

現状把握及び重点的な課題への対応方針(地域交通の目指す姿) (令和7年12月時点案)

令和7年度第2回
逗子市地域公共交通活性化協議会
終了後校正版

観点	実現したい移動	現状把握				重点的な課題への対応方針 (地域交通の目指す姿)
		社会経済状況・移動全般	地域公共交通の実態	行政ヒアリング	交通事業者ヒアリング	
①公共交通までの「あと一步」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち ※個々の住民の日常生活・社会生活の視点	公共交通を利用できるようにする手段を提供することで「おでかけ」不便地域・時間を解消し、移動に制約がある人も含め、安心して外出や社会参加できる環境を作る	- 逗子市の高齢化率は全国平均に比べて高く、高齢者の移動支援によって「おでかけ」できることを大きく増やせる - 市内は坂道が多く、高齢者・障害者や子育て世代にとって移動が負担になりやすい - 狭い道路・歩道や坂道・段差が多く、徒歩・自転車の移動に支障が発生	- バスが運行されていない地区においては、自家用車がないと外出が困難 - バス停から離れた地区でタクシーが移動手段として機能	- 保健センターや療育教育総合センターなど、公共交通で行きにくい公的機関が複数存在 - 公的機関等への移動手段が不足していることが、市民の機会損失の発生や移動負担の増大につながっている - 福祉バス(高齢者センター・逗子アリーナ行き)が市民に活用されているが、運行日が限られる - 送迎ボランティアの担い手不足・高齢化が進行 - 市外病院への通院手段が限られている	- バス車両では進入できない区域が存在(高台・谷戸等) - JR東逗子駅はタクシー待機スペースが少なく、タクシー利用者も少ない - 谷戸地区は道が狭く、自宅前までタクシー送迎が行えないことがある - 利用希望が多い時間帯(主に早朝)はタクシー、福祉有償運送ともに予約対応が困難 ※福祉関係者懇談会より	1-1 移動制約者が地域公共交通を利用しやすい環境づくり(駅・停留所アクセス支援、バリアフリー) 1-2 市内の主要施設へのアクセス向上 1-3 目的地施設と連携した外出促進(乗合の促進) 1-4 様々な心身状況等にある移動制約者に対応した交通手段の確保
②頼れる公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまち ※住民+来街者が動くことで、まちが活性化する視点	公共交通の利便性・快適性を高め、自家用車を使えなくても「おでかけ」がもっと楽しくなる環境を作る	- 葉山、鎌倉、横浜、都内などの広域な移動が多くを占め、市外への通勤・通学者が多い - 市内では、逗子駅周辺を起終点とした流動が多い - 海水浴シーズンは逗子海岸や逗子マリナ関連の流動が増加 - 主要道路は混雑度が1.0を超え、交通容量が不足 - 逗子駅周辺は慢性的に渋滞(通過交通、自転車との輻輳、道路幅員の狭さ等)	- 鉄道は主要な交通手段であり、朝夕の通勤通学時間帯を中心に利用 - 市内駅ではJR逗子駅の乗降が最も多く、逗子市民のみならず葉山町民も多く利用(バス・自家用車が主な末端交通) - バスについては、市外路線の利用が多く、市内路線の利用は相対的に少ない - 市内小坪・池子地区でバス利用が比較的多い - バスの多くは逗子駅が起終点であり、逗子駅以外の目的地に行きづらい - タクシー利用は逗子駅周辺を起終点とした利用が多く、特に葉山町関連の移動が多い	- 市外病院への通院手段が限られている(再掲) - 実証実験中のシェアサイクルの利用が増加し、新しい地域交通手段として検討	- 市外バス路線(葉山方面等)では、朝夕のピーク時間帯等に供給を上回る利用がある - バスの運転手不足が深刻化し、利用が多い路線においても減便が進む - 逗子駅付近の交通渋滞により路線バスの遅延が発生、定時性が大きく低下(市民からも、時刻表通りに来ないことが多いため、バスが使いづらいとの声もある)	2-1 地域公共交通のサービス水準維持・見直し(拠点:市内鉄道駅/軸:葉山方面、鎌倉方面、田浦方面、金沢文庫方面) 2-2 既存の地域公共交通サービスの有効活用(情報提供、意識啓発) 2-3 渋滞対策、道路空間の再配分・運用ルール見直し 2-4 過度な自家用車依存からの脱却 ※2-1~2-3の施策の結果として実現されるものであるため、削除
③おでかけを支えるしくみを、安定して続けられるまち	上記2つの観点の実現のために、関係者全員で協力し合い、持続的に「おでかけ」を支える体制を築く	- 逗子市の人口は減少傾向にあり、高齢化が一層進行 - 一方、30~50歳の人口は増加傾向にあり、逗子市の合計特殊出生率は全国平均よりも高い(若年層・子育て世代の定着が課題)	鎌倉・葉山などに繋がる市外路線は利用率が高い一方で、市内循環のバス路線は利用率が低く収益性のバランスが課題	- 送迎ボランティアの担い手不足・高齢化が進行(再掲) - 過去に実証実験を行ったデマンド型乗合タクシーは事業化に至らなかった	- バスの運転手不足が深刻化し、運行の安定確保が難しい - タクシーの運転手不足の影響もあり、深夜~早朝に対応可能なタクシーが少ない	3-1 市内地域公共交通の維持・確保に係る資源の確保(ヒト・モノ・カネ) 3-2 移動充実化を通じた周遊・消費の拡大 3-3 地球環境への悪影響が少なく持続可能な移動手段の活用

