（令和8年11月9日時点）

逗子市地域公共交通計画（素案） 概要版

計画期間 ： 令和9(2027)年1月から令和13(2031)年度

この計画が目指すまちと暮らし

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。

地域公共交通の目指す姿

逗子市には、坂道や高台など、駅や停留所までの移動に不安がある地域があります。また、交通を支える人材の不足により、減便なども生じています。これまで地域ごとの取組が先行し、市全体で移動の課題や必要な支援を把握しきれていませんでした。
そこで、地域ごとの課題を共有し、鉄道・バス・タクシーや福祉交通、地域の移動支援を組み合わせて、関係者とともに計画的に取り組み、効果を確かめながら改善していくため、本計画を策定しました。

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

目指す姿を実現するための基本方針

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

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

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

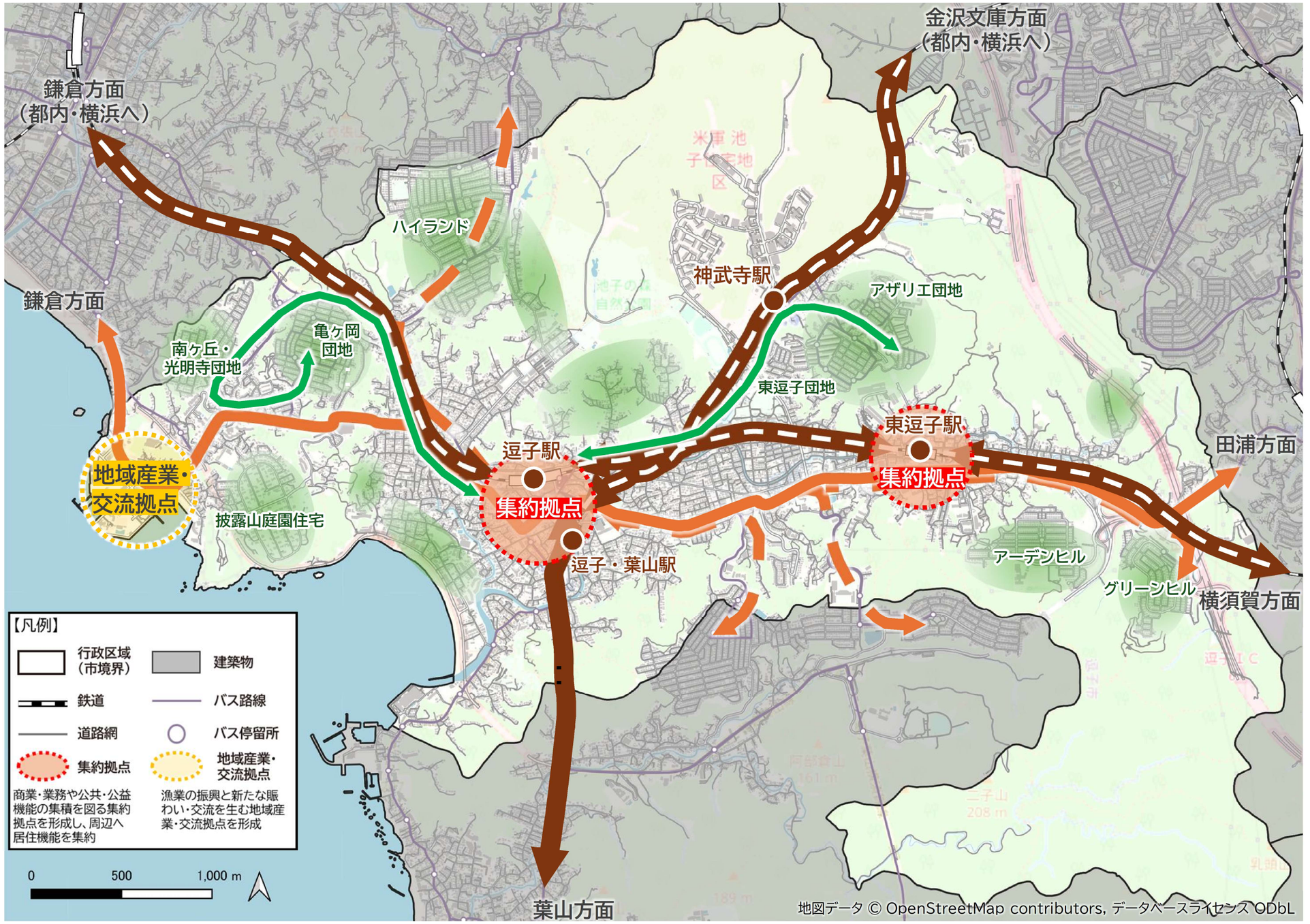
基本方針④
試し、確かめ、改善しながら、地域に合った仕組みを育てる

地域公共交通の将来ネットワークイメージ

基幹交通〈幹〉 交通ネットワークの骨格として、市外への広域移動や市内の主要な移動を支える

地域連絡交通〈枝〉 逗子駅周辺と地域拠点・住宅地を結び、通勤・通学や買物・通院などの移動を支える

地域生活交通〈葉〉 身近な生活移動を支え、基幹交通・地域連絡交通だけでは対応しにくい移動を補う



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。

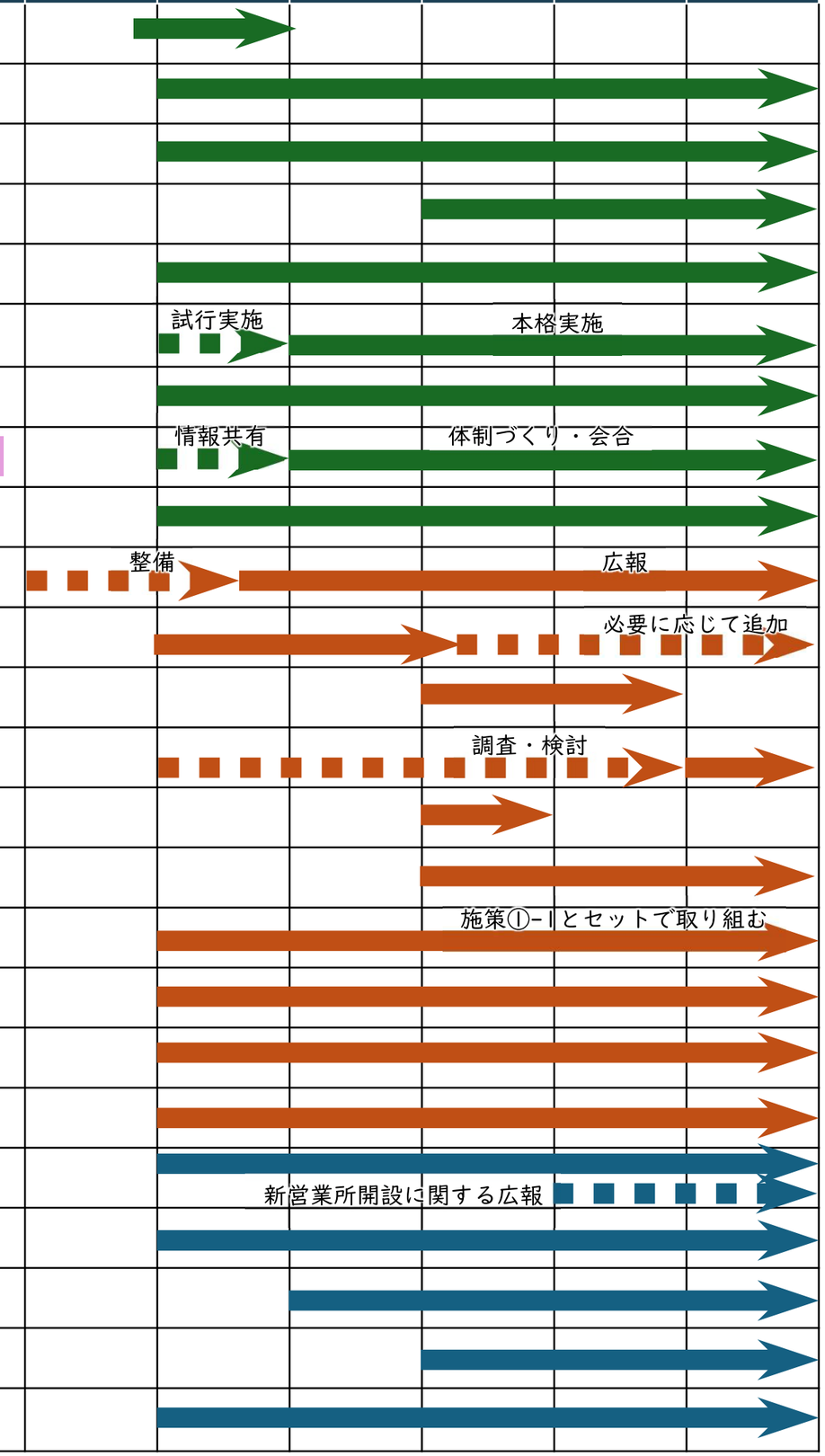
※集約拠点及び地域産業・交流拠点は、逗子市都市計画マスタープランの将来都市構造において設定

地域公共交通の目指すべき姿を実現するための施策

実現したい移動のために解決すべき問題点	問題点の原因 ※黄色は重点施策関連	解決のために必要な施策 ※黄色は重点施策	施策の柱	地域公共交通の目指す姿／具体的に実現したいこと
既存の地域公共交通の利用が何らかの理由で難しい	駅・停留所までの移動に負担が生じている（勾配や距離など）	施策①-1 地域拠点（乗継場所となる駅・停留所等）までの移動手段の実現	①様々な移動手段を選べるようにする	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 （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
	需要が集中する時間帯に地域公共交通の供給が行き届かない			
	道路が狭あいで大きな車両が通行できない	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）		
	地域公共交通に自力で乗降できない、着席できない	施策①-3 移動ニーズに合った福祉交通体制づくり、ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化		
	駅・停留所での乗り換え・乗り継ぎができない			
移動が不便なことにより、外出そのものを控えている	地域公共交通利用が選択肢に入っていない（移動制約者）	施策②-1 公共交通運行情報提供	②各移動手段の使いやすさを高める	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 （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
	外出意欲そのものが低下している			
自家用車と比較すると、地域公共交通の利便性・快適性が低い	地域公共交通利用時に到着時間が読みにくい	施策②-2 待ち環境整備		
	便数や所要時間の面で地域公共交通が使いづらい	施策②-3 公共交通利用啓発、外出促進の展開		
	移動に係る運賃の負担が大きい			
	乗り換え・乗り継ぎの負担が大きい	施策②-4 シェアサイクルの　活用促進		
既に一定の水準にある地域公共交通が十分に活用されていない	地域公共交通利用が選択肢に入っていない（日常・観光）			
地域公共交通に関する担い手・投資が足りていない	交通事業者等の就業環境に魅力が少ない	施策③-1 担い手確保・就業環境改善に向けた多面的支援	③ヒト・カネ・エコの面で持続可能とする	③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち （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・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
	就業先としての選択肢に交通事業者等が入っていない			
	地域公共交通の安定的な収益確保が難しい（利用状況に左右）	施策③-2 地域の関係者との連携強化		

施策の実施スケジュール

施策	To Do	主な実施主体 ※［　］複数主体の中心的主体
①-1【重点】 地域拠点までの 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
	支援制度の活用・伴走支援	市団 逗
	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 シェアモビ
①-2【重点】 需要の 時間的分散	オフピーク施策の周知	逗 鉄 バ タ
	タクシー割引制度の導入 （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 タ 福関 目的
	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
①-3 福祉交通体制・ バリアフリー	関係者との調整、仕組みの検討、人材確保	逗 福関 福有 鉄 バ タ
	車両更新時に合わせた車両のバリアフリー化	タ バ 逗
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 逗
	必要な設備等の設置、掲示案内の工夫	バ 逗
②-2【重点】 待ち環境整備	関係者との協議・調整	逗 バ
	待ち環境整備	逗 鉄 バ 道
②-3 公共交通利用 啓発・外出促進	効果的な情報提供方法の検討	逗 鉄 バ タ
	乗り方教室の実施	逗 鉄 バ タ
	目的地施設と連携した取組検討	逗 イベ 目的 福関
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 逗
	シェアサイクルの利用促進	シェアサイ 逗
	シェアサイクルの積極的な利用	市民
③-1【重点】 担い手確保・ 就業環境改善	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
	運転手の経済的支援・生活支援	鉄 バ タ 逗
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 民事 市民
	地域公共交通に係るシンポジウムや企画展開催	逗
	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



【凡例】

- 逗 逗子市
- 道 道路管理者
- 市団 市民団体
- 市民 市民
- 福関 福祉関係機関
- 福有 福祉有償運送の実施主体
- 鉄 鉄道事業者
- バ バス事業者
- タ タクシー事業者
- シェアモビ シェアモビリティ事業者
- シェアサイ シェアサイクル事業者
- イベ イベント主催団体
- 民事 民間事業者
- 目的 目的地施設等

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。　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。

みんなで取り組む

本計画は、市民、行政、鉄道・バス・タクシー等の事業者等で構成する「逗子市地域公共交通活性化協議会」を中心に進めます。協議会では、関係者が役割や連携の方法を話し合い、具体的な取組につなげます。取組の状況や効果を確認し、必要に応じて見直しながら、地域の実情に合った移動手段の実現を目指します。

市民一人ひとりが、できる範囲で今ある交通を使い、困りごとや気づきを地域で共有し、必要な移動をともに考えることも、地域公共交通を支える力になります。

こうした市民の関わりとともに、市、鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者、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。

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

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 ・関係者との協議・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
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

発行・編集

逗子市　環境都市部　環境都市課
〒249-8686 逗子市逗子 5-2-16
Tel：046-873-1111

計画書の本編（11/9パブリックコメント版）はホームページから確認できます