

愛知県 次世代産業室 御中

あいちデジタルアイランドプロジェクト_2024年度 行動変容事業 事業完了報告書

KDDI株式会社

ソリューション推進本部 DX・IoTソリューション部
ビジネスデザイン本部 関西支社 中部支店

2025/3/26

目次

1. 事業概要

- 1.1 事業目的
- 1.2 体制
- 1.3 スケジュール

2. 実施内容詳細(施策①_中部国際空港様)

- 2.1 行動変容ストーリー(仮説)
- 2.2 データ取得(インプット)
- 2.3 取得データの加工,分析,共有
- 2.4 効果検証(結果)
- 2.5 ニーズ分析/事業性分析

3. 実施内容詳細(施策②_常滑市様)

- 3.1 行動変容ストーリー(仮説)
- 3.2 データ取得(インプット)
- 3.3 取得データの加工,分析,共有
- 3.4 取得データの活用(アウトプット)
- 3.5 効果検証(結果)
- 3.6 ニーズ分析/事業性分析

4. 実施内容詳細(施策③_愛知国際会議展示場様)

- 4.1 行動変容ストーリー(仮説)
- 4.2 データ取得(インプット)
- 4.3 取得データの加工,分析,共有
- 4.4 効果検証(結果)
- 4.5 ニーズ分析/事業性分析

1. 事業概要

2. 実施内容詳細(施策①_中部国際空港様)

3. 実施内容詳細(施策②_常滑市様)

4. 実施内容詳細(施策③_愛知国際会議展示場様)

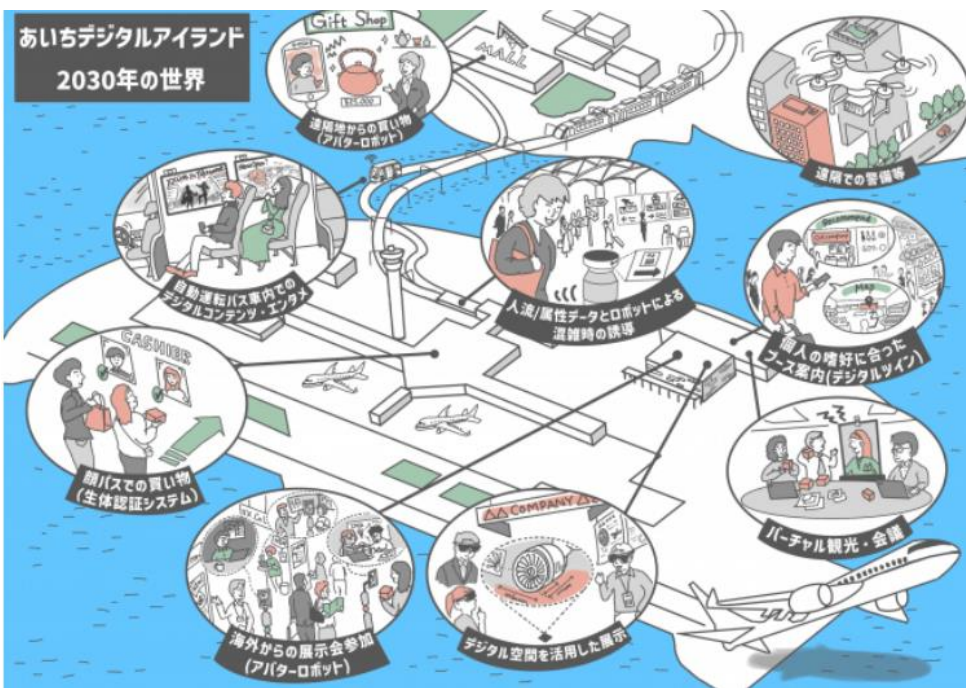
1.1 事業目的

事業目的

■ あいちデジタルアイランドプロジェクトについて(※愛知県様HPより引用)

愛知県では、中部国際空港島及び周辺地域（以下、「当エリア」という。）において、2030年に普及が見込まれる近未来の事業やサービスを先行的に実用化することを目指し、5G等デジタル技術を活用した実証実験及び導入を目的とした伴走支援を実施するとともに、ワンストップ窓口によりマッチング等を支援します。

あいちデジタルアイランドプロジェクトの概要



2024年度の主な取組

データを活用した行動変容実証事業

データ取得(インプット)と行動変容のためのデータ活用(アウトプット)を両輪として、国内外から当エリアを訪れる人に対し、必要な情報を必要な時に提供し行動の変容を促す実証実験を実施します。

事業目的の理解

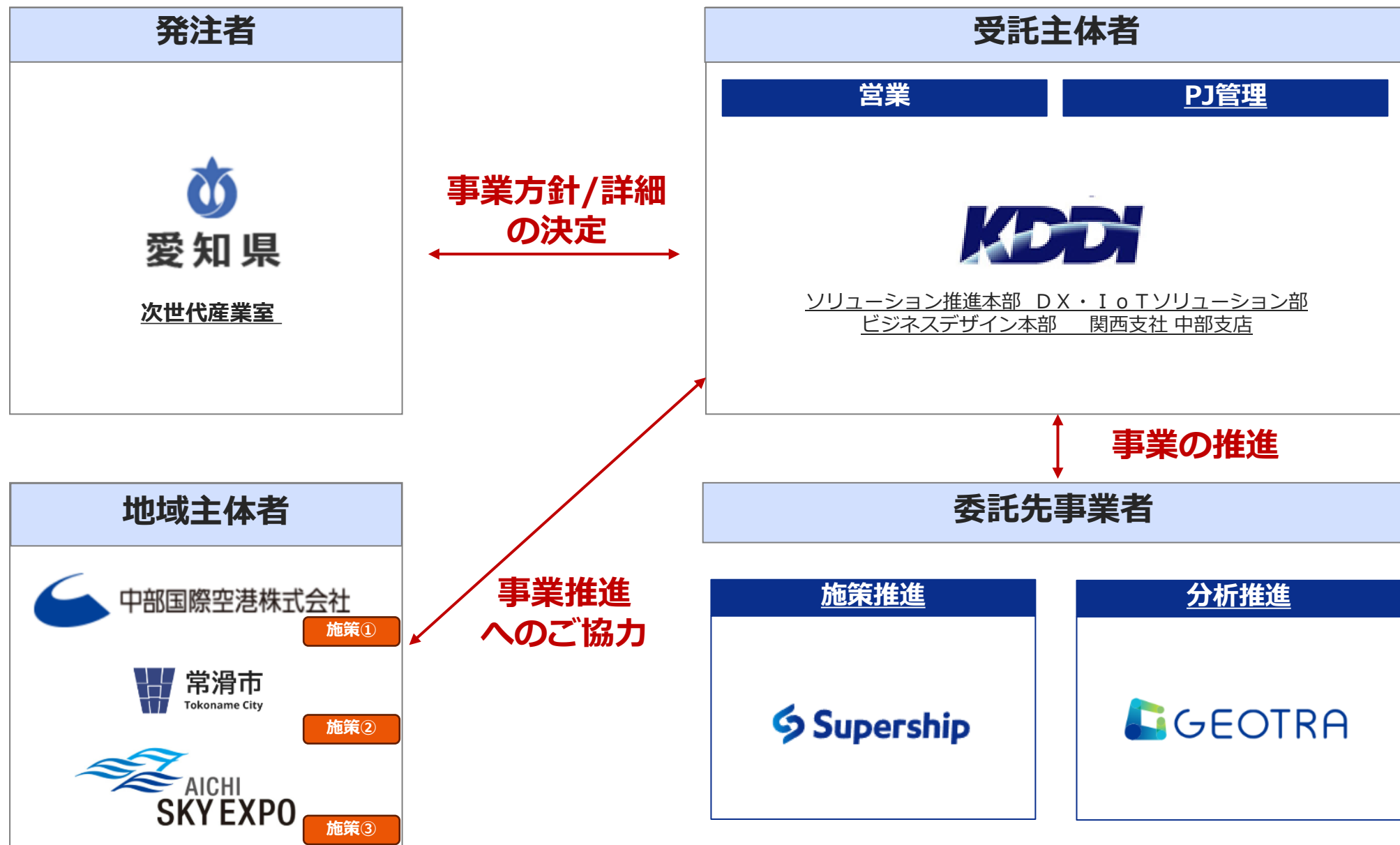
あいちデジタルアイランドプロジェクトにおける地域主体者の目指す姿を伺い課題の抽出、仮説要因から打ち手の方向性に沿った施策検証を実施する。

主体者選定について

2026年にはアジア競技大会が開催され、名古屋市をはじめとする競技会場周辺への一極集中による宿泊施設の不足、公共交通機関の混雑が想定される。今回の事業の中で、空の玄関口として中部国際空港様、周辺エリア自治体として常滑市様、イベント時の施設混雑として愛知国際会議展示場様のご要望、課題を伺い、人流データを活用したデータ分析、行動変容施策を実施。

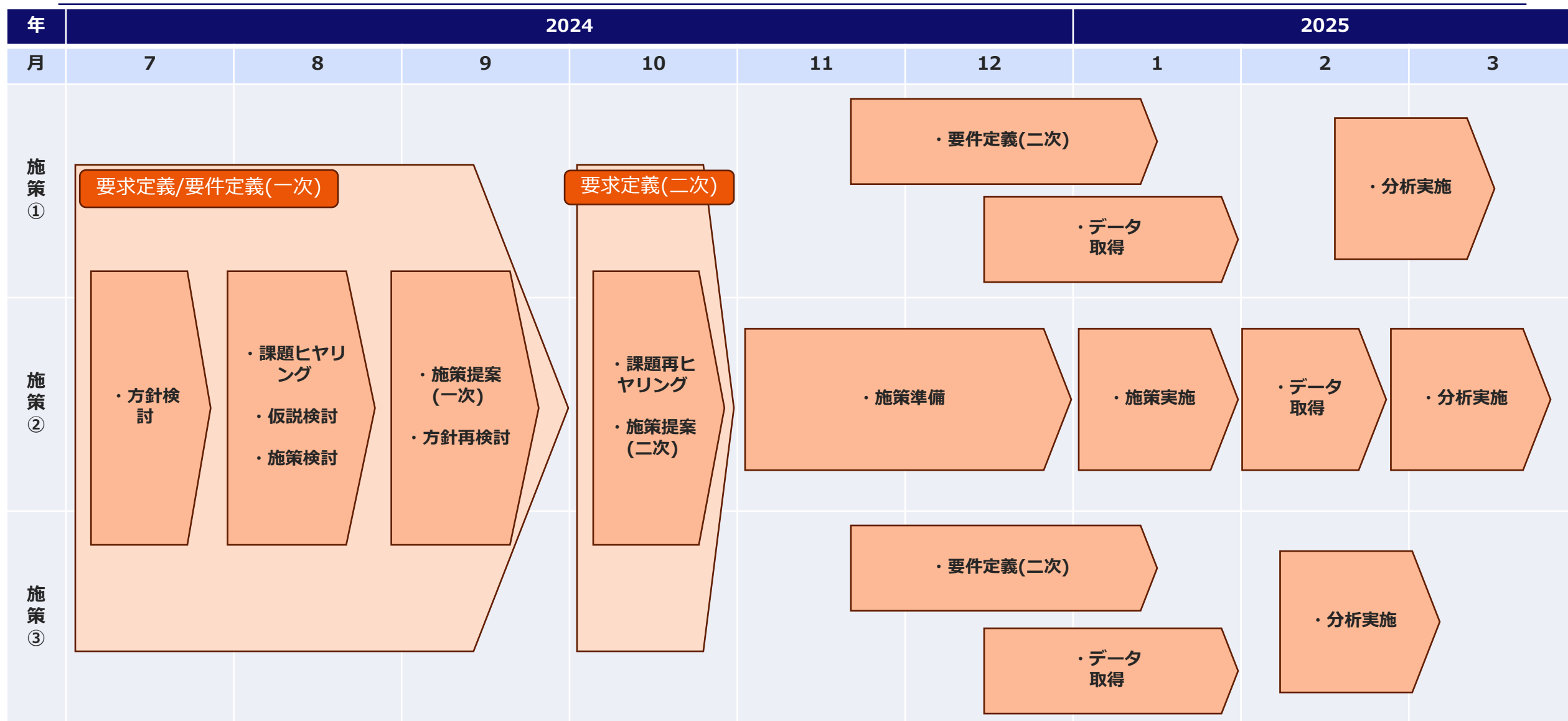
1.2 体制

体制



1.3 スケジュール

スケジュール



1. 事業概要

2. 実施内容詳細(施策①_中部国際空港様)

3. 実施内容詳細(施策②_常滑市様)

4. 実施内容詳細(施策③_愛知国際会議展示場様)

2.1 行動変容ストーリー(仮説)

行動変容ストーリー(仮説)

活用	・ 中部国際空港利用者を増加させる
課題	・ 福岡県/愛知県間の飛行機移動の所要時間が鉄道移動の所要時間の半分であるにもかかわらず、飛行機利用と電車利用が拮抗しており、各利用者の傾向を把握できていない
ストーリー仮説	・ 福岡県/愛知県間において、飛行機/鉄道での移動傾向を可視化(データ化)し、県内外の来訪者向けに空港利用の増加を目的とした施策検討に活用する

2.2 データ取得(インプット)

データと分析エリアに関する詳細情報

項目	内容	補足・備考
生成データの 対象日	2024年11月11日（月）～ 11月17日（日）	平日及び休日の平均を集計
分析対象	20代以上の国内在住の男女（インバウンド及び20歳未満のデータは含まない） - 移動手段が「鉄道」「飛行機」「車（バス・タクシー等の商用車を含む）の移動 - auの許諾を得たGPSデータを拡大推計	- 年代は10歳単位で集計。60代以上は1つの年代とする。 - 移動手段は携帯電話より取得可能な速度情報、及び交通ネットワーク情報（道路・鉄道路線等）より推定
分析対象 エリア	福岡/愛知県内全域 出発地点と到着地点のパターン ①愛知県内 ②福岡県内 ※上記のいずれかが出発、到着地点となる	到着地点を①②で変えて分析を実施
出発と到着 の定義	出発地：当該県内に15分以上滞在していた場所、居住地（一か月の午前3時時点の最貧滞在箇所）（市区町村単位/125mメッシュ単位） 到着地：当該県内に15分以上滞在していた場所（市区町村単位/125mメッシュ単位）	対象日の当日中に愛知県もしくは福岡県内を出発→到着しており、出発地＝当日の最初の出発地、到着地＝目的地ではない。

2.3 取得データの加工,分析,共有

分析に至る課題感や分析方針について

		分析パターン	分析の目的
交通分析	交通分担率の分析	愛知、福岡間の 交通分担率 の分析。	• 飛行機/鉄道/車（バス含む）の分担率を明らかにすることで 移動手段 の傾向やその要因を把握するため。
	出発地に関する分析	愛知県、もしくは福岡県来訪者の 出発地 の分析。	• 来訪者が どこから来ている のかを把握するため。
	来訪先に関する分析	愛知県、もしくは福岡県来訪者の 次の移動先 の分析。	• 来訪者が どこを目指している のかを把握するため。
分属析性	来訪者の属性分析	愛知、福岡間を飛行機/鉄道/車（バス含む）で移動している人の 年齢・性別 の集計。	• 今後の施策検討等のための 基礎データ として保有しておくため。

2.4 効果検証(結果)

分析結果のまとめ①

	分析の目的	分析結果
愛知、福岡間の交通分担率	- 中部国際空港様の所持データでは、交通分担率は、飛行機と電車で拮抗しているが事実検証をしたい。 - 実態を把握することで今後の施策に活かしたい。	- 福岡県内滞在者が愛知県を来訪する場合の分担率について、平日は新幹線の利用が最も多く、他の移動手段は拮抗。休日は平日より車の移動が多い。 - 愛知県内滞在者が福岡県を来訪する場合の分担率について、平日・休日ともに車での移動が多い。飛行機（中部国際空港利用）は平日の方が若干割合が高い。
愛知、福岡間の移動者の属性分析	- 福岡県と愛知県を鉄道または飛行機で移動する人の属性を把握できていない。 - 属性を把握することで今後の施策に活かしたい。	- 福岡県内滞在者の愛知県来訪の男女比・年代比に関しては、 ➢ 平日の男女比は、車と飛行機（中部国際空港利用）の移動は男女比が拮抗。新幹線と飛行機（県営名古屋空港利用）は男性が多い。 ➢ 休日の男女比は、おしなべて男性の利用が多いが、特に新幹線、飛行機（県営名古屋空港利用）の男性の利用が顕著。 ➢ 平日の年代比は20代の車移動、60代以上の飛行機（県営名古屋空港利用）移動の割合が比較的大きい。 ➢ 休日の年代比は20代の飛行機（中部国際空港利用）移動、60代以上の飛行機（県営名古屋空港利用）移動の割合が大きい。 - 愛知県内滞在者の福岡県来訪者の男女比・年代比に関しては、 ➢ 平日の男女比は新幹線と飛行機（県営名古屋空港利用）の移動は男女比が拮抗。車と飛行機（中部国際空港利用）は男性が多い。 ➢ 休日の男女比は新幹線、飛行機（中部国際空港利用）は男性の利用が多い。車、飛行機（県営名古屋空港利用）は女性利用が多い。 ➢ 平日の年代比は30代の飛行機（県営名古屋空港利用）移動の割合が大きい。 ➢ 休日の年代比は20代の飛行機（中部国際空港利用）移動、30代の飛行機（県営名古屋空港利用）移動の割合が大きい。

分析結果のまとめ②

	分析の目的	分析結果
愛知、福岡間の移動者の居住地・移動先比較分析（愛知県来訪者）	- 福岡県と愛知県を鉄道または飛行機で移動する人の居住地や移動先を把握できていない。 - 居住地や移動先をを把握することで、移動者の傾向をつかみたい。 - また、これらの情報を今後の施策に活かしたい。	福岡県内滞在者で愛知県来訪者の居住地に関する分析は ➤ 平日は新幹線（名古屋駅）利用者は九州各県と愛知県の居住者が利用割合が多い。中部国際空港（飛行機）利用者は福岡県、愛知県居住者の占める割合が大きい。県営名古屋空港（飛行機）利用者は愛知県居住者の利用が多い。 ➤ 休日は新幹線（名古屋駅）利用者は平日と比較し、関東圏の居住者が増加している。中部国際空港（飛行機）利用者は平日より多様な県から移動が多い。県営名古屋空港（飛行機）利用者は愛知県・岐阜県・長崎県の居住者の利用が多い。 福岡県内滞在者で愛知県来訪者の初回滞在地に関する分析は ➤ 平日の新幹線（名古屋駅）利用者は愛知県内での滞在が多い。中部国際空港（飛行機）利用者は愛知県内での滞在が多い。県営名古屋空港（飛行機）利用者は愛知県内での滞在が多い。 ➤ 休日の新幹線（名古屋駅）利用者は愛知県内での滞在が多い。中部国際空港（飛行機）利用者は愛知県内での滞在が多い。県営名古屋空港（飛行機）利用者は愛知県内での滞在が多い

分析結果のまとめ③

	分析の目的	分析結果
愛知、福岡間の移動者の居住地・移動先比較分析（福岡県来訪者）	- 福岡県と愛知県を鉄道または飛行機で移動する人の居住地や移動先を把握できていない。 - 居住地や移動先をを把握することで、移動者の傾向をつかみたい。 - また、これらの情報を今後の施策に活かしたい。	愛知県内滞在者で福岡県来訪者の居住地に関する分析は ➤ 平日は新幹線（博多駅）利用者は福岡県、愛知県居住者の占める割合が大きい。中部国際空港（飛行機）利用者は福岡県、愛知県居住者の占める割合が大きい。県営名古屋空港（飛行機）利用者は愛知県・岐阜県居住者の利用が多い。 ➤ 休日は新幹線（博多駅）利用者は九州一帯と愛知県居住者の占める割合が大きい。中部国際空港（飛行機）利用者は福岡県、佐賀県、愛知県居住者の割合が多い。県営名古屋空港（飛行機）利用者は愛知県・静岡県居住者の利用が多い。 愛知県内滞在者で福岡県来訪者の初回滞在地に関する分析は ➤ 新幹線（博多駅）利用者は福岡県内での滞在割合が大きい。中部国際空港（飛行機）利用者は福岡県内での滞在割合が大きい。県営名古屋空港（飛行機）利用者は福岡県内での滞在割合が大きい。 ➤ 休日は新幹線（博多駅）利用者は福岡県内での滞在割合が大きい。中部国際空港（飛行機）利用者は博多区での滞在割合が大きい。県営名古屋空港（飛行機）利用者は博多区での滞在割合が大きい。

2.5 ニーズ分析/事業性分析

ニーズ/ビジネスモデル案

本施策の結果に関するディスカッション内容を踏まえ、今後のビジネスモデル案を記載する。

分析結果の ディスカッ ションより

ニーズ(弊社認識)

- ① 中部国際空港や直行便のある各空港へ到着後の移動先/経路やその旅行客の属性を把握したい
- ② 国内から国外へ飛行機で移動した旅行客の属性や経路を把握したい

ビジネスモデル案

- **案① 空港到着後における移動先/手段/経路/属性の可視化**
⇒移動における中間点/目的地、その他上記要素を分析して傾向を可視化。
- **案② 海外旅行客における移動手段/属性の可視化**
⇒国外への旅行客の出発地(居住地)、利用空港やそこまでの移動手段、目的地等を分析して傾向を可視化する
※国外移動者：各空港滞在後に国内から消えた人

概算コスト：1500万(一時金)
※データ生成/分析のみ

-
1. 事業概要
 2. 実施内容詳細(施策①_中部国際空港様)
 - 3. 実施内容詳細(施策②_常滑市様)**
 4. 実施内容詳細(施策③_愛知国際会議展示場様)

3.1 行動変容ストーリー(仮説)

行動変容ストーリー(仮説)

活用	・ 常滑市街地への来訪者や飲食店利用者を増加させる
課題	・ 空港島宿泊者における夜間の食事難民が存在する ・ 市街地エリアの飲食店や利用促進キャンペーンの認知度が低く、移動の動機付けができていない
ストーリー仮説	・ 空港島からの市街地への来訪者傾向を可視化(データ化+行動変容を促す実証実験)し、空港島及び周辺地域への来訪者に向けた市街地誘客施策への検討に活用する

3.2 データの取得(インプット)

データと分析エリアに関する詳細報告

項目	内容	補足・備考
生成データの対象日	2025年1月10日(金)～1月31日(金)	比較対象は2023年10月
分析対象	【人流分析】 20代以上の国内在住の男女（インバウンド及び20歳未満のデータは含まない） - 中部国際空港の利用者/セントレア空港島の宿泊者 - auの許諾を得たGPSデータを拡大推計	【人流分析】 - 年代は10歳単位で集計。60代以上は1つの年代とする。 - セントレア空港島の宿泊者の定義はAM3:00にセントレア空港島に滞在している人とする。 - 出発時と到着時の移動目的から空港島内での夜間勤務者を集計から省く。
分析対象エリア	愛知県内全域 出発地点と到着地点のパターン ①セントレア空港島 ②常滑市内(セントレア空港島を除く)	
出発と到着の定義	出発地：セントレア空港島 到着地：常滑市内(セントレア空港島を除く) (125mメッシュ単位)	

3.3 取得データの加工・分析・共有

取得データの加工・分析・共有

		分析内容	分析の目的
移動分析	常滑市内移動	セントレア空港利用者の常滑市内への移動数（セントレア空港島宿泊者や県外利用者問わず）	空港島から常滑市街地への移動における規模感を把握する
行動分析	セントレア空港島宿泊者移動	セントレア空港島宿泊者は常滑市内で食事をしているか否か	空港島宿泊者が実際に市街地で飲食を行っているか

まとめ

[分析結果] 常滑市内移動分析

- セントレア空港島から常滑市への移動者は、平日・休日ともに全体の約25%を占めている。
- 朝の時間帯は、平日・休日ともに駅前エリア（常滑駅、りんくう常滑駅）イオンモール常滑、コストコ常滑倉庫店、ボートレースとこなめ、郵便局周辺への移動が見られる。
- 日中の時間帯は、平日・休日ともに駅前エリア（常滑駅、りんくう常滑駅、多屋駅）イオンモール常滑、コストコ常滑倉庫店、めんたいパーク、カインズ常滑店、りんくうビーチなど観光施設や大型商業施設への来訪が活発である。
- 夜間の時間帯は、平日は駅前（常滑駅、りんくう常滑駅、多屋駅）への移動が中心。休日は駅前に加え、住宅街への移動も増加する傾向が見られる。

[分析結果] セントレア空港島 宿泊者移動分析

- 2024年の宿泊前後における常滑市への来訪者数は、2023年と比較して宿泊前の平日を除き、大幅に増加している。
- 来訪者の主な属性は30代男性が中心である。
- セントレア空港島から常滑市への来訪が集中する時間帯は10:00～18:00であり、飲食目的での来訪は18:00～21:00に多く見られる。

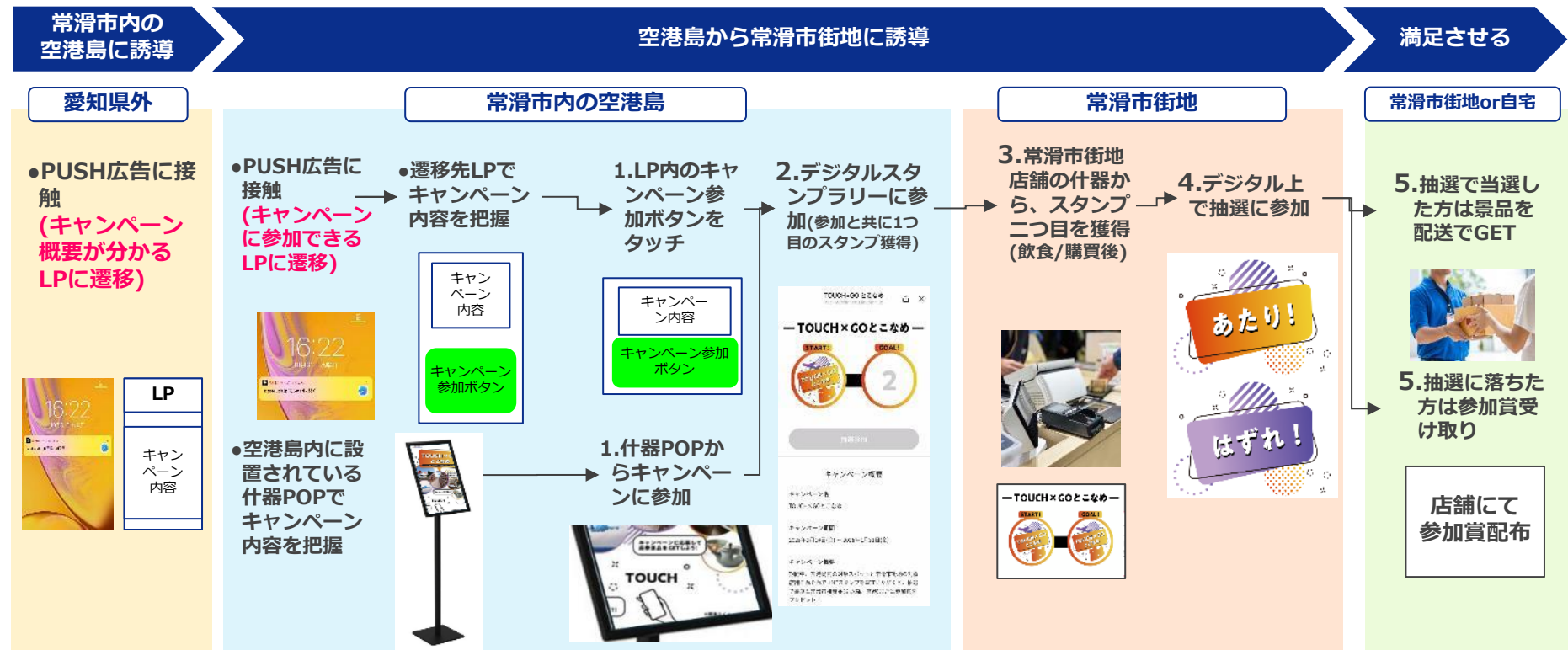
施策方針

愛知県外から常滑市内の空港島に、常滑市内の空港島から常滑市街地の店舗へと行動変容を起こすため、来店のキッカケとなる賞品配布を含めるキャンペーンを実施し、その情報を各所で訴求する



施策実施内容

空港島利用者を常滑市街地に送客し、飲食店等の各店舗での消費活動を促すため、PUSH広告と什器から参加が可能なデジタルスタンプラリー施策を実施



3.5 効果検証(結果)

効果検証_WEBデータ

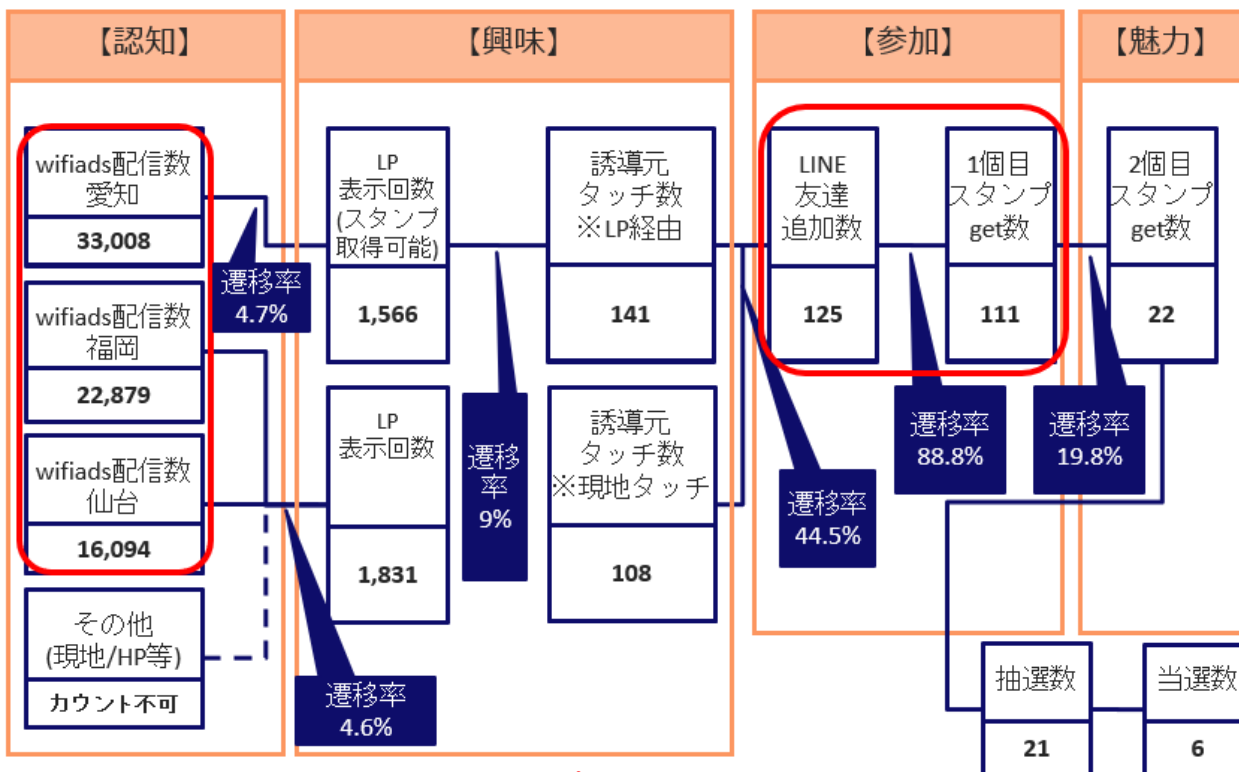
【課題】

“認知”における数値は多く出ているが、LP表示における“興味”や、LP/誘導元でのタッチ以降の“参加”への遷移において大きく減少している結果となり、この点において課題であると考える。

【効果が見受けられた点】

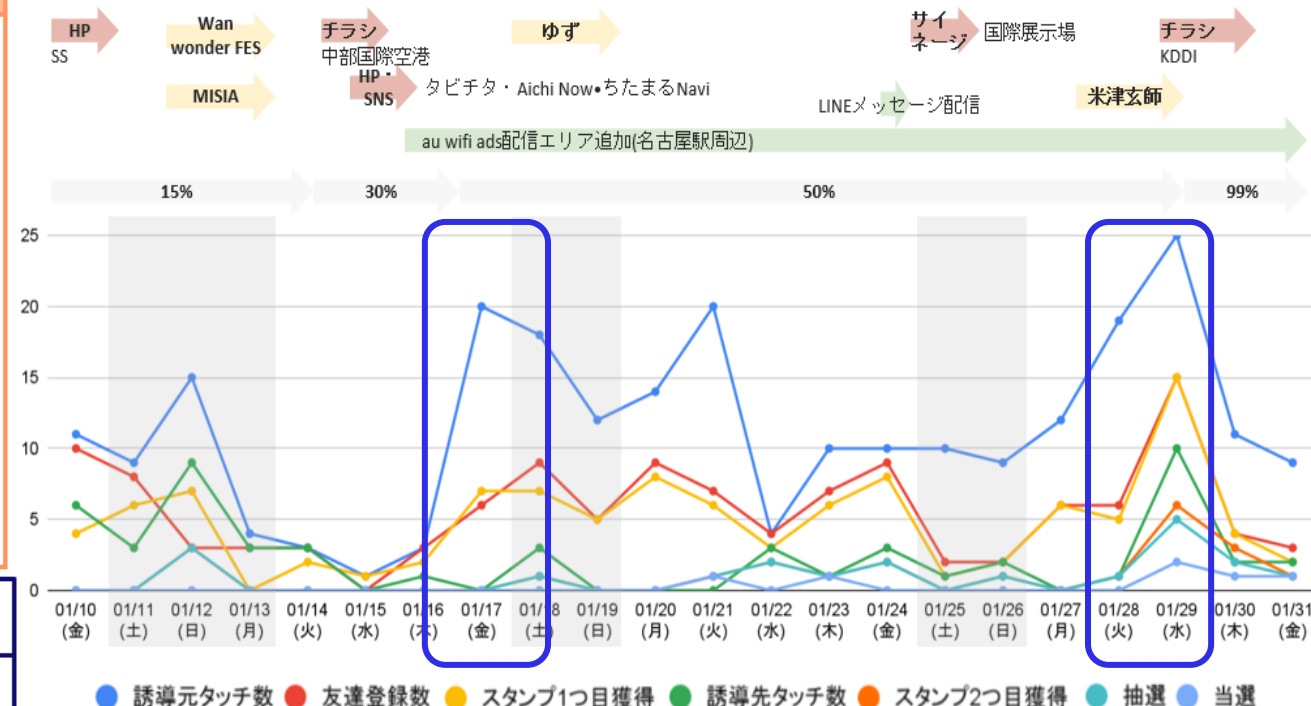
- ・ auWi-Fiadsでの配信数(アプローチ数)が多いことや、誘導元から1個目スタンプ獲得まで半数程度の遷移がありデジタル上でのスタンプラリーの仕組みについては一定の効果が見られた。
⇒1/17に名古屋駅エリアにてauWi-Fiadsの配信開始を行い、配信数が伸びたことに伴って誘導元タッチ数が増加している。
- ・ 1/28-29にイベント実施時の展示場内にてチラシ配り対応を行い、誘導元と誘導先でのタッチ数が増加の傾向となった。
⇒適切な人へ適切なタイミングでの訴求や、声掛け時に参加店舗や賞品に関する説明も行い“興味”、“魅力”の醸成を図ったことでの効果と考えられる。

実施結果



※1個目スタンプ獲得者を参加者と定義する

施策期間中の推移



3.6 ニーズ分析/事業性分析

ニーズ/ビジネスモデル案

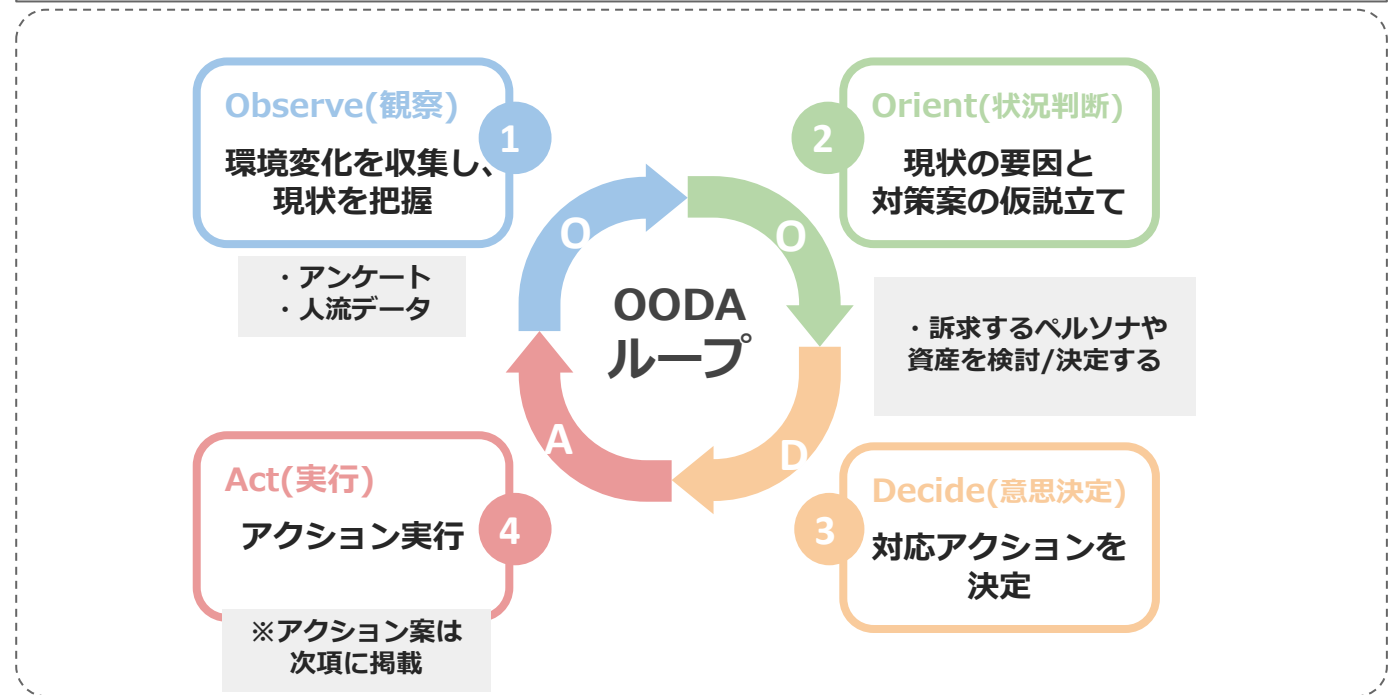
本施策の結果や主体者とのディスカッションにより、“適切なタイミング”で“適切な相手”に対して市の魅力を発信することで、行動変容(市への移動)の傾向が見られると分析した。ここでは、前述の傾向をより起こすための案を記載する。

各プロセス

①Observe (観察)	誰がいるのか 何があるのか(資産/イベント)
②Orient (状況判断)	誰が、何を求めているのか
③Decide (意思決定)	誰に、何を(どんな価値を)、 どうやって提供するか
④Act 実行	どんな優先順位で、誰が、いつまでに、何をするか

OODAループ

- 現状の環境を把握し、訴求する内容/時期を決めて訴求施策を行うサイクルを回す

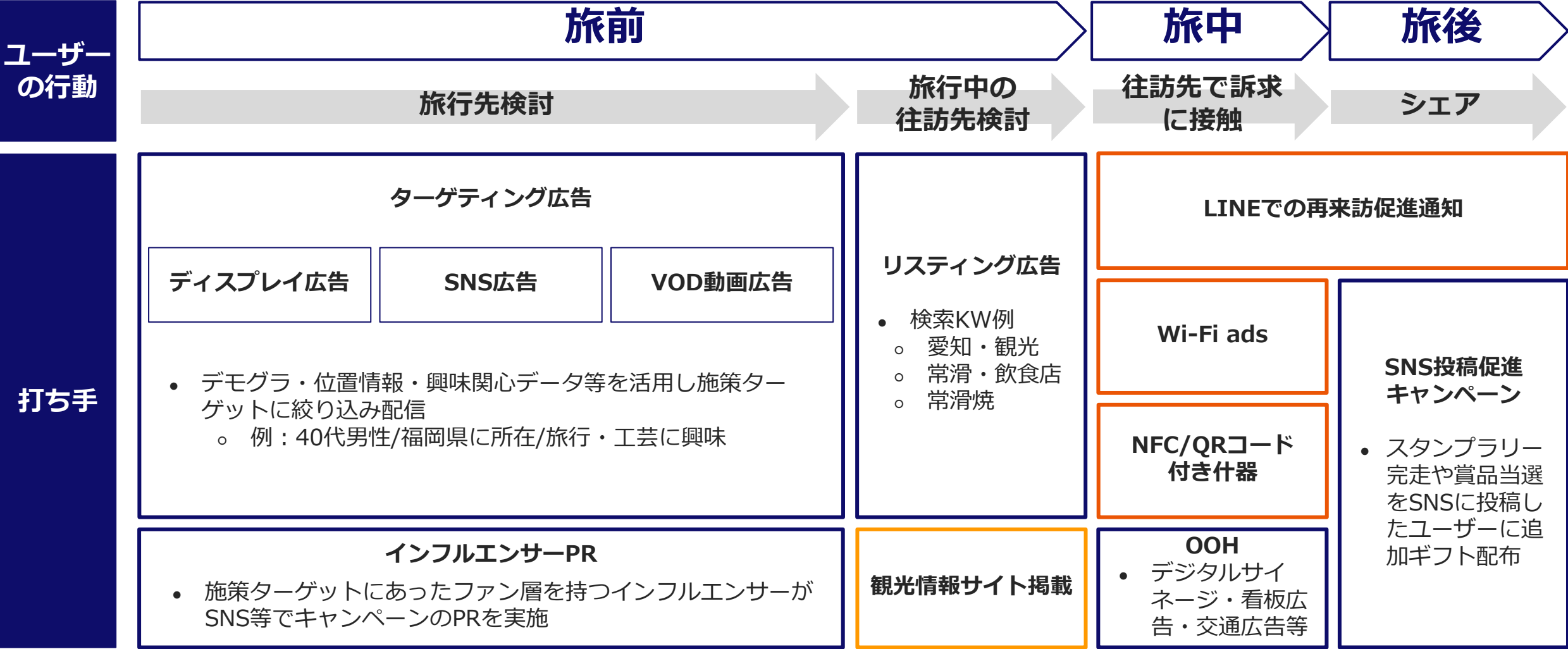


本施策の結果を通して、①②の重要度が高い認識。人流データでの移動傾向のみでなく、“常滑市が観光/宿泊の目的地である人”に対して詳細な情報(誰が来ている/何を求めている)の収集等を行い分析した後に、適切なタイミングでの情報発信や施策を実施することでより効果が得られると考える。

アクション案(メディア活用例)

想定されるユーザーの行動/タイミングに合わせて考えられるアクション案(メディア活用)を整理。
実施コストについては、意思決定に向けて調査や施策の規模,証明の為の根拠粒度がどの程度のレベルで必要かで変動となる。

- : 本施策で実施あり
- : 本施策で一部実施あり
- : 本施策では実施無し



-
1. 事業概要
 2. 実施内容詳細(施策①_中部国際空港様)
 3. 実施内容詳細(施策②_常滑市様)
 4. 実施内容詳細(施策③_愛知国際会議展示場様)

4.1 行動変容ストーリー(仮説)

行動変容ストーリー(仮説)

活用	・ 愛知県国際展示場周辺での混雑状況を回避/解消する
課題	・ 愛知県国際展示場でイベントを実施する際、イベント開始前と終了後にセントレア空港連絡橋の交通量が増える ・ イベント来場客がどのような手段で移動しているか、何を見て交通手段を選択しているかをデータに基づいて把握できていない
ストーリー仮説	・ 大規模イベント時における愛知県国際展示場周辺での往来を可視化(データ化)し、愛知県国際展示場来場者への混雑状況の回避/解消における施策検討へ活用する

4.2 データ取得(インプット)

データと分析エリアに関する詳細情報

項目	内容	補足・備考
生成データの対象日	2023年11月11日（土）/12日（日） 2024年11月16日（土）/17日（日）	FIELDSTYLE JAMBOREE（2023年） FIELDSTYLE EXPO（2024年）
分析対象	20代以上の国内在住の男女（インバウンド及び20歳未満のデータは含まない） - 移動手段が「鉄道」「車（バス・タクシー等の商用車を含む）」の移動 - auの許諾を得たGPSデータを拡大推計	- 年代は10歳単位で集計。60代以上は1つの年代とする。 - 移動手段は携帯電話より取得可能な速度情報、及び交通ネットワーク情報（道路・鉄道路線等）より推定
分析対象エリア	愛知県内全域 出発地点と到着地点のパターン ①愛知県内(セントレア空港島を除く) ②セントレア空港島 ③Aichi Sky EXPO(以下ASE)及び多目的利用地 ※上記のいずれかが出発、到着地点となる	セントレア空港島  ASE  多目的利用地  到着地点を①～③で変えて分析を実施
出発と到着の定義	出発地：到着地に至るまでの移動で愛知県内で最後に15分以上滞在した場所 到着地：最後に15分以上滞在した場所	対象日の当日中に愛知県内を出発→到着しており、出発地＝当日の最初の出発地、到着地＝目的地ではない。

4.3 取得データの加工,分析,共有

分析に至る課題や分析方針について

		分析パターン	分析の目的
交通分析	流入交通手段・ルート	愛知県内からセントレア空港島へ訪れた人及びASEへ訪れた人の 交通手段・ルート の分析。	・ 渋滞の発生ポイント （交通結節点）を把握するため。
	交通分担率	愛知県内からセントレア空港島へ訪れた人及びASEへ訪れた人の 交通分担率 の分析。	・ 車と鉄道の分担率を明らかにすることで 現在・過去の移動手段の傾向をつかむ ため。
	パークアンドライドに関する分析	愛知県内（セントレア空港島を除く）からセントレア空港島へ車で来訪される方における、常滑駅・りんくうエリアの一時滞在者を分析。	・ 常滑駅・りんくうエリアでの一時滞在状況を把握することで、 将来的なパークアンドライド等の施策の可用性を検討 するため。
	連絡橋交通量	愛知県内（セントレア空港島を除く）からセントレア空港島の 連絡橋へ進入した際の交通量 分析。	・ 交通量の 時間帯別のトレンド、渋滞発生時間帯の詳細特定 のため。
	ピーク時間帯通行者の属性分析	愛知県内（セントレア空港島を除く）からセントレア空港島へ車で進入する ピーク時間帯の通行者の属性 （当日の最初の出発地）分析。	・ ピーク時の車両は どこから来ている のかを知るため。 ・ 今後の 来場者への注意喚起 検討のため。
	流出交通量	セントレア空港島またはASEを 出発する交通量 を把握する。	・ 交通量の 時間帯別のトレンド、渋滞発生時間帯の詳細特定 のため。
	次期目的地分析	ASE（または多目的利用地）来訪者の 次の移動先 の分析	・ イベント終了後の渋滞について、どこを目指しているのかを知るため。 渋滞対策 に活かしたい。
分属分析	FIELDSTYLE 来場者属性分析	ASEの 滞在時間と来訪者の年齢・性別 の集計。	・ 今後のイベント運営のための 基礎データ として保有しておくため。

4.4 効果検証(結果)

分析結果のまとめ

		分析の目的	分析結果
交通分析	流入交通手段・ルート	渋滞の発生ポイント（交通結節点）を把握するため。	2024年の鉄道人数は2023年比で1駅先から増加。 2024年の車の交通量は、2023年比較でセントレア空港島寄りから増加している。2023年11月は半田中央ICで1車線規制が行われていた。
	交通分担率	車と鉄道の分担率を明らかにすることで現在・過去の移動手段の傾向をつかむため。	イベント期間の来島者は2023年、2024年ともに車が圧倒的に多く、特にASEへの来場者において車利用が多いことがわかった。
	パークアンドライドに関する分析	常滑駅・りんくうエリアでの一時滞在状況を把握することで、将来的なパークアンドライド等の施策の可用性を検討するため。	- 全体の車移動者に対し、常滑駅・りんくうエリアにおいて一時滞在者が一定数いることがわかった。 - パークアンドライド等の施策の有効性が示唆された。
	連絡橋交通量	交通量の時間帯別のトレンド、渋滞発生時間帯の詳細特定のため。	2023年度と2024年度とではピークタイム時間帯並びに通過人数、渋滞時間に差が生じており、2024年度の方が渋滞が増えている。
	ピーク時間帯通行者の属性分析	- ピーク時の車両はどこから来ているのかを知るため。 - 今後の来場者への注意喚起検討のため。	2023年度と2024年度でピーク時間帯通行者の出発地に差があった。2024年度は広範な出発点の傾向に。
	流出交通量	交通量の時間帯別のトレンド、渋滞発生時間帯の詳細特定のため。	ピークタイムは両年度前倒しとなり、通過交通量が増えている。また、全体のトレンドとして、2023年度はピークタイムが短い、2024年度はピークタイムが長期化している。
	次期目的地分析	イベント終了後の渋滞について、どこを目指しているのかを知るため。渋滞対策に活かしたい。	2023年度と2024年度で次期目的地の差分が見られ、2023年は県東方面（刈谷・岡崎、豊橋など）の移動が多く、2024年は名古屋市東部・南部方面への移動が増えた。
分属析性	FIELDSTYLE 来場者属性分析	今後のイベント運営のための基礎データとして保有しておくため。	- ASE屋内：女性や50代の来場が増え、60代以上を除く全年代で滞在時間が増加。 - 多目的利用地：女性や30代/50代/60代以上の来場が増え、女性及び40代以上の年代で滞在時間増加。

4.5 ニーズ分析/事業性分析

ニーズ/ビジネスモデル案

本施策の結果に関するディスカッション内容を踏まえ、今後のビジネスモデル案を記載する。

ニーズ(弊社認識)

分析結果の ディスカッ ションより

- ① データソースを増やして精緻な混雑分析する
- ② 空港島周辺の駐車場は満車となっており、常滑市街地等でのパーク&ライドが必須

ビジネスモデル案

- **案① データソースを増やした分析結果の精緻化**
 - ⇒近隣の県のデータや道路交通量などの外部データの投入
 - ⇒年間の大型イベント平均や各イベント属性毎の傾向出し
- **案② パーク&ライドの他事例調査,予測シミュレーション
パーク&ライド推奨施策の実施と傾向分析**
 - ⇒事例調査や施策実施時の人流シミュレーション、実際の施策実施とその傾向分析を行う
 - ⇒【他事例】スタジアムへ向かう際に指定駐車場に駐車し電車に乗ると料金半額となる施策を実施。
(※施策は自治体様実施)

概算コスト：2250万(一時金)
※データ生成/分析/シミュレーションのみ

Tomorrow, Together

KDDI BUSINESS

WAKONX