逗子市地域公共交通計画
（素案）

★：地域交通法上、定める必要がある項目

令和8年 10 月 25 日時点
（意見交換会版）
逗子市

目次

1. この計画が目指すまちと暮らし 1

1.1 この計画が目指すまちと暮らし 1

1.2 地域公共交通計画策定の背景と目的 2

2. 逗子市の地域公共交通の現状と課題 4

2.1 現状と課題①：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 4

2.2 現状と課題②：「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 7

2.3 現状と課題③：地域公共交通を持続的に運営するための基盤が整っていない 13

3. 地域公共交通の目指す姿 14

3.1 逗子市が目指す地域公共交通の姿 14

3.2 逗子市が目指す地域公共交通の将来ネットワークイメージ 19

4. 目指す姿を実現するための基本方針 ★ 20

5. 計画の位置付け、区域、期間 21

5.1 地域公共交通計画の位置付け 21

5.2 計画の区域 ★ 21

5.3 計画の期間 ★ 21

6. 施策・事業 ★ 22

6.1 「施策の柱①：様々な移動手段を選べるようにする」に位置付ける施策 23

6.2 「施策の柱②：各移動手段の使いやすさを高める」に位置付ける施策 27

6.3 「施策の柱③：ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする」に位置付ける施策 30

6.4 施策の実施スケジュール 32

7. 評価指標の設定 ★ 35

7.1 「施策の柱①：様々な移動手段を選べるようにする」に位置付ける評価指標 36

7.2 「施策の柱②：各移動手段の使いやすさを高める」に位置付ける評価指標.....39
7.3 「施策の柱③：ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする」に位置付ける評価指標.....41

8. 計画の推進・評価・改善 ★ 44
8.1 計画の推進体制 44
8.2 PDCA サイクルによる評価・検証.....46

資料編

1. 策定の経緯等 49
1.1 策定体制 49
1.2 策定までの経緯.....51

2. 実態・ニーズ調査の実施概要 52
2.1 モビリティデータの分析結果.....52
2.2 庁内ヒアリング調査結果.....64
2.3 地域公共交通に関する市民アンケート.....68
2.4 市民懇談会 80
2.5 福祉懇談会 81
2.6 関係者ヒアリング等.....83
2.7 目指す姿の設定経緯 84

3. 進捗状況評価シート 87

1. この計画が目指すまちと暮らし

1.1　この計画が目指すまちと暮らし



※現行のイラストは
サンプルであり、今後、
作成予定です。

　この計画が目指すのは、単に公共交通を維持することではありません。子どもが親の送迎に頼りすぎることなく学びや活動の機会を得られること。
高齢になっても住み慣れた地域で安心して過ごせること。そして、誰もが自分にあった移動手段を選び、やりたいことを実現できること。
　――それが、この計画の出発点です。
もちろん、自家用車が必要な場面はあります。しかし、日常の中で地域公共交通を上手に使い、移動の仕方を工夫することは、人や地域と接する機会を広げ、
まちで過ごす時間や暮らしそのものを豊かにします。
また、地域公共交通は、市や鉄道・バス・タクシー等の事業者だけがつくるものではありません。市民一人ひとりが、今ある交通を上手に使い、必要なところでは自らつくる側として関わることが大切です。公共交通、徒歩、自転車、新たなモビリティなどを状況に応じて組み合わせながら、
みんなで使い、つくり、より良いものへ育てていくことで、「おでかけを支え、やりたいことをあきらめないまち」を目指します。

1.2　地域公共交通計画策定の背景と目的

(1)　地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものとして、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、作成する法定計画です。単なる移動手段の維持・確保に向けた計画ではなく、地域の将来像の中で移動することの価値を捉え、地域でその実現を支えるために作成する計画です。

(2)　計画策定の背景と目的

本市では、JR 逗子駅や京浜急行電鉄逗子・葉山駅を起点に、放射状に公共交通網が形成され、その多くが片道 30 本／日以上の運行回数となっており、地域公共交通の利便性は比較的高いと言えます(図 1)。しかしながら、都内にも通勤・通学しやすい一方で、海と山に囲まれ、自然環境の豊かさにも恵まれる地形条件から、高台では昭和 30～40 年代以降、住宅団地が数多く開発され、路線バスが団地内に進入できない地域もあります。また、近年は、運行事業者の担い手不足等に起因した一部路線の減便も生じています。

このような状況から、令和3年度には、アーデンヒル地区においてデマンド型乗合タクシーの実証運行を実施したほか、自治会等にグリーンスローモビリティ(※1)を貸出す導入実証実験を行うための予算を含む令和6年度予算を提案するも、実現に至らなかったなど、市全体のビジョンが定まらない中、個別地域の取組みが先行していました。

このように、これまでの逗子市の地域公共交通は、事業者の経営判断や地域ごとの取組みに頼ってきました。その結果、移動に困っている人が十分に把握できず必要な支援が届かないという課題が生じています。それらを解決するためには、まずは市全体で客観的なデータに基づく現状診断を行った上で、優先事項を定め、計画・実行・検証を行っていくことが重要です。また、移動に関する課題は地域や個人によって異なり、地域公共交通計画の作成にあたっては、それぞれの立場で抱える困難や制約を可視化し、認識を共有した上で解決策を模索することが必要となります。

そこで、令和 6 年 12 月に逗子市地域公共交通活性化協議会を設置し、市民、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、福祉関係者、学識経験者、国・県・市など、様々な立場の構成員が一堂に会し、本市の地域公共交通の目指す姿について話し合い、令和8年 12 月に「逗子市地域公共交通計画(以下、本計画という)」を策定しました。

なお、計画に施策を位置付け、協議会で関係者が協議・合意することにより、地域公共交通の確保・維持や利便性向上などに関する国の支援制度を活用できる場合があります。支援の対象や要件は制度ごとに異なり、計画の策定のみで支援が決まるものではありませんが、本計画を基礎として、必要な制度の活用を検討します。

---

[1] グリーンスローモビリティ: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、その車両も含めた総称のことを指す。

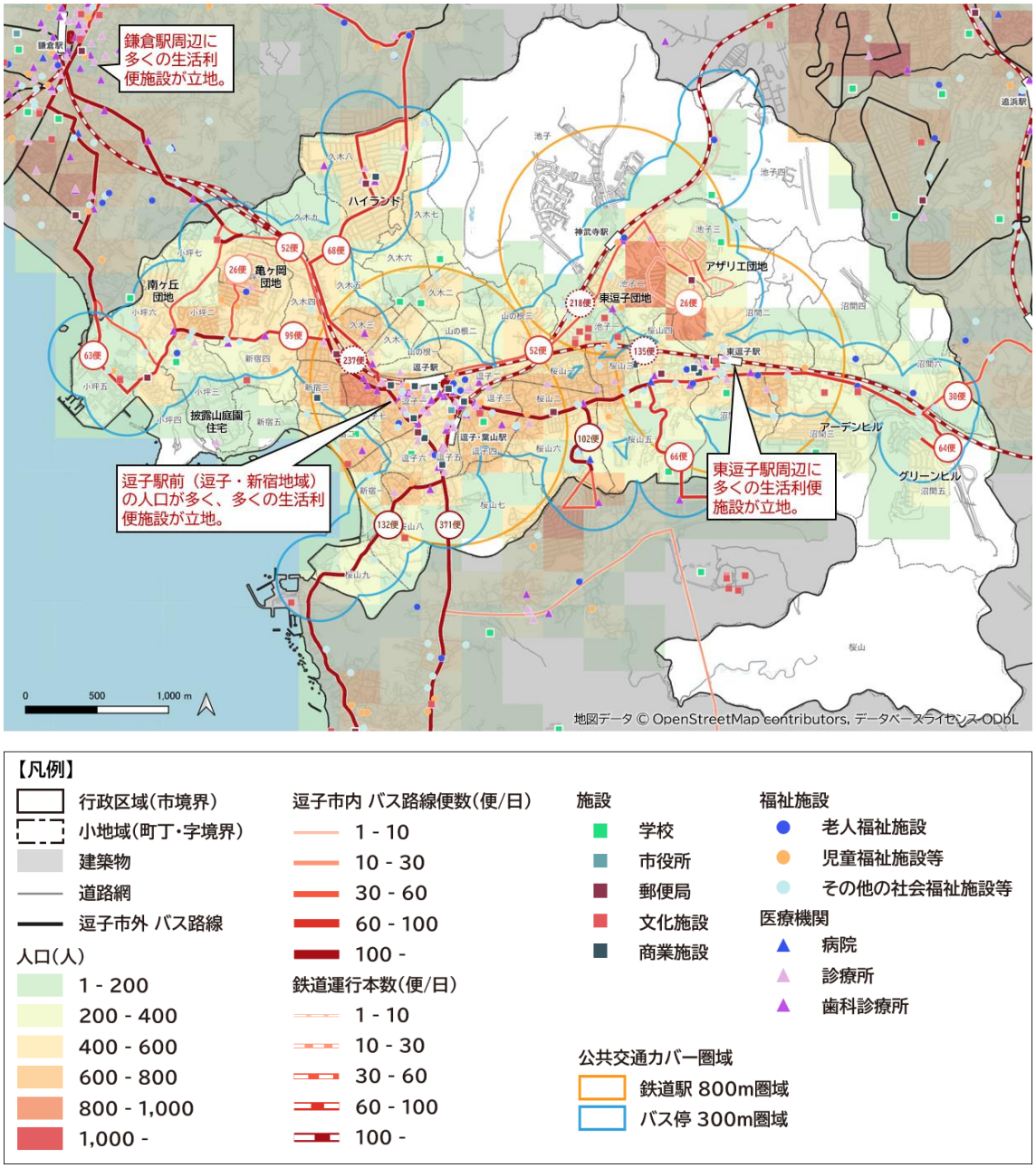


図 1　逗子市の地域公共交通と施設分布・人口集積状況

【出典】人口：国勢調査、鉄道・バスルート・行政区域・福祉施設・医療機関：国土数値情報、道路網・建築物・施設（学校・市役所・郵便局・文化施設）：数値地図、商業施設：逗子市立地適正化計画および Google マップ

※便数は令和7年 7 月時点であり、片方向で 1 便とカウントしている。

2. 逗子市の地域公共交通の現状と課題

2.1　現状と課題①：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

①－1 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

本市では、市街地の広範囲が地域公共交通のカバー圏域となっており、広大な公共交通空白地域は存在しませんが、地域内の高低差が大きい地域や、バスの便数が相対的に少ないか、バス停までの距離が離れた地域もあります（図 2）。このような地形的制約（坂道・狭あい道路）のある地域では、地域住民の買物や通院といった日常生活や、趣味・娯楽等の社会生活における移動に加え、観光旅客等の本市を来訪する者の移動（本計画では、これらの移動を総称して「おでかけ」という）がしにくく、外出や社会参加の機会を損ねている可能性があります。

本計画では、このような地域を「おでかけ不便地域」と定義し、駅や停留所からの単純距離では測ることができない不便さの解消を図っていく必要があると考えます。

こうした地域では、日常の移動に自家用車が欠かせない場合もあり、免許返納後の移動手段への不安が、返納をためらう要因となっているとの声も聞かれました。

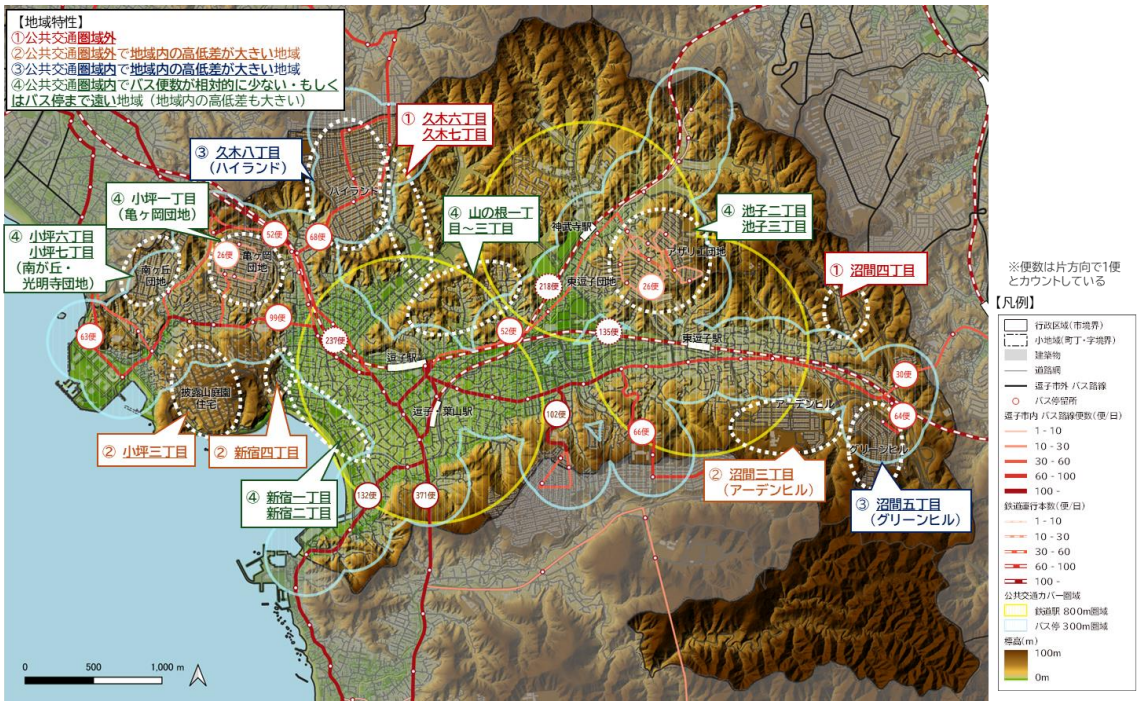


図 2　地形情報×鉄道・バス便数×鉄道・バスのカバー圏域

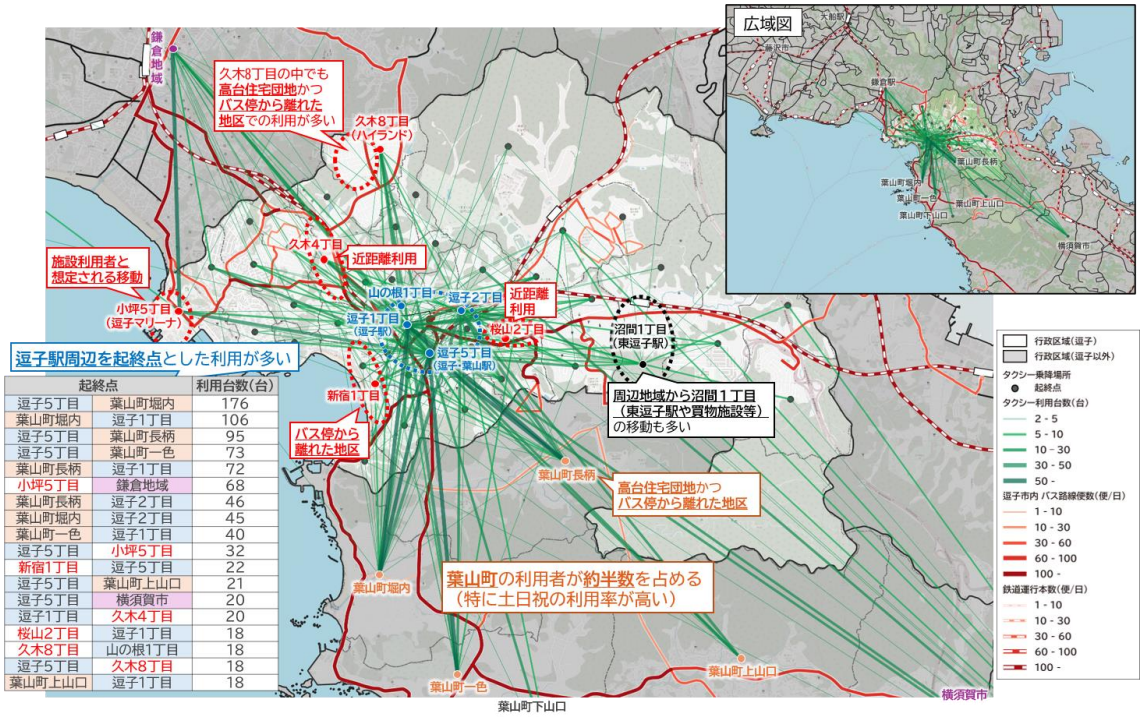
【出典】鉄道・バスルート・停留所・行政区域：国土数値情報、道路網・建築物：数値地図、標高：G 空間情報センター（神奈川県 横浜南部、湘南、横須賀三浦 3 次元点群データ）、バス・鉄道便数：各事業者 HP より整理

※便数は令和7年 7 月時点であり、片方向で 1 便とカウントしている。

①−2　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

町丁目単位のタクシー利用状況を見ると、逗子駅周辺（逗子 1・2・5丁目）と葉山町（堀内、長柄、一色）や鎌倉市と小坪5丁目の利用が特に多くなっています。

市内の移動に着目すると、逗子駅周辺と小坪5丁目、久木 4・8 丁目、新宿 1 丁目、桜山2丁目の利用が特に多い状況です。その他、沼間1丁目（東逗子駅）は周辺地域からの駅及び買物と想定される利用者が多い傾向があります。



起終点		利用台数（台）
逗子5丁目	葉山町堀内	176
葉山町堀内	逗子1丁目	106
逗子5丁目	葉山町長柄	95
逗子5丁目	葉山町一色	73
葉山町長柄	逗子1丁目	72
小坪5丁目	鎌倉地域	68
葉山町長柄	逗子2丁目	46
葉山町堀内	逗子2丁目	45
葉山町一色	逗子1丁目	40
逗子5丁目	小坪5丁目	32
新宿1丁目	逗子5丁目	22
逗子5丁目	葉山町上山口	21
逗子5丁目	横須賀市	20
逗子1丁目	久木4丁目	20
桜山2丁目	逗子1丁目	18
久木8丁目	山の根1丁目	18
逗子5丁目	久木8丁目	18
葉山町上山口	逗子1丁目	18

図 3　町丁目単位のタクシー利用状況（逗子市・葉山町拡大）

【出典】鉄道・バスルート・行政区域：国土数値情報、タクシー：GO 利用者データ（駅タクシー乗り場、電話による配車データは含まない）、バス・鉄道便数：各事業者 HP

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

※便数は令和7年 7 月時点であり、片方向で 1 便とカウントしている。

※タクシー利用者数は往復合計で整理

①－3　身体的な制約によって、バス等が利用できない人がいる

市民アンケート調査結果によると、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という回答が得られており、比較的元気な高齢者が多いと考えられます。一方で、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と回答していることから、自宅からバス停までのアクセスに課題を抱える方々も一定数みられます。

年代別では、75～79 歳の 4 割以上、80 歳以上の 6 割以上が、移動にあたって何らかの制約があると回答しています。また、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状況です。このような方々は、おでかけに際し、地域公共交通が必要不可欠であると考えられます。

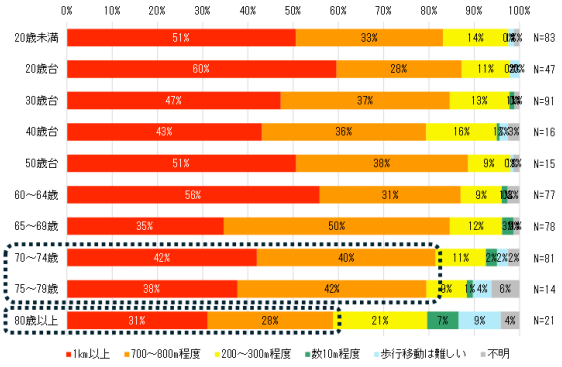


図 4　年代別の歩行許容距離

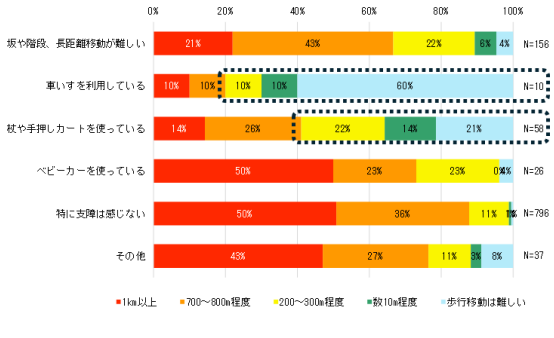


図 5　移動制約別の歩行許容距離

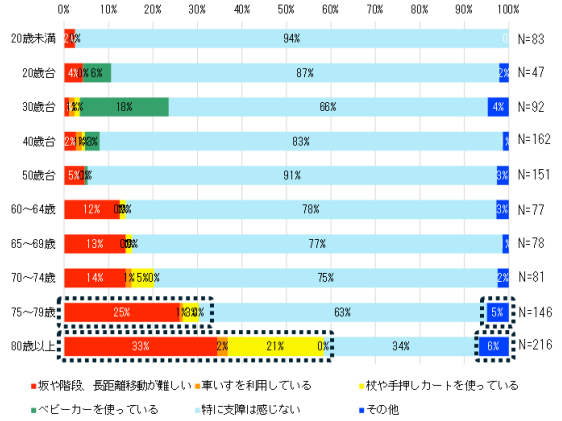


図 6　年代別の移動制約者割合

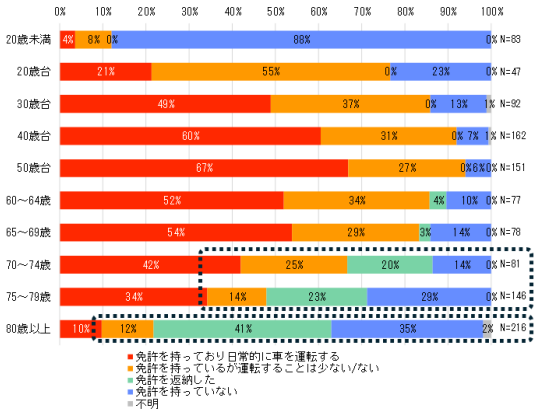


図 7　年代別の運転免許保有状況

【出典】令和7年度 逗子市市民アンケート調査結果

※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：普段の歩行時の状況に関する設問で、「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

2.2　現状と課題②:「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

②−1 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

市内居住者の約4割は、他市区町村に通勤・通学をしています。また、市内4駅は逗子市民の通勤・通学利用に限らず、葉山町民の利用も多く、鉄道駅への広域なアクセス性も重要となっています。

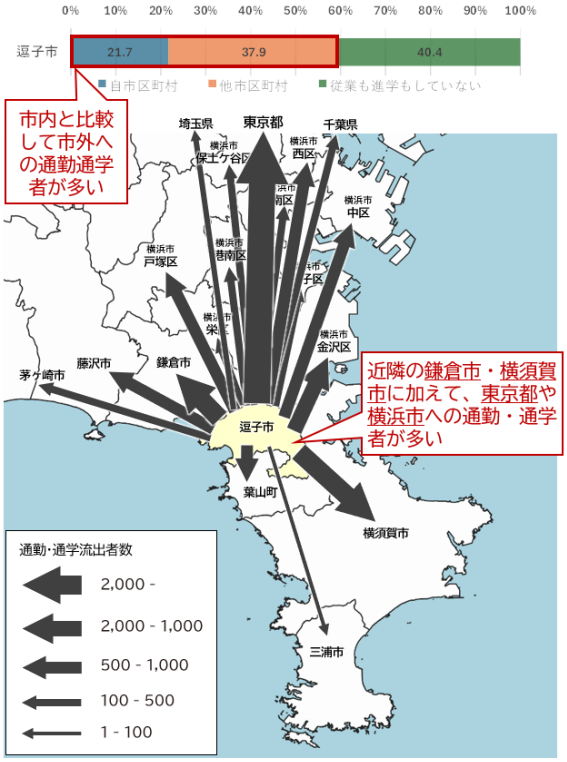


図 8 逗子市在住者の通勤・通学地

【出典】令和2年国勢調査　従業地・通学地による人口・就業　状態等集計結果

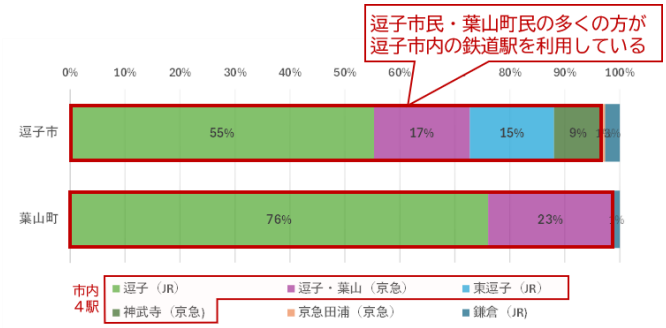


図 9 逗子市民・葉山町民の利用鉄道駅

【出典】第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

※　自宅から通勤、自宅から通学、自宅から業務、自宅から私事、勤務・業務、その他私事を対象に集計（帰宅・不明を除く）

②－2　市内では、逗子駅周辺を起終点とした流動が多く、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

本市の移動需要を人流データより確認すると、ピーク時の市外流動は、逗子駅付近と東京や横浜市金沢区・大船駅方面・葉山町方面が多く、市内流動は、観光施設（逗子海岸や逗子マリーナ等）や商業施設（逗子駅前、オーケーストア、ヨークフーズ等）が多くなっています（図 10）。

通常時の市外流動は、ピーク時同様に逗子駅付近と東京や横浜市金沢区・大船駅方面・葉山町方面が多く、市内流動は、商業施設（逗子駅前、オーケーストア、ヨークフーズ等）が起終点となる流動や、市内の学校（県立逗子葉山高校、逗子開成学園）が起終点となる流動が多く見られます（図 11）。このように、市内には通勤通学・駅周辺での活動・観光やイベント等、一定のまとまった需要があることが分かります。

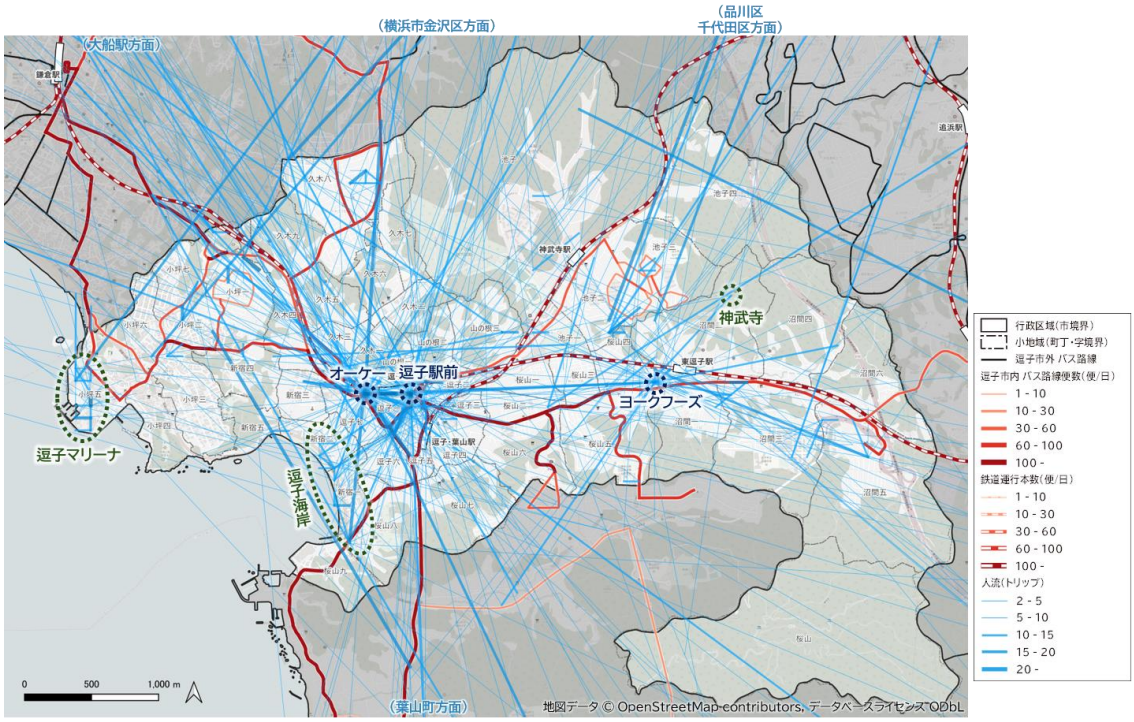


図 10　ピーク時（2024 年 8 月 1 日～14 日）の人流

【出典】鉄道・バスルート・行政区域：国土数値情報、人流：Agoop データ、バス・鉄道便数：各事業者 HP

※便数は令和7年 7 月時点であり、片方向で 1 便とカウントしている。

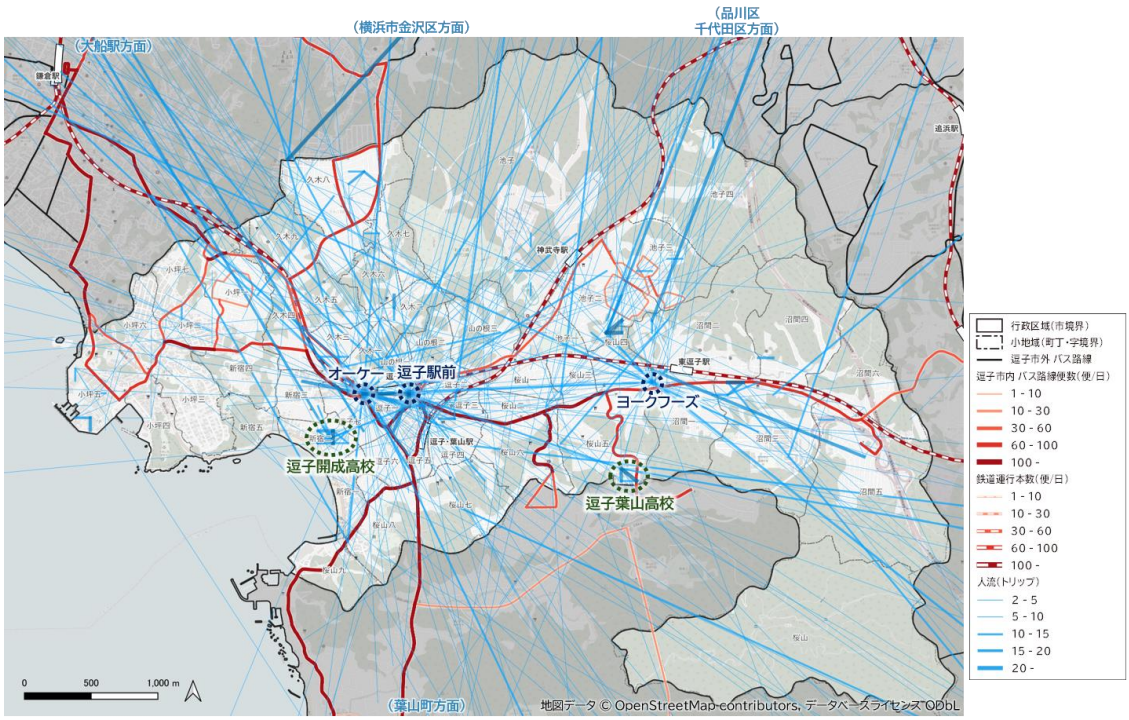


図 11 通常時(2024 年 10 月 7 日～19 日, 27 日)の人流

【出典】鉄道・バスルート・行政区域：国土数値情報、人流：Agoop データ、バス・鉄道便数：各事業者 HP

※便数は令和7年 7 月時点であり、片方向で 1 便とカウントしている。

②−3　主要道路は混雑度が 1.0 を超え、交通容量が不足

逗子駅周辺では慢性的な渋滞による速度低下が生じており、バス・タクシー等の定時性の観点からも問題を抱えています。特に逗子駅前は速度低下が激しく、その状況は悪化傾向にあります。



図 12　交通混雑度

【出典】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査結果

※すべて「逗子市沼間 1 丁目 3-8」で計測された交通量観測結果

②－4　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

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ります。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ります。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傾向にあります。

表 1　系統番号別バス運行実績情報

	系統番号	起終点	往復走行距離（km）	往復運行回数（回）	令和6年実績 輸送人員（人）	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)	定期率(%)
逗子駅⇔葉山町	逗1･2･4～8	逗子駅⇔葉山･横須賀（山手回）	140	118	2,698,208	5.5	18.4	785	41.5%
	逗10～12	逗子駅⇔葉山（海岸回）	39	65	1,378,603	3.3	16.3	975	23.6%
	逗14･15･汐16･衣13･14	逗子駅⇔衣笠駅	25	35	1,049,321	4.3	10.6	506	39.8%
	逗13･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%
	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%
鎌倉駅⇔逗子市	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30･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%

【出典】京急バス輸送実績報告書より整理

※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おり、他路線に比べて乗車定員が少ない。

表 2　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） 平成26年	令和６年	変化率	輸送人員計（人） 平成26年	令和６年	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。

②－5　運転免許返納者数は近年、減少傾向

本市の 65 歳以上の運転免許返納者数は近年、減少傾向にあり、コロナ前の 434 人（令和元年度）に比べて半減し、217 人（令和 7 年度）となっています。運転免許を返納しない理由としては、神奈川県逗子警察署によると、自家用車なしでは時間通りに病院へ行けないこと、荷物が運べないこと等の声が多く寄せられていると言います。

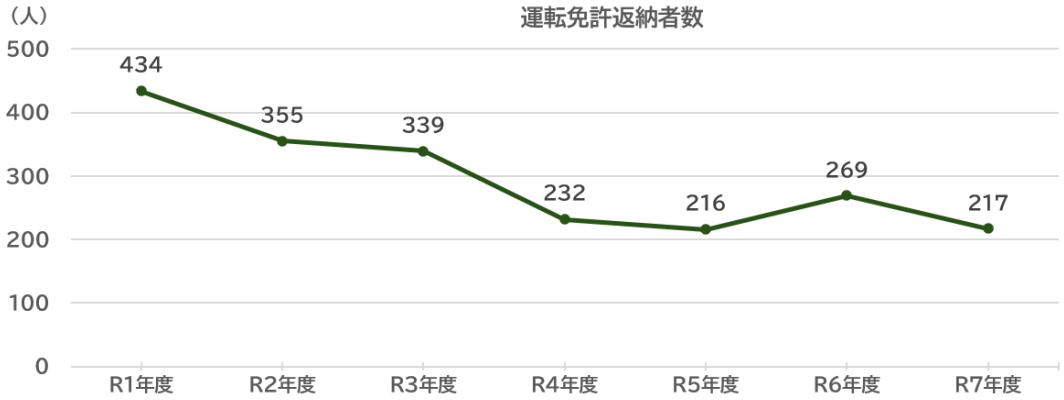


図 13　逗子市の 65 歳以上の運転免許返納者数

【出典】神奈川県警提供資料

2.3　現状と課題③：地域公共交通を持続的に運営するための基盤が整っていない

③－1　逗子市の人口は減少傾向にあり、高齢化率は高い水準で推移

本市の人口は減少傾向にあり、高齢化率は全国平均や神奈川県平均と比較して高い傾向にあることから、今後、更なる生産年齢人口の減少が見込まれます。

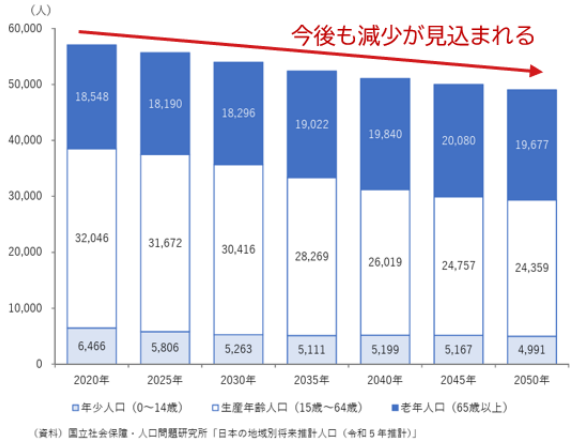


図 14　逗子市の年齢区分別将来人口推移（2020～2050）

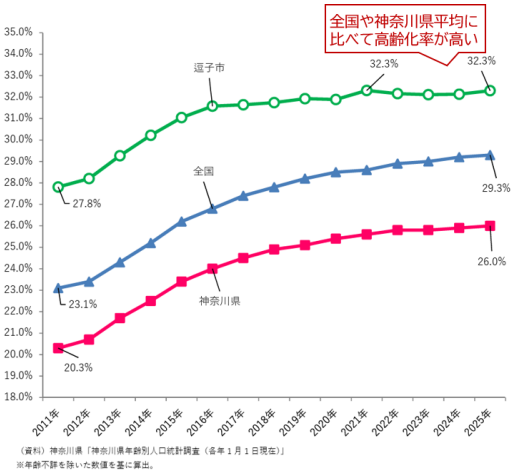


図 15　高齢化率の推移（全国・神奈川県・逗子市）

【出典】令和７年度　逗子市人口データ集

③－2　バス・タクシー・送迎ボランティアの担い手不足

市内で公共交通を運行する鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者へのヒアリング調査では、「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」、「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み、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」といった声が挙げられています。

このように、運転手不足を背景に、サービスを続けていく体制確保が困難になってきています。

3. 地域公共交通の目指す姿

3.1　逗子市が目指す地域公共交通の姿

前章で整理した地域公共交通の現状と課題を踏まえ、地域公共交通の目指す姿を以下のとおり設定します。

みんなで使い、つくり、育てる、地域公共交通。
おでかけを支え、やりたいことをあきらめないまち

子どもも、大人も、高齢者も。
一人ひとりが、現在から将来にわたって、
自分や地域にとって必要な地域公共交通を自分ごととして考え、
使い方を工夫し、ときには自らつくりながら、
自分らしく暮らし続けられる逗子を目指します。

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・狭あい道路）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	**①鉄道・バスまでの「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
「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	**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
地域公共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	**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、鉄道・バス・タクシー等の事業者、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

図 16　現状把握・課題を踏まえた地域公共交通の目指す姿

（1）　①鉄道・バスまでの「あと一歩」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち

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・狭あい道路）や身体的制約により、バス等でカバーできない「おでかけ」が存在し、外出や社会参加の機会を損ねている

地域公共交通の目指す姿	①鉄道・バスまでの「あと一歩」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち ※個々の住民の日常生活・社会生活の視点
具体的に実現したいこと	地域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

図 17　目指す姿①の設定経緯



図 18　目指す姿①の将来イメージ

（2）　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

現状把握	**「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** 市内には通勤通学・駅周辺での活動・観光やイベント等、一定のまとまった需要があるが、地域公共交通が十分に活用できていない

地域公共交通の目指す姿	**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** ※住民＋来街者が動くことで、まちが活性化する視点
具体的に実現したいこと	地域公共交通の利便性・快適性を高め、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

図 19　目指す姿②の設定経緯



図 20　目指す姿②の将来イメージ(1/2)

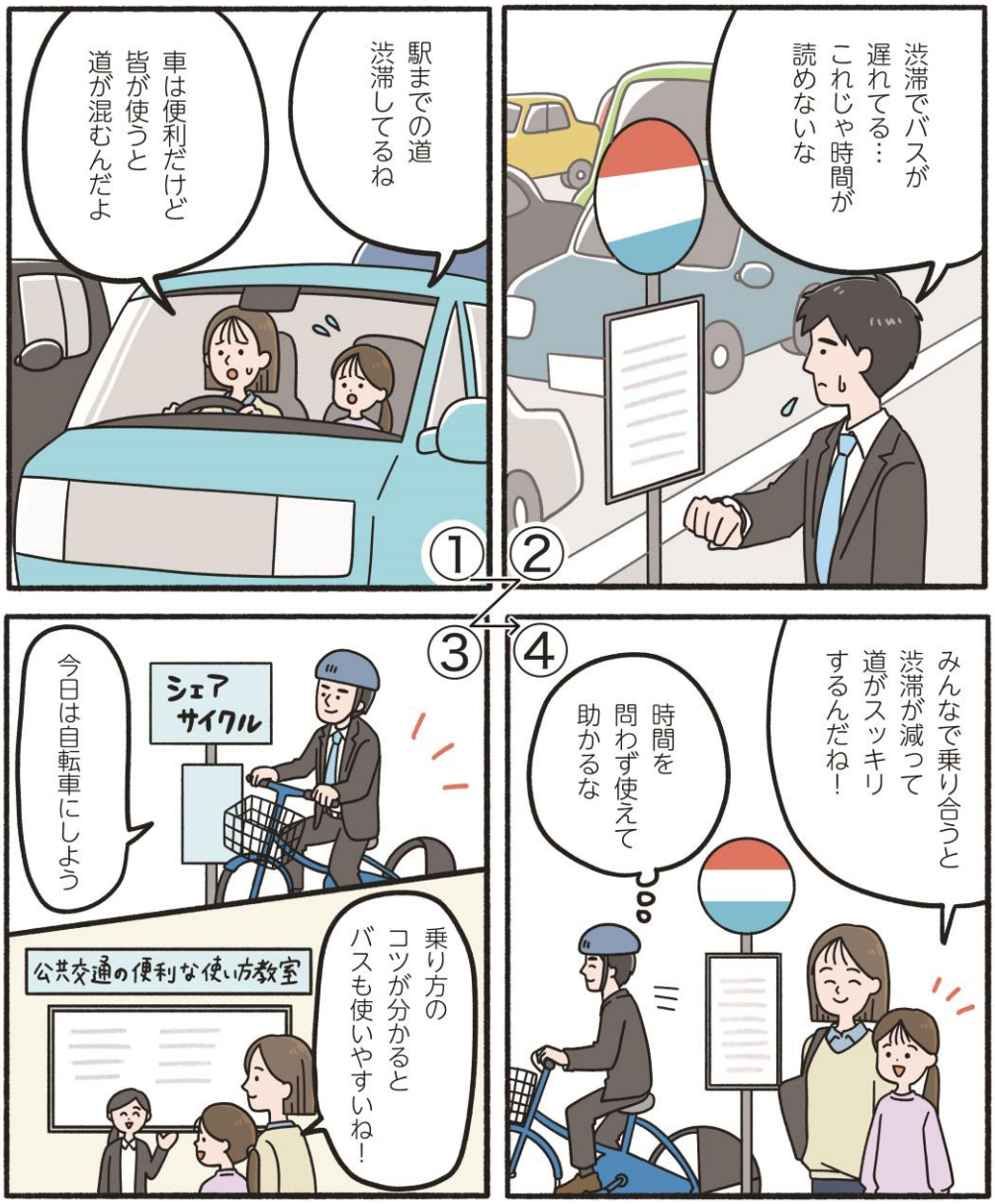


図 21 目指す姿②の将来イメージ(2/2)

（3）　③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち

現状把握	**地域公共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になっている

地域公共交通の目指す姿	**③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち**
具体的に実現したいこと	①②の実現のために、住民、利用者、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、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

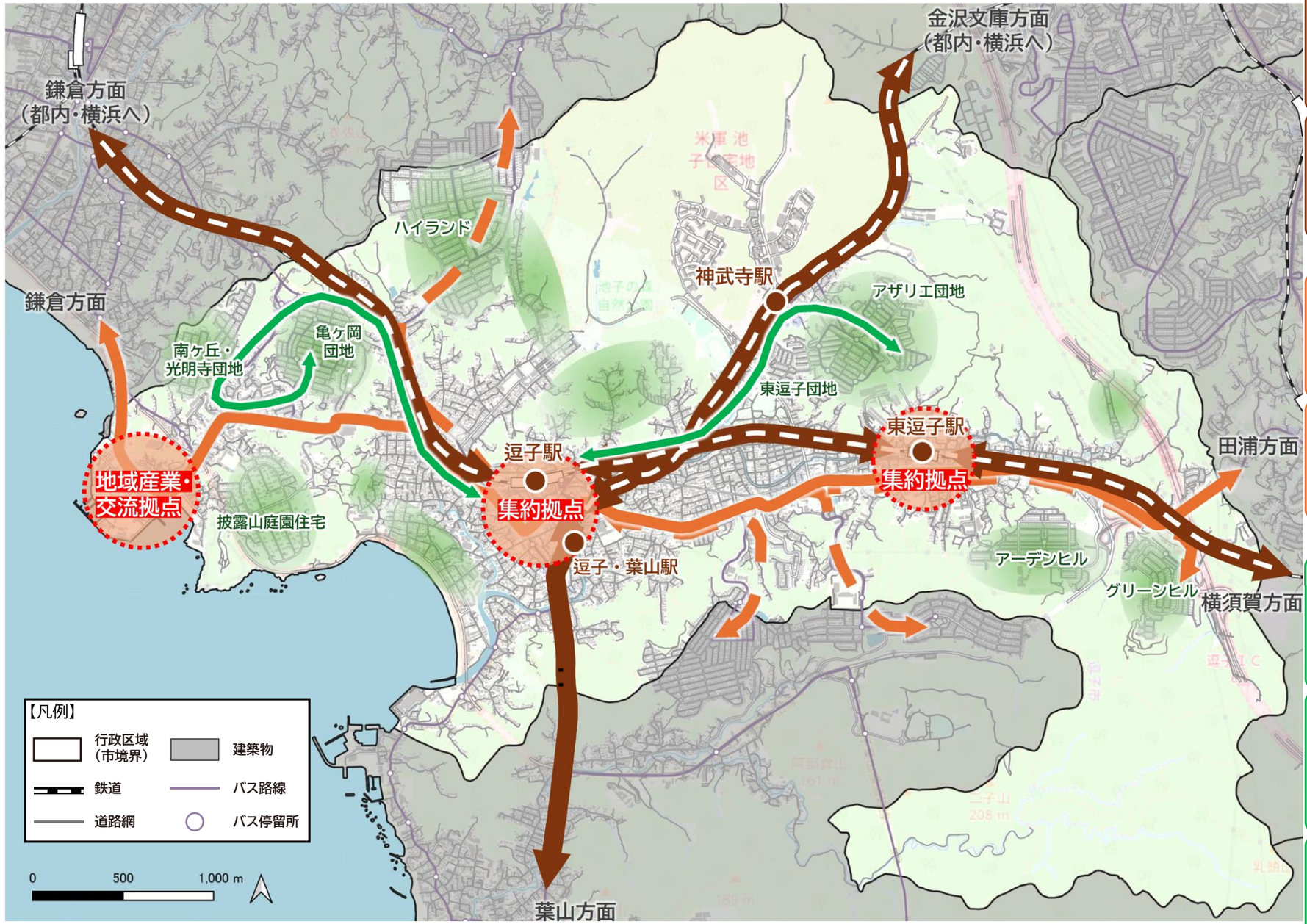
図 22　目指す姿③の設定経緯



図 23　目指す姿③の将来イメージ

3.2　逗子市が目指す地域公共交通の将来ネットワークイメージ

将来ネットワークイメージを以下のとおり設定します。



基幹交通〈幹〉

鉄道

＜主な役割＞
市内各駅を起点に、市外への通勤・通学等の広域移動と、市内の駅間移動を支えるネットワークの骨格となる交通。
＜主な需要・運行特性＞
朝夕の通勤・通学に加え、日中・休日にも多様な移動需要がある。

路線バス（基幹）

＜主な役割＞
逗子駅周辺を起点とする葉山方面への移動と、市内沿線の生活移動を支える主要な交通。
＜主な需要・運行特性＞
通勤・通学に加え、日中・休日の移動にも対応する。市内の共通区間では複数系統が運行している。

地域連絡交通〈枝〉

路線バス（拠点連絡）

＜主な役割＞
逗子駅周辺と、市内の地域拠点や周辺市の拠点を結び、市民の拠点間の移動を支える交通。
＜主な需要・運行特性＞
通勤・通学、買物・通院等に加え、路線によっては観光・交流需要がある。

路線バス（住宅地連絡）

＜主な役割＞
住宅地と逗子駅周辺を結び、鉄道を利用する通勤・通学や、買物・通院、帰宅など日常の移動を支える交通。
＜主な需要・運行特性＞
朝夕の通勤・通学と、日中の買物・通院等の需要がある。時間帯別の利用や平日・休日の運行内容は路線ごとに異なる。

地域生活交通〈葉〉

路線バス（地域生活）

＜主な役割＞
身近な住宅地と逗子駅周辺を結び、自家用車を使えない人を含む住民の生活移動をきめ細かく支える交通。
＜主な需要・運行特性＞
買物・通院等に加え、通勤・通学も含む生活移動に対応する。現在は平日・休日共通のダイヤで、駅発の夜間運行は、地域連絡交通より早く終了する。

地域拠点（乗継場所となる駅・停留所等）までの移動手段

＜主な役割＞
既存の公共交通だけでは対応しにくい移動課題を、地域ニーズや利用者の状況に応じて補う仕組み。
＜主な需要・運行特性＞
坂道や歩行の制約、介助の必要性などにより、既存交通を利用しにくい人の移動に対応する。住民主体の移動支援は、地域のニーズと担い手に応じた展開を想定する。

個別の移動を支える交通（タクシー、福祉有償運送等）

＜主な役割＞
路線・時刻に合わせた移動が難しい人や、個別の目的地への移動を支える交通。
＜主な需要・運行特性＞
通院、荷物を伴う移動、歩行が難しい人の移動など、時間・場所が分散する需要がある。

図 24　地域公共交通の将来ネットワークイメージ

【出典】行政区域・鉄道・バス路線・バス停留所：国土数値情報、建築物・道路網：数値地図より整理

4. 目指す姿を実現するための基本方針 ★

本計画では、3つの「目指す姿」の実現に向け、限られた人員・財源を有効に活用しながら、短期的な取組と中長期的な課題への対応を組み合わせ、市民や鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者をはじめとする地域の関係者とともに、段階的に施策を進めます。

基本方針① 優先順位をつけ、効果と実現可能性の高い取組から着実に進める

すべての課題に同時に取り組むのではなく、地域公共交通の「目指す姿」への貢献が大きいものや、地域の移動課題への効果が大きいものを重点的に進めます。

その中でも、比較的早期に着手でき、効果を確認しやすい取組から先行して実施し、限られた人員や財源を、必要性が高く、実現可能性のある取組に集中させます。

基本方針② 短期的な改善と中長期的なまちづくりを組み合わせる

情報提供の充実、利用促進、需要の時間的分散など、現在の交通環境の中で実施できる取組を先行して進めます。

一方で、交通渋滞や駅周辺の交通環境など、短期間での解決が難しい課題については、地域公共交通の利用促進などを通じて自家用車利用の集中を和らげながら、将来的な改善につなげます。例えば駅前ロータリーを含む駅周辺の道路空間や交通運用のあり方についても、関係分野と連携しながら段階的に検討します。

基本方針③ 市民も地域公共交通を「使う・つくる」主体となる

地域公共交通は、市や鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者が一方的に提供し、市民が利用するだけのものではありません。限られた担い手や輸送力の中で、持続可能な交通をつくるためには、市民一人ひとりが、地域公共交通の特性に合わせて移動時間や生活行動を工夫し、今ある交通を上手に使うことが重要です。

また、地域の移動課題については、市や鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者への要望を伝えるだけでなく、利用者として、意見やアイデアを出し、地域に必要な移動手段や利用しやすい仕組みを考え、つくる側として関わることも大切です。市、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、市民、地域団体、商業・医療・福祉等がそれぞれの役割を果たしながら連携・協力し、地域に合った地域公共交通をともにつくり、支えていきます。

基本方針④ 試し、確かめ、改善しながら、地域に合った仕組みを育てる

新たな取組は、導入すること自体を目的とせず、実際に地域の移動課題の改善につながっているかを確かめながら進めます。

必要に応じて、まずは試行的に取り組み、利用状況やモビリティデータ、市民や鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者の声等を踏まえて効果や課題を検証します。その結果に応じて、取組の内容や実施方法、優先順位を柔軟に見直します。

こうした「試し、確かめ、改善する」という取組を積み重ねながら、地域に合った持続可能な移動の仕組みを育てていきます。

5. 計画の位置付け、区域、期間

5.1　地域公共交通計画の位置付け

本計画は、地域交通法に基づく法定計画として策定し、市の最上位計画である「逗子市総合計画」と整合を図るとともに、将来像の実現に貢献できるように、地域公共交通の目指す姿を設定します。また、「逗子市都市計画マスタープラン」、「逗子市立地適正化計画」等と連携し、相乗効果が図られるような計画の実現を目指します。

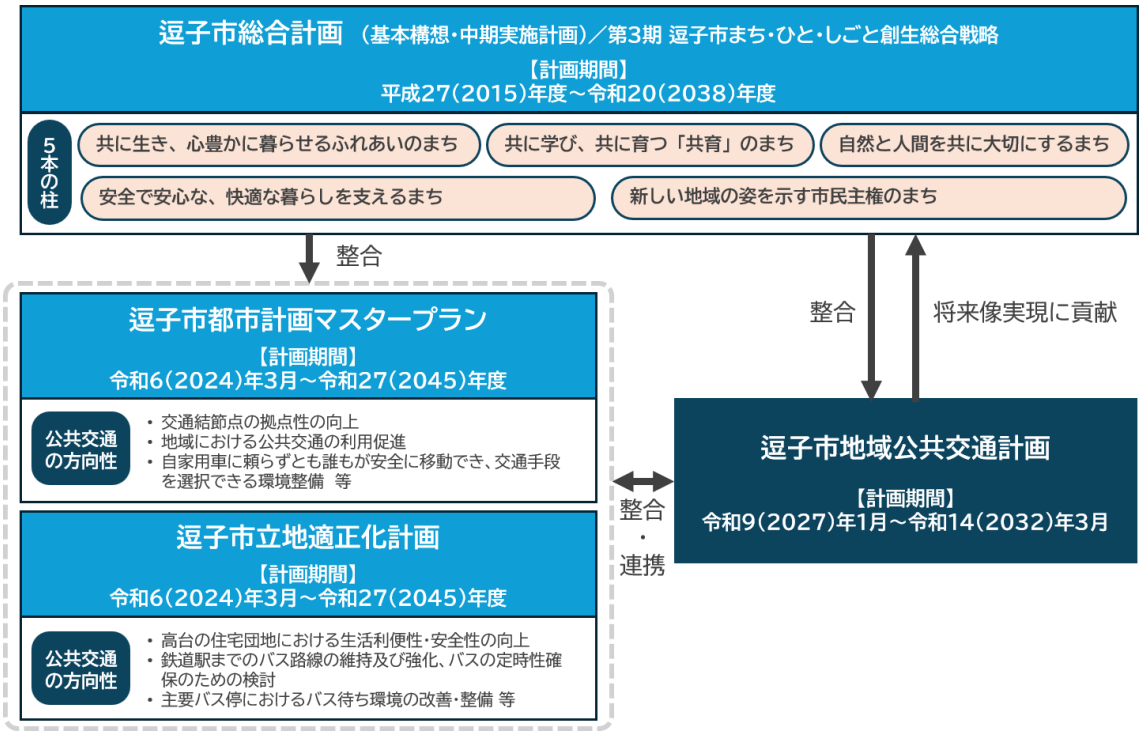


図 25　地域公共交通計画の位置付け

5.2　計画の区域 ★

計画の区域は、逗子市全域とします。

5.3　計画の期間 ★

本計画の期間は、令和 9(2027)年 1 月から令和 13(2031)年度までの5年 3 ヶ月間とします。なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等により、必要に応じて計画の見直しを検討します。

6. 施策・事業 ★

地域公共交通の目指す姿の実現に向けて、具体的な施策・事業を以下のとおり位置付けます。なお、【重点】は以下を意味します。

・【重点】…重点施策として、地域公共交通の目指す姿への貢献が大きい、あるいは、ボトルネックを解消する施策

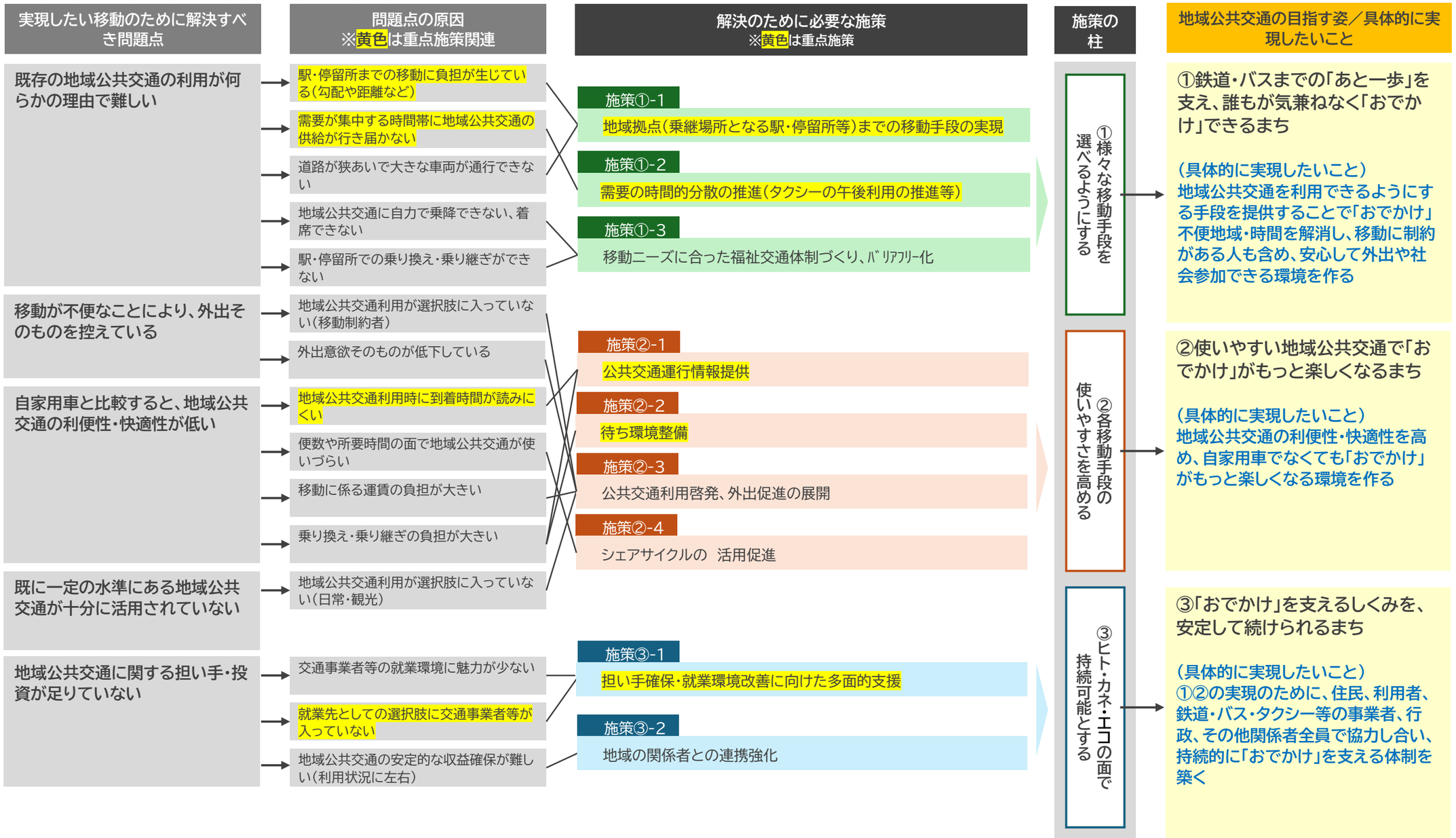


図 26　地域公共交通の目指す姿の実現に向けて位置付ける施策・事業

6.1 「施策の柱①:様々な移動手段を選べるようにする」に位置付ける施策

施策①－1【重点】 地域拠点(乗継場所となる駅・停留所等)までの移動手段の実現	
背景	・地形的制約(坂道・狭あい道路)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の会合で利用者とともに検討し、地域住民主導で確保する取組を実施 ・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市がサポート ・地域住民主導交通の定着を図るため、市民一人ひとりが上手に使いながら、普及と利用を促進 ・シニアカー(自動運転を含む)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(※2) (◎: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		→	→	→	→	→
地域住民主導交通の普及・利用の促進	市民		→	→	→	→	→
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] 実施主体:施策の実施や推進に中心的な役割を担う者に加え、それぞれの立場で地域の交通課題を自分ごととして捉え、各々の業務や活動の範囲に応じて連携・協力しながら課題の解決に取り組む関係者・機関・団体等。

施策①－２【重点】 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、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者が行うオフピーク時間帯の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	・移動需要の平準化

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、◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者		→	→	→	→	→
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、タクシー事業者、福祉関係機関[※3]、目的地施設等		試行実施 →	→	本格実施 →	→	→
タクシー割引制度の積極的な利用、制度改善への意見	市民		→	→	→	→	→

[3] 福祉関係機関：社会福祉協議会、民生委員児童委員協議会など、地域の福祉に関わる機関・団体・関係者。

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が分からない」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、担い手の不足・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をタクシー事業者、福祉有償運送の実施主体、福祉関係機関等で協議（移動制約レベル別に、どのような移動手段でカバーするかを検討する（表 4）） ・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	◎逗子市、◎福祉関係機関、◎福祉有償運送の実施主体、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者		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						

表 3 移動制約レベル別に見た利用可能な交通手段

サービス類型	交通手段	担い手	移動制約レベル／該当する属性							
			レベル1（介助不要）	レベル2（一部介助）			レベル3（日常的介助）			レベル4（全面的介助）
			・移動制約のない人：39,900人（推計） - うち75歳以上 5,300人（13%） - うち免許非保有または運転機会少・無：19,400人	・歩行能力低下者：7,800人（推計） ・移動制約のある免許返納者：4,000人（推計）	・ベビーカー利用者：1,400人（推計）	・精神障がい者：626人※1 ・知的障がい者：389人※1	・要支援、要介護1-3：3,496人※1	・車いす利用者：500人（推計）	・視覚障がい者：113人※1	・要介護4-5：912人※1 ・重度身体障がい者：852人※1
A まとめて運ぶ（鉄道・幹線バス）	鉄道	JR東日本、京急電鉄	◎	◎ （バリアフリー前提、一部介助者必要）	◎ （バリアフリー前提）	◎ ※2	△ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	×
	路線バス	京急バス	◎	◎ （バリアフリー前提、一部介助者必要）	◎ （バリアフリー前提）	◎ ※2	△ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	×
B 拠点までつなぐ（支線バス、地域内での乗合、徒歩・自転車）	拠点までの新たな乗合輸送（公共ライドシェア含む）	なし	△	◎ （バリアフリー前提、一部介助者必要）	◎ （バリアフリー前提）	◎ ※2	△ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	×
	高齢者センター送迎	逗子市	○ ※3	○ ※3 （バリアフリー前提、一部介助者必要）	×	○ ※2、3	△ ※3 （バリアフリー前提、介助者必要）	○ ※3 （バリアフリー前提、介助者必要）	○ ※3 （バリアフリー前提、介助者必要）	×
	住民同士での互助輸送	ハイランド自治会、社協ボランティア	△	◎ （バリアフリー前提、一部介助者必要）	◎ （バリアフリー前提）	◎ ※2	△ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	◎ （バリアフリー前提、介助者必要）	×
	シェアサイクル	江ノ島電鉄・OpenStreet	△	△ ※4	×	○ ※2	×	×	×	×
	徒歩等（歩行空間改善）	—	◎	△ ※4	○	○ ※2	△ ※4	○ （車いす移動）	○ （白杖等）	×
C 個別に運ぶ（タクシー・ライドシェア・福祉的な移送手段）	タクシー	逗子菊池ﾀｸｼｰ、京急葉山交通、富士ﾀｸｼｰ、逗子葉山ﾀｸｼｰ	○	◎ （バリアフリー前提、一部介助者必要）	○	◎ ※2	△	△	△	×
	日本版ライドシェア	なし	○	◎ （バリアフリー前提、一部介助者必要）	○	◎ ※2	△	△	△	×
	福祉有償運送	くるまやさん、らら・むーぶ逗子葉山	×	×	×	×	◎	◎	◎	◎
	（通院等乗降介助）	なし	×	×	×	×	◎ （要介護のみ）	×	×	◎
	福祉タクシー・福祉輸送サービス等	逗子菊池タクシー他	×	×	×	×	◎ ※5	◎ ※5	◎ ※5	◎ ※5

◎日常的に使われ、使う人が多いもの
○目的等に応じ、選択肢として選ばれるもの
△補助的な選択肢、もしくは制約により利用が容易ではないもの
×利用が困難、もしくは利用対象に無いもの

※1 令和7年 11 月末日時点

※2 混雑・騒音等、心理的・感覚的バリア、経路理解・コミュニケーション等の困難により利用が困難な場合がある。

※3 60歳以上のみ利用可能

※4 徒歩・自転車移動に対し身体的制約がない場合は利用可能

※5 介護保険特別給付（移送サービス）については要介護1以上かつ非課税世帯が対象

注）本資料における『移動制約レベル』は、逗子市における移動特性や地域特性等を踏まえて独自に設定した分類であり、全国統一的な定義に基づくものではありません。

6.2 「施策の柱②：各移動手段の使いやすさを高める」に位置付ける施策

施策②－1【重点】 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(※4)及びGTFS-RT(※5)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 ・逗子駅及び逗子・葉山駅では、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	→	→

施策②－2【重点】 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）を求める声が多数
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		→	調査・検討	→	→	→

[4] GTFS：バスなど公共交通の路線・停留所・時刻表・運賃などの情報を、世界共通のルールで記述するデータ形式。
[5] GTFS-RT：バスなど公共交通の車両位置・遅延・到着予測・運休など、リアルタイムの運行情報を世界共通のルールで記述するデータ形式。

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が上がるなど、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	・自家用車から地域公共交通への利用転換による渋滞軽減及びそれによる地域公共交通の定時性確保、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、◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者				→		
乗り方教室の実施	◎逗子市、◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者				→	→	→
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、福祉関係機関		施策①-1とセットで取り組む →		→	→	→

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あい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 ・シェアサイクルを利用可能な市民は、地域公共交通と組み合わせて賢く利用
効果	・市民一人ひとりのきめ細かな移動ニーズへの対応 ・既存公共交通の利便性を補い、地域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		→	→	→	→	→
シェアサイクルの積極的な利用	市民		→	→	→	→	→

6.3 「施策の柱③:ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする」に位置付ける施策

<table>
<tr><th colspan="8">施策③－1【重点】 担い手確保・就業環境改善に向けた多面的支援</th></tr>
<tr><td>背景</td><td colspan="7">・ 近年、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者等の担い手不足は深刻さを増し、本市の地域公共交通を支える鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者は、運転手不足が最大の課題</td></tr>
<tr><td>内容</td><td colspan="7">・ 行政と鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者等が連携し、持続的な運営を支える人材確保の取組推進
・ 市が保有する広報媒体を活用した情報発信等（運転の仕事や京浜急行バス㈱新営業所の就業環境等の魅力発信等）
・ 運転手の経済的支援・生活支援、女性や外国人の採用促進に向けた職場環境や働き方の工夫等につなげるための支援
・ 市域内からの人材確保だけでなく、移住者を対象に、職住楽の近接が図られる職業選択の一つとして「鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者」を PR
・ 海・山など逗子の地域資源や、仕事と暮らし・余暇を両立できる魅力を鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者と連携して発信</td></tr>
<tr><td>効果</td><td colspan="7">・ 地域公共交通に関する就業の場の認知向上
・ 地域公共交通のサービス水準の維持</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">To do</td><td rowspan="2">実施主体
（◎：複数主体がいる場合の中心的主体）</td><td colspan="5">実施スケジュール（年度別）</td></tr>
<tr><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td></tr>
<tr><td colspan="2">市が保有する広報媒体や公的な広報活動機会を活用した情報発信</td><td>逗子市</td><td></td><td colspan="4">新営業所開設に関する広報</td></tr>
<tr><td colspan="2">運転手の経済的支援・生活支援</td><td>◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、
逗子市</td><td></td><td colspan="4"></td></tr>
</table>

施策③－２　地域の関係者との連携強化	
背景	・地域公共交通は、商業、医療・福祉、教育、観光など、様々な分野と関連が深く、都市にとっての生命線として重要 ・地域公共交通の存在によって成り立つ事業もあり、移動が充実することで、民間事業者等が抱える課題解決や周遊・消費の拡大につながる可能性
内容	・店舗までの移動手段として地域公共交通が利用されることを見越して、路線の持続性を確保するために地域公共交通に対して協賛金が支払われるような取組など、地域の関係者との協議・調整を通じて、本市に合った他分野との連携を促進 ・まちづくりへの貢献意識の高い方々からの寄附を募り、地域公共交通に必要な什器・備品等の充実 ・本計画に係る施策を推進していくにあたって、官民連携で取り組む基盤を強化するため、地域公共交通に興味関心のある市民を対象として、イベント等と連携した地域公共交通に係るシンポジウムや企画展を開催
効果	・持続可能な地域公共交通の確保

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
地域の関係者との協議・調整	◎逗子市、民間事業者、市民			→	→	→	→
地域公共交通に係るシンポジウムや企画展開催	逗子市				→	→	→
地域公共交通に興味・関心を持ち続け、企画展や取組に主体的に参画	市民		→	→	→	→	→

6.4　施策の実施スケジュール

施策	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
施策①－1 【重点】 地域拠点（乗継場所となる駅・停留所等）までの移動手段の実現	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						
	地域住民主導交通の普及・利用の促進	市民						
	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						
施策①－2 【重点】 需要の時間的分散の推進（タクシーの午後利用の推進等）	オフピーク施策の周知	◎逗子市、◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者						
	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、タクシー事業者、福祉関係機関、目的地施設等		試行実施		本格実施		
	タクシー割引制度の積極的な利用、制度改善への意見	市民						
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	関係者との調整、仕組みの検討、人材確保	◎逗子市、◎福祉関係機関、◎福祉有償運送の実施主体、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者		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						

施策	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
施策②－1 【重点】 公共交通運行情報提供	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		
施策②－2 【重点】 待ち環境整備	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			調査・検討			
施策②－3 公共交通利用啓発、外出促進の展開	効果的な情報提供方法の検討	◎逗子市、◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者						
	乗り方教室の実施	◎逗子市、◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者						
	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、福祉関係機関		施策①-1 とセットで取り組む				
施策②－4 シェアサイクルの活用促進	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						
	シェアサイクルの積極的な利用	市民						

施策	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
施策③－1 【重点】 担い手確保・就業環境改善に向けた多面的支援	市が保有する広報媒体や公的な広報活動機会を活用した情報発信	逗子市		→	→	→	→	→
	運転手の経済的支援・ 生活支援	◎鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、逗子市		→	→	→	→	→
施策③－2 地域の関係者との連携強化	地域の関係者との協議・調整	◎逗子市、民間事業者、市民			→	→	→	→
	地域公共交通に係るシンポジウムや企画展開催	逗子市				→	→	→
	地域公共交通に興味・関心を持ち続け、企画展や取組に主体的に参画	市民		→	→	→	→	→

新営業所開設に関する広報

7. 評価指標の設定 ★

個別の柱ごとに、評価指標を設定します。評価指標（アウトカム）は、個別施策によってどのような効果があったかを確認する指標として設定し、毎年度のチェックにより、次のステップへの見直しを行うとともに、協議会で毎年報告を行います。目標に達していない場合は、要因を分析するとともに、実施主体に限らず協議会の構成員それぞれが取組の改善余地を検討し、必要に応じて施策や目標値を見直します。

表 4 評価指標一覧

施策の柱	個別施策（黄色は重点施策）	施策による効果（評価指標※）
施策の柱① 様々な移動手段を選べるようにする	①-1 地域拠点（乗継場所となる駅・停留所等）までの移動手段の提供	①「おでかけ不便地域」における交通サービスの利用者総数 ②高齢者の外出状況 ③市民の外出状況
	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）	
	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	
施策の柱② 各移動手段の使いやすさを高める	②-1 公共交通運行情報提供	④公共交通（バス）の利用者総数
	②-2 待ち環境整備	
	②-3 公共交通利用啓発、外出促進の展開	
	②-4 シェアサイクルの活用促進	
施策の柱③ ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする	③-1 担い手確保・就業環境改善に向けた多面的支援	⑤公共交通（バス・タクシー）に従事する運転者数 ⑥公共交通（バス）の走行キロ数 ⑦地域公共交通に対する公的資金投入額
	③-2 地域の関係者との連携強化	

※ 評価指標（アウトカム）：個別施策によってどのような効果があったかを確認する指標で、毎年度のチェックにより、次のステップへの見直しを行うとともに、協議会で毎年報告を行う。

7.1　「施策の柱①：様々な移動手段を選べるようにする」に位置付ける評価指標

①「おでかけ不便地域」における交通サービスの利用者総数

基準値	目標値（今後設定）
0 人	**「おでかけ不便地域」の 移動制約者の利用者想定数** ※新たな移動手段を確保した際に設定

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・「おでかけ不便地域」において確保した移動手段が、実際にどの程度利用されているかを確認するため。

※新たな移動手段を確保した際に評価指標として設定する。

■集計方法

・「おでかけ不便地域」に居住する移動制約を抱えている方のうち、新たな移動手段を利用した人数を整理する。

■目標値の考え方

・「おでかけ不便地域」の居住者のうち、移動制約を抱えている方が、どの程度新たな移動手段を活用するかを予測（逗子市内の移動制約者数やアンケート調査等を活用）し、目標値として設定する。

※現時点は新たな移動手段の詳細が未定のため、今後協議会で議論した上で目標値を追加する

■評価頻度

・毎年

② 高齢者の外出状況

基準値（R7 年度）	目標値（R13 年度）
88 %	外出率 88 %以上

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・移動手段の提供や外出促進策等により、住民の外出意欲促進に繋がったかを確認するため。

■集計方法

・「逗子市日常生活圏域ニーズ調査報告書（逗子市福祉部社会福祉課）」の外出頻度の状況における「週2回以上※の外出割合」から整理

※報告書内で外出回数が週1回以下の場合は、寝たきりの要因の一つといわれる閉じこもりリスクがあると評価しているため。

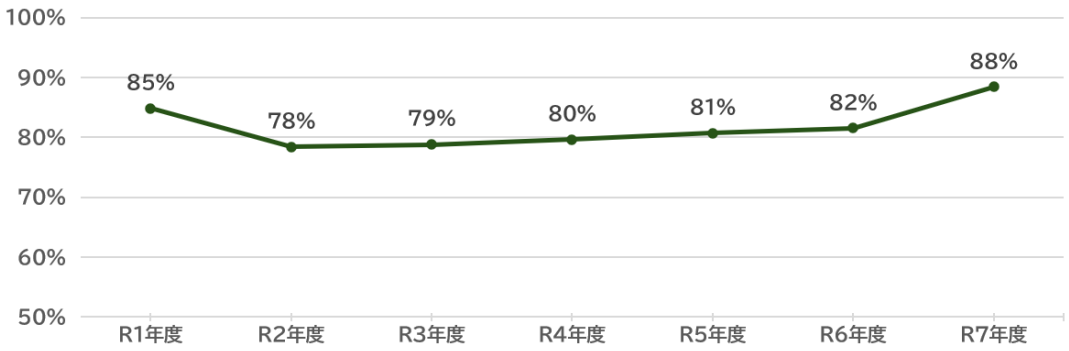


図 27 高齢者の外出頻度（週2回以上の外出割合）

※R1～6 年度と R7 年度では調査方法が変更されているため一概に比較が出来ない。

■目標値の考え方

・現状は 88%の外出率となっており、高齢化が進む中でも新たな移動手段の確保等の施策により、現在の外出率を増加させる方針とする。

■評価頻度

・3年に1回

③ 市民の外出状況

基準値(R4 年度)	目標値(R13 年度)
92 %	外出率 92 %以上

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・移動手段の提供や外出促進策等により、住民の外出意欲促進に繋がったかを確認するため。

■集計方法

・「まちづくりに関する市民意識調査(逗子市経営企画部企画課)」の外出頻度の状況における「週 2 回以上の外出割合」から整理

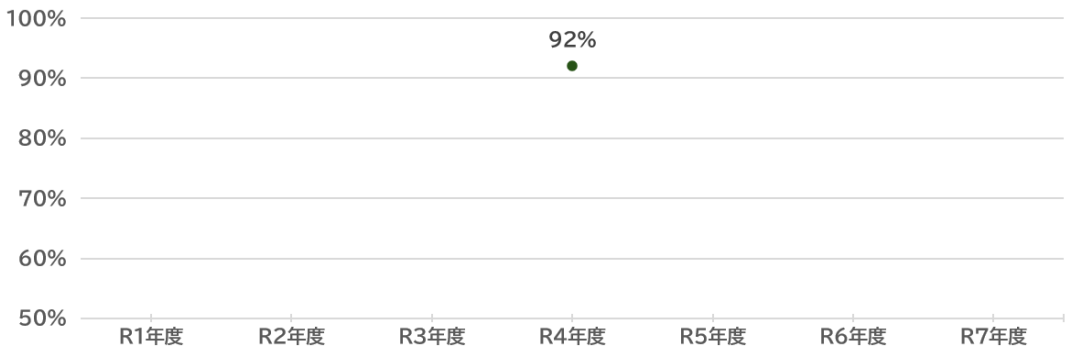


図 28 市民の外出頻度(週2回以上の外出割合)

■目標値の考え方

・現状は 92%の外出率であり、生産年齢人口の減少、高齢化が予想される中で、現在の外出率を増加させる方針とする。

■評価頻度

・およそ8年に1回
※総合計画実施計画策定時に調査実施。

7.2　「施策の柱②：各移動手段の使いやすさを高める」に位置付ける評価指標

④ 公共交通（バス）の利用者総数

	基準値（R7 年度）	目標値（R13 年度）
市内路線	95 万人／年	92 万人／年　以上
市外路線	1138 万人／年	1112 万人／年　以上

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・公共交通のサービス水準の維持・強化により利便性が向上し、実際にどの程度バス利用に繋がったかを確認する。なお、バス利用が増加することで広域移動を担う鉄道も同様に増加することが期待される。

・市全体のバス利用者数を評価指標として設定する一方、この指標だけでは路線・系統ごとの利用状況の変化を把握できないため、路線・系統別の運行状況および利用状況について、別途モニタリングを行う。モニタリング結果は、評価指標の実績とあわせて協議会等で確認し、路線・系統ごとの課題把握や必要な対応の検討に活用する。

■集計方法

・バス輸送人員（京急バス輸送実績報告書）を、「逗子市内路線」と「逗子市外路線」に分けて整理

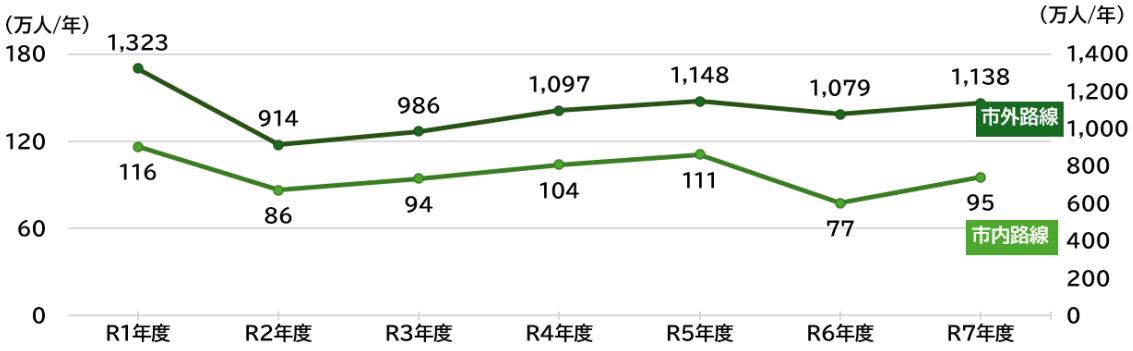


図 29　公共交通（バス）の利用者総数

■目標値の考え方

・バス利用者数は、R2 年度の大幅な減少後に回復傾向にあるが、R7 年度も R1 年度のピーク水準には達していない。人口減少や運転手不足を踏まえ、市内外の移動を支えるバスの利用者数が人口減少を上回って減少しないよう、利用者数の維持・増加を図る方針とする。

・市内路線の目標値：逗子市の 2025 年から 2030 年の人口減少率 3.1%（「日本の地域別

将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）」）を基準値に乗じて算出。

・ 市外路線の目標値：逗子市・鎌倉市・葉山町の 2025 年から 2030 年の人口減少率 2.3%（「日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）」）を基準値に乗じて算出

■評価頻度

・ 毎年

7.3　「施策の柱③:ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする」に位置付ける評価指標

⑤ 公共交通(バス・タクシー)に従事する運転者数

	基準値(R7 年度)	目標値(R13 年度)
バス	87 名	87※ 名 以上
タクシー	166 名	166 名 以上

※新営業所の開業に伴い、目標値は変更の可能性あり

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・公共交通サービス水準を維持・強化するために必要となる運転者数が適切であるかを確認するため。

■集計方法

・事業者(バス・タクシー)からの提供情報より整理

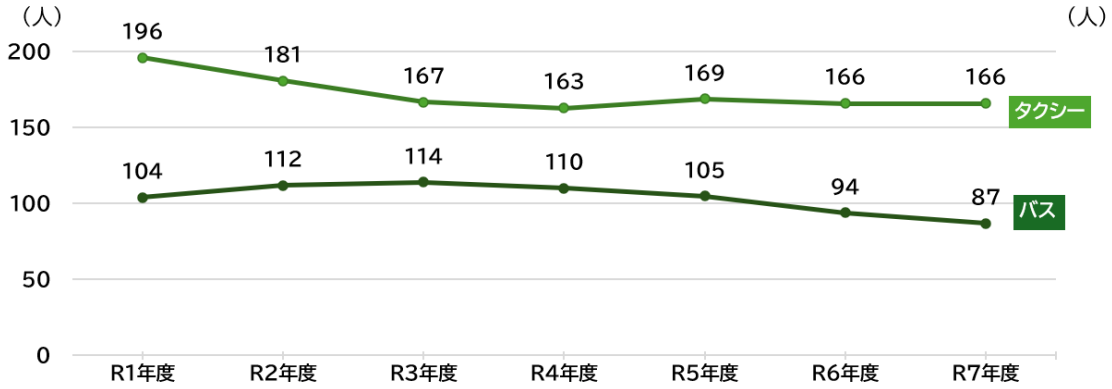


図 30　公共交通(バス・タクシー)に従事する運転者数

■目標値の考え方

・人口減少及び高齢化が進み、運転手が減少傾向にある中、市や市民もそれぞれの役割を担い、運転手確保に向けた就業支援や負担軽減策の実施により、運転者数を維持・増加していく方針とする。※新営業所の開業に伴い、目標値は変更の可能性あり

・目標達成に向け、市は事業者の採用活動支援に加え、関係者との連携や利用促進に取り組み、市民は公共交通の利用などを通じて協力する。

■評価頻度

・毎年

⑥ 公共交通(バス)の走行キロ数

	基準値(R7 年度)	目標値(R13 年度)
市内路線	31 万 km／年	30 万 km／年
市外路線	278 万 km／年	272 万 km／年

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・公共交通サービスの水準として、適切な走行キロ数となっているかを確認するため。

※走行キロは、実際に運行している区間の距離を基に算出

■集計方法

・バスの輸送人員(京急バス輸送実績報告書)より、「逗子市内路線」と「逗子市外路線」に分けて整理

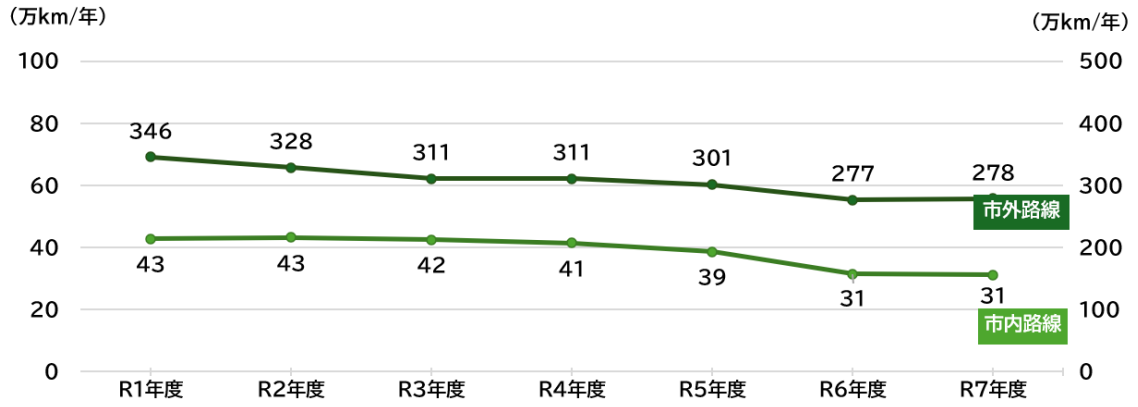


図 31 公共交通(バス)の走行キロ数

■目標値の考え方

・人口減少や運転手不足を背景に、走行キロは減少傾向にある。今後は、運転手確保に向けた施策を進め、人口減少を上回って現行のサービス水準(走行キロ)が下がらないように維持する方針とする。

・市内路線の目標値:逗子市の 2025 年から 2030 年の人口減少率 3.1%(「日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)」)を基準値に乗じて算出。

・市外路線の目標値;逗子市・鎌倉市・葉山町の 2025 年から 2030 年の人口減少率 2.3%(「日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)」)を基準値に乗じて算出

■評価頻度

・毎年

⑦ 地域公共交通に対する公的資金投入額

基準値（R1～R7 年度平均）	目標値
117 万円／年	今後計画改定時に設定

【評価指標の設定の考え方】

■設定目的

・地域公共交通サービス水準を維持・強化するために必要となる公的資金投入額が適切かを確認するため。

■集計方法

・逗子市における地域公共交通全体に対する公的資金投入額（地域主導交通への補助金、タクシー午後割の補助金、運転手の経済的支援等）より算出

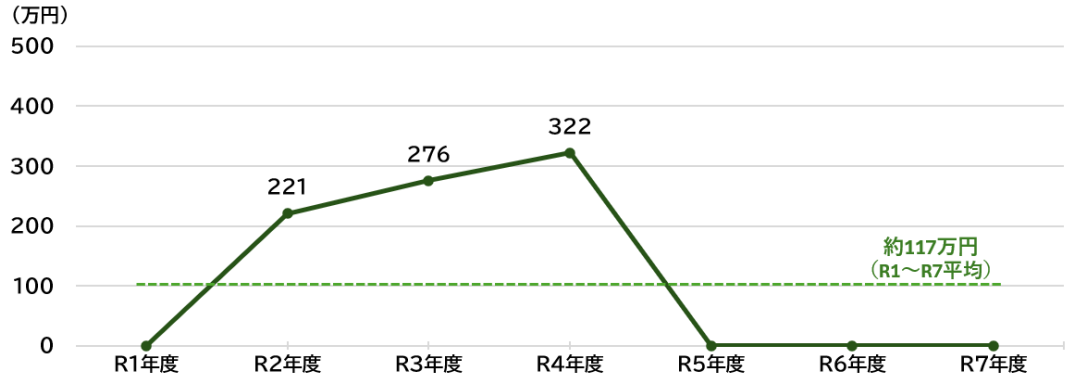


図 32 地域公共交通に対する公的資金投入額

■目標値の考え方

・施策の推進に必要となる公的資金投入額については、状況変化に応じた柔軟な財政支出を確保するため、策定時点では数値目標は設定せず、毎年度の動向把握および実績管理の指標として位置付ける。なお、今後の社会動向や施策の進捗を踏まえ、計画改定時に、改めて目標値の設定について検討を行う。

■評価頻度

・毎年

8. 計画の推進・評価・改善 ★

8.1　計画の推進体制

本計画の推進・評価・検証・改善は、逗子市地域公共交通活性化協議会が主体となって実施します。逗子市地域公共交通活性化協議会は、行政（市、県、国）、学識経験者、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、市民、福祉関係機関、道路管理者・交通管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の基本的な役割を下図のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

この協議会は、計画策定に向けた話合いに加え、関係者がそれぞれの役割や連携のあり方を協議し、具体的な取組みにつなげていく場でもあります。輸送サービスに関する協議が調い、必要な要件を満たす場合には、道路運送法に基づく許認可手続の簡素化や運行に関する要件の弾力化などを活用し、地域の実情に合った移動手段の実現につなげることができます。計画策定後も、本計画を関係者共通の指針として、協議会で取組みの実施状況や効果を確認し、改善を重ねながら、地域公共交通をともに支え、育てていきます。

なお、機動的な施策の実行・見直しを図るため、市と鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、福祉関係機関等で定期的・継続的にモビリティデータを活用しつつ、課題の共有やアイデア出しを行います。その上で、計画の達成状況の議論・承認を協議会で実施します。

表 5 計画の推進体制

協議の場	構成員	主な役割
逗子市 地域公共交通 活性化協議会	市長、学識経験者、市民代表、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、福祉関係機関、国・県等、警察、道路管理者	・地域公共交通計画の策定・運用・見直し ・評価指標のモニタリング・進捗管理　等
交通戦略部会	市長、学識経験者、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	・計画の推進状況や評価指標などについて、専門的な見地から調査検討

表 6 構成員の役割

主体	主な役割
逗子市	・市民ニーズの把握・検証 ・地域公共交通の利用促進 ・計画に位置付けられた施策等への財政支援 ・関係者との調整　等
学識経験者	・計画運用・見直しにあたっての助言 ・地域公共交通に関する情報提供
市民	・地域公共交通への理解・利用 ・市の調査への協力　等

主体	主な役割
鉄道事業者・ バス事業者・ タクシー事業者	・安全・安心な交通サービスの提供 ・公共交通の利用促進 ・公共交通に係るデータの提供 ・市の施策・事業への協力
地域団体・ 住民団体	・地域住民主導交通の運営 ・地域のニーズ確認、とりまとめ　等
福祉関係機関	・移動制約者のニーズと供給側の課題等の調査 ・適材適所の移動支援が可能な体制づくり
国・県等	・各種制度による補助・支援、情報提供
道路管理者・ 交通管理者	・道路行政、交通安全の観点から助言、情報提供

8.2　PDCA サイクルによる評価・検証

PDCAサイクルに則り、計画の評価・検証を進めます。また、計画期間中の協議会及び部会の運営は以下のとおり進めることを基本とし、資料編に掲載の評価シートに基づき実施する前年度の評価結果の報告と次年度事業の頭出しを期初報告（7 月頃）で行い、次年度事業の報告と執行の方向性の協議を期末報告（2 月頃）に行います。なお、計画期間内に大幅な変更を伴う事業が発生する場合等は、7 月協議会で頭出しをした後、10 月頃にも協議会を開催し、ブラッシュアップを図るなど、臨機応変に対応します。

年間評価にあたっては、市が鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者等と連携して前年度の運行実績、利用状況、施策の実施状況等を収集・整理し、評価指標の実績や課題を確認します。路線・系統別の利用状況や運行状況についても継続的に確認し、市全体の評価指標だけでは把握しきれない変化や課題を把握します。

路線・系統別のモニタリングにより利用者数の減少や運行上の課題が確認された場合は、路線・系統ごとに変化の要因や地域への影響を整理し、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、市、地域などの関係者間で情報を共有します。その上で、利用促進、運行内容の見直し、代替手段の検討など、路線の状況や地域のニーズに応じた対応策を協議会または部会で検討します。

地域から新たな取組の提案があった場合は、市が提案内容や地域の移動課題を確認し、必要に応じて鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、福祉関係者、道路管理者等と事前協議を行います。実施可能性や既存交通との役割分担等を整理した上で、必要に応じて部会または協議会で協議します。試行実施を行う場合は、実施主体、期間、対象者、実施方法、費用、評価方法等を整理し、試行結果を協議会等で確認した上で、継続、改善、拡大または終了を検討します。

表 7　計画期間中の評価スケジュール

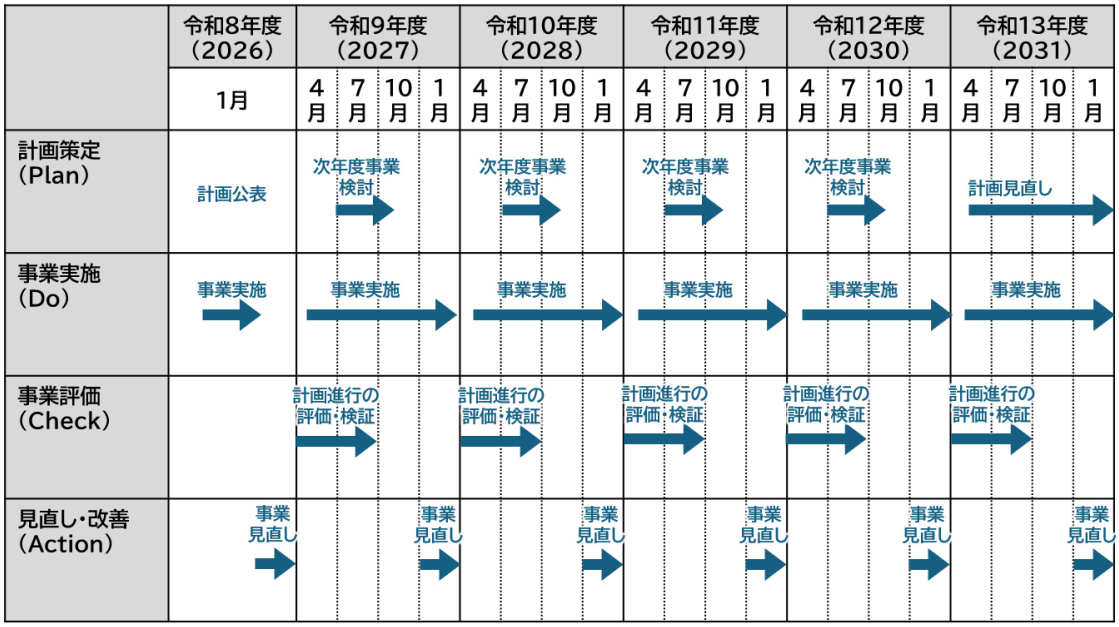
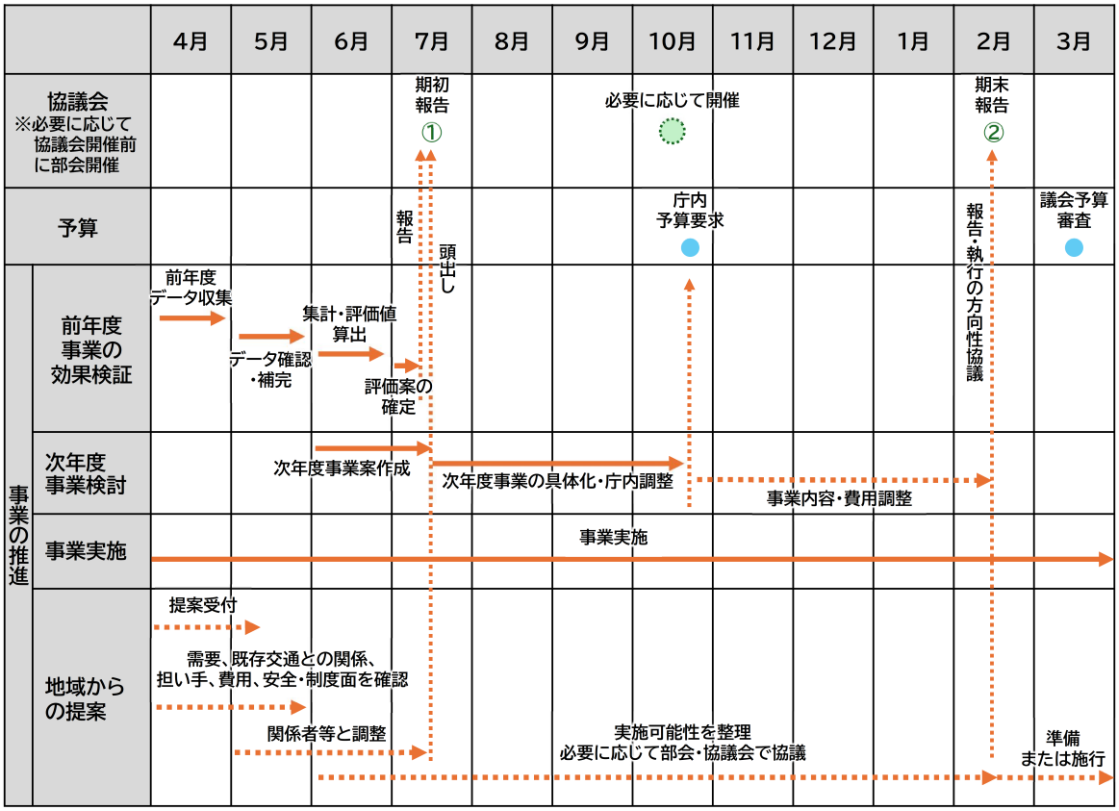


表 8 年間評価スケジュール



資料編

1. 策定の経緯等

1.1　策定体制

表 逗子市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

委員区分	役職	氏名	交通戦略部会
第2項 （市長）	逗子市長（代理人：環境都市部長）	桐ケ谷 覚	●
第8号 （学識経験者）	学識経験者 （名古屋大学大学院環境学研究科 教授）	加藤 博和	●
	学識経験者 （認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長）	清水 弘子	●
第4号 （市民）	公募市民	三浦 清洋	
	公募市民	小矢 洋子	
	住民代表及び公共交通利用者 （沼間小学校区住民自治協議会から推薦を受けた、地域公共交通に関心の高い者）	曽志 光子	
	住民代表及び公共交通利用者 （小坪小学校区住民自治協議会から推薦を受けた、地域公共交通に関心の高い者）	中林 晋	
	住民代表及び公共交通利用者 （池子小学校区住民自治協議会 から推薦を受けた、地域公共交通に関心の高い者）	齋藤 由佳（～3月） 青野 浩二（4月～）	
	住民代表及び公共交通利用者 （久木小学校区住民自治協議会 から推薦を受けた、地域公共交通に関心の高い者）	長嶋 啓	
第1号 （一般旅客自動車運送事業者）	一般乗合旅客自動車運送事業者 （京浜急行バス株式会社 経営戦略室 企画担当課長）	植田 雄介	●
	一般乗用旅客自動車運送事業者 （京急葉山交通株式会社 常務取締役 ～3月） （うみかぜ交通株式会社 代表取締役 4月～）	阿部 正浩（～3月） 宮崎 聡（4月～）	●
第2号 （一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者）	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体 （一般社団法人神奈川県バス協会 常務理事）	小堤 健司	●
	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体 （一般社団法人神奈川県タクシー協会 副会長）	菊池 尚	●
第3号 （一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者）	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体 （京浜急行バス労働組合 執行委員 組織部長）	嘉山 努	●
第9号 （その他市長が必要があると認める者）	公共交通事業者 （東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 企画総務部 経営戦略ユニット 担当課長）	国分 宏樹	●
	公共交通事業者 （京浜急行電鉄株式会社 新しい価値共創室 主査）	秋本 雅	●

委員区分	役職	氏名	交通戦略部会
	移動制約者の移動確保に関連する団体 （逗子市社会福祉協議会　事務局次長）	大内　達矢	
第5号 （国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局長又はその指名する者）	関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）	森下　文章（～3月） 春原　和洋（4月～）	
	関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画担当）	加納　光博（～3月） 藤本　直子（4月～）	
第9号 （その他市長が必要があると認める者）	神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課 副課長	廣野　修一（～3月） 河津　智則（4月～）	
第7号 （神奈川県逗子警察署長又はその指名する者）	交通管理者 （神奈川県逗子警察署 交通課長）	芦田　倫夫	
第6号 （道路管理者又はその指名する者）	道路管理者 （神奈川県横須賀土木事務所 工務部 道路維持課長）	野地　昭弘（～3月） 万木　賢一（4月～）	
	道路管理者 （逗子市 環境都市部 都市整備課長）	津田　陽一	
第9号 （その他市長が必要があると認める者）	移動制約者の移動確保に関連する市担当所管 （逗子市 福祉部 社会福祉課担当課長（地域共生担当））	堀田　昌希	
	商工、観光に関連する市担当所管 （逗子市 市民協働部 経済観光課長担当課長（商工・観光担当））	黒羽　秀昌（～3月） 稲井　麻美（4月～）	
事務局	逗子市 環境都市部長	石井　義久	●
	逗子市 環境都市部次長（環境都市課長事務取扱）	三澤　正大	●
	逗子市 環境都市部 環境都市課 環境都市係 専任主査	平元　雄大	●
	逗子市 環境都市部 環境都市課 環境都市係 主事	飯島　翔太郎	●
	逗子市 環境都市部 環境都市課 環境都市係 主事	小崎　晃	●

1.2　策定までの経緯

表 策定までの経緯

時期	主な事項
令和7年2月20日(木)	令和6年度 第1回 逗子市地域公共交通活性化協議会
令和7年6月4日(水) ～6月 20 日(金)	全庁アンケート調査実施
令和7年6月 25 日(水) ～7月 3 日(木)	庁内ヒアリング調査実施
令和7年6月27日(金)	令和7年度 第1回 逗子市地域公共交通活性化協議会 交通戦略部会
令和7年7月31日(木)	令和7年度 第1回 逗子市地域公共交通活性化協議会
令和7年9月7日(日)	第1回 地域のおでかけ環境のあり方を考える 地域公共交通ワークショップ
令和7年9月19日(金) ～10月6日(月)	市民アンケート調査(逗子市 地域公共交通に関するアンケート調査)
令和7年10月15日(水)	令和7年度 第2回 逗子市地域公共交通活性化協議会 交通戦略部会
令和7年10月30日(木)	令和7年度 第2回 逗子市地域公共交通活性化協議会
令和7年11月28日(金)	第1回 福祉関係者懇談会
令和8年1月22日(木)	令和7年度 第3回 逗子市地域公共交通活性化協議会 交通戦略部会
令和8年3月2日(月)	令和7年度 第3回 逗子市地域公共交通活性化協議会
令和8年3月14日(土)	第2回 地域のおでかけ環境のあり方を考える 地域公共交通ワークショップ
令和8年7月1日(水)	令和8年度 第1回 逗子市地域公共交通活性化協議会 交通戦略部会
令和8年7月24日(金)	令和8年度 第1回 逗子市地域公共交通活性化協議会
令和8年8月8日(土)	第3回 地域のおでかけ環境のあり方を考える 地域公共交通ワークショップ
令和8年8月28日(金)	令和8年度 第2回 逗子市地域公共交通活性化協議会 交通戦略部会
令和8年10月5日(月)	令和8年度 第2回 逗子市地域公共交通活性化協議会
令和8年10月20日(火)	第2回 福祉関係者懇談会
令和8年10月25日(日)	第4回 地域のおでかけ環境のあり方を考える 地域公共交通ワークショップ
令和8年11月9日(月) ～12月9日(水)	パブリックコメント
令和8年12月	計画策定

2. 実態・ニーズ調査の実施概要

2.1　モビリティデータの分析結果

a）人口

逗子市の人口は減少傾向にあり、自然減による人口減少が大きな要因となっている。一方、社会増減（転入超過）は増加傾向にあり、特に 30 歳以上で転入者が多い。合計特殊出生率は増加傾向にあり、全国平均・神奈川県平均に比べて高い水準となっている。

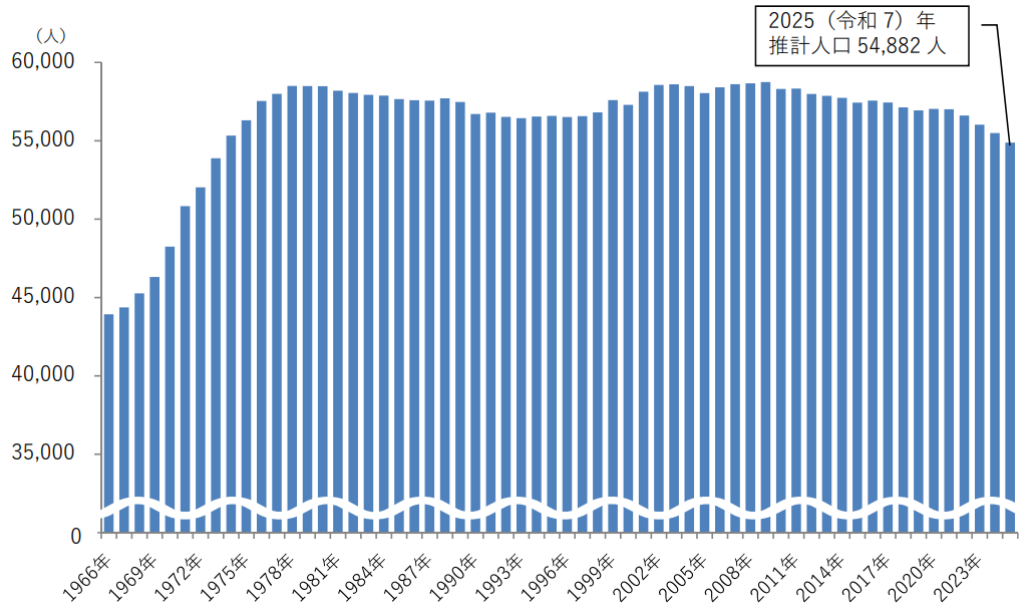


図　人口推移

【出典】令和 7 年度　逗子市人口データ集

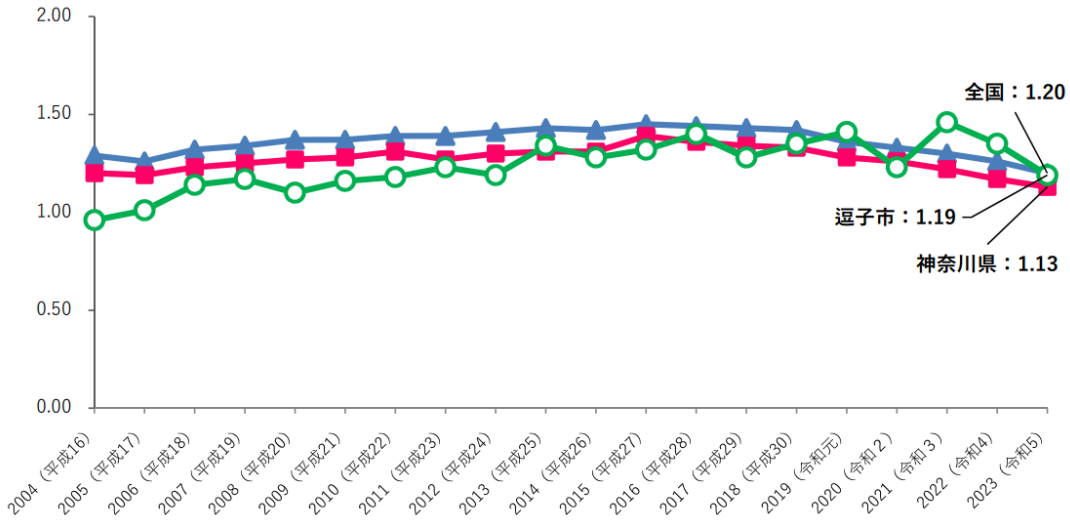


図　合計特殊出生率の推移

【出典】令和 7 年度　逗子市人口データ集

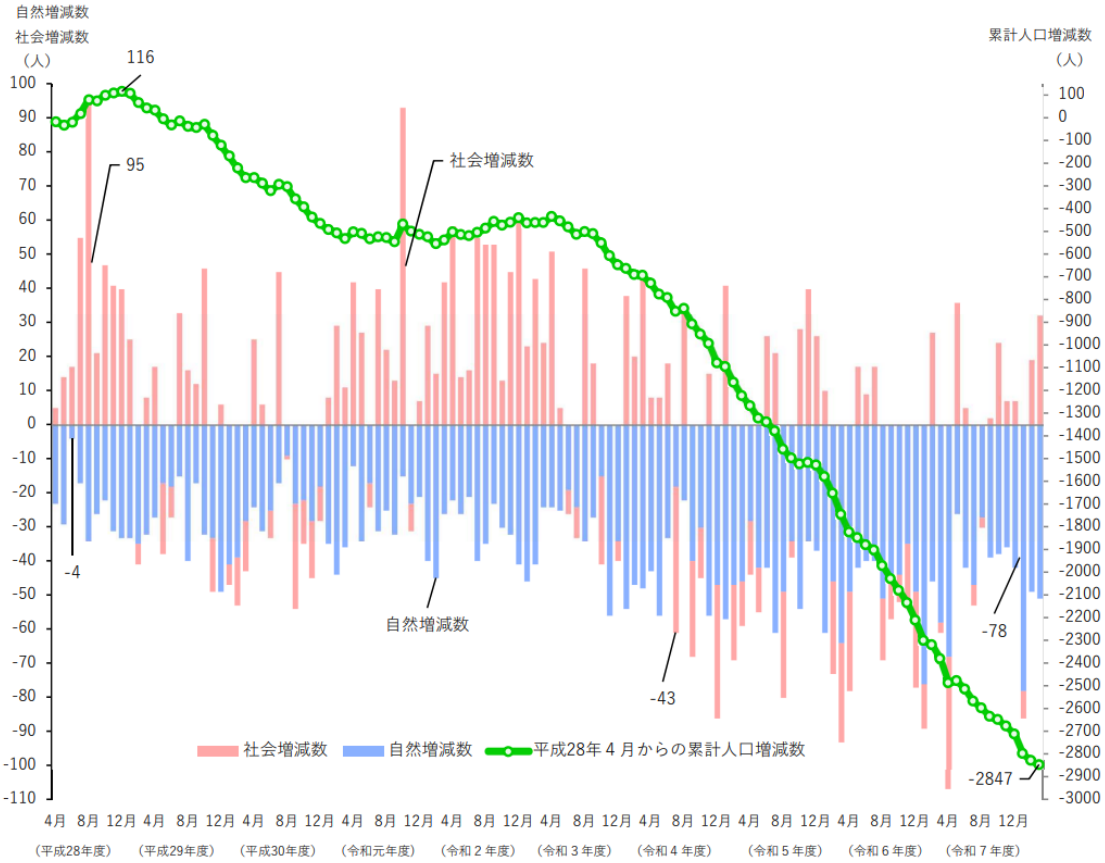


図　自然増減･社会増減の推移（平成 28 年4月～）

【出典】令和 7 年度　逗子市人口データ集

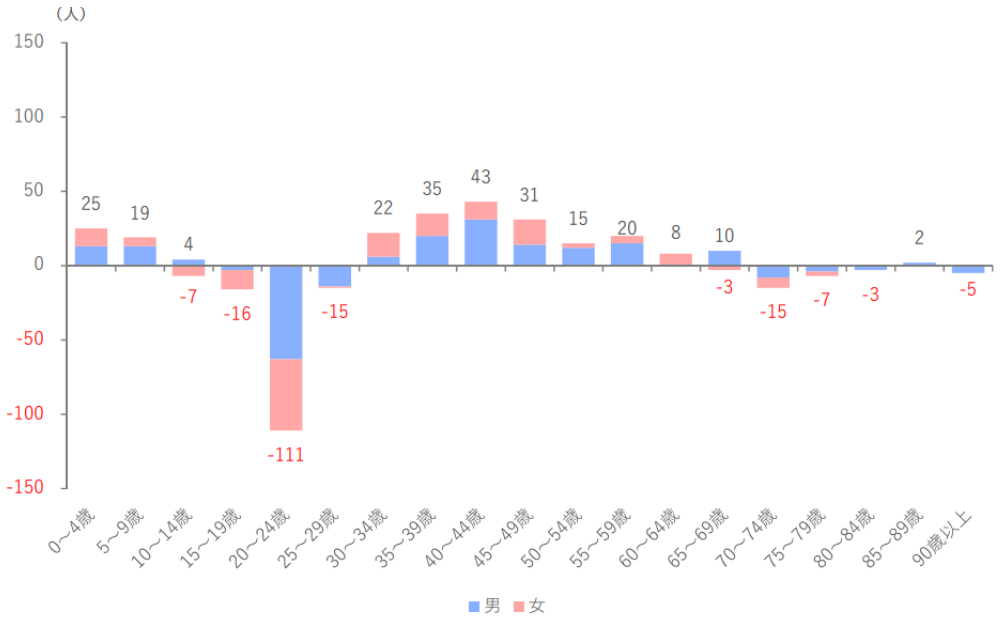


図　年齢階級別男女別人口移動数（2025 年）

【出典】令和 7 年度　逗子市人口データ集

b） 旅行速度

逗子駅周辺は慢性的な渋滞による速度低下が生じており、特に逗子駅前は速度低下が激しく、その状況は悪化傾向にある。



図　朝夕旅行速度

【出典】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査結果

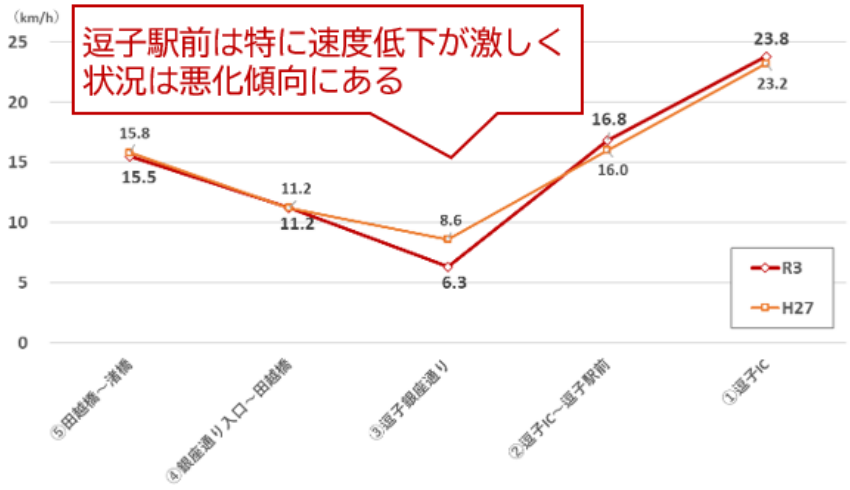


図　区間別の朝夕旅行速度の状況（平成 27 年・令和 3 年）

【出典】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査結果

c） 通勤･通学時の利用交通手段

逗子市民の約6割、葉山町民の約5割が通勤･通学時に鉄道を利用しており、鉄道駅への広域なアクセス性が重要となっている。

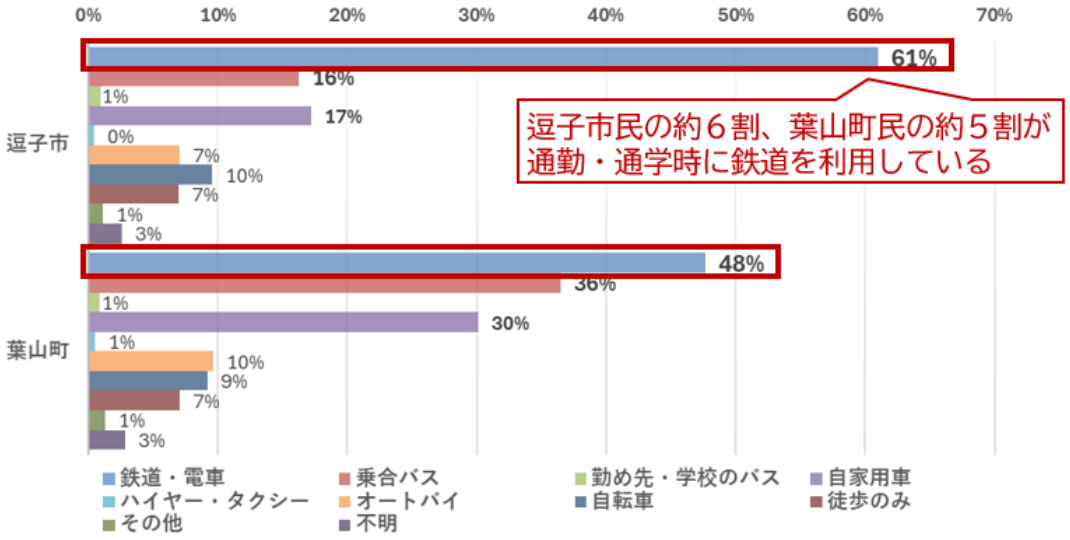


図　通勤･通学時の利用交通手段

【出典】令和2年国勢調査　小地域別･利用交通手段別通勤者･通学者数

※利用交通手段は複数回答可のため、回答数／回答者数 により逗子市および葉山町における利用交通手段率を集計

d） 鉄道利用状況

2023 年の駅別乗降客数は JR 逗子駅が約5万人、逗子・葉山駅が約2万人であり、コロナ禍以降は増加傾向にある。また、逗子駅・東逗子駅の朝ピークは6時台・7時台となっている。

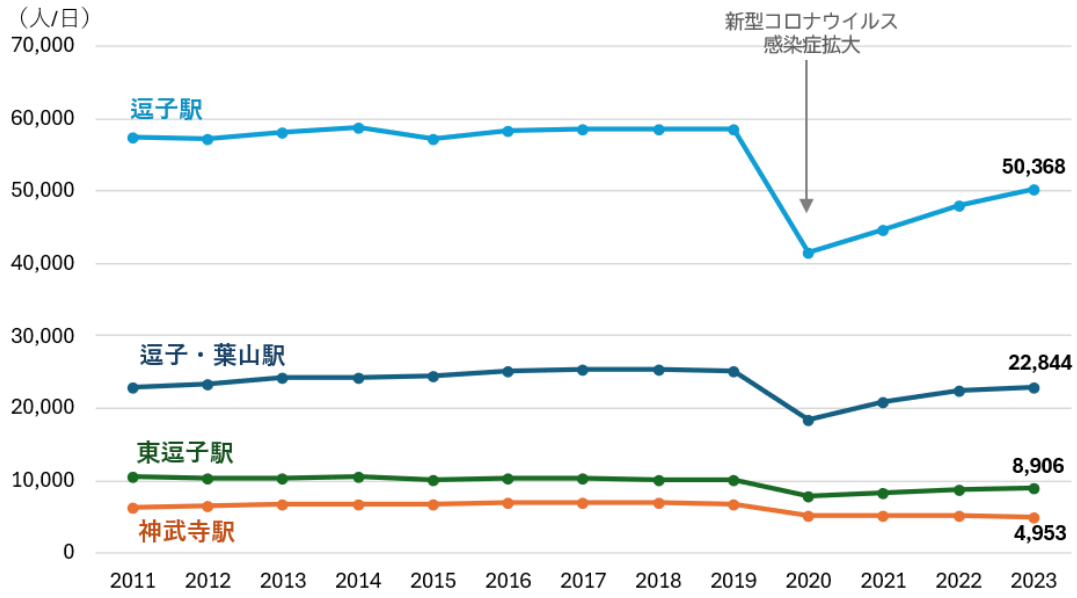


図　鉄道駅別の日平均乗降客数（人/日）

【出典】駅別乗降客数データ（国土数値情報）

〈JR東日本／横須賀線〉オフピーク定期券 ピーク時間帯

入場駅	久里浜	衣笠	横須賀	田浦	東逗子	逗子	鎌倉	北鎌倉	大船	戸塚
	ご利用可能									
ピーク時間帯	6:05 ∫ 7:35		6:10 ∫ 7:40		6:20 ∫ 7:50		6:30 ∫ 8:00		6:40 ∫ 8:10	6:55 ∫ 8:25
	ご利用可能									

図　逗子駅・東逗子駅のピーク時間帯

【出典】オフピーク定期券ピーク時間帯検索（JR 東日本）

e） バス利用状況

京急バス輸送実績報告書(H26～R6)に基づき、バス系統別の往復運行回数、走行キロ、輸送人員、平均乗車密度、通勤通学定期比率を時系列で整理した。なお、各系統の詳細は以下表の通りである。

表 バス路線の方面および系統番号

分類	方面および系統番号	備考
市内路線	グリーンヒル方面(逗 19 系統)	
	ハイランド循環(逗 22 系統)	
	亀ヶ岡団地循環(逗 29 系統)	
	アザリエ・笹倉循環(逗 30～32 系統)	
市外路線	葉山・長井方面(逗 1・2・4※～8 系統)	※逗 4 は R4 年度廃止
	元町経由葉山方面(逗 10～12 系統)	
	衣笠駅・汐入駅方面(逗 14※1・15・汐 16・衣 13・14※2 系統※3)	※1:逗 14 は R5 年度新設 ※2:衣 13・14(衣笠駅－上山口小学校・葉山町福祉文化会館)は H26 年度廃止 ※3:逗 14(水源地入口)・逗 15(衣笠駅)は市内路線、その他(汐 16・衣 13・14)は市外路線
	衣笠駅・湘南国際村センター方面(逗 13※1・14※2・16・25・26 系統※3)	※1:逗 13(逗子駅－上山口小学校)は H26 年度廃止 ※2:R6 年度の運行実績は、逗 14 を含む ※3:逗 14(水源地入口)は市内路線、その他(逗 13・16・25・26)は市外路線
	葉桜方面(逗 17 系統)	
	イートピア中央公園方面(逗 18 系統)	
	田浦駅方面(逗 20・21 系統)	
	南郷中学校方面(逗 28 系統)	
	鎌倉駅－金沢八景駅方面(鎌 20・23・24・36 系統)	※鎌 36(ハイランド循環)は市内路線、その他(鎌 20・23・24)は市外路線
	鎌倉駅－緑ヶ丘方面(鎌 30※・31 系統)	※鎌 30(鎌倉駅－逗子・葉山駅)は R4 年度廃止
	鎌倉駅－逗子駅方面(鎌 40・41 系統)	

【出典】京急バス輸送実績報告書より整理

系統番号	起終点	往復運行回数（回）										
		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06
逗1・2・4～8	逗子駅⇔葉山・横須賀（山手回）	162	160	146	146	145	145	143	128	131	106	118
逗10～12	逗子駅⇔葉山（海岸回）	90	90	90	90	90	84	83	83	83	65	65
逗14・15・汐16・衣13・14	逗子駅⇔衣笠駅	54	50	50	50	50	50	51	51	51	52	52
逗13・14・16・25・26	逗子駅⇔湘南国際村	30	31	31	31	31	30	28	28	28	27	27
逗17	逗子駅⇔葉桜	58	58	58	58	58	58	57	57	57	57	51
逗18	逗子駅⇔イトーピア	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	33
逗19	逗子駅⇔グリーンヒル	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	32
逗20・21	逗子駅⇔田浦駅	63	63	69	69	69	69	37	37	37	37	30
逗22	逗子駅⇔ハイランド（循環）	62	62	62	62	62	62	47	47	47	29	34
逗28	逗子駅⇔南郷中学校	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
逗29	逗子駅⇔亀ヶ岡団地（循環）	36	36	36	36	36	36	36	36	34	26	26
逗30～32	逗子駅⇔アザリエ	38	38	38	38	38	38	38	38	34	26	26
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇔ハイランド（循環）	380	361	356	356	281	281	279	249	241	241	239
鎌30・31	鎌倉駅⇔緑ヶ丘入口	64	64	64	64	64	64	90	58	59	53	53
鎌40・41	鎌倉駅⇔小坪・逗子駅	132	132	127	127	127	127	62	92	60	60	60

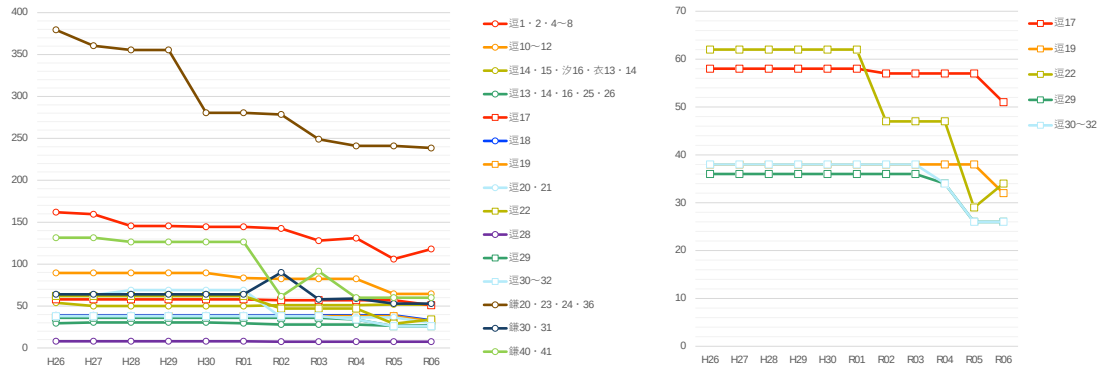


図　往復運行回数（H26～R6）

【出典】京急バス輸送実績報告書（H26～R6）より整理

系統番号	起終点	走行キロ（km）										
		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06
逗1・2・4～8	逗子駅⇔葉山・横須賀（山手回）	1,236,609	1,205,278	1,186,586	1,147,218	1,143,290	1,132,976	1,072,796	1,015,749	1,013,184	968,748	805,410
逗10～12	逗子駅⇔葉山（海岸回）	365,309	365,554	367,760	370,532	364,938	361,557	339,977	342,067	343,261	321,293	278,948
逗14・15・汐16・衣13・14	逗子駅⇔衣笠駅	444,180	430,838	429,146	419,186	429,085	428,781	430,818	434,614	434,917	443,591	427,011
逗13・14・16・25・26	逗子駅⇔湘南国際村	159,078	169,328	168,896	177,614	166,219	163,896	159,063	155,243	155,585	154,085	147,826
逗17	逗子駅⇔葉桜	86,534	86,842	86,607	86,549	86,511	85,768	84,583	82,959	83,215	83,181	75,260
逗18	逗子駅⇔イトーピア	80,834	81,206	81,019	80,779	80,794	80,100	80,354	78,066	78,125	78,101	67,716
逗19	逗子駅⇔グリーンヒル	95,343	83,511	78,987	77,267	76,567	74,924	77,535	93,412	93,838	93,764	78,673
逗20・21	逗子駅⇔田浦駅	182,136	183,674	184,388	184,388	184,458	184,106	155,069	98,306	98,264	97,785	79,571
逗22	逗子駅⇔ハイランド（循環）	137,574	138,076	137,910	137,476	137,225	136,046	136,273	112,317	112,207	105,616	74,542
逗28	逗子駅⇔南郷中学校	28,240	28,435	28,192	28,097	28,091	28,096	24,905	27,357	27,443	27,515	27,302
逗29	逗子駅⇔亀ヶ岡団地（循環）	121,251	121,681	121,402	121,169	121,066	119,780	121,236	120,991	116,634	104,981	91,965
逗30～32	逗子駅⇔アザリエ	97,934	98,113	98,036	97,588	97,698	97,352	97,741	97,638	91,404	81,488	68,974
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇔ハイランド（循環）	549,591	551,611	553,173	554,233	552,758	546,473	550,145	528,417	543,875	515,069	534,374
鎌30・31	鎌倉駅⇔緑ヶ丘入口	108,561	108,845	108,655	108,661	108,539	106,923	108,389	97,480	84,970	76,569	76,253
鎌40・41	鎌倉駅⇔小坪・逗子駅	354,575	356,733	338,875	337,126	336,536	336,861	278,572	251,058	248,062	247,239	247,065

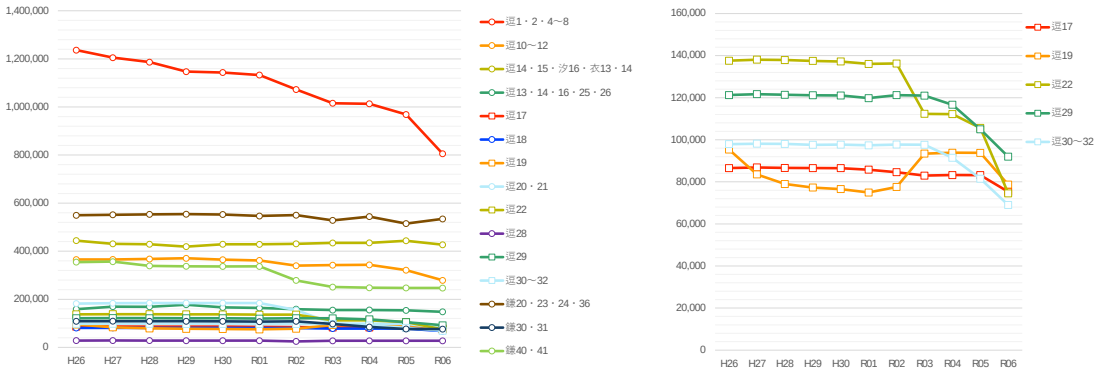


図　走行キロ（H26～R6）

【出典】京急バス輸送実績報告書（H26～R6）より整理

系統番号	起終点	輸送人員計（人）										
		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06
逗1・2・4～8	逗子駅⇔葉山・横須賀（山手回）	2,991,266	2,995,080	3,001,500	2,974,246	2,975,190	2,943,780	2,041,471	2,194,638	2,503,169	2,603,578	2,698,208
逗10～12	逗子駅⇔葉山（海岸回）	1,672,504	1,682,771	1,707,900	1,748,070	1,720,821	1,651,139	1,101,824	1,235,696	1,459,497	1,531,432	1,578,603
逗14・15・汐16・衣13・14	逗子駅⇔衣笠駅	1,151,771	1,149,290	1,139,181	1,144,257	1,125,833	1,061,457	806,374	820,776	950,608	1,033,069	1,049,321
逗13・14・16・25・26	逗子駅⇔湘南国際村	437,018	420,550	436,040	442,063	440,306	411,848	254,594	278,603	337,720	372,054	376,319
逗17	逗子駅⇔葉桜	654,386	670,326	686,847	691,448	681,583	676,265	492,056	526,578	593,943	651,701	632,224
逗18	逗子駅⇔イトーピア	390,588	388,071	404,793	398,320	421,189	423,631	317,588	335,895	373,359	389,265	360,014
逗19	逗子駅⇔グリーンヒル	258,526	230,569	225,133	228,348	230,135	225,365	195,149	254,703	285,365	310,346	222,836
逗20・21	逗子駅⇔田浦駅	348,344	344,572	365,630	359,234	365,914	373,668	240,601	155,744	163,167	195,037	167,307
逗22	逗子駅⇔ハイランド（循環）	424,557	429,846	426,040	431,560	426,208	433,155	295,683	293,679	324,082	366,162	246,631
逗28	逗子駅⇔南郷中学校	56,885	61,194	60,384	58,048	56,033	52,919	44,350	41,572	41,624	36,557	49,453
逗29	逗子駅⇔亀ヶ岡団地（循環）	244,445	245,480	241,659	236,454	243,166	253,835	182,926	196,960	215,376	226,742	155,476
逗30～32	逗子駅⇔アザリエ	249,902	243,310	242,257	250,304	250,496	252,169	189,812	197,106	214,398	206,139	149,641
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇔ハイランド（循環）	3,043,686	3,367,757	3,383,156	3,475,229	3,490,680	3,357,008	2,144,593	2,425,770	2,711,752	2,749,688	2,350,858
鎌30・31	鎌倉駅⇔緑ヶ丘入口	553,754	576,050	558,387	576,238	577,525	528,108	376,766	422,297	432,459	447,322	439,877
鎌40・41	鎌倉駅⇔小坪・逗子駅	1,544,853	1,756,284	1,731,599	1,776,301	1,758,109	1,748,451	1,320,498	1,417,838	1,401,851	1,471,760	1,286,112

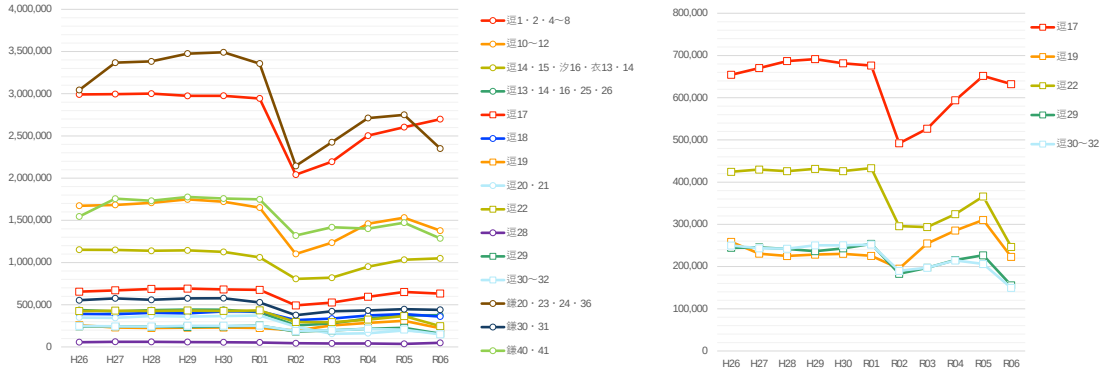


図　輸送人員(H26～R6)

【出典】京急バス輸送実績報告書(H26～R6)より整理

系統番号	起終点	平均乗車密度（人）										
		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06
逗1・2・4～8	逗子駅⇔葉山・横須賀（山手回）	13.4	13.7	14.0	14.3	14.4	14.4	10.5	12.0	13.7	14.9	18.4
逗10～12	逗子駅⇔葉山（海岸回）	14.9	15.1	15.2	15.5	15.5	15.0	10.6	11.8	13.9	15.6	16.3
逗14・15・汐16・衣13・14	逗子駅⇔衣笠駅	10.9	11.4	11.3	11.6	11.2	10.6	8.0	8.1	9.3	9.9	10.6
逗13・14・16・25・26	逗子駅⇔湘南国際村	14.1	13.0	13.8	13.5	14.4	13.6	8.7	9.7	11.8	13.1	13.7
逗17	逗子駅⇔葉桜	14.8	15.0	15.4	15.5	15.3	15.3	11.3	12.3	13.9	15.2	16.0
逗18	逗子駅⇔イトーピア	12.5	12.1	12.6	12.5	13.2	13.4	10.0	10.9	12.1	12.6	13.3
逗19	逗子駅⇔グリーンヒル	7.4	7.3	7.4	7.2	7.4	7.4	6.2	6.7	7.5	8.1	7.1
逗20・21	逗子駅⇔田浦駅	4.9	4.8	5.1	5.0	5.1	5.2	4.0	4.1	4.3	5.1	5.5
逗22	逗子駅⇔ハイランド（循環）	9.3	9.3	9.3	9.4	9.3	9.6	6.5	7.8	8.7	10.4	9.9
逗28	逗子駅⇔南郷中学校	6.3	6.4	6.4	6.2	6.0	5.6	5.3	4.5	4.5	4.0	5.4
逗29	逗子駅⇔亀ヶ岡団地（循環）	7.3	7.0	6.9	6.8	6.9	7.3	5.2	5.6	6.4	7.5	5.9
逗30～32	逗子駅⇔アザリエ	6.8	6.3	6.3	6.5	6.5	6.6	4.9	5.1	5.9	6.4	5.4
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇔ハイランド（循環）	15.9	17.1	17.1	17.6	17.7	17.2	10.9	12.9	14.0	15.0	12.3
鎌30・31	鎌倉駅⇔緑ヶ丘入口	7.2	7.5	7.3	7.5	7.5	7.0	4.9	6.1	7.2	8.3	8.1
鎌40・41	鎌倉駅⇔小坪・逗子駅	11.1	12.6	13.1	13.5	13.4	13.3	12.1	14.5	14.5	15.3	13.5

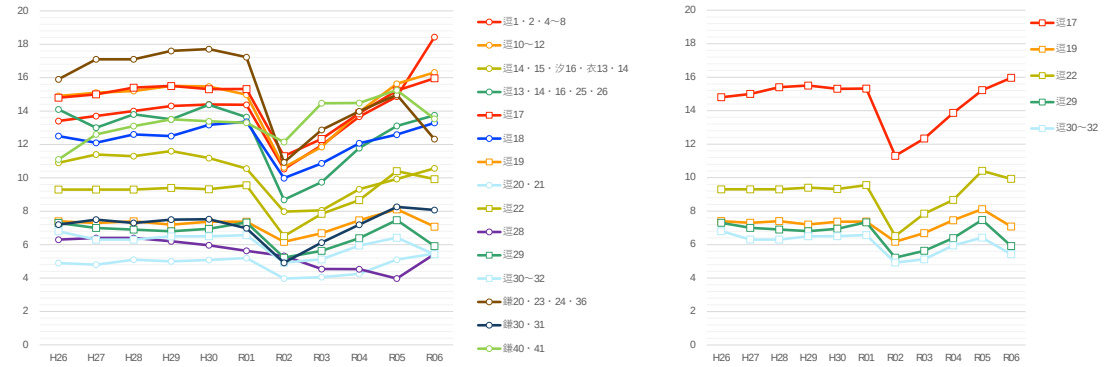


図　平均乗車密度(H26～R6)

【出典】京急バス輸送実績報告書(H26～R6)より整理

系統番号	起終点	通勤・通学定期比率（%）									
		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06
逗1・2・4～8	逗子駅⇔葉山・横須賀（山手回）	28.7%	29.2%	28.7%	28.7%	29.1%	30.3%	33.5%	32.7%	39.1%	38.6%	41.5%
逗10～12	逗子駅⇔葉山（海岸回）	18.5%	18.7%	18.5%	18.8%	19.3%	20.4%	23.0%	22.7%	27.9%	30.7%	23.6%
逗14・15・汐16・衣13・14	逗子駅⇔衣笠駅	30.1%	32.2%	33.0%	33.2%	33.2%	32.0%	34.9%	31.3%	38.3%	40.2%	39.8%
逗13・14・16・25・26	逗子駅⇔湘南国際村	17.1%	17.6%	18.1%	18.2%	19.5%	20.6%	23.1%	22.7%	27.9%	29.9%	31.6%
逗17	逗子駅⇔葉桜	23.0%	23.4%	23.2%	23.4%	24.1%	25.4%	28.4%	27.9%	33.8%	37.3%	39.1%
逗18	逗子駅⇔イトーピア	28.8%	29.3%	29.1%	29.2%	30.0%	31.4%	34.7%	34.1%	40.7%	43.0%	44.9%
逗19	逗子駅⇔グリーンヒル	18.3%	20.1%	19.8%	20.3%	22.6%	23.8%	26.6%	26.0%	31.7%	33.6%	24.7%
逗20・21	逗子駅⇔田浦駅	12.7%	13.1%	14.9%	14.9%	15.8%	17.5%	19.7%	16.2%	20.2%	34.1%	23.7%
逗22	逗子駅⇔ハイランド（循環）	18.4%	19.0%	18.9%	19.3%	20.1%	21.9%	24.6%	24.1%	29.5%	39.4%	27.1%
逗28	逗子駅⇔南郷中学校	5.7%	5.9%	5.8%	5.9%	6.1%	6.5%	7.4%	7.2%	9.4%	10.2%	23.5%
逗29	逗子駅⇔亀ヶ岡団地（循環）	22.2%	22.7%	22.4%	22.7%	24.2%	26.3%	29.3%	29.0%	35.2%	41.2%	22.9%
逗30～32	逗子駅⇔アザリエ	18.1%	18.5%	18.3%	18.4%	18.9%	20.0%	22.5%	22.1%	27.2%	29.2%	9.1%
鎌20・23・24・36	鎌倉駅⇔ハイランド（循環）	15.8%	14.8%	15.7%	15.8%	16.7%	18.4%	20.6%	20.9%	19.8%	21.7%	21.5%
鎌30・31	鎌倉駅⇔緑ヶ丘入口	8.4%	7.8%	8.2%	8.2%	8.6%	9.6%	10.9%	11.0%	11.4%	11.1%	20.9%
鎌40・41	鎌倉駅⇔小坪・逗子駅	14.4%	12.9%	13.6%	13.5%	14.1%	15.6%	17.6%	17.7%	16.8%	17.9%	19.3%

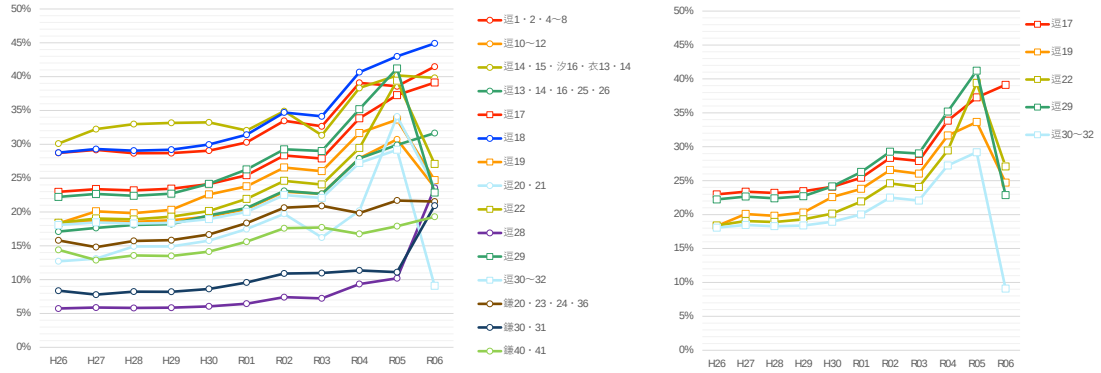


図　通勤通学定期比率（H26～R6）

【出典】京急バス輸送実績報告書（H26～R6）より整理

f） タクシー利用状況

2024 年 10 月 1 日～31 日を対象に、GO アプリ配車データ（駅タクシー乗り場からの乗車、無線配車除く）をもとに、利用状況を整理した。利用状況は終電後の0時台の利用が最も遠く、昼間は 11 時台の利用が多い傾向にある。また、地域別の状況としては、逗子市内における逗子駅周辺を起終点とした利用に加えて、葉山町における利用も多い傾向にある。

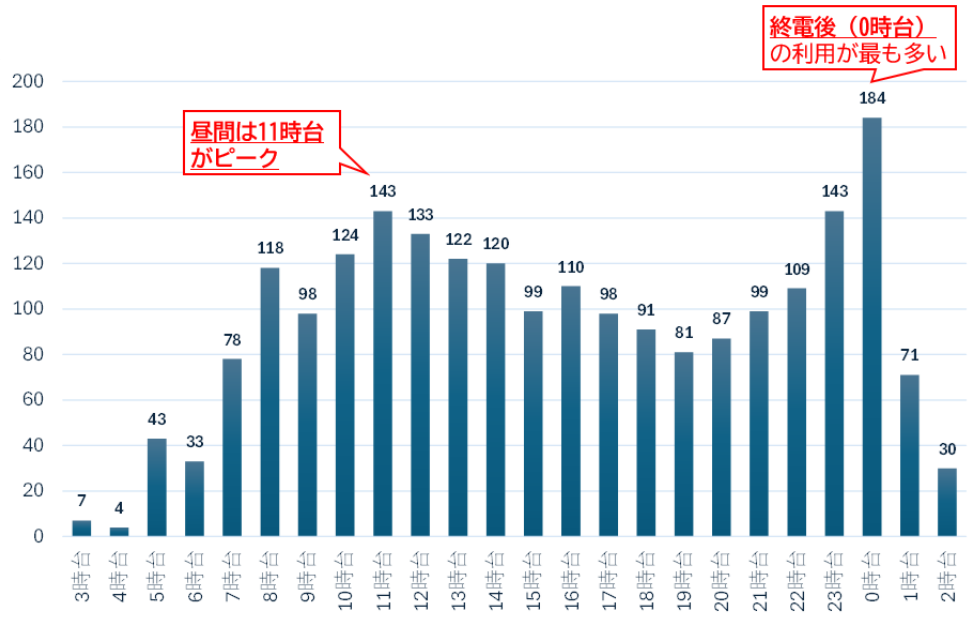


図　時間帯別の利用状況（乗車時刻ベース）

【出典】GO アプリ配車データ（駅タクシー乗り場からの乗車、無線配車除く）

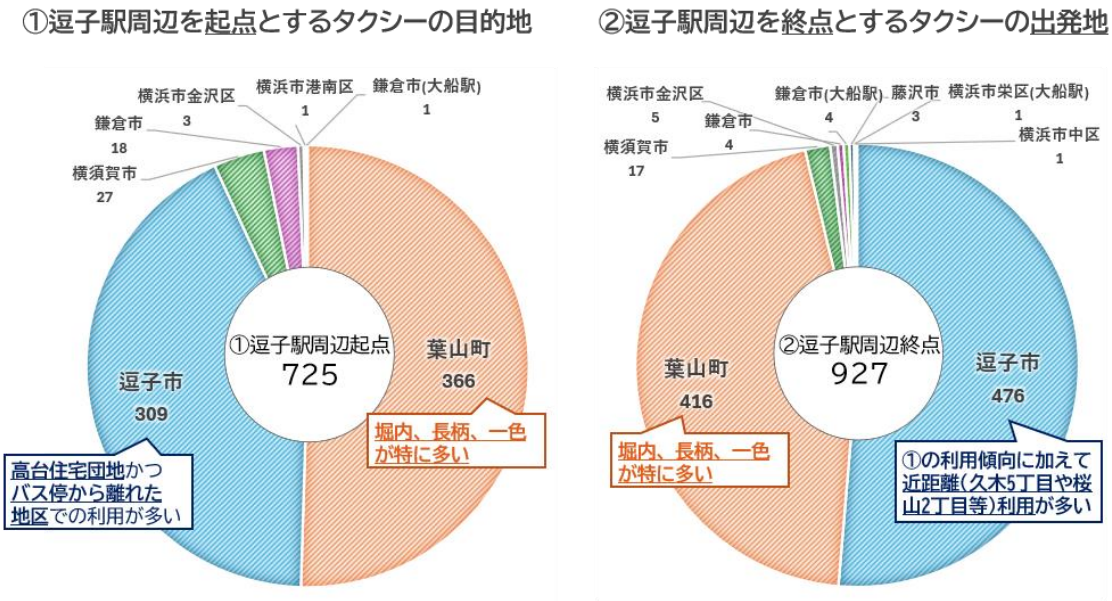


図　タクシー利用台数の状況（逗子駅起終点）

【出典】GO アプリ配車データ（駅タクシー乗り場からの乗車、無線配車除く）

③その他（逗子駅周辺起終点以外）

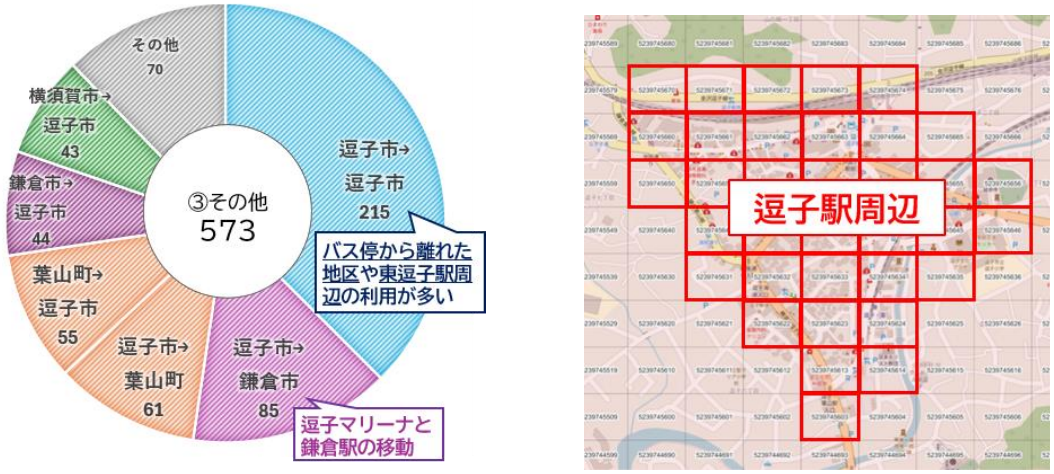


図　タクシー利用台数の状況（逗子駅周辺起終点以外）

【出典】GO アプリ配車データ（駅タクシー乗り場からの乗車、無線配車除く）

g） 人流データ

人流の状況を把握するために、Agoop データ（スマートフォンのアプリから収集した位置情報等データ）を活用した。対象時期は、①海水浴シーズンのピーク時（令和 6 年 8 月 1 日～14 日）と、②イベント等が無い通常時（令和 6 年 10 月 7 日～19 日,27 日）とし、逗子市内に起終点を持つユーザー（同じ 100m メッシュ内に10 分以上滞在したかで判定）を対象に分析を行った。対象者の年齢は 40 歳～59 歳の利用がやや多いものの、全年齢層をカバーしており、人流状況としては逗子市内の流動が半数を占めている。

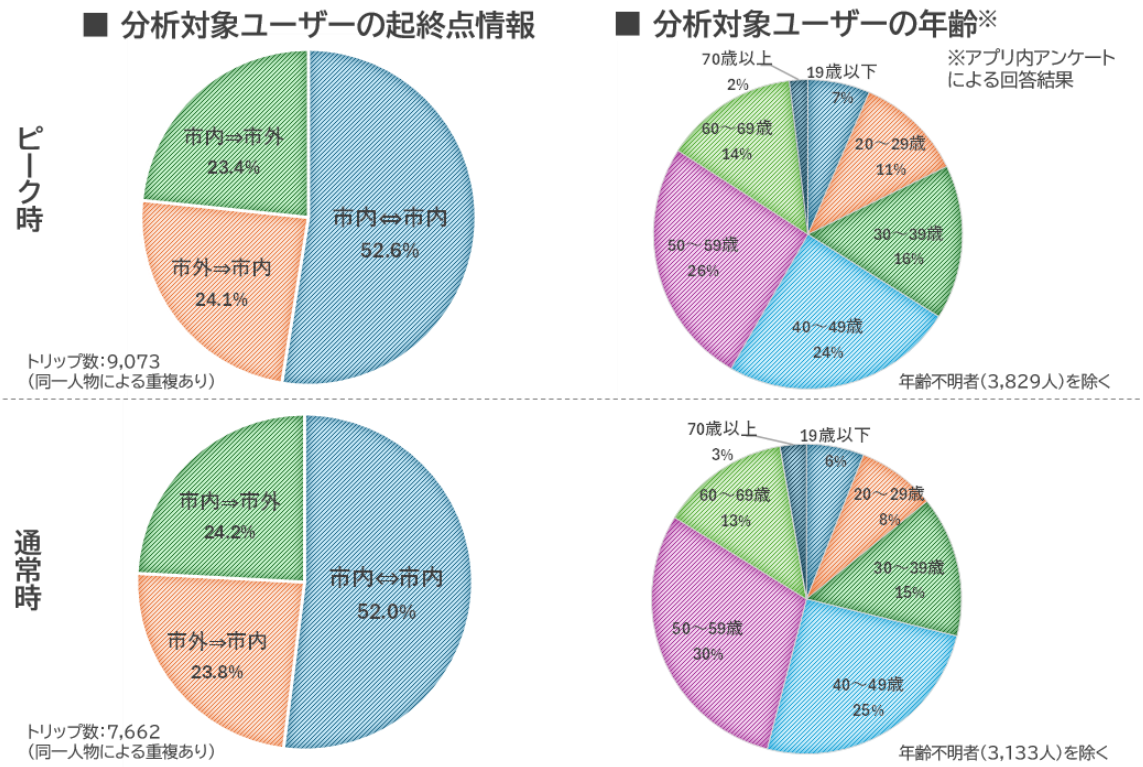


図 Agoop データによる人流状況

【出典】Agoop データ

2.2　庁内ヒアリング調査結果

計画内で設定すべきビジョンを明確化するため、庁内各部署の移動を取り巻く課題感や取組等の確認を行った。以下に結果を示す。

表 庁内アンケート・ヒアリング調査結果総括

総合計画の柱	政策分野	移動に係る問題点や課題	地域公共交通との連携により想定されるアウトカム
共に生き、心豊かに暮らせるふれあいのまち	健康・医療	・**保健センター**への移動困難により、**高齢者・子育て世代がイベント・セミナー参加を見送り** ・**専門科**の少なさ（小児科、産科、発達外来等） ・**市外総合病院**への通院手段不足 ・**透析患者**の通院手段不足 ・**妊娠・出産時**の移動支援不足 ・**在宅診療**に対するニーズの高まりと**医師・看護師の移動負担**	・特定健診受診率向上による**疾病予防効果** ・イベント・セミナーへの参加者増による**健康意識向上** ・医療アクセス改善による**健康寿命延伸** ・**出産・育児期の移動不安解消**
	高齢者支援・介護	・**前期高齢者へのフレイル予防**の推進 ・**余暇活動・日中の居場所**への移動手段不足（認知症カフェ等） ・**送迎ボランティア**の担い手の不足・高齢化 ・日中の**福祉バスの需要変動**が大きい ・**通院等乗降介助事業者**の撤退 ・**福祉有償運送**の担い手不足 ・**タクシー利用**が困難と感じている（予約が取りにくい、アプリ操作が困難） ・**移動スーパー**の利用の増加	・**介護予防・フレイル予防**効果向上 ・社会参加促進による**孤立化防止** ・買い物・通院等の**生活の質向上** ・**地域包括ケアシステム**の充実 ・**家族の介護負担**軽減 ・**医療費負担**の軽減
	障がい者支援	・**療育教育総合センター**への移動困難 ・公共交通利用に係る**バリアフリーの拡充**（心のバリアフリーを含む） ・**特別支援学校**が市外に立地（横	・**療育・発達支援**への適切な誘導 ・**障がい者の外出促進・社会との接点**の拡大 ・**インクルーシブ**な社会実現 ・**自立した移動能力**の向上 ・**家族の介護負担**軽減

総合計画の柱	政策分野	移動に係る問題点や課題	地域公共交通との連携により想定されるアウトカム
		須賀市、鎌倉市） ・**児童発達支援・放課後等デイサービス施設**に係る移動負担、施設側の送迎負担 ・**医療的ケア児・重度障がい者**の移動手段不足	
	子育て支援	・**ベビーカー**での移動（徒歩移動・公共交通移動）に不自由 ・**子育て支援センター・こども発達支援センター・保健センター・体験学習施設スマイル・市内子育て施設**への移動手段不足 ・**保育園送迎**による交通混雑 ・**産前・産後**の移動支援不足 ・**ファミリー・サポート・センター事業**の需給ギャップ（担い手不足・高齢化）、送迎支援に対する負担の増加 ・**子ども・子育て世代の孤立防止**（居場所づくりと移動支援）	・**育児の孤立化**防止 ・**子育て世代の社会参加促進** ・**生産年齢人口の増加** ・出産・育児期の**生活の質向上** ・ファミリー・サポート・センター事業における**協力会員の負担軽減・需給マッチングの促進**
共に学び、ともに育つ「共育」のまち	教育・文化・スポーツ	・**体育館・池子の森運動公園・保健センター**への移動手段不足、生涯学習機会の損失 ・**福祉バス**土日運休による体育館への移動手段不足 ・**イベント開催時**の移動手段不足・渋滞 ・**部活動地域展開時**の学校から活動拠点への移動手段確保 ・**子どもの習い事**に係る移動手段不足、送迎負担	・**スポーツ・文化活動**への参加促進 ・**介護予防・フレイル予防**効果向上 ・**家族の送迎負担**軽減
自然と人間を共に大切にするまち	自然共生	・**自然の回廊プロジェクト**の推進 ・公共交通をより使いやすくすることによる**過度な自家用車依存**からの脱却	・**自然に親しむ機会**の創出 ・**運輸由来の CO2** 削減

総合計画の柱	政策分野	移動に係る問題点や課題	地域公共交通との連携により想定されるアウトカム
		・**ゼロカーボンモビリティ**の活用（シェアサイクル等）	
安全で安心な、快適な暮らしを支えるまち	経済・観光・イベント	・**花火大会時**の長時間交通規制による住民移動制限・帰路渋滞 ・**海水浴期間中**シンボルロードでの車・歩行者混在 ・**市民まつり**シャトルバス運転手不足・乗り切れない状況 ・**ふるさと納税チョイス Pay** の売り上げが順調 ・**小坪地区の道幅狭小・駐車場不足**、**海業との連携** ・**各種催し**での来場者・出店者の移動手段確保困難 ・**シェアサイクル**との連携	・**観光と住民生活の調和** ・**周遊観光**の促進 ・**イベント時の交通混雑**緩和 ・**消費**の活性化（地域経済の活性化） ・**交流人口・関係人口**の拡大 ・**海業振興**による新たな観光資源創出
	デジタル推進・行政サービス	・高齢者の**デジタルデバイド** ・**デジタル相談会**の継続開催と会場までの移動手段確保 ・**「行かない」行政サービス**実現 ・**マイナンバーカードと地域公共交通の連携**	・**デジタルデバイド解消**による移動手段確保 ・**情報アクセス機会**の公平性確保 ・**行政サービスの効率化** ・**モビリティ・データそのものの付加価値**向上
	都市整備・まちづくり	・池田踏切、金沢新道踏切、池田通り交差点等での**交通渋滞** ・なぎさ通りの著しい**交通渋滞、駅ロータリー機能不足** ・銀座通りでの**路上駐車**による交通渋滞 ・**自転車マナー**悪化（両側通行、歩道走行等）	・**バリアフリー**の推進 ・**歩行空間・滞留空間**の確保（ウォーカブルな空間形成の推進） ・**複数拠点化による自動車交通負担の軽減** ・**自転車に係る事故・ヒヤリハットの減少**
新しい地域の姿を示す市民主権のまち	地域コミュニティ・市民協働	・**自治会・町内会**の高齢化と担い手不足 ・**送迎ボランティア養成講座**への応募者不足 ・**地域での活動機会の減少**、**活動機会へのアクセス**困難	・**地域コミュニティ**の活性化 ・**世代を超えた交流**促進 ・共助による**持続可能な地域づくり** ・**地域課題解決力**の向上

総合計画の柱	政策分野	移動に係る問題点や課題	地域公共交通との連携により想定されるアウトカム
		・東逗子駅前用地活用事業に伴う**沼間コミュニティセンターの移転**	
	基地関連・国際交流	・**米軍池子住宅地区居住者**の自動車通勤による県道朝夕渋滞	・**交通渋滞**の緩和 ・**交通事故減少**による地域安全性向上 ・米軍関係者と地域住民の**共生促進**

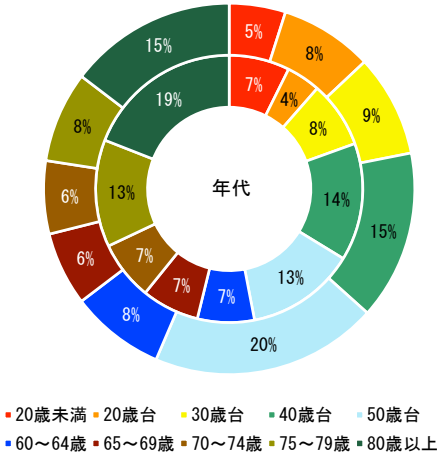
2.3　地域公共交通に関する市民アンケート

本市における現在の移動の実態や潜在需要（隠れたニーズ）、需要の顕在化を阻害している要因を可視化し、市として強化すべき取組を検討するため、市民アンケート調査を実施した。

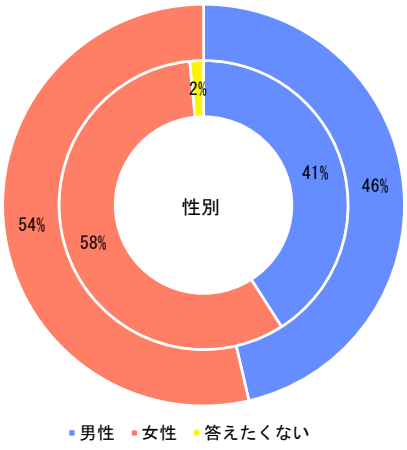
表　調査概要

対象者	逗子市民（※無作為抽出した 3,000 人）
調査方法	郵送配布・郵送回収
回答期間	令和 7 年 9 月 19 日（金）～10 月 6 日（月）
回収票数	1,152 票（回収率 38.4%）
調査内容	・ 属性（年代、性別、居住地区、家族構成、運転免許の有無、歩行許容距離、歩行支障の状況） ・ 日常生活を送る上での移動実態（目的・目的地、訪問頻度、理想の訪問頻度、交通手段、交通渋滞の実態、理想の目的地） ・ 同居家族の移動実態（目的・目的地、訪問頻度、理想の訪問頻度、交通手段、交通渋滞の実態、理想の目的地） ・ 同居家族の年代・運転免許の有無 ・ 送迎実態（目的、送迎頻度、送迎先、送迎時の車の運転、送迎の負担） ・ 地域公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の利用実態（利用頻度、主な行き先、満足度、利用の際に感じる良い点・悪い点） ・ 地域公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）に対するニーズ
備考	・ 対象者は高校生以上（令和 7 年度に 16 歳以上となる世代）の市民とし、中学生以下の子どもの移動実態については、親の調査票の中で可能な限り確認した。 ・ 年代別で必要サンプルを確保するため、地区間のバランスに留意しながら、傾斜配分の上、対象者を抽出した。

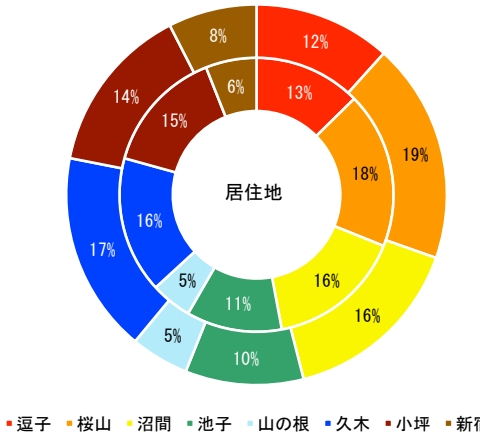
a）　回答者属性

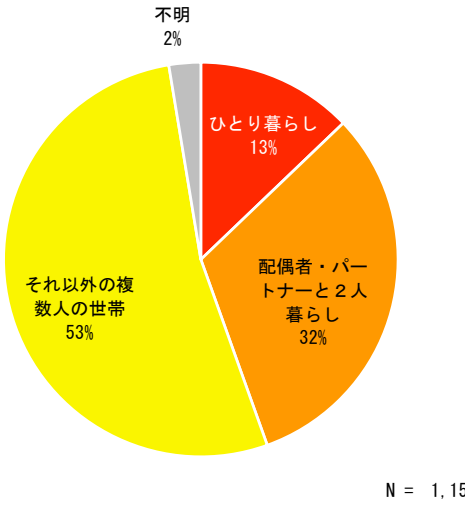


▲ 年代



▲ 性別



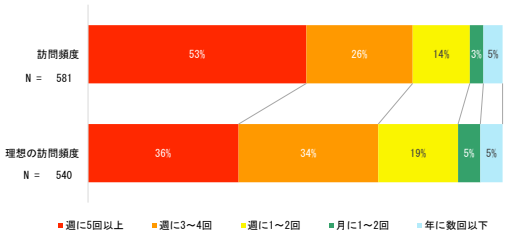


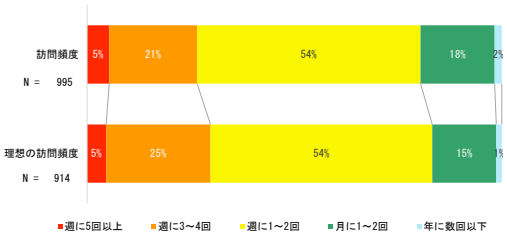
▲ 居住地区　　▲ 同居家族構成（複数回答可）

※円グラフ外側：住民基本台帳（令和７年７月 31 日時点）に基づく居住人口データ
内側：アンケート回答者（年代：N=1,133、性別：N=1,129、居住地区：N=1,116）

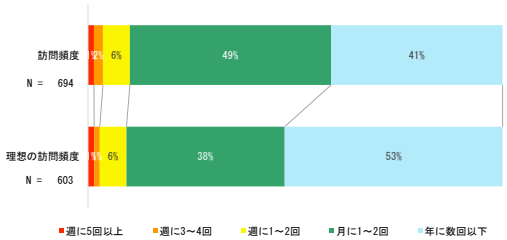
b） 移動目的別の訪問頻度

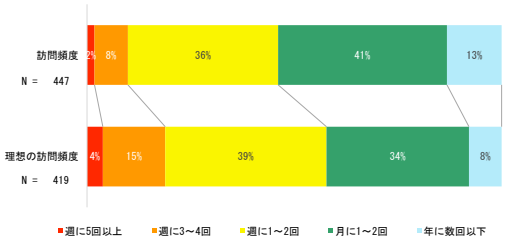
通勤・通学や通院・通所目的では現状（通勤・通学：週５回以上が半数、通院・通所：月に１～２回が半数）より頻度を減らしたい意向があり、買物や趣味・娯楽目的では現状（買物：週１～２回が半数、趣味・娯楽：月１～２回が４割）より頻度を若干増やしたい意向があることが窺える。





▲ 通勤・通学の頻度　　▲ 買物の頻度

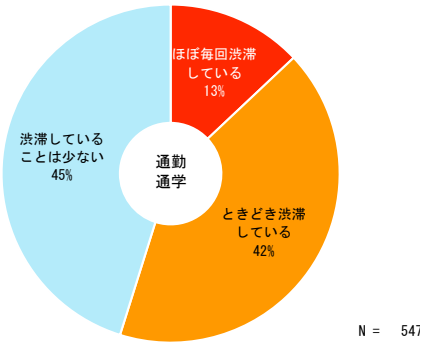




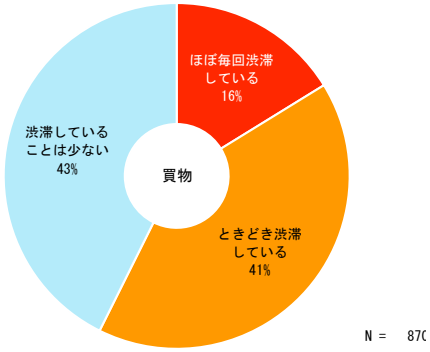
▲ 通院・通所の頻度　　▲ 趣味・娯楽の頻度

c） 交通渋滞の実態

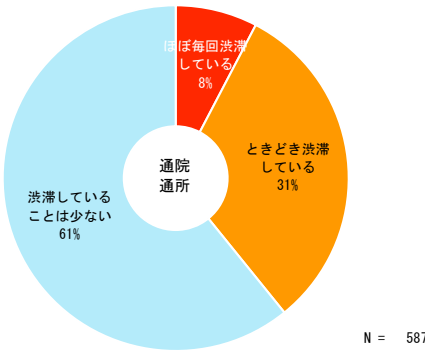
通勤･通学や買物目的での移動時はときどき渋滞している、ほぼ毎回渋滞していると回答するケースを合わせて 6 割弱となっている。通院･通所や趣味･娯楽目的では渋滞していることは少ないケースが過半数を占める。



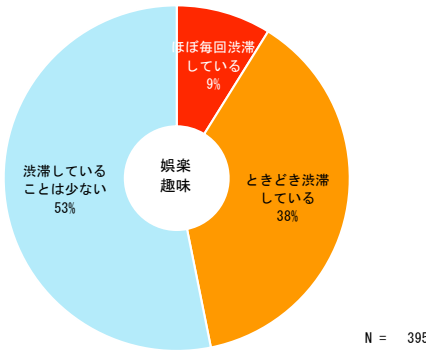
▲ 通勤･通学時の交通渋滞の実態



▲ 買物移動時の交通渋滞の実態



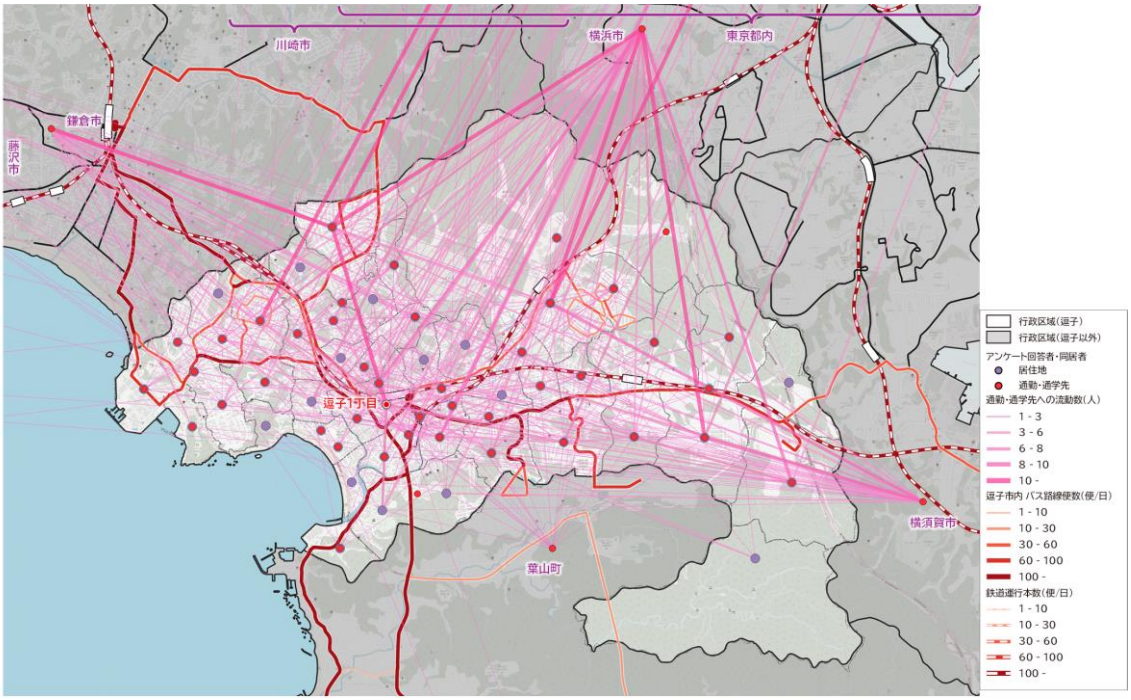
▲ 通院･通所時の交通渋滞の実態



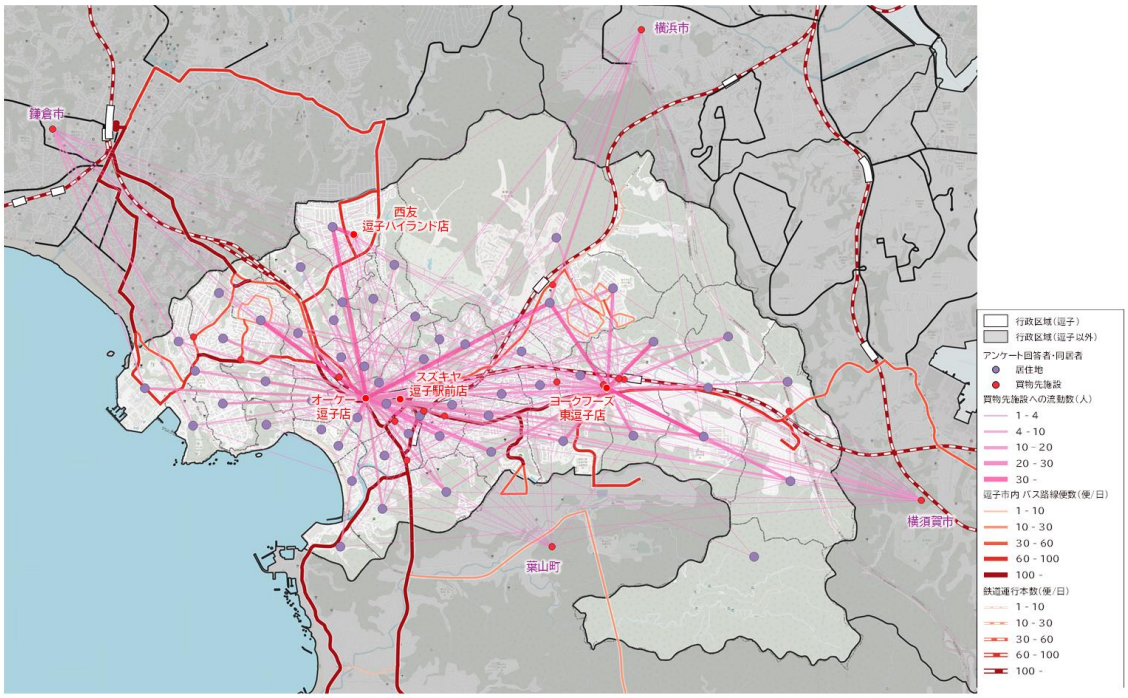
▲ 趣味･娯楽移動時の交通渋滞の実態

d） 目的別の OD 分析結果

目的によって OD が大きく異なる。



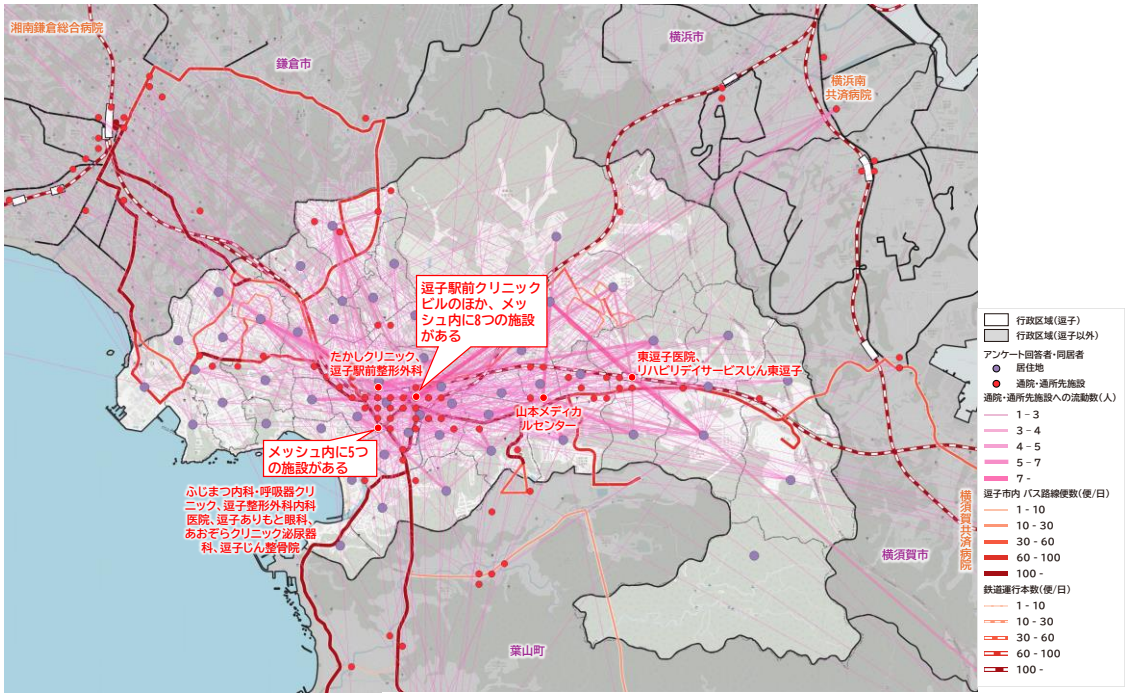
▲ 【回答者全体】通勤・通学の目的地集計結果（OD 分析）



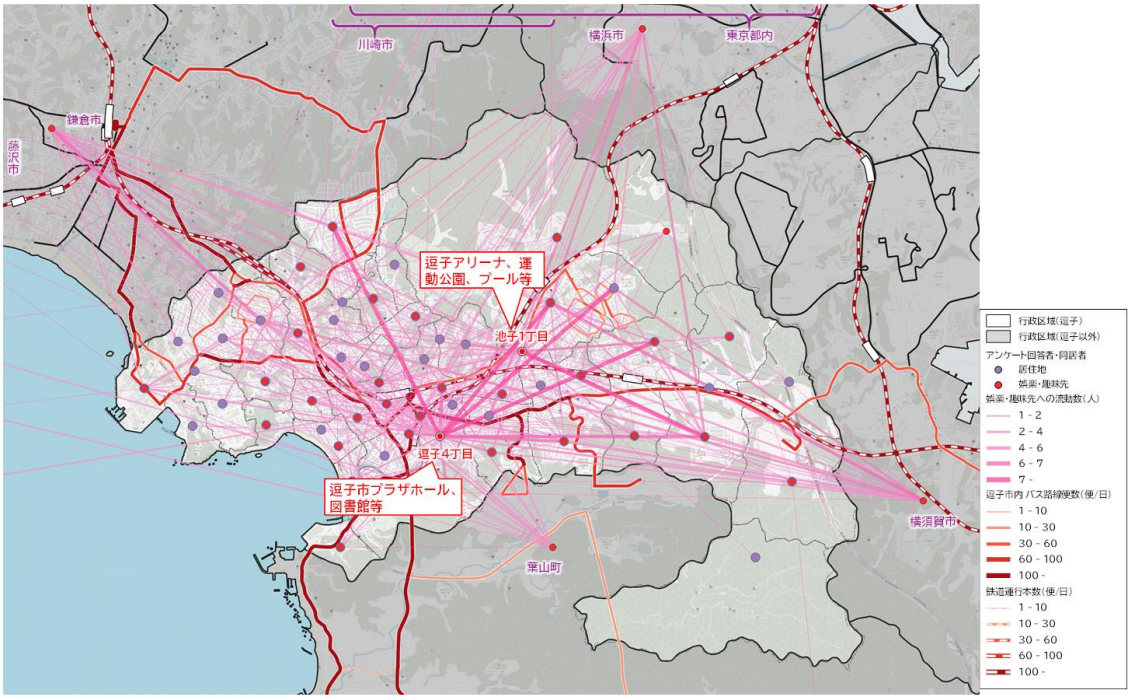
▲ 【回答者全体】買物の目的地集計結果（OD 分析）

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

※本項目では、同居家族のデータを合わせて集計している（以下、同様）。



▲【回答者全体】通院・通所の目的地集計結果(OD 分析)

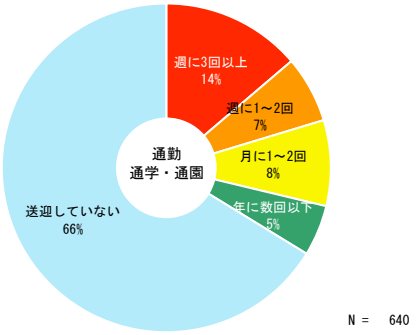


▲【回答者全体】娯楽・趣味の目的地集計結果(OD 分析)

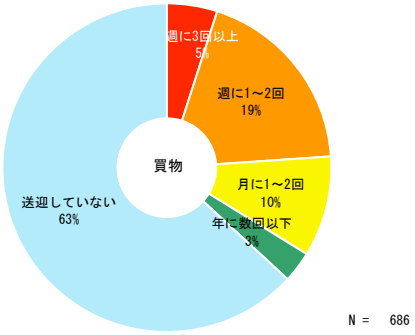
【出典】鉄道・バスルート・行政区域:国土数値情報、流動数:市民アンケート調査結果、バス・鉄道便数:各事業者HP　地図データ © OpenStreetMap contributors,データベースライセンス ODbL

e） 送迎実態

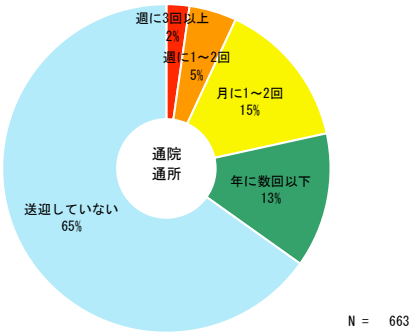
送迎頻度は、通勤･通学･通園や買物、習い事等が週に 1～2 回以上である割合が高い。



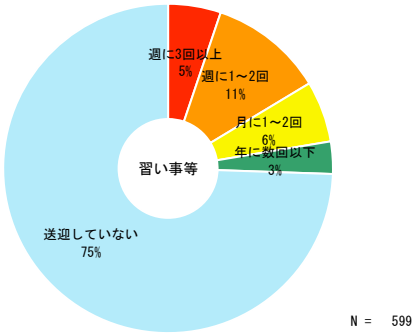
▲ 通勤･通学･通園の送迎頻度



▲ 買物の送迎頻度



▲ 通院･通所の送迎頻度



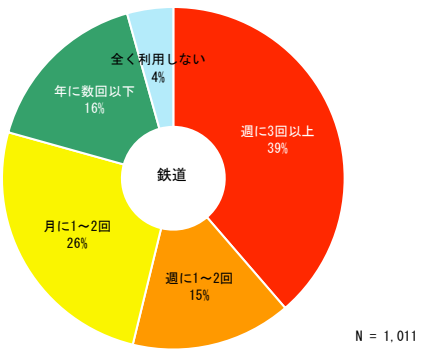
▲ 趣味･娯楽の送迎頻度

f） 地域公共交通(鉄道･路線バス･タクシー)の利用実態

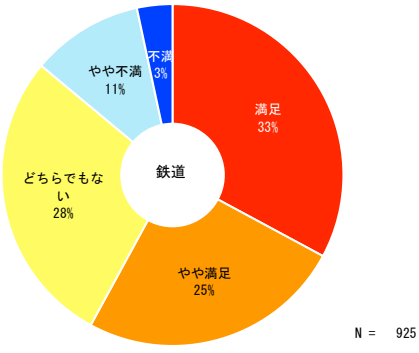
鉄道は、普段利用する人(月に1回以上の回答者、以下同様)が8割と最多であり、中でも週に3回以上が4割弱を占め、満足度は満足寄りの回答が 6 割弱を占める。

路線バスは、普段利用する人が5割弱を占め、満足度は不満寄りの回答が 4 割を占める。

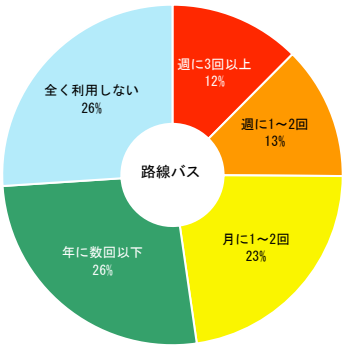
タクシーは、普段利用する人は2割以下となっており、満足度は満足寄りの回答と不満寄りの回答が同程度となっている。



▲【鉄道】利用頻度

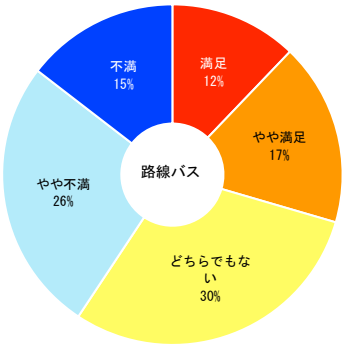


▲【鉄道】満足度



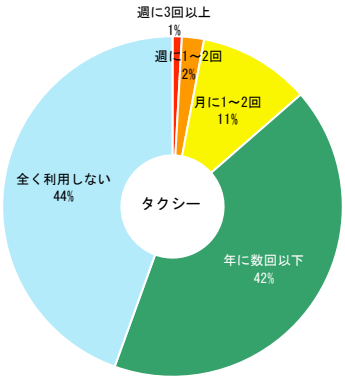
N = 964

▲【路線バス】利用頻度



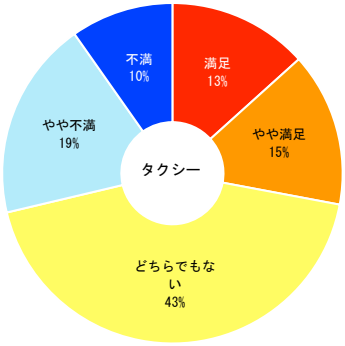
N = 708

▲【路線バス】満足度



N = 906

▲【タクシー】利用頻度

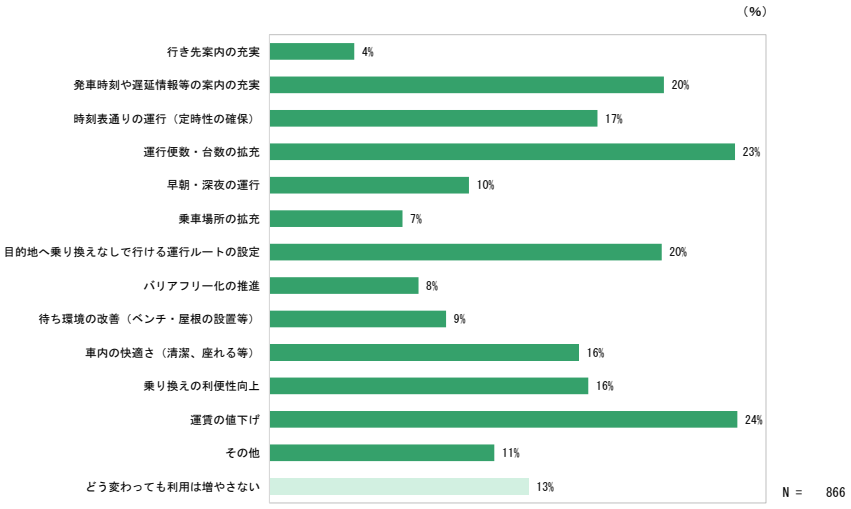


N = 533

▲【タクシー】満足度

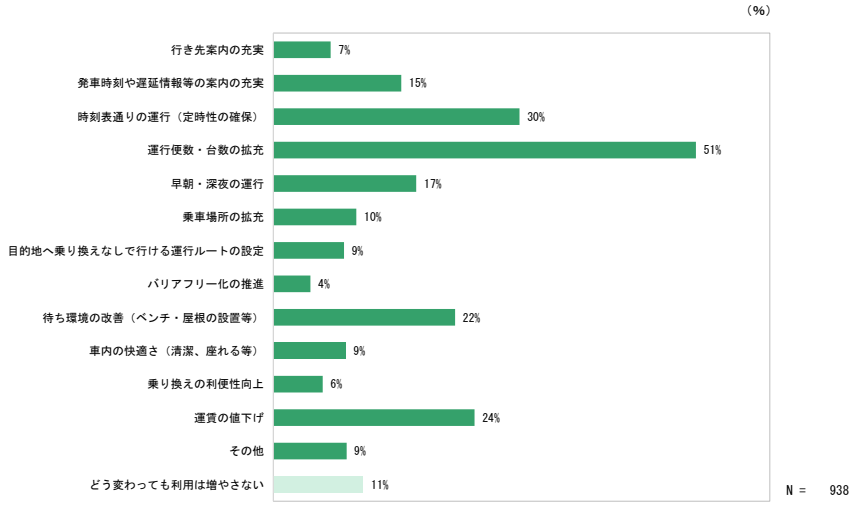
g） 地域公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）に対するニーズ

鉄道に対するニーズは、運賃の値下げ、運行便数・台数の拡充の順に割合が高い。
路線バスに対するニーズは、運行便数・台数の拡充、定時性の確保の割合が高い。
タクシーに対するニーズは、運賃の値下げが最多であり、過半数を占めている。

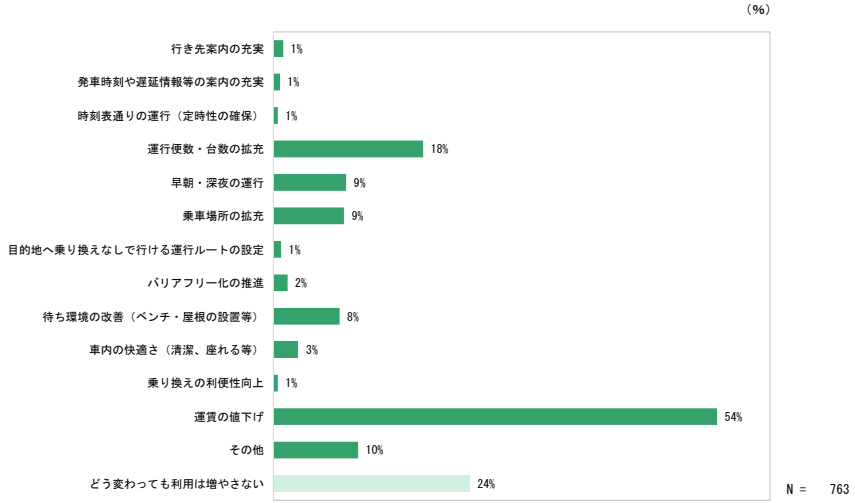


N = 866

▲【鉄道】どのように変われば利用を増やすか（上位３つまで回答可）



▲【路線バス】どのように変われば利用を増やすか（上位３つまで回答可）



▲【タクシー】どのように変われば利用を増やすか（上位３つまで回答可）

h） 自由回答

表 自由記述整理結果 カテゴリーとその詳細

大カテゴリー	小カテゴリー	カテゴリー詳細
1. バス（路線バス・ミニバス・コミュニティバス）	1-1. 本数・ダイヤ	バスの本数が少ない／減便された 朝夕・通勤通学時間帯の本数不足 終バスが早すぎる／始発が遅い 1 時間に 1 本しかない路線の不便さ コロナ後に減ったダイヤの復元希望 特定系統（アザリエ・ハイランド・亀ヶ岡団地・田浦行等）の増便要望
	1-2. 遅延・定時性・運行情報	渋滞等による慢性的な遅延 時刻表通りに来ない／接続に間に合わない 大雨・荒天・事故時の途中運休への不安・不満 運休・遅延情報をリアルタイムで知りたい（アプリ・掲示等）
	1-3. 路線・ルート・停留所	新規路線・ルートの要望 ・アザリエ⇔東逗子駅 ・池子⇔東逗子 ・東逗子⇔神武寺 ・東逗子⇔第一運動公園⇔神武寺 ・小坪⇔ハイランド⇔運動公園⇔駅 ⇔文化プラザ等の循環 ・逗子駅⇔逗葉地域医療センター・南共済・大病院 等 ・住宅地・団地内への乗り入れ ・亀ヶ岡団地 ・久木 6・7 丁目、久木中学校周辺 ・小坪西武団地等 ・逗子駅止まりではなく、田浦・久里浜等までの直通化 巡回・コミュニティバスの導入・拡充（100 円バス等）
	1-4. 車両・運賃・サービス	運賃が高い（初乗り含む）／他市と比べて割高 定期券・パスが高い（高齢者パス・半年パス等） 学生・子ども料金やフリーパスの要望 車両サイズ（満員・積み残し／空気輸送で大きすぎる路線） 乗降ステップが高い／「ノンステップ・らくらくバス」が活かされていない ベビーカー・車椅子利用への配慮 レンタサイクル、カーシェアリングの要望
	1-5. 鉄道・他交通との接続	JR・京急との接続が悪い（電車到着直後にバス発車など） 鉄道運休時に代替バスを運行してほしい 複数系統が同時刻発車で不便
2. 鉄道（JR・京急）	2-1. 運行本数・直通性・ダイヤ	逗子止まりが多い／逗子以南の本数不足 逗子–久里浜間の本数が少ない・待ち時間が長い 湘南新宿ライン・横須賀線の本数増 朝、座れない／ロングシート化への不満

大カテゴリー	小カテゴリー	カテゴリー詳細
		久里浜直通・横須賀方面接続の改善(新逗子線との乗換も含む)
	2-2. 駅設備・バリアフリー	JR 逗子駅の北側(OK・山の根側)に改札新設 東逗子駅の反対側(東側・下り側)改札の新設 京急逗子・葉山駅北口のバリアフリー化 エレベーター・エスカレーターの不足(逗子・葉山／逗子駅) ベビーカー・車椅子・高齢者にとって階段がつらい
	2-3. 運賃・割引	JR 運賃が高い／高齢者割引の希望 シニアパス・敬老パス等の導入希望 他市(横浜／東京)の制度との比較不満
	2-4. 踏切・線路による分断	踏切の遮断時間が長い／「開かずの踏切」 山の根・池田・久木・金沢新道等の踏切渋滞 線路を跨ぐ道路・陸橋・地下道の新設要望 線路で市街地が分断され、迂回が必要な不便さ 列車増結・切り離しで踏切閉鎖が長いことへの不満
3. タクシー・乗り合い交通	3-1. タクシーの台数・配車	夜間・早朝に捕まらない／電話が繋がらない 救急搬送時など、緊急時に利用できず不安 高齢者・通院利用者にとっての不足感
	3-2. 料金・割引・サービス	免許返納者・介護認定者向けタクシー券の充実要望 シニア向け割引・市民割タクシー・ワンコインタクシー 陣痛タクシーの拡充 乗り合いタクシー・デマンド交通の導入
	3-3. タクシーのサービス品質	短距離(ワンメーター)利用時の態度不満 乗務員の態度全般への苦言 スピード出し過ぎ・危険運転
4. 自転車・徒歩・歩行環境	4-1. 歩道・道路の幅・段差・状態	歩道が狭い／歩道がない 道路・歩道のデコボコ・ガタガタ・工事後の不整地 段差が高く、つまずきやすい／車椅子・ベビーカーが通りにくい 斜め・傾斜した歩道で歩きづらい 庭木・雑草・ゴミ置き場・電柱が歩道を塞いでいる
	4-2. 自転車走行環境	自転車レーン・専用道の不足 車道を走るのが怖い／歩道自転車とのコンフリクト トンネルや幹線道路での自転車走行の危険(隧道など) 自転車マナーの悪さ(スピード・歩道走行・高齢者も含む) 自転車利用を軸にしたまちづくり要望
	4-3. ベビーカー・車椅子・高齢者歩行	ベビーカーでの移動困難(坂・段差・狭い歩道) 車椅子で街を歩く際の段差・障害物の多さ 高齢者の転倒リスクへの不安 ベンチなど休憩場所の不足
	4-4. 坂道・高低差	坂が多く高齢者・ベビーカーにきつい 坂の上の住宅地(団地・分譲地)から駅までのアクセス困難 将来の体力低下への不安(免許返納後の生活)
5. 渋滞・自家用	5-1. 渋滞(場所・要因)	逗子駅周辺・ロータリー前・OK 前の慢性的渋滞

大カテゴリー	小カテゴリー	カテゴリー詳細
車・駐車・駐輪		なぎさ通り・池田通り・銀座通り・駅前一方通行などの混雑 雨天時・週末・夏期観光シーズンの激しい渋滞 郊外からの抜け道として使われる住宅街での渋滞
	5-2. 駐車場（マイカー）	駅周辺・中心部の駐車場不足／料金が高い コインパーキングが渋滞を助長しているとの指摘 買物客・送迎車による違法駐車・路上停車
	5-3. 駐輪場	JR 逗子・東逗子駅周辺の駐輪場不足・満車 駐輪場の場所と歩行負担（踏切待ちなど） 設置形態（ラック式 vs 平置き）への要望 商店・スーパー前での駐輪問題
	5-4. 交通規制・道路構造	一方通行の多さへの不満／一方通行化要望（危険な抜け道） 右折レーンの新設・車線分離の要望 線路を跨ぐ新たな道路・トンネル・橋の必要性
6. 高齢者・障がい者・子育て世帯の移動ニーズ	6-1. 免許返納後の移動	免許返納後に買物・通院が困難になった事例 将来の返納に対する不安（移動手段・費用両面） 自家用車に頼らず生活できる仕組みの要望
	6-2. 通院・福祉関連移動	病院・クリニックなどへのアクセスの悪さ 大病院・地域医療センターへの直接バス要望 介護タクシー・福祉タクシーの利用条件への不満 ガイドヘルパー・付き添いサービスの不足
	6-3. 子育て・通学関連	小中学生の通学（坂道・雨天時）の負担 スクールバス的なミニバスの要望 保育園・学童への送迎の大変さ ベビーカー利用時の街路・交通機関の不便さ
	6-4. 障がい者・要介護者	視覚障がい者向けの点字ブロック・案内整備 精神障がい・歩行困難者の外出困難 老人ホーム・施設入居者の外出ニーズの特殊性
7. 公共交通料金・助成制度	7-1. 高齢者向け助成・パス	敬老パス・シニアパス・高齢者定期への補助 他自治体（横浜市・葉山町・東京都）との比較 運転免許返納者へのタクシー券／無料・割引券
	7-2. 一般・学生向け料金	バス運賃の高さ（距離と見合わない） 学生・子ども向けの割引・フリーパス制度 市民割（タクシー・駐車場など）の要望 逗葉新道の無料化
8. 観光客・イベントと地域生活	8-1. 夏期・海水浴シーズン	観光客によるバス混雑で住民が乗れない 海水浴客の道路での危険な歩行・マナー 生活道路として機能しない期間への不満 海岸行き臨時バス・住民優先策の要望
	8-2. 観光・来訪者マナー全般	外国人観光客・米軍関係者のマナー問題 公共交通マナー全般への啓発要望
9. まちづくり・道路整備・安全	9-1. 道路整備・安全	道幅が狭く車・自転車・歩行者が近くて危険 大型車通行時の危険感（特になぎさ通り等） 横断歩道で車が止まらない／高齢者に危険 道路のぬめり・苔・滑りやすさ

大カテゴリー	小カテゴリー	カテゴリー詳細
	9-2. 都市計画・再開発・駅前整備	JR 逗子駅周辺の再整備・再開発(裏口含む) 駅ロータリーの設計・送迎スペースの不足 オーケーストア立地・動線が渋滞の原因との指摘 線路沿い・駅前の土地利用見直し提案
	9-3. 公共空間・設備	ベンチ・休憩スペースの整備 喫煙所設置 公園・遊具の整備(久木等)
10. 情報提供・アンケート・行政への意見	10-1. 情報提供・広報	鉄道運休やバス情報を市の SNS・防災ラインで知らせてほしい 工事内容・期間の情報が少ない バス路線図の掲示不足
	10-2. アンケート・調査への意見	アンケートが分かりにくい／答えづらい この内容で何が改善されるのか不透明 手書き回答の負担感・オンライン希望
	10-3. 行政・事業者への評価・感情	市は何もしてくれない／交通インフラが悪すぎるという不満 一方で、住みやすさ・運転マナー・運転手の対応への評価や感謝 小手先のバラマキをやめ広域での検討を、など政策的提言
11. その他(生活全般・移動以外の話題)	11. その他(生活全般・移動以外の話題)	住宅費・空き家・まちの治安・不審者・パトロール 買物環境(駅近スーパー、神武寺周辺への店舗要望等) 災害時の迂回ルート・防災面の不安 「逗子は良い町」「これからも期待」などの総合的感想

2.4　市民懇談会

地域公共交通の課題や今後の取組について市民の方々と意見交換を行うため、令和 7 年度から 3 回にわたり市民懇談会（地域のおでかけ環境のあり方を考える公共交通ワークショップ）を開催した。

第 1 回では、日常生活における移動の実態や困りごとを把握し、第 2 回では、特に実現してほしい施策と具体的な利用場面を検討した。第 3 回では、これまでの議論を踏まえ、施策の実現方法や地域での取組について意見交換を行った。

表　調査概要

	実施日・時間	参加者数	主な意見
第1回	令和 7 年 9 月 7 日(日) 15:00～17:00	22 名 (3 班)	・ バスの本数が少ない、終バスが早い、定時性が低い ・ バス停まで遠く、坂道や狭い道路のため移動が大変 ・ タクシーがつかまりにくく、料金も高い ・ 逗子駅周辺や踏切付近の渋滞、歩行者・自転車の安全性への懸念 ・ 逗子駅を中心とした路線が多く、地域間や病院・公共施設への移動が不便 ・ 循環バス、福祉バス、地域間を結ぶ交通手段が必要
第2回	令和 8 年 3 月 14 日(土) 14:00～16:00	15 名 (4 班)	・ 谷戸や高台住宅地など、バス停までの移動を補完する交通手段が必要 ・ 小型バス、ワンボックス、電動カート、シェアシニアカーなどの活用 ・ 買い物や通院のための地域公共交通、病院への直通・乗合交通が必要 ・ バスの位置情報や乗継情報など、分かりやすい運行情報の提供が必要 ・ 乗継割引や運賃補助、タクシーの相乗りなど、利用しやすい制度が必要 ・ 逗子駅周辺の渋滞や道路の狭さを踏まえた交通運用・道路空間の見直し
第3回	令和 8 年 8 月 8 日(土) 15:00～17:00	13 名 (3 班)	・ バス停までのラストワンマイルを支援する小型電動カートやシェアシニアカー ・ 谷戸、高台住宅地、新宿地区などにおける乗合タクシーや小型バス ・ バスの乗継時間の調整、乗継割引、定額制など利用しやすい仕組み ・ 病院や逗子アリーナ、買い物施設などへのアクセス改善 ・ バス停や駅への屋根・ベンチ・日陰等の待ち環境の整備 ・ シェアサイクルの拠点拡充、公共交通の運行情報の提供 ・ 地域住民、自治会、行政、交通事業者等が役割を分担して取り組むことが重要

2.5　福祉懇談会

移動制約者の移動に係る問題点・課題を把握するため、福祉有償運送の実施主体、地域包括支援センター、社会福祉協議会、福祉部門の関係者等を対象とした懇談会を開催した。

表 実施概要

開催日時	令和 7 年 11 月 28 日(金)9:00～11:00
開催場所	逗子市役所 5 階 第 4 会議室
参加者	福祉有償運送の実施主体、福祉移動サービス関係者、社会福祉協議会、地域包括支援センター、逗子市福祉部・環境都市部、学識経験者等
主な議題	・ 移動困難者の外出需要をどの程度カバーできているか ・ 現状では把握しにくい、または外出をあきらめている需要 ・ 福祉有償運送、乗合運行、送迎ボランティア等の課題

表 主な意見

カテゴリ	主な意見
福祉有償運送の利用実態	・ 福祉有償運送の利用者には、タクシーを利用できる方も含まれており、感覚的には全利用者の半数程度がタクシーも利用可能と考えられる。 ・ 要介護・要支援認定者の利用が多く、通院が主な利用目的である。 ・ 通院だけでなく、美容院、買い物、お墓参りなど、生活の質や楽しみに関わる外出需要もある。 ・ 月 200 件程度の依頼に対応している事業者もあるが、新規依頼への対応は厳しい状況にある。
外出をあきらめている需要	・ 道路が狭く送迎車両が入れない、バス停まで遠い、坂道が多いなどの理由から、買い物や通院をあきらめている方がいる。 ・ 外出先そのものがなく、移動をあきらめているケースもある。外出したいと思える場所や活動に関する情報発信が重要である。 ・ 認知症カフェや健康麻雀など、地域活動への参加が難しくなっている方もいる。 ・ 食料の宅配や訪問診療に頼っている方の中には、本当は自分で買い物に行きたい方がいる可能性がある。
地域・地形による移動制約	・ 逗子小学校、久木小学校周辺では、通学時間帯に車両進入が規制され、ドア・ツー・ドアの送迎が難しい。 ・ 小坪漁港付近など、道幅が狭く、デイサービスの送迎車両でさえ進入できない地区がある。 ・ 坂や階段、自宅から道路までの段差が移動の障壁となっているケースがある。 ・ 同じ介護度であっても、視覚障がい、歩行困難、認知機能、精神的な不安など、必要な支援は異なる。
福祉有償運送・送迎の担い手不足	・ 福祉有償運送の実施主体では、担い手の高齢化と不足が進んでいる。 ・ 以前は定年後の担い手が一定期間活動していたが、現在は報酬のある仕事を選ぶ人が増え、無償または低報酬での担い手確保が難しい。 ・ 送迎後に一度戻って再度迎えに行く運行から、移動先での付き添いや介助まで求められるケースが増え、人材不足に拍車をかけている。 ・ 送迎ボランティア養成講座を修了した人はいるものの、役割や活動の場が明

カテゴリ	主な意見
	確でなく、登録・活動につながりにくい。
乗合運行を利用する際の障壁	・杖や歩行器、荷物を持った状態では、バスの乗降やステップの利用が難しい。 ・ノンステップバスでも、路上駐車等により停車位置が離れると、実質的に段差を利用しなければならない場合がある。 ・スマートフォンを持っていない、予約方法が分からない、帰りの予約が不安など、予約そのものが利用の障壁となる。 ・路線や便数が限られるため、鉄道との乗継ぎに失敗すると、次の便まで長時間待つことになる。 ・乗降介助や予約支援など、個別輸送と乗合輸送の間を補う支援が必要である。
タクシー・介護タクシーの不足と費用負担	・朝の通院時間帯などはタクシーの予約が取りにくく、福祉有償運送や介護タクシーに依頼せざるを得ない場合がある。 ・介護タクシーは、料金が高いため利用をあきらめるケースがある。 ・通院等乗降介助を担う事業者の撤退により、支援の不足が生じている。 ・タクシー券やバス利用制度は、対象者や利用回数、利用可能な事業者等の条件が限られており、実際の利用ニーズに合っていない場合がある。
福祉施設・社会福祉協議会等との連携	・福祉施設の送迎車両を、使用していない時間帯に買い物や地域活動の送迎に活用する可能性がある。 ・ハイランドでは、社会福祉法人の車両を空き時間に活用する取組が再開されている。 ・自治体、社会福祉協議会、社会福祉法人の三者協定など、車両、運転者、保険等の役割を明確にした仕組みが参考になる。 ・生活支援コーディネーターを通じ、地域の困りごとと送迎等の社会資源をマッチングしている。
需要と担い手の把握・マッチング	・市内の移動を必要とする人と、交通を支える担い手・車両・制度を把握し、両者を突き合わせる「棚卸し」が重要である。 ・逗子市独自に、坂、階段、道路幅、障がい特性、予約の困難さなどを含めた「移動制約」の区分を整理する必要がある。 ・地区ごと、時間帯ごと、障がい特性ごとに、どのような移動需要があるかを把握することが求められる。 ・各課題について、どの団体が対応できるのか、対応できない部分は何かを整理する必要がある。
情報提供・相談支援	・利用者が、どのような場面でどのサービスを利用できるのか分からないことがある。 ・障がいのある方や高齢者が、出発地から目的地までどのように移動すればよいかを相談できる窓口が必要である。 ・電話等で個別に移動方法を案内し、予約や乗継ぎを支援する「移動のコンシェルジュ」の導入が考えられる。 ・公共交通の利用方法や外出先の情報を分かりやすく発信し、外出意欲を高めることも重要である。
利用者負担と公的支援	・持続可能なサービスとするため、利用者負担を基本としつつ、必要な費用を明らかにすることが重要である。 ・負担が難しい方や、障がい等により公共交通を利用できない方には、公的な補助や費用の補填を検討する必要がある。 ・朝夕の需要が集中する時間帯と、利用の少ない時間帯で料金を変えるなど、需要を平準化する工夫も考えられる。

2.6　関係者ヒアリング等

交通事業者等へのヒアリング調査を通じて現況把握及び地域特性の整理を実施した。

表 ヒアリング調査概要

区分	調査対象	ヒアリング日
バス事業者	京浜急行バス株式会社	令和 7 年 5 月 21 日(水) 令和 7 年 7 月 24 日(木) 令和 7 年 10 月 7 日(火)
	京浜急行バス労働組合	令和 7 年 7 月 9 日(水)
鉄道事業者	京浜急行電鉄株式会社	令和 7 年 5 月 21 日(水)
	東日本旅客鉄道株式会社	令和 7 年 5 月 21 日(水)
タクシー事業者	京急葉山交通株式会社	令和 7 年 5 月 27 日(火)
	有限会社 富士タクシー	令和 7 年 5 月 27 日(火)
	逗子菊池タクシー株式会社	令和 7 年 6 月 2 日(月)
	逗子葉山タクシー株式会社	令和 7 年 6 月 2 日(月)
シェアサイクル事業者	OpenStreet 株式会社 江ノ島電鉄株式会社	令和 7 年 6 月 12 日(木)

表 ヒアリング調査結果の概要

カテゴリ	実態・課題
個別ニーズへの対応	・ **バス車両では進入できない区域**が存在している(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**なことが多い。 ・ バス路線の減便によりシェアサイクルのステーション設置を求める声がある。その他利用者意見として、朝は自転車が無く夕方はいっぱいで返せない、駅前のサイクル数を増やしてほしいなどの意見が挙がっている。
円滑・効率的な運行	・ 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。 ・ JR 逗子駅付近の交通渋滞により**路線バスの遅延が発生**し、定時性が大きく低下している(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)。 ・ **JR 逗子駅の混雑**が課題であり、夏場は海水浴等の観光客、通常期は自家用車による送迎が多い印象がある。公共交通を充実させることで、**自家用車を減らし、渋滞全体を緩和**していく取組が必要である。
持続的な運営	・ 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**。

2.7　目指す姿の設定経緯

以上の調査結果を踏まえ、見えてきた実態と目指す姿の関係性を整理した。

現状把握	各調査から見えてきた実態			
	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
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・狭あい道路）や身体的制約により、バス等でカバーできない「おでかけ」が存在し、外出や社会参加の機会を損ねている	• 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・障がい者や子育て世代にとって移動が負担**になりやすい • 狭あいな道路・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 • **福祉バスの運行日が限定**（高齢者センター・逗子アリーナ行き） • **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**

地域公共交通の目指す姿	**①鉄道・バスまでの「あと一歩」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち** ※個々の住民の日常生活・社会生活の視点
具体的に実現したいこと	地域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

▲ 目指す姿①の設定経緯（詳細版）

現状把握	各調査から見えてきた実態			
	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
「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 市内には通勤通学・駅周辺での活動・観光やイベント等、一定のまとまった需要があるが、地域公共交通が十分に活用できていない	・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**（通過交通、自転車との輻輳、道路幅員の狭さ等）	・鉄道が主要交通手段であり、**朝夕の通勤通学時間帯**に需要が集中 ・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、新しい地域公共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）

地域公共交通の目指す姿	**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** ※住民＋来街者が動くことで、まちが活性化する視点
具体的に実現したいこと	地域公共交通の利便性・快適性を高め、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

▲ 目指す姿②の設定経緯（詳細版）

現状把握	各調査から見えてきた実態			
	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
地域公共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になっている	・逗子市の人口は減少傾向にあり、**高齢化率は高い水準で推移** ・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が多い一方で、市内循環のバス路線は利用が少なく、**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**

地域公共交通の目指す姿	**③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち**
具体的に実現したいこと	①②の実現のために、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

▲ 目指す姿③の設定経緯（詳細版）

3. 進捗状況評価シート

各施策の進捗状況は、「進捗状況評価シート（施策版）」で毎年状況を確認する。実施状況欄には施策の実施有無を「○×」で記載し、実施内容欄は具体的な実施内容等を記載する。

表　進捗状況評価シート（施策版）

施策の柱	施策名		実施状況	実施内容等
施策の柱① 様々な移動手段を選べるようにする	①-1	地域拠点（駅・停留所等）までの移動手段の実現		
	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）		
	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		
施策の柱② 各移動手段の使いやすさを高める	②-1	公共交通運行情報提供		
	②-2	待ち環境整備		
	②-3	公共交通利用啓発、外出促進の展開		
	②-4	シェアサイクルの活用促進		
施策の柱③ ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする	③-1	担い手確保・就業環境改善に向けた多面的支援		
	③-2	地域の関係者との連携強化		

評価指標の進捗状況は、「進捗状況評価シート（評価指標版）」で毎年状況を確認する。評価指標ごとに実績値を確認するとともに、達成状況に関する考察および今後の方針を記載する。

表　進捗状況評価シート（評価指標版）

施策の柱	評価指標			基準値	実績値 R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	目標値	達成状況に関する考察	今後の方針
施策の柱① 様々な移動手段を選べるようにする	①	「おでかけ不便地域」における交通サービスの利用者総数		0						「おでかけ不便地域」の移動制約者の利用者想定数		
	②	高齢者の外出状況（週２回以上外出している割合）		88%						88%以上		
	③	市民の外出状況（週２回以上外出している割合）		92%						92%以上		
施策の柱② 各移動手段の使いやすさを高める	④	公共交通の利用者総数	バス（市内路線）	95万人/年						92万人/年		
			バス（市外路線）	1138万人/年						1112万人/年		
施策の柱③ ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする	⑤	公共交通に従事する運転者数	バス	87名						87名以上		
			タクシー	166名						166名以上		
	⑥	公共交通の走行キロ数	バス（市内路線）	31万km/年						30万km/年		
			バス（市外路線）	278万km/年						272万km/年		
	⑦	公共交通に対する公的資金投入額		117万円/年						今後計画改定時に設定		