

藤枝市地域公共交通計画

【令和8年度～令和12年度】

～みんなでお出かけでき みんなが笑顔になるまち ふじえだ～



令和8年3月



藤枝市

Fujieda City

目次

第1章 計画の目的と位置付け

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	3
4 計画の対象区域	5
5 計画の期間	6

第2章 前計画の評価及び検証・現状と課題

1 前計画の評価・検証	7
2 藤枝市の現状	10
(1) 人口構成の変化	10
(2) 都市構造と地域交通	12
(3) マイカーに依存した移動	39
(4) 交通事業者の現状	42
3 地域交通に関する課題	45
課題1 停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークの整備	45
課題2 マイカーでなくてもお出かけできる環境の整備	45
課題3 誰もがお出かけすることを可能にする多様な移動資源の確保	45
課題4 効果的で効率的な公共交通の維持・確保・充実策の実践	46
課題5 お出かけを可能にする新たな技術や仕組みの活用	46

第3章 計画の基本方針と施策・事業

1 基本方針と施策体系	47
2 基本方針に基づく施策及び事業	48
施策1 ふじえだ型コンパクト+ネットワークの推進	49
施策2 「交通空白」解消策の推進	51
施策3 公民連携による輸送資源の創出・確保	53
施策4 地域全体で支える持続可能な公共交通	55
施策5 次世代交通システムの推進	61

第4章 目標の成果指標と計画の進行管理

1 目標の成果指標	63
2 地域公共交通計画（令和8年度～令和12年度）のロジックモデル	65
3 計画の進行管理	67

参考資料

1 地域交通に関する市民アンケート	68
2 用語解説	75

第1章 計画の目的と位置付け

1 計画の背景

藤枝市では、令和3年に「藤枝市地域公共交通計画」を策定し、都市拠点（解説1）と居住誘導区域などを公共交通で結ぶ「コンパクト+ネットワーク（解説2）」の実現のため、「～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、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、人口減少、人口構造（解説3）の変化、サービスの担い手不足など公共交通をとりまく環境は大変厳しい状況にあり、公共交通をはじめとした移動サービスの充実に向けた新たな技術の導入、新しいサービスの創出に向けた動きなど社会情勢は大きく変化しています。こうした状況下において、公共交通や移動手段となる移動サービス全般の地域交通に係る政策について、市民や来訪者の移動課題を解決するための効率的で効果的な取組の推進が求められています。

また、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」。）（解説4）において、地方公共団体が地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画「地域公共交通計画」を策定するよう努めなければならないこととしています。

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、公共交通網など移動サービスの全体像を一体的に形づくることで、市民や来訪者が快適に移動できる環境を整え、同時に持続可能な移動サービスの提供体制を実現することを目的として策定するものです。なお、移動サービスの全体像の中には、公共交通にとどまらず、公共交通の利用が難しい人のための移動手段となる「移動支援サービス」やシェアサイクル（解説5）をはじめとした「シェアモビリティサービス」などの移動サービスの維持・確保、創出の推進についても盛り込んでいきます。

SDGs（解説6）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、地域交通政策において、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

1 誰もが自立して暮らせるまちをつくる	3 誰もが健康で元気なまちをつくる	8 力強い地域産業と多様な働き方を生み出す	11 災害に強く快適な居住環境をつくる	13 地球温暖化対策を推進する	16 平和で安心して暮らせるまちをつくる	17 あらゆる主体が協働・協奏するまちをつくる
------------------------	----------------------	--------------------------	------------------------	--------------------	-------------------------	----------------------------



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

本計画は、「交通政策基本法（解説7）」及び「地域交通法」を根拠とし、「地域交通法」において、地方公共団体は、国土交通大臣と総務大臣が定める基本方針に基づき地域公共交通計画を策定するよう努めることとされています。

また、「第6次藤枝市総合計画（藤枝市新総合戦略）」を上位計画として、「藤枝市都市計画マスタープラン」、「藤枝市立地適正化計画」、静岡県計画の「ふじのくに地域公共交通計画」との整合を図るとともに、「藤枝市観光交流基本計画」、「藤枝市地域福祉計画」などの市個別計画と連携・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（藤枝市新総合戦略）

ア 第6次藤枝市総合計画（藤枝市新総合戦略）とは

「基本構想」、「土地利用構想」、「基本計画」で構成されており、令和12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（地域交通関連）

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（地域交通関連）

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（解説8）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（解説9）の検討などを進めます。

② 関連計画の整理

藤枝市都市計画マスタープラン（H24～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（地域交通関連）

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（地域交通関連）

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、誘客に向けた路線バス再編整備に取り組みます。

藤枝市立地適正化計画（H30～R12）

ア 藤枝市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 安心して暮らし続けられるまちづくり

ウ 目指す都市像（地域交通関連）

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

エ 目指す都市像の概要（地域交通関連）

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。

静岡県地域公共交通計画（R6～R10）

ア 静岡県地域公共交通計画とは

昨今の技術革新などを取り込むとともに、地域の多様な輸送資源の最大限の活用や住民共助による移動手段確保の取組などにより、持続可能な社会を支える利便性の高い公共交通サービスを提供するために静岡県が策定した地域公共交通計画です。

イ 基本理念（将来目指す姿）

持続可能な社会を支える公共交通 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

ウ 本市に関する計画の位置付け

県域を伊豆地域、東部地域、中部地域及び西部地域の4地域に区分していて、本市は中部地域に区分されています。中部地域が取り組む施策は「利用者ニーズにマッチした公共

交通サービスの提供」となっています。

藤枝市観光交流基本計画（R8～R12）

ア 藤枝市観光交流基本計画とは

総合的かつ計画的に観光交流を推進するものです。

イ 基本理念

「来訪者・事業者・住民」にとって快適な「三方よし」の観光まちづくりの実現

ウ 地域交通関連施策の位置づけ

○観光交流拠点へ誰もがアクセスできるまち

- ・観光施設やイベントへの交通手段として公共交通の利用促進を行います。
- ・交通事業者と連携し、来訪者の移動手段の確保を行います。

藤枝市地域福祉計画（R8～R12）

ア 藤枝市地域福祉計画とは

社会福祉法第 107 条に規定する、地域福祉を総合的かつ計画的に推進するため、本市地域福祉の推進に関する事項を一体的に定めたものです。

イ 基本理念

共に支え合い幸せあふれるまちづくり～笑顔で自分らしく暮らし続けられるまちへ～

ウ 地域交通関連施策の位置づけ

○移動支援の充実

- ・高齢者や障害のある人等の外出を促進するために、高齢者バス乗車券や重度障害者等タクシー料金の助成と利用を促進するとともに、地域における各種移動支援体制の拡充や効果的な公共交通機関の確保を図ります。

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8年度から令和12年度までの5年間とします。

なお、計画期間中であっても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。

計 画	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度
藤枝市地域公共交通計画 【令和8年度～令和12年度】	前計画	本計画				
第6次藤枝市総合計画 (藤枝市新総合戦略)	前期 計画	後期計画				
ふじのくに地域公共交通計画	現計画					
藤枝市都市計画 マスタープラン	現計画					
藤枝市立地適正化計画	現計画					
藤枝市観光交流基本計画	前計画	新計画				
藤枝市地域福祉計画	前計画	第6次計画				

第2章 前計画の評価及び検証・現状と課題

1 前計画の評価・検証

(1) 地域公共交通計画の評価指標の検証（R7年度末時点）

藤枝市地域公共交通計画では、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。

【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）

●目標値

1,370千人（R元年度）➡ 1,370千人（R7年度）

●調査方法・データ出典

次のデータの合計値とする。

- ・民間路線バス利用者数データ（しずてつジャストライン(株)提供）
- ・自主運行バス及び乗合タクシー利用者数データ

●実績

目標未達成見込 R7年度（見込） 1,141千人／年

【まとめ】

新型コロナウイルスの影響により利用者が大幅に減少し、その後、回復基調ではありましたが、少子化に伴う通学者の減少や、働き方の多様化、労働規制の強化による路線バス（解説10）の減便により利用者数を維持できず、目標未達成の見込みとなりました。本計画において、利用促進と指標の在り方について新たな位置付けを行います。

指標2 地域支え合い乗合タクシーや出かけっCARサービス（以下この章において「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

●目標値

3路線・地区（R元年度）➡ 9路線・地区（R7年度）

●調査方法・データ出典

乗合タクシー路線数並びに出かけっCAR 事業実施団体及び要介護者向け通院送迎支援（おちやまるタクシー）実施団体が運行を行う地区数

●実績

目標達成 R7年度時点 11路線・地区

年度	事業	地区	地区数（累積）
R元	出かけっCAR	瀬戸谷、西益津、葉梨	3
R2	出かけっCAR	高洲、大洲	5
R3	バス停型乗合タクシー 五十海市立総合病院線	藤枝	6
R4	出かけっCAR	藤枝、葉梨（通院）	8
R5	自家用有償旅客運送	瀬戸谷	9
R6	自家用有償旅客運送	藤枝駅以北 （社会福祉法人 富水会） 藤枝駅以南 （社会福祉法人 三愛会）	11
R7	バス停型乗合タクシー 葉梨線	葉梨	12

【まとめ】

市内の6地区で出かけっ CAR が立ち上がりました。また、出かけっ CAR の持続性確保のため、自家用有償旅客運送事業の活用も行われるなど、地域ごとの足の課題の解決を図りながら目標達成となりました。出かけっ CAR 等の移動支援事業のほか、計画期間中はバス停型乗合タクシー2路線が新規開通し、きめの細かい停留所設置により交通空白地域の解消・地域の移動手段の確保に近づきました。

【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

●目標値

8路線（自主運行バス全路線）（計画期間中）

●調査方法・データ出典

自主運行バス・乗合タクシーの運行管理会社の決済手段の導入状況

●実績

目標未達成見込

目標値	R7年度
8路線	4路線 バス停型乗合タクシー4路線への配車予約システム、キャッシュレス決済の導入

【まとめ】

令和6年度10月からは配車予約アプリの導入を行いました。自主運行バス運行経費の増大により自主運行バスへのバスロケーションシステム（解説11）の導入には至らず、目標未達成となりました。

本計画においても効果的、効率的な利用しやすい環境整備の手法について位置付けを行います。

指標4 市内高齢者（65歳以上）運転免許返納者数（件／年）

●目標値

868件（R元年度）→ 900件（R7年度）

●調査方法・データ出典

運転免許証返納者数データ（藤枝警察署提供）

●実績

目標未達成見込 R7年度（見込） 800件

【まとめ】

高齢になっても就労するなど活発に活躍する高齢者が多いこともあり、自動車による移動が不可欠な状況な方が多く、目標未達成の見込みです。

本計画においても、免許返納をしても不安のない環境を整えられるよう公共交通の維持・確保の位置付けを行います。

【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）

●目標値

実施回数

9件／年（R元年度）➡ 12件／年（R7年度）

参加者数

167人／年（R元年度）➡ 200人／年（R7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

目標達成 令和7年度（見込） 実施回数 22回 参加者数 550人

【まとめ】

計画期間中に行った乗合タクシー（解説12）の新規開通、路線延伸や、AI オンデマンド交通（解説13）の実証実験、各地区の移動支援事業運営支援など、各事業において丁寧な周知及び協議を行い、目標に達しました。

【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

●目標値

193,953千円（R4年度）➡ 218,000千円以下（R7年度）

●調査方法・データ出典

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（民間路線バスへの投入額についてはしずてつジャストライン^株提供）

●実績

目標未達成見込 令和7年度（見込） 231,813千円

【まとめ】

新型コロナウイルスの影響による利用者の大幅減や、少子化に伴う通学者の減少、労働規制の強化による路線バスの減便や燃料費の高騰により補助金額も増加し、目標未達成の見込みとなりました。

本計画においても、効果的で効率的な公共交通の維持・確保の位置付けを行います。

指標7 市内路線バス等収支率

●目標値

32.5%（R4年度）➡ 32%以上（R7年度）

●調査方法・データ出典

「収支率」＝収入額（経常収益）／支出額（経常費用）を年間で算出（民間路線バスの収支についてはしずてつジャストライン^株提供）

●実績

目標未達成見込 令和7年度（見込） 29.92%

【まとめ】

新型コロナウイルスの影響による利用者の大幅減や、少子化に伴う通学者の減少、労働規制の強化による路線バスの減便や燃料費の高騰により収支率を維持できず、目標未達成の見込みとなりました。

本計画においても、効果的で効率的な公共交通の維持・確保の位置付けを行います。

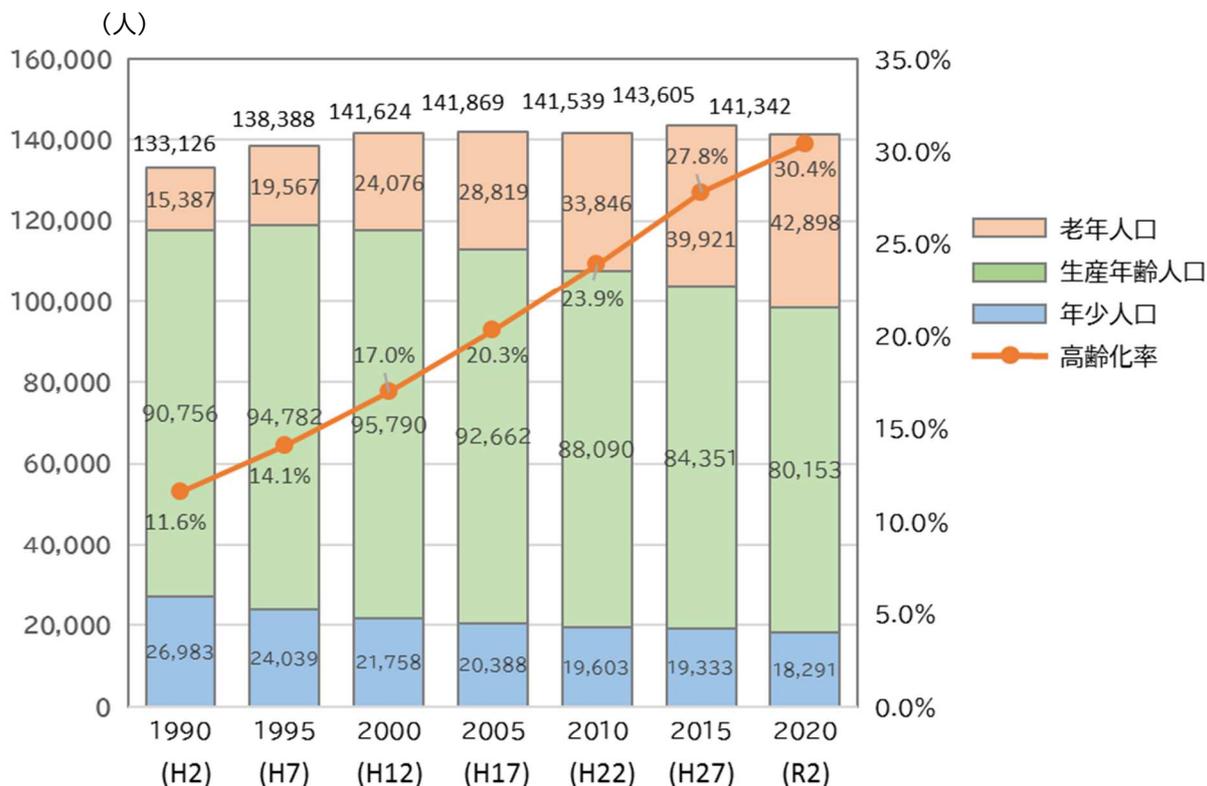
2 藤枝市の現状

(1) 人口構成の変化

本市の人口は、令和7年に14万人を割り、年少人口（解説14）と生産年齢人口（解説15）の減少が進行しており、将来人口の推計では令和12年には135千人となり、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（解説16）は、急速に増加しており、それに伴う高齢化率（解説17）は、平成27年度で27.8%と超高齢社会（25%以上）に突入し、令和2年度には30%を超え、令和7年には、いわゆる「団塊の世代」が全て75歳以上となることで、75歳以上人口の増加が続くことが見込まれ、高齢化率もさらに上昇する見込みです。また、核家族化の進展に伴い、高齢夫婦世帯や独居高齢者の世帯が増加しています。高齢化の進展を背景とし、高齢者の外出時の交通手段について、市民の課題意識が共通化してきています。

■藤枝市の人口推移

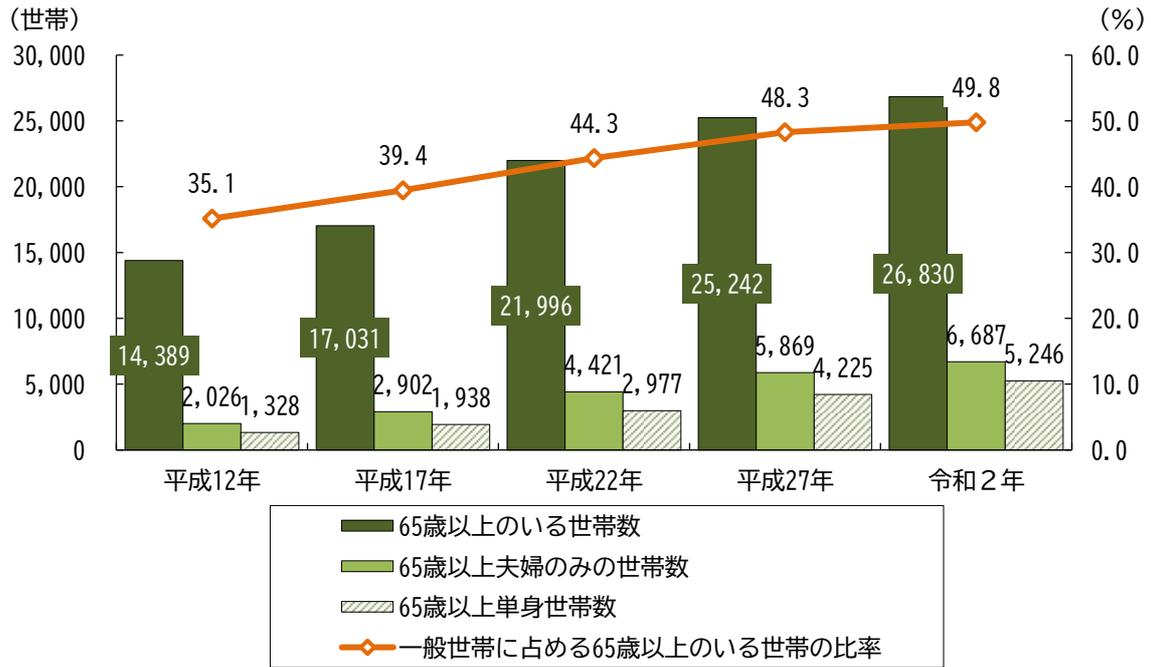


※1990～2020年は実績値（国勢調査）1990、1995、2000、2005、2010、2015、2020年の合計には年齢不詳（年齢別構成比で按分）を含む。

年齢別構成比率の値は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が100%とならない場合がある。

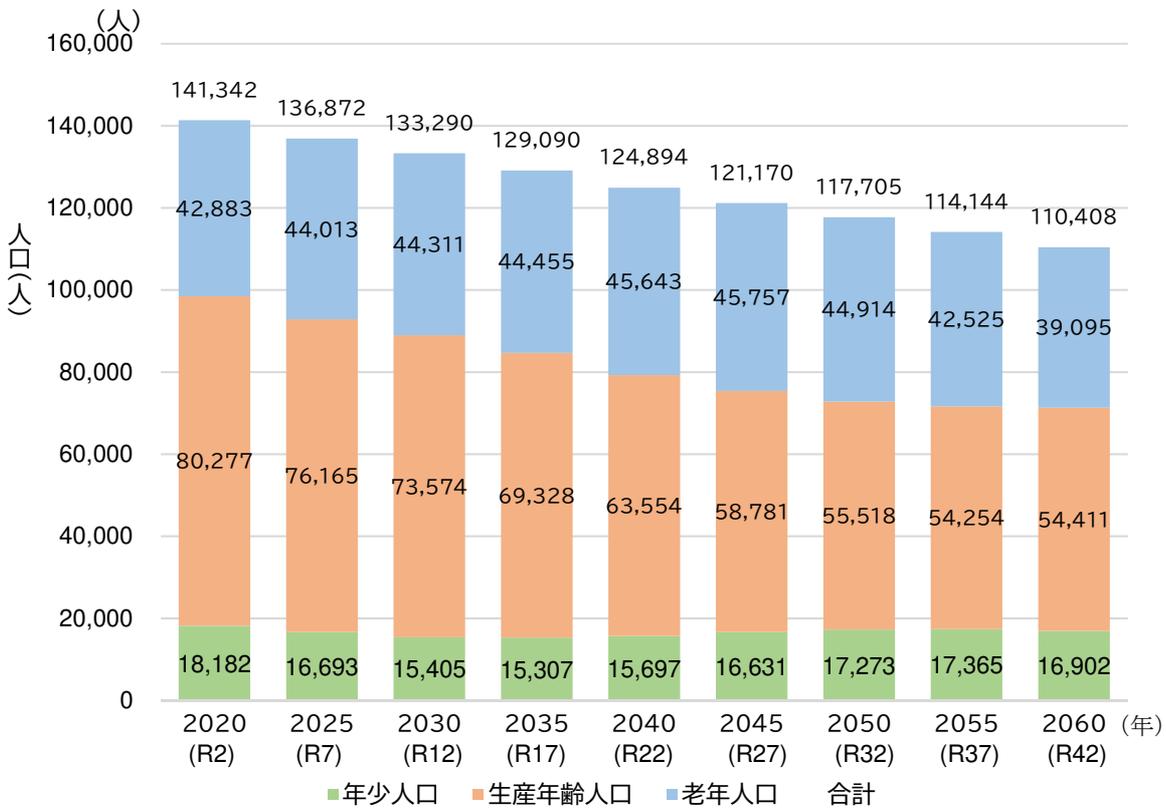
出典：藤枝市第6次総合計画・後期計画

■藤枝市の高齢者世帯数の推移



出典：国勢調査

■藤枝市人口の将来展望



出典：藤枝市第6次総合計画・後期計画

(2) 都市構造と地域交通

① 位置・地勢

本市は、静岡県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 km²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、高根山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。古くは東海道五十三次 21 番目の岡部宿、22 番目の藤枝宿が栄え、交通の要衝としての役割を担ってきました。

本市の地勢は、交通結節点（解説 18）の J R 藤枝駅周辺や東海道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の平野部と、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。

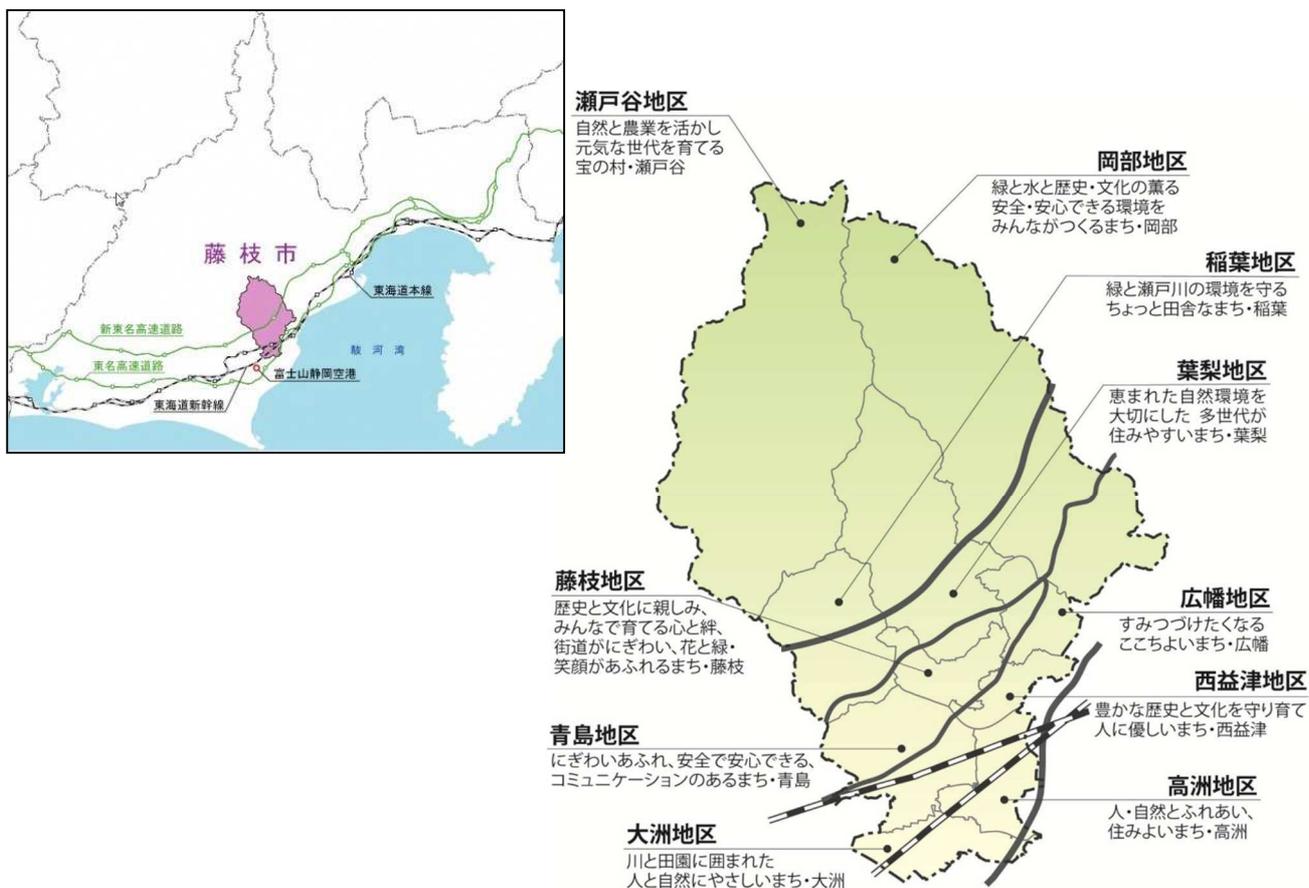
現在の本市は、昭和の合併、平成の合併を経て、10 の町村から成り立っており、都市計画マスタープランに基づき、それぞれの生活圏の特性を生かしたゾーニングを行い、まちづくりを推進しています。

市内 10 地区の人口は、地区によって人口動向が異なっています。

瀬戸谷地区などの中山間地域や岡部地区等で人口減少及び高齢化が顕著な状況です。特に瀬戸谷地区は人口減少が急速に進行しています。これは、高齢化の急速な進展による自然減少と、生活利便性の高い場所などへの転居によるものと考えられます。

藤枝駅に近い青島地区や高洲地区、大規模な住宅開発が行われた葉梨地区、広幡地区で人口増加が進んでいましたが、青島地区や高洲地区の開発に伴う地価・家賃の上昇等を背景として、直近 5 年間の人口増加のスピードは鈍化しており、葉梨地区、広幡地区では人口が徐々に減少しています。

高齢化による移動ニーズの変化の波は、市全体へと広がっていくことが考えられます。



出典：藤枝市都市計画マスタープラン

■市内地区別人口増減率の推移（2014年(平成26年)～2023年(令和5年)）

年 地区	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)
瀬戸谷	2,431 (100.0%)	2,379 (97.9%)	2,336 (96.1%)	2,291 (94.2%)	2,261 (93.0%)	2,197 (90.4%)	2,151 (88.5%)	2,091 (86.0%)	2,015 (82.9%)	1,974 (81.2%)
稲葉	3,199 (100.0%)	3,166 (99.0%)	3,141 (98.2%)	3,082 (96.3%)	3,056 (95.5%)	3,033 (94.8%)	2,971 (92.9%)	2,938 (91.8%)	2,908 (90.9%)	2,843 (88.9%)
葉梨	13,267 (100.0%)	13,420 (101.2%)	13,454 (101.4%)	13,475 (101.6%)	13,383 (100.9%)	13,386 (100.9%)	13,296 (100.2%)	13,189 (99.4%)	12,988 (97.9%)	12,932 (97.5%)
広幡	8,712 (100.0%)	8,701 (99.9%)	8,761 (100.6%)	8,796 (101.0%)	8,868 (101.8%)	8,800 (101.0%)	8,778 (100.8%)	8,771 (100.7%)	8,688 (99.7%)	8,669 (99.5%)
西益津	9,767 (100.0%)	9,641 (98.7%)	9,633 (98.6%)	9,561 (97.9%)	9,439 (96.6%)	9,254 (94.7%)	9,091 (93.1%)	9,021 (92.4%)	8,907 (91.2%)	8,817 (90.3%)
藤枝	21,962 (100.0%)	22,009 (100.2%)	21,870 (99.6%)	21,727 (98.9%)	21,379 (97.3%)	21,204 (96.5%)	20,990 (95.6%)	20,771 (94.6%)	20,709 (94.3%)	20,546 (93.6%)
青島	41,656 (100.0%)	41,891 (100.6%)	42,043 (100.9%)	42,208 (101.3%)	42,377 (101.7%)	42,233 (101.4%)	42,289 (101.5%)	42,468 (101.9%)	42,286 (101.5%)	41,842 (100.4%)
高洲	24,123 (100.0%)	24,194 (100.3%)	24,471 (101.4%)	24,487 (101.5%)	24,721 (102.5%)	24,735 (102.5%)	24,845 (103.0%)	24,944 (103.4%)	25,070 (103.9%)	25,069 (103.9%)
大洲	9,546 (100.0%)	9,408 (98.6%)	9,340 (97.8%)	9,253 (96.9%)	9,124 (95.6%)	9,004 (94.3%)	8,911 (93.3%)	8,838 (92.6%)	8,776 (91.9%)	8,707 (91.2%)
岡部	11,796 (100.0%)	11,618 (98.5%)	11,481 (97.3%)	11,353 (96.2%)	11,181 (94.8%)	11,093 (94.0%)	10,927 (92.6%)	10,734 (91.0%)	10,608 (89.9%)	10,458 (88.7%)
合計	146,459 (100.0%)	146,427 (100.0%)	146,530 (100.0%)	146,233 (99.8%)	145,789 (99.5%)	144,941 (99.0%)	144,249 (98.5%)	143,765 (98.2%)	142,955 (97.6%)	141,857 (96.9%)

※上段：地区別人口（単位：人）、下段：地区別人口の増減率の推移（2014年(平成26年)を100%とした場合）

出典：藤枝市新総合戦略

② 市街地の低密度化

人口集中地区（DID）内のデータを昭和45年と令和2年のデータを比較すると面積が3.9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

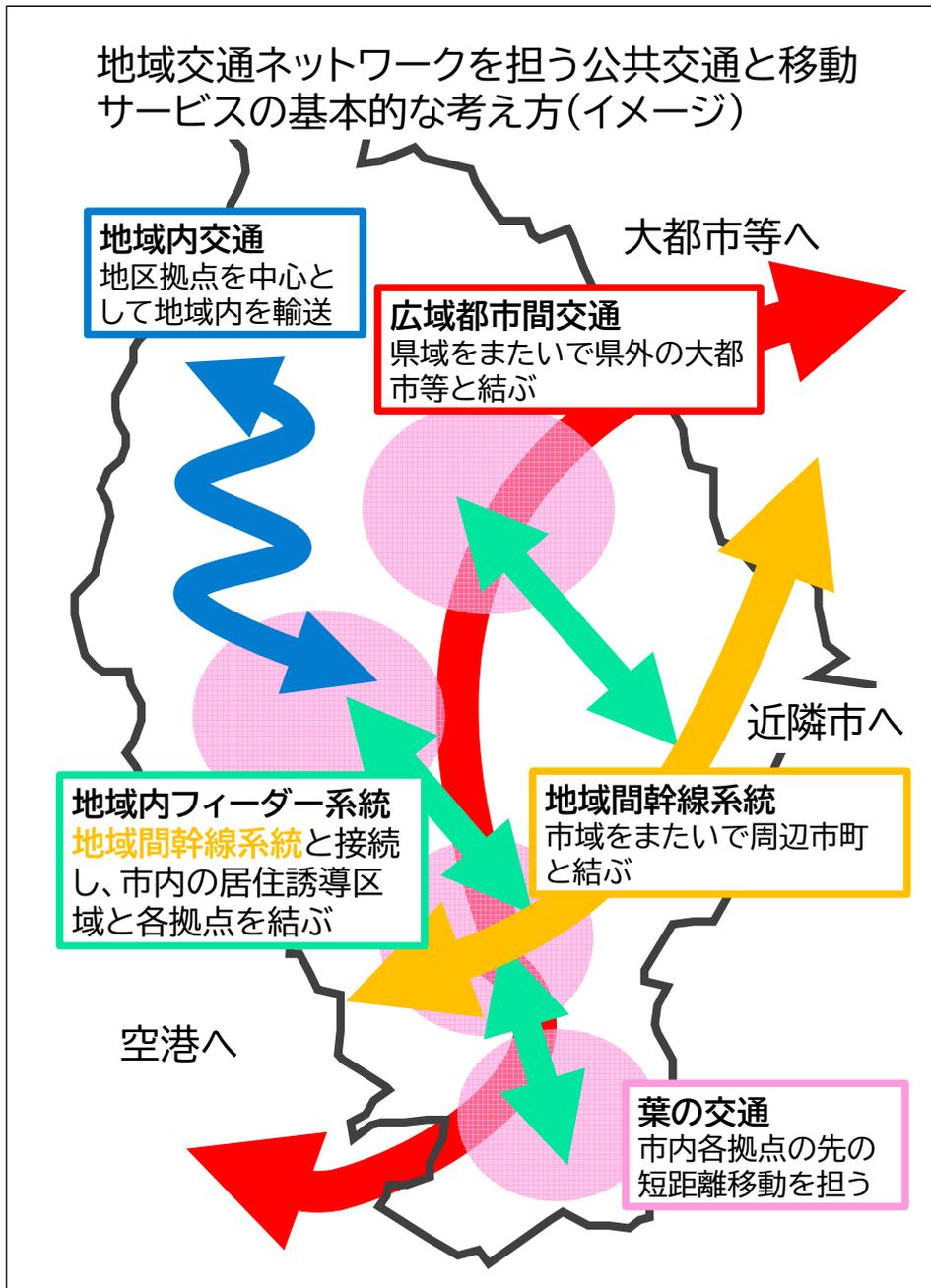
	DID人口	DID面積	DID人口密度
昭和45年	29,471人	4.3㎢	69人/ha
	↓ 2.9倍	↓ 3.9倍	↓ 24.6%減
令和2年	86,656人	16.6㎢	52人/ha

出典：国勢調査

③ 地域交通（公共交通その他の移動サービス）

本市における公共交通などの移動サービスのネットワークについては、本計画において以下のとおり整理して役割を見ていきます。

区分	地域交通ネットワークを担う公共交通と移動サービスの基本的な考え方
広域都市間交通	県域をまたいで本市と県外の大都市圏などを結ぶ長距離の公共交通
地域間幹線系統	市域をまたいで周辺市町と本市の都市拠点等を結ぶ広域的公共交通。幹となる交通。
地域内フィーダー系統	地域間幹線系統と接続し、市内における居住誘導区域と地区拠点、都市拠点・文化交流拠点を結ぶ公共交通。枝となる交通。
地域内交通	地区拠点を中心として地域内の輸送を担う公共交通
葉の交通 (解説 19)	市内各拠点の先の短距離の移動を担う移動サービス



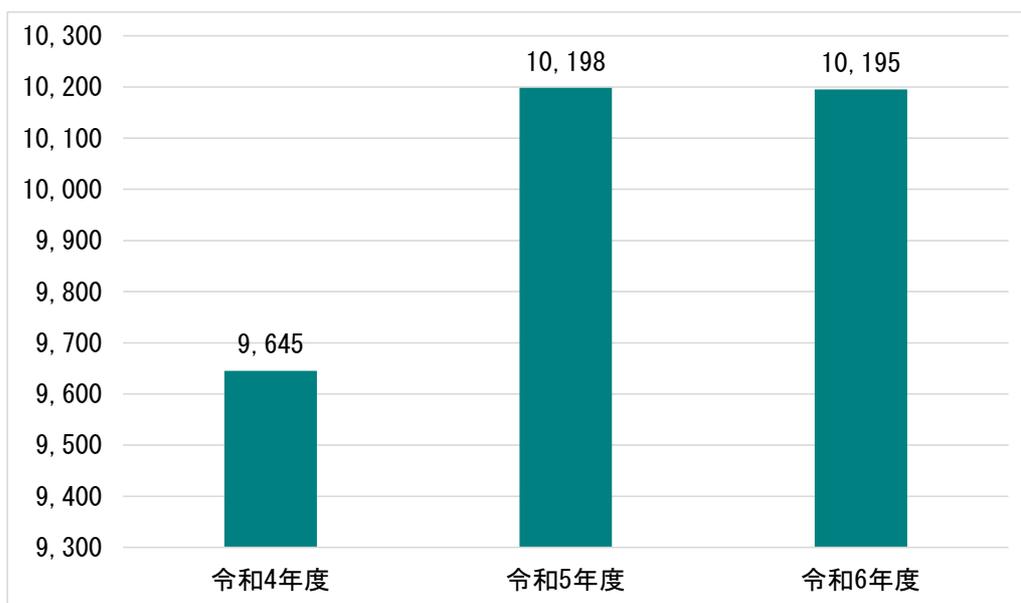
また、公共交通を中心とした地域交通ネットワークに加えて、支援が必要な高齢者や障害者などへの移動手段として、介護タクシー（解説 20）や地域住民主体の地域福祉活動として行う移動支援サービスなどがあり、重要な役割を担っています。

ア 鉄道（JR 東海道本線）…広域都市間交通

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 6 年度の JR 藤枝駅の 1 日平均乗車人員は、10,195 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

（単位：人）



資料提供：東海旅客鉄道(株) (JR 東海)

イ 民間路線バス…地域間幹線系統・地域内フィーダー系統

民間路線バスは、市内に 7 路線あり、全ての路線をしずてつジャストライン(株)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系統となっています。市内の各路線別利用者数の推移においては、令和 6 年 1 月からの運転手の労働規制の強化を踏まえての減便、令和 7 年 10 月からバス停型乗合タクシーへの転換に伴う葉梨線の廃止などの影響により利用者数が減少しています。



■民間路線バスの概要（R7年10月現在）

路線名	区分	ルート
中部国道線	地域間幹線系統	J R 藤枝駅～藤枝大手・岡部支所～新静岡
五十海大住線	地域間幹線系統	清里～J R 西焼津駅～焼津市立総合病院
藤枝吉永線	地域間幹線系統	藤枝市立総合病院～J R 藤枝駅～飯淵
焼津岡部線	地域間幹線系統	岡部営業所～三輪～J R 焼津駅
藤枝相良線	地域間幹線系統	J R 藤枝駅～静波海岸入口～相良営業所
駿河台線	地域内フィーダー系統	J R 藤枝駅～平成記念病院～藤枝市立総合病院
志太温泉線	地域内フィーダー系統	J R 藤枝駅～瀬古・音羽町～J R 藤枝駅

ウ 市自主運行バス・乗合タクシー

(ア) 市自主運行バス…地域内フィーダー系統・地域内交通

市自主運行バスは、市内5路線を運行しており、J R 藤枝駅の南側を運行する2路線と稲葉地区及び瀬戸谷地区や岡部地区の朝比奈地域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、特に中山間地域では、小・中学生のスクールバス（解説21）としての要素も兼ねているため、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。

現在は、市内児童が学校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（解説22））を活用し、学校区外からの通学に自主運行バスを利用されるケースも出てきています。

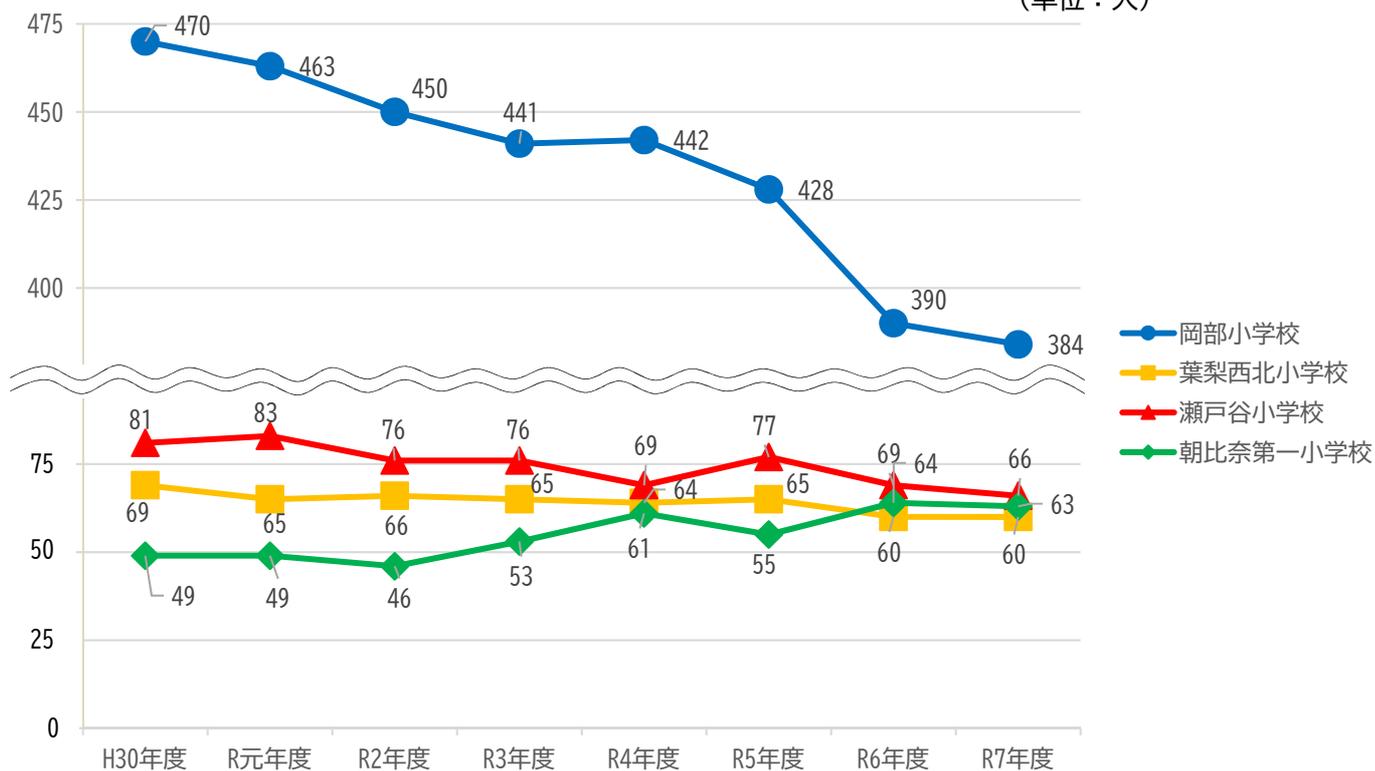
■市自主運行バスの概要（R7年10月現在）

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



■中山間地域における児童数の推移（小学校別）

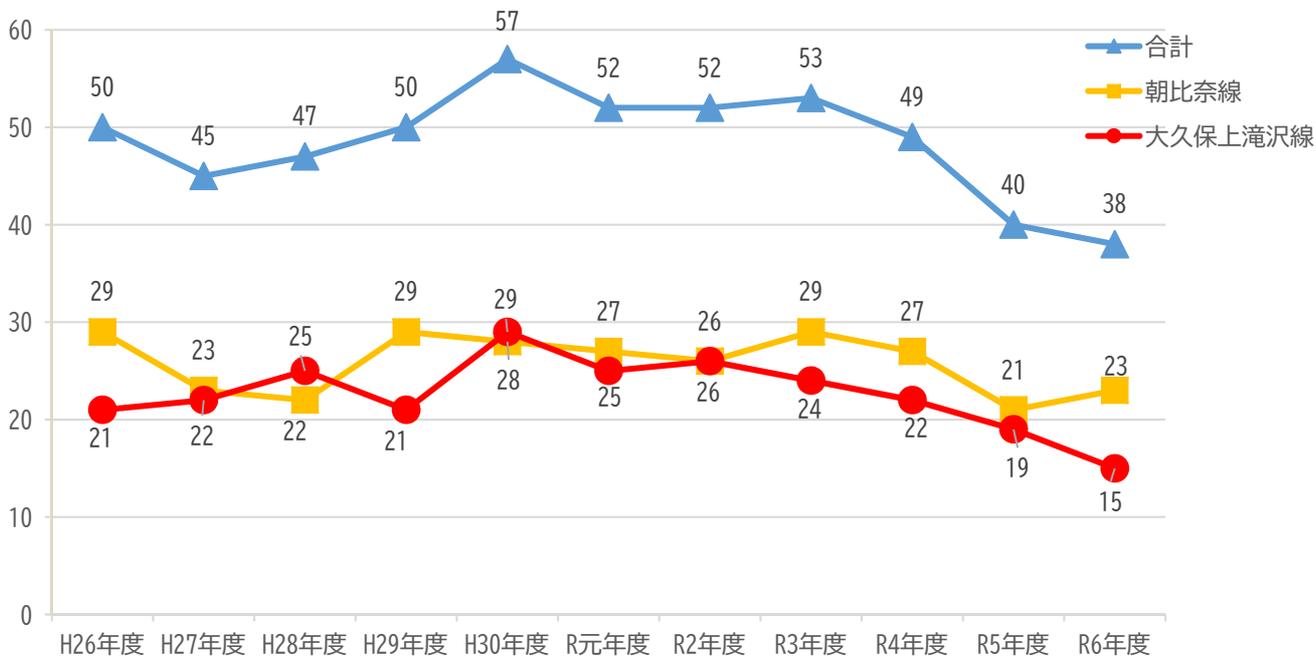
(単位：人)



出典：教育部教育政策課

■中山間地域における通学定期購入者数の推移（路線別）

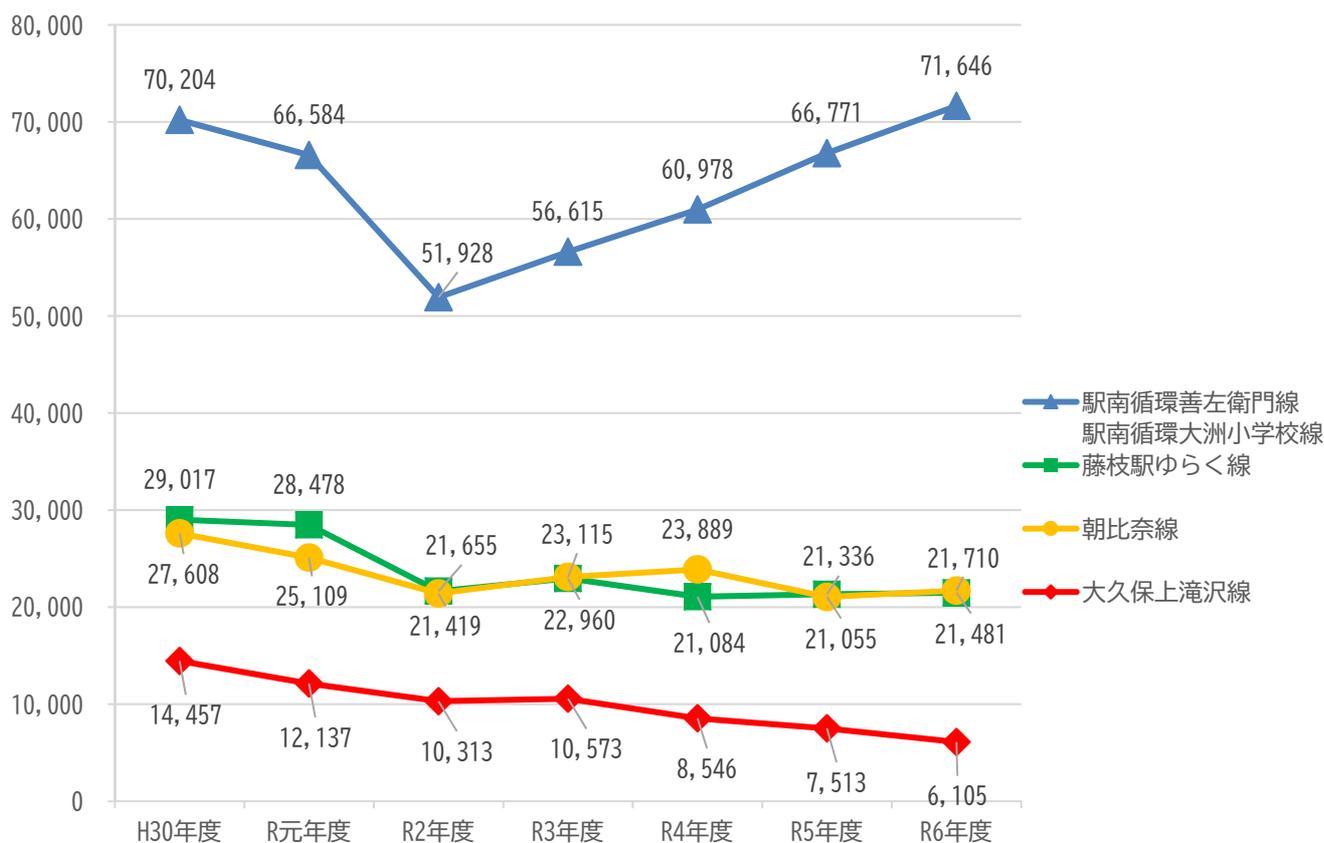
(単位：人)



出典：都市建設部地域交通課

市自主運行バスの利用者数の推移（路線別）

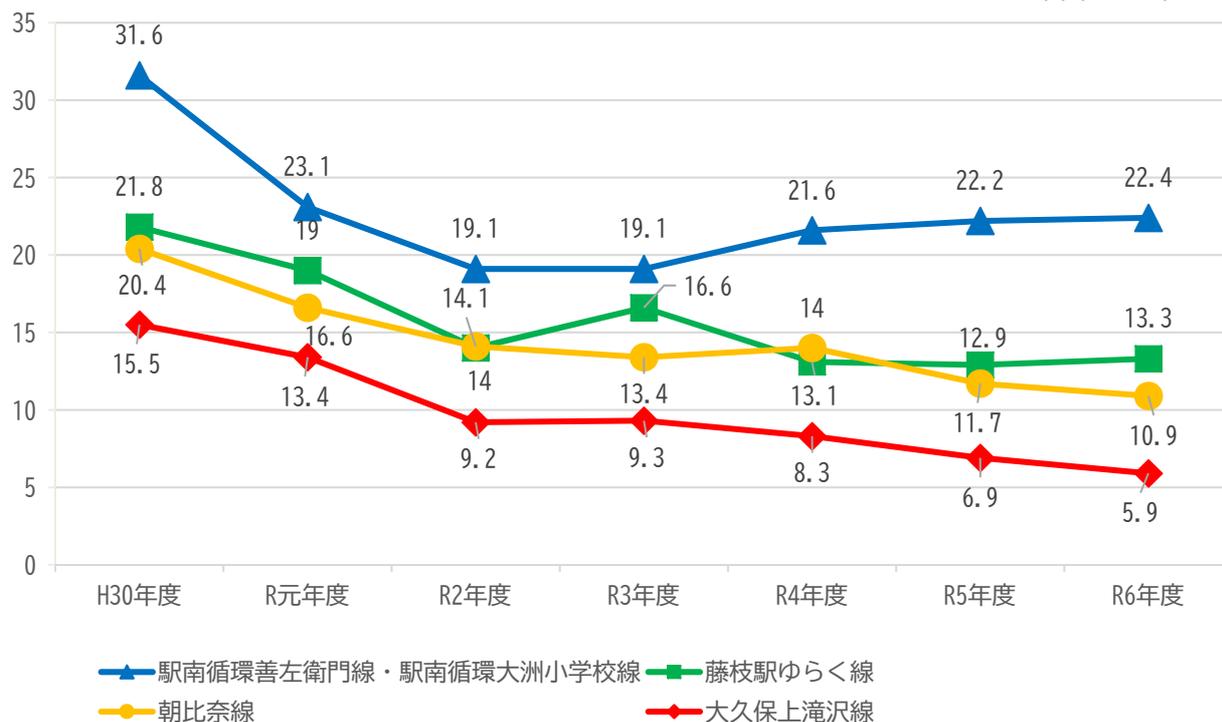
（単位：人）



出典：都市建設部地域交通課

市自主運行バスの収支率の推移（路線別）

（単位：％）



出典：都市建設部地域交通課

(1) 乗合タクシー…地域内フィーダー系統

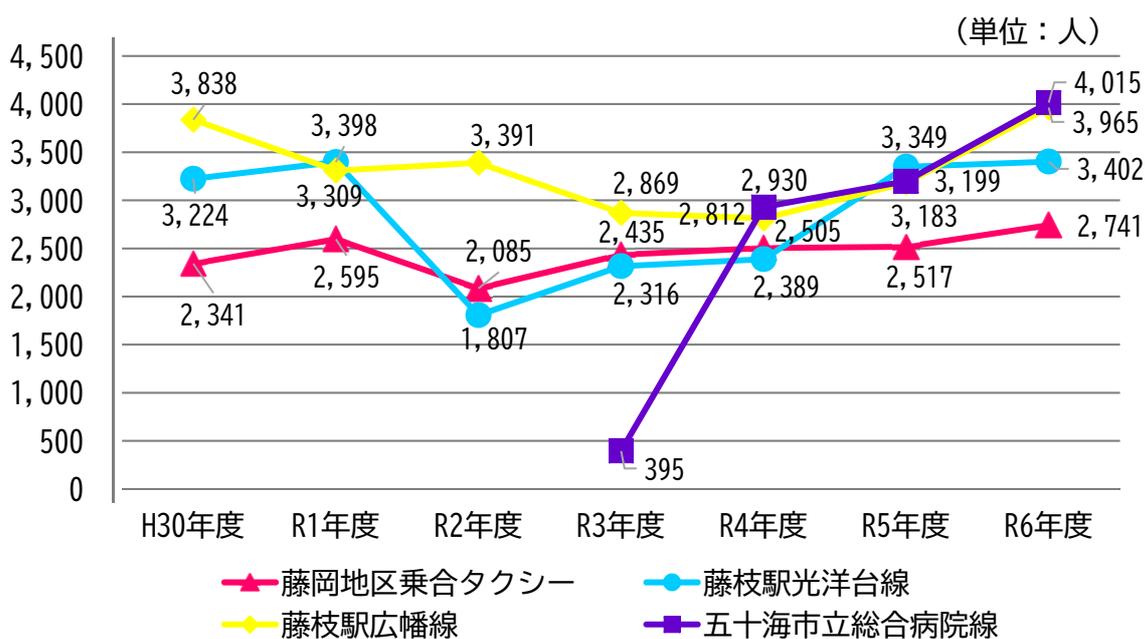
乗合タクシーは、市自主運行バスの利用者が減少した際に代替の公共交通維持・確保策として、平成25年4月に藤岡地区乗合タクシーが市内で初めて運行を開始しました。現在では、市内5区域を運行し、全て予約して利用するデマンド型の運行方式を採用しています。地域内フィーダー系統の役割を担うとともに、日常生活に必要な移動手段となる公共交通として定着しています。中でもバス停型乗合タクシーは、きめ細かな停留所の配置を可能とし、高齢化を背景とした市民の多様な移動ニーズに対応が可能なため、利用者数は増加傾向にあります。需要の増加に伴い経費は年々増加していますが、予約があったときのみ運行することで少人数のニーズにも対応できる効果的な運行が可能で、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（R7年10月現在）

路線名	区分	ルート	運行開始	運行形態
藤岡地区乗合タクシー	地域内フィーダー系統	高田・清里・藤岡～千才～藤枝市立総合病院	H25.4.1	区域型 対象地区 住民限定
藤枝駅広幡線	地域内フィーダー系統	しずてつストア岡部店～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	地域内フィーダー系統	瀬戸消防団前～瀬戸・光洋台～JR藤枝駅	H28.4.1	バス停型
五十海市立総合病院線	地域内フィーダー系統	葉梨地区交流センター～藤枝市立総合病院	R4.2.1	バス停型
葉梨線	地域内フィーダー系統	上大沢～藤枝大手～藤枝駅	R7.10.1	バス停型

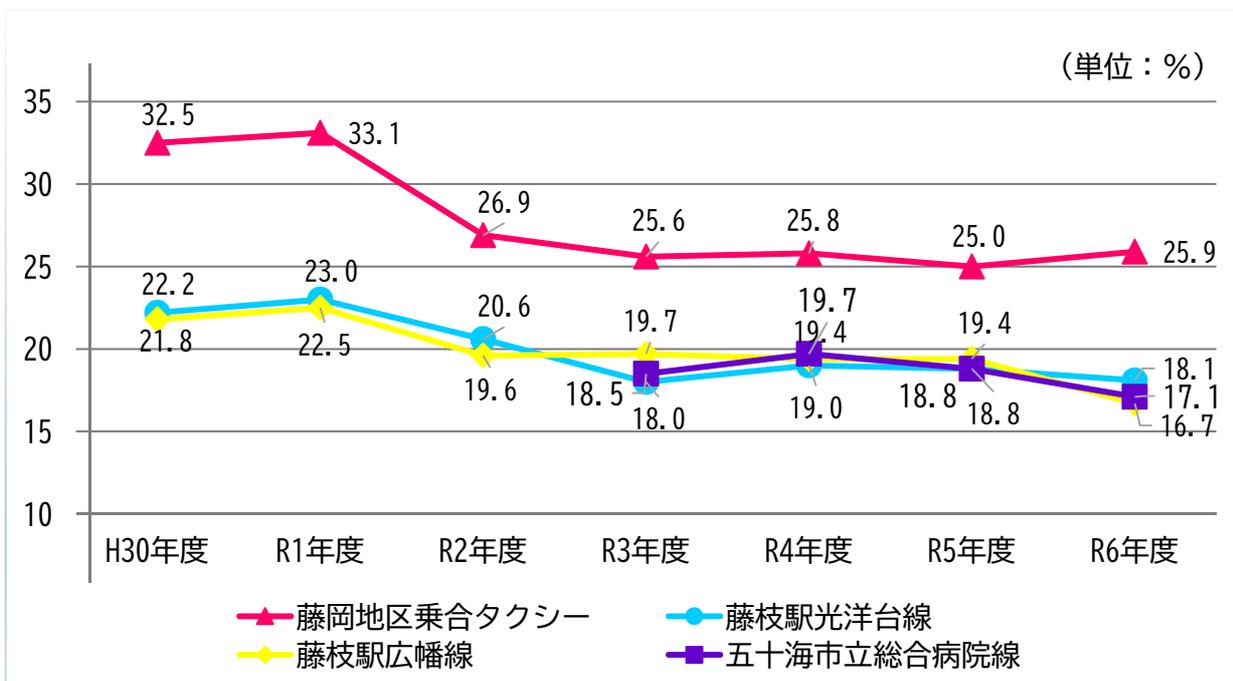
※藤枝駅広幡線は、藤枝駅水守線が平成28年4月から下当間地区に延伸し名称変更。
五十海市立総合病院線は、令和4年2月から運行を開始し、令和5年4月から時ヶ谷地区に延伸し、令和7年10月から葉梨地区交流センターへ延伸。

■乗合タクシーの利用者数の推移（路線別）



出典：都市建設部地域交通課

■乗合タクシーの収支率の推移（路線別）



出典：都市建設部地域交通課

(ウ) 市民の公共交通に関する意識

市民の公共交通に関する認知度は高いとはいえない状況です。市が実施した地域交通に関する市民アンケートは、居住地区を走る公共交通について、中山間地域を除きあまり知られていない状況が浮き彫りになりました。また、外出の際はマイカーで移動しており、マイカー依存度が高い状況です。

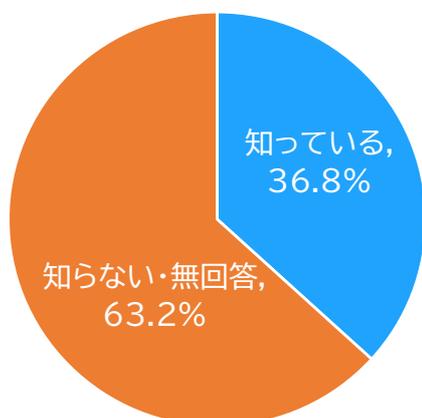
一方、公共交通に予算をかけて支える必要性については肯定的な回答が過半数を占め、必要に応じて効率化を図り予約制にすることも容認する意見も約28%の回答を得ました。将来、マイカーの運転が難しくなったときに公共交通に頼ることになることになるという市民の意識から公共交通の維持・確保に理解を得ていることが伺われます。

■「地域交通に関する市民アンケート」から見てきた市内公共交通の認知度

○しずてつジャストライン(株)の運行する路線について

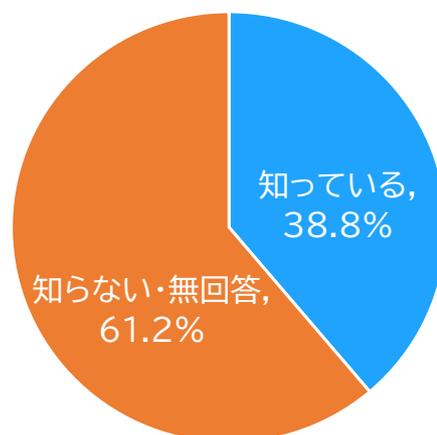
a. 中部国道線

対象地区：藤枝、広幡、青島、岡部 (n=865)

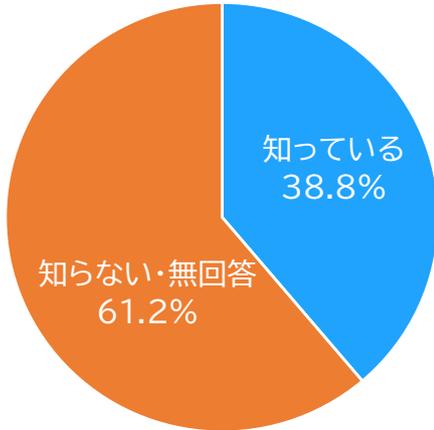


b. 駿河台線

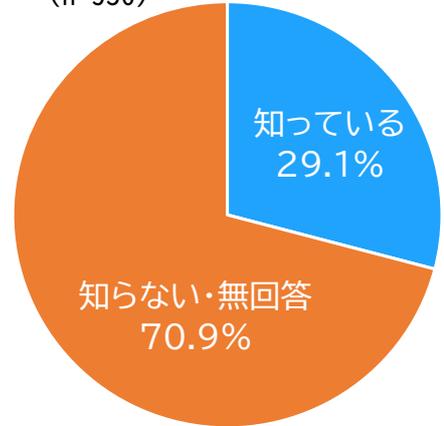
対象地区：市内全地区 (n=1492)



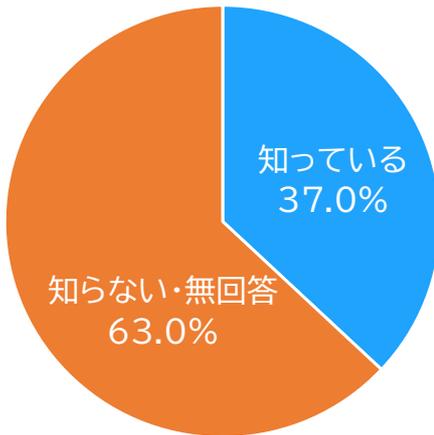
c. 志太温泉線
対象地区：稲葉、藤枝、青島 (n=694)



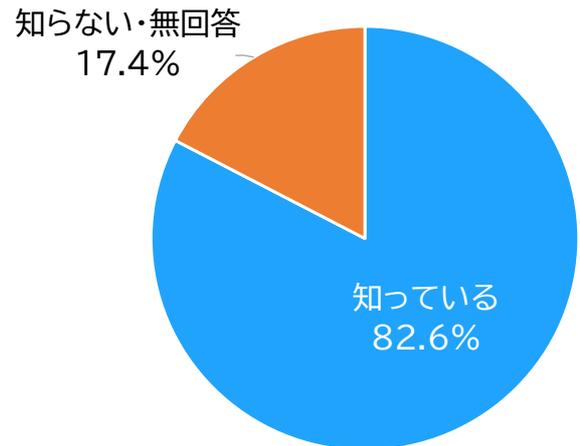
d. 五十海大住線
対象地区：藤枝、葉梨、西益津 (n=536)



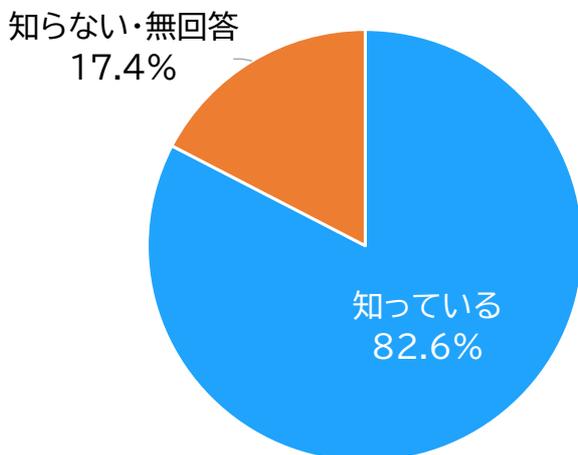
e. 藤枝吉永線
対象地区：青島、高洲、大洲 (n=708)



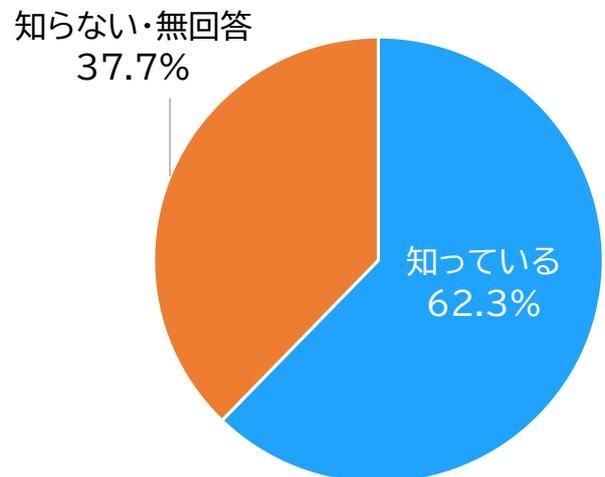
f. 焼津岡部線
対象地区：岡部 (n=121)



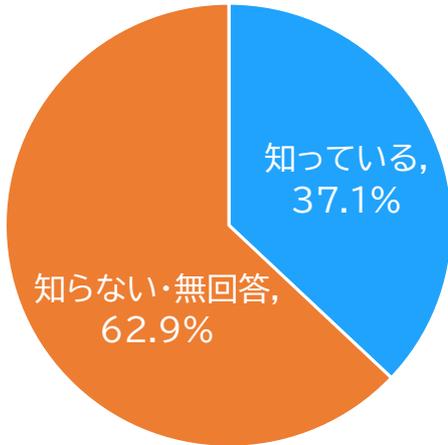
g. 藤枝相良線
対象地区：青島、高洲、大洲 (n=708)



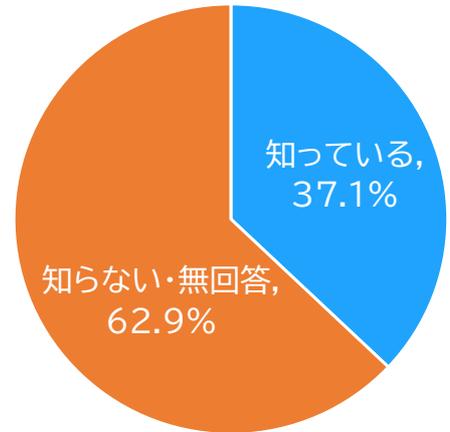
h. 葉梨線
対象地区：葉梨 (n=151)



i. 藤枝～渋谷・新宿線
対象地区：市内全地区 (n=1492)

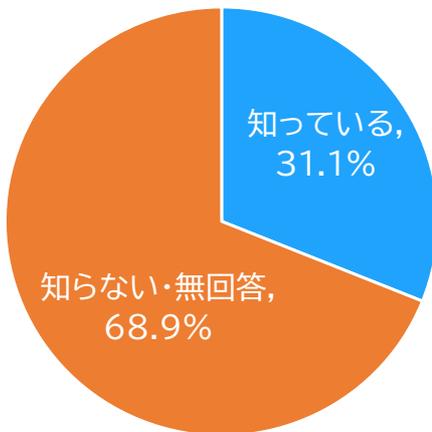


j. 藤枝・焼津・静岡～「東京ディズニーリゾート」線
対象地区：市内全地区 (n=1492)

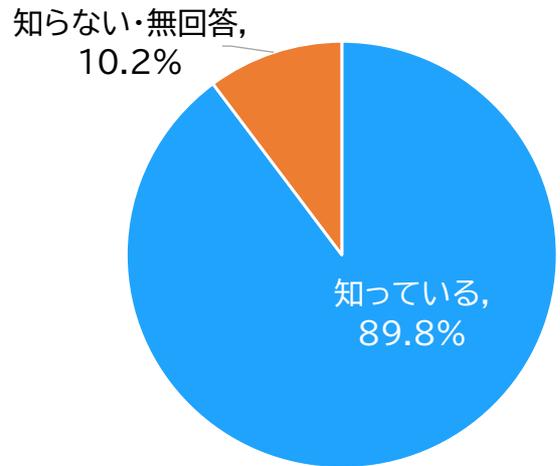


〇市が運行する自主運行バスについて

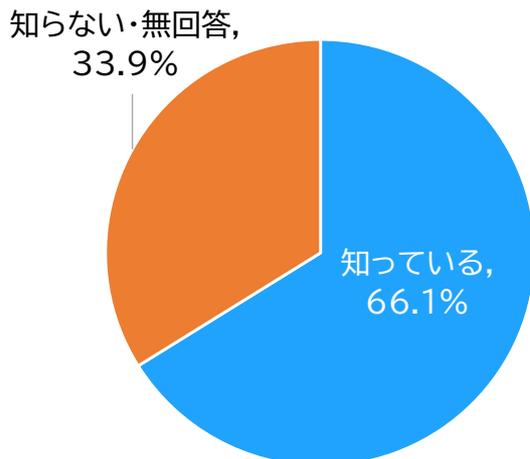
a. 駅南循環大洲小学校線・善左衛門線
対象地区：高洲・大洲・青島地区 (n=708)



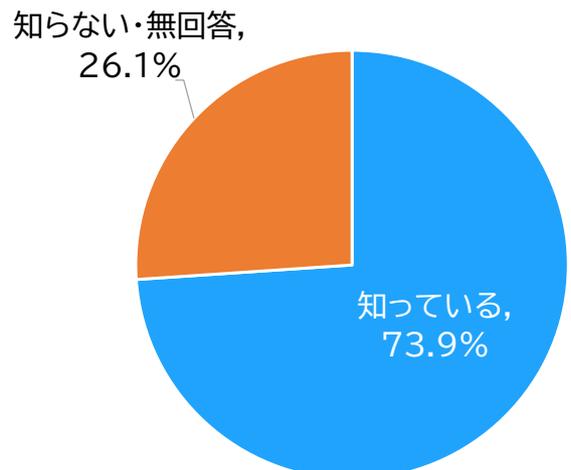
b. 藤枝駅ゆらく線
対象地区：瀬戸谷、稲葉地区 (n=49)



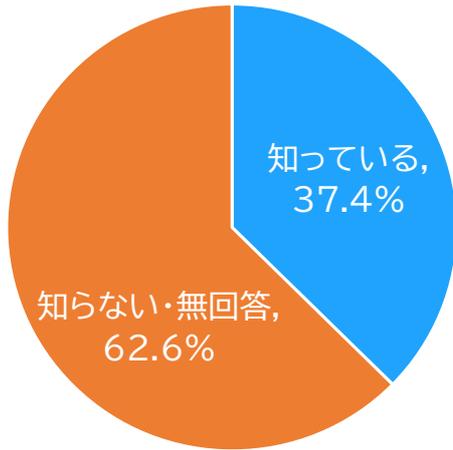
c. 朝比奈線
対象地区：岡部地区 (n=121)



d. 大久保上滝沢線
対象地区：瀬戸谷地区 (n=23)

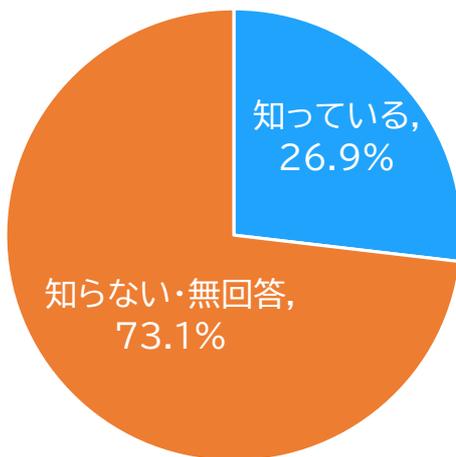


e. 富士山静岡空港アクセスバス
対象地区：市内全地区 (n=1492)

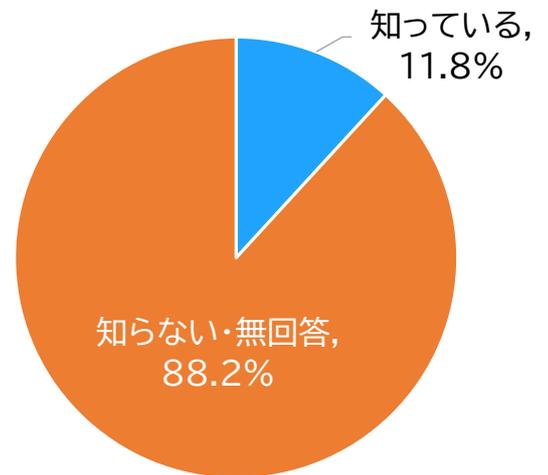


〇市が運行する乗合タクシーについて

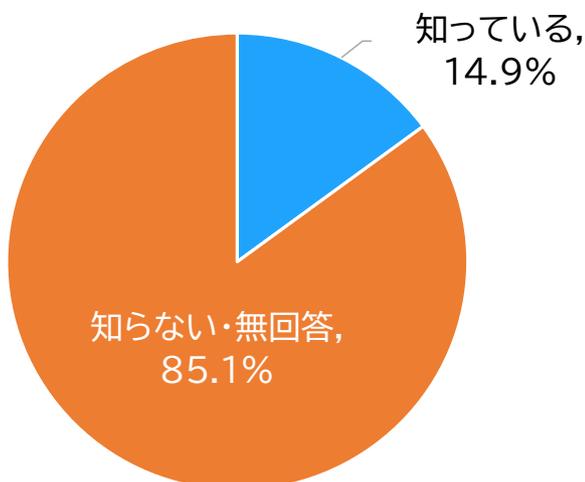
a. 藤岡地区デマンドタクシー
対象地区：運行区域内の地区 (n=67)



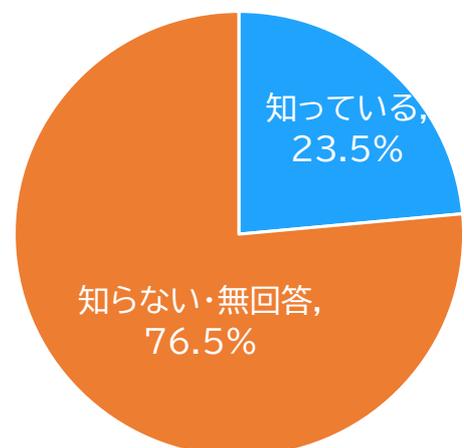
b. バス停型乗合タクシー「藤枝駅広幡線」
対象地区：広幡、西益津、青島、岡部地区 (n=678)



c. バス停型乗合タクシー「藤枝駅光洋台線」
対象地区：青島 (n=382)



d. バス停型乗合タクシー「五十海市立総合病院線」
対象地区：稲葉、藤枝、葉梨 (n=463)

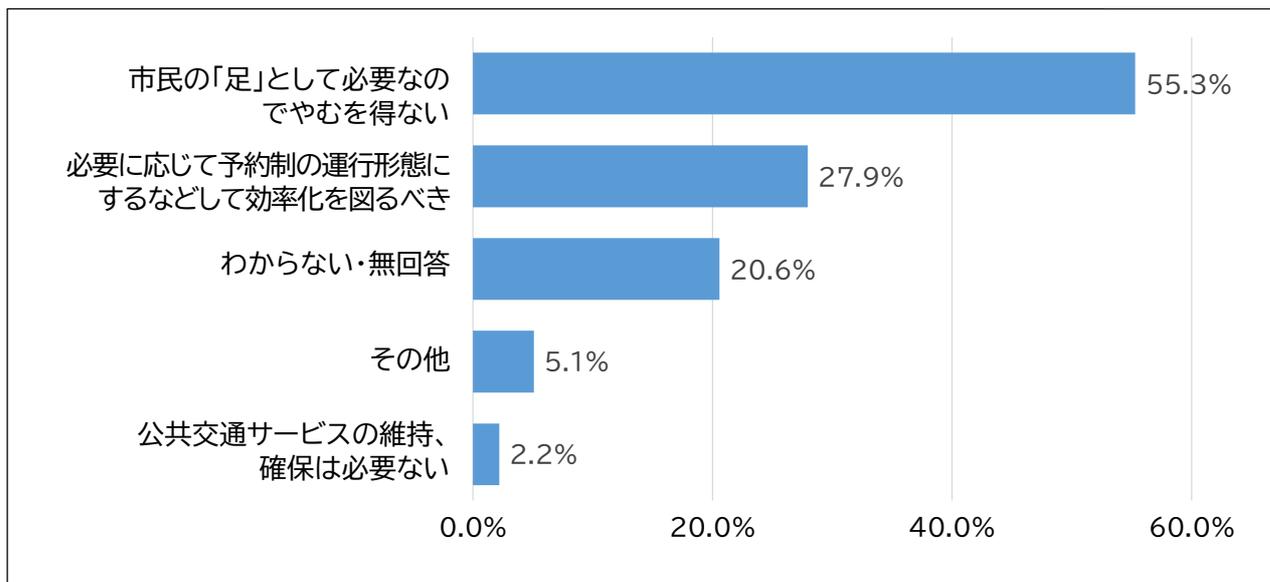


■「地域交通に関する市民アンケート」から見てきた公共交通に対する公的負担への認識

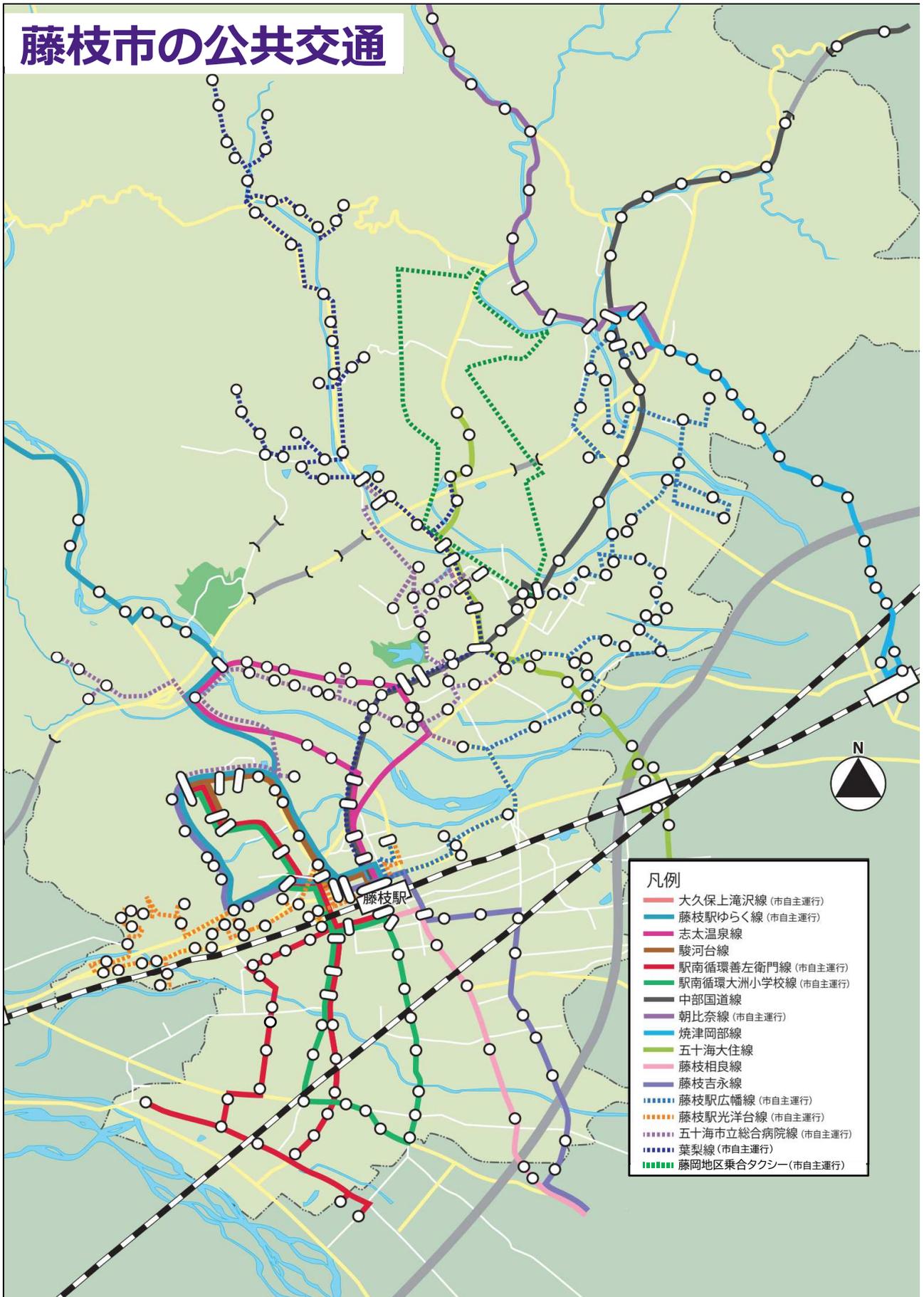
Q 市ではバスの維持のために毎年約2億円を支出しています。この取組についてどう思いますか。

(複数回答)

n=1492



藤枝市の公共交通



エ タクシー…地域内交通・葉の交通（解説 19）

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。日中の高齢者の地域内等の移動手段として重要な役割を果たしています。

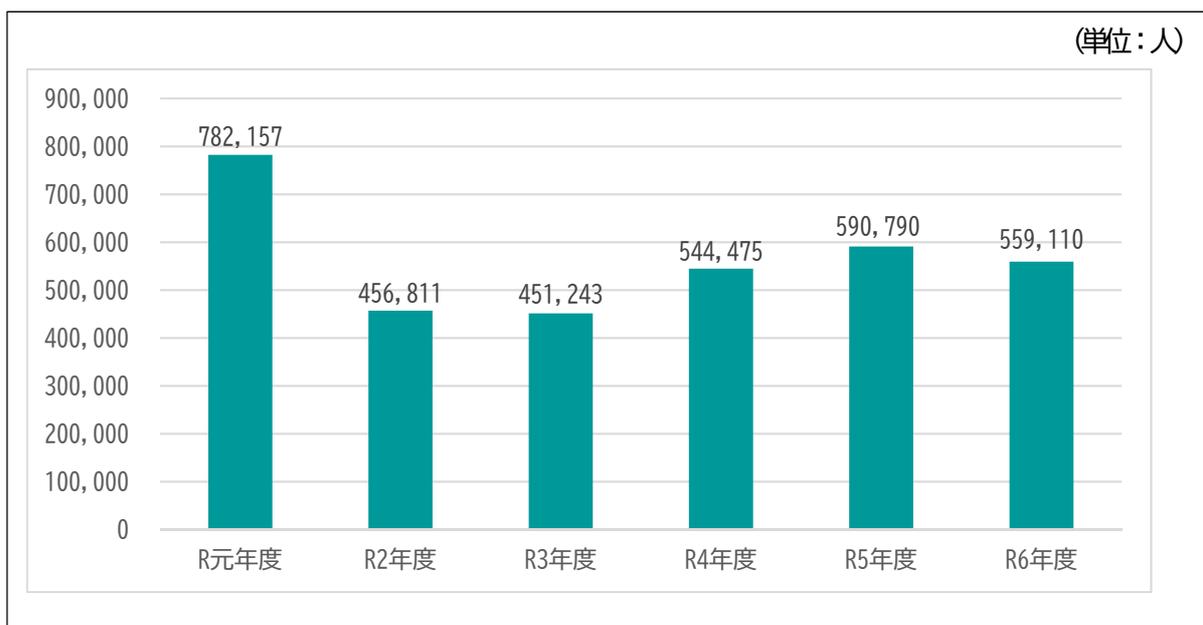
コロナ禍で激減した利用者数は、一定の回復が見られましたが、夜間の利用は伸び悩んでいます。

■市内に事業所を有するタクシー事業者（R7年4月1日現在） （単位：台）

事業者名	車両				
	特大	大型	普通	福祉	UD
丸新交通(株)	—	—	36	—	—
藤枝タクシー(株)	—	—	50	—	—
志太交通(株)	1	—	33	1	3
静鉄タクシー(株)	—	—	32	—	2

出典：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

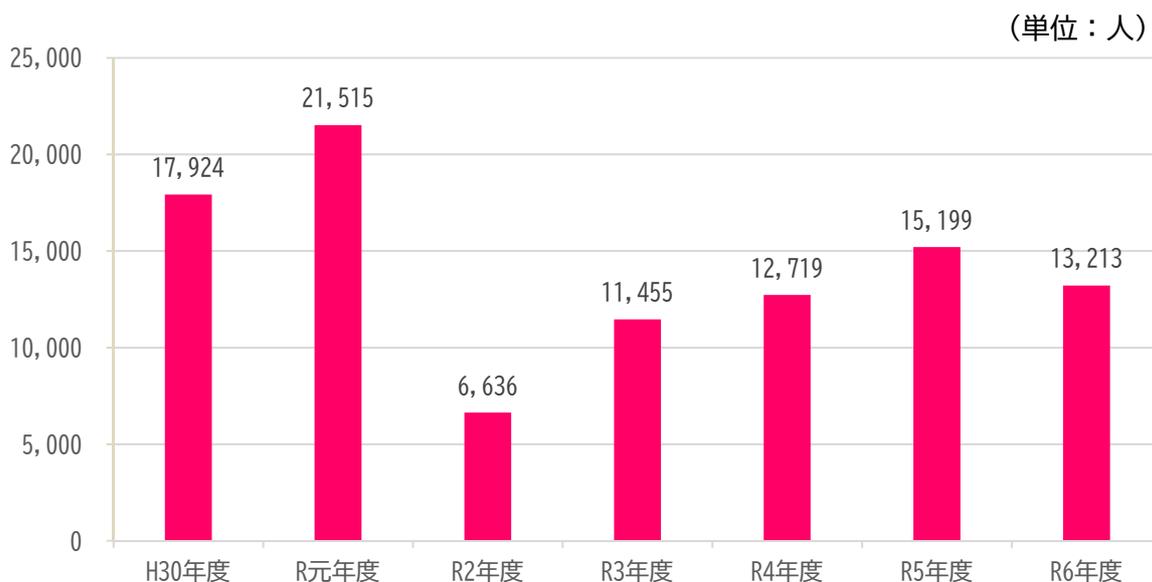
オ 広域移動のためのネットワーク…広域都市間交通

(ア) 藤枝市富士山静岡空港アクセスバス

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6便JR藤枝駅へ1日6便運行しており、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。コロナ禍で利用者が激減し、その後回復基調にあります。いわゆる「2024年問題（解説23）」の影響で令和6年3月から1便減便を余儀なくされましたが、空港への国際線の就航の増加により利用者の増加が期待されます。

■藤枝市富士山静岡空港バスの利用者数の推移



出典：都市建設部地域交通課

■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

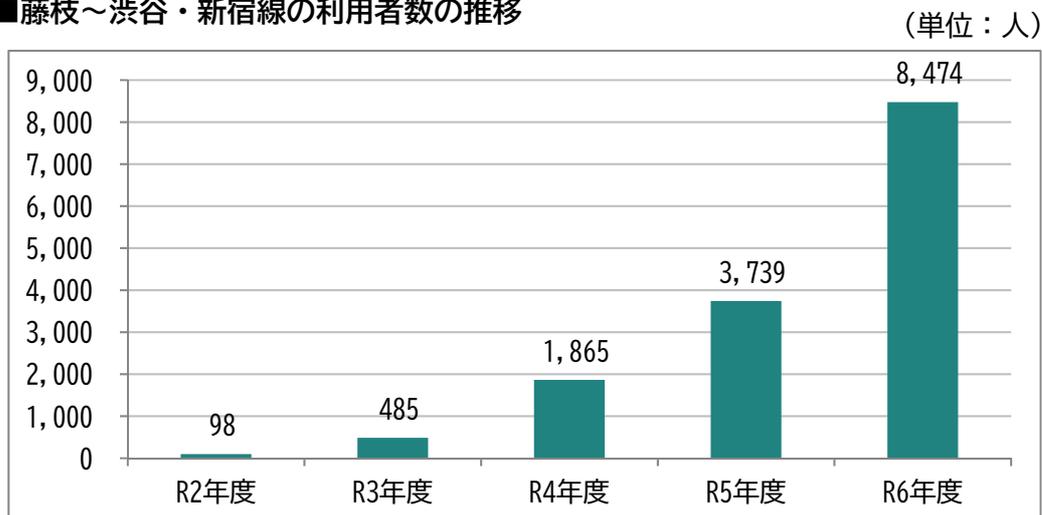
(1) 高速バス

藤枝市内では、藤枝駅南口を起点に県域をまたぐ長距離の公共交通が民間事業者により2路線運行されています。

高速バス「藤枝～渋谷・新宿線（旧藤枝渋谷線）」は、令和7年10月から「バスタ新宿」まで延伸し、JR 藤枝駅から渋谷駅・バスタ新宿間を1日2往復、所要時間約3時間30分で運行しています。

夜行高速バス「藤枝・焼津・静岡～「東京ディズニーリゾート®」線」は、1日1往復で JR 藤枝駅から羽田空港を経由し東京ディズニーリゾート®までを運行しています。広域都市間交通として、高速バスの充実が本市の都市機能の向上に寄与しています。

■藤枝～渋谷・新宿線の利用者数の推移



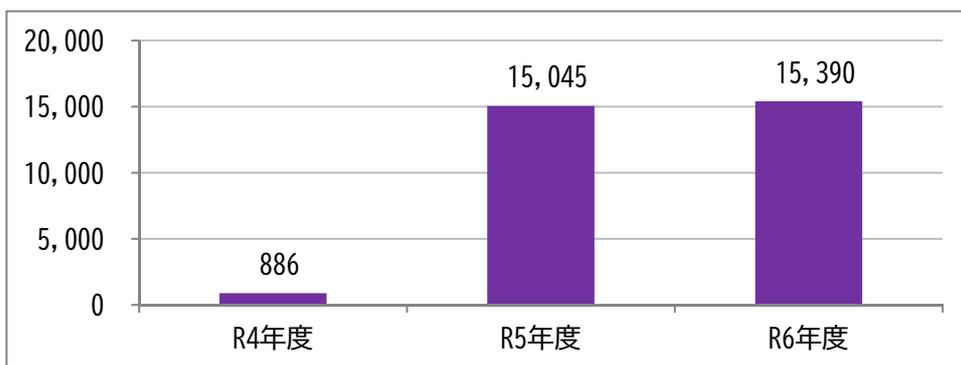
※R2 から R4 までには一部運休期間有。R6 年 5 月までは相良渋谷線。R7 年 9 月までは藤枝渋谷線。
資料提供：しずてつジャストライン(株)

■藤枝～渋谷・新宿線の概要

路線名	ルート	所要時間	事業者名
藤枝～渋谷・新宿線	JR 藤枝駅～東京渋谷～バスタ新宿	約3時間 30分	しずてつジャストライン(株) 東急バス(株)

■藤枝・焼津・静岡～「東京ディズニーリゾート®」線の利用者数の推移

(単位：人)



※R5年3月から運行開始

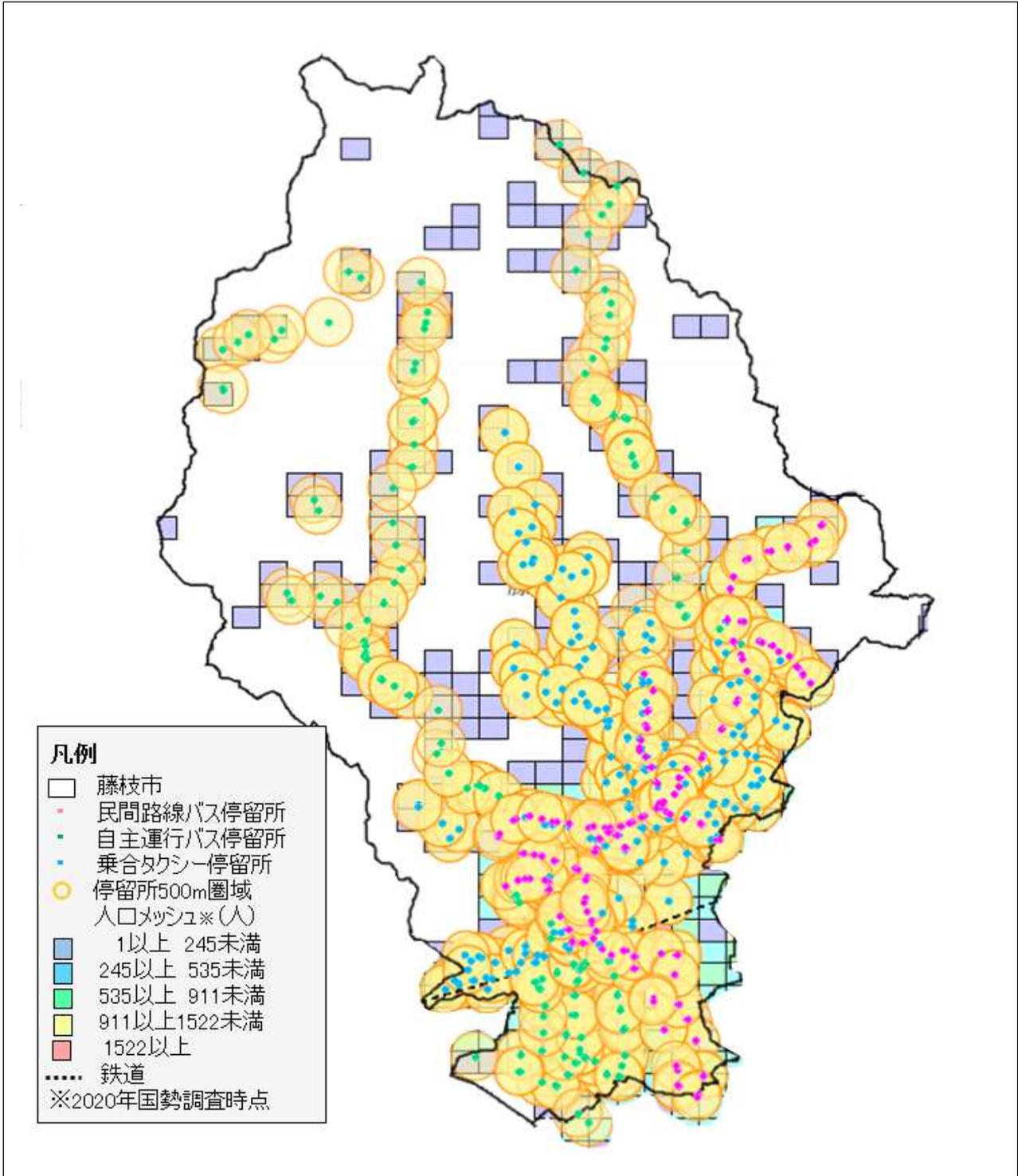
資料提供：しずてつジャストライン(株)

■藤枝・焼津・静岡～「東京ディズニーリゾート®」線の概要

路線名	ルート	所要時間	事業者名
藤枝・焼津・静岡～ 「東京ディズニー リゾート®」線	JR 藤枝駅～羽田空港 ～「東京ディズニーリゾート®」	約7時間	しずてつジャストライン(株)

公共交通利用圏域図

停留所から半径 500 メートルを超える市民が居住している地域を「交通空白地域」とみなした場合、本市においてはほとんどの地域がカバーされていますが、一方、中山間地域等の一部でカバーできていない「交通空白地域」があります。「交通空白地域」解消の課題があった葉梨地区では、地域住民と協議を行い、路線バスからバス停型乗合タクシーに転換してこの問題を解消した経過があります。今後も地域住民との協議を行い、様々な手法で「交通空白地域」の解消を行っていく必要があります。



カ シェアモビリティ…葉の交通（解説 19）

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、シェアサイクル事業を平成30年3月に開始しました。令和7年10月現在、自転車73台・ステーション27箇所を展開しています。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。こうしたいわゆる「シェアモビリティ」を公共交通と組み合わせながら活用することで、マイカーに頼らない移動が可能になることが期待できます。



■街なかシェアサイクル利用状況

	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
自転車数（台）	45	45	50	50	65	70
ステーション数（箇所）	16	17	19	20	21	24
ラック数（基）	84	95	102	116	127	141
年間延べ利用者数（人）	4,729	8,747	13,375	19,235	24,008	26,074

出典：(株)まちづくり藤枝

キ 介護タクシー（解説 20）

要介護状態の人の通院等のための移動手段として重要な役割を担っています。本市では、介護保険サービスの訪問介護事業者2事業者が、訪問介護サービスと併せて介護タクシーのサービスを実施しており、このサービスの貴重な担い手となっています。また、市外の事業者も本市をこのサービスの提供区域としており、サービスの担い手となっています。

ク 移動支援サービス

本市では、団塊の世代の人たちが75歳になるいわゆる「2025年問題」を見据え、平成29年度に住民や福祉分野と協議・連携するための「高齢者移動支援研究会」を立ち上げました。高齢者の「足」の課題を共通認識にし、対応策を協議して、地域住民や法人と連携することで、様々な移動支援サービスの創出を行い、重層的な移動支援サービスの提供体制を構築してきました。

(7) 地域支え合い出かけっ CAR サービス事業

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サービス「地域支え合い出かけっ CAR サービス事業（以下「出かけっ CAR サービス」）」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、高齢者の移動支援サービス（出かけっ CAR サービス）を行おうとする地域に対し、市が藤枝市社会福祉協議会に委託して実施のバックアップをする支援制度です。各地区社会福祉協議会が主体となり、市社協が保有する車両を提供し、地域の運転ボランティアによって運行しています。

現在では、西益津地区に加え葉梨地区、瀬戸谷地区、大洲地区、高洲地区、藤枝地区の6地区で、地域を思う熱意ある住民の地域福祉活動として運行を開始し、高齢者の生活に必要な生活の「足」として重要な役割を果たしています。



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 サービスは、運転者講習の義務付けや年齢制限、運行管理の設置など市で一定の基準を設けて実施して利用者の安全性を重視した運営を行うようにしています。一方で、運転手の高齢化も進んでおり、運転手人材の確保をしていく必要があります。

■出かけっ CAR サービスの運行状況

実施地区	運行開始	延べ利用者数（人）			運行形態
		R 4年度	R 5年度	R 6年度	
西益津地区	R 元. 6. 28	1, 370	1, 871	2, 241	共助版ライドシェア 公共ライドシェア（福祉有償運送）
葉梨地区	R 元. 10. 1	362	475	753	共助版ライドシェア
瀬戸谷地区	R 元. 11. 5	218	303	462	公共ライドシェア（福祉有償運送）
大洲地区	R2. 10. 1	816	804	792	共助版ライドシェア
高洲地区	R3. 3. 2	600	652	646	共助版ライドシェア
藤枝地区	R5. 6. 1	—	441	949	共助版ライドシェア

出典：健康福祉部地域包括ケア推進課・都市建設部地域交通課



出かけっ CAR サービスを利用して通院する様子

(イ) ふじえだ^{あし}足すと号運行事業

高齢者等がふれあいサロン（解説 24）などの通いの場に行くための交通手段の課題を解決するために、通いの場を運営する団体と連携し、市が実施主体となり、市が保有する車両（ふじえだ足すと号）を使用して利用者の送迎を行っています。送迎の対象は、自ら車を運転するなどして移動できない人とし、道路運送法による許可や登録が不要な運送形態のいわゆる「共助版ライドシェア」で、ガソリン代の実費を団体から収受して運行しています。

■足すと号の運行状況

	R 4年度	R 5年度	R 6年度
利用登録団体数 （累計）	25	31	35
運行便数 （往復/回）	163	286	316
延べ利用団体数	128	205	228
延べ利用者数 （人）	895	1, 791	2, 092



出典：都市建設部地域交通課

(ウ) 要介護者等通院送迎サービス「おちゃまるタクシー」

要介護者の通院のための移動手段である「介護タクシー（解説 20）」の供給量不足を解決するために、社会福祉法人が実施主体となり地域と連携した公共ライドシェア（福祉有償運送）の移動支援サービスについて、市と社会福祉法人（富水会、三愛会）が協調して仕組みづくりを行い、令和 7 年 2 月から運行を開始しました。運行の際は、各法人が保有する車両を活用し、出かけっ CAR サービスのボランティアなどの地域から公募したサポーターが、車両の運転や利用者の乗降支援を行っています。

■おちゃまるタクシーの運行状況

	R 6 年度	R 7 年度（見込）
運行団体数	2	2
利用登録者数 （累計/人）	13	38
運行回数 （片道/回）	11	165



出典：都市建設部地域交通課

(I) 交通空白地域等通院支援事業

公共交通やタクシーの利用が難しく、自ら運転して通院できない人を対象に、医療機関等が自家用車で通院送迎を行うサービスの経費（車両の維持管理費）に対し、市が補助金を交付する支援を行い、通院手段の確保を行っています。

■補助金交付状況及び運行状況

	R 5 年度	R 6 年度
補助金交付法人数	3	4
利用者数（人）	74	99
延べ利用者数（人）	1,034	4,033

出典：都市建設部地域交通課

■地域交通の区分ごとの利用者の分け

区分		利用者
地域交通ネットワーク	公共交通 （広域都市間交通 地域間幹線系統 地域内フィーダー系統 地域内交通 【路線バス、乗合タクシー】）	<ul style="list-style-type: none"> 自分で乗り降りできる人 介助者に乗降支援をしてもらえる人
	葉の交通 【タクシー、シェアサイクル等】	
その他の地域交通	介護タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 要介護者で通院等の際の乗降支援を必要とする人
	移動支援サービス 出かけっCARサービス ふじえだ足すと号 おちゃまるタクシー 交通空白地域等通院支援事業	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通やタクシーの利用が難しい人 ※サービスによって要介護認定の有無など 利用条件あり

(オ) 移動支援サービス確保のための自家用有償旅客運送支援事業と登録事務権限移譲

市では、こうした移動支援サービスが持続可能なものとなるよう、運送の対価を得て人を運ぶことが可能となる道路運送法に基づく登録制の自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の手法を活用した移動支援サービスの創出にも取り組んできました。登録手続の支援や運行経費に係る補助を行う支援制度を設けるとともに、国から登録事務の権限移譲を受け、登録・助言・支援をワンストップで行っています。これにより、出かけ CAR サービスの実施地区のうちの2地区や2法人の要介護者等通院送迎サービスおちまるタクシーなどが自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）により移動支援サービスを行うようになりました。

■藤枝市で運行している自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）（市が主体の者を除く。）

	R4年度	R5年度	R6年度
福祉有償運送実施団体数	0	2	4
交通空白地有償運送実施団体数	1	1	1
延べ利用者数（人）	169	401	744

出典：都市建設部地域交通課

(カ) 移動支援サービスの認知度

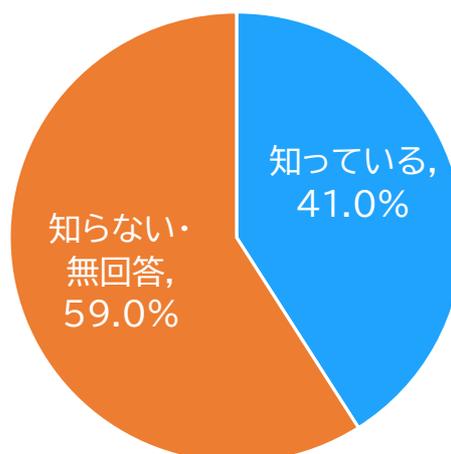
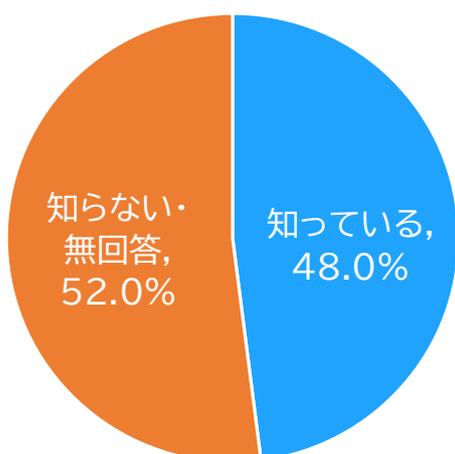
本市では、移動支援サービスの創出を積極的に取り組んだ結果多くの団体や法人による移動支援サービスが活躍している一方、こうしたサービスについて、市民アンケートではあまり認知されていない現状が浮き彫りになりました。

■「地域交通に関する市民アンケート」から見てきた移動支援サービスの認知度

○地域住民や法人等による移動支援サービスについて

- a. 西益津お出かけ支援隊・通院サポート隊
対象地区：西益津地区
対象者年齢：65歳～85歳（n=61）

- b. 葉梨ささえ愛隊
対象地区：葉梨地区
対象者年齢：65歳～85歳（n=77）



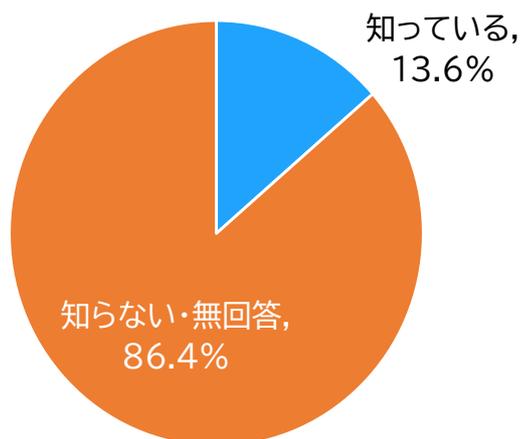
c. ノアの運ぶネ (大洲)
 対象地区：大洲地区
 対象者年齢：65歳～85歳 (n=50)



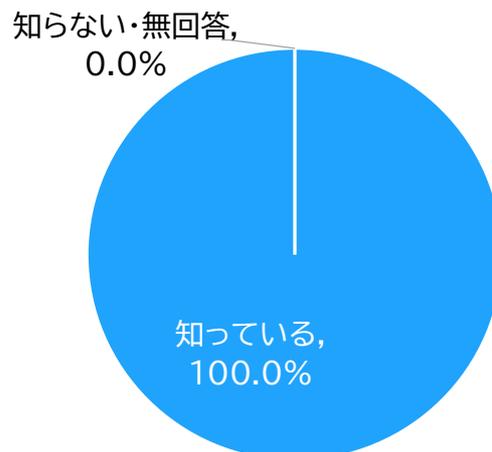
d. 高洲足すとし隊
 対象地区：高洲地区
 対象者年齢：65歳～85歳 (n=143)



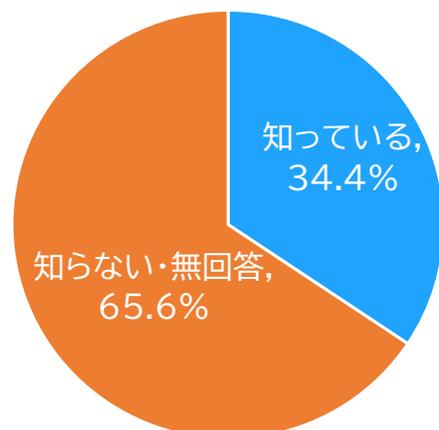
e. 藤枝ふれあい出かけっCAR
 対象地区：藤枝地区
 対象者年齢：65歳～85歳 (n=144)



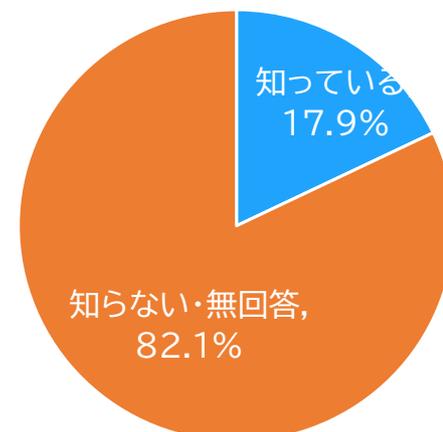
f. 瀬戸谷買援隊
 対象地区：瀬戸谷地区
 対象者年齢：65歳～85歳 (n=17)



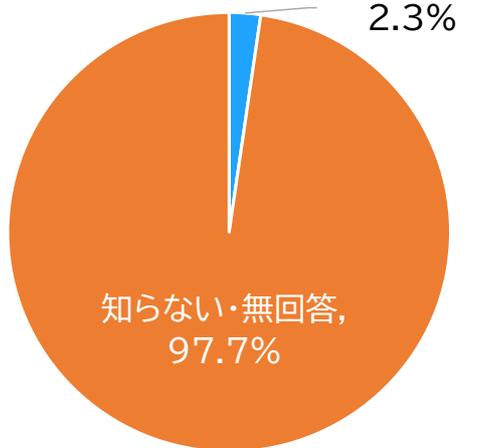
g. 広幡地区社協・きらら藤枝
 送迎付き買い物ツアー
 対象地区：広幡地区
 対象者年齢：65歳～85歳 (n=35)



h. 岡部地区社協・亀寿の郷
 岡部おでかけ助け愛隊
 対象地区：岡部地区
 対象者年齢：65歳～85歳 (n=83)



i. ふじえだ足すと号
 対象地区：市内全地区
 対象者年齢：65歳～85歳（n=813）



j. 要介護者等通院送迎サービス
 「おちやまるタクシー」
 対象地区：市内全地区
 対象者年齢：65歳～85歳（n=813）



④ 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1号線、国道1号線が通り、さらに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、新東名高速道路の藤枝岡部インターチェンジの設置により、東海道ベルト地帯の東西交通の要衝となっています。

また、国道1号藤枝バイパス（広幡IC～野田IC間）の4車線化や志太中央幹線の整備が進められており、さらなる道路交通の利便性向上が期待されています。

⑤ 観光と交通

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。こうしたイベント時には、臨時シャトルバスなどを活用したイベント輸送を実施しています。そのような中「2024年問題（解説23）」により、交通事業者の運転手不足の課題もあるため、輸送手段の確保が喫緊の課題となっています。

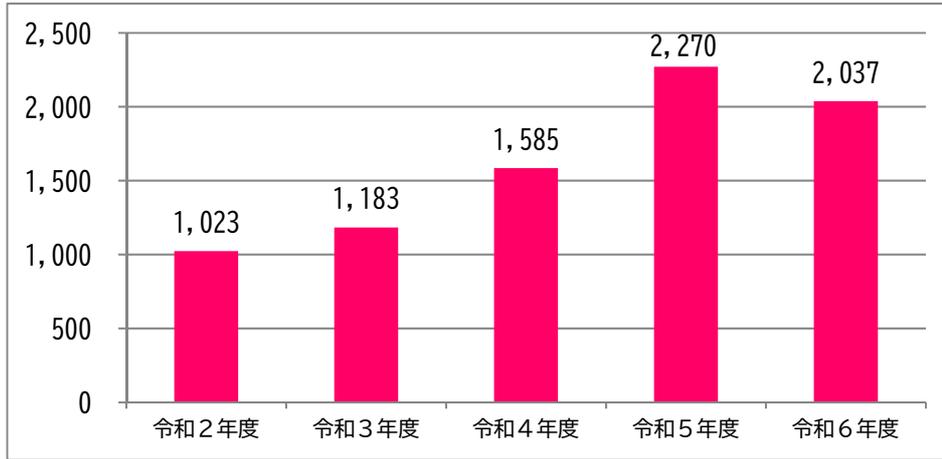


また、常設の誘客施設としては、中山間地域活性化施設として、瀬戸谷地区のおれっぴが久保（キャンプ場・グラススキー場）や、令和8年3月に新たにオープンした道の駅ゆとりえせとや、朝比奈地域の玉露の里が中山間地域の特色を活かした運営を行っています。さらに、岡部地区の旧東海道の大旅籠柏屋や、立地適正化計画において文化交流拠点（解説25）と位置付けている藤枝地区の旧宿場周辺は「旧市街地」として再整備を進めており、蓮華寺池公園はその核として多くの人々に親しまれています。

市内には、200万人以上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。また、Jリーグの藤枝MYFCのホームタウンであり、ホームゲームではサッカー観戦者が市内外から訪れることから、このような来訪者に市内への回遊を促す「スポーツツーリズムプロジェクト」を展開しています。こうした動きに伴い、市内を回遊するための移動手段が求められます。

■観光交流客数の推移

(単位：千人)



資料提供：スポーツ文化観光部観光交流政策課

⑥ まちづくりと市内拠点へのアクセス

本市では、都市機能（解説 26）を集積し、または誘導する区域、いわゆる「都市機能誘導区域」を、藤枝市立地適正化計画において位置付けています。このうち、JR 藤枝駅周辺を中心市街地（解説 27）は都市拠点（解説 1）、市役所及び旧市街地周辺は文化交流拠点（解説 25）としています。

JR 藤枝駅周辺は、内閣総理大臣認定の中心市街地活性化基本計画に基づく施策を平成 20 年度から展開し、官民連携による開発を推進し、この地域の人口増加につながっています。また、旧東海道の藤枝宿周辺は「旧市街地」として再生を促し、新たな魅力を創出することで、回遊を促進しています。こうした拠点に加え、本市の主要な施設となっている藤枝市立総合病院へのアクセスは、市民にとって必要不可欠であり、公共交通を利用してアクセスできることが必須であるといえます。

下表の人流解析の結果から、JR 藤枝駅周辺や旧市街地、藤枝市立総合病院、総合運動公園・蓮華寺池公園など主要施設へは、市内居住者の利用が多いことがわかります。駅周辺では中心市街地からの来訪が高密度で、病院は周辺住宅地からの利用が顕著です。市内居住者のほかにも、島田市・焼津市・榛原郡吉田町など近隣市町に加え、静岡市各区や首都圏・中京圏など県外からの来訪も一定規模で確認されています。

本市では、こうした各拠点への移動需要の対応策としてバス停型乗合タクシーを活用し、公共交通ネットワークを拡充してきました。今後も市内の各地区から都市拠点や主要施設へのアクセス向上のため、交通結節点（解説 18）を増やし、乗継環境の向上を図ります。また、地区交流センターなどの地区の交流拠点の全てに自主運行バスまたはバス停型乗合タクシーの停留所を設置しており、アクセスを可能にしています。

一方、市民アンケートの結果からも明らかになりましたが、公共交通の認知度は、中山間地域等を除き高いとは言えない状況で、アクセスの利便性についても認識されていないことや、公共交通を利用しない人にとって乗り継ぎに対する抵抗感があるのが現状です。

【市内主要施設の人流解析結果(滞在者の居住地)】

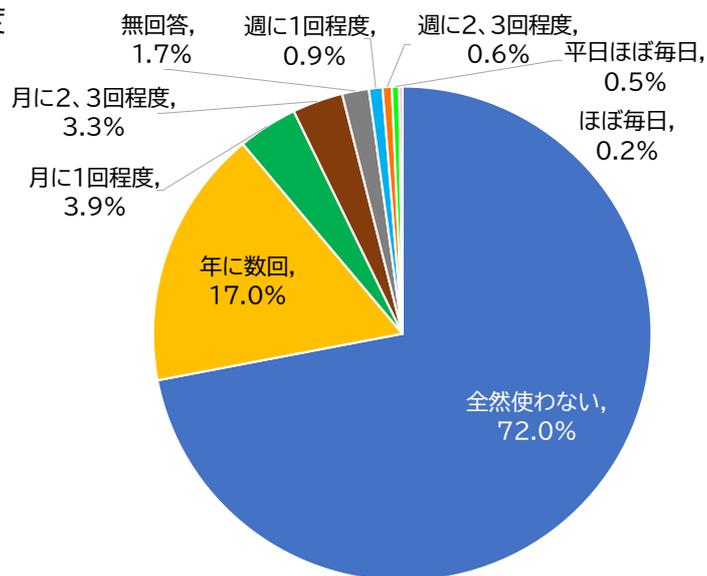
総合運動公園		蓮華寺池公園		藤枝駅		Bivi藤枝		藤枝市立総合病院	
市区町村名	人数	市区町村名	人数	市区町村名	人数	市区町村名	人数	市区町村名	人数
藤枝市	37,100	藤枝市	72,585	藤枝市	48,406	藤枝市	32,904	藤枝市	54,567
焼津市	5,955	焼津市	20,492	焼津市	7,940	島田市	15,591	焼津市	11,913
島田市	3,548	島田市	14,612	島田市	7,331	焼津市	13,233	島田市	8,536
静岡市清水区	1,790	静岡市駿河区	13,693	静岡市駿河区	5,964	榛原郡吉田町	2,551	牧之原市	3,296
静岡市駿河区	1,734	静岡市葵区	12,039	静岡市葵区	3,372	牧之原市	1,757	榛原郡吉田町	2,609
静岡市葵区	1,706	静岡市清水区	8,578	静岡市清水区	3,241	静岡市駿河区	1,280	静岡市駿河区	1,596
牧之原市	909	牧之原市	3,384	菊川市	2,529	静岡市葵区	891	静岡市葵区	1,427
菊川市	784	掛川市	3,169	榛原郡吉田町	1,310	菊川市	478	菊川市	694
その他県内市町	4,945	その他県内市町	22,315	その他県内市町	4,666	その他県内市町	2,733	その他県内市町	2,295
県外	6,513	県外	11,694	県外	9,480	県外	1,652	県外	2,386
合計	64,984	合計	182,561	合計	94,239	合計	73,070	合計	89,319

※令和7年4月1日～6月30日の間、各施設内に15分以上滞在した人の推計値

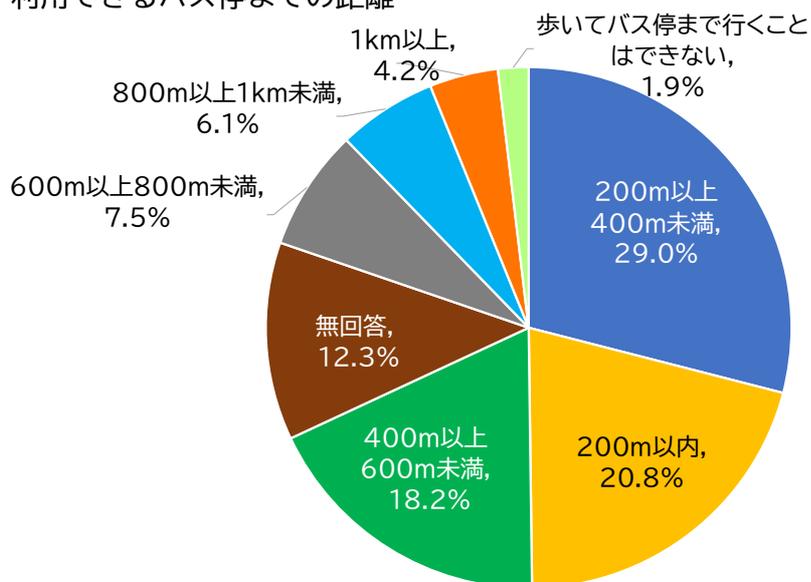
■「地域交通に関する市民アンケート」から見てきた市内公共交通、移動支援サービスの利用頻度とニーズ

※小数点第2位以下の四捨五入により、合計が100.0%とならない場合があります。

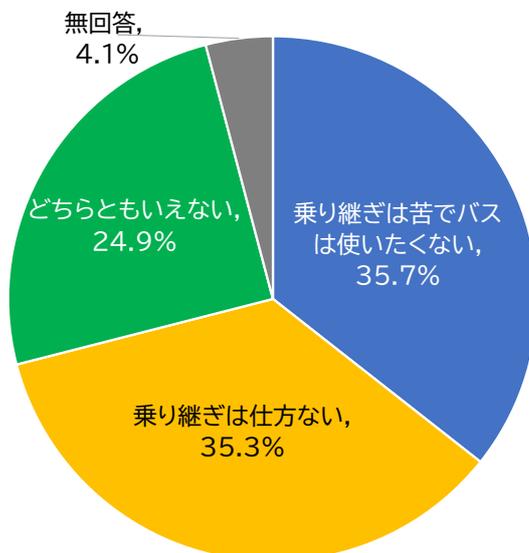
a. 利用頻度



b. 利用できるバス停までの距離

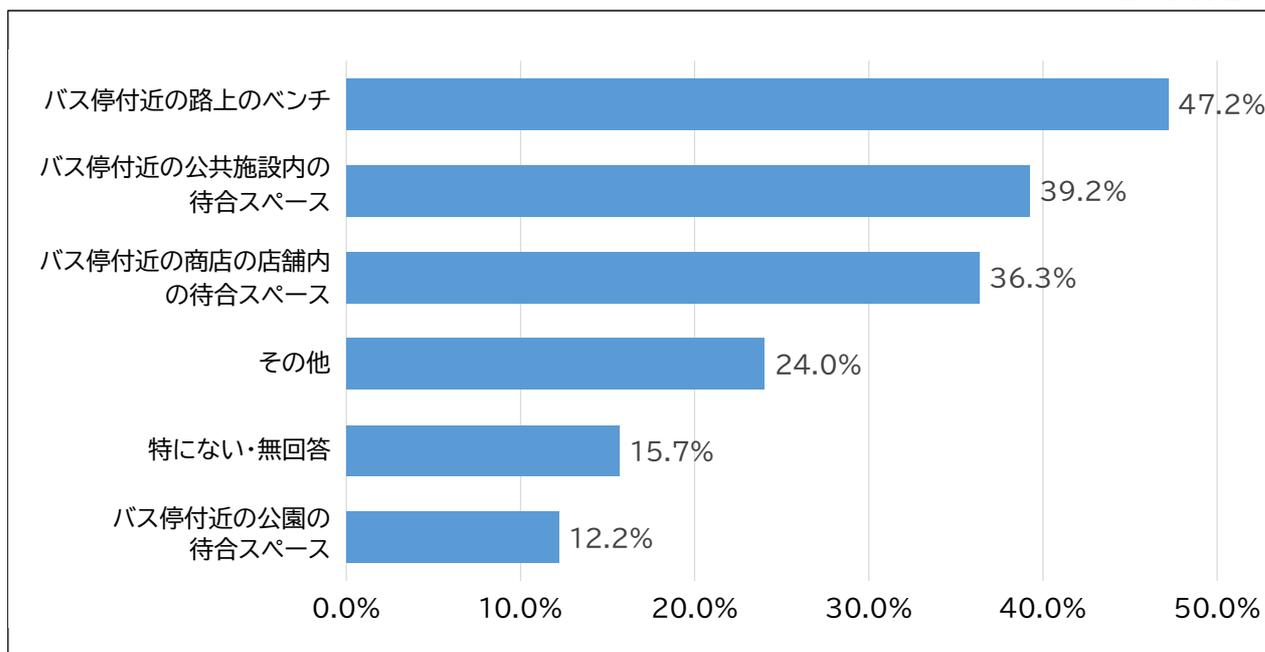


c. 乗り継ぎについて感じる事



d. 乗り継ぎのために「あったらいいな」と思うもの（複数回答）

n=1492



(3) マイカーに依存した移動

市民の外出の際における移動手段は、大多数がマイカーに依存している状況です。市民アンケートでは、外出時の移動手段としてはマイカーとの回答が83.0%を占め、一方、バスが16.8%、乗合タクシーが1.4%にとどまっており、マイカー依存の移動が主流となっています。こうしたことから、JR藤枝駅周辺や主要な幹線道路などで慢性的な渋滞が生じています。

また、外出時の交通手段についてマイカーに依存していることで、高齢になったときの移動手段についても不安が生じる人も多いのが現状です。高齢ドライバーによる交通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ていることもあり、免許返納者の数も伸びています。

一方、加齢とともに自ら運転ができなくなったときの交通手段について、路線バスなどの公共交通を選択肢としていない傾向がうかがわれます。そのため、前述の市民アンケート結果のとおり公共交通の認知度が低く、いざ運転ができなくなったときに移動手段を失うことが危惧されます。

■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 (人)(※1)	返納者数(人) (※2)	内訳		高齢者 免許返納 比率(%)	交通事故 発生件数 (件)	内訳	
			うち高齢者数 (65歳～)(人)				うち高齢者数 (65歳～)(人)	比率(%)
R2年	101,181	830	813		1.9	829	212	25.6
R3年	101,067	802	781		1.9	669	158	23.6
R4年	100,607	754	738		1.7	597	125	20.9
R5年	100,272	677	663		1.6	630	166	26.4
R6年	99,733	782	769		1.8	522	130	24.9

出典：人口…市民協働部市民課

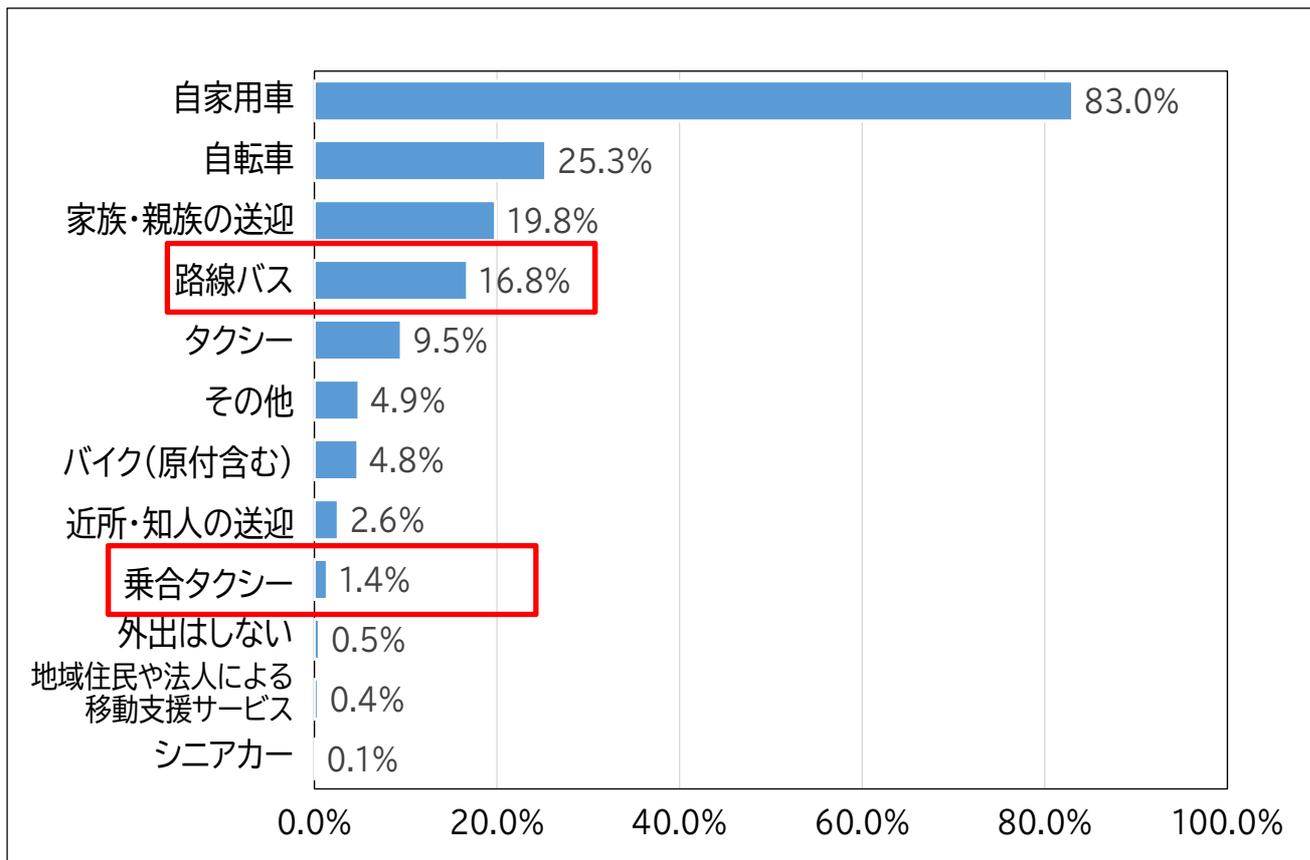
(※1)免許保有数…交通年鑑 静岡県警察本部

(※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】

■ 「地域交通に関する市民アンケート」から見てきた市民の外出の際の移動手段（複数回答）
n=1492



■市内県道における主な渋滞箇所



番号	路線名	区間名	渋滞箇所
1	(主) 焼津森線	焼津市八楠付近～藤枝市仮宿付近	バイパス交差点、旧国1交差点 国道150号交差点
2	国道1号藤枝バイパス	藤枝市仮宿付近～島田市東光寺付近	広幡IC、藪田東IC 藪田西IC、谷稲葉IC
3	(一) 島田岡部線(旧国道1号)	藤枝市大手付近～藤枝市水上東付近	大手、岡出山、志太、水上東交差点
4	(一) 伊久美藤枝線	藤枝市岡出山付近～藤枝市築地付近	岡出山、築地交差点
5	(主) 藤枝大井川線	藤枝市志太付近～藤枝市田沼付近	志太、田沼地下道北、小川青島線 高洲和田線

出典：令和5年度 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

(4) 交通事業者の現状

本市では、路線バスや高速バスを運行するしずてつジャストライン(株)の営業所が立地し、この営業所を拠点として路線バス網が形成されています。本市を起点とした路線として、生活路線を7路線、高速バスを2路線運行しており、主要な公共交通ネットワークの形成を担っています。また、同社及び他の2社が市自主運行バスを受託して運行しています。

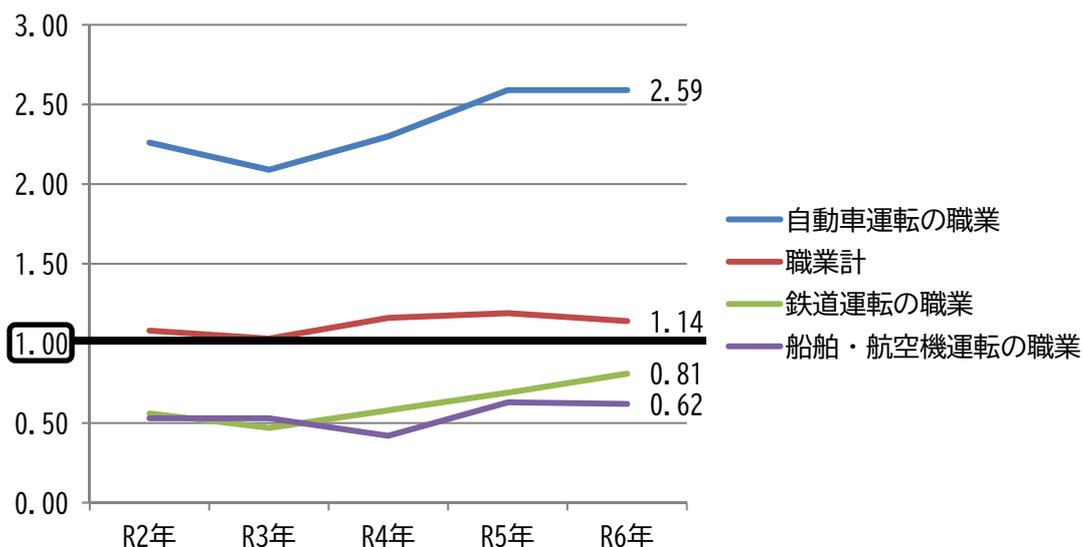
市内に営業所を設けてタクシーを運行している事業者は4社で、うち3社は本市自主運行の乗合タクシーの運行を受託しています。

路線バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い大幅に落ち込み、その後回復傾向に向かっていましたが、運輸業における労働規制の強化に伴う乗務員不足、いわゆる「2024年問題（解説23）」により減便を行い、輸送量は再び減少に転じました。

生産年齢人口（解説15）の減少、「2024年問題」の影響により、いずれの事業者も乗務員の確保を行うのに苦慮しており、乗務員の高齢化も進んでいます。全国の有効求人倍率（解説28）はバス・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6年度に2.59で求人数が大幅に上回っており、人手不足であることを示しています。自動車運送事業（解説29）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。今後さらに労働力不足に繋がる可能性があります。

また、バス事業者の乗務員確保のための処遇改善による人件費の高騰は進み、民間路線バスに対する市の補助額や自主運行バスの委託料は増加傾向にあります。同様に、タクシー事業者における運賃の改定に伴い、乗合タクシーの運行経費も上昇しています。

■有効求人倍率（全国）の推移 (単位：倍)



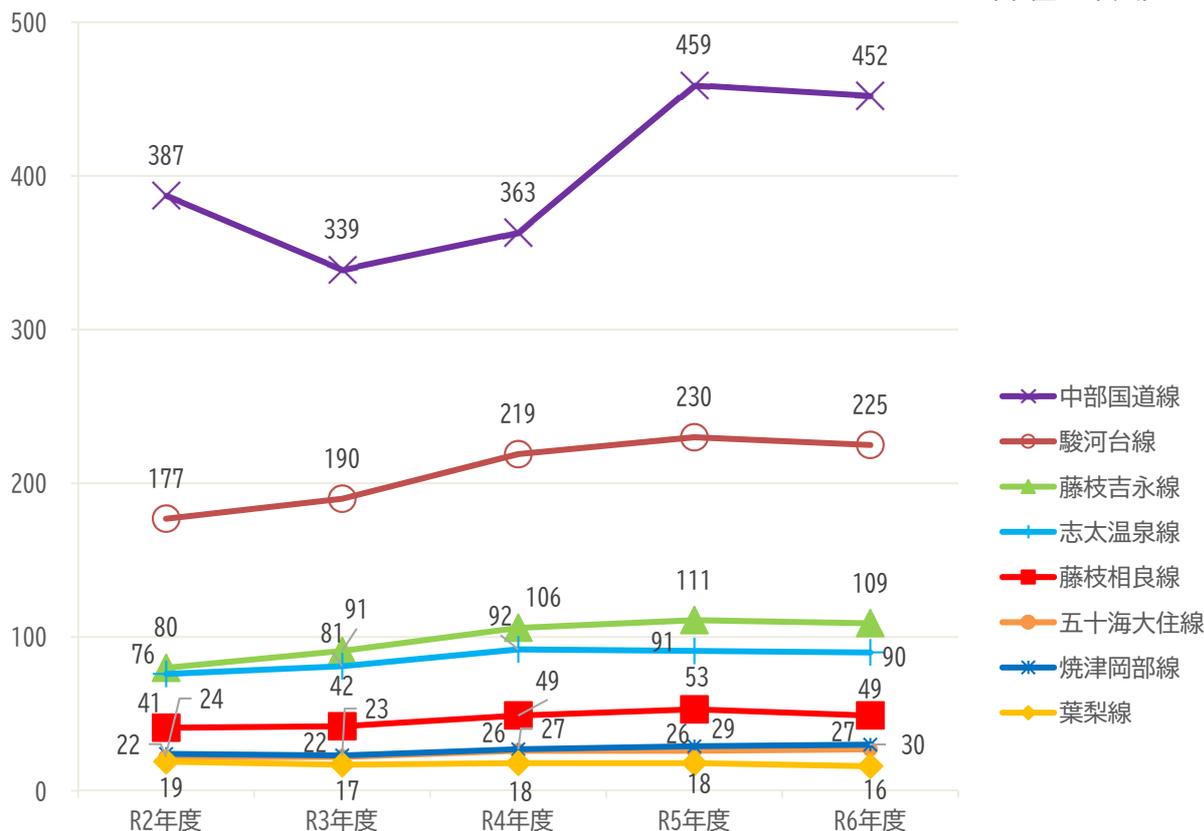
※バス・タクシー乗務員は、「自動車運転」の職業に該当

※「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」

■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）

（単位：千人）



資料提供：しずてつジャストライン(株)提供資料から都市建設部地域交通課が算出

■乗務員の平均年齢

バス（全国）

（単位：歳）

R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
51.8	53.0	53.4	53.9	55.3

出典：国土交通省「交通政策白書」

タクシー（全国）

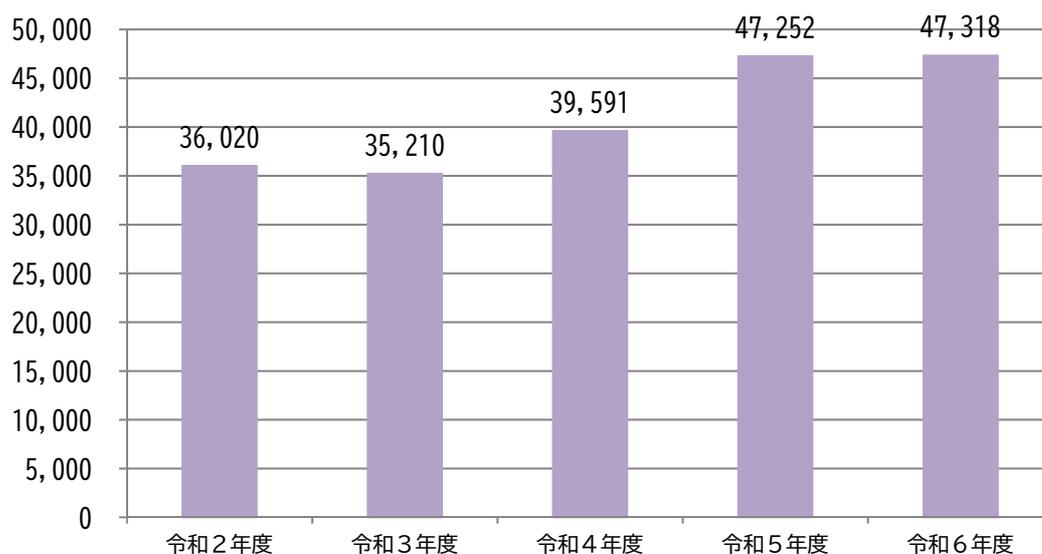
（単位：歳）

R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
59.5	60.7	58.3	59.7	60.5

出典：国土交通省「交通政策白書」

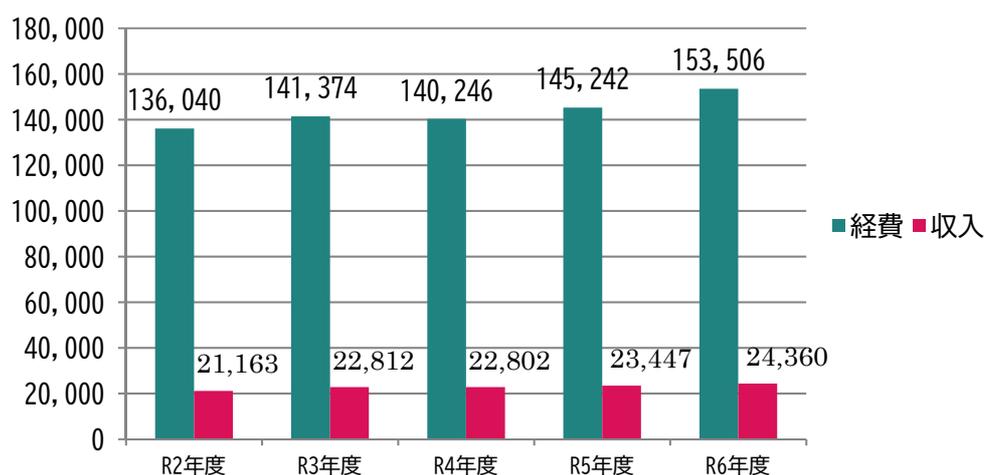
■民間路線バス事業への市負担額の推移

(単位：千円)



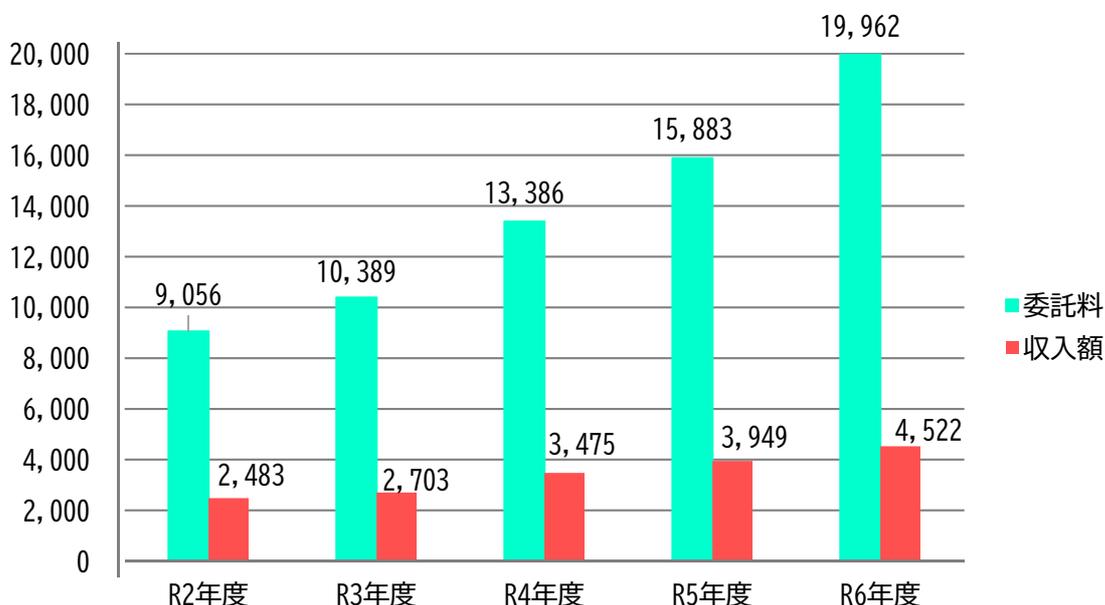
■市自主運行バスの運行経費・収入額の推移 (全体)

(単位：千円)



■乗合タクシーの委託料・収入額の推移 (全体)

(単位：千円)



出典：都市建設部地域交通課

3 地域交通に関する課題

これまで見てきた本市の現状を踏まえ、本計画の期間内において解決に向けて取り組むべき5つの地域交通に関する課題として次のようにまとめ、さらに、課題解決に向けた取組となる施策を整理していきます。

課題1 停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークの整備

○人口構造（解説3）の変化に伴い、高齢化、高齢者のみの世帯の増加が進む中、医療・商業施設等日常生活に必要な場所へのアクセスと、JR藤枝駅周辺を核とした都市拠点（解説1）や市役所・蓮華寺池公園などを含む文化交流拠点（解説25）と地域の中心部である地区拠点（解説30）とを結び、かつ、停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークの維持・確保、充実が必要です。



○地域によって、通勤、通学、通院など公共交通の利用目的が様々です。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生活交通の面と、小中学生のスクールバス（解説21）としての機能を兼ねているなど、地域の特性に応じた公共交通の維持・確保が必要になっています。また、瀬戸谷地区、葉梨地区や朝比奈地域などの中山間地域の小学校では、小規模特認校制度（解説22）があるため、他地区から通学する児童の移動手段の確保が必要です。

○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、まちづくり施策により創出された拠点への公共交通の確保や、結節点の整備による利便性向上が必要です。

○道の駅ゆとりえせとや、玉露の里や蓮華寺池公園、旧東海道の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としての公共交通の維持・確保、利用促進が必要です。

課題2 マイカー以外でもお出かけできる環境の整備



○超高齢社会（解説8）においてもさらなる高齢化が進行しており、高齢者の移動手段の確保が必要で、「バス停まで歩いて行けなかつたり、乗車したりすることが難しい」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も報じられ、市内でも運転免許証の自主返納者が増加している中、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。

○シェアサイクル（解説5）などのいわゆる「シェアモビリティ」を公共交通と組み合わせながら活用することで、マイカーに頼らない移動が可能になることが期待できます。

○公共交通の乗継に対する抵抗感があることから、乗継を少なくしたり、待合時間を少なくするなど抵抗感なく乗継できる環境づくりが求められます。

○公共交通を利用するには、利便性の高いネットワークであることが重要な要素となります。地域間幹線系統、広域都市間交通の維持・確保が大変重要です。

課題3 誰もがお出かけすることを可能にする多様な移動資源の確保

○要介護者の通院等のための移動手段である介護タクシー（解説20）は、市内では訪問介護事業者2者が担っており、供給量は十分とはいえない状況です。現在、公共ライドシェアの福祉有償運送の仕組みを活用し、社会福祉法人が主体となった要介護者等への通院送迎サービス「おちゃまるタクシー」を2法人が実施しています。今後、要介護の方や体が不自由な車いす利用者などのための移動手段として、こうした取組を充実させる必要があります。

○本市では、公共交通によって移動することが難しい人たちのために、出かけっCARサービス支援事業やふじえだ足すと号運行事業、自家用有償旅客運送支援事業、交通空白地域等通院送迎支援事業などにより様々な移動支援サービスを創出し、維持・確保するための取組を行って

ます。今後もこうした取組により、誰もがお出かけすることを可能にする移動資源となるサービスを守り続ける必要があります。

- 立地適正化計画において都市拠点（解説1）として位置づけ、開発、整備を推進している藤枝駅周辺の中心市街地、市役所・旧東海道藤枝宿周辺の旧市街地などへの居住誘導区域などからのアクセスを向上させる必要があります。
- 新たに整備された道の駅ゆとりえせとやなどの観光施設へのアクセスやその周辺の移動手段を拡充し、市内の回遊性を高めるとともに誰もが移動でき、楽しめる環境づくりが必要です。
- 本市では、出かけっCARサービスやふじえだ足すと号運行事業など、公共交通に頼れない人が利用できる移動支援サービスが、地域住民や法人の熱意により充実しています。一方で、これらのサービスの認知度はあまり高くありません。こうしたサービスを必要とする人がしっかりとサービスに接続できるようにするための地域における周知活動が必要です。



課題4 効果的で効率的な公共交通の維持・確保・充実策の実践

- バス利用者の減少、人件費をはじめとした運行経費の増大により、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の公費負担額は増加しています。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です。
- 求人数に対して求職者が少なくなっているバス・タクシー乗務員の雇用情勢は、今後、急速に労働力不足に向かう可能性があり、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るため、運行の効率化に向けた取組が必要です。
- 主要交通結節点（解説18）における待合・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、利用促進策や周知のためのPRが必要です。本市の新たな魅力ある拠点などへアクセスする交通手段として、公共交通が利用されるよう取り組んでいく必要があります。
- 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。

課題5 お出かけを可能にする新たな技術や仕組みの活用

- デジタル技術が目覚ましく進歩する中、安全性や利便性の向上を目的として、移動サービスでの活用が進んでいます。人工知能（AI）の進展や都市のスマート化とも連動し、交通分野での活用に加え、移動せずに用事を済ませることができるようサービスへの活用など、新たな事業展開の可能性を秘めています。今後は、新たな視点や発想から、サービス提供のあり方を検討していく必要があります。
- バス・タクシーの乗務員不足は益々進み、路線を維持することができなくなる可能性があります。また、移動支援サービスの運転ボランティアなども高齢化が進んでおり、人材確保が課題です。現在も安全運転に関する取組を行っていますが、より一層の安全性向上を図るため、運転支援機器の活用や研修体制の整備など、安心して活動できる環境づくりが求められます。先進技術である自動運転技術（解説31）や次世代交通システム（解説9）の導入により、運行の効率化、安全性の確保を行うことで、サービスの維持・確保を図る必要があります。
- 本市でサービスが提供されているシェアサイクル（解説5）のように、手軽に移動できる小型のモビリティが開発されています。こうしたモビリティをシェアモビリティサービスとして活用する効果的な手法の検討も必要です。
- 移動の技術は陸路のみならず空路を手軽に移動できる時代が来ることが期待されています。現在、「空飛ぶクルマ（解説32）」の開発について、各国が競い合っています。こうした新たな移動手段の活用について、継続的に研究していく必要があります。
- 持続可能な社会を目指すためには、環境に配慮した脱炭素社会を見据えた新たな技術の導入について、研究をしていく必要があります。

第3章 計画の基本方針と施策及び事業

前章の本市の現状とそれを踏まえた解決に向けて取り組む地域交通に関する課題について、本章では課題解決に向けた本計画の基本方針及び施策を定め、さらに具体的な事業を体系化して示していきます。

1 基本方針と施策体系

前計画の基本方針「誰もが快適に移動できるまち ふじえだ」を踏まえ、市民や来訪者の移動手段を確保するために目指すまちの姿を見据えた基本方針として、次のように定めます。

～みんなでお出かけでき みんなが笑顔になるまち ふじえだ～
公共交通ネットワークによる「交通空白」の解消と
公共交通に頼れない人への移動支援サービスの確保

「コンパクト＋ネットワーク（解説2）」を基軸としたまちづくりを踏まえ、JR藤枝駅周辺を核とした都市拠点（解説1）や市役所・蓮華寺池公園などを含む文化交流拠点（解説25）と地区の中心部である地区拠点（解説30）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公民連携（解説33）した効率的な公共交通でつなぎます。また、各地区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沿った効率的な運行形態や運行方法により移動の確保・維持・充実を行い、「交通空白」の解消を図り、さらには、公共交通に頼れない人への移動支援サービスを確保することで、「みんなでお出かけでき みんなが笑顔になるまち ふじえだ」の実現を目指します。

さらに、市民、交通事業者、行政など地域交通に関する多様な関係者の連携と適切な役割分担を行う中で、持続可能な地域交通を確保していきます。

【施策体系】

基本方針・ 施策	みんなでお出かけでき みんなが笑顔になるまち ふじえだ 公共交通ネットワークによる「交通空白」の解消と 公共交通に頼れない人への移動支援サービスの確保	
取り組むべき 地域交通の課題		
課題1 停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークの整備	施策1	ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの推進
課題2 マイカーでなくてもお出かけできる環境の整備	施策2	「交通空白」解消策の推進
課題3 誰もがお出かけすることを可能にする多様な移動資源の確保	施策3	公民連携による輸送資源の創出・確保
課題4 効果的で効率的な公共交通の維持・確保・充実策の実践	施策4	地域全体で支える持続可能な公共交通
課題5 お出かけを可能にする新たな技術や仕組みの活用	施策5	次世代交通システムの推進

2 基本方針に基づく施策及び事業

基本方針に基づいた施策の考え方と具体的に取り組んでいく事業は、次のとおりです。

事業の実施に当たっては、実施主体と連携し、計画期間中に随時実施方法を見直しながら効果的に推進していきます。

なお、施策に取り組んでいくうえで、市民、交通事業者をはじめとした地域の法人、行政の役割を踏まえて連携、協働することで効果的に推進していきます。

(1) 市民の役割

市民は、地域住民が移動に関する現状と課題を理解するとともに、自らが公共交通をはじめとした移動サービスを享受し、かつ、移動サービスの支える立場であることを認識します。

(2) 地域の法人の役割

地域の法人は、移動サービスが地域経済活動に必要不可欠であることを認識し、移動サービスの維持・確保を推進します。

また、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、収支改善や人材確保により公共交通の維持・確保を推進します。

(3) 行政の役割

市は、地域交通施策の全体を主体的に計画・推進し、市民の移動を支援する役割を担います。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域交通施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います。

本市の地域交通の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、協働して取り組み、持続可能な地域交通を推進します。



施策1 ふじえだ型コンパクト+ネットワークの推進

本市では、居住誘導区域など市民が生活をする地域と都市拠点（解説1）を公共交通ネットワークでしっかりとつなぐことで、「コンパクト+ネットワーク（解説2）」を実現しています。しかし、高齢化や世帯構成の変化などを背景とした「交通空白」の問題は、停留所まで歩いて行ける距離が加齢とともに短くなることで大きくなります。本市では、本市に暮らし、または訪れる人に寄り添うきめ細かなネットワークを重視する「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」を推進し、発信していきます。具体的には、次のような取組を行うことで、停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークを整備し、マイカーでなくてもお出かけできる環境を整えることで、「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」を推進していきます。

- ノンステップバスは、障害者、高齢者やベビーカーで乳幼児を連れた人などにも乗りやすく、快適な移動の実現に有効です。バス事業者のノンステップバスの導入について促進を図ります。
- バス停型乗合タクシーの停留所をきめ細かに設置することで停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークを推進し、併せて交通結節点（解説18）を増やすことで、乗継回数を減らしたり、ダイヤの調整により乗継の待ち時間を削減したりするなど利用しやすい公共交通ネットワークとして整備していきます。
- 中山間地域においては、バス路線が通学の「足」となっており、この維持・確保は重要です。また、バスを利用する児童や生徒の登下校の安全性を確保することも必要となります。さらに、中山間地域における移動手段となる自主運行バスは、運転免許を持たない地域の高齢者などの重要な移動手段です。こうしたニーズが増えることで、自主運行バスの停留所の新設、移設などが必要となります。地域住民との協議を重ねながら、こうした取組を継続的に行っていきます。
- 道の駅ゆとりえせとや、玉露の里や蓮華寺池公園、旧東海道の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としての公共交通の維持・確保、また、利用促進策として、観光施設への停留所の設置や既存の公共交通の活用をするための動画発信などの新たな手法による情報発信を行います。



○公共交通と組み合わせて拠点周辺での「シェアサイクル（解説5）」の活用を促進を行うことで、マイカーに頼らない移動を推進します。

○公共交通の乗継に対する抵抗感があることから、抵抗感なく乗継できる環境づくりとして、停留所への上屋、ベンチの設置や停留所付近の施設、店舗で待合ができる待合環境の整備をしていきます。

○利便性の高いネットワークとして市民や来訪者の活用を促進

するため、補助金を活用した地域間幹線系統や地域内フィーダー系統のバス路線の維持、富士山静岡空港アクセスバスの効果的な運行、高速バスの利用促進など広域都市交通の確保を行います。

- 新たなまちづくりと連動し、今後整備される拠点と藤枝駅などの交通結節点との接続を行うための公共交通の検討を継続的にを行います。



【具体的な取組】

事業名	事業概要	実施主体
①ノンステップバスの導入促進	障害者、高齢者やベビーカーで乳幼児を連れた人などにも乗りやすく、快適な移動の実現に有効なノンステップバスの導入を促進する。	市、交通事業者
②バス停型乗合タクシーの拡充	既存のバス停型乗合タクシーの沿線等において、地域の要望に応じて停留所の設置、延伸等を行うことで、歩いて行ける停留所を増やすとともに、交通結接点を増やし、乗継回数を減らしたり、ダイヤを調整して待合時間を削減する。	市、交通事業者
③中山間地域の自主運行バスの停留所の設置、移設	地域住民と協議したうえで、中山間地域の利用者のニーズに合わせた自主運行バスの停留所の増設や移設を行う。	市
④観光施設への停留所設置	自主運行バスやバス停型乗合タクシーの停留所を新たに整備された観光施設に設置する。	市
⑤観光施設への公共交通でのアクセス方法の発信	観光施設へ行くための交通手段として公共交通が選択肢となるよう、交通結節点（解説18）や各地区拠点などから目的地への公共交通での行き方を説明する動画などを発信する。	市
⑥公共交通と乗継できるシェアサイクル（解説5）のステーション増設	公共交通を補完し、近距離の移動を担う「葉の交通（解説19）」として活用されるよう、「サイクルアンドライド」が可能なステーションを増設する。	シェアサイクル事業者、市
⑦バス待合環境の整備	バス停への上屋、ベンチの整備、バス停付近の店舗、公共施設などをバス待合環境として活用する。	市
⑧地域間幹線系統や地域内フィーダー系統のバス路線の維持	国、県の補助制度の活用や市による補助金交付により、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統のバス路線の維持・確保を図る。	国、県、市
⑨富士山静岡空港アクセスバスの効果的運行	富士山静岡空港アクセスバスが効果的に活用されるよう、運行方法の検討を継続的に行い、効果を高めながら運行していく。	市、交通事業者
⑩高速バスの情報発信等	高速バスの市民等の利用促進のための情報発信等を行う。	市、交通事業者
⑪新たなまちづくりと連動した公共交通の検討	新たなまちづくりと連動し、今後整備される拠点と藤枝駅などの交通結節点との接続を行うための公共交通の検討を継続的に行う。	市、交通事業者

施策2 「交通空白」解消策の推進

地域における移動手段としての交通については、都市構造や人口構成の変化など地域交通を取り巻く環境の変化から、いわゆる「交通空白」の問題に対応する必要性が大きくなっています。「交通空白」とは、例えば、中山間地域でバス停から遠く公共交通が「空白」となっている地域、いわゆる「交通空白地域」のみならず、時間帯によって公共交通が「空白」となる時間的な「空白」や、加齢に伴う心身の機能の衰え、障害などにより公共交通に頼れない人にとっての「空白」も含む概念としています。

停留所まで歩いて行ける公共交通ネットワークの整備を行うとともに、誰もがお出かけすることを可能にする多様な移動資源の確保を図ることで、「交通空白」の解消策を推進していきます。

- 本市では、バス停型乗合タクシーを活用し、沿線地域に近接する「交通空白地域」への延伸を行ったり、デマンド型の運行手法を採用して停留所をきめ細かに設置したりすることで、「交通空白」の解消を行っています。中山間地域をはじめとした「交通空白地域」の住民や公共交通の利用者とコミュニケーションを図りながら、地域の移動ニーズを把握し、より効果的に「交通空白」の解消を推進し、公共交通の利用を可能にしていきます。
- 路線バスの最終便が終了した後、夜間のタクシーの車両の数も少なく、移動ニーズをカバーしきれない時間帯が生じることがあります。このような時間帯によって生じる「交通空白」についても、サービスの提供による解消の有効性について研究することも考えられます。実証実験による移動サービスの実施を検討し、その継続的な必要性、有効性、事業性について方向性を探ります。
- 要介護者の通院等の移動手段である介護タクシー事業は、市内では訪問介護事業者2者が担っています。介護タクシーは要介護者の通院等における大切な移動手段であるため、その利用状況や課題についての把握に努め、必要に応じて関係者と情報共有・連携を図ります。
- 介護タクシー事業の担い手である事業者は市内2者であり、供給量は十分とはいえない状況です。こうしたサービス供給量を補うため、公共ライドシェアの福祉有償運送の仕組みを活用し、社会福祉法人が主体となった要介護者等への通院送迎サービス「おちゃまるタクシー」を2法人が実施しています。このような取組により、要介護者等の移動の課題解決につながるよう、補助金交付、サポーターの確保その他の実施法人への運営支援、他法人の参入など取組の充実や普及を行っていきます。
- 出かけっ CAR サービスやふじえだ足すと号運行事業、自家用有償旅客運送支援事業、交通空白地域等通院送迎支援事業などによる移動支援サービスにより、誰もがお出かけすることを可能にする移動資源となる重要なサービスを守り続けるよう、必要な経費に対する補助金制度や、道路運送法の制度理解の支援、担い手の確保、安全運転講習の参加支援その他団体が安心して運営できるよう総合的に伴走支援を行っていきます。
- 本市では、公共交通やシェアサイクル（解説5）、移動支援サービスなどが充実している一方で、これらの移動サービスの認知度は十分ではありません。こうした移動サービスを必要とする人がしっかりと接続できるよう、認知度を高めるための周知活動を交通事業者、実施団体や地域団体等と連携して取り組んでいきます。



「ふじえだ足すと号」を利用してお出かけする様子



「おちゃまるタクシー」を利用して通院する様子

【具体的な取組】

事業名	事業概要	実施主体
①バス停型乗合タクシーの拡充【再掲】	既存のバス停型乗合タクシーの沿線や近隣の「交通空白地域」において、要望に応じて停留所の設置、延伸等を行うことで、「交通空白」の解消を行う。	市、交通事業者
②夜間乗合タクシー運行の有効性の研究	路線バスの最終便が終了した後の乗合タクシーの運行について、「交通空白」解消の必要性、事業性や有効性を研究する。	市、交通事業者
③要介護者等通院送迎サービス「おちよまるタクシー」への支援	要介護者等への通院送迎サービス「おちよまるタクシー」の取組に対する補助金交付、サポーターの確保その他の実施法人への運営支援、他法人の参入など取組の充実や普及を行う。	社会福祉法人等、市
④移動支援サービスの維持、創出のための総合的な伴走支援	移動支援サービスの維持、創出に必要な経費に対する補助金制度活用支援、道路運送法の制度理解の支援、担い手の確保、安全運転講習の参加支援その他団体の運営について総合的に伴走支援を行う。	実施団体、地域団体等、市
⑤移動サービスに関する周知活動	公共交通やシェアサイクル、移動支援サービスなどの移動サービスの認知度を高めるための周知活動を交通事業者、実施団体や地域団体等と連携して周知活動に取り組む。	市、交通事業者、実施団体、地域団体等

施策3 公民連携による輸送資源の創出・確保

公共交通や移動支援サービスなど移動サービスを提供するための輸送資源の創出・確保には、柔軟な発想で、様々な主体と連携、協働していくことが有効です。そして、課題解決のためには、同じ方向を向き、力を出し合うことが重要です。市等の行政「公」と地域住民や交通事業者をはじめとした地域の法人「民」が連携し、力を合わせて効果的で効率的な輸送資源の創出・確保を行います。

- 公共交通の維持・確保を市民の理解のもと進めていくためには、地域住民、地域の法人、行政の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場として期待できるのが、地域公共交通会議です。市民、交通事業者「民」、市や県の行政「公」、国の行政「官」とが一堂に会し、知恵を出し合って本市の将来を見据えた持続可能な地域交通の姿を語る場として、地域公共交通会議を効果的に活用していきます。
- 瀬戸谷地区や岡部地区を運行する自主運行バスは、生活交通としての性格と併せ、地域の小・中学生の通学の「足」として活用されています。また、地域の活性化を図るには来訪者の交通手段として活用しなければなりません。地域の実情に合わせて運行のあり方や手法を見直していくには、地域住民や利用者の声を丁寧に聞いてニーズを把握する必要があります。このような協議の場として、地域住民を構成員とするバス対策委員会等を活用しています。こうした場で、地域のニーズの変化に対応し、地域住民の暮らしに寄り添った自主運行バスの運行を目指していきます。
- 市民の移動ニーズを、公共交通によって解決していくためには、交通事業者との連携が重要です。本市はこれまで、新たな移動サービスの実証実験を行い、本市ならではの地域に根差す公共交通サービスを創出してきました。例えば、夜間時間帯の「交通空白」の解消に向けた乗合タクシーの実証実験運行など、新たな移動サービスの創出やサービス形態の見直しについて、交通事業者と連携した実証実験を行うことで、社会経済の変化に対応した移動サービスの創出、変革をしていきます。
- 公共交通によって移動することが難しい人たちが、買い物、通院、社会参加など日常生活で必要なお出かけができるよう、住民主体で行っている出かけっ CAR サービスや、住民団体と連携して行っているふじえだ足すと号運行事業、医療機関による送迎の交通空白地域等通院送迎、法人と住民と市が連携して行っている要介護者等通院送迎サービス「おちゃまるタクシー」など様々な移動支援サービスを創出し、維持・確保するための取組を行っています。こうした取組は、地域の法人、団体、地域住民の高い志と熱意により成り立っており、行政とともに地域の移動課題を共通認識とし、課題解決に向けて同じ方向を向いて連携することで維持、創出されるものです。こうした取組が持続するよう引き続き様々な主体と連携を密にし、担い手が安心してサービスが提供でき、利用者が利用できるための支援を行っていきます。
- 公共交通と組み合わせて拠点周辺での「シェアサイクル（解説5）」の活用の促進を行うよう、シェアサイクル事業の実施主体と、ステーションの配置など公共交通と合わせて活用されるための連携を行います。

【具体的な取組】

事業名	事業概要	実施主体
①地域公共交通会議の効果的な活用	市民、交通事業者、市、国、県の行政が一堂に会し、知恵を出し合って藤枝市の将来を見据えた持続可能な地域交通の姿を語る場として、地域公共交通会議を効果的に活用する。	市、地域公共交通会議
②バス対策委員会等における山間地域の公共交通のあり方の検討	地域の実情に合わせた運行のあり方、手法について、地域住民を構成員とするバス対策委員会等を活用する。	市、地域団体
③移動サービス創出等の検討のための実証実験運行	新たな移動サービスの創出やサービス形態の見直しを行うための、交通事業者と連携した実証実験運行を行う。	市、交通事業者
④移動支援サービスの維持、創出のための総合的な支援	出かけっ CAR サービス、ふじえだ足すと号運行事業、要介護者等通院送迎サービス「おちゃまるタクシー」など様々な移動支援サービスを維持・確保するため、地域の法人、団体、地域住民と行政が地域の移動課題を共通認識とし、安全な運行のための支援など課題解決に向けて連携、支援を行う。	市、地域の法人・団体
⑤公共交通と乗継できるシェアサイクルのステーション増設【再掲】	公共交通を補完し、近距離の移動を担う「葉の交通（解説 19）」として活用されるよう、「サイクルアンドライド」が可能なステーションを増設する。	シェアサイクル事業者、市

施策4 地域全体で支える持続可能な公共交通

公共交通は、市民生活に必要不可欠です。このサービスを維持するために、公的資金を投入しています。アンケートの結果からも公的資金の投入については一定の理解を得ているものと考えられます。一方で、効率的で効果的な手法を選択することを求める意見も少なくありません。公共交通を支えるうえで、効果的で効率的な公共交通の維持・確保・充実策を実践していきます。

- 市民の公共交通に対する意識醸成を図り、公共交通の利用方法を説明する「乗り方講座」について、学校、自治会・町内会、ふれあいサロン（解説24）その他の地域団体などに積極的に市職員が出向いて行き、公共交通の現状を理解してもらうとともに、公共交通の利用を促す意識啓発を行います。特に、乗合タクシーについては、きめ細かな停留所を設置するとともに、スマートフォン等を利用して手軽に予約できる方法も用意していることから、こうした予約方法の周知を行い、サービスを必要とする人が便利に利用してもらうよう啓発を行います。
- 地域包括支援センターなどと連携し、公共交通を利用してお出かけすることが介護予防につながることを啓発し、免許返納前から高齢者に公共交通の利用を促すリーフレットを配布することでモビリティマネジメント（解説34）を推進します。
- 交通事業者と連携し、高齢者を対象とした割引定期券「大御所パス（解説35）」の利用推進を図り、「公共交通マップ・時刻表（解説36）」に掲載するなど継続的な周知を行います。
- 高齢者（70歳以上で一定の要件あり）に対し、外出支援の一環として路線バス乗車券や乗合タクシーに利用できるタクシー割引券を交付し、公共交通の利用促進を図ります。また、免許返納を行った高齢者に対し、乗合タクシーで利用できるタクシークーポン券の交付を行います。
- 公共交通の認知度を高め、地域に親しまれるサービスとなることを目指し、地域の要望や実情に応じた路線の確保や利用促進のため、バス対策委員会や自治会等と意見交換会の場を設けます。
- 地域間幹線系統や地域内フィーダー系統を担う路線バスについて、不採算の路線については国・県の地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金（地域公共交通確保維持事業）を活用し、さらには市不採算バス路線維持費補助金の活用を行い路線を維持します。また、公共交通に要する公的資金の投入に係る情報や、地域全体で支えることの重要性、効果的、効率的な運行手法の検討状況について、市民への情報提供を随時行っていきます。
- 交通事業者と市が連携し、公共交通の利用を促す意識啓発、魅力発信のため、「バスストリート」（解説37）をはじめとしたバス・タクシー等の公共交通に親しむことができる事業を実施します。



出前講座



て～しゃばストリート（バスストリート）（解説37）



出前講座



高齢者用モビリティマネジメントのリーフレット

【具体的な取組】

事業名	事業概要	実施主体
①出前講座「乗り方講座」の実施	路線バスや乗合タクシーの乗り方について、こどもから高齢者までを対象として出前講座を行い、公共交通の利用を促す意識啓発を行う。	市
②リーフレットを活用したモビリティマネジメントの推進	地域包括支援センターなどと連携し、公共交通の利用による外出・社会参加が介護予防につながることをリーフレットを活用して啓発し、モビリティマネジメントを推進する。	市
③「バス専用大御所パス」の利用推進	交通事業者と連携し、高齢者を対象とした割引定期券「大御所パス」の利用推進を図り、「公共交通マップ・時刻表」に掲載するなどして継続的な周知を行う。	市、交通事業者
④高齢者バス券・タクシー券配布、免許返納者へのタクシークーポン券配布、重度障害者等タクシー料金助成	高齢者に対する路線バス乗車券や乗合タクシーに利用できるタクシー割引券、タクシークーポン券の交付、重度障害者等に対する料金の助成等により、公共交通の利用促進を図る。	市
⑤バス対策委員会等や自治会等における意見交換会の実施	バス対策委員会等や自治会等と意見交換会の場を設け、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。	市、地域
⑥国・県の地域間幹線系統補助金、地域内フィーダー系統補助金（地域公共交通確保維持事業）の活用、市補助金交付、公的資金投入に関する市民周知	不採算の路線を対象に、国・県の地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金を活用し、市不採算バス路線維持費補助金の活用を行い路線を維持する。また、公共交通に要する公的資金の投入について市民に情報提供し、維持の重要性の意識啓発を行う。	交通事業者、市、国、県
⑦バスイベントの実施	「バスストリート」をはじめとした公共交通に親しむことができる事業を実施し、公共交通の利用を促す意識啓発等を行う。	市、交通事業者

【参考】フィーダー補助金対象路線の概要（令和8年2月現在）

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
志太温泉線	藤枝駅前	金吹橋	藤枝駅前	4条乗合	路線定期運行	しずてつ ジャストライン(株)
藤枝駅ゆらく線	藤枝駅前	金吹橋	筈の木橋・ 瀬戸谷温泉 ゆらく前			藤枝市 (吉田観光(株))
藤岡地区 乗合タクシー	藤岡地区	蓮華寺池 公園入口	藤枝市立総 合病院		区域運行	藤枝市 (志太交通(株)・ 静鉄タクシー(株)・ 丸新交通(株))
藤枝駅広幡線	静清高校 前	平島団地	藤枝駅前			
藤枝駅光洋台線	瀬戸消防団前	光洋台	藤枝駅前			
五十海市立 総合病院線	時ヶ谷	藤枝市役 所南口	藤枝市立総 合病院			
葉梨線	上大沢	藤枝大手	藤枝駅 藤枝市役所			

藤枝市地域内フィーダー系統路線図



- 凡例
- 志太温泉線
 - 藤枝駅ゆらく線
 - 藤岡地区乗合タクシー
 - 藤枝駅広幡線
 - 藤枝駅光洋台線
 - 五十海市立総合病院線
 - 葉梨線

地域公共交通における役割及び地域公共交通確保維持改善事業の必要性

路線名	地域公共交通における役割及び 地域公共交通確保維持改善事業の必要性	確保維持策 (公的補助)
志太温泉線	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 藤枝駅と藤枝市役所や周辺部の居住地を連絡する路線 ・ JR 藤枝駅では他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
藤枝駅ゆらく線	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 藤枝駅、藤枝市立総合病院と中山間地区の瀬戸谷、稲葉地区を結ぶ路線 ・ JR 藤枝駅、藤枝市立総合病院では他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	
藤岡地区 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 藤岡、清里、高田地区から藤枝市立総合病院に至る区域運行による乗合タクシー路線 ・ 指定施設である、藤枝大手、蓮華寺公園入口、千才のバス停留所に加え、市保健センター、藤枝市立総合病院への交通手段として利用されている。 ・ 藤枝市立総合病院では他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	
藤枝駅広幡線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市東部の岡部、広幡、西益津地区と JR 藤枝駅を連絡する区域運行による乗合タクシー路線 ・ 沿線の通院、買い物等で利用されるとともに、JR 藤枝駅では他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	
藤枝駅光洋台線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 青島地区西部と JR 藤枝駅を連絡する区域運行による乗合タクシー路線 ・ 沿線の通院、買い物等で利用されるとともに、JR 藤枝駅では他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	
五十海市立 総合病院線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 葉梨地区交流センター、葉梨地区の時ヶ谷、藤枝地区と藤枝市立総合病院を連絡する区域運行による乗合タクシー路線 ・ 沿線の通院、買い物等で利用されるとともに、藤枝市立総合病院では他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	
葉梨線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 葉梨地区と藤枝大手、藤枝駅を連絡する区域運行による乗合タクシー路線 ・ 沿線の通院、買い物等で利用されるとともに、藤枝大手、藤枝駅などで他路線への接続により広域への移動も可能とし、広域路線を補完する。 ・ 自治体の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要がある。 	

路線バス・乗合タクシーの収支及び公的資金投入額の推計

本市の公共交通である路線バス及び乗合タクシーの収支状況は、利用者がコロナ禍以後回復傾向にあるものの、人手不足を背景とした運転手人材の確保のための人件費の上昇や燃料価格の高騰などを要因として運行経費の上昇が続き、収支率は低下していくことが予想されます。これに伴い、公的資金の投入額も上昇していきます。このことから、本市では、向こう2、3年の収支状況を見定めながら、受益者負担の原則を踏まえ、収支率の改善及び公的資金投入額の抑制を図るための運賃の改定についても検討していきます。なお、運賃改定を行うに当たっては、利便性の向上と併せて取り組んでいきます。

■ バス路線・乗合タクシーの収支推計

(単位：円)

歳入	項目	目標年度			参考年度	
		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
		金額	金額	金額	金額	金額
	自主運行バス（営業広告掲載・掲出料含む）	41,199,610	44,498,392	48,319,836	70,738,632	74,662,779
	路線バス	59,774,124	58,654,199	57,638,237	56,719,371	55,891,397
	合計	100,973,734	103,152,591	105,958,073	127,458,003	130,554,176

歳出	項目	目標年度			参考年度	
		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
		金額	金額	金額	金額	金額
	自主運行バス	218,092,460	232,864,214	249,206,724	267,334,702	287,495,507
	路線バス	121,288,663	122,402,997	123,593,975	124,864,282	126,216,736
	合計	339,381,123	355,267,211	372,800,699	392,198,984	413,712,243
	収支率	29.75%	29.04%	28.42%	32.50%	31.56%

■ 公的資金投入額の推計

項目	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	金額	金額	金額	金額	金額
公的資金投入額（営業広告掲載・掲出料除く）	240,038,389	253,745,620	268,473,626	266,371,981	284,789,067

※ 令和11年度から自主運行バス及び乗合タクシーの運賃を一律100円増額した場合で試算

施策5 次世代交通システムの推進

公共交通をはじめとした地域交通の維持・確保、充実を行っていくうえで、これを取り巻く環境は、少子化に伴う乗降者数の減少、運転手人材不足や運行経費の高騰など様々な要因が重なり厳しい状況にあります。さらに、超高齢社会（解説8）において、公共交通の利用が難しい高齢者の移動ニーズは一層増大していくことが予想されます。また、新たなまちづくり施策が進行する中で、人の流れが変わることも予想され、これに対応した移動サービスも求められてきます。こうした状況の中で、誰もが出かけやすくすることを可能にするために、新たな技術や仕組みを活用し、効率的で効果的な移動サービスの実現に向けた手法を模索していく必要があります。

- バスの利用促進を行う上では、バスの利便性の向上が必要となります。道路事情により遅延が発生する場合には、バスがどこを走行しているのか、リアルタイムで利用者に情報共有できる仕組みが有効です。GPS機能を活用したバスロケーションシステム（解説11）の活用により、利用者にバスの利用に対する抵抗感を払拭することが期待できます。これを待合所などで活用したり、利用者数の多い自主運行バスにおいてバスロケーションシステムの導入を行うなどの取組を行います。また、GTFSデータ（解説38）を整備することにより、Google マップを始めとする経路検索サイトへの掲載が可能となります。経路検索サイトへの掲載が可能となることは、住民の公共交通機関の利用促進につながるだけでなく、業務の効率化や MaaS (Mobility as a Service)（解説39）等への活用も期待されることから、GTFSデータ整備を行います。
- スマートフォンが子どもや高齢者にも浸透している中、手軽にスマートフォンで予約や決済ができることで利便性を高めることが求められます。スマートフォン1つで日常の行動が広がる MaaS を見据えた取組として、乗合タクシーの予約配車システムの活用により、オンライン決済を推進し、利用者の利便性を高め、同時に車内決済の削減や運転手への経路の配信により運転手の負担も緩和し、効率的な運行を行います。
- 出かけっ CAR サービスの担い手も高齢者であり、需要の増加と対照的に担い手不足の深刻化が危惧されます。自動運転技術（解説31）の安全性の課題がクリアされ、法整備が進み、一般化され導入コストが下がることで、地域の移動支援サービスを担う手段になり得ます。自動運転技術の実用段階の前段階に当たっては、実証実験を経て、安全性や市民の受容性を確保する取組を行うことも有効です。また、自動運転技術については現状では試験段階ですが、現在汎用化している自動車には安全性を確保するための運転支援システムがあり、ブレーキアシストシステムや自動運転で車庫入れをすることもできます。こうした運転支援システムを出かけっ CAR サービスの車両に導入し、活動を支えていきます。
- 日常生活圏域ごとに設置している地区交流センターや支所を活用し、行政機能や文化拠点的功能のみならず、生活利便性を高める民間サービスとの連携により、地区拠点に出向けば生活に必要な用事を済ますことのできる生活サポート事業を推進していきます。
- シェアサイクル（解説5）の需要が高まっている中、こうした仕組みを活用した新たな小型モビリティ（解説40）の開発が進んでいます。まちなかにおいては、ラストワンマイルを担うモビリティや複数の交通モードを組み合わせるモビリティ・ハブの活用も検討していく必要があります。本市の道路環境を踏まえ、運用が可能な新たなシェアモビリティの導入について研究していきます。
- 今後の技術革新に伴い、スマートシティ構築の推進をはじめとしたまちづくりのあり方の変化や、世代交代を重ねることによる市民のデジタル活用能力の向上により、求められる公共交通の役割は急速に変化していくことが予測されます。こうした変化に対応するため、環境に配慮したグリーンスローモビリティ（解説41）や自動運転技術の活用など新たなまちづくりの方向性に連動した交通技術・モビリティの活用方法の研究を行います。また、ドローンによる拠点間のモノの移動や、空飛ぶクルマ（解説32）による人の移動といった、新たな領域における次世代空モビリティ技術の活用の可能性についても、新たな産業を生み出すまちづくりと連動



し、ビジネスユーザーを対象とした移動手段としての確立など活用の可能性を模索し研究していきます。

○脱炭素社会の実現の一助となるよう、水素をエネルギーとして走行する水素自動車など環境に配慮したバスの公共交通への活用について、継続的に研究していきます。

【具体的な取組】

事業名	事業概要	実施主体
①バスロケーションシステムの活用と GTFS データの整備	利用者のバスの利用に対する抵抗感の払拭を図り、GPS 機能を活用したバスロケーションシステムについて、待合所などで活用したり、利用者数の多い自主運行バスにおいて導入を行うなどの取組を行う。 乗継案内の検索サイトに本市の情報が掲載されるよう、GTFS データを整備する。	市、交通事業者
②乗合タクシーの予約配車システムの活用によるオンライン決済の推進	乗合タクシーの予約配車システムの活用によるオンライン決済を推進し、利用者の利便性を高め、併せて車内決済の削減や運転手への経路の配信により運転手の負担も緩和し、効率的な運行を行う。	市、交通事業者
③出かけっ CAR サービス等への自動運転車両の導入研究及び運転支援システム装備車両の導入	移動支援サービスの安全性を図り、出かけっ CAR サービスへの自動運転車両の導入について研究する。また、現在汎用化している運転支援システム装備車両を出かけっ CAR サービスの車両に導入する。	市、実施団体
④生活サポート事業の推進	生活利便性を高める民間サービスとの連携により、地区拠点に出向けば生活に必要な用事を済ますことのできる生活サポート事業を推進する。	市、事業者
⑤新たなシェアモビリティの導入の研究	本市の道路環境を踏まえ、運用が可能な新たなシェアモビリティの導入について研究する。	市、事業者
⑥まちづくりと連動した新たな技術の活用の可能性の模索、研究	新たな産業を生み出すまちづくりと連動し、ドローンや次世代空モビリティなど新たな技術の活用の可能性を模索し研究する。	市、交通事業者
⑦環境に配慮したバスの導入研究	水素をエネルギーとして走行する水素自動車など環境に配慮したバスの公共交通への活用について、継続的に研究する。	市、交通事業者

第4章 目標の成果指標と計画の進行管理

本計画では、現状を踏まえ、地域交通の課題とその解決を図る具体的な取組について、計画的に推進していくこととしています。推進に当たっては、取組の指標としてアウトプット指標（後述のロジックモデルに記載）を設け、さらにそれらの成果指標としてアウトカム指標を設けることとします。

これらの指標について毎年、地域公共交通会議において評価し、取組の改善を行い、次年度の事業計画に反映させ、本計画の進行管理を行うことで、基本方針となる「みんなでお出かけでみんなが笑顔になるまち ふじえだ」の実現を目指します。

1 目標の成果指標

(1) 目標の成果指標の設定

本計画の基本的な方針を実現するため、5つの施策に応じた計画期間に達成すべき評価指標については、アウトカム指標として次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

施策	成果目標	基準値	目標値 (R11)
【施策1】 ふじえだ型コンパクト+ネットワークの推進	【成果目標1】 市民1人あたりの公共交通利用回数	8.14回/年 (令和6年度)	9回/年
【施策2】 「交通空白」 解消対策の推進	【成果目標2】 交通空白町内会数の削減	—	7箇所 (計画期間中)
	【成果目標1・再掲】 市民1人あたりの公共交通利用回数	8.14回/年 (令和6年度)	9回/年
【施策3】 公民連携による輸送資源の創出・確保	【成果目標3】 移動支援サービス（出かけっCARサービス）利用者数	5,843人/年 (令和6年度)	10,000人/年
	【成果目標4】 65歳以上移動支援サービス認知度50%以上の事業	1事業 (令和6年度)	6事業
【施策4】 地域全体で支える持続可能な公共交通	【成果目標5】 市内路線バス収支率	30.65% (令和6年度)	32.50%以上
	【成果目標6】 公的資金投入額	204,121千円 (令和6年度)	266,372千円以下
	【成果目標7】 民間路線バス認知度40%以上の路線	4路線 (令和6年度)	7路線
	【成果目標8】 自主運行バス認知度40%以上の路線	3路線 (令和6年度)	5路線
	【成果目標9】 乗合タクシー認知度25%以上の路線	1路線 (令和6年度)	3路線
	【成果目標4・再掲】 65歳以上移動支援サービス認知度50%以上の事業（再掲）	1事業 (令和6年度)	5事業
	【成果目標1・再掲】 市民1人当たりの公共交通利用回数（再掲）	8.14回/年 (令和6年度)	9回/年
【施策5】 次世代交通システムの推進	【成果目標1・再掲】 市民1人あたりの公共交通利用回数（再掲）	8.14回/年 (令和6年度)	9回/年

(2) 評価指標の算出方法

●成果目標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延べ利用者数の合計値を人口で除して算出

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(株)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

●成果目標2の算出方法

方 法：交通空白（停留所から半径500m超）のある町内会（13箇所・令和7年度末現在）の削減数

期間等：各時点

提供等：都市建設部地域交通課

●成果目標3の算出方法

方 法：移動支援サービス（出かけっ CAR（自家用有償旅客運送を含む。））の延べ利用者数

期間等：各年度（4月～3月）

提供等：都市建設部地域交通課

●成果目標4の算出方法

方 法：65歳以上移動支援サービス認知度を市内居住者へアンケートにより調査

期間等：各時点

提供等：都市建設部地域交通課

●成果目標5の算出方法

方 法：市内路線バス収支率

期間等：各年度（4月～3月）

提供等：民間路線バスに関する収支 しずてつジャストライン(株)提供
市自主運行バス・乗合タクシー収支 都市建設部地域交通課

●成果目標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(株)、都市建設部地域交通課

●成果目標7の算出方法

方 法：市内路線バス認知度を市内居住者へアンケートにより調査

期間等：各時点

提供等：都市建設部地域交通課

●成果目標8の算出方法

方 法：自主運行バス認知度を市内居住者へアンケートにより調査

期間等：各時点

提供等：都市建設部地域交通課

●成果目標9の算出方法

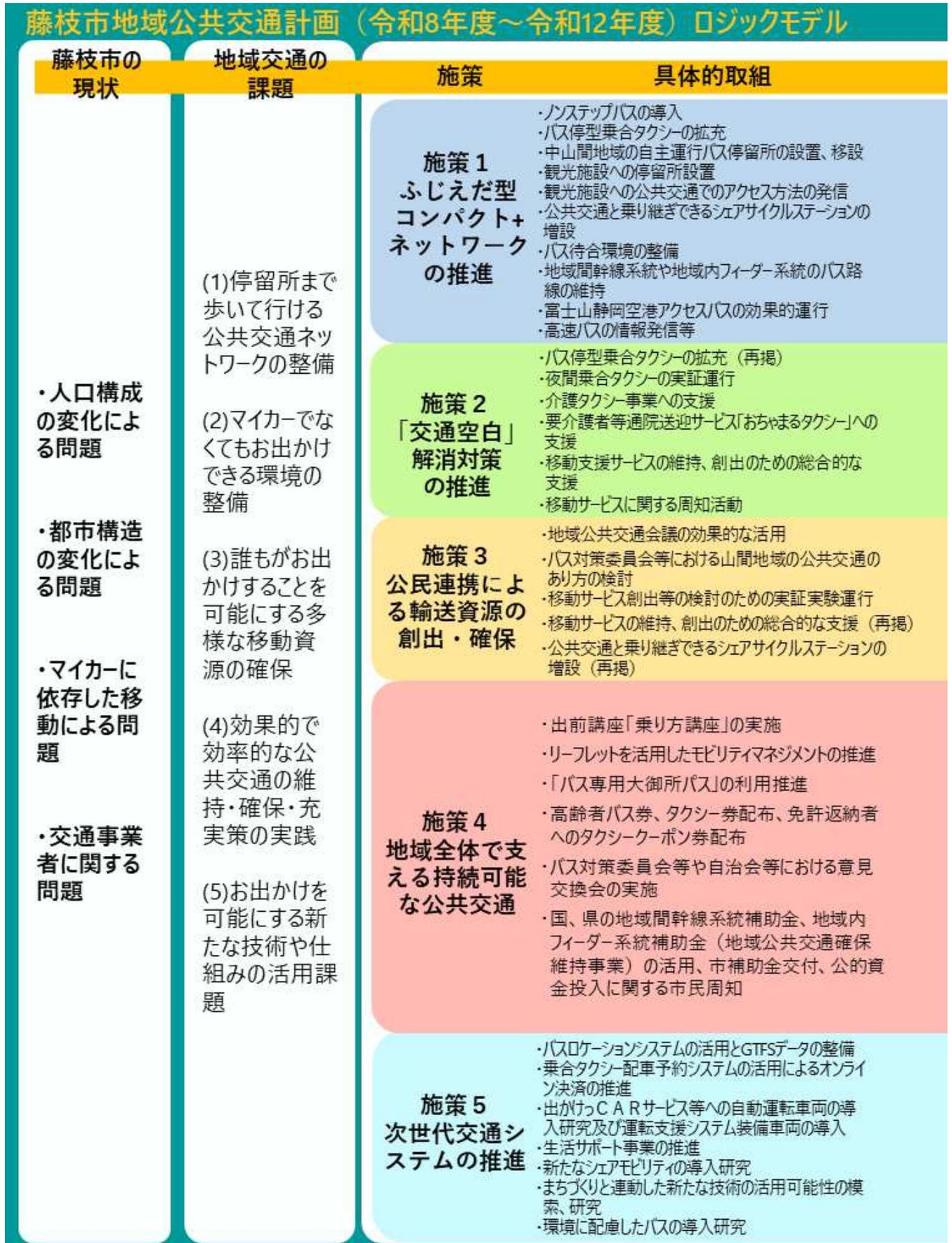
方 法：乗合タクシー認知度を市内居住者へアンケートにより調査

期間等：各時点

提供等：都市建設部地域交通課

2 地域公共交通計画（令和8年度～令和12年度）のロジックモデル

本計画における基本方針の「みんなでお出かけできみんなが笑顔になるまち ふじえだ」の実現に向けた課題解決と施策の推進、具体的取組、アウトプット指標、成果指標となるアウトカム指標の関連について表したものが次のロジックモデルです。



**取組目標
(アウトプット)**

**成果目標
(アウトカム)**

基本方針

自主運行路線の総路線距離の延長
R6年度総距離 175.8km ⇒ R11年度 180km
シェアサイクルステーション数
R6年度 24箇所 ⇒ R11年度 34箇所
シェアサイクル利用者数 (延べ)
R6年度 26,074人 ⇒ R11年度 30,250人
待合環境整備協力施設数
R6年度 0箇所 ⇒ R11年度 10箇所
サイクルアンドライド対応停留所数
R6年度 0箇所 ⇒ R11年度 10箇所

市民 1 人あたりの
公共交通利用回数
R6年度 8.14回
⇒ R11年度 9回

自主運行路線の総路線距離
の延長・停留所増設 (再掲)

交通空白町内会数の削減
計画期間中 7箇所
市民 1 人あたりの
公共交通利用回数 (再掲)
R6年度 8.14回
⇒ R11年度 9回

市が支援を行う
移動支援サービス実施団体数
R6年度 10団体 ⇒ R11年度 15団体

移動支援サービス利用者数
R6年度 5,843人
⇒ R11年度 10,000人

市が支援を行う
移動支援サービス実施団体数
(再掲)

65歳以上移動支援サービス認知度
50%以上の事業
R6年度 1事業 ⇒ R11年度 5事業

バスイベントの実施
計画期間中 2回/年
(令和6年度 1回/年)

市内路線バス収支率
R6年度 30.65%以上
⇒ R11年度 32.50%以上
公的資金投入額
R6年度 204,121千円
⇒ R11年度 266,372千円以下
R6 ⇒ R11

65歳以上の市民へのモビリティ
マネジメントパンフレットの配布
配布率 R6年度 100% ⇒ R11年度 100%

民間路線バス認知度
40%以上の路線 4路線 ⇒ 7路線
自主運行バス認知度
40%以上の路線 3路線 ⇒ 5路線
乗合タクシー認知度
25%以上の路線 1路線 ⇒ 3路線
65歳以上移動支援サービス認知度50%以上
の事業 (再掲)

公共交通マップの全世帯への配布
R6年度 100% ⇒ R11年度 100%

出前講座等実施回数
計画期間中 30回/年
(R6年度 34回/年)

市民 1 人あたりの公共交通利用回数 (再掲)
R6年度 8.14回 ⇒ R11年度 9回

乗合タクシーキャッシュレス決済対応種類数
R6年度 1種類 ⇒ R11年度 3種類

バスロケーションシステムの導入
R6年度自主運行バス 0路線 ⇒ R11年度 2路線

市民 1 人あたりの
公共交通利用回数 (再掲)
R6年度 8.14回
⇒ R11年度 9回

待合環境整備協力施設への
バスロケQRコード提供
R6年度 0箇所 ⇒ R11年度 10箇所

公共交通ネットワークによる「交通空白」の解消と公共交通に頼れない人への移動支援サービスの確保
「みんなでお出かけできみんなが笑顔になるまちふじえだ」

3 計画の進行管理

(1) 推進・管理体制

藤枝市地域公共交通会議において、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、必要に応じて計画の改定を行います。

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。

期間 実施項目	令和8年度				令和9年度				令和10年度				令和11年度				令和12年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
【Plan:計画】 地域公共交通計画	→ 事業検討・協議				→ 次期計画策定															
【Do:実行】 事業の実施	→ 事業実施				→ 事業実施															
【Check:評価】 事業の評価	● 事業評価				● 事業評価															
【Act:見直し】 計画や事業の見直し・改善	● 見直し・改善				● 見直し															

参考資料

「地域交通に関する市民アンケート」の結果

○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認知度及び利用状況、需要、将来の方向性等に関する調査

対 象：(1) 無作為郵送：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）

(2) SNSによる公募：市内に居住する16歳から85歳までのインターネットによる公募

期 間：令和7年6月16日～7月10日

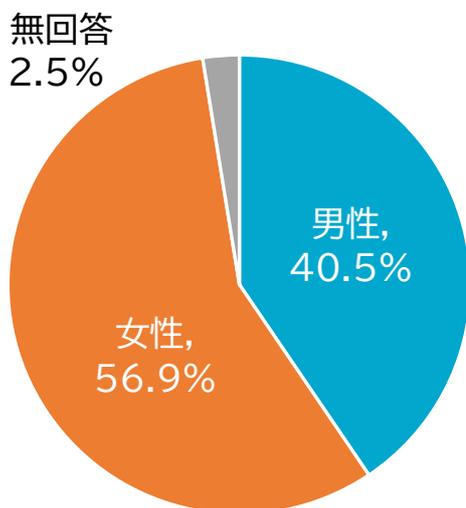
回答数：(1) 1,221人（回答率40.7%）

(2) 271人（男性94人、女性177人、無回答6人） 合計 1,492人

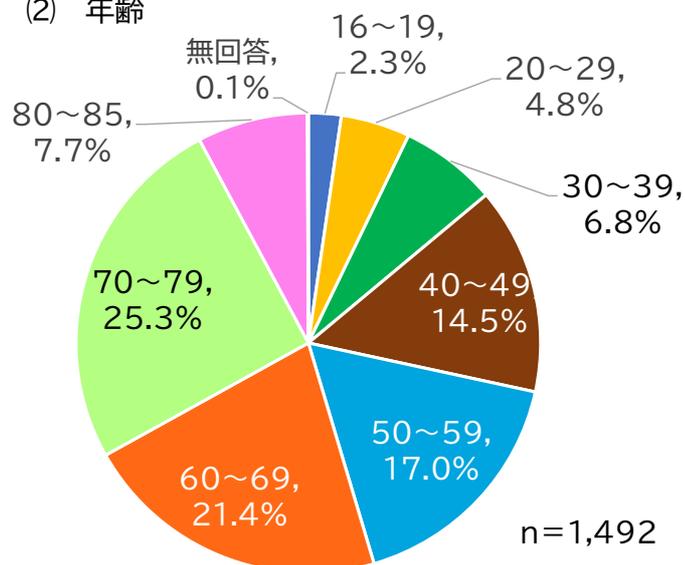
※小数点第2位以下の四捨五入により、合計が100.0%とならない場合があります。

1. 回答者属性等 n=1,492

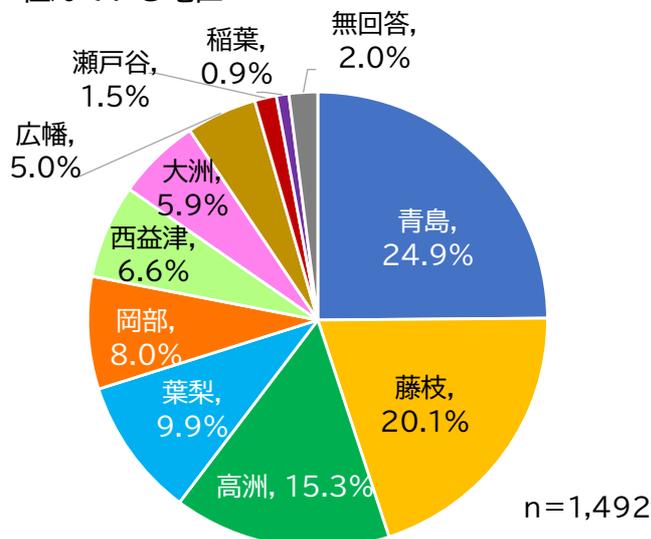
(1) 性別



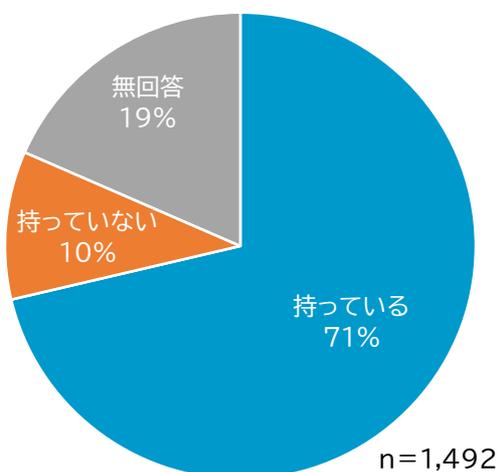
(2) 年齢



(3) 住んでいる地区

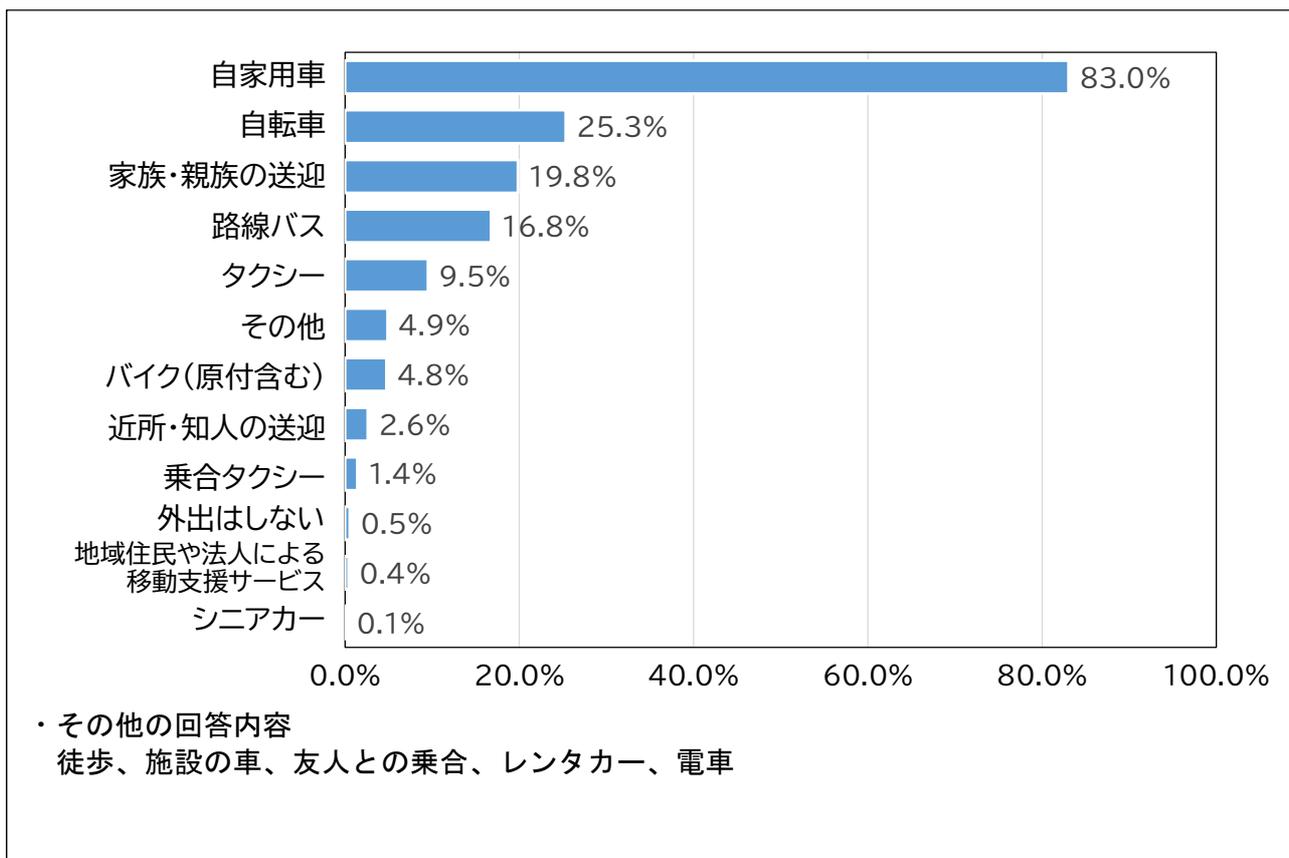


(4) 運転免許証の有無(原付含む)

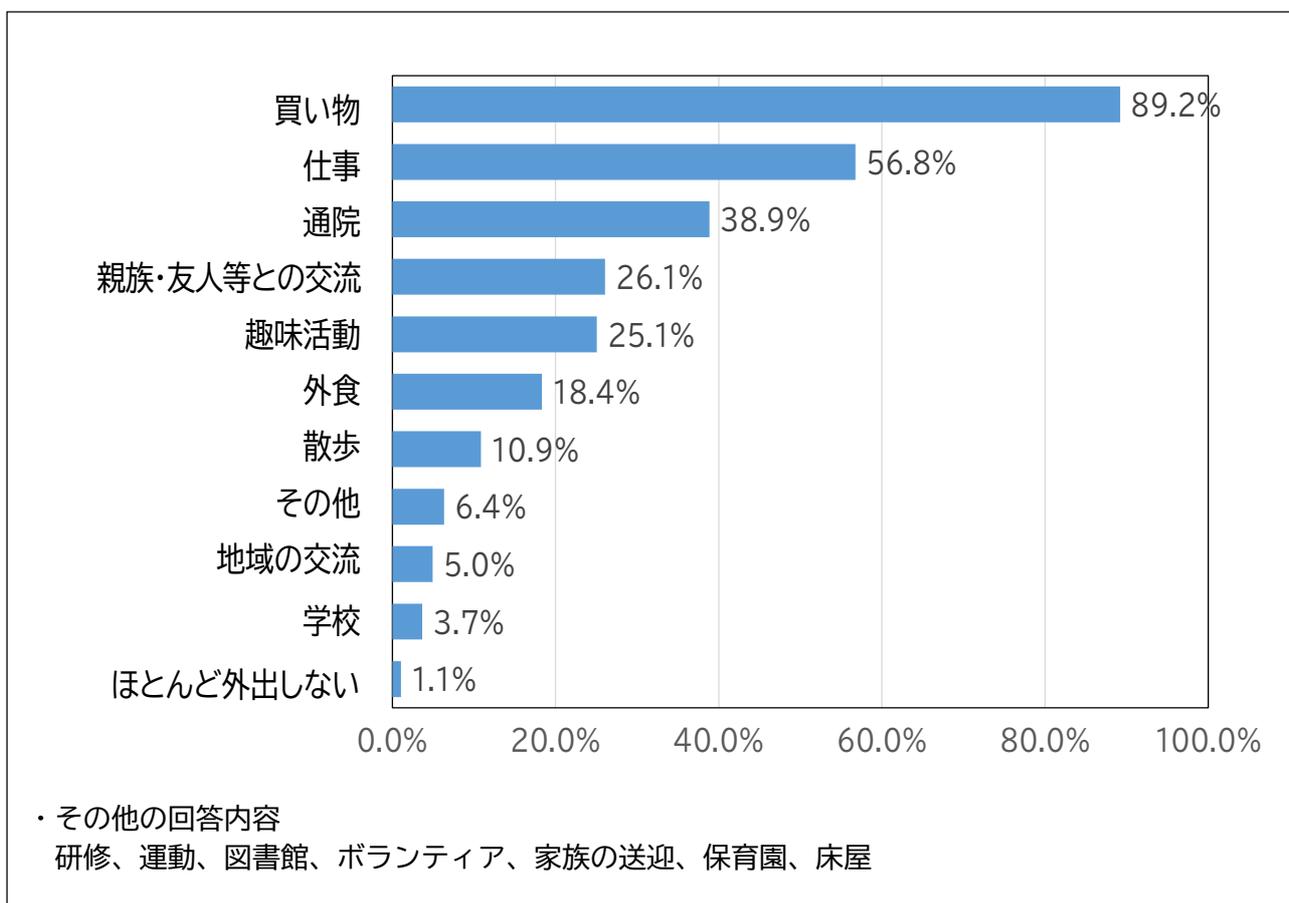


2. 外出の状況について n=1,492

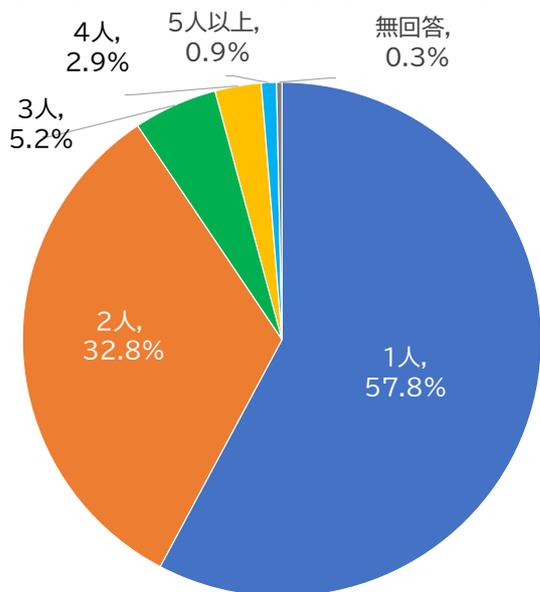
(1) 外出時の主な交通手段について（複数回答）



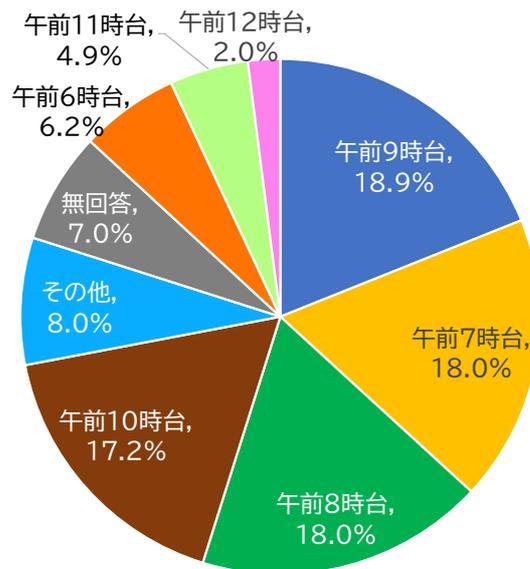
(2) 外出時の目的について（複数回答）



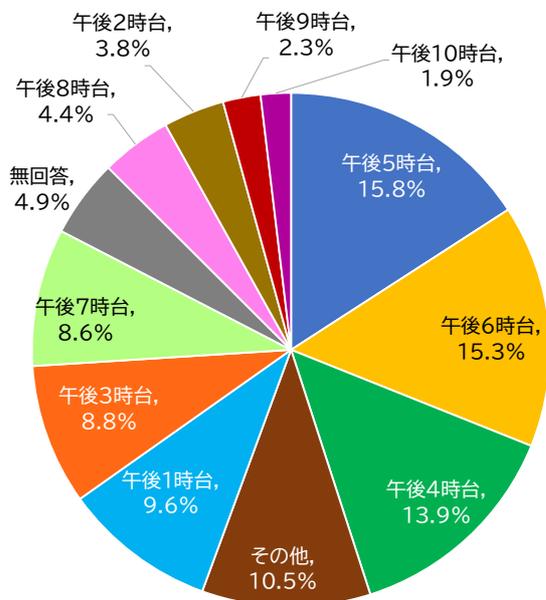
(3) 最も多い目的で外出する際の外出人数（付添含む）



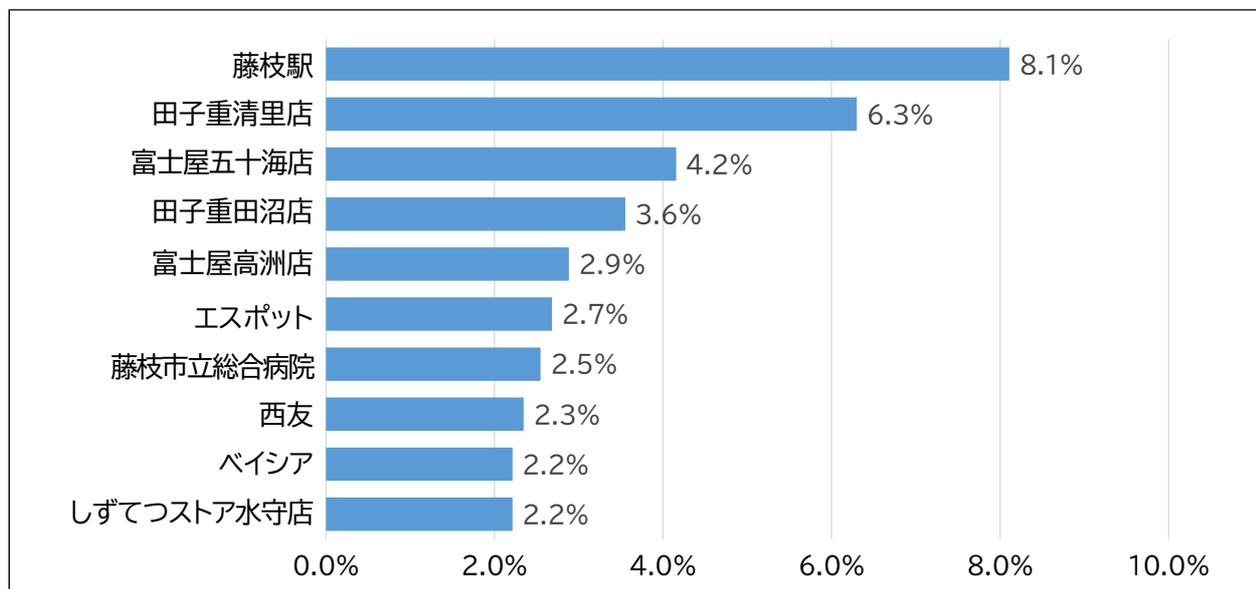
(4) 自宅を出る時間帯で最も多いもの



(5) 帰宅する時間帯で最も多いもの

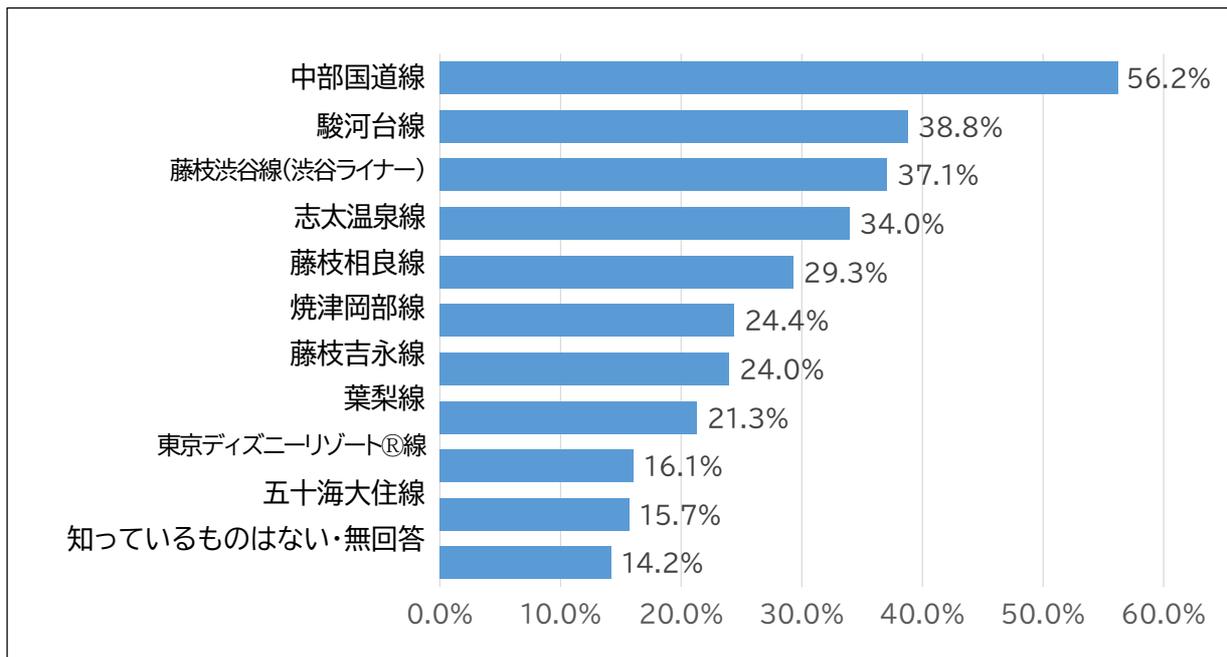


(6) 最も多い目的で外出する際の外出先で最も多いもの（上位10件）（複数回答）

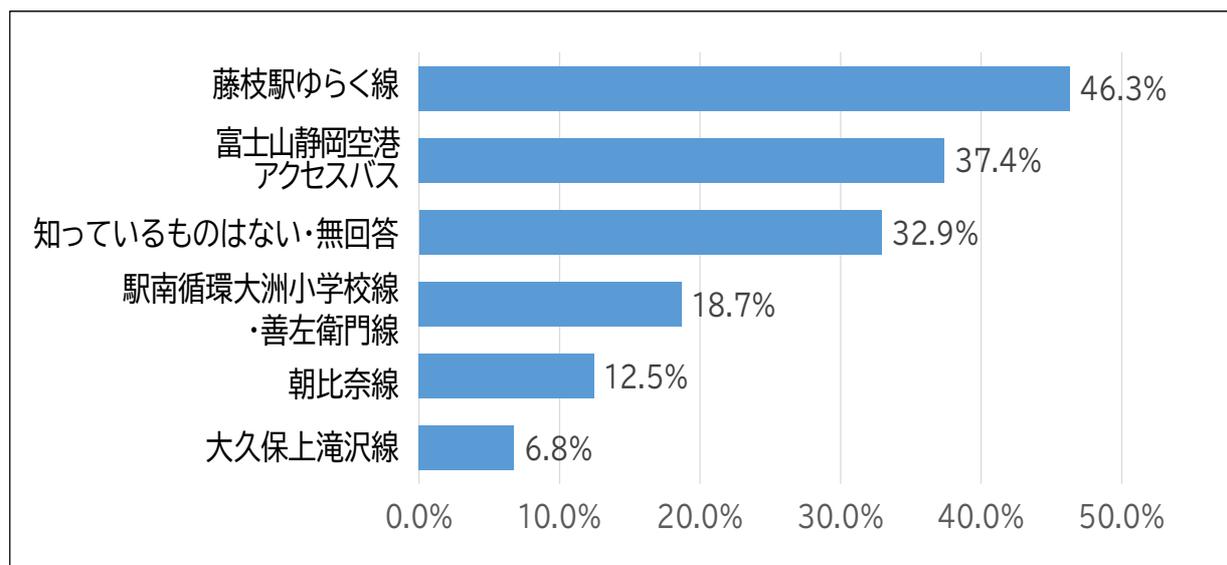


3. 公共交通等の認知度について n=1,492

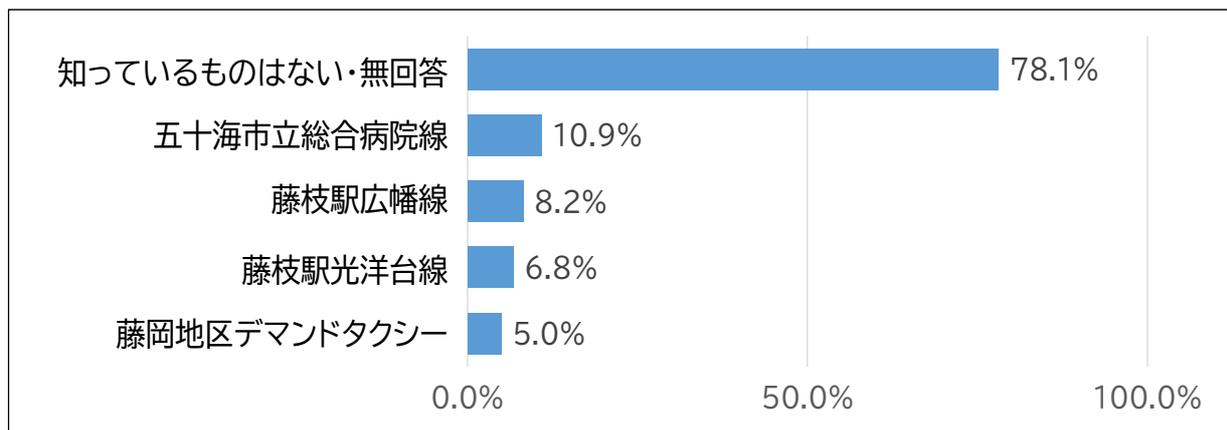
(1) しずてつジャストラインの路線のうち知っているもの（複数回答）



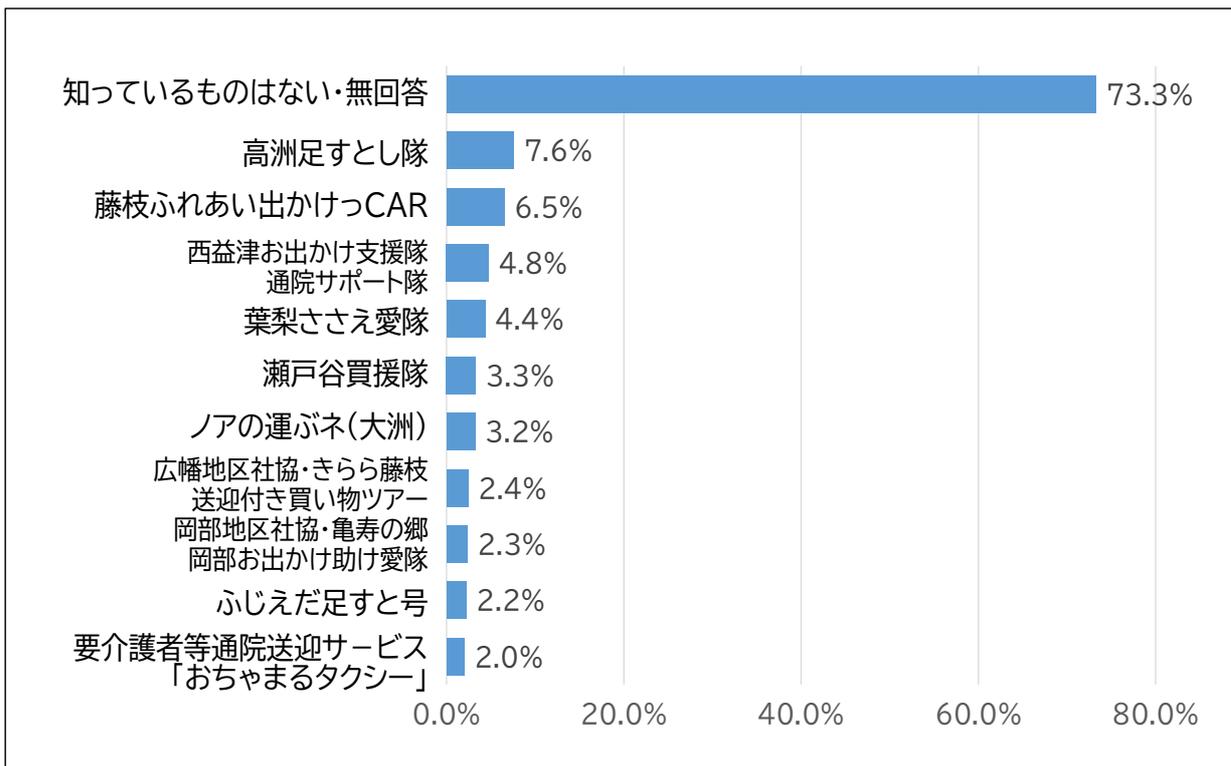
(2) 藤枝市が主体となって運行するバス路線のうち知っているもの（複数回答）



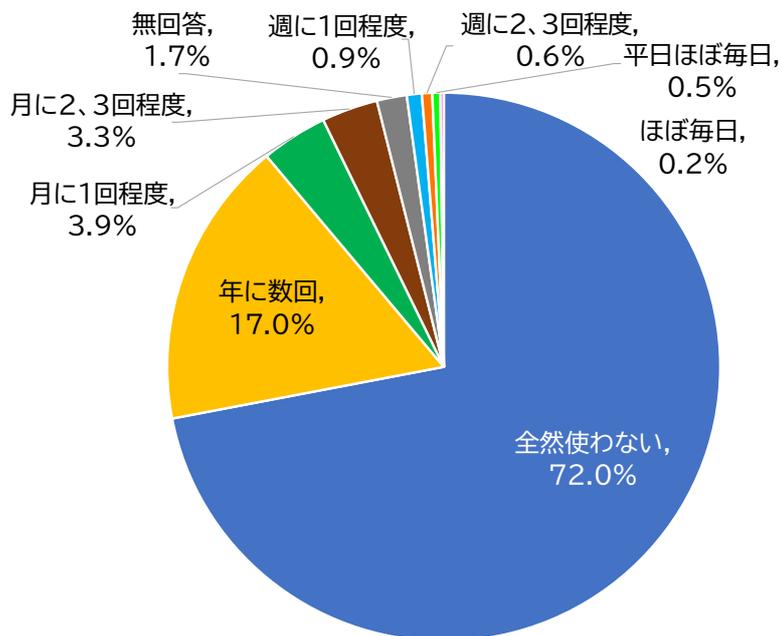
(3) 藤枝市が運行している乗合タクシーで知っているもの（複数回答）



(4) 地域住民や法人等による移動支援サービスで知っているもの（複数回答）

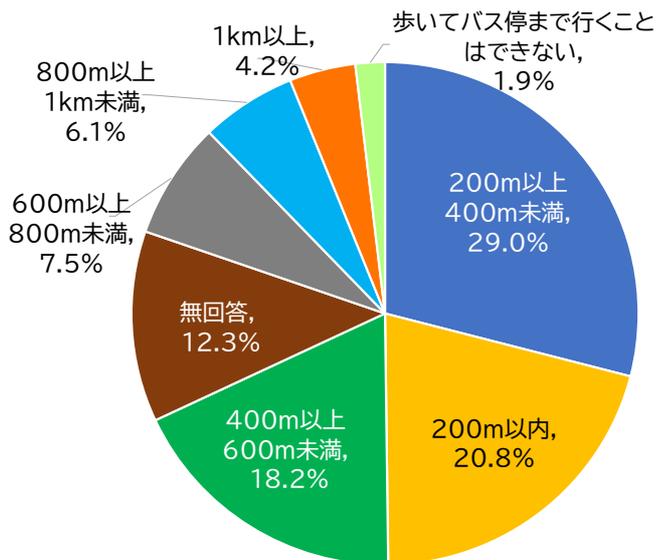


(5) 3(1)~(3)の設問の公共交通サービスまたは 3(4)の移動サービスの利用頻度について

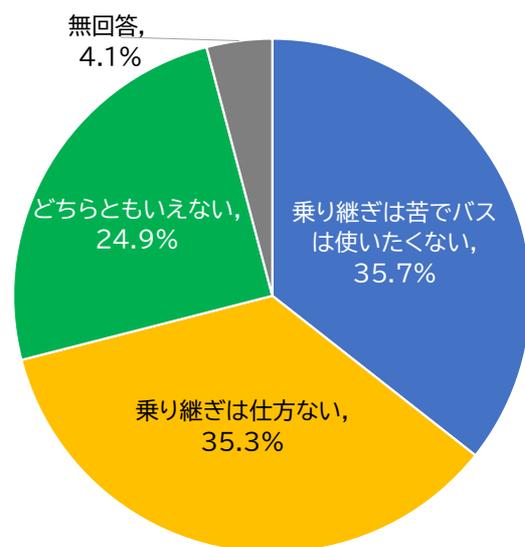


4. バスやバス停型乗合タクシー(バス等)の利用条件について n=1,492

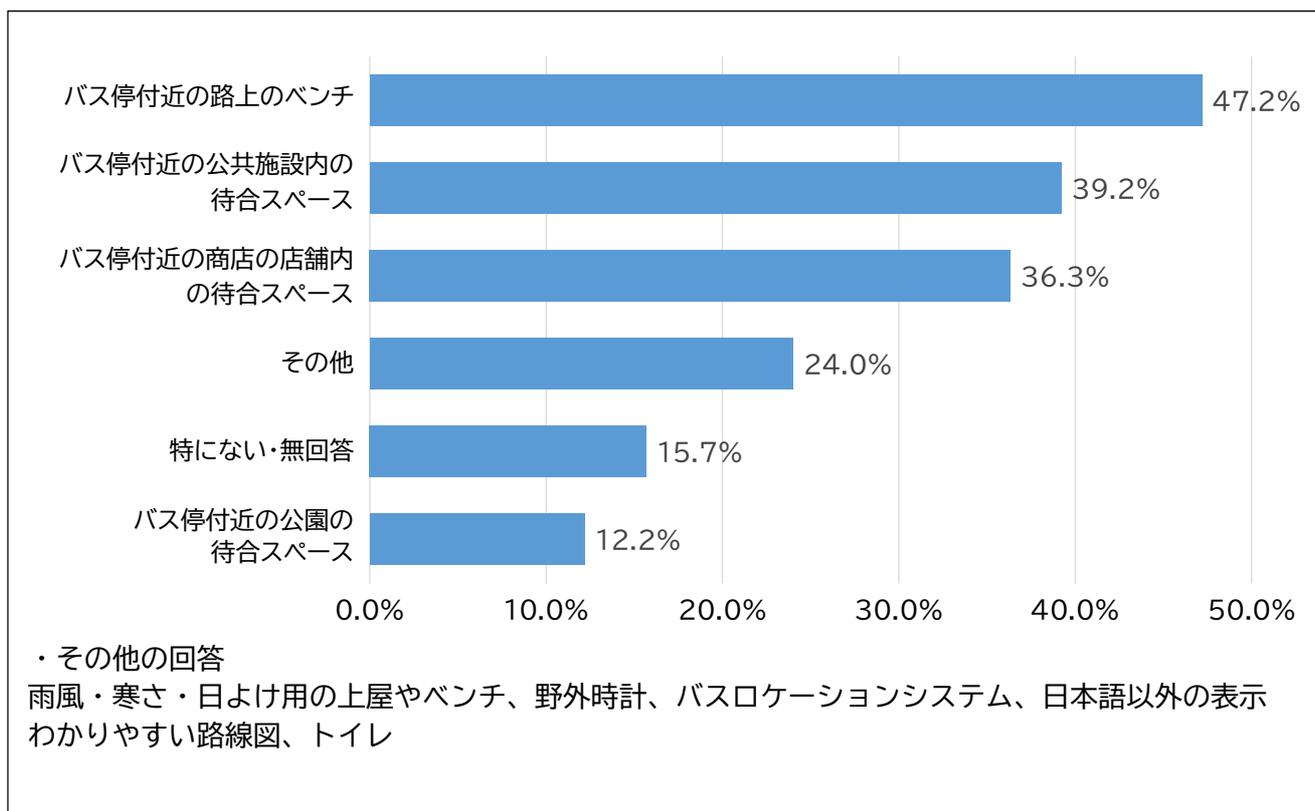
(1) 利用できるバス停までの距離



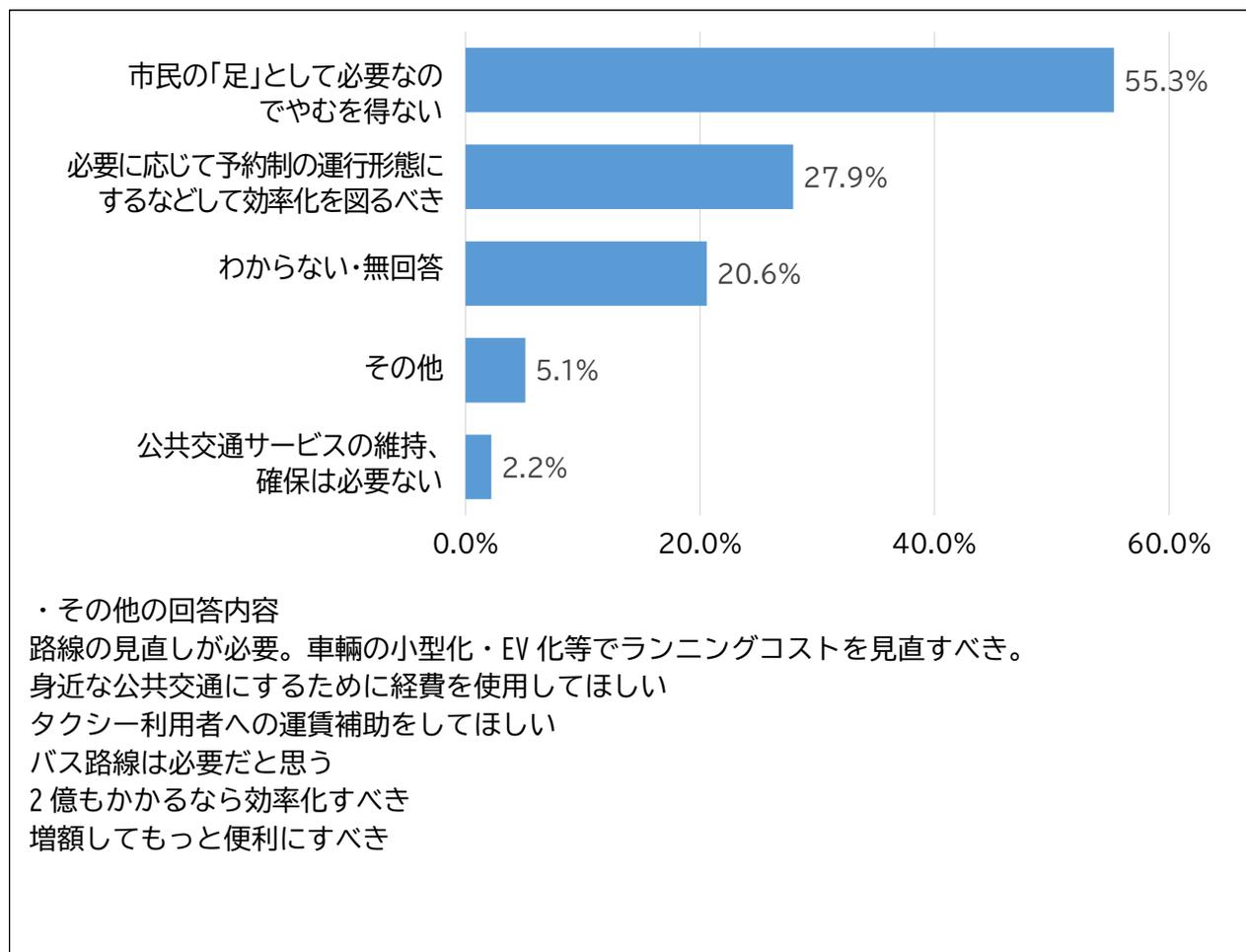
(2) バスの乗り継ぎについて感じる事



(3) バスの乗継のために「あったらいいな」と思うもの (複数回答)



5. 公共交通維持のための経費についてどのように考えるか（複数回答） n=1,492



6. その他本市の地域交通施策に関する自由意見（主な回答）

- ・運転免許返納後を考えると不安であるためサービスを維持してほしい
- ・もっと公共交通や移動支援サービスに関する周知を行ってほしい
- ・バスの維持等よりもタクシー乗車券の配布等で移動支援を行ってほしい
- ・「ふじえだ mobi」（AI オンデマンド交通）を再開してほしい
- ・ライドシェアや自動運転など新たな仕組みで移動課題を解決してほしい
- ・便数が少なく、運行終了時間も早いため利用していない
- ・高齢化に伴い移動支援サービスの重要性は増していくと思う

用語の解説

1. 都市拠点

JR 藤枝駅周辺の中心市街地。

2. 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。

3. 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。

4. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）

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。

5. 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。

6. 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。

7. 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ことにより、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。

8. 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。

9. 次世代交通システム

高齢者から子ども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。

10. 路線バス

民間路線バス及び市自主運行バスの総称。

11. 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。

12. 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。

13. AI オンデマンド交通

AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

14. 年少人口

15歳未満の人口。

15. **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。
16. **老年人口**
65 歳以上の人口。
17. **高齢化率**
65 歳以上の人の人口を占める割合。老年人口の割合。
18. **交通結節点**
複数の公共交通機関などが接続する場所。
19. **葉の交通**
枝の交通ではカバーしきれない近距離・小規模需要に対応する地域交通。
20. **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。
21. **スクールバス**
児童・生徒の通学を目的として運行されるバス。
22. **小規模特認校制度**
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、一定の条件の下、小規模校への入学・転校を認める制度。
23. **2024 年問題**
バス運転手の時間外労働の上限規制により、バス業界全体で発生する様々な課題のこと。特に 2024 年 4 月 1 日から時間外労働の上限が年間 960 時間に制限されたことで、人手不足が深刻化し、路線廃止などの影響が出ている。
24. **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。
25. **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。
26. **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。
27. **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。
28. **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の。1 人あたりの求人件数。
29. **自動車運送事業**
他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する旅客自動車運送事業及び自動車を使用して貨物を運送する貨物自動車運送事業。

30. **地区拠点**
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。
31. **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。
32. **空飛ぶクルマ**
電動化や自動化された航空技術を駆使し、垂直離着陸が可能で、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段。
33. **公民連携**
行政と民間事業者等が対等な立場で連携し、公共サービスの提供や地域の課題解決に取り組むこと。
34. **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。
35. **大御所パス**
しずてつジャストライン(株)が発行しているシルバー層限定のバス専用定期券。70歳以上の人が購入可能で、しずてつジャストライン(株)のほとんどの一般路線バスと藤枝市自主運行バス(富士山静岡空港アクセスバスを除く)の全ての路線で利用できる。
36. **公共交通マップ・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。
37. **て～しゃばストリート (バスストリート)**
第3セクターの(株)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行うもの。
38. **GTFS データ**
バスなどの運行情報を経路検索サービスや地図アプリなどで利用できるようにテキストファイル形式でまとめたデータ。
39. **MaaS (Mobility as a Service)**
地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
40. **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。
41. **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。

藤枝市地域公共交通計画

【令和8年度～令和12年度】

発行 令和8年3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) 631-4169

E-mail kotsu@city.fujieda.shizuoka.jp
