
【参考資料】 地域公共交通計画の施策一覧(令和8年7月時点) 及び検討経過



環境都市部 環境都市課

2026年8月

1. 地域公共交通の目指す姿を実現するための施策及び取組方針の設定



2. 施策について

施策の柱① 様々な移動手段を選べるようにする

施策①-1 地域拠点(駅・停留所等)までの移動手段の提供 ★

- 【背景】 ・ 地形的制約(坂道・狭隘道路)や身体的制約により、バス等でカバーできない「おでかけ」の存在
- 【内容】 ・ “おでかけ不便地域”において、バス・鉄道に乗り継ぐ地域拠点(駅・停留所付近)までの移動手段を地域住民主導で確保する取組へ支援
・ 地域の話し合いを通じて展開される移動手段の提供、地域拠点での地域公共交通への乗降支援等の活動をサポート
・ シニアカーなど、高齢者等も活用可能な小さなモビリティの導入を検討
- 【効果】 ・ 移動に制約がある人も含め、安心して外出や社会参加ができる環境が実現

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
地域住民主導交通に対する支援の制度設計・広報	逗子市						
支援制度の活用・伴走支援	◎市民団体、逗子市						
高齢者等も活用可能な小さなモビリティの活用検討	◎逗子市、シェアモビリティ事業者						

2. 施策について

施策①-2 需要の時間的分散の推進(タクシーの午後利用の推進等) ★

- 【背景】
- ・全般として、朝夕の混雑による利便性低下や、供給人員の偏り等が発生
 - ・タクシーについては、通勤、通院など、朝の時間帯の利用が多く、予約が取れない時間帯が発生
- 【内容】
- ・朝の時間帯に集中する移動需要を分散させるため、交通事業者が行うオフピーク時間帯の地域公共交通利用推進施策の周知
 - ・午後(13～17時など)の比較的利用の少ない時間帯に、タクシー利用者への割引制度を導入することで、朝の移動が必須ではない生活行動を午後時間帯へ移行
- 【効果】
- ・需要の平準化

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
オフピーク施策の周知	◎逗子市、◎交通事業者		→				
タクシー割引制度導入(対象者、時間帯、割引価格等のサービス設計、設備等の準備)	◎逗子市、交通事業者、公的福祉団体(※)		試行実施 →				本格実施 →

(※)公的福祉団体:社会福祉協議会、地域包括支援センター、民生委員などの地域福祉を支える公的な組織

2. 施策について

施策①-3 移動ニーズに合った福祉交通体制づくり、バリアフリー化

- 【背景】
- ・近年、ノンステップバスやスロープ付きの車椅子対応車両等の導入は進展
 - ・一方で、移動制約者の方々にとっては、杖や荷物を持ちながらの乗車が困難であることや、予約へのハードルの高さが乗合運行サービスの利用にあたっての障壁
 - ・タクシー、福祉有償運送、介護タクシー等、使える手段は様々あるが、「どのような時にどのように利用すればよいか分からない」という声も確認(福祉交通と公共交通の使い分けが困難)
 - ・移動制約者の方々にとって重要な移動手段の一つである福祉有償運送は、担い手不足と高齢化が課題
- 【内容】
- ・移動制約者のニーズと供給側の課題等を調査し、適材適所の移動支援が可能な体制づくり
 - ・今後も車両更新時に合わせて、移動制約者に配慮したバリアフリー車両の導入を推進
- 【効果】
- ・移動制約者の方々が、移動をあきらめることなく、制約状況に合った移動手段を選んでもらえる環境の構築

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
関係者との調整、 仕組みの検討、人材確保	◎公的福祉団体、◎福祉有償運送事業者、◎逗子市、交通事業者		情報共有 ■■■■	体制づくり・会合			
車両更新時に合わせた車両のバリアフリー化	◎タクシー事業者、◎バス事業者、逗子市						

2. 施策について

施策の柱② 各移動手段の使いやすさを高める

施策②-1 公共交通運行情報提供 ★

- 【背景】 ・令和7年度に実施した市民アンケート調査では、路線バスの使いにくい点として、「到着時刻が読みにくい」が上位に挙げられ、定時性の確保が必要
- 【内容】 ・バス事業者が進めるGTFS及びGTFS-RTの整備と連携し、運行遅延や接近状況等を反映したリアルタイム性の高いバス運行情報を利用者に提供
・主要な結節点・交通拠点等では、観光客等の初めて本市を訪れる方にも分かりやすい掲示案内の工夫、デジタルサイネージ等によるバス到着情報を「見える化」
- 【効果】 ・待ちに関する不安の軽減や、乗り継ぎの円滑化を推進

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
GTFS及びGTFS-RTの整備、広報	◎バス事業者、逗子市	整備 			広報 		
必要な設備等の設置、掲示案内の工夫	◎バス事業者、逗子市				必要に応じて追加 		

2. 施策について

施策②-2 待ち環境整備

【背景】 ・令和7年度に実施した市民アンケート調査では、高齢になるにつれて、待ち環境の改善(屋根の設置等)を求める声が多い

【内容】 ・施策②-1と連携し、主要な結節点・交通拠点等における屋根等の施設の充実化

【効果】 ・乗り継ぎ負担の軽減、拠点としての利便性や親しみやすさの向上

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
関係者との協議・調整	◎逗子市、バス事業者						
待ち環境整備	◎逗子市、◎鉄道事業者、 ◎バス事業者、◎道路管理者						

2. 施策について

施策②-3 公共交通利用啓発、外出促進の展開

- 【背景】
- ・福祉関係者との懇談会や市民アンケート調査では、予約や乗り継ぎへのハードルの高さやガイドヘルパーの不足の声上がるなど、地域公共交通を使いたくても使えていない人が存在
 - ・自家用車等が主な移動手段という人は、そもそも地域公共交通の利用が選択肢に入っていない可能性があるものの、目的地によっては、地域公共交通を利用した方が利便性増
- 【内容】
- ・地域公共交通を潜在的に利用したい/利用した方がよい層をターゲットに、効果的な情報提供や、乗り方教室の実施など、多方面から利用啓発を推進
 - ・買い物や通院等の生活必須行動に加えて、市や市内で活動する団体が企画するイベント、サロン活動等の楽しいおでかけの目的地となり得る施設と連携した、外出意欲につながる情報発信や仕組みづくり
 - ・既存割引制度の周知を徹底しつつ、乗継割引を検討
- 【効果】
- ・自動車交通から地域公共交通への利用転換、外出意欲の喚起、乗り継ぎ負担の軽減

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
効果的な情報提供方法の検討	◎逗子市、◎交通事業者						
乗り方教室の実施	◎逗子市、◎交通事業者						
目的地施設と連携した取組検討	◎逗子市、イベント主催団体、公的福祉団体		施策①-1とセットで取り組む 				

2. 施策について

施策②-4 シェアサイクルの活用促進

- 【背景】
- ・市民懇談会では、「市内には路線バスが入れない狭隘な道路も多く移動に困っている」、「逗子駅発着で放射状に展開する路線バスが多く、区域をまたがる移動に乗り換えが必要」という状況を確認
 - ・路線バスの最終便後やタクシーの繁忙時間帯など、地域公共交通が利用できない時間帯の移動手段がないという課題も挙げられており、既存交通機関では対応しきれない部分を補完する新たな移動手段が必要
- 【内容】
- ・市内各所に設置されているシェアサイクルポートの拡充及び利用促進
- 【効果】
- ・市民一人ひとりのきめ細かな移動ニーズへの対応
 - ・既存交通機関の利便性を補い、公共交通全体の相乗効果の最大化

To do	実施主体 (◎:複数主体がいる場合の中心的主体)	実施スケジュール(年度別)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
シェアサイクルポートの拡充検討	◎シェアサイクル事業者、逗子市						
シェアサイクルの利用促進	◎シェアサイクル事業者、逗子市						

3. これまでの検討状況

R5～6

- ・ グリーンスローモビリティによる実証実験をR6予算に提案するものの、市議会で予算否決
- ・ 全市的に地域特性や課題をしっかりと把握した上で施策検討するために、実証実験から入るのではなく、地域公共交通計画を策定する方針に変更
- ・ 先行して、社会福祉協議会、包括支援センターや、市民団体等へ高齢者移動に関する困りごとの調査を実施
- ・ 「地域公共交通活性化協議会」を設置し、令和6年2月に第1回協議会を開催。部会規約や今後のスケジュール等を議論

R7

R5～6で収集した定性データをベースに
庁内アンケート・ヒアリング調査で実態を把握

上位関連計画との接続性も踏まえ、
地域交通の目指す姿を仮説として設定

仮説検証(定性的)

- ・ 交通事業者ヒアリング
 - ・ 市民懇談会の開催
 - ・ 福祉懇談会の開催
- 担い手確保
(意識醸成)

↓ 定性的な情報を定量データで確認

仮説検証(定量的)

- ・ 社会経済データの整理
- ・ モビリティデータの整理
- ・ 住民アンケート調査

地域公共交通の目指す姿の明確化
上位計画との整合性や地域特性、課題等を踏まえ、地域公共交通が目指す姿を明確化した

現状把握	地域公共交通の目指す姿
個別の「おでかけ」ニーズに既存の公共交通が対応できていない ・ 地形的制約(坂道・狭路)や身体的制約により、バス等でカバーできない「おでかけ」が存在 「おでかけ」が自家用車に依存しておりまとまった移動需要を円滑・効率的に運びきれない ・ 通勤通学・駅周辺での活動・観光やイベント等によるまとまった需要も自家用車で個別に輸送 地域交通を持続的に運営するための基盤が整っていない ・ 運転手不足・人口減少等により、サービスを続けていく体制確保が困難	①地域公共交通までの「あと一歩」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち ・ 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 ②使いやすい地域公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまち ・ 自家用車でなくても「おでかけ」がもっと楽しくなる環境を作る ③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち ・ 住民、利用者、交通事業者、行政、その他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

施策及び取組方針の設定

目指す姿を実現するために必要となる施策及び取組方針を設定した

施策の名称・実施主体	施策の目的・効果	実施の時期・回数	実施の場所・範囲	実施の方法・手段	実施の予算・費用
1. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	1. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
2. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	2. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
3. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	3. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
4. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	4. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
5. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	5. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
6. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	6. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
7. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	7. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
8. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	8. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
9. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	9. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する
10. 地域公共交通の活性化	地域公共交通の活性化を図る	令和6年度～令和7年度	全市域	バス・タクシー・自転車・歩行者の連携を促進する	10. 地域公共交通の活性化を図るための施策を実施する

R8

- ・ 施策事業の具体的検討、評価方法の検討
- ・ 地域公共交通計画の策定
- ・ 「地域公共交通活性化協議会(3回開催)」および「交通戦略部会(3回開催)」の開催

4. 地形情報を踏まえたバス・鉄道カバー圏域

- 公共交通のカバー圏域から外れる地域は限定的であるが存在。
- 公共交通のカバー圏域内であるが、バスの利用が難しい(バス停までの高低差が大きい、バス便数が少ない)地域も存在。

■ 地形情報 × 鉄道・バス便数 × 鉄道・バスのカバー圏域

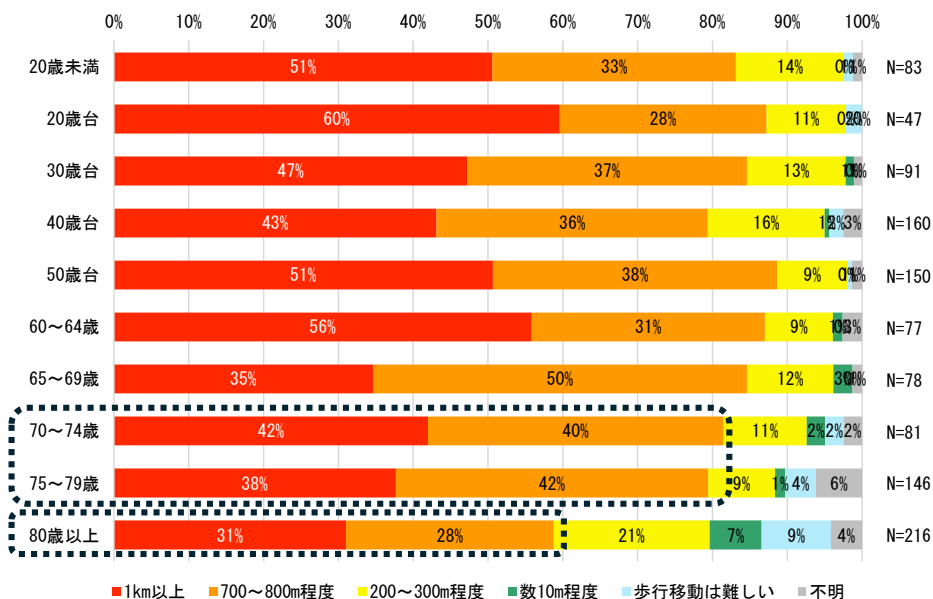


(出典) 鉄道・バスルート・停留所・行政区域:国土数値情報、道路網・建築物:数値地図、標高:G空間情報センター(神奈川県 横浜南部、湘南、横須賀三浦3次元点群データ)、バス・鉄道便数:各事業者HP

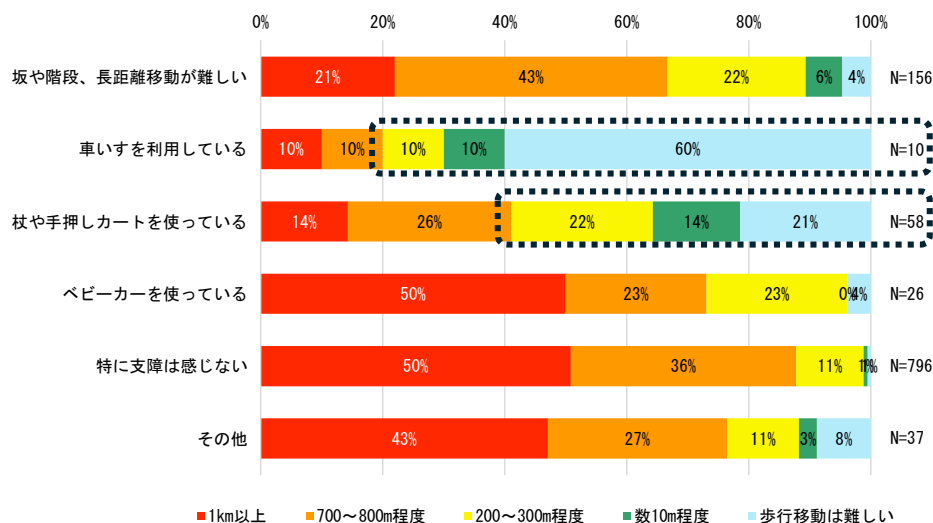
5. 市民アンケート調査結果－移動制約者の実態

- 70代の8割、80歳以上の過半数が、700m以上の距離を歩行可能。
- 移動制約者に着目すると、車いすを利用している人の8割、杖や手押しカートを使っている人の約6割が、300m以下が歩行の限界距離。⇒バス停までのアクセスに課題を抱える方々

■ 年代別の歩行許容距離



■ 移動制約別の歩行許容距離



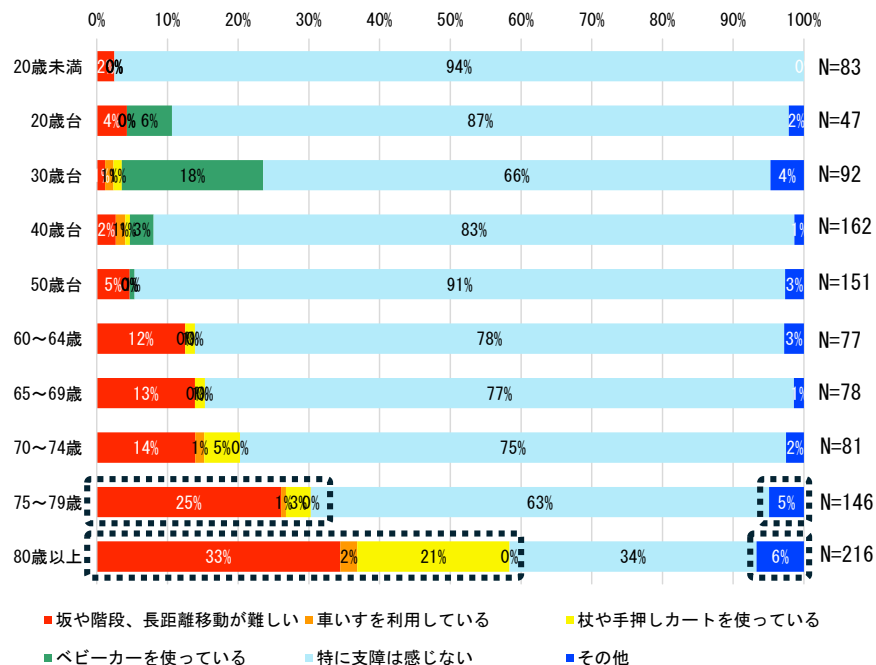
※1 歩行許容距離：普段、目的地まで歩いて移動する距離

※2 移動制約者：問4-7で、「坂や階段、長距離移動が難しい」、「車いすを利用している」、「杖や手押しカートを使っている」、「ベビーカーを使っている」、「その他」と回答した方。以降、同様の定義とする。

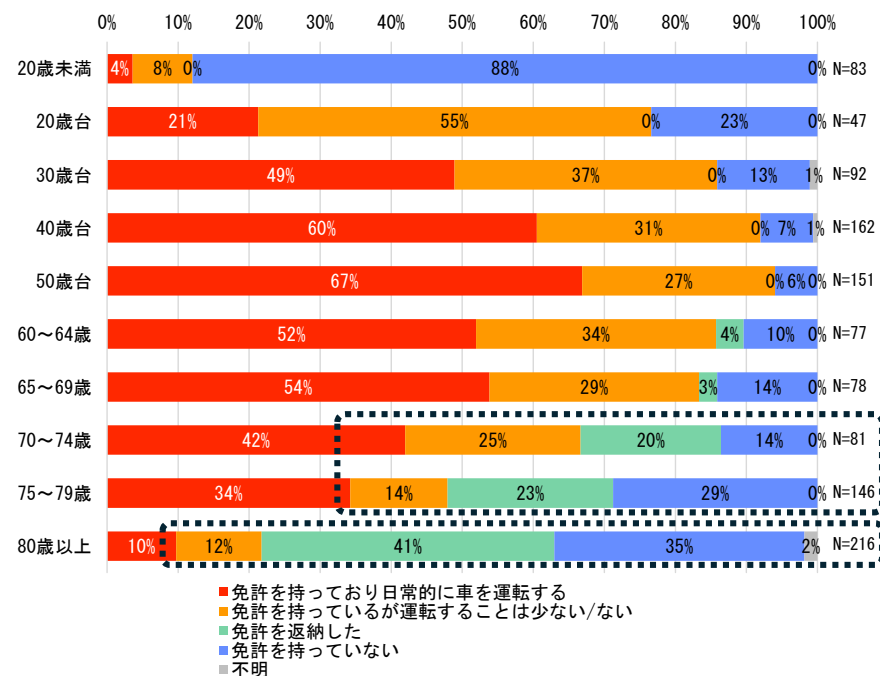
5. 市民アンケート調査結果－移動制約者の実態

- ・ 75～79歳の4割以上、80歳以上の6割以上が、何らかの移動制約あり。
- ・ ベビーカーの利用は20～40代が中心。
- ・ 70代の6割程度、80歳以上の9割弱が、免許を持っていないか、持っていても運転することが少ない。
⇒ 地域公共交通の利用の可能性が高い層

■ 年代別の移動制約者割合



■ 年代別の運転免許保有状況



6. バス利用状況の整理

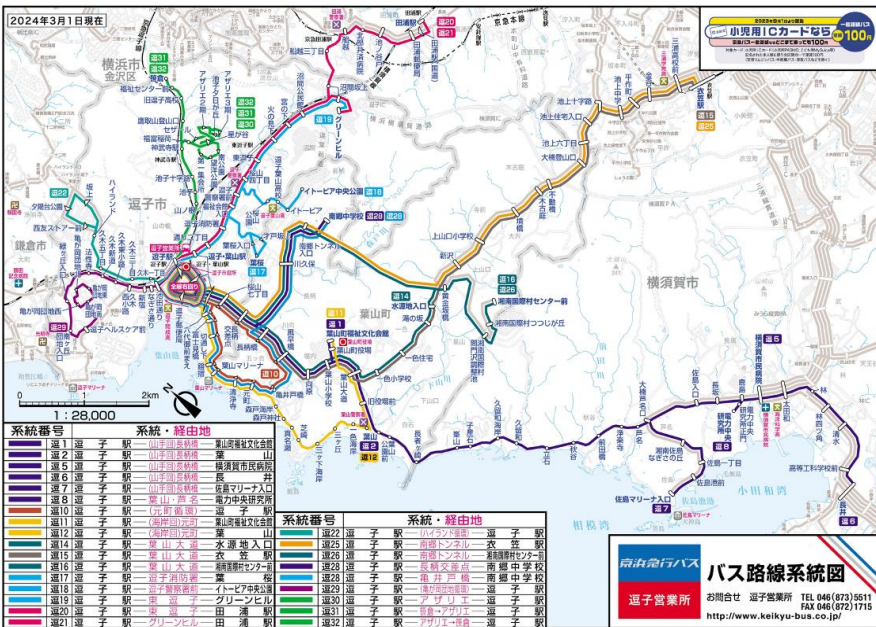
- ・ 逗子市と葉山町や鎌倉市を結ぶバス路線の利用が多く、葉桜系統は乗車密度・運賃収入が特に高い傾向にある。
- ・ 一方、逗子市内を結ぶ路線(亀ヶ岡、ハイランド等)は乗車密度が少なく、定期率が低い影響もあり、運賃収入は少ない傾向にある。

■ 系統番号別バス運行実績情報 (運輸局 事業報告書より)

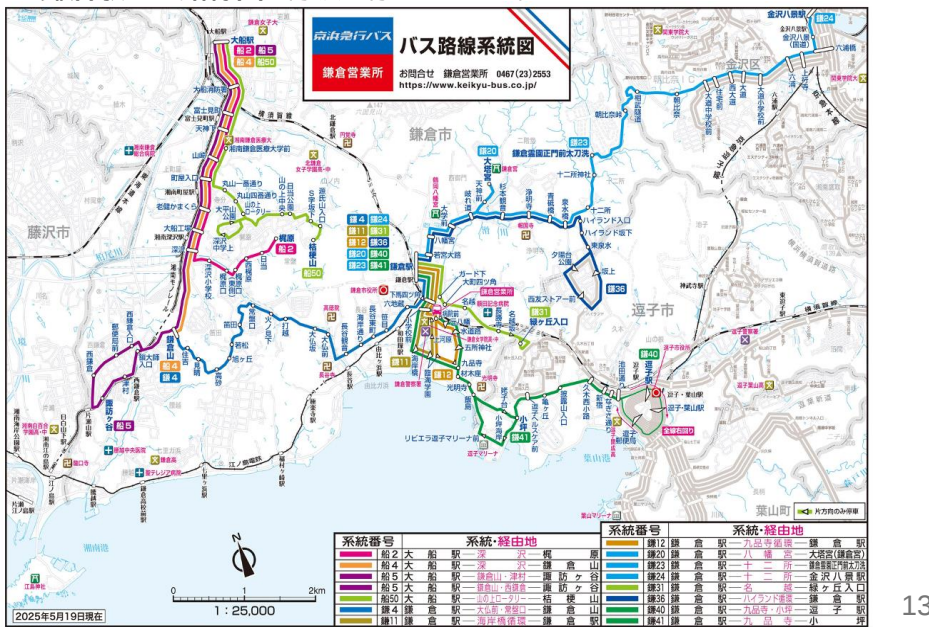
※平均乗車密度は、1便あたりにバスに乗車した乗客数を系統全線の距離で均した値。
逗29、逗30～32は小型バスを利用してあり、他路線に比べて乗車定員が少ない。

系統番号	起終点	往復走行距離 (km)	往復運行回数 (回)	輸送人員 (人)	R6実績				定期率(%)
					1人平均乗車キロ(km)	平均乗車密度(人)	走行キロ1km 当たり運送収入(円)		
逗1～8	逗子駅⇨葉山・横須賀(山手回)	140	118	2,698,208	5.5	18.4	785	41.5%	※逗4・逗7はR5年3月1日系統廃止
逗10～12	逗子駅⇨葉山(海岸回)	39	65	1,378,603	3.3	16.3	975	23.6%	
逗15	逗子駅⇨衣笠駅	25	35	1,049,321	4.3	10.6	506	39.8%	市内路線は相対的に ・ 平均乗車密度が少ない ・ 運賃収入が少ない ・ 定期率が低い
逗14・16・25・26	逗子駅⇨湘南国際村	71	27	376,319	5.4	13.7	604	31.6%	
逗17	逗子駅⇨葉桜	4	51	632,224	1.9	16.0	1,396	39.1%	
逗18	逗子駅⇨イトーピア	7	33	360,014	2.5	13.3	866	44.9%	
逗19	逗子駅⇨グリーンヒル	9	32	222,836	2.5	7.1	515	24.7%	タクシーデータで比較的 移動量が多いと認められ た東逗子駅周辺バス停の 利用がどの程度かは不明
逗20・21	逗子駅⇨田浦駅	30	30	167,307	2.6	5.5	388	23.7%	
逗22	逗子駅⇨ハイランド(循環)	14	34	246,631	3.0	9.9	701	27.1%	
逗28	逗子駅⇨南郷中学校	22	8	49,453	3.0	5.4	330	23.5%	
逗29 (小型バス)	逗子駅⇨亀ヶ岡団地(循環)	19	26	155,476	3.5	5.9	300	22.9%	※鎌36以外は逗子市外路線 バス乗車密度は高いもの の、小坪地区の利用がど の程度かは不明
逗30～32 (小型バス)	逗子駅⇨アザリエ	47	26	149,641	2.5	5.4	387	9.1%	
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇨ハイランド(循環)	107	239	2,350,858	2.8	12.3	847	21.5%	
鎌31	鎌倉駅⇨緑ヶ丘入口	4	53	439,877	1.4	8.1	994	20.9%	
鎌40・41	鎌倉駅⇨小坪・逗子駅	19	60	1,286,112	2.6	13.5	971	19.3%	

■ 逗子駅バス路線図 (京浜急行バスHPより)



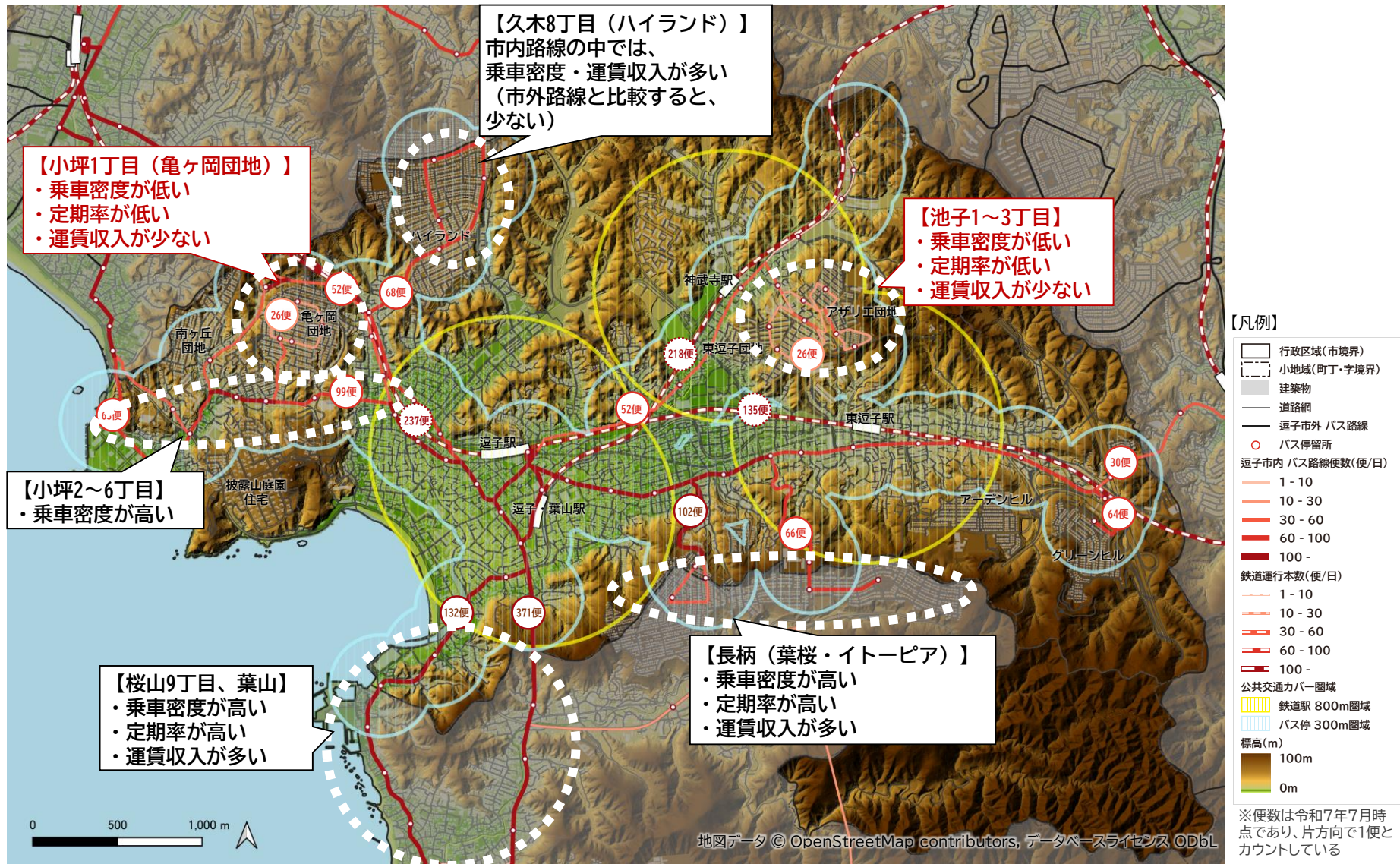
■ 鎌倉駅バス路線図 (京浜急行バスHPより)



6. バス利用状況の整理

- ・ 逗子市と葉山町や鎌倉市を結ぶバス路線の利用が多く、葉桜系統は乗車密度・運賃収入が特に高い傾向にある。
- ・ 一方、逗子市内を結ぶ路線(亀ヶ岡、ハイランド等)は乗車密度が少なく、定期率が低い影響もあり、運賃収入は少ない傾向にある。

■ バス利用状況



6. バス利用状況の整理

- ・ 10年間(H26～R6)の人口と輸送人員を市内路線で比較すると、人口減少以上に輸送人員が減少している路線が多い。
- ・ 年齢別で見ると、現役世代の減少により輸送人員が減少の可能性はあるものの、それ以上に輸送人員減の路線あり。

■ 人口と輸送人員の系統別比較(H26→R6)

系統番号	起終点	対象地区	年齢	人口（人）			輸送人員計（人）			系統内の主な廃止路線
				H26	R06	変化率	H26	R06	変化率	
逗1・2・4～8	逗子駅⇄葉山・横須賀（山手回）	-	全年齢計	-	-	-	2,991,266	2,698,208	-9.8%	逗4_往復（H29）,直行・急行_湘南佐島なぎさの丘(R2),逗4_往路・逗7（R5）廃止
逗10～12	逗子駅⇄葉山（海岸回）	-	全年齢計	-	-	-	1,672,504	1,378,603	-17.6%	
逗15（逗14）・汐16・衣13・衣14	逗子駅⇄衣笠駅	-	全年齢計	-	-	-	1,151,771	1,049,321	-8.9%	衣13・衣14(H26) 廃止
逗13・16・25・26（逗14）	逗子駅⇄湘南国際村	-	全年齢計	-	-	-	437,018	376,319	-13.9%	逗13（H27）廃止
逗17	逗子駅⇄葉桜	桜山六丁目	全年齢計	1,707	1,615	-5.4%	654,386	632,224	-3.4%	※長柄地区を含めると、-2.1%の人口減少
逗18	逗子駅⇄イトーピア	-	全年齢計	-	-	-	390,588	360,014	-7.8%	
逗19	逗子駅⇄グリーンヒル	沼間五丁目	全年齢計	1,242	1,181	-4.9%	258,526	222,836	-13.8%	
逗20・21	逗子駅⇄田浦駅	-	全年齢計	-	-	-	348,344	167,307	-52.0%	逗20（船越から復路）（R2）廃止
逗22	逗子駅⇄ハイランド（循環）	久木八丁目	全年齢計	3,584	3,439	-4.0%	424,557	246,631	-41.9%	
逗28	逗子駅⇄南郷中学校	-	全年齢計	-	-	-	56,885	49,453	-13.1%	
逗29	逗子駅⇄亀ヶ岡団地（循環）	小坪一丁目	全年齢計	2,716	2,545	-6.3%	244,445	155,476	-36.4%	
逗30～32	逗子駅⇄アザリエ	池子二・三丁目	全年齢計	5,452	5,022	-7.9%	249,902	149,641	-40.1%	
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇄ハイランド（循環）	久木八丁目	全年齢計	3,584	3,439	-4.0%	3,043,686	2,350,858	-22.8%	臨時急行_鎌倉駅⇄ハイランド循環（H26）,下馬四ツ角3系統の臨時便（H29）廃止
鎌30・31	鎌倉駅⇄緑ヶ丘入口	小坪七丁目	全年齢計	1,128	1,051	-6.8%	553,754	439,877	-20.6%	（臨時）鎌30_往路、（臨時）鎌31_往路（R3）,鎌30_往復（R4）廃止
鎌40・41	鎌倉駅⇄小坪・逗子駅	小坪二～六丁目	全年齢計	4,475	3,925	-12.3%	1,544,853	1,286,112	-16.7%	急行_鎌倉駅⇄リビエラ逗子マリーナプラザ前（R1）,鎌40_往路、鎌41_往路（R4）

■ 人口と輸送人員の系統別・年齢別比較(H26→R6)

系統番号	起終点	対象地区		人口（人）			輸送人員計（人）		
				H26	R06	変化率	H26	R06	変化率
逗17	逗子駅⇄葉桜	桜山六丁目	全年齢計	1,707	1,615	-5%	654,386	632,224	-3.4%
			0～19	293	249	-15%			
			19～74	1,060	1,004	-5%			
			75～	353	349	-1%			
逗19	逗子駅⇄グリーンヒル	沼間五丁目	全年齢計	1,242	1,181	-5%	258,526	222,836	-13.8%
			0～19	204	173	-16%			
			19～74	841	726	-14%			
			75～	196	261	33%			
逗22	逗子駅⇄ハイランド（循環）	久木八丁目	全年齢計	3,584	3,439	-4%	424,557	246,631	-41.9%
			0～19	591	548	-7%			
			19～74	2,072	1,960	-5%			
			75～	914	880	-4%			
逗29	逗子駅⇄亀ヶ岡団地（循環）	小坪一丁目	全年齢計	2,716	2,545	-6%	244,445	155,476	-36.4%
			0～19	434	365	-16%			
			19～74	1,780	1,619	-9%			
			75～	499	531	6%			
逗30～32	逗子駅⇄アザリエ	池子二・三丁目	全年齢計	5,452	5,022	-8%	249,902	149,641	-40.1%
			0～19	780	735	-6%			
			19～74	3,663	3,090	-16%			
			75～	1,003	1,103	10%			

（出典） 人口は住民基本台帳をベースに主目的地ベースで集計。年齢別人口は国勢調査(H27・R2)を用いて案分により推計。輸送人員は、京急バス輸送実績報告書(H26～R6)より整理。

7. 地域公共交通の目指す姿の明確化

現状把握

個別の「おでかけ」ニーズに
既存の公共交通が対応できていない

- 地形的制約(坂道・狹隘道路)や身体的制約により、バス等でカバーできない「おでかけ」が存在

「おでかけ」が自家用車に依存しており
まとまった移動需要を円滑・効率的に
運びきれていない

- 通勤通学・駅周辺での活動・観光やイベント等によるまとまった需要も自家用車で個別に輸送

地域交通を持続的に運営するための
基盤が整っていない

- 運転手不足・人口減少等により、サービスを続けていく体制確保が困難

地域公共交通の目指す姿

①地域公共交通までの「あと一步」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち

- 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

②使いやすい地域公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまち

- 自家用車でなくても「おでかけ」がもっと楽しくなる環境を作る

③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち

- 住民、利用者、交通事業者、行政、その他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

- **目的**によってODが大きく異なる。



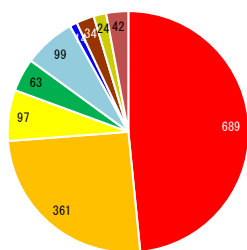
(出典) 鉄道・バスルート・行政区域:国土数値情報、流動数:市民アンケート調査結果、バス・鉄道便数:各事業者HP

(参考)市民アンケート調査結果－移動目的別の目的地集計結果(買物)

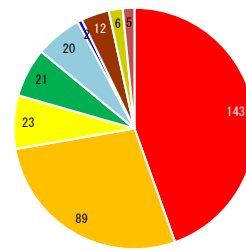
- 買物に関して、オーケー逗子店及びヨークフーズ東逗子店は、市内全地区からの利用あり。特にヨークフーズ東逗子店については、池子アザリエ地区から一定の利用があり、ヒアリング結果とも一致。(移動制約者も、同様の傾向あり)



地図データ © OpenStreetMap contributors, データベースライセンス ODbL



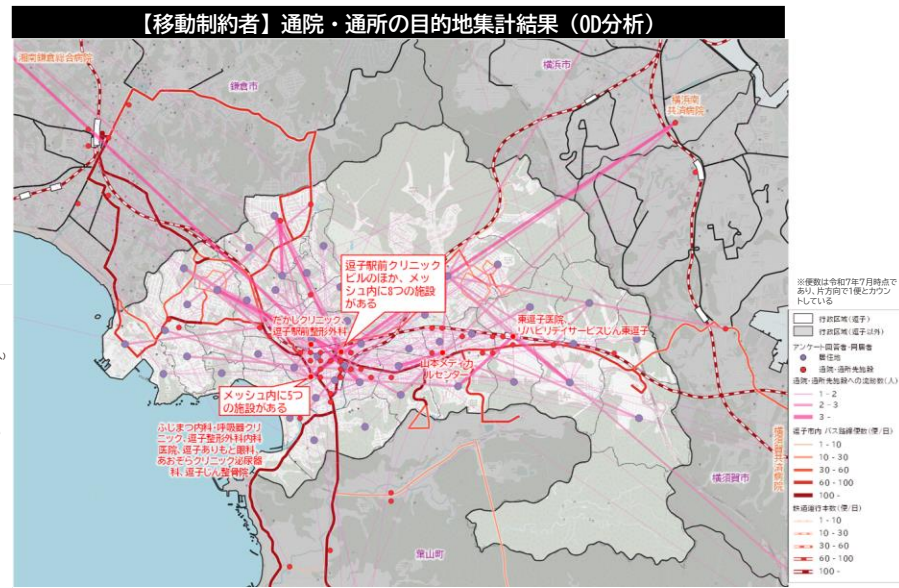
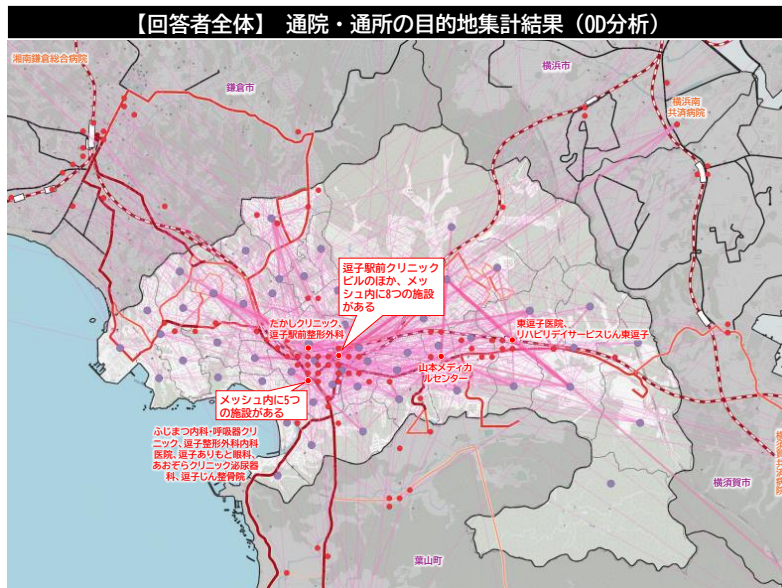
- ・オーケー逗子店
- ・ヨークマート(ヨークフーズ東逗子店)
- ・スズキヤ逗子駅前店
- ・西友逗子ハイランド店
- ・その他市内商業施設
- ・市外(葉山方面)
- ・市外(鎌倉方面)
- ・市外(横須賀方面)
- ・市外(横須賀方面)



- ・オーケー逗子店
- ・ヨークマート(ヨークフーズ東逗子店)
- ・スズキヤ逗子駅前店
- ・西友逗子ハイランド店
- ・その他市内商業施設
- ・市外(葉山方面)
- ・市外(鎌倉方面)
- ・市外(横須賀方面)
- ・市外(横須賀方面)

(参考)市民アンケート調査結果－移動目的別の目的地集計結果(通院)

- ・ **通院**に関して、**居住地と離れた様々な場所に通院**しており、ヒアリング結果とも一致(居住地に関係なく長年のかかりつけ医や医師との相性から、通院先を選択する傾向を、ヒアリングで聞取り)



地図データ © OpenStreetMap contributors, データベースライセンス ODbL