令和５年１２月　改定

～ 誰もが快適に　移動できるまち　ふじえだ ～

藤枝市地域公共交通計画

2021－2026

藤枝市
Fujieda City

目　次

第１章　計画の概要

1　計画の背景 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2　計画の目的 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
3　計画の位置付けと上位・関連計画の整理 ・・・・・・・・・・・ 2
4　計画の対象区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
5　計画の期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

第２章　藤枝市の公共交通を取り巻く現状と課題

1　藤枝市の概況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
2　公共交通の現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
3　公共交通を補完する移動手段・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
4　公共交通を取り巻く現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
5　藤枝市地域公共交通網形成計画のフォローアップ ・・・・・・・・26
6　公共交通等が抱える課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
7　今後の方向性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34

第３章　計画の基本方針と目標

1　目指すべき公共交通の将来像 ・・・・・・・・・・・・・・・・・35
2　基本方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
3　計画の目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
4　交通ネットワークの基本的な考え方 ・・・・・・・・・・・・・・36
5　計画により維持する地域公共交通ネットワーク ・・・・・・・・・38
6　現状の公共交通ネットワークの整理・・・・・・・・・・・・・・・39
7　市民、交通事業者、行政の役割 ・・・・・・・・・・・・・・・・40

第４章　目標達成に向けた施策

1　ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの構築 ・・・・・・・・・・41
2　利用しやすい環境整備による利用促進 ・・・・・・・・・・・・・43
3　多様な関係者との連携による公共交通の確保 ・・・・・・・・・・47
4　目標達成に向けた実施スケジュールのまとめ ・・・・・・・・・・48

第５章　目標の評価指標と計画の進行管理

1　目標の評価指標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
2　計画の進行管理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50

参考資料

上位計画・主な関連計画の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・51
用語の解説 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
基本方針、課題、目標、目標達成に向けた具体的施策等のまとめ ・・・・61

第１章　計画の概要

1　計画の背景

藤枝市では、平成 21 年に「藤枝市地域公共交通総合連携計画」を策定し、民間路線バスが撤退した地域に本格的に市自主運行バスを導入し、その後も一部路線再編や乗合タクシーを導入するなどして公共交通網を構築してきました。

その後、JR 藤枝駅周辺の都市拠点と地域の中心となる地区交流拠点等を公共交通で結ぶ「ふじえだ型コンパクト＋ネットワーク」の実現のため、平成 29 年度に「～誰もが快適に　移動できるまち　ふじえだ～地区拠点から都市拠点へアクセスできるネットワークの形成」を基本方針に掲げ、「藤枝市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通ネットワークの確保や利用促進に取り組んできました。

しかしながら、路線バスの利用者減少やバス・タクシー乗務員の担い手不足、新型コロナウイルス感染症への対策など公共交通を巡る環境は大変厳しい状況にあり、一方で、移動サービスの充実に向けた新しい技術開発が急進しているなど公共交通事業に関わる社会情勢は大きく変化しています。

2　計画の目的

「藤枝市地域公共交通計画」は、公共交通を取り巻く情勢の変化に対応するため、本市公共交通の現状・課題などを見つめ直し、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくることで、誰もが快適に移動できる環境を整えること、また、持続可能な公共交通網を実現することを目的として策定するものです。

SDGsへの貢献

平成27年9月の国際連合総会において採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」は持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するために17のゴールから構成されています。

本市では、SDGsの実現に向けて、本市独自の17の目標（ローカルSDGs）として設定し、地方創生の一層の充実・深化とともにその達成を目指し、推進しています。

本計画は、公共交通政策において、関係するSDGsの実現に寄与していきます。

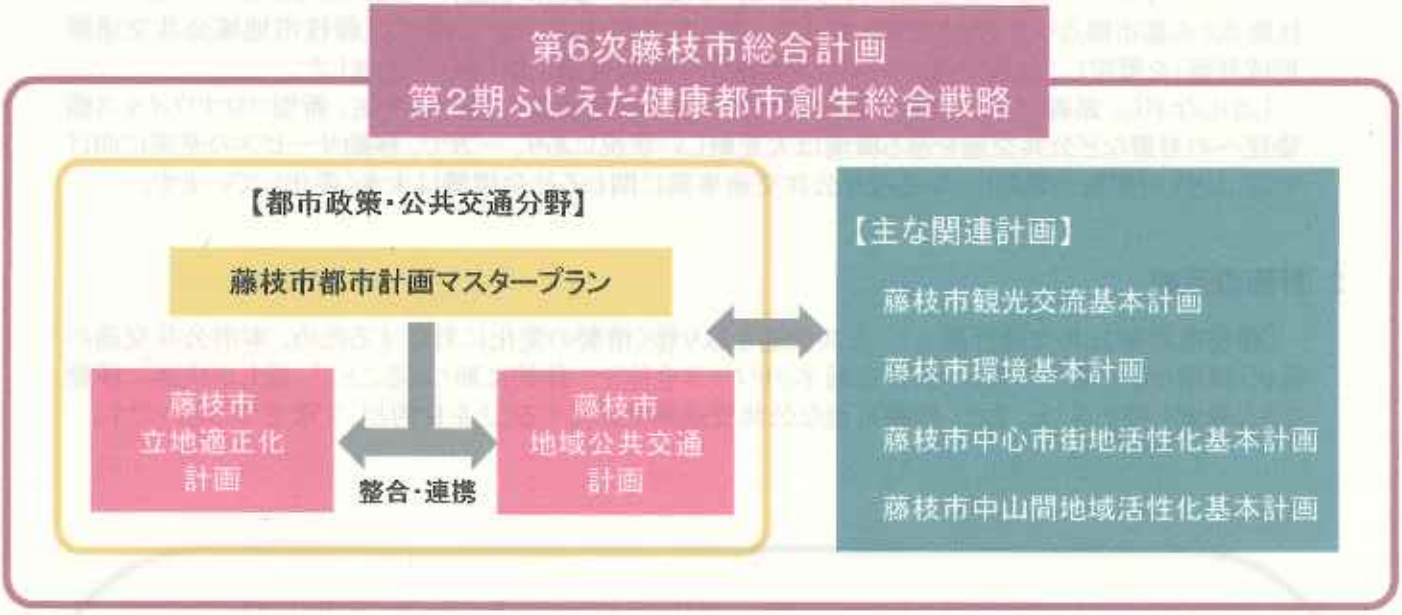
■本計画に関連の深いローカル SDGs

3 計画の位置付けと上位・関連計画の整理

(1) 計画の位置付け

・「交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）（平成 19 年法律第 59 号）」に基づき策定します。

・これまでの「藤枝市地域公共交通網形成計画」を引き継ぎ、「第６次藤枝市総合計画」、「第２期ふじえだ健康都市創生総合戦略」、「藤枝市都市計画マスタープラン」を上位計画として、その他の計画と調和を図りながら策定します。



(2) 上位・関連計画の整理

本市の公共交通等について、上位・関連計画では、下記のとおり位置付けられています。

① 上位計画の整理

第６次藤枝市総合計画（R3～R12）

ア 第6次藤枝市総合計画とは

「基本構想」、「土地利用構想」、「基本計画」で構成されており、2030 年度を目標年次として、本市が 10 年後に目指す姿や都市像、ビジョン等を示すものです。

イ 基本理念

“幸せになるまち”藤枝づくり ～まち・自然・文化と共生 未来へ飛躍～

ウ 基本目標（公共交通関連）

市民の健康で豊かな暮らしを実現する藤枝づくり（居心地が良く美しいまち並みの中で、円滑な交通手段が整い、市内を快適に移動できるまち）

エ 政策の基本方針（公共交通関連）

政策 2-10 安心な交通基盤づくり

地域経済活動を支え、誰もが快適でストレスなく移動できる公共交通ネットワークの形成とともに、超高齢社会における“生活の足”を確保するため、広域的な道路基盤の整備や地域交通に関する総合的な施策の展開を図るとともに、持続的な地域交通の再構築や次世代交通システムの検討などを進めます。

第２期　ふじえだ健康都市創生総合戦略（R2～R6）

ア　第２期　ふじえだ健康都市創生総合戦略とは

第６次藤枝市総合計画の政策分野を横断した重点プロジェクトです。

イ　目指すべき姿

“まち”と“ひと”が元気な健康都市・藤枝

～都市と産業の健全で持続的な発展と市民の安全・安心で健やかな暮らしの実現～

ウ　基本目標（公共交通関連）

コンパクト＋ネットワークのまちを創る

個性ある拠点づくりとつながりの強化により、藤枝ならではの多彩な魅力あふれる、くらし、しごとの基盤を創る

エ　施策（公共交通関連）

市民の日常生活における交通手段を確保するため、路線バスの効率的な運行やデマンドタクシー等の活用とともに、将来を見据えた次世代交通システムの確立やインフラ同士の円滑な連携などにより、交通体系の充実を図ります。

藤枝市都市計画マスタープラン（H22～R12）

ア　藤枝市都市計画マスタープランとは

都市計画法第 18 条の 2 に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことで、都市計画の総合的・長期的な指針としての役割を果たすものです。

イ　基本理念

活力あふれ　未来に誇れる　元気な都市　ふじえだ

ウ　基本的な考え方（公共交通関連）

環境に配慮した交通施策として公共交通の利用促進を図るとともに、各交通手段の適正な機能分担の実現を目指します。

エ　基本方針（公共交通関連）

公共交通体系の整備

・地域公共交通総合連携計画に基づいて、市民・事業者・行政が協働して、バス交通の課題に対応し取り組みます。

・バス利用促進に向けた啓発活動に努め、市街地の渋滞緩和、二酸化炭素の削減を図ります。

・JR 藤枝駅と富士山静岡空港を結ぶ路線や観光施設に誘導する路線など、誘客に向けたバス路線再編整備に取り組みます。

② 関連計画の整理

立地適正化計画（H30～R12）

ア 立地適正化計画とは

まち全体を見渡し、住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業などの利便施設が身近に立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携し、人口減少社会に対応するまちづくりを行うものです。

イ 基本理念

まちの中心となる拠点と 個性豊かな様々な拠点が結びつき 誰もが・どこでも いきいき暮らせるまちづくり

ウ 目指す都市像（公共交通関連）

誰もがいろいろな拠点に容易にアクセスできる交通ネットワーク

エ 目指す都市像の概要（公共交通関連）

市内のどこに暮らしていても、誰もが都市機能が集積する都市拠点や文化交流拠点、藤枝市立総合病院などに容易にアクセスできる公共交通などによる交通ネットワークを創出するとともに、中心市街地などのまちづくりを促進するため、市民や企業の需要を把握する中で駐車場、駐輪場を確保します。

※ 上記の上位計画・主な関連計画の概要については、51 ページ以降に記載しています。

4 計画の対象区域

本計画の対象区域は、藤枝市全域とします。

5 計画の期間

・本計画の期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。
・社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

<table>
<tr><th></th><th>H29</th><th>H30</th><th>H31
(R1)</th><th>R2</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th><th>～</th><th>R12</th></tr>
<tr><td rowspan="4">上位関連計画</td><td colspan="5">第5次藤枝市総合計画
(H23～R2)</td><td colspan="6">第6次藤枝市総合計画
(R3～R12)</td></tr>
<tr><td colspan="4">ふじえだ健康都市創生
総合戦略(H27～R1)</td><td colspan="5">第2期ふじえだ健康都市創生
総合戦略(R2～R6)</td></tr>
<tr><td colspan="11">藤枝市都市計画マスタープラン(H22～R12)</td></tr>
<tr><td colspan="11">藤枝市立地適正化計画(H30～R12)</td></tr>
<tr><td>地域公共交通</td><td colspan="5">藤枝市地域公共交通網形成計画
(H29～R2)</td><td colspan="5">藤枝市地域公共交通計画
(R3～R7)</td></tr>
</table>

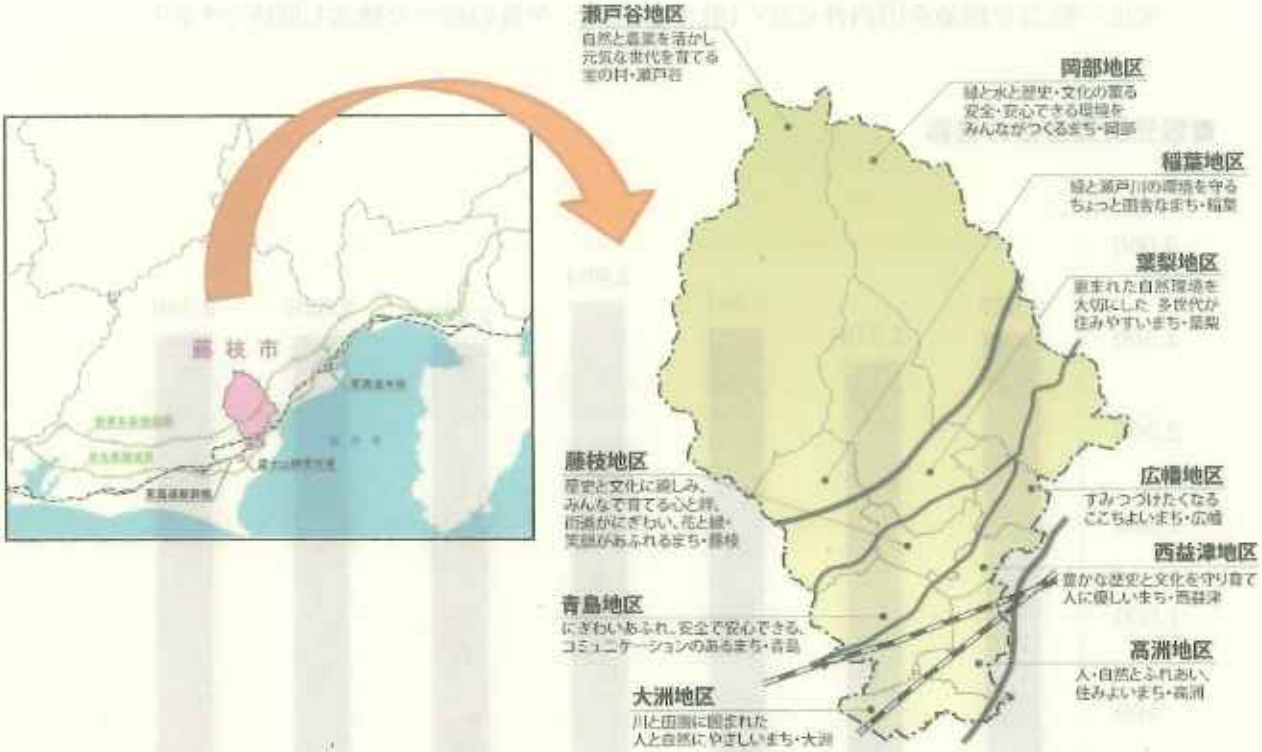
第２章　藤枝市の公共交通を取り巻く現状と課題

1　藤枝市の概況

(1) 位置及び地勢

本市は、静岡県のほぼ中央部に位置しており、静岡市、焼津市、島田市に接し、面積 194.06 ㎢を有します。市の北部は、赤石山系の南縁に接する森林地帯で、高根から発する瀬戸川が市内を南北に流れ、駿河湾に注いでいます。市の中央部は、北部からつながる丘陵地とそこから広がる平坦地であり、南部にかけて市街地が形成されています。市の南部は、大井川の左岸で、平坦で肥沃な志太平野の中央部に位置しています。

本市の地勢は、交通結節点のJR藤枝駅周辺や東海道五十三次の宿場町として栄えた藤枝地区などの市街地、その周辺地区となる郊外地、市域の約7割を占める中山間地域に大別でき、それぞれ特色のある生活圏を形成しています。



出典：藤枝市都市計画マスタープラン

(2) 道路網

市内には日本の主要交通網であるJR東海道本線や旧国道一号、国道一号バイパス、東名高速道路が通り、東海道ベルト地帯の東西交通の要衝となっています。

平成21年6月には富士山静岡空港が開港し、国内外の就航都市との交通環境が飛躍的に向上したほか、平成24年4月には新東名高速道路が開通（御殿場JCT～豊田東JCT間）し、藤枝岡部インターチェンジが設置され、さらに平成28年3月には東名高速道路の大井川焼津藤枝スマートインターチェンジ（スマートIC〔焼津IC～吉田IC間〕）が設置されるなど、県内外の主要都市との道路交通のアクセスが向上しています。

また、平成31年4月には、国道一号藤枝バイパス（広幡IC～野田IC間）の4車線化工事の着工が決定し、さらなる道路交通の利便性向上が期待されています。

(3) 観光

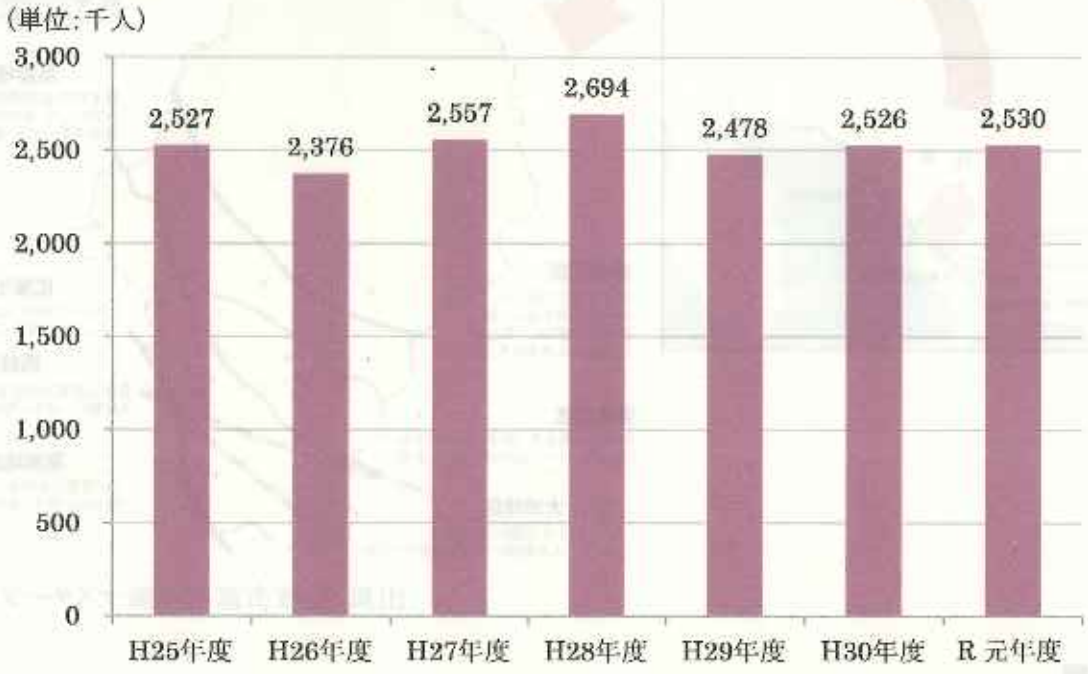
本市では、桜まつりや藤まつり、藤枝花火大会、滝ノ谷不動峡もみじまつりなどといった季節ごとの大規模誘客イベントや、2 年ごとに開催される朝比奈大龍勢、3 年ごとに開催される藤枝大祭りといった催しがあります。

常設の誘客施設としては、蓮華寺池公園をはじめ、陶芸センターやおれっぷ大久保(キャンプ場・グラススキー場)など、特色ある施設が市内に開設されています。特に蓮華寺池公園は、年間 150 万人を超える来園者を数え、多くの人々に親しまれています。

大旅籠柏屋　内野本陣

令和元年度には、市内に約 2,530 千人の観光交流客が訪れており、令和 2 年には、本市の旧東海道に点在する街道文化が日本遺産として認定されたことにより、日本遺産ブランドを活用し、街道文化の魅力や価値を国内外に広く PR することで、今後の新たな誘客も期待できます。

■観光交流客数の推移



資料提供:スポーツ文化観光部観光交流政策課

(4) 人口動態

本市の人口は、年少人口と生産人口の減少が進行しており、将来人口の推計の総計では令和 7 年には 14 万人を割り、その後も引き続き減少していく見込みとなっています。

一方で、老年人口は、急速に増加しており、それに伴う高齢化率(65 歳以上の老年人口割合)は、平成 27 年度で 27.8%と超高齢社会(25%以上)に突入し、その後も上昇する見込みです。

地区別では、市内 10 地区のうち、瀬戸谷地区や岡部地区等の山間部で人口減少が急速に進んでいます。これは、少子高齢化による自然減少と生活利便性の高い場所への転居によるものと思われます。

また、JR 藤枝駅に近い青島地区や高洲地区、大規模な住宅団地開発が進んだ葉梨地区で人口増加が進んでいます。

■藤枝市の将来人口の推計

(単位:人)

	H27年 2015年	R2年 2020年	R7年 2025年	R12年 2030年	R17年 2035年	R22年 2040年	R27年 2045年
総計	143,605	141,948	139,088	135,647	131,734	127,689	123,950
年少人口 (0~14歳)	19,333	18,634	17,729	16,950	16,779	17,077	17,414
比率 (%)	13.5	13.1	12.7	12.5	12.7	13.4	14.0
生産年齢人口 (15~64歳)	84,351	79,923	76,974	74,209	70,452	65,073	60,962
比率 (%)	58.7	56.3	55.3	54.7	53.5	51.0	49.2
老年人口 (65歳~)	39,921	43,391	44,385	44,488	44,503	45,539	45,574
比率 (%)	27.8	30.6	31.9	32.8	33.8	35.7	36.8

出典:第2期ふじえだ健康都市創生総合戦略

(5) 主要施設の分布

本市の主要施設である JR 藤枝駅、市役所、藤枝市立総合病院の位置関係は、右の図のとおりとなっており、JR 藤枝駅から藤枝市役所までが約 2.4km、藤枝市役所から藤枝市立総合病院までが約 3.4km、藤枝市立総合病院から JR 藤枝駅までが約 3km と主要施設が分散しています。

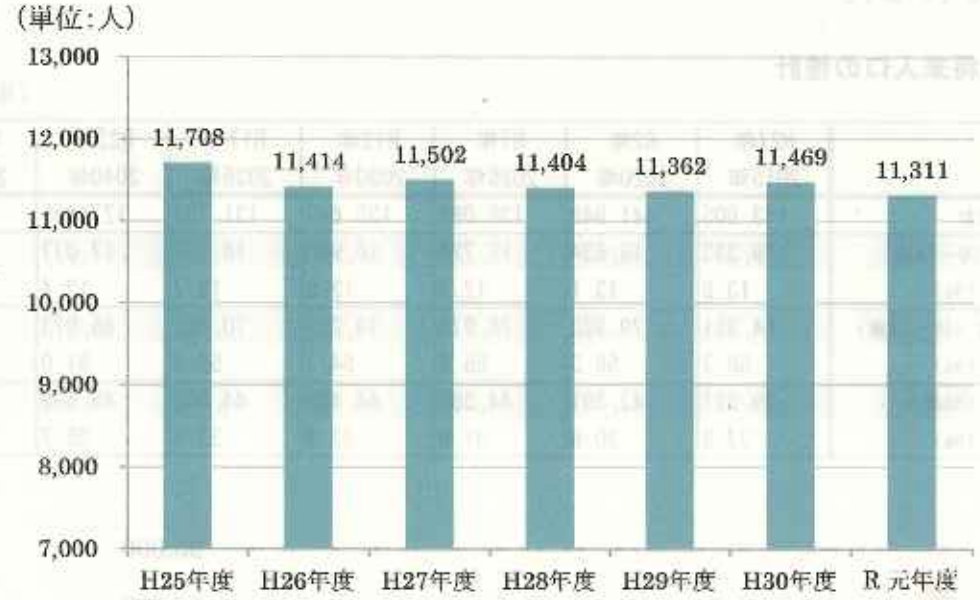
2 公共交通の現状

(1) 鉄道(JR 東海道本線)

鉄道は、JR 東海道本線が市内を東西に走っており、市内唯一の JR 藤枝駅があります。

令和元年度の JR 藤枝駅の 1 日平均乗車人員は、11,311 人であり、静岡～浜松間では、JR 静岡駅、JR 浜松駅、JR 掛川駅に次いで4番目に多い利用者数になっています。特に JR 藤枝駅から JR 静岡駅までは、鉄道で約 20 分と通勤、通学、買い物など多くの方に利用されています。

■JR 藤枝駅の 1 日あたりの利用者数の推移



資料提供:東海旅客鉄道㈱(JR 東海)

(2) 民間路線バス

民間路線バスは、市内に8路線あり、全ての路線をしずてつジャストライン㈱が運行しています。

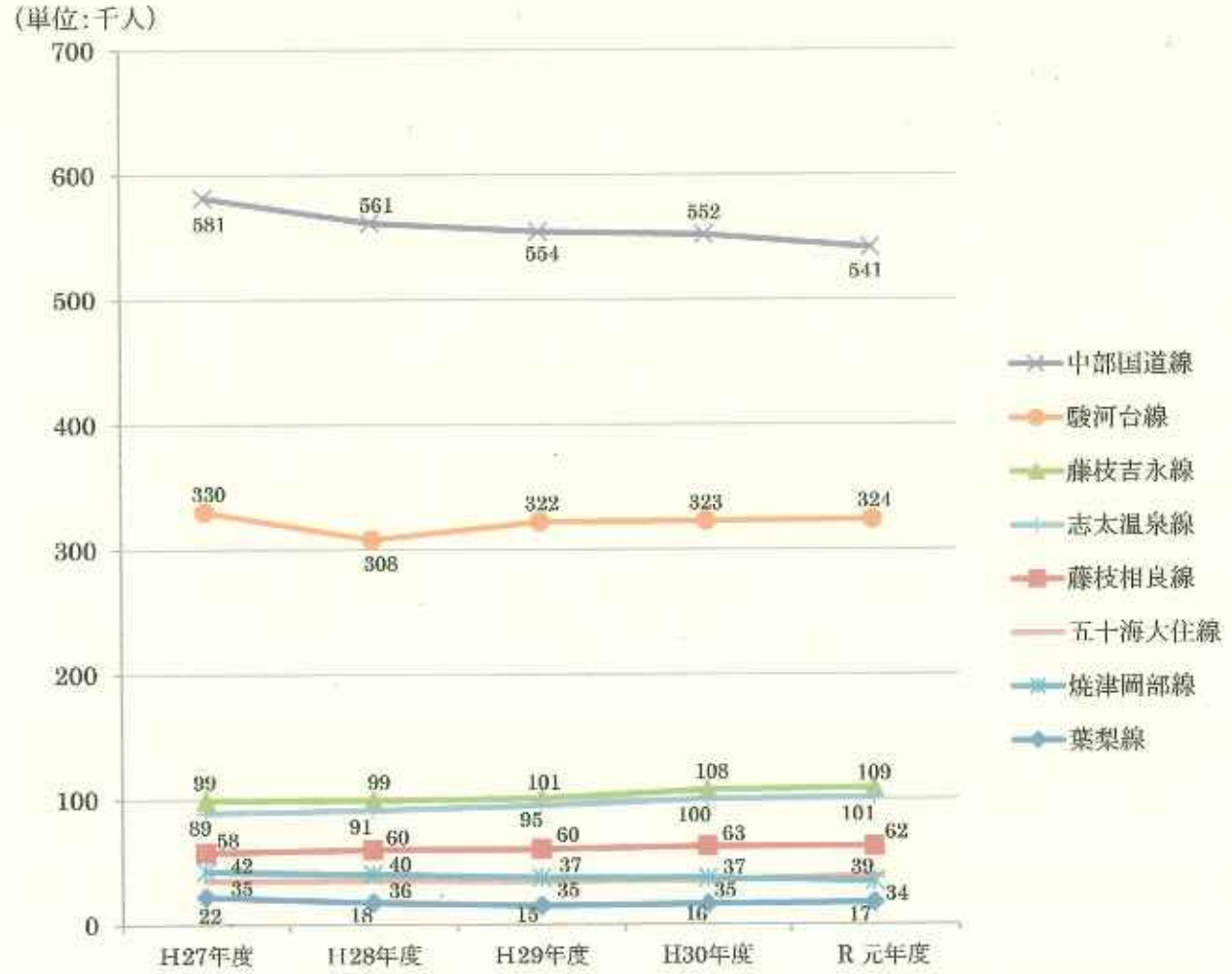
民間路線バスが市内全体を広くカバーするとともにそのうち5路線が本市と他市町を結ぶ地域間幹線となっています。市内の各路線別利用者数の推移においては、平成29年3月からの中部国道線の藤枝市立総合病院へ向かう系統の廃止や同年 3 月からの葉梨線の土日祝ダイヤの廃止などの影響により一部路線において利用者数は、減少しています。

また、民間路線バスに対する市の補助額は、乗務員確保のための処遇改善による人件費の高騰等により増加傾向にあります。

■民間路線バスの概要(R3 年 4 月現在)

路線名	ルート
中部国道線	JR 藤枝駅～藤枝大手・岡部支所～新静岡
駿河台線	JR 藤枝駅～平成記念病院～藤枝市立総合病院
志太温泉線	JR 藤枝駅～瀬古・音羽町～JR 藤枝駅
五十海大住線	清里～JR 西焼津駅～焼津市立総合病院
藤枝吉永線	藤枝市立総合病院～JR 藤枝駅～飯淵
焼津岡部線	岡部営業所～三輪～JR 焼津駅
藤枝相良線	JR 藤枝駅～静波海岸入口～相良営業所
葉梨線	西方～藤枝大手～JR 藤枝駅

■藤枝市内の路線別利用者の推移(市内バス停における乗車人数で計上)



資料提供:しずてつジャストライン㈱提供資料から都市建設部地域交通課が算出

■民間路線バス事業への市負担額の推移

(3) 市自主運行バス・乗合タクシー

① 市自主運行バス

市自主運行バスは、市内5路線を運行しており、JR 藤枝駅の南側を運行する2路線と瀬戸谷地区や朝比奈地区などの中山間地域を運行する3路線があります。

通勤・通学利用者の減少に伴い、利用者数が減少しており、特に山間部では、スクールバスとしての要素も兼ねており、児童数減少の影響を受けています。収支率についても利用者数の減少や人件費の高騰等に伴う運行経費の増加により各路線とも減少傾向にあります。

■市自主運行バスの概要(R3 年 4 月現在)

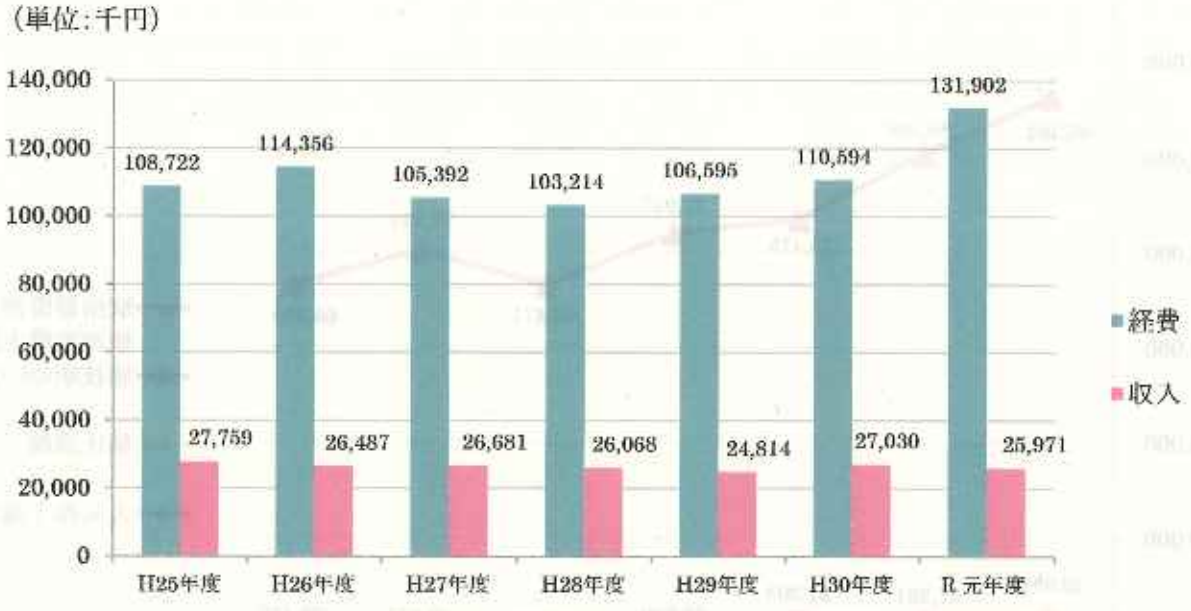
路線名		ルート
藤枝駅ゆらく線		筈の木橋～・金吹橋・藤枝市立総合病院～JR 藤枝駅
大久保上滝沢線		大久保～瀬戸谷温泉ゆらく～上滝沢
駅南循環	善左衛門線	JR 藤枝駅～村上開明堂・持田製薬・藤枝市立総合病院～JR 藤枝駅
	大洲小学校線	JR 藤枝駅～大洲小学校・藤枝市立総合病院～JR 藤枝駅
朝比奈線		しずてつストア岡部店～玉露の里・玉取～小布杉

■市自主運行バスの利用者数の推移(路線別)

■市自主運行バスの収支率の推移（路線別）

※平成 27 年 6 月に朝比奈線の運賃改定を実施（区間内 100 円→200 円）

■市自主運行バスの運行経費・収入額の推移（全体）



② 乗合タクシー

乗合タクシーは、市自主運行バスの利用が減少した際に代替えの交通手段として、平成 25 年 4 月に藤岡地区乗合タクシーが市内で初めて運行を開始し、現在では、市内 1 地区・2 路線を運行しています。市内を運行する全ての乗合タクシーで、必要のある時に予約して利用するデマンド型の運行方式を採用しています。導入から数年が経過し、沿線住民に利用方法が浸透してきたことで、利用者数は、増加傾向にあります。需要の増加に伴い、経費は、年々増加していますが、乗合タクシーは、予約があった時のみ運行する形態となっており、収入も運行に比例して増加するため、一定の収支率を保っています。

■乗合タクシーの概要(R3 年 4 月現在)

路線名	ルート	運行開始	運行形態
藤岡地区 乗合タクシー	高田・清里・藤岡～ 千才～藤枝市立総合病院	H25.4.1	区域型
藤枝駅広幡線	水守～平島団地・田中～ JR 藤枝駅	H27.4.1	バス停型
藤枝駅光洋台線	瀬戸消防団前～瀬戸・光洋台～ JR 藤枝駅	H28.4.1	バス停型

※平成 28 年 4 月より藤枝駅水守線が、下当間地区に延伸し、藤枝駅広幡線へ名称変更
※平成 30 年 4 月から藤枝駅光洋台線の運行便を計 3 便増便

■乗合タクシーの利用者数の推移(路線別)

■乗合タクシーの収支率の推移（路線別）

■乗合タクシーの委託料・収入額の推移（全体）

藤枝市バス路線図

藤枝駅
西焼津駅
焼津駅
N
大久保上滝沢線
藤枝駅ゆらく線
志太温泉線
駿河台線
駅南循環善左衛門線
駅南循環大洲小学校線
藤枝駅広幡線
藤枝駅光洋台線
藤岡地区乗合タクシー
中部国道線
朝比奈線
焼津岡部線
葉梨線
五十海大住線
藤枝相良線
藤枝吉永線

(4) タクシー

藤枝市内は、主に静岡県タクシー協会の志太・榛原支部に属するタクシー事業者が運行を行っており、市内に事業所を有するのは、下記の４事業者となっています。

市内に事業所を有するタクシー事業者の輸送人員は、ここ数年減少傾向です。

■市内に事業所を有するタクシー事業者（R3 年 3 月 1 日現在）

事業者名	車両				
	特大	大型	普通	福祉	UD
キングタクシー静岡㈱	—	—	36	—	—
藤枝タクシー㈱	—	—	50	2	—
志太交通㈱	1	—	35	1	1
静鉄タクシー㈱	—	—	31	—	2

資料提供：静岡県タクシー協会

■市内に事業所を有するタクシー事業者の輸送人員の推移

資料提供：静岡県タクシー協会

(5) 広域移動

① 藤枝市富士山静岡空港バス

本市は、JR 藤枝駅と富士山静岡空港を結ぶ路線として、藤枝市富士山静岡空港アクセスバスを運行しています。富士山静岡空港へ1日7便 JR 藤枝駅へ1日6便運航されており、所要時間は約 40 分です。

観光客やビジネス客など多くの方に利用され、令和元年度は、年間 21 千人を超える利用がありました。

■藤枝市富士山静岡空港バスの利用者数の推移

※H27.6 月より運行開始

■藤枝市富士山静岡空港アクセスバスの概要

路線名	ルート	所要時間	事業者名
藤枝市富士山静岡空港アクセスバス	JR 藤枝駅～富士山静岡空港	約 40 分	藤枝市

② 渋谷ライナー(相良渋谷線)

牧之原市の相良営業所を発着地として、JR 藤枝駅を起点に東京渋谷を結ぶ路線として高速バス「渋谷ライナー(相良渋谷線)」が運行されています。1 日 4 往復、毎日運行されており、所要時間は JR 藤枝駅から東京渋谷まで約 3 時間です。

■渋谷ライナー(相良渋谷線)の利用者数の推移

(単位:人)

※H28.12 月より運行開始

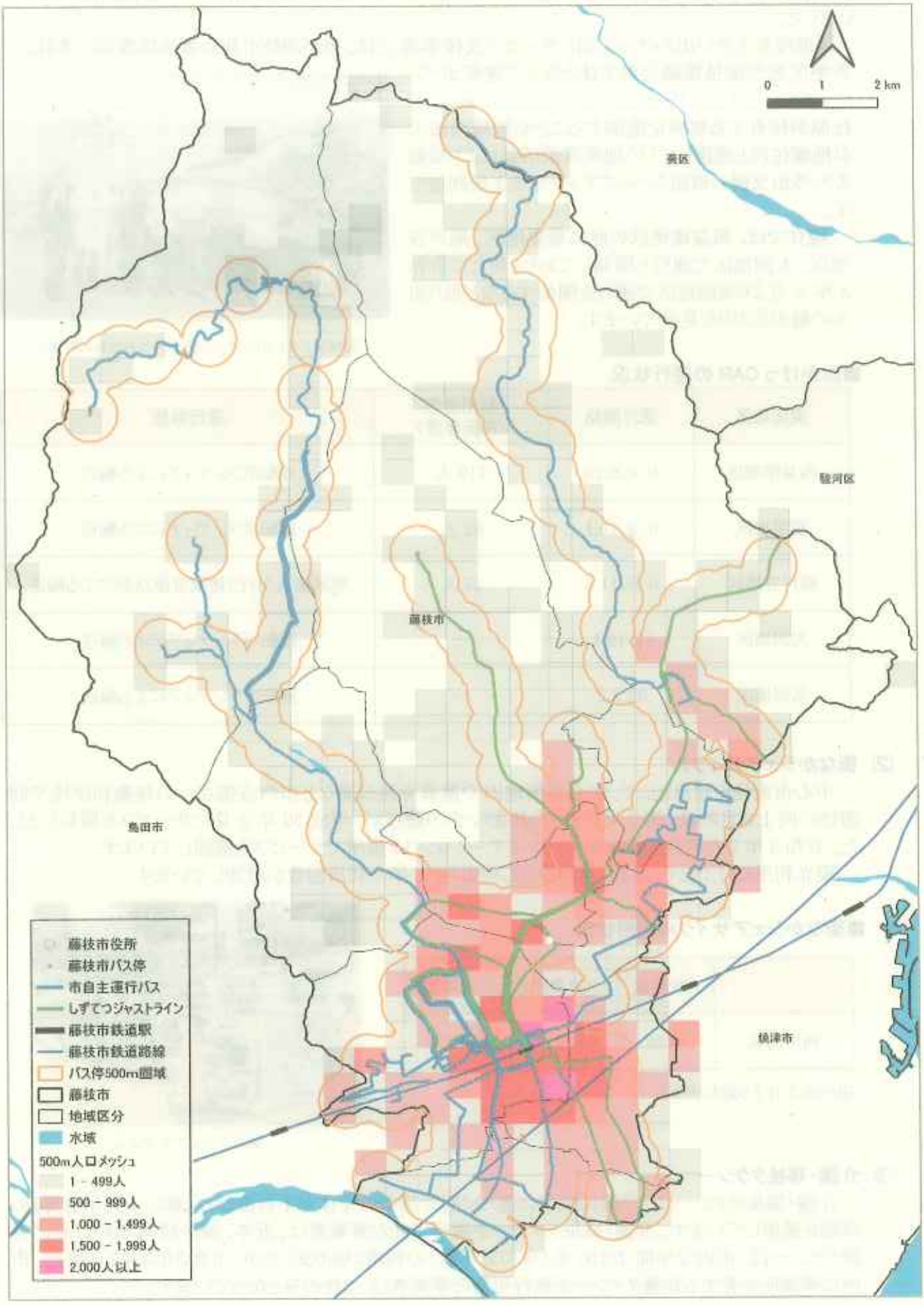
資料提供:国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局

■渋谷ライナーの概要

路線名	ルート	所要時間	事業者名
渋谷ライナー (相良渋谷線)	相良営業所～JR 藤枝駅～東京渋谷	約 3 時間	しずてつジャストライン㈱ ㈱東急トランセ

公共交通利用圏域図

公共交通利用圏域の人口カバー率は約 9 割を占め、ほぼ全域をカバーしています。



3 公共交通を補完する移動手段

(1) 地域支え合い出かけっ CAR サービス

令和元年度から、高齢者の移送を地域住民主体で行う取組に対する支援として「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」がスタートし、これを活用して西益津地区で令和元年 6 月から住民主体の移動支援「地域支え合い出かけっ CAR サービス事業(以下「出かけっ CAR」)」がスタートしました。

「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」とは、市が藤枝市社会福祉協議会に委託し、各地区社会福祉協議会が主体となって運転ボランティアによる外出支援を行おうとする地域に対し、市社協が保有する車両を提供することや地域の法人が地域住民と連携して行う地域貢献活動により高齢者の外出支援の取組をバックアップする支援制度です。

現在では、西益津地区の他に葉梨地区、瀬戸谷地区、大洲地区で運行を開始しており、新たに令和 3 年 3 月より高洲地区で運行を開始するなど取り組みの輪が広がりを見せています。

地域支え合い出かけっ CAR サービス出発式の様子

■出かけっ CAR の運行状況

実施地区	運行開始	利用者数 (R 元年度)	運行形態
西益津地区	R 元.6.28	719 人	運転ボランティアによる輸送
葉梨地区	R 元.10.1	82 人	運転ボランティアによる輸送
瀬戸谷地区	R 元.11.5	57 人	地域法人が行う地域貢献活動による輸送
大洲地区	R2.10.1	—	運転ボランティアによる輸送
高洲地区	R3.3.2	—	運転ボランティアによる輸送

(2) 街なかシェアサイクル

中心市街地を起点として、中心市街地内や蓮華寺池公園など市内各拠点への移動利便性や回遊性の向上を目的に、第 3 セクターの㈱まちづくり藤枝が、平成 30 年 3 月にサービスを開始しました。令和 3 年 2 月現在、自転車 45 台・ステーション 17 箇所でサービスを展開しています。

観光利用だけでなく、通勤・通学等にも利用され、年々利用回数が増加しています。

■街なかシェアサイクル利用状況

	H29 年度	H30 年度	R 元年度
利用回数	43 回	1,912 回	4,729 回

※H30.3 月より運行開始

街なかシェアサイクル

(3) 介護・福祉タクシー

介護・福祉タクシーは、介護保険法に基づく要介護の方や体が不自由な方(車いす利用者等)の移動を確保しています。介護・福祉タクシーを運行可能な事業者は、近年、減少傾向であり、特に介護タクシーは、市内で年間 7,816 名(令和元年度)の利用がありましたが、令和3年3月1日現在、市内に事業所を有する介護タクシーを運行可能な事業者は、2社のみとなっています。

4 公共交通を取り巻く現状

(1) 市街地の低密度化

人口集中地区(DID)内のデータを昭和 45 年と平成 27 年のデータを比較すると面積が 3.6 倍に増加したのに対し、人口は、2.9 倍となっています。面積の増加が人口の増加を上回っており、市街地の低密度化が進んでいると言えます。

DID 地区とは

人口集中地区を指し、人口密度が 4,000 人／㎢以上かつ隣接する基本単位区と併せて人口が 5,000 人以上となる地区をいいます。

■DID 区域の変化

	DID 人口	DID 面積	DID 人口密度
昭和 45 年	29,471 人	4.3 ㎢	69 人／ha
	↓ 2.9 倍	↓ 3.6 倍	↓ 20.3%減
平成 27 年	85,167 人	15.6 ㎢	55 人／ha

出典： 国勢調査

(2) 高齢者の免許返納者数、交通事故発生件数の増加

高齢者の事故がテレビ等のメディアを通じて大きく取り上げられたこともあり、令和元年の免許返納者は、前年の約 1.5 倍となる 889 件の返納がありました。

一方で、市内での交通事故発生件数に占める 65 歳以上の高齢者の割合は、年々増加傾向となっており、令和元年は、41.5%と高い割合を占めています。

■藤枝市の高齢者の免許返納者数・交通事故発生件数の推移

	免許保有数(※1)	返納者数(※2)	内訳 うち高齢者数(65歳～)	高齢者免許返納比率(%)	交通事故発生件数	内訳 うち高齢者数(65歳～)	内訳 比率(%)
H25年	101,457	306	299	0.9	1,333	428	32.2
H26年	102,002	425	408	1.1	1,241	383	30.9
H27年	102,177	513	482	1.3	1,281	446	34.9
H28年	102,180	557	538	1.4	1,315	438	33.4
H29年	102,169	642	626	1.6	1,207	404	33.5
H30年	102,128	591	581	1.4	1,094	421	38.5
R元年	101,430	889	868	2.1	929	385	41.5

資料提供：人口…市民課

(※1)免許保有数…交通年鑑 静岡県警察本部

(※2)免許返納者数…静岡県警察本部より聞き取り

(※3)高齢者の交通事故発生件数…藤枝市の犯罪・交通事故統計

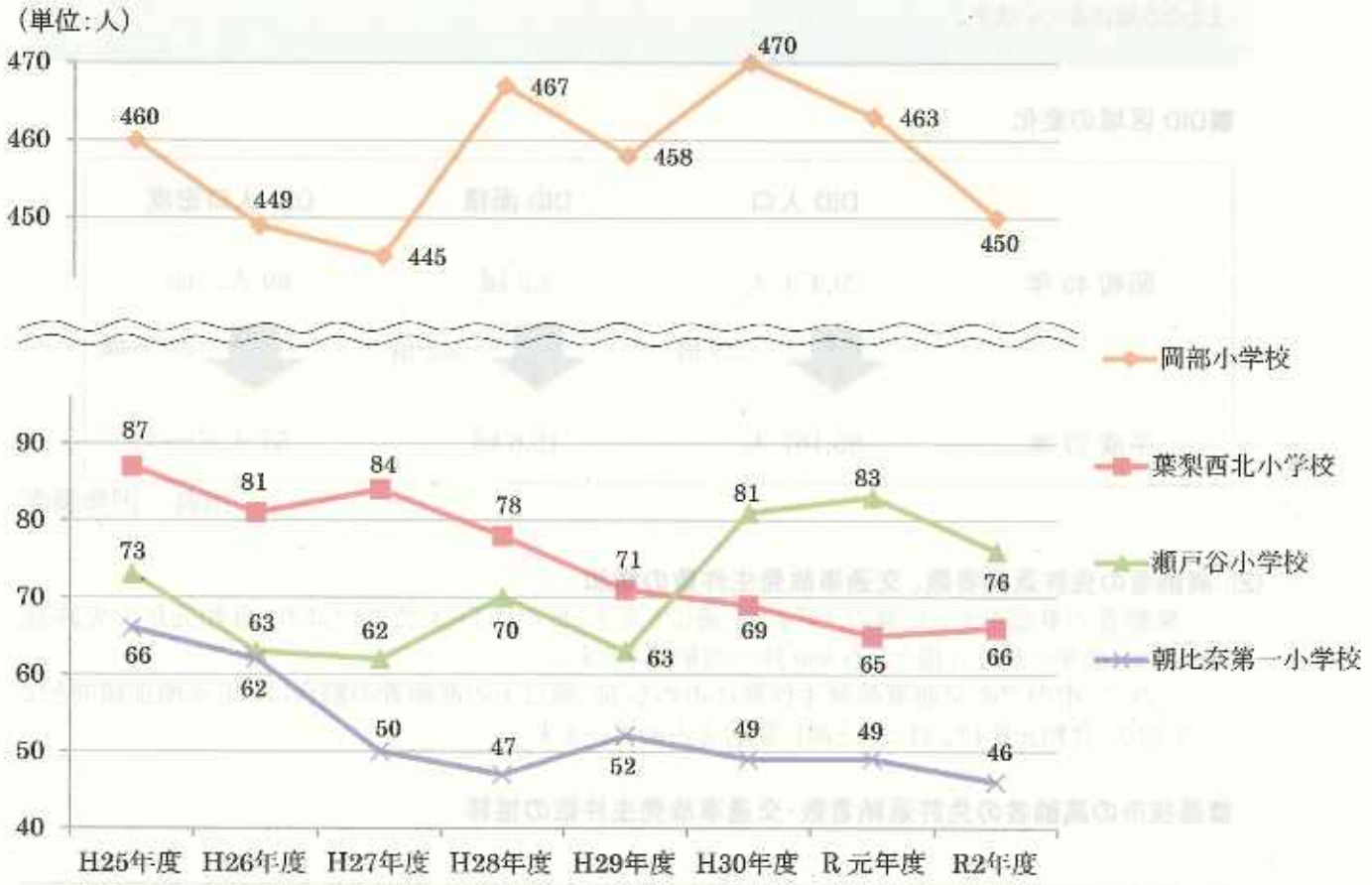
参考：高齢者免許返納率…【免許返納者数(高齢者)/65歳以上人口】

(3) 中山間地域の児童数の減少

瀬戸谷地区や朝比奈地区などの中山間地域では、児童の減少が進み、一部の学校では、複式学級が開始されています。中山間地域を運行する路線バスは、小中学生のスクールバスの機能を兼ねており、児童数の減少に伴い、路線バスの利用者数も減少しています。

また、市内児童が学区外の中山間地域にある学校へ入学や転校を希望した場合に通学できる特例（小規模特認校制度）を設けることも検討されています。

■中山間地域における児童数の推移（小学校別）



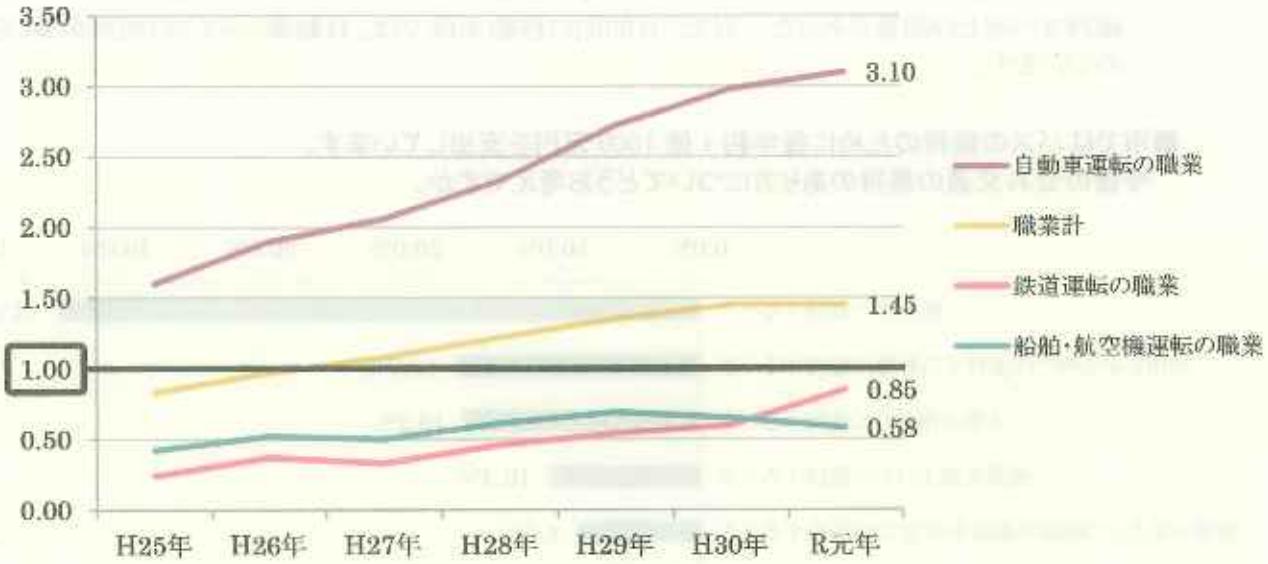
■中山間地域における通学定期購入者数の推移（路線別）

(4) バス・タクシーの乗務員の担い手不足

バス・タクシーの乗務員の高齢化が進み、深刻な担い手不足の状況です。全国の有効求人倍率がバス・タクシー乗務員が該当する自動車運転の職業において、令和元年度に 3.10 となっており、人手不足であることを示しています。自動車運送事業は、全産業と比べ、労働時間が長く、年間所得は低くなっており、平均年齢も高くなっています。

今後、急速に労働力不足に繋がる可能性があります。

■有効求人倍率の推移



※バス・タクシー乗務員は、「自動車運転」の職業に該当

※「有効求人倍率=求人数／求職者数」であり 1 以上の場合は人手不足の状態。

出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

(5) 自動運転などの ICT を活用した技術革新

自動運転の開発が進み実用化が目前に迫っているなど自動車運転技術に関連して急速な技術革新が進んでいます。また、各事業者や自治体が連携し、各地で自動運転技術などの新たな交通サービス導入に向けた取組が始まっています。

これらの最新技術を利用することで、バス・タクシーの乗務員不足や交通事故の軽減が期待され、人口知能化（AI）の進展や都市のスマート化とも連動し、交通分野での新たな事業展開の可能性を秘めています。

(6) 市民アンケート調査の主な結果について

○アンケート調査の概要
内　容:市民の日常生活における外出状況や公共交通の利用状況、需要、将来の方向性等に関する調査
対　象:市内に居住する 16 歳から 85 歳までの 3,000 人を無作為に抽出(男女各 1,500 人)
期　間:令和 2 年 10 月 16 日～11 月 9 日
回答数:1499 人(回答率 50%)

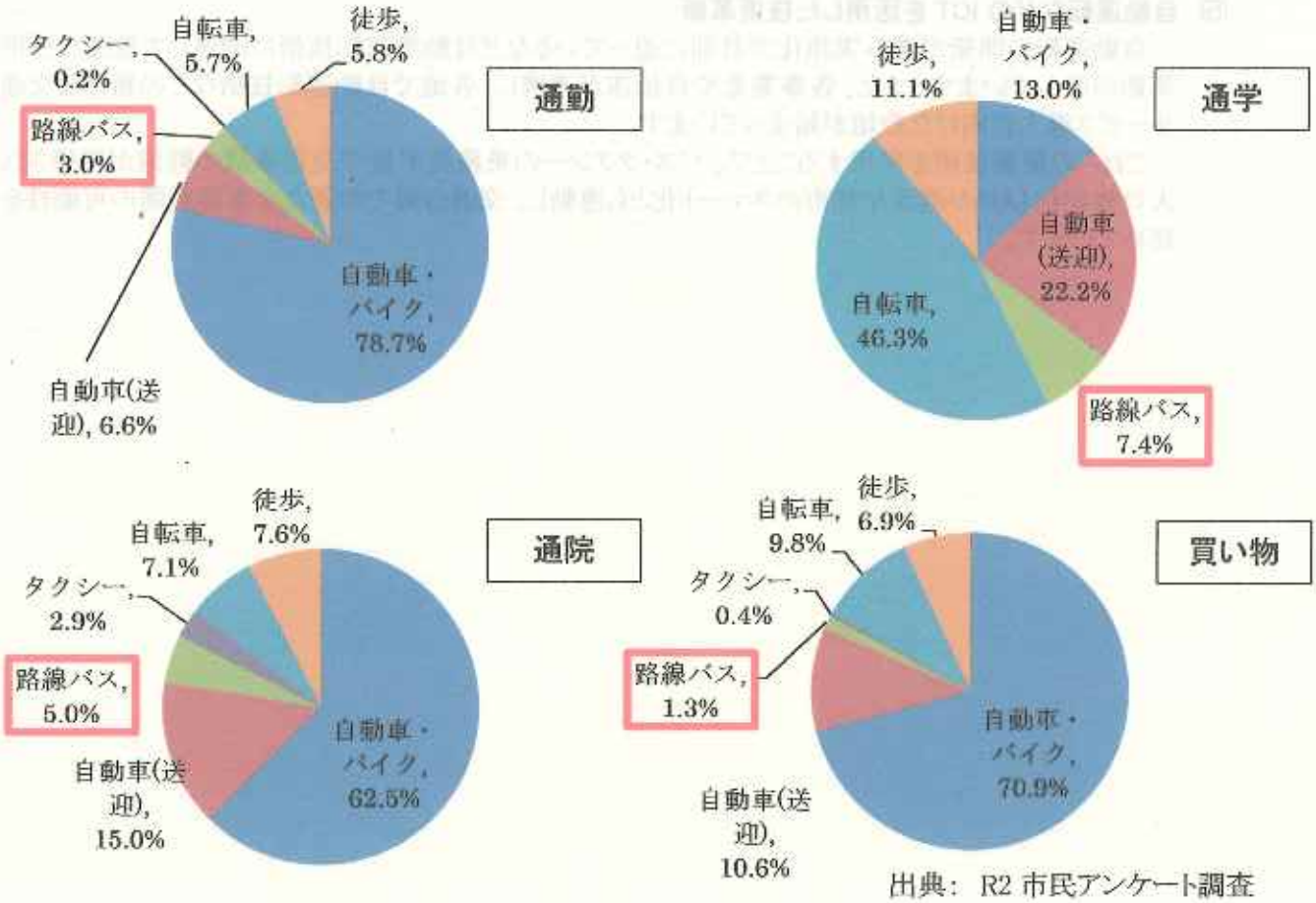
① 公共交通のあり方と移動手段の現状

公共交通のあり方についてアンケートを行った結果、回答があったうちの 43.9%から無条件で維持すべきとの回答があった一方で、目的別の移動手段では、自動車・バイクの利用が多くを占めています。

■市ではバスの維持のために毎年約 1 億 1500 万円を支出しています。
今後の公共交通の維持のあり方についてどうお考えですか。

出典:　R2 市民アンケート調査

■市民の移動手段



出典:　R2 市民アンケート調査

② バス停の機能について

バス停に必要だと思う機能についての質問では、「屋根」、「ベンチ」、「照明」、「バスの発着時間がわかるような情報案内板」が求められています。

■バス停に必要だと思う機能

出典： R2 市民アンケート調査

③ 交通手段について困っていること

交通手段についてどのようなことに困っているかを質問した問については、回答者のうち 45.5%の方が新型コロナウイルスに感染することを心配していると回答しています。また、新型コロナウイルス感染拡大以降の公共交通の利用に対する考え方に関する問では、回答者の 40.1%の方が公共交通は感染状況が落ち着いてから利用したいと回答しています。

■交通手段についてどのようなことに困っているか

出典： R2 市民アンケート調査

■新型コロナウイルス感染症拡大以降の公共交通の利用に対する考え方について

出典： R2 市民アンケート調査

5 藤枝市地域公共交通網形成計画のフォローアップ

(1) 施策の実施状況

藤枝市地域公共交通網形成計画の基本方針に基づいた目標を達成するために行った事業の実施状況について、新たな計画の策定に向け、下記のとおり検証を実施しました。

検証手順	検証の方法
①施策の実施状況の整理	◎:完了(の予定) ○:実施中 △:検討・研究中 ×:未着
②施策の必要性の整理	○:必要性が高い △:必要性は高くない(必要性の確認が必要) ×:必要性は低い
③施策の実現可能性の整理	○:実現できると考えられる △:実現に向けたハードルは高い ×:実現は難しい
④施策の評価	A:継続(文言・表現を含めてそのまま記載) B:継続(表現等の工夫) C:継続(既に定着しているため記載はしない) D:あり方や廃止も含めて見直す
⑤実施内容・コメント	実施内容・コメントの記入

＜施策1:地域特性に応じた公共交通サービスの提供＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)	⑤実施内容・コメント
1 地域需要に応じた路線の選択	○	○	△	B	・民間路線バス、市自主運行バス、乗合タクシーの運行。 ・R 元年 6 月より地域互助の交通である「出かけっCAR」の支援を開始(地域包括ケア推進課)。 ・大久保上滝沢線の一部区間を予約型で運行。 ・予約型乗合タクシー(3路線)の運行。 ・H30 年 4 月から地元の要望により藤枝駅光洋台線の運行便数を増便。 ・市自主運行バスの委託料の増加、民間路線バスへの公費負担の増加が課題となっており、今後は、地域の実情に応じた路線の運行形態や運行方法を検討する。
2 藤枝市立総合病院への移動手段の充実	○	○	○	A	・R 元・2 年度に藤枝市立総合病院を目的地に含めた乗合交通の実証実験を実施。
3 広域移動手段の確保	○	○	○	A	・藤枝市富士山静岡空港アクセスバスの運行。 ・しずてつジャストライン㈱が渋谷ライナーを運行。

＜施策 2:官民連携による効率的な公共交通の運行＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)	⑤実施内容・コメント
4 民間路線バスの運行の確保	○	○	△	B	・民間事業者に対し、補助金(路線バス維持費補助金、地域間幹線系統確保維持補助金)を交付。 ・R2 年度に市内タクシー事業者について、新型コロナウイルス感染症対策に講じた社内設備等に対し、補助金を交付。 ・民間路線バスへの公費負担の増加が課題。

＜施策 3:観光等まちづくり施策との連携＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)	⑤実施内容・コメント
5 観光スポット、地域振興スポットへの路線の確保	○	○	○	A	・瀬戸谷温泉ゆらく、不識の里、蓮華寺池公園等観光・地域振興スポットへの路線を確保。
6 公共交通と連携したレンタサイクル事業の推進	○	○	○	B	・レンタサイクル事業の実施。 ・H30 年 3 月より、シェアサイクル事業を開始(㈱まちづくり藤枝・市中心市街地活性化推進課)。

＜施策 4:利用環境の改善＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)	⑤実施内容・コメント
7 バス停上屋整備等待合・乗継環境の整備	○	○	○	B	・しずてつジャストライン㈱がバスロケーションシステムを導入。また、JR藤枝駅(北口 3 か所、南口 1 か所)にバスロケーションシステムの表示機を設置。
8 サイクル&ライドの推進	○	○	○	B	・市駅南自転車駐車場を運営し、自転車駐車場を確保。 ・サイクル&ライドについては、今後シェアサイクル事業を活用した連携を検討していく。
9 バリアフリー対応車両への更新	○	○	○	A	・H30 年度～R 元年度にかけて補助金を利用し、吉田観光㈱が藤枝駅ゆらく線にノンステップバスを 3 台導入。 ・H30 年度市自主運行バスにノンステップバスを導入。(朝比奈線、空港アクセスバス) ・公有民営方式により大型ノンステップバスを購入。民間バス事業者へ貸し出しを行い、志太温泉線(H29.1 月購入)及び藤枝吉永線(H30.1 月購入)で運行。

＜施策 5:情報提供の充実＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)	⑤実施内容・コメント
10 利用しやすい時刻表の配布	○	○	○	A	・バスマップ・時刻表を市内全世帯及び転入者への配布や観光案内所等で配布。(年間約 59,000 部発行) ・ポケット時刻表を観光案内所等で配布。
11 ICTを活用した情報提供の充実	○	○	○	A	・しずてつジャストライン㈱がバスロケーションシステムを導入。また、JR藤枝駅(北口 3 か所、南口 1 か所)にバスロケーションシステムの表示機を設置。(再掲) ・R 元・2 年度に効率的で利便性の高い公共交通サービスを実現するため、ICTを活用した乗合交通の実証実験を実施。(再掲) ・Google・ナビタイムで市自主運行バスの時刻・経路検索が可能となった。
12 観光等と連携した利用促進	○	○	○	A	・バス利用促進イベントのて～しゃばストリート 105「安全安心フェア&バスストリート」を開催。 ・もみじまつりやびく石まつりに合わせたハイキング&ハイキングツアー等のイベントを実施。 ・瀬戸谷地区路線バス対策委員会と協力し、大久保上滝沢線にコロッケのキャラクターをラッピングしたコロッケバス2号の運行を開始。

＜施策 6:自家用車から公共交通への転換促進＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)	⑤実施内容・コメント
13 高齢者のバス運賃見直し	○	△	△	B	・バスマップ・時刻表に大御所バスの情報を記載。 ・高齢者運賃の見直しは、民間路線バスを含めた調整が必要なため、表現を改める。
14 高齢者の免許返納の促進	○	○	○	A	・運転免許証自主返納者に対する支援制度について、民間路線バス乗車券(1 万円分)、タクシー乗車券(1 万円分)、市自主運行バス1年間無料乗車券の選択制に変更(市交通安全・地域安全) R 元年度実績 民間路線バス 169 件、タクシー709 件、市自主運行バス 33 件 合計 911 件 ・市内自動車学校と協力し、高齢者講習時において公共交通利用を促すリーフレットを配布するモビリティマネジメントを実施。 ・バスマップ・時刻表に「運転免許証の自主返納の方法」や「自主返納者に対する支援制度」を紹介するページを掲載。 ・運転免許証返納者数(H29 642 件、H30 591 件、R 元 889 件)

＜施策 7：公共交通への市民参画推進＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価（事業）	⑤実施内容・コメント
15 バス利用に向けた意識啓発	○	○	○	A	・小学生や高齢者等を対象とした出前講座を実施。 ・藤枝特別支援学校の生徒と協力し、H29・H30 年度に駅南循環善左衛門線・大洲小学校線をクリスマス仕様にラッピングしたクリスマスバスを運行。R元年度は、車内に生徒の絵を展示したギャラリーバスを運行。 ・市環境政策課と連携して毎年 12 月の第3金曜日を「もったいないアクションデー」とし、自主運行バスを終日無料とした。 ・バス利用促進イベント「てくしゃばストリート 105「安全安心フェア＆バスストリート」を開催。（再掲）

＜施策 8：公共交通に関する地域体制づくり＞

施策	①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価（事業）	⑤実施内容・コメント
16 地域の関係者との協議	○	○	○	A	・自治会等を中心とした各地区の協議会において、運行に関する情報を提供した。また、自治会等を中心とした各地区の協議会においてキーパーソンの発掘に努めた。
17 地域の公共交通キーパーソンの発掘・育成	○	○	○	A	

(2) 評価指標の検証(R2 年度末時点)

藤枝市地域公共交通網形成計画では、4 つの評価指標を立て、これまで取組を行ってきましたが、その達成状況は以下のとおりです。

指標1 路線バスと乗合タクシーの路線総延長(km)

●目標値

169.7km(H27 年度)➡ 維持(R2 年度)

●調査方法・データ出典

しずてつジャストライン㈱の総バス路線延長、
市自主運行バス及び乗合タクシーの総路線延長

※ 市域をまたぐ路線の総延長は、他市との境界線に近い市内バス停を基準として算出

●実 績

目標達成 R2 年度末時点 169.7km

【まとめ】

・路線の総延長(km)については、官民連携により維持することができました。

指標2 路線バスと乗合タクシーの利用者数(千人/年)

●目標値

1,407 千人/年(H27 年度)➡ 維持(R2 年度)

●調査方法・データ出典

しずてつジャストライン㈱IC カードデータ、
市自主運行バス及び乗合タクシー利用者数データ

※民間路線バスの利用者数は、藤枝市内バス停における乗車人数で計上

●実 績

目標未達成

単位:千人/年

目標値	H29	H30	R元	R2
1,407	1,360	1,385	1,370	939

【まとめ】

・指標1の路線総延長は、維持ができましたが、平成29年3月からの中部国道線の藤枝市立総合病院へ向かう系統の廃止や同年 3 月からの葉梨線の土日祝ダイヤの廃止の影響により、市内利用者が減少しています。

・また、通勤・通学利用者の路線バス利用の減少が見られます。(民間バス事業者より聞き取り)

・新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度の実績が大幅に減少しています。

指標3　高齢者(70歳以上)の市自主運行バス利用者数(人／年)

●目標値

36,000人／年(H27年度)➡ 45,000人／年(R2年度)

●調査方法・データ出典

市自主運行バス乗降調査からの推計値

●実　績

目標未達成

単位:人／年

目標値	H29	H30	R元	R2
45,000	39,108	37,673	30,305	25,109

【まとめ】

・市内路線バス利用者数の減少の影響を受けて、高齢者の利用者数も減少しています。

・新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度の実績が大幅に減少しています。

指標4　出前講座・協議会など地域との懇談会の回数(回／年)

●目標値

6回／年(H27年度)➡ 10回以上／年(R2年度)

●調査方法・データ出典

出前講座・協議会などの年間実施回数

●実　績

目標未達成

単位:回

目標値	H29	H30	R元	R2
10	11	20	7	7

【まとめ】

・H29、H30年度は、目標達成。R元、R2年度は、目標未達成となりました。

・令和元年度末から令和2年度にかけて新型コロナウイルス感染拡大の関係で、出前講座の中止や協議会の自粛等により目標値に達しませんでした。

6 公共交通等が抱える課題

課題1 限られた財源での利便性、効率性、社会的な価値を考慮した公共交通網の形成

・現状の公共交通を維持する声が多い一方で、バス利用者減少による収益の悪化や市自主運行バス委託料や民間路線バス事業への事業費補助など公費負担が増加しています。限られた財源の中で効率性や利便性、社会的な価値を考慮した運行が必要となります。
・低密度な市街地拡大の中、人口減少に伴い、更なるバス利用者の減少が想定されるため、拠点集約化の推進と効率的な運行が必要となります。

課題2 主要な施設への移動の確保

・人口構造の変化に伴い、人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに医療・福祉・商業等生活機能を確保し、拠点集約型のまちづくりを進めるため、JR 藤枝駅を核とした都市拠点や市役所・蓮華寺池公園などを含む文化交流拠点と地域の中心部である地区交流拠点を結ぶネットワークの確保が必要です。
・高齢化が進む中、より便利に藤枝市立総合病院へ通える移動手段の確保が必要です。

課題3 超高齢社会に対応した移動手段の確保

・超高齢社会が進行しており、高齢者の移動手段の確保が必要で、「バス停まで移動することが難しい」など、様々な移動ニーズへの対応が必要です。
・65 歳以上の高齢者の交通事故発生率が、高い割合を占めており、市内でも運転免許証の自主返納者が増加しています。高齢者の交通事故を抑制するため、免許返納を促進する支援を行うとともに運転免許証返納後に安心して移動できるよう移動手段の確保が必要です。

課題4 地域特性に応じた移動手段の確保

・地域によっては、通勤、通学、通院など公共交通の利用目的は様々です。大久保上滝沢線や朝比奈線といった路線は、中山間地域における小中学生のスクールバス機能を兼ねているなど、地域特性に応じた公共交通の確保が必要です。
・瀬戸谷地区や朝比奈地区などの中山間地域の小学校では、児童の減少が進み、一部の学校では、複式学級が開始されています。市内児童が学区外の中山間地域にある学校へ入学や転校を希望した場合の特例（小規模特認校制度）を設ける際、通学する児童の移動手段の確保が必要となります。

課題5 路線バス等の利便性向上

・屋根、ベンチ、電子時刻表等停留所の利便性向上が求められており、特に主要交通結節点の待合・乗継の利便性を向上し、利用しやすい環境づくりが必要となります。
・誰もが快適に移動できるまちを目指し、高齢者や障害者等にとっても利用しやすいノンステップ等のバリアフリー車両への対応が必要です。
・公共交通利用により感染症に感染することを心配している方が多く、車両における感染拡大防止対策を講じることで利用者が安心・安全に利用できる環境づくりが必要となっています。

課題6 まちづくり政策との連携

・第6次藤枝市総合計画や立地適正化計画に位置付けられた新たな拠点の創出などまちづくり政策と連動した公共交通の確保や結節点の整備による利便性向上が必要です。
・玉露の里や蓮華寺池公園、旧東海道に点在する街道文化など魅力あふれる観光スポットが点在しており、観光スポットへの移動手段の確保など観光部門と公共交通施策との連携が必要となっています。

課題7 公共交通に関する市民意識の醸成

・市内路線バスの利用者が減少しており、このままでは公共交通の維持が困難となるため、公共交通の利用者増加のため、市民意識の醸成が必要です。
・公共交通を利用しない方への路線バスを利用してもらうきっかけとして、利用促進策や周知 PR が必要です。

課題8 運行の効率化

・バス・タクシーの乗務員の高齢化が進み、今後、急速に労働力不足に繋がる可能性があり、路線バス・乗合タクシー等の路線の確保・維持が困難となることが予想され、運行の効率化に向けた取組が必要となります。

課題9 介護・福祉タクシー事業者の確保・維持

・市内の介護・福祉タクシー事業者が減少しており、今後、要介護の方や体が不自由な方(車いす利用者等)向けの移動手段の確保が難しくなる可能性があり、運行事業者の確保・維持が必要となっています。

7 今後の方向性

「路線バス事業への公費負担増加」や「超高齢社会への対応」、「路線バスの利便性向上」など課題の多くは、地域公共交通網形成計画から継続しているものであり、上位計画を踏まえ、本計画においても地域公共交通網形成計画の基本方針や目標を引き継ぐものとします。

(1) 課題解決に向けた新たな取組

現在、不足している取組を新たに加える必要があり、主に下記3つの要素を加えます。

① 既存の公共交通にとらわれない移動の確保

利用者からのニーズが多様化し、藤枝市地域公共交通網形成計画の計画期間中に新たな移動手段として、「出かけっ CAR」や「街なかシェアサイクル事業」を開始してきました。今後も需要に応じた運行形態や運行方法を検討し、既存の公共交通にとらわれない移動手段を確保していきます。

② 新たなまちづくりの考え方との連携

立地適正化計画（平成30年3月）が策定され、拠点集約型都市構造への転換を進めるため、立地適正化計画に位置付けられた新たな拠点の創出などの政策と連動することで、公共交通が市内に点在する個性豊かな様々な拠点同士を結ぶ役割を担います。

③ 飛躍的に向上した新たな技術の活用

バス・タクシー乗務員の人手不足となっており、このままでは、路線を維持することができなくなる可能性があります。先進技術である自動運転技術や次世代交通システム活用の研究を行い、バス・タクシー乗務員の担い手不足の課題解決（運行の効率化）や利用者の利便性向上を図るため、実用化を目指します。

(2) 本計画における重点項目

基本方針である「～誰もが快適に 移動できるまち ふじえだ～地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点へアクセスできるネットワークの形成」を達成するため、下記項目を重点に取り組みます。

① 主要な交通ネットワークの確保・維持

JR藤枝駅、市役所、藤枝市立総合病院などの主要施設を結ぶ路線や各地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点を結ぶ路線など多くの人を運ぶ主要な交通ネットワークを確保・維持します。

② 地域内交通の利便性向上

高齢化や運転免許証返納後の足の確保など利用者からのニーズが多様化しており、各地域内のネットワークについて、利便性の向上に向けた取組を行います。また、限られた財源の中で地域の要望や実情に応じた効率的な運行形態や運行方法により運行を行います。

③ まちづくり・観光・福祉との連携

・立地適正化計画（平成30年3月）が策定され、まちづくり政策と連携します。
・旧東海道に点在する街道文化が日本遺産として認定されるなど新たな観光スポットが確立されていることから、観光との連携を強化します。
・介護・福祉タクシーの確保など福祉との連携を行います。

④ 自動運転技術等の先進技術の活用

バス・タクシー乗務員の担い手不足の状況であり、このままでは、路線の維持ができなくなる可能性があります。バス・タクシー乗務員の担い手不足の課題解決（運行の効率化）や利用者の利便性向上を図るため、自動運転技術等の実用化を目指します。

⑤ 市民意識の醸成

市内路線バスの利用者が減少しているため、出前講座や利用促進イベント等を通して公共交通利用への意識の醸成を図ります。

第３章　計画の基本方針と目標

1 目指すべき公共交通の将来像

本計画における目指すべき将来像は、「円滑な交通手段が整い、市内を快適に移動できるまち」とします。

2 基本方針

基本方針は、地域公共交通網形成計画の基本方針を引き継ぐものとし次のように設定します。

～誰もが快適に　移動できるまち　ふじえだ～
地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点へ
アクセスできるネットワークの形成

「ふじえだ型コンパクトシティ＋ネットワーク」を構築するため、藤枝駅周辺を核とした都市拠点や市役所・蓮華寺池公園などを含む文化交流拠点と地域の中心部である地区交流拠点を、民間路線バス、市自主運行バスや乗合タクシー等による官民連携した効率的な公共交通でつなぎ、各地区交流拠点を中心とした地域内の移動については、地域の要望や実情に効率的な運行形態や運行方法により移動の確保・維持を行います。

また、**「誰もが快適に　移動できるまち　ふじえだ」**を目指し、本市の市街地、郊外地、中山間地の地域特性に応じ、交通弱者の生活交通確保や安全安心なまちづくりなどの社会的な価値を踏まえた公共交通サービスを提供します。

さらに、市民、交通事業者、行政など公共交通に関する多様な関係者の連携と適切な役割分担の下、まちづくりとの一体性を確保し、将来にわたり持続可能な公共交通を確保していきます。

3 計画の目標

目標1　ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの構築

○地域特性に応じた公共交通サービスの提供、官民連携による効率的な公共交通の運行

・各地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点等への主要な幹線・拠点間ネットワークを確保・維持し、各地区交流拠点を中心とした地域内の移動については、地域の要望や実情に応じた効率的な運行形態や運行方法を行うことで、誰もが快適に移動でき、持続可能なふじえだ型の地域公共交通網の構築を図ります。

・国県の補助制度（地域公共交通確保維持改善事業費補助金等）の活用により路線を確保維持します。

○まちづくり政策との連携

・「第6次藤枝市総合計画や立地適正化計画に位置付けられたまちづくり政策」や「魅力溢れる観光スポットへの移動手段確保などの観光施策」と連携したネットワークを確保します。

○運行の効率化

・バス・タクシー乗務員の減少に伴い、路線の維持が困難になることが予想されるため、自動運転技術や次世代交通システム活用の研究を行い、事業化を目指します。

目標2　利用しやすい環境整備による利用促進

○利用環境の改善

・利用者の利便性向上のため、主要交通結節点における待合・乗継環境を改善します。

・高齢者や障害者等にとっても利用しやすくなるよう路線バスの車両更新時には、低床バス（バリアフリー対応車両）への更新を進めるほか、介護・福祉タクシー事業への支援を行うことで要介護の方や体が不自由な方（車いす利用者等）の移動を確保します。

・「新たな生活様式」に対応するため、感染症対策を実施し、公共交通を安全・安心に利用できる環境をつくります。

○情報提供の充実

・市民がより路線バスを利用しやすくなるよう、バスマップ・時刻表の配布や、民間路線バスだけでなく市自主運行バスへバスロケーションシステムを導入するなど、充実した情報提供を行います。

○自家用車から公共交通への転換促進

・超高齢社会となる中、高齢者が公共交通を利用しやすい環境を整備し、自家用車から公共交通への転換を図ります。また、公共交通を利用しやすい環境を整備することで、高齢者の運転免許証の自主返納にも繋げていきます。

目標3　多様な関係者の連携による公共交通の確保

○公共交通への市民参画推進

・市民意識の醸成を図るため、小学生や高齢者等へのバスの乗り方教室や、自治会や地域組織との協議会等を積極的に開催し、公共交通の現状を充分に理解してもらうとともに、自家用車から公共交通利用への転換を促す意識啓発を行います。

○公共交通に関する地域体制づくり

・持続可能な公共交通の維持確保のためには、地域、交通事業者、行政三者の連携が必要です。三者が協働して地域の要望や実情に応じた公共交通を考えていくための組織づくり、体制を先導する人材の発掘・育成に取り組みます。

4　交通ネットワークの基本的な考え方

本市における交通ネットワークについて、基本的な考え方を以下のとおり整理します。

区分	基本的な考え方
幹線ネットワーク	市域をまたいで周辺市町と本市を結ぶ広域的な路線やJR藤枝駅・市役所・藤枝市立総合病院等の主要施設を結ぶ交通ネットワーク。
拠点間ネットワーク	各地区交流拠点等と都市拠点・文化交流拠点を結ぶ交通ネットワーク。
地域内ネットワーク	各地区交流拠点等を中心とした地域内の移動を担う交通ネットワーク。

【要望や実情に応じた運行形態・運行方法の再検討や交通結節点の整備のイメージ】

地域住民（通勤・通学、通院、買い物等）や観光客の利便性を向上させるため、まちづくり政策と連動し、「市街地」、「中山間地」、「観光」における主要結節点において運行形態や運行方法の再検討と交通結節点の整備を行います。

再検討・整備のイメージ

1 運行形態・運行方法再検討（地域の要望や実情により運行形態や運行方法を再検討）

市自主運行バスの利便性向上

時刻表の再整備

資料提供：沼津市
自動運転技術・
次世代交通システムの導入

乗合タクシーの導入

需要に応じた
出かけっCARの充実

街なかシェアサイクル
のステーション設置の検討

2 交通結節点の整備（新たな運行形態・運行方法に応じた結節機能を整備）

交通結節点

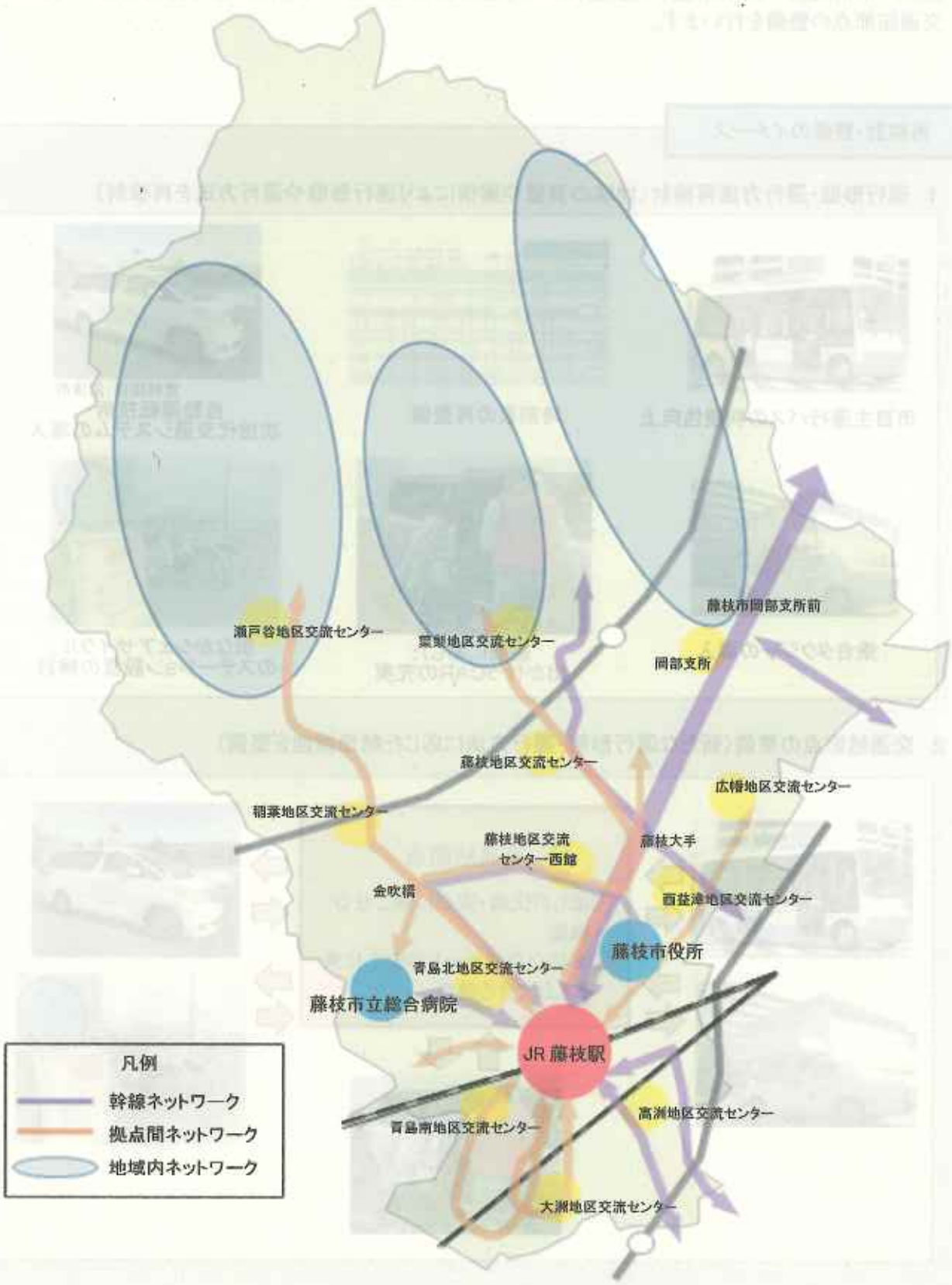
①誰もが快適・安心に過ごせる機能

②多様な交通モードが安心に乗り入れできる環境

実現

「～誰もが快適に　移動できるまち　ふじえだ～
地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点へアクセスできるネットワークの形成」

5 計画により維持する地域公共交通ネットワーク



6 現状の公共交通ネットワークの整理

機能分類	公共交通機関等（路線など）	役割	補助事業の活用	
幹線ネットワーク	鉄道	・市域をまたいで周辺市町と本市を結ぶ広域的な路線。 ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる。	—	
	民間路線バス（地域間幹線） ・中部国道線 ・焼津岡部線（▲,▼） ・五十海大住線（▲,▼,★） ・藤枝柿島線（▲,▼） ・藤枝吉永線（▲,▼,★）	・本市のバス交通の骨格を担い、市域をまたいで周辺他市町と本市を結ぶ役割を持った路線。 ・鉄道など広域交通拠点と接続し、都市拠点と地区交流拠点をつなぐ利便性を備えている。 ・定時定路線を基本とする。	地域間幹線系統補助確保補助金（国・県）	▲
			藤枝市地域間幹線系統確保補助金（市）	▼
			藤枝市路線バス維持補助金（市）	★
	民間路線バス（幹線） ・志太温泉線（●,★） ・駿河台線	・JR 藤枝駅と市内の主要施設である市役所、藤枝市立総合病院などを結ぶ役割を持った路線。 ・定時定路線を基本とする。	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	●
			藤枝市路線バス維持補助金（市）	★
	藤枝市富士山静岡空港アクセスバス	・JR 藤枝駅と富士山静岡空港を結ぶ役割を持った路線。 ・定時定路線を基本とし、国内外からの観光・ビジネス客受け入れに対応。	富士山静岡空港観光交流推進事業補助金（県）	
	渋谷ライナー （相鉄渋谷線）	・JR 藤枝駅と首都圏を結ぶ役割を持った高速バス路線。 ・定時定路線を基本とし、観光・ビジネス客の受け入れに対応。	—	
拠点間ネットワーク	民間路線バス（支線） ・柴梨線（★）	・柴梨地区交流拠点と中心市街地である都市拠点、文化交流拠点を結ぶ役割を持った路線。 ・定時定路線を基本とする。	藤枝市路線バス維持補助金（市）	★
	市自主運行バス ・駅前循環善左衛門線（■） ・駅前循環大洲小学校線（■） ・朝比奈線（■） ・藤枝駅ゆらく線（●,■）	・各地区交流拠点と都市拠点や文化交流拠点等を結び、民間バス路線を補完する役割を持った路線。 ・中山間地域では、小中学生のスクールバスの要素も兼ねている。 ・定時定路線を基本とする。	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	●
			市町自主運行バス事業費補助金（県）	■
	乗合タクシー ・藤岡地区乗合タクシー（●） ・藤枝駅光洋台線（●） ・藤枝駅広幡線（●） ・五十海市立総合病院線（●）	・バスを必要とするまでの需要が少ない地域を運行する路線で、各地区交流拠点から JR 藤枝駅や藤枝市立総合病院を結ぶ役割を持った路線。 ・予約型のデマンド運行とする。	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	●
地域内ネットワーク	市自主運行バス ・大久保上滝沢線	・各地区交流拠点を中心とした地域内の移動を担う役割を持った路線。 ・小中学生のスクールバスの要素も兼ねている。 ・定時定路線を基本とする。	—	
	出かけっCAR	・地域の特性、需要に合わせて高齢者の通院、買い物などの目的に対応する役割を持った事業。 ・地区社会福祉協議会の事業であるため、実施地区が限定される。 ・乗務員は、地域づくり団体が募った住民有志運転ボランティア等が担う。	—	
その他	タクシー	・ドア・ツー・ドアの小人数の輸送を担う役割を持った公共交通。 ・面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高く、夜間帯も利用可能。 ・移動が困難な高齢者や障害者にとっても重要な役割を果たしている。	—	
	街なか シェアサイクル	・小回りが利き、どのステーションからでも原則 24 時間貸出し・返却ができる自由度が高い移動手段で、公共交通を補完する役割を果たしている。		
	介護・福祉タクシー	・介護保険法に基づく要介護の方や体が不自由な方（車いす利用者等）の移動を確保する役割を果たしている。		

※地域内フィーダー系統確保維持費補助金の対象路線の詳細は別冊に記載しています。

7　市民、交通事業者、行政の役割

本市公共交通を確保維持していくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要です。

(1) 市民の役割

地域に住む市民一人ひとりが公共交通の現状を理解し、様々なかたちで公共交通の運営に参画し、利用促進に関わるなど、地域を走る公共交通を支えます。

【主な活動】

・公共交通の積極的な利用
・利用する立場からのサービス改善策等の提案
・利用促進などの取組に参加・協力

(2) 交通事業者の役割

交通事業者は、地域の公共交通の運行を担う者として、安全・安定運行確保と利便性の向上に取り組むほか、収支改善により公共交通を維持するなど日常に必要な交通手段の確保を推進します。

【主な活動】

・安全・安定運行を行い、日常に必要な交通手段を確保する
・利便性の向上や収支改善のため、必要な検討を行う
・利用者確保のため、利用促進に取り組む

(3) 行政の役割

市は、地域公共交通のネットワーク全体を主体的に計画・維持し、市民の移動を支援する役割を持ちます。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言など行う役割を担っています。

【主な活動】

・目標達成に向け計画の立案・利用促進の実施
・関係者（市民、事業者等）が連携・協働する際の調整役となる
・必要な財源を確保する

本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて、「市民」「交通事業者」「行政」が連携、協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割やそれらの進捗等を相互に確認しながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

第４章　目標達成に向けた施策

１　ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの構築

地域特性に応じた公共交通サービスの提供

(1)　地域需要に応じた路線の選択

【事業概要】

ラッピングをした市自主運行バス

・民間路線バスと自主運行バスが相互に補完し、地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点への移動手段を確保します。
・地域（居住地）から地区交流拠点までの地域内移動について、地域の要望や実情に応じた効率的な運行形態や運行方法を検討します。
・路線の再編にあたっては、各地域の公共交通に関する課題、需要、移動特性、その路線がもつ役割や経緯などを十分踏まえた上で取り組みます。
・持続可能な公共交通とするため、効率性や採算性を踏まえ路線設定します。
・瀬戸谷地区、朝比奈・岡部地区の小中学生の通学手段を確保します。また、小規模特認校制度の開始に向けて通学手段の確保に努めます。
・令和2年度に乗合交通の実証実験を実施した内容をもとに実験結果を検証し、事業化を目指します。
・国県の補助制度（地域公共交通確保維持改善事業費補助金等）の活用により路線を維持確保します。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

(2)　藤枝市立総合病院への移動手段の充実

【事業概要】

・市民の需要が多い藤枝市立総合病院については、様々な運行形態により路線の充実に努めます。
・令和2年度に藤枝市立総合病院を目的地に含めた乗合交通の実証実験を内容をもとに、実験結果を検証し、事業化を目指します。（再掲）

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

(3) 広域移動手段の確保

【事業概要】

・富士山静岡空港と本市の都市拠点であるJR藤枝駅を結ぶ藤枝市富士山静岡空港アクセスバスを運行し、空港利用者の利便性を高め、本市への来訪交流人口の拡大や商業観光の活性化に努めます。

・本市の都市拠点であるJR藤枝駅と東京渋谷を結ぶ高速バス路線「渋谷ライナー」は、本市の首都圏へのアクセス手段であり中心市街地のにぎわいと活性化をもたらすものであるため、交通事業者と連携し利用促進に努めます。

富士山静岡空港アクセスバス

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

(4) 地域活力による交通手段確保への支援

【事業概要】

・出かけっCARについて、持続可能な地域の取組となるよう仕組づくりの支援を行います。

・企業バスを利用した乗合バス等地域の輸送資源を活用した取組を行います。

【実施主体】

藤枝市

官民連携による効率的な公共交通の運行

(5) 民間路線バスの運行の確保

【事業概要】

・民間バス事業者が単独で維持することが困難な路線については、国・県・市が連携した地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用による欠損補助を行い、民間バス路線の確保に努めます。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

まちづくり政策との連携

(6) 拠点づくりの取組と路線の確保

【事業概要】

・第6次藤枝市総合計画や立地適正化計画に位置付けられた新たな拠点の創出など、まちづくり政策と連動した公共交通の確保や交通の要衝となる結節点の整備を行います。

【例】 ☆(仮)藤枝旧市街地総合再生基本計画事業との連携
☆内陸フロンティアを拓く取組との連携
(高田工業団地開発やクリーンセンター付帯施設開設)
☆道の駅構想との連携

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

(7) 観光スポット、地域振興スポットへの路線の確保

【事業概要】

・国内外からの来訪者ニーズに応えるため、観光施策等と連携し観光スポットや地域振興スポットへの移動手段の確保を図ります。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

蓮華寺池公園

(8) 公共交通と連携したシェアサイクル事業との連携

【事業概要】

・公共交通ではカバーしきれない多様な需要に対応するため、シェアサイクルを活用し、乗継の利便性向上施策を進めるとともにシェアサイクルのステーションをバス停付近に設置する等公共交通と連携し、市内回遊性を高めます。

【実施主体】

㈱まちづくり藤枝・藤枝市

シェアサイクルのステーション

運行の効率化

(9) 自動運転技術や次世代交通システムの確立

【事業概要】

・利用者の利便性の向上やバス・タクシーの乗務員不足解消のため、官民連携で自動運転技術や次世代交通システムを活用した乗合交通について研究し、事業化を目指します。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

2 利用しやすい環境整備による利用促進

利用環境の改善

(1) バス停上屋整備等待合・乗継環境の整備

【事業概要】

・主要交通結節点において、バス停の上屋整備など待合、乗継環境の改善に努めます。

・利用者目線で、誰もが迷うことなく気軽に利用できるように、主要交通結節点において、行き先や乗継等の案内表示サインの充実に努めます。

・環境改善にあたっては、街なかの良好な景観形成に寄与するよう景観に配慮した整備を行います。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

(2) サイクル＆ライドの推進

【事業概要】

・自宅からJR藤枝駅や主要交通結節点等までの自転車利用の需要に応え、駐輪場の確保に努めます。

・路線バス沿線にある商業施設敷地内の駐輪場を活用して、サイクル＆ライドの推進を図るため、商業施設と協議を進めます。

【実施主体】

藤枝市

(3) バリアフリー車両への対応や感染症対策の実施

【事業概要】

・高齢者や障害のある人など、誰もが安心してバスを利用できるように、低床バス(バリアフリー対応車両)への更新を進めるとともに車両更新時には、環境に配慮した車両を選択します。

・市内を走る民間バス路線交通事業者へ国庫補助制度「公有民営方式車両購入事業」を活用して購入したノンステップバスを貸し出します。

・市内介護・福祉タクシー事業者の減少に伴い、要介護の方や体が不自由な方(車いす利用者等)の移動の確保が必要となっており、事業者へ必要な支援を行うなど確保に努めます。

・飛沫感染防止シートの設置やキャッシュレス決済の導入を進めるなど新型コロナウイルス感染症等への対策を実施し、利用者が安心・安全に利用できるようにするとともに周知・PRを行います。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

ラッピングをした公有民営車両

感染防止シートを設置した車両

情報提供の充実

(4) 利用しやすい時刻表の配布

【事業概要】

・利用者目線でわかりやすいバスマップ・時刻表やポケット時刻表を作成し、全世帯や新規転入者へ配布するとともに、市内主要施設に配架することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。

・バスマップ・時刻表については、新たな交通に関する情報を記載し、周知します。

【実施主体】

藤枝市

バス・マップ時刻表

(5) ICTを活用した情報提供の充実

【事業概要】

・最寄りのバス停案内や目的地までの時刻・経路検索など、スマートフォンやタブレット等を通じた運行情報サービスの提供に努めます。
・市自主運行バス等において、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済を導入します。
・乗降や走行距離などの収集データを活用し、より効率的で利便性の高い公共交通サービスについて、官民連携で研究していきます。

ＪＲ藤枝駅の電子掲示板

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

(6) 観光等と連携した利用促進

【事業概要】

・バス利用と中山間地域の宇嶺の滝、びく石等の地域資源活用を兼ねたイベント「バス＆ハイキングツアー」「グルメツアー」等、商業・観光などの多様な関係者と連携し、観光振興や健康増進、併せて地域コミュニティの創出につながる利用促進策等に継続的に取り組んでいきます。
・スマートフォン等から目的地周辺及び経路途中にある日本遺産、店舗などの情報提供を行う観光型 MaaS の実証実験を実施します。
・瀬戸谷温泉ゆらく等のバス沿線の施設と提携した「バスパック施設割引クーポン」の発行など、利用促進につながる企画に取り組みます。

【実施主体】

藤枝市

バス＆ハイキングツアーの様子

バス＆ハイキング・マップ

(7) 高齢者への利用促進

【事業概要】

・高齢者の自家用車からの公共交通への転換を促進するため、ふれあいサロン等への出前講座の実施や市内自動車学校と連携し、高齢者講習時に公共交通の利用を促すリーフレットを配布するモビリティマネジメントの実施等利用促進に努めます。

・交通事業者と連携し、高齢者を対象とした割引定期券「バス専用大御所パス」の利用推進、継続的な周知 PR に取り組みます。

・高齢者（70 歳以上で一定の要件あり）に対し、外出支援として路線バス券を交付し、公共交通の利用促進に努めます。

【実施主体】

藤枝市

出前講座の様子

高齢者用モビリティマネジメントのリーフレット

(8) 高齢者の免許返納後の支援

【事業概要】

・運転免許証の自主返納者に対し、民間路線バス券や市自主運行バス無料乗車券、タクシー券の交付を行うことで、運転免許証の自主返納を促し、高齢者の交通事故防止に努めるとともに路線バス等の公共交通利用のきっかけとします。

・路線バス、乗合タクシー等の活用のための情報発信を行います。

・福祉有償運送の促進を行います。

【実施主体】

藤枝市

3 多様な関係者との連携による公共交通の確保

公共交通への市民参画推進

(1) バス利用に向けた意識啓発

【事業概要】

・高齢者や小学生を対象とした出前講座を実施し、公共交通の現状についての情報を提供し、充分に理解してもらうとともに、公共交通への利用促進及び意識啓発を図ります。また、出前講座実施の際にスマートフォンを利用した時刻検索方法等の説明を行います。

・広報ふじえだやイベント時等に公共交通の現状を紹介し、市民の意識啓発を図ります。

・過度に自動車に依存した生活スタイルから路線バスをはじめとした公共交通利用への転換を促すことで地球温暖化対策や環境負荷軽減の推進に努めます。

【実施主体】

藤枝市・交通事業者

小学生向け出前講座の様子

てくしゃばストリート(バスストリート)の様子

公共交通に関する地域体制づくり

(2) 地域の関係者との協議

【事業概要】

・地域の要望や実情に応じた路線の確保や利用促進を図るため、地域における協議会の設置を進めるとともに、そうした組織や自治会等と、意見交換会等を実施します。また、運行に関する情報(運行経費、運行形態、法的な情報・手続き方法、先進地域における取組事例等)を提供していきます。

【実施主体】

藤枝市

(3) 地域の公共交通キーパーソンの発掘・育成

【事業概要】

・地域における協議会や自治会等との意見交換会等により公共交通に関する体制づくりを進めるには、地域を先導する公共交通キーパーソンが不可欠です。そのため、地域の核となる人材を発掘、育成していきます。

【実施主体】

藤枝市

※なお、実施時期については必要に応じて見直しを行います。

4 目標達成に向けた実施スケジュールのまとめ

	施策	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
1-(1)	地域需要に応じた路線の選択 【藤枝市・交通事業者】	事業実施				
1-(2)	藤枝市立総合病院への移動手段の充実 【藤枝市・交通事業者】	検討・協議	事業実施			
1-(3)	広域移動手段の確保 【藤枝市・交通事業者】	事業実施				
1-(4)	地域活力による交通手段維保への支援 【藤枝市】	需要に応じて検討協議				
1-(5)	民間路線バスの運行の確保 【藤枝市・交通事業者】	事業実施				
1-(6)	拠点づくりの取組と路線の確保 【藤枝市・交通事業者】	検討・協議	事業実施			
1-(7)	観光スポット、地域振興スポットへの路線の確保 【藤枝市・交通事業者】	事業実施				
1-(8)	公共交通と連携したシェアサイクル事業との連携 【藤枝市・㈱まちづくり藤枝】	検討・協議	事業実施			
1-(9)	自動運転技術や次世代交通システムの確立 【藤枝市・交通事業者】	調査	事例研究、実証実験、実験結果に応じて実施			
2-(1)	バス停上屋整備等待合・乗継環境の整備 【藤枝市・交通事業者】	企画・協議		事業実施		
2-(2)	サイクル＆ライドの推進 【藤枝市】	企画・協議		事業実施		
2-(3)	バリアフリー車両への対応や感染症対策の実施 【藤枝市・交通事業者】	事業実施				
2-(4)	利用しやすい時刻表の配布 【藤枝市】	事業実施				
2-(5)	ICTを活用した情報提供の充実 【藤枝市・交通事業者】	企画・協議	事業実施			
2-(6)	観光等と連携した利用促進 【藤枝市】	事業実施				
2-(7)	高齢者への利用促進 【藤枝市】	事業実施				
2-(8)	高齢者の運転免許返納後の支援 【藤枝市】	事業実施				
3-(1)	バス利用に向けた意識啓発 【藤枝市・交通事業者】	事業実施				
3-(2)	地域関係者との協議 【藤枝市】	事業実施				
3-(3)	地域の公共交通キーパーソンの発掘・育成 【藤枝市】	事業実施				

第５章　目標の評価指標と計画の進行管理

1　目標の評価指標

(1)　目標の評価指標の設定

本計画の基本的な方針を実現するため、3つの目標に応じた計画期間に達成すべき評価指標を以下の通り設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	基準値（令和元年度）	目標値（令和７年度）
【目標１】ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの構築	指標１ 民間路線バス・市自主運行バス・乗合タクシーの利用者数	1,370 千人／年	1,370 千人／年
	指標２ 乗合タクシーや出かけっCAR等地域の需要や実情に応じて新たに移動を確保した路線数または地区数	３地区	９路線（地区）
【目標２】利用しやすい環境整備による利用促進	指標３ バスロケーションシステムやキャッシュレス決済等利便性向上のために新たにシステムを導入した路線数	－	８路線 （計画期間中）
	指標４ 市内高齢者（65 歳以上）運転免許証返納者数	868 件／年	900 件／年 （令和７年度）
【目標３】多様な関係者の連携による公共交通の確保	指標５ 出前講座・協議会・利用促進事業の実施回数及び参加者数	９件／年 167 人／年	12 件以上／年 200 人／年
【目標４】地域全体で支える持続可能な公共交通	指標６ 補助金等公的資金投入額	令和4年度(※) 194,923 千円	220,000 千円以下
	指標７ 市内路線バス等収支率	令和4年度(※) 32.50%	32.6%以上

※目標４の基準値については令和４年度の実績値としている。

(2)　評価指標の算出方法

●指標1の算出方法

方　法:民間路線バス・市自主運行バス・乗合タクシーの年間利用者数の合計値
期間等:各年度（4 月～3 月）
提供等:民間路線バス利用者数　しずてつジャストライン㈱提供
※民間路線バス利用者数は、藤枝市内における乗車人数で計上
市自主運行バス・乗合タクシー利用者数　都市建設部地域交通課

●指標2の算出方法

方　法:乗合タクシーや出かけっ CAR 等地域の需要や実情に応じて新たに移動を確保した地区または路線数
期間等:実施路線または地区の合計数
提供等:都市建設部地域交通課、健康福祉部地域包括ケア推進課

●指標3の算出方法

方　法:バスロケーションシステムやキャッシュレス決済等利便性向上のためのシステムを導入した路線数
期間等:計画期間中
提供等:都市建設部地域交通課

●指標4の算出方法
方　法:市内高齢者(65 歳以上)運転免許証返納者数
期間等:各年度(1 月～12 月)
提供等:静岡県警察本部

●指標5の算出方法
方　法:出前講座、協議会、イベント等の利用促進事業の実施回数の合計値及び参加者数
期間等:各年度(4 月～翌年 3 月)
提供等:都市建設部地域交通課

●指標6の算出方法
方　法:国・県・市による市内路線バス等への公的資金の投入額の合計値
期間等:各年度(4 月～翌年 3 月)
提供等:しずてつジャストライン㈱、都市建設部地域交通課

●指標7の算出方法
方　法:「収支率」＝収入額(経常収益)／支出額(経常費用)
期間等:各年度(4 月～翌年 3 月)
提供等:都市建設部地域交通課

2 計画の進行管理

(1) 推進・管理体制

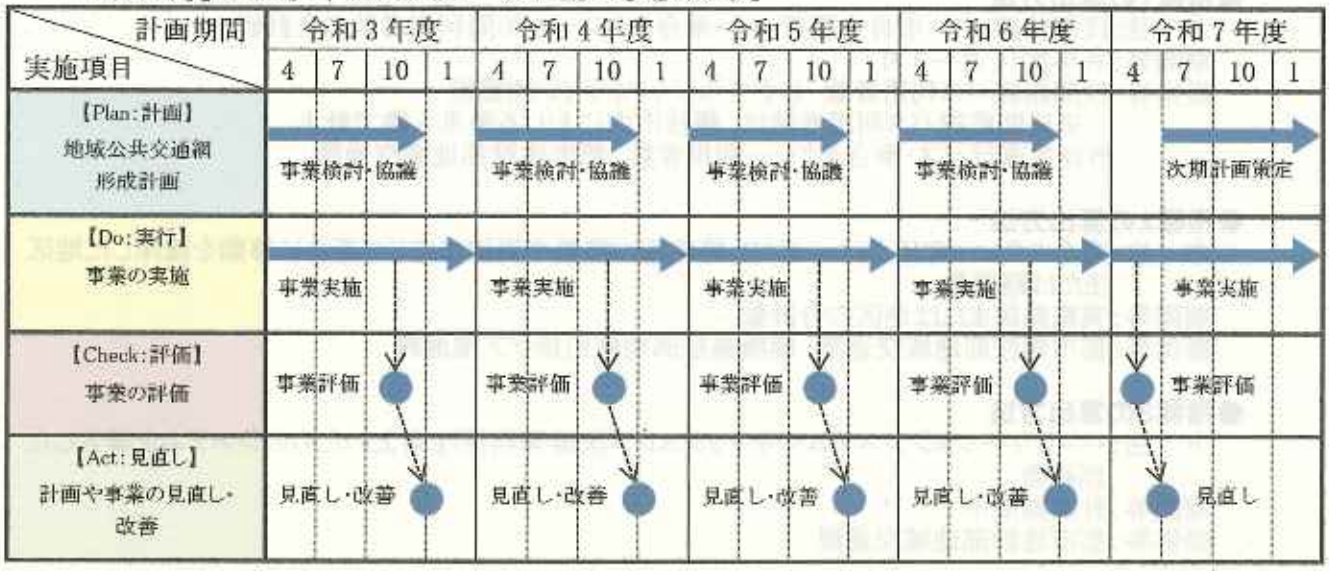
藤枝市の地域公共交通に係る協議会において、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合は、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役　割
藤枝市地域公共交通会議	市民、交通事業者、警察、国・県の交通施策担当者等	計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な交通体系の構築に向けた検討などを継続的に協議する「場」として位置付けます。

(2) 計画の評価スケジュール

計画の進捗状況については、PDCAサイクル【「計画(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→見直し(Act)」】による以下のスケジュールに基づき進めます。



【参考資料】 上位計画・主な関連計画の概要

(1) 第6次藤枝市総合計画

基本理念	“幸せになるまち”藤枝づくり ～まち・自然・文化と共生 未来へ飛躍～
基本目標	1 市民の命と安全・安心を守る藤枝づくり 2 市民の健康で豊かな暮らしを実現する藤枝づくり 3 子供が健やかに学び、育つ藤枝づくり 4 力強い地域産業を育み、安心して働ける藤枝づくり 5 魅力と活力、持続力のある地域がつながる藤枝づくり 6 豊かな自然環境と資源を守り、次代につながる藤枝づくり 7 夢と希望にあふれ、未来につながる藤枝づくり
【 土 地 利 用 】	
基本方針	**1 「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」の形成** ・人口減少社会に対応した持続可能な都市づくりである“拠点集約型”都市構造への転換と、拠点相互が有機的につながる効率的で低炭素な独自の「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを進めます。 ・各拠点づくりにおいては、道路・交通体系の確立により、森林や丘陵地、河川など多様な自然環境、茶畑や田園の緑豊かな景観資源、多くの歴史的・文化的資産、魅力ある産業など、各地域が有する資源を最大限に活かした多彩な魅力を放つまちづくりの推進に向けた土地利用を進めます。 **2 分散型社会における拠点都市づくり** ・東京一極集中リスクの回避から、人口や経済が地方に分散する社会への転換が進むと予測される中、その受け皿となる機能が立地できるまちづくりや土地利用を進めます。 **3 広域連携による力強い地域経済の確立** ・人口減少社会の中、地域経済力を高め広域で人・モノの流れを呼び込むため、広域的視点に立ち、周辺自治体とともにそれぞれの特性を活かした役割分担や、広域交通インフラを活用した機能の適正配置により、新たな産業を誘導する土地利用を進めます。 **4 自然環境と共生** ・農地や森林、緑地、河川等の環境や多面的機能を守り、次世代へと継承するとともに自然災害にも強いまちを創るため、都市的土地利用と農用地の保全、自然環境とが調和・共生する土地利用を進めます。
施策	■山間地ゾーン ・豊かな自然資源の保全・活用 ・農林業の振興 ・集落地の定住環境の形成 ■周辺緑地ゾーン ・良好な都市環境の形成 ■田園集落地ゾーン ・農住の良好な関係の維持 ■市街地ゾーン ・秩序ある土地利用の誘導 ・安全で住みやすい市街地の形成 ■商業集積ゾーン ・魅力ある商業地づくり ■工業集積ゾーン ・適正な土地利用の誘導 ・良好な工業地環境の形成 ■新産業地ゾーン ・新たな産業の育成

(2) ふじえだ健康都市創生総合戦略【第2期】

目指すべき姿	“まち”と“ひと”が元気な健康都市・藤枝 ～都市と産業の健全で持続的な発展と市民の安全・安心で健やかな暮らしの実現～
基本方針	1 コンパクト ＋ ネットワークのまちを創る 2 産業としごとを創る 3 ひとの流れを創る 4 健やかに暮らし活躍できるまちを創る
【交通分野】 政策 具体的事業	**■広域都市軸となる幹線道路網の整備** 円滑な都市活動を展開するため、広域都市軸となる幹線道路の整備を進めることで渋滞を緩和し、経済効果を高めるとともに、都市と都市、拠点と拠点をつなぐ広域的な交通ネットワークの形成を図る。 **―具体的事業―** ・志太中央幹線推進事業 ・藤枝バイパス4車線化推進事業 ・仮宿高田線道路整備事業 ・天王町仮宿線道路整備事業 **■安全・安心な生活道路の確保** 市民生活に密着する生活道路の安全性と利便性を高めるため、施設の長寿命化を図りつつ、道路の新設や改良を実施するとともに、ICTを活用した維持管理により、道路交通の安全性を確保する。 **―具体的事業―** ・橋梁、トンネル、舗装及び照明灯の長寿命化事業 ・自転車通行空間整備事業 ・道路新設改良事業 ・くらしの道緊急修繕事業 ・交通安全施設維持補修事業 **■地域をつなぐ交通インフラの充実** 市民の日常生活における交通手段を確保するため、路線バスの効率的な運行やデマンドタクシー等の活用とともに、将来を見据えた次世代交通システムの確立やインフラ同士の円滑な連携などにより、交通体系の充実を図る。 **―具体的事業―** ・円滑で安定的な路線バス運行事業 ・オンデマンド交通運行事業 ・自動運転を見据えた次世代交通システム構築事業 ・街なかシェアサイクル事業 ・地域支え合い出かけっCARサービス支援事業

(3) 藤枝市都市計画マスタープラン

基本理念	活力あふれ未来に誇れる元気な都市　ふじえだ
基本方針	1 ひと・もの・情報が交流・連携する志太榛原地域の中核都市 2 誰もが安全で安心して暮らせる都市 3 地球にやさしい都市 4 歴史・文化が感じられる緑豊かな都市 5 市民・事業者・行政などが協働する都市
将来都市構造	**拠点集約型都市構造の構築** 都市の中心的役割を担う拠点や行政サービスなどの役割を担う拠点、各地区の生活の役割を担う拠点など、複数の拠点をそれぞれ位置付け、都市機能やサービス機能の充実を図ります。また、拠点間を道路網、公共交通などで結び、連携強化を図ることにより、メリハリのある都市構造の構築を目指します。
【道路・交通】	
方向性	■東名高速道路、新東名高速道路、国道1号バイパスといった広域交通体系、隣接する静岡市、焼津市、島田市などと連携する幹線道路網の形成を図ります。 ■市街地及び本市の拠点地区の連携を強化し、慢性的な渋滞解消のために、計画的・効率的な道路網の形成を図ります。 ■富士山静岡空港を活かした航空交通との連携を強化した総合的なネットワークの構築を目指します。 ■環境に配慮した交通施策として公共交通機関の利用促進を図るとともに、各交通手段の適正な機能分担の実現を目指します。
公共交通体系の整備	■地域公共交通総合連携計画に基づいて、市民・事業者・行政が協働して、バス交通の課題に対応し取り組みます。 ■バス利用促進に向けた啓発活動に努め、市街地の渋滞緩和、二酸化炭素の削減を図ります。 ■JR藤枝駅と富士山静岡空港を結ぶ路線や観光施設に誘導する路線など、誘客に向けたバス路線再編整備に取組みます。
中山間地域における交通手段の確保	過疎地有償運送（現在の交通空白地有償運送）制度の活用など、住民との協議を踏まえ、有償ボランティア輸送事業の展開を支援します。

自転車・歩行者環境の整備	■JR 藤枝枝駅周辺の中心市街地においては、環境保全、コミュニティ形成、安全・安心な空間創出に配慮するとともに、人が往来し賑わう風景を創出するよう、ひとにやさしい歩行環境の整備を推進し、歩いて楽しい都市づくりを進めます。 ■市街地においては、過度に自動車に依存した生活スタイルからの転換を図り、通過交通の排除や生活道路の整備により、安全・安心そして快適な歩行環境の形成を推進します。 ■日常的な自転車利用の利便性を向上していくために、レンタサイクルの普及や放置自転車の防止対策などを推進します。 ■歩行経路や自転車走行経路の計画や整備にあたっては、JR 藤枝駅などの交通結節点や学校、公園、福祉施設などの主要施設及び既存歩行者専用道路などの効率的なネットワーク化に配慮するとともに、ユニバーサルデザインにも配慮します。
低公害・省エネルギーの交通手段への転換	環境への負荷を減らすために、自動車から低公害・省エネルギーの交通手段である公共交通機関・自転車への利用転換を促進します。

(4) 藤枝市立地適正化計画

基本理念	まちの中心となる拠点と個性豊かな様々な拠点が結びつき 誰もが・どこでもいきいき暮らせるまちづくり
目指す都市像	1 コンパクトな居住地 2 まちの中心となる、都市拠点と文化交流拠点 3 地域の生活を支える拠点、産業を活性化する拠点 4 誰もがいろいろな拠点に容易にアクセスできる交通ネットワーク
方針と施策 【交通分野】	<u>公共交通などの利便性の向上と利用促進</u> ■誰もが使いたくなるバスの利用環境の向上 ・バス停上屋整備等待合、乗継環境の整備　・バリアフリー対応車両への更新 ・利用しやすい時刻表の配布　・ICTを活用した情報提供の充実 ・駐輪場確保の検討 ■観光等と連携したバスの利用促進 ・観光等と連携した利用促進事業 ■公共交通の確保 ・地域需要に応じた路線の選択　・藤枝市立総合病院への移動手段の充実 ・地域の関係者との協議　・地域の公共交通キーパーソンの発掘、育成 <u>誰もが快適に移動できる公共交通網の形成</u> ■拠点間を結ぶ公共交通網の構築 ・地域需要に応じた路線の選択(再掲) ・藤枝市立総合病院への移動手段の充実(再掲)　・広域移動手段の確保 ・民間路線バスの運行の確保　・観光スポット、地域振興スポットへの路線の確保 ・公共交通と連携したレンタサイクル事業の推進 ■利用しやすい環境整備による利用促進 ・バス停上屋整備等待合、乗継環境の整備(再掲) ・サイクル&ライドの推進(再掲)　・バリアフリー対応車両への更新(再掲) ・利用しやすい時刻表の配布(再掲)　・ICTを活用した情報提供の充実(再掲) ・観光等と連携した利用促進(再掲)　・高齢者のバス運賃見直し ・高齢者の免許返納の促進 ■多様な関係者との連携による公共交通の確保 ・バス利用に向けた意識啓発　・地域の関係者との協議(再掲) ・地域の公共交通キーパーソンの発掘、育成(再掲)

(5) 藤枝市観光交流基本計画

基本理念	まちの宝と地域の力でつくる【観光交流都市ふじえだ】
【交通分野】 方向性	■交通アクセスの利便性を活用して、富士山静岡空港や東名高速道路、新東名高速道路、JR東海道本線、首都圏とJR藤枝駅を結ぶ高速バス「渋谷ライナー」による広域観光ルートを確立し、誘客を促進します。 ■路線バスなどの公共交通機関やシェアサイクル等の活用を推進し、市内を周遊できる環境整備を行うとともに、市街地と中山間地域への回遊を図り、交流人口の拡大につなげます。
具体的な事業	<u>路線バスやタクシーなど公共交通を活用した誘客推進</u> 観光振興と路線バスや高速バス、タクシーの活用を目的とした観光商品の開発などの誘客事業を行い、交流人口の拡大による地域の活性化と、路線バスの利活用を推進します。 1 自主運行バスの運行 2 公共交通利用と地域資源の活用を兼ねたイベントの開催 3 路線バス、高速バス、タクシーなど公共交通を利用した観光商品の検討 4 来訪者の二次交通利用促進商品の検討 <u>富士山静岡空港と空港アクセスバスの活用推進</u> 静岡県や富士山静岡空港㈱などと連携し、富士山静岡空港と本市中心市街地を直結する空港アクセスバスの利活用を推進します。 1 富士山静岡空港アクセスバスの運行 2 アクセスバス利用者向けの回遊を促進する取組の検討・実施 <u>シェアサイクル等の活用推進</u> 来訪者や市民が気軽に利用できるシェアサイクルなどの整備を推進し、駅周辺の中心市街地と市内の観光施設などを結ぶことで、回遊性の向上につなげます。 1 街なかシェアサイクルの整備 <u>ICTを活用した来訪者の滞在支援</u> 本市の観光プログラムや地域資源「まちの宝」をより簡単に、分かりやすく体験してもらえるようなコミュニケーションツールとしてICTを利用し、来訪者の満足度を高めるとともに、マイクロツーリズムの推進にICTを活用します。 1 市内の移動を便利にする観光型MaaSの導入検討

(6) 藤枝市中心市街地活性化基本計画【第3期計画】

基本理念	質の高い暮らし 溢れる賑わい しずおか中部の生活・交流拠点
テーマ	住む人、来る人が中心市街地で質の高い生活や活動、交流を活発に行い、今後さらに進む人口減少や少子高齢化に対応した持続可能で魅力溢れるしずおか中部を代表する生活・交流拠点を目指す。
方針	方針1 付加価値の向上による、質の高い暮らしの実現 方針2 活動・交流の促進による、賑わい溢れるまちの実現
目標	目標1 都市機能集積による生活利便性の向上 目標2 個性的で魅力ある店舗の出店促進によるエリアの求心力向上 目標3 街なかの活動・交流機会の創出による昼間の賑わいの向上 目標4 中心市街地外との連携による街なかへの集客力の向上
具体的な事業	1 都市機能集積による生活利便性の向上 ・藤枝駅前一丁目6街区第一種市街地再開発事業 ・田沼一丁目3地区・16地区マンション整備事業 ・子育てファミリー移住定住促進事業 2 個性的で魅力ある店舗の出店促進によるエリアの求心力向上 ・大学を核に、情報ビジネスで人の流れをつくる藤枝"活動・交流都心"創造計画 ・リノベーション総合支援事業 ・空き店舗開業支援事業 3 街なかの活動・交流機会の創出による昼間の賑わいの向上 ・大学を核に、情報ビジネスで人の流れをつくる藤枝"活動・交流都心"創造計画（再掲） ・ICTで人の流れを呼び込むまちづくりの取組 ・藤枝駅前一丁目6街区第一種市街地再開発事業（再掲） 4 中心市街地との連携による街なかへの集客力の向上 ・藤まつり連携事業 ・さわやかウォーキング連携事業 ・駅周辺広場・道路空間賑わい創出事業 ・青木地区回遊型イベント事業

(7) 第3次藤枝市環境基本計画

目指す姿	環境日本一のまち 未来に輝く 持続可能な環境行動都市・ふじえだ ～"もったいない"で市民がつくる環境日本一のまち～
基本理念	・豊かな自然環境を育み、人やまちとの共生を図る ・資源の循環的な利用を図り、持続可能な社会をつくる ・市民、事業者、行政などが互いに協力及び連携を図り、積極的に取り組む ・地球環境の保全に対して、日常生活及び事業活動の中で配慮しつつ、積極的に推進する
【交通分野】	地球環境を守る暮らしの実現 地球にやさしい暮らしや事業活動を実現するため、「My COOL CHOICE in（マイ クールチョイス イン）ふじえだ」やエコアクション21の認証取得などの取組をさらに推進します。 また、交通渋滞が多く発生しているため、より環境負荷の少ない電気自動車などへの転換、自動車から公共交通機関への利用転換を図ります。

主な取組	■公共交通や低公害車の利用促進 ―行政の取組― ・交差点の整備などによる渋滞の緩和、歩道整備による自転車利用の推進、ノーカーデーの推進、公用車の交換時期に合わせた低公害車への更新など、公共交通や低公害車の利用を促進します。 ―市民の取組― ・アイドリングストップや急発進急加速をしないエコドライブに努め、ノーカーデーの取組に参加します。 ・移動時の交通手段を見直し、公共交通機関などを積極的に利用します。 ―事業者の取組― ・アイドリングストップや急発進急加速をしないエコドライブに努め、ノーカーデーの取組に参加します。 ・移動時の交通手段を見直し、公共交通機関などを積極的に利用します。

(8) 第2次藤枝市中山間地域活性化基本計画

基本理念	元気あふれる藤枝のふるさと
基本目標	① 定住拠点を創り、地域コミュニティを守る　② 力強い産業を創る ③ 住みやすい生活環境を創る　④ 健やかで安心な暮らしを創る ⑤ 都市からの人の流れを創る　⑥ 多彩で美しい景観を守る ⑦ 地域の文化を高め、伝統を守る
方向性と取組 【交通分野】	■安心・安全な生活交通確保 市民生活に密着する生活道路の安全性と利便性を高めるため、施設の長寿命化を図りつつ、道路の新設や改良を実施するとともに、適切な維持管理により、道路交通の安全性を確保します。 ―具体的な取組― ・橋梁、トンネル、舗装及び照明灯の長寿命化 ・道路の新設改良 ・くらしの道の緊急修繕 ・交通安全施設の維持補修 ■地域を繋ぐ公共交通の充実 市民の日常生活における交通手段を確保するため、路線バスの効率的な運行やデマンド型乗合タクシー等の活用など公共交通体系の充実や自主運行バス等の乗車率を高める取り組みを推進します。 ―具体的な取組― ・円滑で安定的な路線バスの運行 ・AIオンデマンド交通の運行 ■高齢者支援の充実 高齢者が安心安全で快適に生活できる環境をつくるため、移動支援や買い物支援、引きこもり対策等、高齢者の生活支援を進めます。 ―具体的な取組― ・地域支え合い山かけっCARサービス ・買い物支援サービスを提供する団体への支援 ・市民ボランティアによる買い物の代行と買い物の見守り支援 ・お年寄り見守りロボット(住宅生活安心システム)の導入 ・一人暮らし高齢者の会食支援 ・ごみの戸別回収

用語の解説

あ　行

■ICT（情報通信技術）

情報処理や通信に関する技術などの総称。地域社会においても、少子高齢化・医師不足・協働教育の実現・地域経済の活性化など、様々な課題に対応するために活用することが期待されている。

■SDGs（持続可能な開発目標）

2030 年までに持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指す国際目標。17 のゴールと 169 のターゲットから構成される。本市では、独自の 17 の目標（藤枝版ローカル SDGs）を設定し、その達成を目指している。

■大御所パス

しずてつジャストライン㈱が発行しているシルバー層限定のバス専用定期券。65 歳以上の人又は 60 歳以上で運転経歴証明書を提示した人が購入可能で、しずてつジャストライン㈱のほとんどの一般路線バスと藤枝市自主運行バスの全ての路線で利用できる。

か　行

■介護タクシー

要介護の方や体が不自由な方向けのタクシーサービスで、介護士関連の資格を持っている運転手が、利用者の乗降介助を行う。

■官民連携

行政と民間が連携して、それぞれお互いの強みを生かすことによって、最適な公共サービスの提供を実現し、地域の価値や住民満足度の最大化を図るもの。

■拠点集約型都市構造

都市の中心的役割を担う拠点や行政サービスの役割を担う拠点、各地区の生活を担う拠点などを位置付け、道路網、公共交通などで結び、それぞれの連携強化を図る都市構造。

■クリーンセンター

高柳清掃工場・一色清掃工場・リサイクルセンターを統合した施設。地球温暖化抑止や循環型社会の形成に資する施設とするとともに、環境について学習する場、情報発信する場として地域に開かれた地域共生型の施設を目指す。

■交通結節点

複数の公共交通機関などが接続する場所。

■交通政策基本法

交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにするにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために制定された法律。

■交通モード

交通手段の種別。例：鉄道、路線バス等

■公有民営方式車両購入事業

バスを地方公共団体が所有し、事業者に貸与するもので、ノンステップバスなどの車両を購入する際、国がその購入費用の一部を補助する制度。

■高齢化率

65 歳以上の高齢者人口（老年人口）が総人口に 占める割合。

■小型モビリティ

コンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい二人乗り程度の三輪・四輪自動車。

■コミュニティ

共同生活が行われる一定の地域社会。

■コンパクトシティ

都市の中心部に様々な都市機能を集約し、人口密度を維持することにより、持続可能な都市を目指す。

■コンパクト＋ネットワーク

各地区で都市機能を集約し、拠点相互を公共交通や人の交流で有機的につなぐ都市環境。

さ　行

■サイクル&ライド

郊外のバス停周辺等の整備された駐車場に自転車等を駐車し、そこからバスに乗り目的地まで移動すること。

■シェアサイクル

ステーションと呼ばれる駐輪場なら、どこでも自転車の貸出・返却が可能で、街なかの回遊創出やネットワーク化を目的とした自転車レンタルシステム。

■次世代交通システム

高齢者から子供まで全ての人にとって安全で便利な新しい技術等を活用した交通システム。

■自動運転技術
自動車などの操縦を人の手によらず、機械が自立的に行うシステム。

■自動車運送事業
有償、無償を問わず、他人の需要に応じ、自動車を使用して旅客を運送する事業及び自動車を使用して貨物を運送する事業。

■小規模特認校制度
指定された学区以外にある小規模校の良さを活かした教育環境で学びたいという希望者に対して、一定の条件のもと、小規模校への入学・転校を認める制度。

■少子高齢化
少子化と高齢化が同時に進むこと。

■新型コロナウイルス
2019年11月に中華人民共和国で確認されたコロナウイルスの一つ。新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の原因ウイルス。

■人口構造
人口を、性、年齢、人種等さまざまな標識で分類したもの。

■スクールバス
学生・生徒の通学を目的として運行されるバス。

■生産年齢人口
人口の統計で、生産活動の中心となる15歳以上65歳未満の人口。

た行

■高田地区工業団地
静岡県と藤枝市が共同で事業を進める「"ふじのくに"のフロンティアを拓く取組」の一環。新東名高速道路藤枝岡部ICにほど近い高田地区の特性を活かし、工業、物流産業を誘導する。総面積10.2haで、500人を超える新たな雇用創出が見込まれる。

■地域間幹線
市域をまたいで周辺市町と本市を結ぶ広域的なバス路線。

■地域公共交通確保維持改善事業費補助金
地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とした国庫補助金。

■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)
交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体による地域公共交通計画の策定等について定めることで、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として策定された法律。

■地域公共交通網形成計画
「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)」に基づき策定された、地域公共交通計画の前身となる計画。

■地区交流拠点
地区交流センター等各地域ごとに、生活利便施設などがコンパクトにまとまった場所。

■中心市街地
商業施設などの都市機能が相当程度集積し、経済活動や都市活動で市町村の中心としての役割を果たしている市街地。

■超高齢社会
65歳以上の人口が全人口の21%以上を占めている社会。

■DID(人口集中地区)
人口密度が4,000人/km²以上の地区が互いに隣接し、それらの人口の合計が5,000人以上となる地区。

■て～しゃばストリート105(バスストリート)
第3セクターの㈱まちづくり藤枝が駅周辺のにぎわい創出のために行うイベントで、そのうちバスストリートとは、バスの周知及び公共交通の利用促進としてを行うもの。

■デマンド型の運行方式
予約に応じて運行を行う公共交通の形態。

■都市機能
都市における居住や生産活動などを支えるための各種の機能のことで、例えば、市役所などの行政機能、スーパーマーケットなどの商業機能、病院などの医療機能、老人デイサービスセンターなどの介護福祉機能などの都市的な機能のこと。

■都市基盤
道路・鉄道・河川・公園・その他の公共施設などの都市施設のこと。

■都市拠点
JR藤枝駅周辺の中心市街地。

な 行

■内陸フロンティア

賑わいづくりと地域活性化を促進することを目的とした、防災拠点や物流・工業・食関連産業等の産業を集積したエリア。

■年少人口

15 歳未満の人口。

■乗合タクシー

タクシー車両を使用して路線バスのように時刻表が決まっているが、予約の入った便のみ運行し、乗合で利用する公共交通。

■ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

は 行

■バス＆ハイキングツアー

バスの利用促進を目的とした、路線バスでの移動を組み込んだハイキングイベント。

■バスマップ・時刻表

藤枝市内を運行する民間路線バス・市自主運行バス・乗合タクシーの運賃や時刻表、路線図等の情報を掲載したもの。

■バスロケーションシステム

GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン、スマートフォンに情報提供するシステム。

■バリアフリー車両

高齢者や障害者にとっても使いやすい、様々な障壁を取り除いた車両。

■複式学級

二つ以上の学年の児童・生徒を一つに編成した学級。

■福祉タクシー

身体障害者の移動をサポートするタクシーサービスで、車椅子のまま乗車できるリフト付車両などが導入されている。乗務員は乗客の身体に触れることができないため、乗降時には家族や付き添いのサポートが必要。

■ふれあいサロン

高齢者や子育て中の親子が日常的に集まり楽しいひと時を過ごすことができるよう月 1～4 回でレクリエーションなどを地域ボランティアとともに楽しむ、社会福祉協議会によるふれあいの場。

■文化交流拠点

旧東海道藤枝宿に由来する商店街や市役所などを含み、蓮華寺池公園に近い地域。

■ポケット時刻表

市自主運行バス・乗合タクシーの運賃、時刻表、路線図等の情報を掲載したもの。

ま 行

■モビリティマネジメント

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用する状態」へと変えていく取組。

や 行

■有効求人倍率

公共職業安定所に申し込まれた求人数を、求職者数で割った値を表したもの。1 人あたりの求人件数。

ら 行

■立地特性

開発予定地や市街地の気候や地形といった自然条件と商業環境、交通環境などの社会的状況の総体。

■レンタサイクル

自転車を有償で貸し出すサービス。シェアサイクルと異なり、自転車を借りた場所に返却する必要がある。

■老年人口

65 歳以上の人口。

■路線バス

民間路線バス及び市自主運行バスの総称。

＜基本方針、課題、目標、目標達成に向けた具体的施策等のまとめ＞

地域及び地域公共交通の現状

＜地域及び地域公共交通を取り巻く環境＞

- ○これまでの公共交通の取組
- ○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（R2 年 11 月改正施行）
- ○立地適正化計画の策定（H30.3 月）
- ○出かけっ CAR サービスなど新たな移動手段の導入
- ○自動運転技術など先進技術の発展　など

＜地域及び地域公共交通の課題＞

○限られた財源での利便性、効率性、社会的な価値を考慮した公共交通網の形成
- ・路線バス事業への公費負担が増加しており効率性や利便性、社会的な価値を考慮した運行が必要
- ・拠点集約化の推進と効率的な運行が必要

○主要な施設への移動手段の確保
- ・都市拠点・文化交流拠点と地区拠点間の交通手段の確保が必要
- ・JR 藤枝東、西焼津、市立総合病院への移動手段の確保が必要

○超高齢社会に対応した移動手段の確保
- ・高齢化が進行しており、高齢者の移動手段の確保が必要
- ・運転免許証自主返納者への対応が必要

○地域特性に応じた移動手段の確保
- ・地域特性に応じた移動手段の確保が必要
- ・小規模特任校制度開始に向け可能な限り通学手段を確保する

○路線バス等の利便性向上
- ・主要結節点など待合環境の整備が必要
- ・ノンステップバス等のバリアフリー車両への対応が必要
- ・車両における感染症の拡大防止対策を講じ安心・安全に利用できる環境づくりが必要

○まちづくり政策との連携
- ・第 6 次藤枝市総合計画や立地適正化計画に基づくまちづくり政策との連携が必要。
- ・魅力あふれる観光スポットへの確保など観光部門との連携が必要

○公共交通に関する市民意識の醸成
- ・市内路線バスの利用者が減少しており、公共交通の利用を促すため、市民意識の醸成、利用促進策等が必要

○運行の効率化
- ・バス・タクシー乗務員の慢い手不足のため、運行の効率化に向けた取組が必要

○介護・福祉タクシー事業者の確保
- ・介護・福祉タクシー事業者が減少し、要介護の方や歩が不自由な方（車いす利用者等）の移動が困難となる可能性があり、事業者の確保が必要

＜目指すべき公共交通の将来像＞

円滑な交通手段が整い、市内を快適に移動できるまち

＜基本方針＞

～誰もが快適に　移動できるまち　ふじえだ～　地区拠点から都市拠点・文化交流拠点へアクセスできるネットワークの形成

【目標1】
ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの構築

指標 1
民間路線バス・市自主運行バス・乗合タクシーの利用者数（千人／年）
（R 元年度）　（R7 年度）
1,370 千人/年 → 1,370 千人/年

指標 2
乗合タクシーや出かけっ CAR 等地域の需要や実情に応じて新たに移動を確保した路線数または地区数
（R 元年度）　（R7 年度）
3 地区 → 9 路線（地区）

【目標2】
利用しやすい環境整備による利用促進

指標 3
バスロケーションシステムやキャッシュレス決済等利便性向上のために新たにシステムを導入した路線数（計画期間中）
（計画期間中）
8 路線

指標 4
市内高齢者（65 歳以上）運転免許証返納者数（件／年）
（R 元年度）　（R7 年度）
868 件/年 → 900 件/年

【目標3】
多様な関係者の連携による公共交通の確保

指標 5
出前講座・協議会・利用促進事業の実施回数（回／年）及び参加者数（人／年）
実施回数
（R 元年度）　（R7 年度）
9 件/年 → 12 件/年
参加者数
（R 元年度）　（R7 年度）
167 人/年 →200 人/年

【目標4】
地域全体で支える持続可能な公共交通

指標 6
補助金等公的資金投入額　（R4 年度）　（R7 年度）
193,953 千円 → 220,000 千円以下

指標 7
市内路線バス等収支率　（R4 年度）　（R7 年度）
32.6% → 32.6%以上

施策1_地域特性に応じた公共交通サービスの提供
- (1) 地域需要に応じた路線の選択
- (2) 藤枝市立総合病院への移動手段の充実
- (3) 広域移動手段の確保
- (4) 地域活力による交通手段確保への支援

施策2_官民連携による効率的な公共交通の運行
- (5) 民間路線バスの運行の確保

施策3_まちづくり政策との連携
- (6) 拠点づくりの取組と路線の確保
- (7) 観光スポット、地域振興スポットへの路線の確保
- (8) 公共交通と連携したシェアサイクル事業との連携

施策4_運行の効率化
- (9) 自動運転技術や次世代交通システムの確立

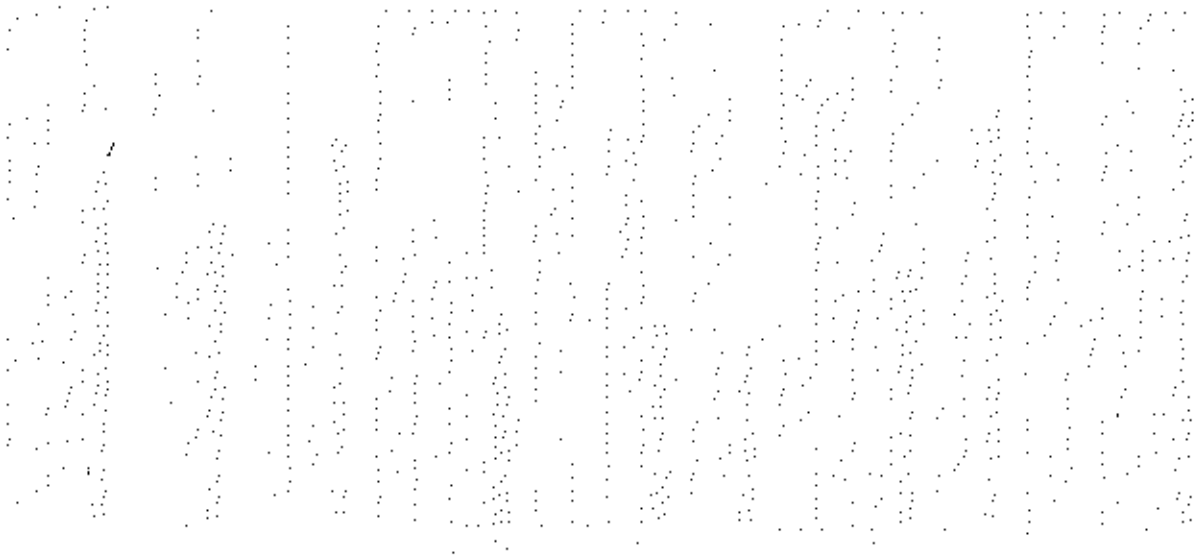
施策5_利用環境の改善
- (1) バス停上屋整備等待合・乗継環境の整備
- (2) サイクル&ライドの推進
- (3) バリアフリー車両への対応や感染症対策の実施

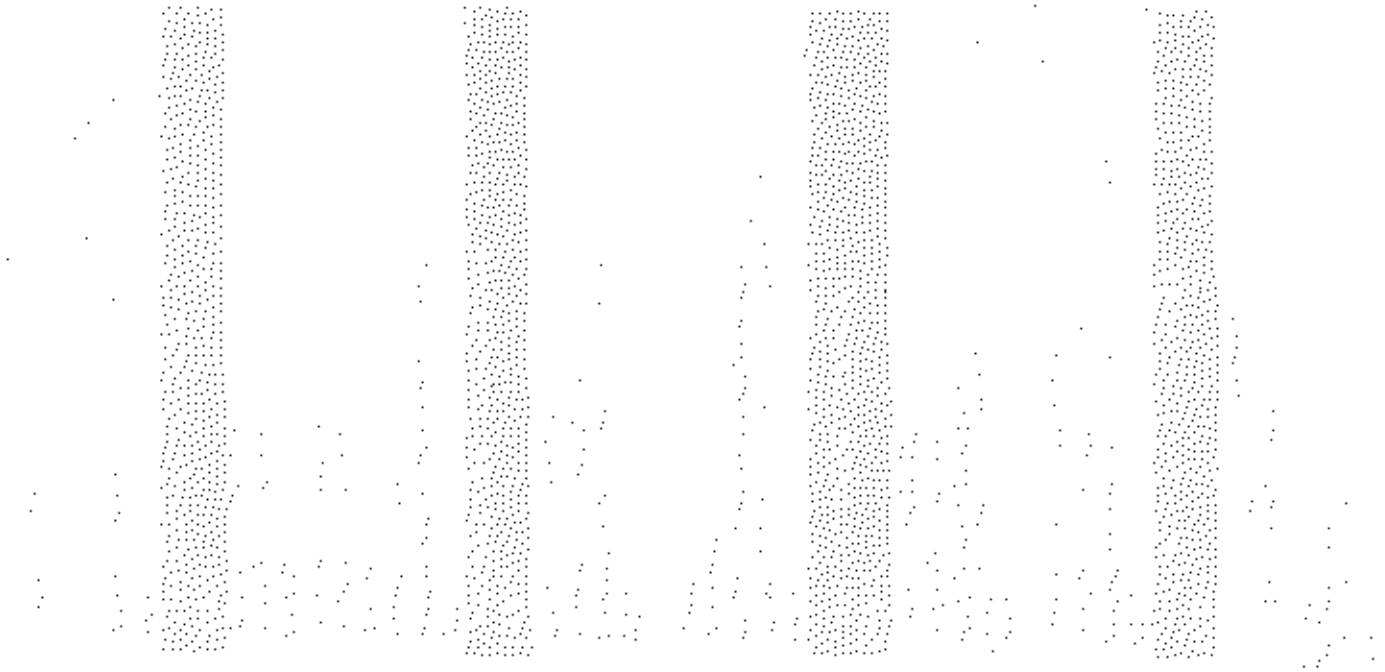
施策6_情報提供の充実
- (4) 利用しやすい時刻表の配布
- (5) ICT を活用した情報提供の充実
- (6) 観光等と連携した利用促進

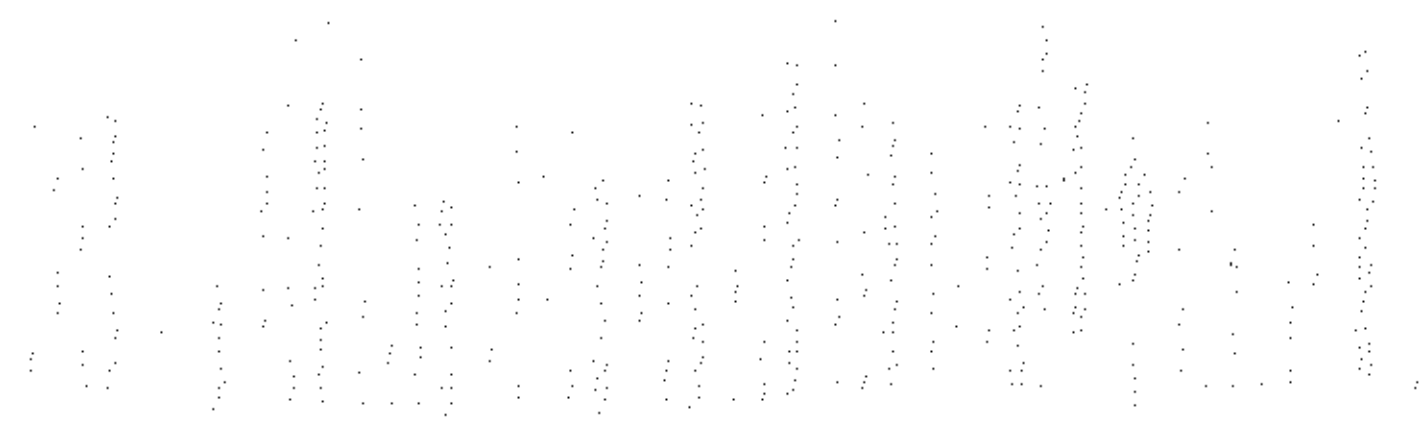
施策7_自家用車から公共交通への転換促進
- (7) 高齢者への利用促進
- (8) 高齢者の免許返納後の支援

施策8_公共交通への市民参画推進
- (1) バス利用に向けた意識啓発

施策9_公共交通に関する地域体制づくり
- (2) 地域の関係者との協議
- (3) 地域の公共交通キーパーソンの発掘・育成







藤枝市地域公共交通計画

発行　令和３年６月

改定　令和５年 12 月

策定　静岡県藤枝市

編集　藤枝市都市建設部地域交通課

〒426-8722　藤枝市岡出山一丁目 11 番１号

電話（０５４）６４１-４１６９

E-mail　kotsu@city.fujieda.shizuoka.jp