

令和 7 年度公共ライドシェア実証運行結果及び
令和 8 年度の取組について

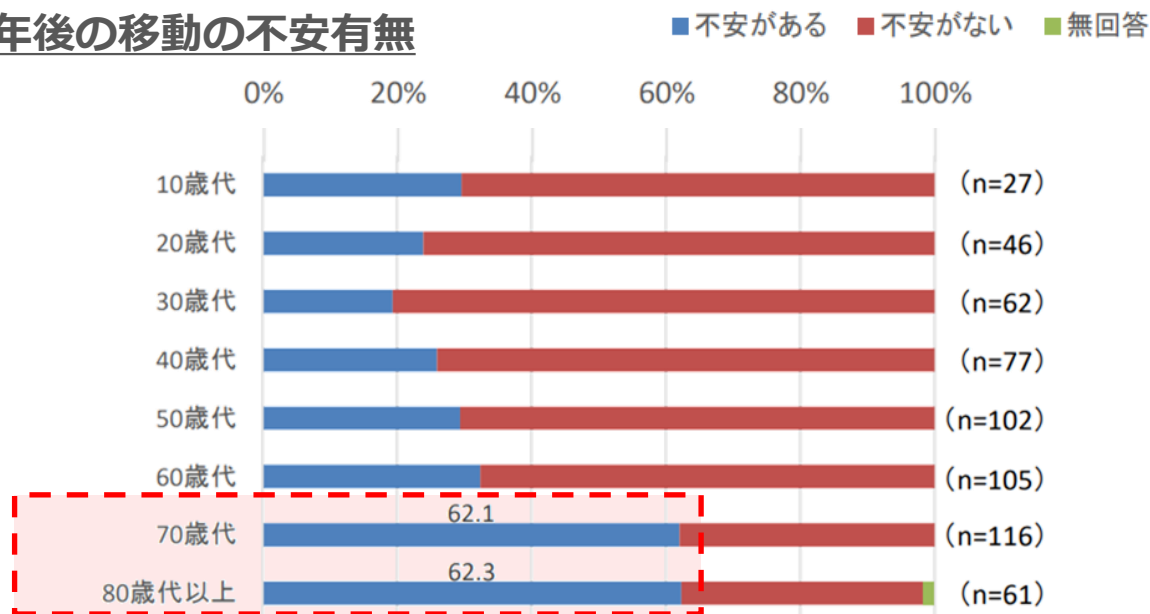
裾野市

本取組の背景：裾野市の社会情勢と現状

裾野市では、若年層・高齢層問わず、公共交通に対する不満や不安の声が多く、特に交通空白地などの課題が顕在化。

裾野市における社会情勢

5年後の移動の不安有無

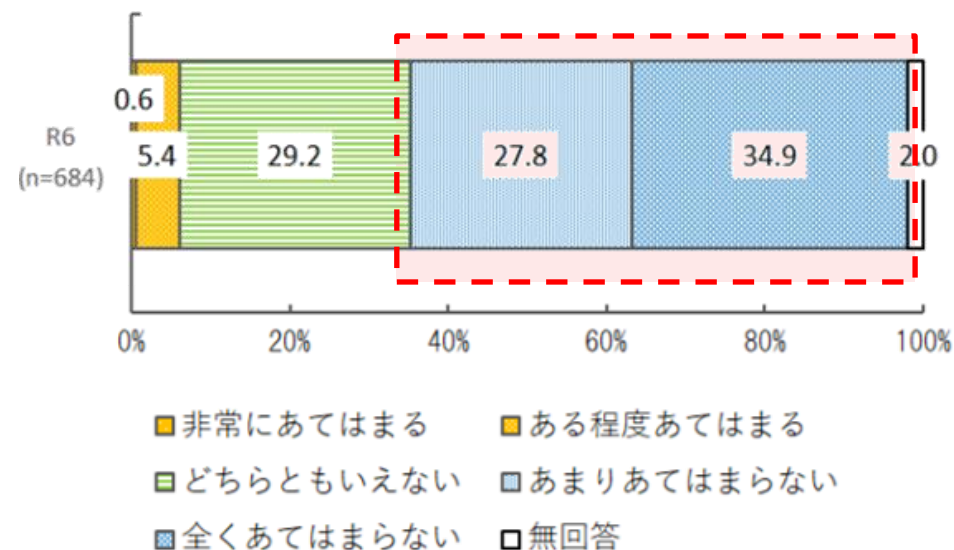


出典：裾野市 公共交通に関する市民アンケート結果（令和4年11月）

- **高齢者の5年後の外出不安増大（70歳以上で60%超が不安）**
→若年層も「公共交通の不便さ」、高齢層は「運転できない不安」を感じている
- **運転手の高齢化・担い手不足が深刻（タクシー平均70歳）**

現状の課題

バス路線や便数の満足度



出典：裾野市 市民意識調査 調査結果報告書（令和6年度）

- **公共交通の市民満足度が低い（バス路線・便数に6割以上が不満）**
→**交通空白地**の増加、乗継ぎのし易さで3割以上が不満
- **公共交通維持に年間約9,400万円の大きな行政負担**
※出典：裾野市地域公共交通計画「表7：路線バスの行政負担額(令和3年度)」(令和5年2月)

本取組の背景：裾野市のめざす公共交通の方向性

地域ニーズと効率性が両立した公共交通の再構築が求められており、地域と一体となった公共交通の利用増加・移動手段の充実を目指す。

裾野市地域公共交通計画の基本理念：

地域が一体となって守り育てる公共交通ネットワークの構築により、誰もが安心して移動できる持続可能な地域公共交通を実現する。

方針	目標	事業メニュー
方針1：公共交通のネットワークの再構築及び利便性の向上	目標1：鉄道の利便性の向上 目標2：乗継拠点の機能強化 目標3：バス・タクシーのネットワーク再構築・利便性の向上 目標4：バス・タクシーの安定的な運行の維持	目標に紐づく形で14の事業を実施 (以下、一部抜粋) ・裾野駅・岩波駅の機能強化 ・既存バス路線の再編、ルート変更の検討・実施 ・データ利活用による利便性向上事業の実施 ・新たな公共交通システムの検討・導入
方針2：公共交通の認知度の向上及び利用促進による利用者の増加	目標5：公共交通に関する分かりやすい情報提供 目標6：関係主体の総力による公共交通の利用促進	
方針3：地域と一体となった移動手段の充実	目標7：交通弱者に対する移動支援策の充実 目標8：地域に合った移動手段の検討・導入	

本取組の目的・概要

本取組では、市民満足度の低い公共交通の改善と交通空白地の解消に向け、国交省の補助事業を活用しつつ、ビッグデータ分析や住民意見交換を踏まえた新たな交通システムの実証を実施。

本取組の目的と概要

【本取組の目的】

- 市民満足度の低い**公共交通の改善と交通空白地の解消**

【本取組の概要】

- スマートフォンGPSデータ等の**ビッグデータ活用による現状分析**と、**住民意見交換会による現状と今後の方向性の整理**
- 分析に基づいた**新たな公共交通システム（オンデマンド交通等）の実証検討**（約1ヶ月間を想定）

※国交省事業の補助活用

活用する
国の事業

国土交通省
「交通空白」解消緊急対策事業

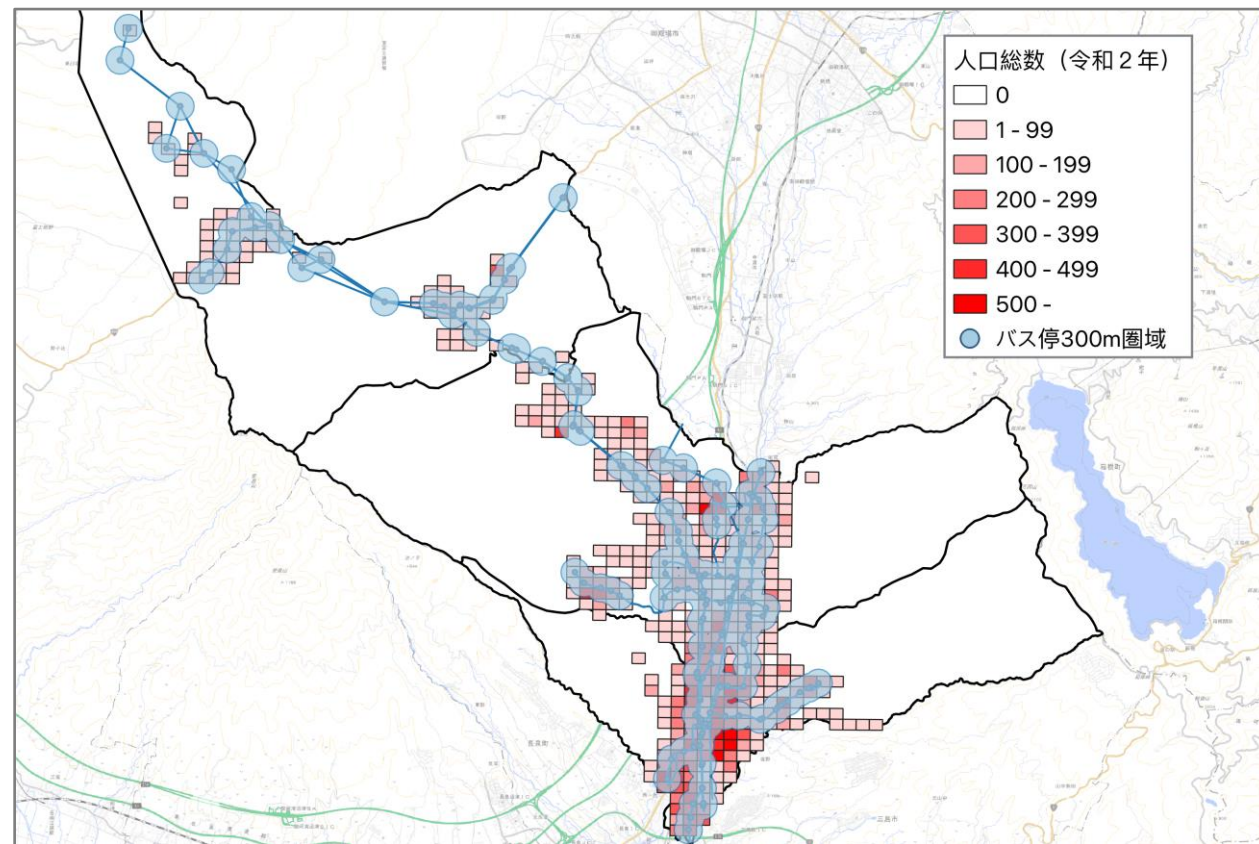
本事業の
目的

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援

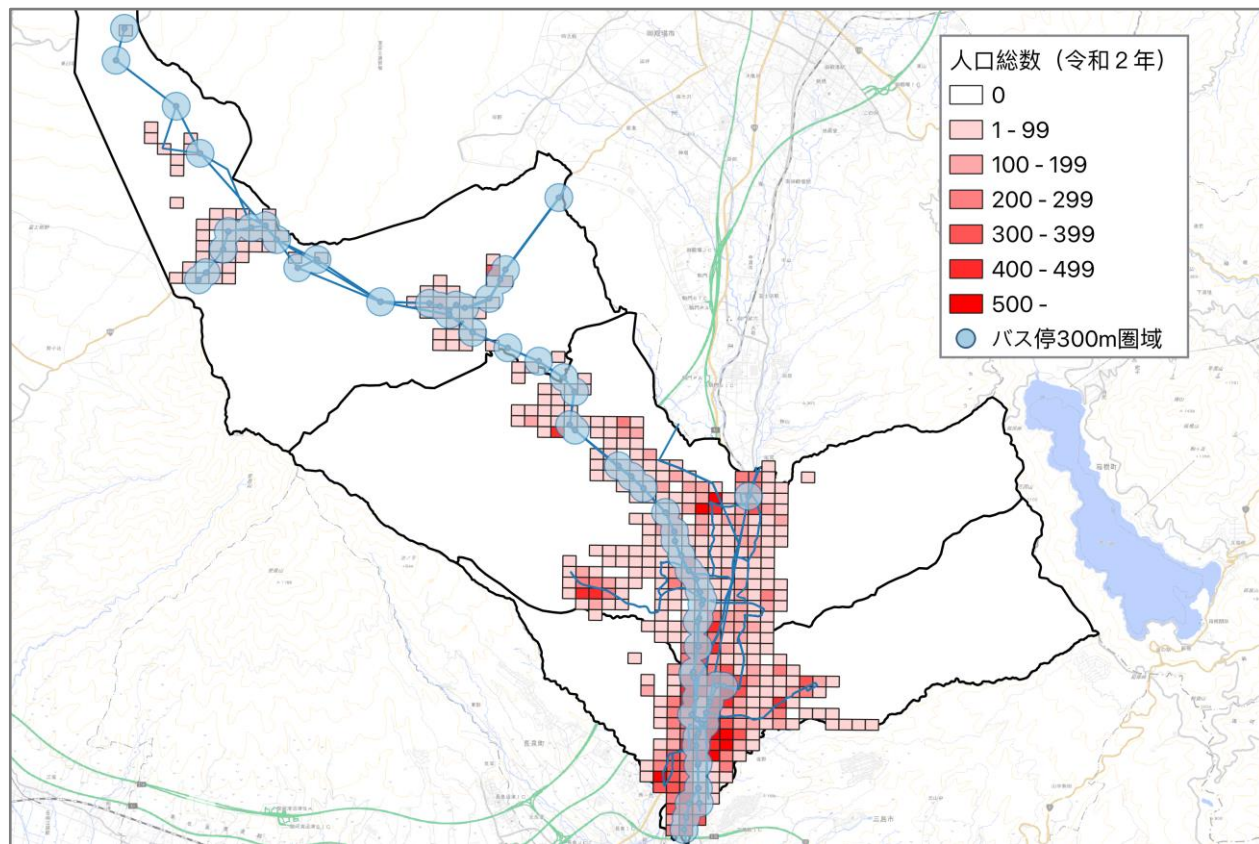
裾野市 交通空白地域の概況

いずれの地区においても交通空白地が存在している。
また、時間帯によっては交通空白地が非常に多く存在する。

全日

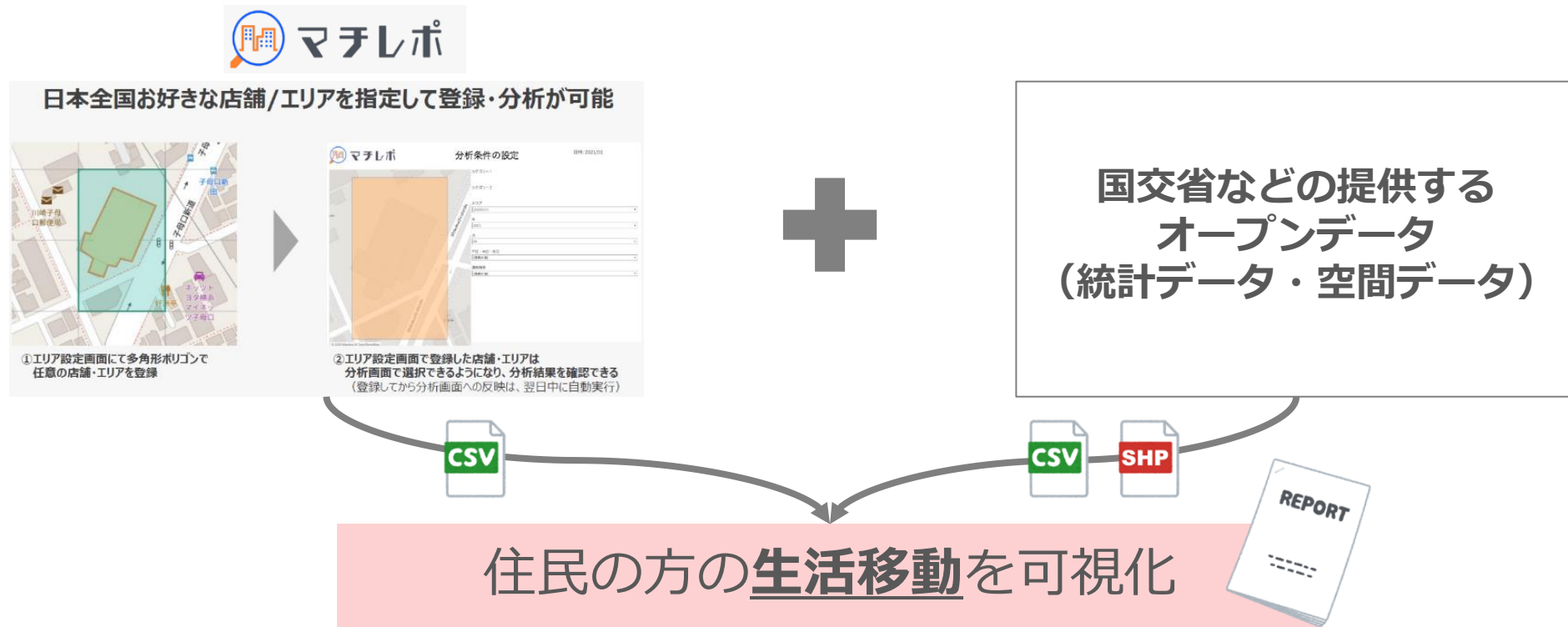


13時台



MONET 生活圏分析レポート

スマートフォンの移動データや所有者の属性データから、様々な施設を利用されている住民の方の属性や、どのエリア（居住地）からどの程度訪問されているのか発生しているのかを可視化いたしました。 ※Agoop社が提供する「マチレポ」サービスを利用



調査対象施設について

- 下記の施設を対象として分析を行いました。
- 来訪者数の少なかった（月別来訪者数が150人以下）**緑字**記載の施設は、日別来訪者数推移および来訪者推定居住地のみの調査としております。
- 意見交換会の講義で取り扱った**青字**記載（各地区の住民がよく行っている主要施設）は、路線バスとの比較分析も含まれています。

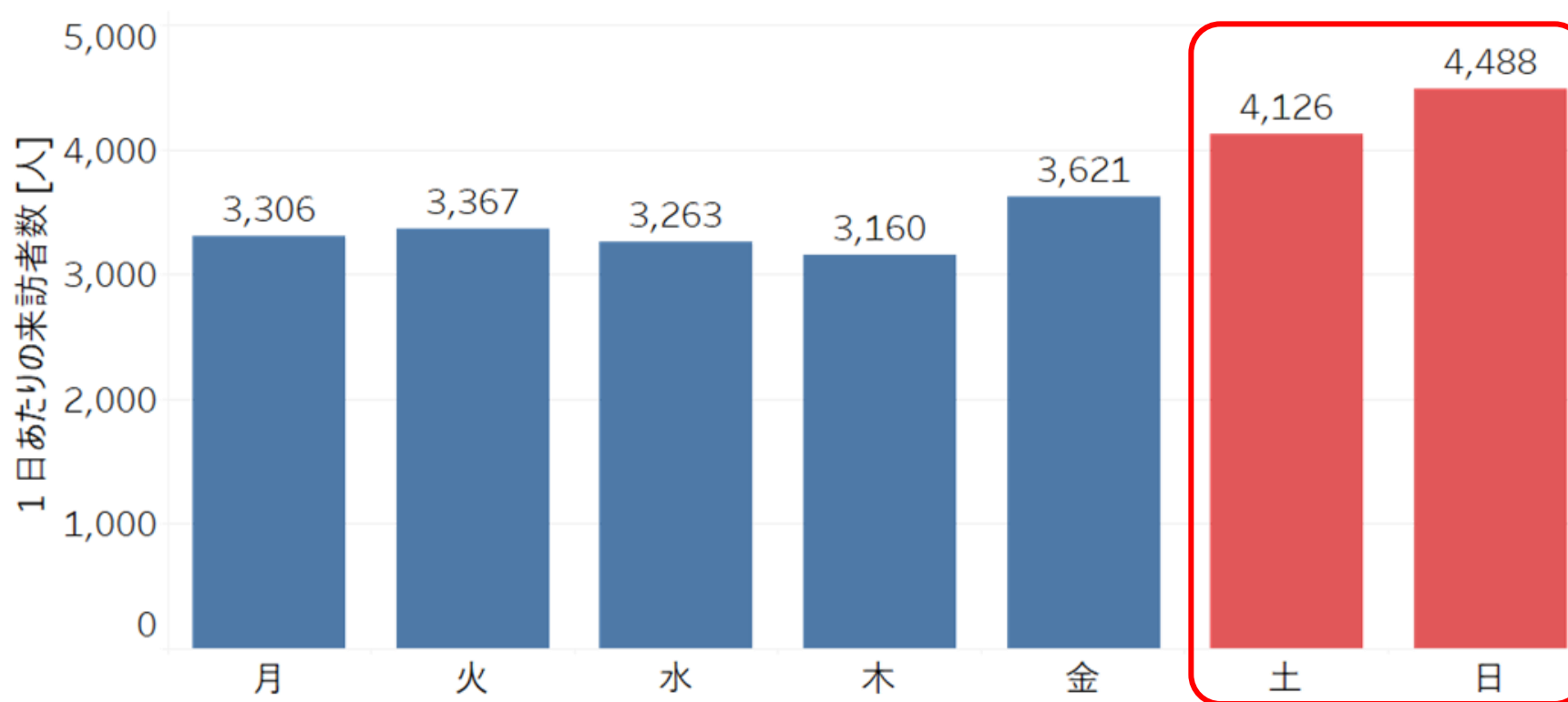
商業施設(11)	ドラッグストア(8)	病院(4)	駅(2)
<ul style="list-style-type: none"> ・マックスバリュ裾野店 ・ベルシティ ・マックスバリュ裾野茶畑店 ・マックスバリュ御殿場原里店 ・スーパーカドイケ裾野御宿店 ・スーパーカドイケ裾野東店 ・エブリビックデー裾野店 ・フードストアあおき 御殿場店 ・サントムーン柿田川 ・御殿場プレミアム・アウトレット ・ららぽーと沼津 	<ul style="list-style-type: none"> ・ウェルシア裾野御宿店 ・ウェルシア裾野深良店 ・ウェルシア裾野佐野店 ・ウェルシア裾野南店 ・クリエイト裾野千福店 ・クリエイトS・D裾野滝頭店 ・クリエイトS・D裾野茶畑店 ・クリエイトS・D裾野ニッ屋店 	<ul style="list-style-type: none"> ・裾野赤十字病院 ・東名裾野病院 ・フジ虎ノ門病院 ・富士病院 	<ul style="list-style-type: none"> ・裾野駅 ・岩波駅
		市役所など(4)	企業(2)
		<ul style="list-style-type: none"> ・裾野市役所 ・裾野市民体育館 ・裾野市福祉保健会館 ・裾野中央郵便局 	<ul style="list-style-type: none"> ・富士裾野工業団地 ・新富士裾野工業団地
			お出かけスポット(1)
			<ul style="list-style-type: none"> ・ヘルシーパーク裾野

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

マックスバリュ裾野店



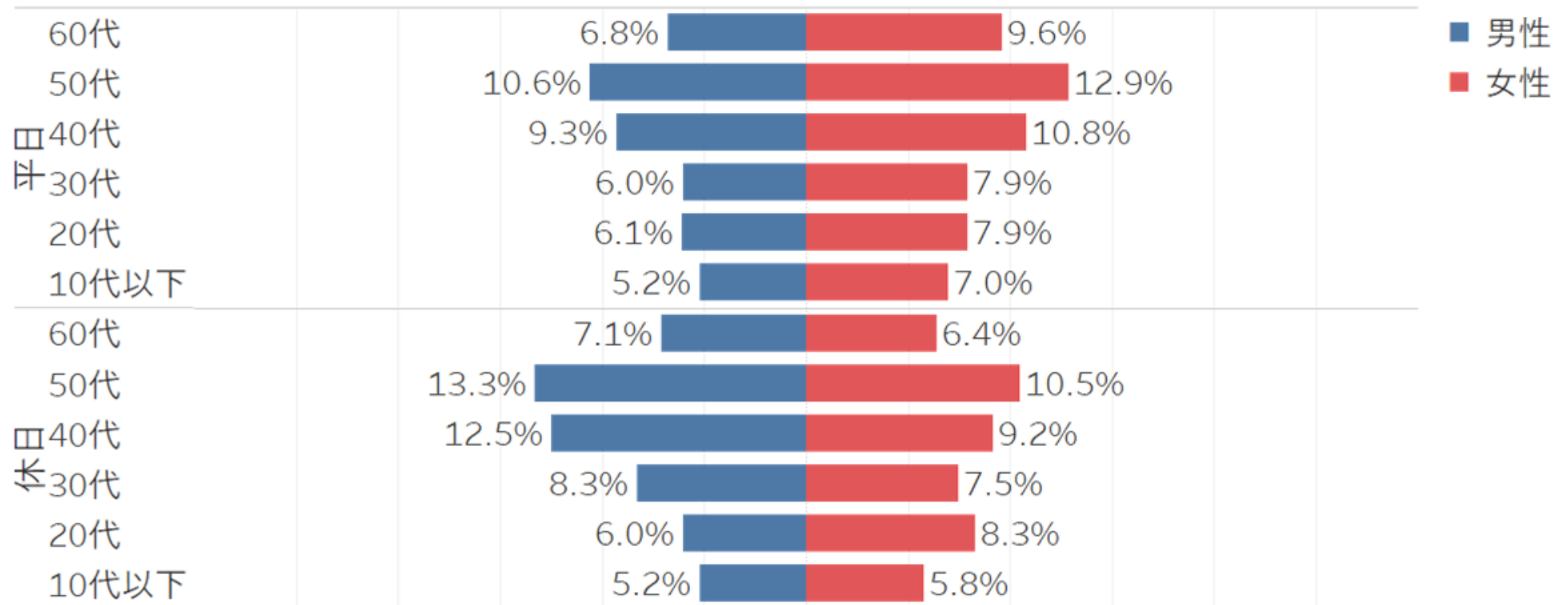
出典：Agoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

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

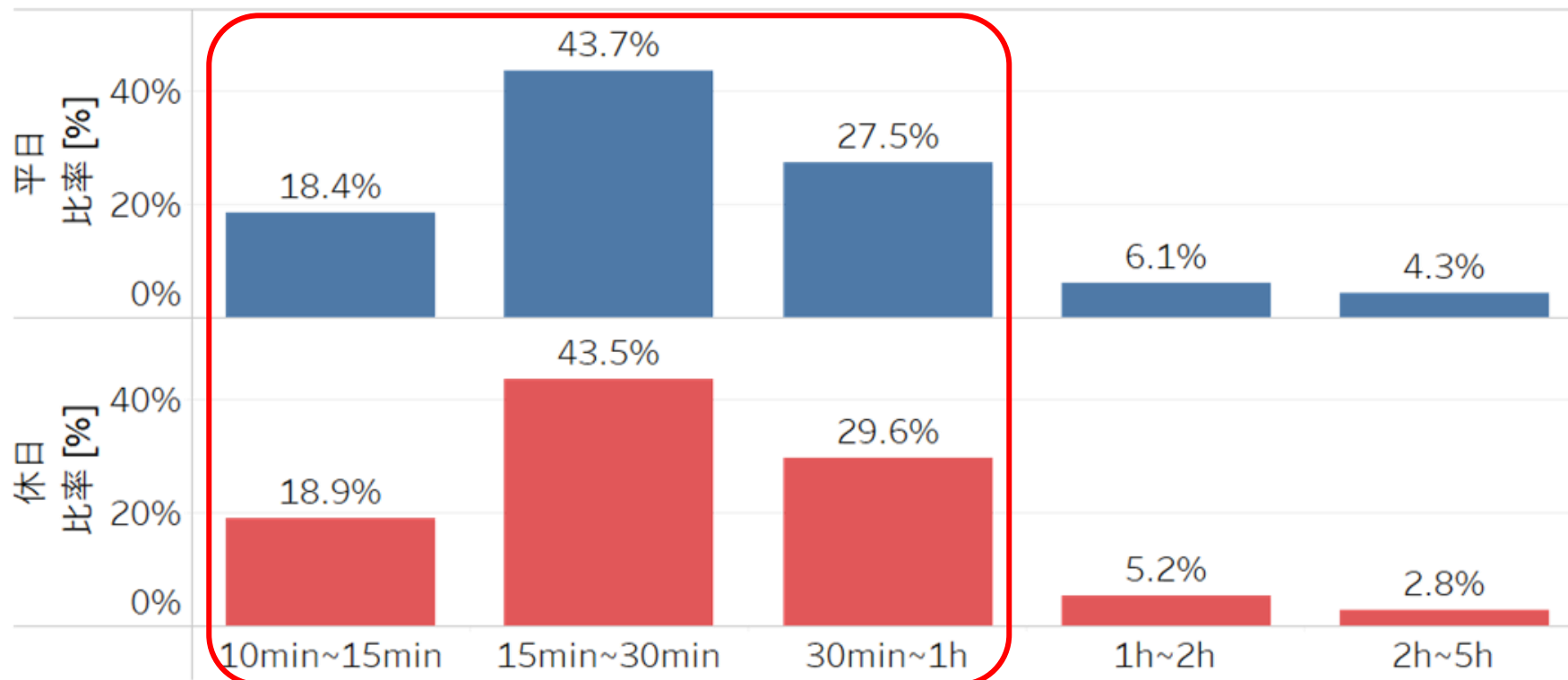
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋 / エリア内に **10分以上5時間未満** 滞在した対象数を人口換算したもの

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、短時間利用が中心。

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

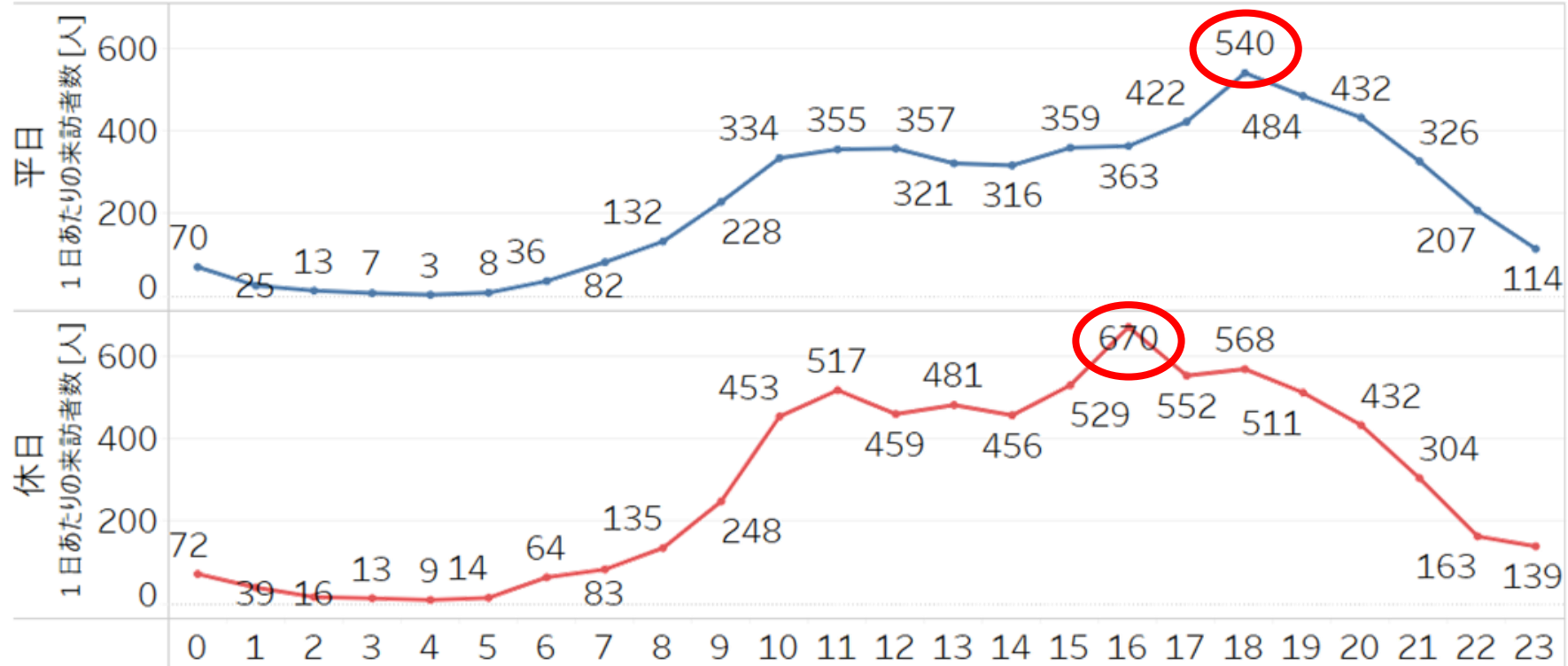
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

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

マックスバリュ裾野店



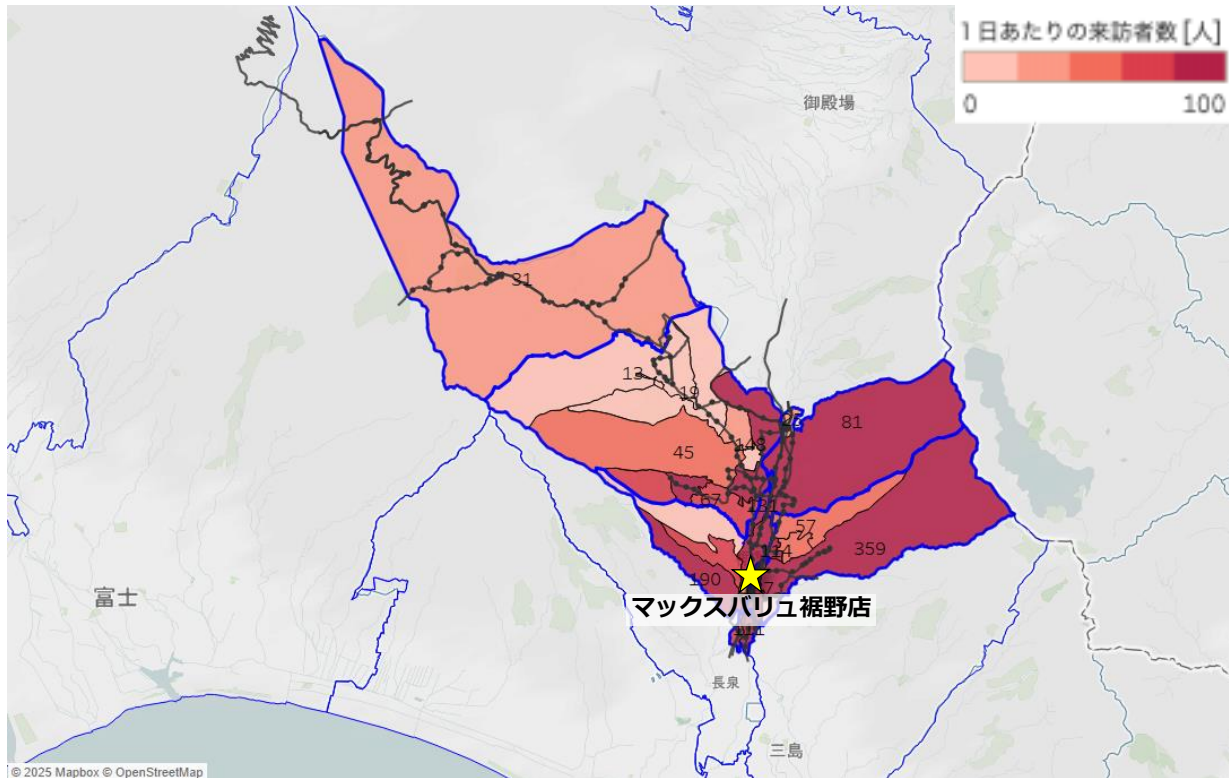
出典：Agoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成

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

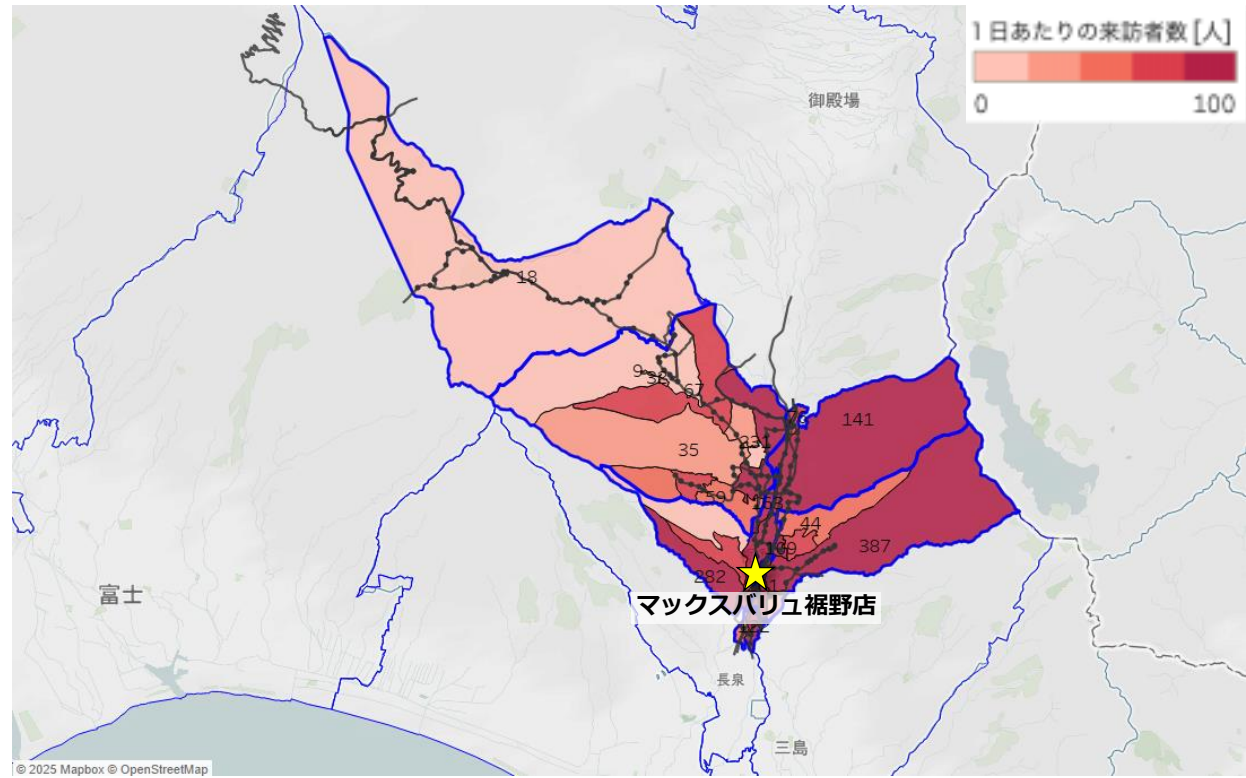
マックスバリュ裾野店 来訪者推定居住地

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

マックスバリュ裾野店 バス利用実績と運行頻度

降車人数の合計は約7人であったため、殆どの方が車で来訪していると考えられる。
市内循環線では水・金曜しかアクセスできないため、不便に感じる可能性がある。

施設から200m圏内のバス停（円は200m圏を示す）



バス停	路線名	1日あたりの降車人数 [人]※	平日の運行頻度
裾野二本松南	市内循環線	1.3	5便 / 日 (水・金曜のみ)
	須山線	4.1	[三島駅/裾野駅方面] 9便 / 日 [呼子団地・須山方面] 12便 / 日
裾野二本松	桜堤線	0.1	[三島駅/裾野駅方面] 2便 / 日 [特別支援学校方面] 1便 / 日
	御殿場線	データなし	[三島駅方面] 6便 / 日 [御殿場方面] 4便 / 日
裾野駅入口	須山線	1.7	[三島駅/裾野駅方面] 11便 / 日 [呼子団地・須山方面] 12便 / 日
	桜堤線	0.1	[三島駅/裾野駅方面] 10便 / 日 [特別支援学校方面] 1便 / 日
	御殿場線	データなし	[三島駅方面] 6便 / 日 [御殿場方面] 4便 / 日
	市内循環線	利用実績なし	6便 / 日 (水・金曜のみ)

※2箇所のバス停（往路および復路）の合算値

出典：裾野市様ご提供バス利用実績データ（2025年6月）を用いて、MONET Technologies作成

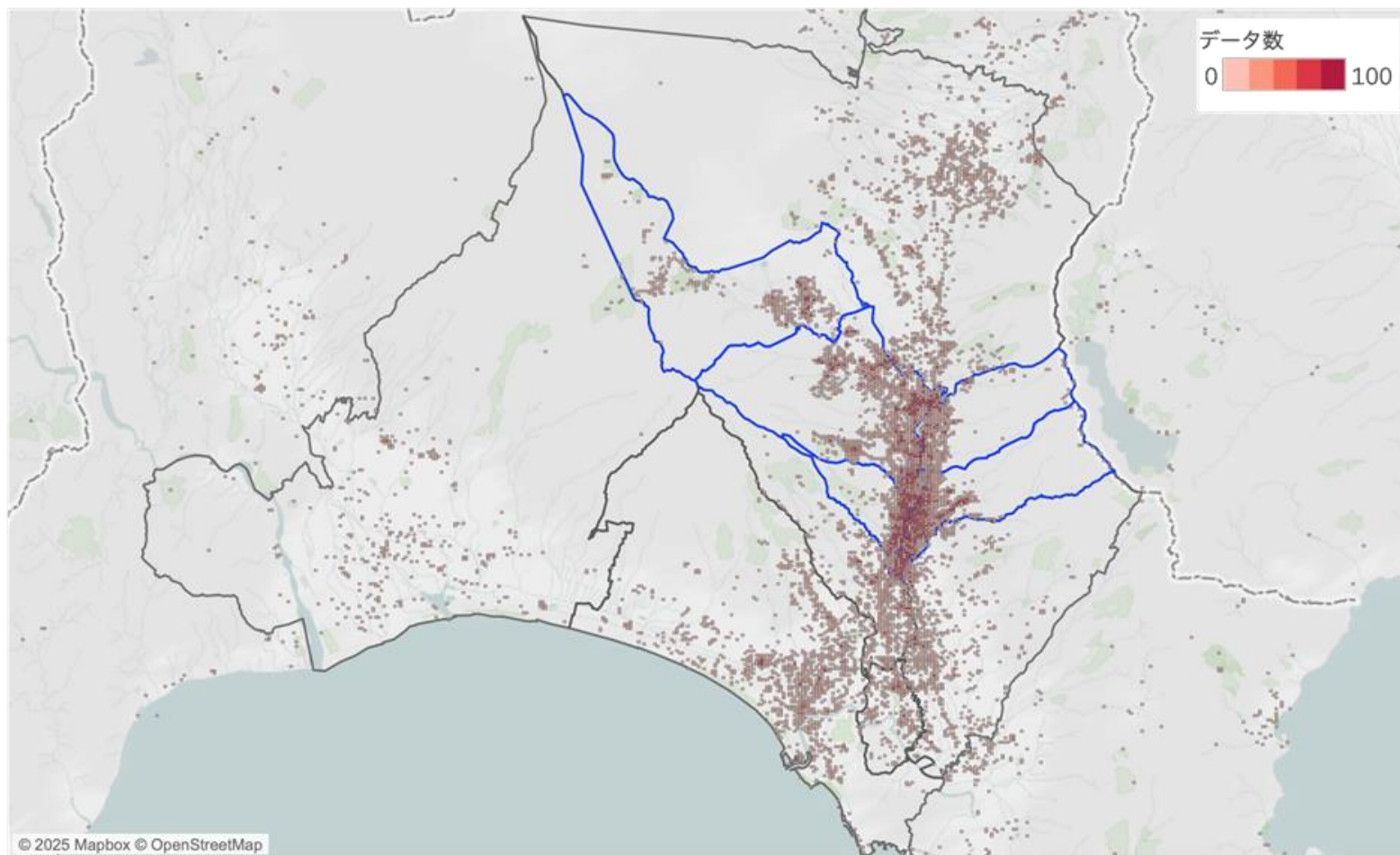
利用データについて

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

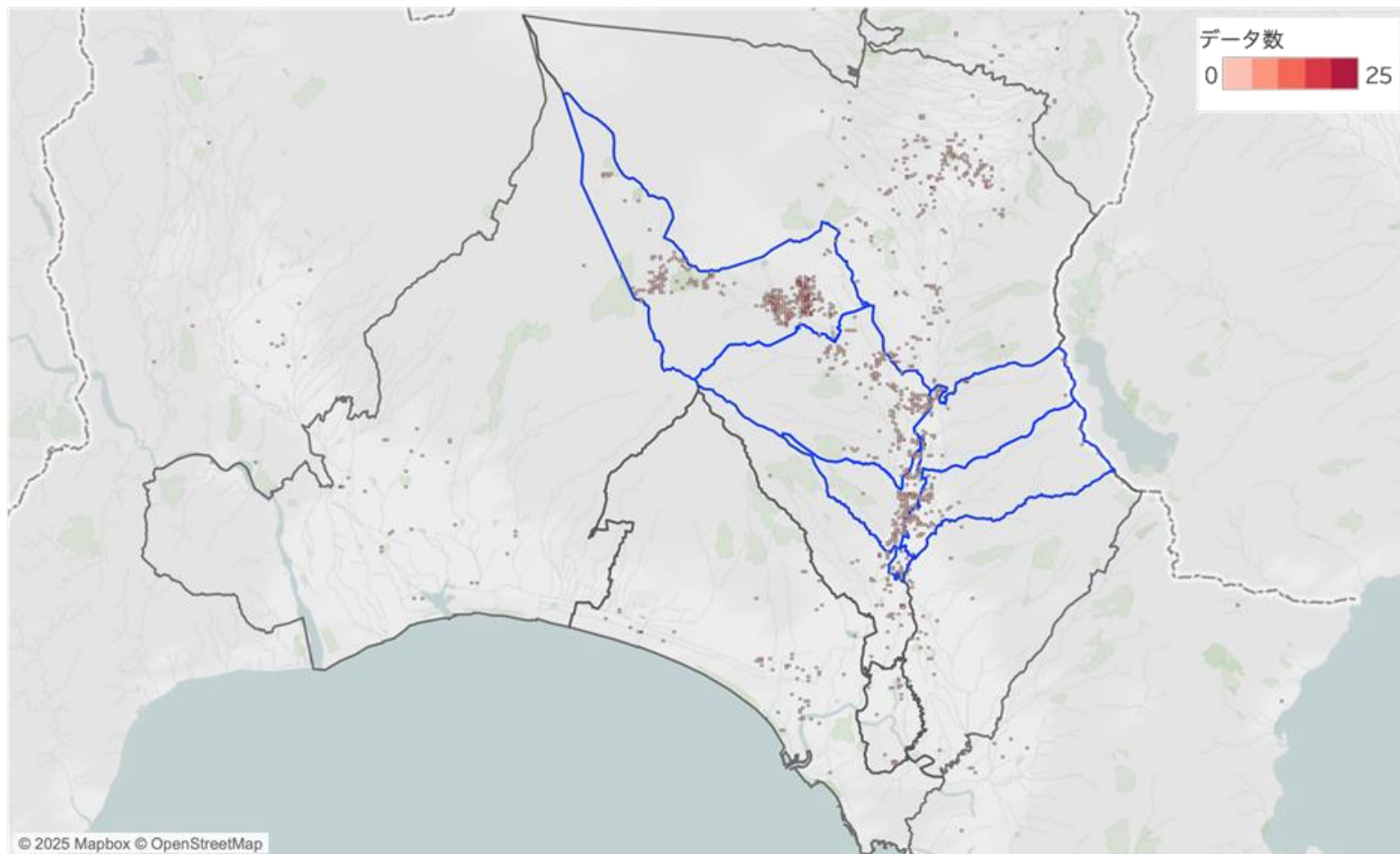
裾野市内では、御殿場線を軸とした東西約1.5kmにわたるベルト状の領域への移動が多くなっている。また、長泉町や沼津市、御殿場市など近隣の市への移動も見られる。次頁以降では、地区ごとに移動先を可視化する。



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

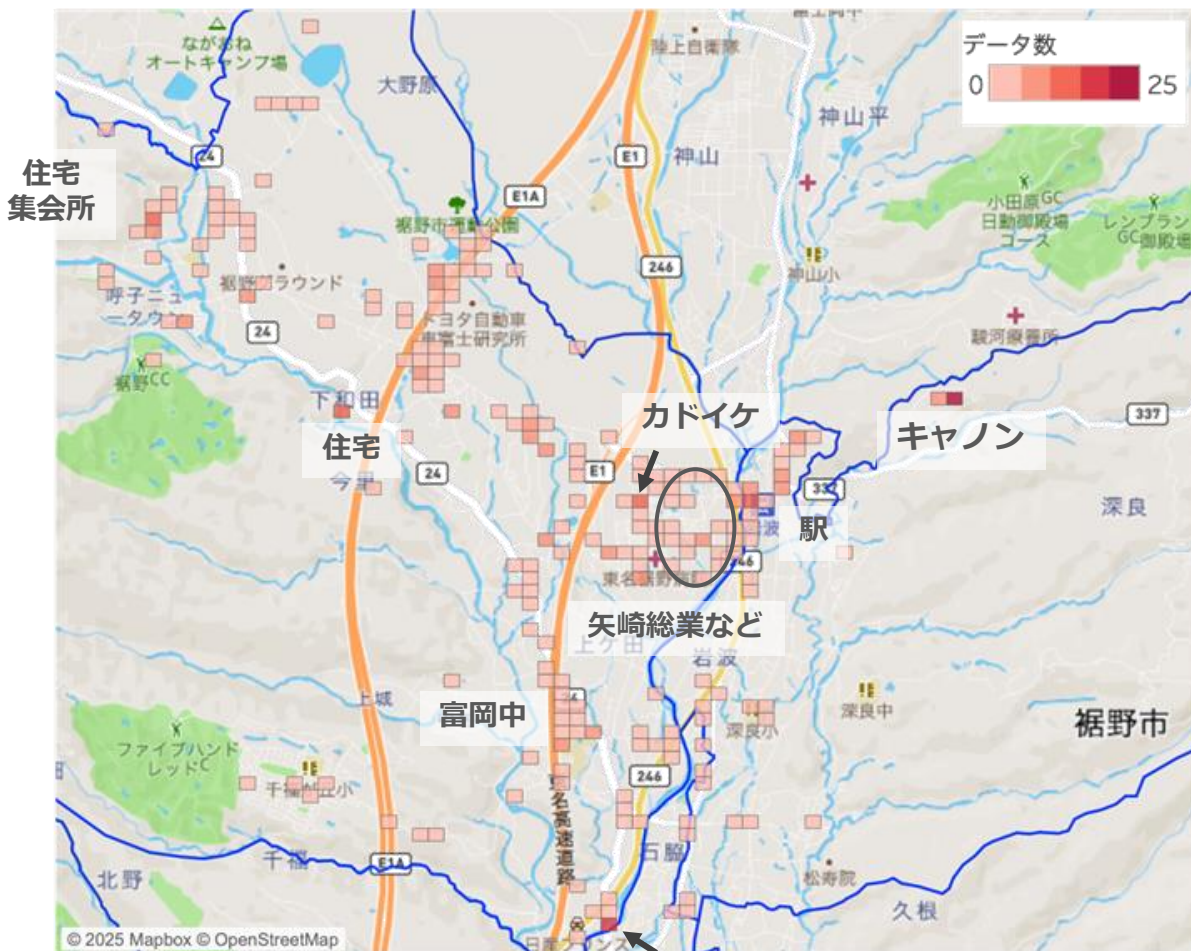
須山地区内の移動が最も多く、御殿場線沿いや御殿場市への移動もあることが分かる。



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（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。



クリエイト

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

ワークショップの全体像

地域の交通課題を住民の皆さまと共有し、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
日常の移動にどのような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

各地区のニーズ・課題まとめ

	人口 (高齢化率)	移動需要 (※データ分析の結果や、WSでの住民意見をもとに記載)	公共交通の現状・移動に関する課題
須山地区	2,260 (38.54%)	<ul style="list-style-type: none"> 【買い物】 富岡・深良・西地区や、市外(特に御殿場市)へ移動 【通院】 地区内に診療所がなく他地区や市外(特に御殿場市)へ移動 【通学】 市外の高校への通学のため岩波駅へ移動 【通勤】 地区内の移動が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 裾野駅方面には須山線が通っているが、運行本数が少なく(1日6便)、終バスも早い(須山方面の最終は16:50発) 岩波駅方面には直通のバスがなく、徒歩・自転車移動は困難
富岡地区	11,568 (31.15%)	<ul style="list-style-type: none"> 【買い物】 地区内や深良・西地区、市外(南部の近隣市町村)へ移動 【通院】 地区内や西地区、市外(御殿場市等)へ移動 【通学】 市外の高校への通学のため岩波駅・裾野駅へ移動 【通勤】 地区内の移動が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 裾野駅方面には須山線が通っているが、運行本数がやや少なく(1時間に1本程度)、カバーされていないエリアあり(千福が丘等) 上記エリアの一部に東西線が通っているが、運行本数が少ない(月火木/1日6便) 岩波駅方面には直通のバスがなく、徒歩・自転車移動はやや困難 場所によっては最寄りのバス停まで2km前後歩く必要あり
深良地区	4,926 (35.53%)	<ul style="list-style-type: none"> 【買い物】 地区内や西地区、市外(南部の近隣市町村)へ移動 【通院】 地区内や市外(御殿場市・長泉町等)へ移動 【通学】 市外の高校への通学のため岩波駅へ移動 【通勤】 地区内や市外(御殿場市・長泉町等)へ移動 	<ul style="list-style-type: none"> 裾野駅方面、岩波駅方面には三島線(1日6便)・南北線(水金/1日6便)が通っているが、運行本数が少ない 場所によっては最寄りのバス停まで2km前後歩く必要あり
西地区	15,405 (23.82%)	<ul style="list-style-type: none"> 【買い物】 地区内や東地区、市外(南部の近隣市町村)へ移動 【通院】 地区内や市外(南部の近隣市町村)へ移動 【通学】 市外の高校への通学のため裾野駅へ移動 【通勤】 富岡地区や市外(南部の近隣市町村等)へ移動 	<ul style="list-style-type: none"> 裾野駅方面には、南北線(水金/1日6便)のみで運行本数が少なく、公共交通では移動しづらい地域がある 裾野駅方面には桜堤線・須山線が通っているが、運行本数がやや少ない(1時間に1本程度) 場所によっては最寄りのバス停まで2km前後歩く必要あり
東地区	13,411 (31.71%)	<ul style="list-style-type: none"> 【買い物】 地区内や西地区、市外(南部の近隣市町村)へ移動 【通院】 地区内や西地区、市外(南部の近隣市町村)へ移動 【通学】 市外の高校への通学のため裾野駅へ移動 【通勤】 地区内や市外(御殿場市等)へ移動 	<ul style="list-style-type: none"> 裾野駅方面には、東西線(月火木/1日6便)のみで運行本数が少なく、公共交通では移動しづらい地域がある 裾野駅方面には桜堤線・須山線が通っているが、運行本数がやや少ない(1時間に1本程度) 場所によっては最寄りのバス停まで2km前後歩く必要あり

各地区の方向性（案）

	主課題	【評価軸①】課題緊急度	方向性（案）	【評価軸②】取組インパクト	優先度
須山地区	【高校生】 通学時に自宅⇔駅の移動手段がない（特に岩波駅）	高校生が現状困っている深刻度大の課題（須山からの徒歩/自転車移動は困難）	駅までの通学用デマンド交通（ライドシェア型含む）	<ul style="list-style-type: none"> 移動困難な時間帯/場所の課題解消に直結し、利便性の大幅向上が見込まれる 運行区間や時間帯が限定的なため、コストやリソース面でのハードルは低いと考える 	高
	富岡地区	【高校生】 通学時に自宅⇔駅の移動手段がない（特に岩波駅）			高校生が現状困っている課題だが、須山と比較すると岩波駅に距離的に近いいため、上記課題の方が最優先か
全5地区	【高齢者】 市街地の商業施設や病院へ移動する際に、バスの時間帯が合わない/バス停まで歩くのが困難	現状は自家用車移動が殆どで、アンケートでもひとりで何とかできる人が多いが、免許返納後に発生する将来の大きな課題 ※上記課題の方が最優先か	自宅エリア⇔市街地間のデマンド交通（ライドシェア型含む）	<ul style="list-style-type: none"> 移動困難な高齢者の市街地へのアクセスの大幅改善が見込まれる 広範囲での運行となる場合は、コストや体制、既存交通への影響等を考慮する必要 	中
			各地区⇔特定施設間の定時定路線バス（小型車両で運行）	<ul style="list-style-type: none"> 時間に合わせて地域ごとに集まるのは住民の負荷が高い可能性 車両を小型化しても、需給バランスの面で効率的な運行は課題 	低
			医療MaaS導入	<ul style="list-style-type: none"> 病院との調整コスト大 そもそもへき地ではないため医療MaaSがあまり適合しない可能性 	低

運行概要

項目	内容
サービス名	須山で作る公共ライドシェア
運行時期	令和8年 1月13日(火) ~ 2月13日(金)
運行時間	朝2便 須山支所⇄岩波駅往復 6:45発、須山支所→裾野駅 8:30発 夕3便 岩波駅⇄須山支所往復 17:30発、19:00発、岩波駅→須山支所20:20発
運行車両	1台 ハイエース
予約方法	スマホアプリ
予約開始	令和8年 1月10日(土)~
予約受付時間	スマホアプリ: 24時間受付
予約確定方法	即時確定
予約可能範囲	乗車 3日前 ~ 前日17時 まで ※2月9日,10日,12日,13日に限り、岩波発の夜便は直前まで
運賃	一律500円 ※高校生まで0円~500円の自由設定、幼児無料
支払い方法	現金
運行事業者	三ツ輪交通自動車

運行概要 ※参考/チラシ

須山で作る公共ライドシェア

～中高生の自力移動から考える地域づくり～

地域住民が運転する車で、お出かけしませんか

スマホからWeb予約



乗車

①手を振って合図



利用者

②ニックネームを伝え、運賃を支払う



乗合い(一般ドライバ)

実証期間

令和8年1月13日(火)～2月13日(金)

土日祝を含む毎日運行(事前予約が必要です)

1か月間

<岩波行>

6:45発/7:12着

18:15発/18:42着

19:40発/20:07着

<裾野行>

8:30発/8:57着

<須山行>

7:25発/7:52着

17:30発/17:57着

19:00発/19:27着

20:20発/20:47着

料金(実証時のみ)

小中高:0~500円(寄付制※)

一般:500円

<予約/キャンセル期間>

3日前~前日17時

※予約枠が空いていれば
直前まで予約可

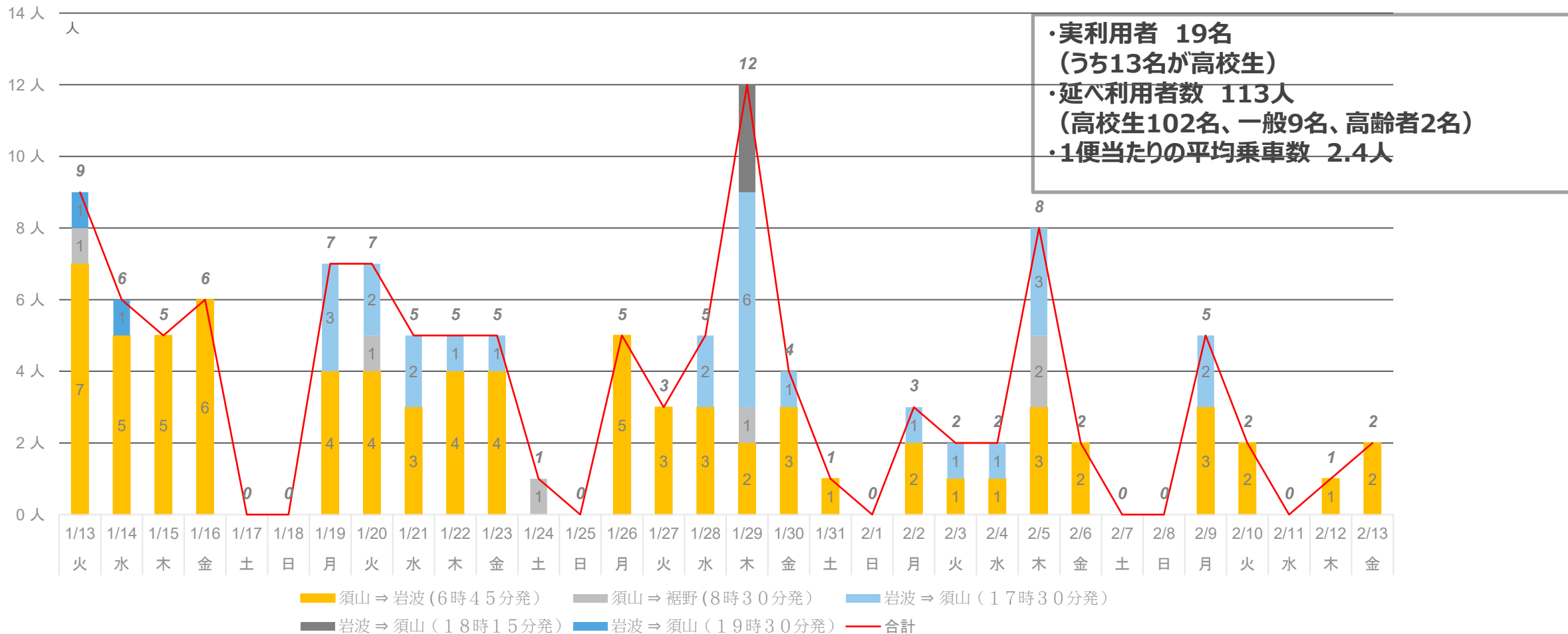
※寄付制: 0~500円の間で自力移動の価値に見合った金額を、自分で決めてお支払いください。
(今後の運行に向けての参考にさせていただきます)

出典: 裾野市「須山地区公共ライドシェア」の案内

利用実績

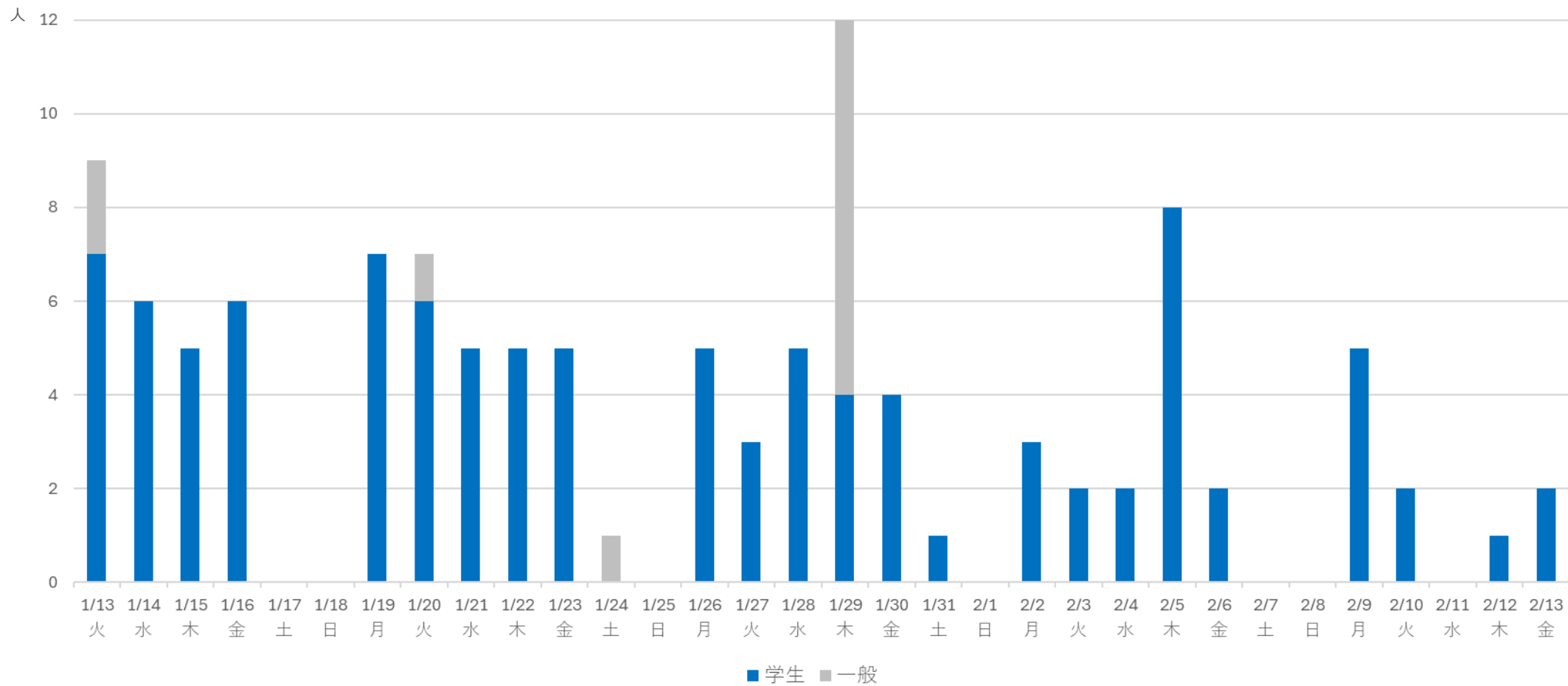
6:45発 須山⇒岩波の便(朝の通学)にて定常的に利用された。
一方で土日の運行はあまり利用されなかった。

須山地区ライドシェア実証運行実績(令和8年1月13日～令和8年2月13日)



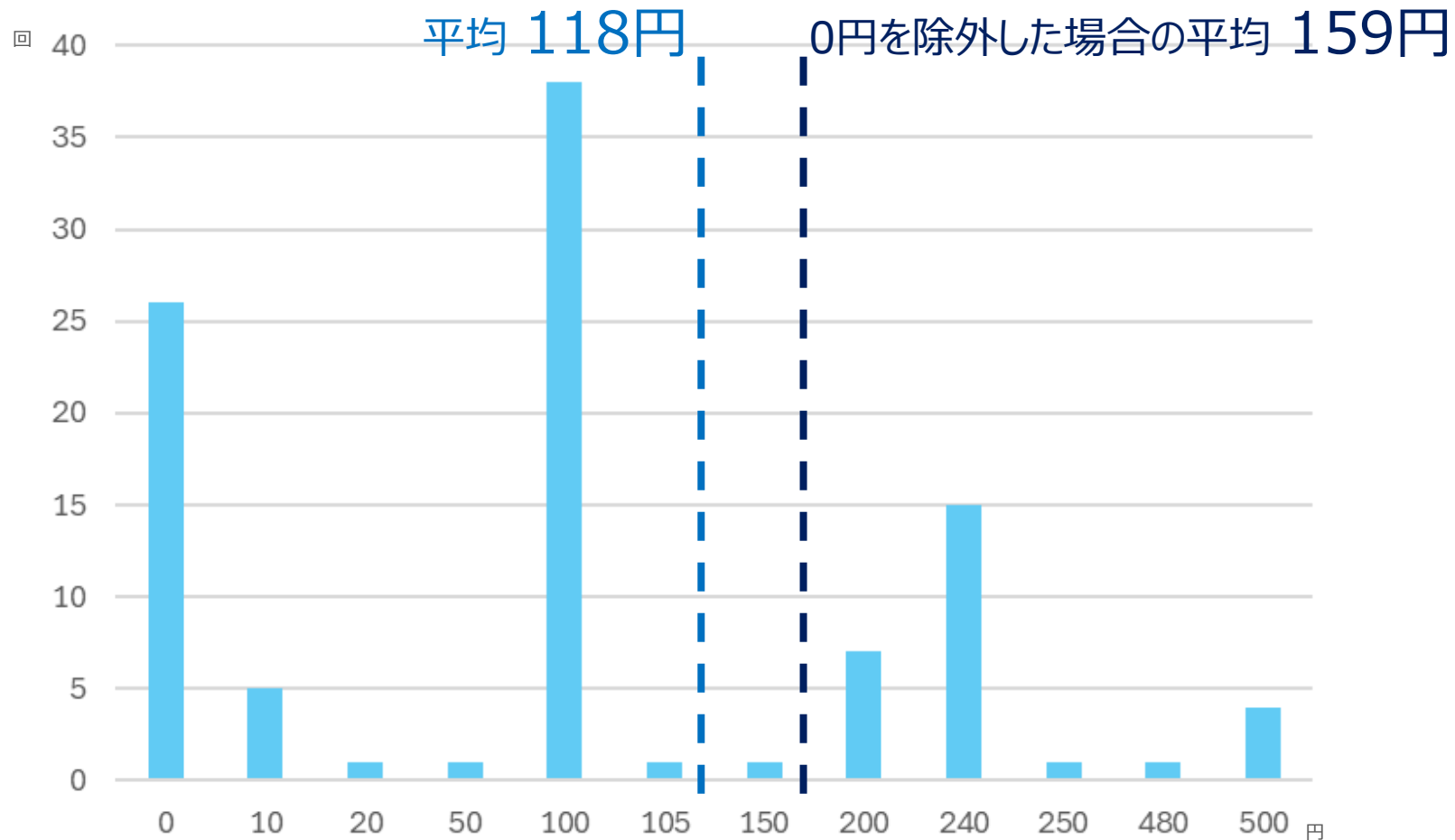
利用実績

学生の利用が大半。



運賃(学生)の利用実績

通学運行の運賃は、利用者の実績を参考にすると100~200円。
他自治体でのデマンド運行では小学生or小中学生を半額としているところが多い。



令和7年度の実証結果

○主に中高生の通学の足の確保を目的に実証したため、利用者は通学目的が主であった。

○1ヶ月間の実証であったが、朝の時間帯は高校生を中心に一定程度需要があった。

○一方、夕方及び夜の便は、利用が伸びなかった。

高校生の帰宅時間帯が部活動や塾などの個々に異なっていたこと、また帰りの時刻も個々の予定変更によりキャンセルも多くあったことが要因として分析

○運賃は、「移動の価値に見合った金額を本人に決めていただくシステム」としたため、価格設定は実証を行う必要がある。

○市民の移動場所の傾向としては、通院等もあるものの、買い物などの用途が多く、その他通学・通勤が主であった。

○須山地区では、自家用車での移動が多く、需要は一定程度に限定されている。

令和8年度の実証概要

○実証概要

当市では、市街化区域に約4割の人が居住している地域特性がある。既存の路線バスが市内を運行しているが、運転手不足の影響により減便もあり、朝の時間帯をはじめ、時間帯による「交通空白」が生じている。

昨年度の調査・実証結果を踏まえ、通勤通学だけでなく、一般利用者がうまく利用できる公共交通システムの仕組みを検証するため、時間や区域を拡大し、実証運行を行う。

対象：須山地区から岩波駅周辺及び裾野駅周辺までの移動を想定

○運行期間 R8.11～R9.1のうち平日50日以上

①路線定期運行（6時～8時、17時～20時）

主に朝の通学者を対象

②区域運行（8時～15時）

市内商業施設や病院などへの移動

○詳細なルートや区域については、昨年度の結果を分析し、関係事業者と調整し、設定していく。
（乗り合わせ個所数の増加など）

(仮称) 物価高騰対応高齢者移動支援事業 (案)

○概要

エネルギー価格や食料品価格の高騰が続く中、公共交通機関の利用に要する交通費は、特に高齢者世帯にとって家計の負担となっている。国の「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を活用し、交通費の負担を直接的に軽減することにより、物価高騰の影響を受ける高齢者の生活を支援するとともに、外出機会の減少を防止し、路線バス・タクシーの利用促進及び利用者の増加を図ることを目的に、70歳以上の市民に対し、3,000円のバス・タクシー利用助成券をプッシュ型で交付する。

概略スケジュール

- ・ 6月定例会に補正予算上程
- ・ 9月～10月に配付予定
- ・ 使用期限 1月末