

関西統一交通パス「KANSAI ONE PASS」 利用実績等データ分析（概要）

平成29年4月

■ 概要

関西の鉄道9社局(西日本旅客鉄道・阪神電気鉄道・阪急電鉄・京阪電気鉄道・近畿日本鉄道・南海電気鉄道・大阪市交通局・神戸市交通局・京都市交通局)、関西エアポート株式会社および公益社団法人関西経済連合会、一般財団法人関西観光本部が、関西への訪日外国人旅行者(以下、「訪日客」という。)向けに、関西統一交通パス「KANSAI ONE PASS」を平成28年4月から試験的に販売してきた。

交通系ICカードである「KANSAI ONE PASS」の利用実績等データを分析することで、訪日客の関西への誘客・周遊促進に向けた「KANSAI ONE PASS」の利用促進や、データ活用の可能性について検討を行った。

■ 目次

利用状況の分析	...P2~5	周遊状況の分析	...P6,7
鉄道駅間流動分析	...P8	昼夜別の駅利用分析	...P9
WEBサイトのアクセスデータ分析	...P10	利用者WEBアンケートの分析	...P11
ONE PASSの効果と利点	...P12		

■ 使用データ

✓ データ期間:2016年4月~12月

✓ サンプル数(ICカード利用者数):42,130

✓ レコード数(延べICカード利用回数):1,367,823

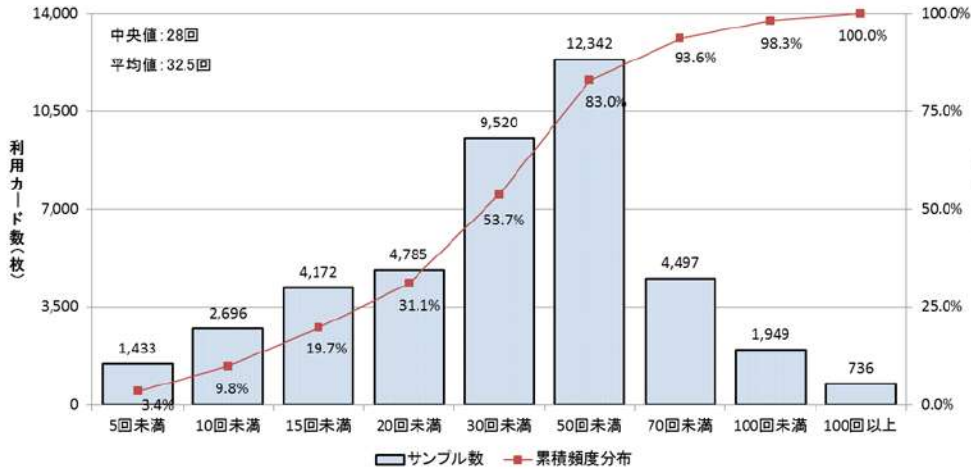
※レコード内訳:鉄道入場566,054 鉄道出場566,054 バス乗降79,799 物販等53,790 チャージ94,552 他

注)ID重複レコードの除外、鉄道入場または出場記録の欠損の除外・補完、利用日数が1か月以上など特異なサンプルの除外等のスクリーニングを実施した後の件数

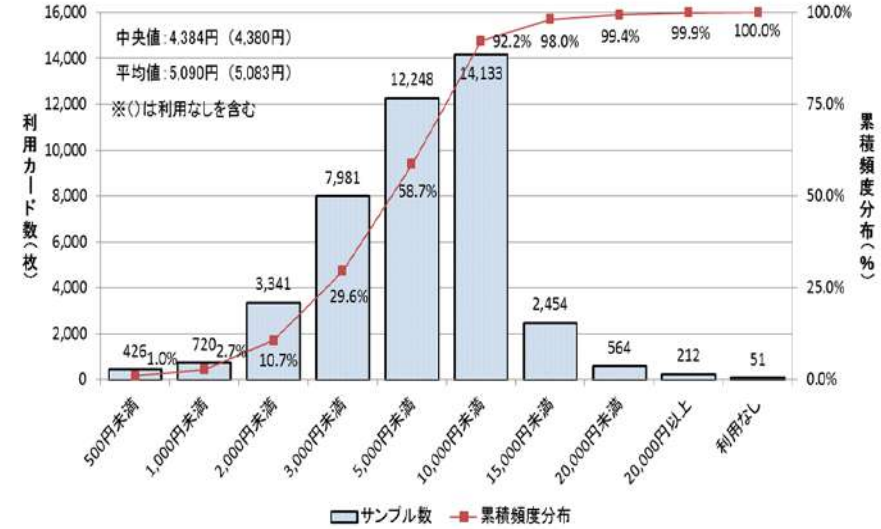
「KANSAI ONE PASS」の利用状況の分析 ①：カード利用状況

- カード利用回数は一回の旅行当たりで、「30回以上50回未満」の利用者が最も多く、次いで「20回以上30回未満」。平均で32.5回。
- カード利用日数は、「1週間～2週間未満」の利用者が最も多く、次いで「5日」の利用者が多い。平均利用日数は5.5日。
- カード利用金額は、「5,000円以上10,000円未満」の利用者が最も多く、次いで「3,000円以上5,000円未満」。平均利用額は5,090円。

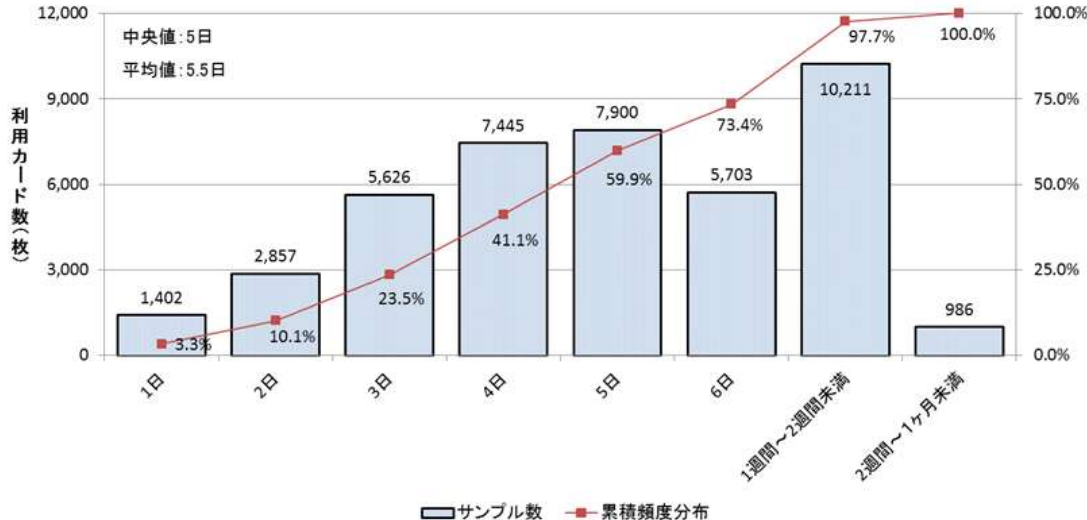
【カード利用回数】



【カード利用金額】



【カード利用日数】



「KANSAI ONE PASS」の利用状況の分析 ②：チャージ利用状況

■チャージ回数は「1回～2回」が全体の41.5%。平均値は2.9回。

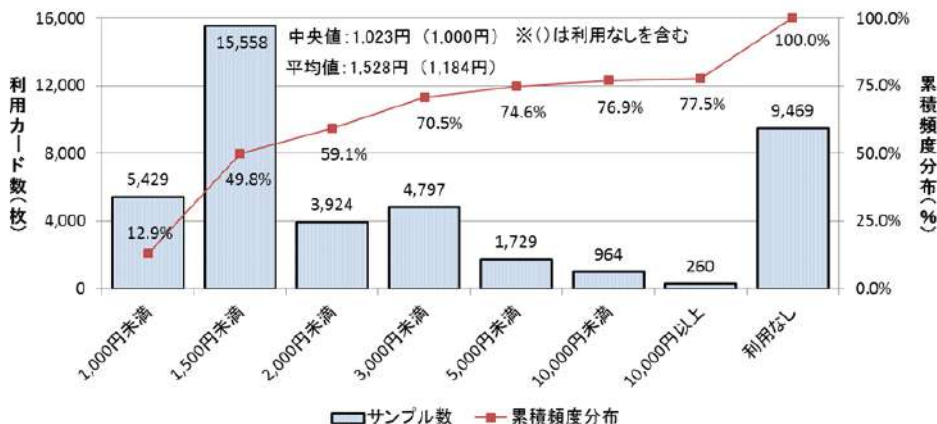
■チャージ総額は「3,000円以上5,000円未満」が最も多く、次いで「5,000円以上10,000円未満」。平均額は4,071円。(利用なしを除く)

■一回あたりのチャージ額は、「1,000円以上1,500円未満」が一番多く、平均額は1,528円。(利用なしを除く)

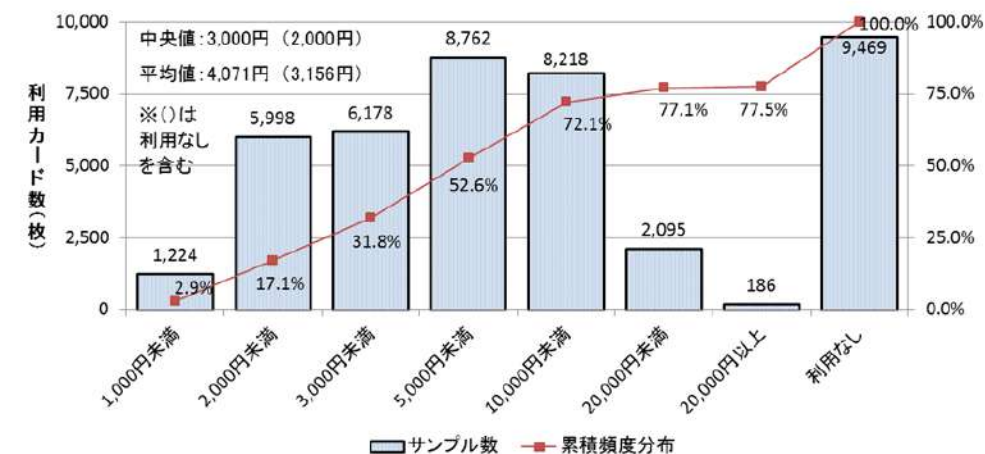
【チャージ回数】



【チャージ額 一回のチャージ当たり】



【チャージ額 一回の旅行当たり】

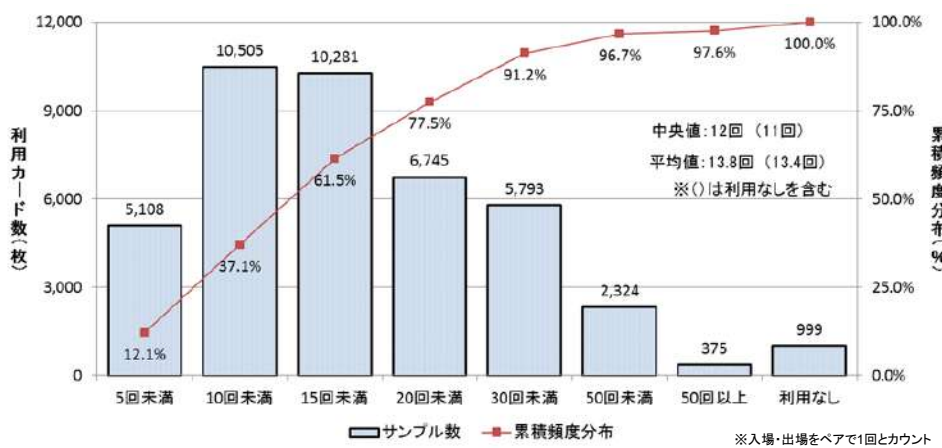


「KANSAI ONE PASS」の利用状況の分析 ③： 鉄道・バスの利用状況

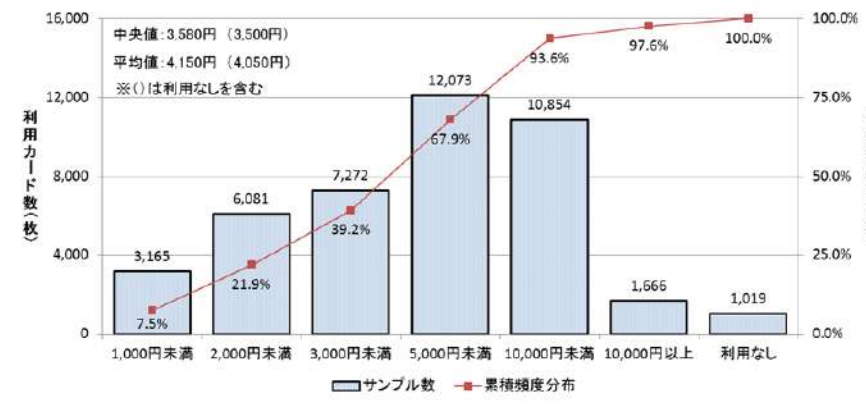
- 鉄道の一人当たりの平均利用回数は13.8回、平均利用金額は4,150円。
- バスの一人当たりの平均利用回数は3.3回、平均利用金額は753円。

※各項目の平均値は、「利用なし」のサンプルを除いている。

カード利用回数

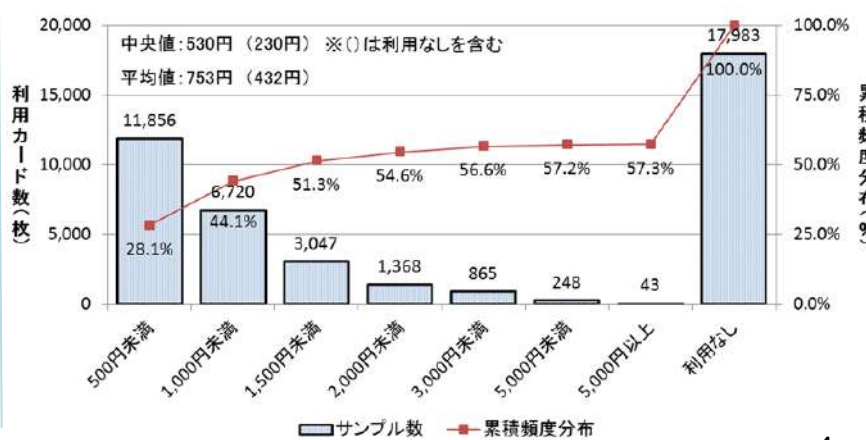
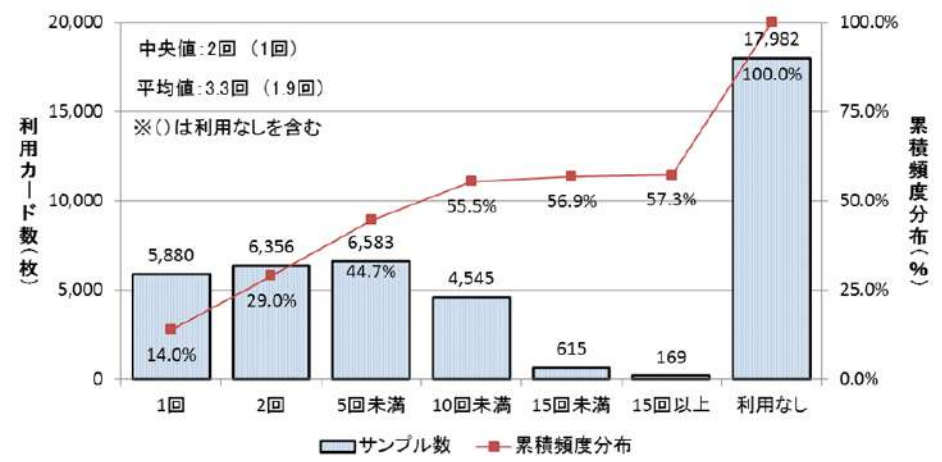


カード利用金額



鉄道

バス



「KANSAI ONE PASS」の利用状況の分析 ④：物販等の利用状況

- 物販等の平均利用回数は3.1回、平均利用金額は1,468円。 ※各項目の平均値は、「利用なし」のサンプルを除いている。
- ただ、「利用なし」が59%と最も多く、まだ物販等への利用度は高い。

カード利用回数



カード利用金額

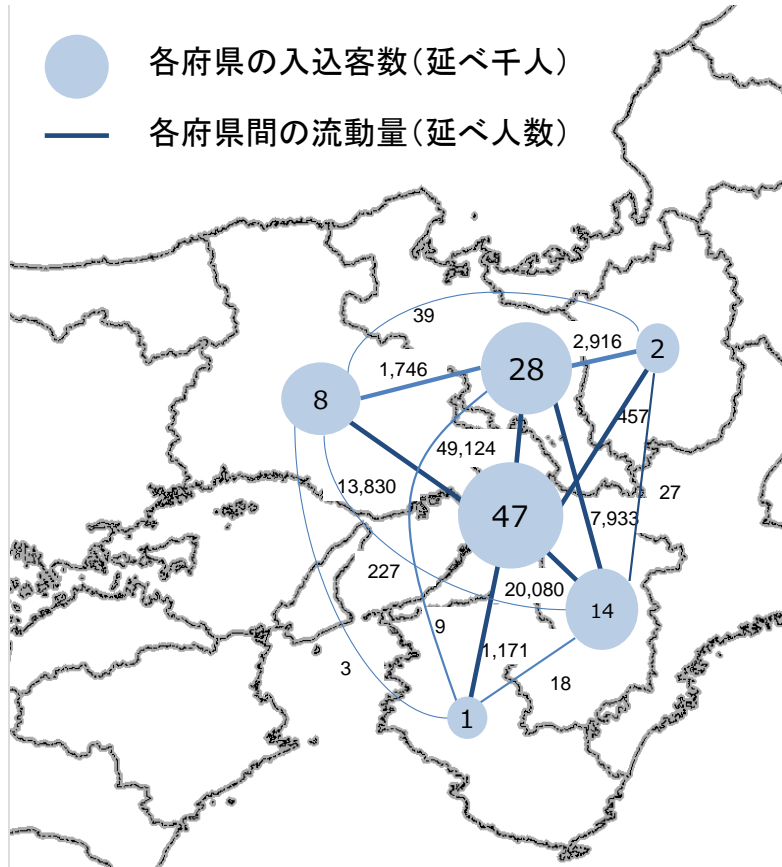


物販等

「KANSAI ONE PASS」を利用した周遊状況の分析①

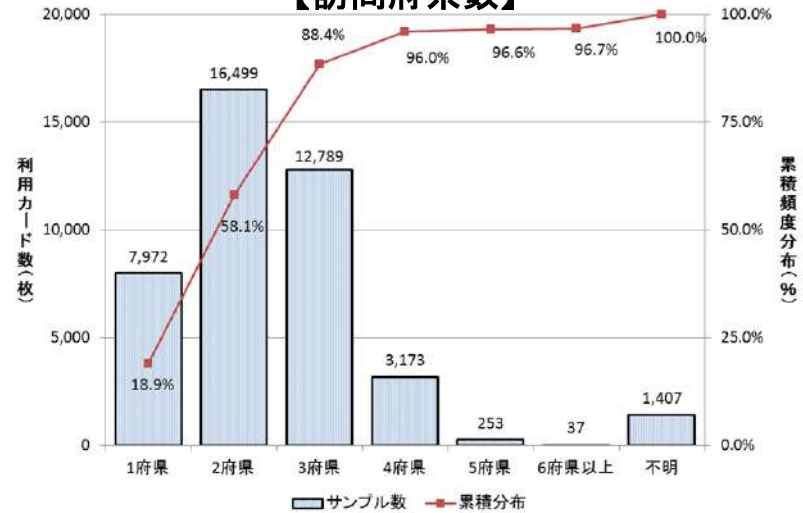
- 「KANSAI ONE PASS」を利用した関西2府4県内の府県間流動量は、大阪-京都間の延べ4万9千トリップが最多。
- 訪問府県数は、一人当たり2府県までが全体の58%、3府県までは88%を占めている。
- 府県別の滞在時間は、大阪府が約63時間(約3日間滞在)で最大、奈良県が約5時間(日帰り)で最小。

【府県間流動量】



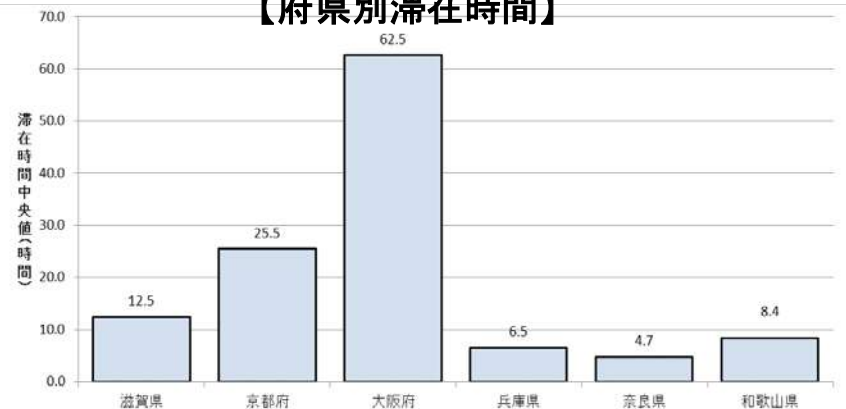
※鉄道乗降駅の所在地で府県を特定し、府県間の流動量を集計
※府県間の総流動量...97,668

【訪問府県数】



- 旅行一回当たりの訪問府県数は、2府県までが全体の約58%、3府県まで約88%

【府県別滞在時間】

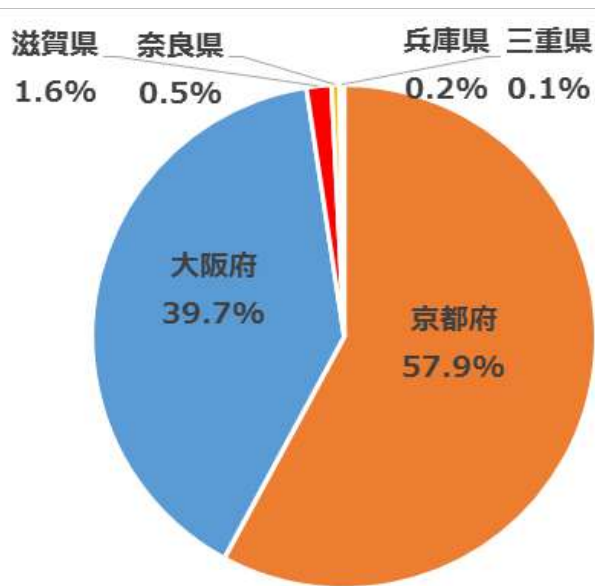


- 鉄道乗降駅の所在地で府県を特定し、鉄道出場と次回入場が同一府県の場合に、出場時刻と次回入場時刻の差分を当該府県での滞在時間としてカウント
- 滞在時間の極端に長い外れ値が存在するため、平均値ではなく中央値で集計

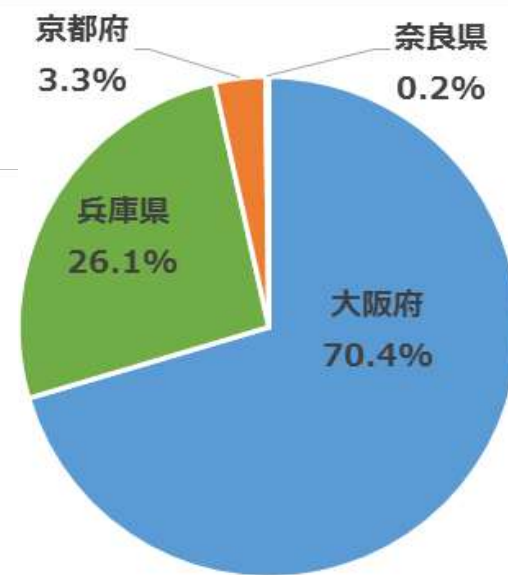
「KANSAI ONE PASS」を利用した周遊状況の分析②

- 交通系ICカードデータの特性として、同一サンプルの鉄道利用を連続して追跡できる点があげられる。その特性を活かし、京都市、神戸市、奈良市を日中観光した旅行者がその日の最後にどのエリアで降車しているか(≒宿泊しているか)を把握した。結果、奈良、神戸訪問者の多くは、大阪府内で宿泊したと推測される。
- 京都市を日中に訪問した旅行者のその日の最終降車駅は、京都府内が57.9%で最も多く、次いで大阪府内の39.7%であった。
- 神戸市を日中に訪問した旅行者のその日の最終降車駅は、大阪府内が70.5%で最も多く、兵庫県内が26.1%で続く。
- 奈良市を日中に訪問した旅行者のその日の最終降車駅は、大阪府内が72.9%で最も多く、次いで京都府内の18.4%、奈良県内は8.1%

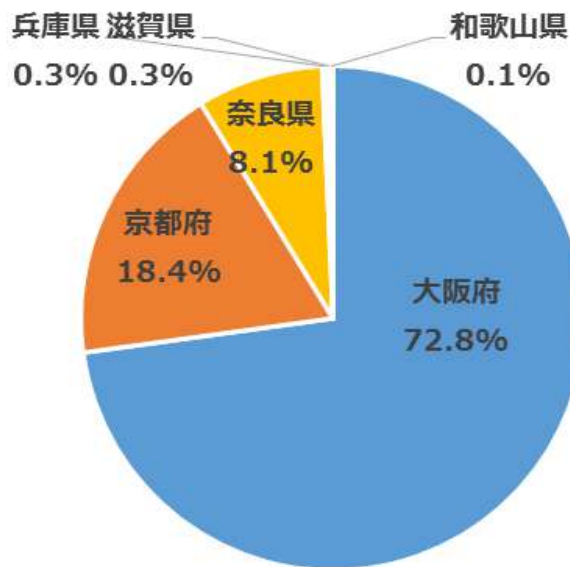
【京都市訪問当日の最終降車駅分布】



【神戸市訪問当日の最終降車駅分布】



【奈良市訪問当日の最終降車駅)分布】



※ 京都市:昼間(10時~17時台)にJR西日本京都駅で降車したサンプルについて、同日の最終降車駅を抽出し最終降車駅が所在する市区町村で降車客数を集計
 神戸市:昼間(10時~17時代)にJR西日本神戸駅、三ノ宮駅、阪神電鉄神戸三宮駅、阪急電鉄神戸三宮駅で降車したサンプルについて、同日の最終降車駅を抽出。
 奈良市:昼間(10時~17時台)にJR西日本奈良駅、近鉄奈良駅で降車したサンプルについて、同日の最終降車駅を抽出し最終降車駅が所在する市区町村で降車客数を集計

「KANSAI ONE PASS」を利用した鉄道駅間流動分析

■鉄道の駅間利用者数は、難波・梅田・心斎橋エリアの利用が最も多く、次いで関西空港、京都エリアとなっている。

【駅間流動量(ペア上位20位)】

乗車駅↔		降車駅↔	
事業者名↔	駅名↔	事業者名↔	駅名↔
大阪市交通局↔	梅田↔	大阪市交通局↔	難波↔
大阪市交通局↔	難波↔	大阪市交通局↔	梅田↔
大阪市交通局↔	梅田↔	大阪市交通局↔	心斎橋↔
南海電気鉄道↔	難波↔	南海電気鉄道↔	関西空港↔
JR西日本↔	京都↔	JR西日本↔	大阪↔
京都市交通局↔	京都↔	京都市交通局↔	四條↔
京都市交通局↔	四條↔	京都市交通局↔	京都↔
大阪市交通局↔	心斎橋↔	大阪市交通局↔	梅田↔
JR西日本↔	京都↔	JR西日本↔	稲荷↔
JR西日本↔	ユニバーサルシティ↔	JR西日本↔	西九条↔
JR西日本↔	稲荷↔	JR西日本↔	京都↔
JR西日本↔	西九条↔	JR西日本↔	ユニバーサルシティ↔
近畿日本鉄道↔	近鉄奈良↔	近畿日本鉄道↔	大阪難波↔
JR西日本↔	大阪↔	JR西日本↔	京都↔
近畿日本鉄道↔	大阪難波↔	近畿日本鉄道↔	近鉄奈良↔
大阪市交通局↔	心斎橋↔	大阪市交通局↔	難波↔
JR西日本↔	ユニバーサルシティ↔	JR西日本↔	大阪↔
JR西日本↔	嵯峨嵐山↔	JR西日本↔	京都↔
南海電気鉄道↔	関西空港↔	南海電気鉄道↔	難波↔
大阪市交通局↔	難波↔	大阪市交通局↔	心斎橋↔

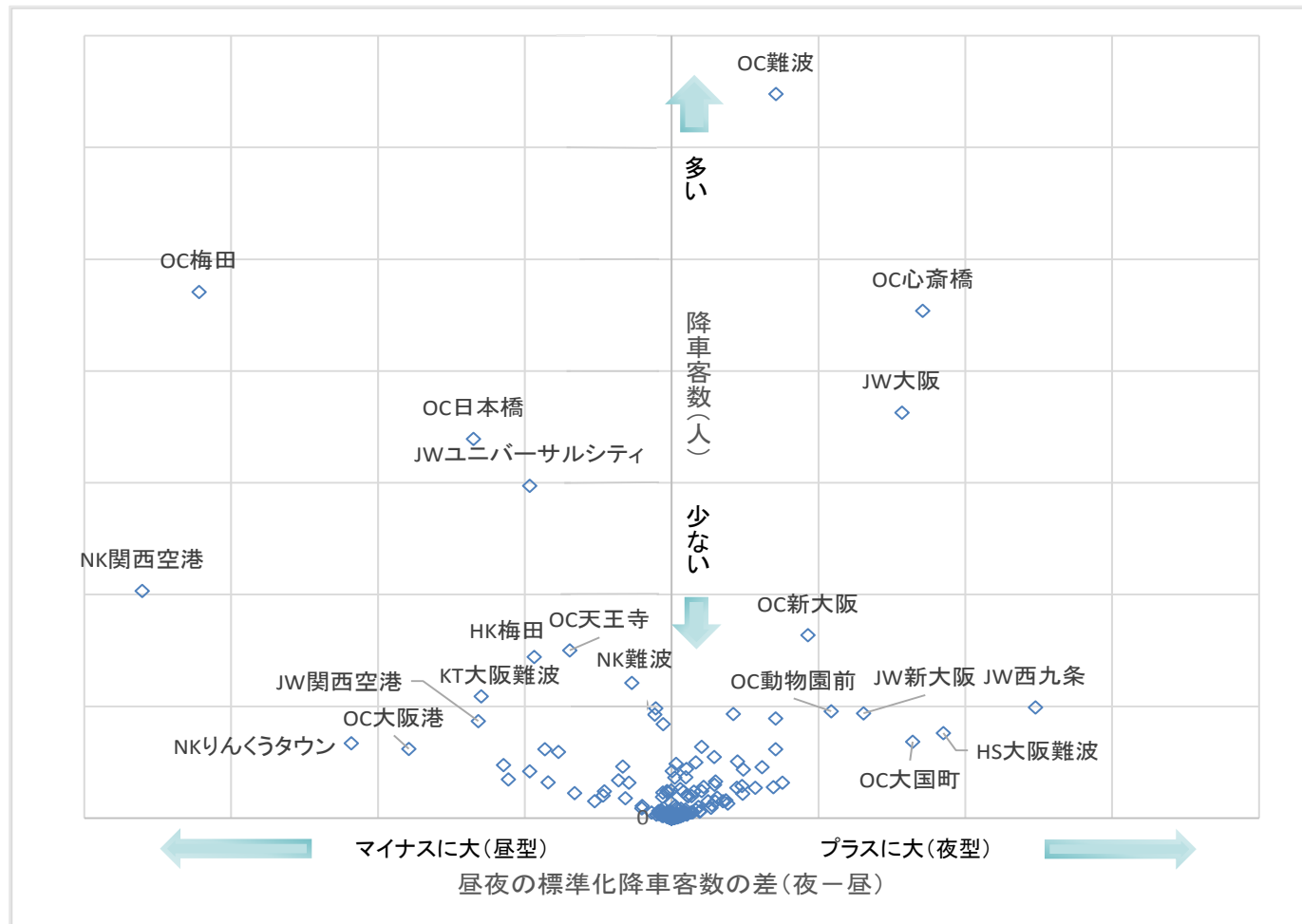
「KANSAI ONE PASS」を利用した昼夜別の駅利用分析

駅(地区)ごとに、旅行者が訪れる目的は異なり、その目的によって時間帯も変わるものと考えられるため、各駅の昼時間帯(11時~17時台)の降車客数と、夜時間帯(18時~1時台)の降車客数をそれぞれ標準化(平均0、分散1とする統計的処理)し昼夜間の差分をとった。降車客数を標準化するのは、実数のままだとほとんどの駅で昼間の方が降車客数が多く、相対的に夜間の利用が多い駅が抽出できないため。

■相対的に夜間の利用が多い駅は、「西九条駅(USJ乗換駅)」、「大阪難波駅」、「心斎橋駅」、「大国町駅」など。

■相対的に昼間の利用が多い駅としては、「関西空港駅」、「梅田駅」、「りんくうタウン駅」、「大阪港駅」など。

【駅別の標準化降車客数の昼夜間格差】



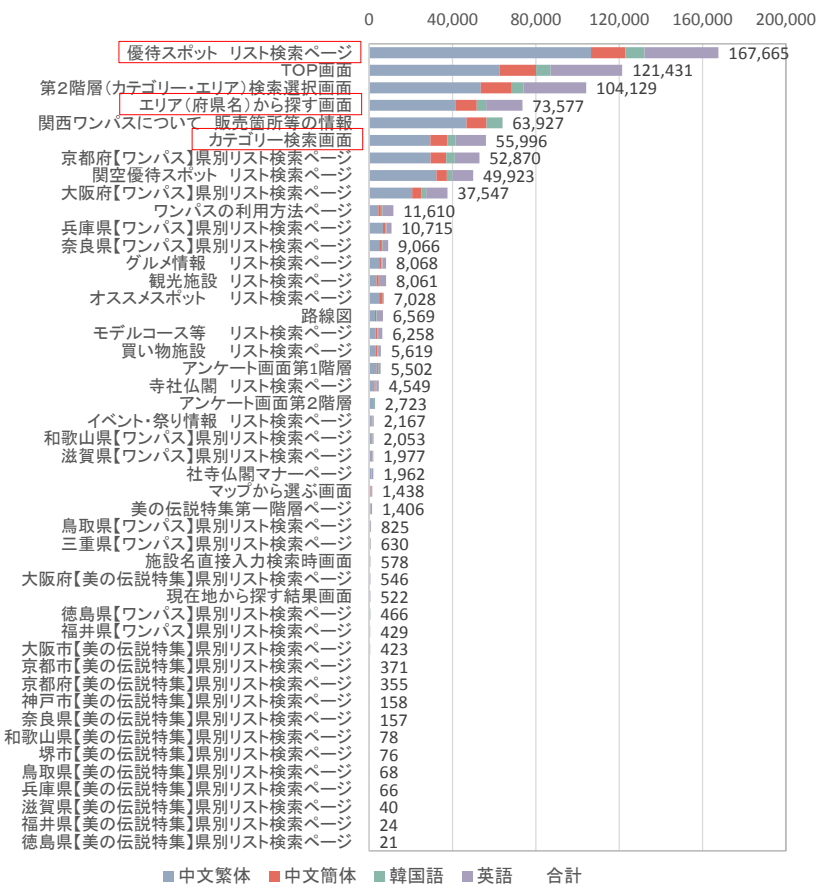
JW...JR西日本
 OC...大阪市交通局
 NK...南海
 HK...阪急
 HS...阪神
 KT...近鉄

「KANSAI ONE PASS」WEBサイトのアクセスデータの分析

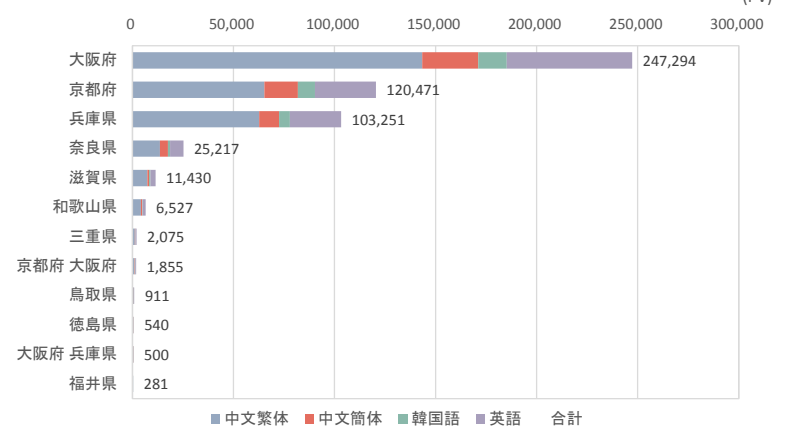
平成28年4月～12月アクセス分(約21万ユーザー、約200万ページビュー)を対象に集計。

- エリア別の検索画面の方が、カテゴリー別の検索画面よりもページビュー数(PV数)が多く、利用者の検索行動として、まずエリアが決まった状態で、周辺の観光スポットを検索している傾向が伺える。府県別に見ると、大阪府、京都府の順にPV数が多い。
- 「優待スポットリスト検索ページ」のページビュー数(PV数)が多い。観光スポット別のPV数を見ても、優待特典の付いているスポットがPV数の上位を占めており、優待特典への関心の高さが伺える。

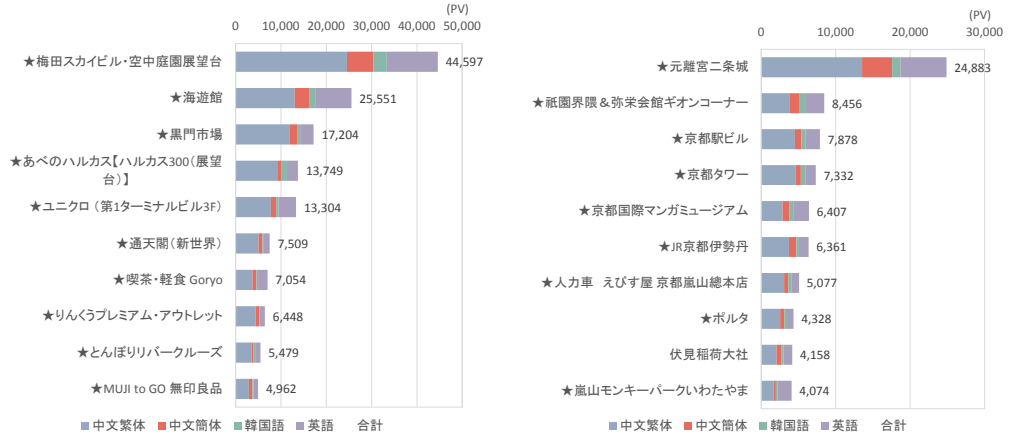
【ページ種類別のPV数】



【観光スポット情報ページのPV数(府県別計)】



【観光スポット別のPV数(左:大阪府、右:京都府)】



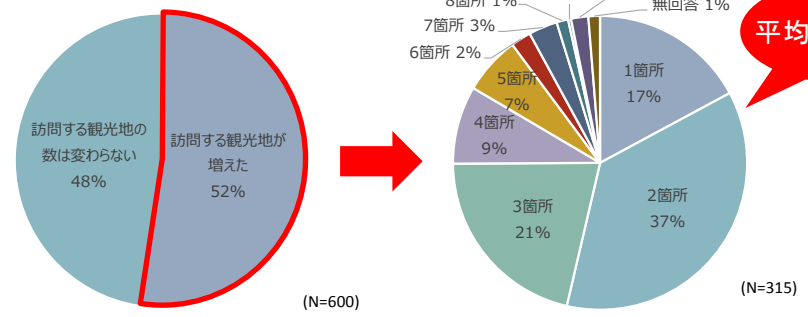
※★は「KANSAI ONE PASS」を提示することで優待特典を受けられるスポット

「KANSAI ONE PASS」利用者アンケートの分析

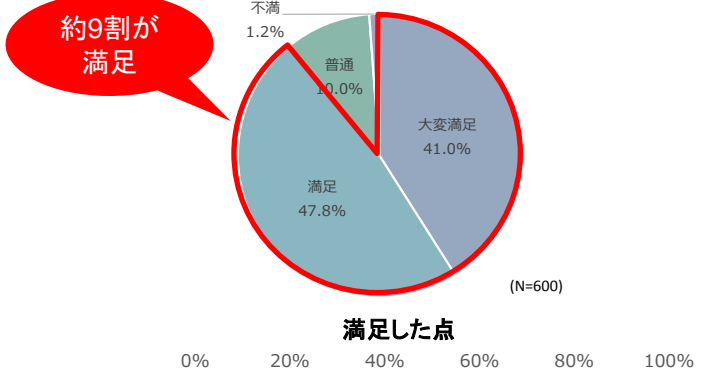
平成28年4月～7月利用者の600サンプルで利用者アンケートを行った。

- 「KANSAI ONE PASS」利用者の満足度は総じて高く、共通パスとしての機能が評価されている。一方、優待特典の充実や利用エリアの拡大が改善点としてあげられている。
- 「KANSAI ONE PASS」利用による訪問地点の増加、スマホサイト利用による観光スポットへの立寄りの効果も回答に現れている。

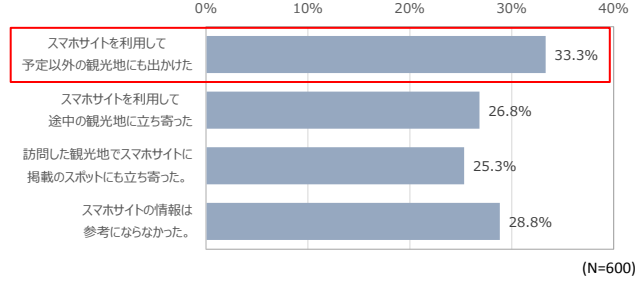
KANSAI ONE PASSを利用することによる訪問地点数の変化



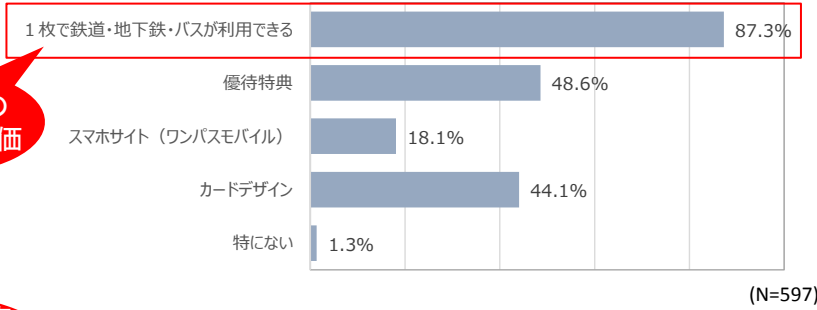
KANSAI ONE PASSの満足度



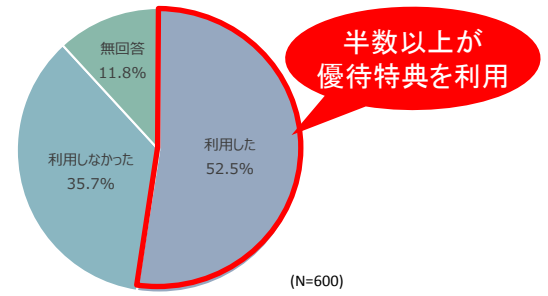
スマホサイトの利用



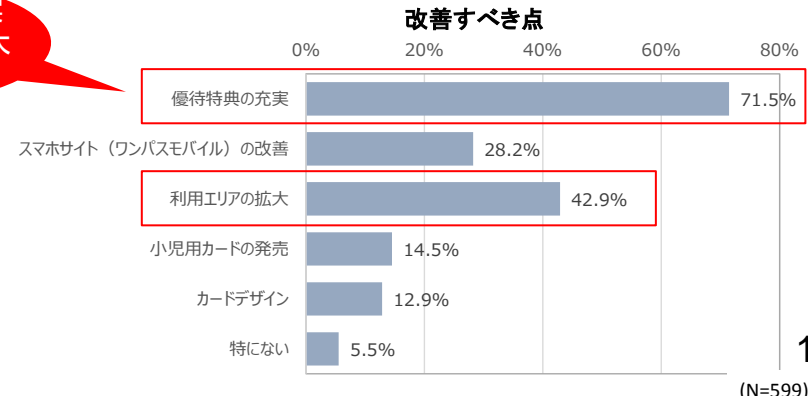
共通パスの利便性を評価



優待特典の利用



優待特典の充実、利用エリアの拡大が課題



「KANSAI ONE PASS」の導入効果

①観光トリップの誘発

✓ 利用者1人につき平均で32.5回利用されており、平均利用額も5,090円

②広域周遊観光の誘発

✓ 全体の約9割が3府県を訪問、訪問地点も約2.9箇所増加

③観光スポット・店舗の情報発信、消費誘発

✓ WEBサイトアクセスデータでは、優待特典関連のページのページビュー数が多い

✓ 利用者アンケートでは、約3割がワンパススマホサイトで観光スポットに立ち寄り、約半数が満足した点として優待特典を選択

「KANSAI ONE PASS」データの利点

①時間帯別、経路別など詳細なトリップデータが取得可能

②訪日外国人のみのデータが取得可能

③物販等の利用と関係付けたトリップデータが取得可能

④WEBサイトと連携したデータが取得可能



このように、「KANSAI ONE PASS」は様々な興味深いデータ取得が可能であり、今後、利用エリアの拡大を期待するとともに、PRやプロモーションを強化し販売拡大を図ることにより、データ精度を高めて、更なる訪日客の満足度向上および関西広域への観光拡大を目指す。