御所市地域公共交通計画

令和5年（2023年）12月

御所市

（令和8年11月一部改訂）

目 次

1 はじめに 1

１－１ 計画策定の背景と目的 1
１－２ 計画の対象区域 2
１－３ 計画の期間 3
１－４ 計画の位置づけ 3

2 御所市の現況 4

２－１ 概況 4
２－２ 人口 5
２－３ 土地利用 16
２－４ 施設分布状況 20
２－５ 公共交通 26
２－６ 道路等 42
２－７ 交通行動 44
２－８ その他 45

3 上位関連計画の整理 46

３－１ 奈良県計画 46
３－２ 御所市計画 48

4 公共交通利用者ヒアリング調査 54

４－１ ヒアリング調査の概要 54
４－２ 調査結果【抜粋】 56

5 市民アンケート調査 59

５－１ 市民アンケート調査の概要 59
５－２ 調査結果（抜粋） 61

6 ポートフォリオ分析 69

６－１ 各公共交通機関の満足度と重要度の評価（ポートフォリオ分析） 69

7 御所市の公共交通の課題の整理 72

７－１ 現況まとめ 72
７－２ 公共交通の課題 77

8 基本的な方針 78

８－１ 御所市が目指す公共交通の将来像 78

８－２ 基本方針……79
８－３ 本市の公共交通ネットワーク……80

９ 基本方針に基づく目標・評価指標……82
９－１ 目標Ⅰ：都市としての魅力を高める公共交通空間の構築……82
９－２ 目標Ⅱ：交通利便性(鉄道、バス、タクシー)の向上……83
９－３ 目標Ⅲ：地域と創る持続可能な公共交通体系の構築……83
９－４ 目標Ⅳ：地域公共交通の確保・維持……84
９－５ 目標Ⅴ：地域公共交通利用者数の確保……86
９－６ 目標Ⅵ：自動車がなくても安心して生活できる公共交通網の構築……87
９－７ 公共交通の将来像・基本方針と目標の対応……87

１０ 目標を達成するために行う事業……88
１０－１ 事業実施方針……88
１０－２ 実施事業とその概要……90
１０－３ 事業と目標の関係……108

１１ 計画の達成状況の評価……112

1　はじめに

1－1　計画策定の背景と目的

御所市（以下「本市」という。）では、近年、「御所市第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「御所市第6次総合計画」が策定され、現在は「御所市立地適正化計画」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、2023年（令和5年）1月から市北部と南部の需要に応じたコミュニティバスとデマンドタクシーの実証運行を開始していることから、本市における交通とまちづくりの関係はより密接になりつつあります。

一方で、人口減少や少子高齢化が進行していくなかで、公共交通が果たす役割はますます重要となり、その維持・確保を図る必要があります。

こうした状況のなか、本市では、2010年（平成22年）3月に「御所市地域公共交通総合連携計画」を、また2019年（平成31年）3月には「御所市内公共交通運行効率化計画」を策定しています。さらに、2023年（令和5年）3月には「御所市総合交通戦略」を策定し、関係行政機関や公共交通事業者、地域住民と連携して地域公共交通の利便性向上や効率化、利用促進等に取組んでいます。

このことから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年（平成19年）法律第59号）」の改正に基づき「御所市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定し、持続可能な地域公共交通の維持・確保・改善を戦略的に推進します。

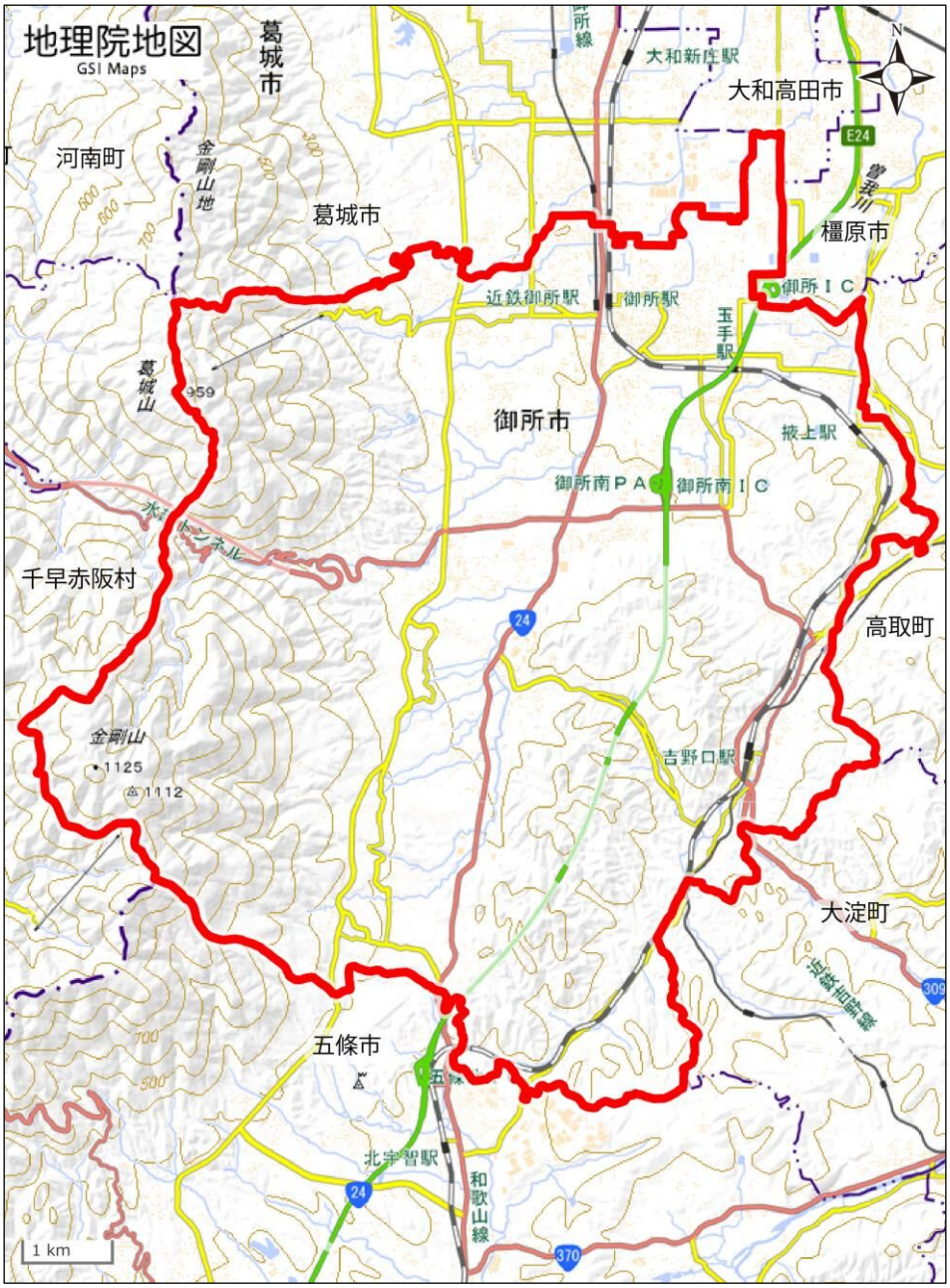
表：地域公共交通計画策定の意義（メリット）

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

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」2022年（令和4年）3月

１－２　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

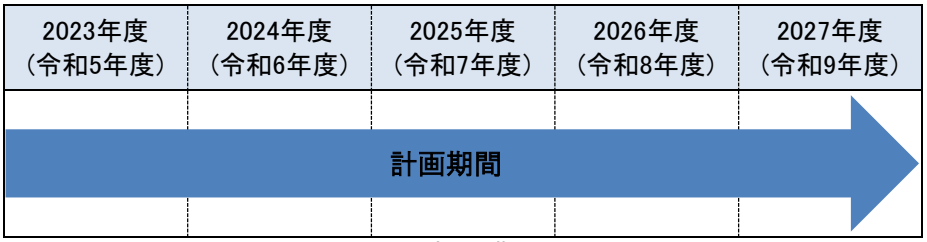
資料：地理院地図

１－３　計画の期間

本計画の期間は、2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までの5年間とします。

ただし、新型コロナウイルス感染症対策による行動の変化や新しい生活様式の浸透など、社会情勢の変化が公共交通に与える影響について、現時点では不透明な部分も多くあります。したがって、人口動態や公共交通の利用者数の推移を注視しながら計画の運用を図り、必要に応じて適宜見直しを行います。

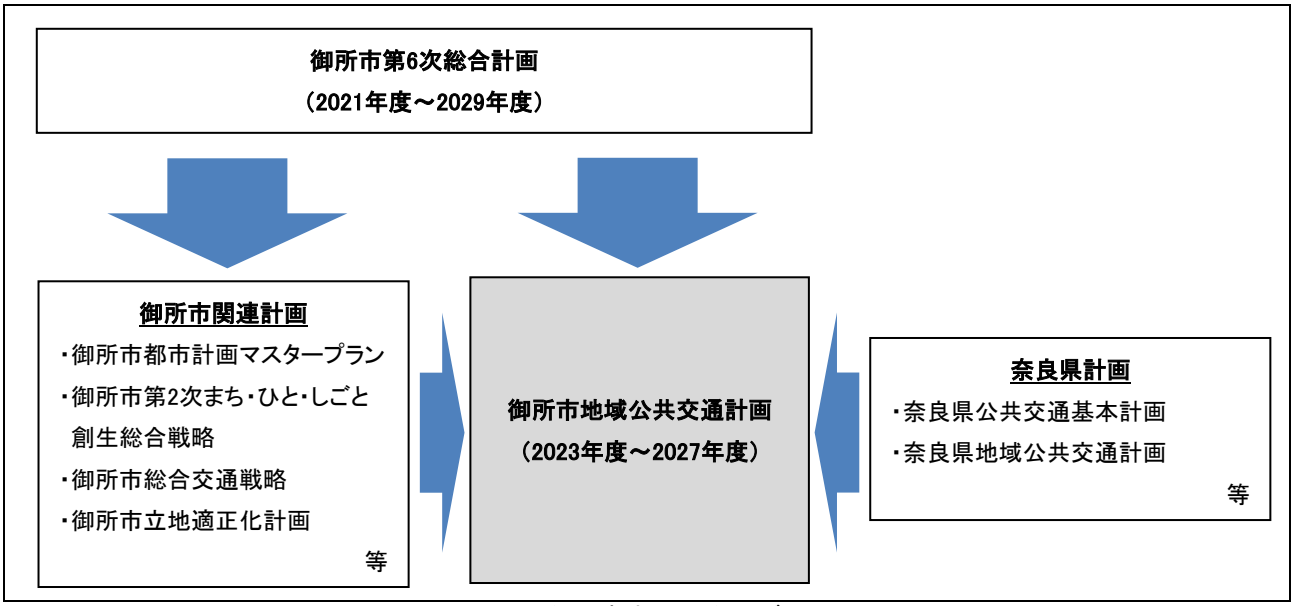
また、課題に対応して実施する施策については、計画期間後も見据えて位置づけを行います。



図：計画の期間

１－４　計画の位置づけ

本計画の策定にあたっては、「御所市第6次総合計画」を上位計画として、「御所市都市計画マスタープラン」、「御所市第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略」をはじめとするまちづくり計画や、「御所市総合交通戦略」などの関連計画と整合を図りながら策定します。



図：上位関連計画との位置づけ

2　御所市の現況

2－1　概況

（1）　位置

本市は奈良県北西部に位置し、西は大阪府、北は葛城市と大和高田市、橿原市、東は高取町と大淀町、南は五條市に接しています。

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。



図：御所市の位置図
資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月

（2）　地形

本市は東西9.8km、南北10.6kmの広がりを持ち、市域面積60.58km²を有しています。

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、それらを源とする葛城川水系・曽我川水系の河川が市域を潤しています。南部の竜門山地西端、東南部の巨勢山丘陵地は比較的おだやかな標高150～350mの起伏をなしています。

（3）　沿革

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町村が合併して市制を施行しました。名前の由来は、市内を流れる葛城川に5つの瀬があったとする説や、孝昭天皇の御諸が「御所」に変わったとする説があります。「古事記」や「日本書紀」には、現在の市域一帯を本拠地とした大和朝廷の時代の豪族葛城氏・巨勢氏に関する記述が多くみられ、史跡・古墳や社寺など歴史文化資源が市内各地に今も多く残されています。近世においては、桑山氏の城下町であったことから、物資の集積地として、また寺内町として発達し、今もなお「御所まち」には往時の商都としての面影を残す町並みが形成されています。



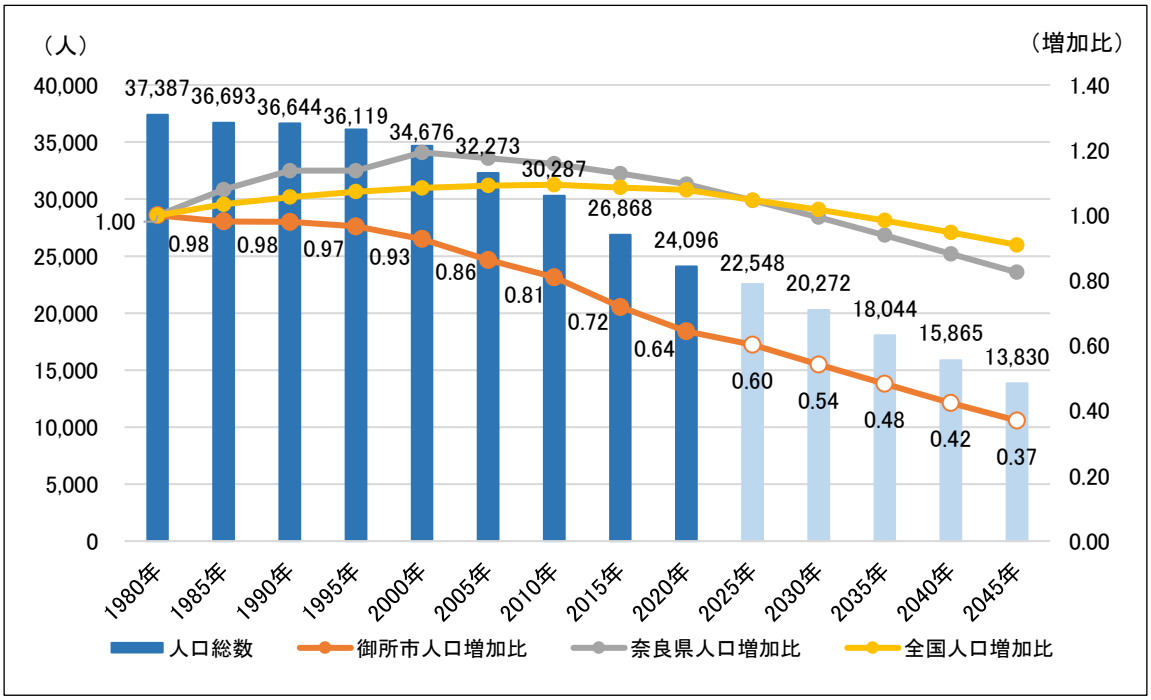
図：御所まちの様子
資料：御所市

２－２　人口

（１）　人口の推移（将来含む）

本市の人口は2020年（令和2年）の時点で24,096人となっており、1980年（昭和55年）から減少し続けています。この傾向は今後も続き、2045年（令和27年）には、1980年（昭和55年）と比べて約63%の人口が減少すると推計されています。さらに、減少のペースは、国や奈良県と比較しても急速であると予測されています。

また、2015年（平成27年）の時点での本市の人口分布を確認すると、市北部ほど人口が多く、特に近鉄・JR御所駅周辺及び東部地域などの中心市街地に集中していることがわかります。



※人口増加比は、1980年（昭和55年）を1.00とした値。

図：人口推移（1980年～2045年）

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

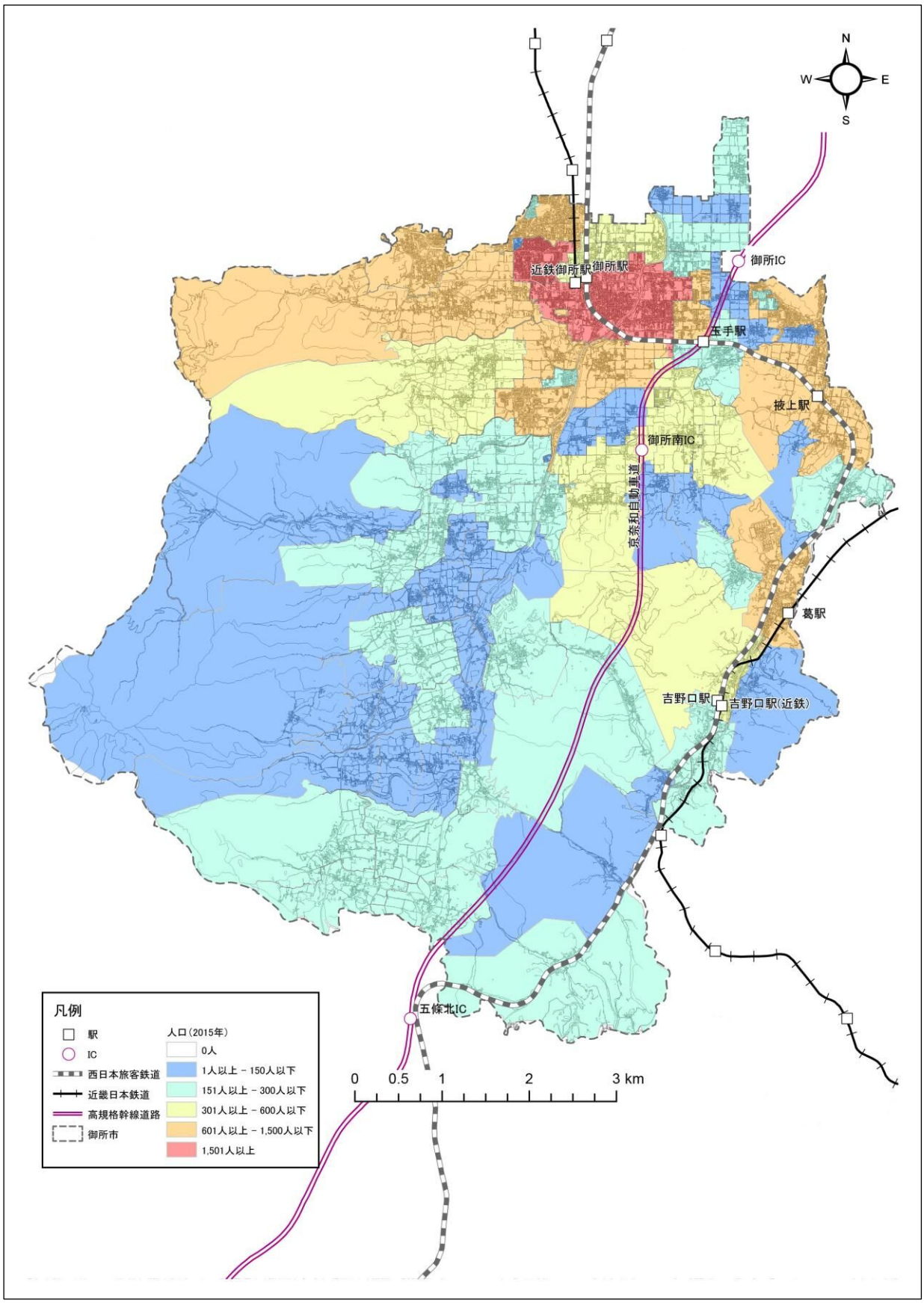


図:本市の人口分布図(2015年)

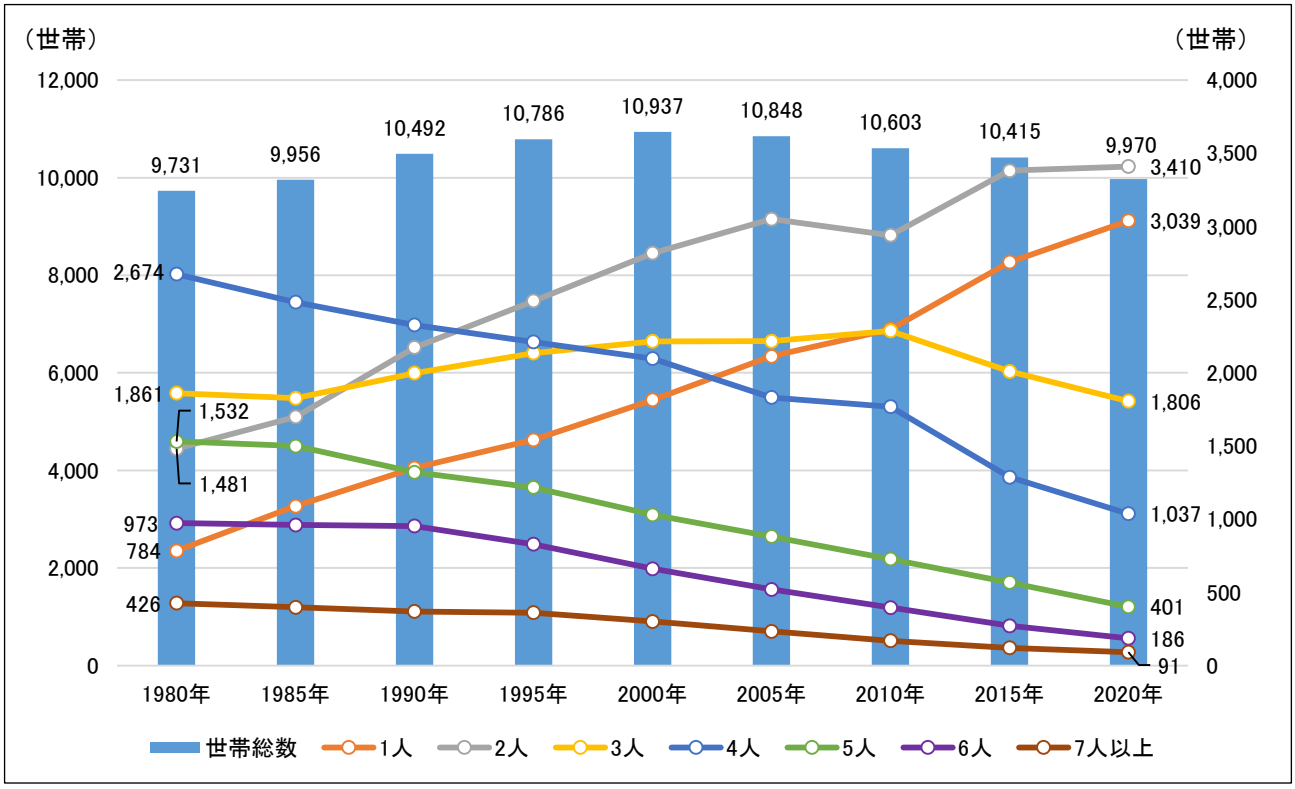
資料:総務省統計局「2015年(平成27年)国勢調査結果」

（２）　世帯数・世帯人員の推移

本市の世帯数は2020年（令和2年）の時点で9,970世帯となっており、2000年（平成12年）の10,937世帯をピークに減少傾向にあります。

世帯人員については、1980年（昭和55年）には3人以上の世帯が多く、全体の約77%を占めていましたが、2020年（令和2年）には2人以下の世帯が多く、全体の約65%を占めています。その影響もあり、平均世帯人員も1980年（昭和55年）には3.8人でしたが、2020年（令和2年）には2.4人に減少しています。

また、高齢者単独世帯は大きく増加しており、1980年（昭和55年）には323世帯（全体の約3%）でしたが、2020年（令和2年）には1,823世帯（全体の約18%）を占めています。



図：世帯数・世帯人員の推移（1980年～2020年）

資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」

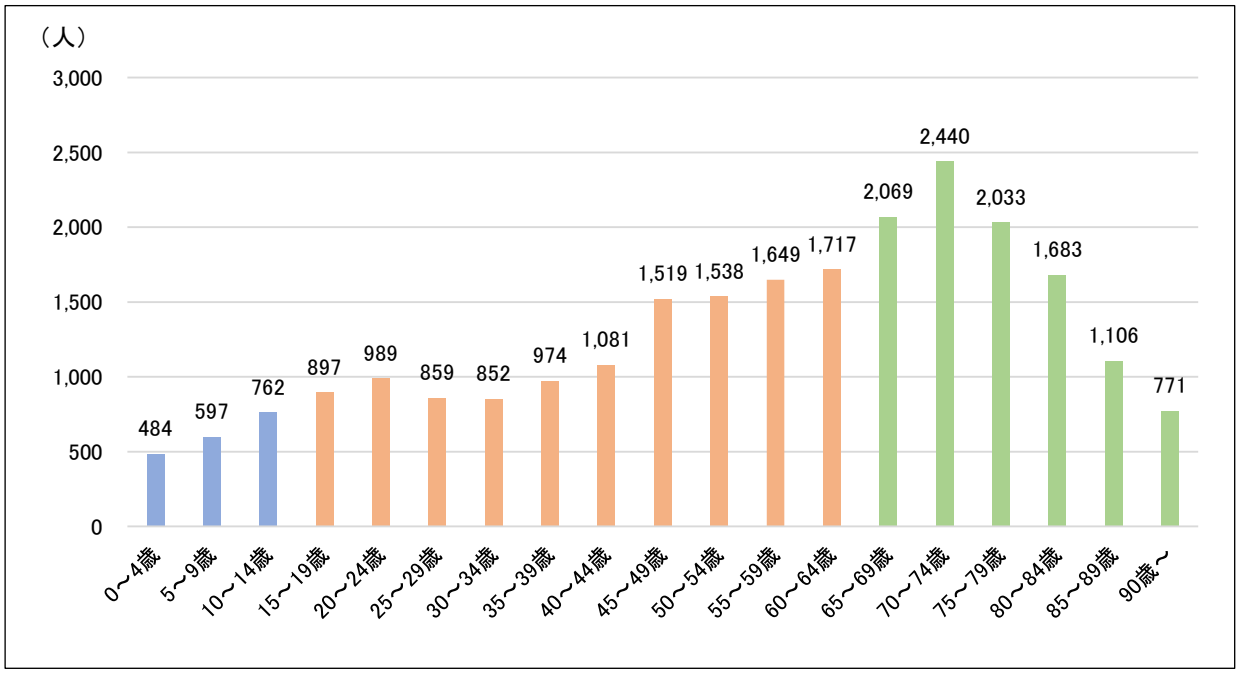
表：世帯人員の比較

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

資料：総務省統計局「各年国勢調査結果」

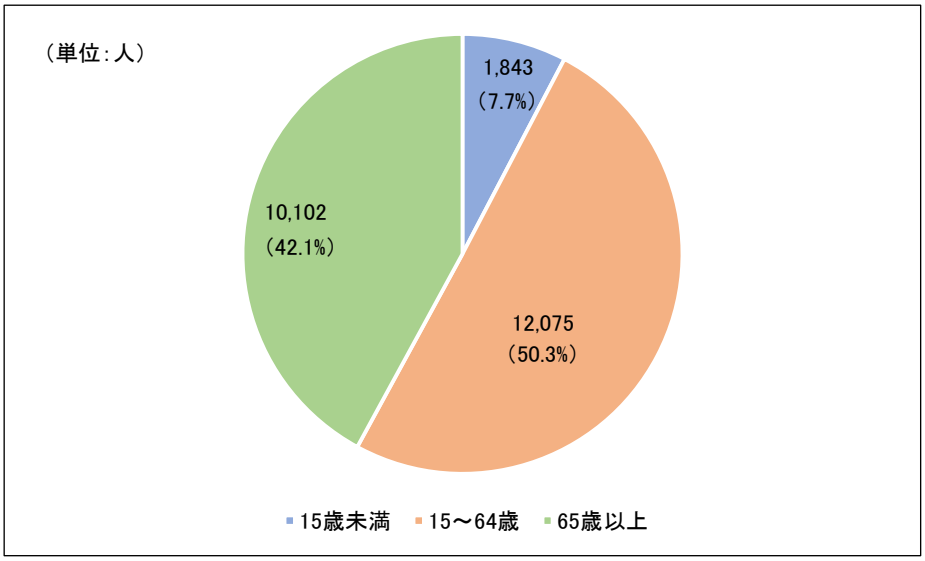
（３）　年齢別人口

本市の年齢別人口は、2020年（令和2年）の時点で70～74歳の2,440人が最多となっています。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。この高齢化率は今後増加し、2040年（令和22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（2020年）

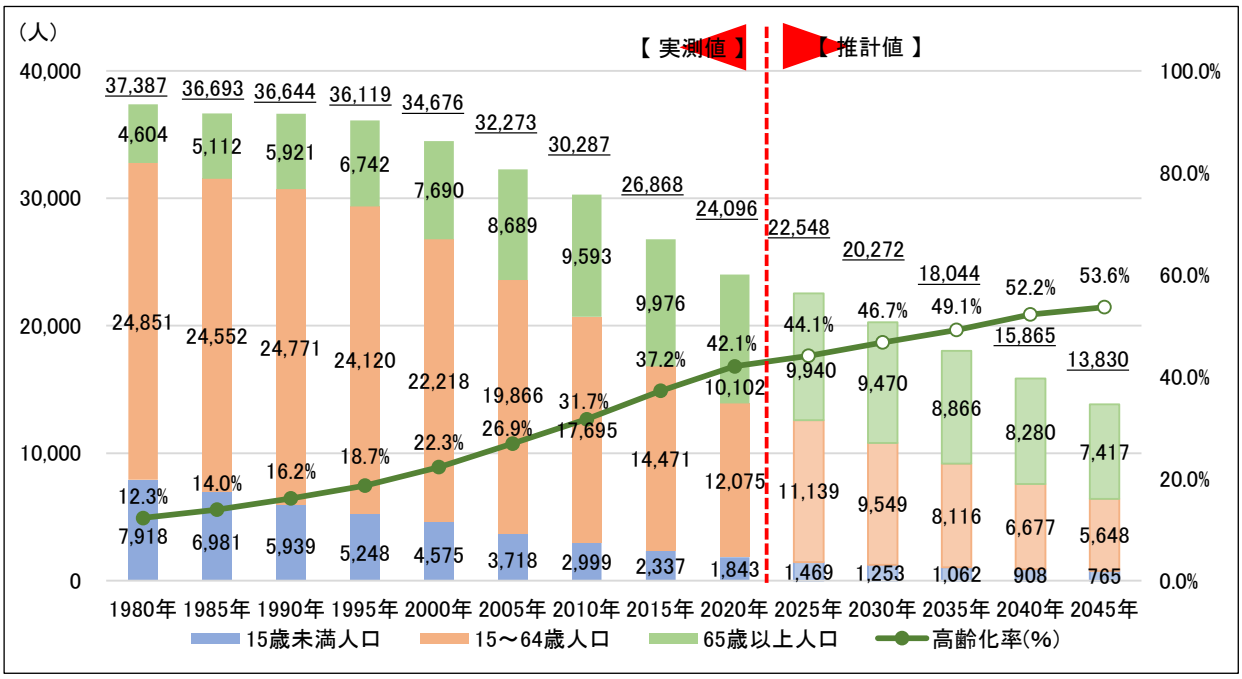
資料：総務省統計局「2020年（令和2年）国勢調査結果」



※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（2020年）

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。

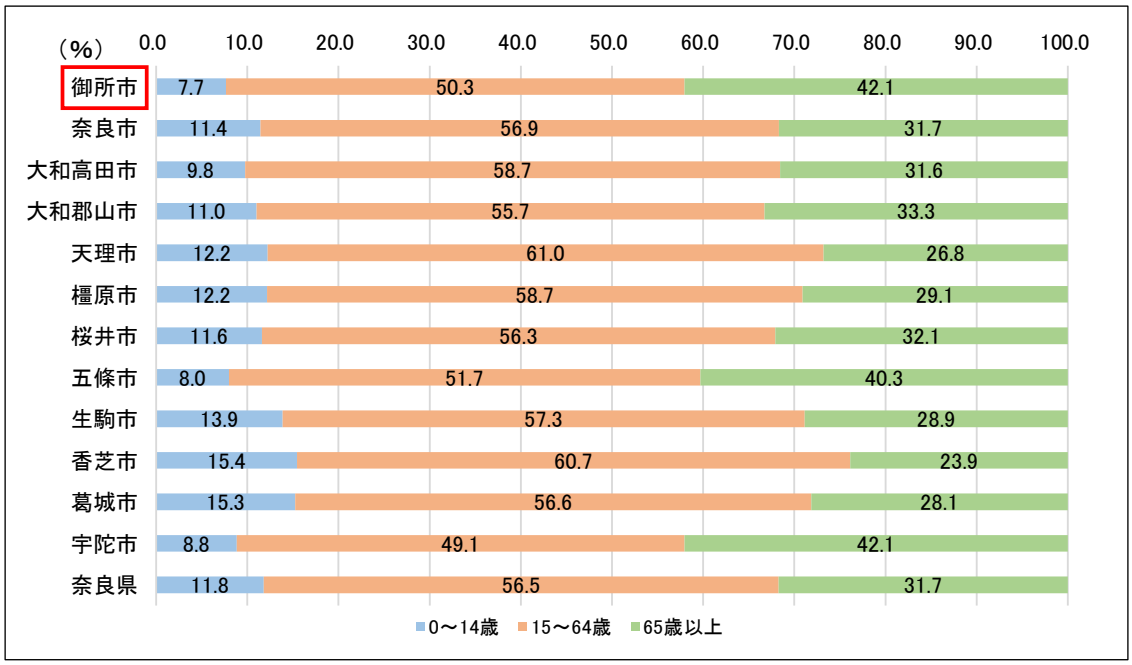
図：年齢3区分別人口と高齢化率の推移（1980年～2045年）

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）」

（４）　高齢化率

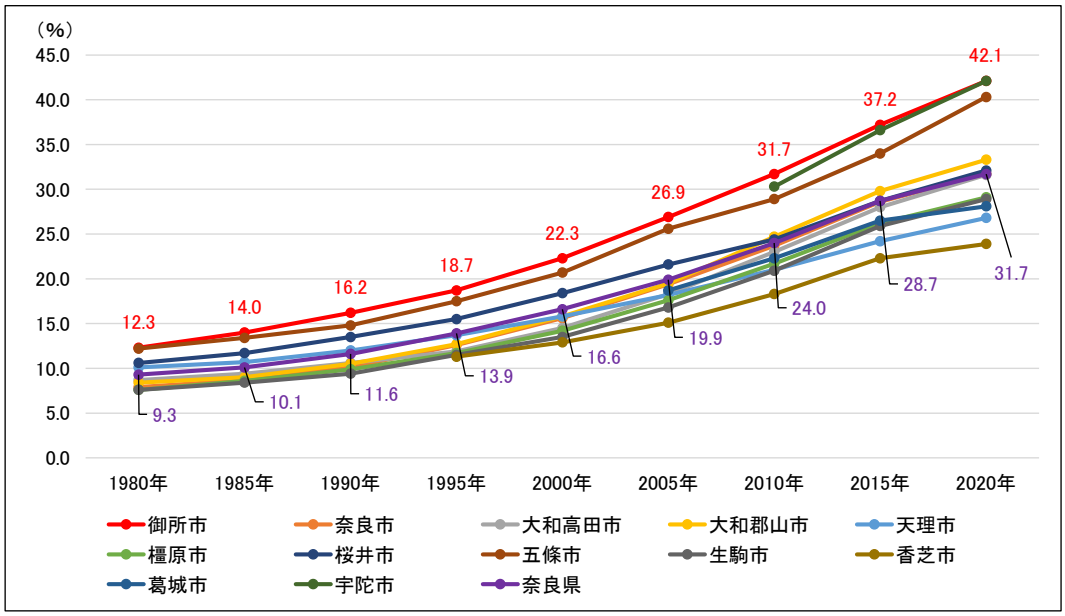
本市の高齢化率は2020年（令和2年）の時点で42.1%であり、奈良県内12市の中で宇陀市とともに最も高齢化率が高い地域となっています。また、1980年（昭和55年）以降、本市の高齢化率は増加し続けており、2000年（平成12年）ごろから奈良県平均との差が広がってきています。

小地域別高齢化率を確認すると、2015年（平成27年）の時点で、本市のほぼ全域で30%以上となっており、60%を超えている地域もあります。



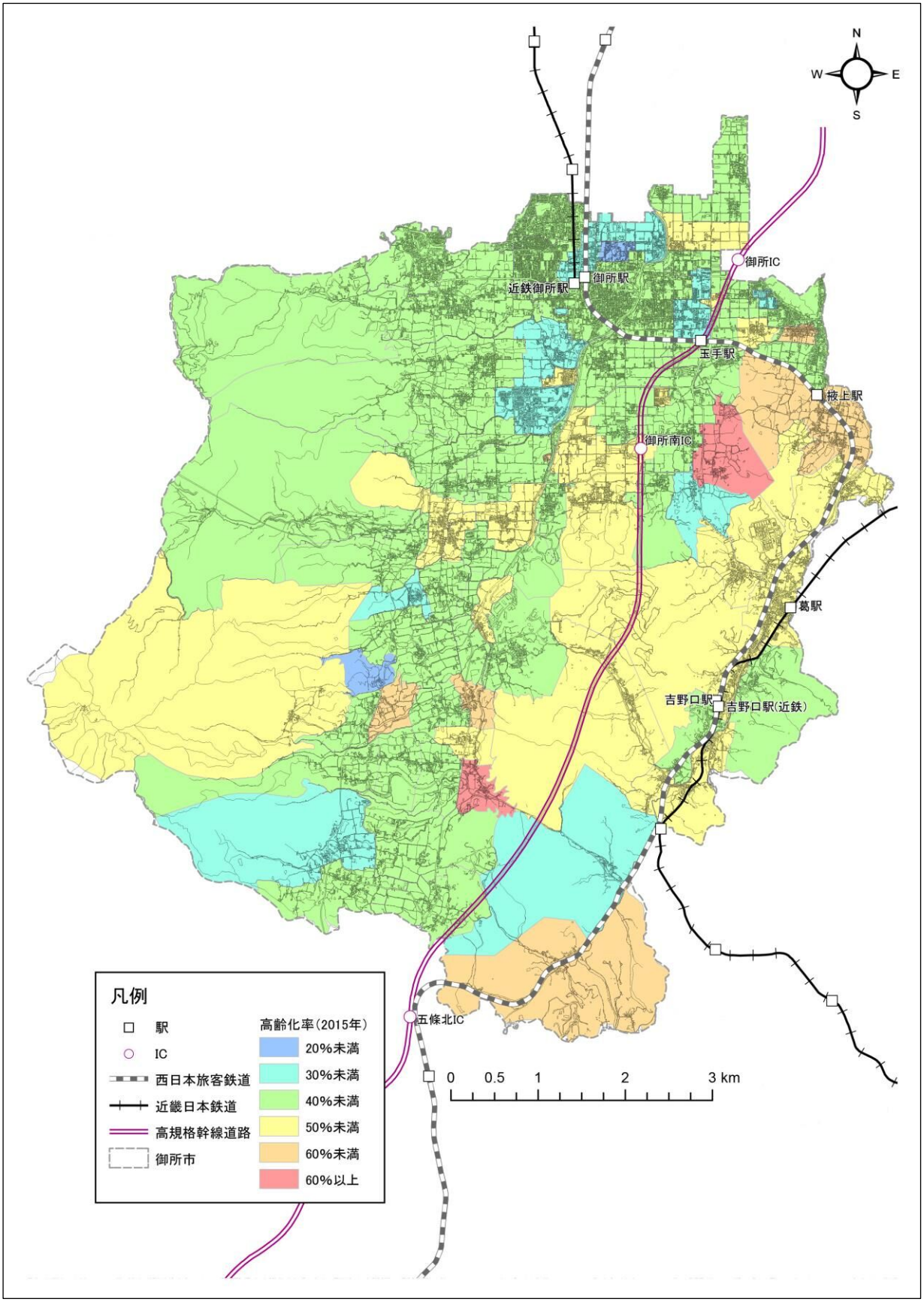
図：奈良県内12市と奈良県全体の年齢3区分別人口割合（2020年）

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」



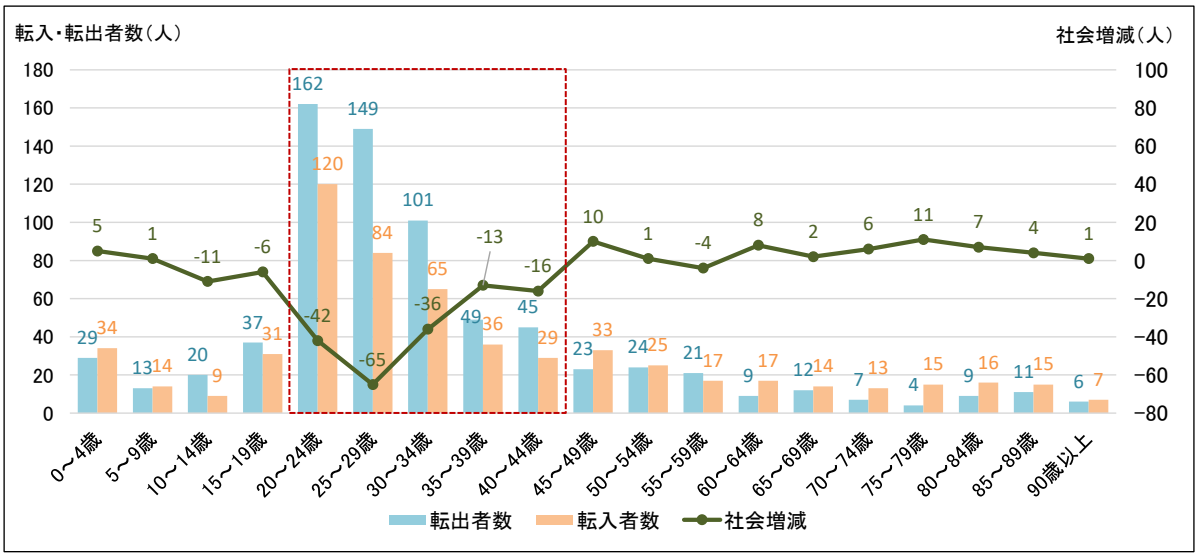
図：小地域別高齢化率（2015年）

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

（５）　人口動態

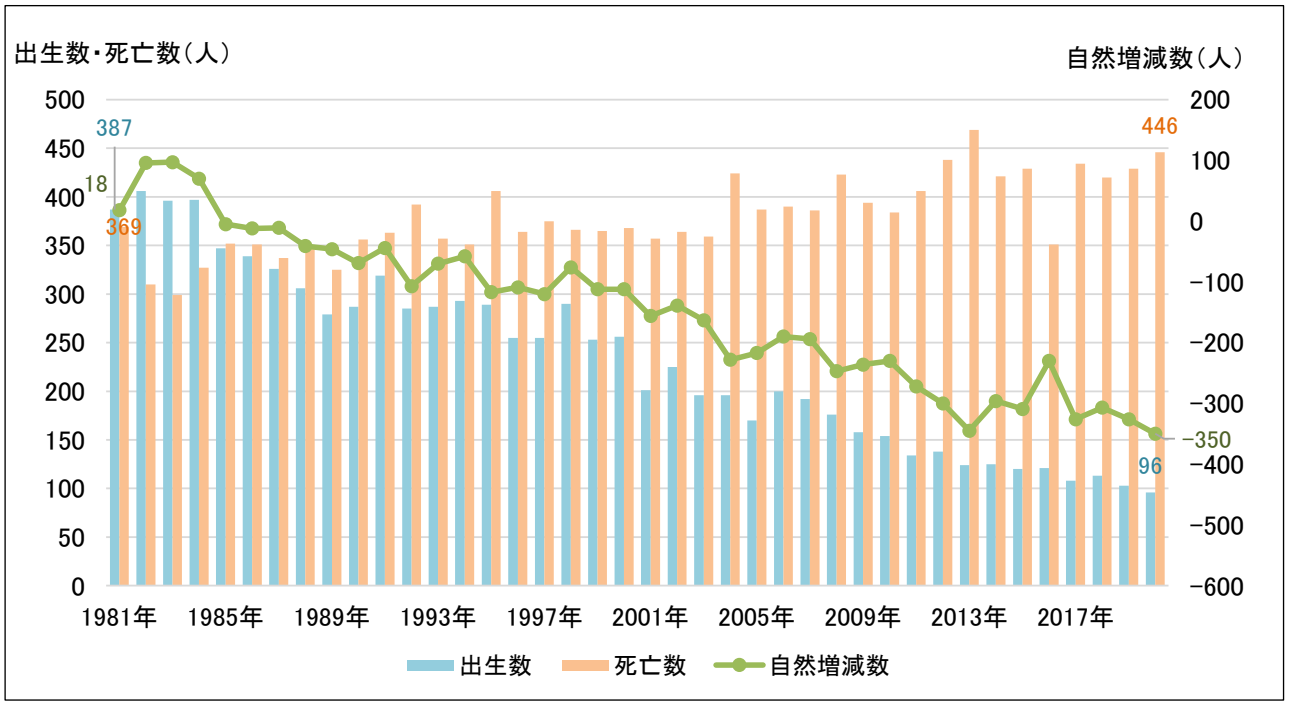
本市の転入・転出者数は2019年（令和元年）の時点で、20～24歳が転入・転出とも最多で転入120人・転出162人と、42人の社会減少となっています。また、20代～40代半ばの働く世代では転出超過、60代以上の高齢者では転入超過の傾向があります。

本市の出生数は年々減少しており、1985年（昭和60年）以降、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」

（６）　通勤・通学流動

本市の通勤・通学流動は2015年（平成27年）の時点で、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、大阪市が最多で912人、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。

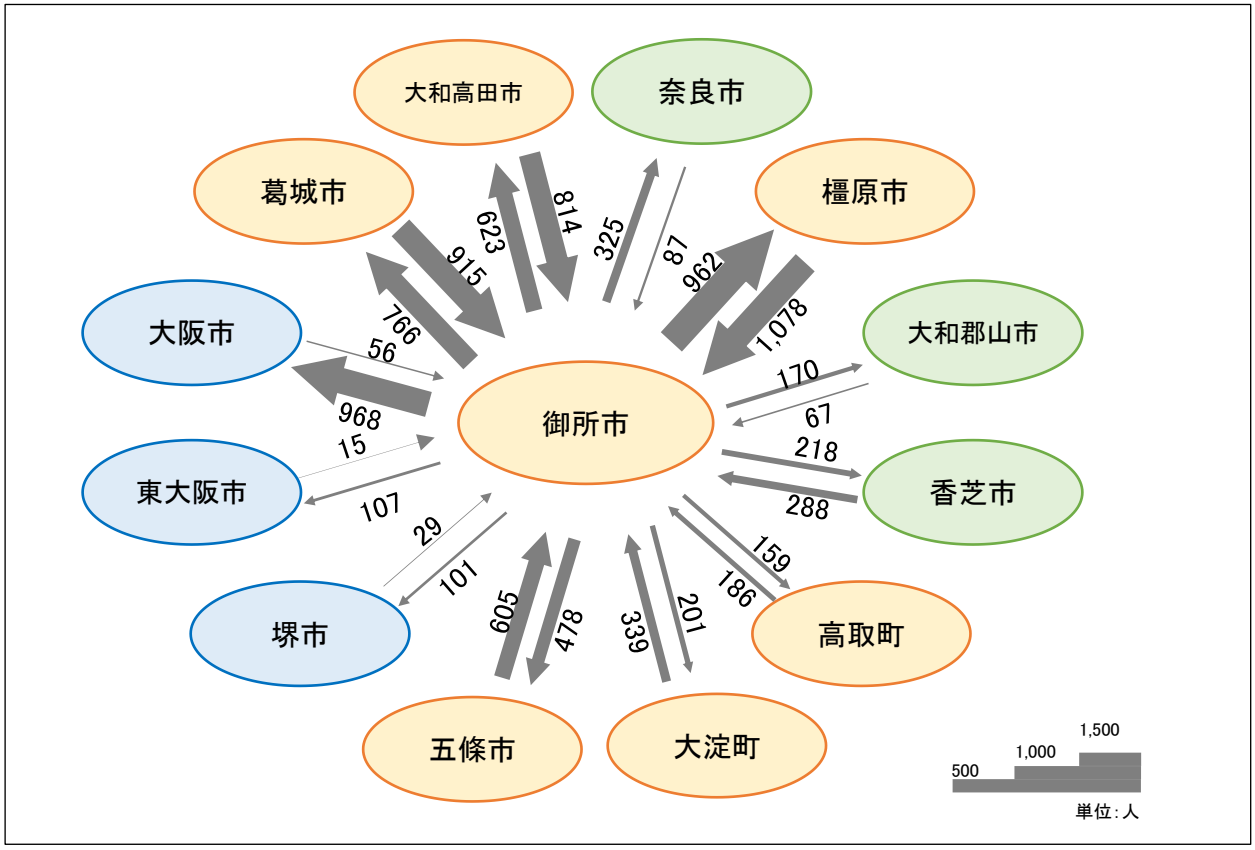
表：通勤・通学流動の状況（2015年）

			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
		隣接市町 葛城市	766	763	3	915	837	78	149
		隣接市町 大和高田市	623	545	78	814	705	109	191
		隣接市町 五條市	478	407	71	605	559	46	127
		隣接市町 大淀町	201	174	27	339	328	11	138
		隣接市町 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
		大阪府 大阪市	968	863	105	56	48	8	−912
		大阪府 東大阪市	107	59	48	15	15	−	−92
		大阪府 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」



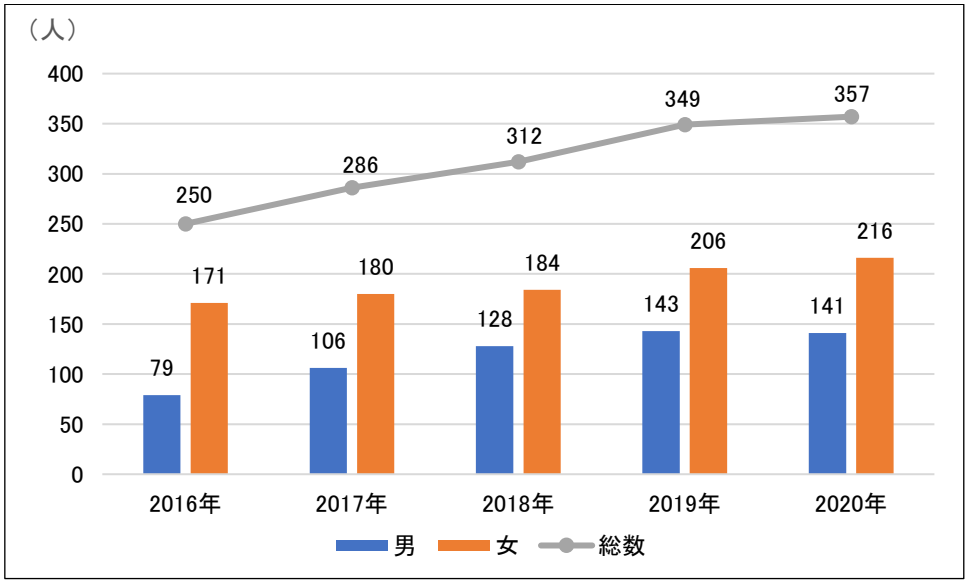
※オレンジ色は御所市に隣接する奈良県の市町、緑色はそれ以外の奈良県の市、青色は大阪府の市を表している。

図：通勤・通学流動図（2015年）

資料：総務省統計局「2015年（平成27年）国勢調査結果」

（７）　外国人人口

本市の外国人人口は2020年（令和2年）の時点で、男性が141人・女性が216人の合計357人となっており、年々増加傾向にあります。

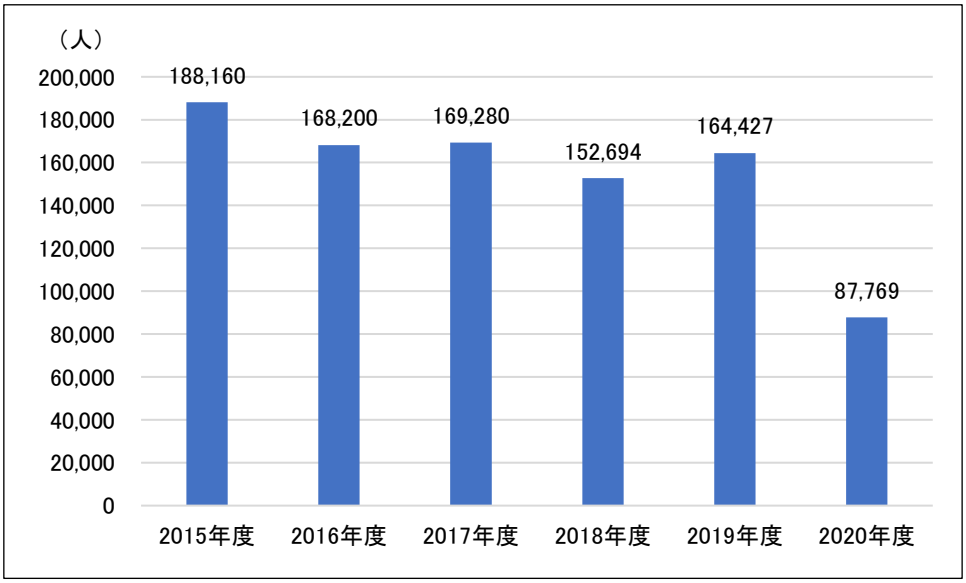


図：本市の外国人人口の推移（2016年～2020年）

資料：御所市「御所市統計書（2021年（令和3年）版）」

（８）　観光客数

本市の主要観光施設入込観光客数は2020年（令和2年）の時点で、87,769人となっており、年々減少傾向にあります。特に2019年（令和元年）から2020年（令和2年）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47%減少）。



※ここでいう主要観光施設は、「葛城高原ロッジ（宿泊）」「葛城高原ロッジ（日帰り）」「葛城公園キャンプ場」「ロープウェイ利用者数」「葛城山駐車場（市営）」「葛城山駐車場（観光協会）」「水平社博物館」「葛城の道歴史文化館」「郵便名柄館（飲食）」「郵便名柄館（見学）」「郵便名柄館（トイレのみ）」を示す。

図：本市の主要観光施設入込観光客数の推移（2015年度～2020年度）

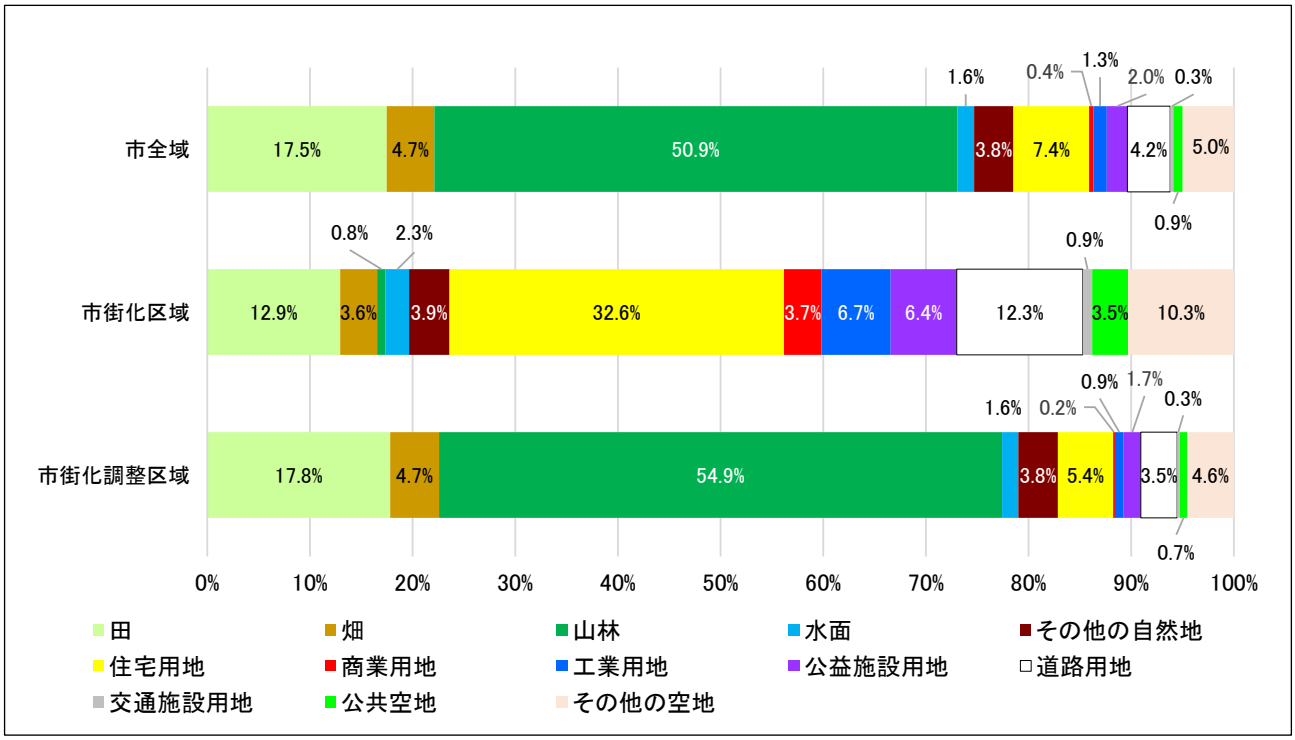
資料：御所市総務部秘書課「統計からみた御所市のすがた（2022年度（令和4年度））改訂版」

２－３　土地利用

（１）　土地利用状況

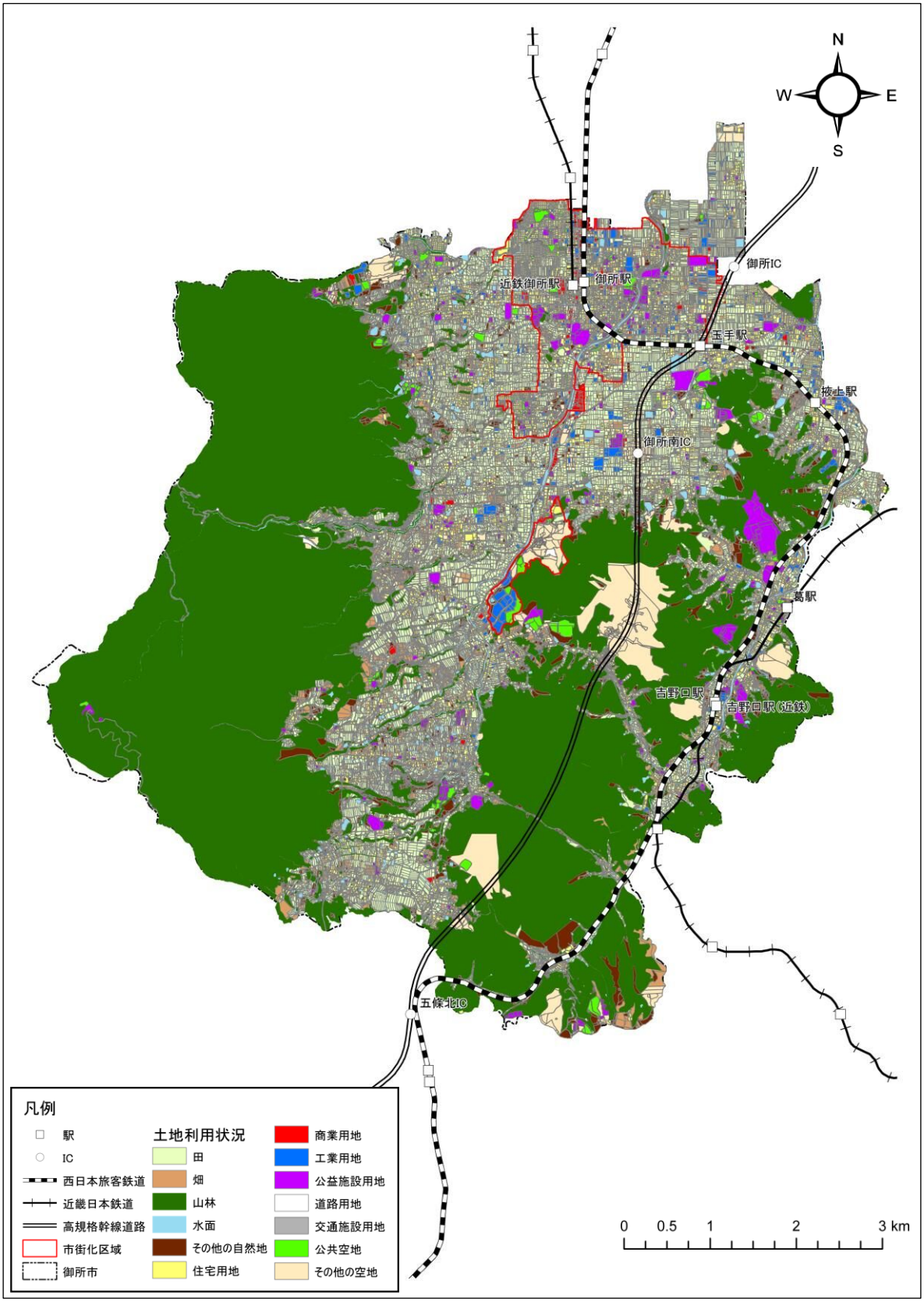
本市は2014年（平成26年）の時点で、92.7%が市街化調整区域となっています。土地利用状況については、全市域の50.9%、市街化調整区域の54.9%を山林が占めています。市街化区域の土地利用は、住宅用地が最も多く、全体の32.6%を占めています。

本市の特徴として、「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る」「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既に形成されている」ことが挙げられます。



図：土地利用状況①（2014年）

資料：御所市基礎調査（2014年（平成26年））

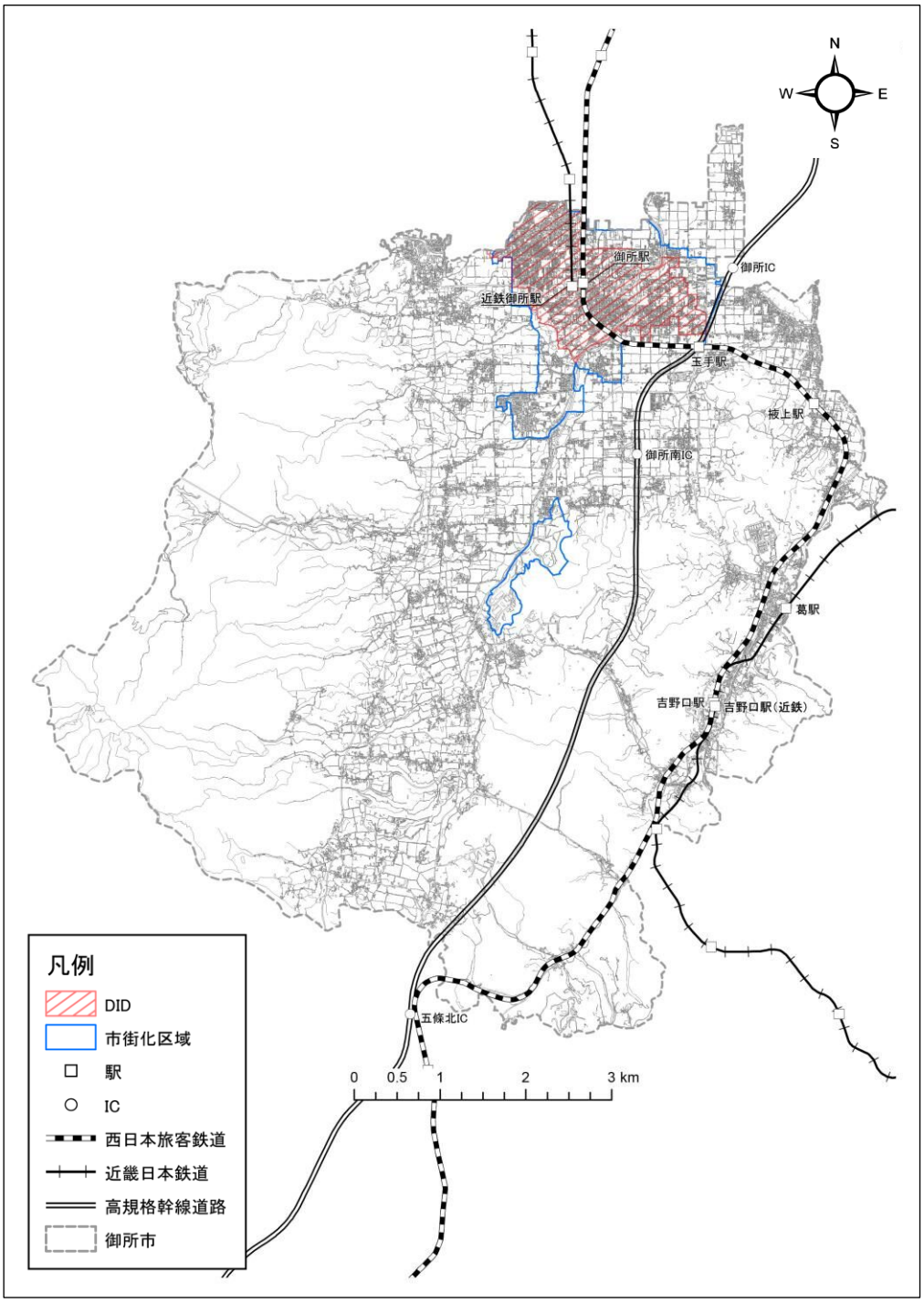


図：土地利用状況②（2014年）

資料：御所市基礎調査（2014年（平成26年））

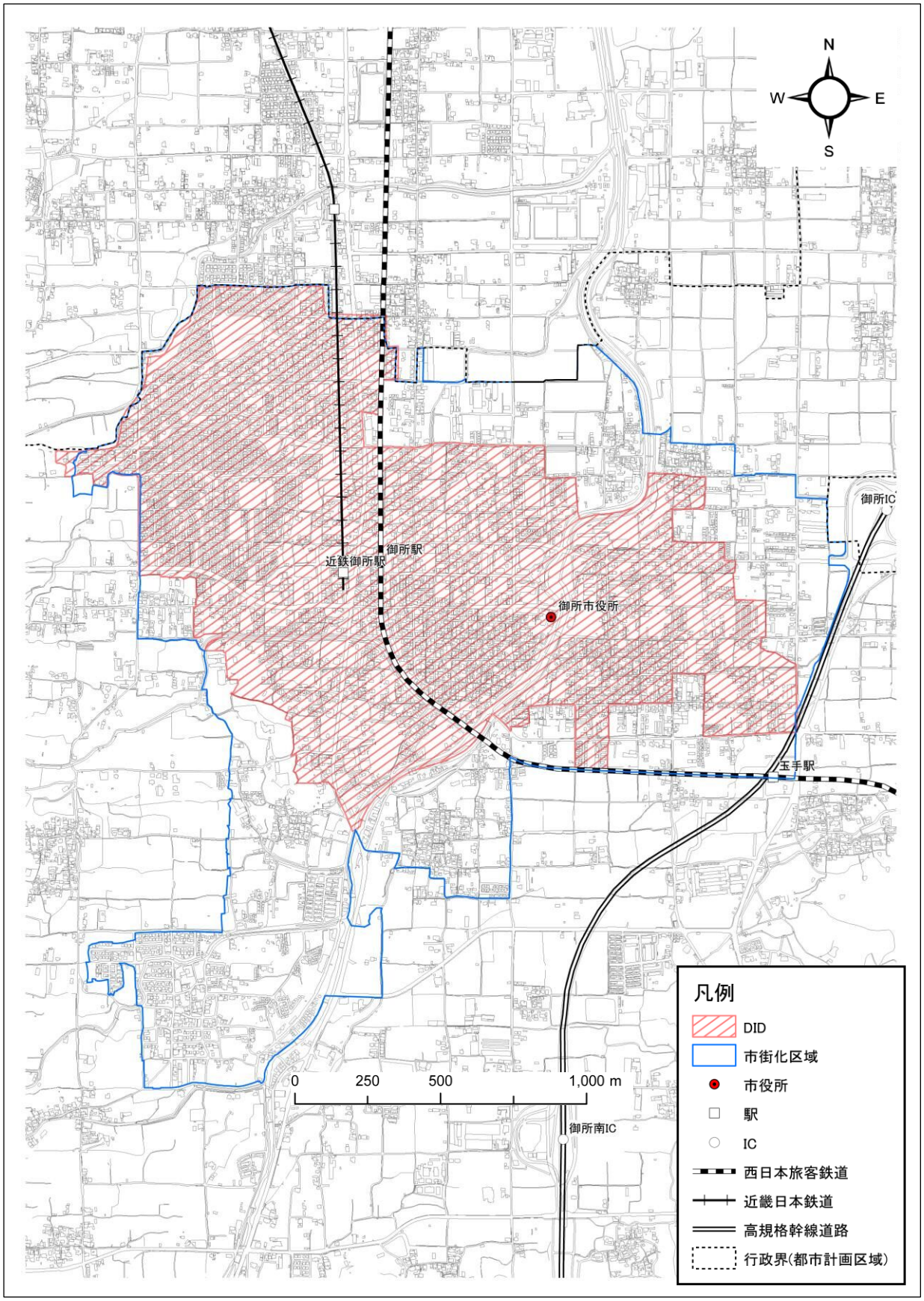
（２） DID（人口集中地区）

本市のDID（人口集中地区）は2015年（平成27年）時点で、面積2.3km²・人口は9,405人となっています。



※DID（人口集中地区）とは国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区を基礎単位として
1)原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して
2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域を「人口集中地区」と定義している。
（総務省HP）

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

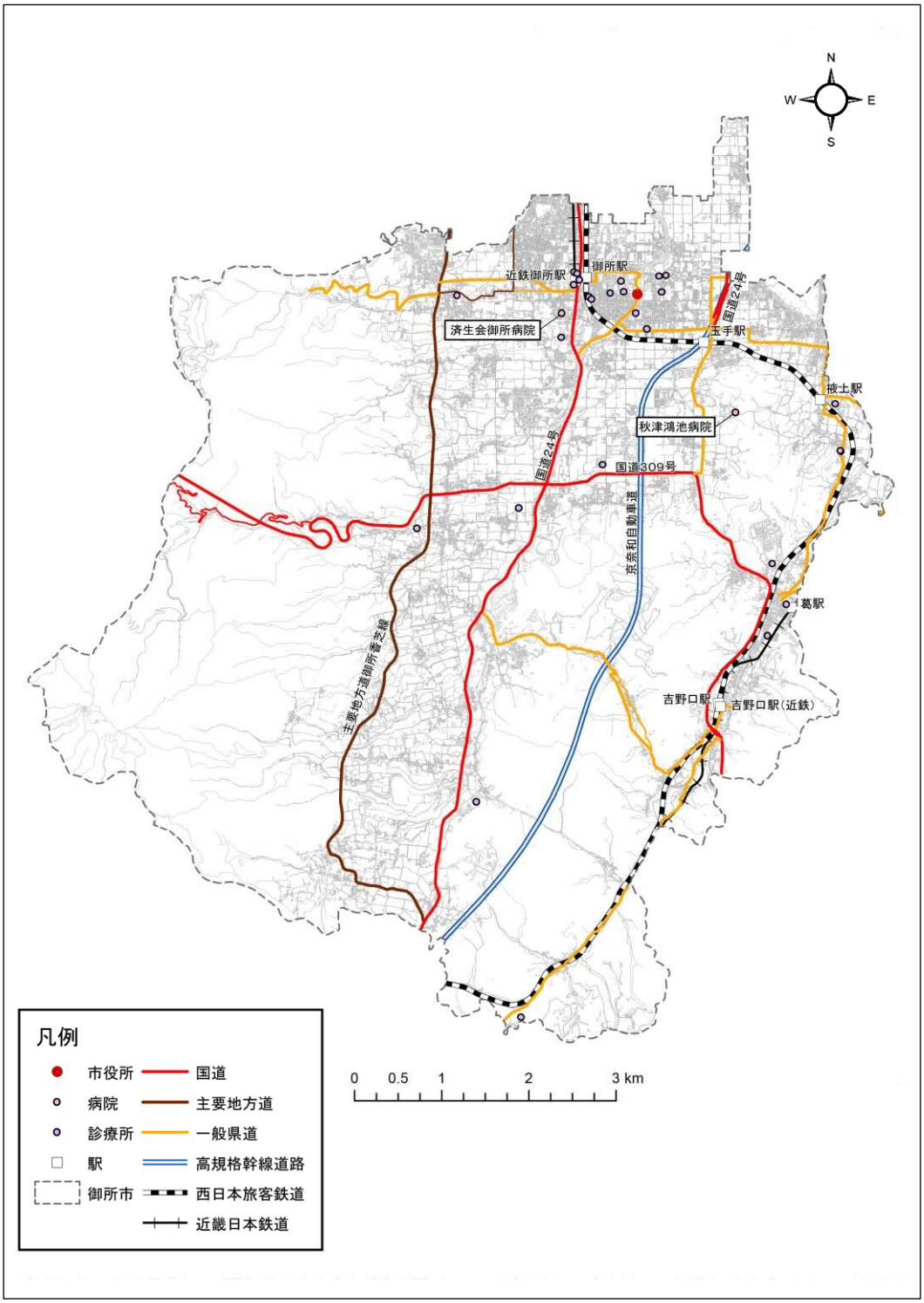


図：DID拡大図（2015年）
資料：総務省統計局「2015年（平成27年）国勢調査結果」、「わが国の人口集中地区」

２－４　施設分布状況

（１）　医療施設

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

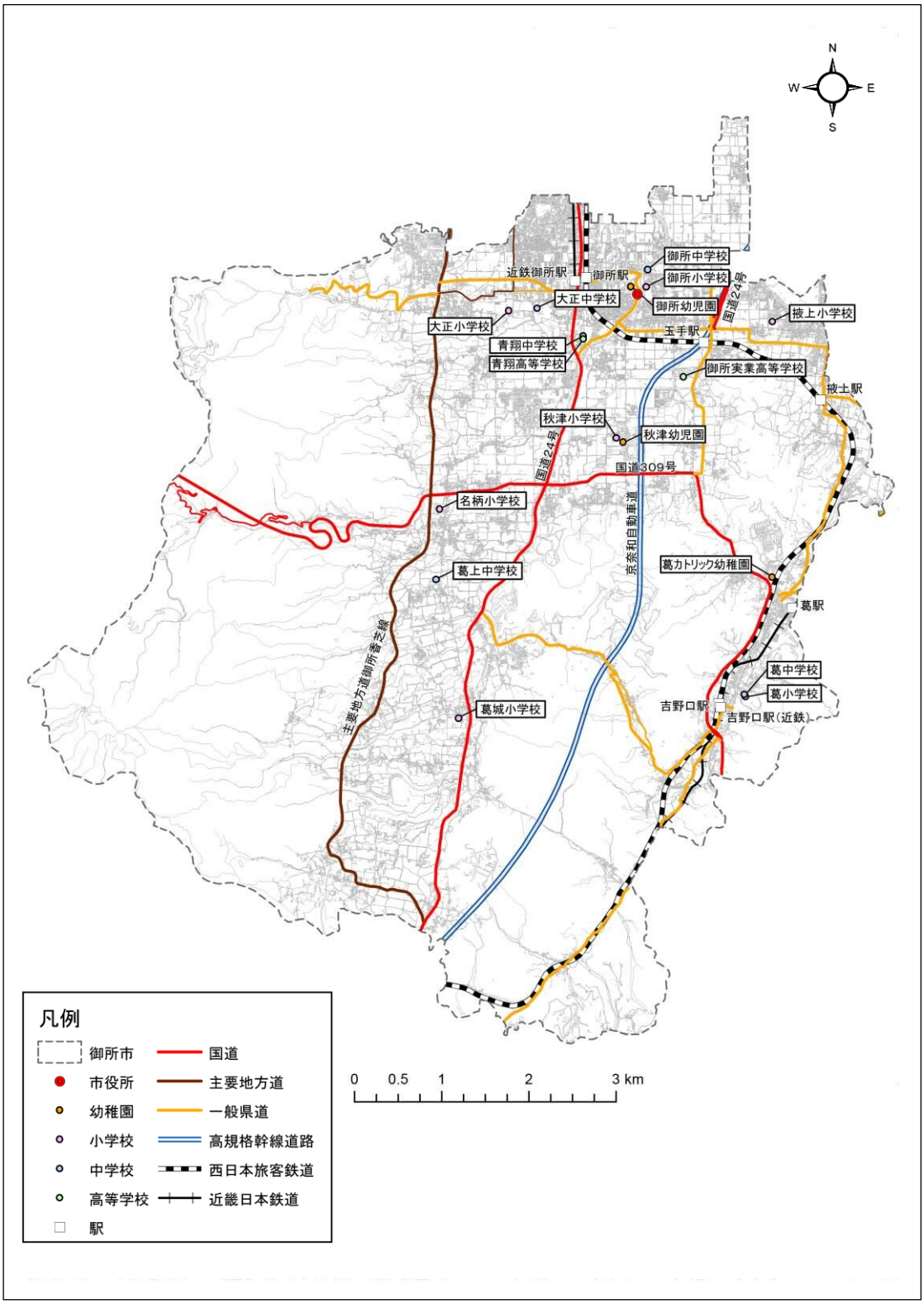


図：医療施設の分布状況（2021年）

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、幼稚園が3ヵ所・小学校が7校・中学校が5校・高等学校が2校あります。

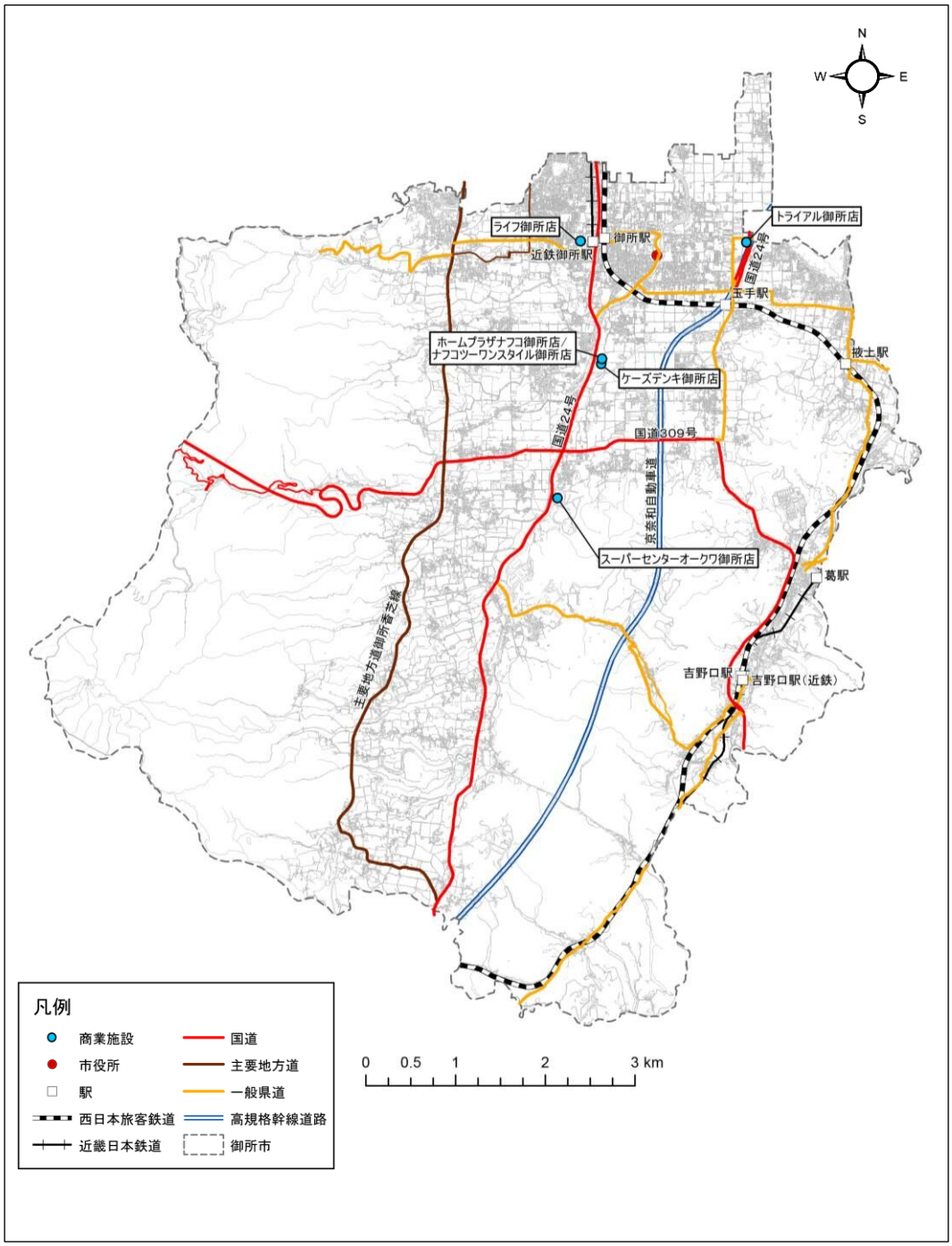


図：教育施設の分布状況（2021年）

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。



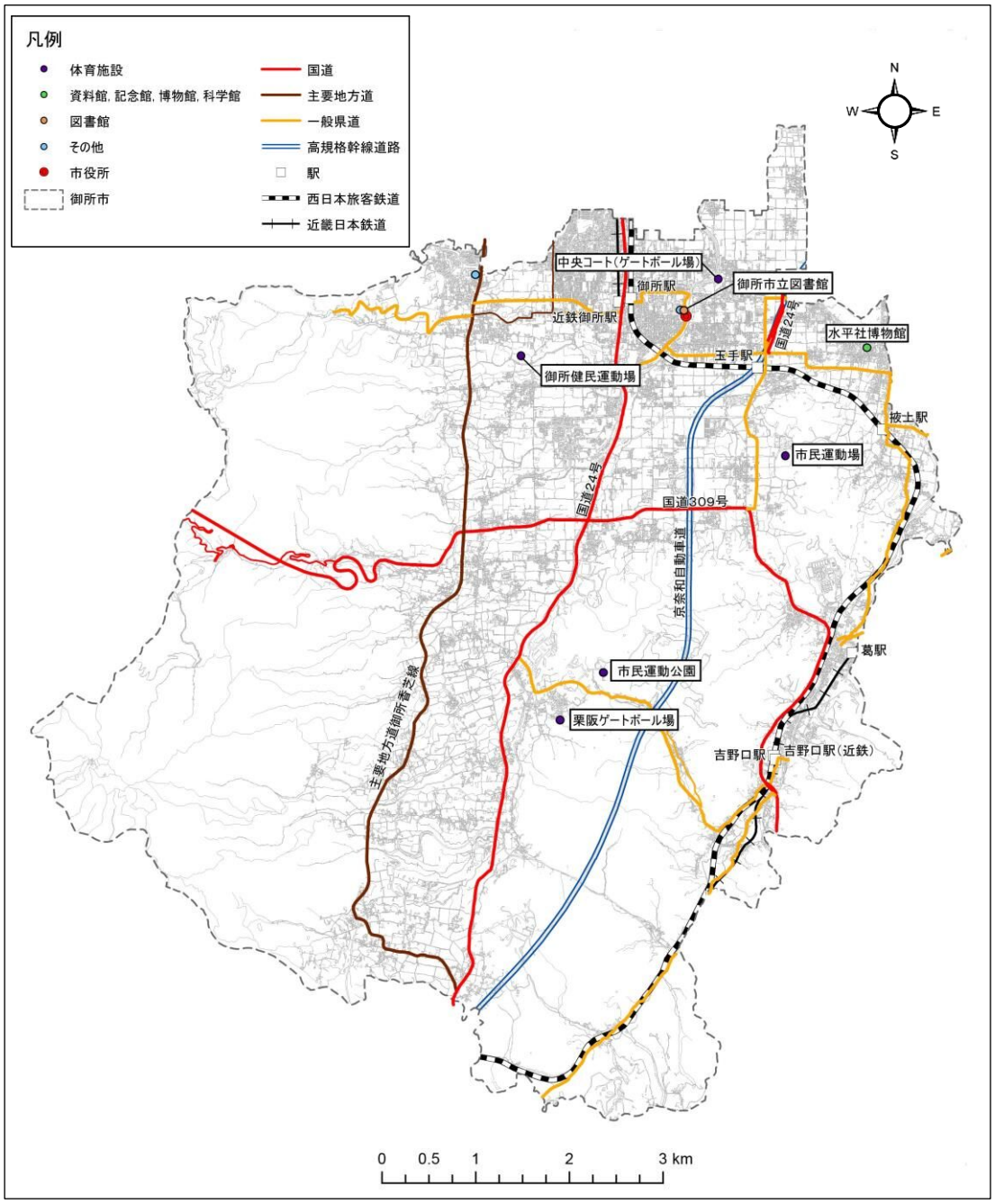
※大型商業施設とは、「店舗面積が1,000㎡を超えるもの」を指す。（奈良県HP）

図：商業施設の分布状況

資料：奈良県「大規模小売店舗立地法届出状況」
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ヵ所・体育施設が5ヵ所あります。

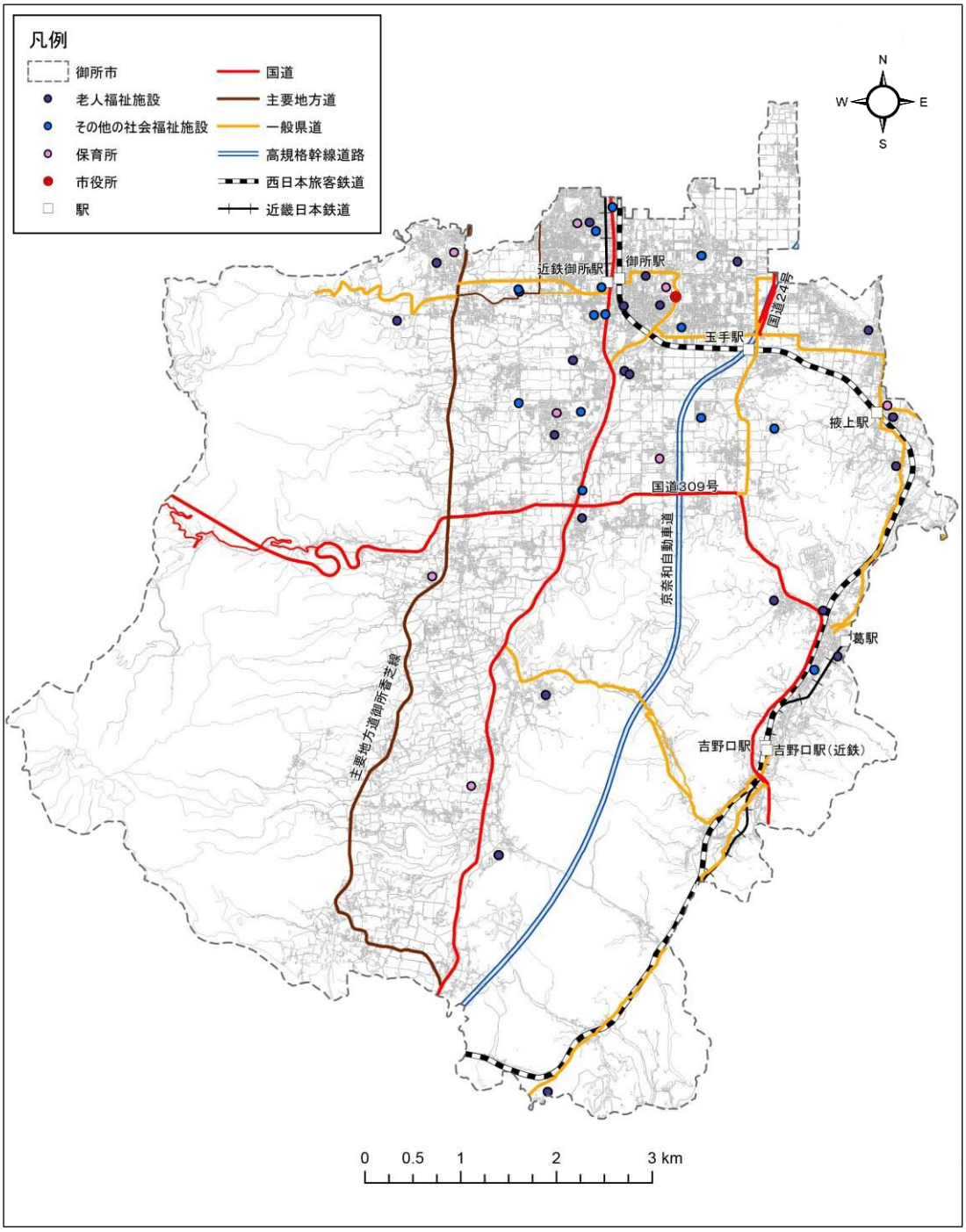


図：文化施設の分布状況（2021年）

資料：御所市HP

（５）　社会福祉施設

本市の社会福祉施設は、2021年（令和3年）時点で北部地域に多く立地しています。



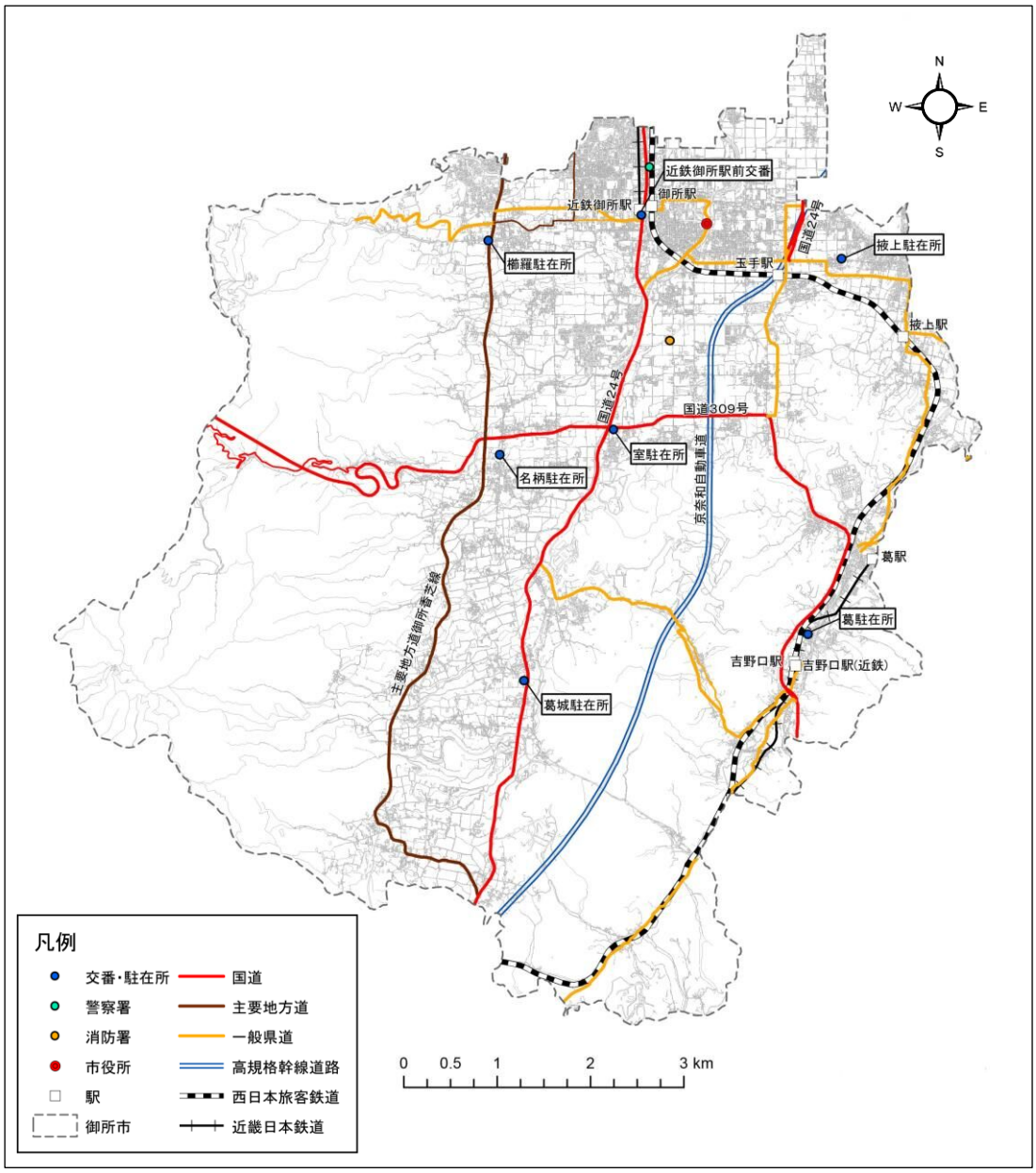
図：社会福祉施設の分布状況（2021年）

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

（６）　行政施設

本市には2021年（令和3年）時点で、行政施設として市役所が1ヵ所設置されています。

交番は近鉄御所駅前に1ヵ所設置されています。駐在所は、小学校の近隣などを中心に6ヵ所設置されています。



図：行政施設の分布状況（2021年）

資料：御所市HP、奈良県警察HP、奈良県広域消防組合HP

２－５　公共交通

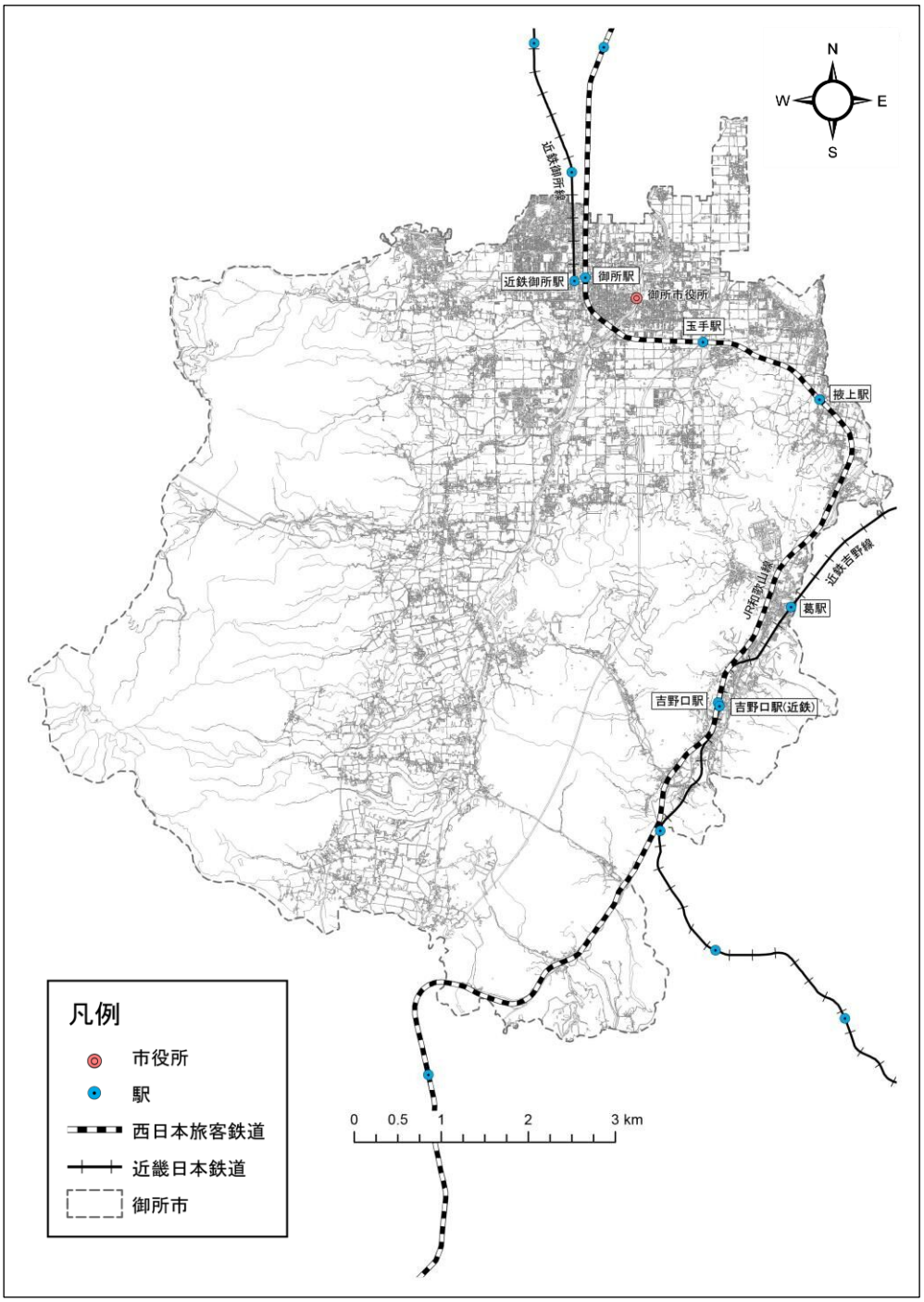
（１）　鉄道

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本であり、近鉄御所線や近鉄吉野線と比較して運行本数が少なくなっています。

※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



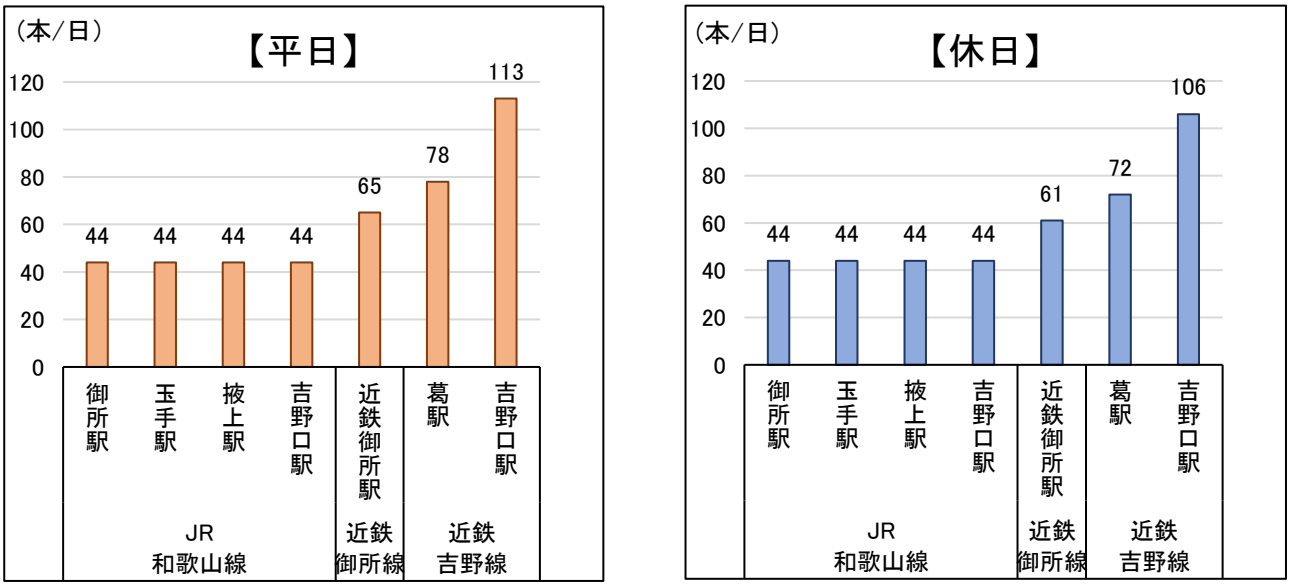
図：鉄道路線図

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

2021年度（令和3年度）時点での本市内の7駅の乗車人員の合計は1,346,619（人/年）となっており、2016年度（平成28年度）と比較して約24%減少しています。乗車人員の最多は近鉄御所駅の548,134（人/年）、最少は掖上駅の39,420（人/年）となっています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、いずれの駅も2020年度（令和2年度）以降の乗車人員の減少が著しくなっています。

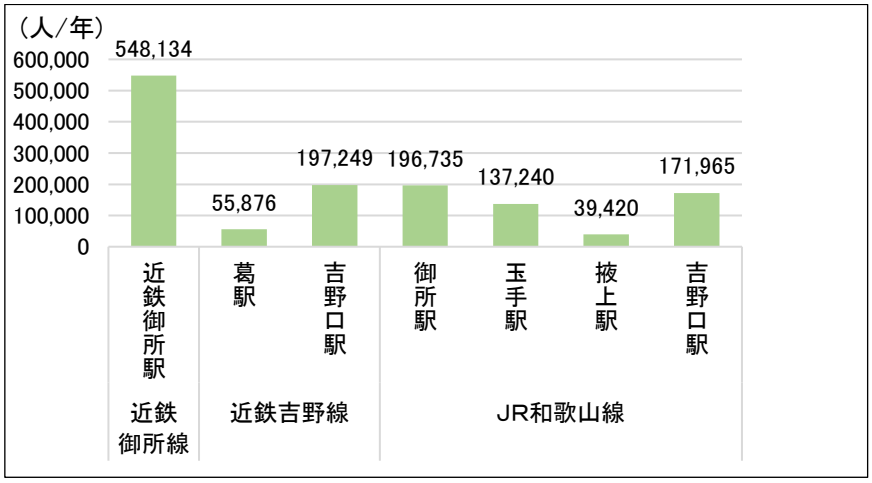
表：駅別年間乗車人員の推移（2016年度～2021年度）

（単位：人/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	
2016年度	747,458	73,353	307,104	221,190	156,585	54,020	222,650	1,782,360
2017年度	720,018	69,665	293,384	211,700	159,140	50,370	221,555	1,725,832
2018年度	696,969	73,539	276,147	208,780	156,585	48,180	220,825	1,681,025
2019年度	690,716	72,666	261,343	211,182	152,622	47,214	214,842	1,650,585
2020年度	520,769	55,337	188,802	179,945	127,750	39,785	166,805	1,279,193
2021年度	548,134	55,876	197,249	196,735	137,240	39,420	171,965	1,346,619
2016年度比	0.73	0.76	0.64	0.89	0.88	0.73	0.77	0.76

※JR和歌山線の乗車人員は、「一日平均乗車人員×365（2019年度は×366）」で算出

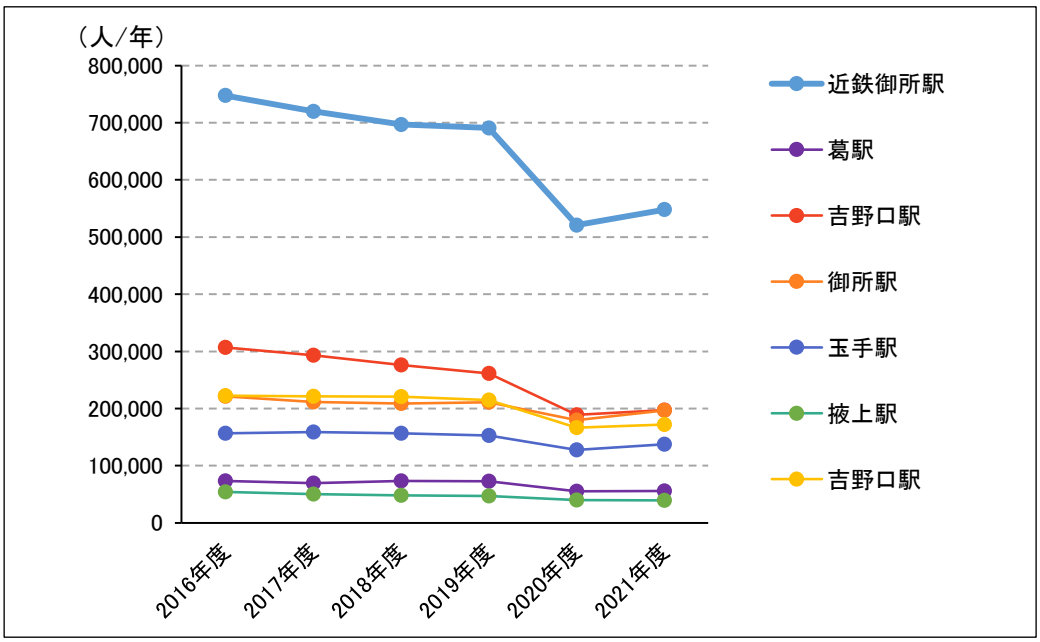
資料：奈良県統計年鑑、御所市



※JR和歌山線の乗車人員は、「一日平均乗車人員×365」で算出

図：駅別年間乗車人員の比較（2021年度）

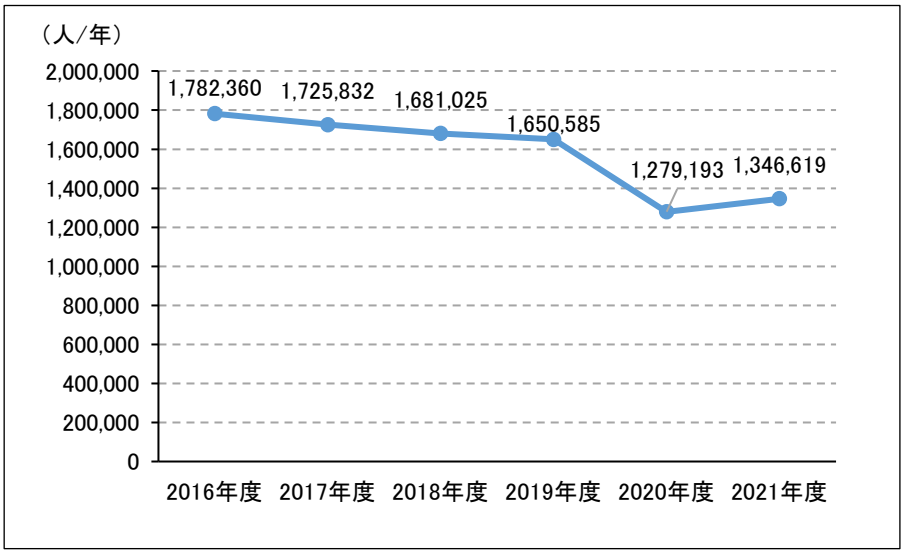
資料：奈良県統計年鑑、御所市



※JR和歌山線の乗車人員は、「一日平均乗車人員×365（2019年度は×366）」で算出

図：駅別年間乗車人員の推移（2016年度～2021年度）

資料：奈良県統計年鑑、御所市



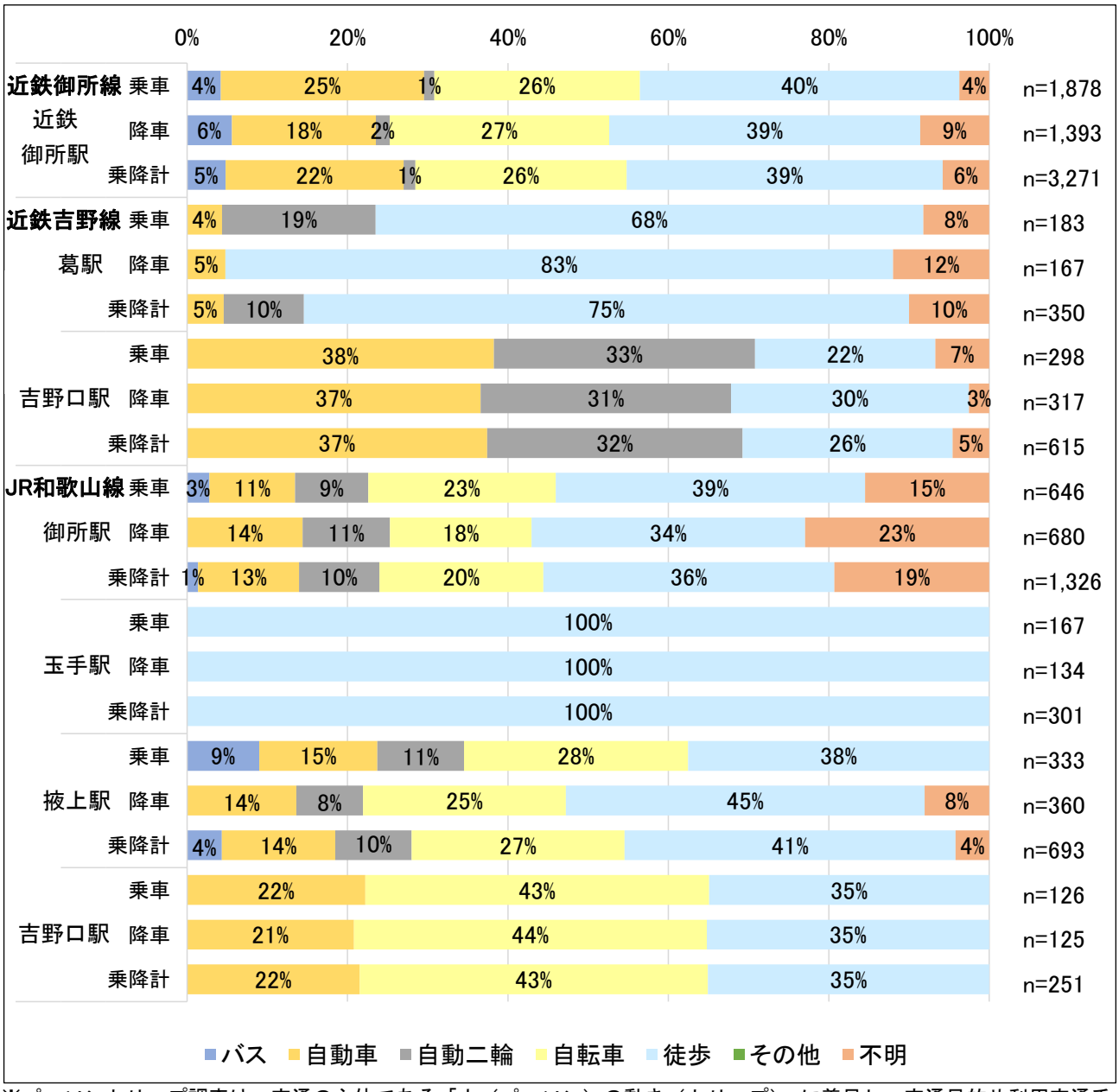
※JR和歌山線の乗車人員は、「一日平均乗車人員×365（2019年度は×366）」で算出

図：鉄道年間乗車人員の推移（2016年度～2021年度）

資料：奈良県統計年鑑、御所市

3） 駅端末交通手段

本市の駅端末交通手段（2010年（平成22年））を確認すると、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駅利用者が多く、自動車や自転車との乗換えが多い傾向があります。



※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）（2010年）

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）　一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）

１）　ネットワーク・サービス水準

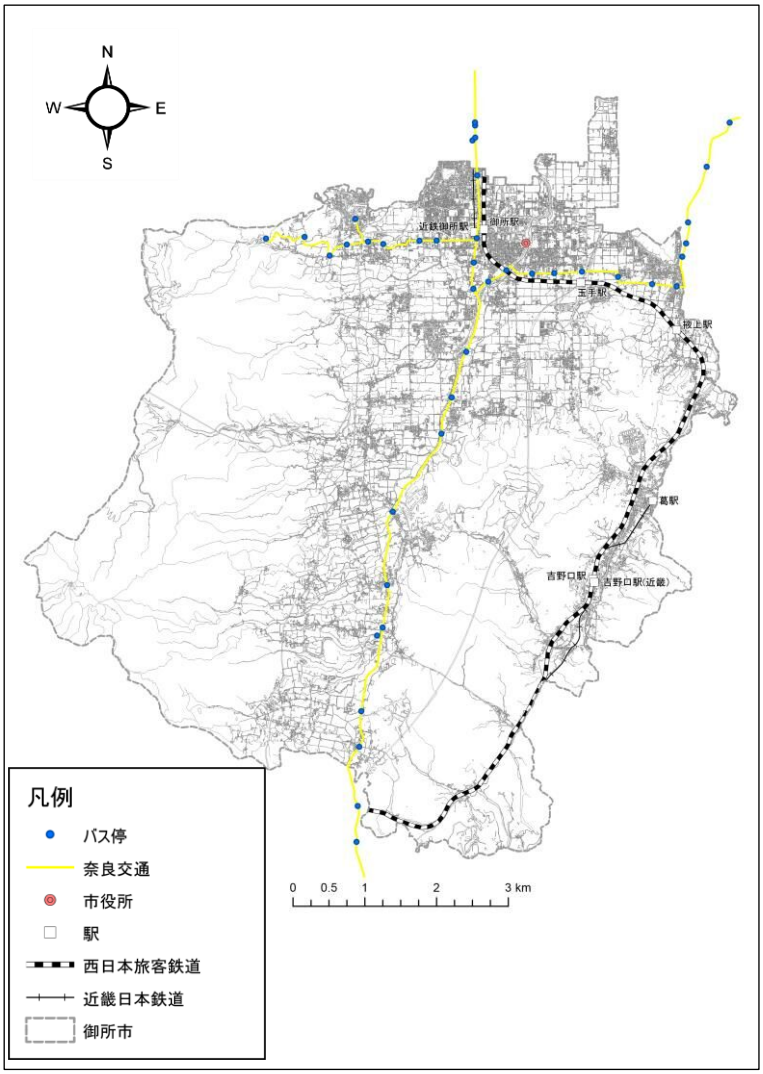
本市を通るバス路線は奈良交通の民間路線バスが大和八木駅及び橿原神宮前駅といった鉄道駅にアクセスしており（計10系統・30停留所）、主に近鉄御所駅を中心に運行されています。

表：奈良交通の路線と運行本数（2022年（令和4年）11月1日時点）

系統	行先	平日（本/日）	土日祝（本/日）
301	新宮駅	3	3
60,66,70	五條バスセンター	10	8
161,302	大和八木駅（南）【高田市駅経由】	5	4
60,70,76	近鉄大和高田駅	12	10
80,88	葛城ロープウェイ前	6（10）	6（10）
53	大和八木駅（南）【橿原神宮前駅西口経由】	6	5

※（ ）：季節運行（4月第3土曜日～5月第3日曜日、9月第2土曜日～11月第4日曜日）のときの運行本数

資料：奈良交通HP

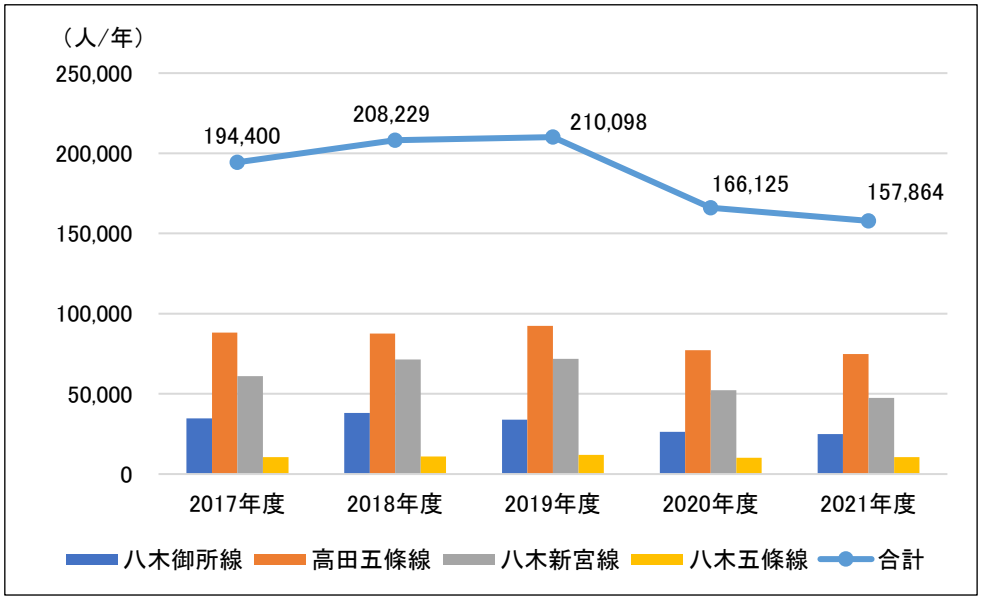


図：バス路線網図（路線バス）

資料：国土数値情報、奈良交通HP

2） 利用人員

2021年度（令和3年度）時点での本市の路線バス利用人員の合計は157,864（人/年）となっており、2017年度（平成29年度）と比較して約19%減少しています。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、利用人員は大幅（約21%）に減少しています。



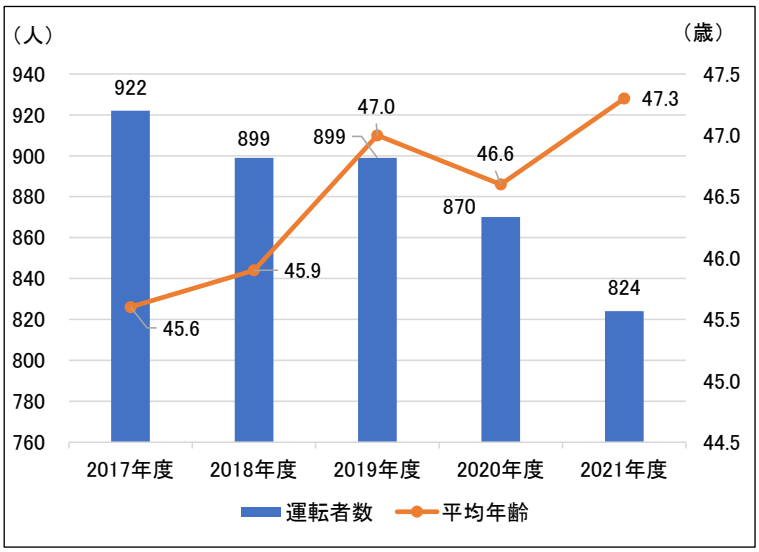
※利用人員は推定。年度は10月～9月を1年としている。

図：路線バス年間利用人員の推移（2017年度～2021年度）

資料：御所市

3） 運転者数・平均年齢

路線バス（奈良交通）の運転者数は、2017年度（平成29年度）時点と2021年度（令和3年度）時点を比べると98人減少しています。また、運転者数の平均年齢は45.6歳から47.3歳に上昇しており、高齢化が進行していることがわかります。



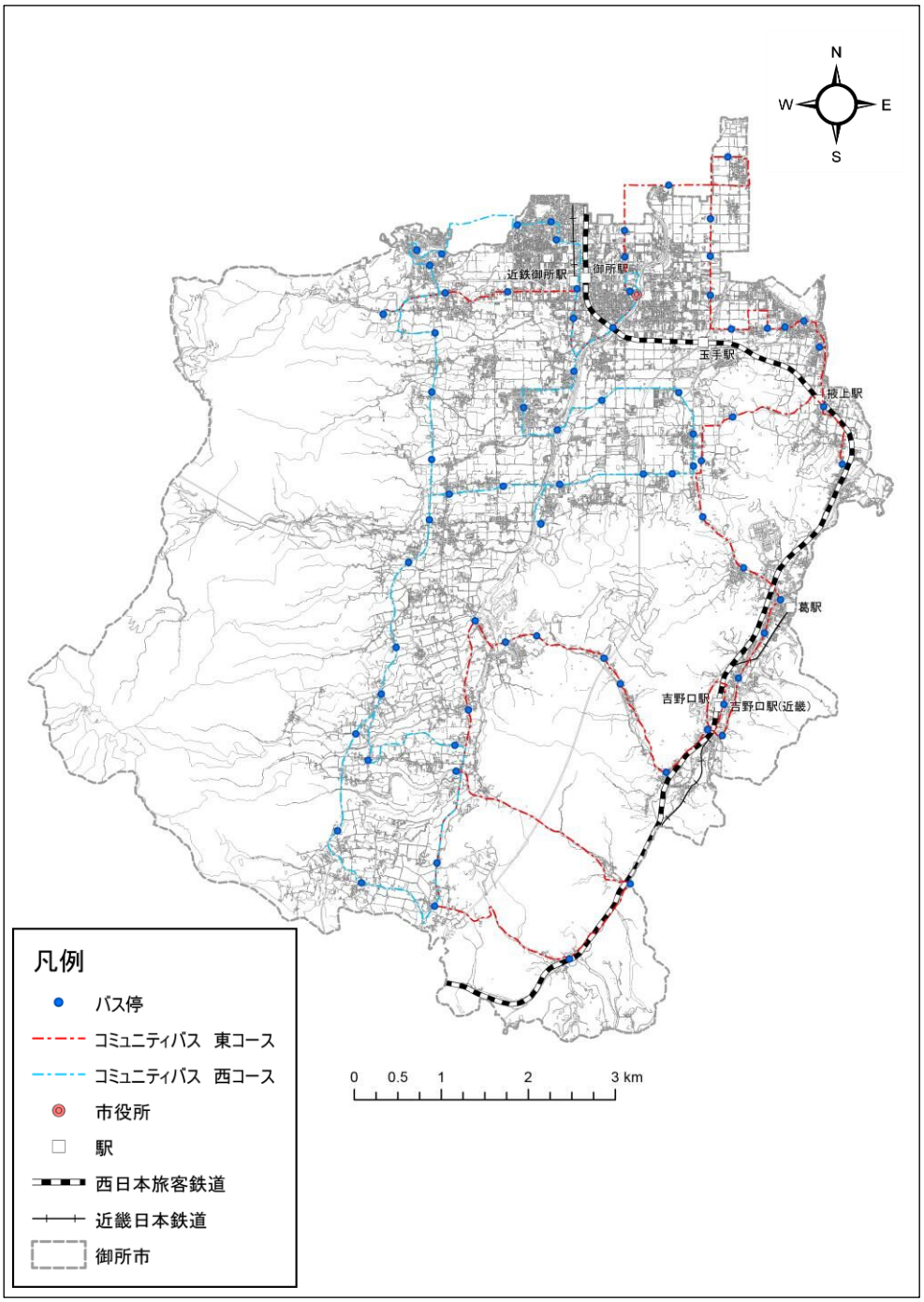
図：運転者数・平均年齢の推移（2017年度～2021年度）

資料：御所市

（３）　自家用有償旅客運送（コミュニティバス）

１）　概要

本市を走るコミュニティバス「ひまわり号」は、交通不便地域の日常生活を支える移動手段として、市全域を東西の2コース（東コース・西コース）・各6便の計12便で運行していました。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いることから、利用状況に応じた持続可能な公共交通のあり方を検討するため、2023年（令和5年）1月11日から本市内の公共交通の再編（実証運行）を行っています。（詳細は「(4) 公共交通の再編」を参照）



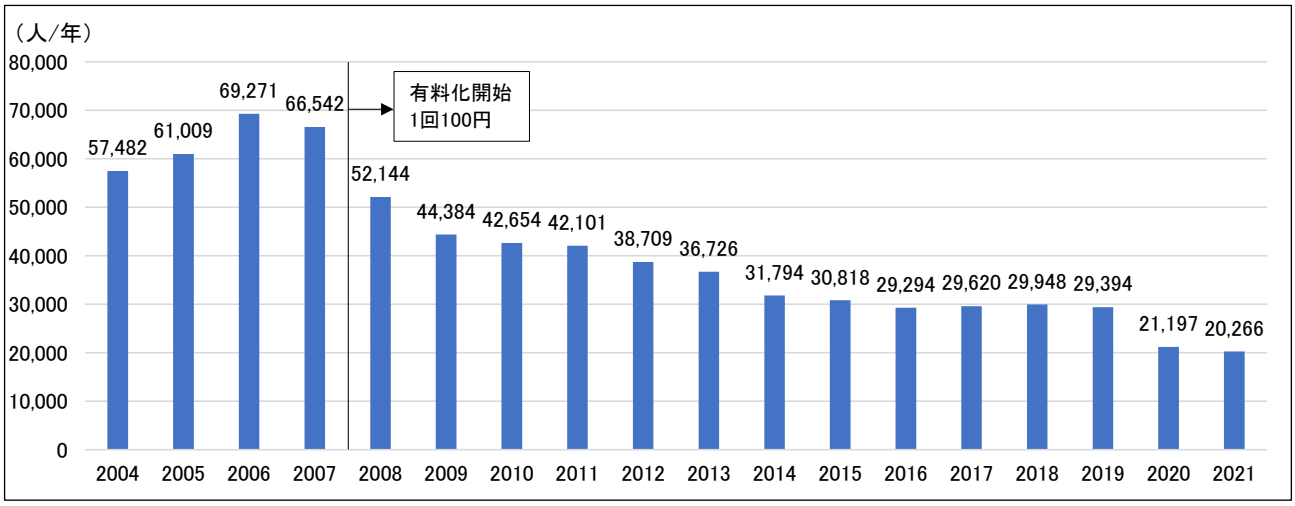
図：コミュニティバス路線網図（再編前）

資料：御所市HP

２）　利用者数

①　年間利用者数

本市のコミュニティバス年間利用者数は2021年度（令和3年度）時点で20,266（人/年）となっており、有料化が始まった2008年度（平成20年度）以降、減少し続けています。



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「御所市内公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月、御所市

②　バス停ごとの利用者数

2021年度（令和3年度）のバス停ごとの利用者数を見ると、最も多いのは近鉄御所駅の12,701（人/年）で、利用者数が多い他のバス停と比較しても突出していることがわかります。

表：バス停利用者数上位3つ（2021年度）

RANK	バス停名	利用者数（人/年）
1	近鉄御所駅	12,701
2	かもきみの湯	2,025
3	スーパーセンターオークワ	1,923

表：バス停利用者数下位3つ（2021年度）

RANK	バス停名	利用者数（人/年）
1	今城	2
1	出屋敷	2
3	市民運動公園前	5
3	奉膳	5

※ここでの利用者数は「乗車人数＋降車人数」を指す。

資料：御所市

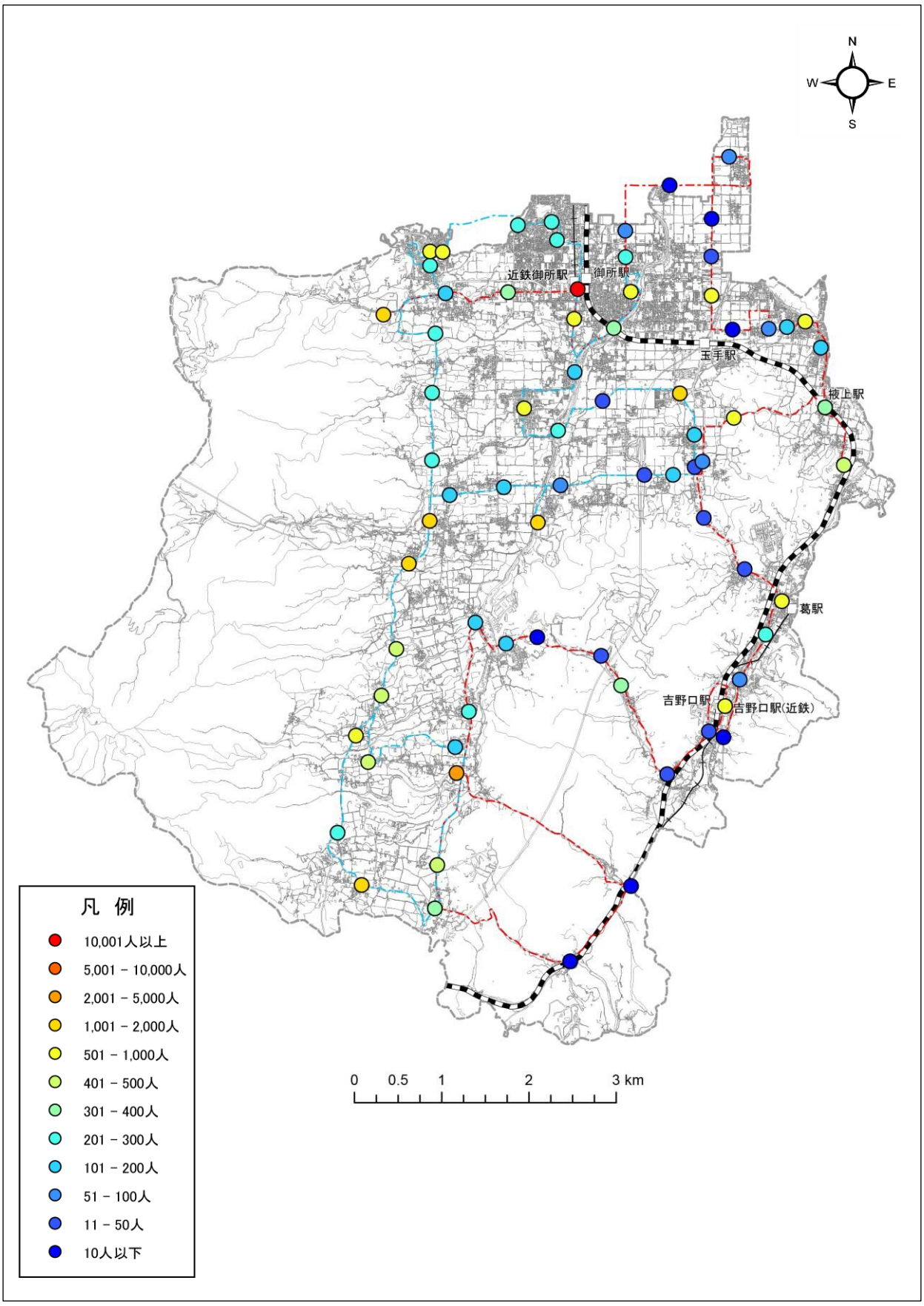
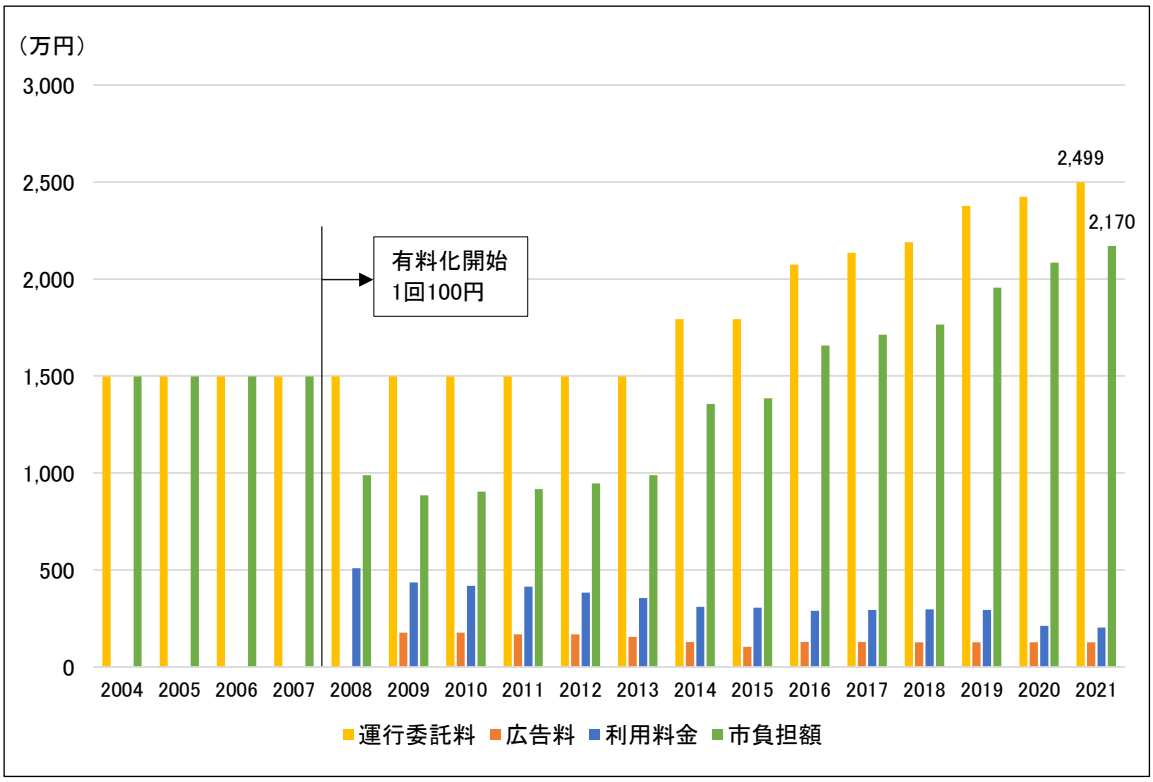


図:バス停利用者数(2021年度)

資料:御所市

３）　運営状況

コミュニティバスの運行委託料は2021年度（令和3年度）の時点で約2,500万円、市負担額（運行委託料から利用料金及び広告料を差し引いた額）は2,170万円となっており、両費用ともに増加傾向となっています。



図：コミュニティバスの運行委託料及び市負担額の推移（2004年度～2021年度）

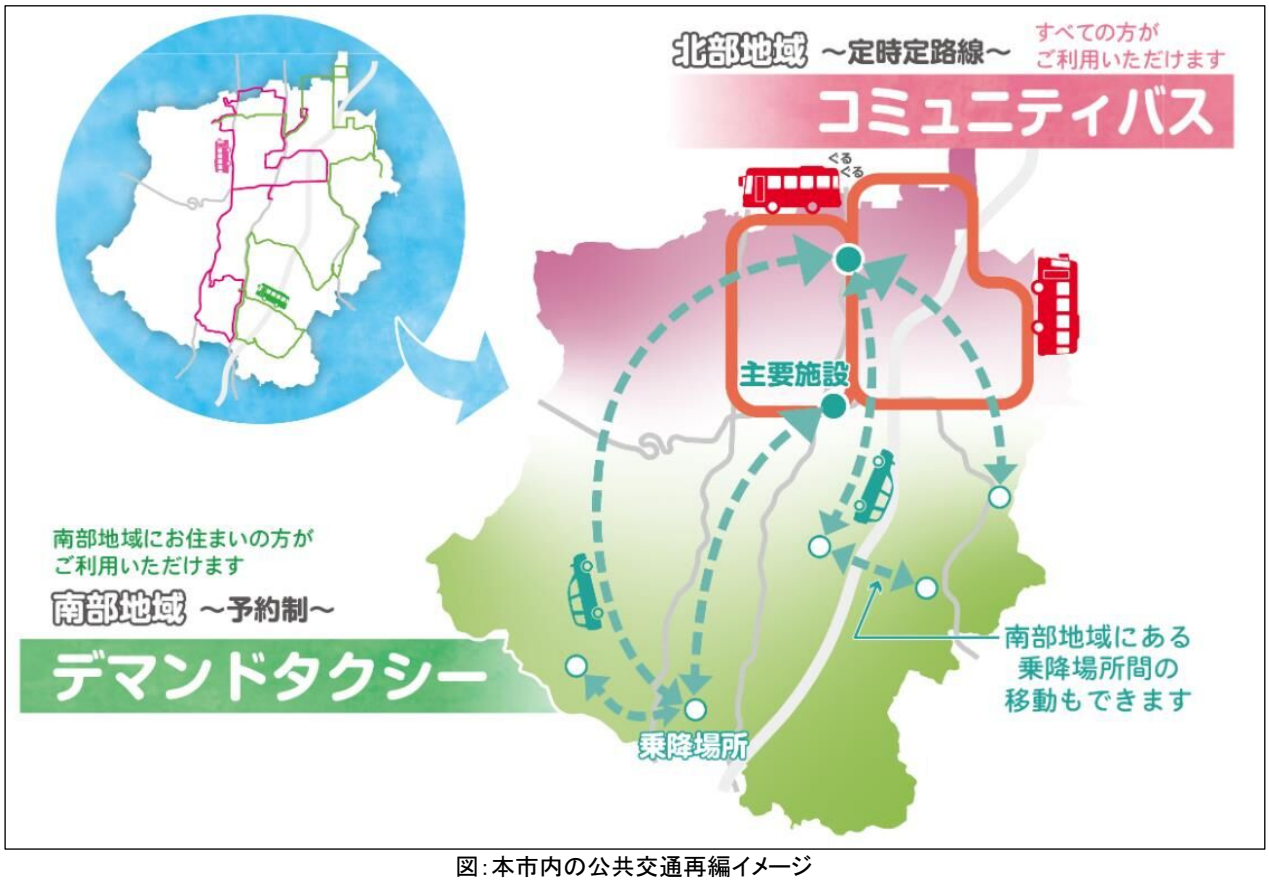
資料：御所市

（４） 公共交通の再編

１） 概要

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。また、市南部には少ない需要に応じた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導入しました。



図：本市内の公共交通再編イメージ

資料：御所市HP

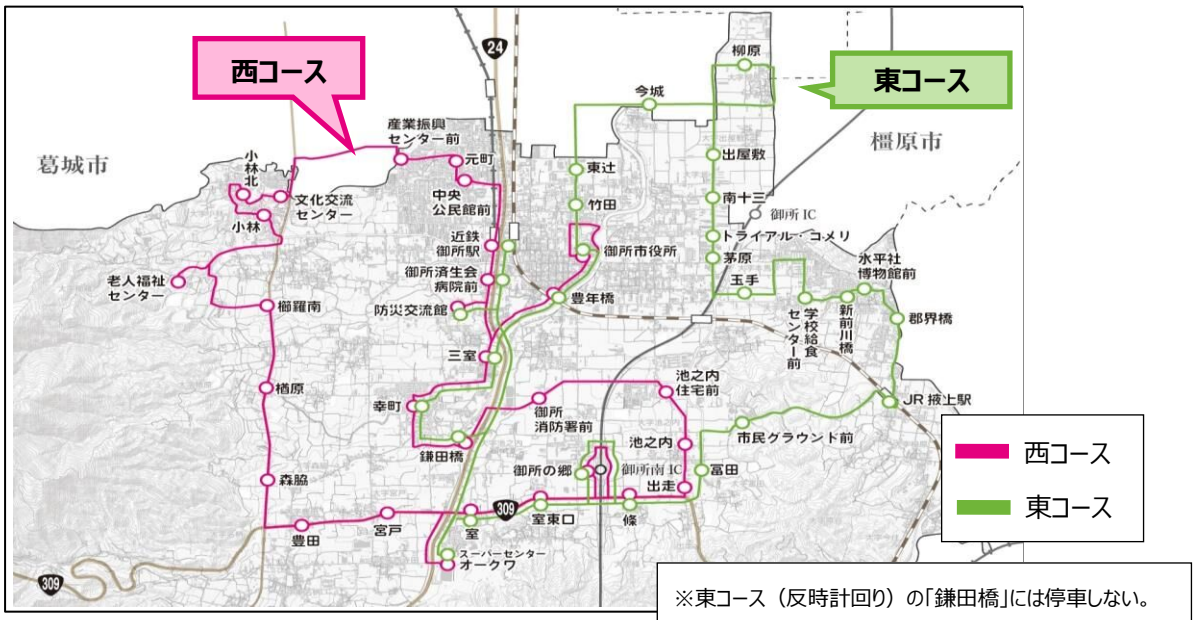
2） コミュニティバスの再編

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主要な公共施設（御所市役所、鉄道駅等）、主な商業施設を結ぶルートとしています。

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	2023年(令和5年)1月11日～ ・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 2027年(令和9年)4月1日～ ・1回1乗車200円（65歳以上の市民、運転免許証を自主返納された市民並びに障害者及び障害者と同乗する付添人1人までは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



図：運行ルート

資料:御所市

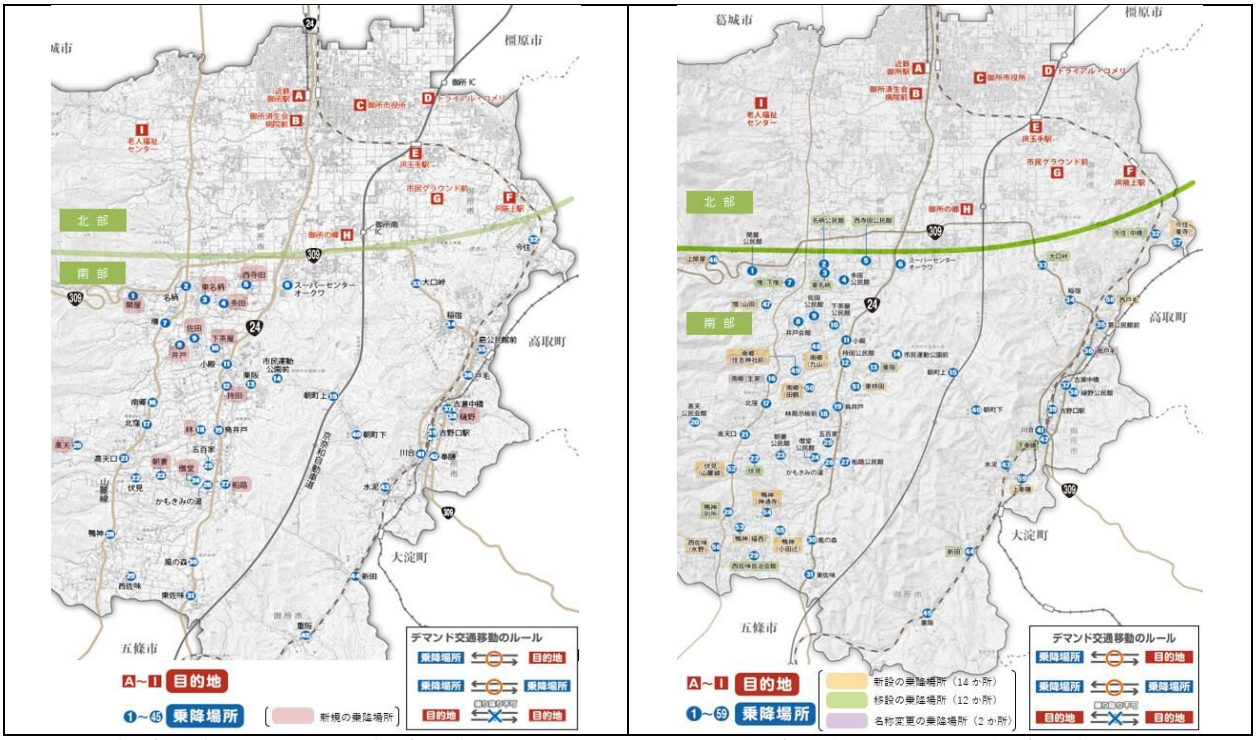
３）　一般乗合旅客自動車運送事業（デマンドタクシー）の導入

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	2023年(令和5年)1月11日～ ・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） 2027年(令和9年)4月1日～ ・1人1乗車500円（65歳以上の市民、運転免許証を自主返納された市民並びに障害者及び障害者と同乗する付添人1人までは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ヵ所 2024年（令和6年）4月1日以降　59ヵ所 ・目的地（市北部） 2023年（令和5年）1月11日以降　9ヵ所

資料：御所市



2023年（令和5年）1月11日～2024年（令和6年）3月31日　　2024年（令和6年）4月1日～2025年（令和7年）3月31日

図：デマンドタクシーの乗降場所・目的地

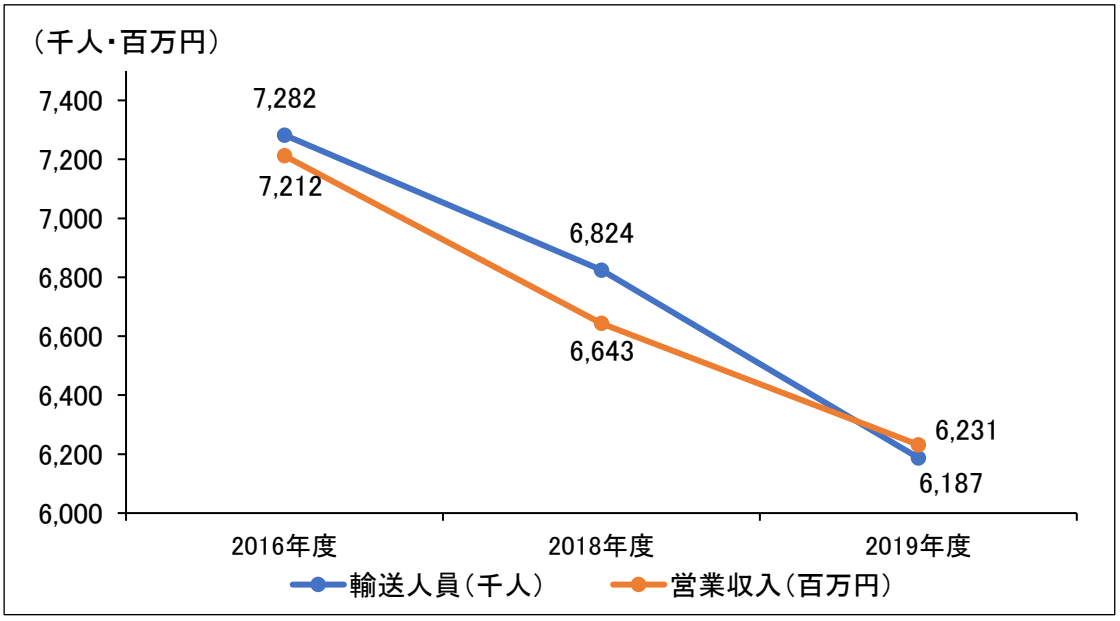
資料：御所市「御所市内公共交通　実証運行計画」2023年（令和5年）11月改定

（５）　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。

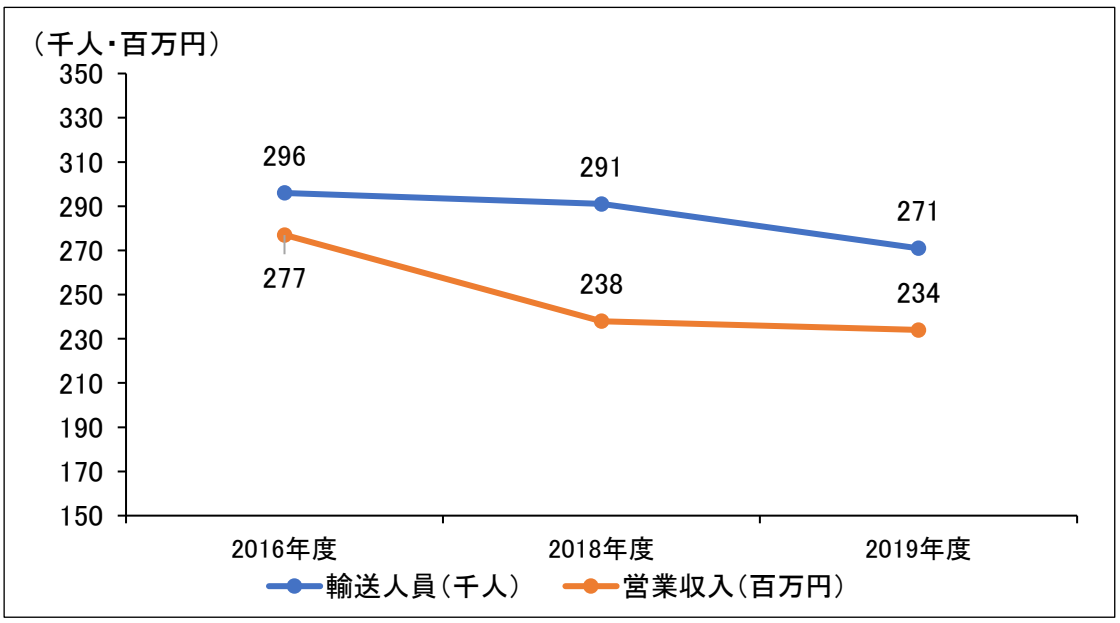
奈良県における、2019年度（令和元年度）時点でのタクシーでの輸送人員は6,187千人・営業収入は6,231百万円となっており、いずれも年々減少しています。

また、本市が属する金剛交通圏における、2019年度（令和元年度）時点でのタクシーでの輸送人員は約271千人・営業収入は約234百万円となっており、いずれも減少傾向にあります。



図：奈良県におけるタクシーの輸送人員と営業収入の推移（2016年度～2019年度）

資料：国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局



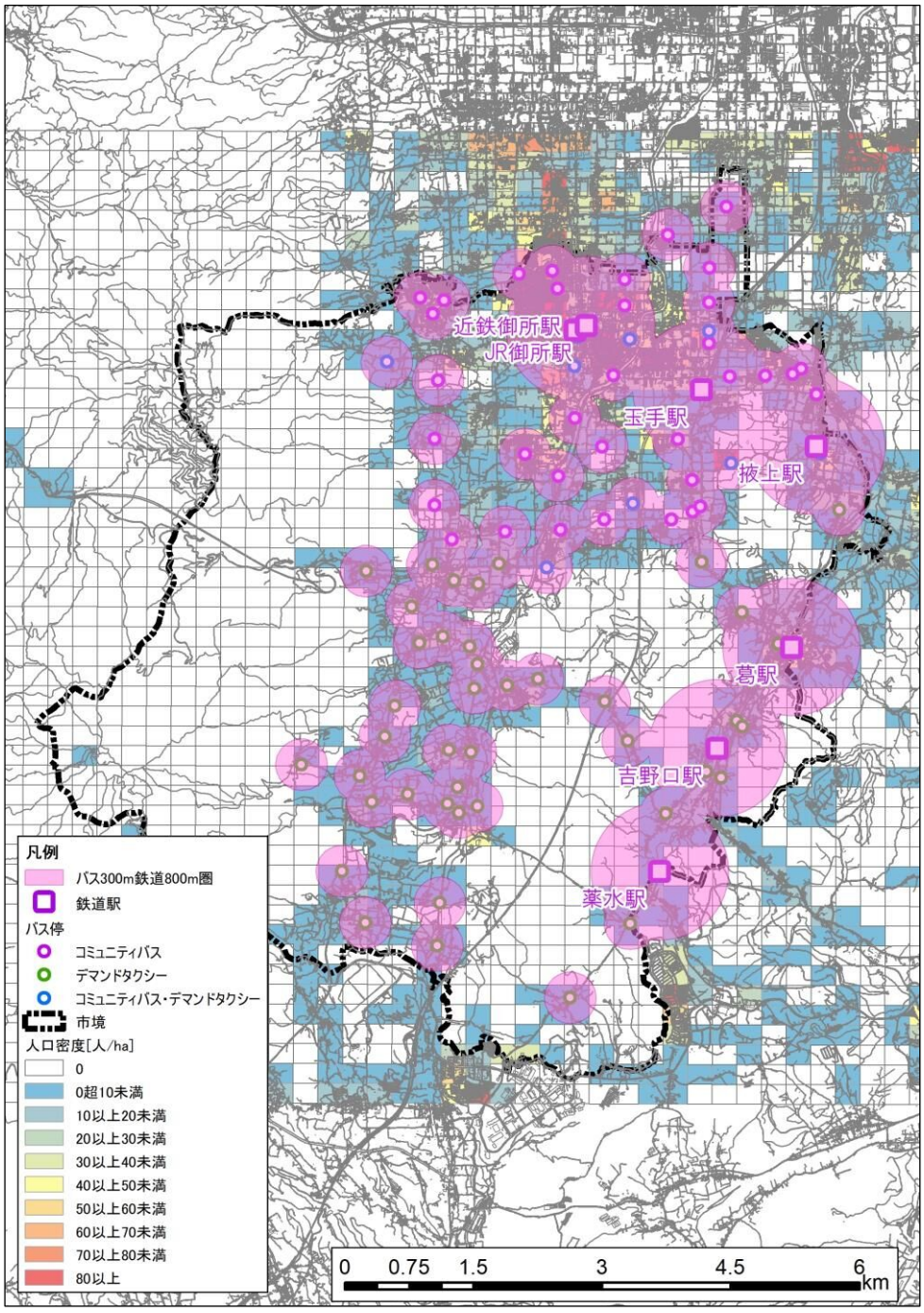
※2017年度（平成29年度）についてはデータ提供なし

図：金剛交通圏におけるタクシーの輸送人員と営業収入の推移（2016年度～2019年度）

資料：御所市

（６）　公共交通カバー状況

公共交通の再編後における本市の公共交通カバー状況は以下のとおりとなっています。市域の居住地は高い水準で公共交通サービス圏域としてカバーされているものの、一部公共交通空白地がみられます。



※公共交通カバー状況
→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図化した。
（国土交通省（2014年（平成26年））「都市構造の評価に関するハンドブック」）

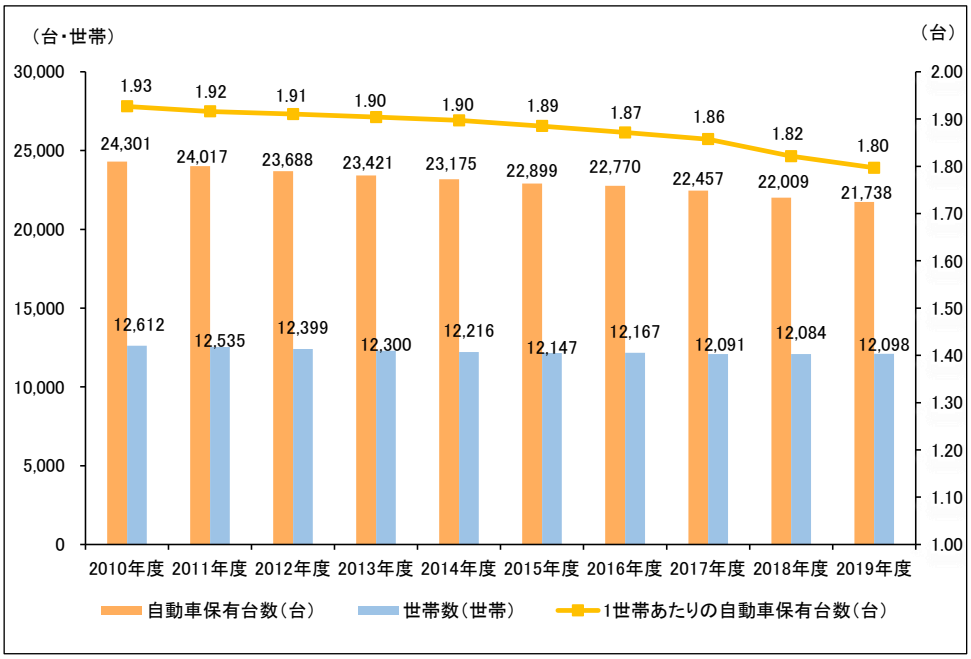
図：公共交通カバー状況（2023年1月11日以降）
資料：総務省統計局「2020年（令和2年）国勢調査結果」、御所市「御所市内公共交通　実証運行計画」2023年（令和5年）11月改定

２－６　道路等

（１）　自動車保有台数

本市の自動車保有台数は2019年度（令和元年度）時点で21,738台となっており、2010年度（平成22年度）と比較して2,563台減少しています。

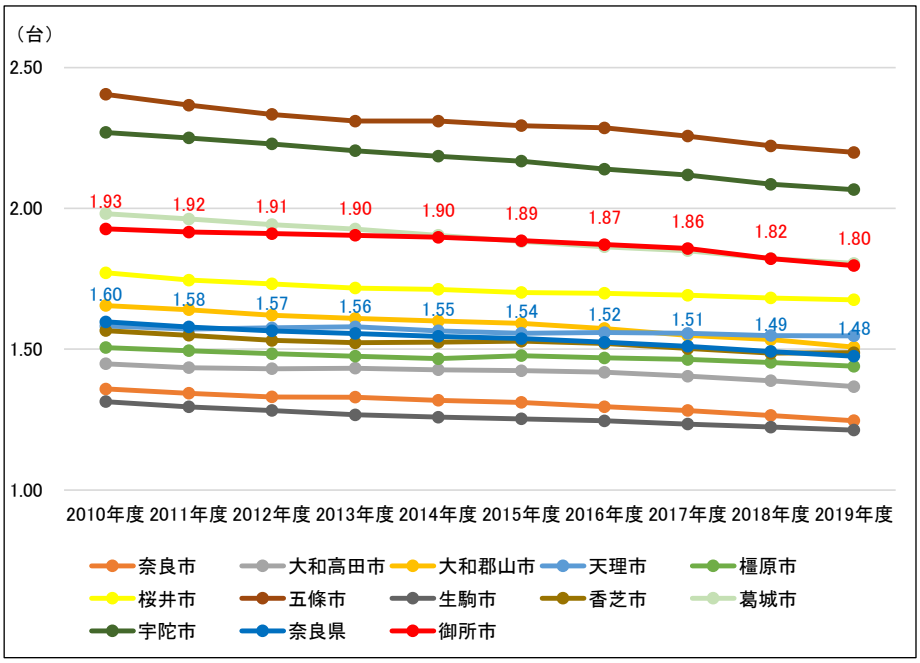
また、本市の1世帯あたりの自動車保有台数は2019年度（令和元年度）時点で1.80台です。2010年度（平成22年度）と比較して0.13台減少していますが、奈良県内の平均（1.48台）を上回っており、自動車交通への依存度が高くなっていることがわかります。



※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）

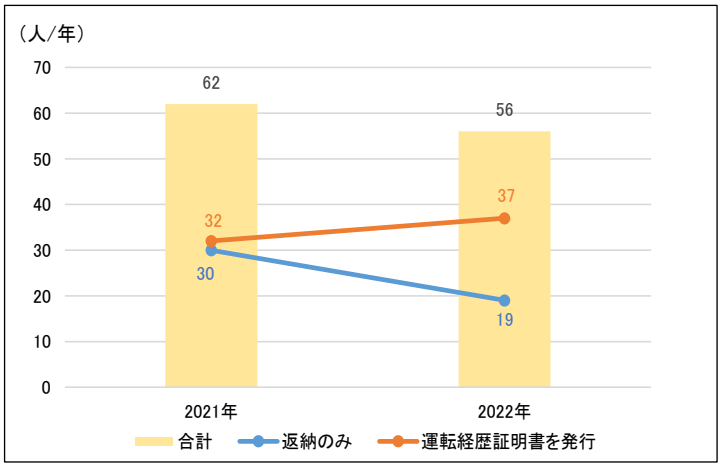
資料：奈良県統計年鑑、御所市HP

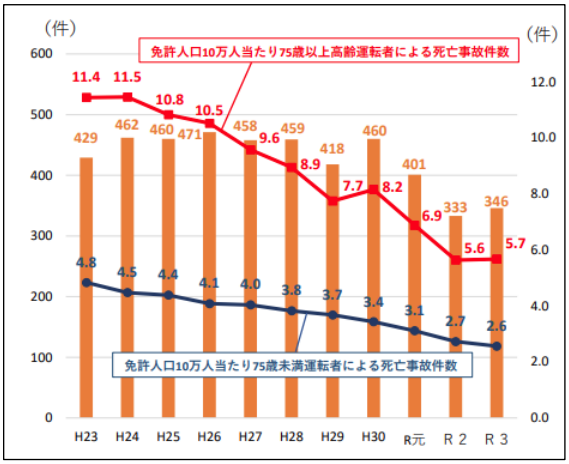
（２） 運転免許

１） 運転免許証自主返納者数

本市の運転免許証自主返納者数は、2022年（令和4年）は11月2日時点で56人、2021年（令和3年）は62人となっています。

また、全国における75歳以上の運転免許証保有者10万人あたりの死亡事故の件数について、2021年（令和3年）は、75歳未満の2.6（件/10万人）に対し約2倍の5.7（件/10万人）となっています。





※2022年（令和4年）については11月2日時点
※高田警察署御所警察庁舎で手続きをした人

図：本市の運転免許証自主返納者数（2021年、2022年）（左）
75歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移（2011年～2021年）（右）
資料：御所市（左）、警察庁交通局「令和3年における交通事故の発生状況等について」2022年（令和4年）3月（右）

２） 高齢者交通安全支援事業所

本市の高齢者交通安全支援事業所は、2022年（令和4年）12月2日の時点で、以下に示すとおりです。

表：本市の高齢者交通安全支援事業所一覧

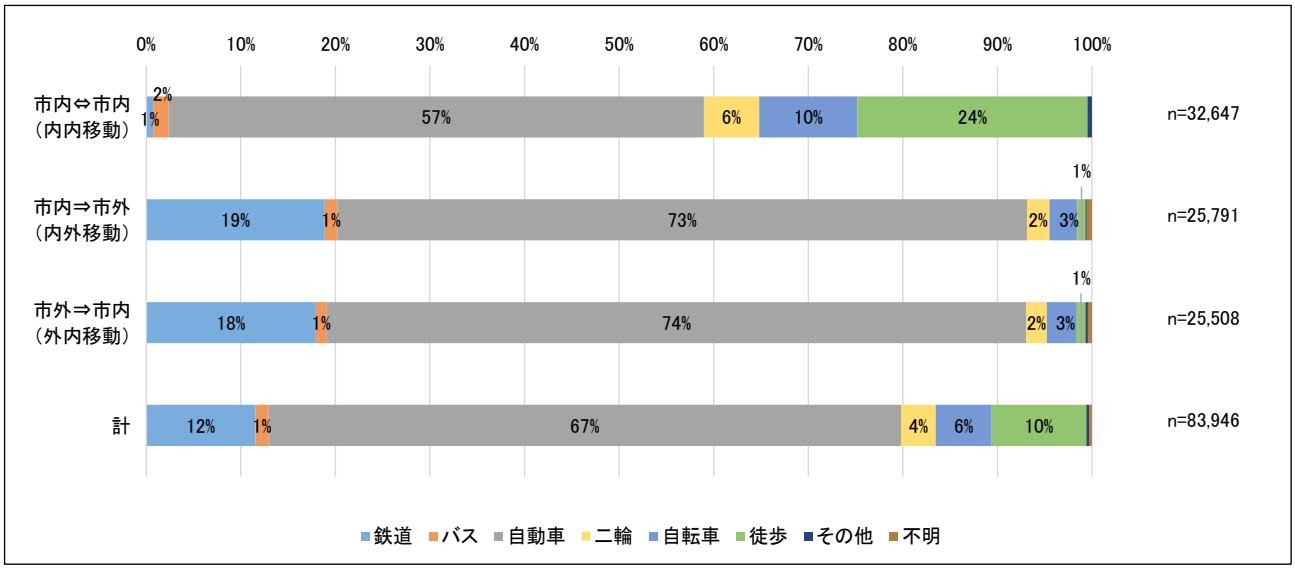
支援事業所名	支援内容	所在地	電話番号
眼鏡市場　御所店	メガネ・サングラス・補聴器：店頭より5%割引き メガネの無料洗浄、調整サービス	御所市室1185-2 スーパーセンター オークワ御所店内	0745-62-6010

資料：奈良県警察「高齢者運転免許自主返納支援制度」

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」が最も多くなっています。また、内外移動では、「鉄道」が19%程度を占めています。



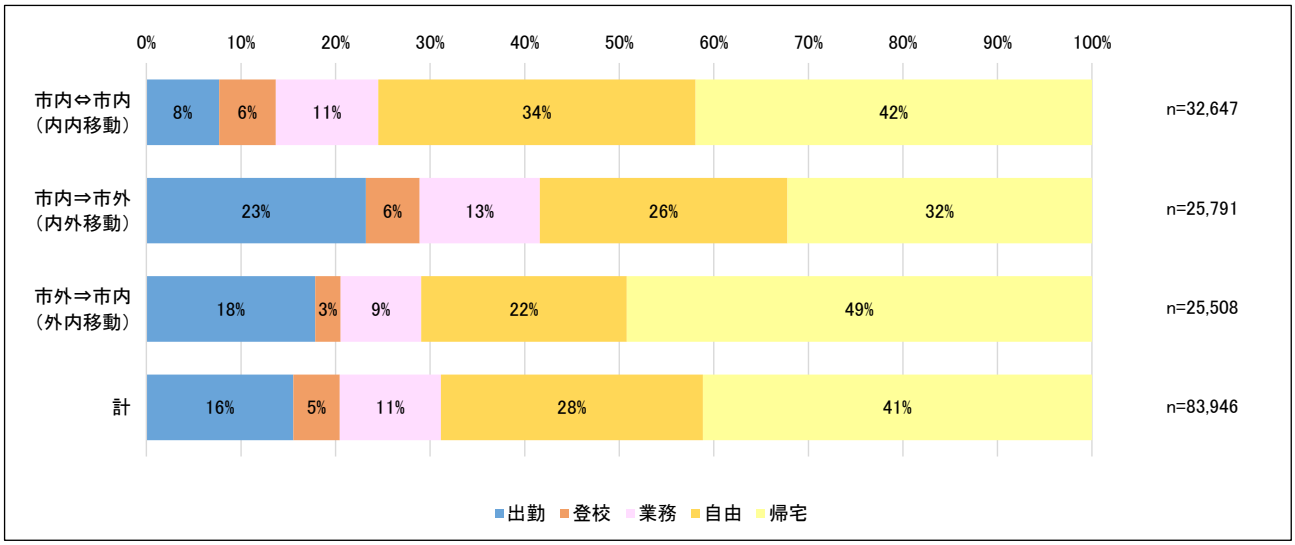
※資料は、京奈和自動車道（御所南IC～五條北IC）開通前に実施された調査の結果であるため、現在とは異なる場合がある。

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」が最も多くなっています。また、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る。

図：平日・外出時の移動目的

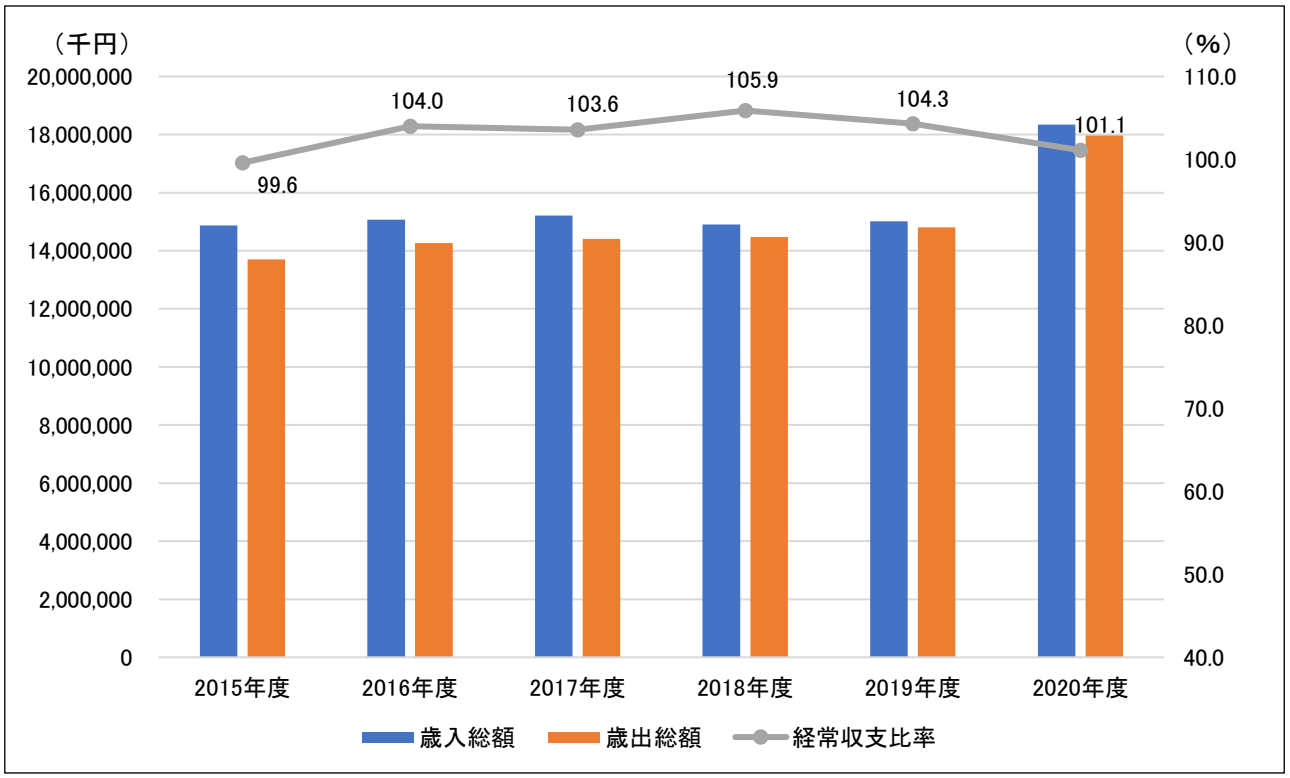
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010年（平成22年））

２－８　その他

（１）　財政状況

本市の財政状況は2020年度（令和2年度）の時点で歳入総額約183億5千万円・歳出総額約179億7千万円であり、ともに近年増加傾向となっています。

収入に対する支出の割合をみる経常収支比率は、その割合が高くなるほど事業等に使える金額が少なくなることを意味します。90%を超えると財政構造の弾力性が失われつつあるといわれています。本市の経常収支比率の推移をみると、2015年度（平成27年度）から2020年度（令和2年度）にかけて99.6%から101.1%に増加していることがわかります。今後、これまで整備した公共施設が順次改修や更新を行う必要があることから、公共交通に関わる歳出について再検討する必要があります。



図：本市における歳入歳出額の推移（2015年度～2020年度）

資料：御所市HP「市町村財政状況資料集」

3　上位関連計画の整理

3－1　奈良県計画

（1）　奈良県公共交通基本計画

策定年次	2016年（平成28年）3月策定、2022年（令和4年）3月改定
計画期間	2022年（令和4年）3月～2027年（令和9年）3月
基本理念	○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 ○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 ○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
取組の指針	◆対象とする交通サービス 鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、コミュニティタクシー、デマンドバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送、住民同士の助け合いによる運送、施設バス、レンタカー、レンタサイクル、カーシェアリング、シェアサイクル ◆移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ①公共交通ネットワークの見直し・改善 ②まちづくりや医療、福祉、保健、教育、産業等に係る施策との連携 ◆鉄道駅やバス停の質の向上による「地域の拠点」づくり
推進施策	(1)県内公共交通の維持・充実に向けた取組 ①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 ②地域の輸送資源や多様な交通モードの活用 (2)公共交通に関わる空間の質向上 ①地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上 ②誰もが使いやすい利用環境の整備 (3)多様な関係者による連携・協働 ①「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 ②公共交通を担う人材の確保・育成 (4)時代の変革に対応した公共交通の構築 ①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 ②脱炭素社会の実現に向けた取組の推進

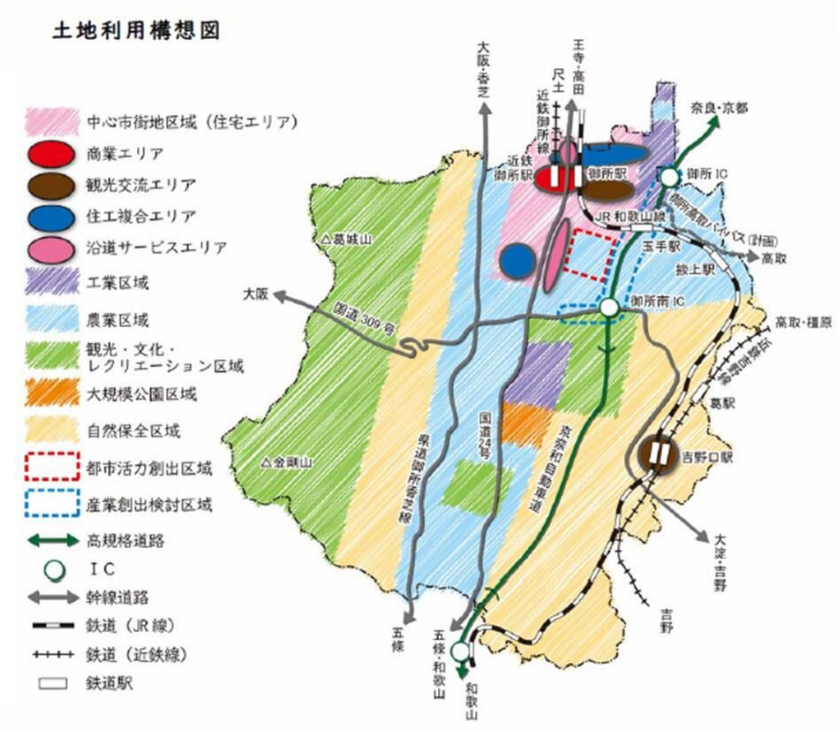
（２） 奈良県地域公共交通計画

策定年次	2023年（令和5年）3月
計画期間	2023年（令和5年）4月～2027年（令和9年）3月
計画の位置付け	県、市町村、交通事業者をはじめとする地域の関係者の「連携・協働の証」である「奈良県地域公共交通網形成計画」を継承し、「奈良県公共交通基本計画」の取組を関係者の連携により引き続き推進するため、策定する。
基本理念	○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 ○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 ○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
取組の指針	◆対象とする交通サービス 鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、コミュニティタクシー、デマンドバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送、住民同士の助け合いによる運送、施設バス、レンタカー、レンタサイクル、カーシェアリング、シェアサイクル ◆移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ①公共交通ネットワークの見直し・改善 ②まちづくりや医療、福祉、保健、教育、産業等に係る施策との連携 ◆鉄道駅やバス停の質の向上による「地域の拠点」づくり
取組の実効性を持たせるためのプロセス	◆関係者間の連携・協働 ①地域における検討・議論の場を中心とした取組 ②県民の公共交通施策への参画及び県民への情報提供 ◆実効性を高めるための取組 ①高齢化等、利用者のライフスタイルの変化を踏まえた移動ニーズの把握 ②データに基づく実証的アプローチ ③PDCAサイクルによる定期的検証
御所市に関係する路線・地域での取組	◆八木御所線・高田五條線・八木五條線・八木新宮線 現在誘致している御所IC周辺企業向けに公共交通を利用した通勤のための取組実施 ・企業誘致事業と連携した公共交通利用者拡大に向けた仕掛けの検討 ・公共交通を利用した通勤のPR及びインセンティブ付与の検討

３－２　御所市計画

（１）　御所市第6次総合計画

策定年次	2021年（令和3年）3月	目標年度	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） 人口が減少するなかで計画性のある土地利用の推進により、利便性が高く快適に暮らすことができ、風土や景観との調和が図られた魅力あるまちの形成を目指す。 安全・安心な暮らしを支える生活基盤となる道路を計画的に整備し、誰もが行きたい場所へ円滑に移動のできる環境が構築されたまちを目指す。		



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

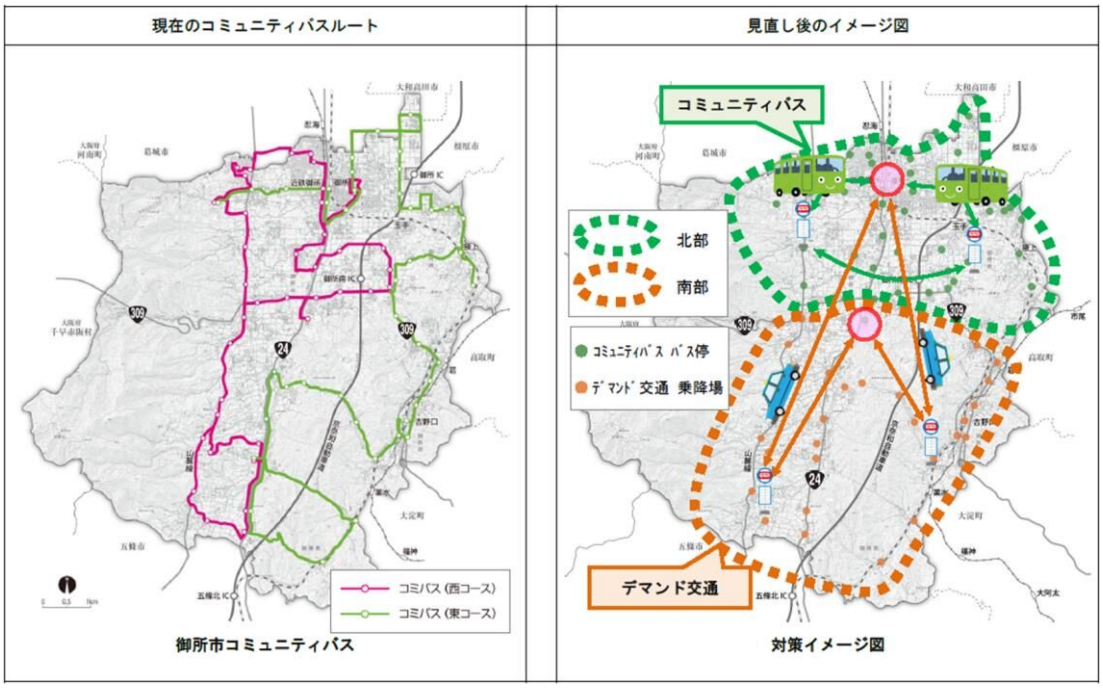
策定年次	2022年（令和4年）3月	目標年度	2031年度（令和13年度）
将来の都市像	「行きたい、住みたい、語りたい。～自然と歴史を誇れるまち ごせ～」		
目標人口	約22,000人（2030年（令和12年））		
都市づくりの課題	◆都市基盤の維持管理費の抑制 ◆災害対策 ◆持続可能な都市構造への転換 ◆産業と交流の活性化 ◆空き家対策 ◆市民満足度向上		
土地利用の基本的な方針	◆一定の人口密度を維持できる区域への居住促進 ◆公共交通利便性の高いエリアへの利便施設の立地促進 ◆住環境の維持 ◆市街化調整区域の活力維持 ◆都市活力の創出 ◆農地・自然資源の保全		
交通網の整備方針	◆公共交通 ・近鉄・JR御所駅周辺の再整備に合わせ、交通結節点の強化を図るとともに、鉄道とバスの乗り継ぎを円滑にし、公共交通の利便性の向上を目指す。 ・鉄道・バス事業者との協議調整による、適切な運行路線の検討や便数の最適化を促す。 ・利用者のニーズに応じて柔軟に対応することができる新たな交通体系を検討するなど、市内公共交通の再編に関する取り組みを進める。 ・自動運転による新交通システムなどの次世代モビリティの実現に向けた検討を進める。 ◆道路網 ・都市計画道路については、将来交通量や社会経済情勢の変化等を踏まえ、必要性や代替性の検証を行うなど、今後も定期的に見直しを行うとともに、必要な路線については整備を推進する。 ◆歩行者に配慮した基盤 ・徒歩や自転車で快適に移動できるよう、歩行空間におけるバリアフリー化の推進や、自転車の安全性を確保した通行帯の整備、交通量の多い道路の歩道整備など、交通安全対策を実施する。 ・通学路の安全性を高め、安心して通学できる歩行空間の形成を目指す。		

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

（４）　御所市内公共交通運行効率化計画

策定年次	2019年（平成31年）3月
策定の目的	公共交通の問題・課題を抽出し、その問題・課題解決に向けた今後の御所市の地域公共交通に関する基本方針及び再編の基本計画を示す。
将来像	市中心部及び郊外部の方に対して、それぞれに応じた利便性の高い公共交通
基本的な考え方	◆民間事業者（鉄道・路線バス・タクシー）が運営する市内公共交通のフレーム（枠組み）を守ることを前提とした公共交通施策の推進 ◆コミュニティバスの再編及び新たな交通手段の導入の検討 ◆市北部と南部の特性に合わせた公共交通の検討
公共交通の基本方針	●利用者の需要やニーズに応じた、効率的で利便性の高い公共交通への再編 ●市内公共交通の利用の促進 ●将来にわたって持続可能な公共交通の構築



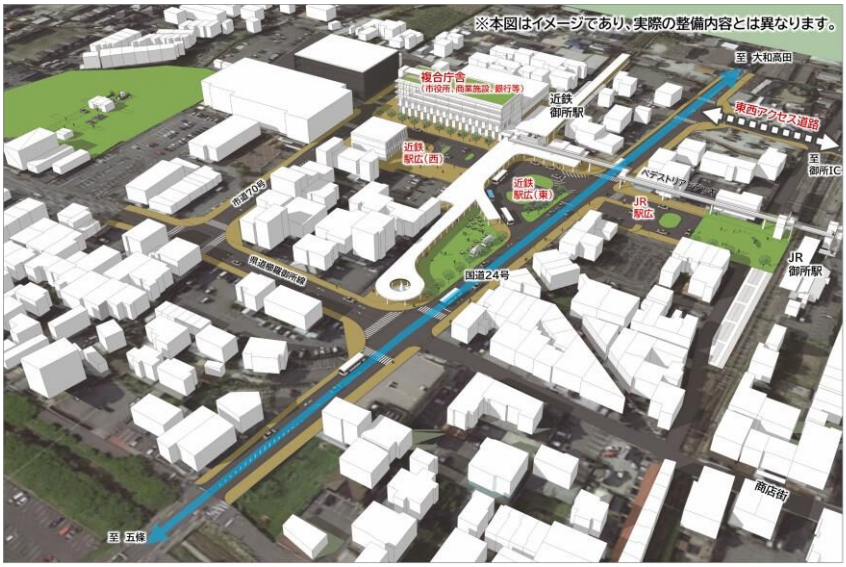
※ここで示されている「現在のコミュニティバスルート」は、2023年（令和5年）1月10日までのルート

図：公共交通の見直し後のイメージ

資料：御所市「御所市内公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月

（５）　近鉄・JR御所駅の整備

現在、近鉄・JR御所駅並びにその周辺では、その交通結節点としての機能を向上させ、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ます。



図：近鉄・JR御所駅整備イメージ

資料：御所市「御所市総合交通戦略」2023年（令和5年）3月

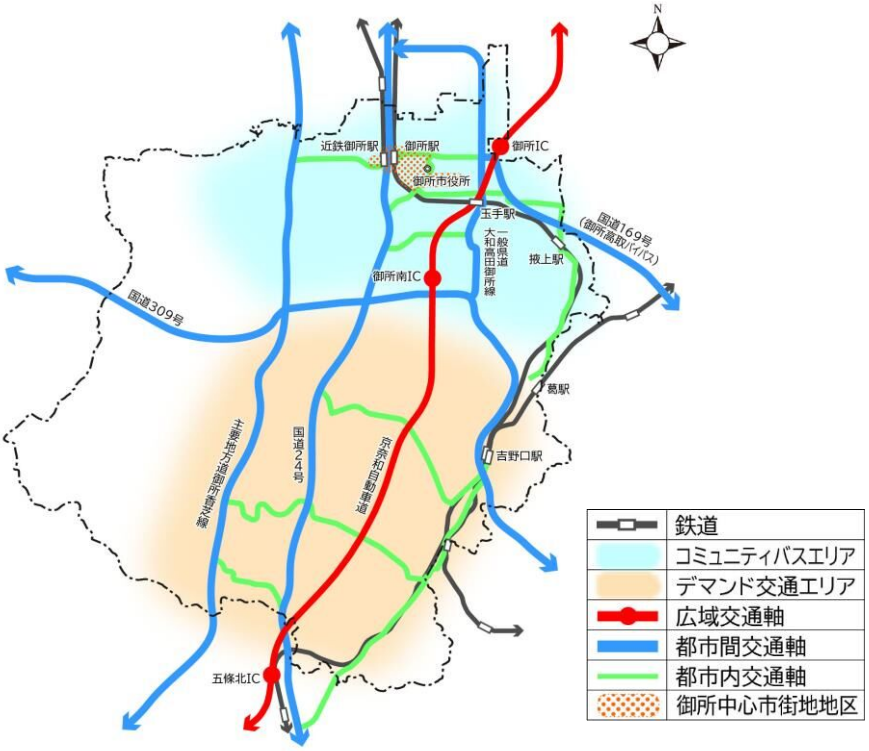


図：中心市街地地区周辺まちづくりイメージ

資料：御所市「御所市総合交通戦略」2023年（令和5年）3月

（６）　御所市総合交通戦略

策定年次	2023年（令和5年）3月	目標年度	2032年度（令和14年度）
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～		
戦略目標と施策実施方針	戦略目標Ⅰ：にぎわいを生み出す都市空間の創出 ①近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化 ②中心市街地周辺の道路ネットワーク強化 ③観光来訪者向けの交通環境整備 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 ②公共交通の利便性向上 ③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 ②市内幹線道路ネットワークの強化 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 ②道路の防災・減災機能の強化・充実 ③多様な交通手段における交通安全対策の実施		



図：市内道路ネットワーク

資料：御所市「御所市総合交通戦略」2023年（令和5年）3月

4　公共交通利用者ヒアリング調査

4－1　ヒアリング調査の概要

将来にわたり市民の移動手段となる公共交通を確保・維持・改善していくにあたり、公共交通利用者の利用状況やニーズを把握するため、公共交通利用者を対象としたヒアリング調査（以下、「ヒアリング調査」という。）を実施しました。

主なヒアリング調査の概要は以下のとおりです。

表:公共交通利用者ヒアリング調査の概要

交通手段	調査時期	調査内容・方法
鉄道 （近鉄・JR）	10月14日 平日1日 （7-20時）	【調査内容】 鉄道の利用状況（目的・頻度・乗降駅） 他の交通機関との乗継状況 鉄道の満足度・重要度　等 【回収方法】 調査員が市内にある駅でアンケートを配布する。回収は郵送・WEB。
路線バス （奈良交通）	10月14日 平日1日 （7-20時）	【調査内容】 路線バスの利用状況（目的・頻度・乗降バス停） 他の交通機関との乗継状況 路線バスの満足度・重要度　等 【回収方法】 バス車内に調査員が乗り込んでアンケートを配布する。回収は郵送・WEB。
コミュニティバス （ひまわり号）	10月14日 平日1日 （7-20時）	【調査内容】 コミュニティバスの利用状況（目的・頻度・乗降駅） 他の交通機関との乗継状況 コミュニティバスの満足度・重要度　等 【回収方法】 バス車内に調査員が乗り込んでアンケートを配布する。回収は郵送・WEB。

※WEBアンケートについては、調査票にQRコードを記載。QRコードは全ての交通手段で共通のものを使用した。

表:配布枚数ならびに回収枚数

交通手段	調査地点	配布枚数（枚）	回収枚数（枚）	回収率（%）
鉄道 （近鉄）	近鉄御所駅	445	118	21.0
	葛駅	116		
鉄道 （JR）	JR御所駅	251	101	18.4
	玉手駅	224		
	掖上駅	73		
鉄道 （近鉄・JR）	吉野口駅	214	56	26.2
路線バス		118	33	28.0
コミュニティバス		38	17	44.7
WEB			39	
合計			364	

※回収率は小数第2位を四捨五入、11月9日開封分まで集計

表:ヒアリング調査項目

調査対象	鉄道(近鉄・JR)	路線バス(奈良交通)	コミュニティバス	タクシー (Webのみ)
調査対象 公共交通の 利用状況	利用頻度 主な乗降駅(バス停)(OD) 利用する理由、目的地 観光に来る頻度、観光の際の利用頻度 (利用する理由で「観光」を選択した方) 往復利用の有無 行き又は帰りの交通手段(往復利用無) 自宅から最寄り駅(バス停)までの距離	←	←	← 「主な乗降駅 (バス停)」 「自宅から最寄 り駅(バス停)ま での距離」 は除く
調査対象の 公共交通の 満足度・ 重要度	運行本数 運行時間帯 運賃 車両 鉄道間の接続(乗換、乗継等) 駅からバスへの接続 自宅から最寄り駅までの距離 駅周辺での情報提供 電車内での情報案内 駅での情報提供 駅へのアクセス道路 駅のバリアフリー状況 駅施設の使いやすさ 時間の正確さ 安全性 駅員の対応 総合評価	運行本数 運行時間帯 運賃 車両 運行ルート 他バスへの接続(乗換、乗継等) 鉄道への接続 自宅から最寄りバス停までの距離 バス停周辺での情報提供 バス車内での情報案内 バス停での情報提供 バス停へのアクセス道路 バス待ち環境 時間の正確さ 安全性 バス運転手の対応 総合評価	← ＋ 運行日 目的地までの 移動時間	呼びやすさ 料金 車両の快適性 時間の正確さ 接客 総合評価
乗継の有無	乗継頻度 乗継地点、乗り継ぐ交通手段(乗継有)	←	←	
調査対象外 公共交通の 利用状況	利用頻度 主な利用目的(利用有) 主な乗降駅(OD)(利用有)	←	←	
デマンド 交通	認知度 最も魅力的なメリット	←	←	←
フェース シート	居住地(8地区+御所市外) 性別　年齢　職業	←	←	←
運転免許証 について	所有状況 免許証返納の意思(免許有) 免許証返納の時期(意思有) 免許証返納の条件(意思無)	←	←	←
その他	自由意見			

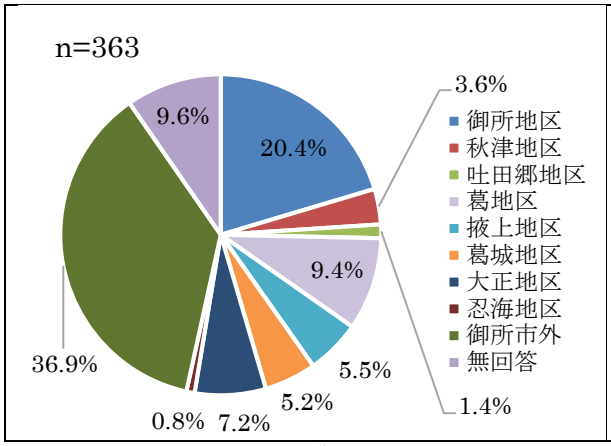
４－２　調査結果【抜粋】

各設問における集計結果を抜粋して示します。以下、集計結果における留意事項です。

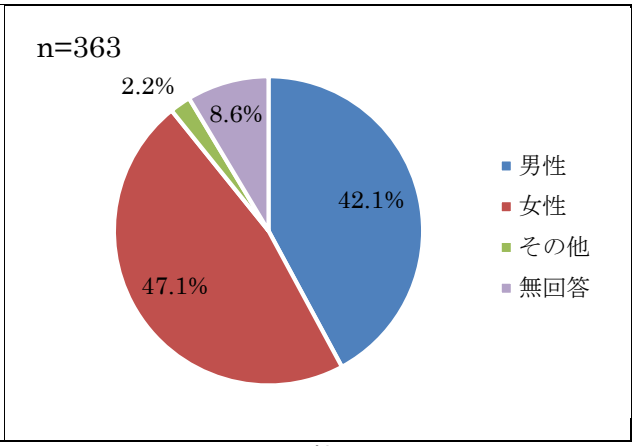
- 比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率（%）で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合は、無回答の割合で調整をしています。また、無回答者がいない場合は、最も割合を占めている項目で調整をしています。
- 特筆のない限り各設問に対する回答者の母数は“n＝〇”と表記し、各比率はn＝100%として算出しています。
- 単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。

（１）　属性情報

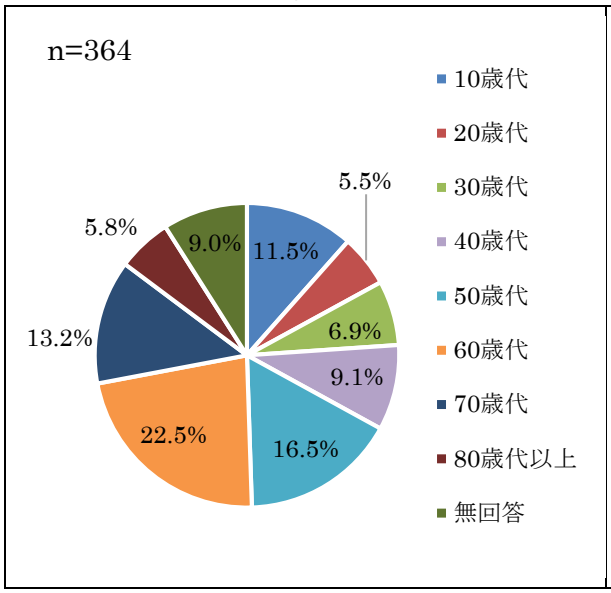
- 居住地については、御所市外の人が約35%を占めています。
- 性別は男性より女性のほうが多く、60歳代からの回答が最も多くなっています。
- 後述する市民アンケート調査と比較して学生からの回答が多く、全体の約13%を占めています。



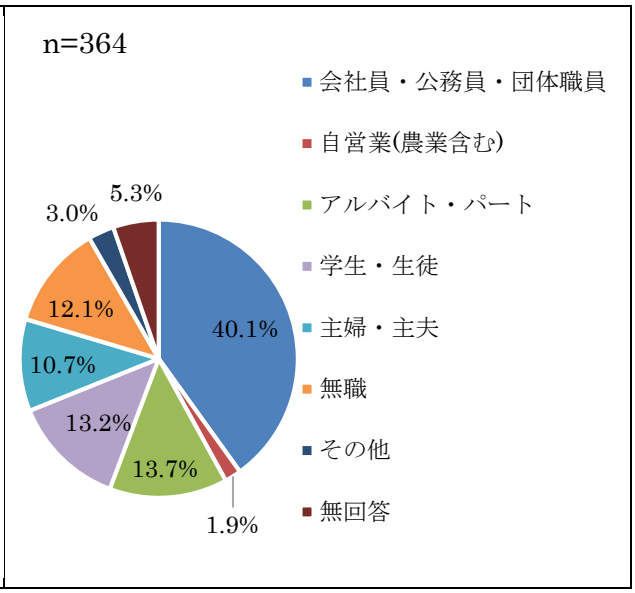
図：居住地



図：性別



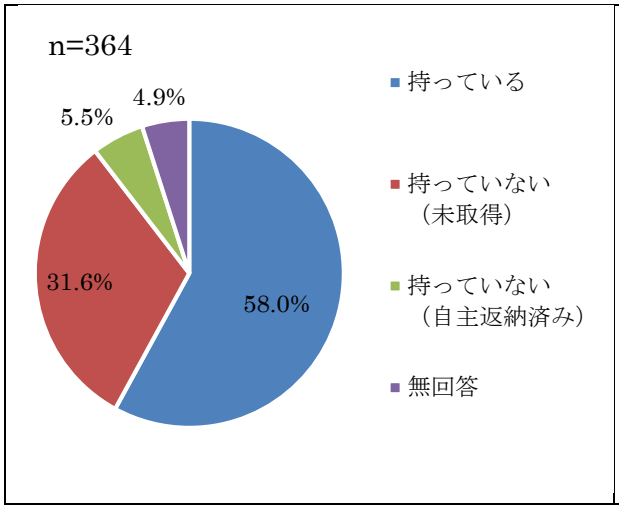
図：年齢



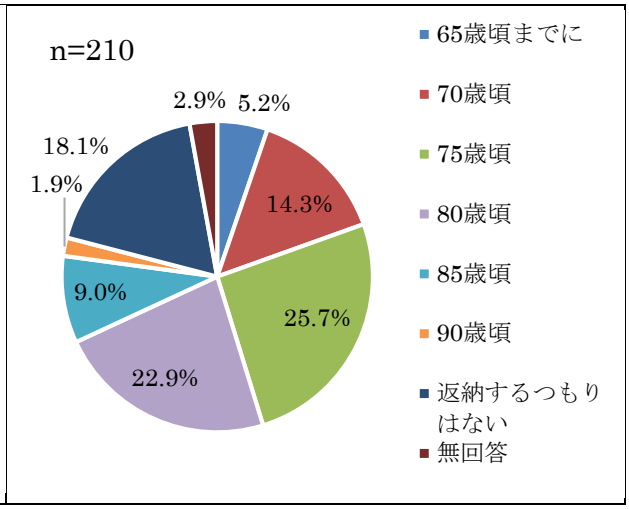
図：職業

（２）　運転免許証について

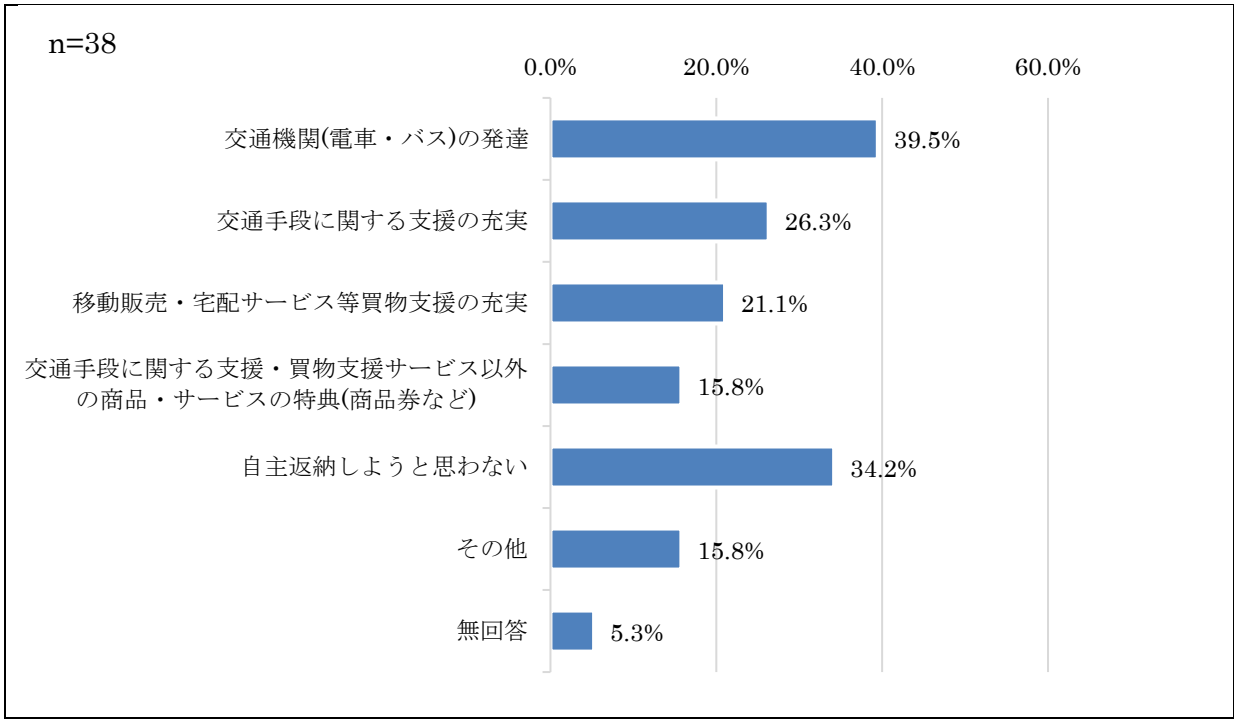
- 運転免許証を所有している人は約60%いますが、自主返納をされた人は全体の5%程度にとどまっています。
- 運転免許証を自主返納してもよい年齢として半数以上が80歳以降、もしくは「返納するつもりはない」と回答しています。
- 運転免許証を返納する条件として、「交通機関（電車・バス）の発達」が最も多くなっていますが、「自主返納しようと思わない」人も多くいます。



図：運転免許証の所有状況



図：運転免許証の返納の意思

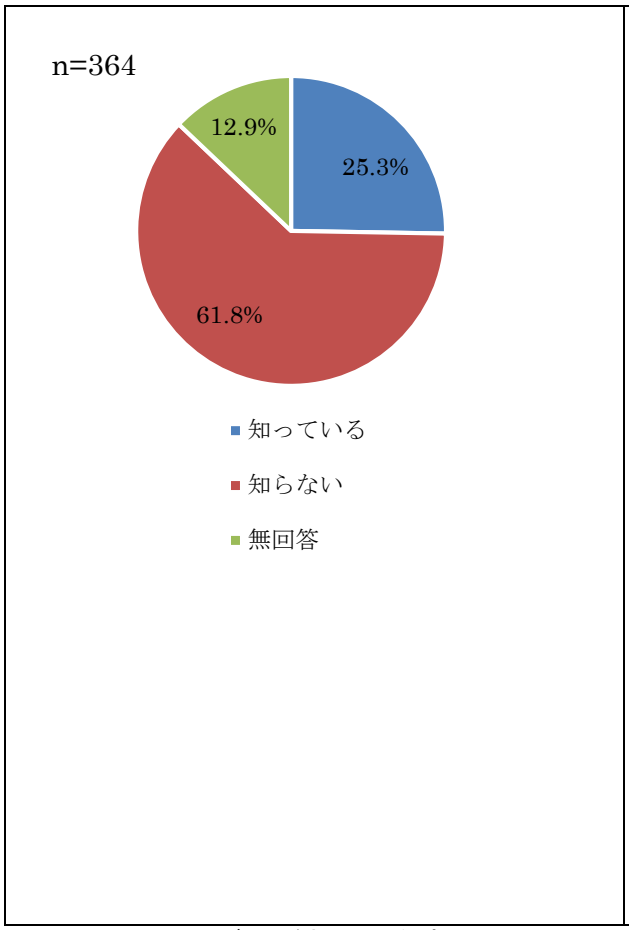


図：運転免許証の返納の条件（複数回答可）

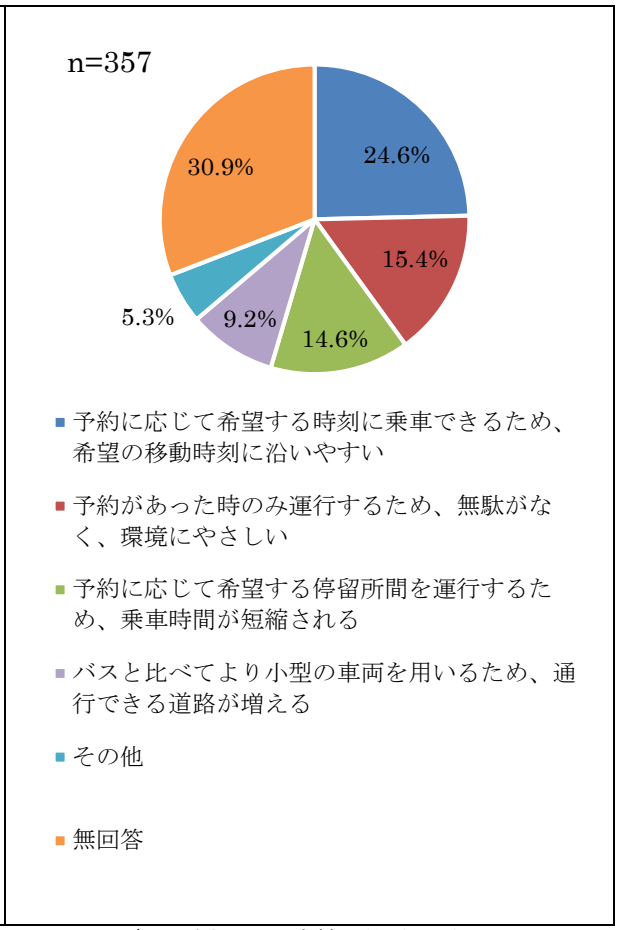
（３） デマンド交通

・ デマンド交通を「知っている」人は全体の約25%を占めており、「知らない」人が60%以上を占めています。

・ デマンド交通のメリットのうち、最も魅力的だと思うものは、「希望の移動時刻に沿いやすい」が約25%を占めており、次いで「環境にやさしい」「乗車時間が短縮される」となっています。



図：デマンド交通の認知度



図：デマンド交通で最も魅力的だと思うメリット

5　市民アンケート調査

5－1　市民アンケート調査の概要

コミュニティバスをはじめ、市内各地域で運行している公共交通について、効果的・効率的な運行を検討し、利用者の利便性向上に向けた基礎資料とするため、市民を対象としたアンケート調査（以下、「市民アンケート調査」という。）を実施しました。

主な市民アンケート調査の概要は以下のとおりです。

表：市民アンケート調査の概要

項目	調査内容・方法
調査時期	2022年（令和4年）10月18日（火）から11月2日（水）まで
調査対象	高校生以上の御所市在住者2,000人
調査方法	郵送による配布。回収は郵送、WEB。
回収数	619票
調査項目	・普段の生活での外出 ・鉄道（JR）、鉄道（近鉄） ・市内を走る路線バス（奈良交通） ・タクシー ・市内を走るコミュニティバス ・今後の公共交通 ・地域社会とのつながり ・デマンド交通 ・あなたの住まいやご自身のことについて、自由意見

※ヒアリング調査と同様の設問については内容を整合させた。
※アンケートには公共交通利用促進のチラシを同封した。

表：地区ごとの配布枚数ならびに回収枚数

項目	御所地区	秋津地区	吐田郷地区	葛地区	掖上地区	葛城地区	大正地区	忍海地区	無回答等	計
配布枚数（枚）	305	182	127	177	256	182	691	80		2,000
回収枚数（枚）	94	52	40	58	57	60	161	26	71	619
回収率（%）	30.8	28.6	31.5	32.8	22.3	33.0	23.3	32.5		31.0

※回収率は小数第2位を四捨五入、11月10日開封分まで集計

表：各地区に属する大字名称

地区名	大字
御所地区	御国通1、JR御所駅前通り、新地町、末広町、大広町、御国通2、御国通3、西町、鴨口町、宮前町、西久保本町、御堂魚棚町、中央通2、東久保町、中本町、南中町、西柏町、本町、神宮町、中央通1、栄町、六軒町、柳田町、大橋通1、大橋2東向町、大橋通3、旭町、柿ヶ坪町、御門町、都町、柳町、寺内町、代官町、豊年橋通、南十三
秋津地区	池之内、今出、蛇穴、條、出走、冨田、西垣内、緑ヶ丘、室、秋津団地
吐田郷地区	多田、関屋、豊田、名柄、西寺田、東名柄、増、宮戸、森脇、宮戸団地、南寺田
葛地区	朝町、稲宿、今住、川合、古瀬、新田、戸毛、樋野、奉膳、重阪、水泥
掖上地区	上方、北方、玉手、茅原、中方、原谷、東寺田、本馬、緑町、茅草
葛城地区	朝妻、五百家、井戸、小殿、鴨神下、鴨神上、北窪、栗阪、極楽寺、佐田、下茶屋、憎堂、高天、鳥井戸、南郷、西北窪、西佐味、林、東佐味、船路、伏見、持田
大正地区	櫛羅、小林、寺町、竹田、楢原、東松本、三室、三室新町、元町、さくらヶ丘、葛城台第1、葛城台東、葛城台第2、葛城台西、京阪ハイツ
忍海地区	今城、北十三、出屋敷、東辻、柳原

表：市民アンケート調査項目

分類	設問内容
普段の生活での外出（2番目まで）	・出かける主な目的 ・目的地（具体的な施設名称も） ・出かける頻度 ・目的地までの移動手段
鉄道（近鉄）	・鉄道（近鉄）の利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容（利用頻度が低い、もしくは利用しない場合） ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目
鉄道（JR）	・鉄道（JR）の利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容（利用頻度が低い、もしくは利用しない場合） ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目
路線バス（奈良交通）	・路線バス（奈良交通）の利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容（利用頻度が低い、もしくは利用しない場合） ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目
タクシー	・タクシーの利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容（利用頻度が低い、もしくは利用しない場合） ・満足度・重要度 【満足度・重要度の項目】 呼びやすさ、料金、車両の快適性、時間の正確さ、接客、総合評価
コミュニティバス	・認知度（以下の設問は「知っている」と答えた人のみへ）
	・コミュニティバスの利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容（利用頻度が低い、もしくは利用しない場合） ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目
今後の公共交通	市内の公共交通手段が利用しやすくなったら、それらの公共交通を使っていきたい場所などについて教えてください。 ・利用目的、行き先 ・利用頻度 ・利用時間帯 ・自宅から乗降場までの距離 ・乗換回数 ・今後の公共交通の利用
地域社会とのつながり	・交流：近所との付き合い程度 ・信頼：近所の人への信頼度 ・社会参加：地域活動への参加 ・近所の人を乗せて買い物や病院へ行った経験があるか、また、可能か
デマンド交通	・デマンド交通の認知度 ・デマンド交通のメリットのうち、最も魅力的だと思うもの
属性（あなたの住まいやご自身のことについて）	・居住地（大字まで） ・性別（社会情勢を踏まえて「その他」を追加） ・年齢 ・職業 ・自動車運転免許証の有無 ・自家用車の所有（免許有） ・運転免許証返納の意思（免許有） ・運転免許証返納の時期（意思有） ・運転免許証返納の条件（意思無）
自由記述	公共交通全般に関する自由記述

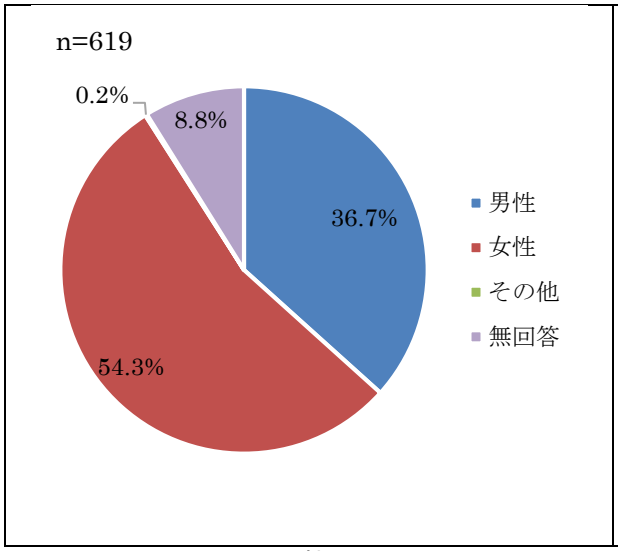
5－2　調査結果（抜粋）

各設問における集計結果を次ページから示します。以下、集計結果における留意事項です。

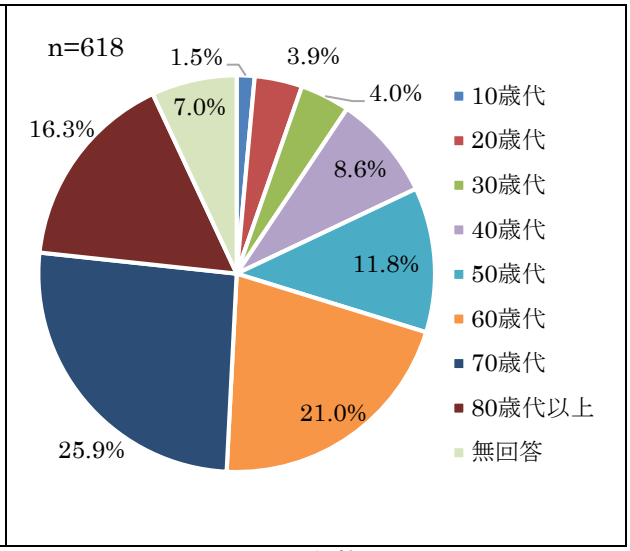
- 比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率（%）で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合は、無回答の割合で調整をしています。また、無回答者がいない場合は、最も割合を占めている項目で調整をしています。
- 特筆のない限り各設問に対する回答者の母数は“n＝〇”と表記し、各比率はn＝100%として算出しています。
- 単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。

（1）　属性情報

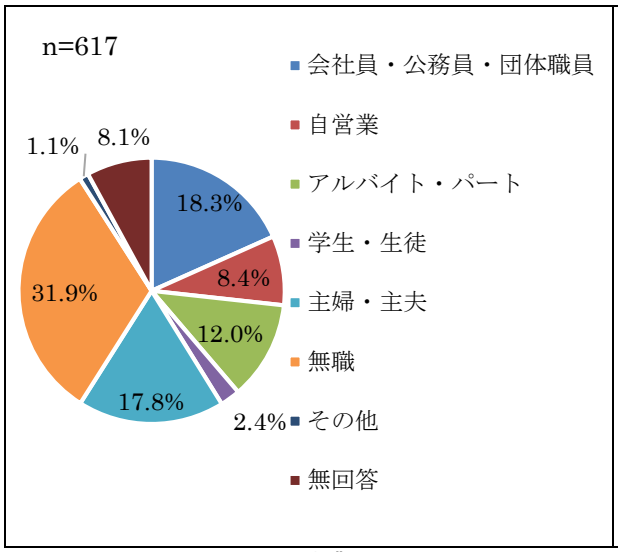
- 性別は女性のほうが男性より多くなっています。
- 年齢は70歳代以上の高齢者が約40%を占めています。
- 職業は高齢者が多いため「無職」が最も多く、約30%を占めています。
- 免許を所有している人のうち、約80%が自分専用の自動車を所有しています。



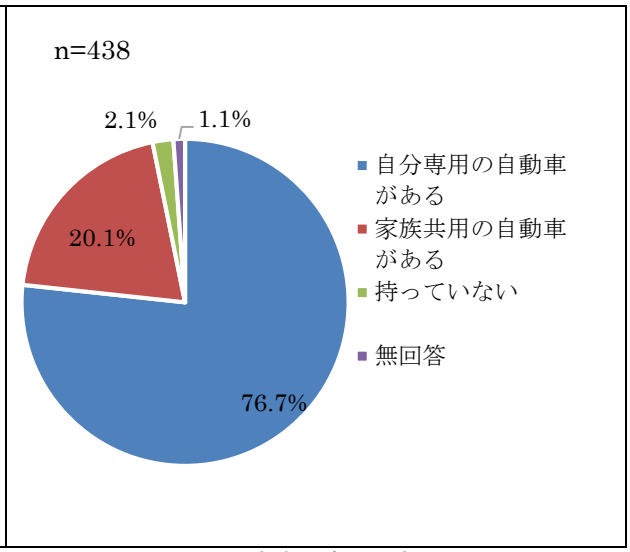
図：性別



図：年齢



図：職業



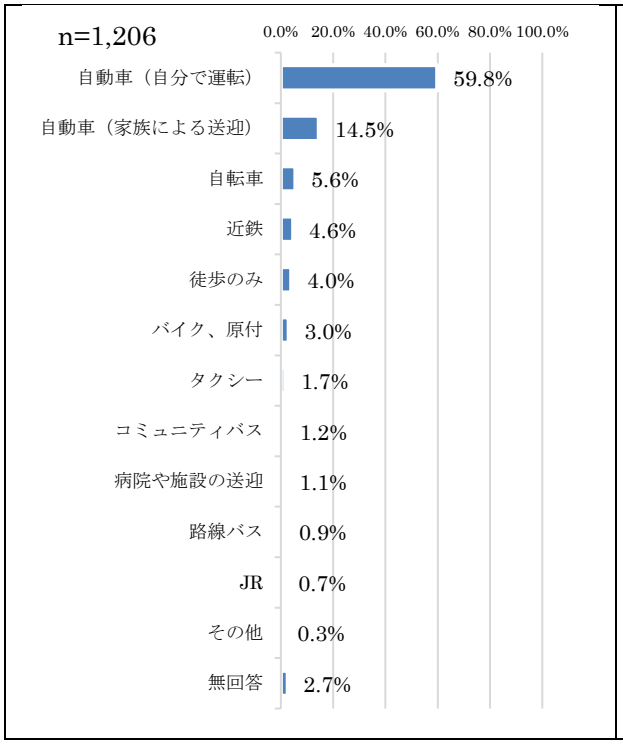
図：自家用車の所有

（２）　普段の生活での外出について（目的地までの移動手段）

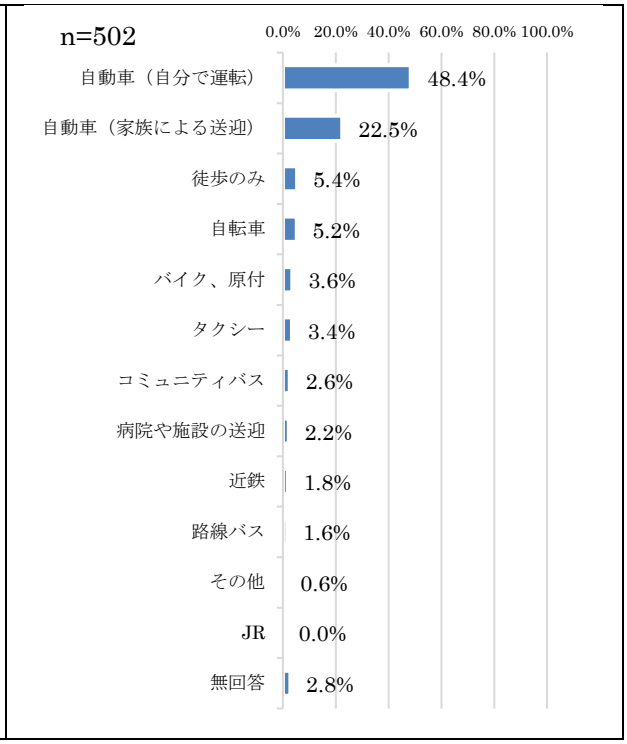
・　全体では「自動車（自分で運転）」が約60%と最も多く、次いで「自動車（家族による送迎）」が約15%の順に多くなっています。この2つを合計すると約74%（過年度調査：約71%）になることから、本市の自動車交通への依存が進行していることがわかります。

・　公共交通（近鉄・JR・路線バス・コミュニティバス・タクシー）を合計すると約9%となっており、約11人に1人が公共交通を移動手段としていることがわかります。

・　70歳代以上では、「自動車（自分で運転）」が約48%（過年度調査：約37%）と最も多く、次いで「自動車（家族による送迎）」が約23%の順に多くなっています。このことから、高齢者においても自動車交通への依存が進行していることがわかります。

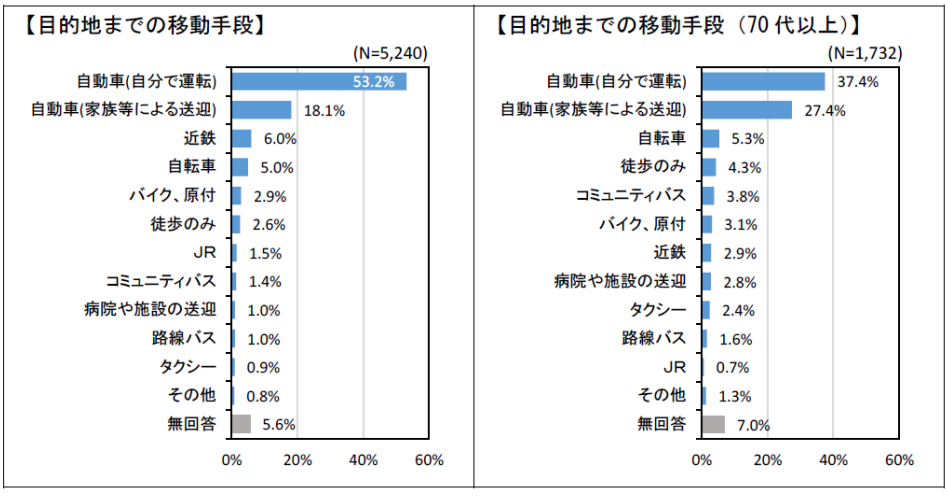


図：目的地までの移動手段



図：目的地までの移動手段（70歳代以上）

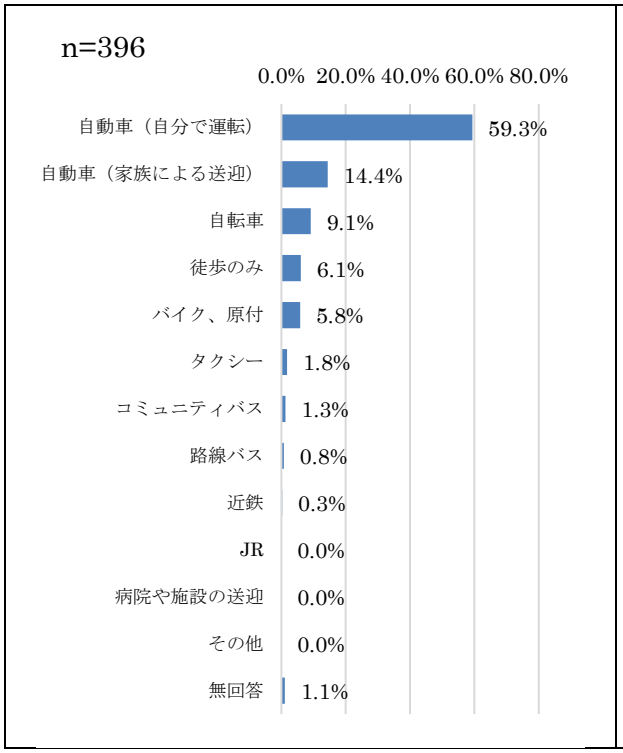
※n＝〇は回答数を表す。結果は「最もよく出かける外出先」と「2番目によく出かける外出先」の合計。



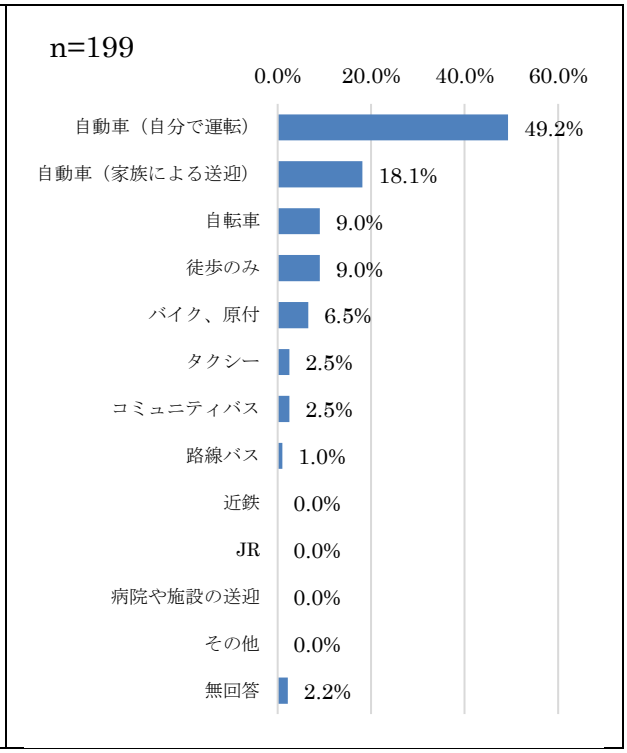
図：過年度調査結果

資料：御所市「御所市内公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月

・　「市内の商業施設」を目的にした人の移動手段をみると、「自動車（自分で運転）」が約59%と最も多く、次いで「自動車（家族による送迎）」が約14%の順に多くなっています。
・　70歳代以上では、「自動車（自分で運転）」が約49%（過年度調査：約38%）と最も多く、次いで「自動車（家族による送迎）」が約18%の順に多くなっています。

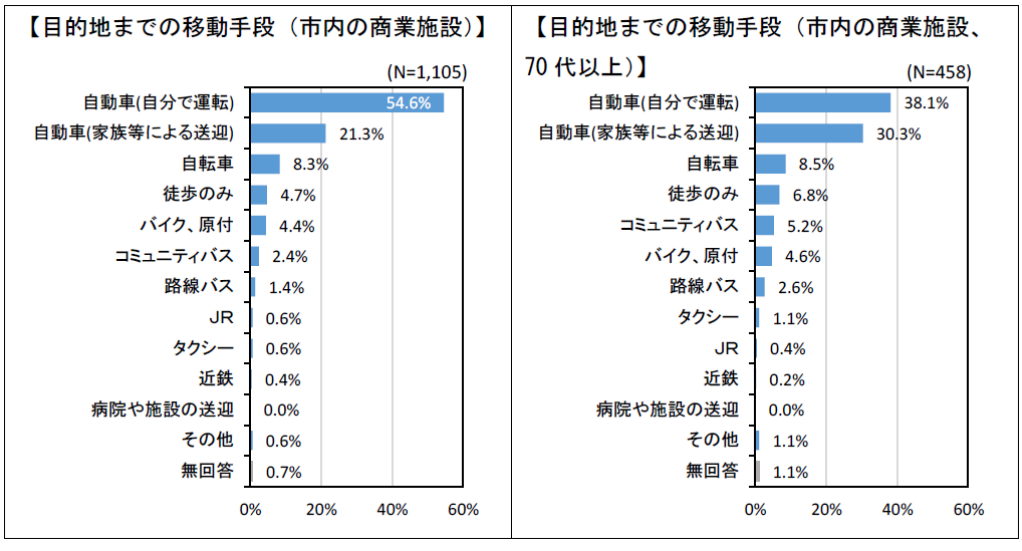


図：目的地までの移動手段（市内の商業施設）



図：目的地までの移動手段（市内の商業施設）（70歳代以上）

※n＝〇は回答数を表す。結果は「最もよく出かける外出先」と「2番目によく出かける外出先」の合計。
※具体的な目的地に複数記載があった場合は、複数分集計。



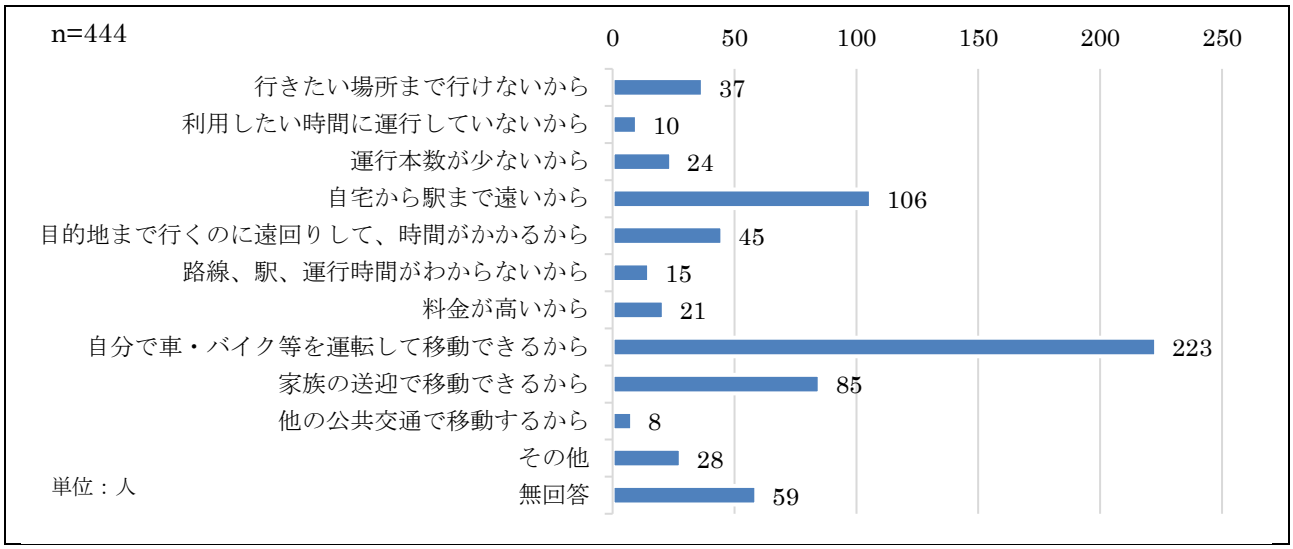
図：過年度調査結果

資料：御所市「御所市内公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月

（３） 公共交通を利用しない理由

１） 鉄道（近鉄）

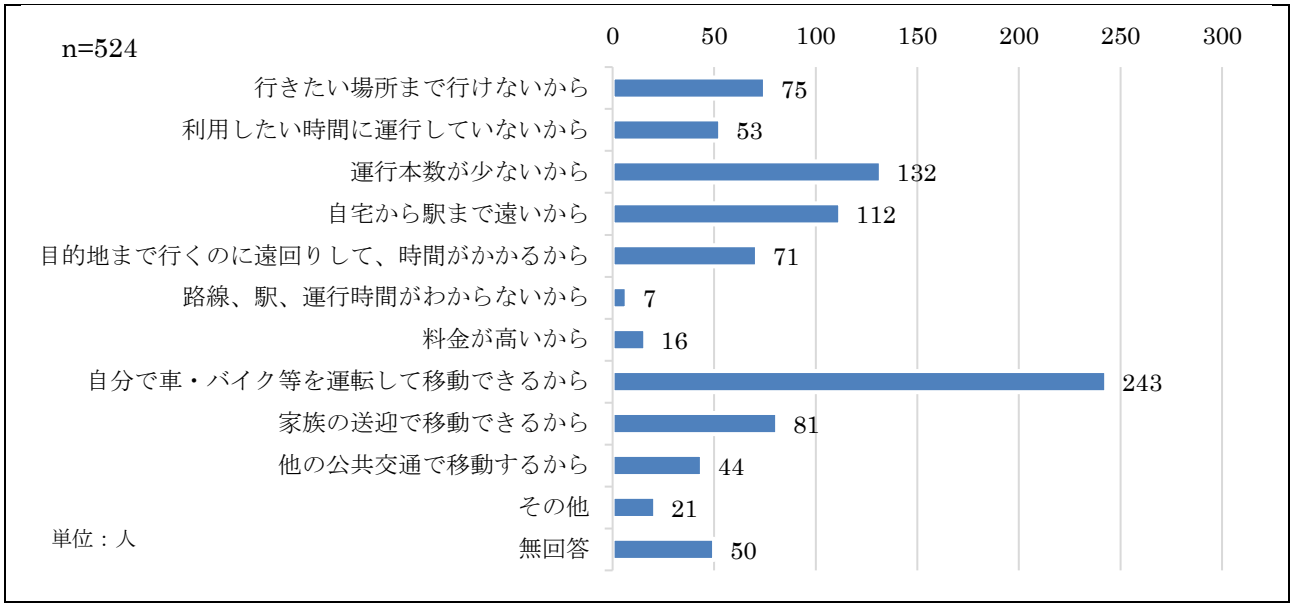
鉄道（近鉄）を利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」（50.2%）、「自宅から駅まで遠いから」（23.9%）、「家族の送迎で移動できるから」（19.1%）が挙げられています。



図：鉄道（近鉄）を利用しない理由（3つまで回答可）

２） 鉄道（JR）

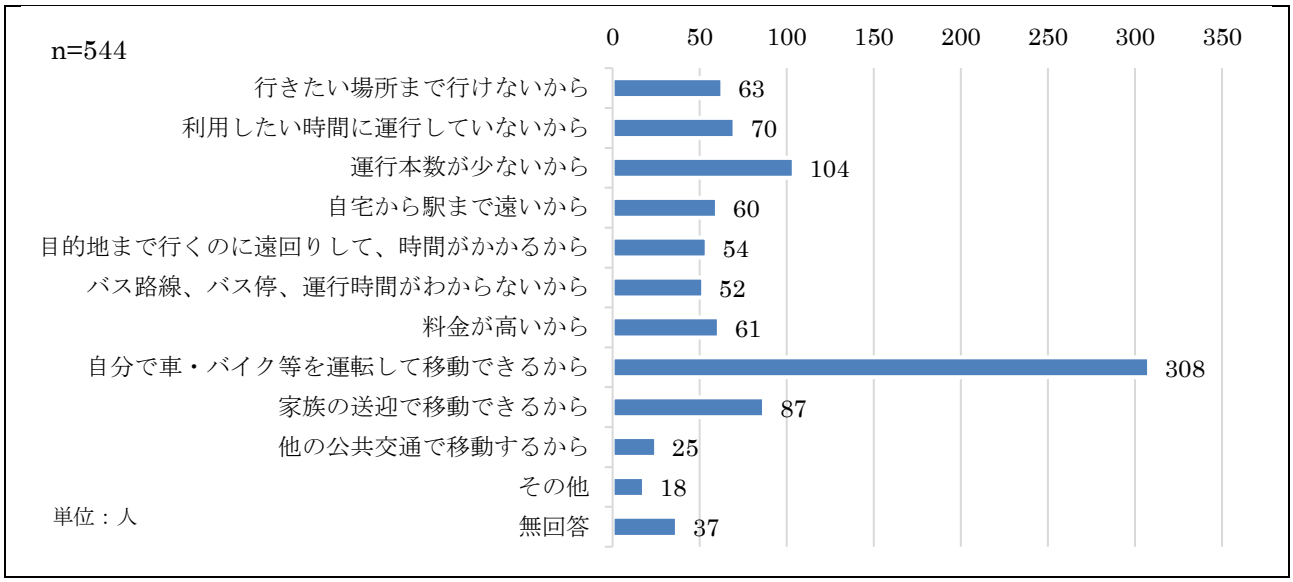
鉄道（JR）を利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」（46.4%）、「運行本数が少ないから」（25.2%）、「自宅から駅まで遠いから」（21.4%）が挙げられています。



図：鉄道（JR）を利用しない理由（3つまで回答可）

３）　路線バス（奈良交通）

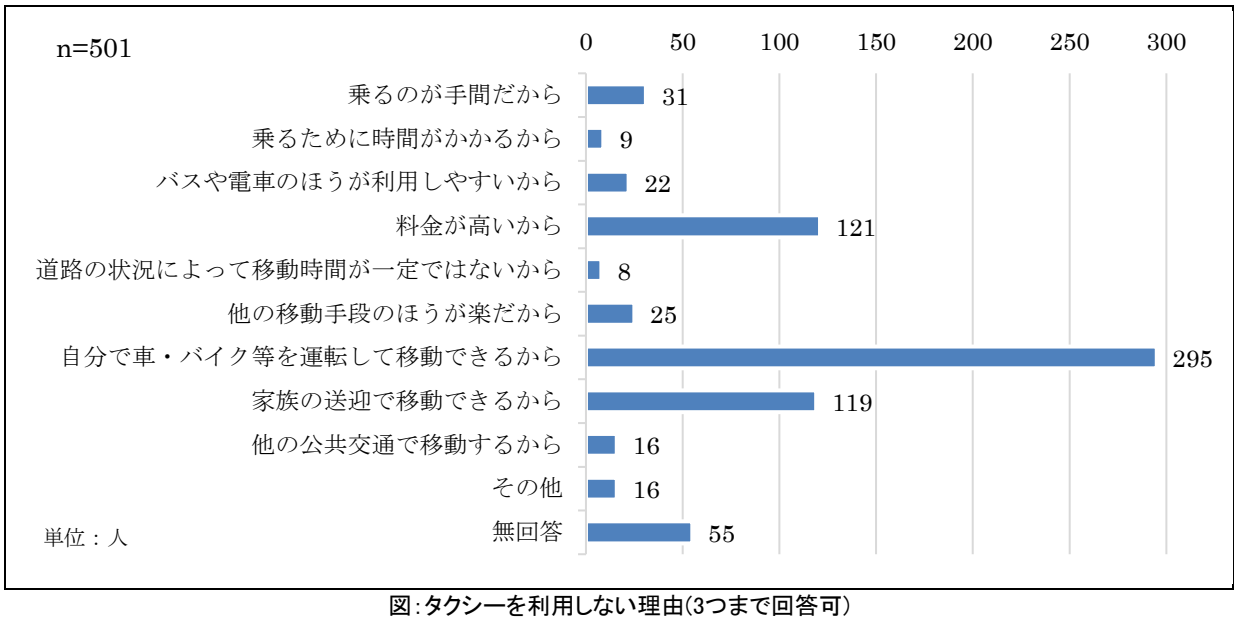
路線バス（奈良交通）を利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」(56.6%)、「運行本数が少ないから」(19.1%)、「家族の送迎で移動できるから」(16.0%)が挙げられています。



図：路線バス（奈良交通）を利用しない理由（3つまで回答可）

４）　タクシー

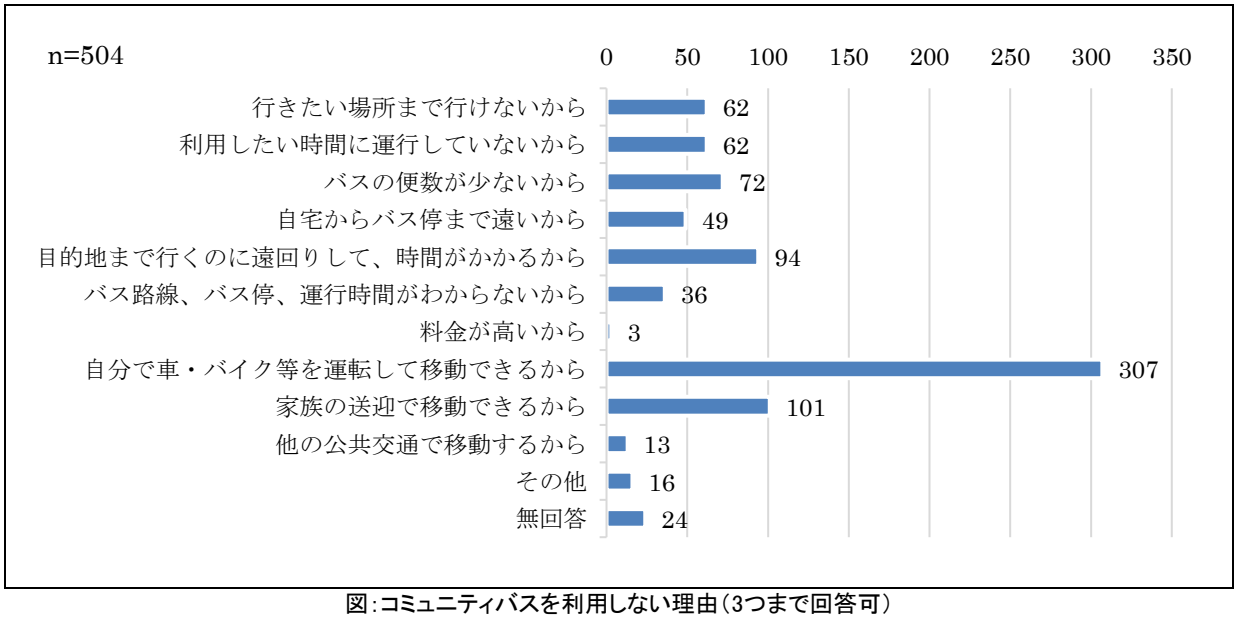
タクシーを利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」（58.9%）、「料金が高いから」（24.2%）、「家族の送迎で移動できるから」（23.8%）が挙げられています。



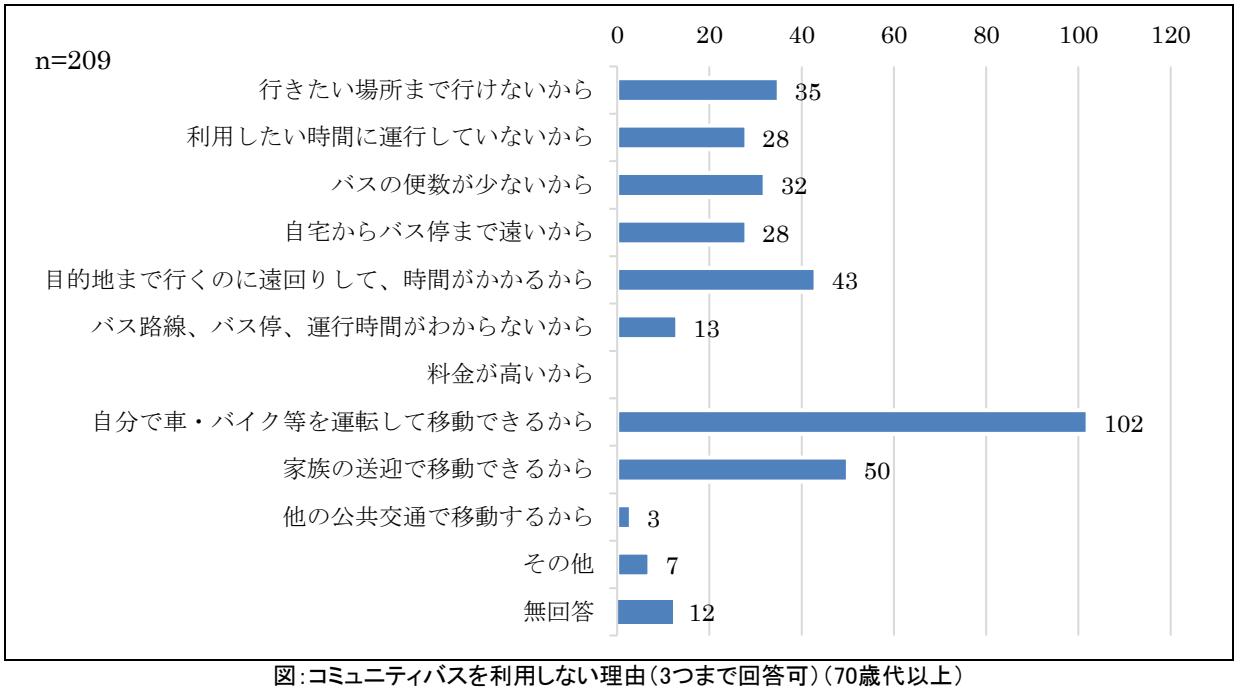
図：タクシーを利用しない理由(3つまで回答可)

５）　コミュニティバス

- コミュニティバスを利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」（60.9%）、「家族の送迎で移動できるから」（20.0%）、「目的地まで行くのに遠回りして、時間がかかるから」（18.7%）となっており、過年度調査と概ね同様の結果となっています。
- 70歳代以上では、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」（48.8%）、「家族の送迎で移動できるから」(23.9%)、「目的地まで行くのに遠回りして、時間がかかるから」(20.6%)となっており、過年度調査と同様の結果となっています。
- 70歳代以上を地区別にみると、すべての地区において「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」が最も多くなっています。



図：コミュニティバスを利用しない理由（3つまで回答可）

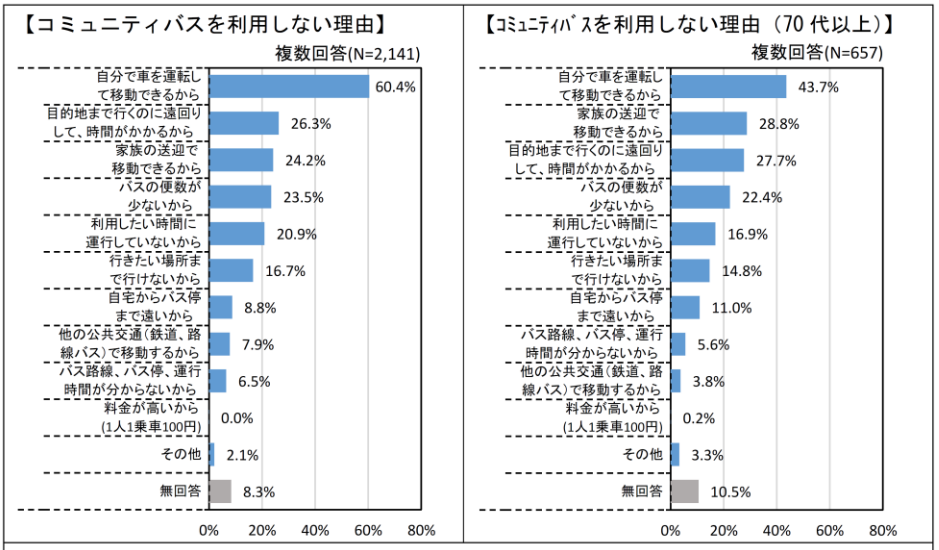


図：コミュニティバスを利用しない理由（3つまで回答可）（70歳代以上）

表：コミュニティバスを利用しない理由（3つまで回答可）（70歳代以上・地区別）

項目	全体 (n=353)	御所地区 (n=39)	秋津地区 (n=37)	吐田郷地区 (n=34)	葛地区 (n=31)	被上地区 (n=34)	葛城地区 (n=39)	大正地区 (n=116)	忍海地区 (n=11)	無回答 (n=12)
行きたい場所まで行けないから	35	3	3	2	2	3	3	15	1	3
利用したい時間に運行していないから	28	2	2	2	3	6	2	9	1	1
バスの便数が少ないから	32	1	2	3	3	5	3	13	1	1
自宅からバス停まで遠いから	28	0	3	4	4	0	4	11	1	1
目的地まで行くのに遠回りして、時間がかかるから	43	3	6	7	3	3	4	16	1	0
バス路線、バス停、運行時間がわからないから	13	0	2	1	1	2	0	5	1	1
料金が高いから	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自分で車・バイク等を運転して移動できるから	102	14	13	11	8	12	17	23	4	0
家族の送迎で移動できるから	50	8	5	4	6	2	5	14	1	5
他の公共交通で移動するから	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
その他	7	2	1	0	0	0	1	3	0	0
無回答	12	6	0	0	1	1	0	4	0	0

※n＝〇は回答数を表す。



【コミュニティバスを利用しない理由（70代以上の地区別）】

項目	全体 (N=657)	御所地区 (N=97)	秋津地区 (N=54)	吐田郷地区 (N=54)	葛地区 (N=90)	被上地区 (N=80)	葛城地区 (N=75)	大正地区 (N=159)	忍海地区 (N=41)	無回答等 (N=7)
自分で車を運転して移動できるから	43.7%	42.3%	51.9%	40.7%	43.3%	43.8%	49.3%	42.8%	39.0%	14.3%
家族の送迎で移動できるから	28.8%	36.1%	33.3%	29.6%	23.3%	30.0%	37.3%	23.3%	17.1%	42.9%
目的地まで行くのに遠回りして、時間がかかるから	27.7%	22.7%	37.0%	38.9%	31.1%	27.5%	29.3%	17.6%	41.5%	28.6%
バスの便数が少ないから	22.4%	18.6%	24.1%	31.5%	31.1%	25.0%	12.0%	17.6%	26.8%	42.9%
利用したい時間に運行していないから	16.9%	18.6%	13.0%	24.1%	14.4%	22.5%	10.7%	13.8%	22.0%	42.9%
行きたい場所まで行けないから	14.8%	11.3%	11.1%	11.1%	20.0%	15.0%	16.0%	17.0%	12.2%	0.0%
自宅からバス停まで遠いから	11.0%	4.1%	22.2%	11.1%	10.0%	15.0%	16.0%	6.3%	17.1%	0.0%
バス路線、バス停、運行時間が分からないから	5.6%	11.3%	5.6%	0.0%	4.4%	3.8%	4.0%	5.0%	12.2%	0.0%
他の公共交通（鉄道、路線バス）で移動するから	3.8%	7.2%	3.7%	0.0%	11.1%	2.5%	0.0%	2.5%	0.0%	0.0%
料金が高いから（1人1乗車100円）	0.2%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	3.3%	4.1%	3.7%	3.7%	1.1%	1.3%	1.3%	6.9%	0.0%	0.0%
無回答	10.5%	8.2%	3.7%	13.0%	13.3%	7.5%	10.7%	14.5%	7.3%	0.0%

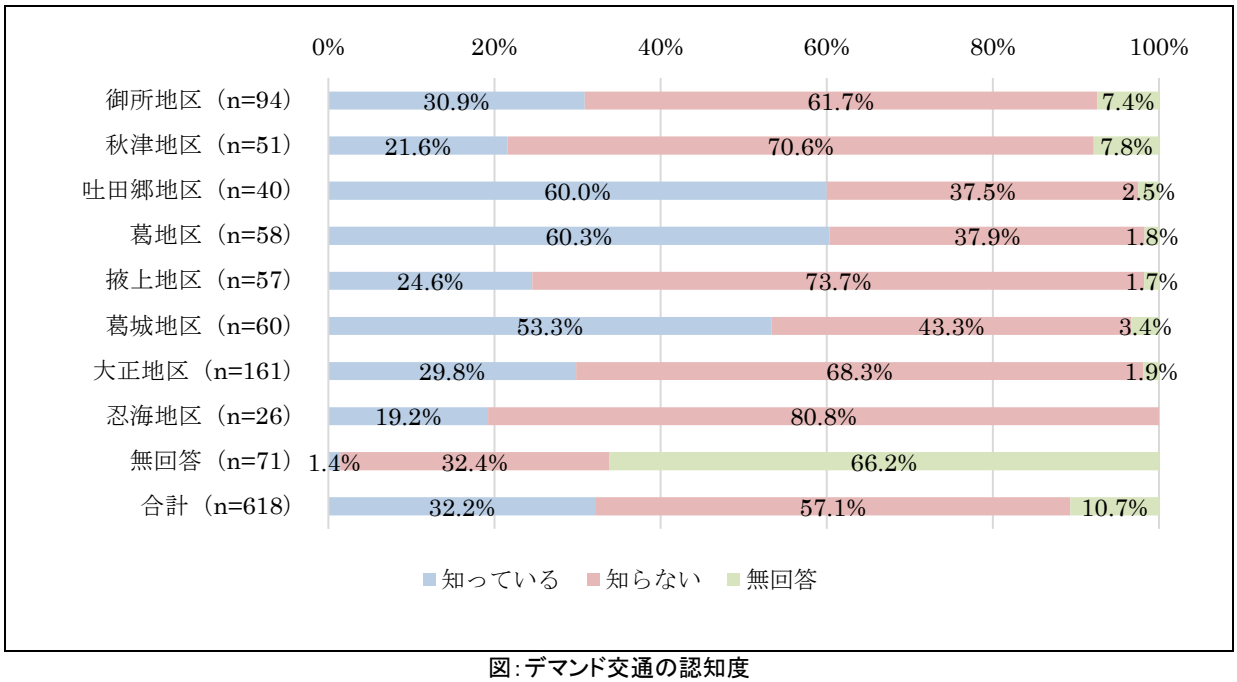
図：過年度調査結果

資料：御所市「御所市内公共交通運行効率化計画」2019年（平成31年）3月

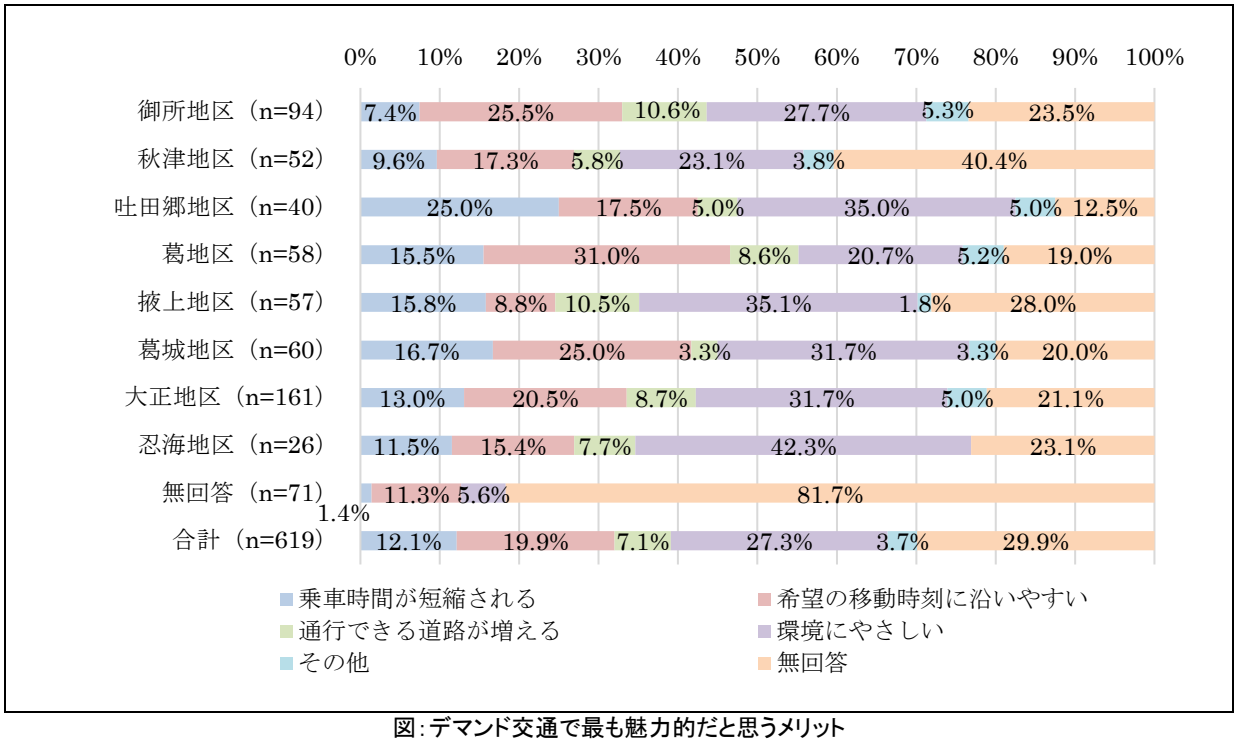
（４） デマンド交通

・ デマンド交通を「知らない」市民が約60%を占めています。しかし、デマンド交通が導入される南部地区（葛城地区、葛地区）での認知度は半数を超えています。

・ デマンド交通のメリットのうち、最も魅力的だと思うものは、全地区で「環境にやさしい」「希望の移動時刻に沿いやすい」が大部分を占めています。



図：デマンド交通の認知度



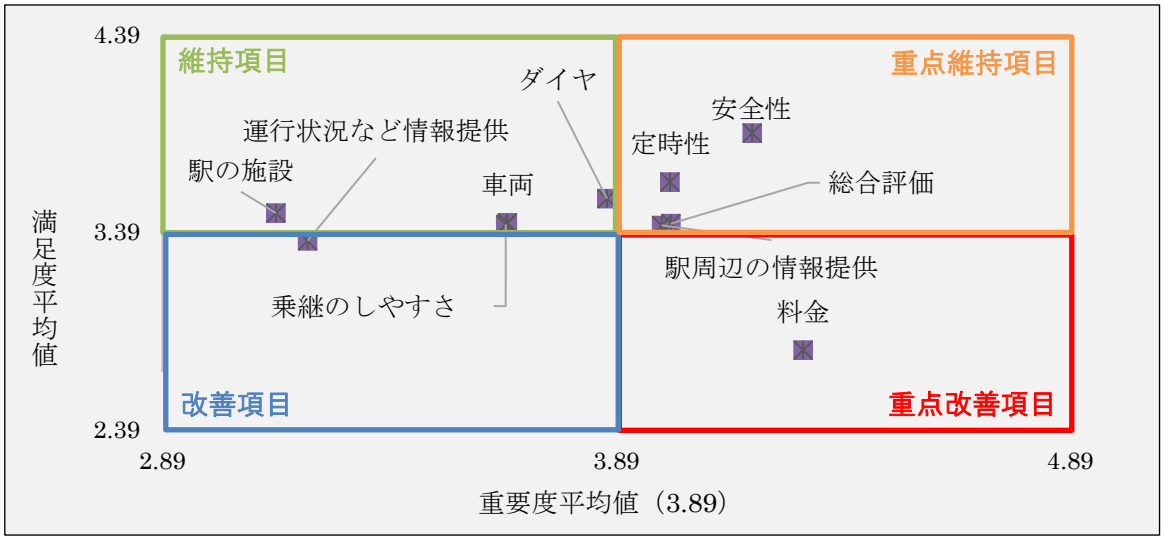
図：デマンド交通で最も魅力的だと思うメリット

6　ポートフォリオ分析

6－1　各公共交通機関の満足度と重要度の評価（ポートフォリオ分析）

ヒアリング調査と市民アンケート調査における各公共交通機関の「満足度」と「重要度」の調査結果から、今後の改善施策の優先事項を特定するため、ポートフォリオ分析を実施しました。

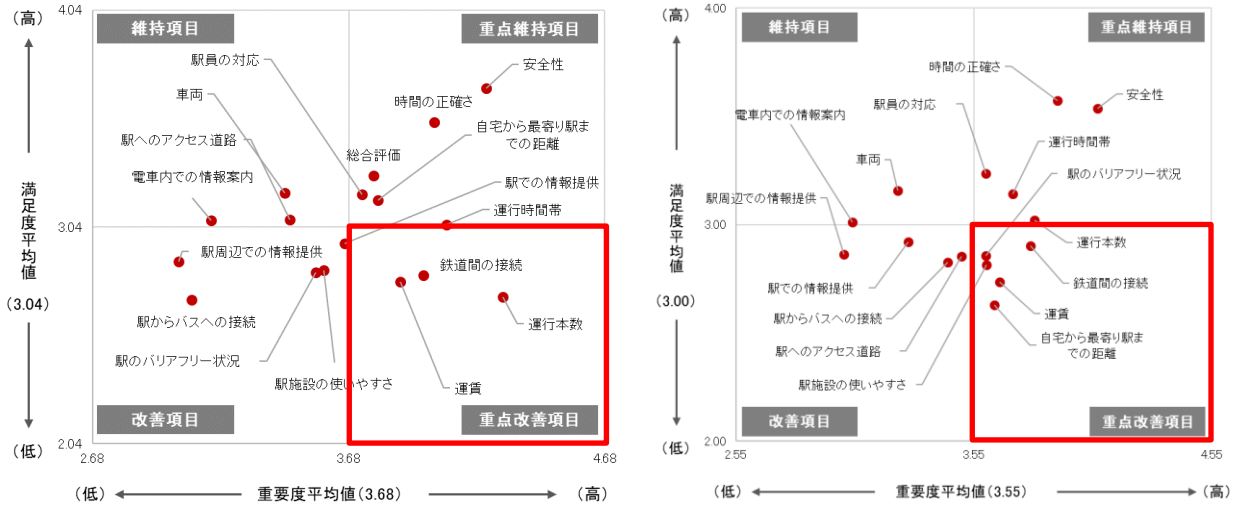
各項目のうち、「満足度」が高く「重要度」も高い施策は既に十分効果が得られている項目になりますが、「満足度」が低く「重要度」が高い施策は、早期に着手すべき改善効果が高い項目として重点改善項目として位置づけられます。



図：ポートフォリオ分析実施例

（1）　鉄道（近鉄）

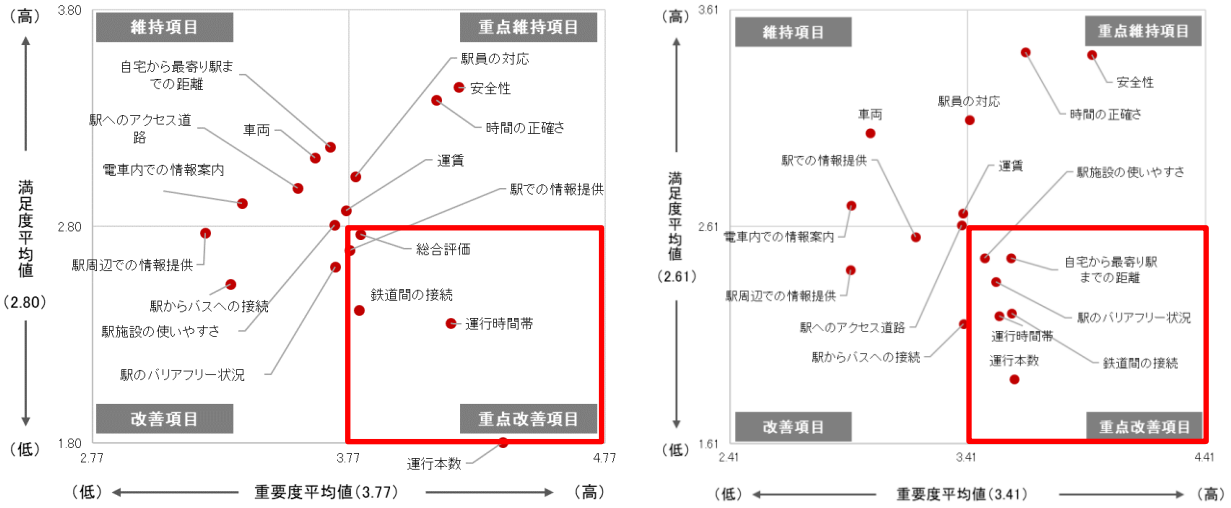
・　重点改善項目として、ヒアリング調査と市民アンケート調査ともに「鉄道間の接続」「運賃」が挙げられています。



図：鉄道（近鉄）のポートフォリオ分析結果（左：ヒアリング調査、右：市民アンケート調査）

（２）　鉄道（JR）

・　重点改善項目として、ヒアリング調査と市民アンケート調査ともに「鉄道間の接続」「運行本数」「運行時間帯」が挙げられています。

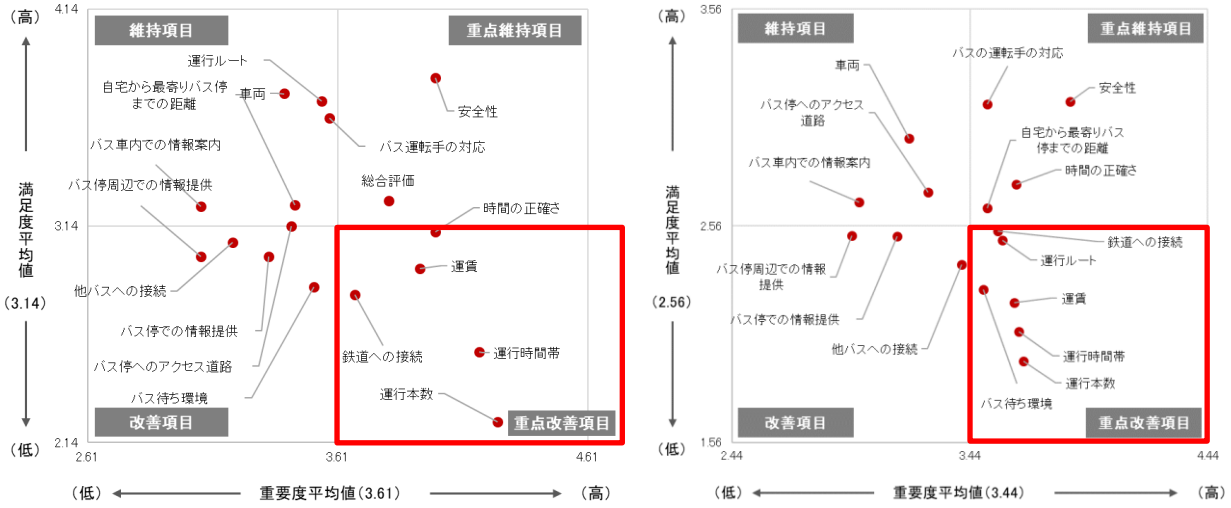


図：鉄道（JR）のポートフォリオ分析結果（左：ヒアリング調査、右：市民アンケート調査）

（３）　路線バス（奈良交通）

・　重点改善項目として、ヒアリング調査と市民アンケート調査ともに「鉄道への接続」「運賃」「運行時間帯」「運行本数」が挙げられています。

・　ヒアリング調査と市民アンケート調査の結果を比較すると、ヒアリング調査での満足度の平均値は市民アンケート調査より高い（ヒアリング調査：3.14、市民アンケート調査：2.56）ことがわかります。

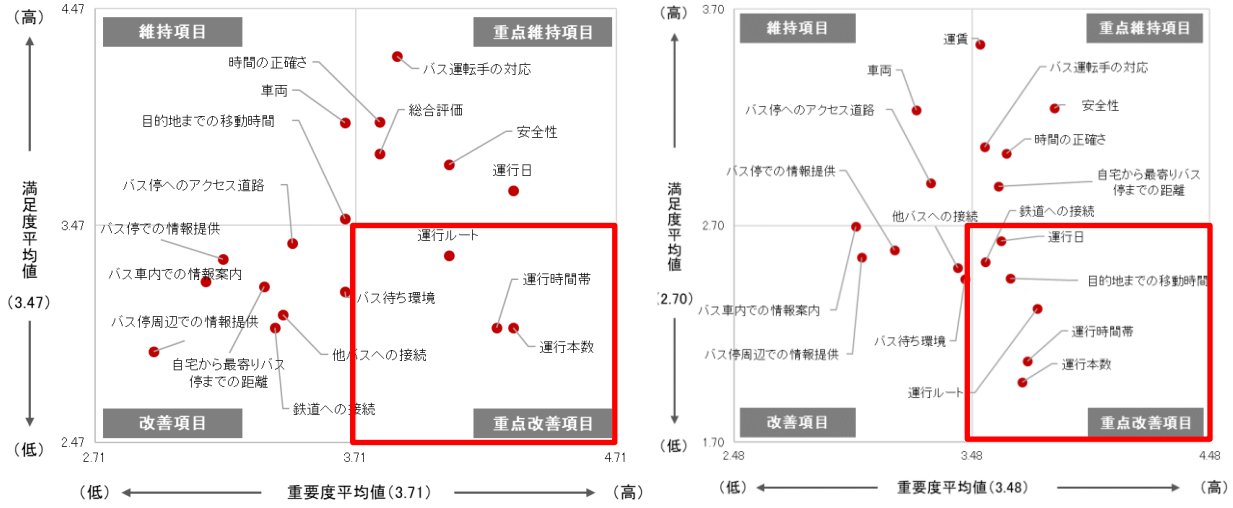


図：路線バス（奈良交通）のポートフォリオ分析結果（左：ヒアリング調査、右：市民アンケート調査）

（４）　コミュニティバス

・　重点改善項目として、ヒアリング調査と市民アンケート調査ともに「運行本数」「運行時間帯」「運行ルート」が挙げられています。

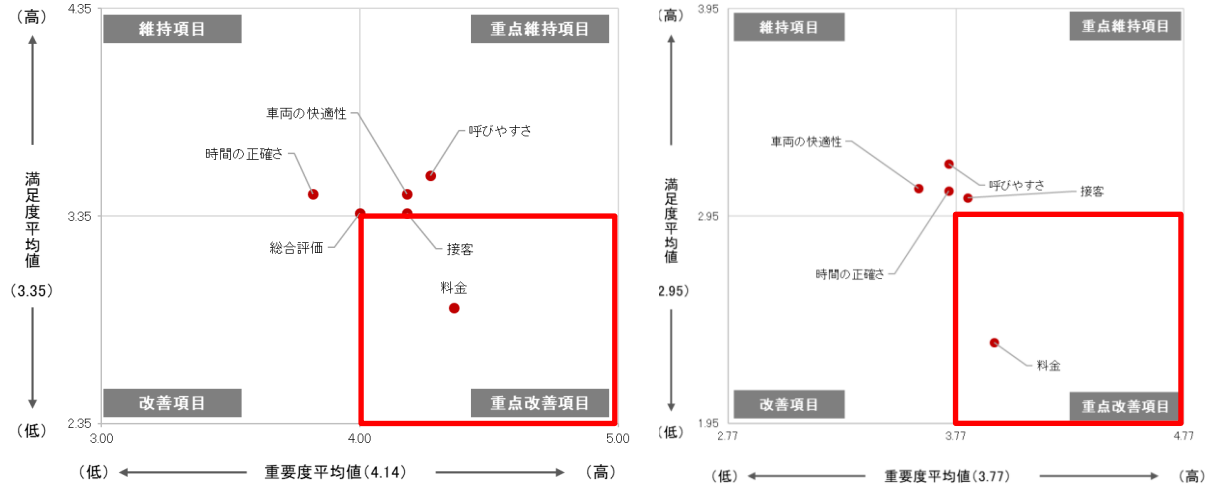
・　ヒアリング調査と市民アンケート調査の結果を比較すると、路線バス（奈良交通）と同じく、ヒアリング調査での満足度の平均値は市民アンケート調査より高い（ヒアリング調査：3.47、市民アンケート調査：2.70）ことがわかります。



図：コミュニティバスのポートフォリオ分析結果（左：ヒアリング調査、右：市民アンケート調査）

（５）　タクシー

・　重点改善項目として、ヒアリング調査と市民アンケート調査ともに「料金」が挙げられています。



図：タクシーのポートフォリオ分析結果（左：ヒアリング調査、右：市民アンケート調査）

7　御所市の公共交通の課題の整理

7－1　現況まとめ

（1）　現況及び上位関連計画のまとめ

表:現況及び上位関連計画まとめ

項目	まとめ
概況	・奈良県北西部に位置しており、奈良市や大阪市中心部へのアクセス利便性が高い。 ・1958年（昭和33年）に4町村が合併して市制を施行した。
人口	・人口は1980年（昭和55年）から減少し続けており、2045年（令和27年）には1980年（昭和55年）と比べて約63%の人口が減少することが予測されている。 ・近鉄・JR御所駅周辺及び東部地域など中心市街地に人口が集中している。 ・高齢化率は40%を超えており、2040年（令和22年）には50%を超えると予想されている。 ・20代～40代半ばでは転出超過、60代以上では転入超過の傾向がある。 ・観光客数、産業就業者数は減少傾向にあるが、外国人人口は増加している。
土地利用	・今後交通利便性が向上する京奈和自動車道の市内IC周辺には農地が広がっている。 ・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既に形成されている。
施設分布状況	・都市機能の多くが近鉄・JR御所駅からの徒歩圏内に集積している。
公共交通	・市内には7つの駅があるが、年間乗車人員の合計は2021年度（令和3年度）の時点で1,346,619（人/年）となっており、2016年度（平成28年度）と比較して約24%減少している。 ・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。 ・路線バスの利用人員は2021年度（令和3年度）の時点で157,864（人/年）となっており、2017年度（平成29年度）と比較して約19%減少している。 ・コミュニティバスの利用者数は2021年度（令和3年度）の時点で20,266（人/年）となっており、有料化が始まった2008年度（平成20年度）以降減少し続けている。 ・コミュニティバスは近鉄御所駅での利用が突出して多い。 ・市内の公共交通の再編が2023年（令和5年）1月11日から実施され、北部では輸送密度が高いコミュニティバスを運行、南部では少ない需要に応じた輸送密度がコンパクトで利便性の高いデマンドタクシーが導入されている。 ・奈良県ではタクシーの輸送人員・営業収入ともに減少傾向にある。 ・本市の公共交通カバー率は高い水準を維持しているが、市南部では一部公共交通空白地がみられる。
道路等	・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アクセス環境の向上が見込まれる。 ・自動車保有台数は減少傾向にあるが、1世帯あたりの自動車保有台数は奈良県の平均を上回っており、自動車交通への依存度が高くなっている。 ・交通事故の発生件数は年々減少している。
交通行動	・交通手段として、自動車の利用が多くなっている。 ・65歳以上の外出率は増加しているが、他の世代と比較すると低い傾向にある。 ・市内での移動が全トリップの約56%を占めている。
上位関連計画	・奈良県では地域公共交通網形成計画が策定されており、2022年度（令和4年度）に地域公共交通計画として改定されている。 ・「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～」を将来都市像としてまちづくりを進めている。 ・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ならびに交通施策の展開が進められている。 ・御所市内公共交通運行効率化計画に基づき、コミュニティバスの再編及び新たな交通手段の導入が進められている。
その他	・歳入・歳出総額ともに増加傾向にあるが、経常収支比率は90%を超えている。

（２） ヒアリング調査・市民アンケート調査のまとめ

表:ヒアリング調査および市民アンケート調査のまとめ

項目	まとめ
ヒアリング調査	・市民アンケートと比較して学生からの回答が多く、全体の約13%を占めている。 ・運転免許証を自主返納した市民は全体の約5%にとどまっている。 ・鉄道（近鉄・JR）は世代によって利用頻度と利用目的が大きく異なる。 ・鉄道（近鉄）は市外の降車駅に「阿部野橋駅」といった奈良県外の駅が多い一方で、鉄道（JR）では「高田駅」や「五条駅」といった奈良県内の駅が多い。 ・路線バス（奈良交通）は市民の基幹交通ではなく、補助的な役割を持つ公共交通として利用されている。 ・路線バス（奈良交通）を固定のバス停から乗降車している人は少なく、日常の移動の中で突発的に利用されている傾向にある。 ・路線バス（奈良交通）の満足度・重要度の評価から、早期に着手すべき重点施策として、「鉄道への乗継環境や利便性の強化」が挙げられる。 ・路線バス（奈良交通）やコミュニティバスの乗継先の主な交通手段としては「近鉄」や「JR」といった鉄道が多く挙げられていることから、路線バス（奈良交通）やコミュニティバスはフィーダー交通としての役割を果たしていることがわかる。 ・コミュニティバスは全世代で共通して「利用しない」人が圧倒的に多い。 ・コミュニティバスの満足度・重要度の評価から、早期に着手すべき重点施策として、「適切な運行本数や運行時間帯の検討」が挙げられる。
市民アンケート調査	・運転免許証を持っていないかたのうち、自主返納をした人は約20%にとどまり、自主返納をするつもりはない人も一定数いる。 ・普段の生活での外出では「買い物」を目的にしている人が多く、移動手段は「自動車」が70%以上を占めており、自動車交通への依存が高いことがわかる。 ・鉄道（近鉄・JR）は市民の移動手段として定着していないが、駅が位置している地区での利用が比較的多い。 ・路線バス（奈良交通）を利用していない人は鉄道と比べて圧倒的に多くなっており、鉄道駅から離れている地区での利用が比較的多い。 ・公共交通を利用しない理由として「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」や「家族の送迎で移動できるから」といった自動車での移動に関する項目が多い。 ・コミュニティバスの認知度は高いが利用頻度は低い。 ・コミュニティバスは他の公共交通機関と比較して「利用しない」人が圧倒的に多く、利用する場合でも「月数回程度」や「年数回程度」といった限定的な利用が多い。 ・公共交通の満足度・重要度の評価では、鉄道では「鉄道間の接続」、路線バス（奈良交通）やコミュニティバスでは「運行本数」や「運行時間帯」での満足度が低く、重要度が高い指標となっている。 ・今後市内の公共交通が利用しやすくなったら行きたい場所や施設として、市内の商業施設だけではなく、市外の大型商業施設へ行きたいという声が多く挙がっている。 ・今後の公共交通の利用について、「将来は利用したいと思う」と回答した市民が約40%を占めていることから、市民の公共交通に対する将来への期待やニーズは高い。 ・市南部で導入されているデマンド交通について、南部地区での認知度は半数を超えている。

（３） 外部環境の整理（PEST分析）

公共交通を取り巻く環境（外部環境）が、現在または将来にどのような影響を与えるのか、把握・予測します。外部環境は、「政治（Politics）」「経済（Economy）」「社会（Society）」「技術（Technology）」の4つの視点で整理します。社会的な潮流として、世の中の変化・流れ・トレンドを認識します。

表：公共交通を取り巻く環境の分類（政治・経済・社会・技術）

政治（Politics）	経済（Economy）
・地域公共交通計画の高度化、策定推進 ・交通の脱炭素化に向けた取組み（次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進/CO_2排出量の少ない輸送システムの導入推進） ・集約型まちづくりの推進（都市のコンパクト化の推進、ウォーカブル空間の形成、自転車活用政策の推進(自転車活用推進計画)） ・鉄道における安全対策の推進（開かずの踏切、ホームドア） ・観光需要の回復施策、古民家等の歴史的資源を活用した観光まちづくりの推進、新たな観光資源の開拓（ワーケーション等）、訪日外国人旅行者等の広域周遊観光の促進 ・公共交通機関のバリアフリー化の推進（ノンステップバス、福祉タクシー等の導入支援など） ・道の駅の整備推進、高速道路の休憩施設の活用による拠点の作成の促進 ・集落地域における「小さな拠点」づくりの推進 ・地域公共交通確保維持改善事業（生活交通の確保・維持、鉄道設備の整備・バリアフリー化等への支援事業） ・バスロケーションシステム、ICカードシステム等の導入促進 ・LRT、BRT、キャッシュレス決済手段の導入等の支援 ・テレワークの推進	・コロナ禍からの社会経済活動の回復 ・新型コロナ危機を契機としたテレワークの進展、生活重視への意識変化 ・コロナ禍以後の通勤混雑の緩和 ・自動車運送事業等の担い手不足の深刻化 ・ビザの戦略的緩和（海外観光客回復の兆し）
社会（Society）	**技術（Technology）**
・気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化 ・SDGsに対する社会的気運の高まり（脱炭素型ライフスタイルへの人々の関心の高まり） ・人口減少、少子高齢化の本格化（公共交通サービスの需要縮小、経営悪化、運転者不足の深刻化） ・交通事故の更なる削減の必要性 ・コロナ禍によるバスを取り巻く環境の悪化 ・コロナ禍によるテレワークの浸透	・交通の脱炭素化に向けた取組み（MaaS等新たなモビリティサービスの推進） ・ドローン物流の開発・活用（買物不便地域への物流手段等） ・ICTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及 ・自動運転の実現（社会実装予定、法整備等） ・公共交通分野におけるオープンデータ化の推進 ・交通関連ビッグデータを活用した新たなまちづくり（PT等）の検討 ・スマートシティの推進

資料：国土交通省「令和4年版 国土交通白書2022 ～気候変動とわたしたちの暮らし～」

（４） 本市の内部環境と外部環境の整理（SWOT分析）

今後の公共交通の社会環境を把握するために、公共交通に関する施策動向や現状及び外部環境等について、「強み（Strengths）」「弱み（Weaknesses）」「機会（Opportunities）」「脅威（Threats）」に整理します。本市の現状として認識し、今後の施策展開の方向性として考慮します。

表：公共交通の現状の分類（強み・弱み）【内部環境】

分類項目	内容
強み（Strengths） 【好影響を与える内部環境】	【土地利用】 ・中心市街地がコンパクトにまとまっている。 ・中心市街地を中心にDID（人口集中地区）が存在している。 ・京奈和自動車道周辺の土地活用ポテンシャルが高い。 【公共交通】 ・バス路線が充実しており、近隣主要駅へのアクセス性が高い。 ・市内の公共交通の再編を行っており、コミュニティバスの再編ならびにデマンドタクシーを導入している。 【道路等】 ・京奈和自動車道の開通により、本市と近隣市町村を繋ぐ広域的な道路ネットワークが充実している。 【交通行動】 ・65歳以上の外出率が増加傾向にある。 【上位関連計画】 ・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ならびに交通施策の展開が進められている。 ・近鉄・JR御所駅並びにその周辺では、交通結節点としての機能を向上させ、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る。
弱み（Weaknesses） 【悪影響を及ぼす内部環境】	【人口】 ・全国や奈良県と比較して急速に人口減少が進んでいる。 ・高齢化率が高く、2040年には50%を超える見込みである。 ・平均世帯人員が低下しており、高齢者単独世帯が増加している。 ・働く世代の転出超過が顕著であり、自然減である。 ・観光客数は新型コロナウイルスの影響もあり、年々減少している。 【土地利用】 ・京奈和自動車道周辺の土地活用ポテンシャルの高さを活かせていない。 【公共交通】 ・鉄道の運行本数が少なく、利便性が低い。 ・鉄道の乗車人員が減少傾向にある。 ・近鉄御所駅の駅前広場としての機能が不足している。 ・バリアフリーが十分に整備されている駅が少ない。 ・路線バスの利用人員は年々減少傾向にある。 ・コミュニティバス利用者数は減少しており、市負担額も増加傾向にある。 ・地区やバス停により、コミュニティバスの利用者数に偏りがある。 ・タクシーの輸送人員、営業収入ともに減少傾向にある。 【道路等】 ・自動車交通への依存度が高くなっている。 ・運転免許証自主返納者に対する支援制度が充実していない。 【その他】 ・経常収支比率が90%を超えており、財政構造の弾力性が失われている。

表：公共交通の現状の分類（機会・脅威）【外部環境】

分類項目	内容
機会（Opportunities） 【好影響を与える外部環境】	【道路等】 ・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、近隣主要都市からのアクセス環境の向上が見込まれる。 ・運転免許証自主返納者数が増加傾向にある。 ・運転免許証自主返納者への優遇措置の導入が進んでいる。 【上位関連計画】 ・2022年度（令和4年度）に「奈良県地域公共交通計画」が策定されている。 ・周辺市町村での地域公共交通計画の策定が進んでいる。 ・バリアフリー新法が施行されて以降、市町村が主体となって住民の「移動等」の円滑化に取組んでいる。 【その他】 ・MaaSなど新技術・IT技術の進展
脅威（Threats） 【悪影響を及ぼす外部環境】	【人口】 ・人口減少、少子高齢化が進行している。 ・高齢者の単独世帯や夫婦のみの世帯といった構成が増加傾向にある。 ・要介護（要支援）認定者数が増加傾向にある。 ・新型コロナウイルス感染症拡大により、観光客数が減少している。 【土地利用】 ・DID（人口集中地区）が縮小傾向にある。 【公共交通】 ・新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通の利用機会が減少している。 ・バス運転手をはじめとする公共交通運転手の高齢化が進行している。 【道路等】 ・75歳以上の運転免許証保有者数が増加している。 【交通行動】 ・高齢者の外出率は非高齢者と比較して低い。 ・オンラインサービスの加速により外出機会が減少している。 【その他】 ・近くに大規模災害（南海トラフ地震等）が起きる確率が高い。

	強み （Strengths）	弱み （Weaknesses）
機会 （Opportunities）	**機会×強み** 本市の強みを機会に活かし、大きく成長する。 （例） ・駅を中心とした中心市街地の整備 ・高齢者の移動の確保	**機会×弱み** 本市の弱みを補強して機会を活かせるように対策する。 （例） ・運転免許証自主返納者支援事業 ・新技術を取り入れた移動支援
脅威 （Threats）	**脅威×強み** 本市の強みを活かし、脅威を避け、機会として活かす。 （例） ・公共交通網の再編等による高齢者の移動、外出機会の創出	**脅威×弱み** 本市の弱みを理解し、脅威を避け、影響を最小限にする。 （例） ・駅前ロータリーの整備による観光客への移動支援

図：今後の施策展開の方向性

７－２　公共交通の課題

これまでの調査及び検討結果から、本市における公共交通の課題を以下に整理します。

（１）　まちづくりの将来像に対応した課題

本市では、上位計画である「御所市第6次総合計画」ならびに「御所市都市計画マスタープラン」を策定しており、その中の将来都市像として「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～」を掲げています。このまちづくりの将来像の実現に向けて、上記計画の方針と連携した公共交通施策を検討していく必要があります。

また、本市では中心市街地に人口と都市機能が集積しており、すでにコンパクトシティが形成されています。しかし、市内郊外から中心市街地へのアクセス性が弱いため、このアクセス性を公共交通の連携等により強化し、中心市街地の交通結節点としての機能を強化していく必要があります。

（２）　今後の人口動態や時代のニーズに対応した課題

本市では人口減少ならびに少子高齢化が進行しており、高齢者の単独世帯も増加しています。そのため高齢者、特に運転免許証自主返納者に対する公共交通施策を検討していく必要があります。

また、昨今では新型コロナウイルスの感染症拡大の影響などにより、人々の暮らしや働き方、移動のあり方が見直されています。そのため、それら時代のニーズに応じた公共交通サービスをどのように提供していくかを検討していく必要があります。

（３）　移動手段の確保に対応した課題

本市では上述のとおり、高齢者ならびに高齢者単独世帯が増加していますが、移動手段には主に自動車が用いられており、自動車交通への依存度が高くなっています。そのため、自動車がなくても生活できる環境を整えるための公共交通施策を検討していく必要があります。

また、本市では2023年（令和5年）1月から市内の公共交通が再編され、市北部では輸送密度が高いコミュニティバスを運行、市南部は少ない需要に応じた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導入しています。この公共交通網については今後、利用者や市民の意見を定期的に把握しつつ随時改善・検証し、より良いものにしていく必要があります。

（４）　利用者の確保・利用促進に対応した課題

本市の公共交通の利用者数は鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーともに減少傾向にあります。そのため、行政ならびに交通事業者が連携した利用者の増加につながる施策展開が必要です。また、アンケートの結果から、公共交通を利用しない理由として「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」「家族の送迎で移動できるから」といった意見が多いことがわかります。公共交通を将来にわたって持続可能なものにしていくためにも、市民の移動手段を自動車から公共交通へ転換し、公共交通の利用を促進する方法を検討していかなければなりません。

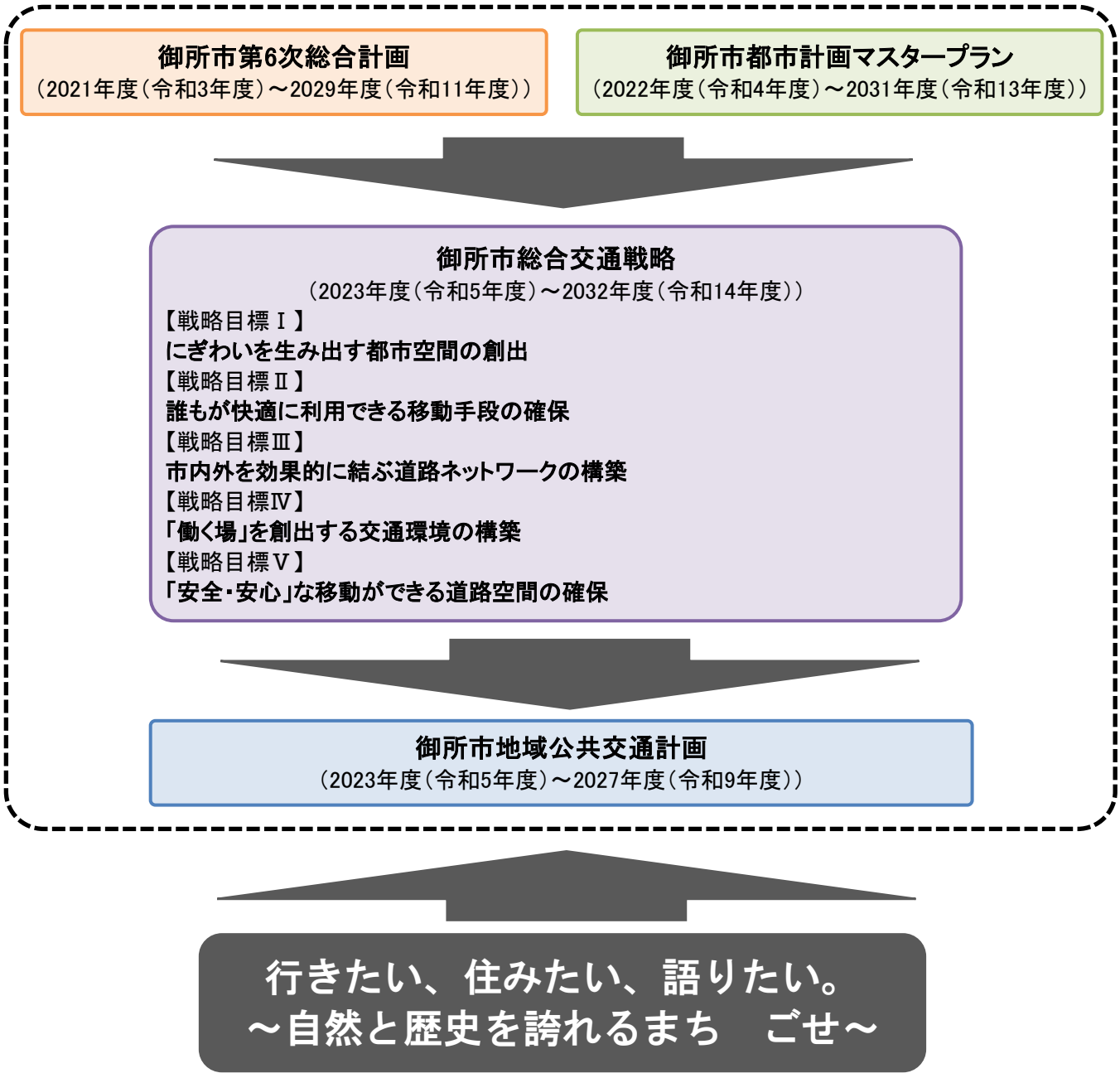
これらの施策展開には利用環境の整備等のハード面だけではなく、車内の快適性向上や運行情報の提供等といったソフト面での施策展開も併せて検討する必要があります。

8　基本的な方針

8－1　御所市が目指す公共交通の将来像

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、公共交通の将来像ならびに基本方針を設定し、その実現に向けて実施する事業を示していきます。そのため、公共交通の将来像は、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、御所市総合交通戦略の将来都市像を踏襲するものとします。



８－２　基本方針

本計画で定めた公共交通の将来像を実現するため、以下のとおり4つの基本方針を設定します。

【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

近鉄・JR御所駅をはじめとする中心市街地には本市の都市機能が集積しており、公共交通ネットワークの中心となる交通拠点となっています。この交通拠点としての機能を最大限に活かし、地域ににぎわいと交流を生み出すための公共交通網を構築します。

【基本方針Ⅱ】
誰一人取り残さない公共交通網の構築

本市の地域公共交通カバー状況は高い水準を維持していますが、市南部では依然として公共交通空白地がみられます。これらの住民の外出・移動機会を創出し、すべての人が快適に自由に移動できる公共交通網を福祉と連携しながら構築します。また、既存の公共交通が運行されている地域についても、地域のニーズや実情に応じた施策を展開します。

【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

本市では人口減少や少子高齢化が進行しており、今後もその傾向は続くものと考えられますが、移動手段の多くは自動車が用いられています。そのため、公共交通が市民の移動手段へと定着し、利用したいと思われる公共交通サービスを展開し、自動車がなくても生活できる交通環境を構築します。

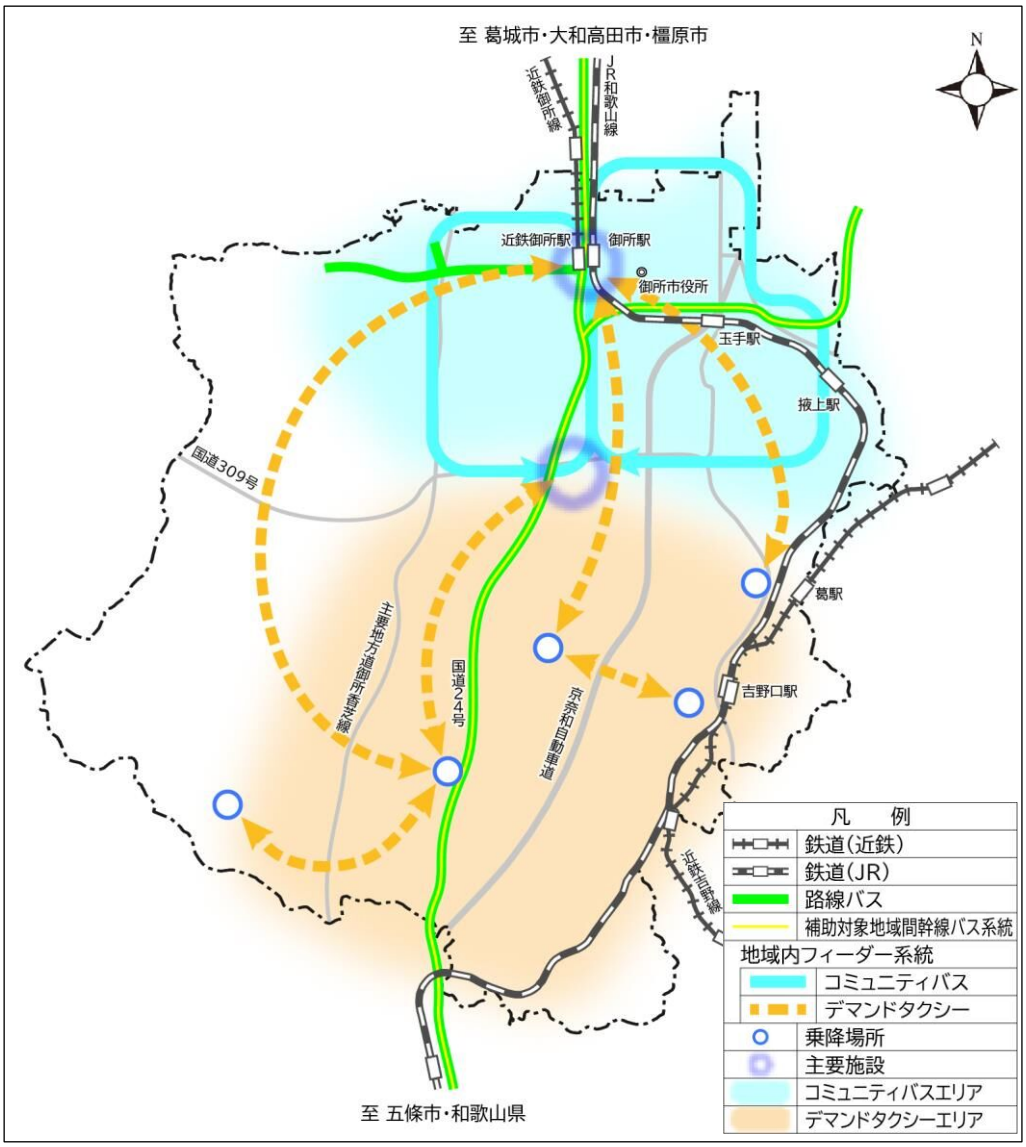
【基本方針Ⅳ】
地域・交通事業者・行政が一体となった公共交通の維持・利用促進

本市の公共交通の利用者は年々減少していますが、今後公共交通が果たす役割はますます重要なものとなっていきます。そのため、公共交通を公共サービスとしてとらえ、行政の補助も投入しながら維持していきます。また、この投資を最大限活かし、公共交通を将来にわたって持続可能なものとしていくために、地域・交通事業者・行政が一体となって育て、守っていくものとします。

８－３　本市の公共交通ネットワーク

本市における公共交通ネットワークは以下のとおりです。

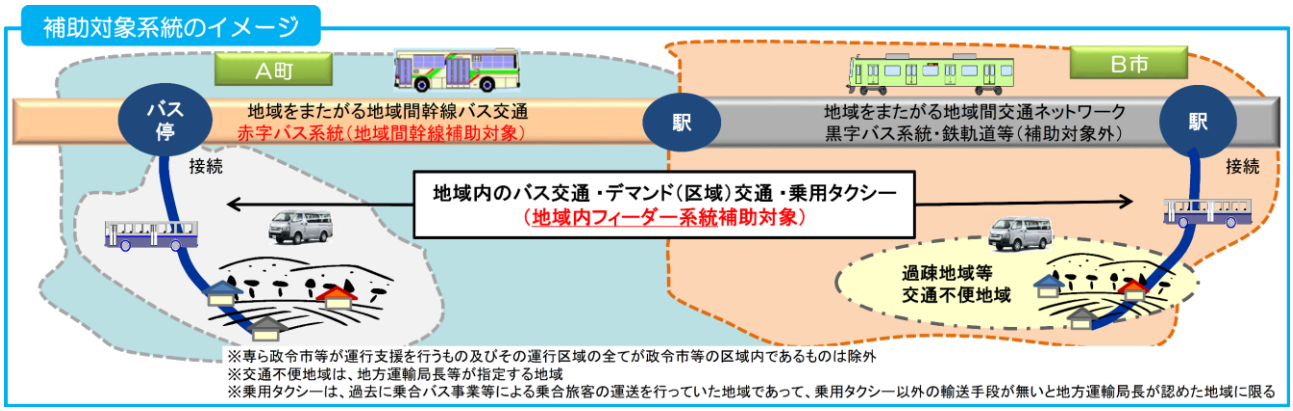
市内を走る鉄道（近鉄・JR）ならびに路線バス（奈良交通）は維持しつつ、2023年（令和5年）1月から実施している市内公共交通の再編を最大限に活かし、持続可能な公共交通網を構築します。



図：本市の公共交通ネットワークイメージ

地域内フィーダー系統の位置づけ・役割

地域内フィーダー系統とは、地域間交通ネットワークへ接続している地域内運行系統のことをいいます。地域間交通ネットワークのうち本市の交通拠点を通る補助対象地域間幹線バス系統には、路線バスの高田五條A線、八木御所線、八木新宮線があります。ここでいう交通拠点は本市でいう近鉄御所駅を表します。



図：フィーダー系統のイメージ

資料：国土交通省資料

（１）　コミュニティバス

多様な都市機能が集積している市北部において運行するコミュニティバスは、自家用有償旅客運送型公共交通として位置づけます。運行形態としては、近鉄御所駅を起終点とした定時定路線型により、市が主体となって運行及び財政支援を行っています。また、多くの人が市北部にある鉄道駅や病院、商業施設等の主要施設を周遊することができる利便性の高いものとして、市民の日頃の移動を支援する役割を担っており、本市の公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な路線となっていますが、その運営は厳しい状況にあります。以上から、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

（２）　デマンドタクシー

人口が少なく集落が点在している市南部を中心に運行するデマンドタクシーは、予約型乗合の公共交通として位置づけます。運行形態としては、区域運行（乗降地点設定型）により、市が主体となって運行及び財政支援を行っています。運行ルートを定めず必要な時に、近鉄御所駅やかもきみの湯をはじめとする市内の主要施設へ行くことができる利便性の高いものとして、市南部に住む市民の移動を支援する役割を担っており、主要施設では鉄道や路線バス等への接続により広域への移動も可能とするなど、本市の公共交通ネットワークを構築するうえで欠かせない路線となっています。しかし、本市が運営する公共交通に係る市負担額は年々増加傾向にあることから、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

9　基本方針に基づく目標・評価指標

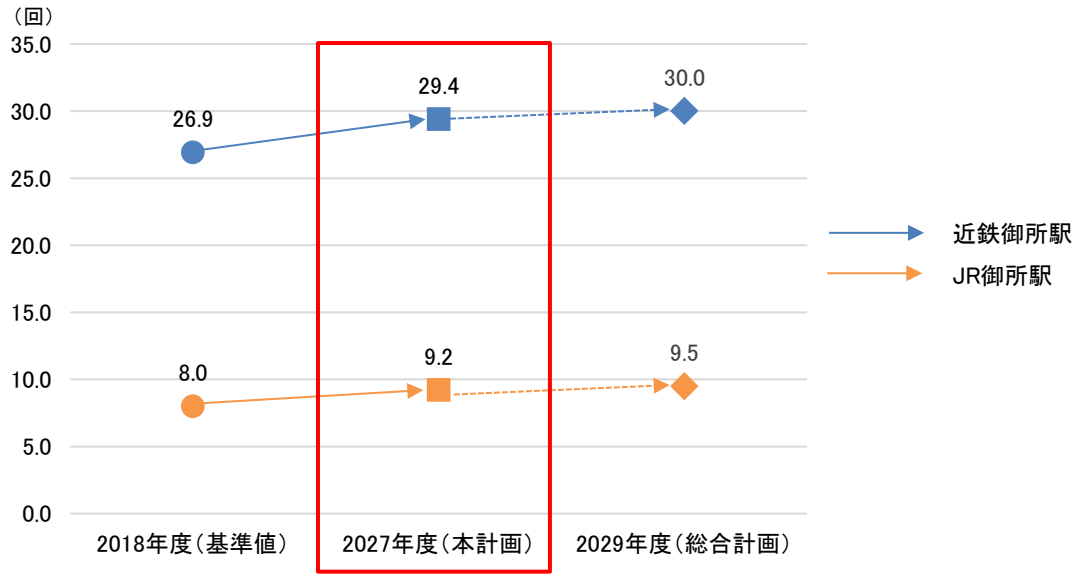
先述した4つの基本方針に沿って、6つの具体的目標を設定し、事業を推進するとともに、目標の達成状況を評価する指標を定めます。

9－1　目標Ⅰ：都市としての魅力を高める公共交通空間の構築

- 近鉄・JR御所駅をはじめとする中心市街地の魅力を向上させ、本市に「にぎわい」を生み出すため、公共交通の面から魅力ある都市空間の創出を図ります。
- 目標Ⅰの達成状況を評価する指標として、「人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数」を定めます。
- 同指標は、御所市第6次総合計画での取組み指標ならびに御所市総合交通戦略での評価指標であることから、同計画との整合を図り目標値を設定するとともに、人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数の増加による同駅の年間利用者数の増加を図ります。
- 御所市第6次総合計画では、人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数は、2018年度（平成30年度）の26.9回（近鉄御所駅）・8回（JR御所駅）を基準値とし、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回を目標値として設定します。

基準値	目標値
2018年度（平成30年度）	2027年度（令和9年度）
近鉄御所駅：26.9（回） JR御所駅：8.0（回）	近鉄御所駅：29.4（回） JR御所駅：9.2（回）
資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月	

人口1人当たりの近鉄・JR御所駅の年間利用回数



※奈良県統計年鑑における近鉄・JR御所駅の輸送実績を年度末の市人口で除して毎年度算出する。

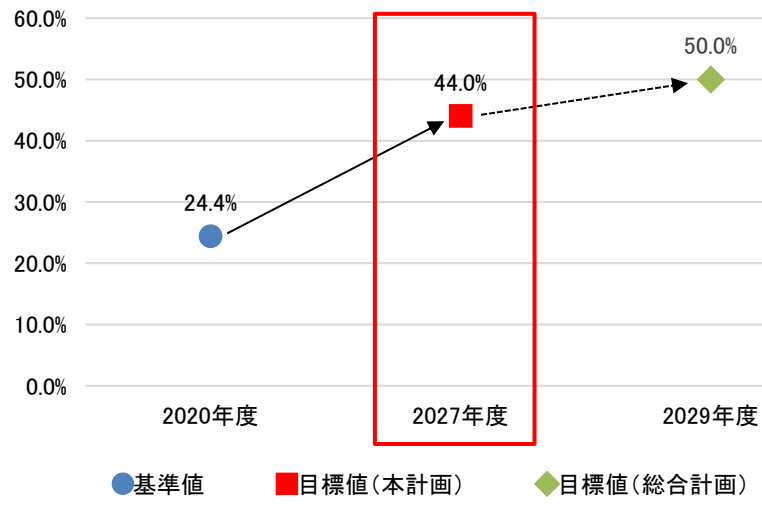
９－２　目標Ⅱ：交通利便性（鉄道、バス、タクシー）の向上

・　市内を走る鉄道やバス、タクシーといった公共交通の利便性を向上させ、「自分から」利用したくなる快適な公共交通網を構築します。
・　目標Ⅱの達成状況を評価する指標として、「交通の利便性（鉄道、バス、タクシー）に満足している市民の割合」を定めます。
・　同指標は、御所市第6次総合計画での政策指標であることから、同計画との整合を図り目標値を設定します。
・　御所市第6次総合計画では、交通の利便性（鉄道、バス、タクシー）に満足している市民の割合は、2020年度（令和2年度）の24.4%を基準値とし、計画期間である2029年度（令和11年度）には50%とすることを目標としています。
・　このことから、交通の利便性（鉄道、バス、タクシー）に満足している市民の割合は1年間で2.8%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44.0%以上とすることを目標値として設定します。

基準値	目標値
2020年度（令和2年度）	2027年度（令和9年度）
24.4%	44.0%以上

資料：御所市「御所市第6次総合計画」2021年（令和3年）3月

交通の利便性に満足している市民の割合



※市民アンケートで「満足」「やや満足」と回答した市民の割合。
※計画最終年度に実施する市民意識調査で計測する。

９－３　目標Ⅲ：地域と創る持続可能な公共交通体系の構築

・　持続可能な公共交通サービスを地域とともに創っていく環境を行政が主体となって構築します。
・　目標Ⅲの達成状況を評価する指標として、「公共交通に関するイベント実施件数」を定めます。
・　各種事業の実施により、公共交通に関するイベントを各年度1回以上実施することを想定し、累計5件以上を目標値として設定します。

基準値	目標値
2022年度（令和4年度）	2027年度（令和9年度）
－	累計5件以上

※イベント実施件数を毎年度整理する。

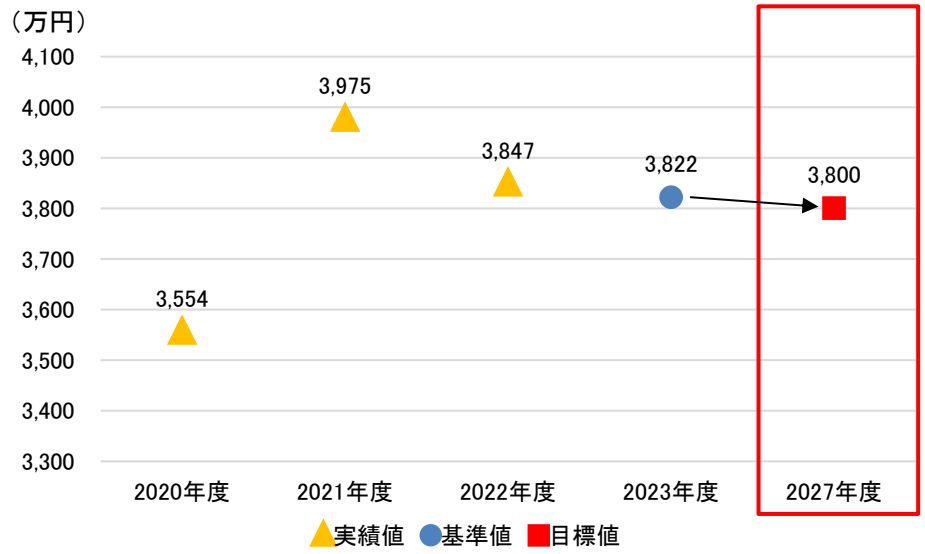
９－４　目標Ⅳ：地域公共交通の確保・維持

・　既存の公共交通に関する財政状況の悪化に歯止めをかけ、市民生活の移動手段となる公共交通を確保し、サービスを維持します。
・　目標Ⅳの達成状況を評価する指標として、「本市を走る路線バスに係る収支額（支出－収入）」ならびに「本市が運営する公共交通に係る市負担額」を定めます。
・　本市を走る路線バスに係る収支額は2021年度（令和3年度）以降減少しており、2023年度（令和5年度）で約3,822万円（見込）となっています。
・　各種事業により、路線バスを含めた地域公共交通を確保・維持するため、実績等に基づいて算出した2023年度（令和5年度）の収支額である約3,822万円を基準値とし、その値を維持することを目標値として設定します。

基準値	目標値
2023年度（令和5年度）	2027年度（令和9年度）
約3,822万円　※見込	3,800万円程度

資料：御所市

本市を走る路線バスに係る収支額（支出－収入）



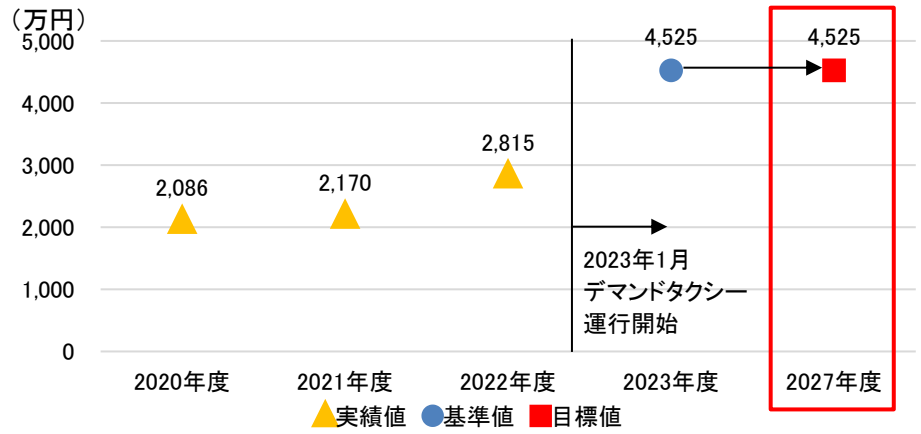
※「中部－C、中部－E2エリアの路線バス経常損益×御所市内の各系統距離の割合」により算出。
※ここでいう年度は10月～9月を1年としている。
※路線バス会社提供資料より毎年度整理する。

・　また、本市が運営する公共交通に係る市負担額は近年増加傾向であり、2021年度（令和3年度）で約2,170万円となっています。
・　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を実現するため、2023年（令和5年）1月に市内公共交通の再編を行い、コミュニティバスは市北部に集約し、市南部にはデマンドタクシーを導入しました。
・　この公共交通を確保・維持するため、実績等に基づいて算出した2023年度（令和5年度）の市負担額である約4,525万円を基準値とし、市負担額を維持する（増加し続けない）ことを目標値として設定します。

基準値	目標値
2023年度（令和5年度）	2027年度（令和9年度）
4,525万円 ※見込	4,525万円程度

資料：御所市

本市が運営する公共交通に係る市負担額



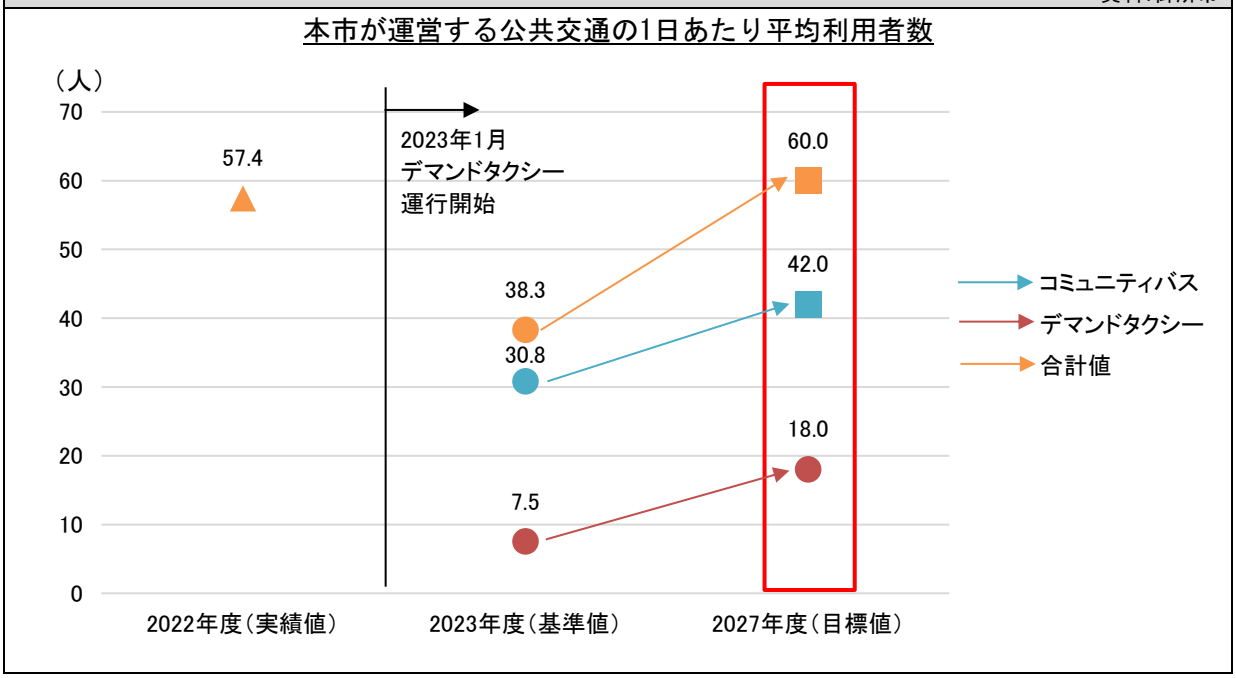
※普通会計決算より毎年度整理する。

９－５　目標Ⅴ：地域公共交通利用者数の確保

・　年々減少する公共交通の利用者を確保し、公共交通の活性化並びに維持を図ります。
・　目標Ⅴの達成状況を評価する指標として、「本市が運行する公共交通の1日あたり平均利用者数」を定めます。
・　本市が運行する公共交通の1日あたり平均利用者数は、2022年度（令和4年度）で57.4人となっており、年々減少しています。
・　この現状を踏まえ、2023年（令和5年）1月11日に市内公共交通の再編を行い、コミュニティバスは市北部に集約し、市南部にはデマンドタクシーを導入しました。
・　この公共交通を確保・維持するため、2023年（令和5年）1月1日～5月31日の実績に基づいて算出した2023年度（令和5年度）の1日あたり平均利用者数であるコミュニティバス30.8人及びデマンドタクシー7.5人を基準値とし、それぞれの平均利用者数の合計値を市内公共交通の再編前である2022年度（令和4年度）の実績値より増加させることを目標値として設定します。

基準値	目標値
2023年度（令和5年度）【暦年】	2027年度（令和9年度）【暦年】
38.3人　※見込	60.0人程度

資料：御所市



※2022年度（令和4年度）の実績値は、2022年（令和4年）4月1日～2023年（令和5年）1月10日までの実績値から算出した。
※2023年度（令和5年度）の基準値は、2023年（令和5年）1月11日～5月31日までの実績値等から算出した。
※本市が収集したコミュニティバスとデマンドタクシーの利用者数データより毎年整理する。

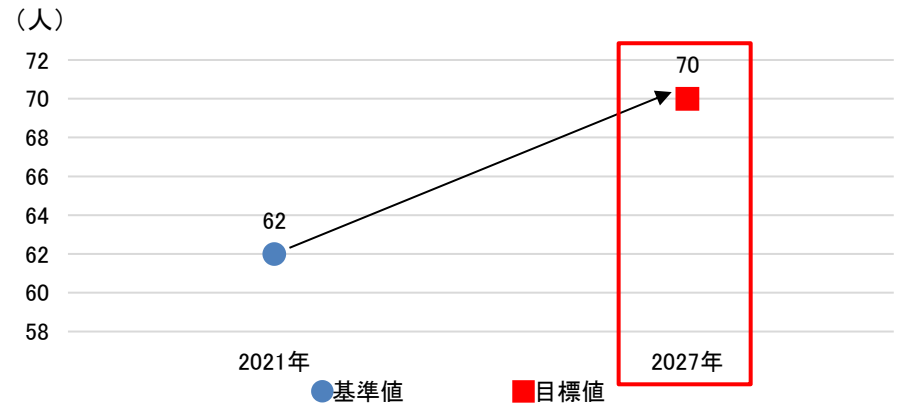
９－６　目標Ⅵ：自動車がなくても安心して生活できる公共交通網の構築

・　少子高齢化が進行する中、高齢者による自動車事故を抑制し、安心して生活できる環境を構築するため、市民の円滑な移動を支援する快適な公共交通網を構築します。
・　目標Ⅴの達成状況を評価する指標として、「運転免許証自主返納者数（高田警察署 御所警察庁舎）」を定めます。
・　高田警察署 御所警察庁舎における運転免許証自主返納者数は、2021年（令和3年）で年間62人となっています。
・　各種事業の実施により、運転免許証自主返納者数を段階的に増加させ、現況値を約10%増加した年間70人以上とすることを目標値として設定します。

基準値	目標値
2021年度（令和3年度）	2027年度（令和9年度）
年間62人【暦年】	年間70人以上【暦年】

資料：御所市

運転免許証自主返納者数



※高田警察署 御所警察庁舎保有のデータより毎年整理する。

９－７　公共交通の将来像・基本方針と目標の対応

先述した本市が目指す公共交通の将来像ならびに基本方針と各目標の対応については、以下のとおりです。

表：公共交通の将来像・基本方針と対応目標

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～			
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
目標Ⅰ	◎		○	○
目標Ⅱ	○	◎	◎	○
目標Ⅲ		○		○
目標Ⅳ	○	○	○	○
目標Ⅴ	○	○	◎	◎
目標Ⅵ	○	○	○	○

※◎：目標に大いに関係している、○：目標に関係している　ことを示す。

１０　目標を達成するために行う事業

１０－１　事業実施方針

4つの基本方針に沿って、事業の実施方針を以下のとおり定めます。

【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

【事業実施方針】

（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、中心市街地の中で最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にあわせて、乗継利便性の向上や駅構内のバリアフリー化等をすすめ、誰もが利用しやすい、市の中心としてふさわしい交通拠点としての機能強化を図ります。

（２）　中心市街地へのアクセス性の確保

本市の玄関口である近鉄・JR御所駅をはじめとする中心市街地へのアクセス性を公共交通の面から確保し、来訪者や市民が集い、交流する空間づくりを目指します。

（３）　市内回遊性の確保

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います。この観光資源を活かすため、市内での回遊性を確保します。鉄道駅から観光地を公共交通で結ぶ等の移動を支援し、観光来訪者が快適に過ごせる交通環境の構築を図ります。

【基本方針Ⅱ】
誰一人取り残さない公共交通網の構築

【事業実施方針】

（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、既存の公共交通である鉄道・バス・タクシーの連携を図ります。また、市内を走るコミュニティバスやデマンドタクシーについては、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を強化します。さらに、障がい者の移動についても公共交通の面から支援し、円滑化に努めます。

（２）　多様化する移動目的に対応した地域公共交通サービスの提供

今後の人口減少や高齢化による高齢者人口の増加を踏まえて、通院や買い物等多様化する移動目的へ対応した地域公共交通サービスを提供します。

（３）　市が運行する公共交通による移動支援

コミュニティバスやデマンドタクシーについては、適切な運行路線の検討や移動時間の短縮・便数の最適化を行うことで、誰もが快適に利用できる移動手段を確立します。

【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

【事業実施方針】

（１）　公共交通の利便性向上

自動車がなくても快適に生活できるよう、地域間の移動を支えるコミュニティバス及びデマンドタクシーを中心として、その利便性の向上に努めます。また、利用者目線に立ったわかりやすい情報提供のあり方を検討し、快適な公共交通利用環境の構築を目指します。

（２）　通勤・移動環境の向上

近鉄・JR御所駅をはじめとする鉄道駅からの通勤・移動環境を向上させ、本市で快適に働くことができる環境を創出し、生産人口の流入を図ります。

（３）　公共交通利用環境の整備

運行本数が少ない鉄道やバス停での待ち時間を快適に過ごせるようにするため、公共交通の待合環境をはじめとした利用環境を整備します。また、駅周辺の空間としての移動のしやすさを確保し、誰もが円滑に利用できるような施設の整備を検討します。

【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

【事業実施方針】

（１）　公共交通の利用を促進するサービスの充実

市内の基幹交通である公共交通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、市民に対し利用を促す啓発活動を実施します。

（２）　運転免許証自主返納支援

高齢者の公共交通の利用を促進するため、運転免許証を自主返納しやすい環境の整備を行政が主体となって実施します。

（３）　地域づくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築

市民が公共交通を守り・育てる意識を醸成するため、市が開催する各種イベント時における公共交通利用キャンペーン等を交通事業者と連携して実施します。また、市民による主体的な取組みに対して、交通事業者と行政がともに支援し、地域づくりと一体となった公共交通への愛着意識を高めます。

１０－２　実施事業とその概要

（１）　【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

１）　近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化

①　事業目的とその内容

事業目的	本市の玄関口かつ公共交通結節点である「近鉄・JR御所駅」の交通拠点としての機能を向上させ、市の中心としてふさわしい魅力ある都市空間の創出を図ります。 また、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効率的・効果的に実施します。これにより、様々な機能が集積した近鉄・JR御所駅周辺に人が集い、にぎわいを生み出す都市空間の創出を図ります。
事業内容	①近鉄御所駅の移設 公共交通（バス、タクシー、コミュニティバス等）の発着が可能な駅前広場を整備するため、近鉄御所駅を北側へ移設します。 ②近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備 近鉄御所駅の移設により生まれる空間を利用し、近鉄とJRの御所駅を1つの駅として利用できるよう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。 ③自由通路の整備 JR御所駅は、JR和歌山線により東西分断しており、歩行者は自由に駅の東西を往来することができません。 東西分断を解消し、近鉄からJRにかけての一体のまちづくりを進めるため、JR御所駅の東側と西側を自由に行き来できるバリアフリー化された歩行者専用の自由通路を整備します。 ④ペデストリアンデッキの整備 近鉄御所駅に隣接して整備する複合庁舎からJR御所駅（西側）にかけて、国道24号を安全に横断できるバリアフリー化されたペデストリアンデッキ（空中歩廊）を整備します。 このペデスト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、自動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。 ⑤駅前駐車場の整備（P&Rの導入検討等） 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。



図：近鉄・JR御所駅整備イメージ

② 実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
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					
ペデスト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 （P&Rの導入検討等）	◎：御所市	計画・調査・設計・工事					

※☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

２）　中心市街地へのアクセス性の確保

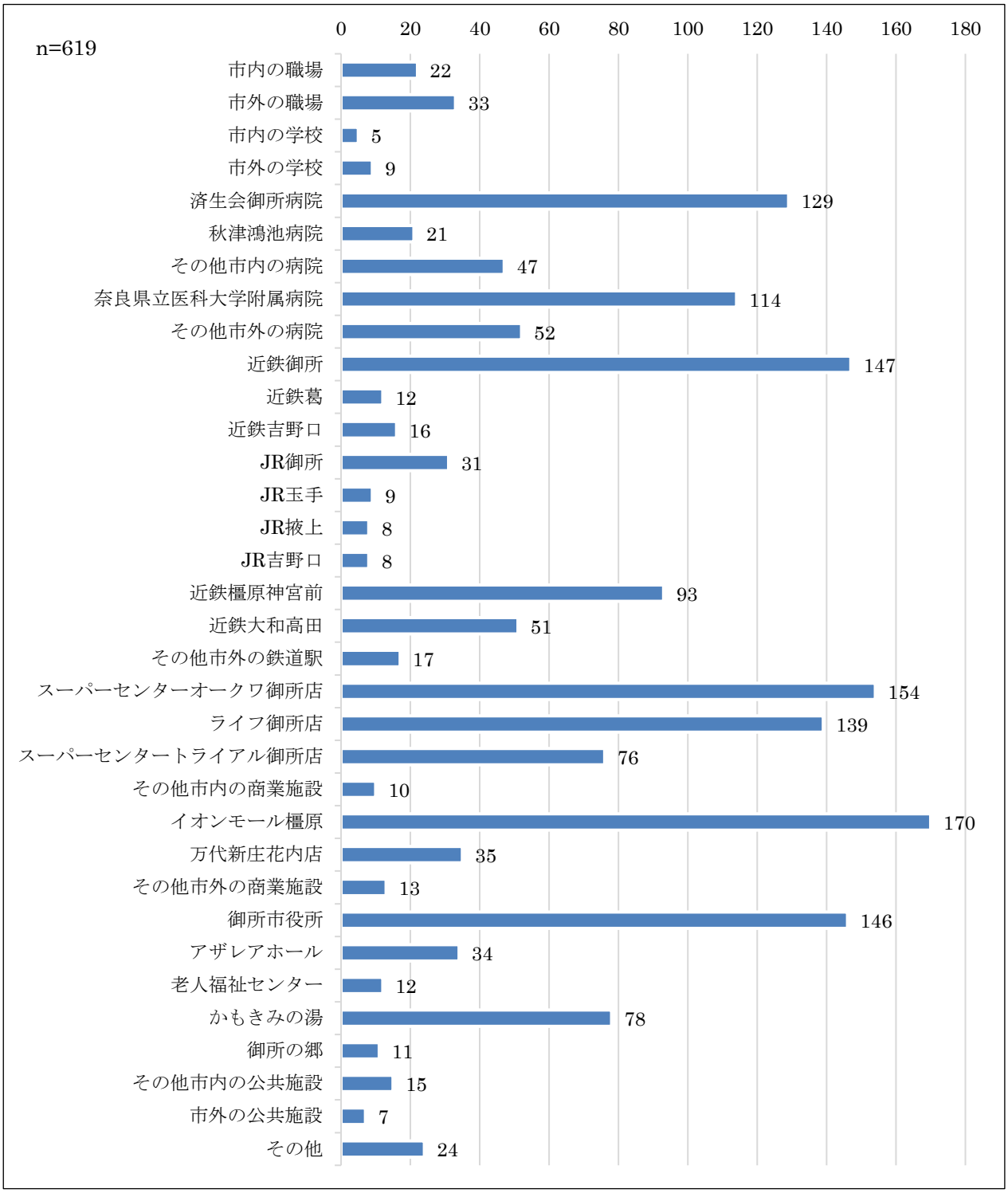
①　事業目的とその内容

事業目的	「近鉄・JR御所駅」をはじめとする中心市街地の都市機能をより向上させるため、誰もが快適に中心市街地へアクセスできる環境を公共交通の面から支えます。
事業内容	①鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定 「近鉄・JR御所駅」へ訪れた人が快適に市内各地へ移動できるよう、路線バスやコミュニティバスについて、鉄道と連携したダイヤの設定を検討します。 また、バスを用いて中心市街地へ訪れる鉄道利用者の時間的抵抗を軽減することで、より多くの人を中心市街地へ引き寄せる環境を公共交通の面から構築します。 ②地域公共交通の相互乗り入れ化 市民アンケートの結果から、市内だけではなく市外への移動ニーズも多いことがわかりました（次ページ参照）。このため、現在は御所市内での運行にとどまっているコミュニティバス等の運行を、隣接市町村へ拡充するとともに、隣接市町村を走るコミュニティバス等の更なる受け入れを検討します。 これにより、市民の移動ニーズを効果的に反映した、御所市内に留まらない広域公共交通ネットワークの形成が期待できます。 ③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います。全ての人が安全・安心して移動ができるように、バリアフリー基本構想（2023年（令和5年）3月策定）に基づき、駅及び駅周辺のバリアフリー化を進めていきます。

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定（◇）（☆）	◎：御所市 バス事業者 ○：鉄道事業者	検討・実施					
地域公共交通の相互乗り入れ化（☆）	◎：御所市 ○：バス事業者 タクシー事業者	検討・実施					
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					

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。



図：市内の公共交通が利用しやすくなったら行きたい施設や場所（3つまで回答可）【市民アンケート結果】

３）　市内回遊性の確保

①　事業目的とその内容

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、中心市街地東部に位置する『御所まちエリア』では、『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。 この豊かな観光資源やプロジェクトを活かし、「近鉄・JR御所駅」を中心として、市民や観光客が市内を快適に回遊・滞在できる環境づくりを進めます。これにより、観光客の増加ならびに地域の魅力度向上を図ります。
事業内容	①次世代モビリティ（GSM等）の活用 自動運転やGSM（グリーンスローモビリティ）をはじめとする次世代モビリティの導入を検討し、人手不足等の問題を解決するとともに、観光資源となる新たなモビリティの展開を図ります。 GSMとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスです。電動車を活用するため環境にやさしく、速度が低いため重大事故の発生を抑制できます。  図：GSMの例 資料：国土交通省 ②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。 ③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。 ④コミュニティサイクルやカーシェアリングの導入 誰もがいつでも気軽に快適に市内を回遊できるよう、人や環境にやさしいコミュニティサイクルの導入を検討します。これにより、中心市街地での渋滞緩和を図り、環境にやさしい持続可能な地域交通網の構築と市民の健康促進を図ります。 また、中心市街地での渋滞対策として、自動車の効率的利用を図るためのカーシェアリングの導入を推進します。  図：コミュニティサイクルの例 資料：国土交通省

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(〇)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
次世代モビリティ（GSM等）の活用	◎：御所市 〇：県、警察	検討・導入					
大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備（☆）	◎：御所市 〇：バス事業者	計画・調査・設計・工事					
臨時バス運行事業補助金	◎：御所市 〇：バス事業者	運行					
コミュニティサイクルやカーシェアリングの導入	◎：御所市 〇：県	検討・導入					

※☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、〇は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

（２）　【基本方針Ⅱ】誰一人取り残さない公共交通網の構築

１）　公共交通ネットワークの強化

①　事業目的とその内容

事業目的	既存の基幹交通である鉄道・バス・タクシーが連携し、市内のどこからでも快適に移動できる公共交通ネットワークを構築します。また、市内を走るコミュニティバスやデマンドタクシーについては、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施策を展開することで、公共交通ネットワークのさらなる強化を図ります。 これにより、市内の誰もが、どこからでも行きたい場所へ移動できる「誰一人取り残さない公共交通網」を構築します。また、これらについては、御所市総合交通戦略と連携して検討・実施します。
事業内容	①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。 ②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。 ③市内公共交通の再編による検証と定期的な見直し 2023年（令和5年）1月に市内の公共交通網を再編し、北部に輸送密度が高いコミュニティバスを集約しました。一方、南部では少ない需要に応じた、輸送密度がコンパクトで利便性の高い停留所方式のデマンドタクシーを導入しました。現在は実証運行の段階ですが、2025年（令和7年）4月からの本格運行に向けて市民の意見を把握するとともに、必要に応じて定期的に見直しを行います。 ④隣接市町村との連携による公共交通ネットワークの形成 隣接市町村間との地域公共交通の相互乗り入れの検討等を行い、市内だけではなく、市外への移動にも考慮した公共交通ネットワークを形成します。具体的な事業については、今後関係機関と調整しながら決定・実施していきます。

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 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					
市内公共交通の再編による検証と定期的な見直し（◇）（☆）	◎：御所市 ○：バス事業者 タクシー事業者	実施					実施
隣接市町村との連携による公共交通ネットワークの形成（☆）	◎：御所市、県 ○：鉄道事業者 バス事業者	検討・実施					

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

２）　多様化する移動目的に対応した地域公共交通サービスの提供

①　事業目的とその内容

事業目的	本市では人口減少が急速に進んでおり、高齢化の進行も著しく、この傾向は今後も続いていくと推計されています。それに伴い、公共交通が果たすべき役割や目的は多様化し、ますます重要になると考えられます。 これらを踏まえて、通院や買い物等、今後多様化する移動目的へ対応し、将来を見据えた地域公共交通サービスを提供します。
事業内容	①利用モデルプランの提供 現在のコミュニティバスは、その知名度は高いものの、利用している人が少ない（次ページ参照）という課題があります。そこで、バスをはじめとする公共交通を利用する具体的なイメージができるよう、「利用モデルプラン」を提供します。  図：利用モデルプランのイメージ ②地域公共交通情報の多言語化 本市の外国人人口は年々増加傾向にあり、今後もその傾向は続いていくことが予想されます。また、新型コロナウイルス感染症拡大により制限されていた、訪日外国人観光客の受入れが2022年（令和4年）10月に再開されて以降、外国人観光客数は急激に増加しています。そこで、本市を訪れる外国人のニーズに対応するため、公共交通結節点でのデジタルサイネージをはじめとする市内の地域公共交通情報の多言語化への対応を進めます。 ③児童や高齢者への公共交通乗り方教室の開催 交通弱者である児童や高齢者に対して、市内の公共交通の存在や必要性を認知してもらうとともに、乗車マナーを含めた利用の仕方について負担なく楽しく学んでもらえる「公共交通乗り方教室」の開催を検討します。これにより、公共交通に親しみを持ってもらうとともに、公共交通の利用を促進します。

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
利用モデルプランの提供	◎：御所市 ○：鉄道事業者 バス事業者		検討・提供				
地域公共交通情報の多言語化	◎：御所市 鉄道事業者 バス事業者	検討・実施					
児童や高齢者への公共交通乗り方教室の開催	◎：御所市 ○：鉄道事業者 バス事業者		計画・開催				

※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

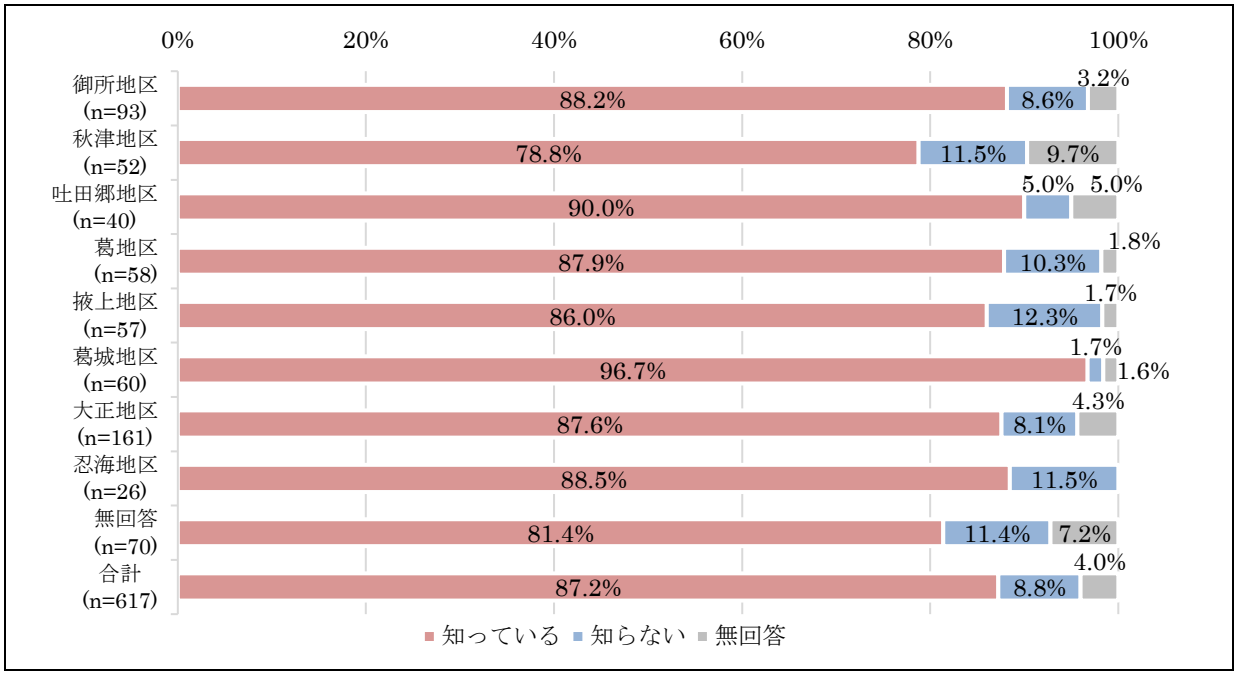


図:コミュニティバスの認知度【市民アンケート結果】

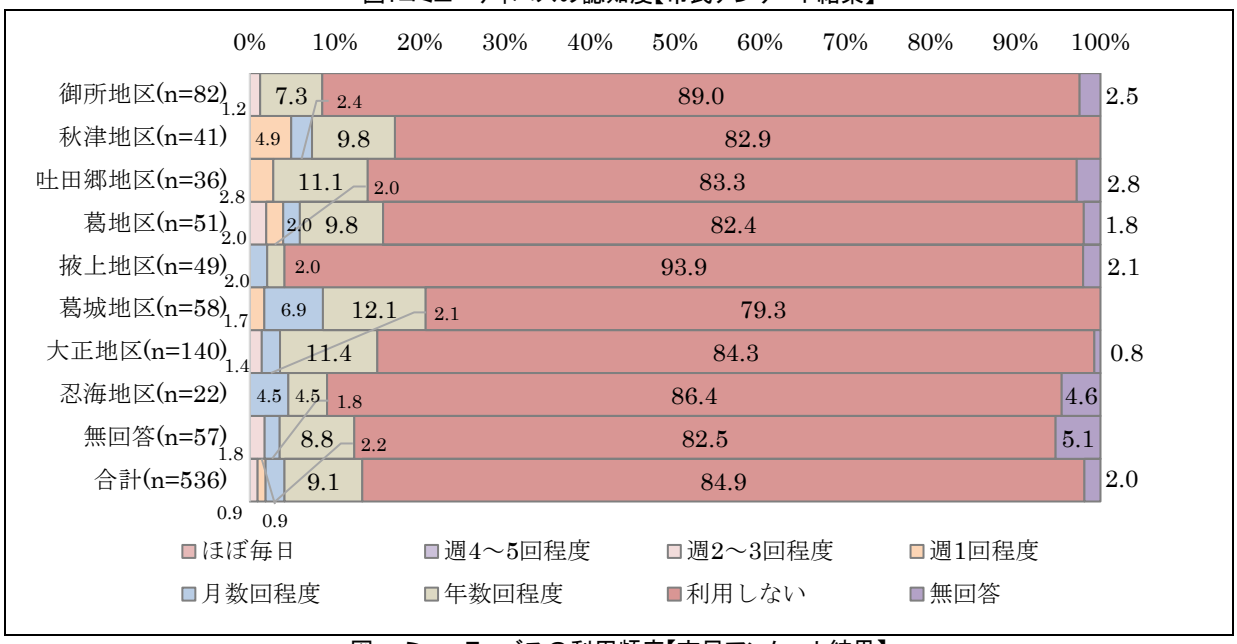


図:コミュニティバスの利用頻度【市民アンケート結果】

３）　市が運行する公共交通による移動支援

①　事業目的とその内容

事業目的	本市では現在、コミュニティバスとデマンドタクシーを運行しています。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により、利用者と地域の特性に応じた公共交通網を構築していますが、それらを持続可能なものとするため、新技術等を積極的に活用します。また、交通弱者である児童の移動についても行政が支え、将来の公共交通利用者の育成を図ります。
事業内容	①コミュニティバスやデマンドタクシーなどによる移動支援 自動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、市北部は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タクシーを導入し、地域特性に応じた公共交通網を構築します。 ②コミュニティバス及びデマンドタクシーにおけるキャッシュレス方式の支払い方法の導入 現在のコミュニティバス及びデマンドタクシーの支払い方法は現金のみとなっています。そこで、鉄道や路線バスでも利用可能なICカードによるキャッシュレス方式の支払い方法を導入します。これにより、小銭を持つ煩わしさの低減やスムーズな乗降を図り、利用者の利便性向上を図ります。 図：ICカードの例（ICOCA） 資料：JRおでかけネット ③スクールバスの運行（市立小中学校への通学） 市南部の葛城小学校では、統合に伴い、学校から自宅までの距離が遠い旧葛城南小学校区の児童に向けて、スクールバスの運行を行っています。将来の人口減少等により、学校からの距離が離れた児童の通学に支障がでることがないよう、その他の市立小中学校についても、必要に応じ、行政が中心となって児童の通学を支援します。 ④収支改善に向けた取組みの実施 人口減少が進むに伴い、公共交通の利用者も減少傾向であり、多くの自治体において公共交通に係る収支が厳しい状況となっています。今ある公共交通を持続可能なものとするため、コミュニティバスとデマンドタクシーにおいて、交通事業者と連携した公共交通利用向上に関する取組みを実施し、収支改善を行います。

②　実施主体とスケジュール

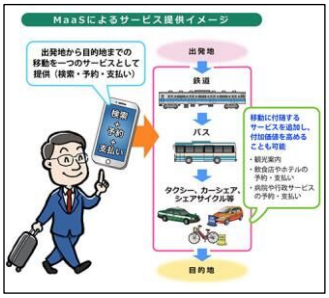
事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(〇)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
コミュニティバスやデマンドタクシーなどによる移動支援（◇）（☆）	◎：御所市 〇：県、バス事業者 タクシー事業者	実証運行		本格運行			
コミュニティバス及びデマンドタクシーにおけるキャッシュレス方式の支払い方法の導入（☆）	◎：御所市 〇：バス事業者 タクシー事業者		検討・導入				
スクールバスの運行（市立小中学校への通学）	◎：御所市 〇：バス事業者	運行					
収支改善に向けた取組みの実施	◎：御所市 〇：バス事業者 タクシー事業者	検討・実施					

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、〇は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

（３）　【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

１）　公共交通の利便性向上

①　事業目的とその内容

事業目的	自動車に依存せず、自動車がなくても快適に生活できるよう、住民の移動手段となる公共交通について、その利便性の向上に努めます。また、利用しやすいダイヤや車両のデザイン等を検討し、それらの情報を効果的に伝えることで、快適な公共交通利用環境を構築します。
事業内容	①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、近鉄・JR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。 ②公共交通相互の乗継案内などの情報提供 「近鉄・JR御所駅」をはじめとする主要施設において、公共交通をスムーズに乗継いでもらえるよう、バスロケーションシステムと連携した、お知らせ案内等の乗継案内システムの導入を検討します。 ③鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定 【再掲：基本方針Ⅰ(2)】 「近鉄・JR御所駅」へ訪れた人が快適に市内各地へ移動できるよう、路線バスやコミュニティバスについて、鉄道と連携したダイヤの設定を検討します。 また、バスを用いて中心市街地へ訪れる鉄道利用者の時間的抵抗を軽減することで、より多くの人を中心市街地へ引き寄せる環境を公共交通の面から構築します。 ④誰もが利用しやすい車両ならびにデザインの研究（車両のバリアフリー化等） 現在本市を走るコミュニティバスは老朽化が進んでおり、バリアフリーへも未対応となっています。そこで、バリアフリーに対応した誰もが利用しやすい車両ならびにデザイン（ユニバーサルデザイン）の研究を進め、その導入を行います。 ⑤利用しやすい運賃体系の構築 本市が運営するコミュニティバスならびにデマンドタクシーの運賃について、公共交通再編（実証運行）にあたり、現在は年齢もしくは運転免許証自主返納の有無等に応じて設定しています。今後は、市民ニーズを的確に把握することにより、現在の割引制度は残しながら持続可能な運賃体系の構築を図ります。 ⑥交通事業者と連携したMaaS等の導入に向けた調査 近年のAIやIoT等の技術革新に伴い、本市の公共交通をより持続可能なものとするため、MaaS等の新技術の導入に向けた基盤整備を交通事業者と連携して実施します。 MaaSとは、“スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービス”（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））です。地方における交通手段の維持・確保や都市部での渋滞の解消など、様々な課題を解決することが期待されています。  図：MaaSのイメージ 資料：政府広報オンライン

②　実施主体とスケジュール

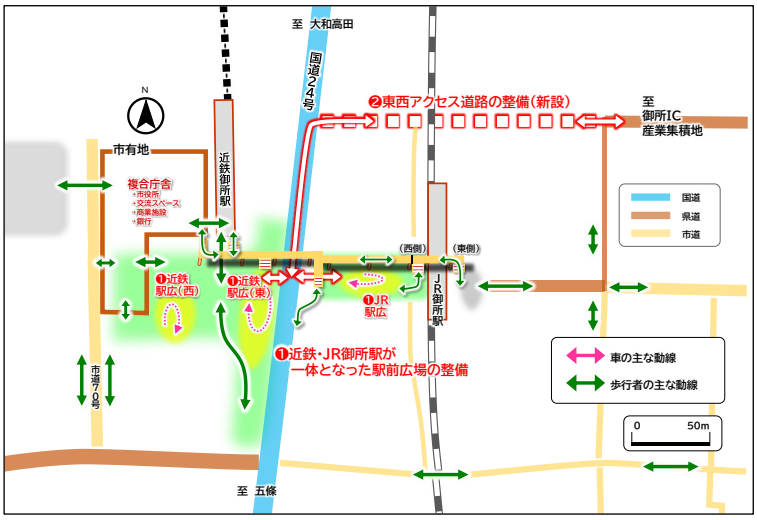
事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
バスロケーションシステムの導入（☆）	◎：御所市 ○：県、バス事業者		導入				
公共交通相互の乗継案内などの情報提供（☆）	◎：御所市 ○：鉄道事業者 バス事業者		検討・提供				
鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定（◇）（☆）	◎：御所市 バス事業者 ○：鉄道事業者		検討・実施				
誰もが利用しやすい車両ならびにデザインの研究（車両のバリアフリー化等）	◎：御所市 ○：公共交通事業者		検討・導入				
利用しやすい運賃体系の構築（☆）	◎：御所市 ○：バス事業者 タクシー事業者		検討・実施				
交通事業者と連携したMaaS等の導入に向けた調査	◎：御所市 ○：鉄道事業者 バス事業者		調査・検討・導入				

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

2） 通勤・移動環境の向上

① 事業目的とその内容

事業目的	本市の東部は京奈和自動車道が縦走しており、市内には2つのIC（御所IC・御所南IC）があります。本市ではこの非常に恵まれた交通結節点としての特性を活かし、企業立地を促進するための交通施策を展開しています。それらの交通施策を公共交通の面から支援するため、公共交通を利用した通勤・移動環境を向上させます。これにより、御所IC～御所南IC周辺に産業や商業を集積地化させ、エリアの魅力向上を図ります。
事業内容	①近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備 【再掲：基本方針Ⅰ（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。 ②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） 自動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

資料：御所市総合交通戦略（2023年（令和5年）3月）

② 実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体（◎） 推進協力主体（〇）	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備（☆）	◎：御所市 〇：警察 公共交通事業者	計画・調査・設計・工事					
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 〇：国、県 バス事業者	検討					

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、〇は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

３）　公共交通利用環境の整備

①　事業目的とその内容

事業目的	日中に運行本数が少なくなる鉄道駅やバス停での待ち時間を快適に過ごしてもらえるよう、公共交通結節点をはじめとする待合環境を整備し、利用環境の改善を行います。また、駅及び駅周辺を誰もが快適・円滑に移動できるような施設整備を検討します。
事業内容	①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。  整備事例 まちかど案内所（JR御所駅） 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。 資料：御所市総合交通戦略（2023年（令和5年）3月） ②駅周辺のバリアフリー化 【再掲：基本方針Ⅰ（2）】 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います。全ての人が安全・安心して移動ができるように、バリアフリー基本構想（2023年（令和5年）3月策定）に基づき、駅及び駅周辺のバリアフリー化を進めていきます。 ③バスの待合環境の改善 公共施設や商業施設付近の人が集まるバス停において、上屋やベンチ等の整備を検討し、バスの待合環境を改善します。

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
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					
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					
バスの待合環境の改善（☆）	◎：御所市 バス事業者 ○：県	検討・実施					

※☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

（４）　【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

１）　公共交通の利用を促進するサービスの充実

①　事業目的とその内容

事業目的	市民が公共交通を積極的に利用できるようなサービスを行政が主体となって実施することで、公共交通を移動手段の一つとして市民に認識してもらうとともに、その利用を促進します。これにより、市民が公共交通を利用する機会を増やし、将来にわたって持続可能なものとしていきます。
事業内容	①モビリティ・マネジメントの実施 行政と企業・市民が連携し、コミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメントを実施します。これにより、市民の意識啓発を行うとともに、公共交通への自発的な移動手段の転換を促進します。 ②季節ごとの公共交通乗車イベントの実施 春や秋の観光シーズンにあわせた公共交通乗車イベントを開催し、公共交通を利用する機会の創出を図ります。 ③市Webサイトや広報・ポスター等を活用した公共交通に関する情報発信 公共交通を市民へ周知するため、市のWebサイト等といったデジタルコンテンツの整備を行うとともに、広報やポスターを用いたわかりやすい情報発信を行います。また、2023年（令和5年）1月から実施された公共交通の再編をきっかけに作成したコミュニティバス及びデマンドタクシーのパンフレットを、市役所庁舎内及び市の外部施設等に設置し、利用促進を図ります。 ④お試し乗車券や乗車体験企画の実施 市内公共交通におけるお試し乗車券の配布や乗車体験企画を実施します。これにより、本市の公共交通を知っていても一度も利用したことがない市民に対する利用機会を創出し、継続的な利用者の増加を図ります。

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
モビリティ・マネジメントの実施	◎：御所市 ○：国、県 企業・市民		検討・実施				
季節ごとの公共交通乗車イベントの実施	◎：御所市 鉄道事業者 バス事業者		検討・実施				
市Webサイトや広報・ポスター等を活用した公共交通に関する情報発信（☆）	◎：御所市 鉄道事業者 バス事業者	実施					
お試し乗車券や乗車体験企画の実施	◎：御所市 鉄道事業者 バス事業者 ○：県	計画・実施					

※☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

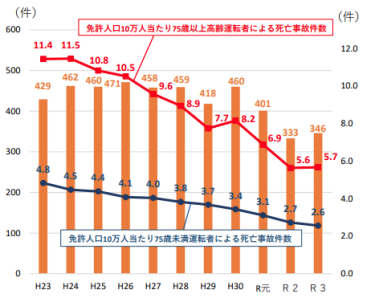
２）　運転免許証自主返納支援

①　事業目的とその内容

事業目的

本市の特徴として、自動車への依存と高齢化率が高いことが挙げられます。また、警察庁によると、75歳以上の運転免許証保有者10万人あたりの死亡事故の件数は、75歳未満のドライバーの約2倍（2021年度（令和3年度））となっています。このことから、本市における安全な交通環境を構築するためには、高齢者の運転免許証の自主返納を促進し、移動手段を自動車から公共交通へ転換させていく必要があります。

そこで、運転免許証を自主返納しやすい・したくなる環境を整備し、公共交通の利用促進ならびに移動手段の転換を図ります。



図：75歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移

資料：警察庁交通局「令和3年における交通事故の発生状況等について」2022年（令和4年）3月

事業内容

①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覚え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。

②認知活動（PR活動）の実施

上述した優遇措置を高齢者に認知してもらうため、市HPや広報等といった様々な媒体を用いた認知活動を実施します。また、必要に応じて近鉄・JR御所駅をはじめとする主要施設へのポスター掲示を行います。

③市内高齢者自主返納支援事業所数の増加活動

奈良県では「高齢者運転免許自主返納支援制度」を実施しており、支援制度に賛同し、参加した事業所や自治体等による運転免許証自主返納者に対する生活支援を行っています。本市にはこの支援制度に参加している事業所が一つしかないため、事業所数を増加させるための活動を警察と連携して実施します。



図：高齢者運転免許自主返納支援事業について
資料：奈良県警察HP

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
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					
認知活動（PR活動）の実施	◎：御所市、警察	計画・実施					
市内高齢者自主返納支援事業所数の増加活動	◎：警察 ○：御所市 企業・市民	実施					

※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

３）　地域づくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築

①　事業目的とその内容

事業目的	公共交通を将来にわたって確保・維持していくためには、行政と市民が一体となって公共交通を守り・育てていく必要があります。そのため、市民が公共交通への愛着意識を高めるための施策を公共交通事業者と連携して実施するとともに、市民が実施する主体的な取組みに対しては行政がその内容を支援します。これにより、地域で公共交通を守り続ける体制が構築され、持続可能な公共交通体系の構築を図ります。
事業内容	①季節ごとの公共交通乗車イベントの実施 【再掲：基本方針Ⅳ（1）】 春や秋の観光シーズンにあわせた公共交通乗車イベントを開催し、公共交通を利用する機会の創出を図ります。 ②地域住民による各種活動（アダプトプログラム等）の実施 自治会等によるバス停や駅周辺の清掃・維持管理といった公共交通を守る活動を行政が支援し、快適な駅やバス待ち環境等を創出するとともに、地域住民が公共交通を自分たちで守り、育てていく意識を醸成します。 ③市職員や市民委員等の育成（勉強会の実施等） 地域主体となった公共交通の確保・維持体制構築の基礎として、本市の交通行政を担う職員に対する勉強会等を実施し、公共交通に関する知識を深める環境を構築します。また、将来的に「御所市地域公共交通会議」の委員となる市民の育成にも積極的に取組みます。  図：奈良県における勉強会開催の様子 資料：奈良県「奈良県公共交通基本計画」2022年（令和4年）3月改定 ④バスやタクシーの運転手確保 公共交通の担い手となるバスやタクシーの運転手が年々減少、かつ高齢化している現状を踏まえ、交通事業者合同の企業説明会の開催支援や広報活動を実施します。また、バスの運転に必要な「大型自動車二種免許」ならびにタクシーの運転に必要な「普通自動車二種免許」の取得についても支援を行います。 ⑤定期的なアンケートやワークショップによる意識啓発の実施 市民の公共交通に対する考え等を適切に把握し、行政に活かしていくとともに、自ら公共交通に関する課題や解決策を考える機会を創出するため、定期的なアンケートの実施ならびにワークショップを実施します。これにより、市民が公共交通を「自分ごと」として考えることができる環境づくりを行います。

②　実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間 R5	R6	R7	R8	R9	R10～
季節ごとの公共交通乗車イベントの実施	◎:御所市 鉄道事業者 バス事業者		検討・実施				
地域住民による各種活動（アダプトプログラム等）の実施	◎:御所市 ○:企業・市民	計画・実施					
市職員や市民委員等の育成（勉強会の実施等）	◎:御所市 ○:県、企業・市民	検討・実施					
バスやタクシーの運転手確保	◎:バス事業者 タクシー事業者 ○:御所市	支援					
定期的なアンケートやワークショップによる意識啓発の実施	◎:御所市 ○:公共交通事業者	検討・実施					

※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」を指す。

１０－３　事業と目標の関係

これまでに設定した事業と本計画の目標との関係を以下に整理します。

表:本計画の目標

目標	項目
目標Ⅰ	都市としての魅力を高める公共交通空間の構築
目標Ⅱ	交通利便性(鉄道、バス、タクシー)の向上
目標Ⅲ	地域と創る持続可能な公共交通体系の構築

目標	項目
目標Ⅳ	地域公共交通の確保・維持
目標Ⅴ	地域公共交通利用者数の確保
目標Ⅵ	自動車がなくても安心して生活できる公共交通網の構築

表:事業と目標の関係(基本方針Ⅰ)

基本方針	事業実施方針	事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	本計画での目標					
				目標Ⅰ	目標Ⅱ	目標Ⅲ	目標Ⅳ	目標Ⅴ	目標Ⅵ
【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	(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	◎:御所市 ○:鉄道事業者	●	●			●	
		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	●	●			●	
		自由通路の整備	◎:御所市 ○:鉄道事業者	●	●				
		ペデストリアンデッキの整備	◎:御所市	●	●				
		駅前駐車場の整備 (P&Rの導入検討等)	◎:御所市	●					
	(2) 中心市街地への アクセス性の確保	鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定(◇)(☆)	◎:御所市、バス事業者 ○:鉄道事業者	●	●		●	●	●
		地域公共交通の相互乗り入れ化(☆)	◎:御所市 ○:バス事業者 タクシー事業者	●	●		●	●	●
		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	●					●
	(3) 市内回遊性の確保	次世代モビリティ(GSM等)の活用	◎:御所市 ○:県、警察	●					●
		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	●	●				
		臨時バス運行事業補助金	◎:御所市 ○:バス事業者		●				
		コミュニティサイクルや カーシェアリングの導入	◎:御所市 ○:県	●					●

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助)」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」、●は「目標に関係する事業」を指す。

表:事業と目標の関係(基本方針Ⅱ)

基本方針	事業実施方針	事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	本計画での目標					
				目標Ⅰ	目標Ⅱ	目標Ⅲ	目標Ⅳ	目標Ⅴ	目標Ⅵ
【基本方針Ⅱ】 誰一人 取り残さない 公共交通網の構築	(1) 公共交通ネットワークの強化	市内路線バス運行支援事業	◎:御所市 ○:国、県、バス事業者		●		●		●
		福祉タクシー基本料金助成事業	◎:御所市		●				●
		市内公共交通の再編による検証と定期的な見直し(◇)(☆)	◎:御所市 ○:バス事業者 タクシー事業者		●		●	●	●
		隣接市町村との連携による公共交通ネットワークの形成(☆)	◎:御所市、県 ○:鉄道事業者 バス事業者		●		●	●	●
	(2) 多様化する移動目的に対応した地域公共交通サービスの提供	利用モデルプランの提供	◎:御所市 ○:鉄道事業者 バス事業者		●		●	●	●
		地域公共交通情報の多言語化	◎:御所市、鉄道事業者 バス事業者		●			●	
		児童や高齢者への公共交通乗り方教室の開催	◎:御所市 ○:鉄道事業者 バス事業者			●	●	●	●
	(3) 市が運行する公共交通による移動支援	コミュニティバスやデマンドタクシーなどによる移動支援(◇)(☆)	◎:御所市 ○:県、バス事業者 タクシー事業者		●		●	●	●
		コミュニティバス及びデマンドタクシーにおけるキャッシュレス方式の支払い方法の導入(☆)	◎:御所市 ○:バス事業者 タクシー事業者		●		●	●	
		スクールバスの運行 (市立小中学校への通学)	◎:御所市 ○:バス事業者		●				●
		収支改善に向けた取組みの実施	◎:御所市 ○:バス事業者 タクシー事業者		●		●	●	●

※◇は「地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」、●は「目標に関係する事業」を指す。

図：事業と目標の関係（基本方針Ⅲ）

基本方針	事業実施方針	事業内容	実施主体（◎） 推進協力主体（○）	本計画での目標					
				目標Ⅰ	目標Ⅱ	目標Ⅲ	目標Ⅳ	目標Ⅴ	目標Ⅵ
【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	(1) 公共交通の利便性向上	バスロケーションシステムの導入（☆）	◎：御所市 ○：県、バス事業者		●		●	●	●
		公共交通相互の乗継案内などの情報提供（☆）	◎：御所市 ○：鉄道事業者 バス事業者		●		●	●	●
		鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定（◇）（☆） 【再掲：基本方針Ⅰ(2)】	◎：御所市、バス事業者 ○：鉄道事業者	●	●		●	●	●
		誰もが利用しやすい車両ならびにデザインの研究 （車両のバリアフリー化等）	◎：御所市 ○：公共交通事業者		●		●	●	●
		利用しやすい運賃体系の構築（☆）	◎：御所市 ○：バス事業者 タクシー事業者		●		●	●	●
		交通事業者と連携したMaaS等の導入に向けた調査	◎：御所市 ○：鉄道事業者 バス事業者		●		●	●	
	(2) 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：基本方針Ⅰ(1)】	◎：御所市 ○：警察、公共交通事業者	●	●			●	
		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	●	●		●	●	●
	(3) 公共交通利用環境の整備	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	●	●		●	●	●
		駅周辺のバリアフリー化 【再掲：基本方針Ⅰ(2)】	◎：御所市、国、県、警察 公共交通事業者	●					●
		バスの待合環境の改善（☆）	◎：御所市、バス事業者 ○：県	●	●		●	●	●

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」、●は「目標に関係する事業」を指す。

表：事業と目標の関係（基本方針Ⅳ）

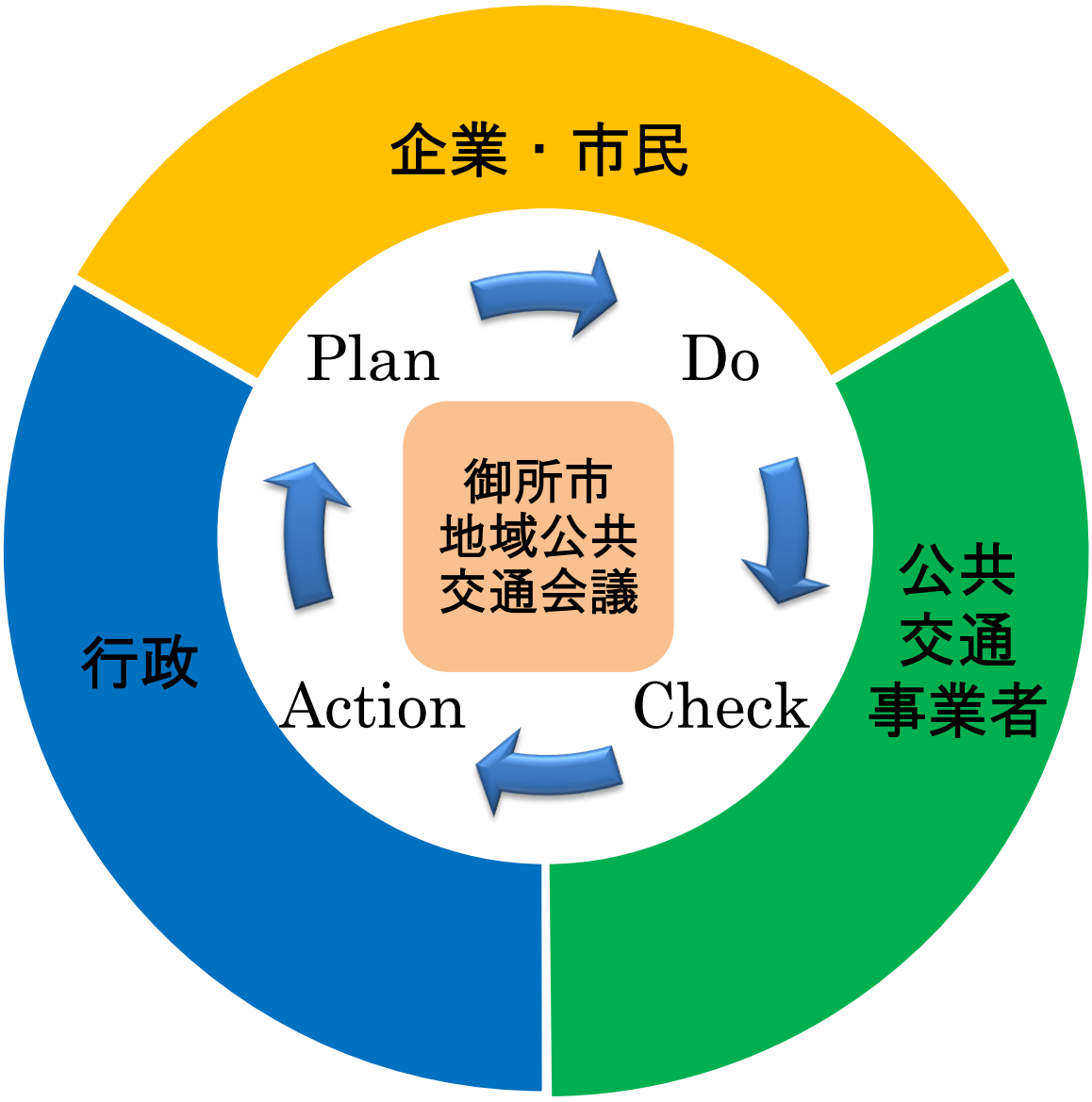
基本方針	事業実施方針	事業内容	実施主体（◎） 推進協力主体（○）	本計画での目標					
				目標Ⅰ	目標Ⅱ	目標Ⅲ	目標Ⅳ	目標Ⅴ	目標Ⅵ
【基本方針Ⅳ】 地域・交通事業者・行政が一体となった公共交通の維持・利用促進	(1) 公共交通の利用を促進するサービスの充実	モビリティ・マネジメントの実施	◎：御所市 ○：国、県、企業・市民	●		●	●	●	
		季節ごとの公共交通乗車イベントの実施	◎：御所市、鉄道事業者 バス事業者	●	●	●	●	●	
		市Webサイトや広報・ポスター等を活用した公共交通に関する情報発信（☆）	◎：御所市、鉄道事業者 バス事業者	●			●	●	●
		お試し乗車券や 乗車体験企画の実施	◎：御所市、鉄道事業者 バス事業者 ○：県		●	●	●	●	●
	(2) 運転免許証 自主返納支援	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		●		●	●	●
		認知活動（PR活動）の実施	◎：御所市、警察					●	●
		市内高齢者自主返納支援事業所数の増加活動	◎：警察 ○：御所市、企業・市民						●
	(3) 地域づくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築	季節ごとの公共交通乗車イベントの実施【再掲：基本方針Ⅳ（1）】	◎：御所市、鉄道事業者 バス事業者	●	●	●	●	●	
		地域住民による各種活動 （アダプトプログラム等）の実施	◎：御所市 ○：企業・市民		●	●		●	
		市職員や市民委員等の育成 （勉強会の実施等）	◎：御所市 ○：県、企業・市民			●			
		バスやタクシーの運転手確保	◎：バス事業者 タクシー事業者 ○：御所市				●		
		定期的なアンケートやワークショップによる意識啓発の実施	◎：御所市 ○：公共交通事業者		●	●		●	

※◇は「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」、☆は「地域公共交通利便増進事業」を指す。
※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取組む組織」、●は「目標に関係する事業」を指す。

１１　計画の達成状況の評価

策定した計画（Plan）を推進するため、行政（国・奈良県・本市・警察等）、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）、企業・市民等の関係者が連携・協力し、事業の実施（Do）、設定した目標の達成状況や結果の評価（Check）を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）を行います。

目標の達成状況や結果の評価については、学識経験者、関係団体・機関の代表者、市民委員等で構成される「御所市地域公共交通会議」を毎年開催し、その場において報告・協議を行うことで管理します。



図：計画の推進体制と進捗管理方法

御所市地域公共交通計画

発 行 日：2023 年(令和 5 年)12 月
一部改訂：2025 年(令和 7 年)2 月
一部改訂：2026 年(令和 8 年)11 月
発 行 者：御所市　企画政策部　企画政策課
〒639-2298　奈良県御所市 1 番地の 3
TEL：0745-62-3001
FAX：0745-62-5425
URL：www.city.gose.nara.jp/3834.html