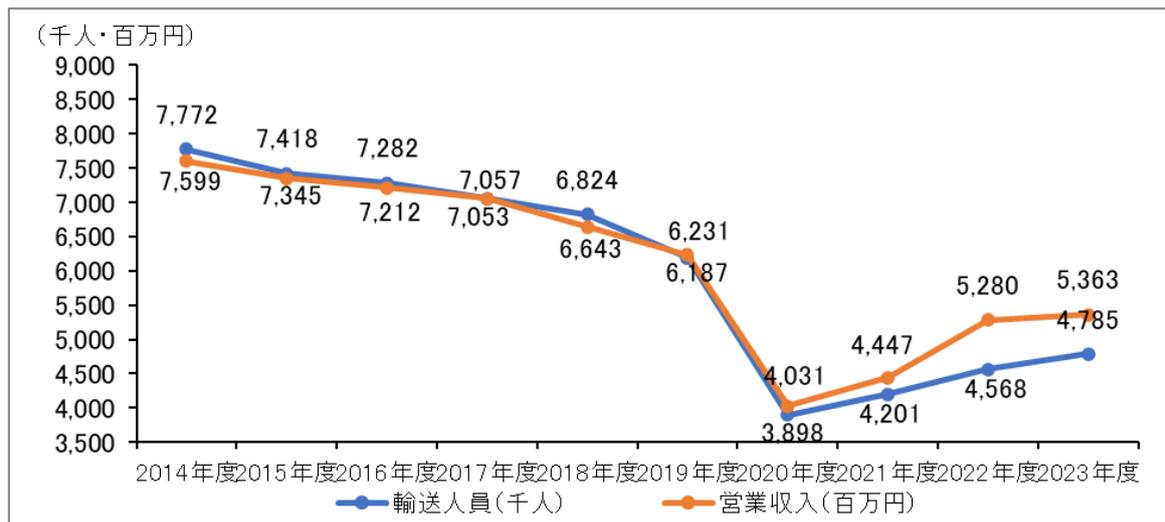


図:奈良県におけるタクシー輸送人員と運送収入の推移(2014年度～2023年度)

資料:国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局

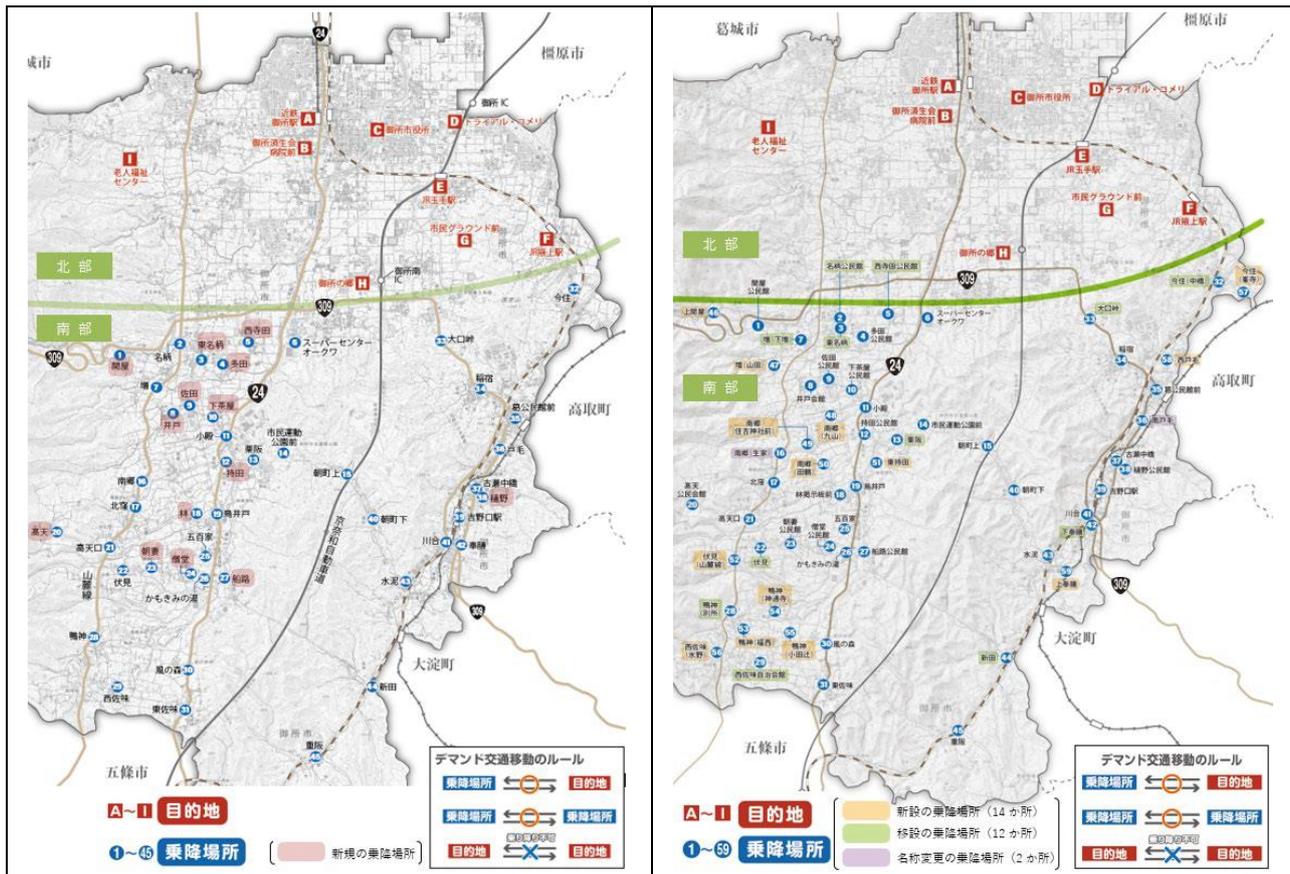
## 2) 一般乗合旅客自動車運送事業（デマンドタクシー）

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

表：デマンドタクシーの概要

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

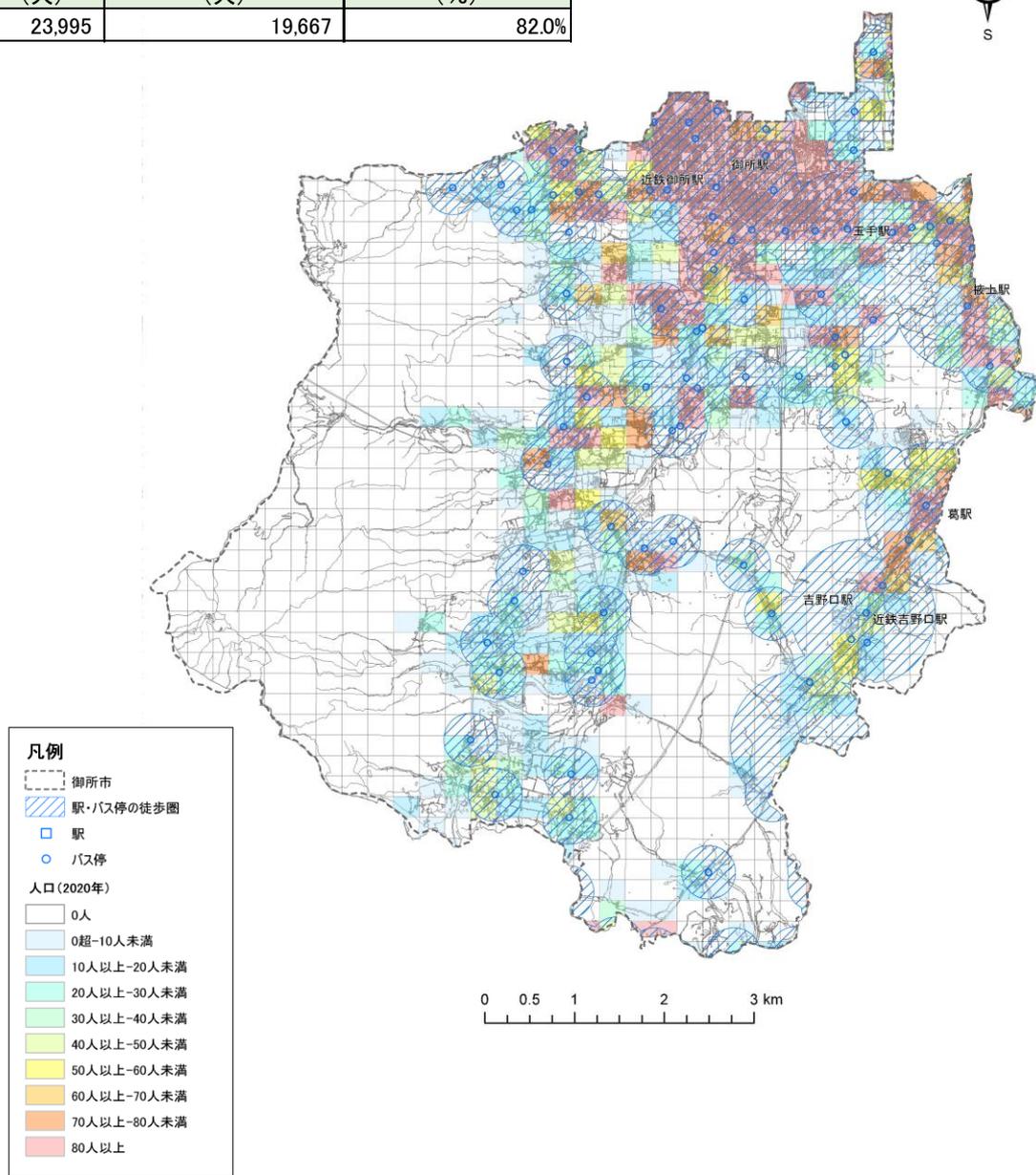
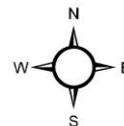
資料:御所市HP、御所市「御所市地域公共交通計画」2023年(令和5年)12月改策定



(4) 公共交通カバー率

- 本市における公共交通カバー人口は、2020年（令和2年）時点で19,667人で、公共交通カバー率は82.0%となっています。

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



※公共交通カバー率＝鉄道・バス停徒歩圏内の居住人口/総人口

※鉄道駅については半径800m、バス停については半径300mを徒歩圏内とし、徒歩圏内に居住する人口を都市の総人口で除して算出しています。

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

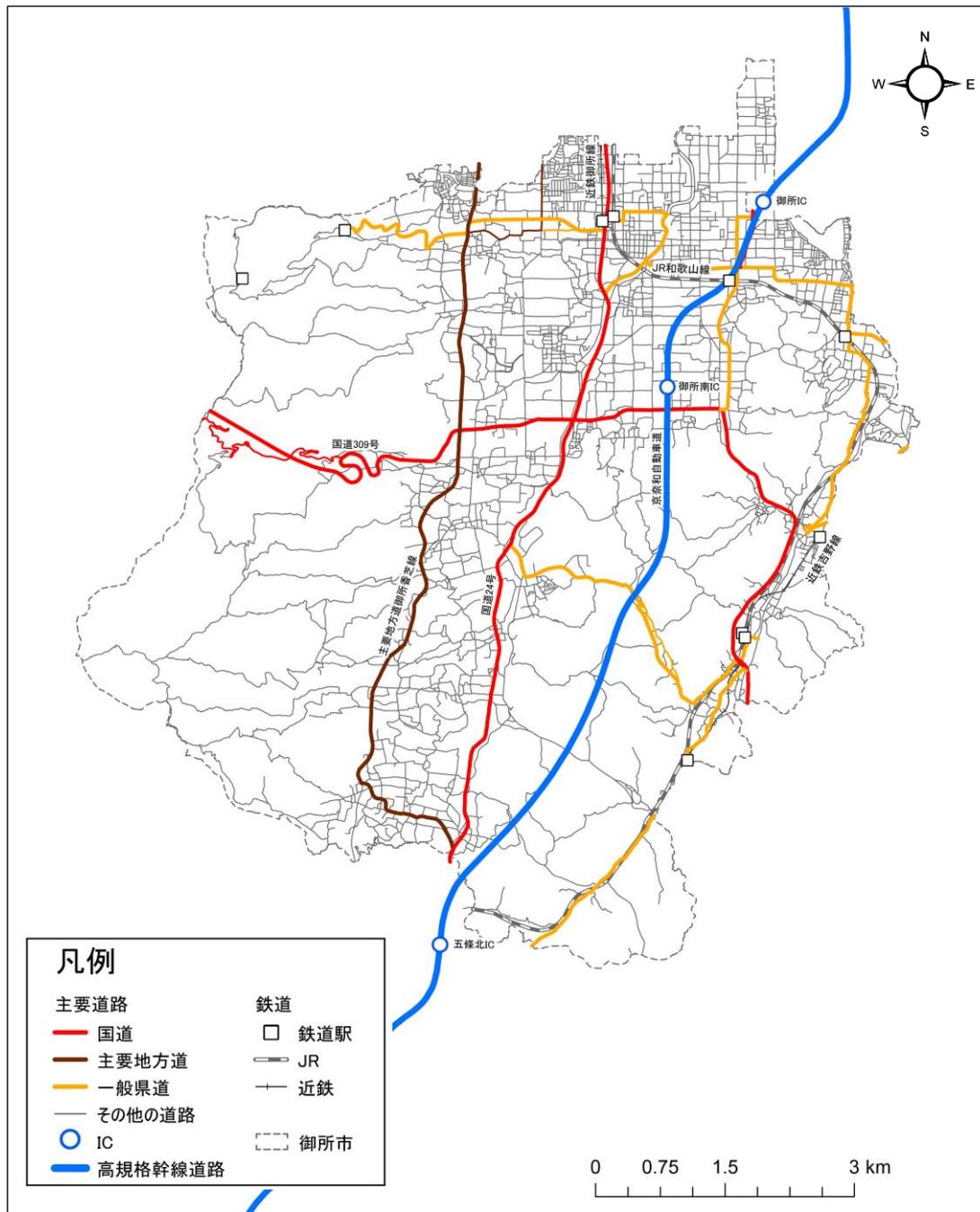
図: 公共交通カバー率

資料: 国土交通省「国土数値情報」2020年(令和2年)

## 2-5 道路等

### (1) 広域道路ネットワーク

- ・ 本市は高規格道路の京奈和自動車道と国道24号、主要地方道御所香芝線が市内を縦断し、国道309号が市内を横断する広域道路ネットワークを形成しています。
- ・ 高規格道路として京奈和自動車道が市内を縦走しており、中心市街地地区周辺に御所ICと御所南ICの2つのICがあります。
- ・ 今後、京奈和自動車道の全線開通並びに御所高取バイパスの開通により、奈良県だけでなく、大阪府や京都府からのより一層のアクセス環境の向上が見込まれます。



図：広域道路ネットワーク

資料：御所市HP「都市計画区域」

**(2) 都市計画道路**

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

表：都市計画道路整備状況

番号	路線名	最終都計【年度】	計画延長(km)	改良済延長(km)	概成済延長(km)	標準幅員(m)	車線数
1・3・1	京奈和自動車道	H15.9.24	8.70	0.00	0.00	22	4
3・2・3	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。

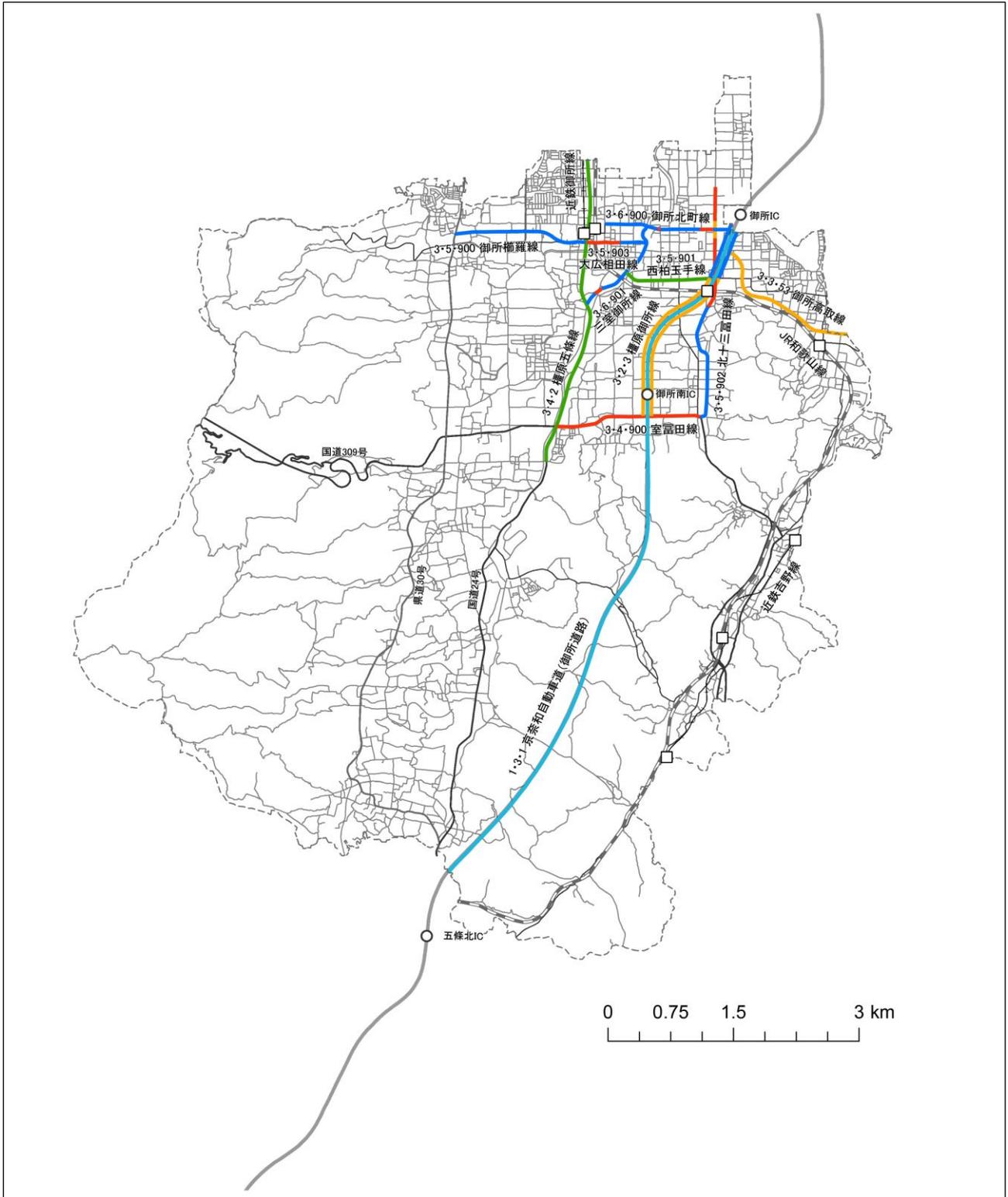
- 道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
- 事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長

※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

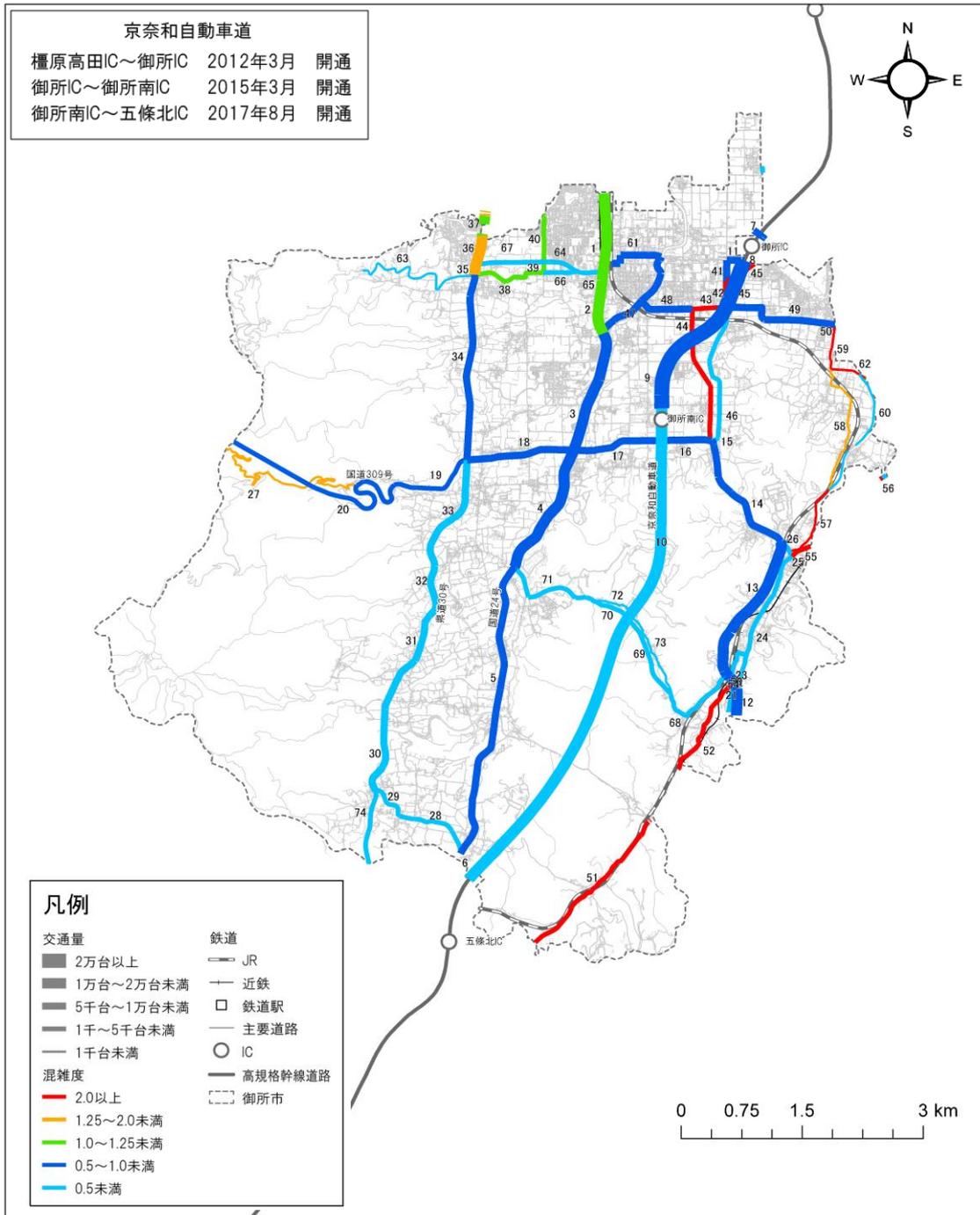


※事業実施の際には、多少のずれが生じる場合があります。  
 図：都市計画道路整備状況図  
 資料：御所市提供資料、国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所HP

(3) 道路交通状況

1) 交通量・混雑度・旅行速度

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



※混雑度とは、交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比  
 $混雑度 = \text{交通量 (台/12h)} / \text{交通容量 (台/12h)}$

※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:2021年度(令和3年度)道路交通センサス

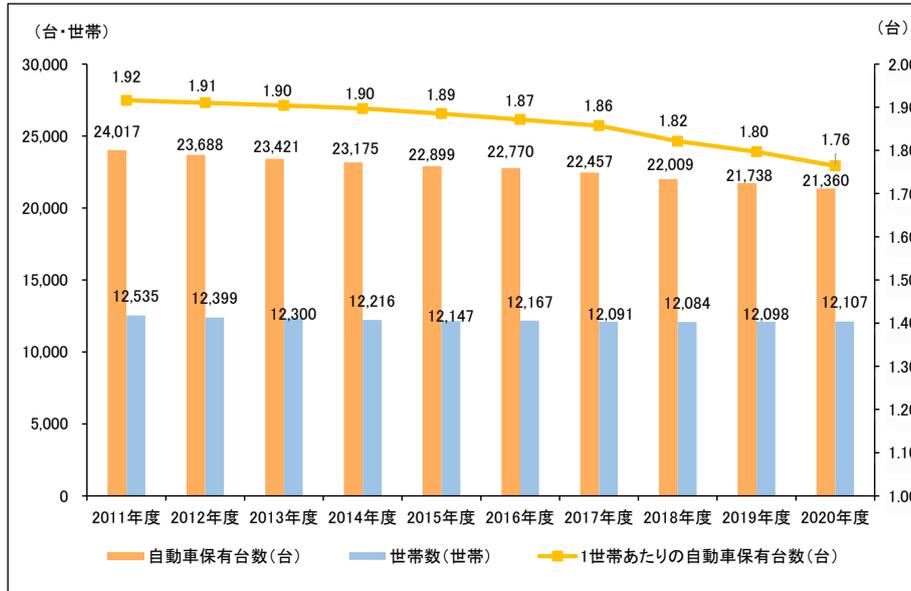
表：道路交通状況

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

資料：2021年度(令和3年度)道路交通センサス

(4) 自動車保有台数

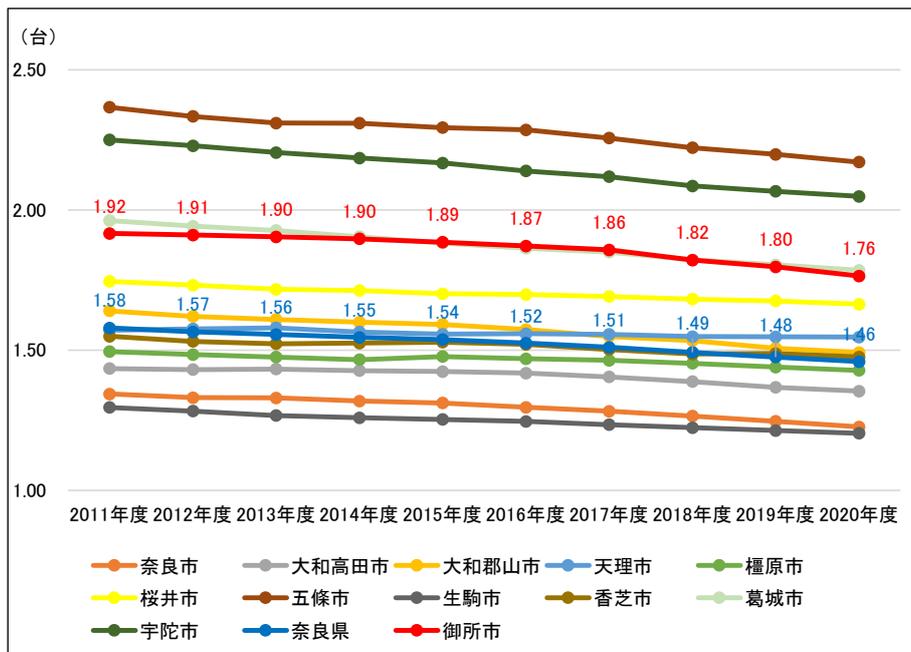
- ・ 2020年度（令和2年度）は2011年度（平成23年度）と比較して、世帯数は428世帯減少し、自動車保有台数は2,657台減少しています。
- ・ 本市の1世帯あたりの自動車保有台数は減少し続けており、2011年度（平成23年度）の1.92台から2020年度（令和2年度）には1.76台に減少しています。一方で、奈良県内の平均1.46台を上回り、自動車交通への依存度が高くなっています。



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

図：世帯数と自動車保有台数の推移(2011年度～2020年度)

資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

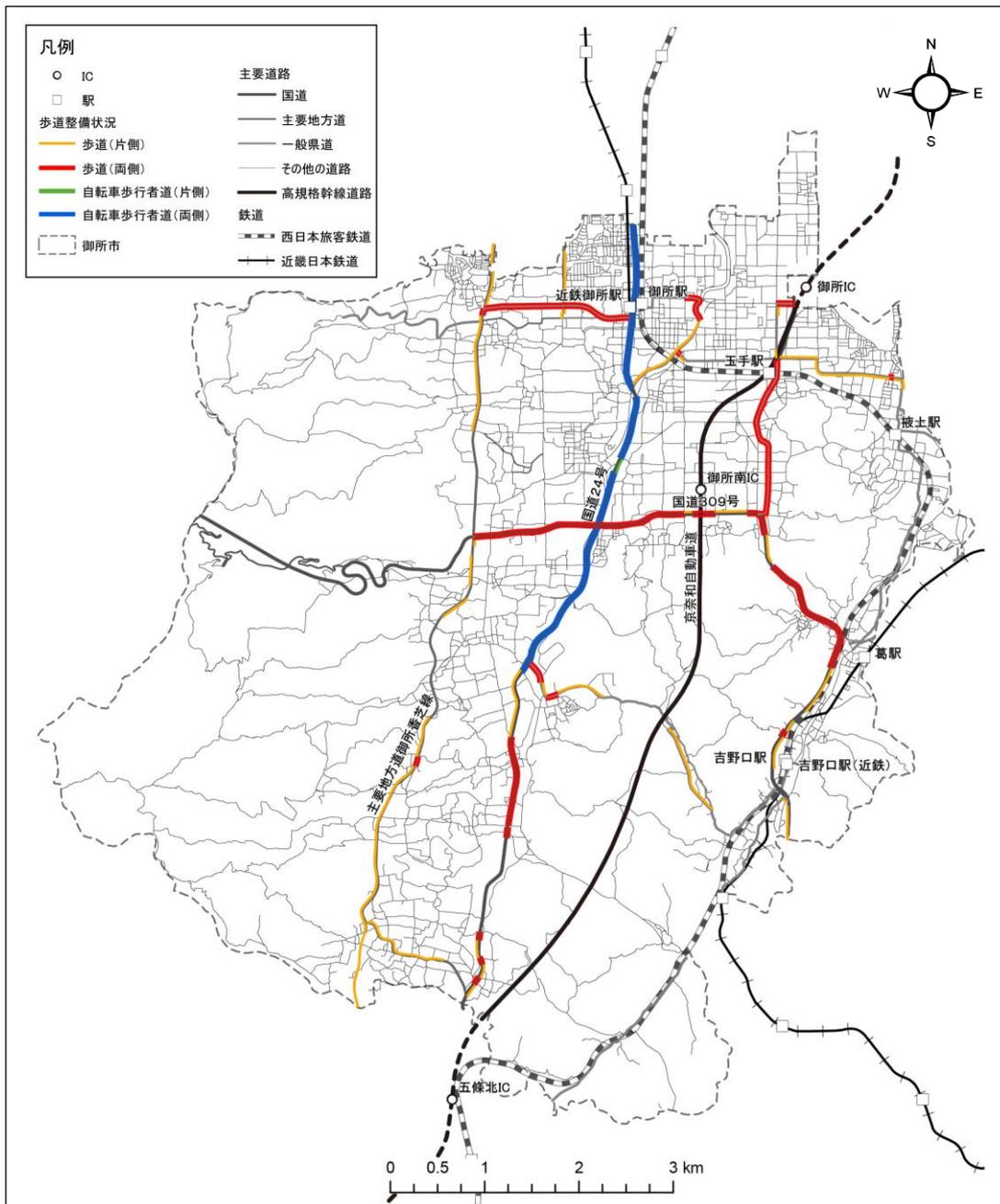


図：1世帯あたりの自動車保有台数の推移(2010年度～2020年度)

資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

(5) 歩道整備状況

- ・ 本市の主要な道路における歩道整備状況は、市内を縦断する国道24号は市内北部から中部にかけて自転車歩行者道が概ね整備されていますが、一部狭隘な歩道となっている部分も存在しています。また、市内中央部を横断する国道309号も両側に歩道が設置されていますが、一方で、市内の南部では片側のみの整備や、歩道が整備されていない区間も多く存在しています。
- ・ 本市の主要な道路のなかでは、とくに主要地方道御所市香芝線で未整備の区間が多く見られます。
- ・ このように、本市では狭隘・未整備となっている歩道が非常に多いことから、歩行者が安心して歩ける歩行空間の整備が必要です。



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

資料: Googleマップ(2022年(令和4年)2月25日時点)

(6) サイクリングコース

- 本市には京都嵐山から奈良県を経て和歌山港までを結ぶ「京奈和自転車道」が縦走しているほか、自転車による県内の広域的な周遊観光、健康増進等を図ることを目的に設定されたサイクリングルート「ならクル」のうち、4ルート（中将姫ルート、巨勢ルート、金剛葛城ルート、飛鳥御所ルート）が市内を通過しています。

表:サイクリングルート「ならクル」

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

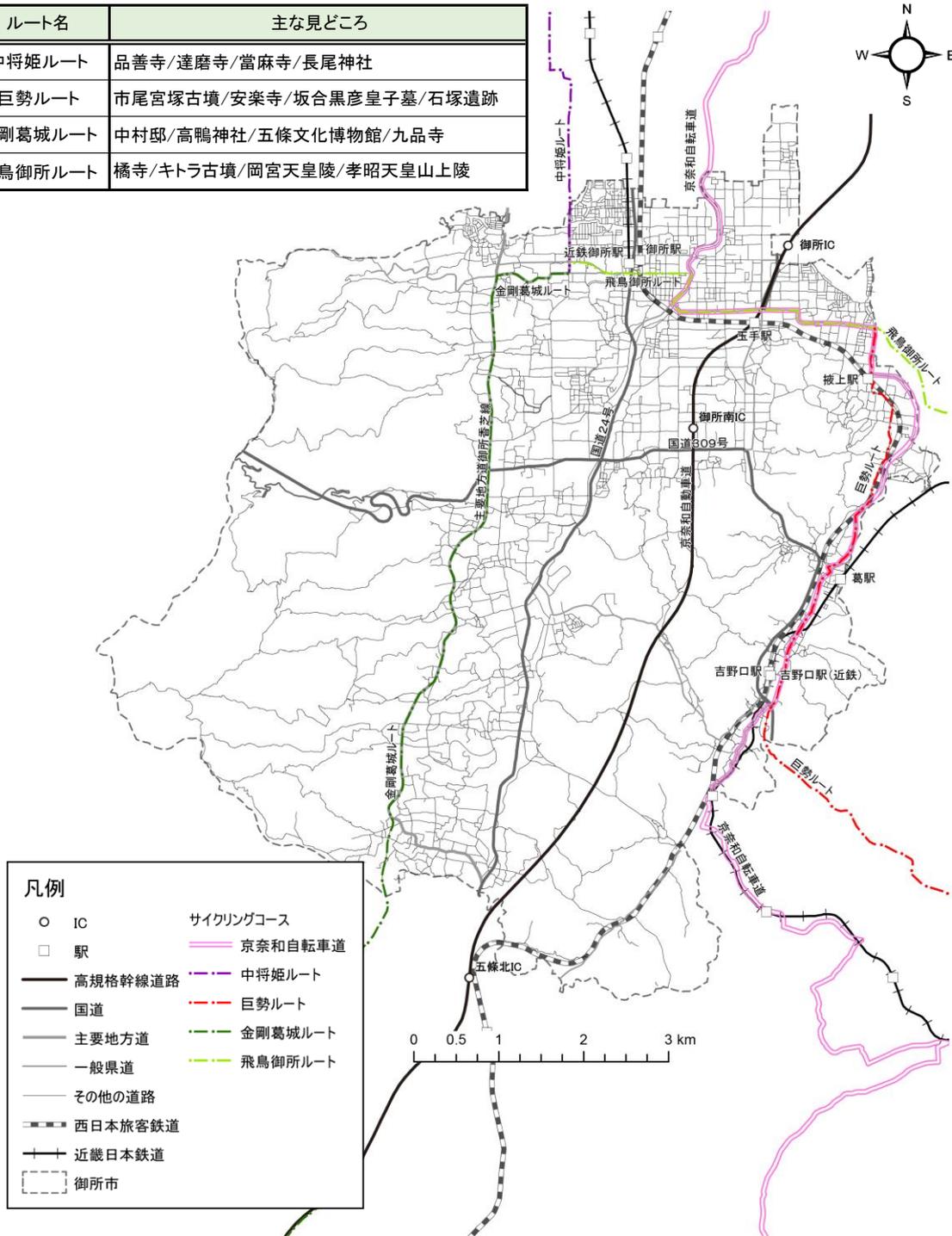
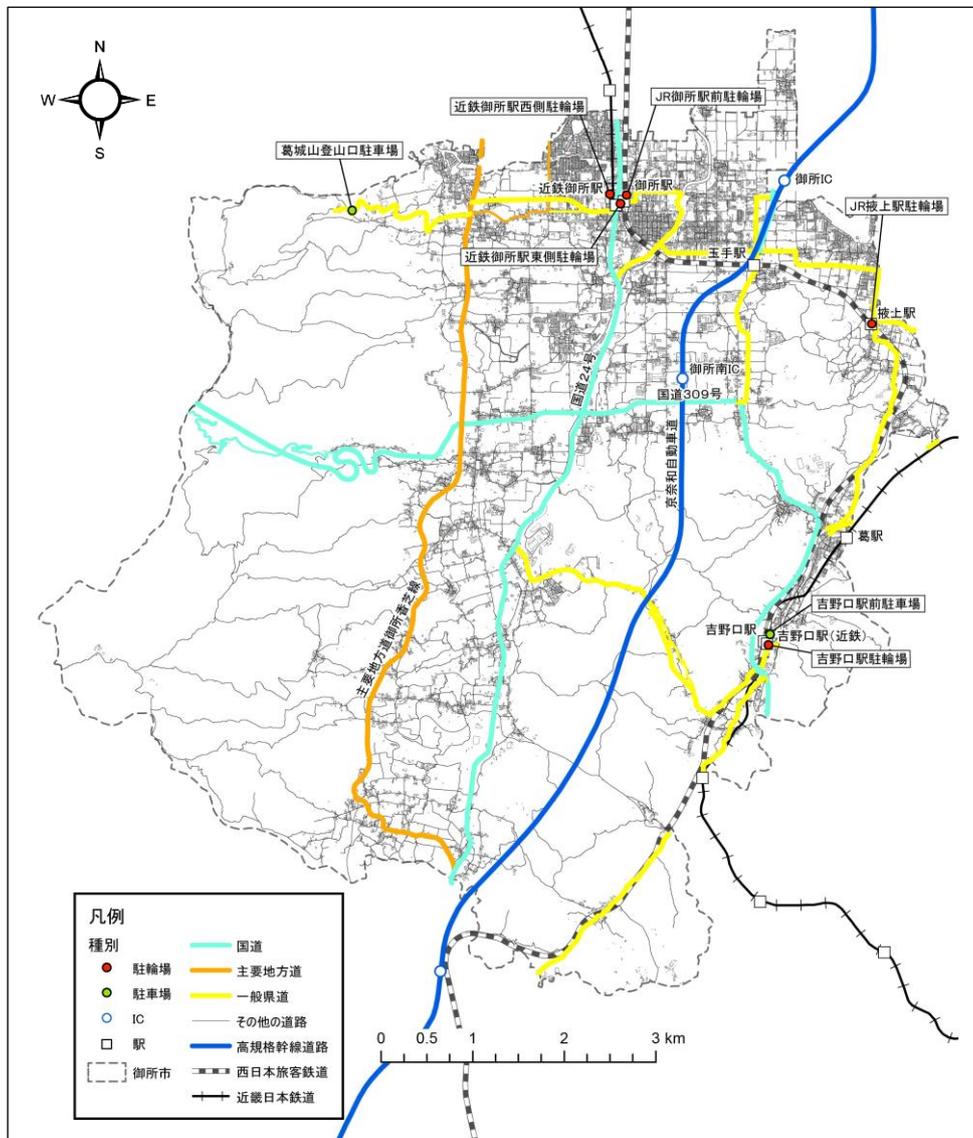


図:御所市のサイクリングコース

資料:奈良県HP

(7) 市営駐車場・駐輪場

- 本市の市営駐車場は、吉野口駅前、葛城登山口の2箇所に設置されています。市営駐輪場は近鉄御所駅の西側・東側、JR御所駅前、掖上駅前、吉野口駅前に設置されています。



図：市営駐車場・駐輪場

資料：御所市提供資料

(8) 緊急輸送道路・指定緊急避難場所

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

表:御所市内の指定緊急避難場所

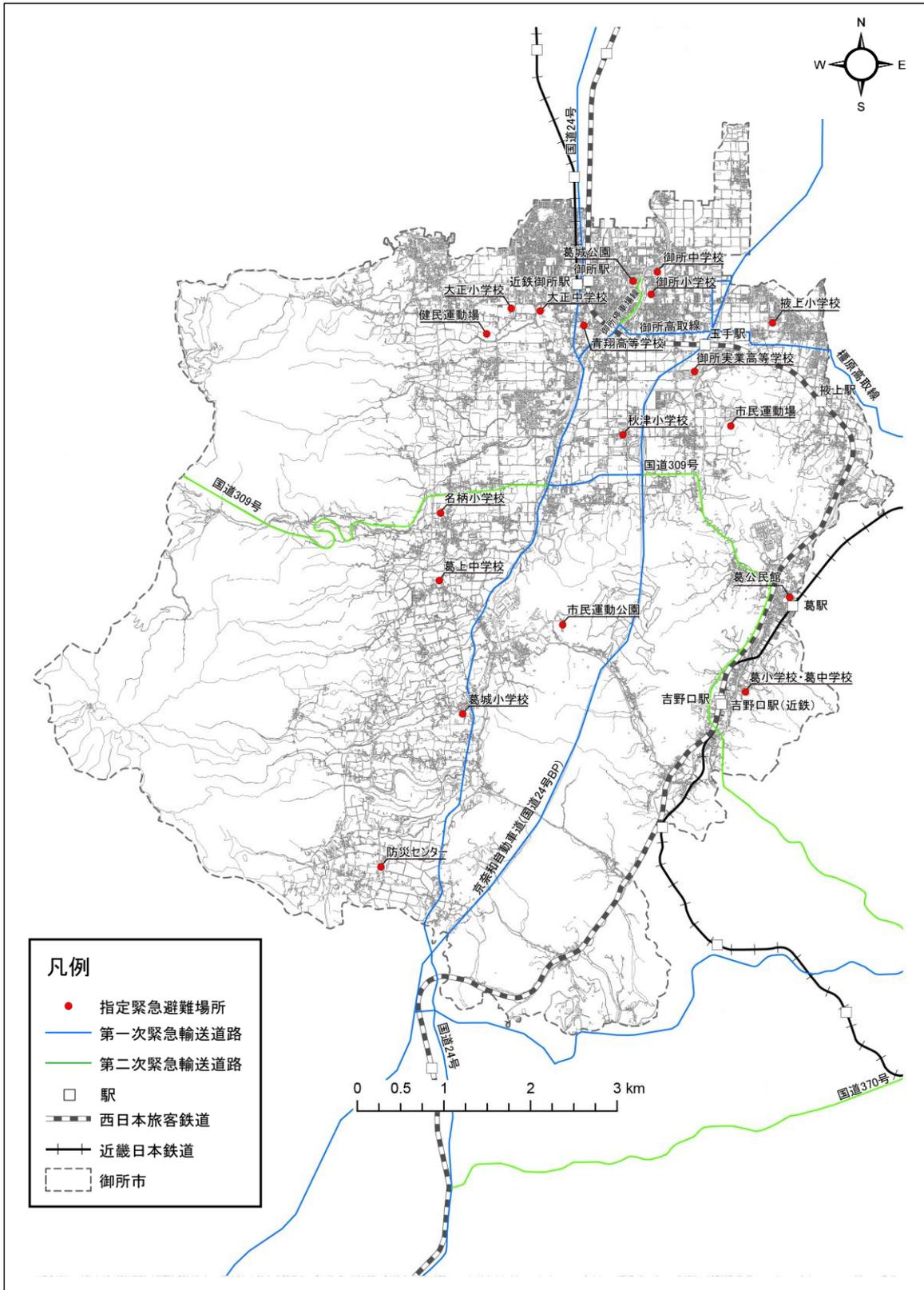
No.	施設・場所名	指定避難所	収容施設種類
1	青翔高等学校	○	運動場
2	御所中学校	○	運動場
3	御所小学校	○	運動場
4	大正中学校	○	運動場
5	大正小学校	○	運動場
6	名柄小学校	○	運動場
7	葛上中学校	○	運動場
8	葛城小学校	○	運動場
9	防災センター	○	運動場
10	秋津小学校	○	運動場
11	御所実業高等学校	○	運動場
12	葛小学校・葛中学校	○	運動場
13	葛公民館	○	運動場
14	掖上小学校	○	運動場
15	健民運動場	-	運動場
16	市民運動公園	-	運動場
17	市民運動場	-	運動場
18	葛城公園	-	公園

資料:御所市HP

表:御所市内の緊急輸送道路

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

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



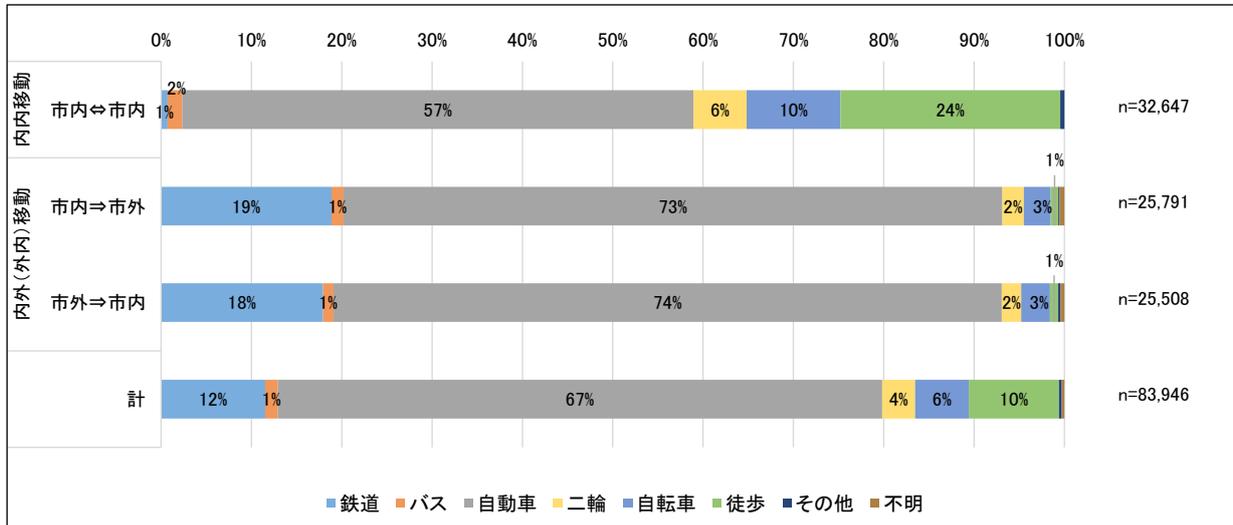
図：緊急輸送道路位置図

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

## 2-6 交通行動

### (1) 移動手段

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



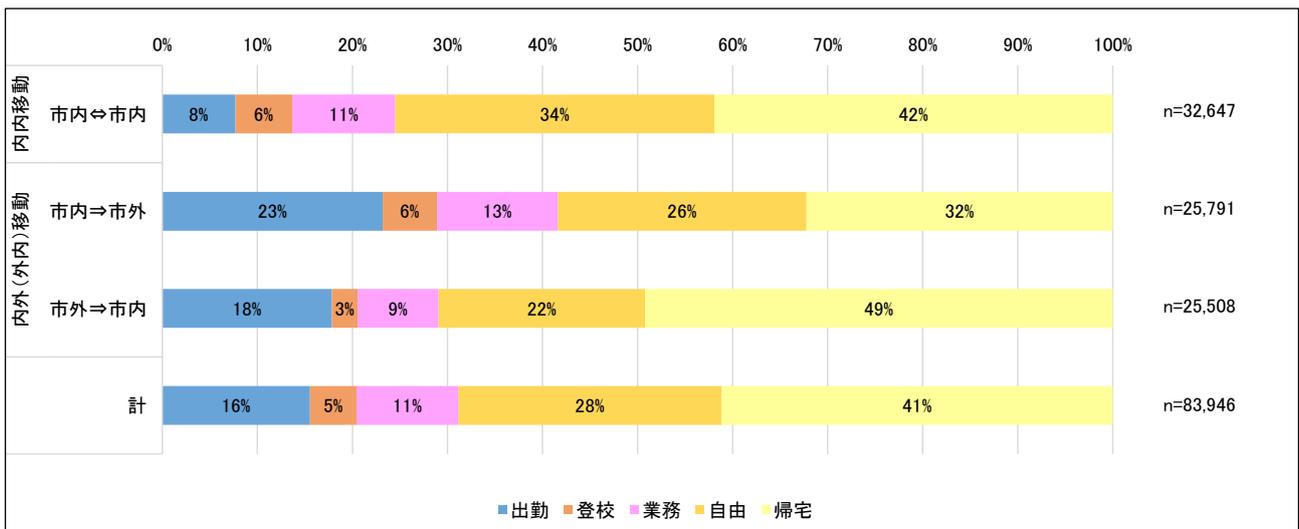
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合があります。

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。

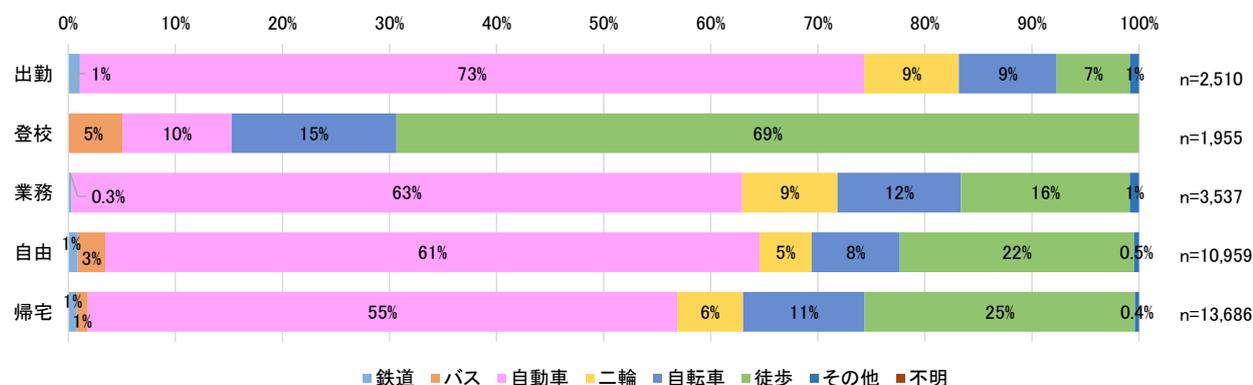
図：平日・外出時の移動目的

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

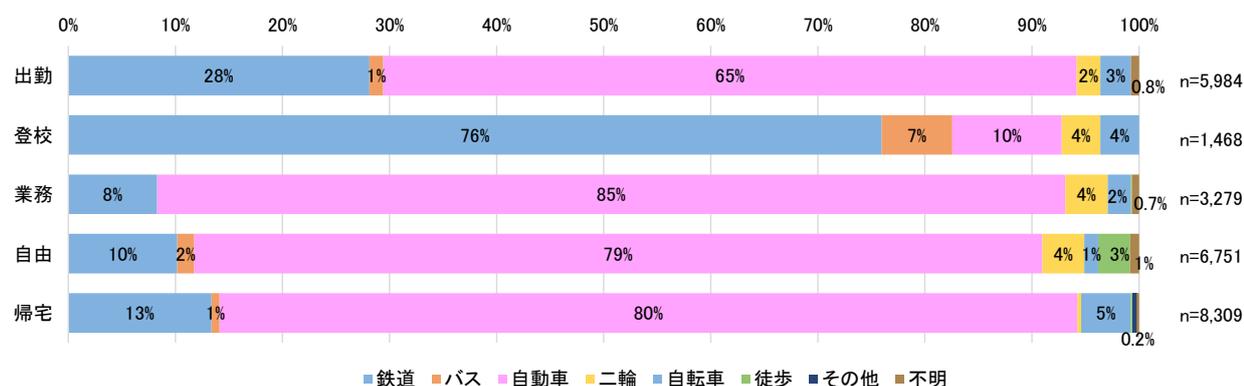
### (3) 目的別手段

- ・ 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。

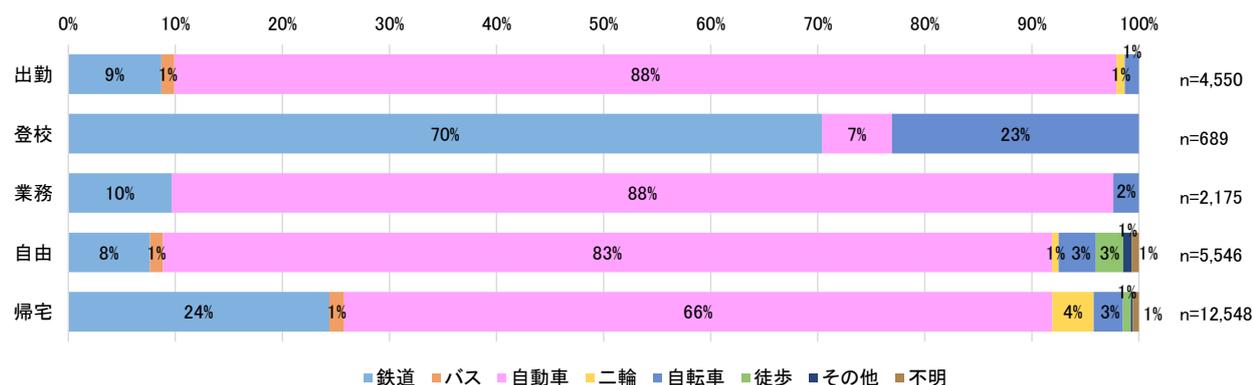
[御所市内]



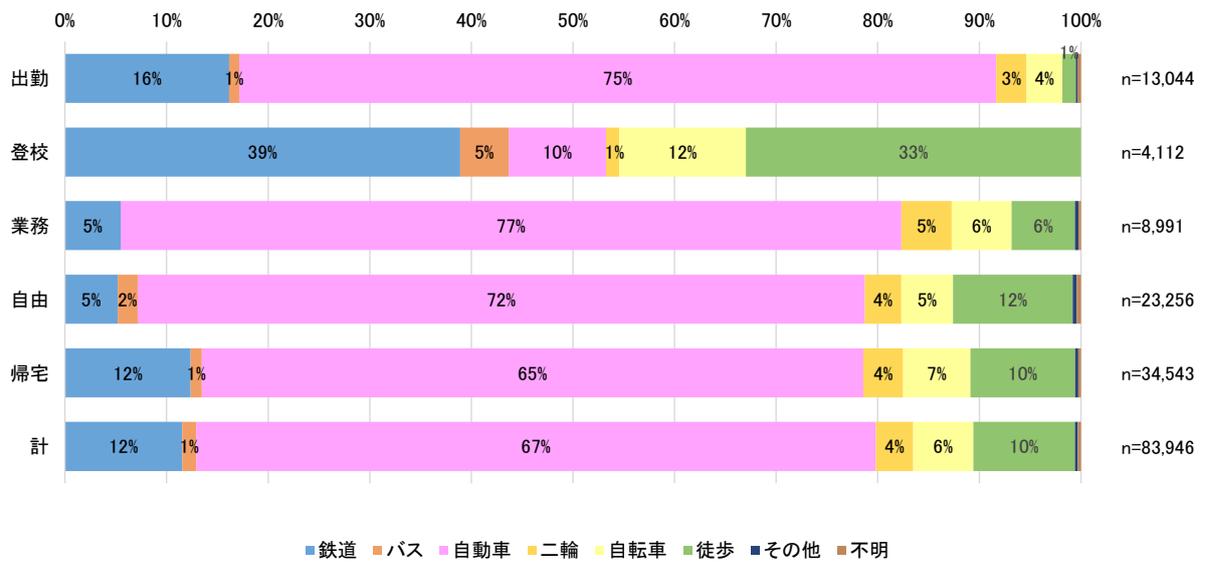
[御所市⇒市外]



[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

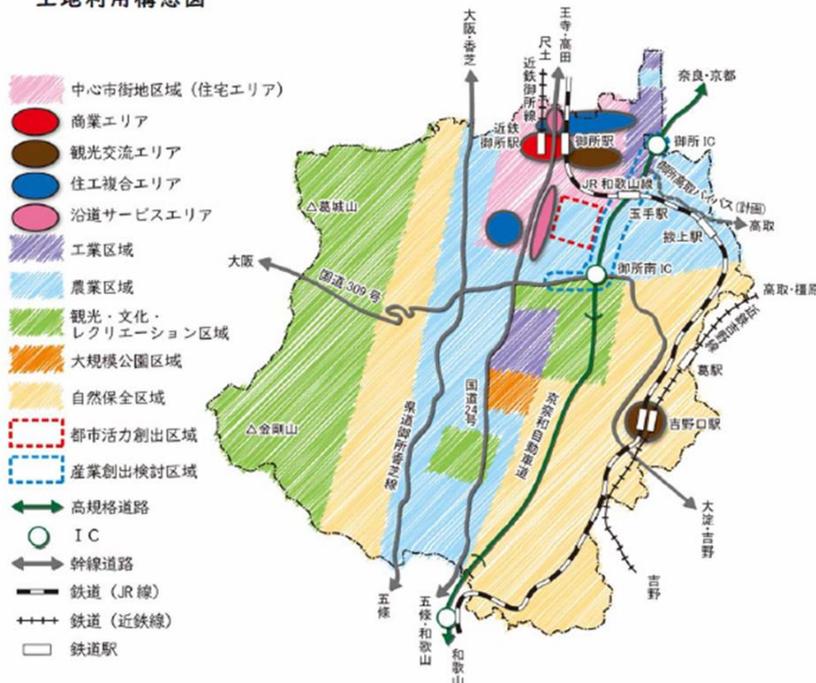
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

2-7 上位関連計画

(1) 御所市第6次総合計画

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

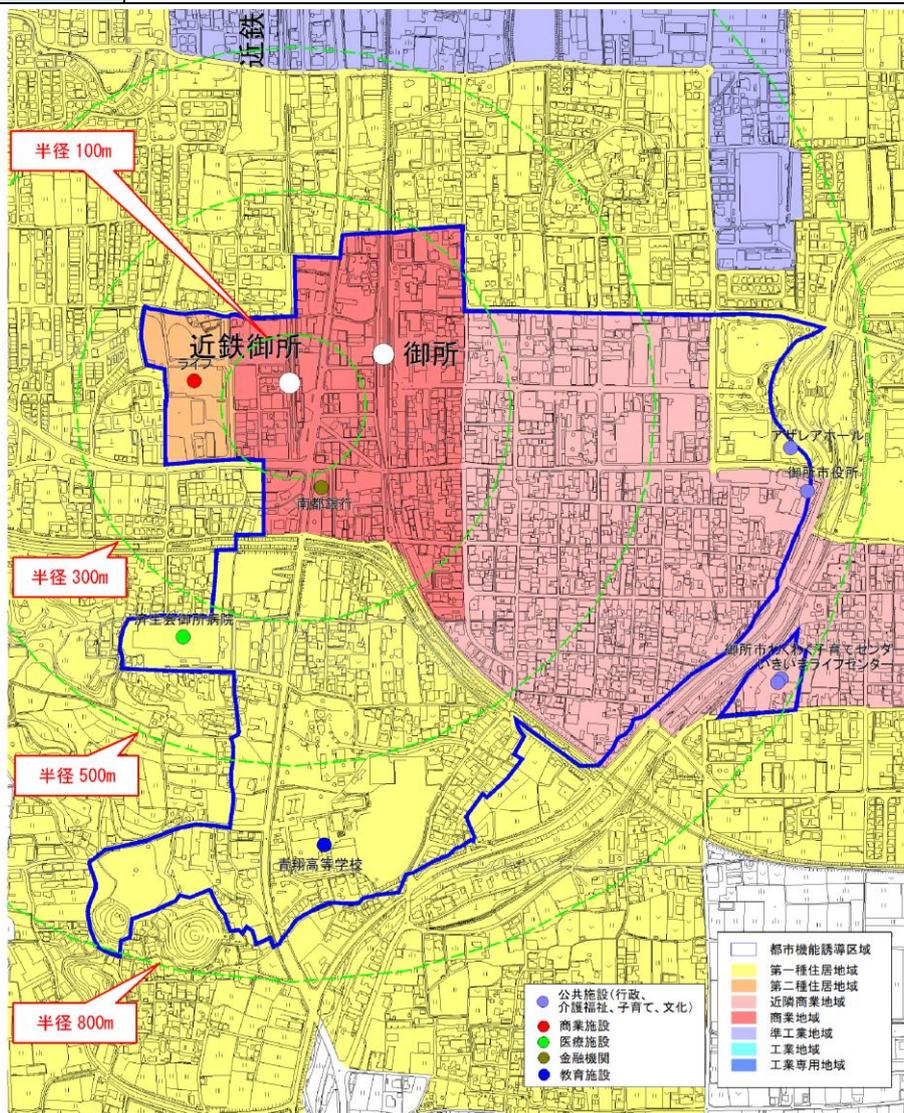
資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月

## (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) 御所市立地適正化計画

策定年次	2024年（令和6年）3月	目標年次	2043年度（令和25年度）
策定の目的	人口減少と少子高齢社会に対する都市計画行政の行動指針として策定		
基本的な方針	①安全で暮らしやすい居住環境を確保する ②拠点の役割に応じた機能を維持・活用する ③公共交通ネットワークを充実する		
具体的な施策 （御所駅周辺の 事項を抜粋）	●様々な機能が融合した新庁舎の建設 ●御所駅周辺の機能の充実 ●交通結節機能の強化		



図：都市機能誘導区域

資料：御所市「御所市立地適正化計画」2024年（令和6年）3月

(4) 御所市第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年次	2020年（令和2年）3月	目標年次	2024年度（令和6年度）
策定の目的	人口減少問題に取り組むため、人口ビジョンの見直しと地方創生の充実・強化に向けて策定		
目指すべき人口の将来展望	<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>		

(5) 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



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

(6) 御所市過疎地域持続的発展計画

策定年次	2021年（令和3年）9月	目標年次	2025年度（令和7年度）
目標人口	24,000人（令和7年度）		
交通施設の整備、 交通手段の確保 （道路交通関連を抜粋）	現況と 問題点	<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>	

(7) 御所市公共施設等総合管理計画

策定年次	2017年（平成29年）3月	目標年次	2056年度（令和38年度） ※10年ごとに見直し
策定の目的	公共施設マネジメントを進め、公共施設等の最適化を図り、市の貴重な財産として次の世代に継承していくために、公共施設マネジメントの基本的な考え方や、推進にあたっての体制などを示す。		
基本的な考え方	<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

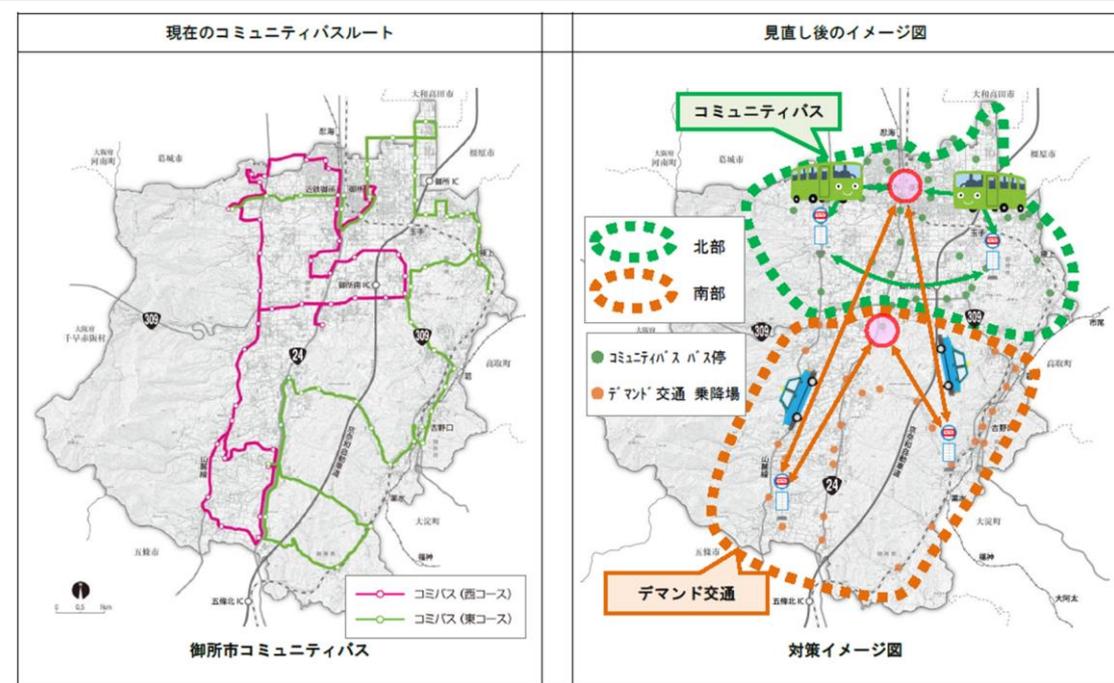
(道路)

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 (㎡)
1級(幹線)市道	11	19,221	7,668	39.9	99,472
2級(幹線)市道	16	26,215	5,909	22.5	105,865
その他の市道	1,100	381,672	112,740	29.5	1,426,657
合計	1,127	427,108	126,317	29.6	1,631,994

資料：御所市「御所市公共施設等総合管理計画」2017年(平成29年)3月

(8) 御所市公共交通運行効率化計画

策定年次	2019年（平成31年）3月
策定の目的	公共交通の問題・課題を抽出し、その問題・課題解決に向けた今後の御所市の地域公共交通に関する基本方針及び再編の基本計画を示す。
将来像	市中心部及び郊外部の方に対して、それぞれに応じた利便性の高い公共交通
基本的な考え方	<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>

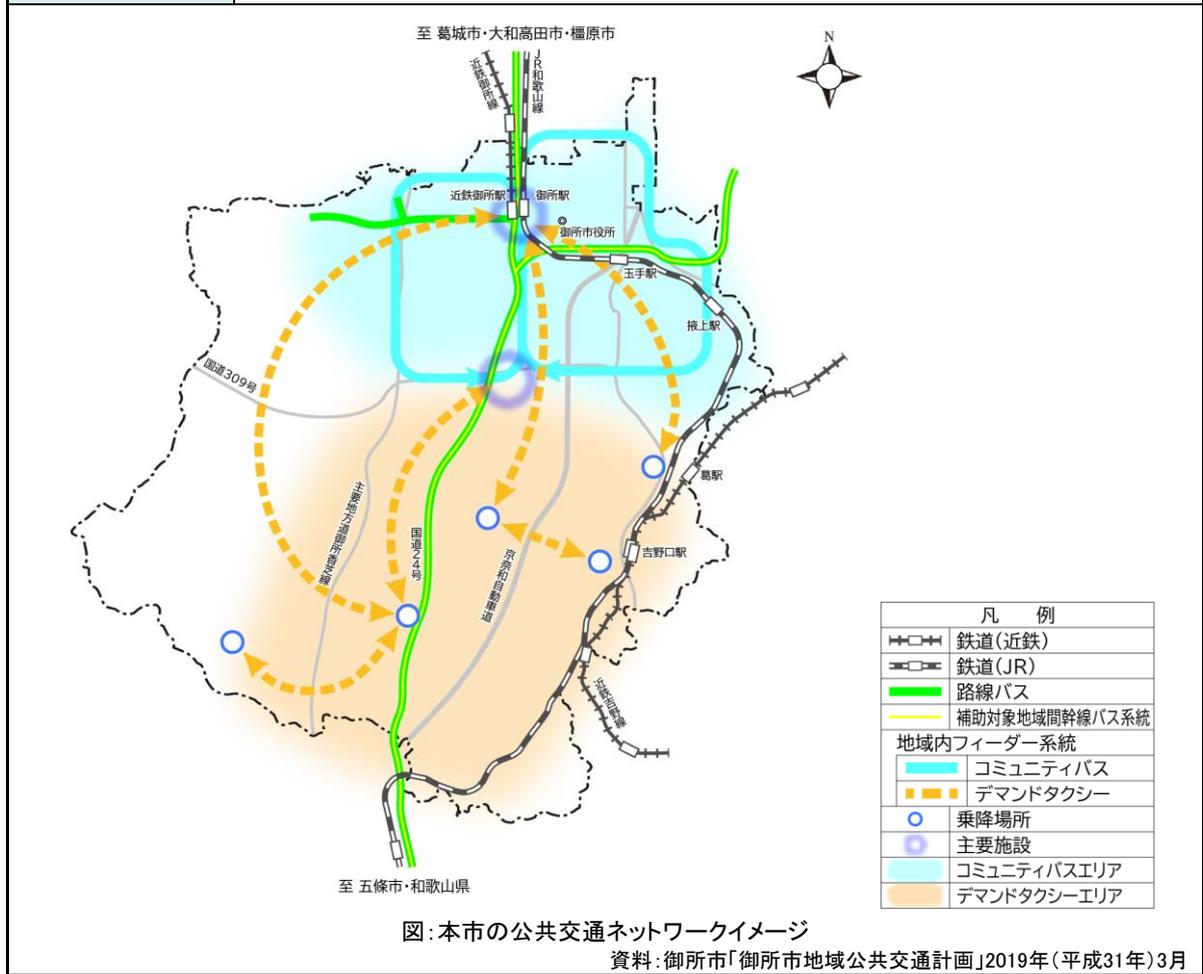


※ここで示されている「現在のコミュニティバスルート」は、2023年（令和5年）1月10日までのルート  
 図：公共交通の見直し後のイメージ

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

(9) 御所市地域公共交通計画

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



## 2-8 課題の整理

## (1) 現況の課題まとめ

表：現況まとめ

概況	<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>
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>

## 2-9 問題点の整理

以上のことから、本市における課題を以下に整理します。

### (1) まちづくりに向けた交通課題

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

### (2) 移動手段の確保に向けた交通課題

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

### (3) 企業立地の促進に向けた交通課題

- 人口減少が進んでおり、若者世代の流出が激しい  
⇒若者が市内で働く場、通勤・移動環境の構築が必要
- 京奈和自動車道や御所高取バイパスの整備により、近隣市町村からのアクセス環境が向上する  
⇒都市間交流を支える交通ネットワークの早期構築が必要

### (4) 「安全・安心」の確保に向けた交通課題

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