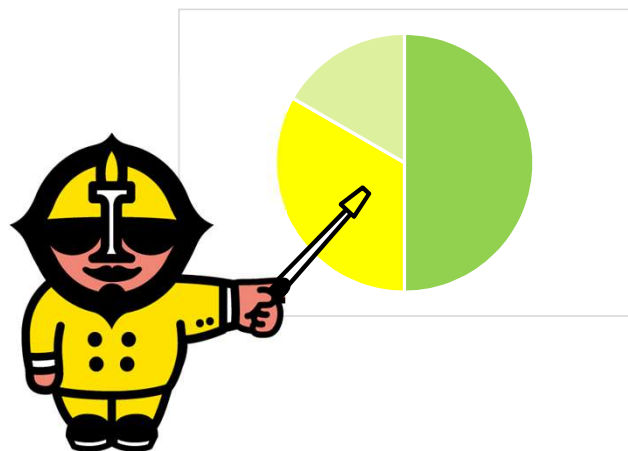




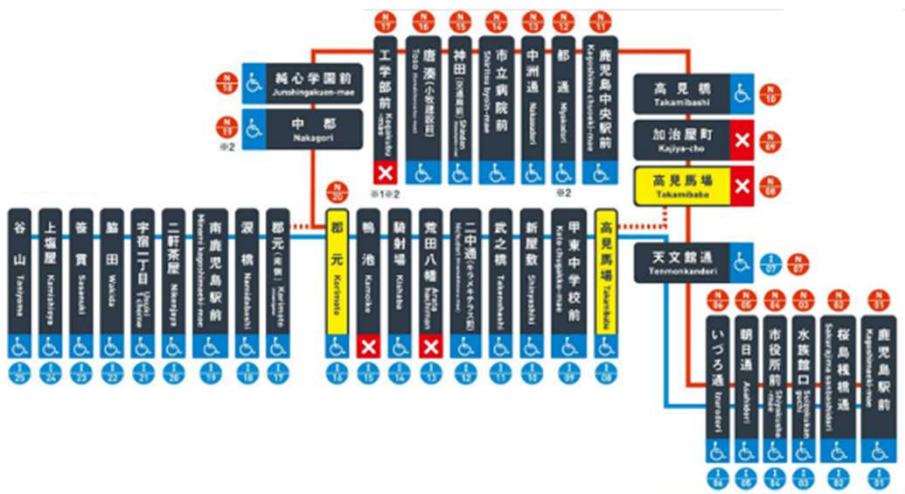
クレジットカードタッチ決済 データ分析結果資料 (令和4年11月1日から令和6年5月31日)

鹿児島市交通局



※左上に「SMCC」とあるものは、三井住友カード株式会社の会員情報を基にした分析結果です。

鹿児島市交通局におけるtransit 導入状況



路線名	起点	終点
1 伊勢エータウン線	市役所前	北営業所前
1 伊勢エータウン線	鹿兒島中央駅	北営業所前
3 玉置池線	鹿兒島中央駅	北営業所前
4 城山線	鹿兒島中央駅	北営業所前
5 日置線(北営業所前)	市役所前	北営業所前
8 日置線(南営業所前)	市役所前	北営業所前
9 西土庫園線	市役所前	北営業所前
10 西土庫園線	鹿兒島中央駅	北営業所前
11 高瀬線	鴨池港	高瀬線センター前
12 鴨池水線(栄町)	鴨池港	栄町
14 海線	栄町	三和町
16 鴨池文化ホール線	谷山港	鴨池港
17 宇吉線	水鏡館前	広木線前
18 大塚線	鴨池港	緑ヶ丘園地
20 緑ヶ丘鴨池港線	鴨池港	緑ヶ丘園地
24 伊勢線	水鏡館前	伊勢園地
27 伊勢線(伊勢四丁目線)	市役所前	伊勢園地
28 伊勢線(伊勢四丁目線)	鹿兒島中央駅	伊勢園地
29 伊勢線(伊勢四丁目線)	鴨池港	伊勢園地
31 伊勢線(伊勢四丁目線)	三和町	北営業所前
32 伊勢線(伊勢四丁目線)	三和町	伊勢園地
51 伊勢線(伊勢四丁目線)	鹿兒島中央駅	伊勢園地
60 伊勢線(伊勢四丁目線)	鹿兒島中央駅	伊勢園地
70 伊勢線(伊勢四丁目線)	鹿兒島中央駅	伊勢園地

市電

2022/11/1~2023/3/27

導入車両：25両のみ
対象ブランド：VISA

2023/3/28以降

導入車両：全車両55両
対象ブランド：VISA、JCB、AMERICAN EXPRESS、Diners Club、DISCOVER 銀聯(※2023/09/19より)

市バス

2023/3/1以降

導入車両：全車両
対象ブランド：VISA、JCB、AMERICAN EXPRESS、Diners Club、DISCOVER 銀聯

■ 分析仕様 (transit利用)



transit 利用分析

transit 利用者分析

	SMCC会員	インバウンド	SMCC会員	インバウンド
目的	乗降データから、transitの利用状況を把握し可視化することで、その特徴を捉える。		transitの乗降データと、利用者の属性データを掛け合わせることで、transit利用者の特徴を精緻に把握する。	
利用データ	transit 乗降データ		transit 乗降データ SMCC保有の会員データ	transit 乗降データ 海外発行カードの売上データ
データ 利用期間	2022年11月1日～2024年5月31日		(乗降データ) 2022年11月1日～2024年5月31日 (会員データ) 2024年5月時点	(乗降データ) 2022年11月1日～2024年5月31日
分析対象者	transit利用 VISA・銀聯カード会員		SMCCカード会員	海外発行のVISA・銀聯カード会員
分析項目	【利用駅】乗車駅、降車駅、利用区間 【日時】利用日、利用時間		<ul style="list-style-type: none"> ・左記乗降データ ・性年代別、居住エリア別 ・継続利用率分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記乗降データ ・国籍別

分析仕様 (特定セグメント・transit新規分析)



transit利用者 特定セグメント

子育て世代分析

SMCC会員

■ 子育て世代：市内居住者かつ20~40代

- ① 子育て世代の傾向
(子育て世代 vs その他)
- ② 子育て世代の内のライフステージ別傾向
(子有り vs 既婚 vs 独身)

<transit>
【全体】：利用傾向
【日時】：曜日、時間帯別
【利用駅】：降車駅別、路線別
<消費> ※詳細は次ページ
業種別、降車駅別

観光客分析

SMCC会員 インバウンド

- 日本人観光客：鹿児島市外居住者
- インバウンド観光客：インバウンド全て

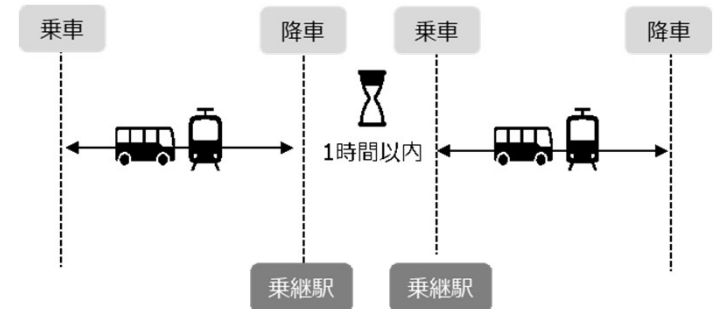
- ① 観光客分析
(インバウンド観光客 vs 日本人観光客 vs 市内居住者)

<transit>
【全体】：利用傾向
【利用駅】：降車駅別、路線別
<消費> ※詳細は次ページ
業種別、降車駅別

乗継分析

SMCC会員
インバウンド

✓ 乗継が発生している駅や区間はどこか？



7章：上限運賃分析

SMCC会員

✓ 上限運賃達成者はどれくらいいるか？

インバウンド

✓ 上限運賃達成者はどのような使い方をしているか？



定義

分析軸

分析項目

サマリ(transit利用分析)



transit利用概況

市バスへの導入を契機に、市電での利用も増加

利用件数の変化

(数値は該当期間における月平均利用件数)



市バスのODデータ取得により、移動の解像度が向上

観光名所

桜島港

仙巖園前

イベント会場

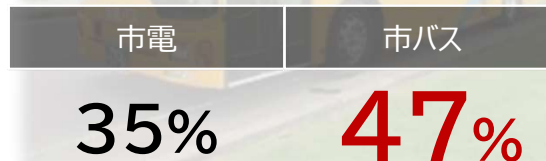
中草牟田
(鹿児島アリーナ)

日本人利用

市バスは観光客の利用が多い

九州外居住者の利用割合

(期間: 2024年3~5月)



女性の利用割合が微増

女性の利用割合



インバウンド利用

アジアからの来訪者が増加

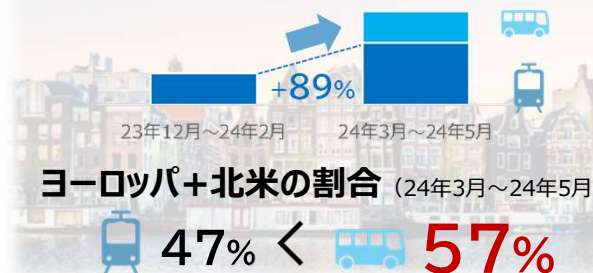
インバウンド利用に占めるアジアの割合(市電)



市バスを積極的に利用
欧米からの来訪者が牽引

インバウンド利用件数

(該当期間における月平均利用件数)



サマリ(transit利用分析)

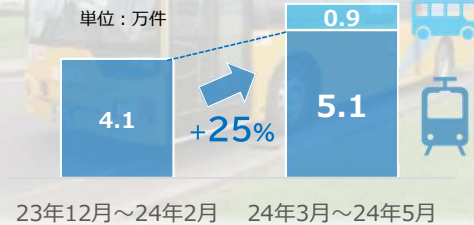


transit利用概況

市バスへの導入を契機に、市電での利用も増加

利用件数の変化

(数値は該当期間における月平均利用件数)



市バスのODデータ取得により、移動の解像度が向上

観光名所

桜島港

仙巖園前

イベント会場

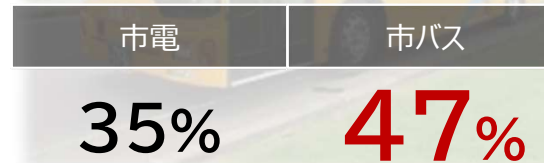
中草牟田
(鹿児島アリーナ)

日本人利用

市バスは観光客の利用が多い

九州外居住者の利用割合

(期間：2024年3～5月)



女性の利用割合が微増

女性の利用割合



インバウンド利用

アジアからの来訪者が増加
インバウンド利用に占める
アジアの割合 (市電)



市バスを積極的に利用
欧米からの来訪者が牽引

インバウンド利用件数

(数値は該当期間における月平均利用件数)



ヨーロッパ+北米の割合 (24年3月～24年5月)



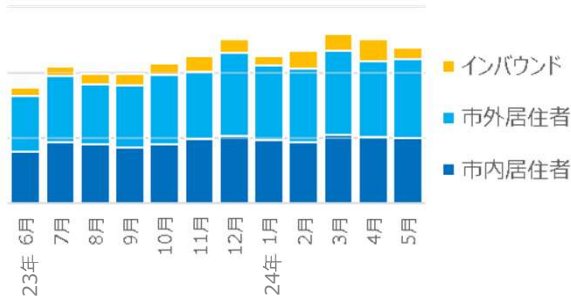
サマリ(消費分析)



市内消費概況 (transit未利用者含む)

transit利用者の急増に対し、市内消費は緩やかに増加
 →transit利用の増加は、認知拡大によるところが大きいと推測される

市内消費金額変化

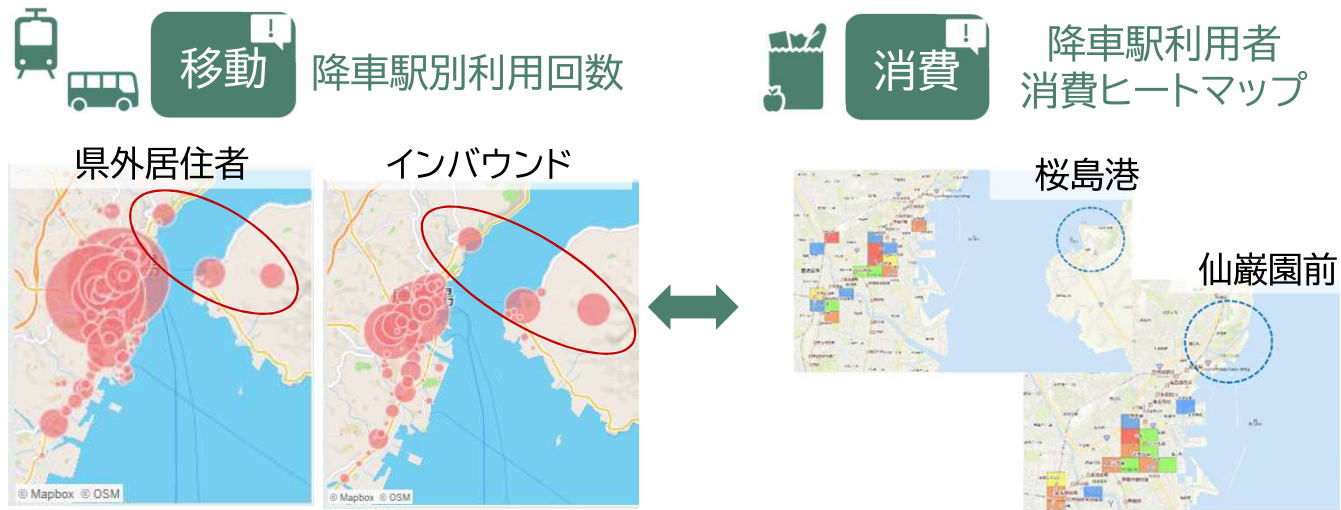


インバウンドは、特定のタイミングで消費が増加する傾向

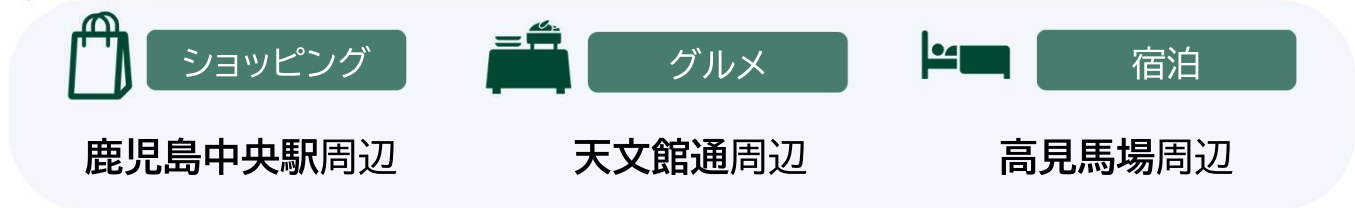
- クルーズ船
- 国民の祝日
- 行楽シーズン (屋久島など)

→国籍別の来訪予測を立てることが出来るため、それを見越した施策・イベントの計画が可能

【観光客】transit利用日の消費概況 (transit利用者に限定)



観光客:市内観光スポットを訪問している一方で、消費は市内中心部に集中





サマリ(特定セグメント transit利用×消費分析)

観光客(インバウンド)

インバウンドは、国籍によって利用エリアや消費スタイルが異なる
※消費は参考情報としてtransit未利用者含むデータ

降車:市内中心エリア

鹿児島中央駅前 天文館通
 鹿児島中央駅 天文館 仙巖園前

消費:モノ消費・レンタカー

SC アウトドアショップ レンタカー

降車:歴史巡り・観光スポット

高見橋 朝日通
 桜島港 湯平展望所

消費:フェリーで次の旅行地へ

フェリー 屋久島・種子島 奄美・沖縄

子育て世代(市内居住)

市内居住の「子育て世代」と「その他世代」の違いは、活動時間帯と業種利用傾向

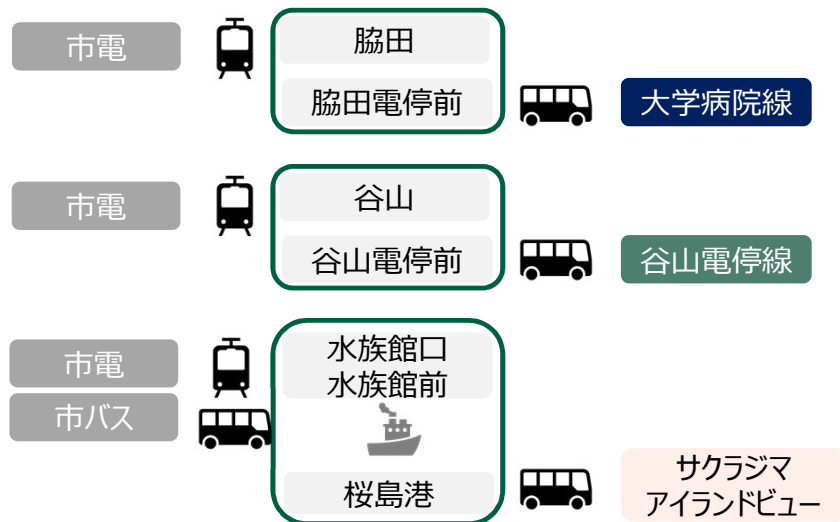
	子育て世代	その他世代
活動時間帯 transit	7-8時 17-18時	17時
消費	11-19時	10-18時
利用率・消費金額が高い業種	SC	百貨店 飲食店 <small>※消費単価高い</small>
消費エリア	子育て <small>大差なし</small>	その他
降車駅	鹿児島中央駅前 天文館通 郡元	

サマリ(transit利用分析 新規軸)



【乗継】でよく利用される駅

！ 軌道・バスを乗継がないとアクセスできないエリアを繋ぐ駅



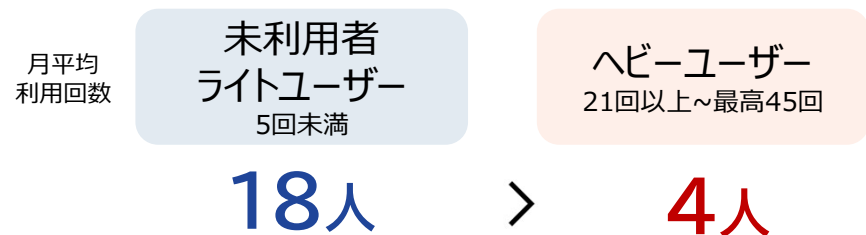
！ 乗降を繰り返して楽しむ観光バス停留所



【上限運賃】適用者

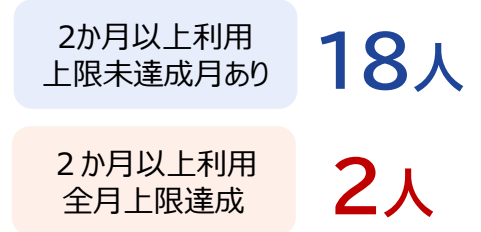
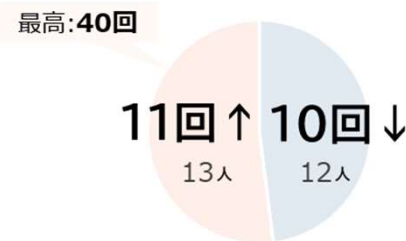
25人

！ 制度開始前は、transit利用頻度に個人差がある



！ 制度開始後も、transitの使い方は個人で異なる

- ✓ 上限超過後の月平均利用回数にはばらつきがある
- ✓ 上限達成を目標にして利用している傾向は弱い





【電車・バス全体】利用状況（軌道・バス）

タッチ決済導入から1年7か月が経過し、10万人超に約59万回利用された。バスは導入3か月で約3万回利用と好調。

- ・ 前回納品時（23年12月）から5か月が経過し、利用者数・回数ともに+60%を超える伸び率。24年3月以降のバス導入も利用を後押し。
- ・ 1人あたり平均利用回数も前回納品時よりも約+0.5回と、複数回利用する利用者が増加し、利用が定着してきている傾向がみられる。

利用状況推移

	2023年12月末時点	2024年5月末時点	伸長率
総利用回数	329,903 回	591,530 回	+70%
ユニーク利用者数	63,778 人	103,736 人	+63%
平均利用回数	5.17 回	5.70 回	
総利用売上	54,420,921 円	98,728,921 円	+81%

2024年5月末時点 軌道/バス構成

	軌道	バス
総利用回数	(シェア：95%) 561,476回	27,054回
ユニーク利用者数	98,826 人	9,953 人
平均利用回数	5.68 回	2.71 回
総利用売上	(シェア：94%) 92,684,991 円	6,043,930円



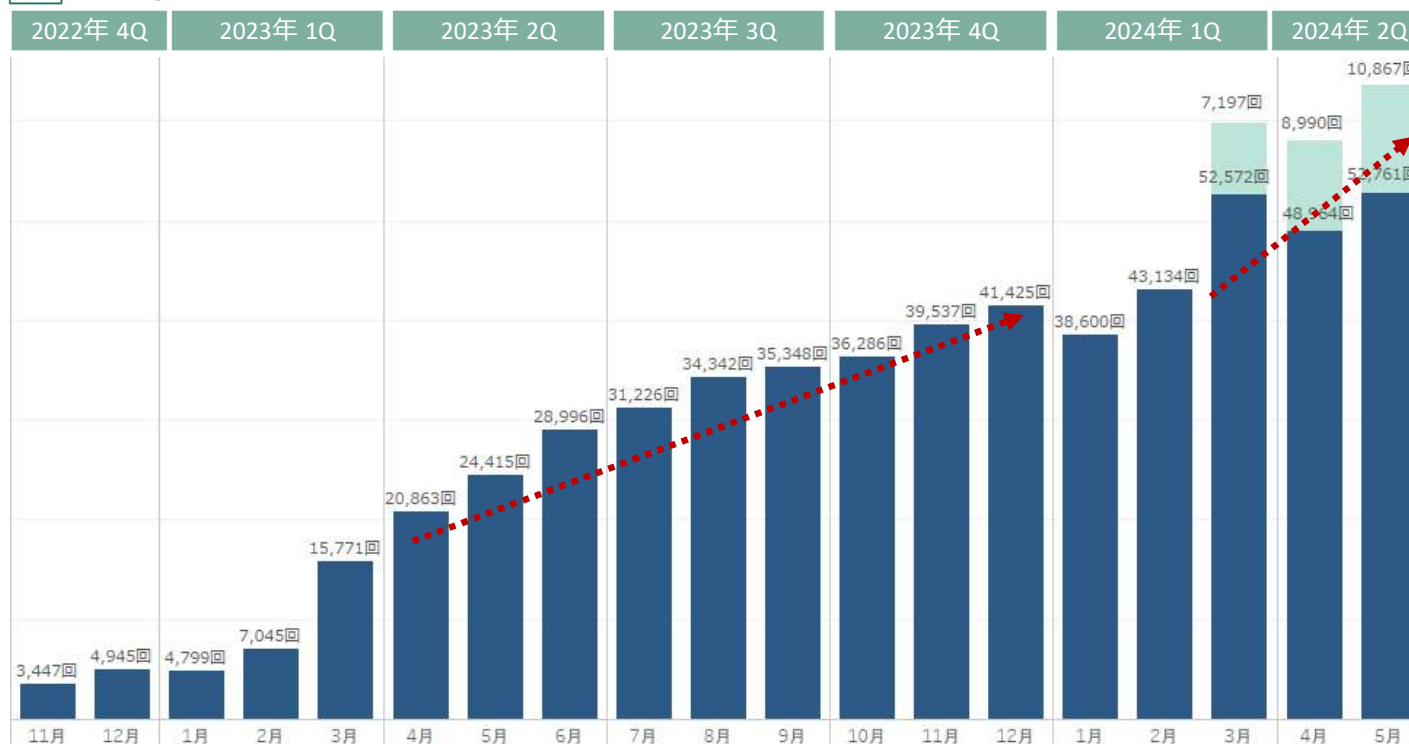
【電車・バス全体】利用回数の推移（軌道・バス）

軌道の利用回数は2024年1月に伸びが一度停滞も、バス導入のタイミングに再度伸長。バスは軌道の導入初期よりも好調。

- ・ 軌道利用は、24年1月に約4万回で停滞も、バス導入のタイミングで再度伸長し、24年3月以降は約5万回/月を達成。 →バス導入との相乗効果か。
- ・ バスの利用回数は、導入開始初月から7千回超、3か月で1万回超に達し、軌道導入初期よりも利用されている。
- ・ 軌道・バス合わせて利用回数が多かった日は、ゴールデンウィーク(5/3,4)と、市内のホールやアリーナで開催されるアーティストのライブの前等だった。



月別利用回数



利用が多かった日 TOP5

- 1位 2024年5月25日(土) 3,024回**
主なイベント 5/25-56にアーティストのライブあり
- 2位 2024年5月4日(土) 3,004回**
ゴールデンウィーク (みどりの日)
- 3位 2024年5月3日(金) 2,547回**
ゴールデンウィーク (憲法記念日)
- 4位 2024年5月24日(金) 2,535回**
5/25-26にアーティストのライブあり
- 5位 2024年4月20日(土) 2,479回**
4/21にアーティストのライブあり

※2024年4月5日は「2,591回」だが、バステスト利用のため、TOP 5からは除外



【電車・バス全体】 利用が多い駅（軌道） * 24年1月~5月

「天文館」「鹿児島中央駅前」「郡元」の利用が多いという傾向は前回（23年12月時点）から変わらない。

- 5/24は唯一「高見馬場」が降車3位にランクイン。→5/25開催のコンサート目的で来訪した前泊者が、中央エリアから一部流れてきた可能性。



乗車駅利用回数ランキング

全期間平均

1位	2位	3位
鹿児島中央駅前	天文館通	郡元

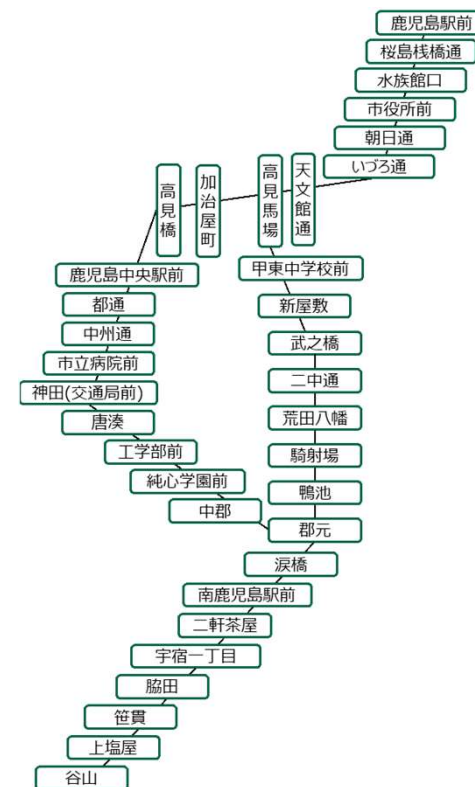
降車駅利用回数ランキング

1位	2位	3位
天文館通	鹿児島中央駅前	郡元

利用回数 Top5

日付	1位	2位	3位
2024年5月25日	鹿児島中央駅前	天文館通	郡元
2024年5月4日	天文館通	鹿児島中央駅前	郡元
2024年4月20日	鹿児島中央駅前	天文館通	郡元
2024年2月24日	鹿児島中央駅前	天文館通	郡元
2024年5月24日	鹿児島中央駅前	天文館通	郡元

日付	1位	2位	3位
2024年5月25日	天文館通	鹿児島中央駅前	郡元
2024年5月4日	天文館通	鹿児島中央駅前	郡元
2024年4月20日	天文館通	鹿児島中央駅前	郡元
2024年2月24日	天文館通	鹿児島中央駅前	郡元
2024年5月24日	天文館通	鹿児島中央駅前	高見馬場





【電車・バス全体】 利用が多い駅（バス） * 24年3月~5月

軌道と共通の「鹿児島中央駅」「天文館」に加え、観光バスのスポット(桜島港・仙巖園前)、コンサート会場の最寄りも上位に。

- 全体平均では「鹿児島中央駅」「天文館」「桜島港」が乗車・降車ともにランクイン。 利便性の高い中心エリアに加え、観光スポットも上位。
- バス利用回数上位日に絞ると、乗車ランキングで、ゴールデンウィークシーズンの5/4,5/1はシティビューの「仙巖園前」もランクイン。
- 5/25は「中草牟田」がランクイン。 →最寄りバス停の鹿児島アリーナでコンサートがあった影響か。



乗車駅利用回数ランキング

全期間平均

1位	2位	3位
鹿児島中央駅	桜島港	天文館

降車駅利用回数ランキング

1位	2位	3位
鹿児島中央駅	天文館	桜島港

利用回数 Top5

2024年5月4日	鹿児島中央駅	桜島港	仙巖園前
2024年5月25日	鹿児島中央駅	天文館	仙巖園前
2024年5月3日	鹿児島中央駅	桜島港	天文館
2024年5月5日	鹿児島中央駅	桜島港	天文館
2024年5月1日	鹿児島中央駅	仙巖園前	天文館

2024年5月4日	鹿児島中央駅	桜島港	天文館
2024年5月25日	鹿児島中央駅	天文館	中草牟田
2024年5月3日	鹿児島中央駅	天文館	桜島港
2024年5月5日	鹿児島中央駅	天文館	桜島港
2024年5月1日	鹿児島中央駅	天文館	桜島港

※4/5のテストによる影響は、ランキングから除外



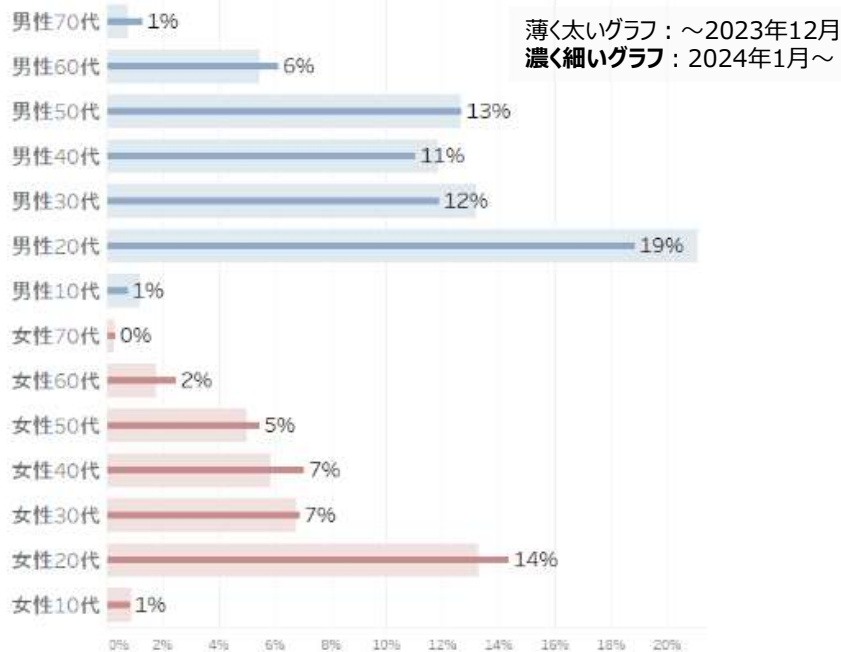
【SMCC会員】利用回数シェア_性年代・居住エリア別（軌道・バス）

*期間

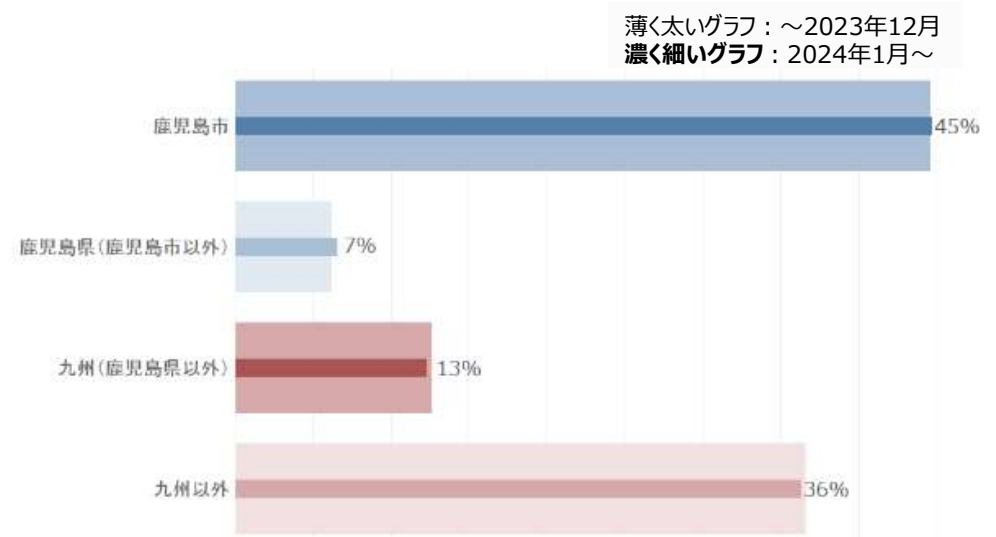
ボリューム層は前回（23年12月時点）から変化無し。年代別では60代以上のシェアがやや拡大。

- 性年代ボリュームは前回から変化無く、男女20代が最も大きく、次いで男性30-50代で7割を占める。
- 一方前回比で、女性全体で3%、男性60代以上でシェアが1%拡大し、男性40代以下のシェアが減少。→全性年代に徐々に利用が浸透してきている傾向。
- 居住エリアは前回から変化無く、鹿児島市内居住者が5割弱、次いで九州以外、九州（鹿児島県外）、鹿児島県（鹿児島市外）の順。

性年代別 回数シェア



居住エリア別 回数シェア



※複数日利用し、年代および居住地に変更があった利用者については、重複してカウント
 ※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない



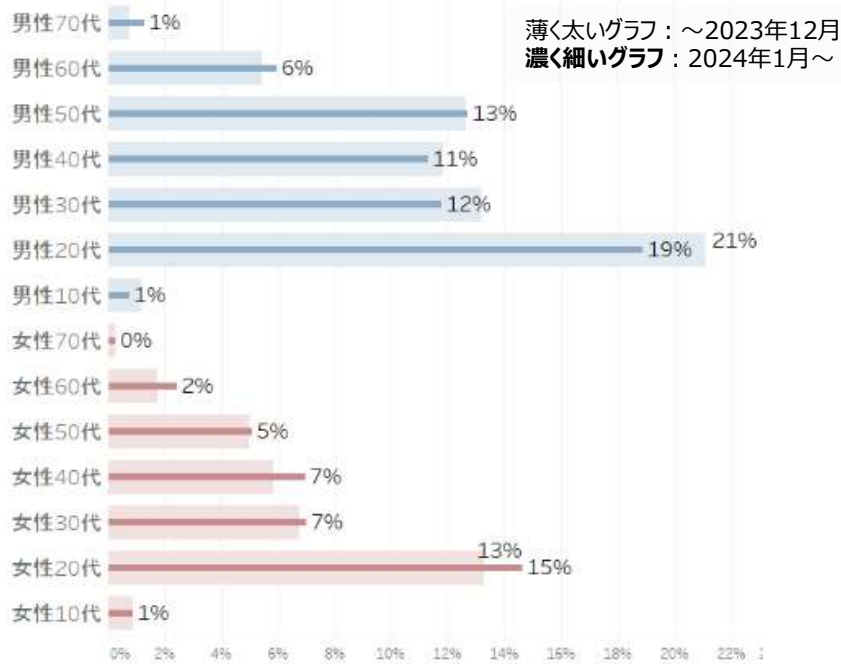
【SMCC会員】利用回数シェア_性年代別（軌道）

*期間別比較

女性や男性60代以上のシェアがやや拡大し、幅広い層へtransitが浸透傾向。

- 軌道利用者は、前回納品時と概ね同傾向。その中でも、女性シェアが+3pt.拡大。
- 月別で性年代別シェアを見ると、軌道へのtransit導入初期から徐々に女性シェアが拡大しており、22年11月の26%から、24年4月の最高で40%まで拡大。
→交通機関にクレジットカードで乗降するという目新しいサービスに対し、最初は様子を見て控えめな利用だったものの、徐々に利用が浸透してきた傾向と史料。

性年代別 回数シェア



性年代別 回数シェア 月別推移



※複数日利用し、年代および居住地に変更があった利用者については、重複してカウント
※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない

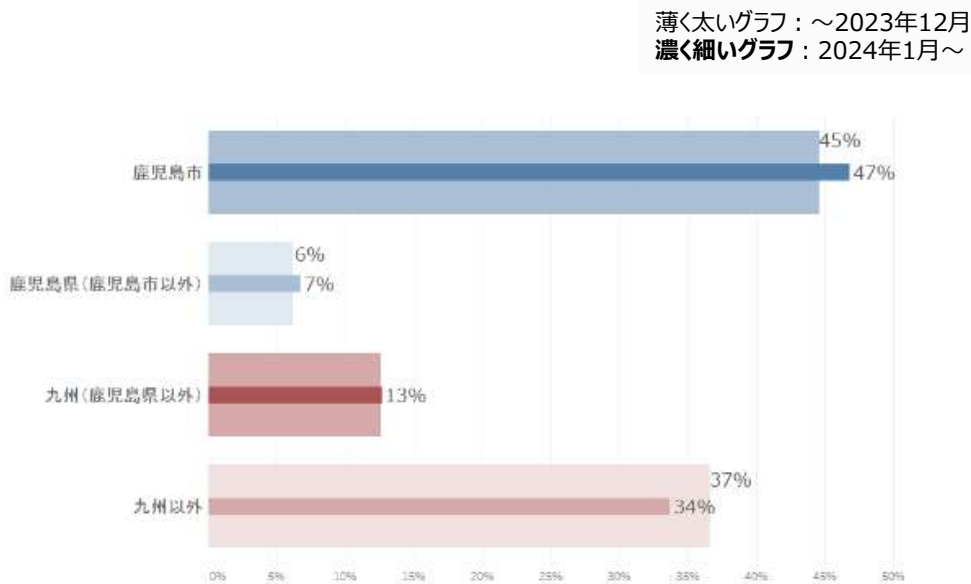


【SMCC会員】利用回数シェア_居住エリア別（軌道） *期間別比較

市内居住者による利用が約5割。市内居住者シェアは徐々に拡大している。

- 前回同様、鹿児島市居住者が利用回数の5割弱を構成。
- 鹿児島市内居住者のシェアは、前回から+ 3pt. 拡大した一方、九州以外居住者が縮小している。
→月別でみると、transit導入後7か月は九州以外居住者の方がシェアが大きく、徐々に鹿児島市内居住者シェアが拡大してきた影響と史料。

居住エリア別 回数シェア



薄く太いグラフ：～2023年12月
濃く細いグラフ：2024年1月～

居住エリア別 回数シェア 月別推移



※複数日利用し、年代および居住地に変更があった利用者については、重複してカウント
※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない

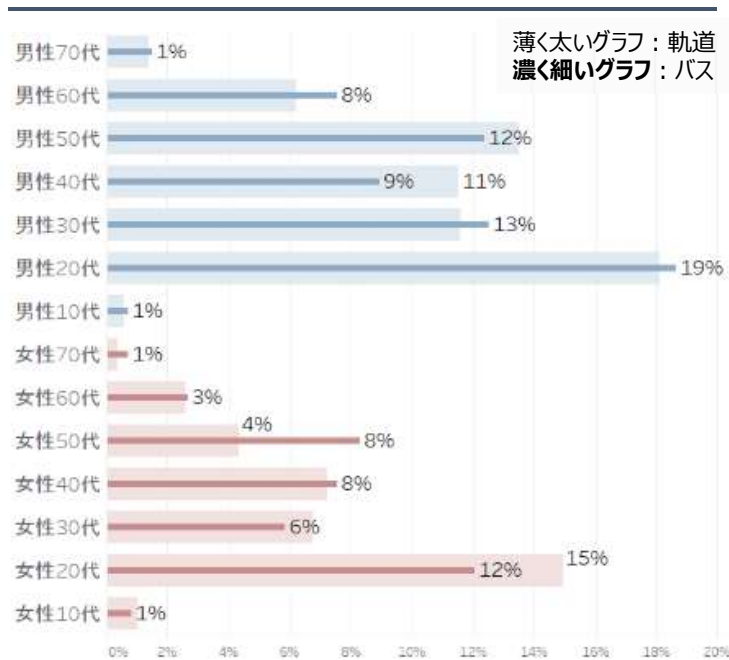


【SMCC会員】利用回数シェア_性年代・居住エリア別（バス） *バス vs 軌道（同一期間：24年3月～5月）

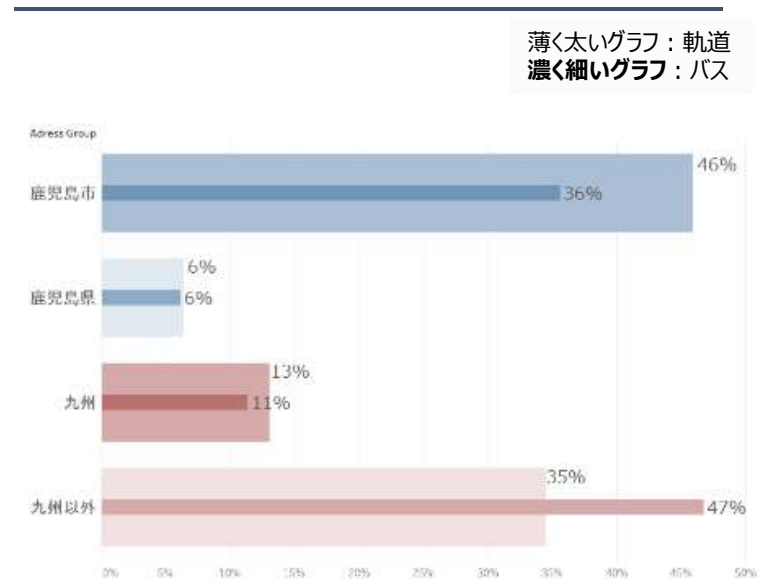
バス利用者も若年層、市内居住者・九州以外居住者がボリュームゾーン。中高年齢層や九州以外居住者はバスの利用傾向が強い。

- バス利用者のボリューム層も軌道同様に、性年代は「男女20代」が3割、居住エリアは「九州以外」が約5割弱、「鹿児島市内」が4割弱。
- 一方、軌道とバスで各属性別シェアを比較すると傾向差がある。バス利用では軌道に対し、性年代で「女性50代」が+4pt.、「男性60代」が+2pt.と利用傾向が強い。
- 居住エリアでは「九州以外」が+12pt.、「鹿児島市」が▲10pt.と大きく差が出て、軌道利用を牽引する「市内居住者」に代わり、バスは「九州以外居住者」が牽引。
→九州以外居住のバス利用が多い理由として、軌道よりも観光地を巡りやすいことが考えられる。

性年代別 回数シェア



居住エリア別 回数シェア



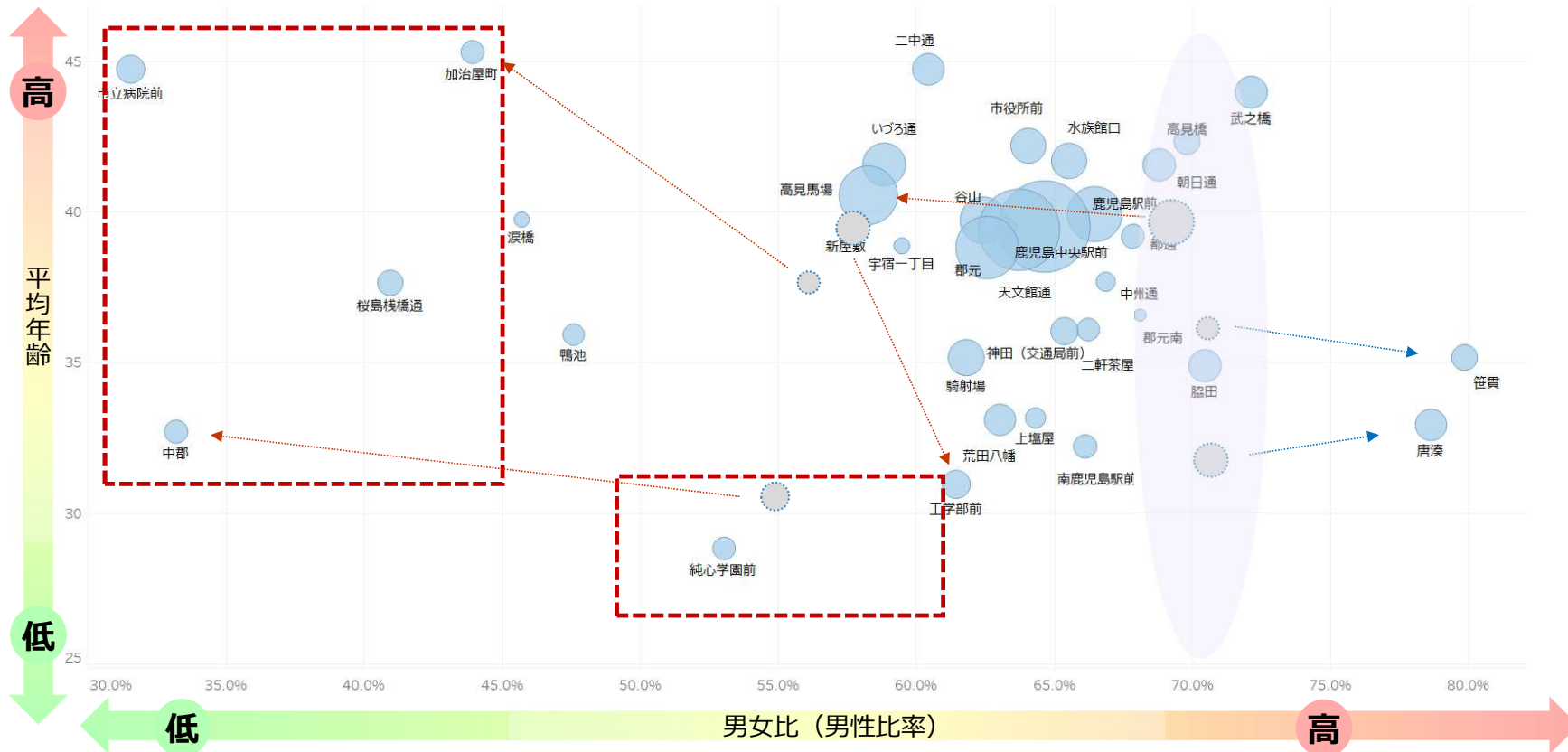
※複数日利用し、年代および居住地に変更があった利用者については、重複してカウント
※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない



【SMCC会員】乗車駅別 利用者属性（軌道） * 24年1月～5月

利用が多い駅の利用者属性は概ね変わらないが、少ない駅は全体的に女性比率増。利用者属性が大きく変わった駅も。

- ・ 利用が多い「鹿児島中央駅前」「天文館通」「郡元」「鹿児島駅前」は平均年齢が30代後半～40代前半で、男性比率も約65%と前回から変わらない。
- ・ 「中郡」「加治屋町」は比較的女性に利用されるグループへ推移。「高見馬場」は男性比率が70%と高かったが、60%弱へ。
- ・ 「荒田八幡」は平均年齢が40歳から30代前半へ。「唐湊」「笹貴」は男性比率70%強と元々高かったが、80%へさらに高まった。



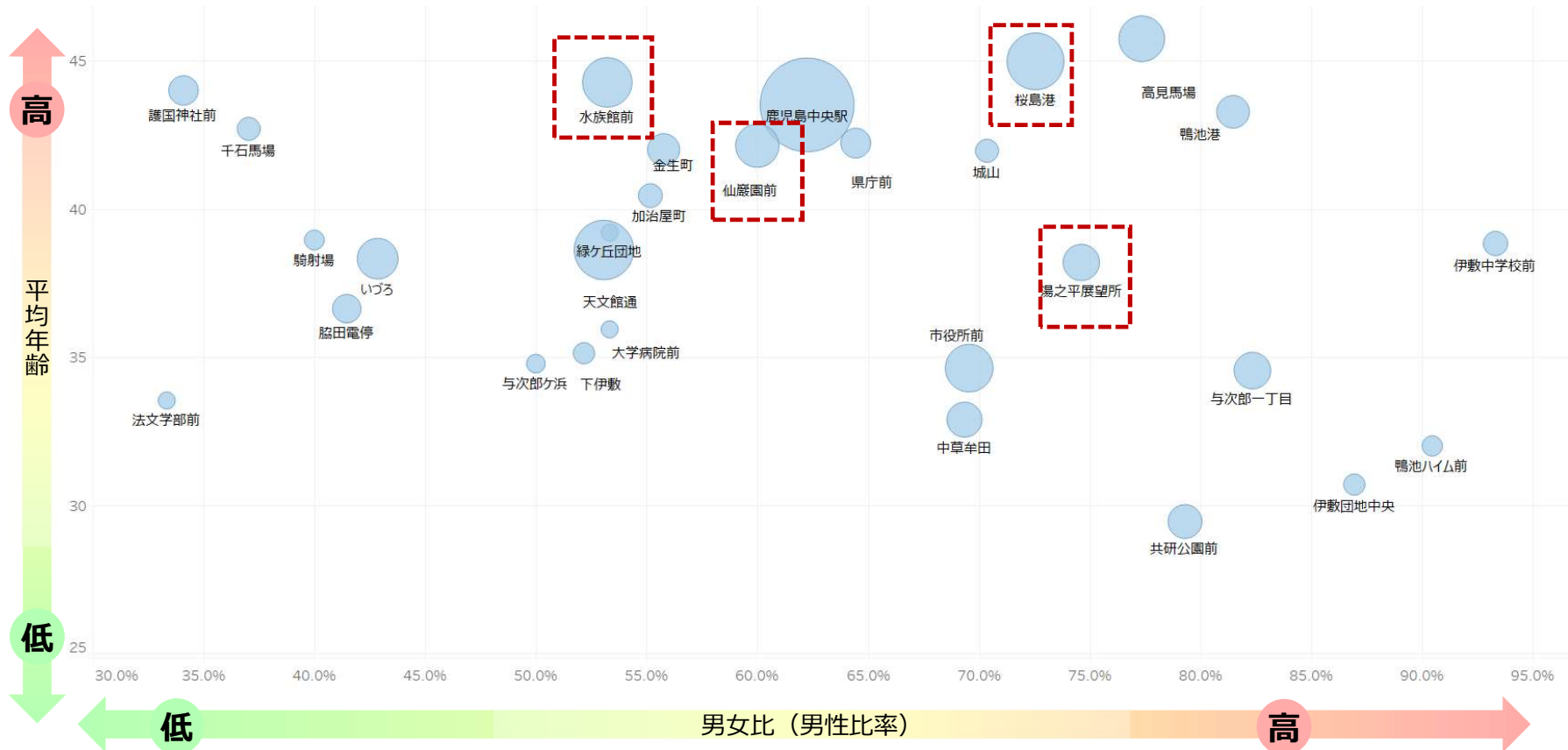
※円の大きさは、利用回数を表す。
大きさが大きいほど、利用回数が多いことを示している。



【SMCC会員】乗車駅別 利用者属性（バス） *24年3月~5月

軌道よりも停留所ごとの利用者属性にばらつきあり。「鹿児島中央前」をはじめ、観光関連の停留所(桜島港等)は40代前半の利用。

- 最も利用回数が多い「鹿児島中央駅」は、軌道の同駅利用者と概ね属性傾向が類似し、男性比率約60%、平均年齢40代前半。
- 「水族館前」「仙巖園前」「桜島港」等の観光地に関連する停留所は、平均40代以上の利用者傾向。一方、「湯之平展望所」は30代後半と、やや若い傾向。



※円の大きさは、利用回数を表す。
大きさが大きいほど、利用回数が多いことを示している。



【インバウンド】 利用状況（軌道・バス）

インバウンドの利用回数は1.6万回に到達。バスの影響もあり、前回（23年12月）から+120%伸長し、全体より伸びが大きい。

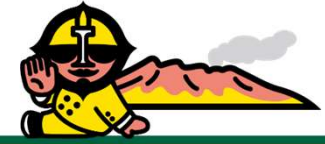
- 総利用回数は1.6万回に到達。SMCC会員による利用回数の前回納品時からの伸長が+69%に対し、インバウンドは+120%。
- 全期間における、軌道・バスの利用回数シェアは、バス16%。一方、SMCC会員による利用では5%。
→インバウンドのバス利用が好調で、全体の利用回数も押し上げているといえる。

利用状況推移

	2023年12月末時点	2024年5月末時点	伸長率
総利用回数	7,490 回	16,472 回	+120%
ユニーク利用者数	3,089 人	6,746 人	+118%
平均利用回数	2.42 回	2.44 回/人	
総利用売上	1,278,810 円	2,961,710 円	+132%

2024年時点 軌道/バス構成

軌道	バス
(シェア: 84%) 13,762回	2,710回
5,891 人	1,395 人
2.34 回	1.94 回
(シェア: 79%) 2,339,730 円	621,980円

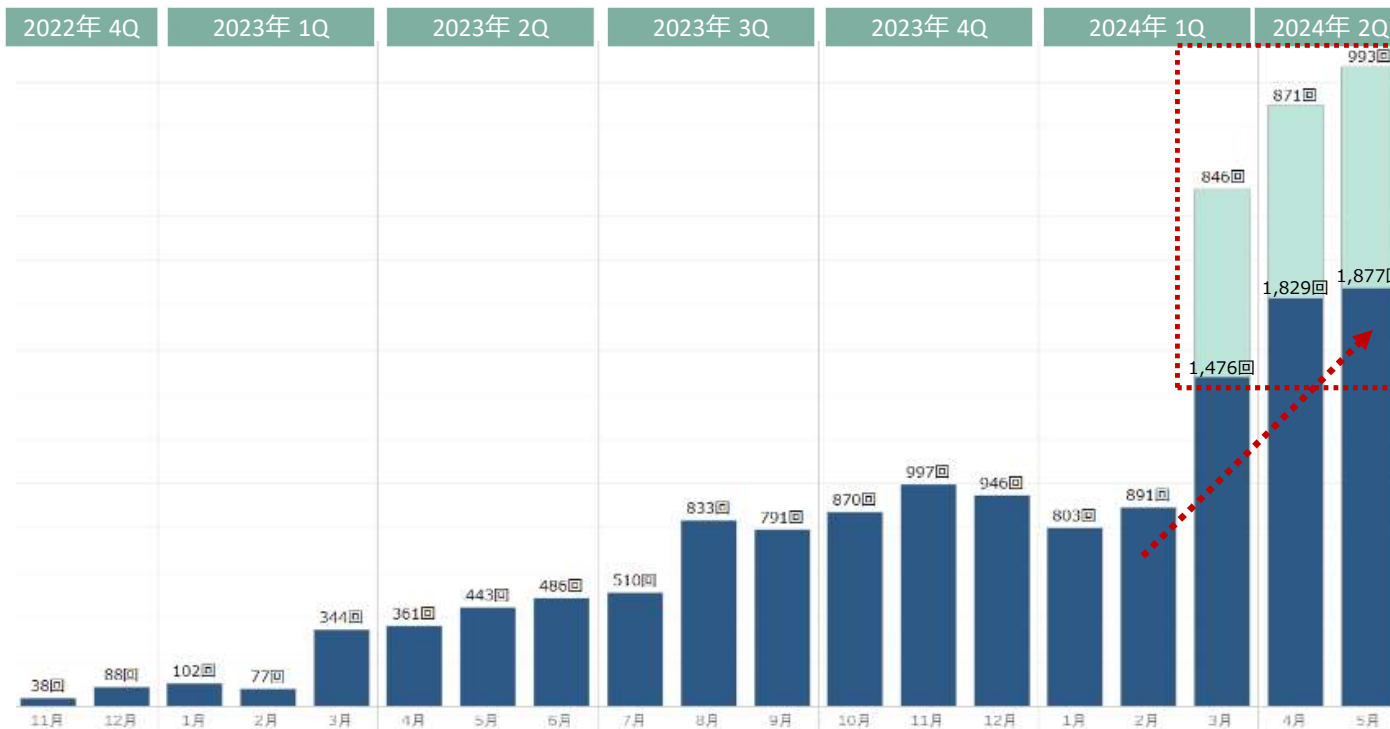


【インバウンド】 利用回数の推移（軌道・バス）

軌道の利用回数は導入時から緩やかに伸長してきたが、バス導入時に急増。バスは初月から軌道の導入1年経過時を上回る好調。

- 軌道の利用回数は、導入から約1年かけて月800回超を達成したが、バス導入の24年3月以降に月約1,500回超と利用が急増。
- バス利用回数は導入初月から800回/月を上回って推移しており、軌道の導入1年経過後を上回る水準をマーク。

月別利用回数



※次ページ詳細

利用が多かった日 TOP5

- 2024年4月23日(火)** 218回
 主なイベント クルーズ船寄港
- 2024年5月4日(土)** 167回
 中国祝祭日
- 2024年3月10日(日)** 159回
 クルーズ船寄港
- 2024年5月5日(日)** 146回
 中国祝祭日
- 2024年4月26日(金)** 135回



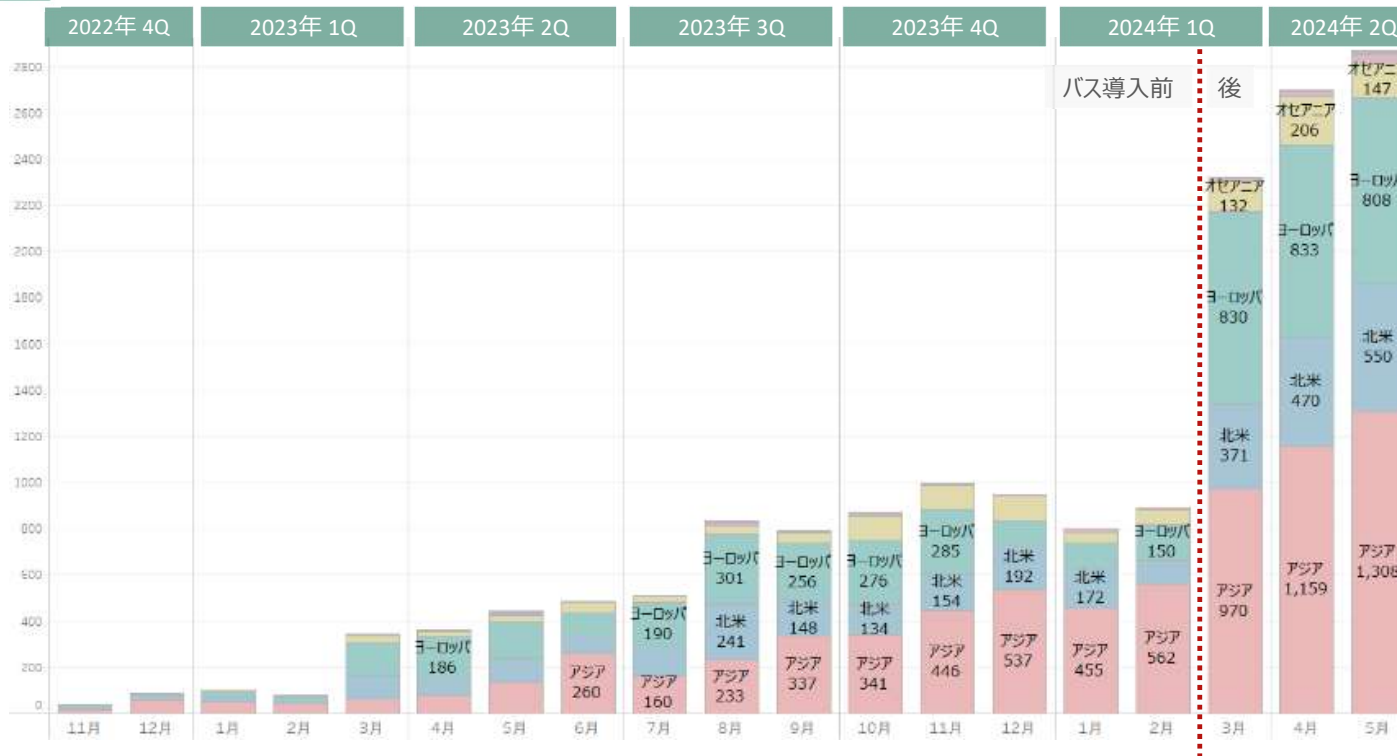
【インバウンド】 利用回数の推移_国籍グループ別（軌道・バス）

バス導入前後で利用回数の国籍別ボリュームは変化無く、アジア>ヨーロッパ>北米。伸長率ではヨーロッパ>アジア>北米となった。

- バス導入後、バスの利用が好調であることに加え、軌道の利用も伸長していたが、バス導入前後とも利用回数を牽引していた国籍グループは変わりなく、アジア>ヨーロッパ>北米の順。
- 伸長率はヨーロッパが467%と最も高く、次いでアジア>北米の順。 →ヨーロッパはバス利用の高さが影響。アジアはコロナからの回復が主要因と史料。



月別利用回数



バス導入前後の1か月当たり利用回数 変化率

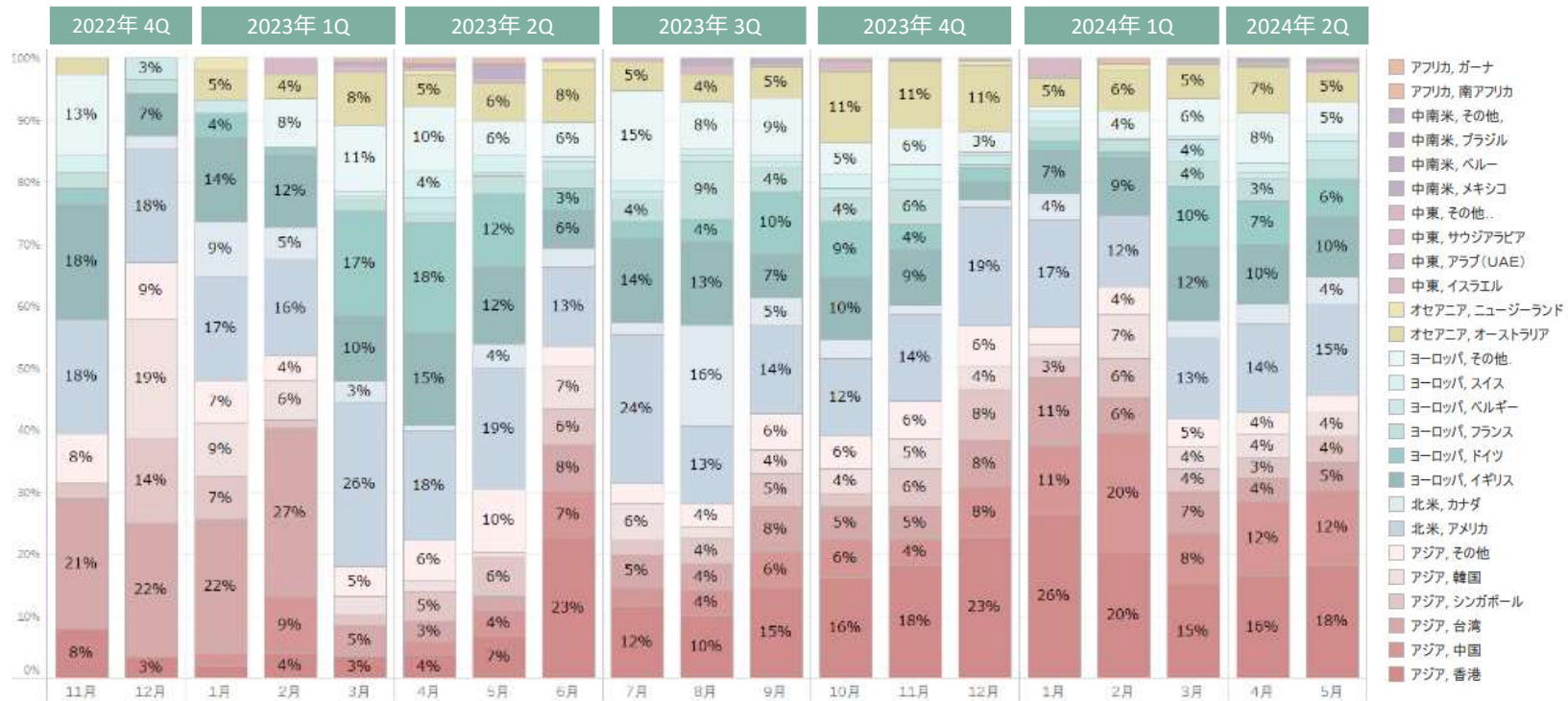
国籍	1か月あたりの利用回数		伸長率
	バス導入前	バス導入後	
アフリカ	3	7	121%
中南米	5	5	3%
中東	6	26	350%
オセアニア	44	162	267%
ヨーロッパ	145	824	467%
北米	106	464	337%
アジア	236	1,146	386%



【インバウンド】 利用回数シェアの推移_国籍別（軌道・バス）

期間全体で見ると、コロナからの回復に伴い、徐々に「香港」「中国」のシェアが拡大してきている。

月別利用回数



※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない

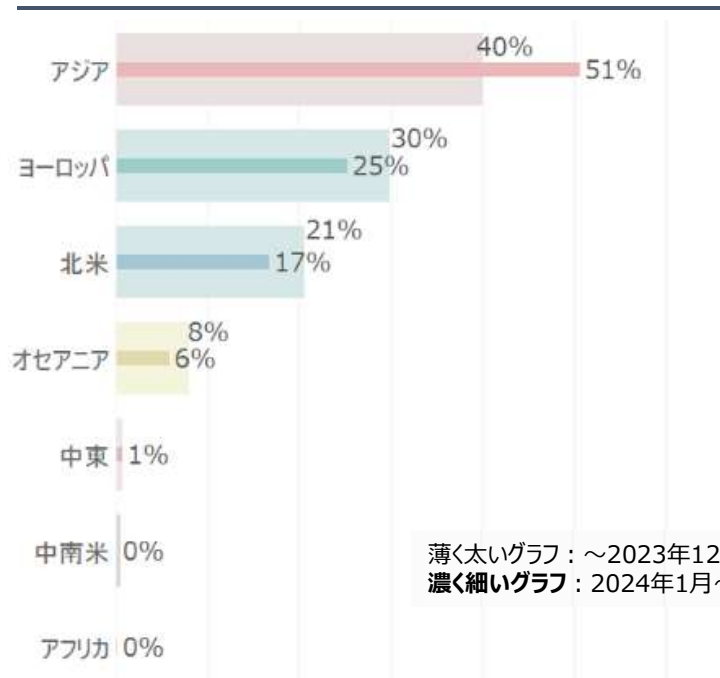


【インバウンド】 利用回数シェア_国籍別 (軌道) *期間別比較

軌道の利用回数シェアは前回 (23年12月時点) 同様にアジア>ヨーロッパ>北米。直近はコロナが明けてアジア(中国・香港)が1割増。

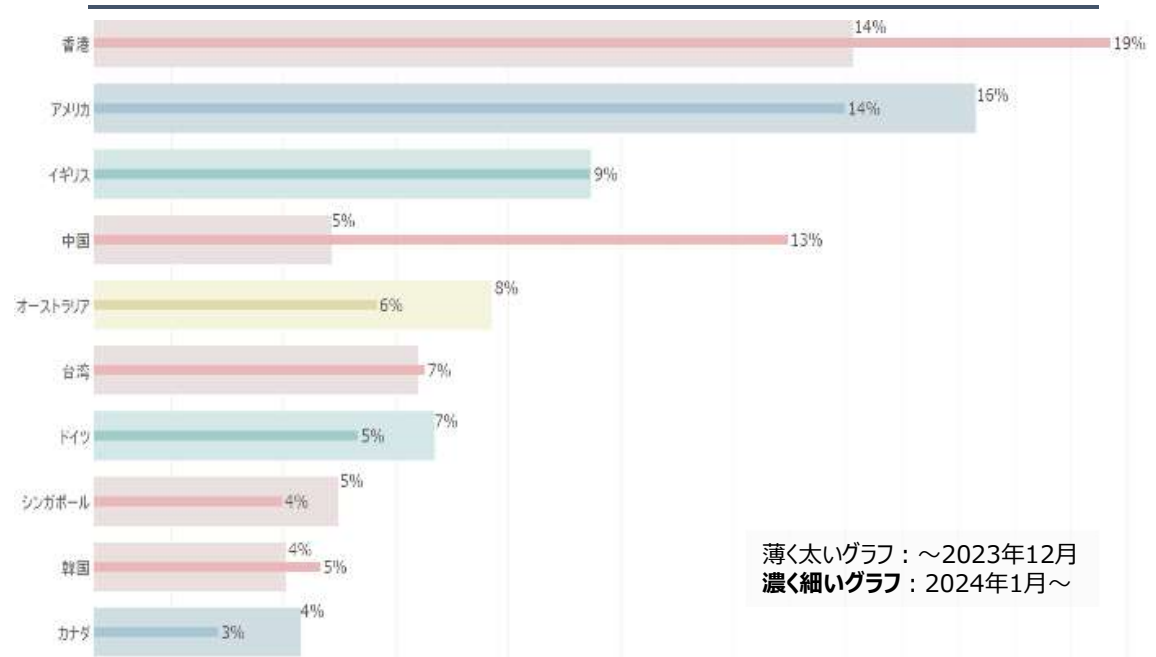
- 24年以降の5か月における、軌道利用回数の国籍グループ別シェアは、アジアが51%、次いでヨーロッパ・北米で全体の約9割を占める。
- 24年以降の国籍別シェアでは、香港>アメリカ>中国>イギリスの順に高い。
- 24年以降のアジアシェアは23年以前と比較し+11%拡大しており、中国が+8%、香港が+5%とシェアを高めている。
→23年以前はコロナの影響を受けている時期を含んでいるため、transit導入初期からの全体傾向と直近の傾向では変わってきている。

国籍グループ



薄く太いグラフ：～2023年12月
濃く細いグラフ：2024年1月～

国籍



薄く太いグラフ：～2023年12月
濃く細いグラフ：2024年1月～

※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない

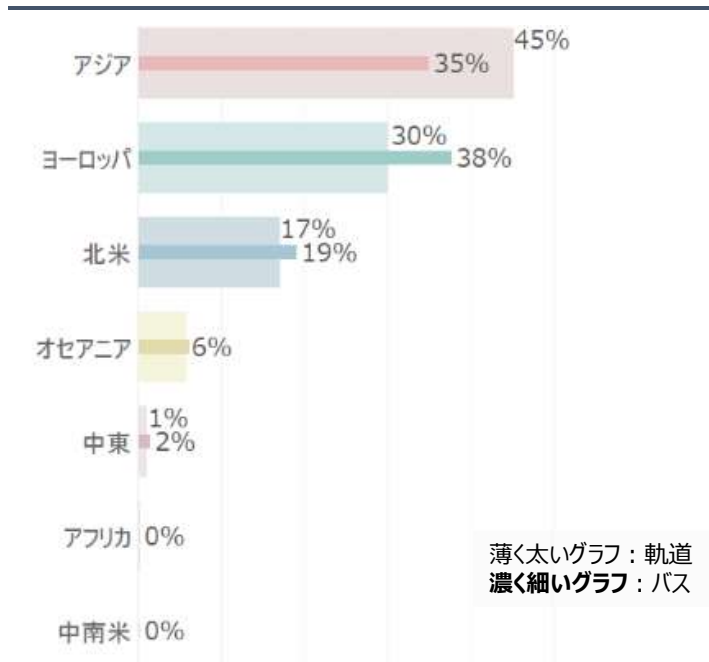


【インバウンド】 利用回数シェア_国籍別 (バス) *バス vs 軌道 (同一期間：24年3月~5月)

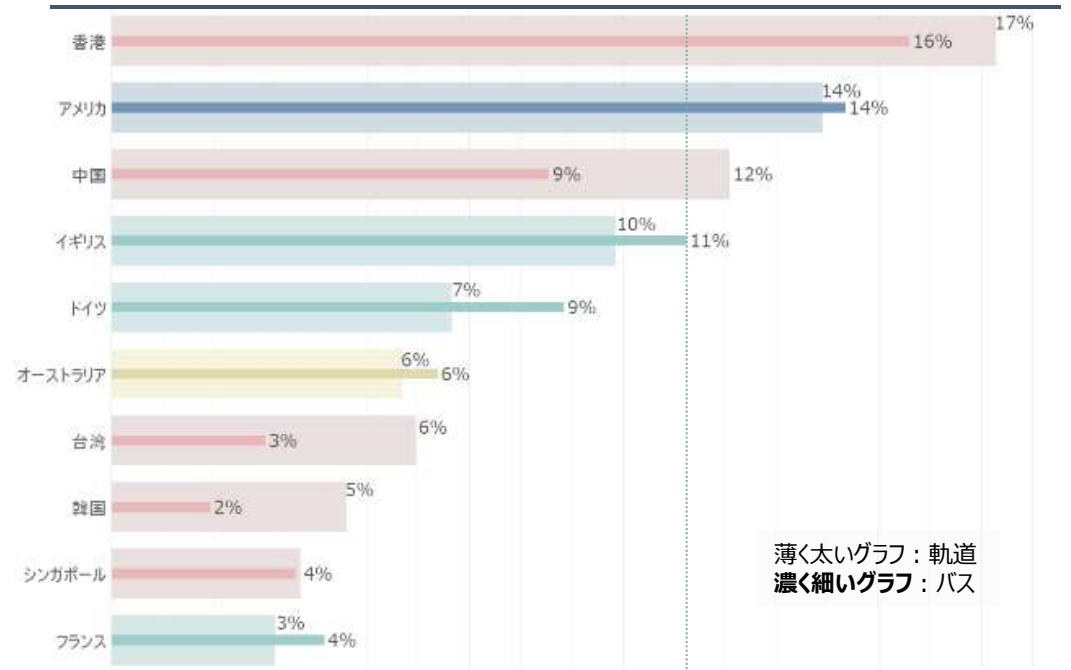
バスの利用回数シェアが軌道を特に上回っているのはヨーロッパ・北米。アジアはボリュームとしては大きいですが、バス利用傾向は弱い。

- バスの国籍グループ別利用回数シェアは、軌道と異なりヨーロッパが最も高く38%。次いでアジア・北米がボリューム。
- アジアは軌道利用回数におけるシェアに比して、バスのシェアは▲10pt。一方、ヨーロッパは+8pt、北米も+2pt。
- 国籍別のバス利用回数シェアにおいて、アジアは香港以外の国で軌道シェアを下回っている。一方、ヨーロッパ諸国・アメリカ・オーストラリアはバスシェアが高い。
→ヨーロッパ諸国・アメリカ・オーストラリア等、アジア圏以外の観光客は、特にバスを利用する傾向。

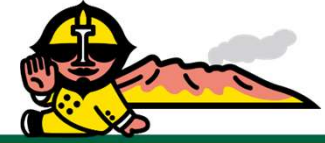
国籍グループ



国籍



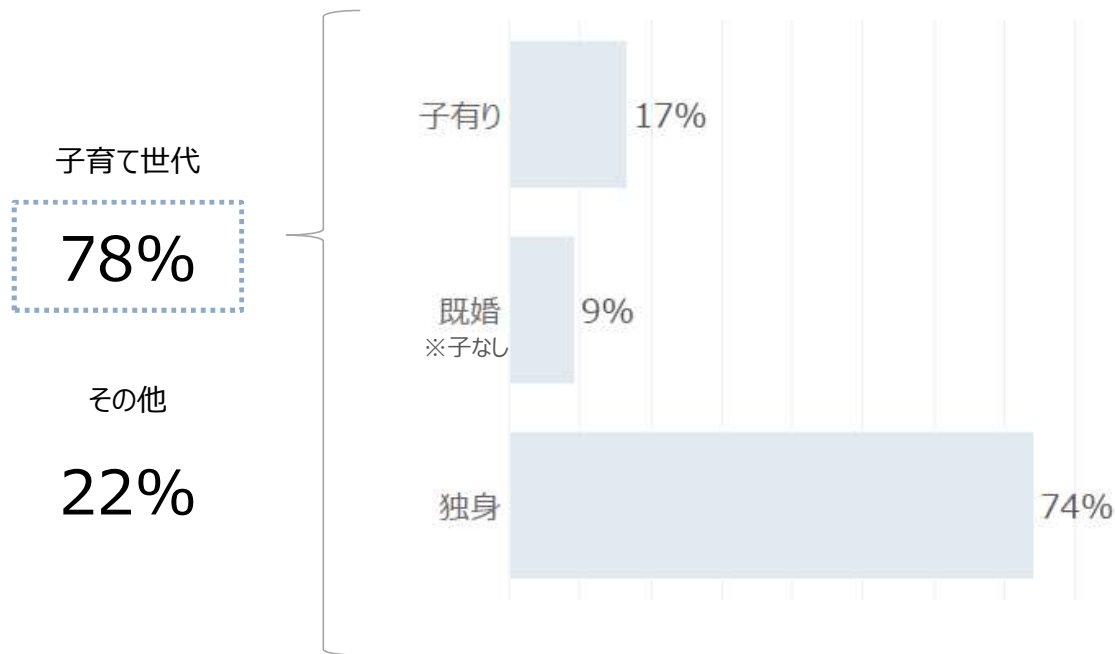
※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない



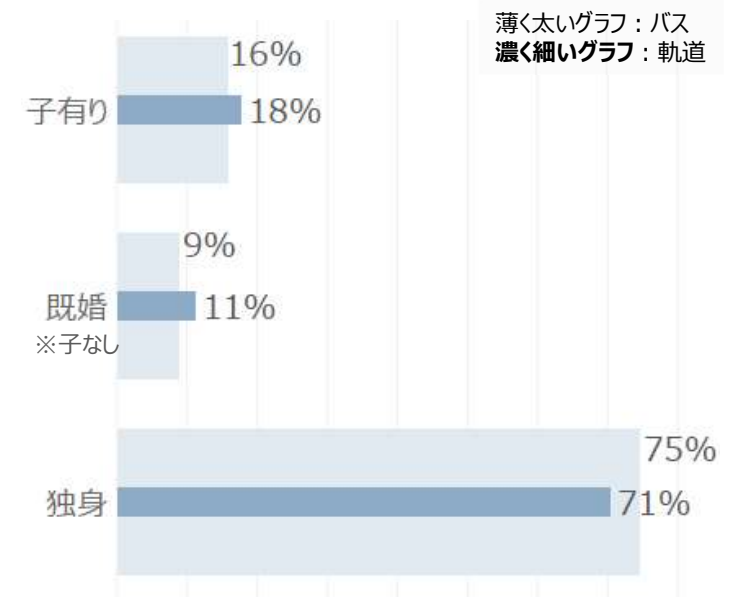
【子育て世代 transit】利用回数シェア（軌道・バス） *全期間

市内居住者の内、子育て世代が利用回数の8割を占めて影響力大。子有りが否かでバス・軌道利用傾向に大きな差はない。

【ライフステージ】transit利用者全体
(期間～2024年5月)



【ライフステージ】軌道・バス利用者
(期間2024年3月～)



※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない



【子育て世代 transit】乗車時間帯別利用傾向（軌道・バス） *全期間

子育て世代はその他と異なり、平日朝にもピークがある。また、夕方のピークはその他よりも1時間遅くまで稼働している。土曜は、いずれの世代も夕方にピークがあるが、子育て世代は特に17-18時の短時間にピークが集中。



乗車時刻×曜日別 利用回数

	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
子育て世代	月		2%	7%	12%	6%	5%	4%	5%	4%	4%	6%	6%	9%	12%	7%	5%	4%	3%
	火		1%	9%	12%	5%	4%	4%	4%	4%	3%	5%	5%	9%	14%	7%	5%	4%	3%
	水		1%	8%	11%	5%	4%	4%	4%	6%	4%	4%	6%	11%	12%	7%	5%	5%	3%
	木		1%	8%	12%	5%	5%	4%	5%	4%	5%	5%	6%	9%	12%	8%	5%	4%	3%
	金		1%	7%	9%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	9%	15%	8%	5%	6%	4%
	土		1%	3%	6%	5%	6%	6%	6%	7%	6%	7%	7%	11%	12%	7%	4%	4%	3%
	日		1%	2%	5%	5%	6%	7%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	8%	6%	5%	5%	3%

	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
その他	月		4%	7%	7%	5%	5%	4%	6%	6%	7%	5%	7%	11%	10%	4%	4%	4%	4%
	火		5%	8%	7%	5%	7%	5%	4%	6%	5%	6%	6%	12%	9%	4%	3%	4%	3%
	水		5%	7%	6%	6%	6%	5%	5%	6%	4%	5%	5%	12%	11%	3%	5%	4%	4%
	木		5%	7%	7%	4%	6%	5%	6%	6%	4%	7%	7%	11%	8%	7%	4%	4%	3%
	金		2%	6%	6%	5%	5%	5%	6%	4%	4%	5%	5%	11%	14%	6%	4%	5%	4%
	土		2%	3%	3%	5%	7%	6%	6%	10%	4%	6%	8%	12%	10%	5%	4%	5%	3%
	日		2%	2%	6%	5%	5%	7%	7%	7%	8%	8%	8%	10%	8%	5%	5%	4%	2%

※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない



【子育て世代 transit】 時間帯別利用傾向（軌道・バス） *全期間

独身は正午や日中～夕方、深夜までtransitを利用し、活動時間が長い傾向。



子育て世代 ライフステージ別 乗車時刻別 利用回数



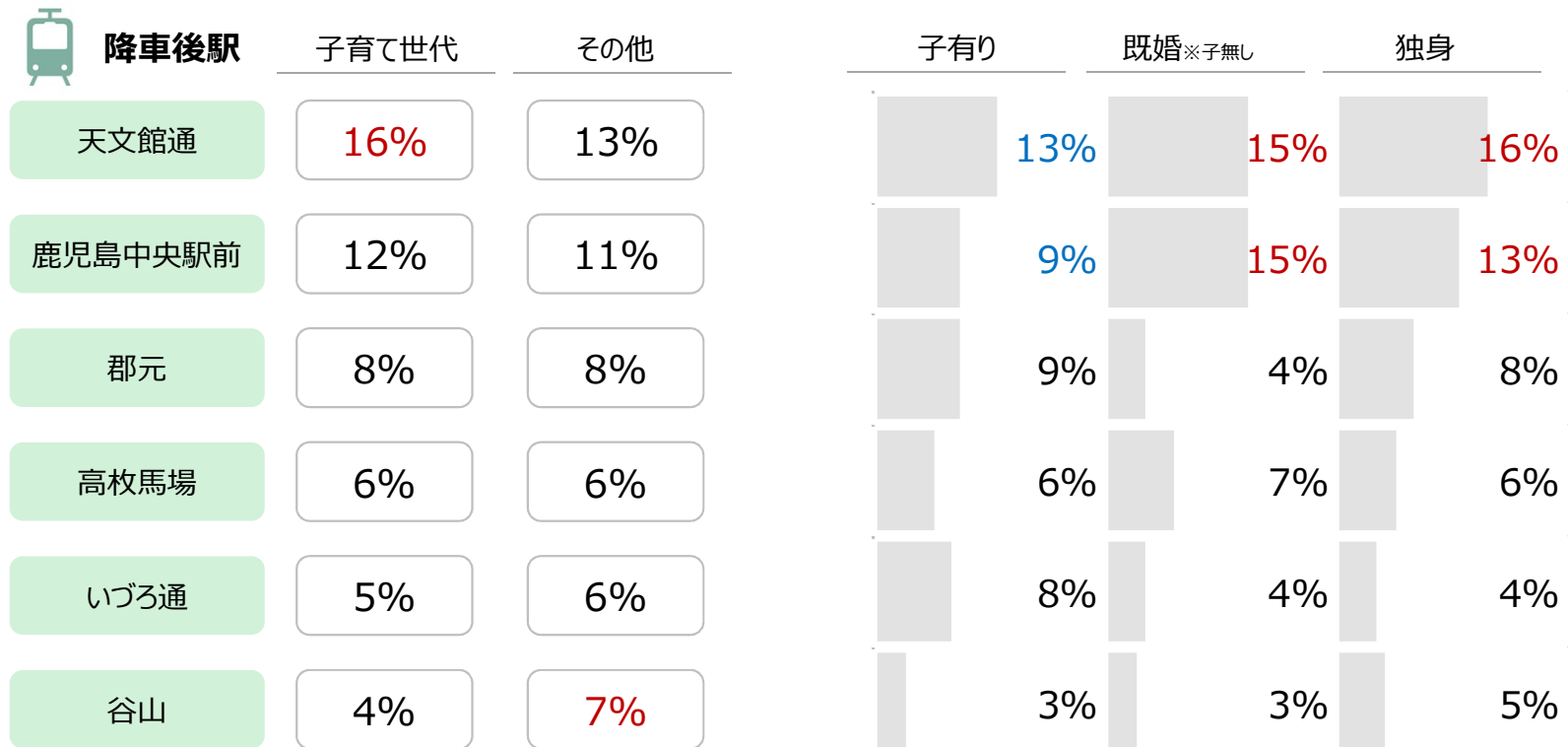
※構成比は小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない



【子育て世代 transit】 降車駅別利用回数シェア（軌道） * 全期間

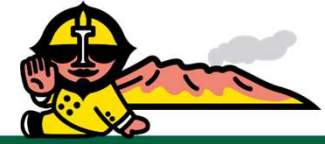
子育て世代はその他と軌道駅の利用回数シェアが概ね同傾向で、差がない。

「天文館通」だけやや高く、独身・既婚が中心エリア(天文館通・鹿児島中央駅前)の利用シェアを高めており、子有りはやや低い傾向。



※構成比は全ての駅（レポート内非表示含む）における、各駅利用回数における割合

※小数点以下第一位を四捨五入しているかつ、非表示の駅があるため、合計しても必ずしも100%とはならない



【子育て世代 transit】 路線別利用回数シェア（バス） * 24年3月～5月

子育て世代はその他よりバス路線別の利用回数シェアにおいて、「伊敷ニュータウン・玉里団地」は低く、「鴨池・冷水線/海岸線」は高い。家族構成別では、既婚が「鴨池・冷水線/海岸線」のシェアを押し上げている。

利用路線	子育て世代	その他	子有り	既婚※子無し	独身
伊敷ニュータウン 玉里団地	29%	35%	28%	17%	32%
緑ヶ丘・鴨池港線	25%	27%	20%	26%	26%
鴨池・冷水線 海岸線	17%	10%	23%	33%	14%
鴨池港・文化ホール線	16%	13%			
谷山線 大学病院線	4%	2%			

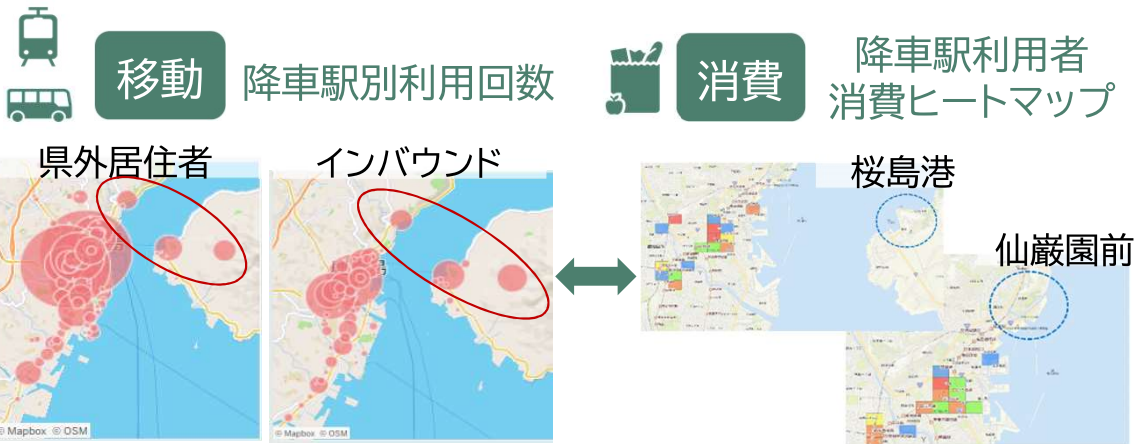
※構成比は全ての駅（レポート内非表示含む）における、各駅利用回数における割合

※小数点以下第一位を四捨五入しているかつ、非表示の駅があるため、合計しても必ずしも100%とはならない

サマリ(5章:観光客分析)



【観光客】transit利用日の消費概況 (transit利用者に限定)



観光客:市内観光スポットを訪問している一方で、消費は市内中心部に集中

ショッピング **グルメ** **宿泊**
 鹿児島中央駅周辺 天文館通周辺 高見馬場周辺

→【観光客】インバウンド

インバウンドは、国籍によって利用エリアや消費スタイルが異なる
※消費は参考情報としてtransit未利用者含むデータ

降車:市内中心エリア
 鹿児島中央駅前 天文館通
 鹿児島中央駅 天文館 仙巖園前
消費:モノ消費・レンタカー
 SC アウトドアショップ レンタカー

降車:歴史巡り・観光スポット
 高見橋 朝日通
 桜島港 湯平展望所
消費:フェリーで次の旅行地へ
 フェリー 屋久島・種子島 奄美・沖縄



【観光客 transit】 駅別 降車回数ランキング（軌道） *全期間

観光客利用が多い駅は国内外で概ね一致も、「高見橋」はインバウンドのみ上位。「水族館口」「鹿児島駅前」は観光客のみ上位。

- インバウンド・日本人観光客、市内居住者のいずれも、「天文館通」「鹿児島中央駅前」「高見馬場駅」が上位。観光客においては「水族館口」も上位。
- 「高見橋」は、インバウンド観光客による利用が6位だが、日本人観光客では13位、市内居住者では19位とあまり使われていない。
→最寄りが「高見橋」の観光スポット（維新ふるさと館や大久保利通銅像）目的の影響が考えられる。
- 「鹿児島駅前」は、インバウンド観光客で9位、日本人観光客で7位と上位だが、市内居住者では17位とあまり降車されていない。



駅別 降車回数順ランク

	軌道	観光客		市内居住者
		インバウンド	日本人	
観光 上位	天文館通	1	2	1
	鹿児島中央駅前	2	1	2
	水族館口	3	5	33
	高見馬場	4	3	4
	朝日通	5	8	12
	高見橋	6	13	19
	いづろ通	7	6	5
	郡元	8	4	3
	鹿児島駅前	9	7	17
	騎射場	10	9	7
	脇田	11	16	10
	市役所前	12	12	8
	武之橋	13	10	16
	甲東中学校前	14	15	20
	南鹿児島駅前	15	25	25
	都通	16	20	24
	新屋敷	17	29	34
	加治屋町	18	18	32
	鴨池	18	23	31
	荒田八幡	20	17	14

※ランクは、各属性（インバウンド/日本人観光客・市内居住者）ごとの各駅利用回数降順



【観光客 transit】 停留所別 降車回数ランキング（バス） *24年3月～5月

観光客と居住者で利用停留所に差。観光客はインバウンド・日本人で上位6位まで同じだが、インバウンドの方が観光名所が上位。

- ・ 市内居住者は観光スポット「桜島港」「湯之平展望所」「仙巖園前」や「水族館前」「城山」等を利用しない。
- ・ 市の中心エリア「鹿児島中央駅」や「天文館通」は、居住者・観光客問わず利用が多い。

停留所別 降車回数順ランク

	バス	観光客		市内居住者
		インバウンド	日本人	
観光系 上位	桜島港	1	3	
	湯之平展望所	2	4	
	鹿児島中央駅	3	1	1
	天文館	4	2	2
	仙巖園前	5	6	51
	水族館前	6	5	61
	金生町	7	9	14
	城山	8	10	61
	ウォーターフロントパーク前	9		
	桜洲小学校	10		
【参考】 市内 居住者 上位	千石馬場	30	42	3
	市役所前	23	20	4
	伊敷N T東		94	5
	高見馬場	12	14	5
	いづろ	11	20	7
	西伊敷三丁目		36	8
	下伊敷	54	80	8
	中草牟田	34	23	10

※ランクは、各属性（インバウンド/日本人観光客・市内居住者）ごとの各停留所利用回数降順



【インバウンド観光客 transit】 降車駅別降車回数シェア_国籍別 (軌道) *全期間

アジアは市の中心(天文館通・鹿児島中央駅前)での観光、イギリス・ドイツは歴史巡り、オーストラリアは水族館目当ての傾向か。

- いずれの国籍も、「天文館通」「鹿児島中央駅前」の市の中心エリアの利用回数シェアが高いが、特に香港・台湾・シンガポールでその傾向が強い。→3か国は、バスも同様に中心エリアの利用が多く、コンパクトな観光を重視する傾向か。
- イギリス・ドイツは「朝日通」「高見橋」が10%前後で高い。→「朝日通」は観光ステーション、「高見橋」は銅像や維新館があり、歴史巡りの傾向か。
- オーストラリアは「水族館口」が12%。



駅別 降車回数順ランク

	天文館通	鹿児島中央駅前	水族館口	高見馬場	朝日通	高見橋	いづろ通	郡元
総計	21%	21%	7%	7%	5%	5%	4%	3%
香港	29%	26%	8%	9%	3%	6%	2%	1%
アメリカ	20%	15%	8%	6%	5%	4%	5%	3%
イギリス	18%	19%	5%	3%	8%	9%	4%	4%
中国	20%	15%	5%	7%	1%	2%	3%	10%
オーストラリア	21%	20%	12%	6%	4%	3%	2%	2%
ドイツ	17%	21%	5%	4%	11%	5%	8%	2%
台湾	26%	32%	8%	6%	2%	1%	4%	1%
シンガポール	21%	28%	9%	8%	3%	9%	5%	
韓国	22%	19%	4%	7%	6%	1%	2%	3%
カナダ	23%	19%	8%	6%	5%	5%	2%	9%
フランス	19%	21%	4%	10%	6%	8%	8%	1%

※全駅別の利用回数シェア(100%)のうち、利用回数上位8駅分の結果のみ掲載
 ※構成比は全ての駅(レポート内非表示含む)における、各駅利用回数における割合
 ※小数点以下第一位を四捨五入しているかつ、非表示の駅があるため、合計しても必ずしも100%とはならない

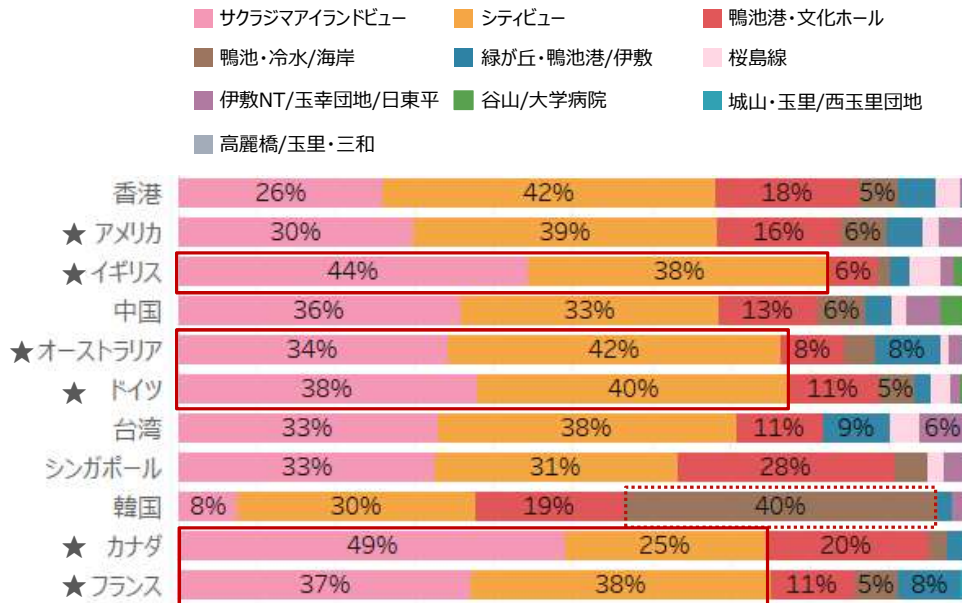


【インバウンド観光客 transit】 路線・停留所別 利用回数シェア_国籍別 (バス)* 24年3月~5月

バス利用傾向が強い国籍グループでは観光系バスの利用シェアが高い。国籍によっても降車する観光スポットの傾向に差がある。

- バス利用傾向が強い、ヨーロッパ(イギリス・ドイツ・フランス)、オーストラリア・カナダは「サクラジマアイランドビュー」と「シティビュー」の観光系バスのシェアが高い。一方、アメリカは観光系バス利用の傾向はみられず。
- イギリス・カナダ・フランスは「桜島港」「湯之平展望所」と市の中心からやや離れたエリアでの利用が多い一方、アジア(香港・台湾・シンガポール・韓国)とオーストラリアは、市の中心エリア「鹿児島中央駅前」「天文館通」「仙巖園前」等、利便性が高く中心からアクセスしやすい観光スポットで降車する傾向がある。

路線別 利用回数シェア



停留所別 降車回数シェア

	桜島港	湯之平展望所	鹿児島中央駅	天文館通	仙巖園前
総計	17%	15%	15%	10%	8%
香港	12%	12%	17%	14%	13%
アメリカ	15%	12%	16%	8%	6%
イギリス	24%	16%	11%	7%	7%
中国	17%	17%	13%	13%	9%
オーストラリア	17%	14%	16%	13%	11%
ドイツ	20%	15%	13%	8%	8%
台湾	17%	12%	24%	10%	9%
シンガポール	15%	13%	19%	7%	9%
韓国	2%	4%	15%	11%	11%
カナダ	27%	20%	16%	7%	3%
フランス	16%	19%	12%	12%	7%

※全停留所別の利用回数シェア(100%)のうち、利用回数上位5停留所分の結果のみ掲載

※構成比は全ての駅(レポート内非表示含む)における、各駅利用回数における割合

※小数点以下第一位を四捨五入しているかつ、非表示の停留所があるため、合計しても必ずしも100%とはならない



【日本人観光客 市内消費】 業種別 消費傾向

transitを利用している観光客のtransit利用日消費は、SC・ホテル・飲食店で6割を構成。

- 観光客によるSC利用率は39%、飲食店利用率は16%で市内居住者と大差ない。一方ホテル利用率は14%で、居住者より+12pt.高い
- 観光客の飲食店の1人あたり単価は約6千円で、居住者より▲千円強だが、市内滞在日数を考慮すると比較的高い傾向であると推察される。

居住者・観光客別 業種別 消費傾向

業種	利用率		金額シェア		1人あたり単価	
	鹿児島市内居住者	市外居住の観光客	鹿児島市内居住者	市外居住の観光客	鹿児島市内居住者	市外居住の観光客
ショッピングセンター	37%	39%	21%	24%	9,095	4,701
ホテル・旅館	2%	14%	2%	22%	14,045	12,373
飲食店（カフェ含）	17%	16%	8%	13%	7,919	6,391
百貨店	11%	5%	18%	9%	26,317	13,180
公共交通機関	62%	49%	9%	5%	2,377	806
居酒屋	4%	3%	3%	3%	10,716	8,501
家電	4%	2%	5%	2%	19,930	10,236
飲食小売（テイクアウト等）	6%	5%	1%	2%	3,615	3,967
バー・ナイトクラブ	0%	0%	1%	2%	33,020	46,103
レンタカー	0%	2%	0%	2%	0	10,051
スーパー	25%	5%	6%	2%	4,032	2,784
テーマパーク・娯楽施設	2%	4%	0%	2%	2,990	2,969
服飾小物（高額）・宝飾品	0%	0%	0%	0%	0	0
生活雑貨	8%	2%	2%	1%	3,555	4,080
スポーツ・アウトドア	3%	1%	2%	1%	10,565	9,478
その他業種	31%	12%	20%	7%	10,662	4,589

※利用率は、「各業種利用人数/分析対象者数」のため、1人が複数業種利用している場合、合計しても100%とならない
 ※金額シェアも、小数点以下第一位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない

■ ご説明) 消費ヒートマップの見方



transit利用者の、利用当日における市内消費について、消費地の観点を中心に分析を実施しました。



■ 【日本人観光客 降車後消費エリア】 鹿児島市中央駅前

降車駅周辺での消費金額の割合が比較的高く、主にSCが利用されている。「都通駅」付近など直径約750mまで消費

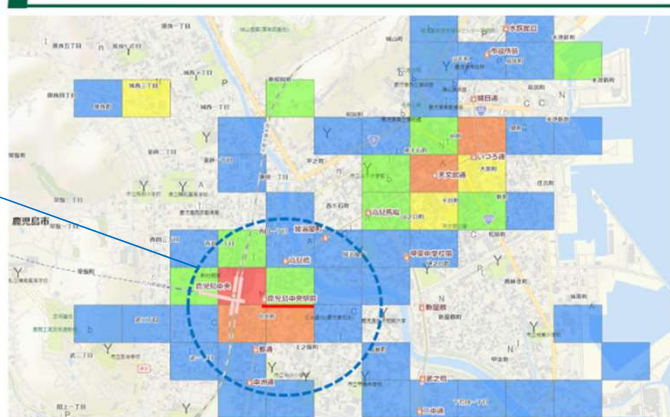
- 降車回数が多いだけでなく、降車後も駅直結エリアで消費が多く発生している駅である。

*タイトルの駅名
対称駅にて降車した人の、
対象駅周辺での消費を指す
例)
鹿児島市中央駅前で降車
した人の駅周辺消費

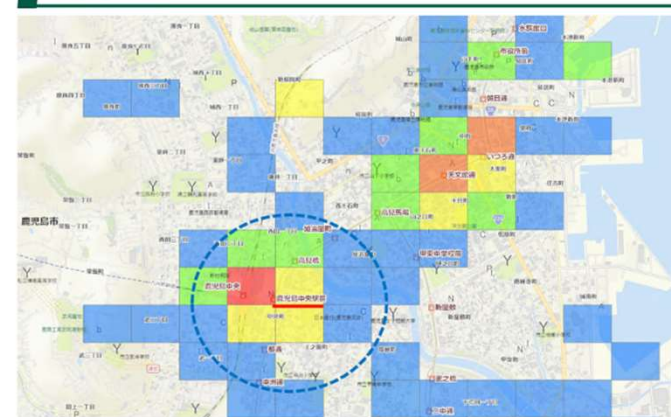
*消費金額割合
市内消費全体に占める駅
周辺での消費金額の割合
を示す。

駅周辺*消費状況	消費金額割合*	業種別金額シェア
	53%	1.ショッピングセンター 64% 2.ホテル・旅館 13% 3.飲食店・レストラン 7%

ユニーク人数



消費金額



*駅周辺
該当駅を中心とした半径
700m以内で定義

※ヒートマップの粒度は
5次 (250m) メッシュ



観光



【日本人観光客 降車後消費エリア】 鹿児島市中央駅前



観光客利用：1位
居住者利用：2位

降車駅周辺での消費金額の割合が比較的高く、主にSCが利用されている。「都通駅」付近など直径約750mまで消費が発生。

- 降車回数が多いだけでなく、降車後も駅直結エリアで消費が多く発生している駅である。

駅周辺*消費状況

消費金額割合*

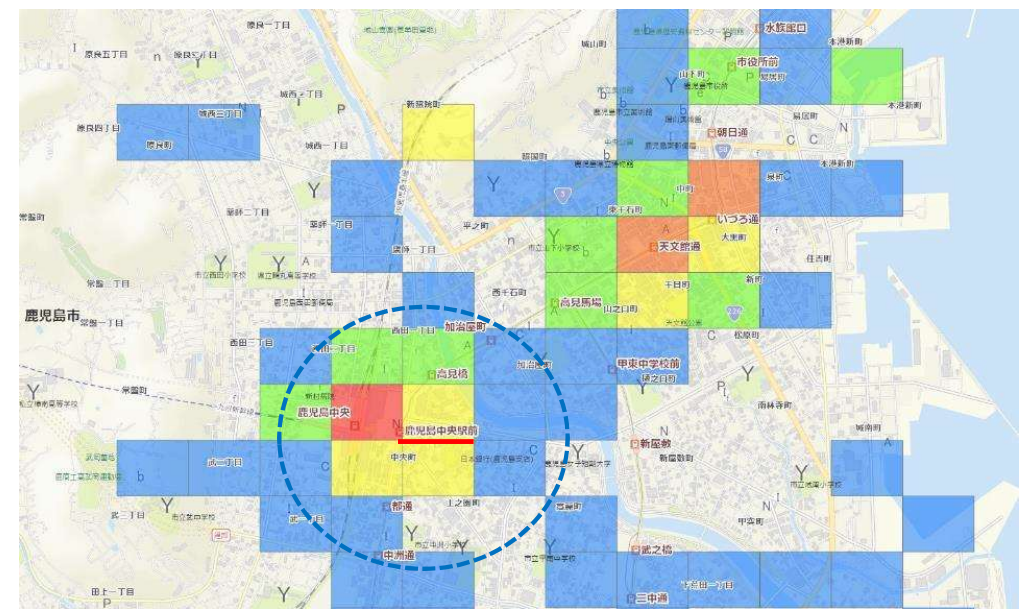
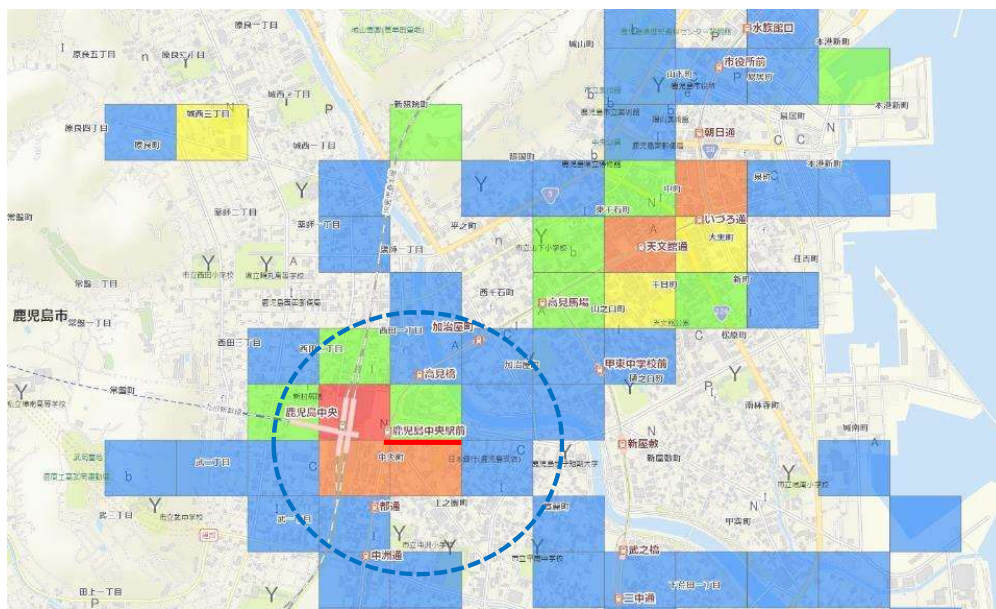
53%

業種別金額シェア

1.ショッピングセンター 64% 2.ホテル・旅館 13% 3.飲食店・レストラン 7%

ユニーク人数

消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む



【日本人観光客 降車後消費エリア】 天文館通



観光客利用：2位
居住者利用：1位

降車駅周辺での消費割合が比較的高く、主に飲食店で消費されている。「いづろ通」辺りや南側まで活発的な消費エリアが広がる。

- 「鹿児島中央駅前」と同水準で、降車回数が多いだけでなく、降車後も消費が多く発生している。

駅周辺*消費状況

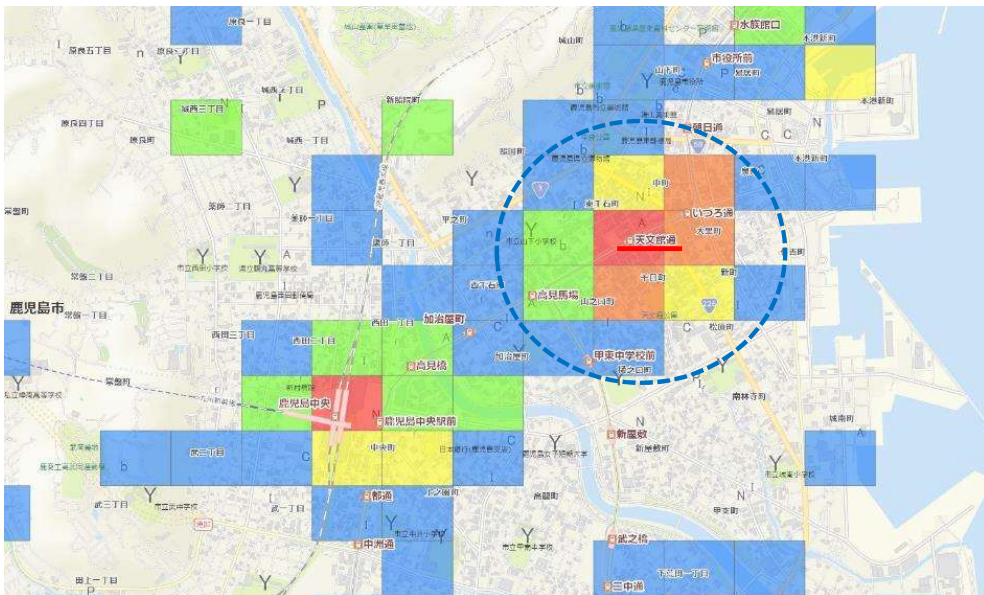
消費金額割合*

53%

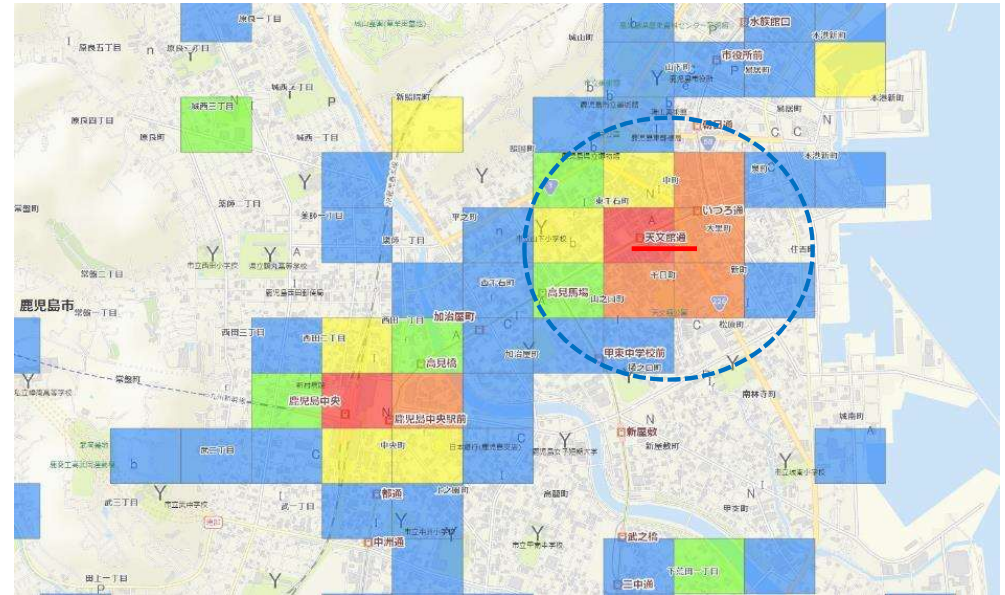
業種別金額シェア

1.飲食店・レストラン 34% 2.ショッピングセンター 18% 3.ホテル・旅館 13%

ユニーク人数



消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む



【日本人観光客 降車後消費エリア】 高見馬場



観光客利用：3位

居住者利用：4位

降車駅周辺での消費割合は、降車回数の上位駅を抑え最も高い。隣接する「天文館通」まで消費が広がり、主にホテル利用傾向。

- 降車回数に伴い消費も活発。「高見馬場→天文館通」にかけて消費が集中しているのは、主に近隣ホテル利用。飲食消費も一部みられる。

駅周辺*消費状況

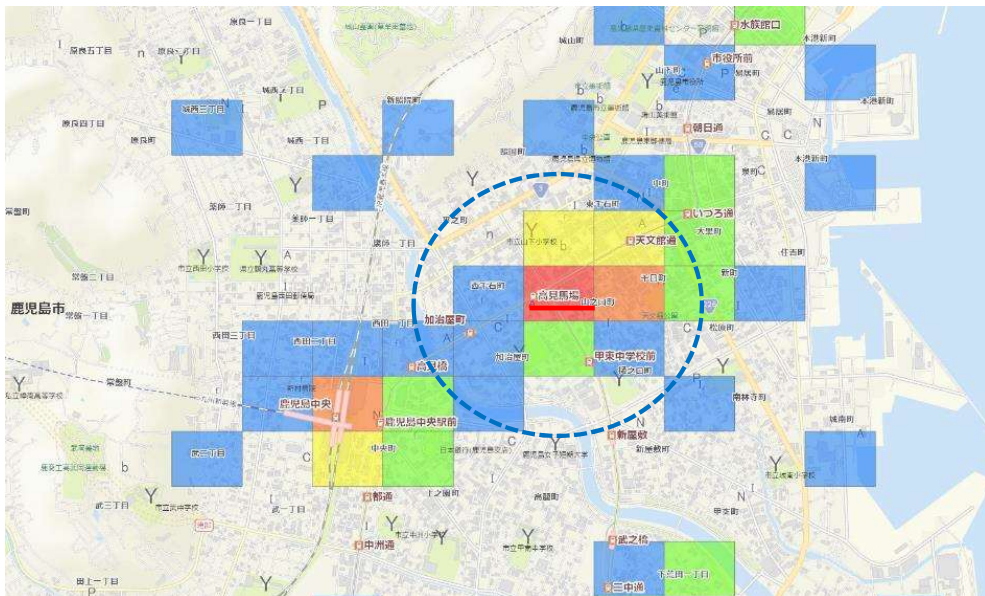
消費金額割合*

62%

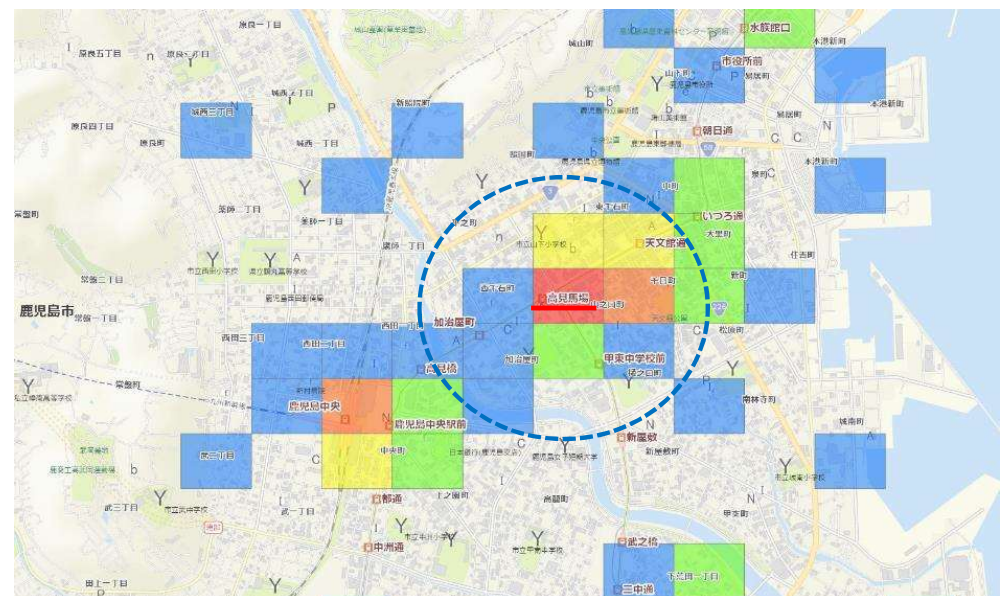
業種別金額シェア

1.ホテル・旅館 58% 2.飲食店・レストラン 20% 3.バー・ナイトクラブ 10%

ユニーク人数



消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む



【日本人観光客 降車後消費エリア】 郡元



観光客利用：4位
居住者利用：3位

transit利用回数は多いが、駅周辺での消費が発生していない。軌道の1・2系統の乗継がメインの目的として利用されている傾向。「郡元」に反し、同じ軌道の1・2系統の乗継が可能な駅である「高見馬場」は、降車後消費が発生している。→同じ「乗継駅」でも利用傾向に差がみられる。

駅周辺*消費状況

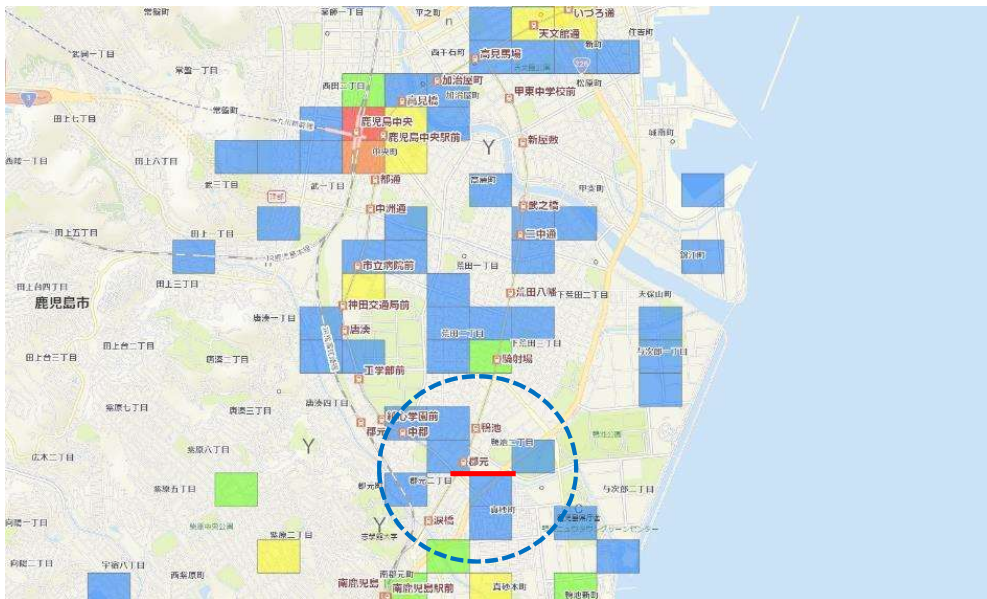
消費金額割合*

1.3%

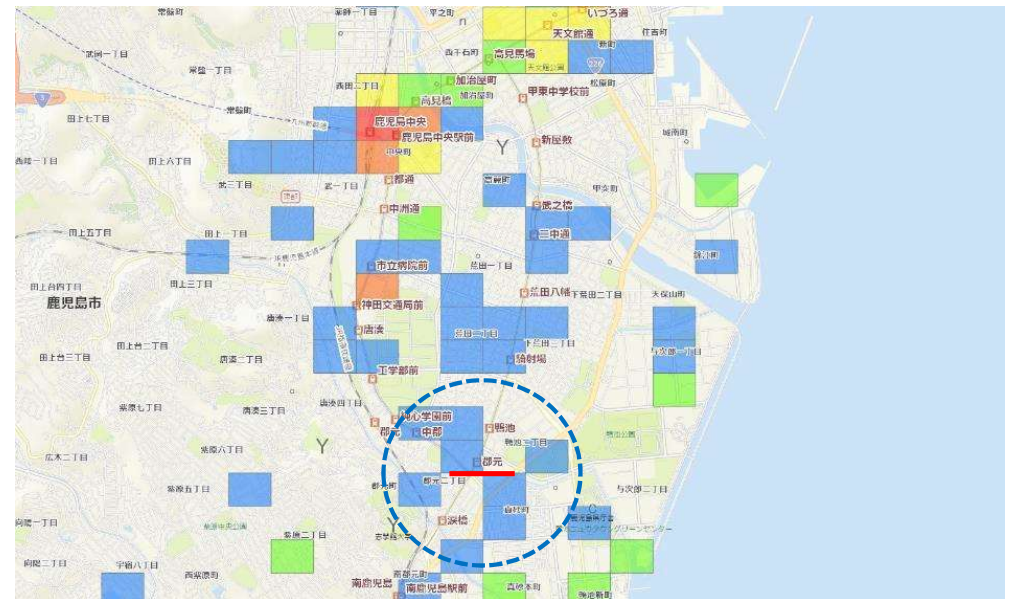
業種別金額シェア

1. ホテル・旅館 26% 2. 商店 20%

ユニーク人数



消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む



【日本人観光客 降車後消費エリア】 水族館口



観光客利用：5位

居住者利用：33位

観光客の降車回数の多さに対し、駅周辺での消費割合は低く、利用も主に水族館に限定されている。

- 降車においては桜島フェリー利用目的も含まれると推察されるが、消費には繋がっていない模様。

駅周辺*消費状況

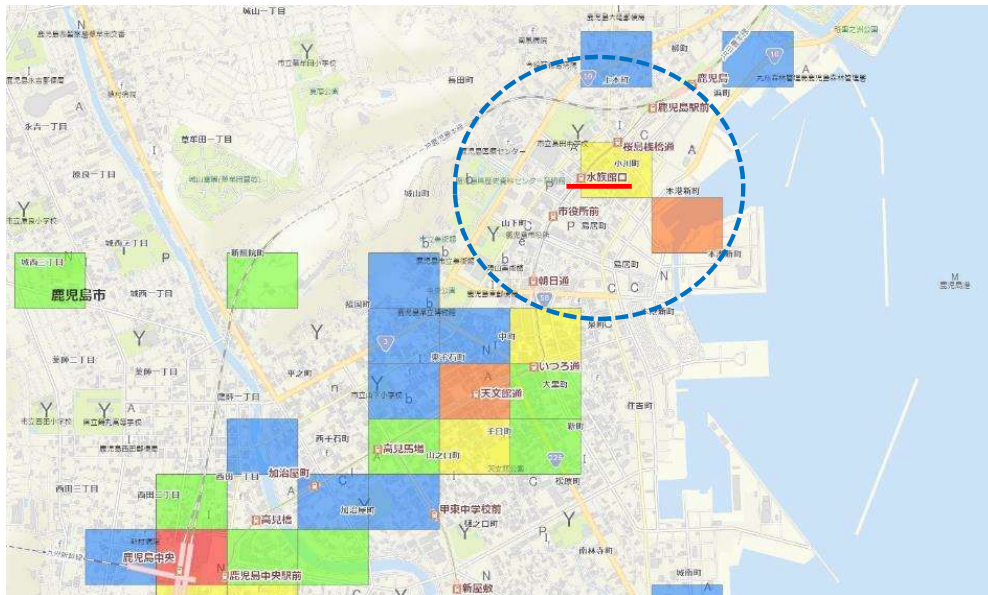
消費金額割合*

11%

業種別金額シェア

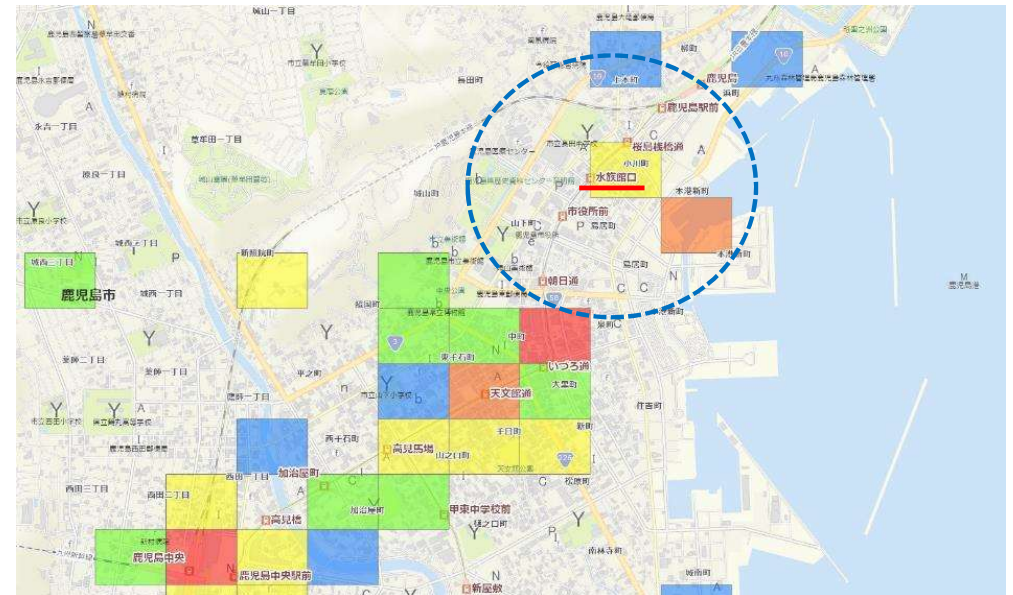
1. レジャー施設 78% 2. スーパー 14%

ユニーク人数



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む

消費金額





【日本人観光客 降車後消費エリア】 谷山



観光客利用：11位

居住者利用：6位

終点の「谷山」は駅周辺での消費が少ない。居住者が「谷山電停線」に乗換する目的の利用と推察される。

- 「谷山」は終点のため、市の中心エリアから移動してきて降車するケースに限られるが、通り道の「上塩屋」や「笹貫」付近で僅かに消費が発生している。

駅周辺*消費状況

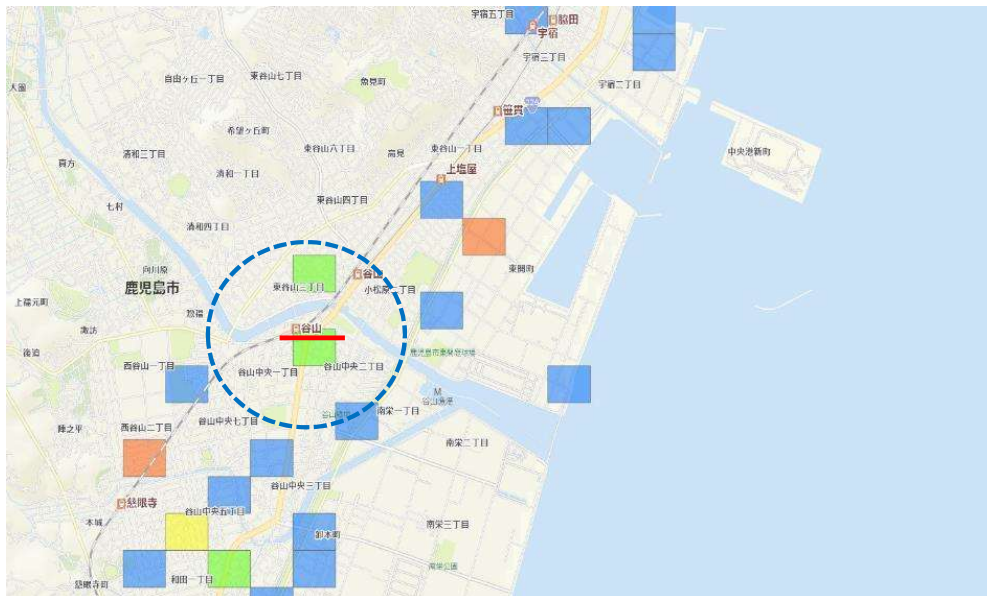
消費金額割合*

0.7%

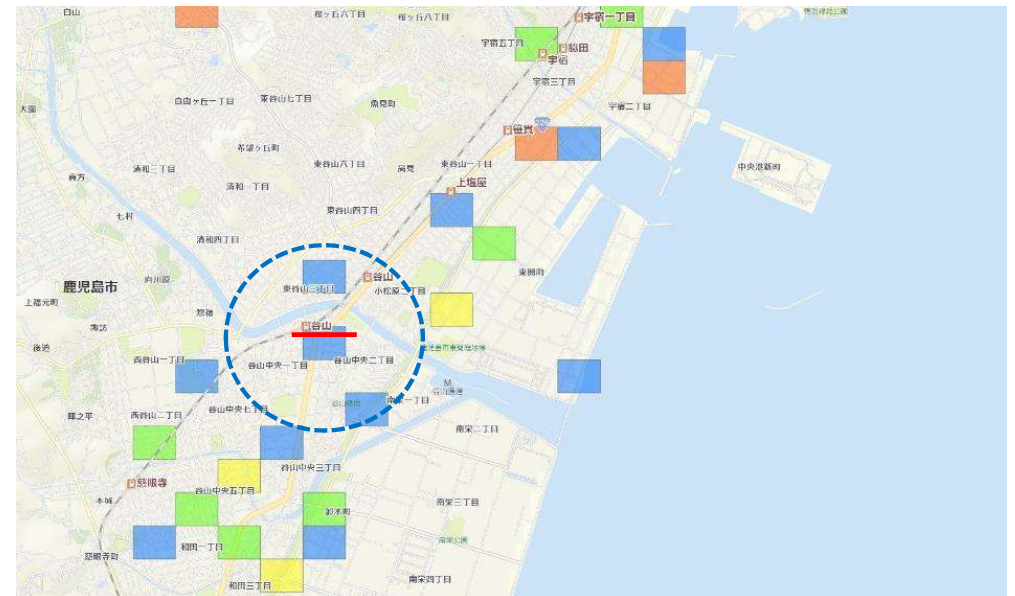
業種別金額シェア

1.スーパー 57%

ユニーク人数



消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む



【日本人観光客 降車後消費エリア】 桜島港



観光客利用：3位

居住者利用：なし

観光客の降車が多いが、駅周辺での消費は発生していない。

駅周辺*消費状況

消費金額割合*

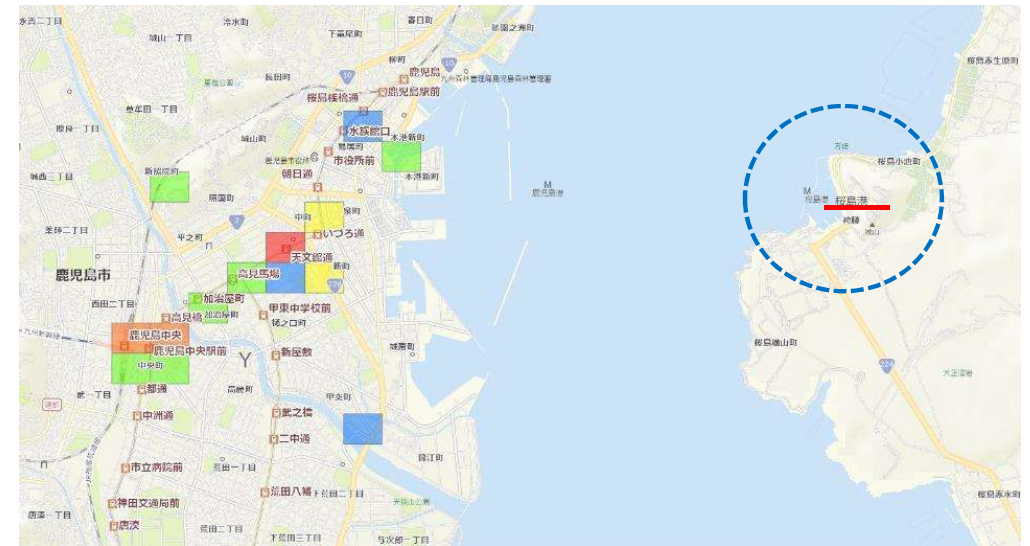
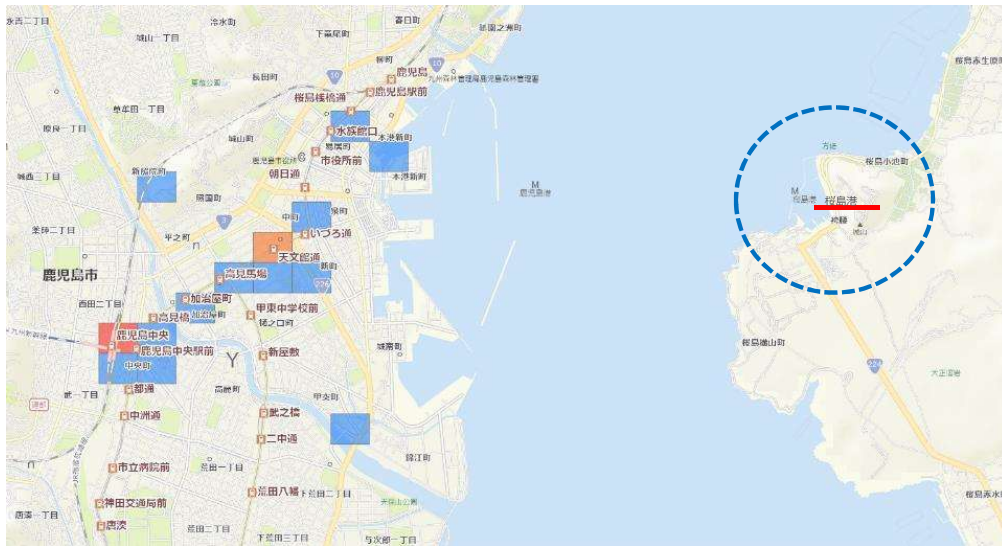
0%

駅周辺消費無し

業種別金額シェア

ユニーク人数

消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む



【日本人観光客 降車後消費エリア】 仙巖園前



観光客利用：6位

居住者利用：51位

観光客の降車が多いが、駅周辺での消費は発生していない。

駅周辺*消費状況

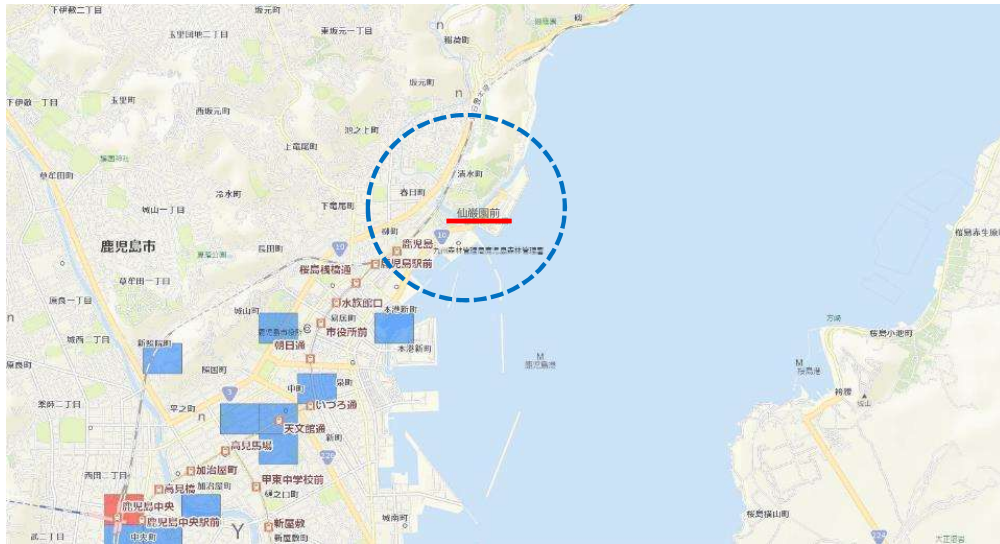
消費金額割合*

0%

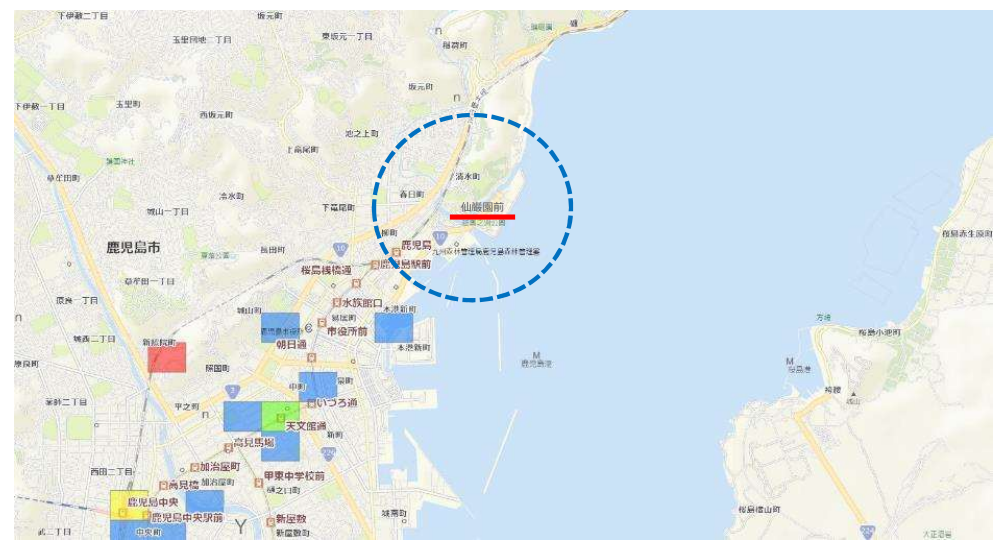
駅周辺消費なし

業種別金額シェア

ユニーク人数



消費金額



※日本人のヒートマップの集計は、観光客・市内居住者含む

【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 鹿児島市中央駅前



インバウンド観光客
利用：2位

降車駅周辺での消費金額の割合が比較的高く、主にSCが利用されている。

- 日本人同様、降車後消費が活発。一方、「鹿児島中央駅前」で降車も、近隣の「天文館通」で前後に移動して消費する人が一定いると推察される。

駅周辺*消費状況

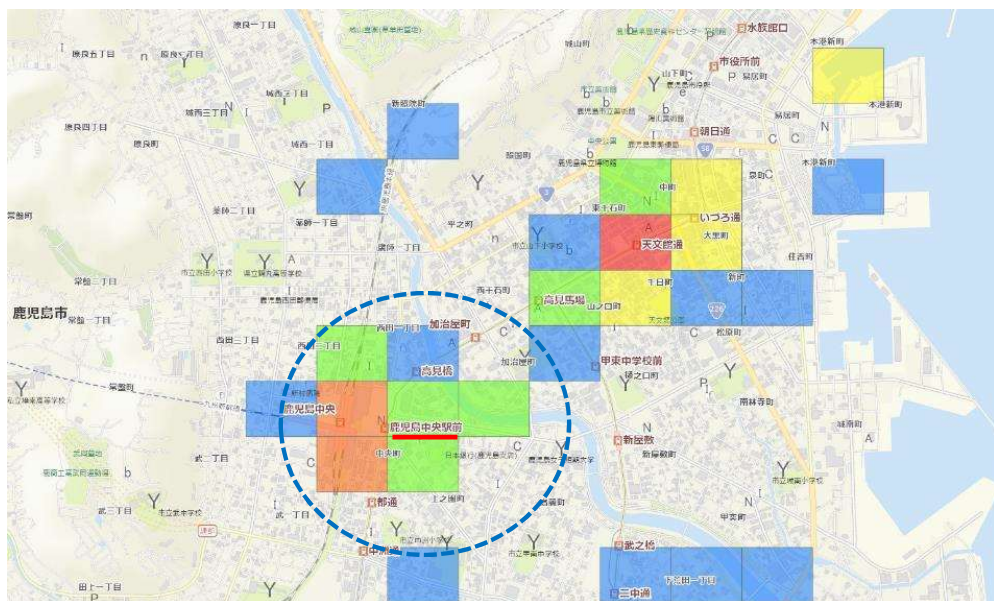
消費金額割合*

53%

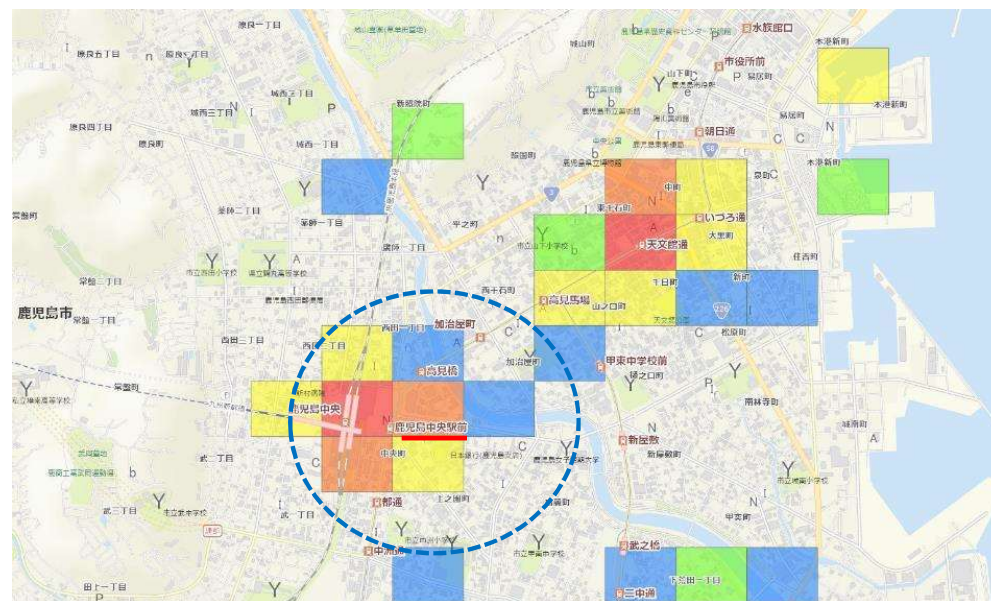
業種別金額シェア

1.ショッピングセンター 64% 2.ホテル・旅館 13% 3.飲食店・レストラン 7%

ユニーク人数



消費金額





【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 天文館通



インバウンド観光客
利用：1位

降車駅周辺での消費割合が「鹿児島中央駅前」や、同駅の日本人における割合よりも高い。SCや飲食店で利用されている。

- 日本人における同駅降車後の消費割合は53%のため、インバウンド観光客の方が「天文館通」降車後の消費が活発といえる。利用業種も日本人と異なり、SCが1位。

駅周辺*消費状況

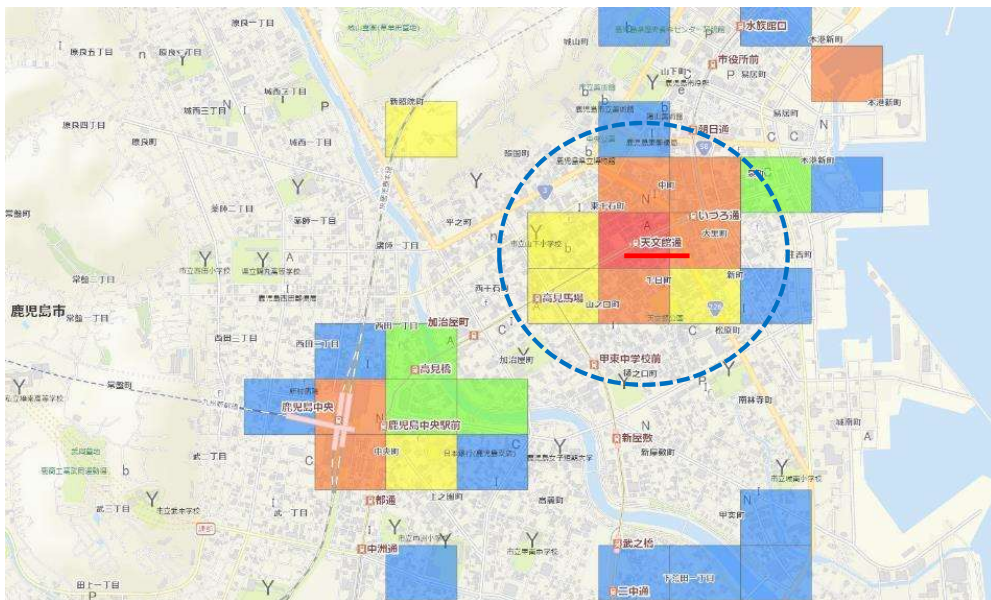
消費金額割合*

67%

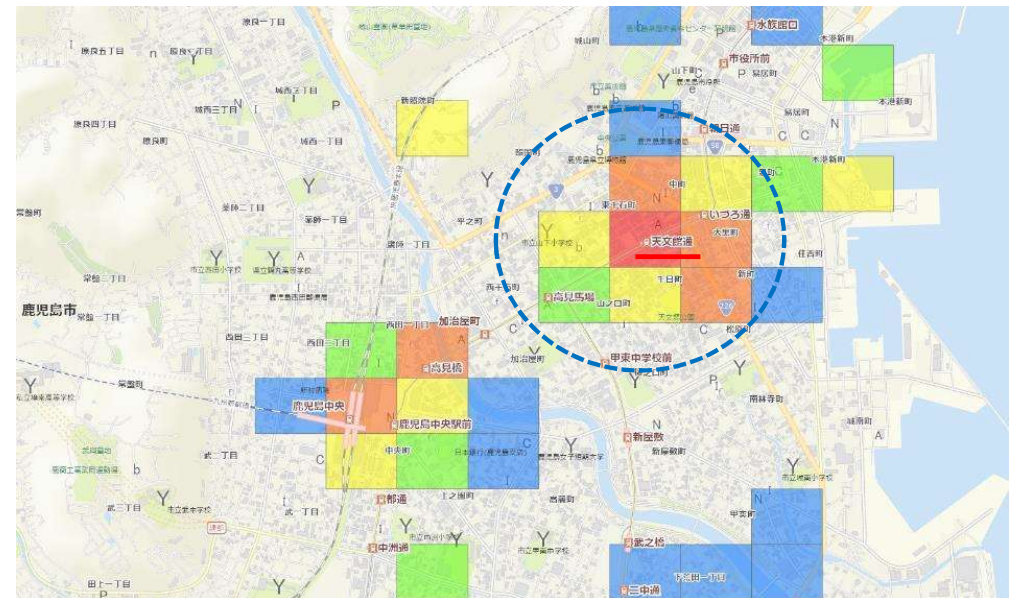
業種別金額シェア

1.ショッピングセンター 27% 2.飲食店・レストラン 23% 3.ホテル・旅館 15%

ユニーク人数



消費金額



【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 高見馬場



インバウンド観光客
利用：4位

降車駅周辺での消費割合は、降車回数の上位駅を抑え最も高い。隣接する「天文館通」まで消費が広がり、主にホテル利用傾向。

- 日本人と同様の傾向で、降車後消費が活発。1人あたり単価が高い「ホテル」の利用が多いことにより、降車駅における消費割合が高い傾向。

駅周辺*消費状況

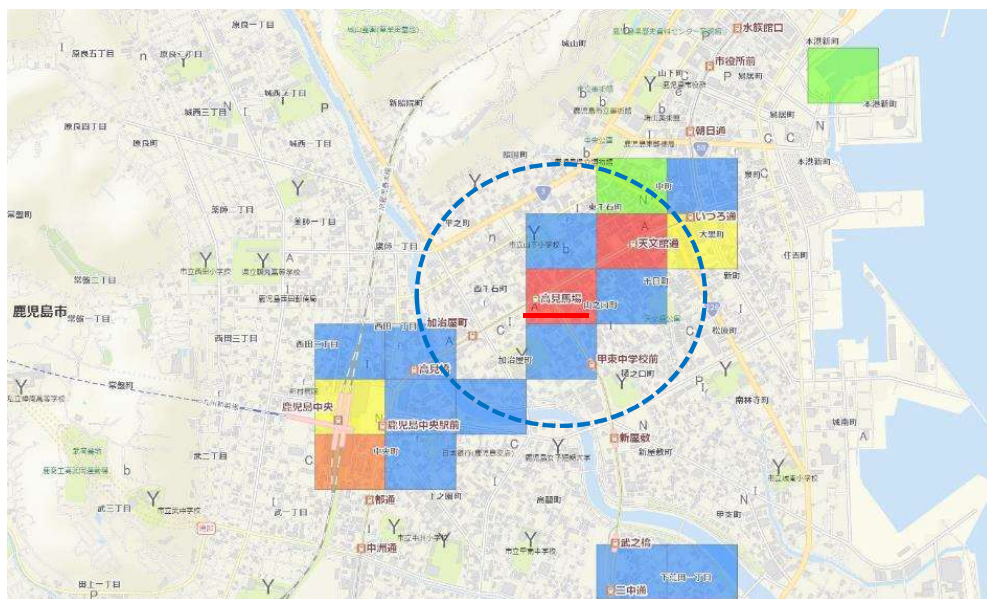
消費金額割合*

80%

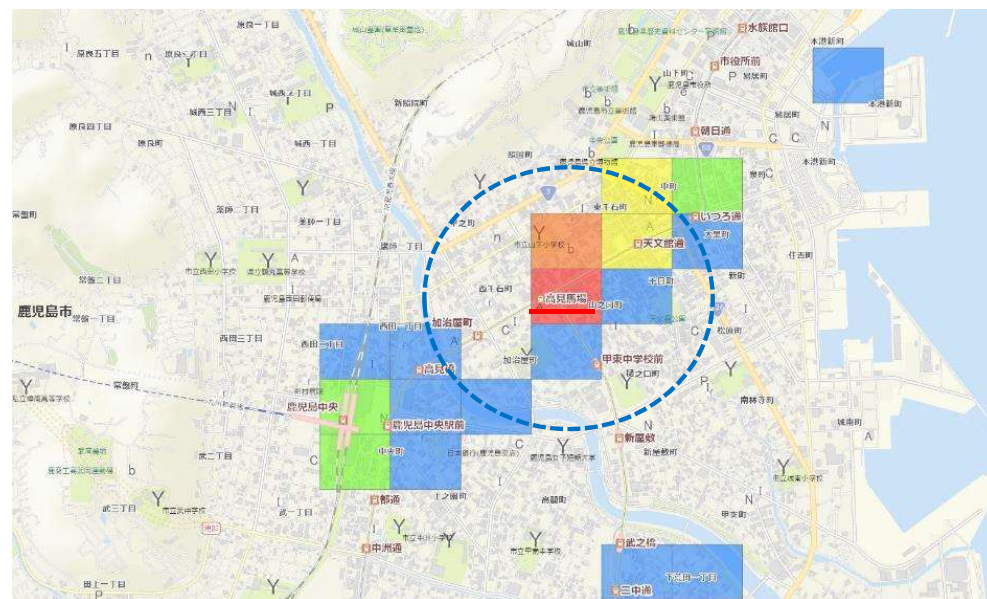
業種別金額シェア

1.ホテル・旅館 74% 2.飲食店・レストラン 8%

ユニーク人数



消費金額



【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 郡元



インバウンド観光客
利用：8位

日本人同様、transit利用回数は比較的高いが、駅周辺消費が発生していない。乗継がメインの目的として利用されている傾向。

駅周辺*消費状況

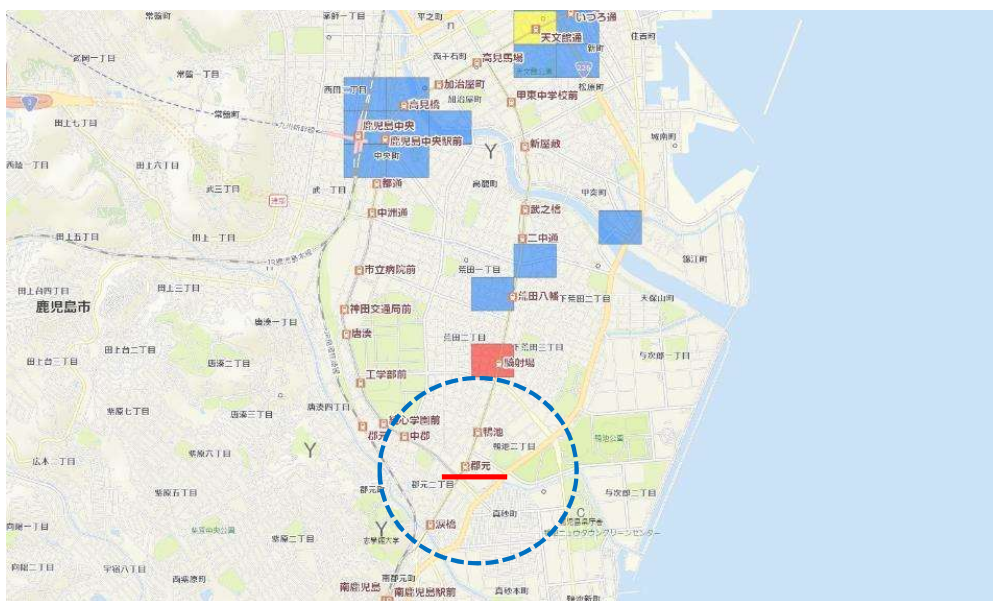
消費金額割合*

6%

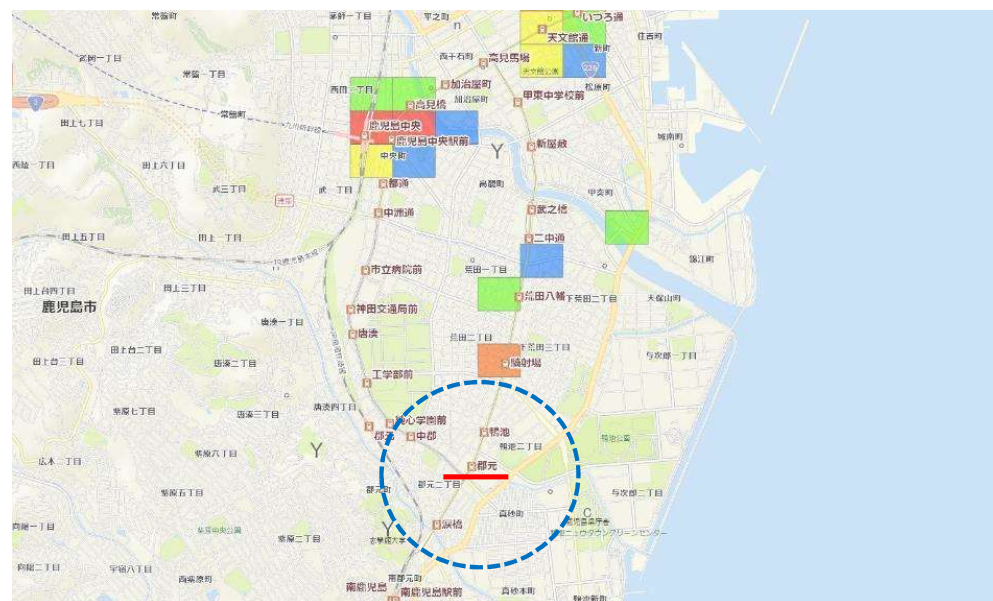
業種別金額シェア

特定の業種のみになるので非表示

ユニーク人数



消費金額



【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 水族館口



インバウンド観光客
利用：3位

日本人同様、観光客の降車回数の多さに対し、駅周辺での消費割合は低く、利用も主に水族館に限定されている。

駅周辺*消費状況

消費金額割合*

37%

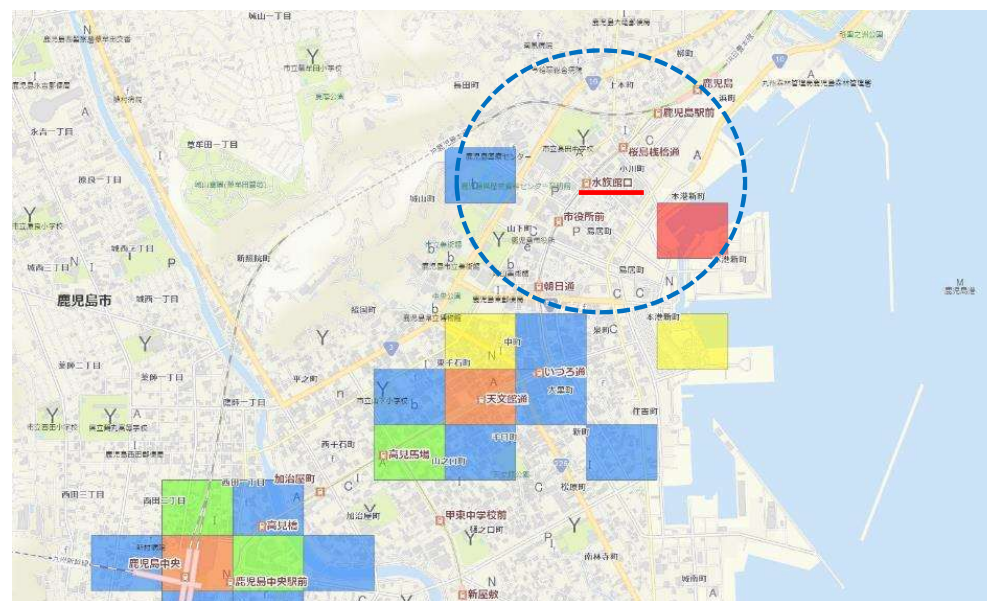
業種別金額シェア

1.レジャー施設 85%

ユニーク人数



消費金額



【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 谷山



インバウンド観光客
利用：24位

日本人の市内居住者と異なり、観光客の利用が少ない駅のため、消費も発生していない。

駅周辺*消費状況

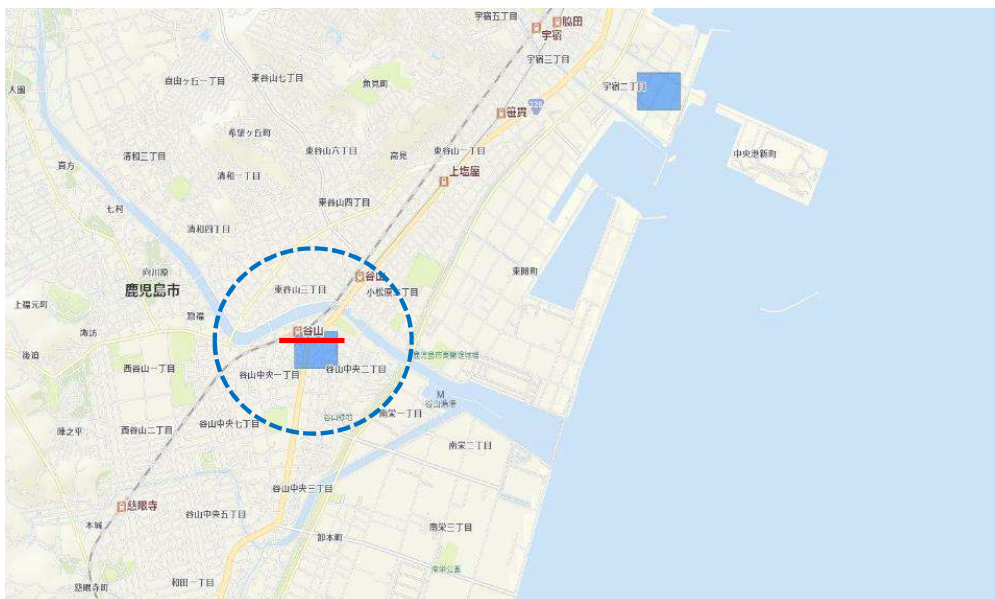
消費金額割合*

1.6%

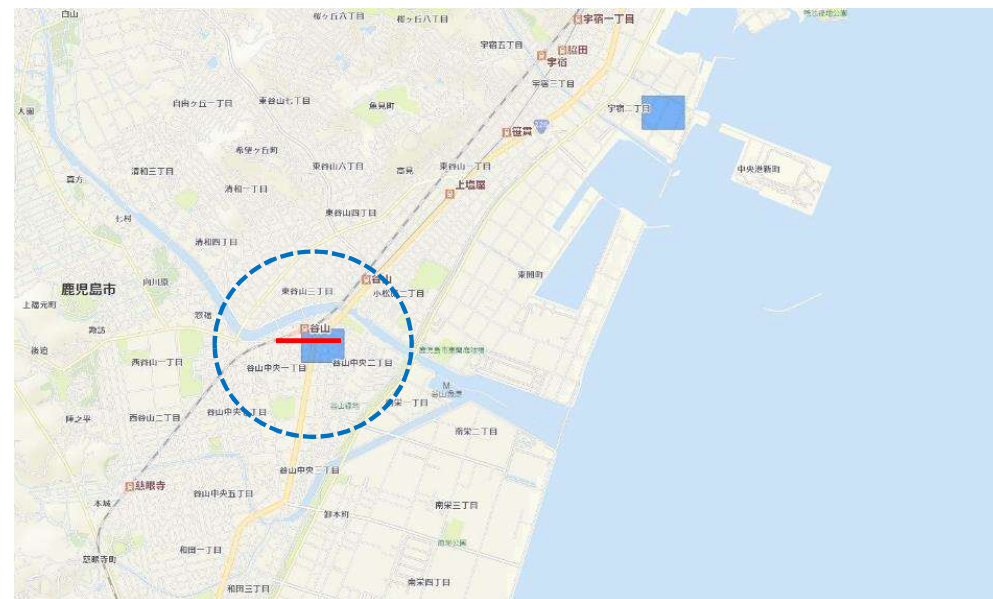
業種別金額シェア

特定の業種のみになるので非表示

ユニーク人数



消費金額



【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 桜島港



インバウンド観光客
利用：1位

日本人同様、観光客の降車は多いが、駅周辺での消費は発生していない。

駅周辺*消費状況

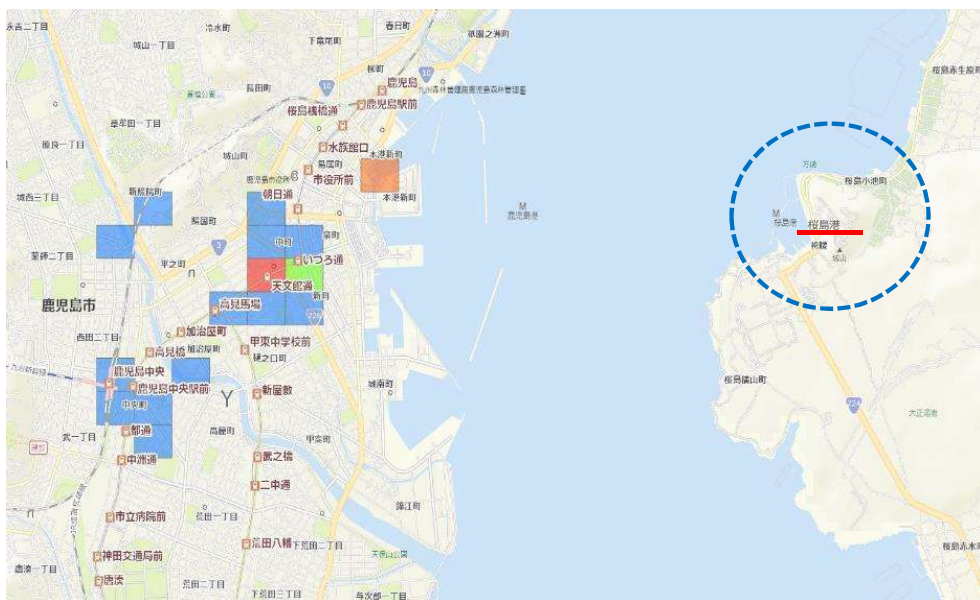
消費金額割合*

0%

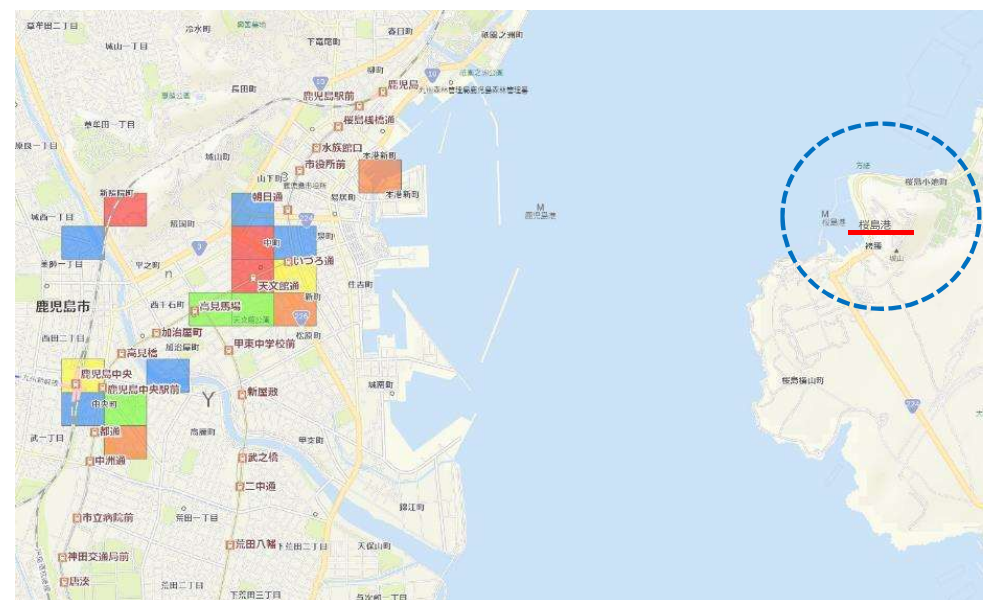
駅周辺消費無し

業種別金額シェア

ユニーク人数



消費金額



【インバウンド観光客 降車後消費エリア】 仙巖園前



インバウンド観光客
利用：5位

日本人同様、観光客の降車は多いが、駅周辺での消費は発生していない。

駅周辺*消費状況

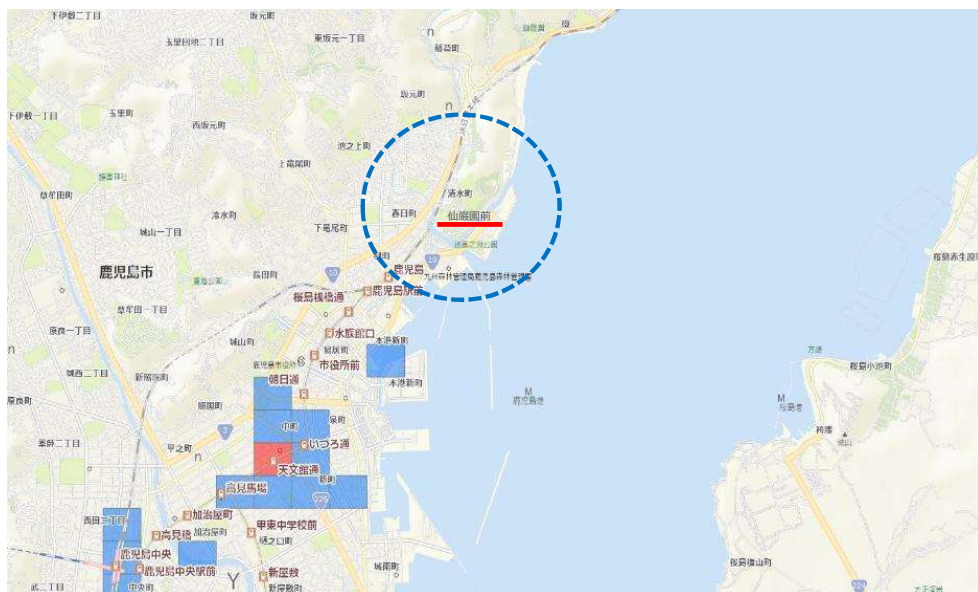
消費金額割合*

0%

駅周辺消費無し

業種別金額シェア

ユニーク人数



消費金額

