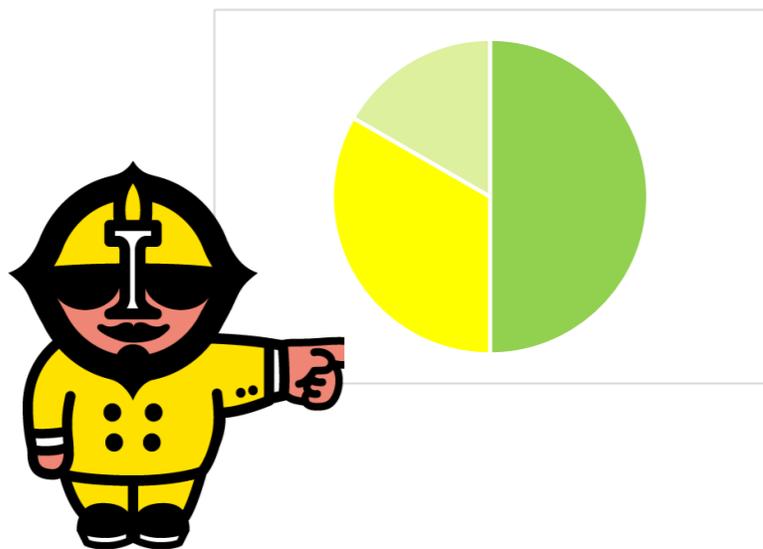




# クレジットカードタッチ決済 データ分析結果資料 (令和4年11月1日から令和7年10月31日)



## 鹿児島市交通局

※資料中「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	p2	■ これまでのまとめ (R4.11～)	
□ 利用状況概要	p3	□ これまでの分析概要	p23
□ 利用状況の推移	p5	● 導入期の利用拡大	
□ 曜日・時間帯別利用傾向	p7	□ 概要	p25
□ 駅・乗降パターン別 利用回数一覧	p9	□ 利用者属性詳細	p26
□ 乗車駅別利用回数推移	p11	□ 駅別利用者属性	p27
		□ インバウンドの利用傾向	p28
■ タッチ決済利用者属性分析 (SMCC会員)		● 地域経済への波及	
□ 制年代・居住エリア別シェア	p14	□ 概要	p35
□ 利用回数シェア 性年代時系列推移	p15	□ 利用回数推移 曜日時間帯別利用傾向	p36
□ 利用回数シェア 居住地域別	p16	□ 日本人観光客のタッチ決済利用当日消費傾向	p37
□ 乗車駅別 利用者属性	p17	□ インバウンド観光客の利用当日消費傾向	p38
■ タッチ決済利用者属性分析 (インバウンド)		● 地域経済への波及	
□ 利用状況の推移	p20	□ 概要	p39
		□ 国・地域別利用駅傾向	p40
		□ タッチ決済利用当日の業種別消費傾向	p41
		● 利用シーン拡大	
		□ 概要	p29
		□ 利用者属性の変化	p30
		□ インバウンド利用状況詳細	p31
		□ 子育て世代 (市内居住20代～40代) 分析	p32
		□ 観光客 (インバウンド・市街居住者) 分析	p33
		□ 乗継利用分析	p34



# 市電・市バス 利用状況概要



- 第4回公開レポートの時点（2025年7月）から3カ月で、月平均成長率（※CMGR）は、利用回数で6.2%、利用者数で6.1%伸長。また、平均利用回数も前回集計時から微増。

	総利用回数	ユニーク利用者数	平均利用回数	総利用売上
2025年7月末時点 (第4回公開レポート)	1,744,418 回	248,715 人	7.01 回	298,993,591 円
2025年10月末時点	2,090,657 回	297,327 人	7.03 回	359,616,581 円
	月平均成長率 (CMGR) 6.2%	月平均成長率 (CMGR) 6.1%	回数増加幅 +0.02回	月平均成長率 (CMGR) 6.3%
<b>【内訳】</b>				
 市電	1,774,010 回	259,914 人	6.83 回	288,047,631 円
 市バス	316,647 回	77,316 人	4.10 回	71,568,950 円

\*CMGR：月平均成長率。過去数ヶ月の成長率から1ヶ月あたりの平均を割り出したもの

# 市電・市バス 利用状況概要 インバウンド



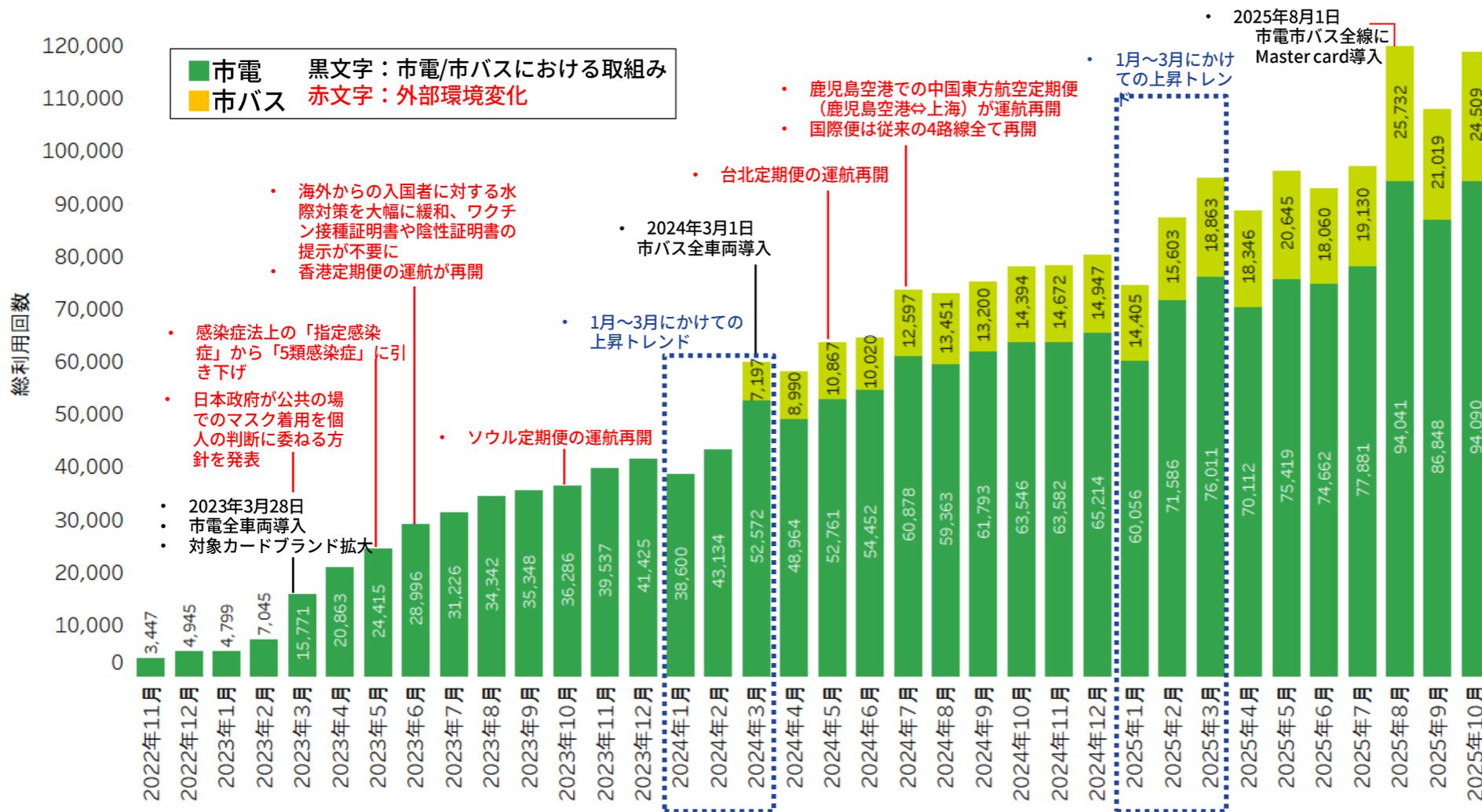
- ・インバウンドにおいては利用者数・回数ともに月平均成長率9%程度で、国内利用者と比較して大きく利用増加。
- ・売上に占めるバスの割合も国内利用者と比較して高い。

	総利用回数	ユニーク利用者数	平均利用回数	総利用売上
2025年7月末時点 (第4回公開レポート)	65,796 回	24,036 人	2.74 回	12,383,430 円
2025年10月末時点	85,761 回	31,210 人	2.75 回	16,178,120 円
	月平均成長率 (CMGR) 9.2%	月平均成長率 (CMGR) 9.1%	回数増加幅 +0.01回	月平均成長率 (CMGR) 9.3%
<b>【内訳】</b>				
 市電	57,497 回	23,859 人	2.41 回	9,683,540 円
 市バス	28,264 回	12,995 人	2.17 回	6,494,580 円

# 市電・市バス 利用状況の推移



- コロナ禍の終息（新型コロナウイルス感染症対策の緩和・国際線定期便再開等）に伴い、利用回数が増加。
- 直近では、令和7年8月のMaster card導入をきっかけに利用者が大きく増加。



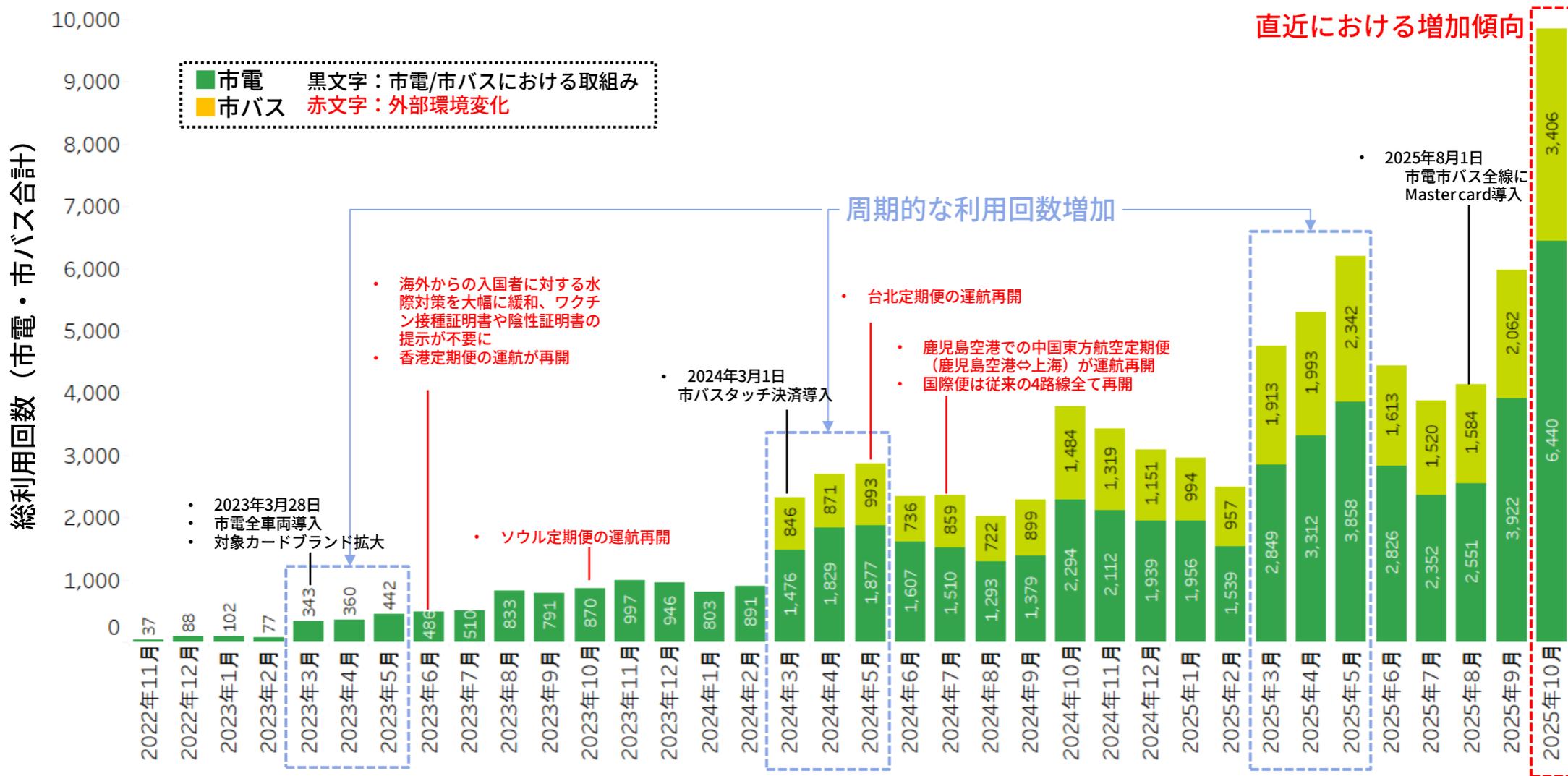
## 各路線における導入状況

- 市電**
- 2022/11/1～2023/3/27 ※実証実験期間
  - 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、Diners Club、AMERICAN EXPRESS、DISCOVER
  - 銀聯(※2023/9/19より)
  - Master card(※2025/8/1より)
- 市バス**
- 2024/3/1以降
  - 導入車両：全車両
  - 対象ブランド：VISA、JCB、Diners Club、AMERICAN EXPRESS、DISCOVER、銀聯
  - Master card(※2025/8/1より)

# 市電・市バス 利用状況の推移 インバウンド

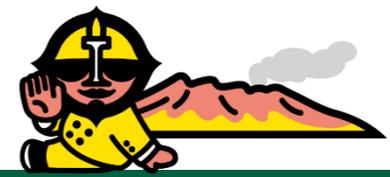


- インバウンド利用者も引き続き増加傾向にあるが、国内利用者とは異なる傾向を示し、3月～5月で利用回数が周期的に増加。





# 市電 曜日・時間帯別利用傾向



- 導入後3年間(2022年11月～2025年10月)で、共通して金・土曜日の17～18時付近に利用が集中しており、利用傾向に大きな変化はみられない。

## 利用回数構成比

### 導入時点～1年後 (2022年11月～2023年10月)

乗車時間	曜日						
	月	火	水	木	金	土	日
05	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
06	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
07	0.8%	0.8%	0.8%	0.9%	0.9%	0.5%	0.4%
08	1.2%	1.2%	1.1%	1.3%	1.4%	0.9%	0.8%
09	0.8%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%	1.0%	1.0%
10	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	1.0%	0.9%
11	0.7%	0.6%	0.6%	0.7%	0.8%	1.1%	1.1%
12	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
13	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
14	0.7%	0.7%	0.6%	0.7%	0.8%	1.1%	1.1%
15	0.8%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	1.3%	1.1%
16	0.9%	0.8%	0.8%	0.9%	1.0%	1.4%	1.2%
17	1.2%	1.1%	1.2%	1.3%	1.4%	1.8%	1.2%
18	1.3%	1.3%	1.3%	1.4%	1.9%	1.9%	1.2%
19	0.9%	0.9%	0.8%	1.0%	1.3%	1.3%	0.9%
20	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.8%	0.9%	0.7%
21	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.7%	0.8%	0.5%
22	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.5%	0.5%	0.3%
23	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

### 導入1年後～2年後 (2023年11月～2024年10月)

乗車時間	曜日						
	月	火	水	木	金	土	日
05	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
06	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
07	0.8%	0.9%	0.8%	0.9%	0.9%	0.5%	0.3%
08	1.2%	1.3%	1.2%	1.3%	1.3%	0.9%	0.7%
09	0.8%	0.7%	0.8%	0.7%	0.8%	1.0%	0.9%
10	0.7%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	1.0%	0.9%
11	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	1.1%	1.0%
12	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
13	0.7%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	1.2%	1.0%
14	0.7%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
15	0.8%	0.7%	0.8%	0.8%	0.9%	1.2%	1.1%
16	0.9%	0.8%	0.9%	0.9%	1.1%	1.4%	1.1%
17	1.1%	1.2%	1.2%	1.3%	1.6%	1.8%	1.2%
18	1.3%	1.4%	1.4%	1.4%	1.9%	1.8%	1.1%
19	0.9%	0.9%	0.9%	1.0%	1.3%	1.2%	0.9%
20	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.8%	0.9%	0.7%
21	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%	0.8%	0.9%	0.6%
22	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%
23	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

### 導入2年後～直近 (2024年11月～2025年10月)

乗車時間	曜日						
	月	火	水	木	金	土	日
05	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
06	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
07	0.9%	0.9%	0.9%	1.0%	1.0%	0.5%	0.4%
08	1.1%	1.2%	1.2%	1.2%	1.3%	0.9%	0.7%
09	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	1.0%	0.9%
10	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%	0.7%	1.0%	0.9%
11	0.7%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	1.1%	1.0%
12	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
13	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
14	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
15	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.9%	1.2%	1.0%
16	0.9%	0.9%	0.8%	0.9%	1.0%	1.4%	1.1%
17	1.2%	1.3%	1.3%	1.3%	1.6%	1.8%	1.3%
18	1.3%	1.4%	1.4%	1.4%	2.0%	1.7%	1.1%
19	0.9%	1.0%	1.0%	0.9%	1.3%	1.2%	0.9%
20	0.6%	0.6%	0.7%	0.6%	0.8%	0.9%	0.7%
21	0.5%	0.5%	0.6%	0.5%	0.8%	0.8%	0.6%
22	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.5%	0.5%	0.3%
23	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

\*各3期間における総利用回数で除した構成比率を記載

# 市バス 曜日・時間帯別利用傾向



- 導入1年半(2024年3月~2025年10月)で、一貫して朝7~8時付近、夕方17時付近の通勤通学時間帯利用が多く、市電と同様に利用傾向に大きな変化はみられない。

## 利用回数構成比

導入時点~1年後 (2024年3月~2025年2月)

乗車時間	月	火	水	木	金	土	日
06	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.1%	0.1%
07	1.4%	1.5%	1.6%	1.5%	1.7%	0.4%	0.3%
08	1.2%	1.3%	1.3%	1.3%	1.4%	0.9%	0.7%
09	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	0.9%	0.8%
10	0.8%	0.7%	0.6%	0.6%	0.7%	1.0%	0.9%
11	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.9%	1.1%
12	0.9%	0.8%	0.9%	0.8%	1.0%	1.1%	1.1%
13	0.9%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	1.2%
14	0.9%	0.8%	0.7%	0.7%	0.9%	1.1%	1.2%
15	1.0%	0.7%	0.8%	0.8%	1.0%	1.2%	1.1%
16	1.1%	0.9%	0.9%	0.9%	1.2%	1.4%	1.2%
17	1.3%	1.3%	1.5%	1.3%	1.6%	1.4%	1.2%
18	1.1%	1.2%	1.1%	1.2%	1.6%	1.1%	0.8%
19	0.8%	0.9%	0.8%	0.9%	1.0%	0.9%	0.7%
20	0.7%	0.5%	0.5%	0.6%	0.7%	0.8%	0.6%
21	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.6%	0.6%	0.4%
22	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%
23	0.0%				0.0%		

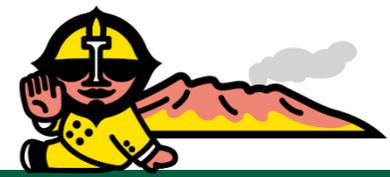
導入1年後~直近 (2025年3月~2025年10月)

乗車時間	月	火	水	木	金	土	日
06	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%
07	1.5%	1.6%	1.7%	1.7%	1.8%	0.5%	0.4%
08	1.2%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	0.9%	0.7%
09	0.7%	0.7%	0.8%	0.7%	0.8%	0.9%	0.7%
10	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	1.0%	0.9%
11	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	1.1%	1.0%
12	0.9%	0.8%	0.9%	0.8%	0.9%	1.2%	1.1%
13	0.8%	0.7%	0.8%	0.7%	0.8%	1.2%	1.0%
14	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.9%	1.2%	1.1%
15	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.9%	1.3%	1.2%
16	1.0%	0.9%	0.9%	0.9%	1.0%	1.4%	1.1%
17	1.3%	1.4%	1.5%	1.4%	1.8%	1.6%	1.1%
18	1.1%	1.2%	1.2%	1.2%	1.5%	1.2%	0.8%
19	0.8%	0.9%	0.8%	0.8%	0.9%	0.9%	0.7%
20	0.5%	0.5%	0.6%	0.5%	0.6%	0.8%	0.5%
21	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%
22	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%

\*各3期間における総利用回数で除した構成比率を記載



# 市電 駅・乗降パターン別 利用回数一覧

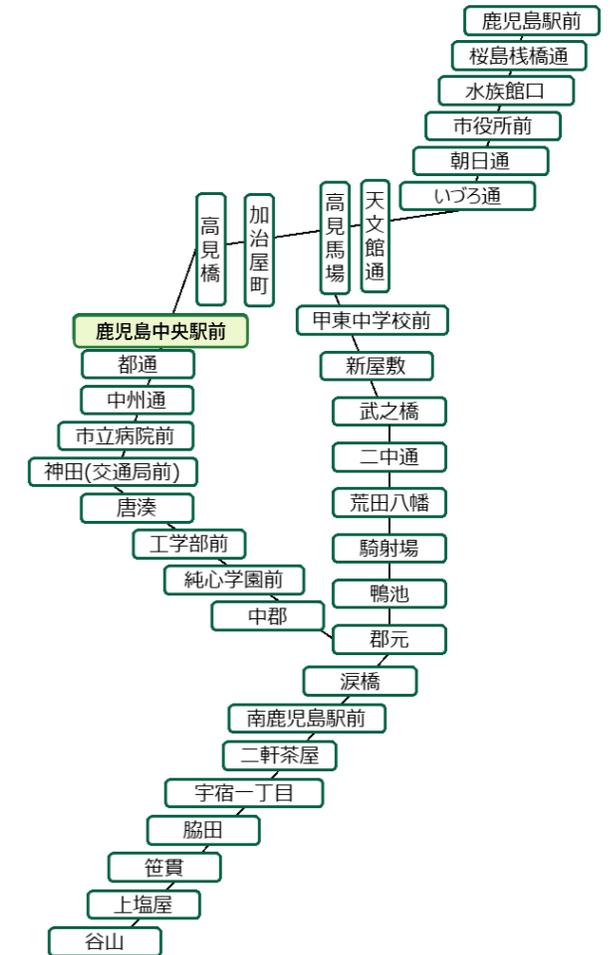


- 乗降回数では「鹿児島中央駅前」、「天文館通」の利用回数が多い。
- 乗降パターンではいずれも「鹿児島中央駅前」の利用が出現しており、同駅が移動ルートのハブとなっていることが伺える。

乗降回数ランキング（対象期間：2022年11月~2025年10月）

	乗車駅		降車駅		乗降パターン	
	駅名	利用回数	駅名	利用回数	経路	利用回数
1位	鹿児島中央駅前	280,423	天文館通	327,990	鹿児島中央駅前⇒天文館通	89,816
2位	天文館通	222,148	鹿児島中央駅前	312,363	天文館通⇒鹿児島中央駅前	79,267
3位	郡元	139,290	高見馬場	127,157	郡元⇒鹿児島中央駅前	40,794
4位	高見馬場	107,040	郡元	114,419	鹿児島中央駅前⇒郡元	35,851
5位	鹿児島駅前	103,915	いづろ通	78,642	高見馬場⇒鹿児島中央駅前	34,033

鹿児島中央駅前を起点・終点とした乗降パターンが上位



# 市バス 駅・乗降パターン別 利用回数一覧



- 交通のハブである「鹿児島中央駅」「天文館通」と、観光地の最寄である「水族館前」「湯之平展望所」がいずれも上位。
- 乗降パターンとしては桜島港を含む経路（下表黄色ハイライト部分）が上位になっており、桜島の観光客がタッチ決済利用者の一定数を占めていることがわかる。

乗降回数ランキング（対象期間：2024年3月~2025年10月）

	乗車駅		降車駅		乗降パターン	
	駅名	利用回数	駅名	利用回数	経路	利用回数
1位	鹿児島中央駅	54,409	鹿児島中央駅	55,440	桜島港⇒湯之平展望所	7,496
2位	天文館通	17,802	天文館通	26,397	湯之平展望所⇒桜島港	6,586
3位	桜島港	15,977	桜島港	13,878	桜島港⇒桜島港	5,886
4位	水族館前	12,496	湯之平展望所	10,389	水族館前⇒鹿児島中央駅	4,696
5位	いづろ	9,290	高見馬場	10,376	鹿児島中央駅⇒天文館通	4,071

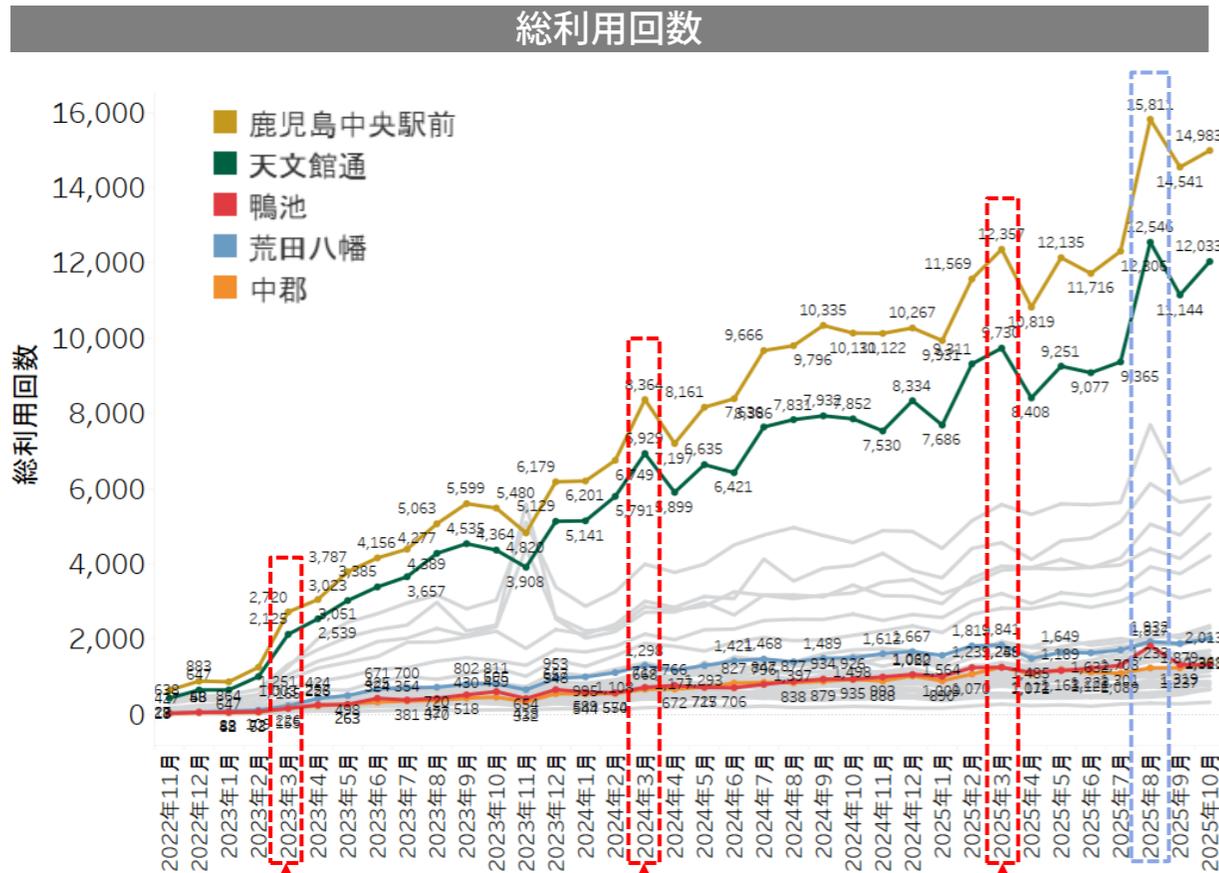
- 桜島港を起点・終点とした乗降パターンが上位に出現



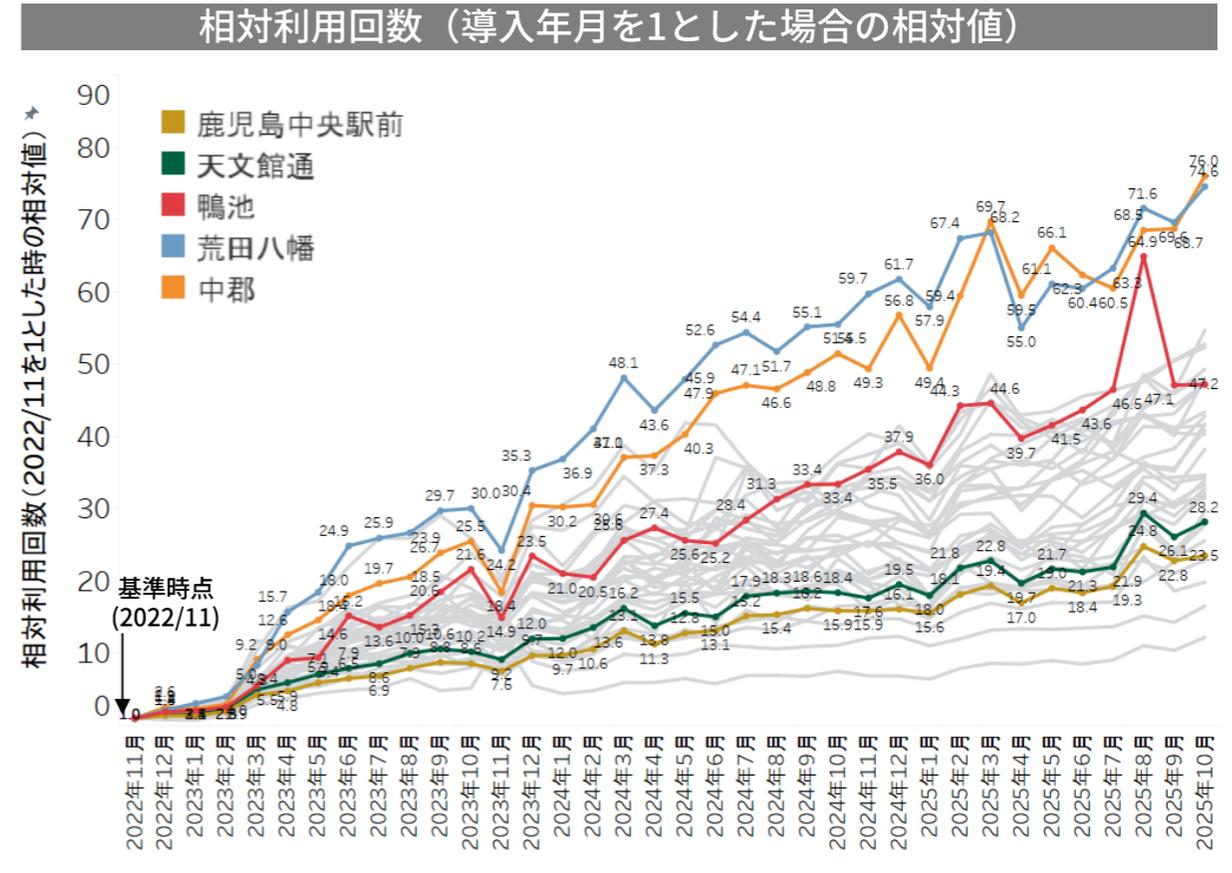
# 市電 乗車駅別利用回数推移



- 利用回数は「鹿児島中央駅前」「天文館通」が全期間において多く（左図）、導入時からの相対値では「荒田八幡」「中郡」が上昇率が高い（右図）。
- タッチ導入以降継続して利用回数は増加しているが、特に3月において多くの駅で利用回数が増加する傾向にある。また、直近のMaster card導入により利用回数が大きく増加した。



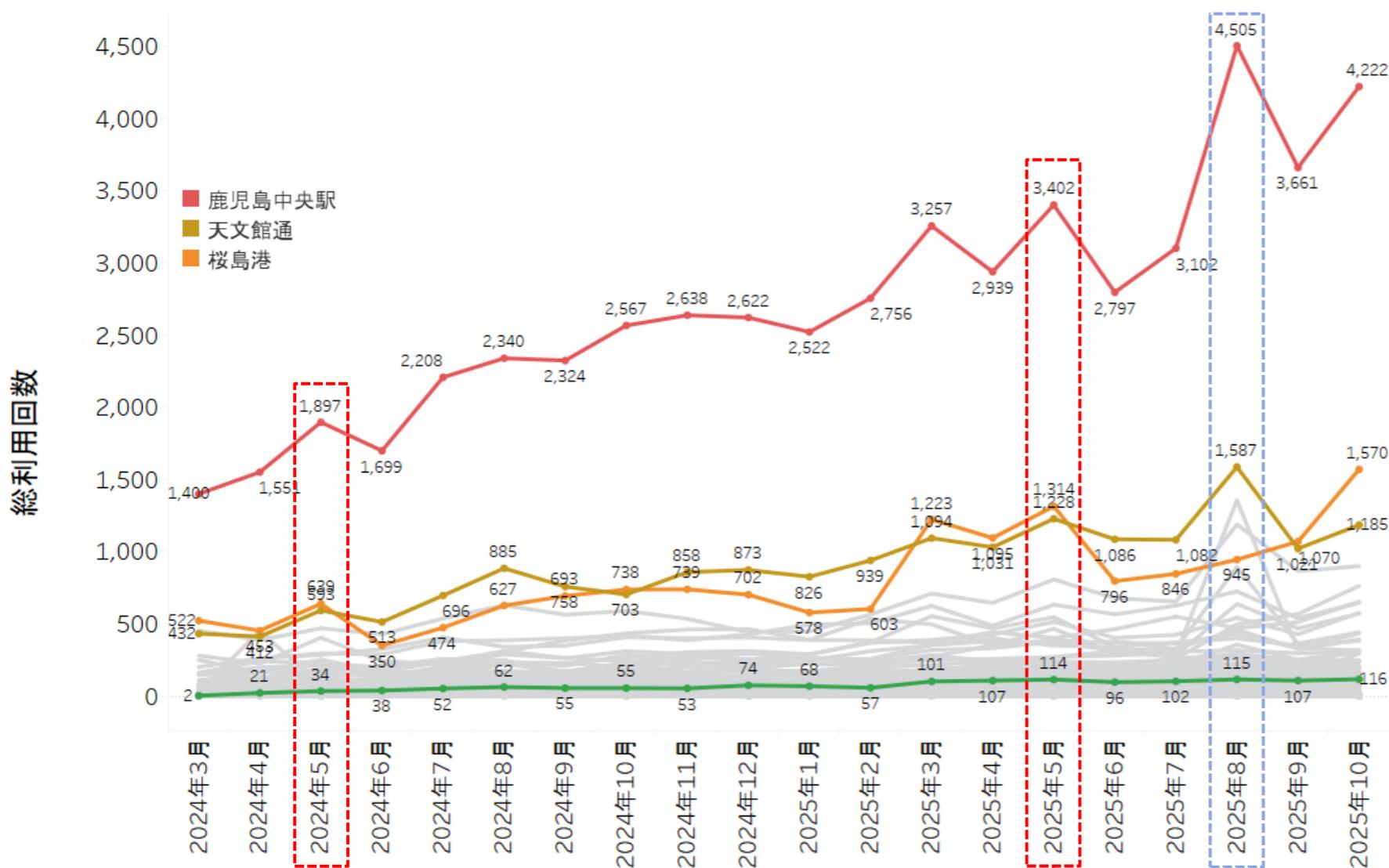
毎年3月における利用回数の上昇傾向



# 市バス 乗車駅別利用回数推移



総利用回数



- 利用回数上位の「鹿児島中央駅」「天文館通」「桜島港」は、共通した利用傾向を示しており、毎年5月に利用回数が上昇。
- 電車と比較して、鹿児島中央駅と他のバス停間で乗車回数の差が大きく、バスにおける中央駅での利用集中傾向が表れている。
- 直近では令和7年8月のMaster card導入により利用が大きく増加した。

毎年5月に利用回数が増加

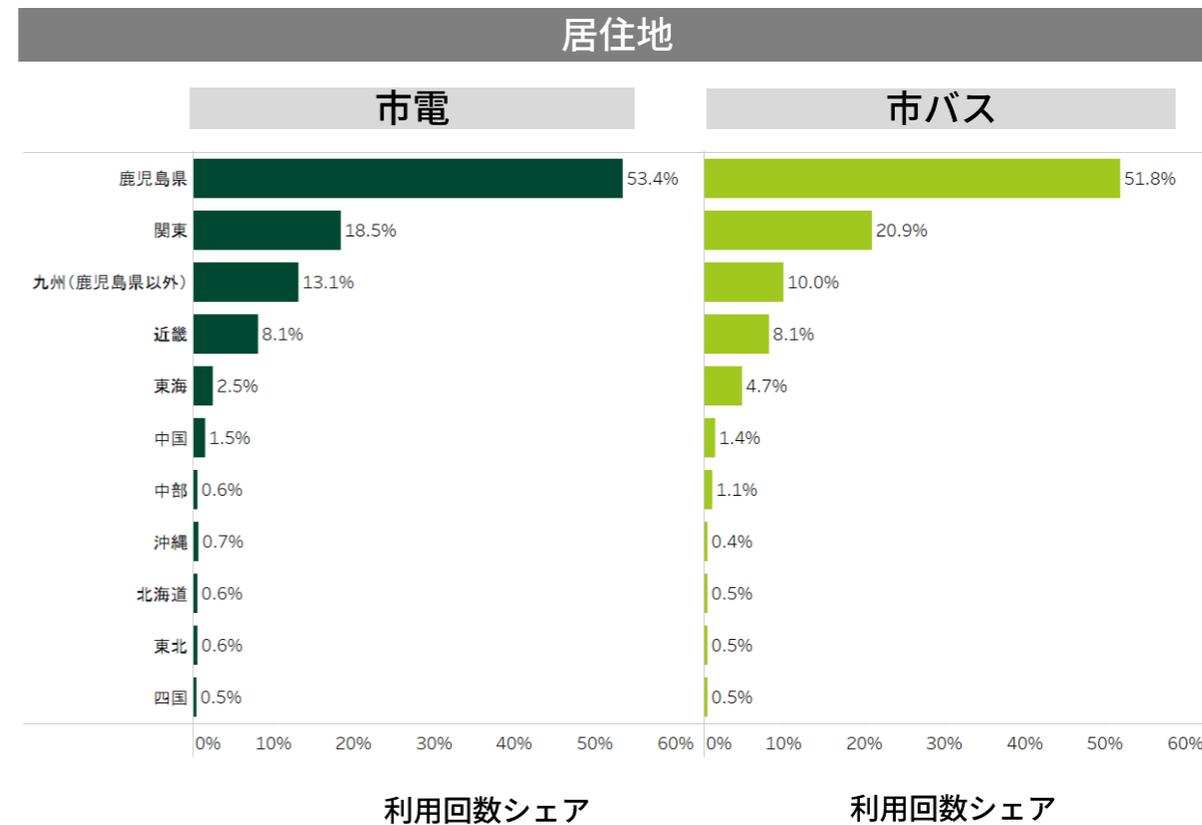
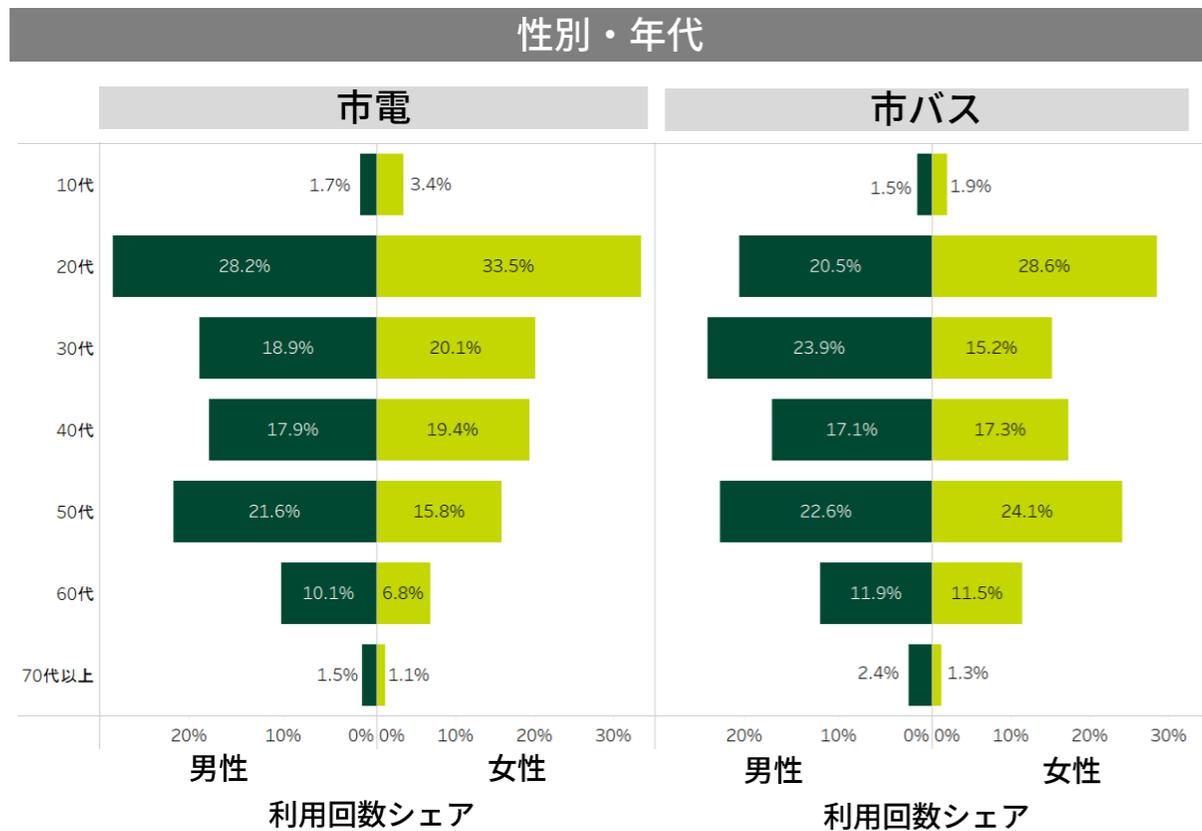
# タッチ決済利用者属性分析（SMCC会員）

※資料中「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。

# 市電・市バス 性年代・居住エリア別シェア (SMCC)

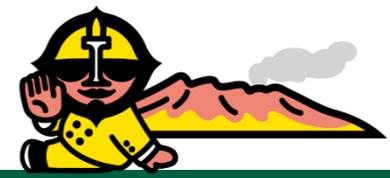


- 市電では20代による利用、バスでは20～30代・50代による利用が多い。
- 居住地別では、鹿児島県内居住者による利用が最も多く、その次に関東、九州（鹿児島県以外）と続く。

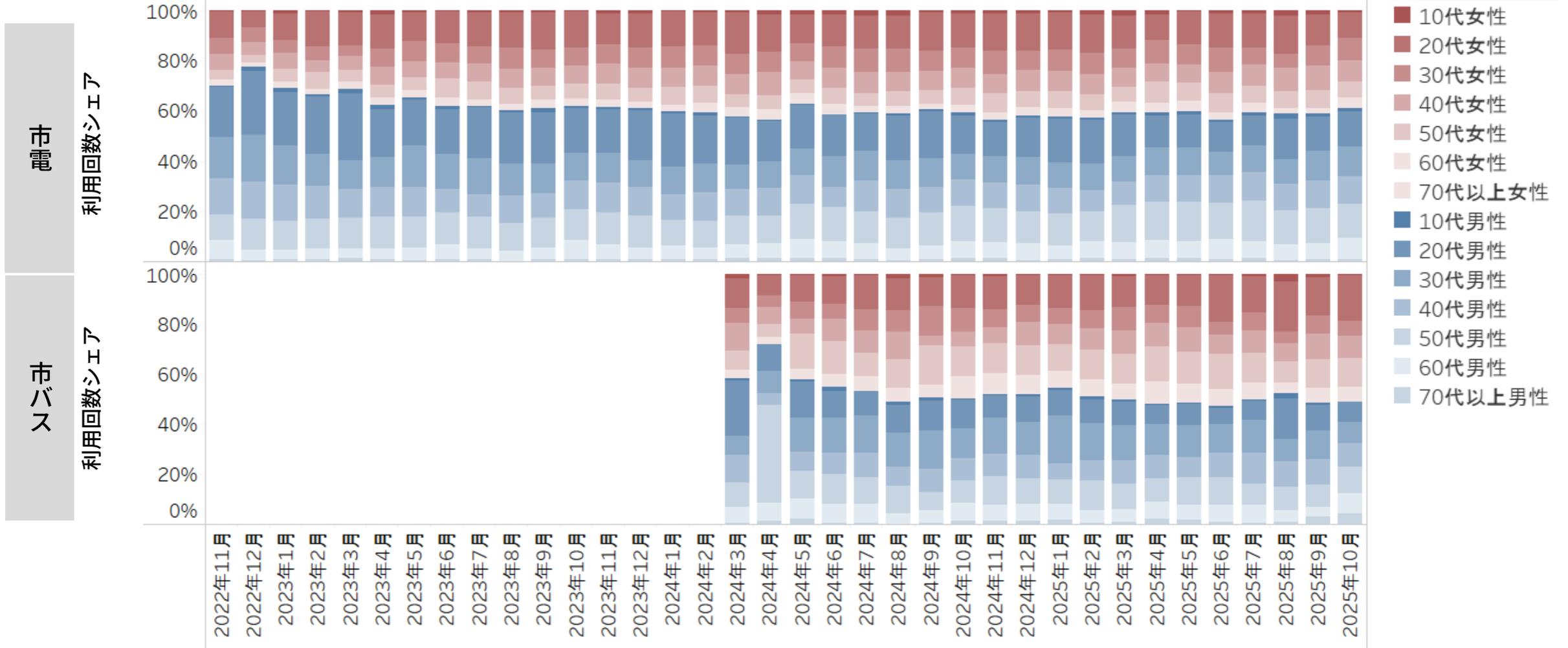




# 市電・市バス 利用回数シェア 性年代時系列推移 (SMCC)

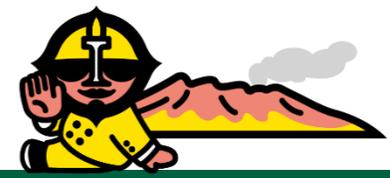


- 市電では、導入直後から女性比率が増加する傾向が見られたが、直近1年間では男女比率は一定水準（男性6割、女性4割程度）で推移している。
- 一方、市バスでは男女比率がほぼ均等である。

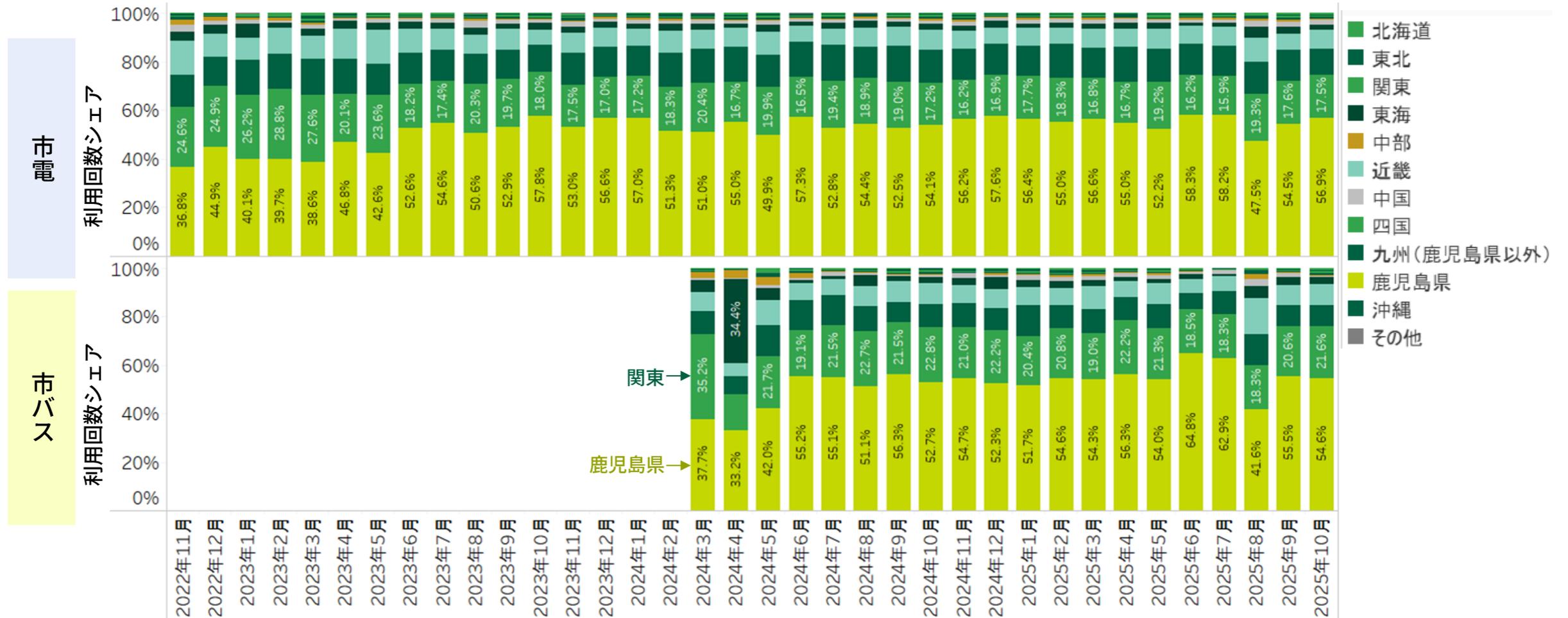




# 市電・市バス 利用回数シェア 居住地域別 (SMCC)

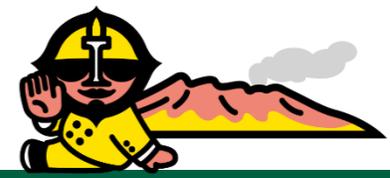


- 導入時において、市電・市バスともに鹿児島県内居住者の利用回数シェアは40%弱だったが、直近では、いずれも60%弱程度まで上昇しており、地元での利用が根付いてきている。

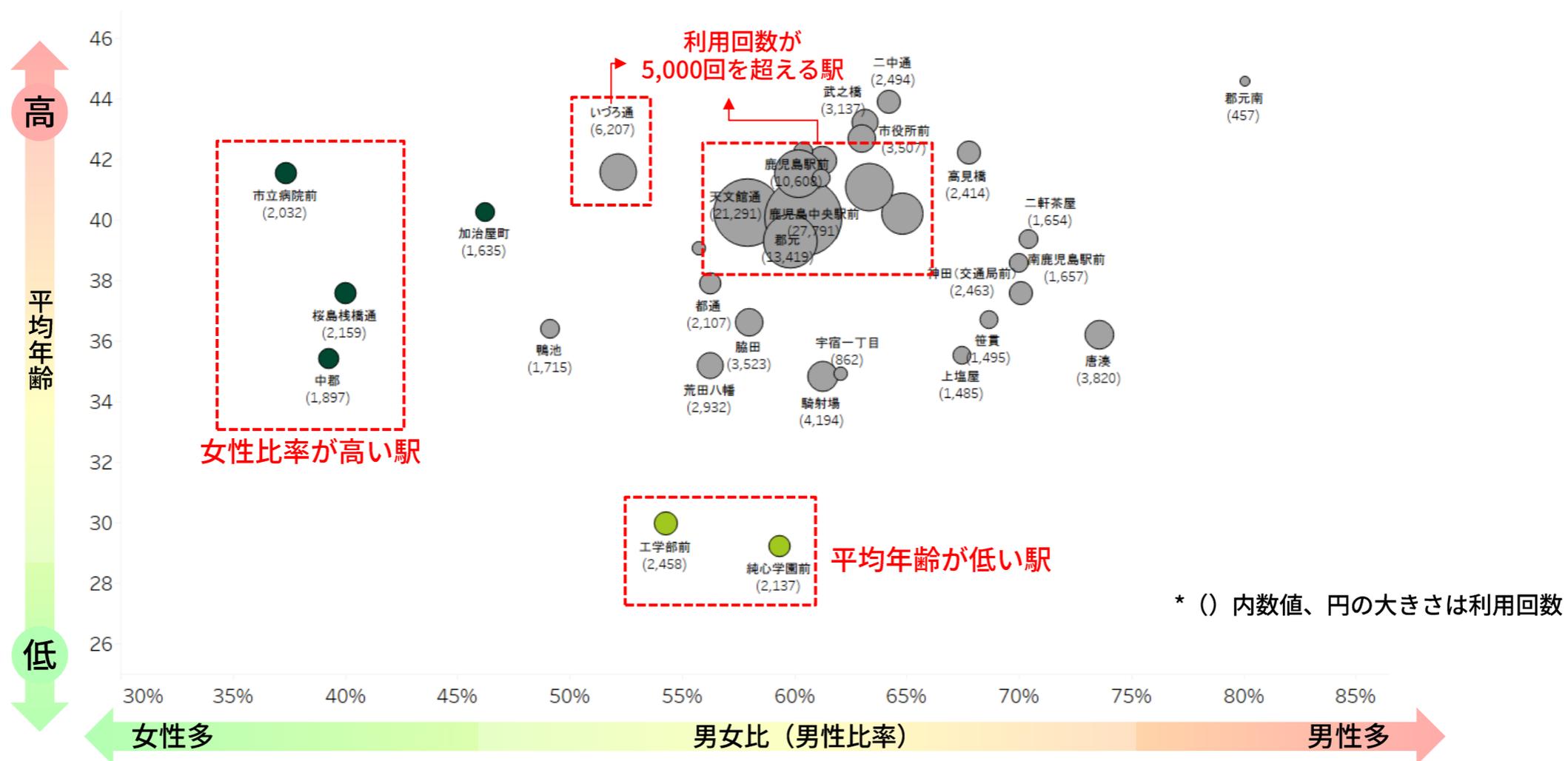




# 市電 乗車駅別 利用者属性 (SMCC)



- 「市立病院前」「桜島棧橋通」「中郡」の3駅は、女性の利用が過半数を超えており、「工学部前」「純心学園前」の2駅は平均年齢が低く若者に利用されている傾向にある。
- 利用回数が5,000回を超える駅は、平均年齢が40歳程度で、男性利用がやや多い傾向にある。



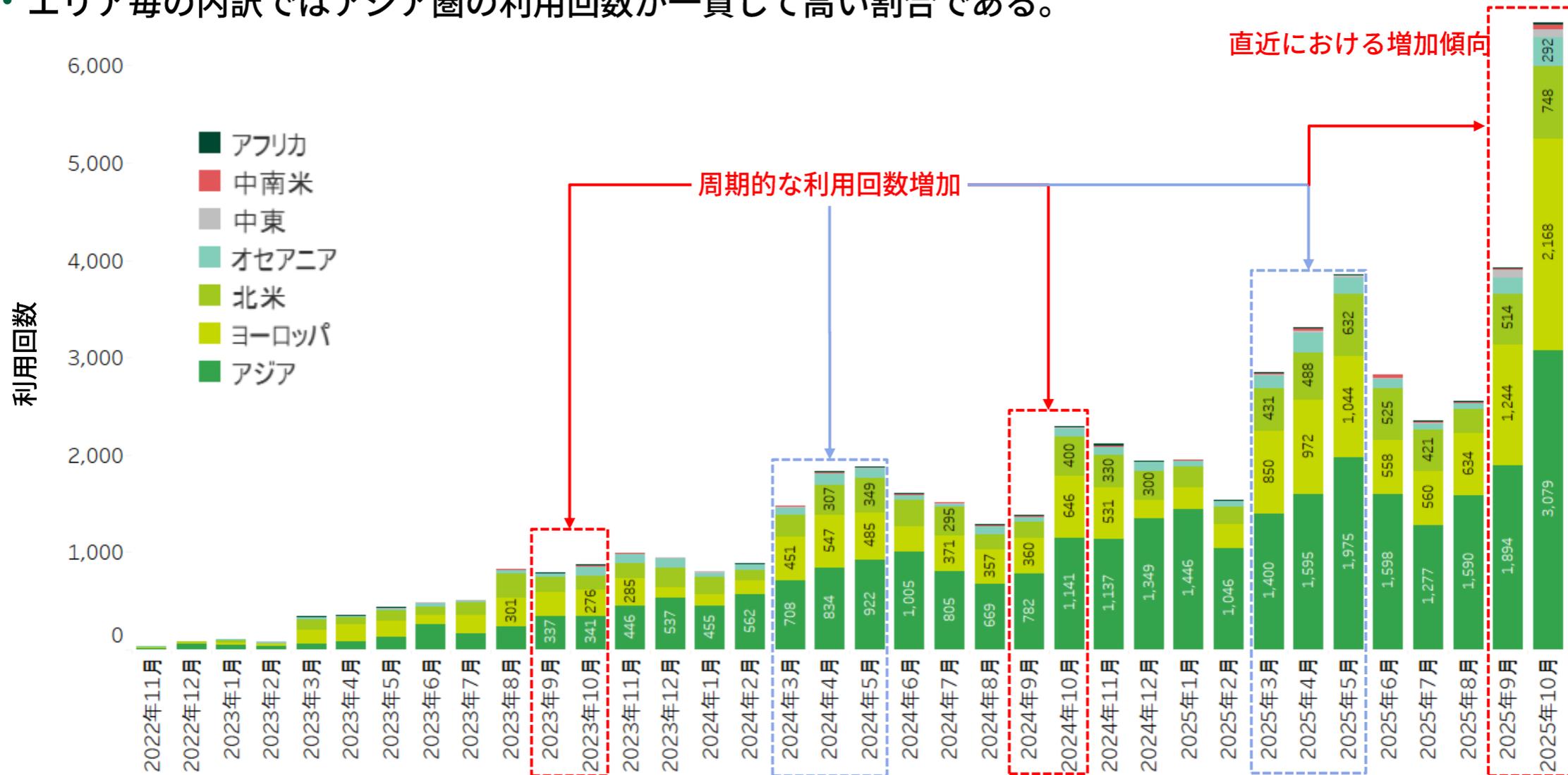


# タッチ決済利用者属性分析（インバウンド）

# 市電 利用状況の推移 インバウンド



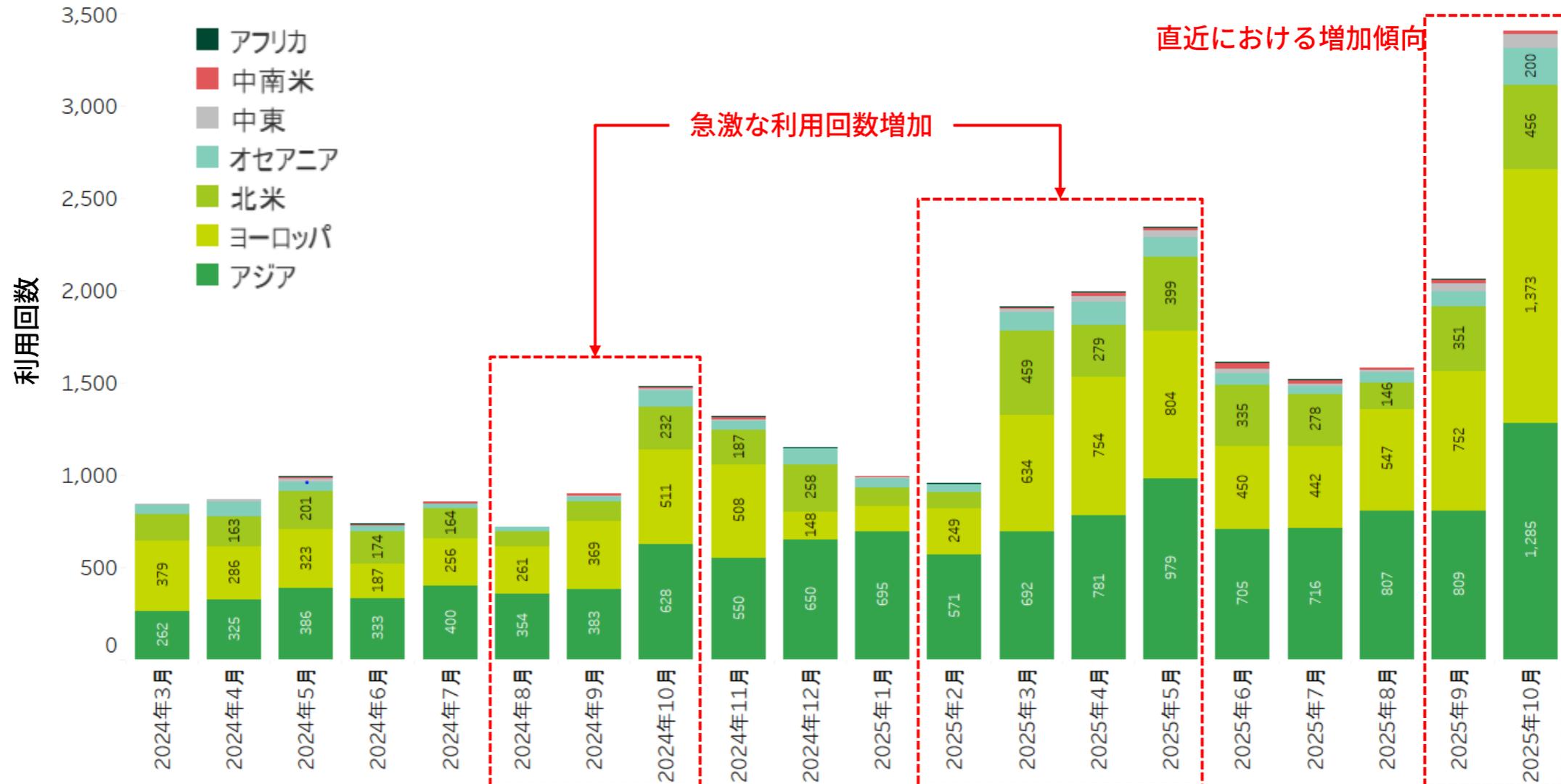
- インバウンドの利用回数は、3月～5月及び9月～10月にかけて周期的な変動が見られ、直近では2025年9月～10月においても大きく増加している。
- エリア毎の内訳ではアジア圏の利用回数が一貫して高い割合である。



# 市バス 利用状況の推移 インバウンド



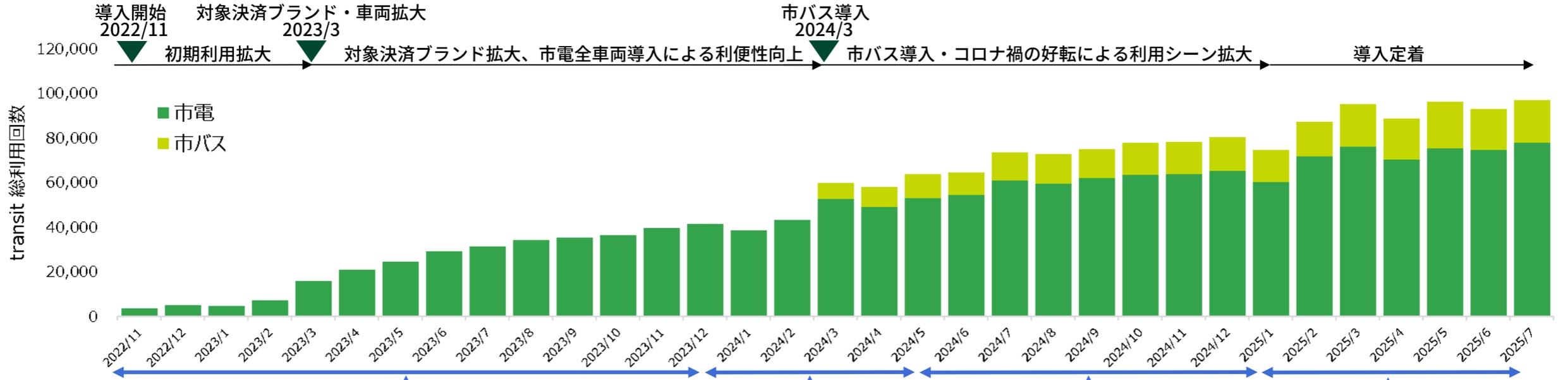
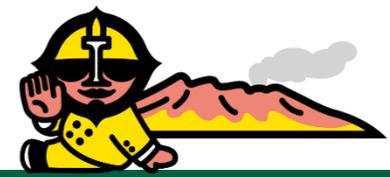
- 市バスの利用状況は2024年8月～10月と、2025年2月～5月において利用回数の急激な増加が見られ、直近では2025年9月～10月においても大きく増加している。



## これまでの分析まとめ (R4.11~)



# これまでの分析概要① (R4.11~)



**1 導入初期の利用拡大**

◆ 分析観点  
誰がどのように最初に使い始めたか？  
初期ユーザ層・利用シーンの特定

分析要件

- データ期間：2022/11/1~2023/12/31
- 対象交通機関：市電

**2 利用シーンの拡大**

◆ 分析観点  
利用シーンはどのように広がったか？  
対象車両・ブランド拡大効果の検証

分析要件

- データ期間：2022/11/1~2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

**3 導入後2年における利用定着**

◆ 分析観点  
環境変化のインパクトはあったか？  
バス導入・コロナ禍からの回復検証

分析要件

- データ期間：2022/11/1~2025/1/31
- 対象交通機関：市電・市バス

**4 地域経済への波及**

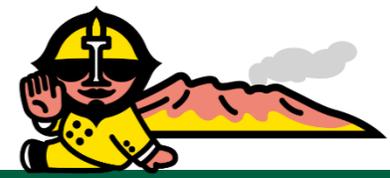
◆ 分析観点  
周辺地域でどのように消費しているか？  
利用新党と経済効果の検証

分析要件

- データ期間：2022/11/1~2023/7/31
- 対象交通機関：市電・市バス



# これまでの分析概要① (R4.11~)



1

## 導入初期の利用拡大

### ◆ 分析観点

誰がどのように最初に使い始めたのか？

初期ユーザ層・利用シーンの特定

### 分析要件

- データ期間：2022/11/1~2023/12/31
- 対象交通機関：市電

### ◆ 主要な発見事項・示唆

- タッチ決済導入初期の普及状況  
導入直後から利用回数が急増し、特にイベント開催日（例：花火大会）時の利用が急増する等、観光需要の高さがみられた
- インバウンド需要  
クルーズ船寄港に伴う、インバウンド利用回数の増及び単発利用の傾向が見られた
- 利用シーンの特定  
観光・余暇需要に加え、通勤時間帯の利用も見られた

2

## 利用シーンの拡大

### ◆ 分析観点

利用シーンはどのように広がったのか？

対象車両・ブランド拡大効果の検証

### 分析要件

- データ期間：2022/11/1~2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

### ◆ 主要な発見事項・示唆

- 市バス導入のインパクト  
観光・余暇需要の取込みに成功し、市電含む全体の利用回数に対するポジティブな影響が表れた
- 導入直後からのユーザ層の変化  
利用者層が固定化しつつあるが、その中で若年女性層が増加傾向にある
- 子育て世代による朝の時間帯利用  
平日朝の利用回数は子育て世代により下支えされている

3

## 導入後2年における利用定着

### ◆ 分析観点

環境変化のインパクトはあったのか？  
バス導入・コロナ禍改善の影響度の検証

### 分析要件

- データ期間：2022/11/1~2025/1/31
- 対象交通機関：市電・市バス

### ◆ 主要な発見事項・示唆

- 市バス普及状況は緩やかに推移  
市電はコロナ禍における状況好転の影響を受けて利用回数の急増が継続されるも、市バス利用回数は緩やかな傾向
- 時間帯別利用傾向の固定化  
市電においては金・土曜日17~18時の利用集中が継続
- 観光客の消費特性  
日本人（交通・レンタカー）とインバウンド（コンビニ）で消費志向に差異が見られた

4

## 地域経済への波及

### ◆ 分析観点

周辺地域でどのように消費しているのか？

利用浸透と経済効果の検証

### 分析要件

- データ期間：2022/11/1~2025/7/31
- 対象交通機関：市電・市バス

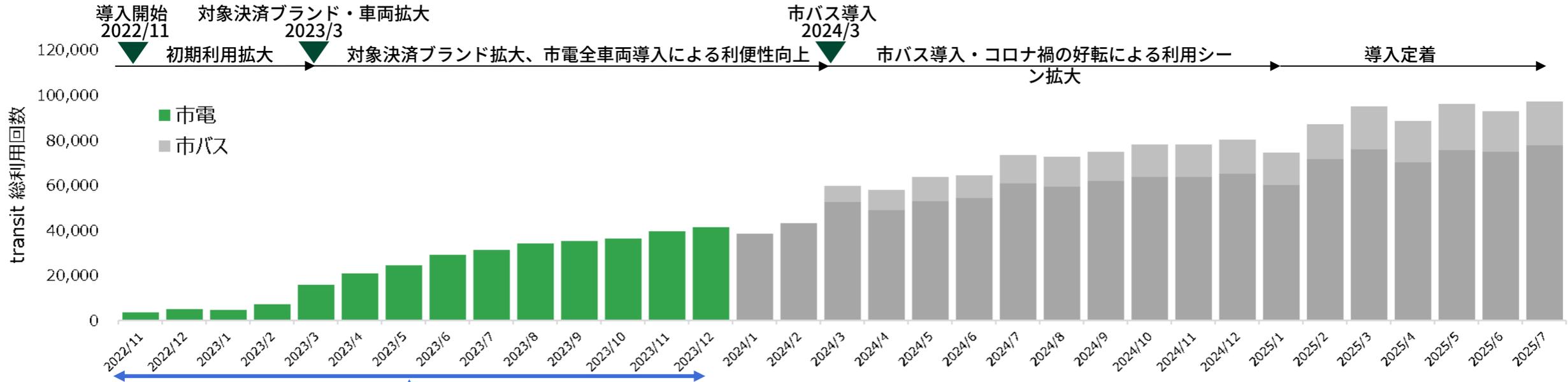
### ◆ 主要な発見事項・示唆

- インバウンドエリア別消費傾向  
東アジア圏は「モノ消費」、欧米圏は「コト消費」を重視する傾向
- 行先観光地の固定化  
日本人の「中心市街地+主要観光地」を行先を選択する傾向が顕著
- インバウンドの消費傾向  
インバウンドは文化的価値や体験型商品への関心が高い

# 概要 (導入期の利用拡大)



- データ期間：2022/11/1～2023/12/31
- 対象交通機関：市電



**1 導入初期の利用拡大**

◆ **分析観点**  
誰がどのように最初に使い始めたか？  
初期ユーザ層・利用シーンの特定

分析要件

- データ期間：2022/11/1～2023/12/31
- 対象交通機関：市電

◆ **主要な発見事項・示唆**

- 市電全車両タッチ決済導入効果とイベント需要
  - 2023年3月の市電全車両へのタッチ決済導入により利用者数が倍増。2023年12月には月間利用回数が4万件を超える等、導入初期からの急成長が確認されるとともに、特にイベント開催日に利用回数が急増するといった観光需要の高さもみられた。
- 余暇・観光需要と通勤利用の可能性、各エリア・イベント主要層の取り込み
  - 平日朝の通勤・通学需要と、金曜・土曜夕方～夜間の観光・レジャー需要が顕著。特に金曜夕方と土曜夜の利用が多い。
  - 鹿児島県内居住者は20代中心。一方で県外居住者は20～50代男性が多く、余暇・観光需要の特性が表れたものと考えられる。
  - またエリア特性、イベント特性とタッチ決済利用傾向は一致しており、周辺地域の主要層を取り込んでいる可能性がある。
- インバウンドの顕著な単発利用傾向、クルーズ船寄港の好影響
  - クルーズ船寄港日に利用が急増。1～2回の単発利用が大半であり、観光イベントとの連動が見られる。

# 利用者属性詳細



- データ期間：2022/11/1～2023/12/31
- 対象交通機関：市電

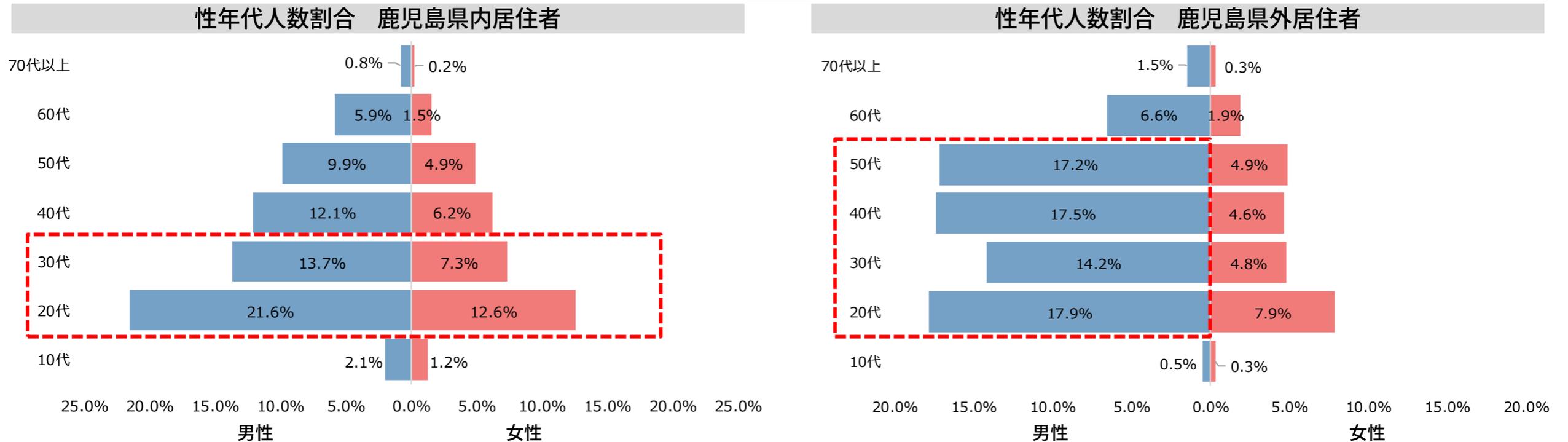
- 鹿児島県内居住者は20代を中心とした若年層の利用比率が高く、県外居住者は30～50代男性が過半数を占める結果が得られた。

## ★主要な発見事項・示唆

県内・県外居住者間の属性差

- 鹿児島県内居住者は20代を中心とした若年層の利用比率が高い。
- 対して県外居住者は20～50代男性が過半数を占め、ビジネス・観光需要による利用者特性が表れたものと考えられる。

## 居住地別利用者属性



# 駅別利用者属性



- データ期間：2022/11/1～2023/12/31
- 対象交通機関：市電

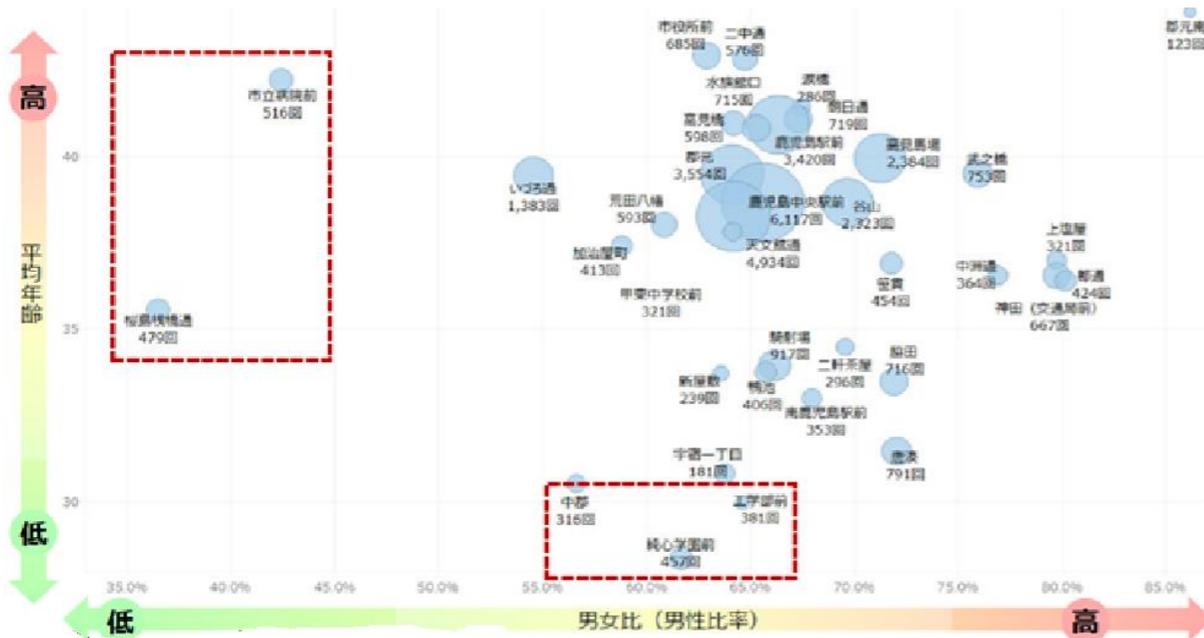
- 主要駅（鹿児島中央駅、天文館等）は30～40代が主力、学校周辺駅（「工学部前」「純心学園前」等）では20代が突出する傾向。また、各イベントタイミングでの属性割合はイベント内容を反映した結果になった。

## ★主要な発見事項・示唆

各エリア・イベント主要層の取り込み

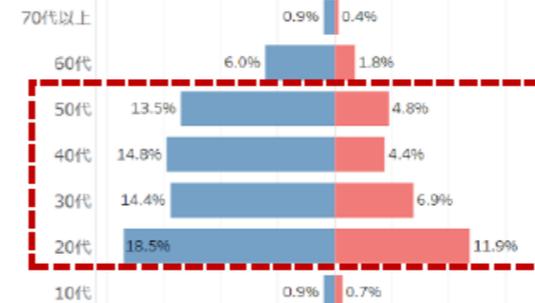
- 「鹿児島中央駅」「天文館」等の交通・商業拠点では30～40代の利用が主力。一方で「工学部前」「純心学園前」等の学校周辺駅では20代利用が突出しており、エリア特性が利用者属性の直結している。
- 各イベントタイミングでの属性集計結果では、イベント内容のターゲットとされている層の利用が増加する傾向が見られた。

## 駅別の利用者属性

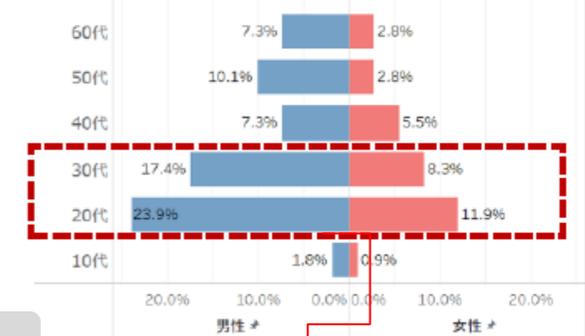


## 各イベント実施タイミングでの利用者属性

かごしま国体 (2023/10/7～17)



おはら祭 (2023/11/3)



オーガニックフェスタかごしま (2023/11/25)



ディズニーパレードの開催に合わせた若年層の利用増加



# インバウンドの利用傾向



- データ期間：2022/11/1～2023/12/31
- 対象交通機関：市電

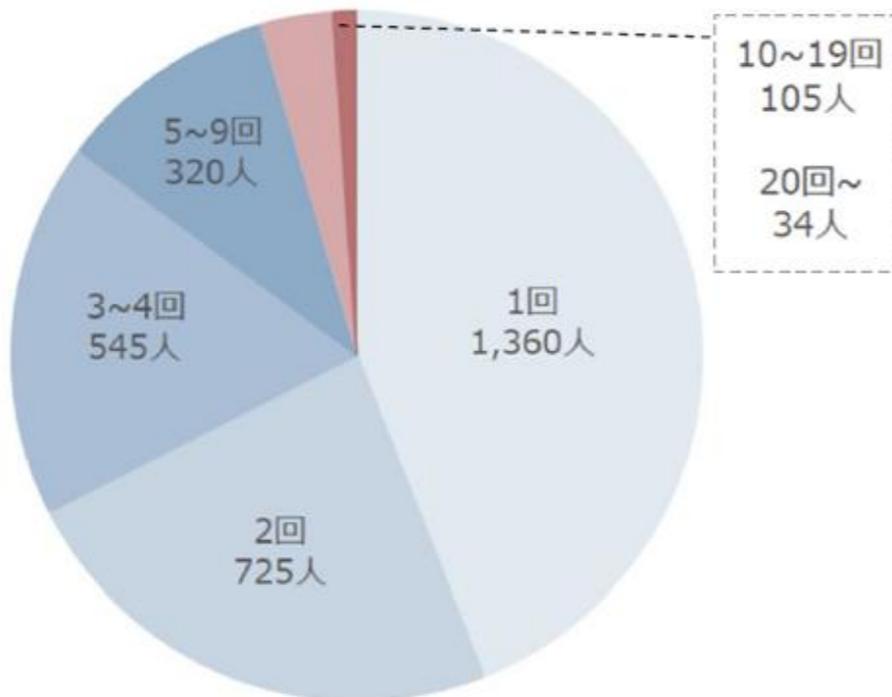
- インバウンド利用は単発利用（1～2回）が大半を占め、クルーズ船の寄港日における利用回数増加傾向が顕著に表れた。

### ★主要な発見事項・示唆

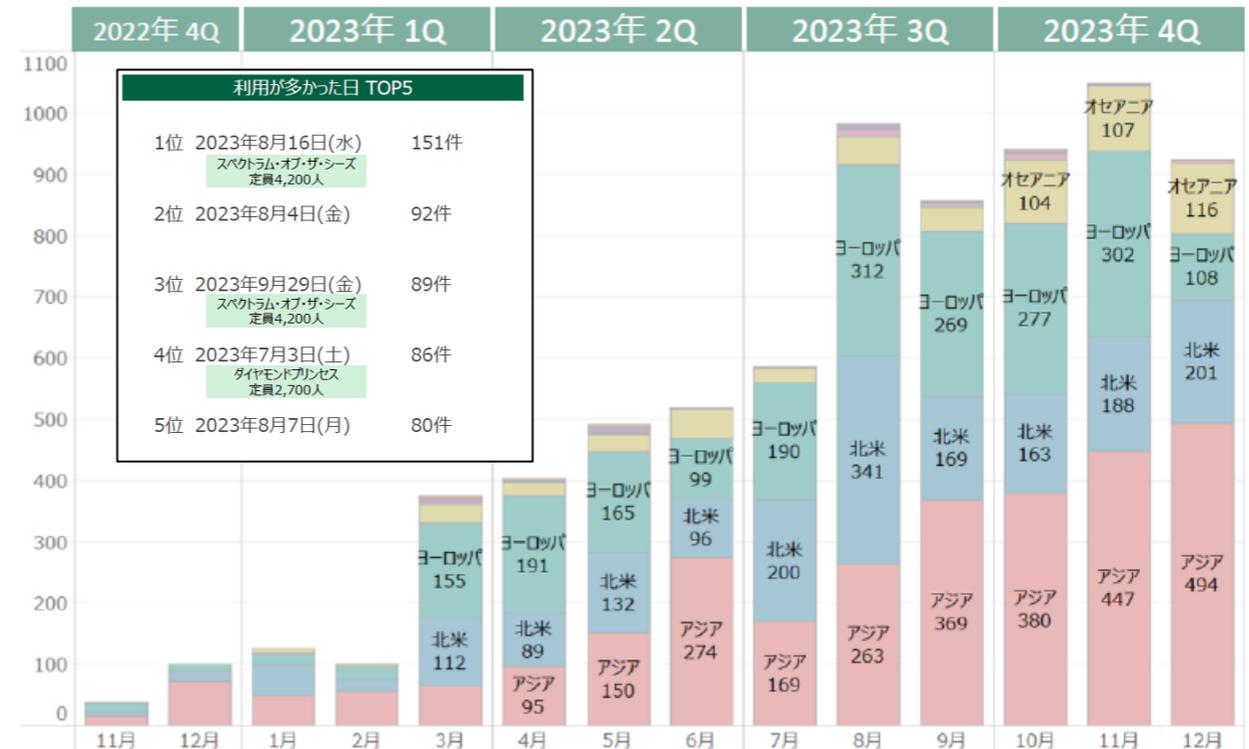
顕著な単発利用傾向  
クルーズ船寄港の影響

- 1～2回の単発的な利用が大半を占め、時系列推移では8月、11月に明確なピークを確認。
- 特にクルーズ船寄港日には利用が突出する傾向にあり、観光イベントや周辺交通動向と連動した需要獲得の可能性が示唆された。

### 利用回数別人数内訳



### 地域別インバウンド利用回数推移



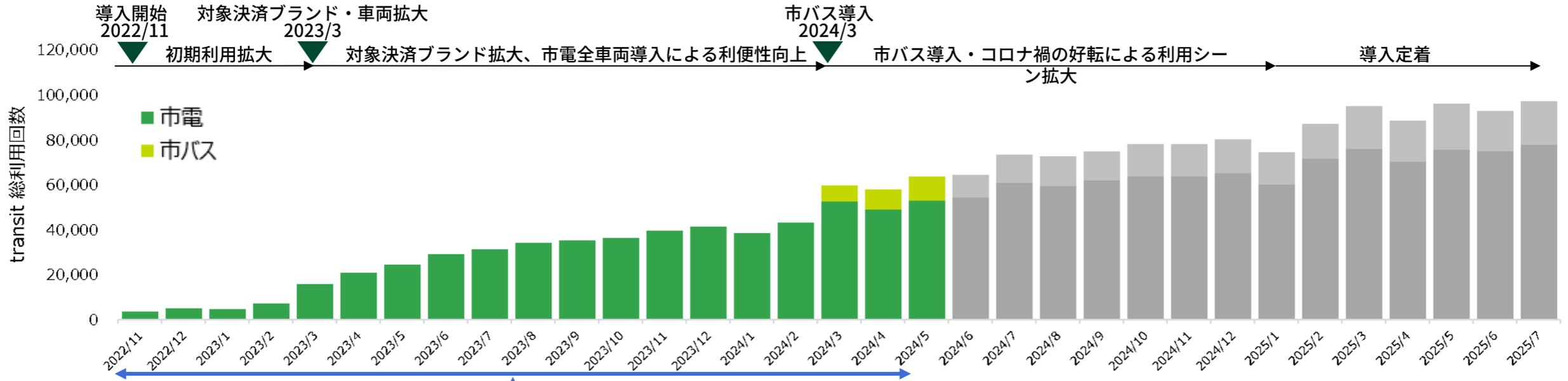
利用が多かった日 TOP5		
1位	2023年8月16日(水)	151件
	スペクトラム・オブ・ザ・シーズ	定員4,200人
2位	2023年8月4日(金)	92件
3位	2023年9月29日(金)	89件
	スペクトラム・オブ・ザ・シーズ	定員4,200人
4位	2023年7月3日(土)	86件
	ダイヤモンドアンセス	定員2,700人
5位	2023年8月7日(月)	80件



# 概要 (利用シーンの拡大)



- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス



**2 利用シーンの拡大**

◆ 分析観点  
利用シーンはどのように広がったか？  
エリア拡大効果の検証

分析要件

- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

◆ 主要な発見事項・示唆

- 市バスタッチ決済導入によるポジティブな影響、観光・余暇需要の取り込み
  - 市バスへのタッチ決済導入により、利用回数が急増。特にゴールデンウィークやコンサート開催日に利用が集中し、観光・余暇需要を取り込むことに成功。
- 利用者層の固定化、若年女性層の増加
  - 性年代割合は大きな変化がないが、前期間比で20代女性層の利用回数シェアが拡大傾向。
- インバウンドにおける市バスタッチ決済導入によるポジティブインパクト
  - バス導入後、ヨーロッパからの利用が467%増加。アジア圏はコロナ禍からの回復が影響し利用が拡大。
- 子育て世代による平日朝の利用回数の上昇寄与
  - 子育て世代は平日朝や夕方の利用が多い傾向が見られ、それぞれの時間帯の利用数に大きく貢献している。

# 利用者属性の変化



- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

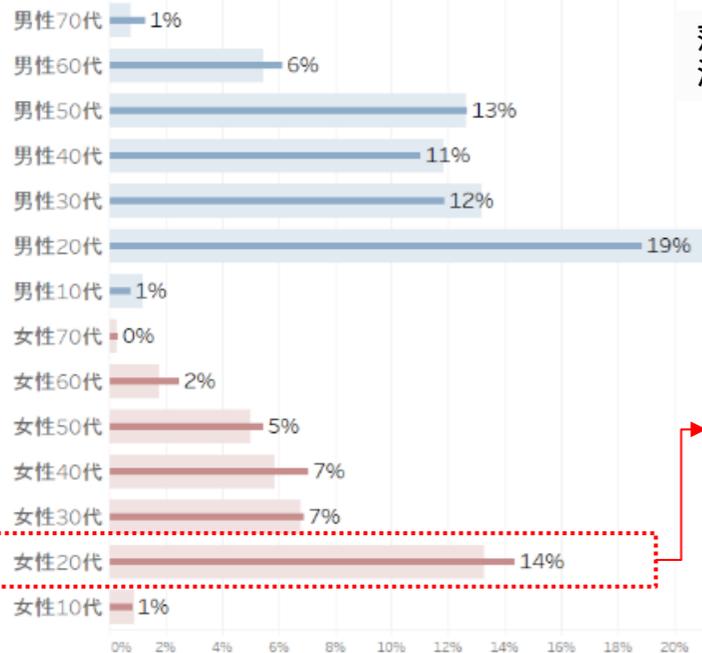
- ボリューム層は前期間から変化なく、年代別では60代以上のシェアがやや拡大する傾向が得られた。

## ★主要な発見事項・示唆

利用者層の固定化  
若年女性層の増加

- 性年代割合は前期間から変化無く、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。
- 女性全体で3%、男性60代以上でシェアが1%拡大し、その一方で男性40代以下のシェアが減少。
- 居住エリアも変化は無く、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）の順となった。

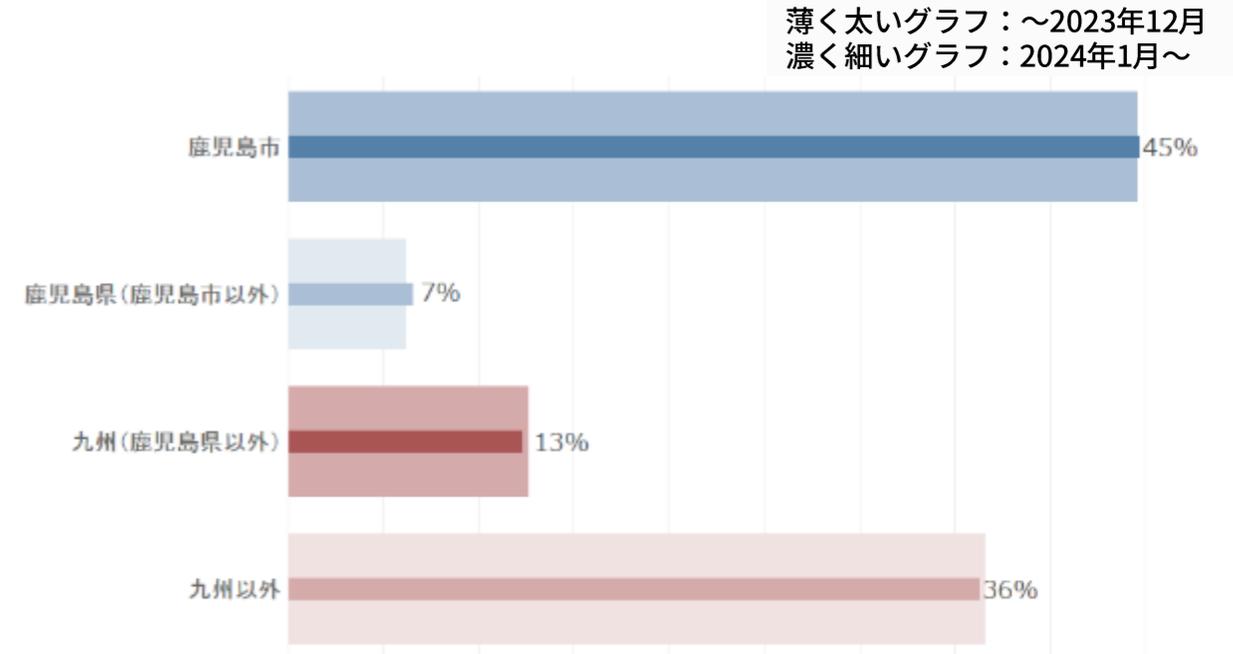
## 利用回数別人数内訳



薄く太いグラフ：～2023年12月  
濃く細いグラフ：2024年1月～

20代女性層の拡大

## 居住地別人数内訳



薄く太いグラフ：～2023年12月  
濃く細いグラフ：2024年1月～

# インバウンド利用状況詳細



- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

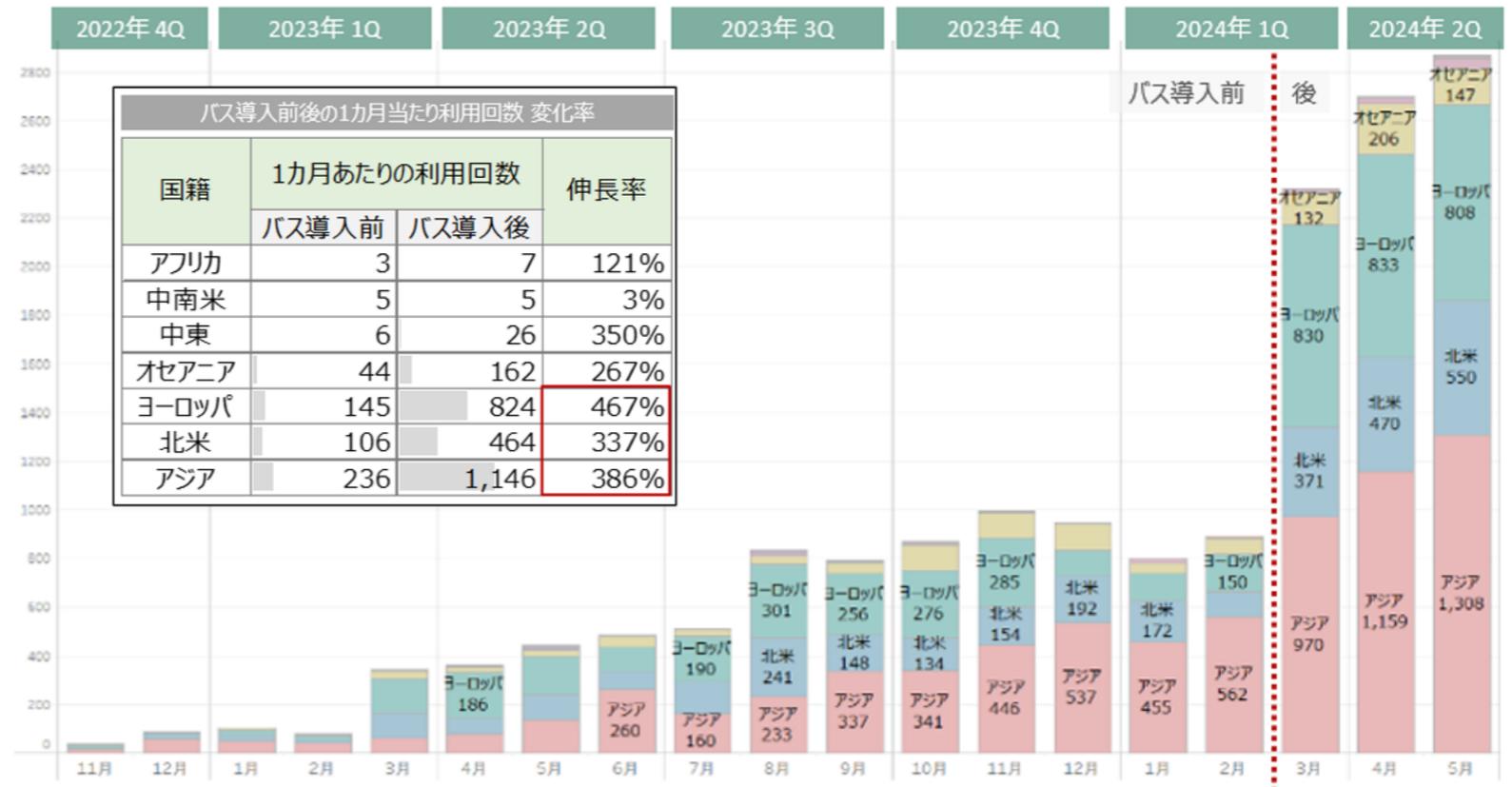
- 市バスへのタッチ決済導入後にはインバウンドの利用回数の増加傾向が見られた。利用回数の内訳はアジアが最も多く、伸長率ではヨーロッパ、アジア、北米の順となった。

## ★主要な発見事項・示唆

### 市バスタッチ決済導入によるポジティブインパクト

- 市バスタッチ決済導入後に利用回数が増加
- 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

## インバウンドタッチ決済利用回数推移



# 子育て世代（市内居住20～40代）分析



- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

- 子育て世代の利用傾向を曜日・時間帯別に集計した結果、平日朝の時間帯のタッチ決済利用回数は子育て世代によって支えられている示唆が得られた。

## ★主要な発見事項・示唆

子育て世代による  
平日朝の利用回数の上昇寄与

- 子育て世代においては、平日朝に利用回数のピークが発生している点が最も特徴的である。
- また降車駅別で見た場合、「天文館通」だけやや利用率が高い傾向にある。
- 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。

## 子育て世代 曜日時間帯別利用回数推移

	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	57	222	378	175	141	132	141	137	124	175	177	266	367	231	168	127	99	
	火	40	275	366	162	143	135	136	136	111	152	150	297	434	232	161	129	109	
	水	34	255	350	160	126	131	138	176	135	141	184	340	376	234	157	152	92	
	木	46	264	401	164	154	146	170	121	151	177	186	312	398	253	161	133	105	
	金	49	291	361	186	173	161	165	179	147	206	204	351	621	339	192	240	141	
	土	29	111	259	216	253	242	238	275	235	281	278	441	496	283	175	168	135	
	日	31	73	152	173	205	232	248	247	226	265	273	298	257	193	154	158	101	
その他	月	37	61	57	43	47	39	50	49	60	44	62	99	86	35	35	34	31	
	火	51	74	66	49	63	51	42	55	49	62	54	117	90	38	28	42	30	
	水	50	68	61	58	56	53	49	57	40	52	48	121	114	34	47	44	41	
	木	55	73	80	41	67	50	66	66	40	72	77	125	87	72	40	43	34	
	金	32	80	74	63	65	68	73	53	48	67	67	147	181	82	57	68	55	
	土	23	43	41	56	84	69	79	123	52	79	101	151	118	60	50	61	35	
	日	18	21	51	42	47	62	63	58	66	71	69	89	70	41	46	35	19	

平日朝の時間帯で  
利用回数ピークが発生

## 子育て世代市電市バス利用傾向

降車後駅	子育て世代		利用路線	子育て世代	
	子育て世代	その他		子育て世代	その他
天文館通	16%	13%	伊敷ニュータウン 玉里団地	29%	35%
鹿児島中央駅前	12%	11%	緑ヶ丘・鴨池港線	25%	27%
郡元	8%	8%	鴨池・冷水線 海岸線	17%	10%
高枚馬場	6%	6%	鴨池港・文化ホール線	16%	13%
いづろ通	5%	6%	谷山線 大学病院線	4%	2%
谷山	4%	7%			

# 観光客（インバウンド・市外居住者）分析



- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

- 観光客（日本人、インバウンド）と市内居住者の間で利用駅傾向の差異が見られ、特にインバウンド観光客の場合は観光名所の近隣駅が利用回数の上位に位置している結果が得られた。

## ★主要な発見事項・示唆

観光ニーズを捉えた  
利用傾向の顕著化

- 市電の場合、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で上位に位置している。
- 市バスの場合は、観光客と居住者で利用停留所に差が見られ、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の近隣駅が上位に位置している。

### 市電降車駅ランキング

	鉄道	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

### 市バス降車駅ランキング

	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NT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	

# 乗継利用分析



- データ期間：2022/11/1～2024/5/31
- 対象交通機関：市電・市バス

- 乗継利用（次頁で判定ロジックを記載）の集計では、駅単体の利用回数集計では利用回数の多くなかった大学病院線の停留所が上位に位置しており、乗継特有の利用方法が可視化された。

## ★主要な発見事項・示唆

駅単体集計では見えない乗継利用の可視化

- 乗継前後での乗車区間上位には、「桜島港」周辺の外、駅単体の利用では下位だった大学病院線の停留所も上位に位置している。

### 乗継前後での乗車区間



乗継前後での乗車区間



乗降セット	回数
桜島港 - 湯之平展望所	403
鹿児島中央駅前 - 天文館通	230
桜島港 - 桜島港	208
大学病院前 - 脇田電停	178
郡元 - 鹿児島中央駅前	123
高見馬場 - 鹿児島中央駅前	107
天文館通 - 脇田	86
水族館口 - 天文館通	85
郡元 - 脇田	84
鹿児島中央駅前 - 水族館口	74
上塩屋 - 脇田	60
騎射場 - 脇田	59
桜ヶ丘交番前 - 脇田電停	56
鹿児島中央駅前 - 天文館通	51
いづろ通 - 鹿児島中央駅前	49
歯学部前 - 脇田電停	47
水族館前 - 鹿児島中央駅前	47
市役所前 - 鹿児島駅前	45
桜ヶ丘二丁目 - 脇田電停	42
市立病院前 - 鹿児島中央駅前	41

### 乗継で利用される駅



市電

駅	総乗降数	乗継率
合計	150,893	4%
脇田	2,779	11%
水族館口	5,061	9%
加治屋町	1,382	5%
武之橋	2,548	4%
二中通	2,023	4%
桜島栈橋通	1,552	4%
郡元南	589	4%
市役所前	3,702	4%
高見馬場	10,241	4%
鹿児島中央駅前	27,112	4%
市立病院前	1,699	4%
郡元	9,744	4%
天文館通	25,650	3%
鹿児島駅前	6,247	3%
朝日通	4,512	3%
騎射場	4,778	3%
浜橋	867	3%
荒田八幡	2,622	3%
笹貫	1,222	3%



市バス

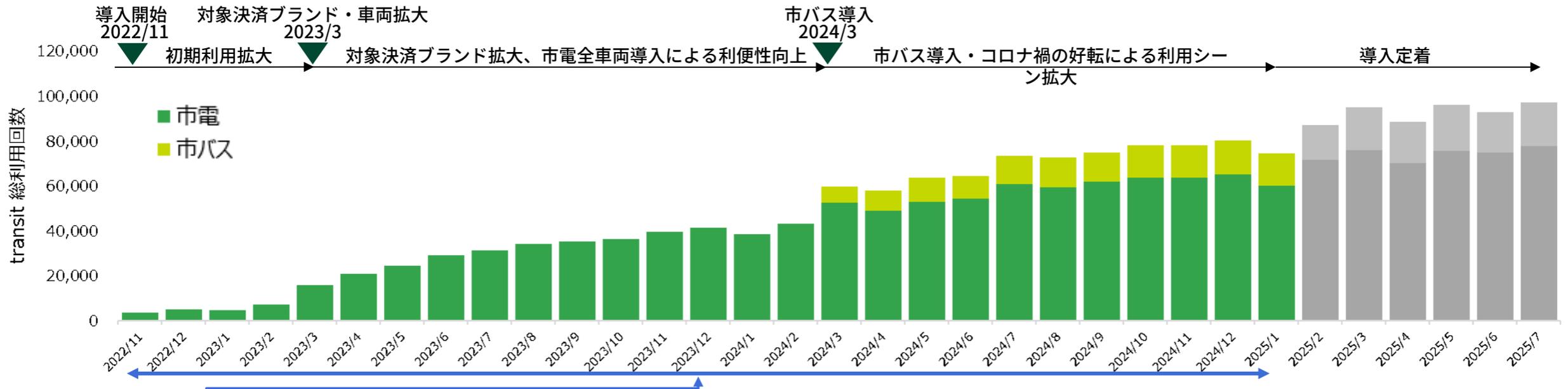
駅	総乗降数	乗継率
合計	28,471	16%
桜ヶ丘東小学校前	21	62%
谷山電停	78	58%
桜ヶ丘県営住宅前	22	55%
脇田電停	474	48%
大学病院前	289	44%
ショッピングC前	30	40%
西郷南州顕彰館(南洲公園)前	28	39%
桜ヶ丘南	29	38%
歯学部前	79	35%
今和泉島津家本邸跡(篤姫誕生地)前	55	35%
ビジターセンター	171	35%
鹿児島駅(かんまちあ)前	91	34%
湯之平展望所	1,505	34%
赤水展望広場	75	32%
火の島めぐみ館	69	30%
烏島展望所	125	30%
桜島港	2,222	29%
桜洲小学校	56	29%
西郷銅像前	127	28%
薩摩義士碑前	113	27%



# 概要 (導入2年後における利用定着)



- データ期間：2022/11/1～2025/1/31
- 対象交通機関：市電・市バス



3

## 導入2年後における利用定着

### ◆ 分析観点

どのような形で定着したのか？  
日常利用への浸透と経済効果

### 分析要件

- データ期間：  
2022/11/1～2025/1/31
- 対象交通機関：市電・市バス

### ◆ 主要な発見事項・示唆

- 市バスタッチ決済利用普及の伸び悩み
  - ・市電は感染症対策緩和やカードブランド拡大の影響で急増。一方、市バスは市電と比較して伸びが緩やか。
- 市電の曜日・時間帯別利用シーンの定着化
  - ・市電において金・土曜日17～18時の利用集中が継続。導入時から大きな変化は見られない。
- 観光客の特徴的な消費傾向と性別による消費志向の差異
  - ・日本人観光客は「公共交通機関」、「レンタカー」、「土産」、「航空・フェリー」の4業種が特徴的。
  - ・上記4業種の場合、特に「レンタカー」は観光客において男性比率が高く、「土産」の場合は女性比率が高くなる傾向。
  - ・一方、インバウンド観光客は「コンビニ」での消費が高い。

# 利用回数推移 曜日・時間帯別利用傾向



データ期間：2022/11/1～2025/1/31  
対象交通機関：市電・市バス

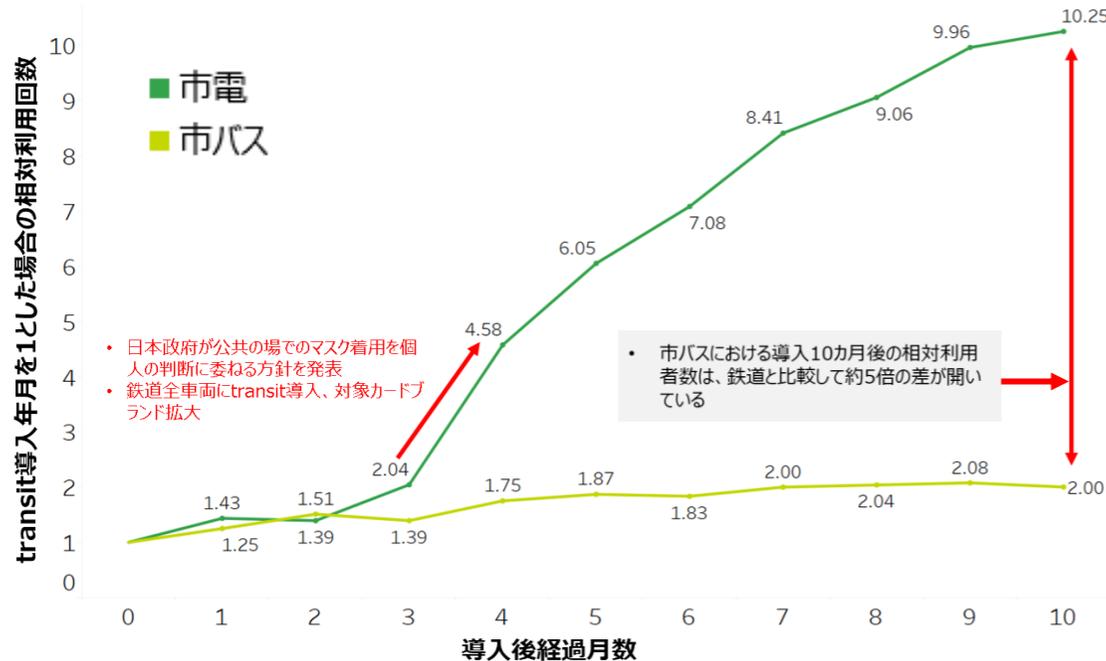
- 利用回数上昇率を見た場合、市バスは市電と比べて利用回数の伸びが低い水準で推移している。また市電においては、導入直後・1年後・2年後の3期間比較において、金・土夕方方の利用集中が一貫して見られた。

## ★主要な発見事項・示唆

市バスにおける伸び悩み  
市電利用シーンの定着化

- 市バスにおけるタッチ決済導入後の利用回数の伸びは、市電における過去実績と比較して低い水準で推移。
- 市電における曜日・時間帯別利用傾向は、導入直後、1年後、2年後において、一貫して金・土曜日17～18時付近に利用が集中している。これよりタッチ決済導入時から現在に至るまで、利用傾向の大きな変化は起きていなく、利用シーンの定着化が進んでいる可能性が示唆される。

## 利用回数上昇率



## 曜日時間帯別利用回数推移



乗車時間	導入<直後> (2022/11~2023/1)							導入後<1年> (2023/11~2024/1)							導入後<2年> (2024/11~2025/1)						
	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
05	0.0%	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
06	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%
07	0.7%	0.7%	0.5%	0.8%	0.7%	0.4%	0.4%	0.7%	0.8%	0.9%	0.8%	0.8%	0.4%	0.3%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	1.0%	0.5%	0.4%
08	0.9%	1.2%	0.9%	1.2%	1.2%	0.7%	0.5%	1.1%	1.2%	1.3%	1.3%	0.9%	0.8%	0.8%	1.1%	1.2%	1.1%	1.2%	1.3%	0.8%	0.8%
09	0.8%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	0.9%	0.8%	0.7%	0.8%	0.7%	0.8%	0.8%	1.0%	0.9%	0.8%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	1.0%	0.8%
10	0.7%	0.7%	0.8%	0.6%	0.7%	1.0%	1.0%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	1.0%	0.9%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	1.0%	0.9%
11	0.9%	0.8%	0.6%	0.7%	1.0%	1.2%	1.2%	0.9%	0.8%	0.6%	0.7%	0.8%	1.0%	1.0%	0.7%	0.6%	0.6%	0.7%	0.8%	1.1%	1.0%
12	0.9%	0.9%	0.7%	0.8%	1.1%	1.4%	1.2%	0.9%	0.9%	0.7%	0.8%	1.1%	1.4%	1.2%	0.7%	0.7%	0.6%	0.7%	0.9%	1.1%	1.0%
13	0.7%	0.9%	0.9%	0.7%	1.0%	1.2%	1.2%	0.9%	0.9%	0.7%	0.8%	1.1%	1.2%	1.5%	0.7%	0.6%	0.7%	0.7%	0.9%	1.1%	1.0%
14	0.9%	0.9%	0.7%	0.9%	1.1%	1.1%	1.5%	0.9%	0.9%	0.7%	0.9%	1.1%	1.3%	1.4%	0.8%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	1.2%	1.0%
15	0.9%	1.0%	0.9%	0.9%	1.3%	1.3%	1.4%	0.9%	1.0%	0.9%	0.9%	1.3%	1.3%	1.4%	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	1.0%	1.2%	1.1%
16	0.9%	1.1%	1.0%	1.0%	1.1%	1.4%	1.3%	0.9%	1.1%	0.9%	1.0%	1.1%	1.3%	1.2%	0.9%	0.8%	0.8%	0.9%	1.1%	1.4%	1.2%
17	1.2%	1.4%	1.3%	1.3%	1.4%	1.7%	1.2%	1.1%	1.2%	1.4%	1.3%	1.6%	1.8%	1.2%	1.2%	1.2%	1.3%	1.7%	1.8%	1.3%	1.3%
18	1.1%	1.4%	1.0%	1.3%	1.7%	1.9%	1.1%	1.3%	1.4%	1.6%	1.5%	1.9%	1.9%	1.0%	1.4%	1.3%	1.3%	1.4%	2.1%	1.9%	1.2%
19	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	1.3%	0.9%	0.8%	0.7%	0.7%	1.0%	1.0%	1.3%	1.1%	0.8%	0.9%	0.9%	0.9%	1.0%	1.3%	1.2%	0.9%
20	0.4%	0.6%	0.5%	0.7%	0.9%	0.7%	0.6%	0.4%	0.6%	0.6%	0.6%	0.8%	1.0%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.9%	0.9%	0.7%
21	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.8%	0.7%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.8%	0.9%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%	0.8%	0.9%	0.6%
22	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.5%	0.6%	0.4%
23	0.0%		0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

\*各3期間における総利用回数で除した構成比率を記載

# 日本人観光客のタッチ決済利用当日消費傾向



・ データ期間：2022/11/1～2025/1/31  
 ・ 対象交通機関：市電・市バス

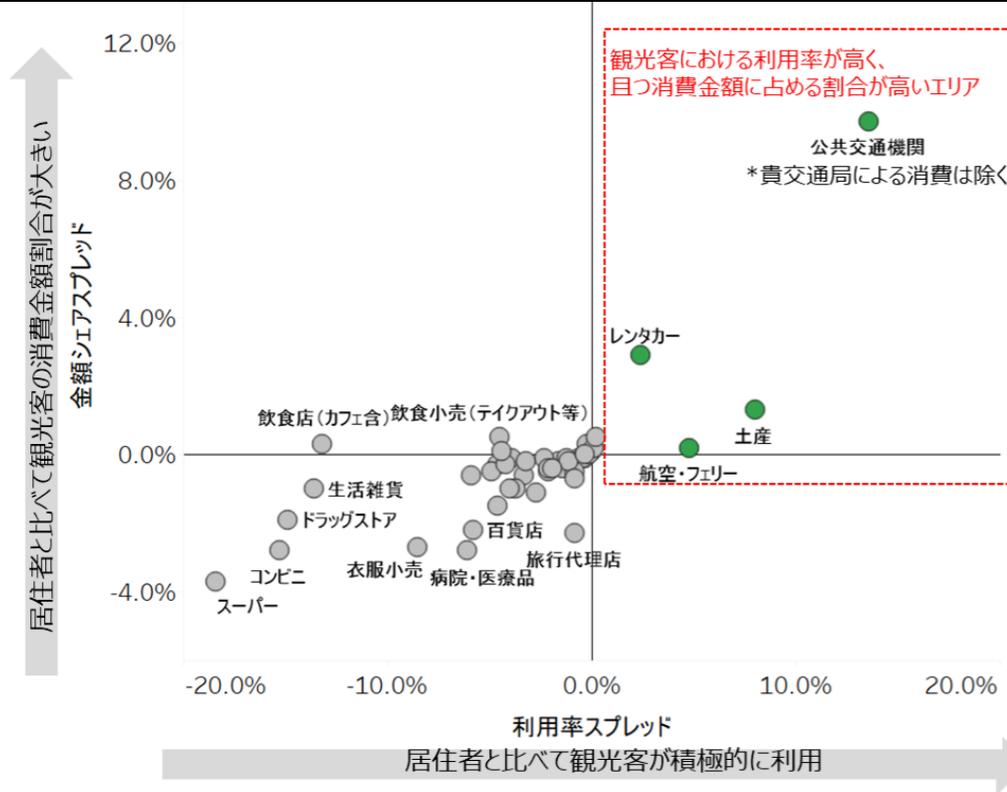
- ・ 日本人観光客（鹿児島市外居住者）における特徴的な消費対象は「公共交通機関」、「レンタカー」、「土産」、「航空・フェリー」の4業種で、その中でも業種傾向に男女差が見られた。

## ★主要な発見事項・示唆

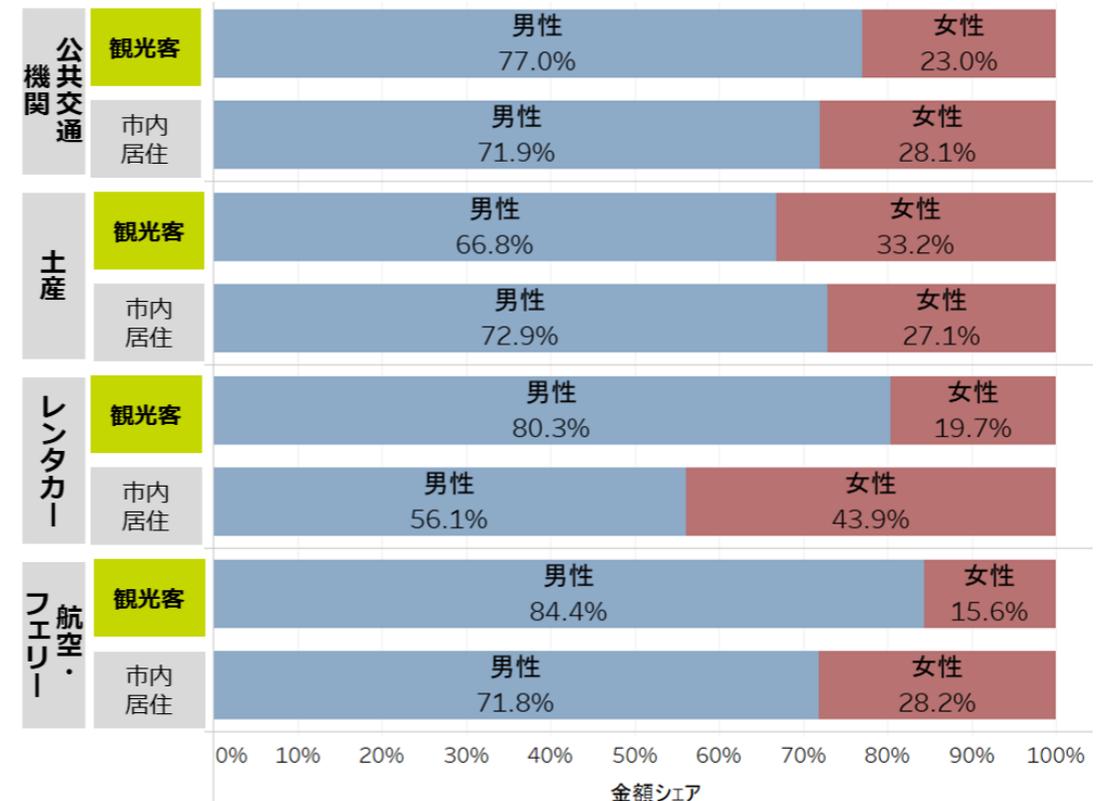
男性によるレンタカー利用、  
女性による土産物消費

- ・ 金額シェア、利用率両面で見た場合は「公共交通機関」、「レンタカー」、「土産」、「航空・フェリー」の4業種が特徴的である。
- ・ 上記4業種の場合、特に「レンタカー」は観光客において男性比率が高く、「土産」の場合は女性比率が高くなる傾向にある。

## 金額・利用率スプレッド散布図



## 業種別性別内訳



# インバウンド観光客の利用当日消費傾向



- データ期間：2022/11/1～2025/1/31
- 対象交通機関：市電・市バス

- インバウンド観光客の場合、日本人観光客と比べてコンビニ利用が利用率・金額シェア共に高い傾向にある。

## ★主要な発見事項・示唆

インバウンド観光客によるコンビニ利用志向

- インバウンド観光客の場合、日本人観光客と比較して全消費におけるコンビニ利用の割合が高い傾向にある。

## 日本人観光客と比較したインバウンド観光客の利用業種傾向

利用率				金額シェア				1人あたり利用単価（円/人）			
業種分類	① インバウンド 観光客	② 日本人 観光客	スプレッド ①-②	業種分類	① インバウンド 観光客	② 日本人 観光客	スプレッド ①-②	業種分類	① インバウンド 観光客	② 日本人 観光客	スプレッド ①-②
コンビニ	61.6%	40.0%	21.6%	コンビニ	14.5%	3.8%	10.7%	ホームセンター	19,896	5,006	14,890
衣服小売	6.9%	3.6%	3.3%	衣服小売	8.0%	1.8%	6.2%	自転車関連	13,378	1,786	11,592
飲食店 (カフェ含)	26.6%	24.4%	2.2%	家電	7.5%	2.0%	5.5%	美容品	17,250	7,007	10,243
家電	3.7%	2.2%	1.5%	スポーツ・ アウトドア	5.0%	1.1%	3.9%	スポーツ・ アウトドア	20,644	11,830	8,814
スポーツ・ アウトドア	1.7%	1.7%	0.0%	飲食店 (カフェ含)	10.6%	7.0%	3.6%	航空・フェリー	17,852	9,184	8,668

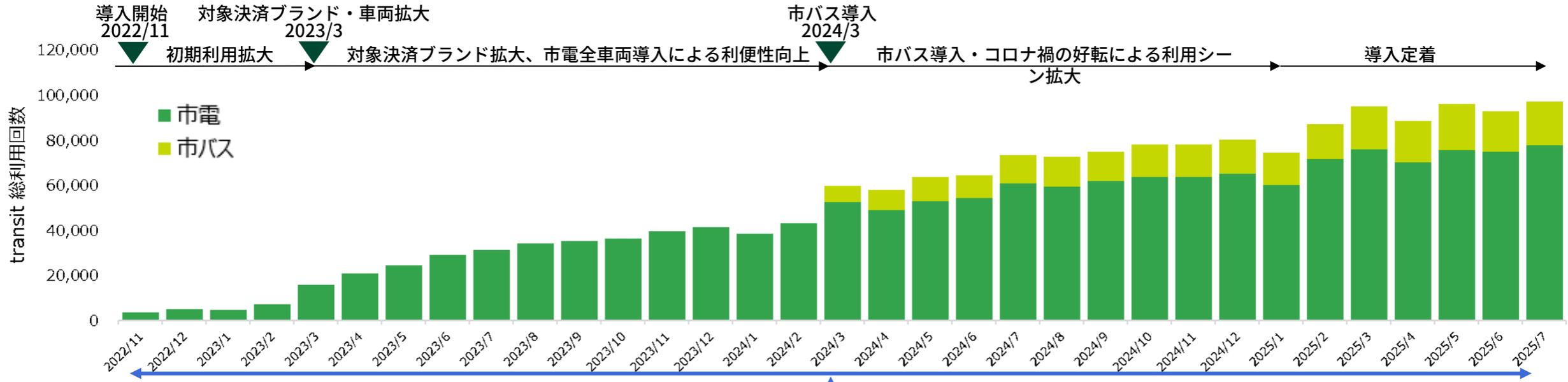
\*タッチ決済利用日に発生した決済を対象に集計、「公共交通機関」は貴交通局における消費を除外



# 概要 (地域経済への波及)



- データ期間：2022/11/1～2025/7/31
- 対象交通機関：市電・市バス



**4**

地域経済への波及

◆ 分析観点  
周辺地域でどのように消費しているか？  
利用浸透と経済効果の検証

分析要件

- データ期間：2022/11/1～2025/7/31
- 対象交通機関：市電・市バス

◆ 主要な発見事項・示唆

- 東アジア圏におけるモノ消費、欧米圏におけるコト消費傾向
  - ・ 東アジア圏は商業・市街地観光が中心。欧米圏は自然景観やアクティビティを重視し、桜島や展望所へのアクセスが多い。
- 日本人の「中心市街地＋主要観光地」志向、インバウンドの体験型や高付加価値商品志向
  - ・ 日本人観光客は周遊性の高いルートで滞在時間や消費額が増加。インバウンド観光客は文化的価値や体験型商品への関心が高い。

# 国・地域別利用駅傾向



データ期間：2022/11/1～2025/7/31  
対象交通機関：市電・市バス

- 東アジア圏は桜島観光に加え、商業・市街地観光まで幅広く、買い物や食事目的の移動が多い可能性が示唆された。一方で、欧米圏は自然景観やアクティビティを重視する傾向が強く、桜島や展望所へのアクセスが多い傾向が見られる。

## ★主要な発見事項・示唆

### 国・地域別 観光ルート の相違

- 市電では、すべての国・地域で「鹿児島中央駅前」「天文館通」への集中が見られる。特に日本人観光客や中国・香港・台湾・韓国・シンガポールの利用傾向が強い。
- 欧米圏（アメリカ・ヨーロッパ）では「いづろ通」「水族館口」の利用が相対的に高い。
- バスでは、欧米圏の観光客が「桜島港⇄湯之平展望所」ルートを多く利用し、桜島観光を選択する傾向が強く出ている。
- 東アジアは「水族館前」「仙巖園前」「天文館通」を含む多様な観光ルートを利用している。

## <市電>国・地域別利用駅傾向

		鹿児島中央駅前	天文館通	高見馬場	郡元	いづろ通	水族館口	朝日通	谷山	騎射場	武之橋	総計
日本人	市内居住者	12.8%	14.4%	6.8%	7.6%	4.6%	1.2%	2.5%	4.8%	3.6%	2.0%	100.0%
	観光客	8,581回	9,609回	4,541回	5,089回	3,043回	781回	1,655回	3,222回	2,421回	1,352回	66,875回
インバウンド上位10位	中国	24.7%	21.9%	8.2%	5.3%	3.7%	4.2%	3.1%	2.1%	2.0%	2.4%	100.0%
	アメリカ	19,329回	17,187回	6,450回	4,135回	2,889回	3,311回	2,412回	1,643回	1,592回	1,850回	78,313回
	韓国	17.8%	23.6%	6.4%	3.7%	3.1%	6.7%	2.8%	0.6%	6.3%	5.4%	100.0%
	台湾	1,177回	1,561回	426回	246回	203回	445回	185回	37回	414回	355回	6,618回
	ドイツ	16.2%	21.1%	6.4%	2.7%	7.0%	6.9%	3.5%	1.0%	0.9%	5.4%	100.0%
	イギリス	1,023回	1,337回	403回	171回	443回	439回	223回	62回	57回	344回	6,333回
	フランス	27.4%	30.5%	6.7%	1.2%	2.4%	7.0%	2.5%	0.3%	0.2%	4.0%	100.0%
	オーストラリア	1,414回	1,575回	347回	62回	122回	360回	129回	16回	10回	207回	5,169回
	シンガポール	20.3%	28.5%	6.8%	2.6%	3.1%	3.9%	2.9%	0.9%	5.0%	2.7%	100.0%
	香港	863回	1,210回	288回	110回	132回	164回	124回	40回	214回	113回	4,244回

\*インバウンドは降車回数が上位10位の国・地域を上から順に表示  
降車駅は全利用者の降車回数が多い駅を左から順に表示  
降車回数シェア = (当該駅の降車回数 ÷ 全ての駅の降車回数の合計)

## <市バス>国・地域別利用駅傾向

		鹿児島中央駅前	天文館通	桜島港	湯之平展望所	水族館前	仙巖園前	金生町	高見馬場	いづろ	市役所前	城山	総計
日本人	市内居住者	14.0%	9.7%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	2.6%	3.2%	4.3%	6.1%	0.1%	100.0%
	観光客	1,346回	933回	5回	6回	31回	9回	248回	312回	415回	592回	6回	9,640回
インバウンド上位10位	中国	19.7%	9.7%	7.7%	5.3%	5.3%	3.5%	2.6%	1.9%	1.3%	0.9%	2.1%	100.0%
	アメリカ	2,274回	1,119回	884回	615回	608回	404回	294回	218回	146回	103回	238回	11,522回
	韓国	15.5%	12.8%	14.6%	12.0%	9.2%	7.1%	2.8%	1.9%	1.5%	0.5%	4.8%	100.0%
	台湾	552回	456回	521回	427回	329回	255回	101回	69回	53回	19回	171回	3,571回
	ドイツ	12.3%	8.8%	21.6%	15.5%	6.2%	5.2%	3.1%	1.0%	1.0%	0.6%	2.4%	100.0%
	イギリス	381回	271回	667回	477回	191回	161回	95回	31回	18回	18回	74回	3,086回
	フランス	15.0%	14.9%	12.9%	10.9%	5.5%	7.3%	2.7%	3.2%	2.3%	1.4%	3.6%	100.0%
	オーストラリア	243回	241回	208回	176回	89回	118回	43回	52回	37回	23回	58回	1,616回
	シンガポール	17.1%	13.6%	13.4%	12.6%	9.0%	10.2%	3.0%	1.9%	1.5%	0.6%	2.4%	100.0%
	香港	267回	211回	208回	196回	140回	159回	47回	29回	24回	10回	38回	1,557回

\*インバウンドは降車回数が上位10位の国・地域を上から順に表示  
降車停留所は全利用者の降車回数が多い駅を左から順に表示  
降車回数シェア = (当該停留所の降車回数 ÷ 全ての停留所の降車回数の合計)

欧米  
日本人観光客・東アジア

# タッチ決済利用当日の業種別消費傾向



- データ期間：2022/11/1～2025/7/31
- 対象交通機関：市電・市バス

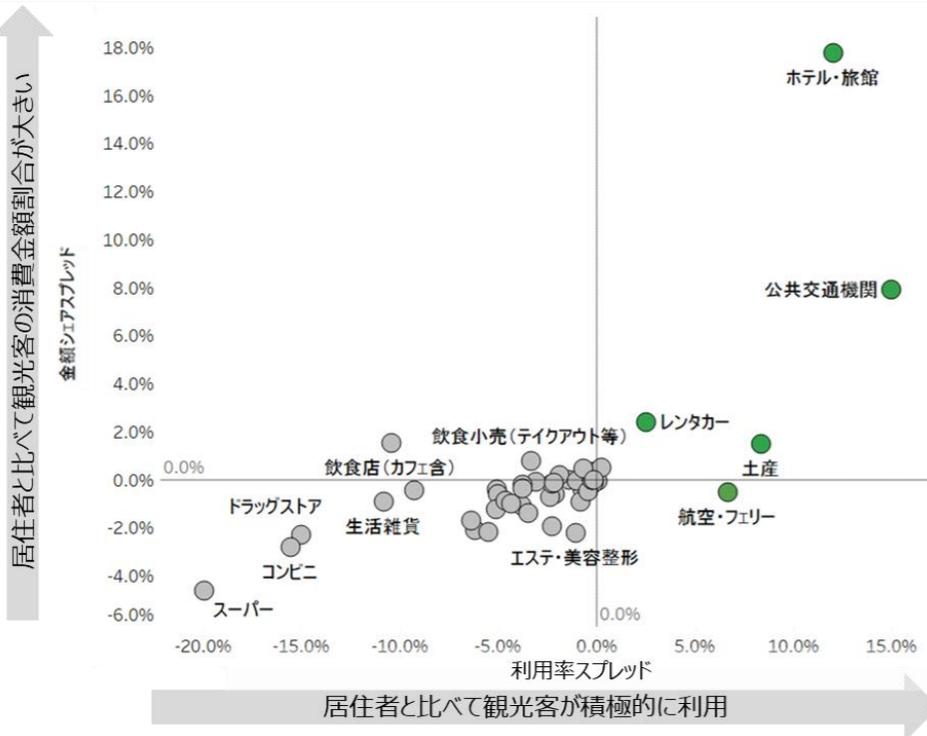
- 日本人観光客、インバウンド観光客の間でタッチ決済利用当日の業種別消費傾向に差が見られた。

## ★主要な発見事項・示唆

日本人の「中心市街地＋主要観光地」志向  
 インバウンドの体験型や高付加価値商品志向

- 日本人観光客は市電・市バスで「中心市街地＋主要観光地」へ移動することで、宿泊・お土産・レンタカー等多様な消費が発生しやすく、周遊性の高いルートの利用ほど滞在時間や付随消費も増すため、結果的に単価が高くなると考えられる。
- インバウンド観光客は体験型や高付加価値商品への関心が高く、仙巖園など文化的価値と買い物要素が融合したルートで滞在・消費額が伸びやすい。一方、自然目的が多い桜島ルートは自然体験が中心となり、土産消費等が生まれづらく単価が低いものと考えられる。

### 日本人



### インバウンド

