令和８年度　第１回藤枝市地域公共交通会議
次世代モビリティ活用研究分科会

令和８年９月 15 日（火）
午後１時 30 分～
藤枝市役所庁舎別棟第１会議室

次　　第

１　開　　会

２　分科会長挨拶（５分）

３　内　　容（60 分）
「移動ニーズ」・「交通空白」の課題把握のための人流データ分析の活用について
（１）人流分析システム「マチレポ」「コンプレノ」の説明（30 分）
情報デジタル推進課職員

（２）加藤博和特別委員からのコメント（30 分）

４　質疑応答・意見交換（20 分）

５　そ の 他（５分）
各委員及び事務局からの連絡事項
今後の開催予定
第２回　令和８年10月 31 日（土）午後２時から　会場：藤枝地区交流センター
第３回　令和８年12 月９日（水）午後２時から　会場：藤枝市役所庁舎別棟第１会議室

６　閉　会

令和8年度　第1回藤枝市地域公共交通会議
次世代モビリティ活用研究分科会　名簿

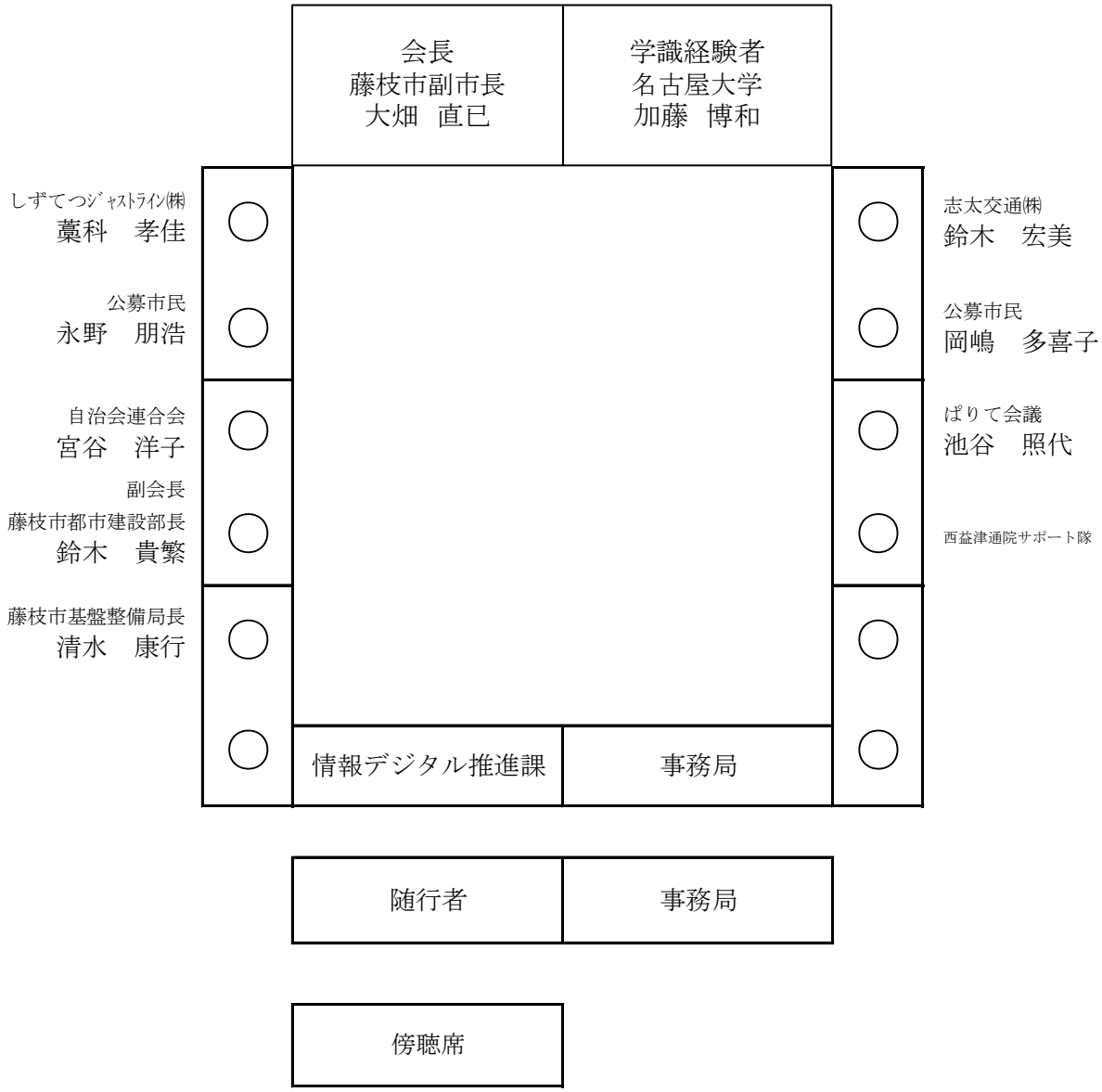
（敬称略）

	設置要綱上の委員区分	所　　属　・　役　　職		役　職	委員氏名	次世代モビリティ活用研究分科会	出欠
1	藤枝市長又はその指名する者	藤枝市	副市長	会　長	大畑（オオハタ）　直巳（ナオミ）	○	出席
2	一般旅客自動車運送事業者	乗合バス事業者 しずてつジャストライン㈱	常務取締役	委　員	藁科（ワラシナ）　孝佳（タカヨシ）	○	出席
3	一般旅客自動車運送事業者	タクシー事業者 志太交通㈱	代表取締役	委　員	鈴木（スズキ）　宏美（ヒロミ）	○	出席
4	公募市民	公募市民		委　員	永野（ナガノ）　朋浩（トモヒロ）	○	出席
5	公募市民	公募市民		委　員	岡嶋（オカジマ）　多喜子（タキコ）	○	出席
6	藤枝市自治会連合会から選出された者	藤枝市自治会連合会	副会長	委　員	宮谷（ミヤタニ）　洋子（ヨウコ）	○	出席
7	藤枝市男女共同参画「ぱりて」会議から選出された者	藤枝市男女共同参画「ぱりて」会議	代表	委　員	池谷（イケガヤ）　照代（テルヨ）	○	出席
8	藤枝市（交通施策部門）から選出された者	藤枝市都市建設部	部長	副会長	鈴木（スズキ）　貴繁（タカシゲ）	○	出席
9	藤枝市（道路管理部門）から選出された者	藤枝市都市建設部 基盤整備局	局長	委　員	清水（シミズ）　康行（ヤスユキ）	○	出席
10	藤枝市（福祉施策部門）から選出された者	藤枝市健康福祉部	部長	委　員	杉村（スギムラ）　友久（トモヒサ）	○	欠席
11	その他会長が必要と認める者（学識経験者）	名古屋大学	名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育センター教授	委　員	加藤（カトウ）　博和（ヒロカズ）	※	出席
12	自家用有償旅客運送を運営する法人又は団体から選出された者	西益津通院サポート隊	代表	分科会 専門委員	梅原（ウメハラ）　雅身（マサミ）	○	出席

※の委員は、検討内容により専門的見地から意見を求めるため招聘。

令和８年度　第１回藤枝市地域公共交通会議
次世代モビリティ活用研究分科会　席次表

※敬称略



藤枝市地域公共交通会議次世代モビリティ活用研究分科会について

「藤枝市地域公共交通計画【令和８年度～令和 12 年度】」に位置付けた地域団体等による移動サービスの担い手の高齢化の課題解決や、新たなまちづくりと連動した自動運転技術導入のための研究を目的とし、次の施策を推進するため、令和８年度から地域公共交通会議に**「次世代モビリティ活用研究分科会」**(以下「研究分科会」)を設置した。

１　研究分科会の設置の趣旨

⑴　市民や事業者が自動運転車両等次世代モビリティの実際を知る機会をつくる。
⑵　本市の課題解決に向けた自動運転車両等次世代モビリティの導入について、市民や事業者とともに研究する。
⑶　市民や事業者が自動運転技術への受容性を高める機会をつくる。
⑷　交通に関する知見、交通に関するデータ活用のノウハウを高める機会をつくる。
⑸　⑴～⑶の内容の分科会の開催・企画・運営を通じて、地域交通担当職員の交通に関する知見、交通に関するデータ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネートスキルを養い、施策推進に繋げる。

２　実施事業

次に掲げる事業を組み合わせながら複数年度にわたり実施していく。
⑴　自動運転対応車両の展示・試乗会
⑵　自動運転車両等次世代モビリティに関するシンポジウム
⑶　市地域公共交通会議自動運転調査研究分科会立ち上げ及び自動運転技術活用に関する検討・協議
⑷　地域団体等による移動サービスにおける自動運転対応車両による実装を見据えた実証運行（レベル２）
⑸　自動運転（レベル２）対応車両の導入

３　実施スケジュール（次年度以降の内容は未確定）

年度	実施事業
R8	(1)研究分科会及びシンポジウム開催 第１回　「移動ニーズ」・「交通空白」の課題把握のための人流データ分析の活用について（9 月 15 日 13 時半～） 第２回　シンポジウムと兼ねた勉強会（10 月 31 日 14 時～15 時半） 自動運転の現状と展望に係る講演を内容として開催 講師：一般財団法人日本自動車研究所所長・東京大学名誉教授 鎌田実先生 ※分科会委員出席者に加え、関係者へ参加を募り、ともに聴講する。 第３回　まとめ（12 月 9 日 14 時～） (2)自動運転対応車両試乗会（11 月１日 10 時～15 時） て～しゃばストリート・バスストリート（駅前三丁目）にて、自動運転対応車両の展示・試乗会を開催する。
R9	・研究分科会開催 ・実証運行
R10～	・研究分科会開催 ・自動運転対応車両の導入 ・実証運行

４　令和８年度予算措置

・自主運行バス等運行事業費：　99,500 円
・施策推進事業費　　：814,000 円

５　今後の方向性の考え方

・自動運転技術の導入は、本市の課題に対応し、効果的に解決するための手段として検討し、取り組む必要がある。
・市民や事業者と連携、協議を重ね、効果的な課題解決手法として導入を決定していくプロセスが重要となる。
・無人による完全自動運転のレベル４の導入は、運用、実装環境の整備、法規制、コストなど様々な面でハードルが高いことから、運転主体がドライバーであるレベル２の自動運転の導入など現実的な検討を含め、課題解決の手法を検討する。

人流分析システム紹介資料

藤枝市
Fujieda City

内容

- 人流分析システムとは
- データの信頼性と安全性
- 人流分析システム「マチレポ」と「コンプレノ」

人流分析とは

いつ

どこに

どんな人

どんな動き

これらを、**把握・整理**

SBに限らず、ドコモ、auなどを含む マルチキャリアのデータ

国内の提携先の
スマートフォンアプリから
位置情報データを取得

※GPS位置情報は、規約等に同意いただき、スマホの位置情報送信設定で「許可」を選択したユーザ様からのみ取得しております。同意及び許可いただいていないユーザ様から位置情報を取得することはありません。

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved.

事前の個別同意の取得と、プライバシー保護対策を実施

事前の個別同意(オプトイン)の取得

Agoopでは、デバイスロケーションデータ(※下記注釈参照)の収集にあたり、必ずユーザーごとに事前に個別同意を得ております。AgoopSDKが搭載された提携アプリからのデータ収集においても、当該アプリにて、ユーザごとに、アプリの利用規約・アプリのプライバシーポリシー・Agoopのプライバシーポリシー(取得データの種類、取得目的、第三者提供内容等)の表示と、各規約・ポリシーへの事前の個別同意を必ず取得しております。
なお、同意を得ていないユーザのデバイスロケーションデータは、一切収集しておりません。
また、Agoopが収集しているデータには、氏名・住所などの個人特定できる情報は含まれておりません。

【同意取得例：当社アプリ「アルコイン」】

アプリ画面

利用規約

統計加工・秘匿化処理

位置情報データ(緯度経度・時刻・その他情報)は、単体では特定の個人を識別できない個人関連情報(個人情報保護法における分類)に該当しますが、日をまたいで連続する情報の積み上げによって、個人を特定できる可能性が高まるリスクも存在します。

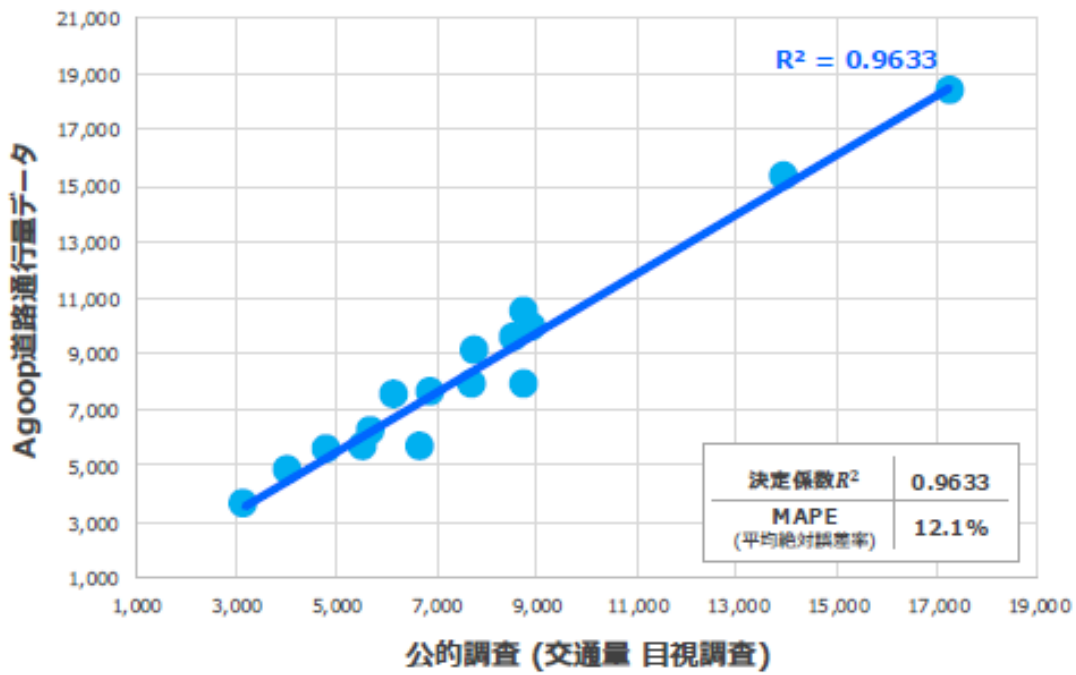
そのようなリスクを避けるため、統計データ加工や、位置情報が居住地周辺と推定される場合は、該当する位置情報データを削除するなどの秘匿化処理を行い、プライバシー保護対策を実施しております。

※デバイスロケーションデータとは、一般社団法人LBMA Japanが定めるガイドラインにて定義されるデータで、スマートデバイスを通して取得される、個人(ユーザ)に関する情報のうち、位置情報(緯度・経度・時間・精度)が含まれるものを指します。
※同意を得ていないユーザーのデバイスロケーションデータは、一切収集しておりません。また、Agoopが収集しているデータには、氏名・住所などの個人特定できる情報は含まれておりません。

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved.

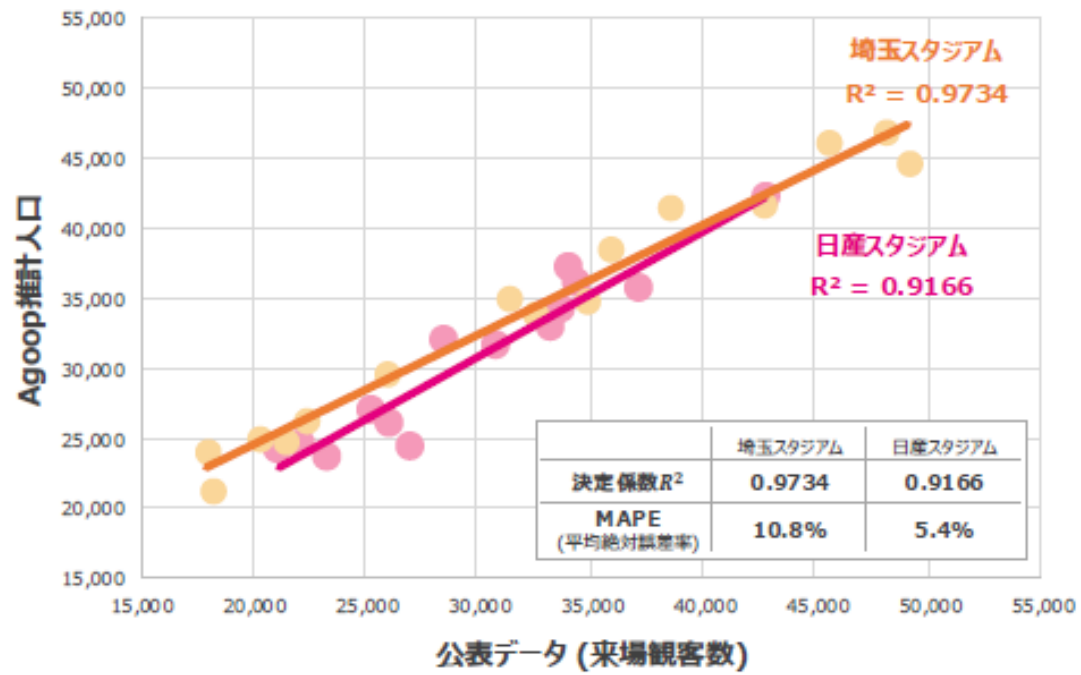
公的調査や公表観客数などとの高い相関

公的調査(交通量 目視調査)との相関



※愛知県岡崎市 道路交通量調査(2021年度) 比較対象道路 N=16路線

公表観客数(サッカー観客数)との相関



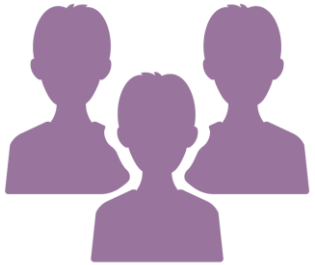
※埼玉スタジアム N=15試合 (2023年)、日産スタジアム N=15試合 (2023年)

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved.

２つの人流分析ツール

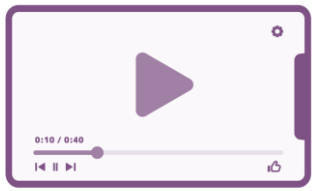
マ チ レ ポ

- 数字・グラフで分析
- 誰が・いつ・どれだけ来たか



コンプレノ

- 動画で人の動きを見る
- どう動いたか、どんな交通手段か、どこが混むか



マチレポ ｜ 機能

来訪者分析

指定エリアへの来訪者の人数・属性などをグラフ表示。AIによる分析・要約機能付き。

通行量分析

細街路を含めた道路1本ずつの通行量を、交通手段別などで分析できます。

商圏分析

商圏内の滞在人口を、居住者・勤務者・来街者別などで内訳分析できます。

公的統計分析

国勢調査の公的統計での住民数や世帯数、年収、貯蓄額などが分析できます。

決済分析 ※本機能は、一部業種のお客様はご利用いただけません。

クレジットカードの平均決済額・平均決済回数を業種別に分析できます。

潜在エリア分析

人流が多いエリアを逆引き分析できます。性年代や時間帯などの条件で絞り込み可能。

AI分析エージェント

AIが人流データ、Web情報などから自動分析。パワポ資料も自動作成します。

一括データダウンロード

来訪者分析の複数エリア・期間のデータを一括でCSVファイルでダウンロードできます。

エリア登録・カテゴリ管理

来訪者分析などの対象エリアを日本全国どこでも任意の場所で指定・登録できます。

サーバ連携機能 ※有償オプション

来訪者分析データなどを、貴社システムにサーバ間で連携します。

※個人特定せず、プライバシーに配慮した手法での推計・情報の取り扱いをしております。

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved

マチレポ ｜ 分析画面イメージ

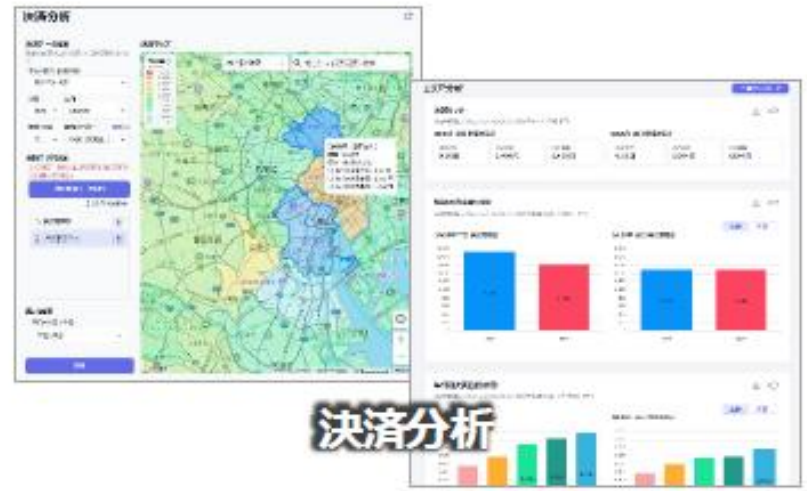
来訪者分析

通行量分析

商圏分析

公的統計分析

潜在エリア分析



決済分析

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved.

コンプレノ

ポイント1

任意エリアの人流を”動画調”で可視化

日本全国どこでも、お客さまが指定した施設や観光地などエリア、市区町村内での人の動きなどを動画調で可視化でき、人の流れや滞留状態を直感的に分析できます。

ポイント2

1分単位の移動軌跡の表示や、移動手段などでの絞り込み表示も可能

作成した動画は、1分単位での移動軌跡の表示や、
移動手段（徒歩・車両など）の絞り込み表示などで、多角的な分析ができます。

ポイント3

2画面表示で比較分析もできる

2画面に分割表示する機能で、異なる日付やエリアを並べて比較でき、
新規出店前後やイベント開催時などの交通状況の変化や差異などを簡単に分析できます。

※Webブラウザ上で動作するサービスです。推奨ブラウザは、Google Chromeです。
※画像はイメージです。実際の画面とは異なる場合がございます。

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved.

コンプレノ ｜ 分析メニュー

移動速度別で、移動軌跡を表示できます。
時間帯ごとの渋滞状況などが一目で把握できます。

流入・流出別で、移動軌跡を表示できます。
来訪前・後の移動・滞在先などが一目で把握できます。

移動軌跡で表示するデータを絞り込みできます。
徒歩での移動ルートや、流入経路のみ、などの表示ができます。

移動手段別で、移動軌跡を表示できます。
指定エリアまでの移動手段などが一目で把握できます。

3Dヒートマップ別で、移動軌跡を表示できます。
移動・滞在人数が多い場所などが一目で把握できます。

移動・滞在経路上の混雑場所を判定・表示できます。
来訪後(流出後)に行った場所などを一目で把握できます。

Confidential © Agoop Corp. All Rights Reserved.

自動運転検討への活用

1 需要の把握

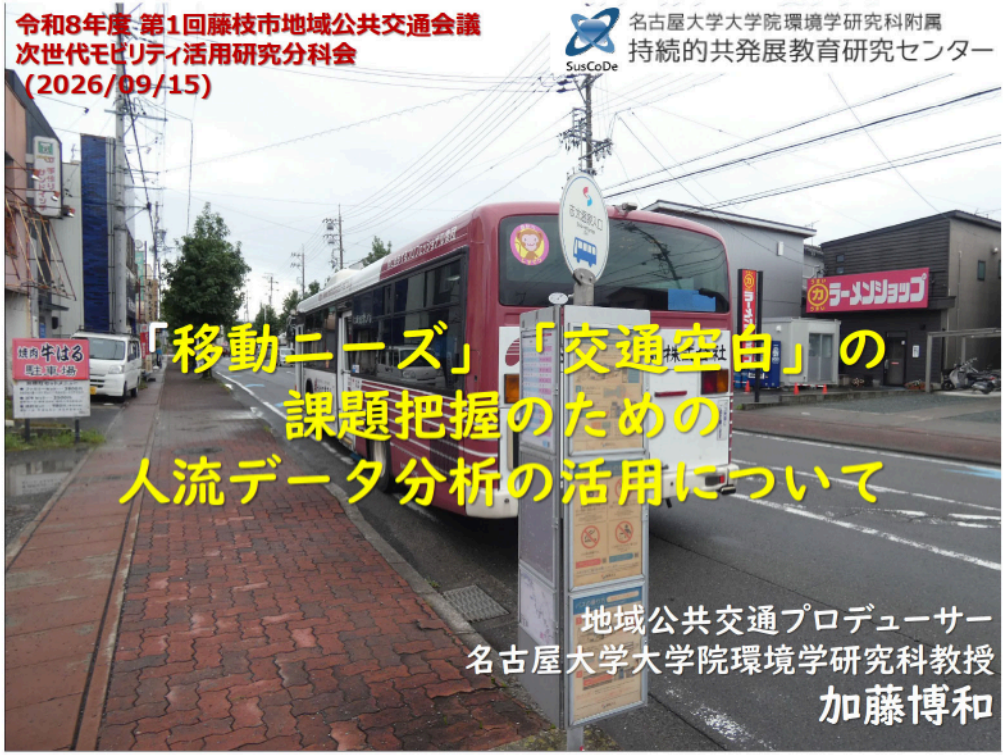
どの地域の
どんな年代の人が
どこへ動いているか

2 道の使われ方

候補ルートの
通行実態を把握

3 効果の確認

試験運行の
前後の比較



移動、あるいは「おでかけ」は
なぜ大事なのか？
どうすれば
しやすくなるか？
そのためにデータを
どう活用するか？

「地域公共交通」とは？

地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
(2007施行、2014大改正、2020大改正、2023大改正)

- **地域公共交通**（2条1）
  地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関
- **公共交通事業者**（2条2）
  - イ　鉄道事業者（鉄道事業法）
  - ロ　軌道経営者（軌道法）
  - ハ　一般乗合旅客自動車運送事業者
    一般乗用旅客自動車運送事業者
    自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>（道路運送法）
  - ニ　（略）
  - ホ　一般旅客定期航路事業等を営む者（海上運送法）
  - ヘ　（略）

これを「おでかけ」と呼ぶ

SDGs『基本中の基本』

- 17の目標（Goals）と、その下の**169のターゲット**（Targets）からなる
- これらを2030年までに**すべて達成**することを世界中の国が約束
- そのためにどんな施策が必要かを考える→**バックキャスティング**

※得意なTargetsだけやっていてはだめ。むしろ、**苦手なTargetsを重点的に取り組むべき**

「住み続けられるまちづくりを」都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靭かつ持続可能にする

11.1 2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。
11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
11.4 世界の文化遺産及び自然遺産の保護・保全の努力を強化する。
11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。
11.6 2030年までに、大気の質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。
11.7 2030年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。

地域公共交通の重要性はSDGsで明示

169のうちの1つ
「11.2」(まちづくりの2)
2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

SDGsに取り組んでいる自治体なら、
当然、この項目もしっかり確認、認識して、
達成のための施策を実施していますよね！

公共交通でいま「旬」の言葉

「担い手不足」
「プロ」「シロウト」

「『交通空白』解消」
「地」「時間」「だれでも」

地域公共交通によって確保する「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの

地域交通法 第一条「目的」

1. 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保 →だれでも気兼ねなく
2. 活力ある都市活動の実現
3. 観光その他の地域間の交流の促進
4. 交通に係る環境への負荷の低減

これら「アウトカム」を提供するために
どのような公共交通にしていくべきか
具体的に考え(続け)ることが必要

「だれでも気兼ねなく」をはき違えない！

- いつでもどこでも
- 安い
- 快適
- バリアフリー
- 便利

→ 「安いタクシー」あるいは「運転手付きのクルマ」

→ 当然、高コスト。不足が深刻な運転手を贅沢に占有

このような「個人のわがまま」をそのままきいていたら、結局、特定の人・地域しか利用できないものになる

（呼べない。補助金が足りない。「だれでも」にならない）

→ それぞれが「使える」手段を提供しつつ、なるべくまとまって利用していただけるような工夫が必要

「AIオンデマンド乗合交通」は切り札と思われているが・・

AIオンデマンド乗合交通がいまいち冴えない理由
Artificial Intelligence

- AIは乗り合わせやルートを決めるのが（人間より）得意？
  → みんなバラバラな時間・発着を予約すると、うまく乗り合わせをつくれるのは注文の密度が高い都市部だけ。また、現状はまだ人間の方が上手
  → 運転手もAIが言う通り走ればいいというけど、そんなことを長時間やれるものではない

- 乗り合わせが起こるから、クルマも人も少なく済んで安い？
  → 起こらないとタクシーと変わらないので、安くならない（専属運転手付き自動車）。高コストなAI予約配車システムの意味がない（一般タクシーへの補助をすればいいだけ）
  → なのに安くなるのは公的補助を入れているから。その額は1人あたりだとバスより高くなることが多い（乗り合わないから）
  → 注文が増えるほど補助は多額になる（定時定路線だと補助は減る）
  → 長距離利用されると注文を受けられなくなる（希望時刻に動けない。予約を断られる場合もある）。補助を払えたとしても、運転手不足なので台数を増やすのは限界がある（予約がとれた一部の人だけ得、あとは不幸に）
  → そのため、狭いエリアで運行する例が見られる（mobi・大阪メトロなど）が、用途が限定されるし、すぐ来てくれないと使ってもらえない

- その一方で、バス・タクシーは割高と感じるため、滅びてしまう
  → オンデマンドに補助を払えなくなれば、公共交通がなくなってしまう

おでかけ応援サービス「えがお」（三重県紀北町公共ライドシェア）2020年2月17日運行開始

町営、運転手は町民ボランティア
事業者協力型を法改正前から実施

唯一のタクシー事業者廃業から3年
タクシー業界は何もしてくれなかった

だれでも利用できる
（会員制ではない、町民以外も可）

コロナ禍でも利用増。3台まで増車
1日平均20件程度の利用
ネックは「運転手が足りない」

いつも思っている根本的な疑問なんですが・・・

- 「ライドシェアを導入したら、**ドライバーは湧いてくる**」と信じて疑わないのが不思議でたまりません！
- 「客を乗せて運転なんて**だれでもできる**」「安い給料でも**やりたい人はいる**」「需要に応じて**都合よく調達できる**」という確信はどこから出てくるのでしょうか？
- 特に地方部では**タクシー乗務員でさえ最低賃金に近い**状況。それならコンビニのバイト（だって足りない）の方がよくないですか？

そもそも、個別輸送は運転者が多数必要
運転者不足に全く逆行 → **自動運転となら好相性**

完全自動運転(AI運転)は現在「仮免許練習中」

- 専用路での単独走行なら問題なく走れるが、多くの人車が混在する市中で走るのはまだまだ課題だらけ
- 人よりずっと高く、ずっとヘタ。よって現段階では即戦力でない

→しかし運転者が足りないので、早く二種免許並みになっていただくことが必要。そのためにも路上教習をたくさんやっていただかないといけない

ともかく現段階では、自動運転が「担い手不足」と「交通空白」への対策になるわけがない

優良な「運転者確保」のために、いま、望むこと

運転者養成・研修システムの整備と全国展開

- バス・タクシー業界は学校との関係が皆無(高卒ですぐ働けないから)
- 技量と知識が必要なのに、それを授ける学校がなかった
  - ✓ 高校に自動車運転学科をつくっていいレベル<運転手→運転師>
  - ✓ 二種免許だけでなく運行管理者・接遇マナー・自動車整備士3級など、関係資格をとって卒業できるように
  - ✓ 卒業後1年は公共ライドシェアを担当するなどインターンに
  - ✓ 授業料を安価にする代わり、地域で数年間働く義務を課す
- 一方、がっつりではないが送客を安心して行いたい方向けのワンストップ研修システム(**准2種免許？**)の受講拡大→ライドシェアドライバー確保が期待

ライドシェアと自動運転は相互補完関係だがそれが発動するのは2040年代か・・・

- ITによって、買い手と売り手を直接結べるようになった
  → **ポータルサイトの力は絶大(しかも情報収集もできる)**
- これを使うと空車活用も容易に(自家用車の実車率は1ケタ)
  → **自家用車ライドシェアが有効となりうる**
- しかし、商品が交通だと、売り手が限定されてしまう(許認可が面倒、**運転者が必要だが需要に応じた供給が容易でない**)
  → 自動走行になればこの限定が緩くなる。そして所有から共有への移行が進む(タクシーが合流<ハイヤーが残る>)
- **自動走行になってこそ自家用車ライドシェアは本領発揮**
- **ただし、自家用車自動走行の一般化は2030年代以降**
  → **それまでは運転手は必要**
  ✓一方、Mass Transit(**中大量輸送機関**)は以降も必要
  ライドシェアが増えれば道路混雑が激化し動けなくなるから
  → (共有化・半公共交通化した)クルマとどう結びつけるか？
  ここで**MaaSが登場**

「検索」「予約」「配車」「決済」統合アプリ

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」「キャッシュレス決済」の融合

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれ、決済もできるシステム(**サブスクは好相性**)
  → まるでカーナビと同じように公共交通を乗り継いでいける
  ・・・(狭義の)**MaaS: Mobility as a Service**

導入のメリット

- ✓慣れていない人でも分かりやすく使いやすい
- ✓需要に応じた運行を実現
- ✓相乗り・混載による効率化(AIで最適解)
  →少ない運転者で多くの輸送が可能に
- ✓予約・決済が省力化(利用者も運営者も)
- ✓データが蓄積される

ただし、「検索」「予約」「決済」それぞれにメジャーなスマホアプリがあり、それらとの連携が有効

「お値打ち」公共交通のポイント

ちょっと面倒ですが
乗り換えてくれることで
運転者も少なくて済むし
経費も下げられ
運賃や税金投入も減ります
（それがイヤな方は
タクシーを使ってください）

※乗換やバス停までの歩行ができない人には運賃補助を行う

地域公共交通政策は何のために必要でしょうか？

大きく3つ

1. だれでも気兼ねなく
「おでかけ」できること（SDGs11.2）
2.「おでかけ」が楽しくなり
「まち」が楽しくなること
3.「おでかけ」を効率的にすること
（人<運転者>も、お金も、時間も）

それによって、地域を持続可能とすること

マッチング：どうやって人・金をまとめるか？

1. 地域でまとめる
   - そのための「場」が必要

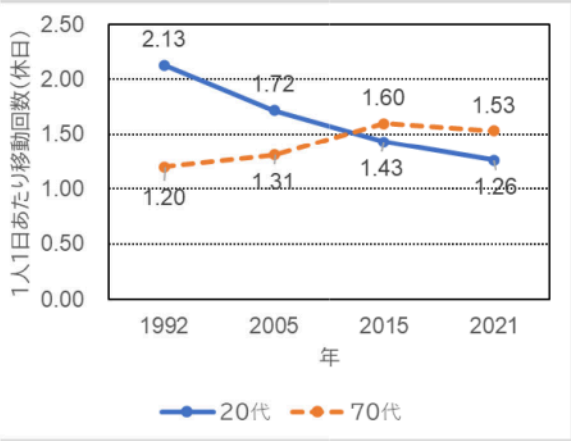
2. IT・DXでまとめる
   - そのための「データ」「モニタリング」が必要

まとめることで、**少ない車両・運転者・CO_2で多くの人を運ぶ**ことができ、**地域に流れ**をつくることができる

そして、**旅客運送の効率が上がる**

「おでかけ」を増やす高齢者、減らす若者

日本全国の1人1日あたり
移動回数の推移<休日>
（全国都市交通特性調査による）



- 若者：外出しなくてもIT利用や配送でいろんなものが得られるので、クルマを持つより公共交通の方がいい
  → どうやって外に引っ張り出すか？
- 高齢者：元気で免許も持っている人が多く外出したい。公共交通は不便で使えないのでクルマに頼る
  → どうやって安全・安心・安価に動いてもらうか？

「おでかけ」したくなるために

おでかけは、ただ動ければいいわけではない

「乗って楽しい」×「降りても楽しい」が必要

乗って楽しい　（本源需要）

：交通**手段自体**に魅力がある

→　交通計画の必要性

降りても楽しい（派生需要）

：必要な**ところ**や行きたい**ところ**に行ける

→　都市計画・施設計画の必要性

「楽しいおでかけ」づくりは
自分が生涯をかけてやりたいこと！

公共交通が変わるべき方向

「『交通空白』解消」

→公共交通リ・デザインへ

「担い手不足」

→魅力的な仕事へ

データ活用とは、データを情報に変換すること

データ：加工前

- 文字や数字の羅列
- ➢ それだけでは何の役にも立たない（つまりタダ）

情報：加工後

- 意味のある文字や数字
- ➢ 何かの役に立つものになっている（価値がある）

- 情報を得るために役に立ちそうなデータを集めてくることがスタートだった（データ収集はコストだから）
- しかし最近は、勝手にデータが集まってしまうことが多い → ビッグデータ

主な変換方法

- 集計
- 可視化
- 統計学による分析

「どのように？」が大事
→因果関係の仮説が必要

- ビッグデータ解析
  （AIはその発展形）

→仮説がなくても
関係が出てくる

何を解決したいかわからないのに、

セグメンテーション（区分）

- 地理(Geographic)：地域、気候、人口規模など
- 人口構成(Demographic)：年齢、性別、所得、家族構成、職業など
- 心理(Psychographic)：ライフスタイル、価値観、性格など。
- 行動(Behavioral)：購買頻度、利用シーン、求める便益(ベネフィット)な

「移動ニーズ」・「交通空白」の課題把握のための人流データ分析の活用、とは？

- **「ニーズ」とは？**
  ①顕在化した需要
  ②潜在的なニーズ

- **「交通空白」とは？**
  ①地区、時間、移動者属性
  ②アクセシビリティ（おでかけ可能性）

「乗る乗る詐欺」(乗ると言ったくせに実際は乗らない)を防ぐために、おでかけ「ニーズ」の把握が重要

地方部は「クルマがあるから公共交通は眼中にない」か「クルマがないから移動が制約されている前提で生活している」のどちらか

需要：**顕在化**しているもの(実際行っているor行いたい)
→ アンケート調査が有効＜**地方だと需要は極めて少なく、回答は当てにならない**＞

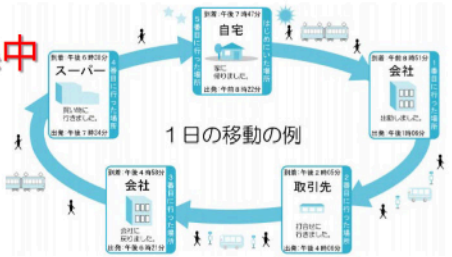
ニーズ：**潜在的**なもの(気づいていない、だから不要、ではない)
→ **膝詰め**(グループインタビューやワークショップ)が有効

調査手順
1. まず現状の移動状況や気持ちをはき出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめなおしてもらう
   → ニーズとその充足方法が見いだされる
   いずれにせよ**トップダウンやコンサル丸投げではダメ**

※このとき、現状データは、議論のネタとして使える場合も

パーソントリップ（Person Trip：個人の交通行動）

出かけるかどうか？：発生・集中
どこに行くか？：分布
何で行くか？：分担
どこを通っていくか？：配分



これを調べるために、アンケート調査(パーソントリップ調査)が行われる。
→回答者の属性と、1日の交通行動すべてを記入
→OD(Origin-Destination)がわかる

このようにして集めたデータを使って、交通需要を予測するモデル(計算式)を推定できる

名古屋～藤枝間
あなたならどっちを選ぶ？

	新幹線	在来線
所要時間	80分	150分
乗換回数	1回	2回
運賃	6,360円(静岡～名古屋、自由席)	3,080円
:	:	:

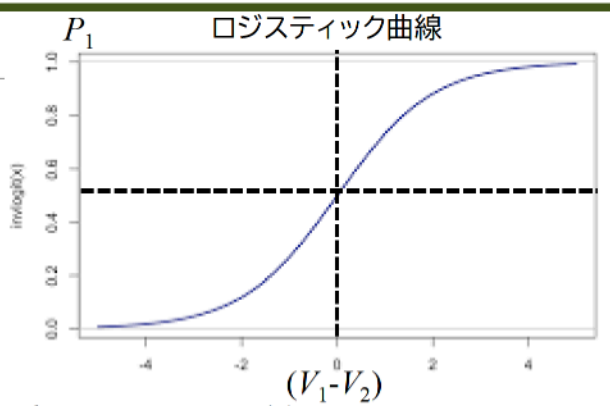
- どれを重視するかは、個人によって異なる
- ただし、属性がある程度近い集団(セグメント)を定義し、それごとに考えることができる(例えば、会社員は速さ重視？　学生は運賃重視？)

セグメントごとの、各要素の感度(弾力性)を知りたい！

2項ロジットモデル

$$P_1 = \frac{1}{1+e^{-(V_1-V_2)}}$$

$$P_2 = 1 - P_1$$



V:効用関数
たとえば
$V=\alpha_1$(所要時間)+α_2(乗換回数)+α_3(運賃)+α_0
P_1、P_2 は実際の利用比率を与える
αを移動実績データ(Revealed　Preference)または仮想アンケート(Stated Preference)から推定
αが弾力性(施策による変化感度)を決める＜各セグメント＞

マチレポ ｜ 分析画面イメージ

現状の可視化･･･交通インフラの利用状況(渋滞等)はわかるが、公共交通に関する施策実施の感度分析には至らない？
しかし、セグメンテーションによって、ある程度の傾向はつかめる(公共交通を利用しやすい人がどのくらい移動しているか、など)

「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけを提供できる地域公共交通は「健幸」を実現！

「健康」＋「幸福」

公共交通コアターゲット「3K」をまず押さえる
子ども＜高校生＞・高齢者・観光客

- 超高齢化社会に対応するために必須
  - お年寄りになっても心身が弱らないようにする
  - 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる
  - クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる
- 子どもにとっても動きやすい環境づくり
  - 保護者の負担軽減
  - 子ども間のコミュニケーション促進、地域への愛着醸成
  - 人口減少・高齢化の抑制

「おでかけ」チェックリスト（行ける・行けない表）アクセシビリティの格差を表現

https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R7.3_ikeruikenai_hyou.pdf

- 最低限行かなければならないところ
- ときどき行きたいところ
- 行きたいと思っているが、いまはない、あるけど遠いところ

×

- 自力（障害・高齢だと低下）で行けるところ
- クルマで行けるけど、たまには公共交通で行ってみてもいいと思えるところ

実際の移動状況とのかけ合わせで
「おでかけ」格差（Mobility Divide）がわかる

行ける・行けない表とは？

https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R7.3_ikeruikenai_hyou.pdf

		目的地				
		A高校	B高校	C高校	D病院	E駅
居住地	地区A	○	○	○	○	○
	地区B	○	×	○	○	○
	地区C	×	○	×	×	×

時刻表や経路検索を用いて、①用事に間に合うか、②用事を済ませるだけの滞在時間を確保できるか、③用事を済ませた後に帰ることができるか、の3点を合わせて確認

移動時間や運賃、乗り換え回数といった制約条件を設けることも可能

これが地図上に自動で出せると便利
さらに、多様な行先を選べる可能性
（おでかけレパートリー）も出せるとよい

「おでかけ」確保策をおろそかにするな！

- 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
- 自家用車自動走行の一般化は2030年代以降

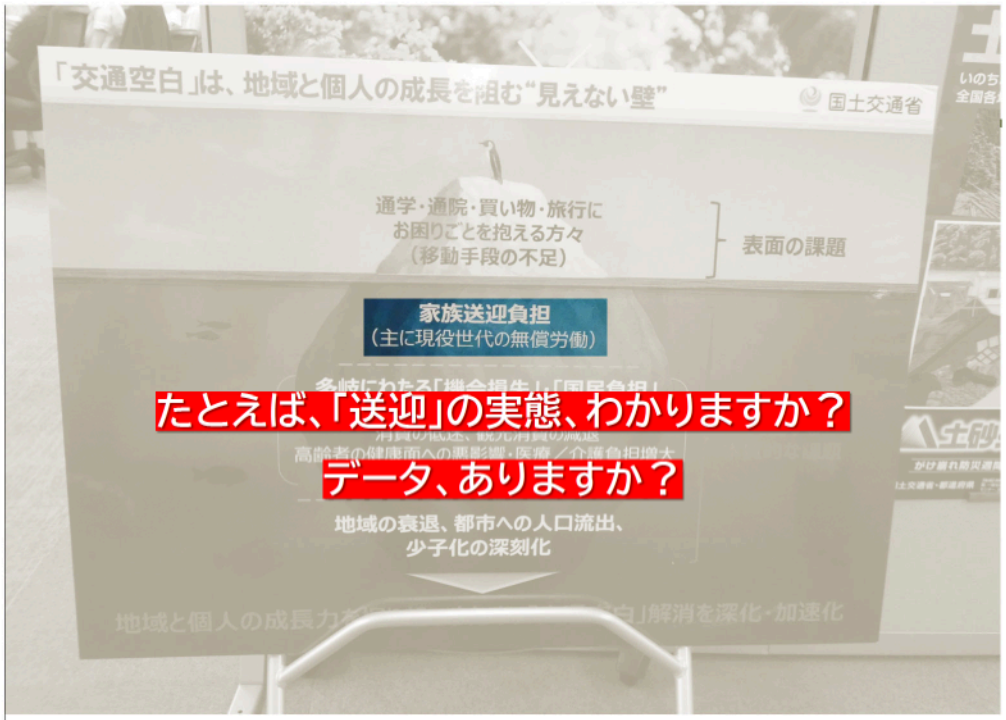
そして、だれでも、飲酒したら運転できない

クルマもスマホも使えない（mobility/digital divide）人を見捨てる社会へ？

「移動自己責任社会」

運転できない人でも暮らしていける
社会づくりこそ急務！

「おでかけウェルカム社会」へ



名古屋大学

名古屋大学大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター
SusCoDe

みなさん、ぜひ、地域公共交通を、そして地域を、
日本をよくするため、いまこそ決起しましょう！

"Think Globally, Act Locally"

交通施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、
CO_2を削減できる交通システムソリューションを追求する一方、
「地域公共交通プロデューサー」として
地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

加藤博和 検索

質問、問い合わせは下記で
kato@genv.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato
http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm

（本資料使用における注意）

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

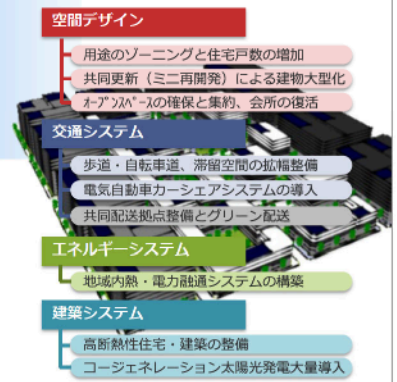
名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm

加藤博和

名古屋大学大学院環境学研究科
附属持続的共発展教育研究センター
臨床環境学コンサルティングファーム部門 教授

1970年、岐阜県多治見市生まれ

「人にも地球にもやさしい
“sustainable”かつ“resilient”な
交通・都市システムを実現する」



<テーマ>
- ✓交通政策が地球環境や都市環境に及ぼす影響の評価手法
- ✓脱炭素で巨大災害にも対応できる交通体系・都市構造
- ✓地域公共交通活性化・再生の方法論
- ✓地方創生を可能とする都市・地域経営のあり方
- ✓「臨床環境学」の創成

→ 固定観念にとらわれず新たなパラダイムを切り開き、
臆せず現場に出て、実際の世の中を変えることで、
閉塞した社会状況を打破する！

臨床環境学者
＝現場
泥まみれ野郎

※全国100近い市町村で公共交通政策をサポート
国土交通省の委員として様々な施策検討にかかわる

回覧

藤枝市
Fujieda City

みらいののりものが藤枝にやってくる!!

次世代(じせだい) モビリティ 試乗会!!

あつまれ!

イーパレット
e-Palette

市ホームページ

in バスストリート

※車両画像はイメージです

ラピッドレスポンスカー

パトカー

2026.11.1(日)

10:00▼15:00

消防車

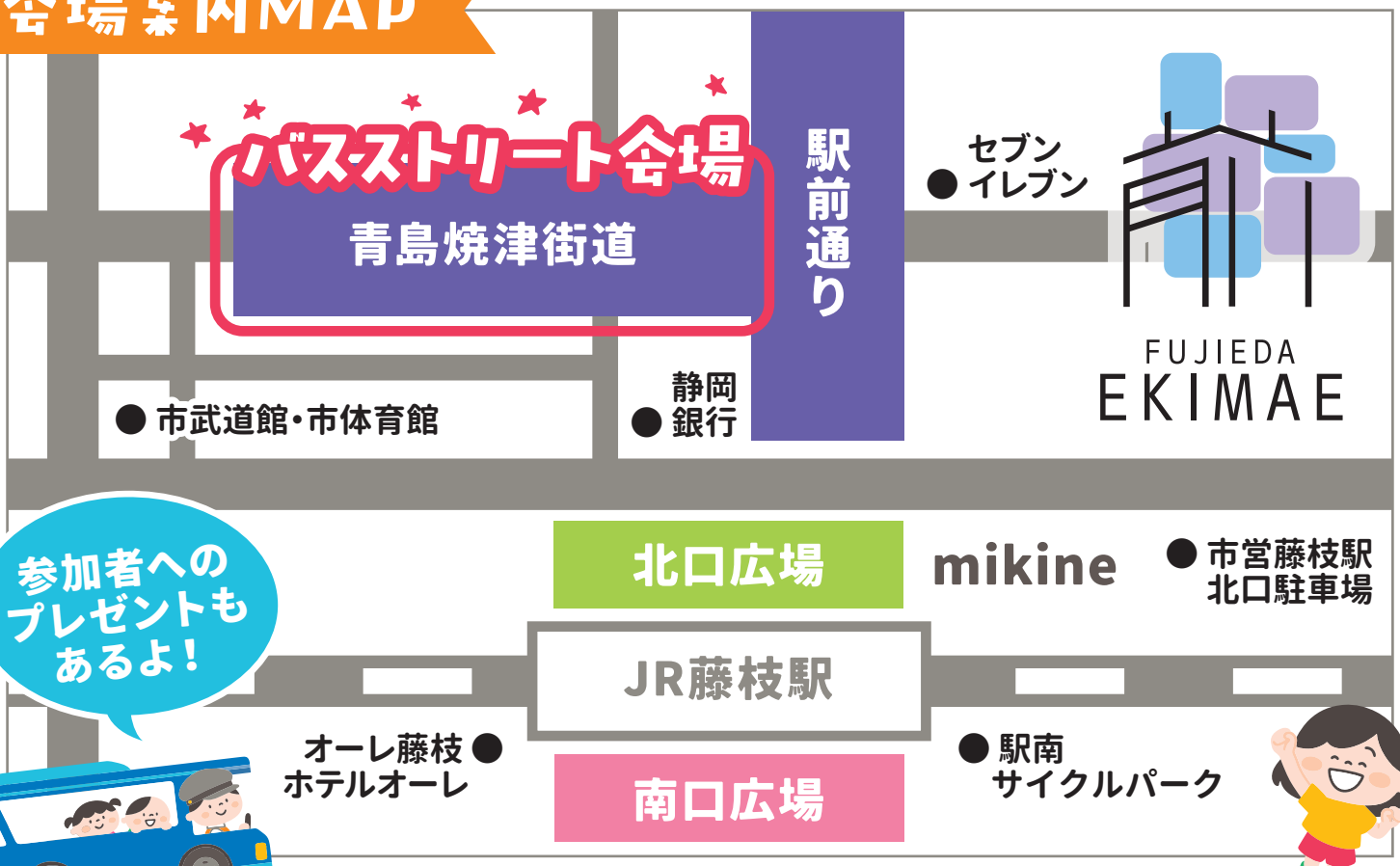
藤枝駅前に いろんな のりものが 大集合!

タクシー

バス

問い合わせ 藤枝市都市建設部 地域交通課 ☎054-631-4169

会場案内MAP



参加者へのプレゼントもあるよ！

バスストリートの催し

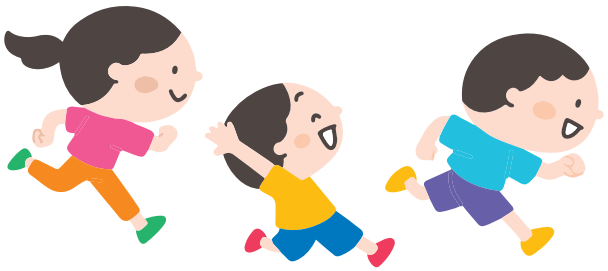
※内容は変更になる場合があります

好きなのりものと写真をとろう！

車両展示

バス・タクシー・パトカー・消防車・
ラピッドレスポンスカー・シェアサイクル

※パトカー・タクシーは午前中、消防車は午後のみとなる予定



試乗会

未来のクルマにのってみよう

トヨタの次世代モビリティ「e-Palette（イーパレット）」
電動車いすの試乗

ぬり絵コーナー

藤枝市
Fujieda City

次世代モビリティ活用研究シンポジウム

自動運転の現状と展望

自動運転の現状と展望を正しく理解し、藤枝市における実装を描くヒントを探る

参加無料
定員90名

2026
10/31 (sat)
14：00～15：30
(13:30開場予定)
藤枝地区交流センター　集会室
（藤枝市五十海3-12-1）

講　師
一般財団法人日本自動車研究所所長・東京大学名誉教授
鎌田　実先生

対　象　交通事業者、移動支援サービス実施団体関係者、その他関心のある方

申　込　右のQRコードから申込み（10/30 17時〆）
※難しい場合は以下の問い合わせ先へ

▼申込はこちら▼

※こちらのシンポジウムは第2回藤枝市地域公共交通会議次世代モビリティ活用研究分科会と兼ねたものであり、分科会委員と参加者で本内容を聴講します。

主　催　藤枝市・藤枝市地域公共交通会議

問い合わせ
都市建設部　地域交通課
☎ :054-631-4169