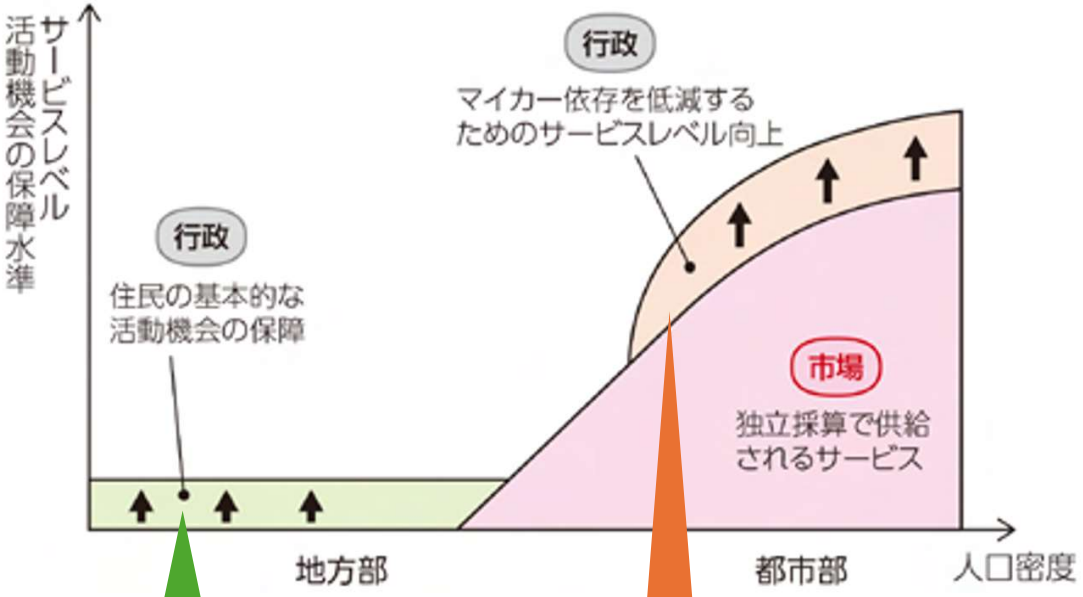
資料4
令和7年度第2回
逗子市地域公共交通活性化協議会
2025年(令和7年)10月30日

現状把握及び重点的に対応すべき方針(地域交通の目指す姿) たたき台

観点	実現したい移動	現状把握				重点的に対応すべき方針(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. 暮らしに必要な移動を守る都市 ～おでかけ不便地域の解消～ ※個々の住民の日常生活の視点	移動に制約がある人も含め、日常生活に必要な移動ができる	• 逗子市の高齢化率は全国平均に比べて高く、高齢者の移動支援が重要 • 市内は坂道が多く、高齢者や子育て世代にとって移動が負担になりやすい • 道路幅員や坂道・段差により徒歩・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	• 保健センターや逗子市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・高齢化が進行している • 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	• 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)
2. 使いやすい公共交通で、人とまちがつながる都市 ～幹線交通の維持と、使いやすさ向上～ ※住民＋来街者が動くことで、まちが活性化する視点	自家用車に頼りすぎることなく、市民や来街者が様々な活動に参加できる	• 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ー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している(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されている • 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・自家用車が主な端末交通) • 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ていため、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ニーズがある • 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 軸・拠点における地域公共交通のサービス維持・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 既存の質の高い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・運用ルールの見直し • 2-4 過度な自家用車依存からの脱却
3. 持続可能な体制の構築 ～地域ぐるみで守り・育てる仕組みづくり～	上記2つの観点の実現のために、関係者全員で地域公共交通を支えていく	• 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・高齢化が進行している(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 地球環境に配慮した持続可能な移動手段の活用

■各観点に係る行政の役割



暮らしに必要な移動を守る都市
～おでかけ不便地域の解消～

サービスレベルで勝負するのではなく、移動に「困り感」がある方に訴求させる
＝公的資金の投入により、市民が住まい、生活を営むための「権利」を確保

使いやすい公共交通で、人とまちがつながる都市
～幹線交通の維持と、使いやすさ向上～

都市の魅力を高める上で理想となるサービスレベル
＝バス事業者の経営判断では限定的になるサービス水準を政策的に維持・増加し、都市の高度化・付加価値向上

（出典）東京市町村自治調査会「多摩・島しょ地域における持続可能な地域公共交通に関する調査研究報告書」（一般財団法人計量計画研究所作成）に加筆