

インバウンド都道府県 ポジショニング調査2026

調査報告書



2026年9月8日発行

株式会社リクルート じゃらんリサーチセンター
研究員 松本 百加里

目次

- インバウンド都道府県ポジショニング調査2026トピックス（P3・4）
- 調査背景と目的・調査概要（P5）
- アメリカ市場のエリアルート戦略タイプ分類（P6）
- イギリス市場のエリアルート戦略タイプ分類（P7）
- フランス市場のエリアルート戦略タイプ分類（P8）
- オーストラリア市場のエリアルート戦略タイプ分類（P9）
- 韓国市場のエリアルート戦略タイプ分類（P10）
- 中国市場のエリアルート戦略タイプ分類（P11）
- 台湾市場のエリアルート戦略タイプ分類（P12）
- 香港市場のエリアルート戦略タイプ分類（P13）
- タイ市場のエリアルート戦略タイプ分類（P14）
- シンガポール市場のエリアルート戦略タイプ分類（P15）

エリアルート戦略タイプ分類2026トピックス

2026年は、「立ち寄り・ゲートウェイ」から「宿泊・周遊・消費」を伴うタイプへの変化が複数市場で見られた

アメリカ、台湾、香港市場を中心に、2025年の『新幹線立ち寄り伸びしろタイプ』『地方部ゲートウェイ拠点タイプ』から、2026年は『新幹線利便性＋消費獲得タイプ』『ルート延伸宿泊長めタイプ』『滞在・高消費タイプ』『周遊＋消費獲得タイプ』へ変化する県が見られた。

● 傾向1【アメリカ市場】

新幹線立ち寄りの伸びしろから、利便性＋消費獲得へ

宮城県、埼玉県、神奈川県、長野県、愛知県、福岡県は、2025年の『新幹線立ち寄り伸びしろタイプ』から、2026年は『新幹線利便性＋消費獲得タイプ』へ変化した。交通利便性を持つ地域の役割が、立ち寄りの可能性から消費を伴う利用へ変化している。

● 傾向2【台湾市場】

地方部ゲートウェイから滞在へ、新幹線沿線ではルート延伸へ

北海道、愛知県、福岡県は、『地方部ゲートウェイ拠点タイプ』から『滞在・高消費タイプ』へ変化した。また、宮城県、神奈川県、岡山県、広島県、鹿児島県は、『新幹線立ち寄り伸びしろタイプ』から『ルート延伸宿泊長めタイプ』へ変化した。

● 傾向3【香港市場】

地方空港・新幹線を入口に、周遊・宿泊を伴うタイプへ

愛知県と香川県は、『地方部ゲートウェイ拠点タイプ』から『周遊＋消費獲得タイプ』へ変化した。青森県、宮城県、福島県、埼玉県、長野県、静岡県、広島県、鹿児島県は、『新幹線立ち寄り伸びしろタイプ』から『ルート延伸宿泊長めタイプ』へ変化した。

● 傾向4【フランス市場】

一点突破から、滞在・周遊へ向かう兆し

沖縄県、茨城県、滋賀県では、2025年の『人気観光スポット一点突破タイプ』から、2026年の『周遊＋消費獲得タイプ』への分類変化が見られた。

2025年から2026年の代表的なタイプ変化

市場ごとに、入口・立ち寄りの役割から、宿泊・周遊・消費を伴う役割への変化が見られた。

市場	都道府県	2025年タイプ	2026年タイプ
アメリカ	宮城・埼玉・神奈川・長野・愛知・福岡	新幹線立ち寄り伸びしろ	新幹線利便性＋消費獲得
台湾	北海道・愛知・福岡	地方部ゲートウェイ拠点	滞在・高消費タイプ
台湾	宮城・神奈川・岡山・広島・鹿児島	新幹線立ち寄り伸びしろ	ルート延伸宿泊長め
台湾	香川	人気観光スポット一点突破	ルート延伸宿泊長め
香港	愛知・香川	地方部ゲートウェイ拠点	周遊＋消費獲得
香港	青森・宮城・福島・埼玉・長野・静岡・広島・鹿児島	新幹線立ち寄り伸びしろ	ルート延伸宿泊長め
フランス	沖縄・茨城・滋賀	人気観光スポット一点突破	周遊＋消費獲得

※2025年と2026年のタイプ分類結果を直接比較し、地方分散の変化を捉えやすい代表例を掲載。

解説



株式会社リクルート
じゃらんリサーチセンター 研究員
松本 百加里（まつもと ゆかり）

今回の結果からは、地方分散が単に「地方を訪れる人が増える」という形ではなく、地域の役割そのものが変わる形で進んでいることがうかがえます。空港や新幹線を利用する入口の地域から、実際に泊まり、周辺を巡り、消費する地域へと変化している点が特徴です。

変化の背景を調べると、台湾・香港と地方空港を結ぶ路線の拡充が目立ちます。中部国際空港では台湾・香港方面の便数が増え、高松－香港線は毎日運航となりました。広島では台北線の増便と香港線の再開、岡山では台北線の増便と高雄線の運航、仙台では香港線の再開と高雄線の新規就航が進んでいます。地方から旅を始め、周辺県へ移動する旅程が組みやすくなったことも、変化の背景にあると考えられます。具体的な旅行行動を見ると、アメリカでは神奈川県の鎌倉・箱根・横浜・湘南、愛知県の名古屋周辺や犬山方面など、歴史文化、温泉、都市観光、まち歩きを組み合わせる動きが見られます。交通の便利さと地域ならではの体験が結びつき、滞在中の消費につながっている可能性があります。

台湾・香港市場では、仙台と松島、岡山と倉敷、広島市内と宮島・尾道、高松と琴平・小豆島など、中心都市と周辺地域を一つの旅程で巡る動きが目立ちます。歴史文化、自然、島、食といった複数のテーマが、宿泊や周遊の理由になっているのでしょうか。こうした結果から、地方誘客ではアクセス整備に加え、駅や空港から先の宿泊、食、文化、自然、体験を一つのルートとして結び直すことが重要だと考えます。地域が旅程の中で「通過地点」「周遊拠点」「滞在する目的地」のどの役割を担っているかを見ることも大切になりそうです。

【ご注意：本資料の転載・複製での利用について】
本資料は、株式会社リクルート『じゃらんリサーチセンター』の著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料は当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。
本資料を利用する場合にはお客さまの判断で利用してください。本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要です。事前に当社までご連絡ください。使用用途によって転載・複製をご遠慮いただく場合もございます。あらかじめご了承ください。

【お問い合わせ先】
メディア・報道機関の皆さま：株式会社リクルート 広報担当 <https://www.recruit.co.jp/support/form/>
企業・自治体・一般の皆さま：『じゃらんリサーチセンター』事務局 E mail jalan_rc@r.recruit.co.jp

調査背景と目的

本調査は、全国47都道府県のインバウンドに関する総体的な傾向を把握していただくことを目的に実施しました。観光庁および日本政府観光局（JNTO）が保有する市場別・都道府県別の網羅的な定量データを基礎としており、地域ごとのインバウンド受入状況や市場動向を俯瞰できるよう構成しています。

インバウンドマーケティング戦略を策定するにあたっては、まず日本全体を客観的に眺め、自地域のエリア特性を的確に理解することが重要です。島国である日本は、基本的に飛行機やクルーズ船による入国が前提となるため、空港の受入機能やその後の交通アクセスを含めた物理的キャパシティを考慮する必要があります。とりわけ、新幹線で移動可能な広域ルートは、訪日外国人の行動範囲や消費の集積にも大きく影響を与える要素といえます。

本調査では、過去の空港利用人数や新幹線駅数といった要素も加味しつつ、「47都道府県」×「10市場」に分類したうえで、地域ごとの傾向を整理・分析しました。

調査結果は、自地域の特徴や立ち位置を把握するとともに、地域ごとに保有する最新データとあわせて活用することで、より実態に即したマーケティング戦略の立案に役立てていただければ幸いです。特に、広域的な傾向を把握したい場面において、基礎的な参考資料としてご活用ください。

調査概要

【調査対象】

アメリカ、イギリス、フランス、オーストラリア、韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポールの10市場を都道府県別に分類

【クラスター分類の基準となる6つの変数（出典元）】

「空海港利用人数」...2025年 出入国管理統計表（出入国在留管理庁調べ）

「新幹線駅数」...2025年 都道府県別新幹線停車駅数

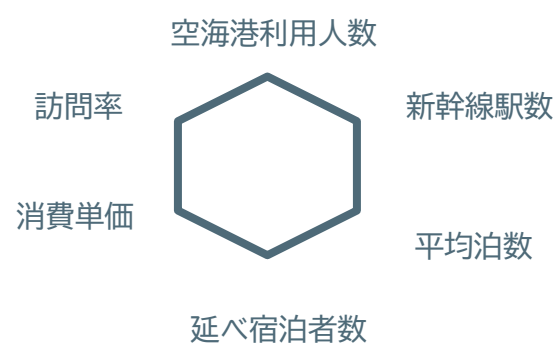
「平均泊数」...2025年 インバウンド消費動向調査（観光庁調べ）

「延べ宿泊者数」...2025年 宿泊旅行統計調査（観光庁調べ）

「消費単価」...2025年 インバウンド消費動向調査（観光庁調べ）

「訪問率」...2025年 インバウンド消費動向調査（観光庁調べ）

【6つの変数のチャート配置】



【分類方法】

クラスター分析における階層法を用いる。クラスター間の距離の算出にはユークリッド距離法、クラスター化の方法はWard法を用いる。

基準となる変数ごとに単位を揃えるため、市場別の変数ごとに標準化。

※平均泊数・消費単価について、回答数が10未満で、市場別・指標別の外れ値上限（ $Q3 + 3 \times IQR$ ）を超える値は、クラスターリング時のみ当該上限値を用いる。

アメリカ

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	周遊＋消費獲得タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	人気観光スポット一点突破タイプ
青森県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	隠れた宿泊滞在タイプ
宮城県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	福井県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	隠れた宿泊滞在タイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	人気観光スポット一点突破タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	周遊＋消費獲得タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	訪問多い人気観光地タイプ	長崎県	隠れた宿泊滞在タイプ
埼玉県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	周遊＋消費獲得タイプ
長野県	新幹線利便性＋消費獲得タイプ	島根県	周遊＋消費獲得タイプ		

アメリカのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に空海港利用人数、訪問率、延べ宿泊者数、消費単価が高く、訪日旅行のゲートウェイであり、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		隠れた宿泊滞在タイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は低め。訪問数は多いが他エリアへ分散傾向。		訪問率は低い、平均泊数が高い。消費単価は平均並みである。一定の長期滞在者が存在している。
NO	7		8		9	
タイプ名	周遊＋消費獲得タイプ		ゲートウェイ立ち寄りタイプ		新幹線利便性＋消費獲得タイプ	
チャート		消費単価が高く、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。滞在・周遊による消費獲得につながっている可能性がある。		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数はやや高く、一定数の宿泊が見込まれる。		新幹線駅数が多く、消費単価が相対的に高い。アクセスの良さが消費にもつながっている。

イギリス

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	滞在・高消費タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
青森県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	ルート延伸宿泊長めタイプ
宮城県	ルート延伸宿泊長めタイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	地方部滞在タイプ
秋田県	ルート延伸宿泊長めタイプ	静岡県	新幹線ルート誘客タイプ	香川県	人気観光スポット一点突破タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛媛県	地方部滞在タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	新幹線ルート誘客タイプ
群馬県	ルート延伸宿泊長めタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	-
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	訪問多い人気観光地タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	ルート延伸宿泊長めタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	地方部滞在タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	地方部滞在タイプ
長野県	新幹線ルート誘客タイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ		

※佐賀県は、分析可能なデータ数に満たなかったためエリアルルート戦略タイプは不記載

イギリスのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に空港利用人数、訪問率、延べ宿泊者数、消費単価が高く、訪日旅行のゲートウェイであり、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低い。そのためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低い。回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ルート延伸宿泊長めタイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は平均並み。訪問数は多いが他エリアへ分散傾向。		訪問率は低めだが、平均泊数はやや長めである。新幹線駅数も多く、主要ルートからの足の延ばしやすさが平均泊数の長さにつながっている。
NO	7		8		9	
タイプ名	ゲートウェイ立ち寄りタイプ		滞在・高消費タイプ		地方部滞在タイプ	
チャート		空港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数は平均並みで、一定数の宿泊が見込まれる。		消費単価、平均泊数が相対的に高く、滞在による消費獲得が安定的に期待できる。		訪問率は低い。平均泊数、消費単価はやや高く、空港利用人数や新幹線駅数は低い。地方部で滞在している様子がうかがえる。

フランス

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	周遊＋消費獲得タイプ	新潟県	ルート延伸宿泊長めタイプ	岡山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
青森県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
岩手県	ルート延伸宿泊長めタイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
宮城県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	人気観光スポット一点突破タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	周遊＋消費獲得タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	周遊＋消費獲得タイプ	京都府	訪問多い人気観光地タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	隠れた宿泊滞在タイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ通過タイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	周遊＋消費獲得タイプ
長野県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ		

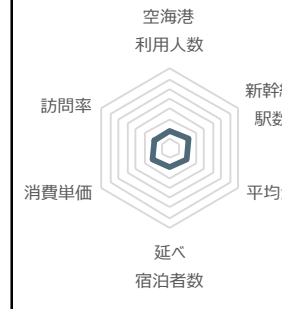
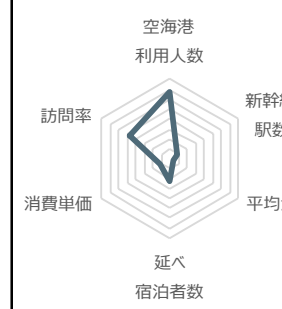
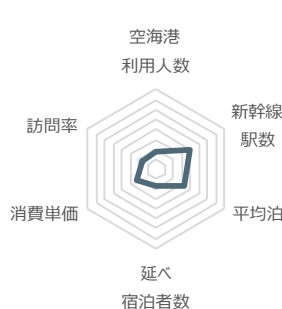
フランスのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に空海港利用人数、訪問率、延べ宿泊者数、消費単価が高く、訪日旅行のゲートウェイであり、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いいためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ルート延伸宿泊長めタイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は平均並み。訪問数は多いが他エリアへ分散傾向。		訪問率は低めだが、平均泊数は長めである。新幹線駅数も多く、主要ルートからの足の延ばしやすさが平均泊数の長さにつながっている。
NO	7		8		9	
タイプ名	周遊＋消費獲得タイプ		ゲートウェイ通過タイプ		隠れた宿泊滞在タイプ	
チャート		消費単価が高く、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。滞在・周遊による消費獲得につながっている可能性がある。		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数もやや低くゲートウェイとして利用されるも素通りされやすい。		訪問率は低い、平均泊数が高く消費単価もやや高い。一定の長期滞在者が存在している。

 オーストラリア

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	滞在・高消費タイプ	新潟県	隠れた宿泊滞在タイプ	岡山県	来訪伸びしろタイプ
青森県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	富山県	来訪伸びしろタイプ	広島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
岩手県	隠れた宿泊滞在タイプ	石川県	来訪伸びしろタイプ	山口県	隠れた宿泊滞在タイプ
宮城県	滞在・高消費タイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	地方部滞在タイプ
山形県	隠れた宿泊滞在タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	来訪伸びしろタイプ	愛知県	来訪伸びしろタイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	地方部滞在タイプ	福岡県	隠れた宿泊滞在タイプ
群馬県	来訪伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	訪問多い人気観光地タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	来訪伸びしろタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地+拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	来訪伸びしろタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	来訪伸びしろタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	地方部滞在タイプ
長野県	滞在・高消費タイプ	島根県	地方部滞在タイプ		

 オーストラリアのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地+拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		来訪伸びしろタイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に空港利用人数、訪問率、延べ宿泊者数、消費単価が高く、訪日旅行のゲートウェイであり、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		各指標が相対的に低く、来訪・宿泊・消費の獲得余地が大きい。施策次第で大きな伸長が期待される。
NO	4		5		6	
タイプ名	人気観光スポット一点突破タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ゲートウェイ立ち寄りタイプ	
チャート		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は平均並み。訪問数は多いが他エリアへ分散傾向。		空港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数はやや高く、一定数の宿泊が見込まれる。
NO	7		8		9	
タイプ名	滞在・高消費タイプ		隠れた宿泊滞在タイプ		地方部滞在タイプ	
チャート		消費単価、平均泊数が相対的に高く、滞在による消費獲得が安定的に期待できる。		訪問率は低いが、平均泊数は高く、消費単価も平均並みである。また、新幹線駅数も多い。一定の長期滞在者が存在している。		訪問率は低いが、平均泊数、消費単価はやや高く、空港利用人数や新幹線駅数は低い。地方部で滞在している様子がうかがえる。

韓国

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	主要目的地＋拠点タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
青森県	ルート延伸宿泊長めタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	ルート延伸宿泊長めタイプ	山口県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
宮城県	ルート延伸宿泊長めタイプ	福井県	ルート延伸宿泊長めタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	ルート延伸宿泊長めタイプ	香川県	人気観光スポット一点突破タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	ルート延伸宿泊長めタイプ	愛知県	周遊＋消費獲得タイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	ルート延伸宿泊長めタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	訪問多い人気観光地タイプ
群馬県	ルート延伸宿泊長めタイプ	滋賀県	周遊＋消費獲得タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	隠れた宿泊滞在タイプ	京都府	人気観光スポット一点突破タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	隠れた宿泊滞在タイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ通過タイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	周遊＋消費獲得タイプ
長野県	ルート延伸宿泊長めタイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ		

韓国のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		多くの指標で都道府県平均より高い。特に延べ宿泊者数、消費単価が高く、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いいためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ルート延伸宿泊長めタイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は平均並み。空海港利用人数も多くゲートウェイとしての要素も兼ねている。		訪問率は低めだが、平均泊数はやや長めである。新幹線駅数も多く、主要ルートからの足の延ばしやすさが平均泊数の長さにつながっている。
NO	7		8		9	
タイプ名	周遊＋消費獲得タイプ		ゲートウェイ通過タイプ		隠れた宿泊滞在タイプ	
チャート		消費単価が高く、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。滞在・周遊による消費獲得につながっている可能性がある。		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数もやや低くゲートウェイとして利用されるも素通りされやすい。		訪問率は低いですが、平均泊数が高く消費単価も高い。一定の長期滞在者が存在している。

中国

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	周遊＋消費獲得タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
青森県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	周遊＋消費獲得タイプ
宮城県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	福井県	隠れた宿泊滞在タイプ	徳島県	（新幹線立ち寄り）伸びしろタイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	人気観光スポット一点突破タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	周遊＋消費獲得タイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	訪問立ち寄りタイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	隠れた宿泊滞在タイプ
神奈川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	周遊＋消費獲得タイプ
長野県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ	※徳島は新幹線駅数以外変数の類似性から分類されている	

中国のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		多くの指標で都道府県平均より高い。特に訪問率、延べ宿泊者数、消費単価が高く、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価はやや低く、また訪問率が低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問立ち寄りタイプ		周遊＋消費獲得タイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率が高く、延べ宿泊者数はやや高いが、消費単価や平均泊数が低い。多くが訪れるが短期滞在に留まっている。		消費単価が高く、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。滞在・周遊による消費獲得につながっている可能性がある。
NO	7		8		9	
タイプ名	訪問多い人気観光地タイプ		ゲートウェイ立ち寄りタイプ		隠れた宿泊滞在タイプ	
チャート		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は低い。空海港利用人数も多くゲートウェイとしての要素も兼ねている。		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数はやや高く、一定数の宿泊が見込まれる。		訪問率は低い、平均泊数が高く消費単価もやや高い。一定の長期滞在者が存在している。

台湾

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	滞在・高消費タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	ルート延伸宿泊長めタイプ
青森県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
宮城県	ルート延伸宿泊長めタイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	ルート延伸宿泊長めタイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	滞在・高消費タイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	滞在・高消費タイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	訪問立ち寄りタイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	ルート延伸宿泊長めタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	訪問多い人気観光地タイプ
長野県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ		

台湾のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に訪問率、延べ宿泊者数、消費単価、平均泊数が高く、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ルート延伸宿泊長めタイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数、平均泊数も高く、訪問され滞在もされている。空海港利用人数も多くゲートウェイとしての要素も兼ねている。		訪問率は低めだが、平均泊数はやや長めである。新幹線駅数は平均並みで、主要ルートからの足の延ばしやすさが平均泊数の長さにつながっている。
NO	7		8		9	
タイプ名	ゲートウェイ立ち寄りタイプ		滞在・高消費タイプ		訪問立ち寄りタイプ	
チャート		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数は平均並みで、一定数の宿泊が見込まれる。		消費単価、平均泊数が相対的に高く、滞在による消費獲得が安定的に期待できる。		訪問率が高く、延べ宿泊者数はやや高いが、消費単価や平均泊数が低い。多くが訪れるが短期滞在に留まっている。

香港

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	滞在・高消費タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
青森県	ルート延伸宿泊長めタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
宮城県	ルート延伸宿泊長めタイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	ルート延伸宿泊長めタイプ	香川県	周遊＋消費獲得タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	ルート延伸宿泊長めタイプ	愛知県	周遊＋消費獲得タイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	滞在・高消費タイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	人気観光スポット一点突破タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	ルート延伸宿泊長めタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ通過タイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	ルート延伸宿泊長めタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	周遊＋消費獲得タイプ
長野県	ルート延伸宿泊長めタイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ		

香港のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に訪問率、延べ宿泊者数、消費単価、平均泊数が高く、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ルート延伸宿泊長めタイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数、平均泊数も高く、訪問され滞在もされている。空海港利用人数も多くゲートウェイとしての要素も兼ねている。		訪問率は低めだが、平均泊数はやや長めである。新幹線駅数もやや多く、主要ルートからの足の延ばしやすさが平均泊数の長さにつながっている。
NO	7		8		9	
タイプ名	周遊＋消費獲得タイプ		ゲートウェイ通過タイプ		滞在・高消費タイプ	
チャート		消費単価が高く、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。滞在・周遊による消費獲得につながっている可能性がある。		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数も低くゲートウェイとして利用されるも素通りされやすい。		消費単価、平均泊数が相対的に高く、滞在による消費獲得が安定的に期待できる。

タイ

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	周遊＋消費獲得タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	人気観光スポット一点突破タイプ
青森県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
岩手県	新幹線ルート誘客タイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	周遊＋消費獲得タイプ
宮城県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	隠れた宿泊滞在タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	隠れた宿泊滞在タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	高知県	隠れた宿泊滞在タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	周遊＋消費獲得タイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	地方部滞在タイプ
茨城県	地方部滞在タイプ	京都府	人気観光スポット一点突破タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地＋拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	地方部滞在タイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	地方部滞在タイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	隠れた宿泊滞在タイプ
長野県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	島根県	隠れた宿泊滞在タイプ		

タイのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地＋拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に訪問率、延べ宿泊者数、消費単価が高く、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや多く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いが回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		周遊＋消費獲得タイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数は高いが、平均泊数は平均並み。空海港利用人数も多くゲートウェイとしての要素も兼ねている。		消費単価が高く、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。滞在・周遊による消費獲得につながっている可能性がある。
NO	7		8		9	
タイプ名	ゲートウェイ立ち寄りタイプ		隠れた宿泊滞在タイプ		地方部滞在タイプ	
チャート		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数はやや高く、一定数の宿泊が見込まれる。		訪問率は低い、平均泊数が高く消費単価も高い。一定の長期滞在者が存在している。		訪問率は低い、平均泊数は高く消費単価は平均並みである。空海港利用人数や新幹線駅数は少ない。地方部で滞在している様子がうかがえる。

シンガポール

都道府県別 エリアルルート戦略タイプ					
北海道	滞在・高消費タイプ	新潟県	新幹線ルート誘客タイプ	岡山県	人気観光スポット一点突破タイプ
青森県	地方部滞在タイプ	富山県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	広島県	地方部滞在タイプ
岩手県	ルート延伸宿泊長めタイプ	石川県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	山口県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
宮城県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	福井県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	徳島県	人気観光スポット一点突破タイプ
秋田県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	静岡県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	香川県	人気観光スポット一点突破タイプ
山形県	新幹線ルート誘客タイプ	岐阜県	人気観光スポット一点突破タイプ	愛媛県	人気観光スポット一点突破タイプ
福島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	愛知県	地方部滞在タイプ	高知県	人気観光スポット一点突破タイプ
栃木県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	三重県	人気観光スポット一点突破タイプ	福岡県	滞在・高消費タイプ
群馬県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	滋賀県	人気観光スポット一点突破タイプ	佐賀県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
茨城県	人気観光スポット一点突破タイプ	京都府	人気観光スポット一点突破タイプ	長崎県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
埼玉県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大阪府	訪問多い人気観光地タイプ	熊本県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
千葉県	ゲートウェイ立ち寄りタイプ	兵庫県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ	大分県	人気観光スポット一点突破タイプ
東京都	主要目的地+拠点タイプ	奈良県	人気観光スポット一点突破タイプ	宮崎県	人気観光スポット一点突破タイプ
神奈川県	人気観光スポット一点突破タイプ	和歌山県	人気観光スポット一点突破タイプ	鹿児島県	新幹線立ち寄り伸びしろタイプ
山梨県	人気観光スポット一点突破タイプ	鳥取県	人気観光スポット一点突破タイプ	沖縄県	滞在・高消費タイプ
長野県	地方部滞在タイプ	島根県	人気観光スポット一点突破タイプ		

シンガポールのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1		2		3	
タイプ名	主要目的地+拠点タイプ		新幹線立ち寄り伸びしろタイプ		人気観光スポット一点突破タイプ	
チャート		全指標で都道府県平均より高い。特に空海港利用人数、訪問率、延べ宿泊者数が高く、訪日旅行のゲートウェイであり、旅程のハブとして滞在拠点にもなっている。		平均泊数と消費単価は低く、また訪問率も低いためそのまま通過されている。新幹線駅数はやや高く、ポテンシャルあり。		他の指標も低いけど回遊の結果である消費単価が特に低め。そのまま通過か、立ち寄っても人気スポット一点集中で周遊につながりにくい。
NO	4		5		6	
タイプ名	新幹線ルート誘客タイプ		訪問多い人気観光地タイプ		ルート延伸宿泊長めタイプ	
チャート		訪問率は高くないものの、新幹線アクセスを生かした地方誘客の可能性が十分にある。		訪問率、延べ宿泊者数が高く、平均泊数はやや高い。空海港利用人数も多くゲートウェイとしての要素も兼ねている。		訪問率は低めだが、平均泊数が長く消費単価も高い。新幹線駅数も高く、主要ルートからの足の延ばしやすさが平均泊数の長さにつながっている。
NO	7		8		9	
タイプ名	ゲートウェイ立ち寄りタイプ		滞在・高消費タイプ		地方部滞在タイプ	
チャート		空海港利用人数、訪問率が高いが、平均泊数、消費単価は低い。延べ宿泊者数は平均並みで、一定数の宿泊が見込まれる。		消費単価、平均泊数が相対的に高く、滞在による消費獲得が安定的に期待できる。		訪問率はやや低く、平均泊数、消費単価、新幹線駅数はやや高い。地方部で滞在している様子がうかがえる。