

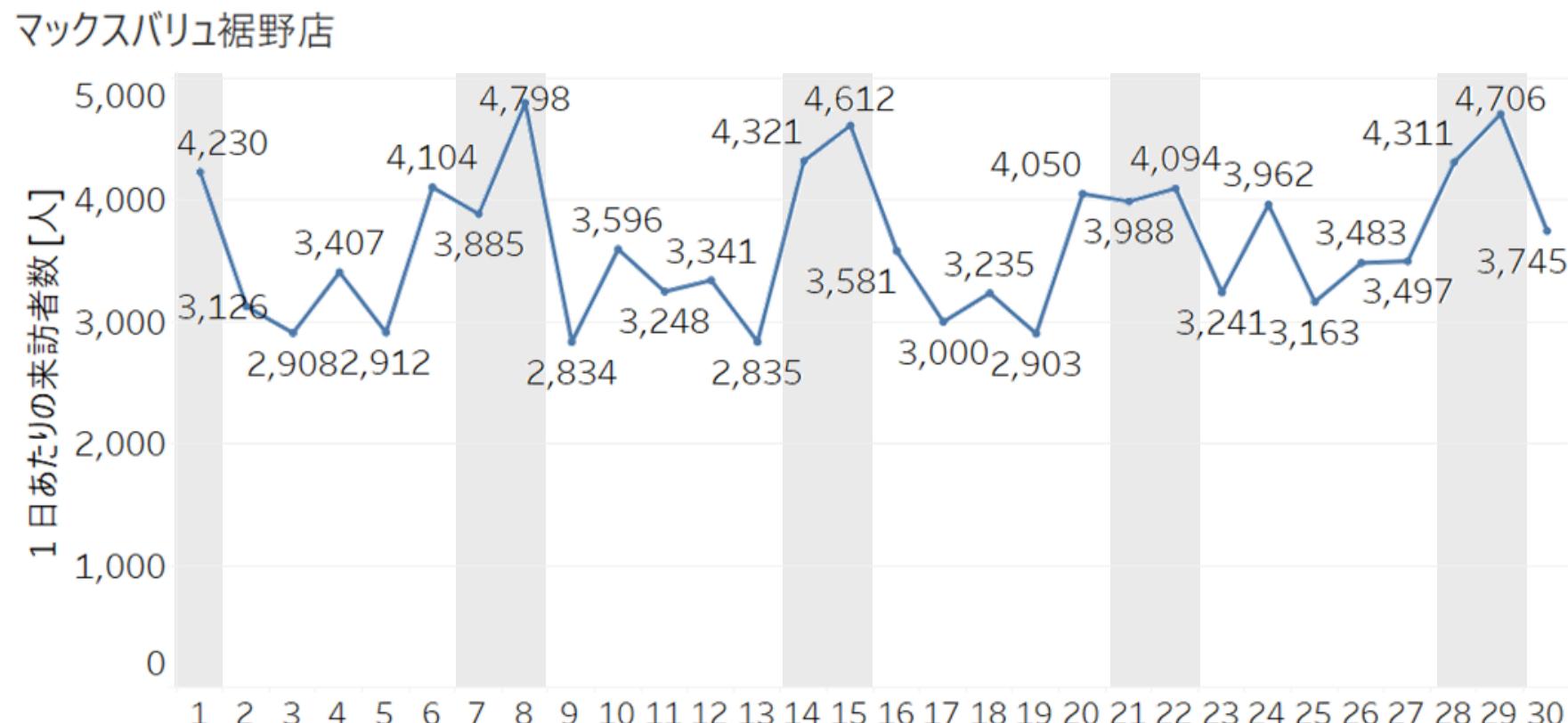
人流データ分析： 生活圏分析（主要施設を抜粹）



マックスバリュ裾野店 日別来訪者数推移

休日（特に日曜日）の来訪が多く、4,000～4,800人程度来訪されている。

集計期間：2025年6月



出典： Agoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成

データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

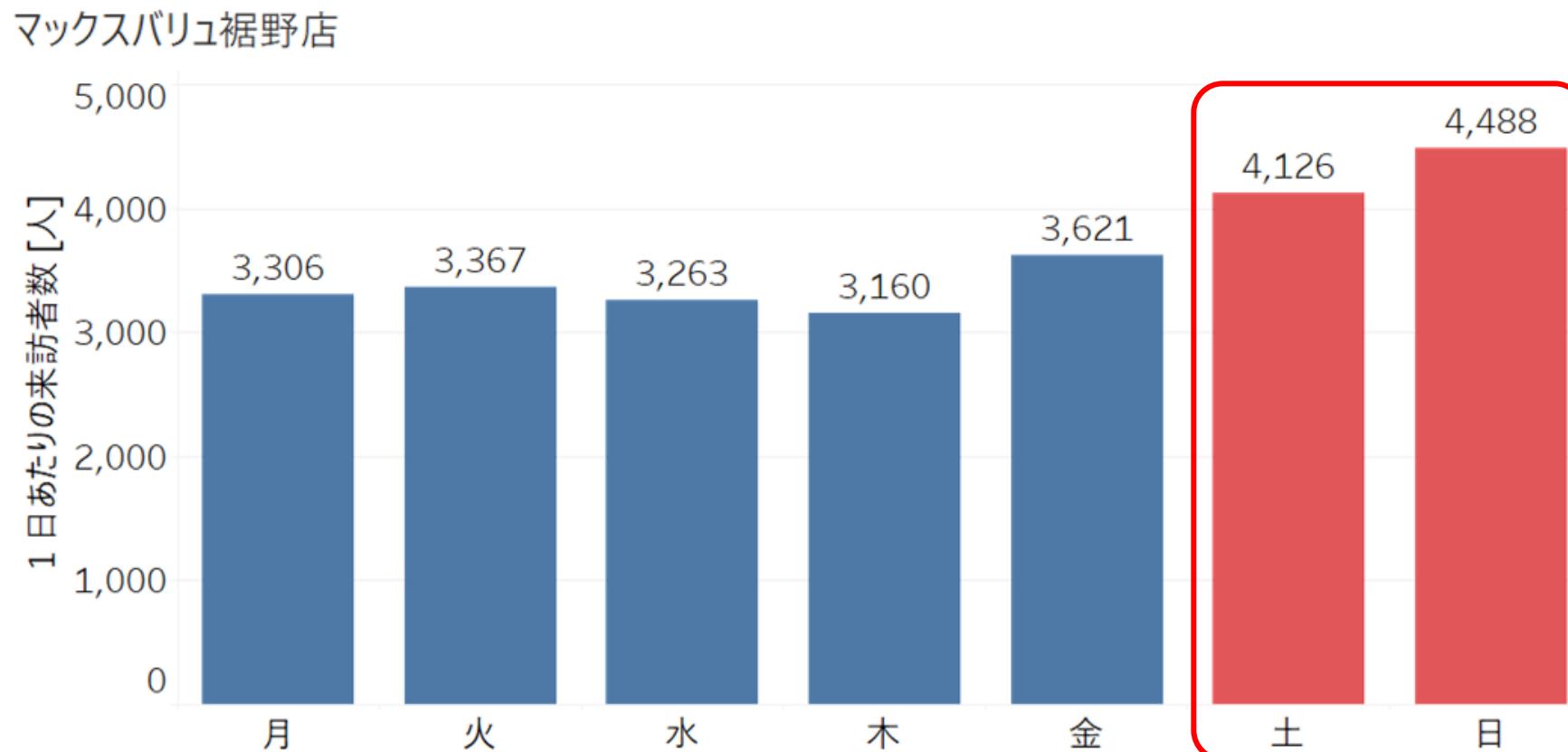
Copyright © MONET Technologies Inc. All Rights Reserved.



マックスバリュ裾野店 曜日別来訪者数

休日が平日よりも比較的多く、4,000人以上来訪されている。

集計期間：2025年6月



出典： Agoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成

データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

Copyright © MONET Technologies Inc. All Rights Reserved.

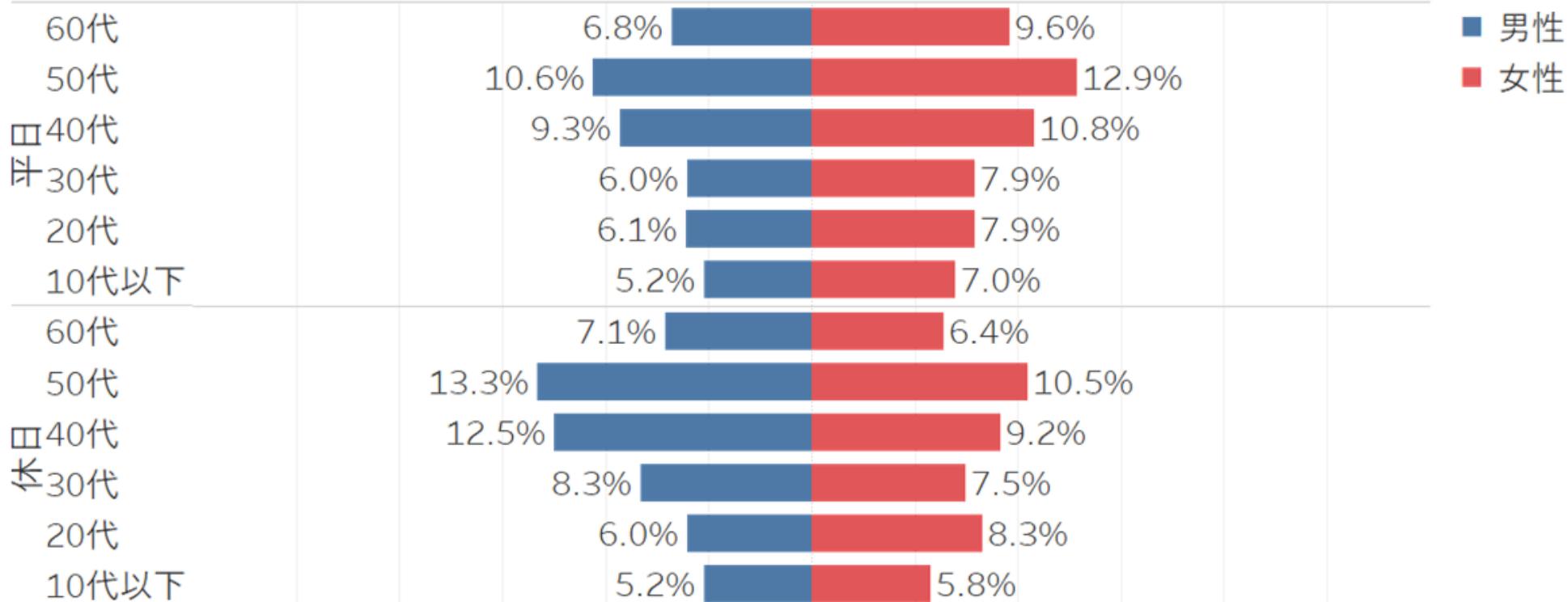


マックスバリュ裾野店 性別×年代比率

年齢・性別問わず、老若男女幅広く来訪されているが、緩やかに逆ピラミッドの分布となっており、50代の来訪が最も多い。

集計期間：2025年6月

マックスバリュ裾野店



出典： Agoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成

データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋 / エリア内に 10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

Copyright © MONET Technologies Inc. All Rights Reserved.

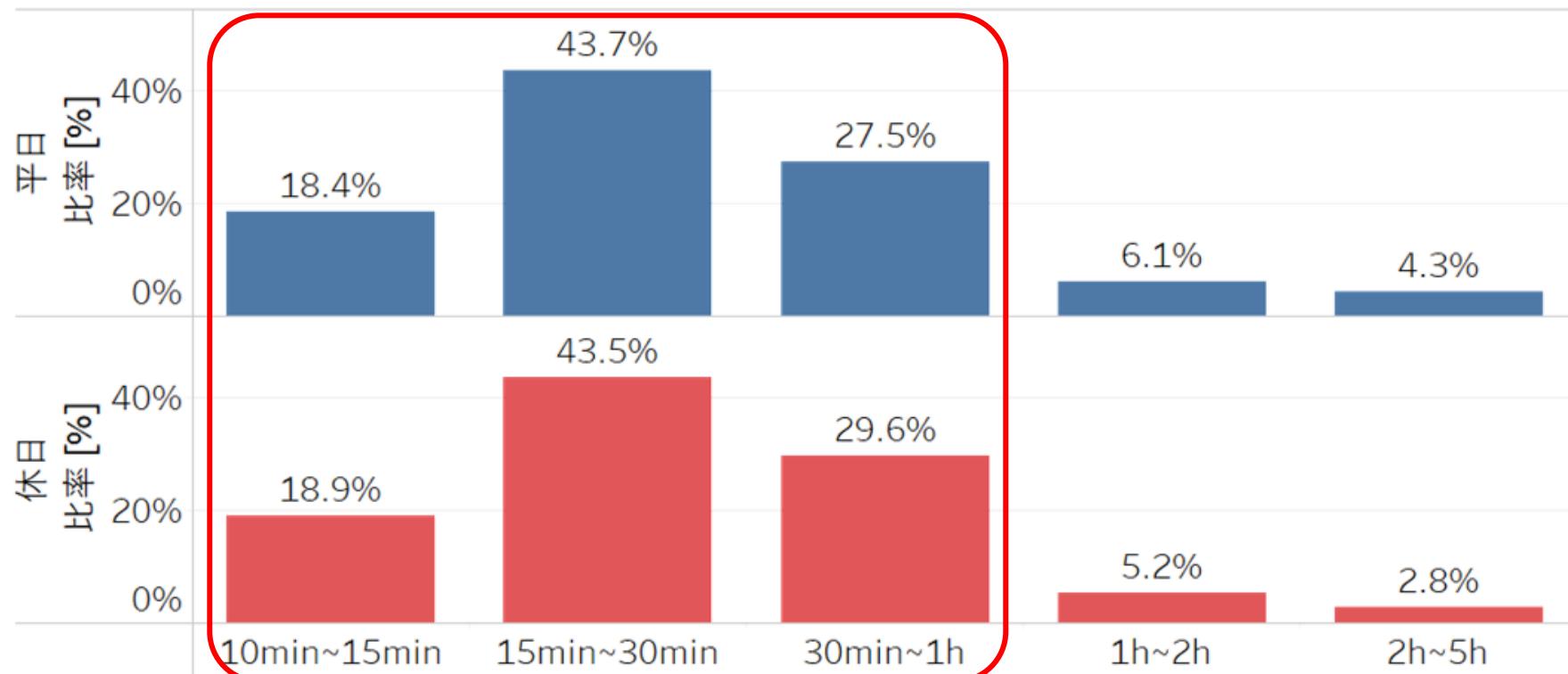


マックスバリュ裾野店 滞在時間比率

来訪者の約9割が1時間以内で退店しており、短時間利用を中心。

集計期間：2025年6月

マックスバリュ裾野店



出典： Agoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成

データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

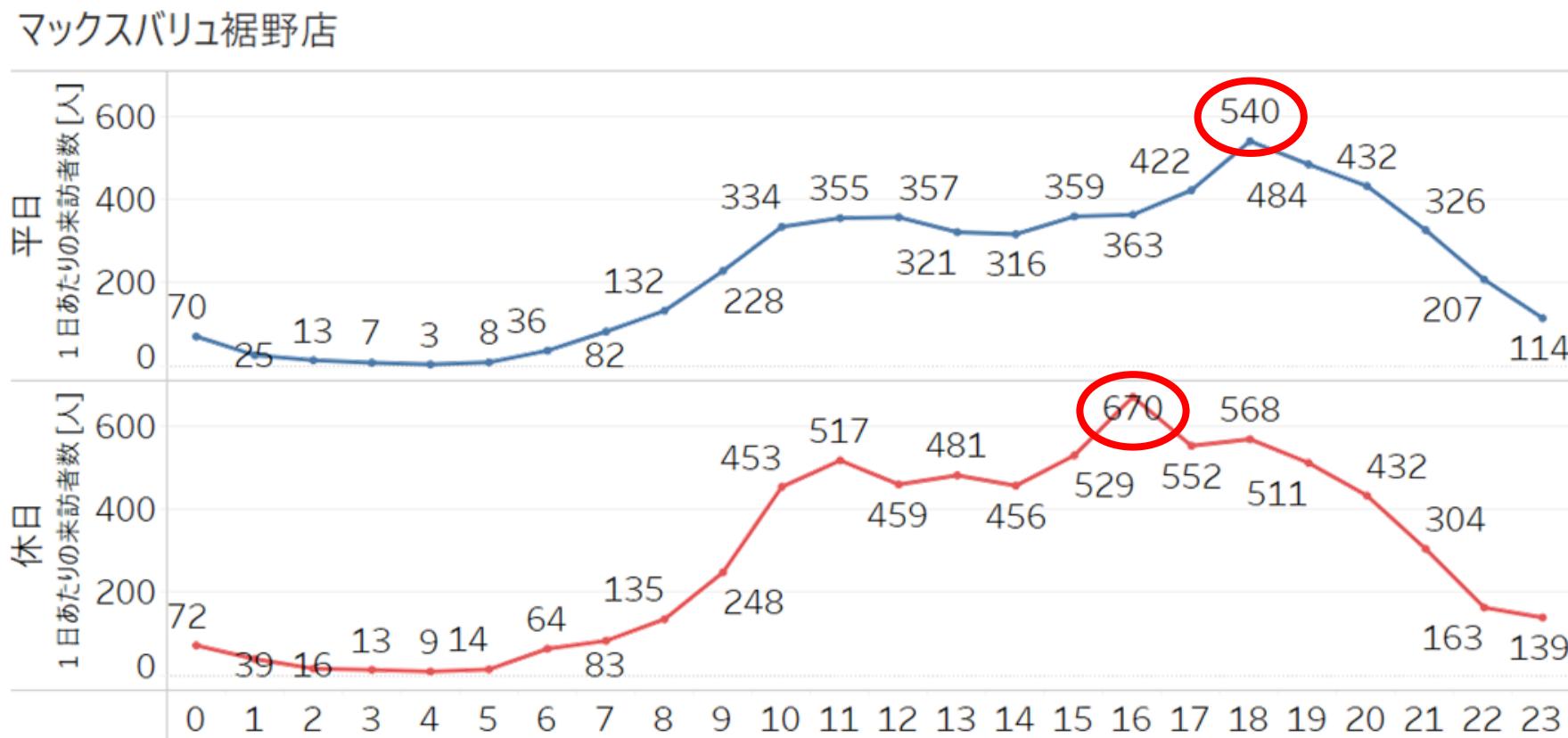
Copyright © MONET Technologies Inc. All Rights Reserved.



マックスバリュ裾野店 時間帯別来訪者数

平日は夕方18時、休日は夕方16時にピークが存在する。

集計期間：2025年6月



出典： Agoop社「マチレボ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成

データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

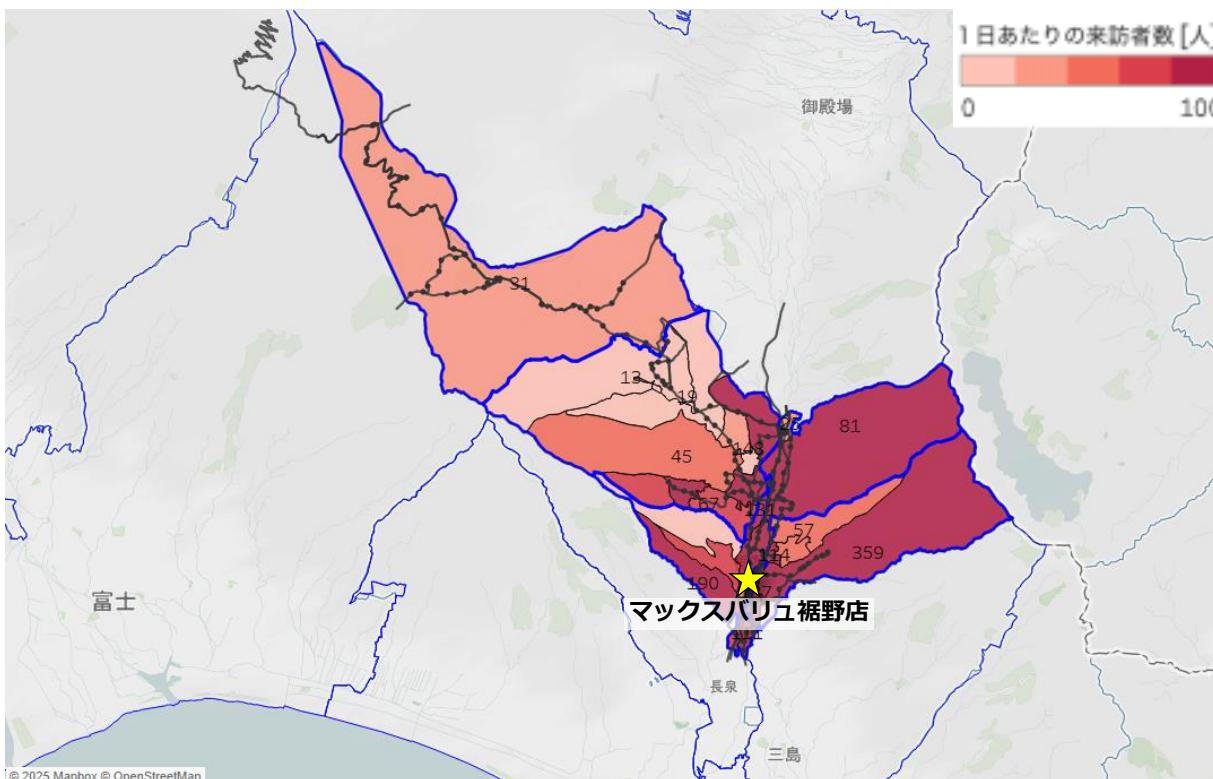
Copyright © MONET Technologies Inc. All Rights Reserved.



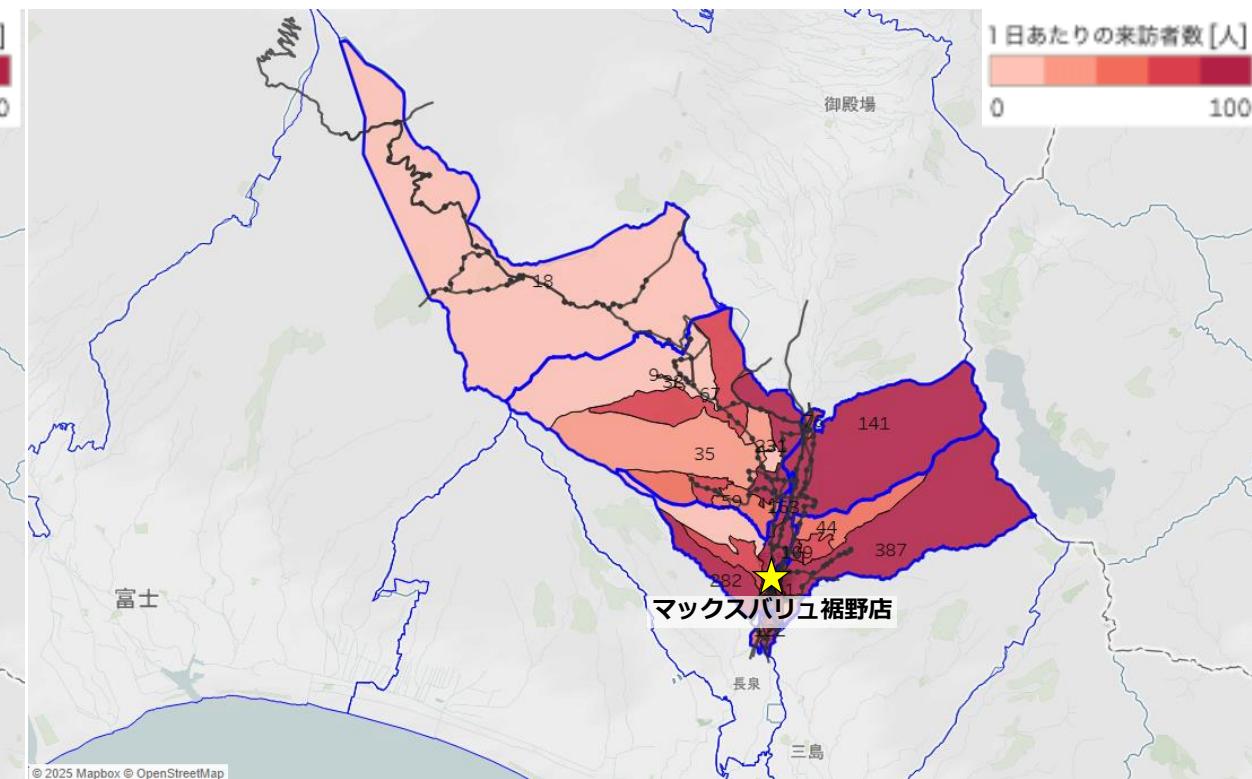
マックスバリュ裾野店 来訪者推定居住地

施設周辺の東・西地区に加え、深良・富岡地区からの来訪も多い。
また、平日は須山地区からも1日あたり30名程度と一定数の来訪が存在する。

平日



休日



出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

人流データ分析： ポイントデータを用いた詳細分析



利用データについて

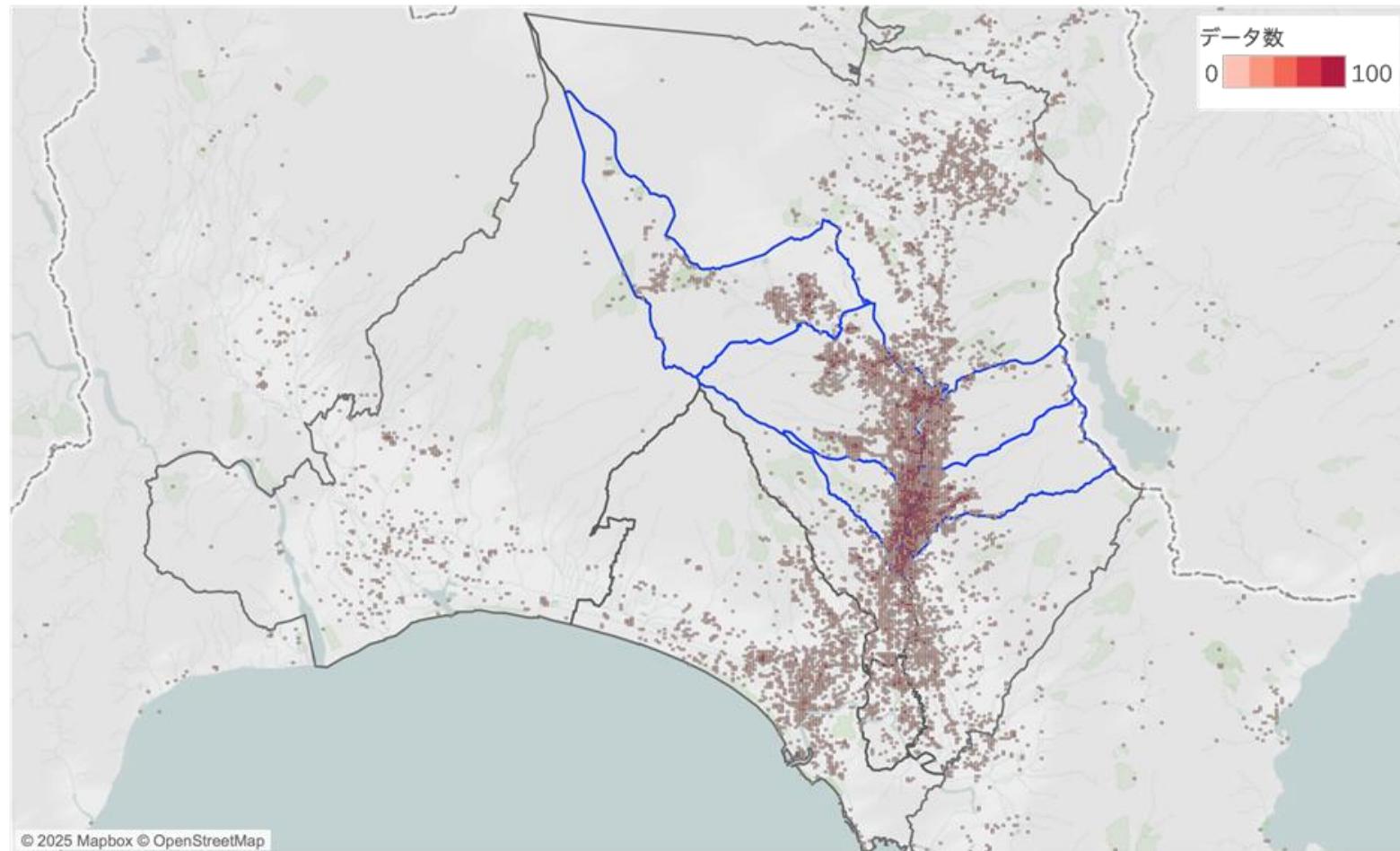
以下の抽出・処理条件のデータを用いて、移動傾向の分析を実施。

- ・抽出期間： 2か月間（2024年11月、2025年6月）
- ・抽出データ： 推定居住地※が裾野市、および裾野市内を出発とするデータを抽出
※推定居住地判定：7日分の夜間（22時-翌6時）のログ数が多い位置情報をもとに居住地判定
(ただし、取得データアプリにより変動あり)
- ・集計数： 取得データ数を表示（人口換算なし）
- ・移動先： 100mメッシュ内に10分以上滞在した場所を移動先とする



裾野市出発の移動先

裾野市内では、御殿場線を軸とした東西約1.5kmにわたるベルト状の領域への移動が多くなっている。また、長泉町や沼津市、御殿場市など近隣の市への移動も見られる。次頁以降では、地区ごとに移動先を可視化する。

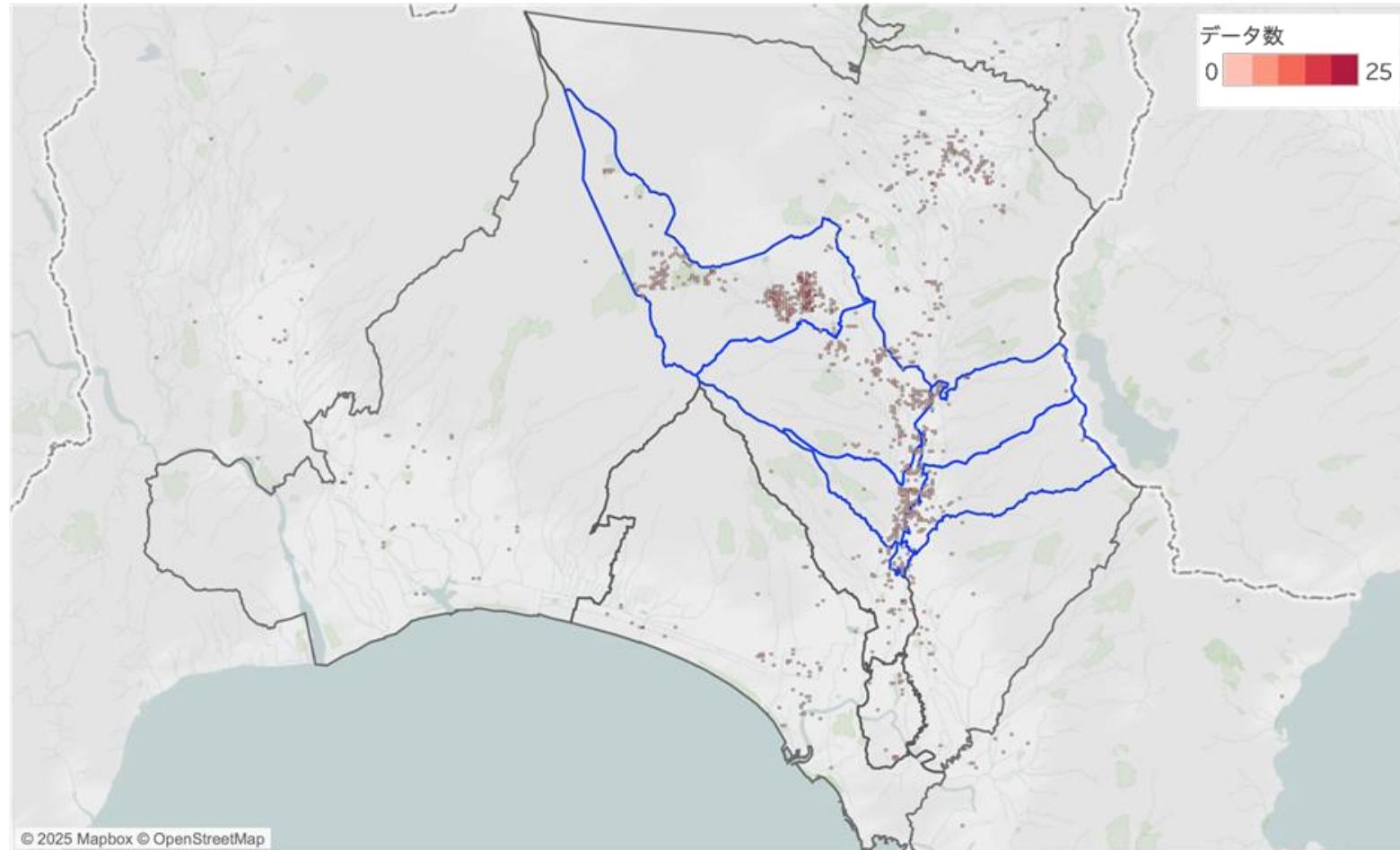


出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



須山地区出発の移動先

須山地区内の移動が最も多く、御殿場線沿いや御殿場市への移動もあることが分かる。

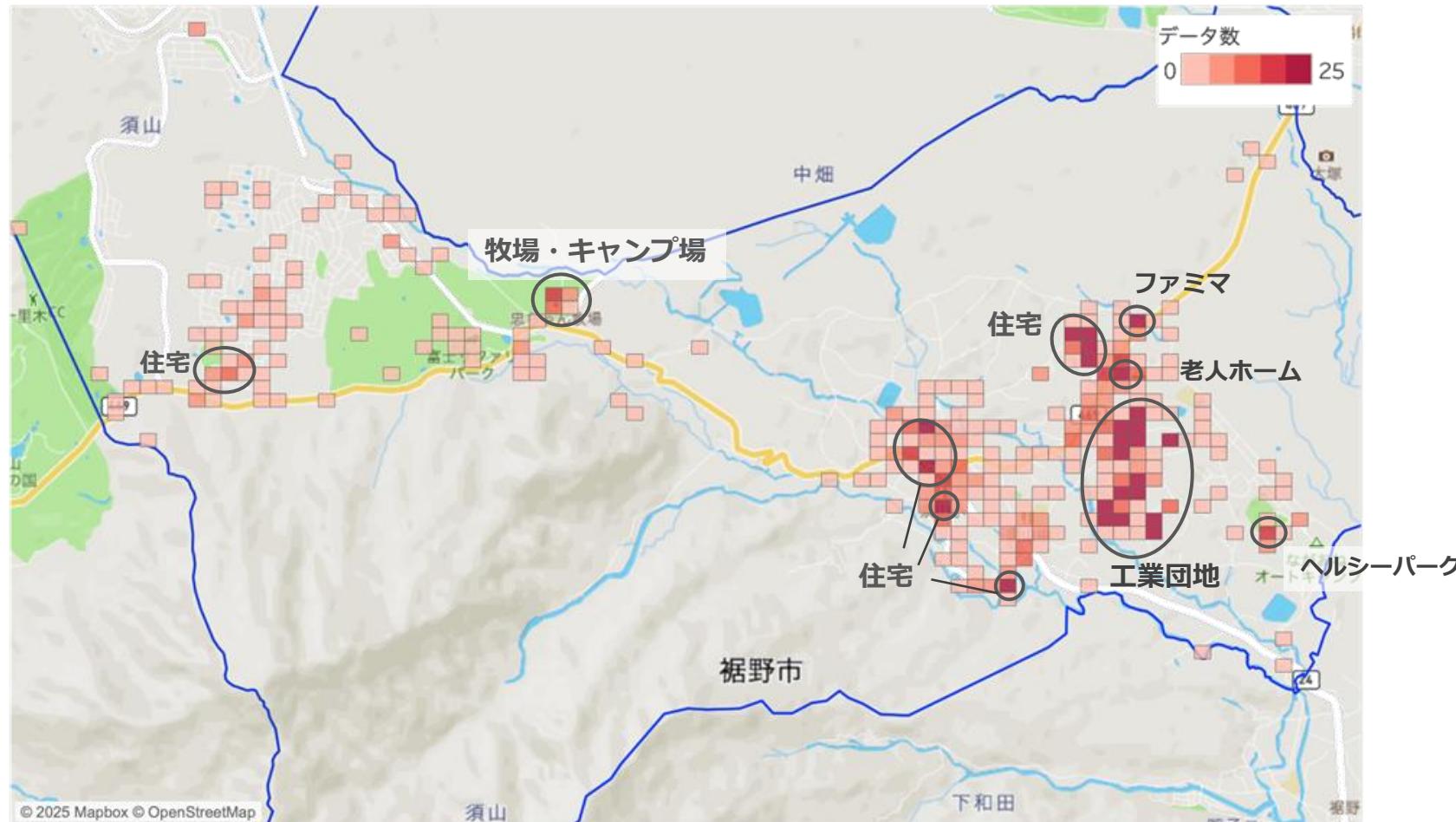


出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



須山地区出発の移動先（須山地区）

移動先が工業団地と住宅に集中している。したがって、須山地区内の主な移動目的は通勤であると示唆される。
また、老人ホームやコンビニ、ヘルシーパークやキャンプ場への移動もあることがわかる。



出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が据野市の移動を可視化



須山地区出発の移動先 (裾野市内)

富岡・深良地区では、企業や住宅、スーパーやドラッグストアへの移動が多く、駅周辺への移動もある。
また、西・東地区では眼科・内科やマックスバリュ、住宅への移動がある。



出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



須山地区出発の移動先 (裾野市外)

御殿場市では工場や保健施設、商業施設への、
長泉町・清水町・沼津市では、工場や商業施設への移動がみられた。

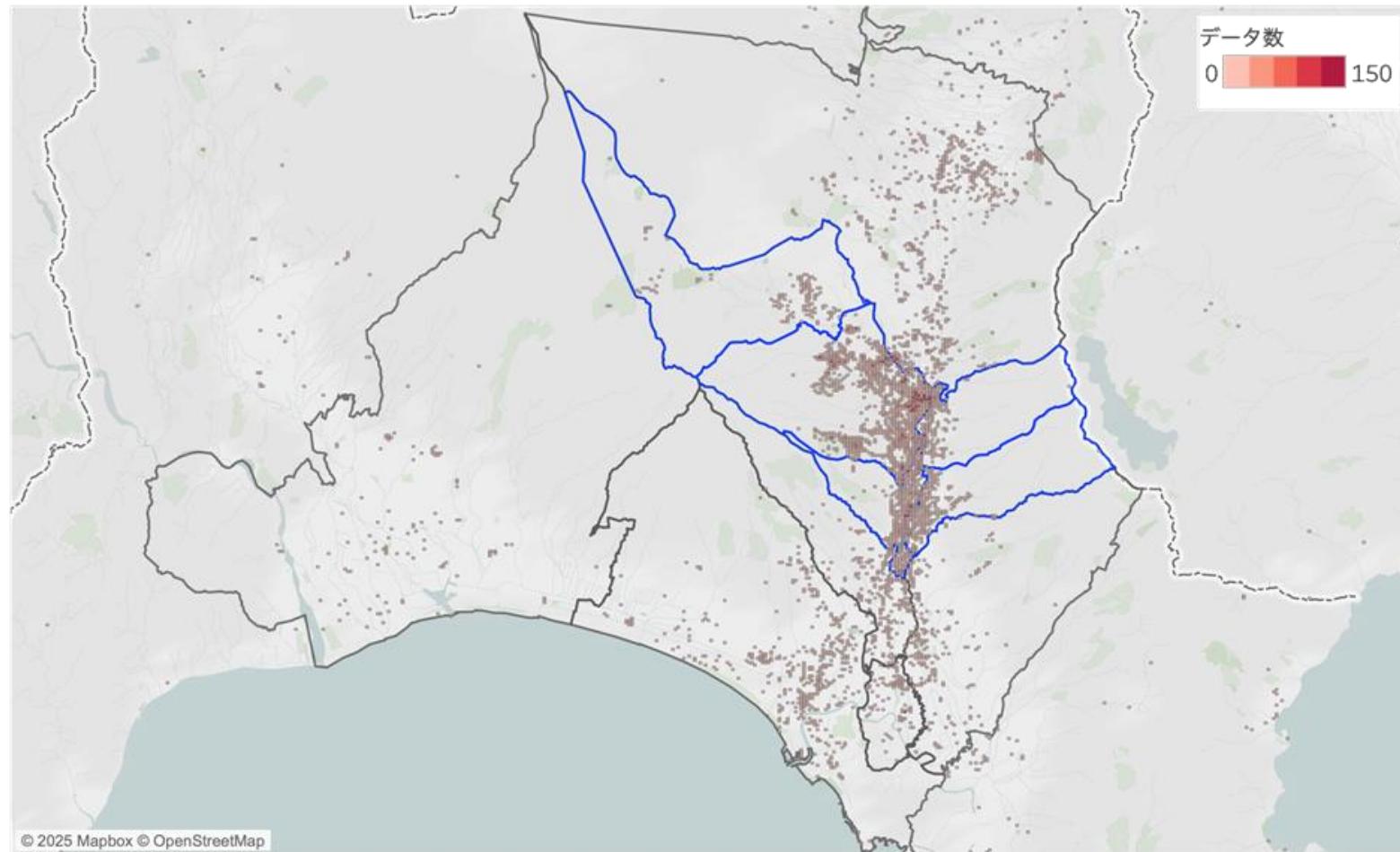


出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



富岡地区出発の移動先

富岡地区内の移動が最も多く、西地区や東地区への移動もあることがわかる。

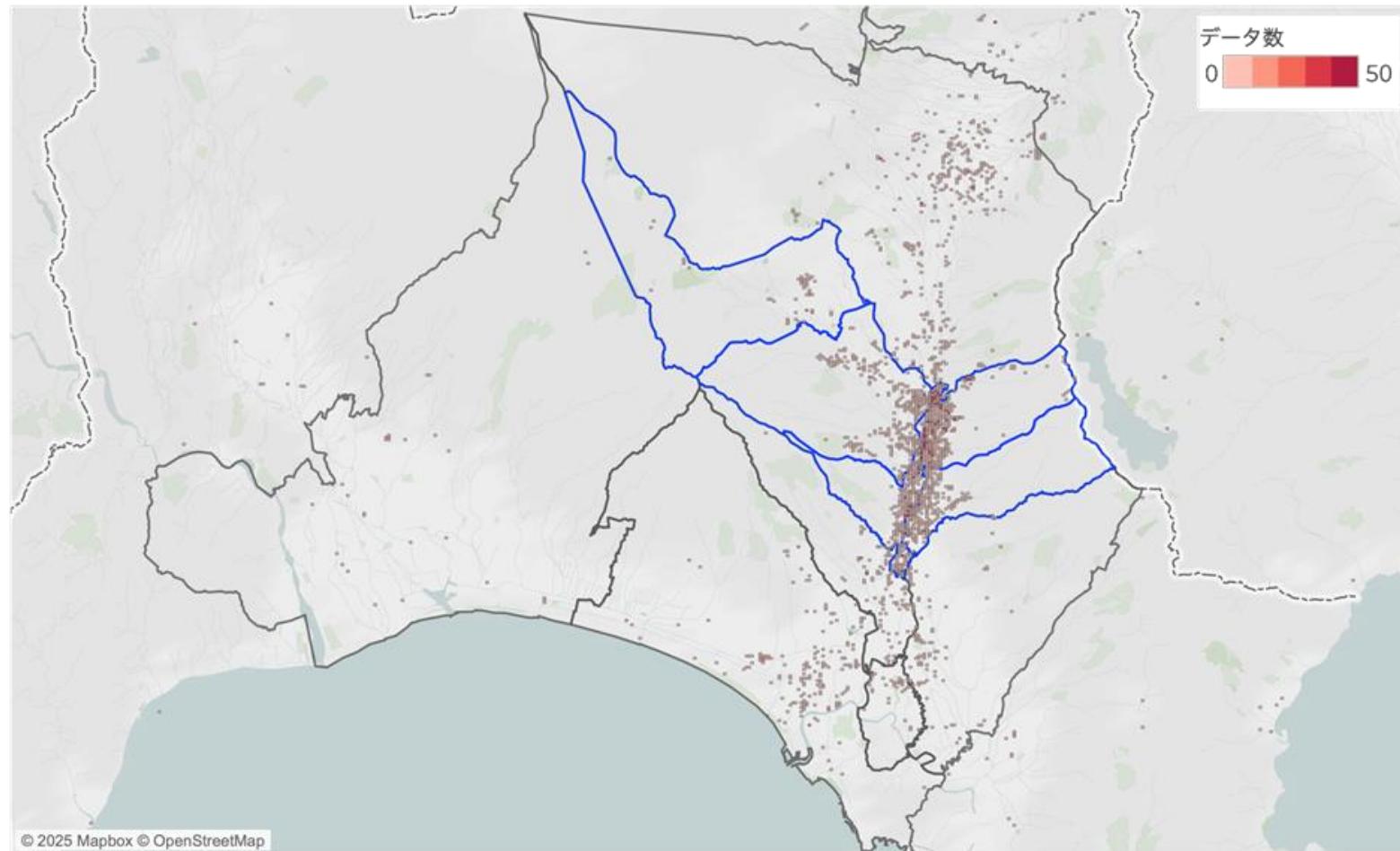


出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



深良地区出発の移動先

深良地区内の移動と東・西地区の御殿場線沿いへの移動が多い。

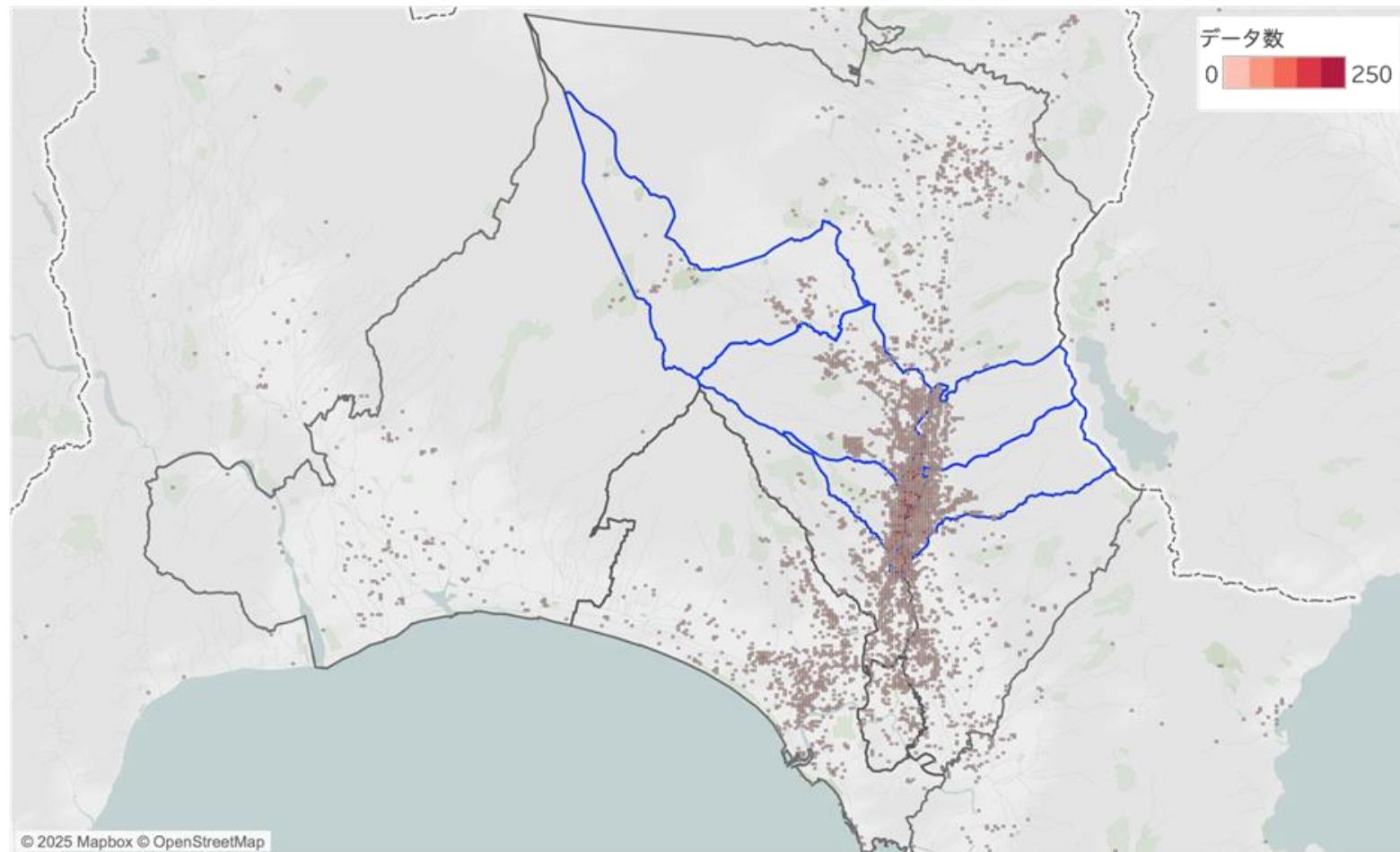


出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



西地区出発の移動先

西地区内の移動が最も多く、沼津市など南側の市への移動もあることがわかる。

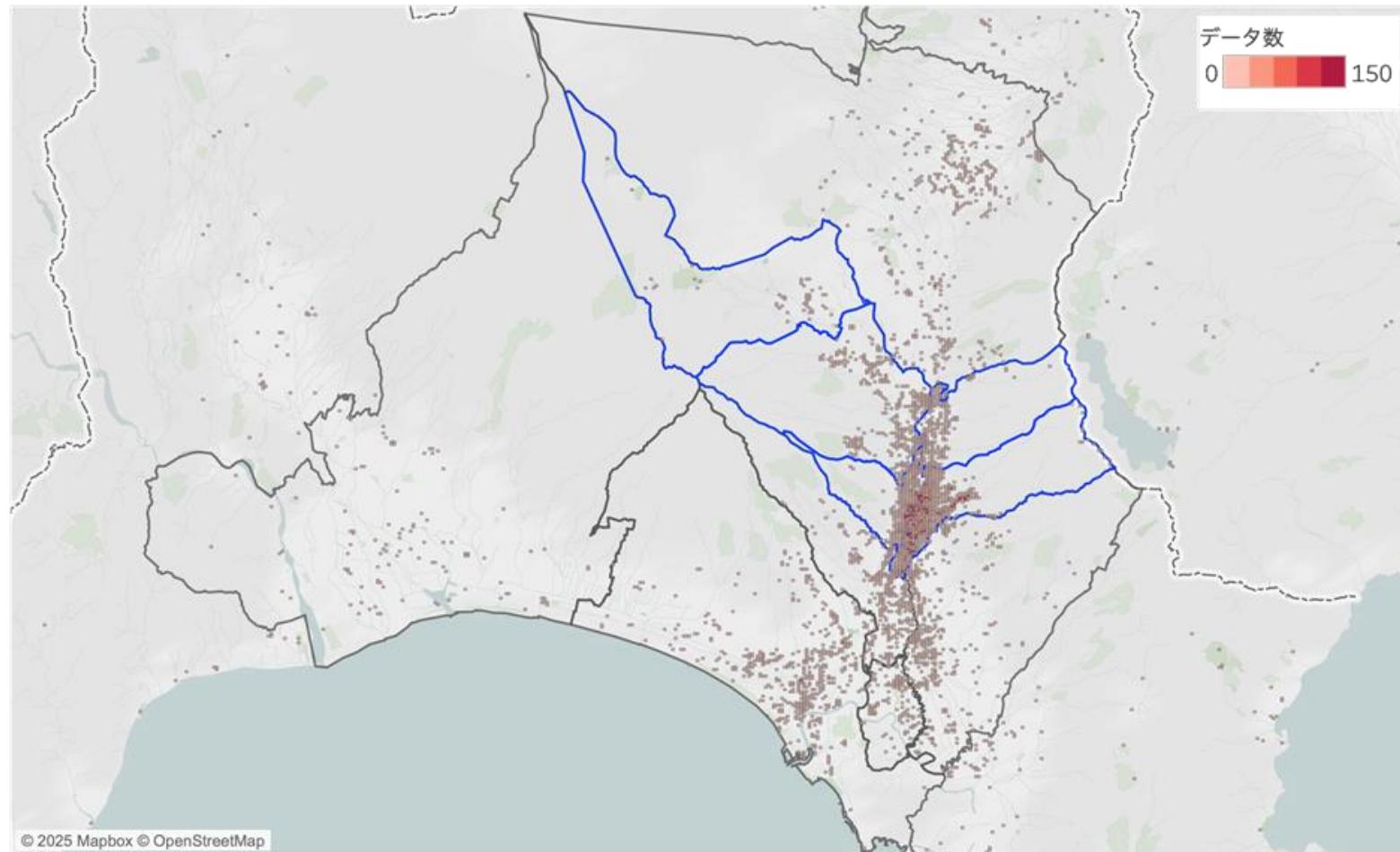


出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



東地区出発の移動先

東地区内の移動が最も多く、沼津市など南側の市への移動もあることが分かる。



出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を可視化



まとめ

出発	到着		
	同一地区内	他地区	市外
須山地区	66 % (2,649) 移動先が工業団地と住宅に集中している	22 % (859) 企業や住宅、スーパーへの移動が多い	12 % (476) 御殿場市への移動が多い
深良地区	46 % (4,379) 住宅・企業への移動が特に多く、 ウエルシアへの移動も多い	37 % (3,601) 富岡地区では企業やこども園への、 西・東地区ではスーパーや住宅への移動が多い	17 % (1,642) 御殿場市と南側の近隣市町村への移動は同規模
富岡地区	62 % (18,363) 企業・住宅への移動が特に多く、 病院・ドラッグストアへの移動も多い	20 % (5,907) 深良・西地区の スーパー・ドラッグストアへの移動が多い	18 % (5,199) 御殿場市と南側の近隣市町村への移動は同規模
西地区	55 % (21,856) 移動先がスーパー・ドラッグストアと 住宅に集中している	25 % (9,947) 東地区へのスーパーの移動が多い	21 % (8,233) 南側の近隣市町村への移動が多い
東地区	53 % (15,914) 住宅・スーパー（ドラッグストア）への移動が 特に多く、駅周辺・企業への移動も多い	26 % (7,605) 西地区のスーパーや病院・住宅への移動が多い	21 % (6,256) 南側の近隣市町村への移動が多い

※Agoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成。()内の数字はトリップ数を示す。
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が裾野市の移動を対象とした。

02 - 4

車流データ分析



駅付近の送迎・駐停車分析について

裾野駅周辺または岩波駅周辺
送迎 / 駐停車した車両の件数と推定居住地を分析。

裾野駅周辺



地図データ © 2025 Google 画像 © 2025 Airbus, Maxar Technologies

岩波駅周辺



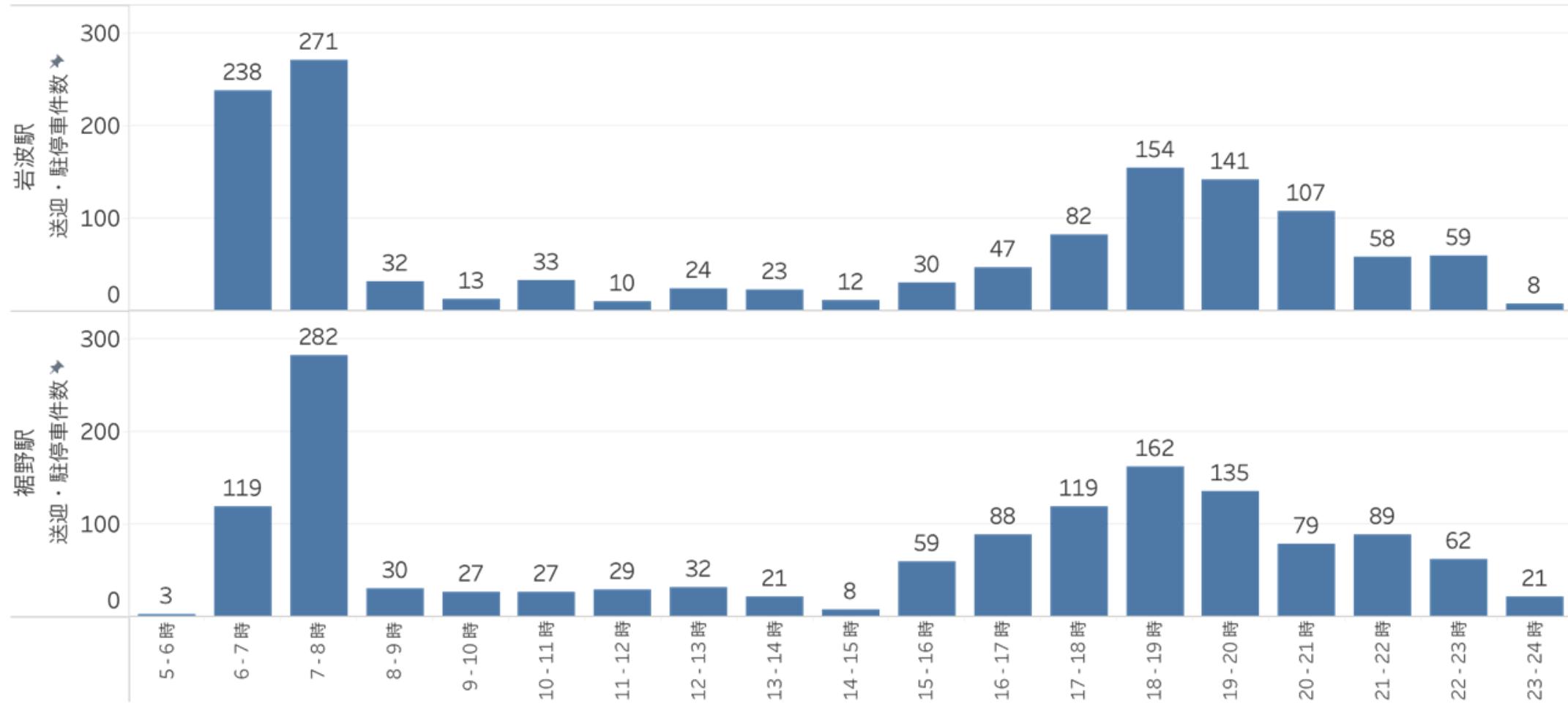
地図データ © 2025 Google 画像 © 2025 Airbus, Maxar Technologies

- データの対象期間
2024年11月および2025年6月
- 送迎・駐停車車両の定義
<送迎車両>
左図の黄色のエリア内で停止かつ運転席以外のドアが1秒以上開いた車両
- **<駐停車車両>**
左図の黄色のエリア内で5分以上車速0km/hまたはエンジンOFFを示した車両
- 次頁以降の数値について
対象期間のトヨタ車の合計値となります。



送迎・駐停車両の時間帯別件数（平日）

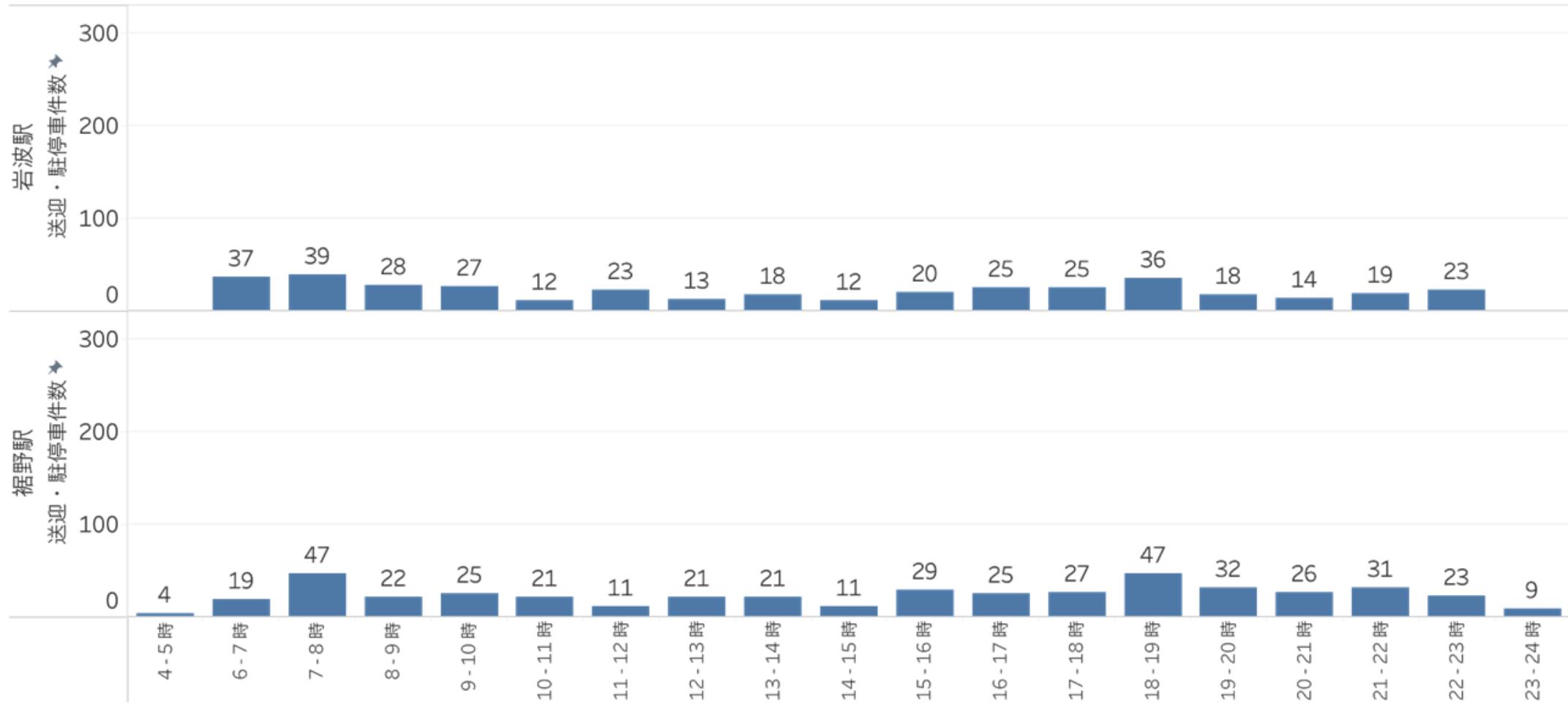
朝と夕方にピークがあり、7-8時は6~7台/時間以上、夕方は7-8時は2~4台/時間以上となっている。
特に岩波駅では、1日の送迎・駐停車件数のうちの約4割が朝の6~8時台に集中している。





送迎・駐停車車両の時間帯別件数（休日）

休日は平日と比較して、どちらの駅も送迎・駐停車車両の件数が少ない。





送迎・駐停車両の件数について

裾野駅の1日あたりの乗降客数は岩波駅より1,000人程多いが、送迎・駐停車両数は大差ない。したがって、駅利用者のうち送迎・駐停車で来訪する人の割合は岩波駅の方が多いと推察される。

裾野駅周辺：1,843 件



岩波駅周辺：1,731 件



1日あたりの乗降客数（2023年）

裾野駅：4,383 人
岩波駅：3,302 人

出典：「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」
(国土交通省国土政策局・令和5年度)



ワークショップ



ワークショップの全体像

地域の交通課題を住民の皆さんと共有し、移動に関する将来の不安や困りごとを明らかにしたうえで、その解消に向けた公共交通サービスの方向性を検討するワークショップを実施。

1日目：9月17日（水）

移動の困りごとの具体化

ゴール

- 将来の不安も含めた移動の困りごとを共有し、各地域における移動の課題を明らかにすること

主な論点

- ✓ 地域の交通課題は何か？
- ✓ どのような暮らしを実現したいか？

本取組の流れ

講義①・②

裾野市における

人流データ分析結果・住民アンケート結果説明

個人ワーク①

移動に関する現状/将来の困りごとを記載

グループワーク①

日常生活での移動の困りごとの共有
日常の移動にどういった課題があるかの検討

2日目：10月6日（月）

困りごと解消に向けた検討

- 課題をもとに、暮らしを支える公共交通のあり方や具体的なサービス要件が整理されていること

- ✓ 移動を通じて暮らしをどのように支えられるか？
- ✓ 求められるサービス要件は？

講義③

1日目の課題まとめ +

課題解決に繋がる導入事例・交通サービス案の紹介

個人ワーク②

各課題に対する交通サービス案・要件の洗い出し

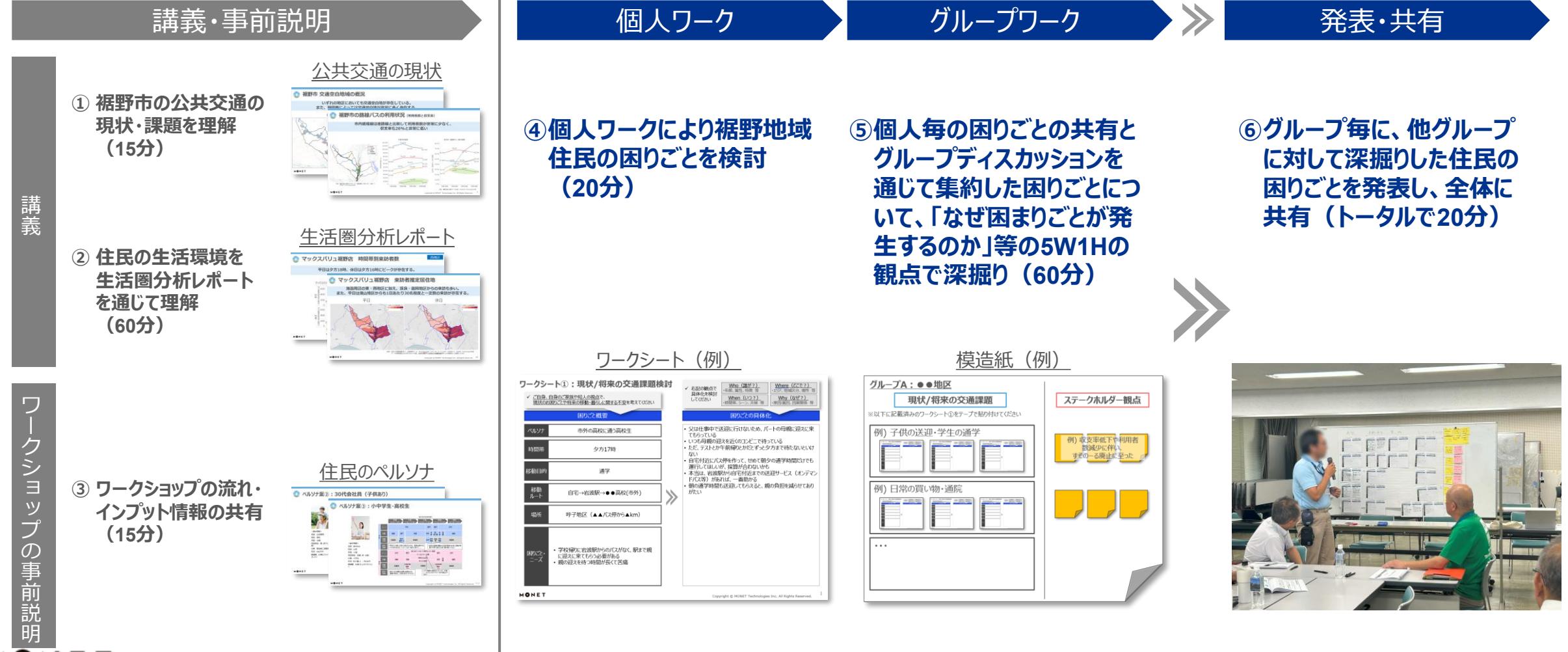
グループワーク②

移動の困りごとをどのように解決していくか
どのようなサービスがあれば暮らしやすくなるかの検討



WS①の取組概要

裾野市の公共交通の現状および裾野地域住民の生活圏分析レポートをもとに、個人→グループワークを通じて、住民が暮らしの中で困っていることを検討。





住民目線での交通課題仮説

WS①で出して頂いたご意見をもとに、現状/将来における交通課題仮説を整理（WS②を通じて、以下課題がグループ共通のものと確認済み）。

No.	現状/将来の交通課題 (住民目線)	ペルソナ	暮らしの要素/ 移動目的	時間			
				朝 5:00～10:00	昼 10:00～15:00	夕方・夜 15:00～20:00	夜中 20:00～
1	市外の学校に通う際、通学時間帯にバスがなく、駅↔自宅間は親の送迎が必要だが、時間が合わないと移動手段がない(徒歩移動は困難、道路環境上自転車移動も危険)	高校生、大学生	暮らす/ 通学				
2	自宅から小・中学校に通う際に、徒歩・自転車では遠いため、親の送迎が必要だが、送迎に伴う課題(親の負担大、路上駐車への苦情等)が発生	小中学生の子供を持つ親	暮らす/ 買い物・通院				
3	免許返納後の移動において、日中の運行本数が少ないため、乗りたいタイミングでバスの便がない／次の便を長時間待つにも快適な待機場所がない	高齢者	暮らす/ 買い物・通院				
4	免許返納後の移動において、大量の荷物を持った場合や具合が悪い場合に、バス停まで徒歩移動が困難／タクシー利用は金銭的負担が大きい	高齢者	暮らす/ 買い物・通院				
5	天候や稼働状況等の影響で、駅にタクシーがない、かつ駅や自宅でタクシーを呼んでも中々来ない(断られる場合もあり)	高齢者、 飲みに行く人等	暮らす・遊ぶ/ 通院・外食				
6	最寄りのバス停や移動スーパーの場所が自宅から遠いため、送迎を依頼せざるを得ないが、頻繁になると気が引けるため、外出を控えている	高齢者	暮らす/ 買い物・通院				
7	バスや電車の接続性の悪さ、バス乗車時間の長さから、買い物・通院が1日がかりの移動となり、負担が大きい	高齢者	暮らす/ 買い物・通院				
8	休日に市内循環線が走っておらず、バスを利用して市街地へ遊びに出掛けることが困難	親子	遊ぶ/ お出かけ				
9	残業や飲み会等で帰宅が遅くなると、終バスが早く、駅から自宅までの移動手段がタクシー以外になくなっている	会社員、 飲みに行く人	暮らす・遊ぶ/ 通勤・外食				
10	バス停の表示や路線図、各交通モードの料金体系の分かりにくさ、キャッシュレス決済の未導入等が要因で、公共交通やタクシーが利用しにくい	市民全般	遊ぶ/ お出かけ				
11	介護タクシーは買い物に利用することができず、福祉運送の場合は介護することができないため、買い物に行く手段がなく困っている	障がい者	暮らす/ 買い物				



ステークホルダー目線での交通課題仮説

住民目線の課題の背景・要因としてWS①で出して頂いたご意見をもとに、各ステークホルダーの交通課題を、「事業性」「オペレーション性」「社会受容性」の3観点で整理。

	交通事業者	行政
事業性 (収益性)	<ul style="list-style-type: none"> 利用が少ないと事業継続が難しい 事業継続のため値上げをすると利用者が減る負のスパイラルに陥る 住宅が少ないエリアは採算が合わないため、路線を通せない 	<ul style="list-style-type: none"> 裾野駅でタクシーを呼んだにもかかわらず、先に来た流しのタクシーに乗られることがあり、無駄な移動が発生する場合がある
オペレーション性 (実現可能性)	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー不足に伴い、ドライバー1人の負担が大きい(長距離運転) 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者連携のハードルが高い バス停にベンチが置けない 申請に2ヶ月かかり、活性化協議会を通す必要もあるため、簡単には変化させられない 共助を行政が手助けできると良いか
社会受容性 (住民理解)	<ul style="list-style-type: none"> 殆どの人が自家用車で移動して困っていない状態のため、もっと公共交通を使ってほしい (特に夜の移動は) 住民の移動先や移動方向がバラバラで、まとまった移動需要になっていないため増便は難しい 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に対する市民の理解が少ない 公共交通改善に動く市民活動に繋がっていない
その他 (ご意見等)	<ul style="list-style-type: none"> 人の動きとバスの動きが合っていない 学生向けの便が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 使いたくなる公共交通になっていない



ワークショップの全体像

地域の交通課題を住民の皆さんと共有し、移動に関する将来の不安や困りごとを明らかにしたうえで、その解消に向けた公共交通サービスの方向性を検討するワークショップを実施。

1日目：9月17日（水）

移動の困りごとの具体化

ゴール

- 将来の不安も含めた移動の困りごとを共有し、各地域における移動の課題を明らかにすること

主な論点

- ✓ 地域の交通課題は何か？
- ✓ どのような暮らしを実現したいか？

本取組の流れ

講義①・②
裾野市における
人流データ分析結果・住民アンケート結果説明

個人ワーク①

移動に関する現状/将来の困りごとを記載

グループワーク①

日常生活での移動の困りごとの共有
日常の移動にどういった課題があるかの検討

2日目：10月6日（月）

困りごと解消に向けた検討

- 課題をもとに、暮らしを支える公共交通のあり方や具体的なサービス要件が整理されていること

- ✓ 移動を通じて暮らしをどのように支えられるか？
- ✓ 求められるサービス要件は？

講義③

1日目の課題まとめ +
課題解決に繋がる導入事例・交通サービス案の紹介

個人ワーク②

各課題に対する交通サービス案・要件の洗い出し

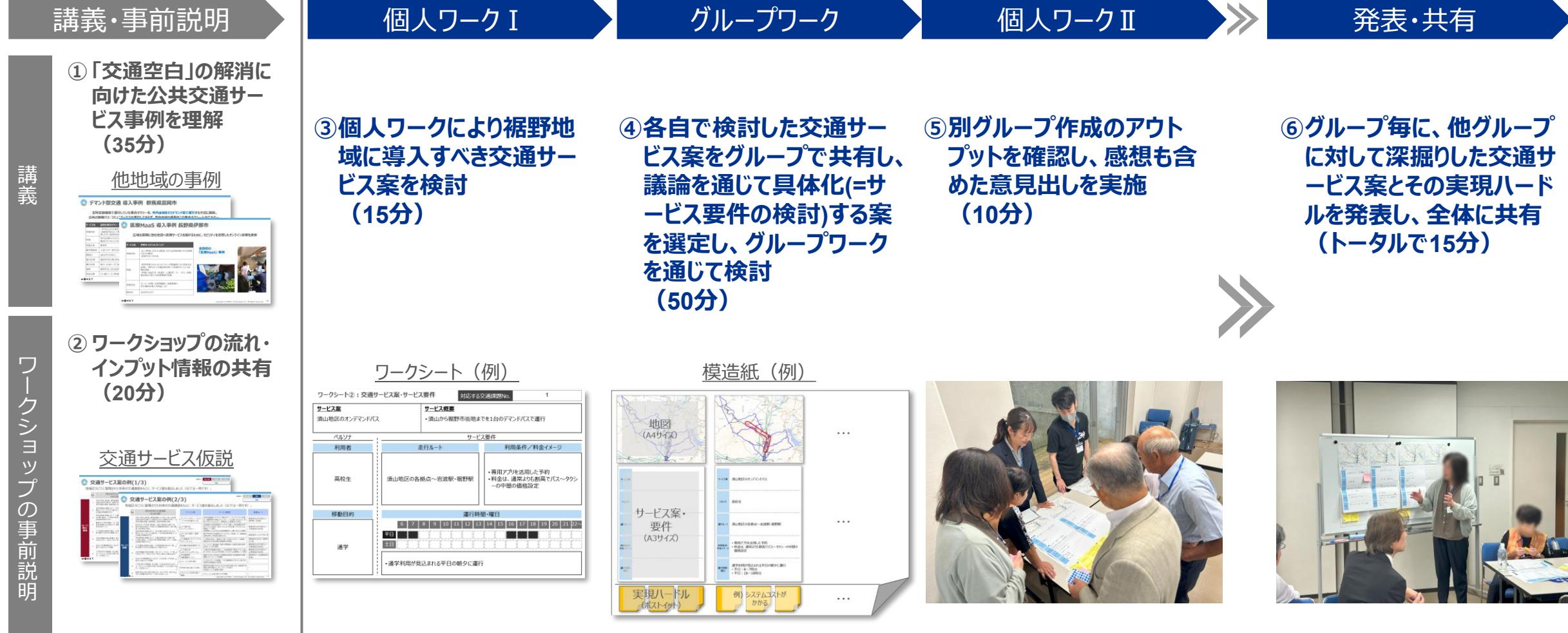
グループワーク②

移動の困りごとをどのように解決していくか
どのようなサービスがあれば暮らしやすくなるかの検討



WS②の取組概要

他地域の事例や裾野地域の交通課題をもとに、個人ワーク・グループワークを通じて、交通サービス案とその実現ハードルを検討・評価。





導出された交通サービス案

WS②で出して頂いたご意見をもとに、交通サービス案を交通課題のカテゴリ別に整理。

現状/将来の交通課題（住民目線）

- 1 市外の学校に通う際、通学時間帯にバスがなく、駅↔自宅間は親の送迎が必要だが、時間が合わないと移動手段がない(徒歩移動は困難、道路環境上自転車移動も危険)
- 2 自宅から小・中学校に通う際に、徒歩・自転車では遠いため、親の送迎が必要だが、送迎に伴う課題(親の負担大、路上駐車への苦情等)が発生
- 3 免許返納後の移動において、日中の運行本数が少ないため、乗りたいタイミングでバスの便がない／次の便を長時間待つにも快適な待機場所がない
- 4 免許返納後の移動において、大量の荷物を持った場合や具合が悪い場合に、バス停まで徒歩移動が困難／タクシー利用は金銭的負担が大きい
- 5 天候や稼働状況等の影響で、駅にタクシーがない、かつ駅や自宅でタクシーを呼んでも中々来ない(断られる場合もあり)
- 6 最寄りのバス停や移動スーパーの場所が自宅から遠いため、送迎を依頼せざるを得ないが、頻繁になると気が引けるため、外出を控えている
- 7 バスや電車の接続性の悪さ、バス乗車時間の長さから、買い物・通院が1日がかりの移動となり、負担が大きい
- 8 休日に市内循環線が走っておらず、バスを利用して市街地へ遊びに出掛けることが困難
- 9 残業や飲み会等で帰宅が遅くなると、終バスが早く、駅から自宅までの移動手段がタクシー以外になくなっている
- 10 バス停の表示や路線図、各交通モードの料金体系の分かりにくさ、キャッシュレス決済の未導入等が要因で、公共交通やタクシーが利用しにくい



交通課題カテゴリ	交通サービス・施策分類	交通サービス・施策案	※赤字：MONET過去実績・知見を踏まえ選定した代表的な事例
中高生の通学・ お出かけ支援	デマンド導入モデル	駅までの通学用公共ライドシェア	
	定時定路線モデル	中学校までの通学用共助版ライドシェア（親による共助） 駅までの子供用公共ライドシェア（平日は通学用・土日は遊び用） 特定施設間移動バス（部活後の自宅近くまでの移動支援）	
高齢者のお出かけ (買物・通院等)支援	デマンド導入モデル	高校生向け定路線型ライドシェア 自宅エリア↔市街地間の公共ライドシェア	
	定時定路線モデル	千福が丘ボランティア輸送（エリア拡大） 自宅エリア↔バス停間のデマンドタクシー	
市民のスムーズな移動 支援 (既存交通の補完)	既存交通の見直し	移動スーパーまでの移動支援 スーパー・病院行きの定時定路線バス（小型車両で運行）	
	その他	東西線増便 車両小型化+バスのルート・便数の増加 医療MaaS導入 お出かけ用オンデマンドバス	
その他	デマンド導入モデル	自転車搭載型デマンドバス（定時定路線型） 市内循環線のオンデマンド化 市内全域の日本版ライドシェア（タクシー補完）	
		移動案内ナビアプリ	