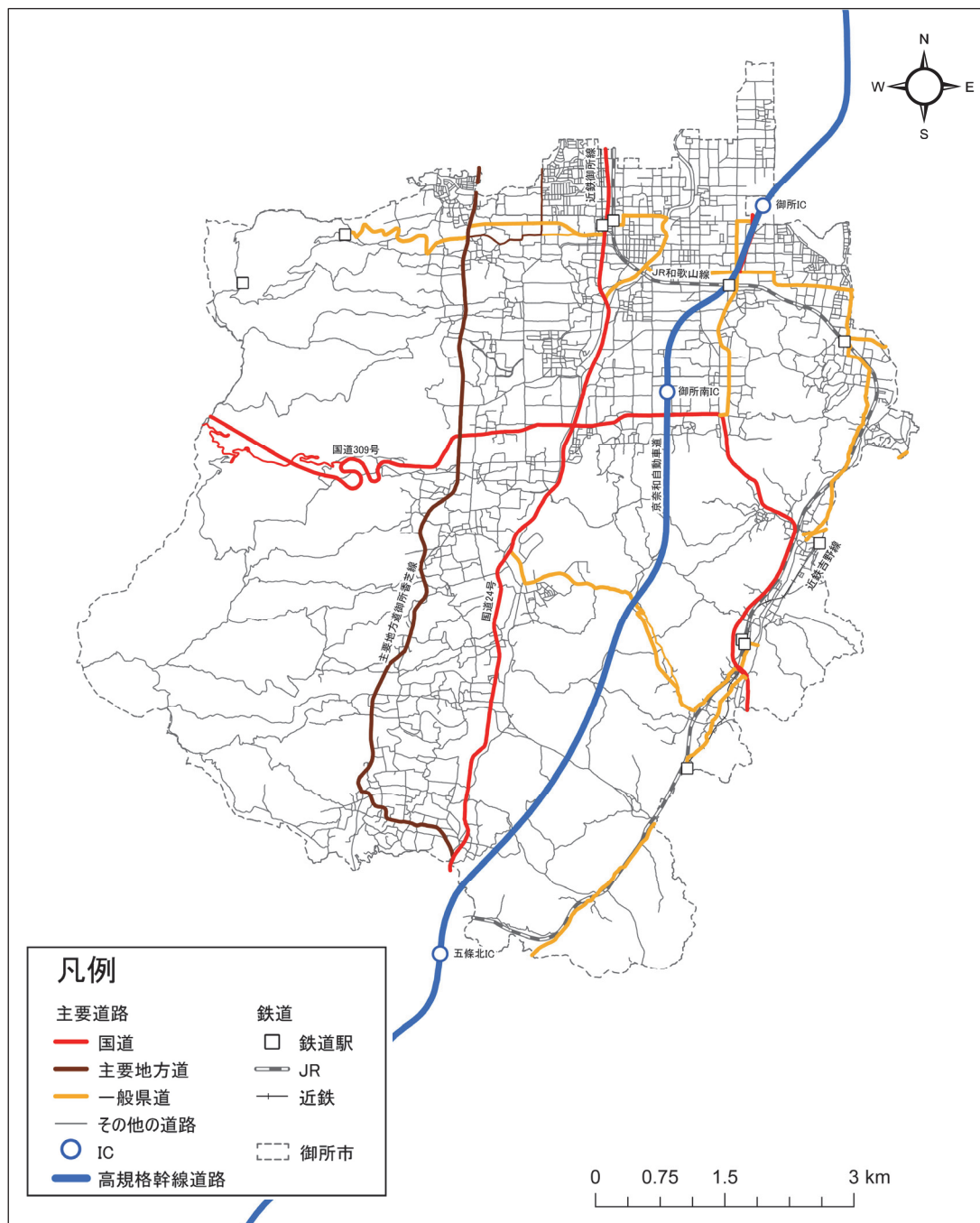


2-6 道路等

(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。

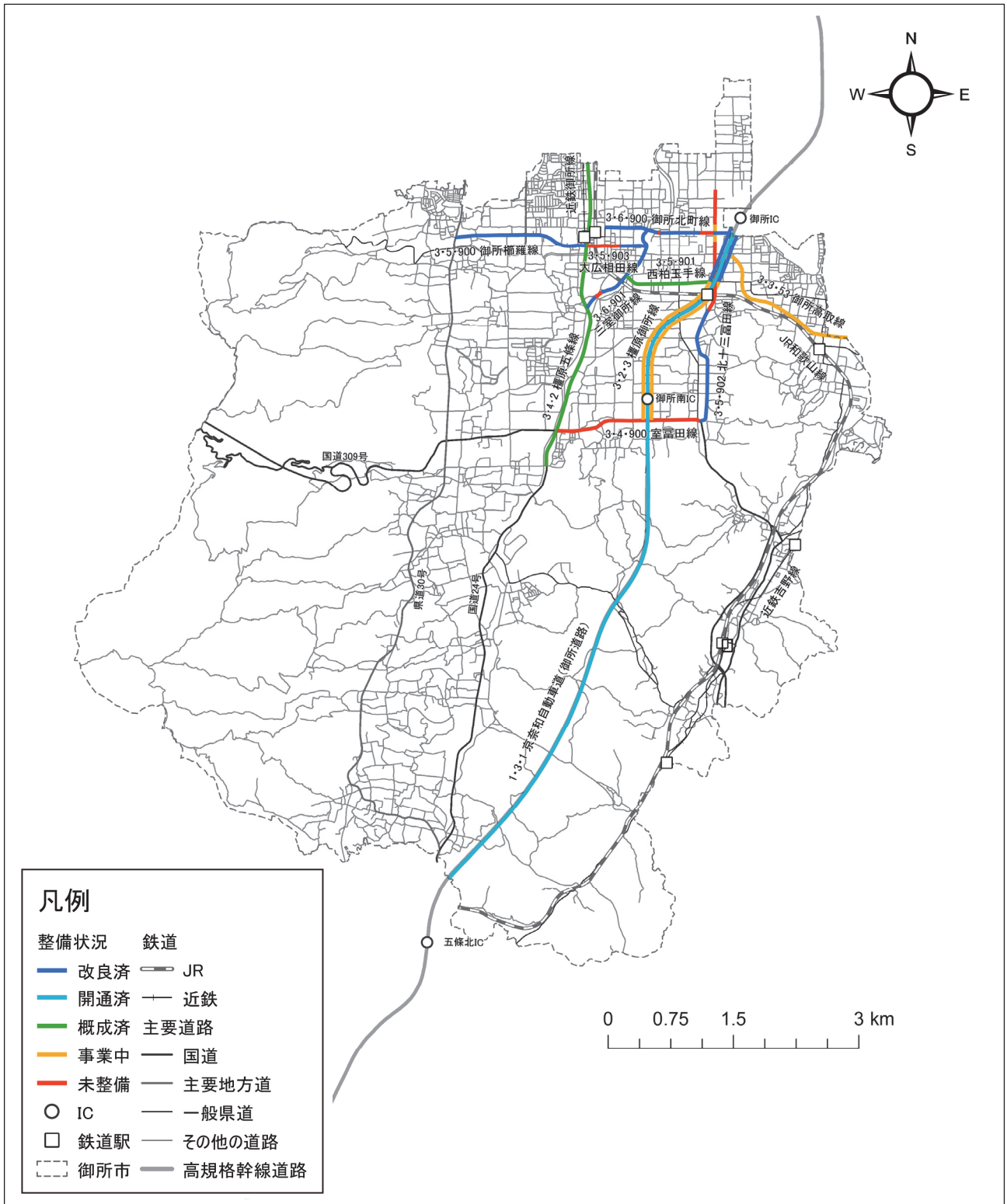
- 道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
- 事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長

※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



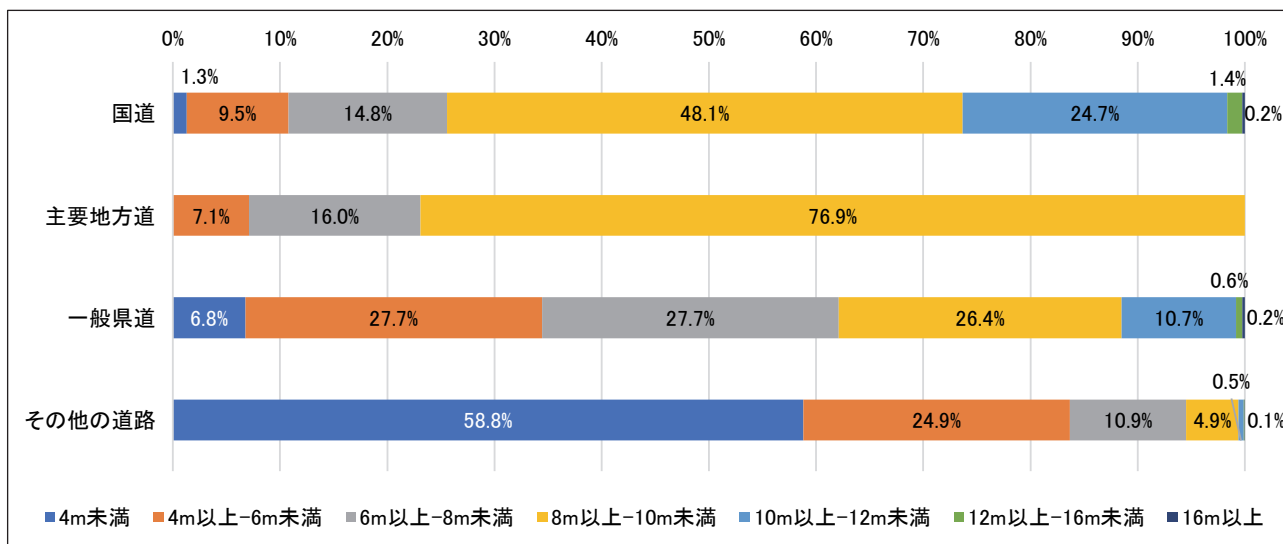
※事業実施の際には、多少のずれが生じる場合がある。

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

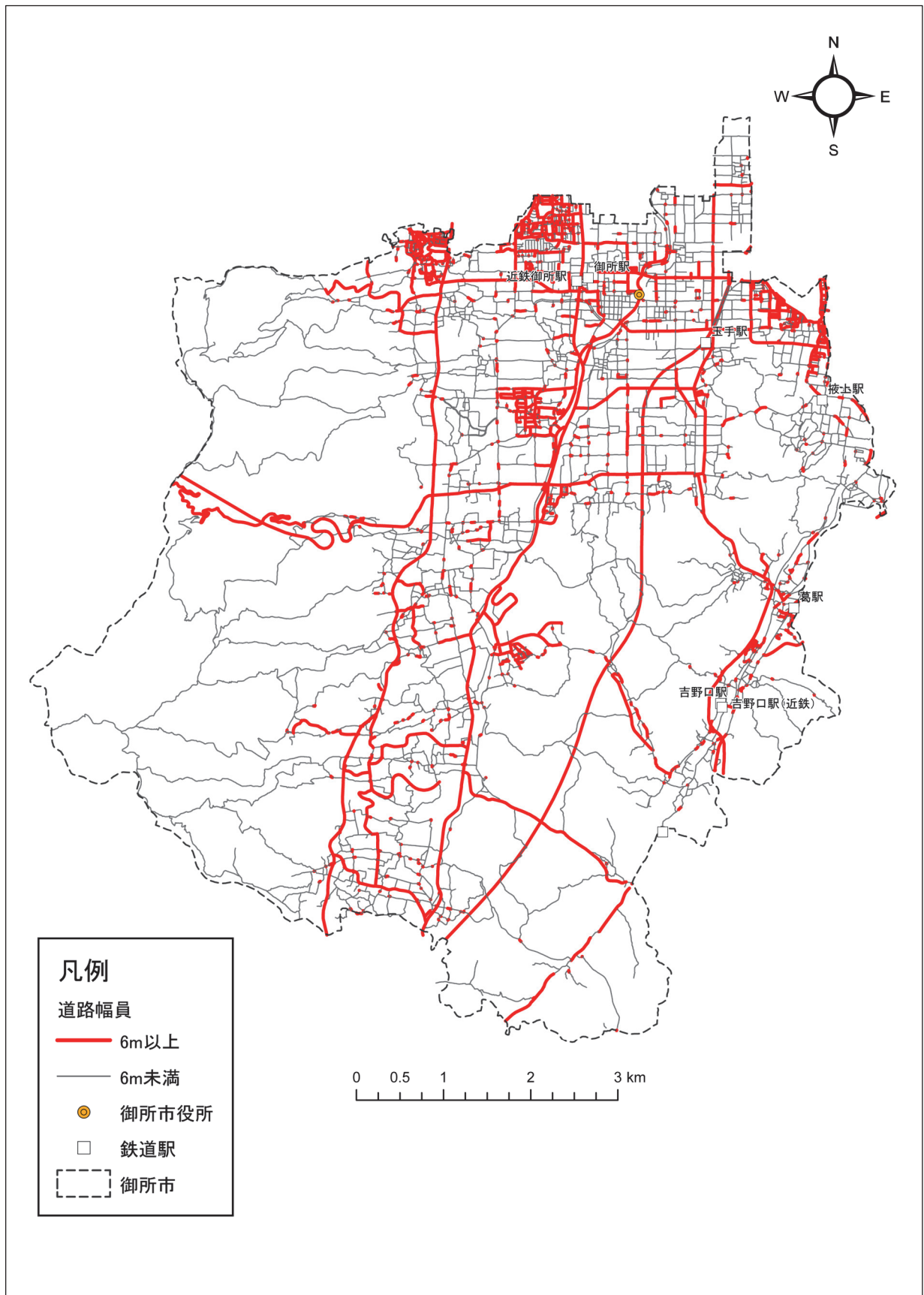
(3) 道路幅員

- ・ 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))



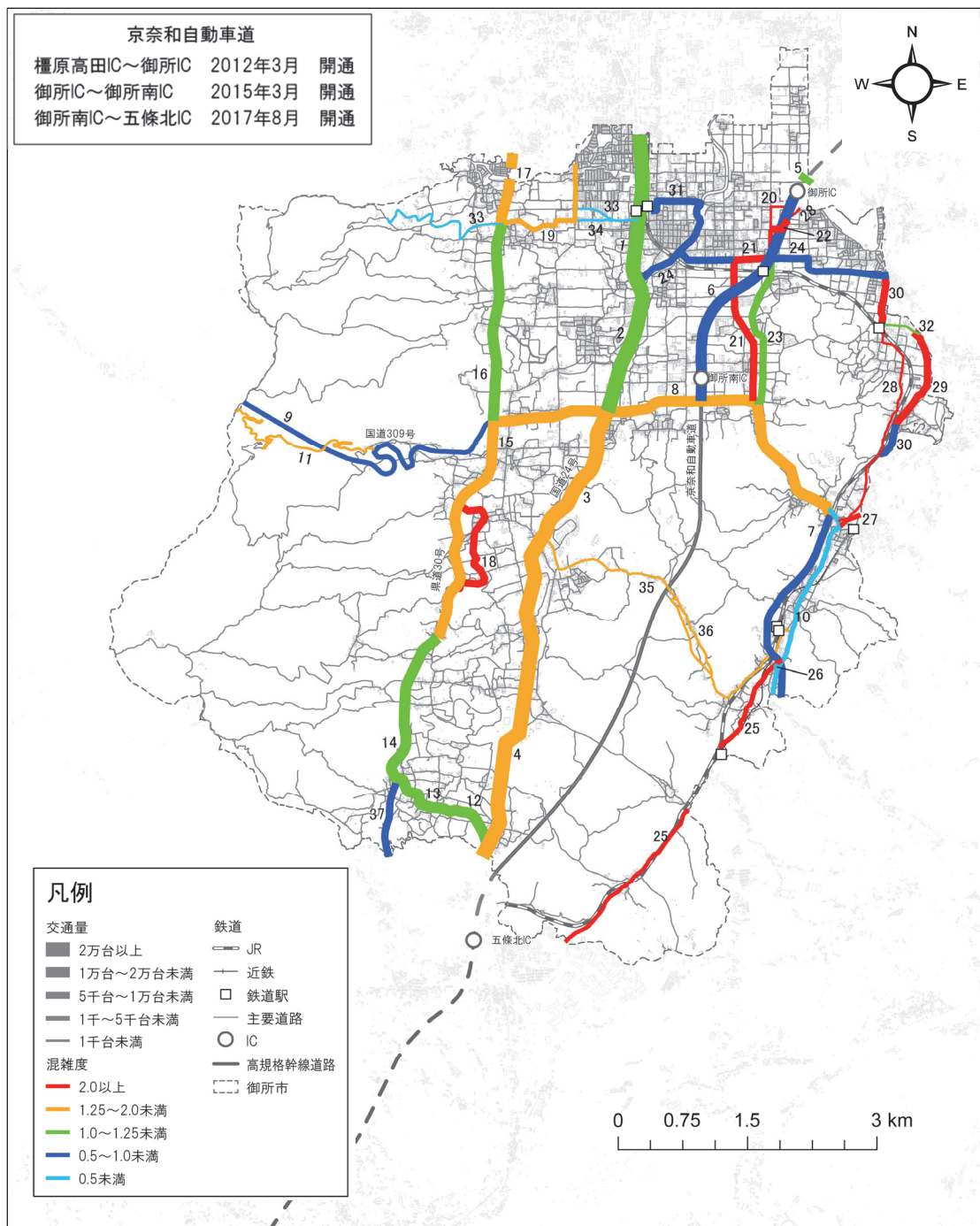
図：道路幅員の現況

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

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

※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

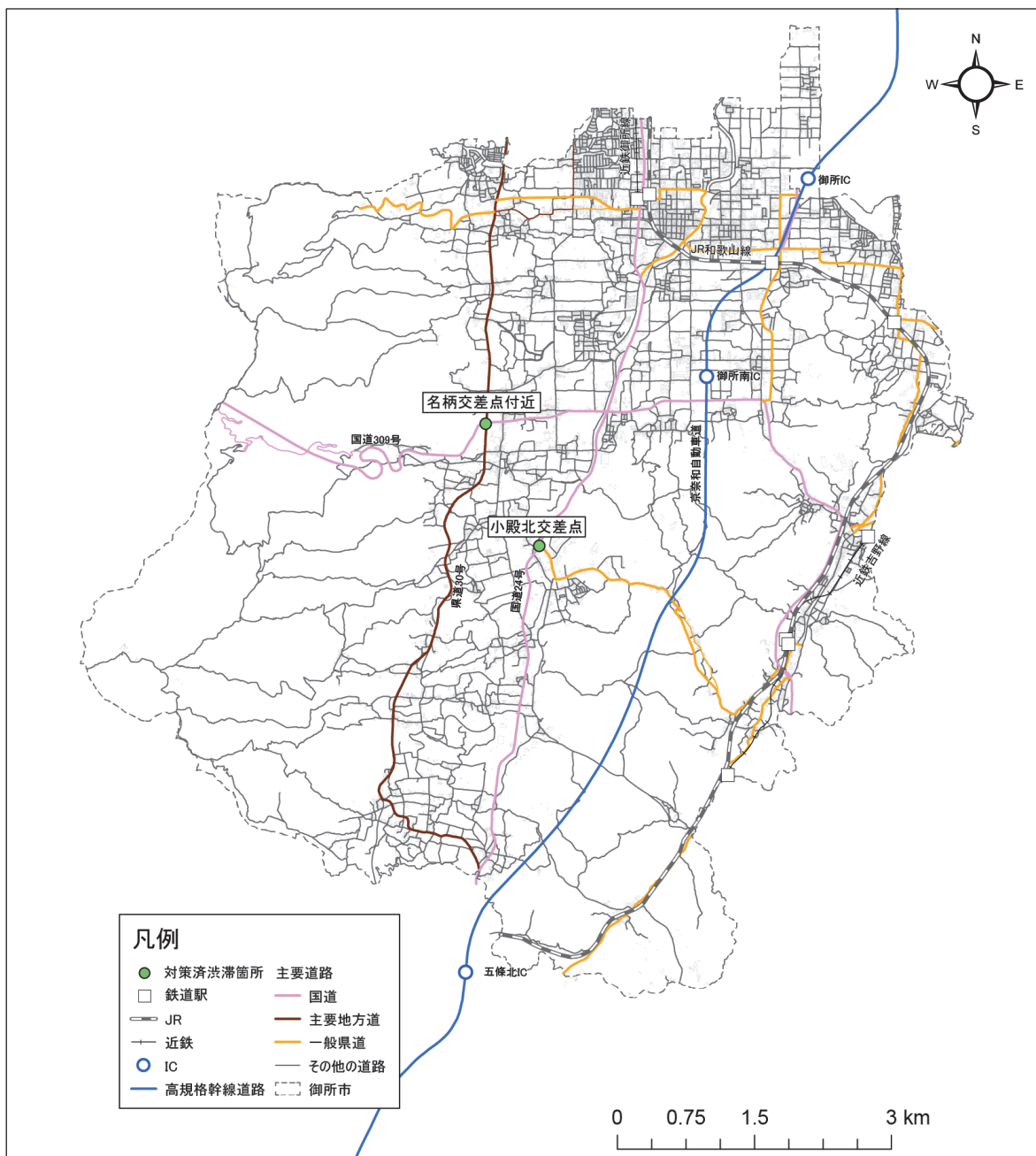
※表中の赤字は各路線で最も交通量が多い区間、また赤太文字は全路線中最も交通量が多い区間を表す。

※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「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」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）

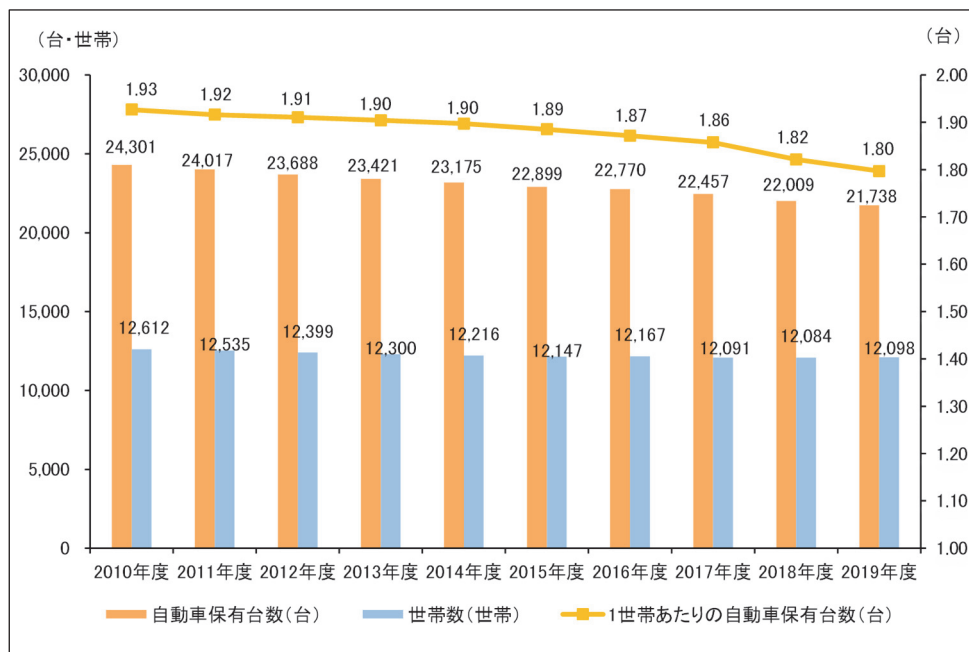


図：主要な渋滞箇所

資料：奈良県渋滞対策協議会HP

(5) 自動車保有台数

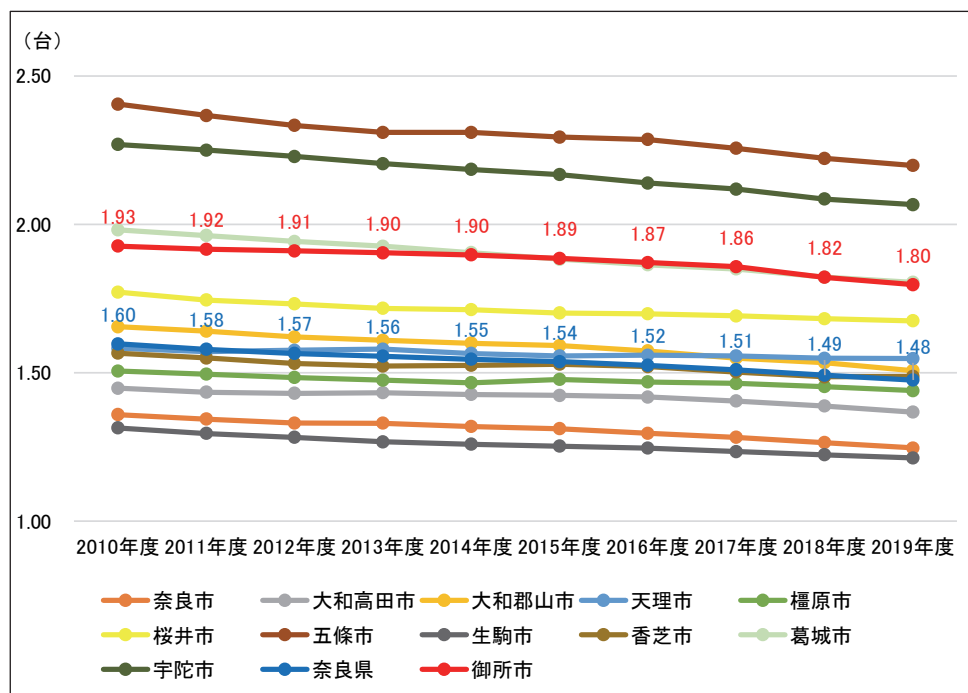
- ・ 2019年度（令和元年度）は2010年度（平成22年度）と比較して、世帯数は514世帯減少し、自動車保有台数は2,563台減少しています。
- ・ 本市の1世帯あたりの自動車保有台数は減少し続けており、2010年度（平成22年度）の1.93台から2019年度（令和元年度）には1.80台に減少しています。一方で、奈良県内の平均1.48台を上回り、自動車交通への依存度が高くなっています。



※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

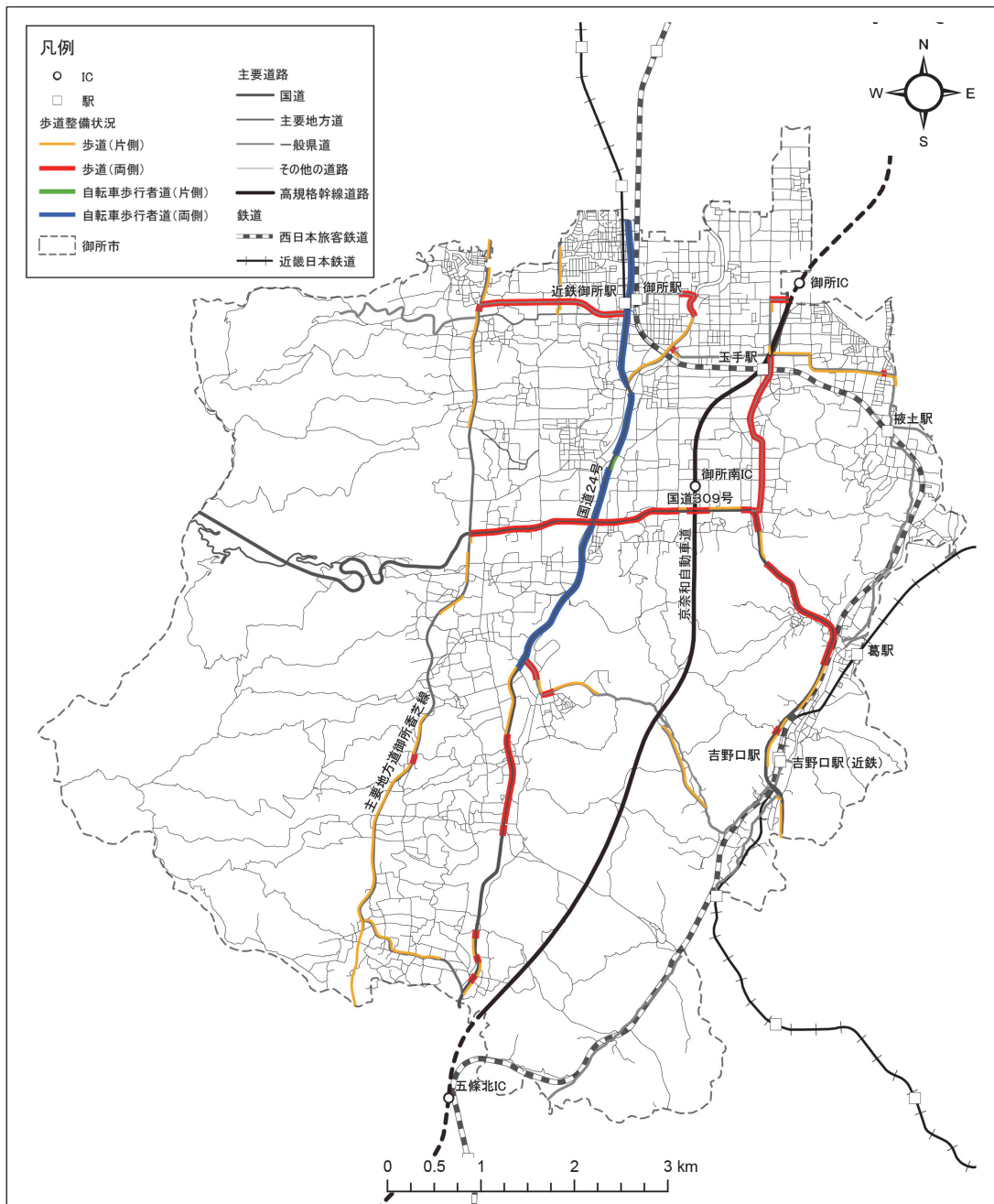


図：1世帯あたりの自動車保有台数の推移（2010年度～2019年度）

資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

(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）が市内を通っています。

表:サイクリングルート「ならクル」

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

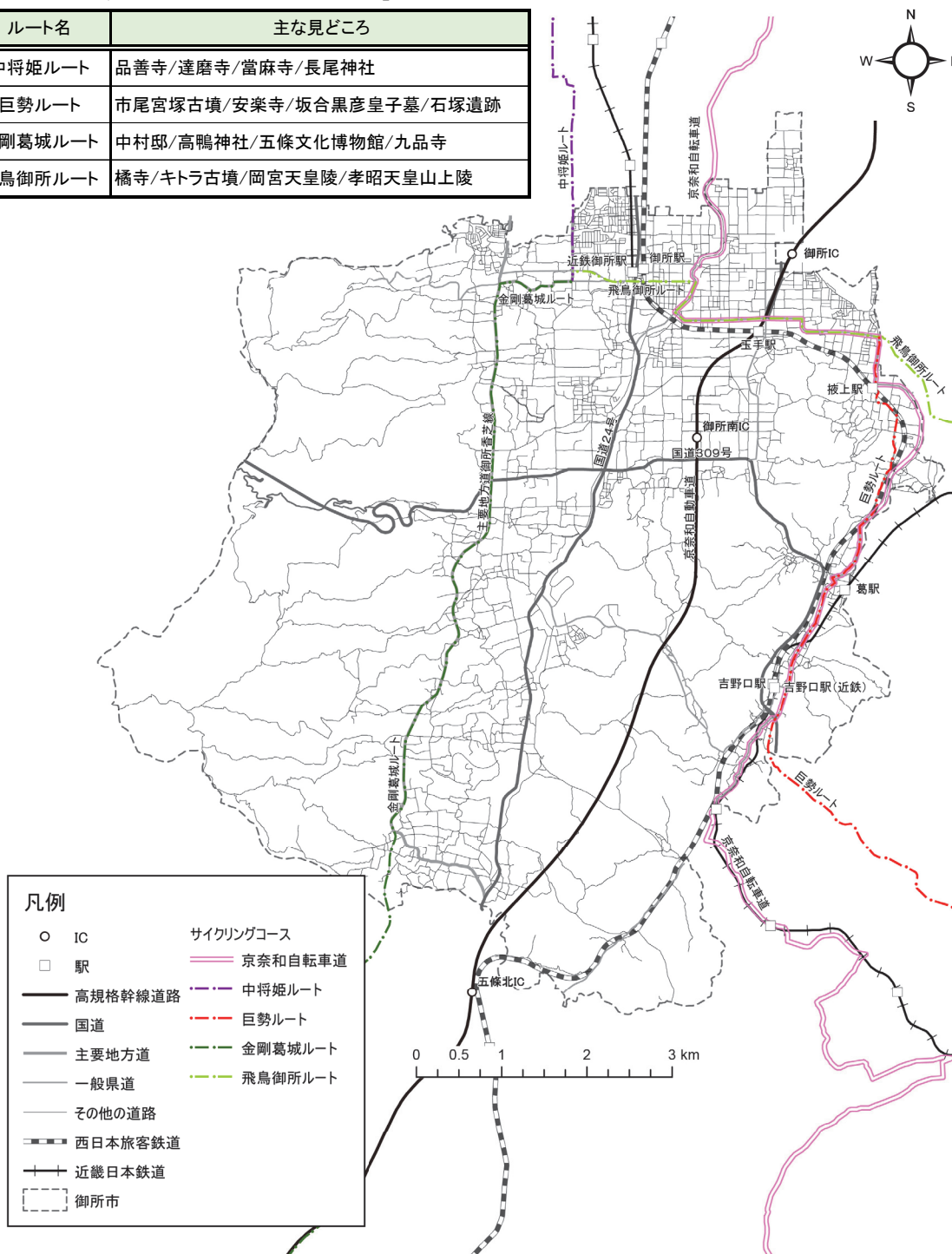
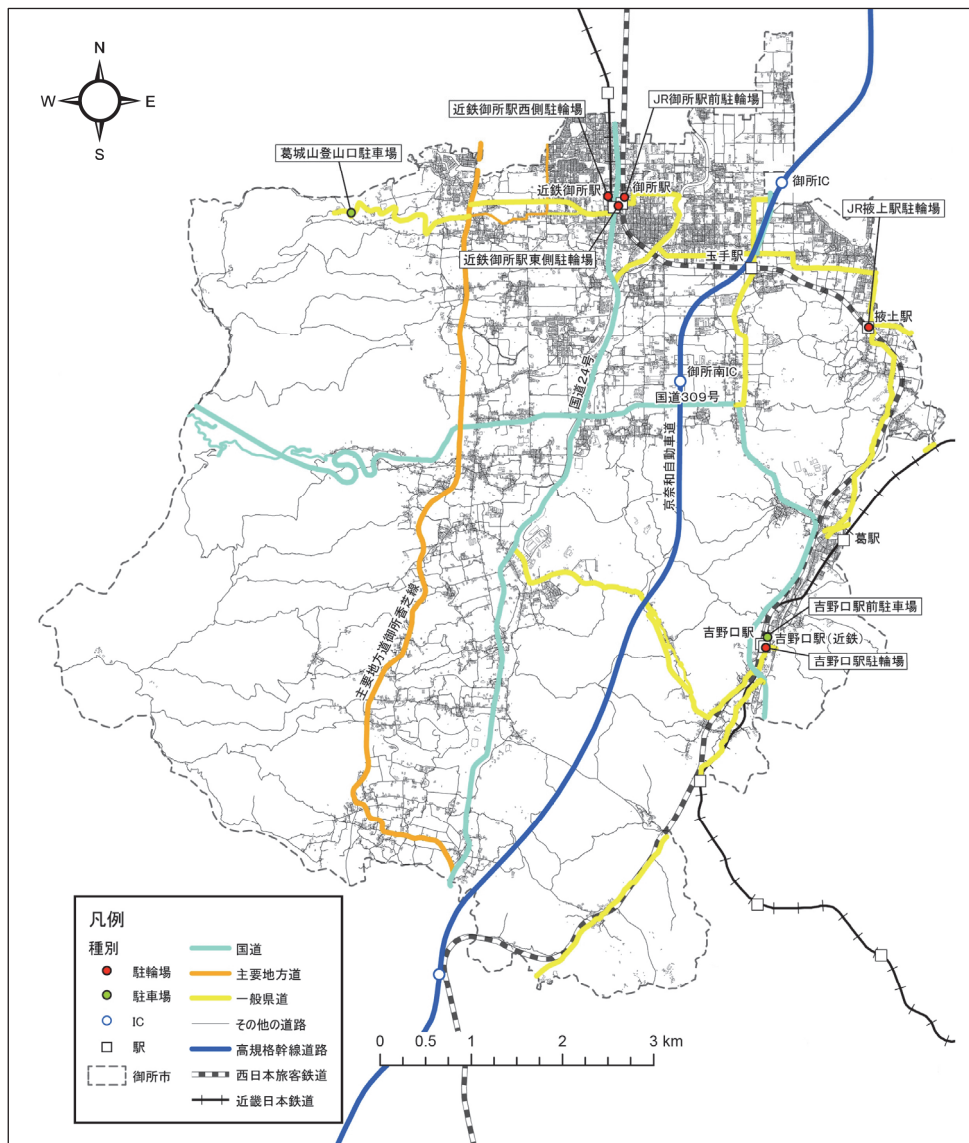


図:御所市のサイクリングコース

資料:奈良県HP

(8) 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

(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

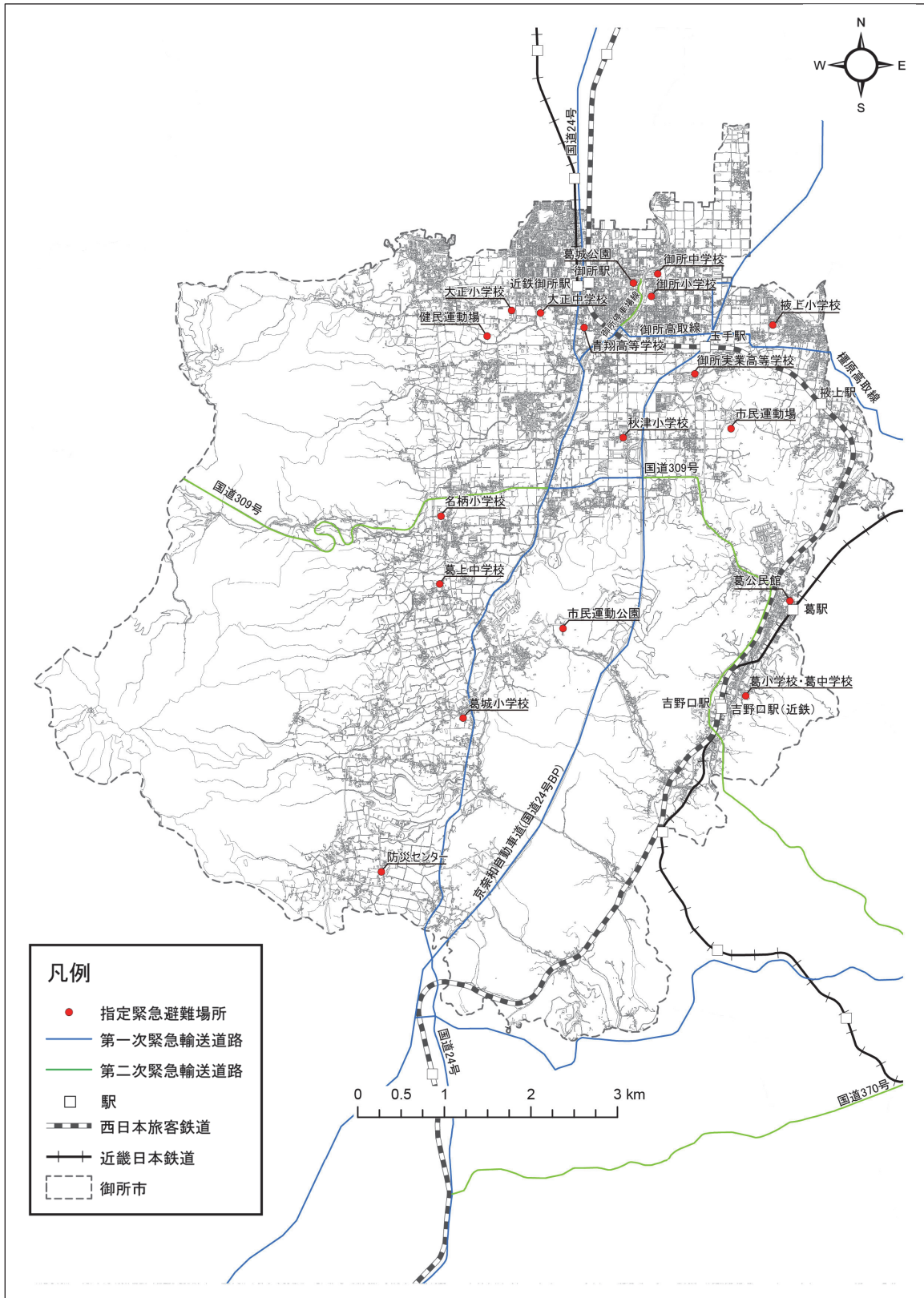
No.	施設・場所名	指定避難所	収容施設種類
1	青翔高等学校	○	運動場
2	御所中学校	○	運動場
3	御所小学校	○	運動場
4	大正中学校	○	運動場
5	大正小学校	○	運動場
6	名柄小学校	○	運動場
7	葛上中学校	○	運動場
8	葛城小学校	○	運動場
9	防災センター	○	運動場
10	秋津小学校	○	運動場
11	御所実業高等学校	○	運動場
12	葛小学校・葛中学校	○	運動場
13	葛公民館	○	運動場
14	掖上小学校	○	運動場
15	健民運動場	-	運動場
16	市民運動公園	-	運動場
17	市民運動場	-	運動場
18	葛城公園	-	公園

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
	一般都道府県道	国道309号
		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



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」2018年（平成30年）4月、国土数値情報

(10) 交通事故(人身事故)

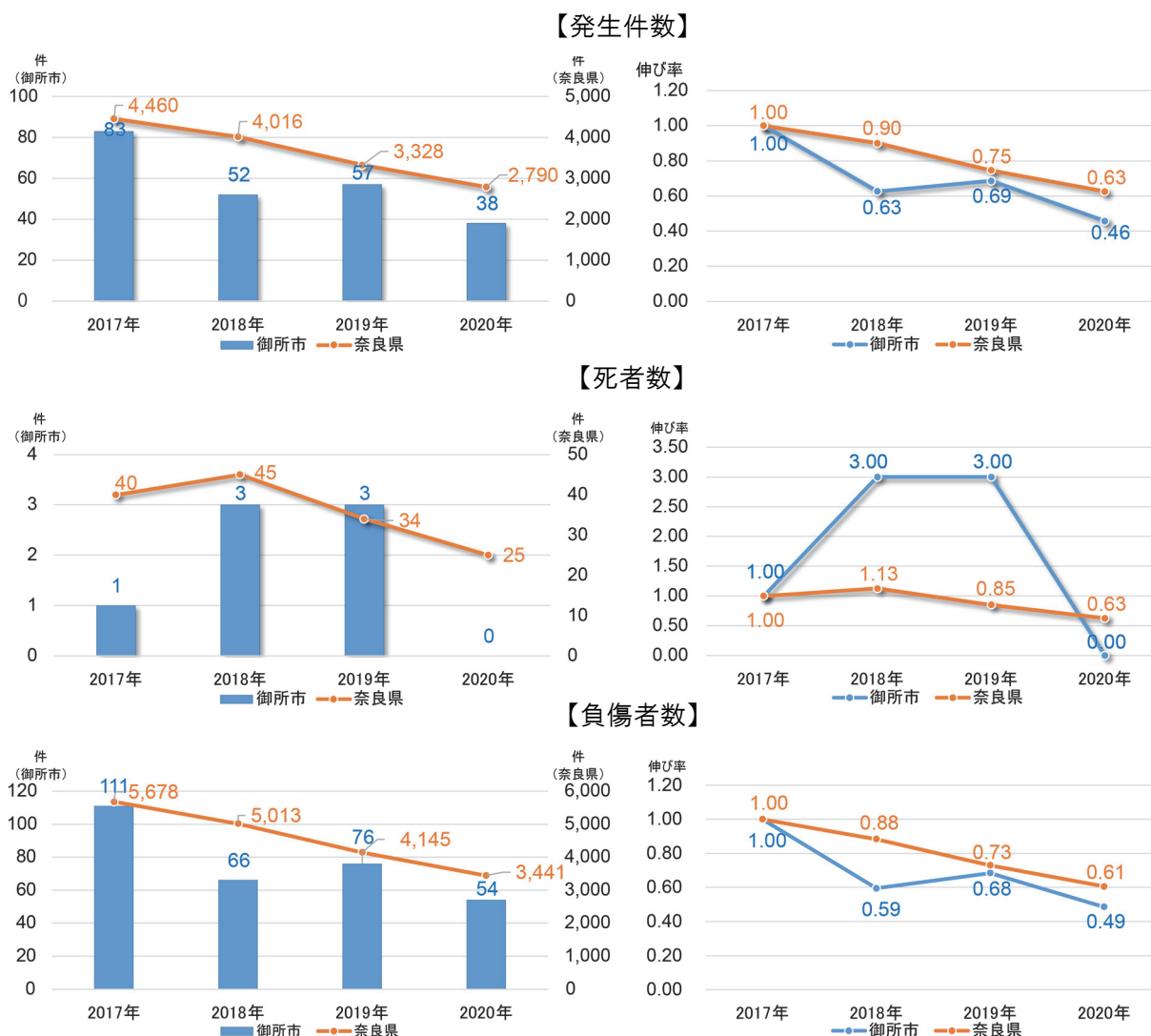
1) 発生件数の推移

- ・ 2020年(令和2年)の本市の交通事故(人身事故)発生件数は38件、死者数0人、負傷者数54人でした。人口10万人あたりの交通事故(人身事故)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(人身事故)発生件数は減少傾向にあります。

表:交通事故(人身事故)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



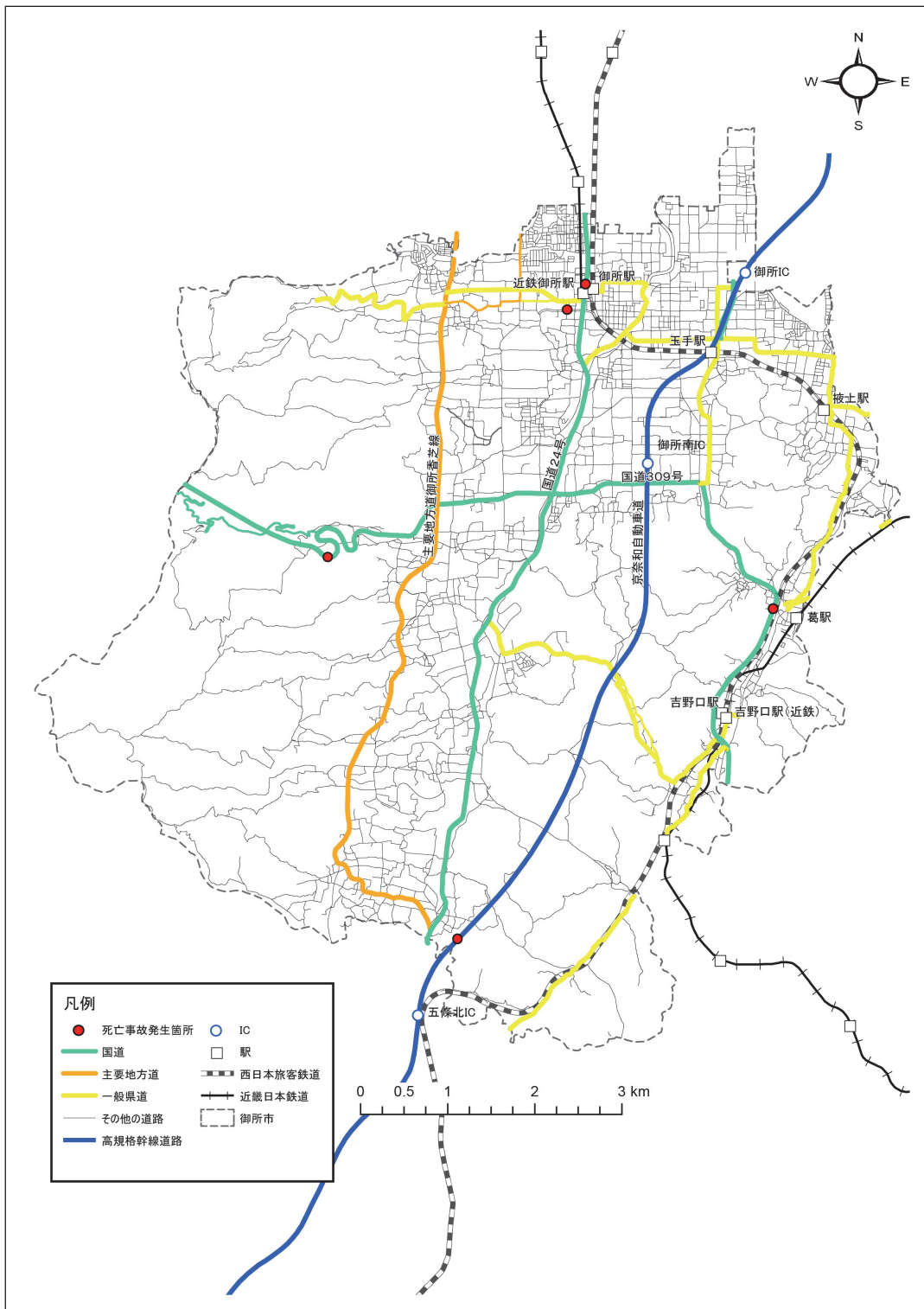
※伸び率は2017年を1.00とした時の指数

図:交通事故(人身事故)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。



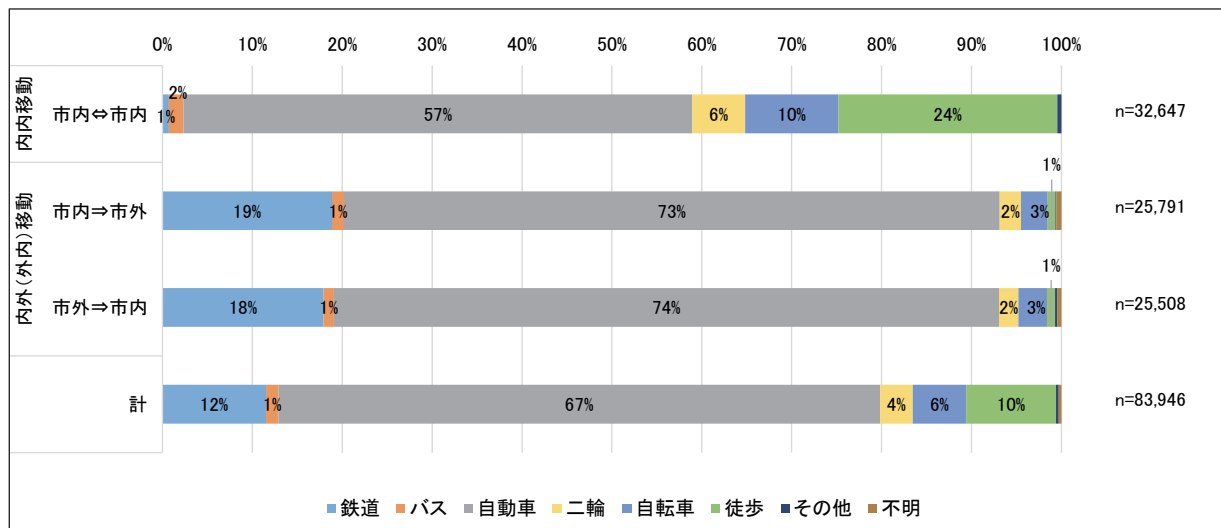
※事故の発生期間は2017年（平成29年）1月1日～2021（令和3年）年11月30日
 図：死亡事故発生箇所（2017年～2021年）

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。



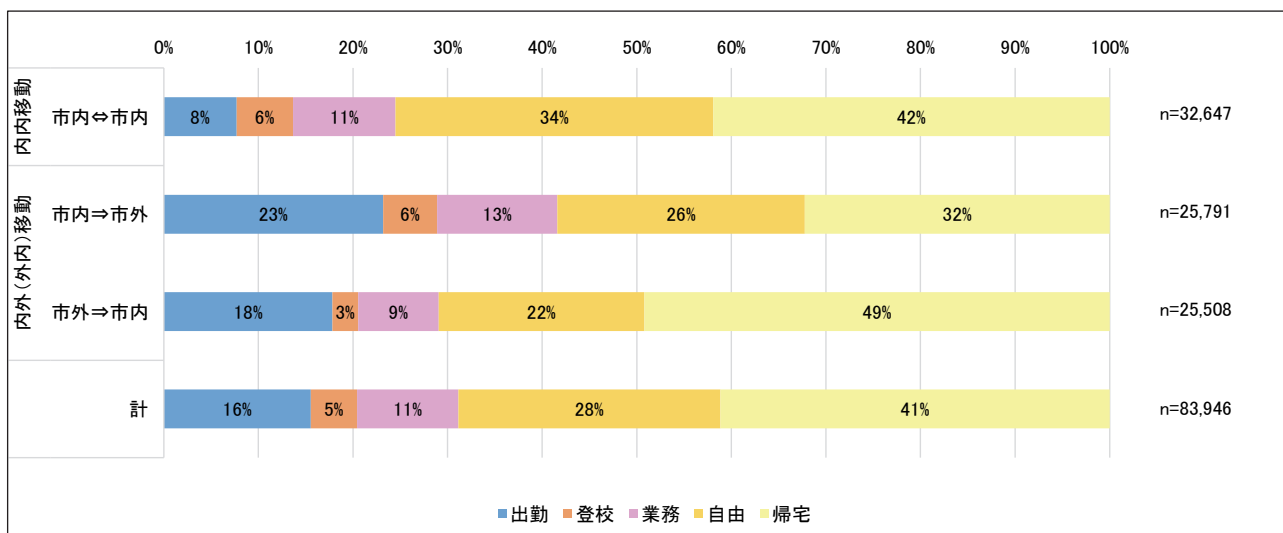
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合があります。

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。

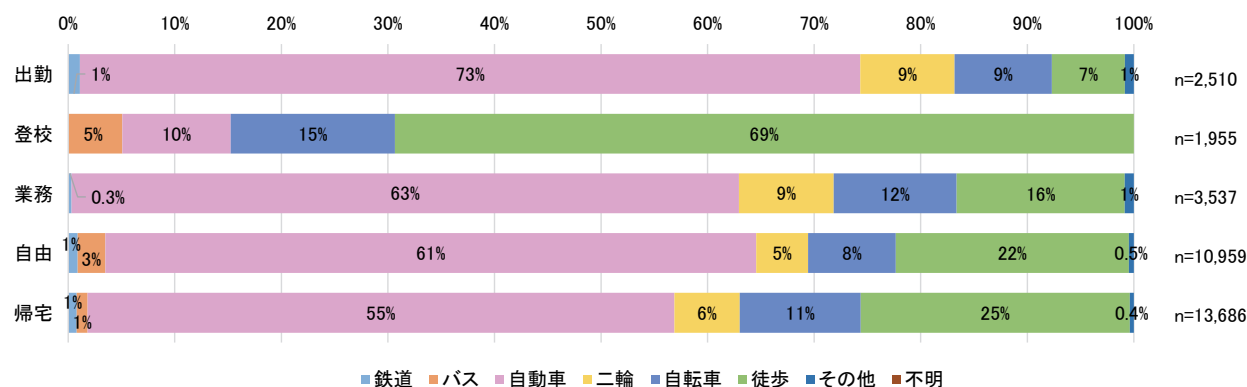
図：平日・外出時の移動目的

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

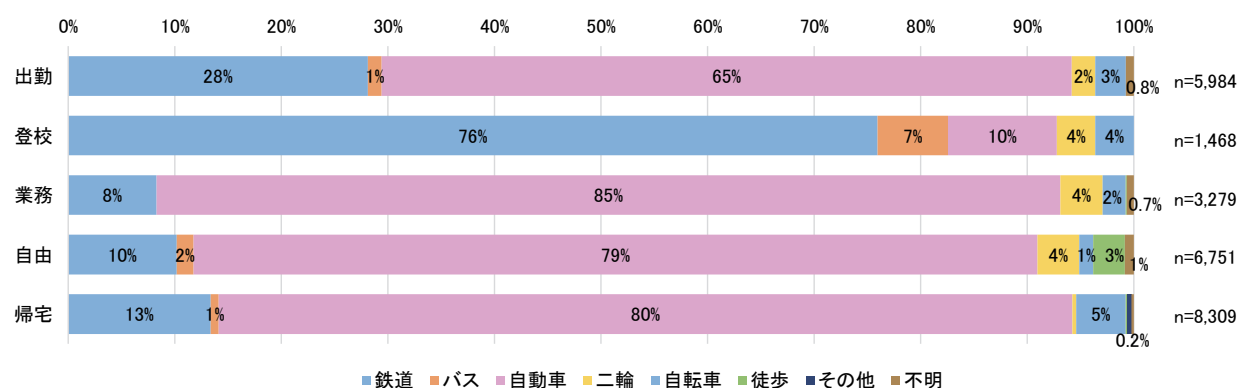
(3) 目的別手段

- ・ 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。

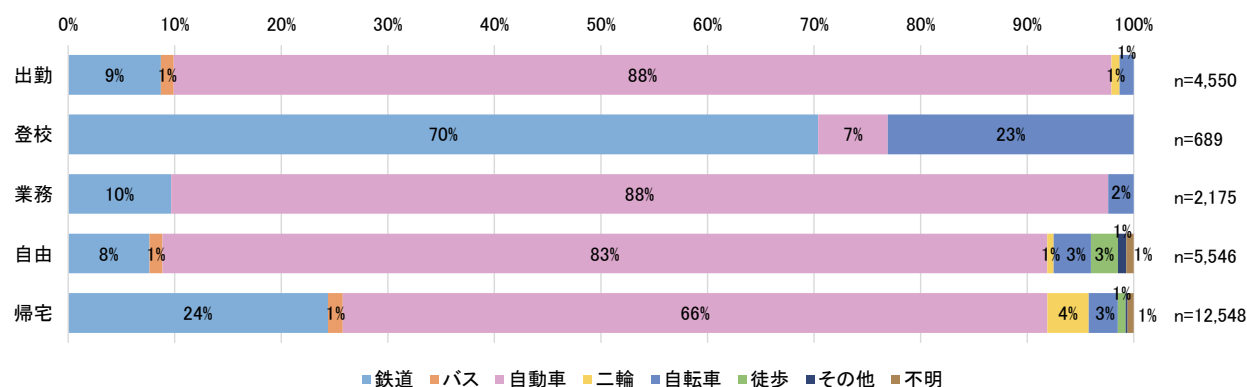
[御所市内]



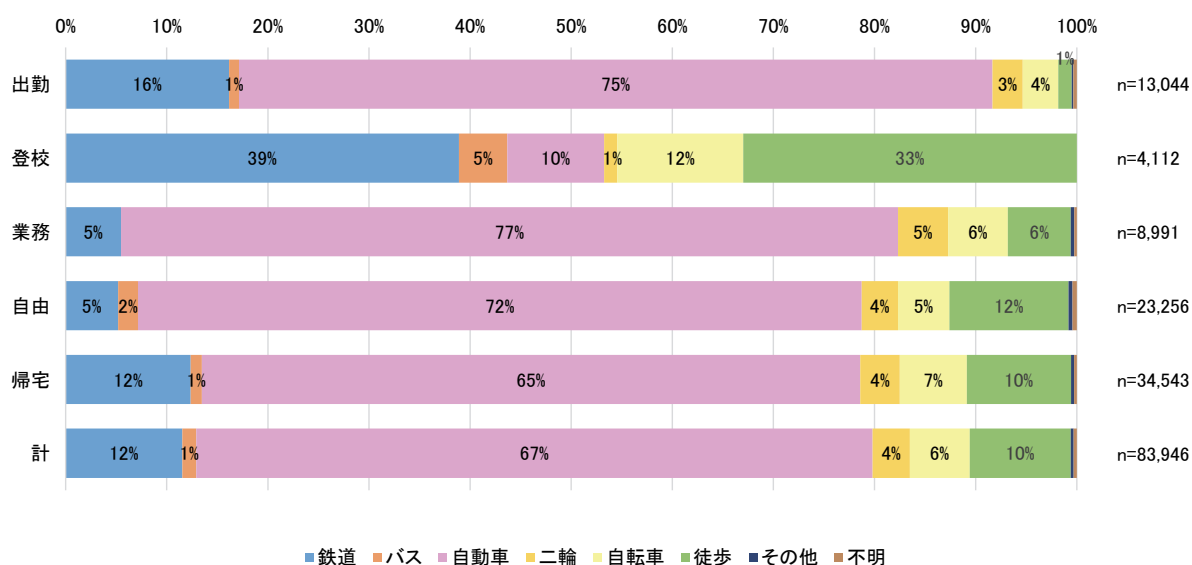
[御所市⇒市外]



[市外⇒御所市]



[全トリップ]



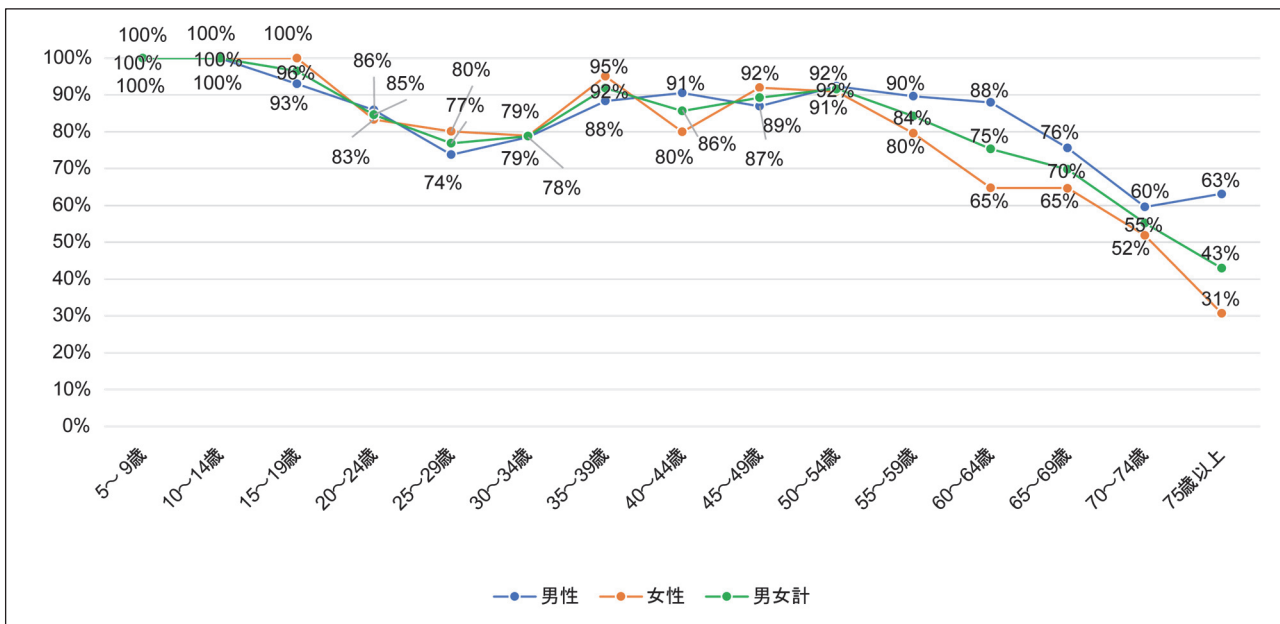
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合がある。

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))

(4) 外出率

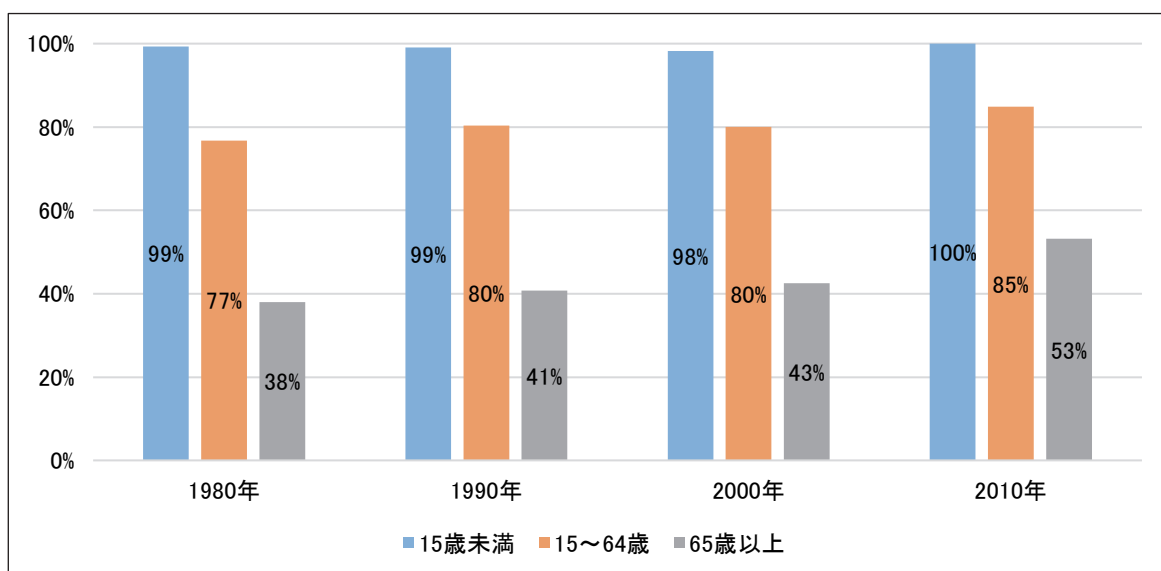
- ・ 外出率は男女とも年齢が上がるほど低下し、70歳以上から急激に下降しています。
- ・ 男性より女性の外出率が低い傾向にあり、特に75歳以上でその差は大きくなります。
- ・ 過去の調査と比較すると、15歳未満の外出率に変化ありませんが、65歳以上の外出率は38%から53%に増加しています。
- ・ しかし、依然として高齢者の外出率は他の世代と比べて低くなっています。



※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))

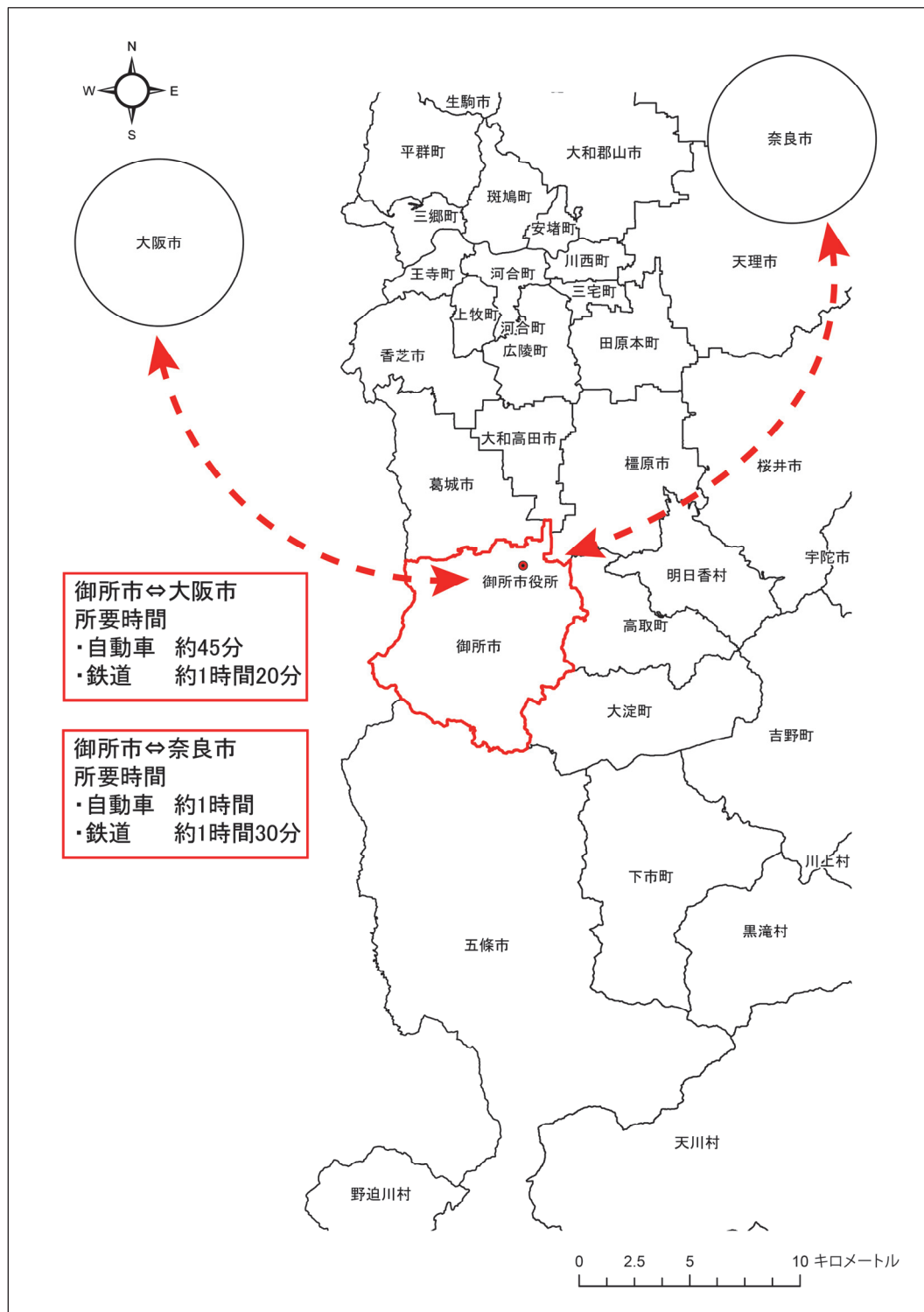


図：年齢別外出率の経年推移(1980年～2010年)

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で約45分、鉄道で約1時間20分です。奈良市へのアクセス時間は自動車で約1時間、鉄道で約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。

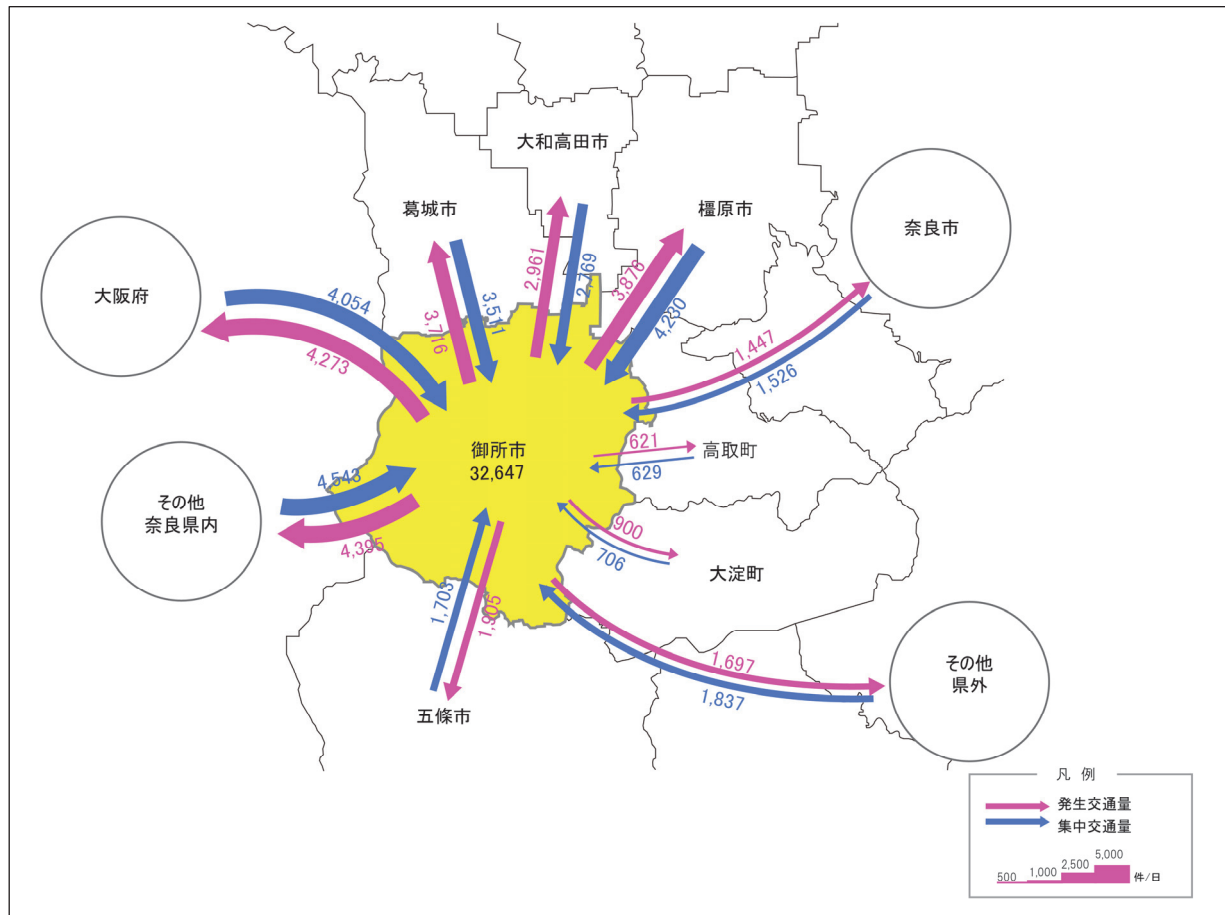
図：近隣市町村へのアクセス

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4,273件/日、集中4,054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



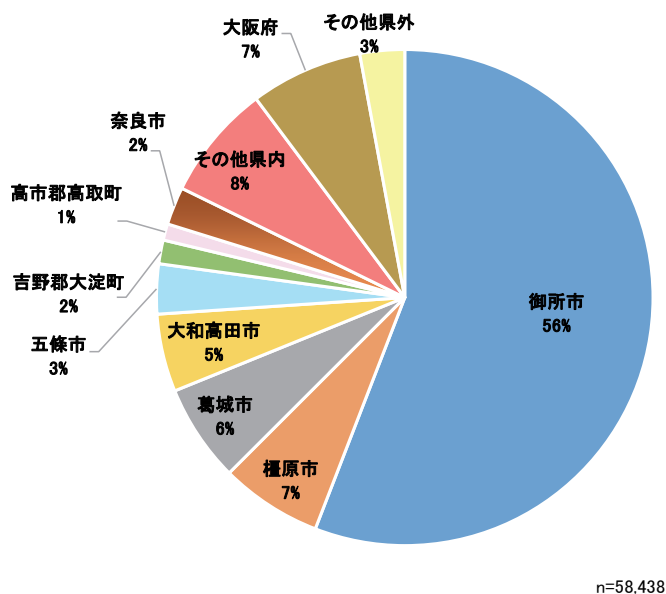
※資料は、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合がある。

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))

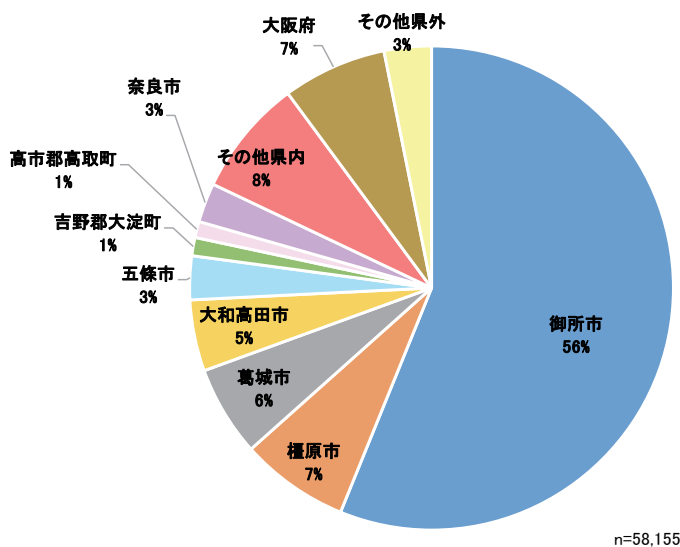
[発生交通量]

		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	



[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	



※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）

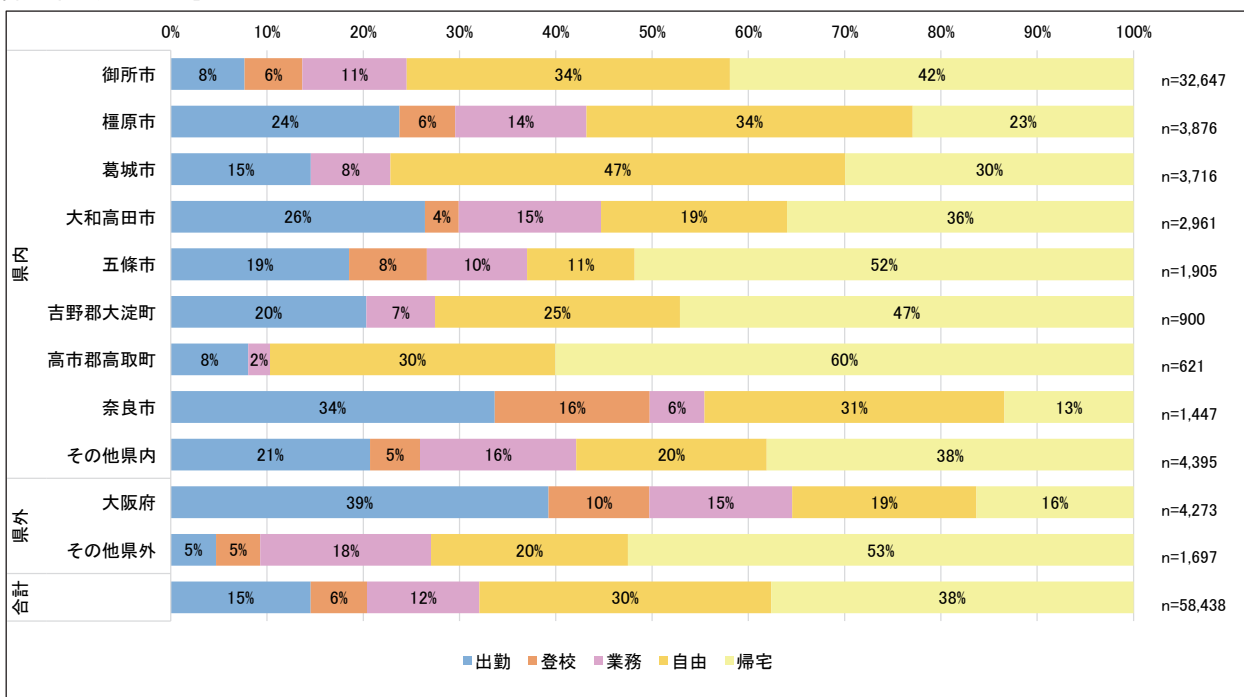
図：発生集中交通量の都市別割合

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。

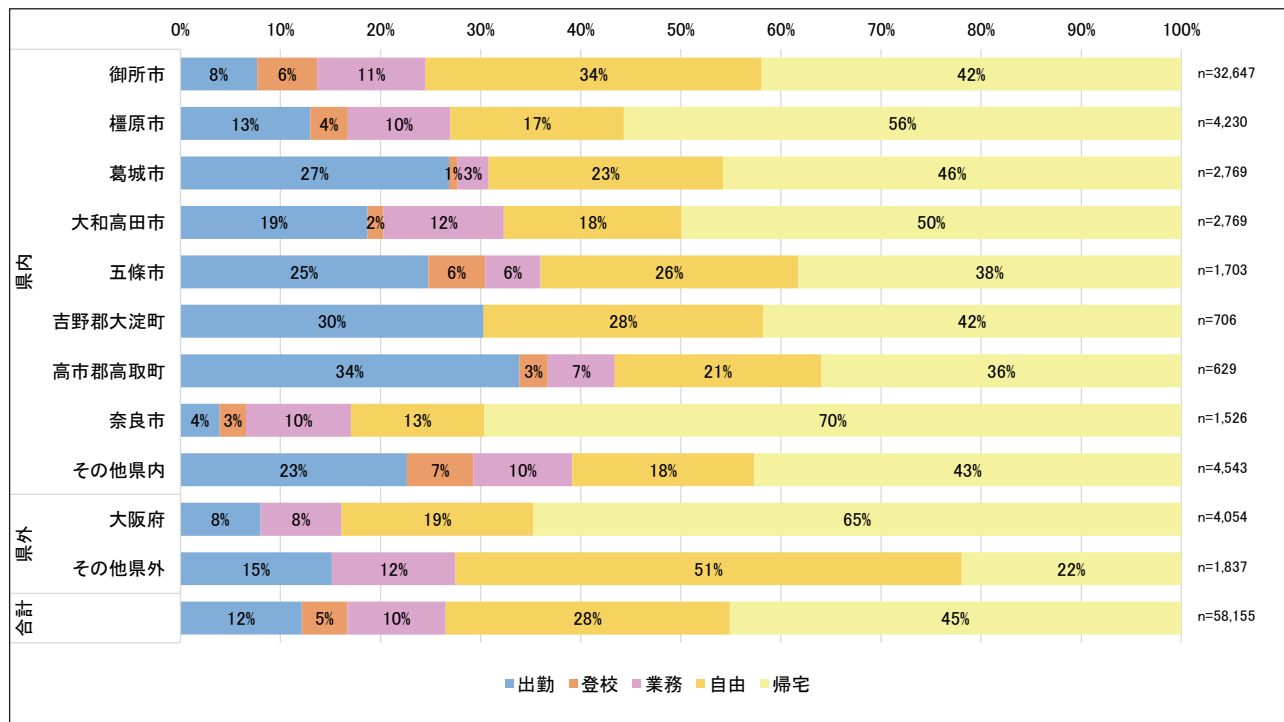
[御所市出発・平日]



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	奈良県						
	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。

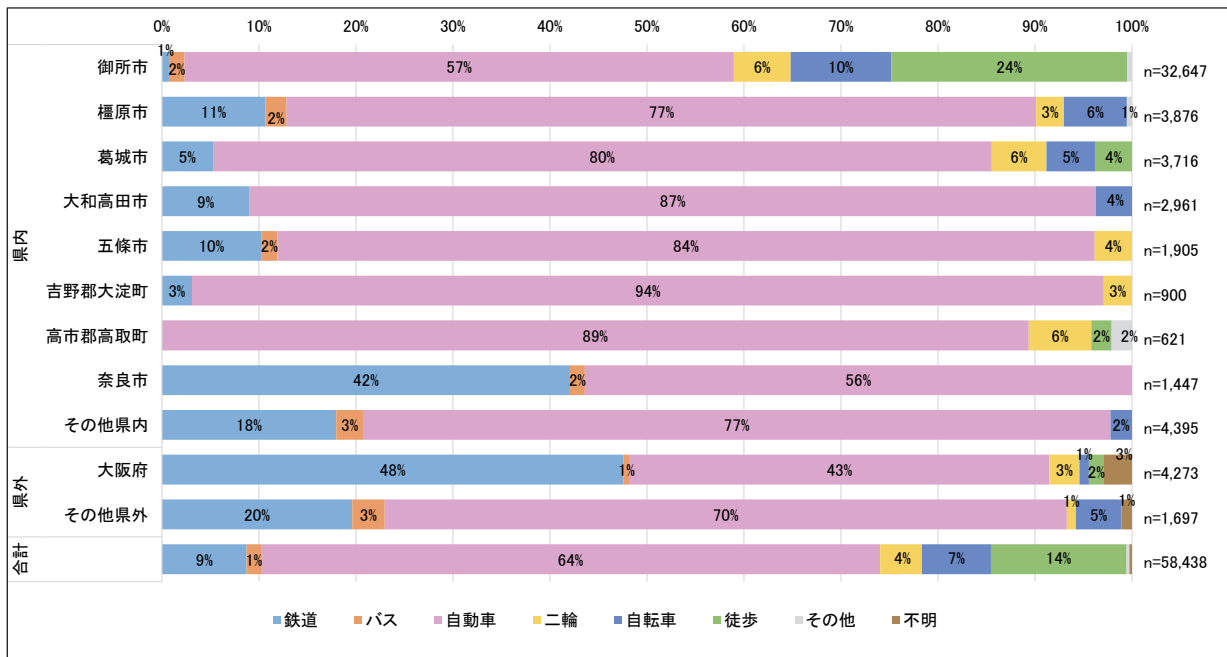
図：都市間の移動目的別割合

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年(平成22年))

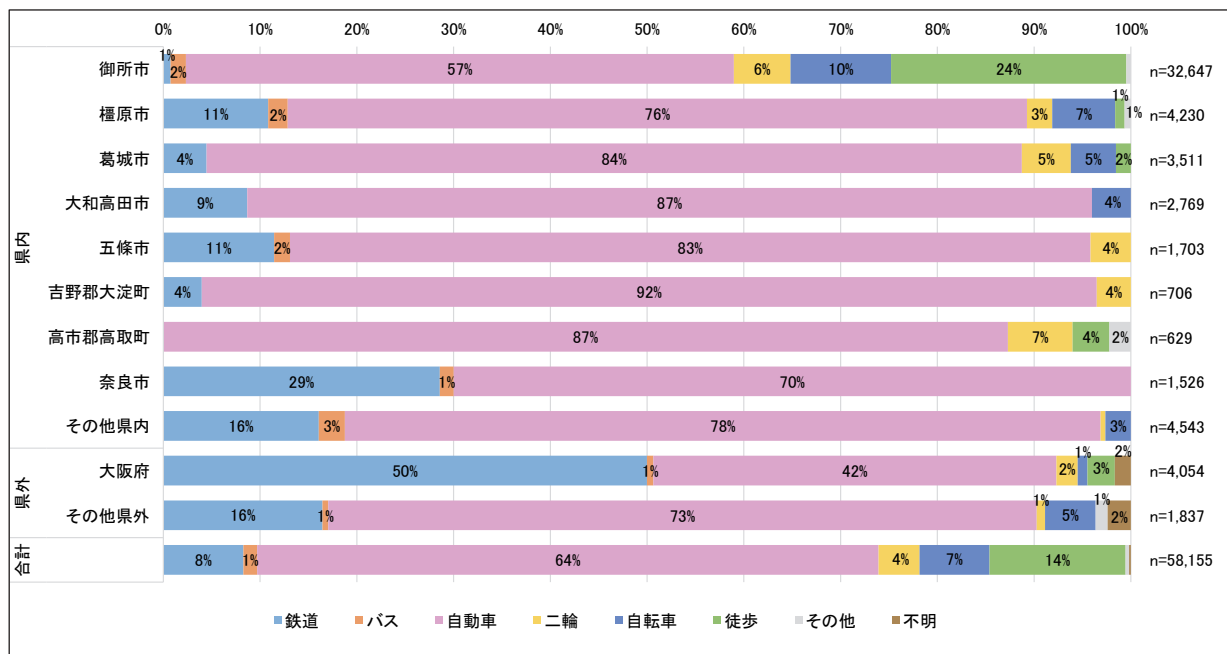
(8) 都市間の移動手段

- ・ 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"> ①安全で安心な歩行空間の確保 ②交通施設のバリアフリー化の推進 ③過疎地域等における基幹的な生活交通の確保 ④市町村のコミュニティバス等への支援 ⑤交通結節点における利便性の向上 <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"> ①公共交通機関の利用促進（北部地域） ②自動車による周遊観光の促進（中南和・東部地域） ③歩行環境及び自転車利用環境の充実 ④シームレスな交通環境の形成 <p>(3) 持続可能な取組体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ①地域交通に関わる関係者の総力の結集 ②PDCA サイクルによる交通施策のマネジメント ③県民や来訪者に対する啓発 ④交通分野における新技術の活用 ⑤交通サービスの調達手法の工夫 ⑥職員の交通計画技術の向上

(3) 奈良県公共交通基本計画

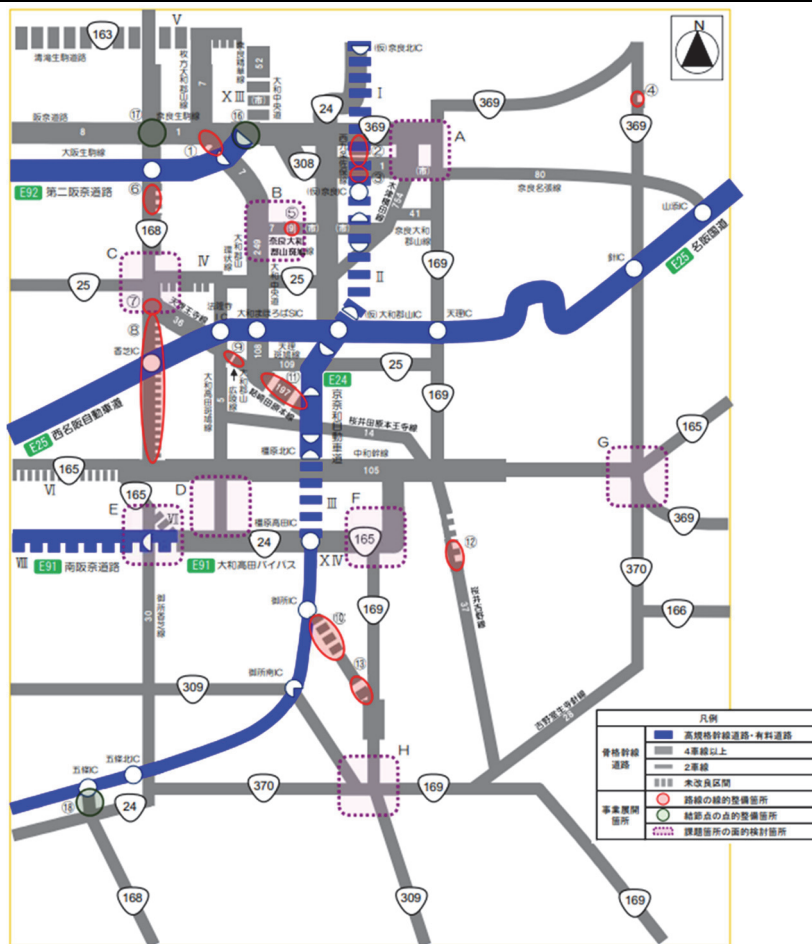
改定年次	2022年（令和4年）3月
基本理念	<p>○地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する</p> <p>○地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する</p> <p>○持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する</p>
総合的かつ計画的に推進する施策	<p>推進施策1：県内公共交通の維持・充実に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化 <ol style="list-style-type: none"> (1)「地域公共交通計画」の策定促進 (2)「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化 (3)地域公共交通の多面的評価方法の導入 ●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"> (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 (2)貨客混載などの複合的な交通サービスの展開 (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 <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"> ●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"> (1)地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備 (2)駅員が常駐しない駅・バス停の活用 ●誰もが使いやすい利用環境の整備 <ol style="list-style-type: none"> (1)駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進 (2)バリアフリー推進の機運醸成 (3)公共交通の利用環境の整備 <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"> ●「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"> (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 (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 ●公共交通を担う人材の確保・育成 <ol style="list-style-type: none"> (1)公共交通の働き手の確保に向けた取組 (2)行政職員や市民委員等の育成及び県民への情報発信 <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"> ●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"> (1)デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実 (2)県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築 ●脱炭素社会の実現に向けた取組の推進 <ol style="list-style-type: none"> (1)公共交通の利用促進 (2)公共交通分野におけるさらなる環境負荷の低減

(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 ・ダイヤモンドト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"> ◆ 骨格幹線道路ネットワークの形成 ◆ 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"> ・ 企業立地を支援する道路整備の推進 ・ 観光振興に資する道路整備の推進 ・ まちづくりに資する道路整備の推進 ◆ 安全・安心を支える道路整備の推進 ◆ 整備に当たっての条件・配慮事項 <ul style="list-style-type: none"> ・ 風格ある景観形成と環境への配慮 ・ 道路ストックの有効活用と効率的な整備 ・ 使い易さの追求 ・ 新たなニーズの把握
道路整備の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「選択と集中」の深化と道路整備の体系化 ◆ 連携・協働と説明責任 ◆ 契約・許認可の適正確保と品質向上

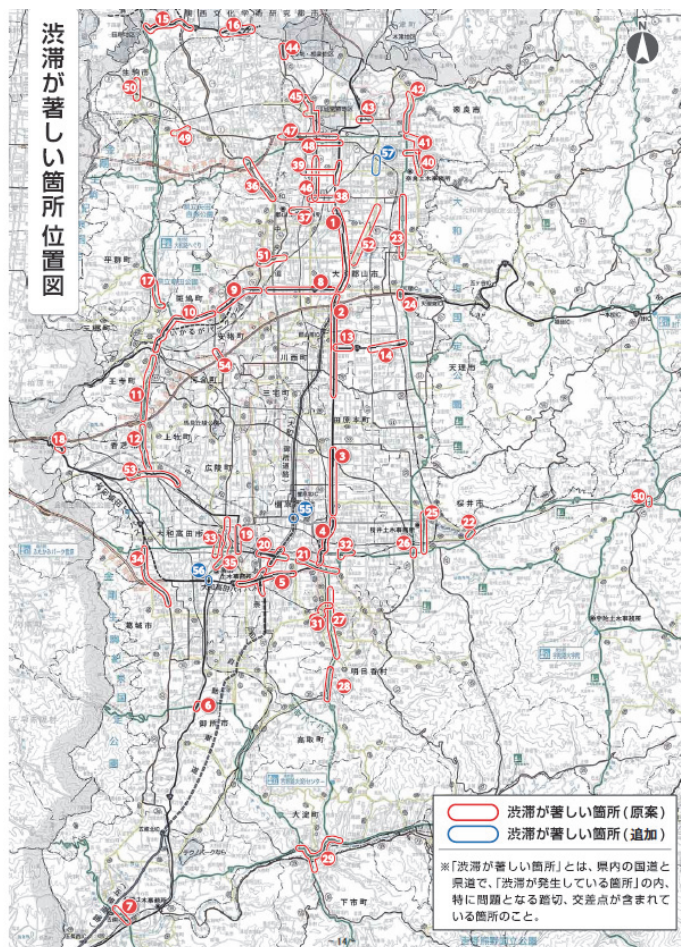


図：骨格幹線道路ネットワーク事業展開箇所(大和平野部)

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

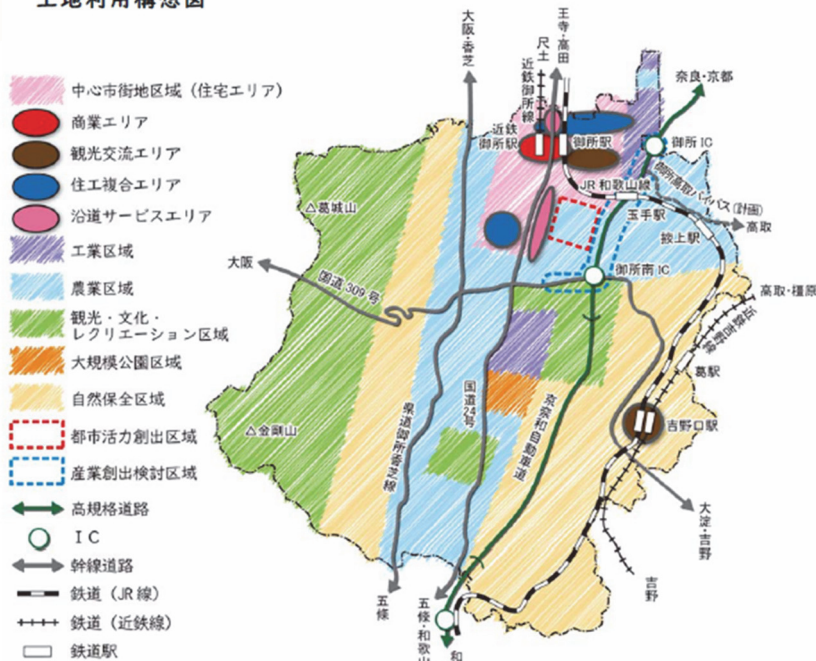
策定年次	2020年（令和2年）3月
策定の目的	国が策定した自転車活用推進計画の内容と奈良県自転車利用促進計画（2010年）に基づくこれまでの取り組み、その他関連計画における自転車の位置づけなどを踏まえ、「観光振興」、「まちづくり」、「安全・安心」の3つの観点から奈良県において、自転車の活用を進める上で必要な取組を取りまとめる。
ビジョン	観光も日常もサイクリングを満喫するなら大和路
基本姿勢	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車を活用した「観光振興」 ◆自転車の幅広いポテンシャルを活かした「まちづくり」 ◆自転車事故のない社会の実現に向けて、その基盤とした「安全・安心」
計画目標と実施すべき施策	<ul style="list-style-type: none"> ◆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"> 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 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 ③サイクリングを楽しむための情報発信の充実 ◆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"> 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 ②公共交通を補完するシェアサイクルの普及促進 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 ◆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"> 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 ②交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進 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

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 ござ～」		
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"> ◆都市基盤の維持管理費の抑制 ◆災害対策 ◆持続可能な都市構造への転換 ◆産業と交流の活性化 ◆空き家対策 ◆市民満足度向上 		
土地利用の基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆一定の人口密度を維持できる区域への居住促進 ◆公共交通利便性の高いエリアへの利便施設の立地促進 ◆住環境の維持 ◆市街化調整区域の活力維持 ◆都市活力の創出 ◆農地・自然資源の保全 		
交通網の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・近鉄・JR御所駅周辺の再整備に合わせ、交通結節点の強化を図るとともに、鉄道とバスの乗り継ぎを円滑にし、公共交通の利便性の向上を目指す。 ・鉄道・バス事業者との協議調整による、適切な運行路線の検討や便数の最適化を促す。 ・利用者のニーズに応じて柔軟に対応することができる新たな交通体系を検討するなど、市内公共交通の再編に関する取り組みを進める。 ・自動運転による新交通システムなどの次世代モビリティの実現に向けた検討を進める。 ◆道路網 <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路については、将来交通量や社会経済情勢の変化等を踏まえ、必要性や代替性の検証を行うなど、今後も定期的に見直しを行うとともに、必要な路線については整備を推進する。 ◆歩行者に配慮した基盤 <ul style="list-style-type: none"> ・徒歩や自転車で快適に移動できるよう、歩行空間におけるバリアフリー化の推進や、自転車の安全性を確保した通行帯の整備、交通量の多い道路の歩道整備など、交通安全対策を実施する。 ・通学路の安全性を高め、安心して通学できる歩行空間の形成を目指す。 		

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

(4) 御所中心市街地地区まちづくり基本構想



(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"> ◆多くの施設を保有しているものの、休止施設が多い ◆老朽化が進行しており、安全性の確保が必要 ◆人口減少・少子高齢化による市民ニーズの変化への対応が必要 ◆公共施設を利用する機会が少なく、利用状況は低い ◆厳しい財政状況の中、更新費用への対応や管理運営の見直しが必要 		
施設の現況 （道路関連を抜粋）	<ul style="list-style-type: none"> ●道路は、1,127路線あり、総延長427,108m（道路面積1,631,994 m²） ・2015年度（平成27年度）時点で道路の改良率は29.6%と低いため、今後も道路の新設と更新を計画的に進めていく必要がある。 ・都市計画道路の中には、長期にわたり未整備となっているものがある。 		
今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の更新は、路面性状調査による結果を踏まえ、劣化度や交通量などから優先順位を設定し、順位の高い道路から計画的に進める。 ・パトロールなどの日常点検を実施し、交通危険箇所の早期発見、早期対応に努める。また、路面性状調査などの点検を定期的に行い、データの蓄積・分析を行う。 ・道路の新設は、市民の利便性の向上のため、今後も必要になることから、財政状況や整備効果を十分に踏まえて、計画的に進める。ただし、長期未整備となっている都市計画道路や「御所市道路網整備計画」は、将来の必要性・実現性を検討し、適宜見直しを行う。 ・近鉄御所駅周辺は、市の玄関口としての空間を創出するとともに、市民や来訪者の利便性の向上のため、計画的な整備を進める。 		

表：施設の一覧

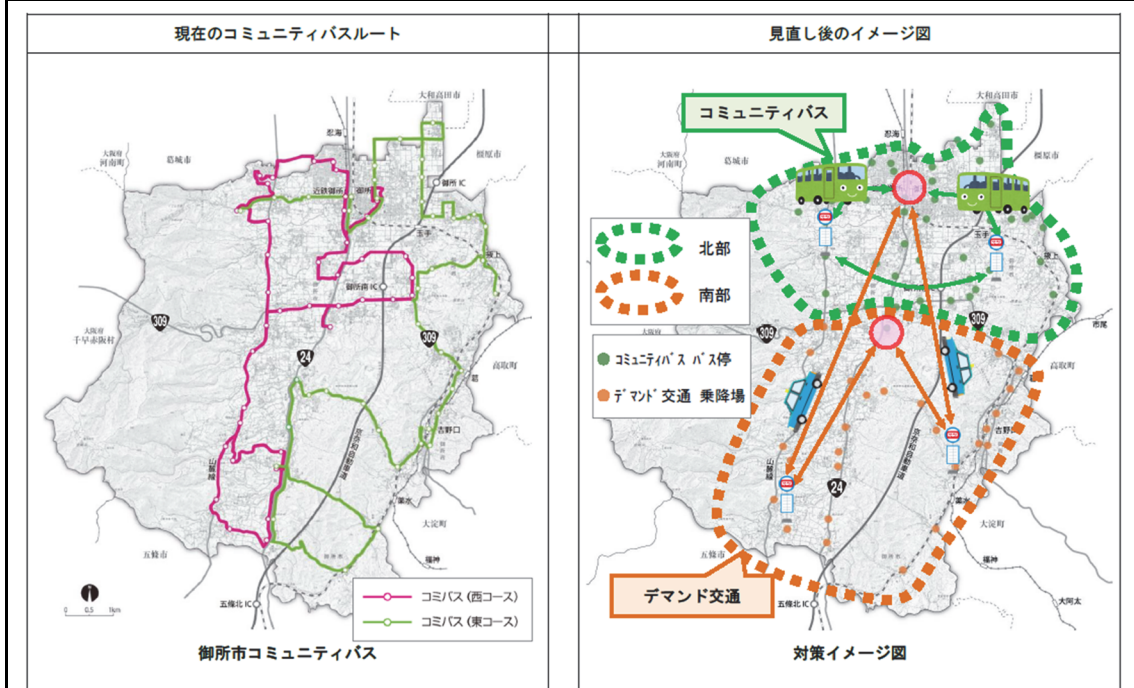
(道路)

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

資料：御所市「御所市公共施設等総合管理計画」2017年(平成29年)3月

(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"> ◆民間事業者（鉄道・路線バス・タクシー）が運営する市内公共交通のフレーム（枠組み）を守ることを前提とした公共交通施策の推進 ◆コミュニティバスの再編及び新たな交通手段の導入の検討 ◆市北部と南部の特性に合わせた公共交通の検討
公共交通の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の需要やニーズに応じた、効率的で利便性の高い公共交通への再編 ●市内公共交通の利用の促進 ●将来にわたって持続可能な公共交通の構築



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

資料：御所市「御所市公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月

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

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(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