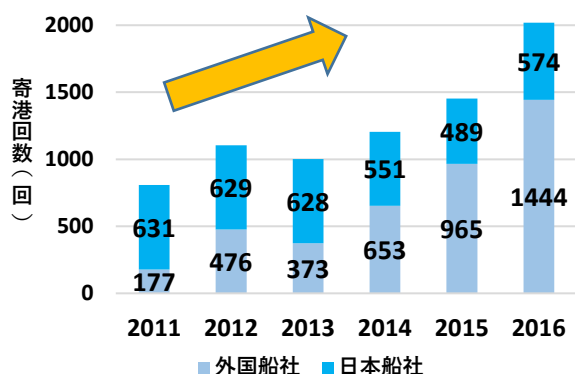
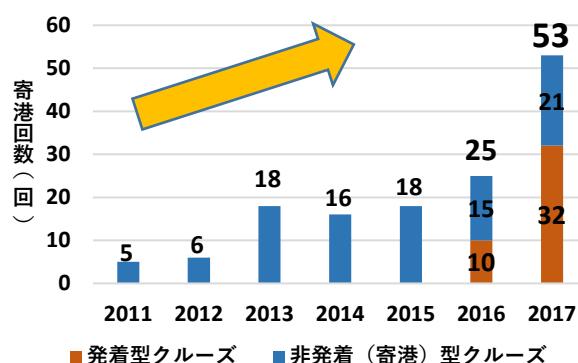


クルーズ旅客の特性分析～発着型および非発着型乗客に着目して～

金沢大学 学生会員 ○大西 遼
 金沢大学 正会員 藤生 慎
 金沢大学 フェロー 高山 純一

1. 研究の背景・目的

近年，日本国内でのクルーズ船寄港回数が増加している（図-1）．クルーズ船を受け入れる環境を整えるべく，岸壁の強化や拡大等，国を挙げてのクルーズ船受け入れ態勢の強化といった動きも見られ，今後は国内におけるクルーズ観光の普及が大いに見込まれる．1つの港に着目すると，クルーズ船の乗客には発着港として利用する人と，クルーズ旅行の途中で一時上陸して訪れる人の2つに大きく分けられる．一時上陸した乗客は，船が停泊中の限られた時間の中でしか観光行動を行うことが出来ないが，発着港として訪れる乗客は，乗船前・下船後において観光，消費，宿泊等を行うことが見込めることから，発着港となる都市へ及ぼす経済的影響が大きいと言える．そのため，港およびその周辺都市の発展を推し進めるという観点では，発着港としてその港を利用した乗客と，一時上陸した乗客の2者との間の特性の違いを定性的・定量的に分析することが非常に重要である．

図-1 我が国のクルーズ船寄港回数の変遷¹⁾図-2 金沢港におけるクルーズ船寄港回数の推移²⁾

2. 分析データ

金沢港は，近年クルーズ船の寄港回数が増加傾向にあり，特に発着型クルーズの寄港回数が上昇していることから（図-2），日本海側のクルーズ拠点港として大いに期待されている．そこで本研究では，金沢港発着クルーズの乗客および一時上陸（寄港）型クルーズの乗客に対して金沢港にてアンケートを行い，クルーズ船を利用するにあたっての関心度および両乗客間における観光特性の違いを分析した．なお，分析に用いたアンケート枚数は発着型乗客が830枚，一時上陸客が462枚である．

3. 分析結果と考察

クルーズ旅行利用にあたって重視した項目として，発着港，クルーズの旅であること，船（コスタビクトリア号），価格，コース（寄港地），日程の6項目を挙げ，各項目の優先順位を尋ねた．その結果，発着港の項目における重要度は発着・寄港両タイプの乗客において回答者割合に大きな差がないことから，乗客の意識としては，クルーズ旅行の発着港はさほど重要ではないことがわかった（図-3，図-4）．また，目的変数を発着型乗客か否か，説明変数を公共交通機関の使いやすさ，バスの目的地，バスの運行頻度，乗船料を除い

キーワード クルーズ船，発着型クルーズ，観光特性

連絡先 〒920-1192 石川県金沢市角間町金沢大学理工研究域環境デザイン学系自然科学2号館7階2C712

T E L 076-234-4914

クルーズ旅行の予算、クルーズ旅行の頻度、回答者の年収、金沢市内での総消費額（円/人）として、数量化Ⅱ類を用いて発着型乗客と一時上陸型乗客の間における観光特性の違いを分析した（相関比 0.5834, 判別率 79.23%, 有効データ数 317）。その結果、発着客、一時上陸客の間で差があるとみられた上位 3 項目は、公共交通機関の使いやすさの満足度、バスの運行頻度の満足度、1 人あたり総消費額であった（図-5）。これら 3 項目におけるカテゴリースコアを見ると（正の値は発着型乗客、負の値は非発着（一時上陸型乗客との関連がある）、公共交通機関の使いやすさの満足度では、すごく不満と答えた回答が負の値で大きな値をとっており、一時上陸型の乗客を対象とした公共交通機関の使いやすさの改善を試みる必要があると考えられる（図-6）。バスの運行頻度は、不満、すごく不満の回答で正の値であるため、発着型乗客を対象として運行頻度の改善を考える必要があると考えられる（図-7）。1 人あたり総消費額では、0 円および 15000 円以上の回答カテゴリーが正であり、それ以外のカテゴリーで負の値となった。発着型乗客は、発着港付近にてたくさん消費する人と、全く消費しない人とのどちらかであることがわかった（図-8）。

4. 今後の課題

今後はこの 2 極化がなぜ起きているのかをさらに明らかにし、発着港が受ける経済的恩恵の向上を目指す。

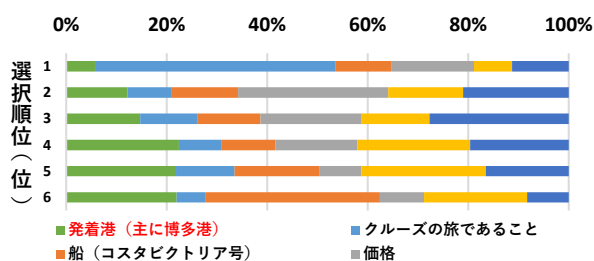


図-3 クルーズ旅行で重視した項目（一時上陸客）

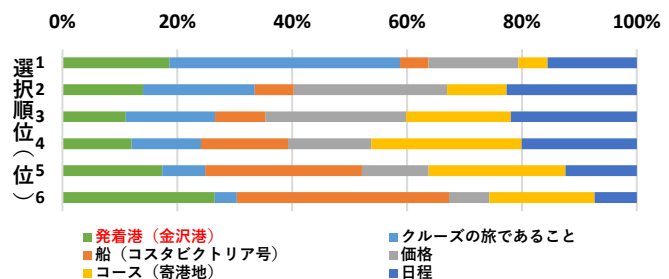


図-4 クルーズ旅行で重視した項目（発着客）

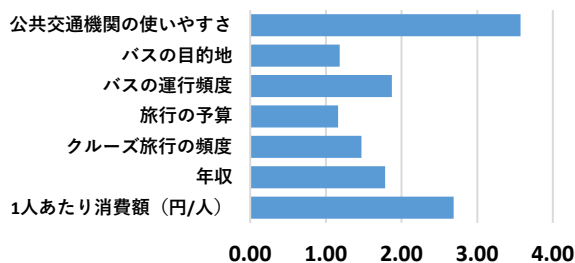


図-5 数量化Ⅱ類におけるレンジ

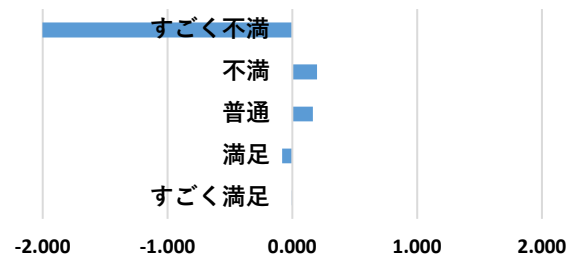


図-6 カテゴリースコア（公共交通機関の使いやすさ）

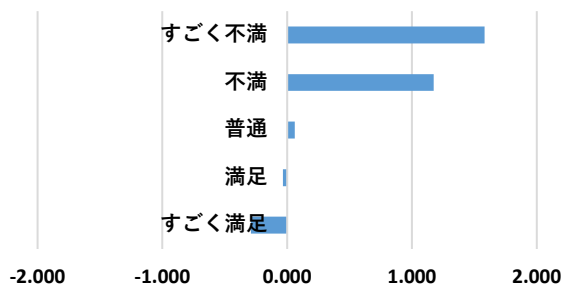


図-7 カテゴリースコア（バスの運行頻度）

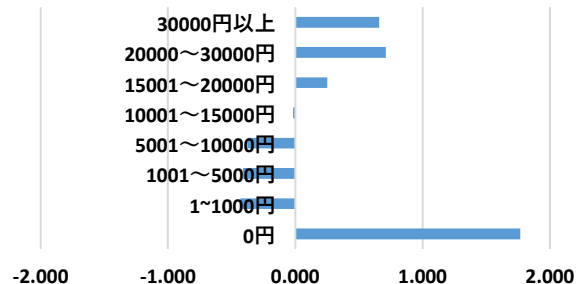


図-8 カテゴリースコア（1人あたり消費額）

参考文献

- 1 国土交通省 HP (<http://www.mlit.go.jp/common/001116073.pdf>)
- 2 金沢港振興協会 HP (<http://www.k-port.jp/7main.html>)