

インバウンド10市場エリアルート戦略タイプ 一覧表2026

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	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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。	訪問率は低いが、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。	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。
対象都道府県(出現数)	東京(1)	福島,栃木,群馬,富山,石川,静岡,兵庫,広島,熊本,鹿児島(10)	茨城,山梨,岐阜,三重,滋賀,奈良,和歌山,鳥取,岡山,徳島,香川,高知,大分,宮崎(14)	岩手,山形,新潟(3)	京都,大阪(2)	秋田,山口,長崎(3)	北海道,島根,愛媛,沖縄(4)	千葉(1)	青森,宮城,埼玉,神奈川,福井,長野,愛知,福岡,佐賀(9)

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	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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。	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。	訪問率は低いが、平均泊数、消費単価はやや高く、空海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見える。
対象都道府県(出現数)	東京(1)	青森,福島,栃木,神奈川,富山,石川,福井,岐阜,愛知,兵庫,岡山,広島,長崎,熊本(14)	茨城,山梨,三重,滋賀,奈良,和歌山,鳥取,島根,香川,高知,宮崎(11)	岩手,山形,新潟,長野,静岡,福岡(6)	京都,大阪(2)	宮城,秋田,群馬,埼玉,山口,鹿児島(6)	千葉(1)	北海道(1)	徳島,愛媛,大分,沖縄(4)

※イギリス市場の佐賀県は、分析可能なデータ数に満たなかったため対象外。

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	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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。	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い。ゲートウェイとして利用されるも素通りされやすい。	訪問率は低いが、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。
対象都道府県(出現数)	東京(1)	青森,宮城,秋田,福島,栃木,群馬,神奈川,富山,石川,福井,長野,静岡,愛知,兵庫,岡山,広島,山口,福岡,佐賀,長崎,熊本,鹿児島(22)	山梨,岐阜,三重,奈良,和歌山,鳥取,島根,徳島,香川,愛媛,高知,大分,宮崎(13)	山形(1)	京都,大阪(2)	岩手,新潟(2)	北海道,茨城,滋賀,沖縄(4)	千葉(1)	埼玉(1)

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	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	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。	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。	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、新幹線駅数は低い。地方部で滞在している様子が見える。	訪問率は低いが、平均泊数、消費単価はやや高く、空海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見える。
対象都道府県(出現数)	東京(1)	青森,秋田,栃木,福井,静岡,兵庫,広島,佐賀,長崎,熊本(10)	福島,群馬,埼玉,神奈川,富山,石川,愛知,岡山,鹿児島(9)	茨城,山梨,岐阜,滋賀,奈良,和歌山,鳥取,徳島,愛媛,高知,大分,宮崎(12)	京都,大阪(2)	千葉(1)	北海道,宮城,長野(3)	岩手,山形,新潟,山口,福岡(5)	三重,島根,香川,沖縄(4)

韓国のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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、訪日旅行のゲートウェイ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。	訪問率は高くはないものの、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。	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い。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。
対象都道府県(出現数)	北海道,東京(2)	秋田,神奈川,富山,岐阜,兵庫,岡山,山口,佐賀,長崎,熊本(10)	山梨,三重,京都,奈良,和歌山,鳥取,島根,徳島,香川,愛媛,高知,大分,宮崎(13)	岩手,山形,新潟(3)	大阪,福岡(2)	青森,宮城,福島,栃木,群馬,石川,福井,長野,静岡,広島,鹿児島(11)	愛知,滋賀,沖縄(3)	千葉(1)	茨城,埼玉(2)

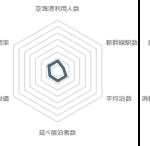
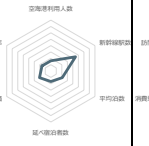
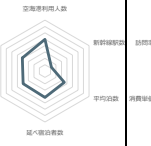
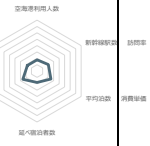
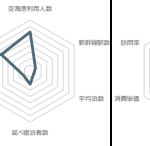
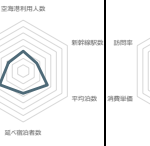
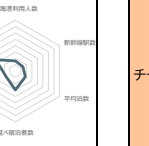
中国のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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。	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。	訪問率は低いが、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。
対象都道府県(出現数)	東京(1)	青森,宮城,秋田,福島,栃木,群馬,埼玉,神奈川,富山,石川,長野,静岡,愛知,兵庫,岡山,広島,徳島,佐賀,長崎,熊本,鹿児島(21)	茨城,山梨,岐阜,三重,滋賀,奈良,和歌山,鳥取,島根,香川,愛媛,高知,大分(13)	岩手,山形,新潟(3)	京都(1)	北海道,山口,福岡,沖縄(4)	大阪(1)	千葉(1)	福井,宮崎(2)

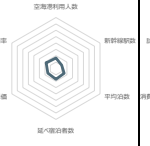
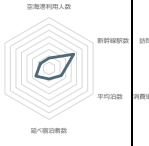
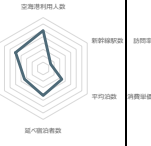
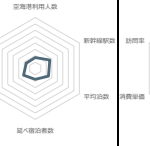
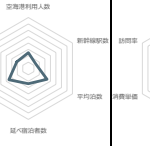
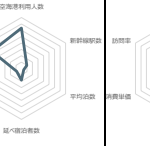
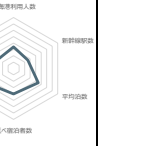
※徳島は新幹線駅数以外変数の類似性から分類されている。

インバウンド10市場エリアルート戦略タイプ ー覧表2026

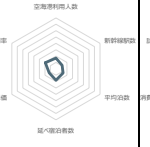
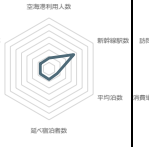
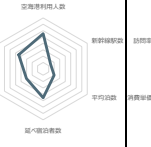
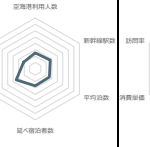
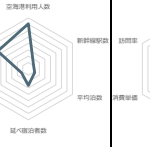
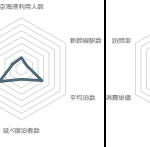
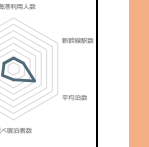
 台湾のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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。	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。
対象都道府県 (出現数)	東京(1)	青森,秋田,福島,栃木,群馬,埼玉,富山,石川,福井,長野,静岡,兵庫,山口,佐賀,長崎,熊本(16)	茨城,山梨,岐阜,三重,滋賀,奈良,和歌山,鳥取,島根,徳島,愛媛,高知,大分,宮崎(14)	岩手,山形,新潟(3)	大阪,沖縄(2)	宮城,神奈川,岡山,広島,香川,鹿児島(6)	千葉(1)	北海道,愛知,福岡(3)	京都(1)

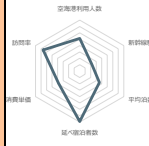
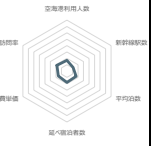
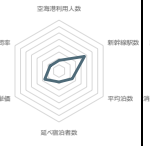
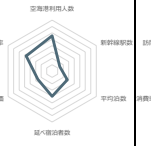
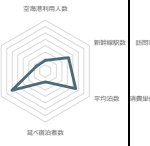
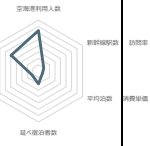
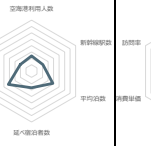
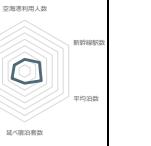
 香港のエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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。	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しやすい。	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。
対象都道府県 (出現数)	東京(1)	秋田,栃木,群馬,神奈川,富山,石川,福井,兵庫,岡山,山口,佐賀,長崎,熊本(13)	茨城,山梨,岐阜,三重,滋賀,京都,奈良,和歌山,鳥取,島根,徳島,愛媛,高知,大分,宮崎(15)	岩手,山形,新潟(3)	大阪(1)	青森,宮城,福島,埼玉,長野,静岡,広島,鹿児島(8)	愛知,香川,沖縄(3)	千葉(1)	北海道,福岡(2)

 タイのエリアルルート戦略タイプ分類結果

NO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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、平均泊数は他タイプに比べてやや高め。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。	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。	訪問率は低いが、平均泊数が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見える。	訪問率は低いが、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見える。
対象都道府県 (出現数)	東京(1)	青森,宮城,秋田,福島,栃木,群馬,埼玉,富山,石川,福井,長野,静岡,愛知,兵庫,広島,長崎,熊本(17)	山梨,岐阜,三重,滋賀,京都,奈良,和歌山,鳥取,岡山,徳島,大分,宮崎(12)	岩手,山形,新潟(3)	大阪(1)	北海道,山口,福岡(3)	千葉(1)	島根,香川,愛媛,高知,沖縄(5)	茨城,神奈川,佐賀,鹿児島(4)

 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	4	5	6	7	8	9
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	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	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									
特徴	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。	訪問率は高くはないものの、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、平均泊数も高い。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、平均泊数は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。	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。
対象都道府県 (出現数)	東京(1)	宮城,秋田,福島,栃木,群馬,埼玉,富山,石川,福井,静岡,兵庫,山口,佐賀,長崎,熊本,鹿児島(16)	茨城,神奈川,山梨,岐阜,三重,滋賀,京都,奈良,和歌山,鳥取,島根,岡山,徳島,香川,愛媛,高知,大分,宮崎(18)	山形,新潟(2)	大阪(1)			北海道,福岡,沖縄(3)	青森,長野,愛知,広島(4)

【エリアルート戦略タイプ算出方法】

【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×IQR)を超える値は、クラスティング時のみ当該上限値を用いる。

【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・複製をご遠慮頂く場合もございます。予めご了承ください。 じゃらんリサーチセンター事務局 E-mail: jalan.rc@r.recruit.co.jp

