

我が国におけるクルーズ観光の実態分析*

Analysis on the Cruise Demand in Japan*

藤生慎**・吉田誠***・高田和幸****

By Makoto FUJII**・Makoto YOSHIDA***・Kazuyuki TAKADA****

1. はじめに

世界のクルーズマーケットは1990年代以降、倍以上の成長をみせている。産業界では、アジアにおける海洋クルーズ需要の拡大が予想されている。

一方、我が国のクルーズマーケットは、未だ大きいものではないが、今後、引退する団塊世代の需要が喚起され、マーケットが拡大すると予想されている。

クルーズ船による観光は、港というインフラがあれば、宿泊施設を伴うことなく観光を行うことが可能であるため既存インフラを有効活用できる可能性がある。また、これまでクルーズ船が寄港しなかった港にも寄港促進することにより、観光促進による地域振興にも寄与する可能性がある。



図-1 クルーズ船（飛鳥）¹⁾

2. クルーズ観光について

「クルーズ」から連想されるものは、世界一周や海外リゾート観光など豪華な旅である。クルーズの定義は、日本外航客船協会によると、船に乗ることが自体が旅行の主目的であること。航空機や鉄道などの代替・振替の輸送手段ではないこと。船を単なる輸送機関としてではなく、船内のレジャーや滞在、洋上ライフを楽しむことが乗船の主目的になっていること。宿泊が伴うことの4つである。

クルーズ観光が航空機、列車、バス、自動車による観光と根本的に異なるのは、そこが「快適な滞在空間」となっている点である。観光行動は、自然、歴史、世界遺産などを巡り余暇を楽しむことができる一方で、宿や食事の心配、重い旅行バッグの移動の煩わしさ、交通渋滞などを避けることができない。しかし、クルーズ観光の

表 1 我が国の代表的なクルーズ客船

名称	総トン数(t)	旅客定員(人)
飛鳥	50,142	940
ばしふいくひるなす	26,518	696
にっぽん丸	21,903	532
ふじ丸	23,235	600

場合、一度、乗船してしまえばその必要性や心配はない。クルーズ観光には、移動中もホテル並みの施設・設備を楽しむことができ、船内は他の交通手段の空間と比較しても格段に広い。そのため長距離の移動でもエコノミークラス症候群などの心配がない。また、快適な船内を楽しんでいる間も移動しているため、移動に伴う疲労が少ないなどの特徴が挙げられる。これらも世界的にクルーズ観光の需要が伸びている一因ではないか。つまり、観光地近辺の港に船を接岸させそこから他の交通手段を利用し観光地まで移動する。観光が終了すれば船に戻り船内に宿泊する。宿泊している間にまた次の寄港地に移動するという観光形態が実現する。

クルーズ観光に関する既往研究は、小島²⁾によるクルーズ観光誘致に向けた港の新たな整備の方針及び必要条件等を整理したもの、臺ら³⁾による、北米のクルーズマーケットを対象としてその動向と経年変化を分析したもの、池田ら⁴⁾による、料金、期間、船酔い指標、

* キーワード：観光 クルーズ 需要分析

** 正会員 修士(工学)，(株)企画開発

*** 非会員 学士(工学)，(株)フジタ

**** 正会員 博士(工学)，東京電機大学理工学部
建設環境工学科准教授，埼玉県比企郡鳩山町石坂
049-296-5821，e-mail:takada@g.dendai.ac.jp

クルーズの認知度を説明変数として、日本におけるクルーズ客船の需要予測手法を提案し、大型クルーズ船の就航可能性について分析したのがある。

本研究では、公表されているクルーズに関する統計データを使用して、我が国におけるクルーズの傾向の把握、外国籍クルーズ客船の寄港実績の実績と特性の分析、港湾寄港実績の類似性を検証、寄港の特性分析を行いクルーズ観光の実態を明らかにすることを目的とした。

3. クルーズ観光に関するデータ

我が国のクルーズ観光の実態を把握できる統計は、出入国管理統計、外国船クルーズ実績、世界クルーズマーケット乗客数の推移調査、外航・国内クルーズ乗客数の推移の4つである。

法務省が取り纏める、出入国管理統計は、港ごとの日本人、外国人、協定該当者を出入国者別に把握している。

日本外航客船協会が取り纏める、外国船クルーズ実績は、寄港年月、船名、総トン数、船籍、旅客定員、国内寄港地数を把握している。

国際クルーズ船社協会が調査を行っている、世界クルーズマーケット乗客数の推移、世界のクルーズ人口、宿泊数、年齢を把握している。

国土交通省が調査を行っている、外航・国内クルーズ乗客数の推移調査は、クルーズ船旅客に対して、アンケート調査を行い、外航、内航クルーズ船の乗客数を把握している。

4. クルーズ観光の実態分析

我が国のクルーズ観光は、ワンナイトクルージング、花火クルーズ、夏祭りクルーズ、北海道クルーズなどがある。「飛鳥」(図-1)、「ぱしふいっくびいなす」、「にっぽん丸」、「ふじ丸」などの大型客船に乗って国内各地の観光地やイベントを楽しむ旅が、余暇を楽しむ余裕のできた中高年に人気がある。期間は、花火大会を見るだけのツアーから観光地を巡る6泊7日のツアーまで様々な企画がある。

国際クルーズ船社協会(CLIA)の調べによる、世界のクルーズ需要を図-2に示す。世界のクルーズ需要は増加傾向にあり、その中心は、北米である。その背景には、世界最大のクルーズハブであるマイアミ港でフライ&クルーズによるマーケットが確立されたことにある。その結果として需要量は、1995年の約2倍となっている。

国土交通省の調べによる我が国のクルーズ需要の推移を図3に示す。1990年代は国内クルーズを中心として推移し、2000年代に入ると国内、外航クルーズとも安定した推移を見せている。世界のクルーズ需要が増

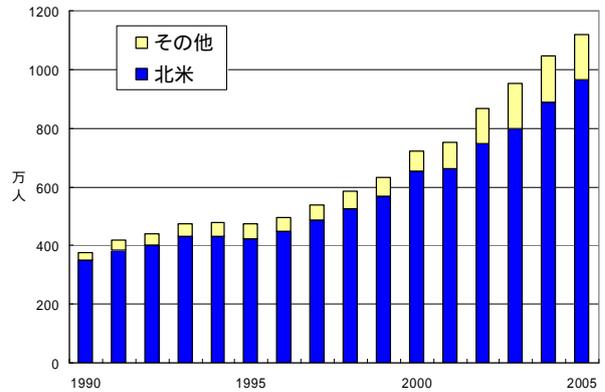


図-2 世界のクルーズ需要の推移

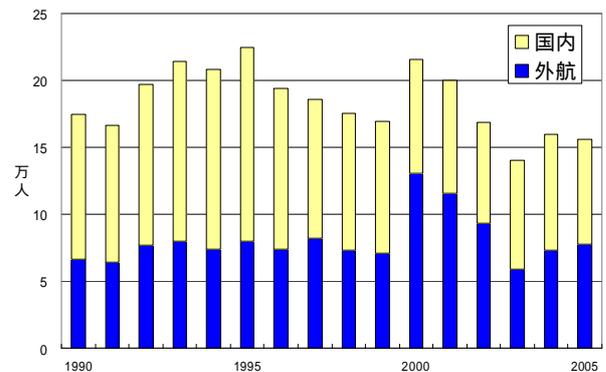


図-3 日本のクルーズ需要の推移

表-2 クルーズ需要の国際比較

	クルーズ人口(万人)	人口(万人)	100人当たり(人)
アメリカ	690	26,300	2.62
イギリス	80	5,800	1.38
ドイツ	39	8,100	0.48
カナダ	30	3,000	1.00
イタリア	25	5,700	0.44
フランス	22	5,800	0.38
オーストラリア	20	1,800	1.11
日本	20	12,600	0.16

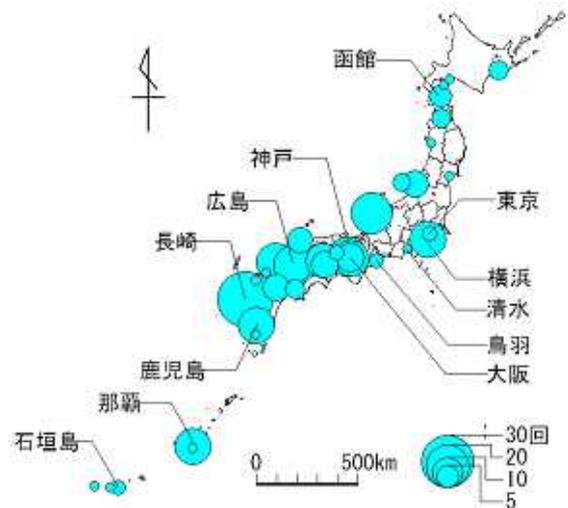


図 4 寄港回数実績 (2007年)

大する中、我が国のクルーズ需要は安定している。

人口1人当たりクルーズ需要を表2に示す。人口100人当たりの需要はアメリカで最も多く2.62人となっている。一方、我が国の人口100人当たりの需要は0.16人と他国に比べると圧倒的に低い。これは、以降に示す調査結果からも潜在需要がある可能性が高い。

日本外航客船協会の調査⁵⁾よりクルーズの関心度は半数を上回り、潜在的にクルーズを体験してみたいと感じている人は多いという結果が出ている。この結果よりクルーズ観光の潜在顧客に費用・内容・種類の情報が浸透しておらず、旅行の選択肢に含まれていないケースがあると思われる。これらをターゲットとして、潜在需要を発掘する施策を取れば需要を増加させることも可能であると考えられる。クルーズ客船の客層は中高年が中心であり、長期間のクルーズになるほど平均年齢が上がる傾向があった。さらに、日本では、欧米のような長期の休暇を取るのが困難であることから、短期のクルーズを楽しみたいとする人が多いという結果であった。

外国船クルーズ実績を用いた2007年の外国船クルーズ客船の寄港回数実績を図4に示す。長崎港、大阪港、神戸港などの旅客船専用バースのある港への寄港が多いことがわかる。世界的観光地として有名な北海道や那覇は他の港に比べて寄港回数がそれほど多くない。

外国船クルーズ実績を用いた、2007年の主要な船の寄港経路を図5に示す。断面交通量が年間8回以上の経路では、横浜港、神戸港、大阪港、長崎港、那覇港などの規模の大きな港に寄港していることがわかる。一方、断面交通量の小さい経路では、東北地方を除き、全国各地の港に寄港していることがわかった。外国船クル

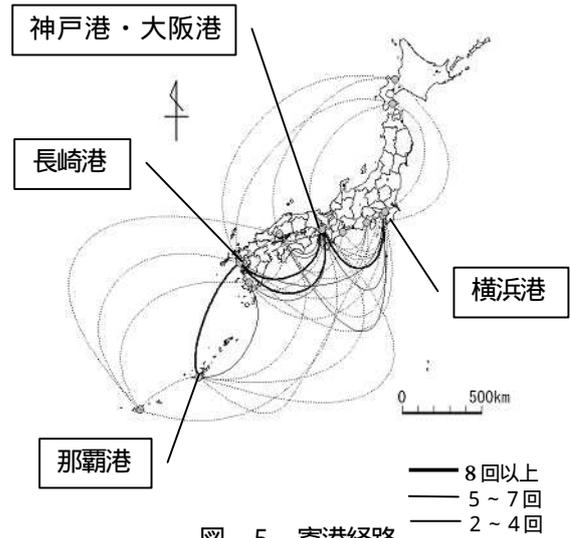


図5 寄港経路

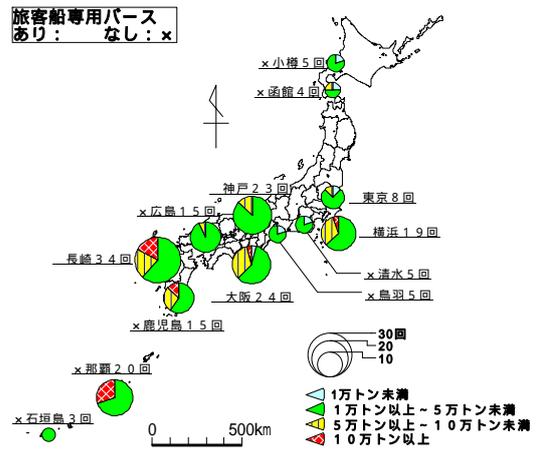


図6 総トン別寄港実績(2007年)

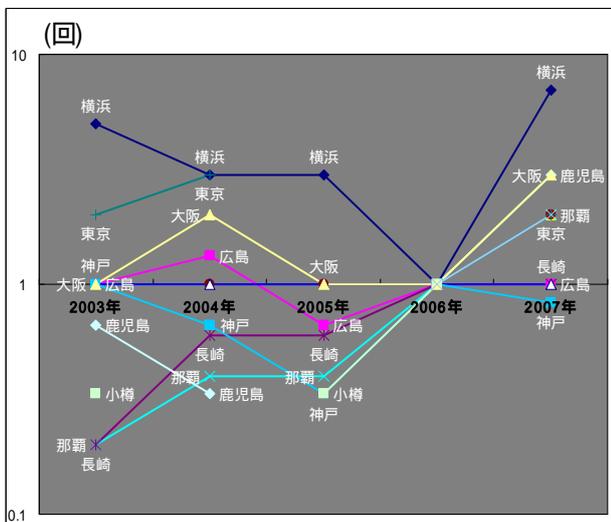


図7 寄港回数の変化(2007年)

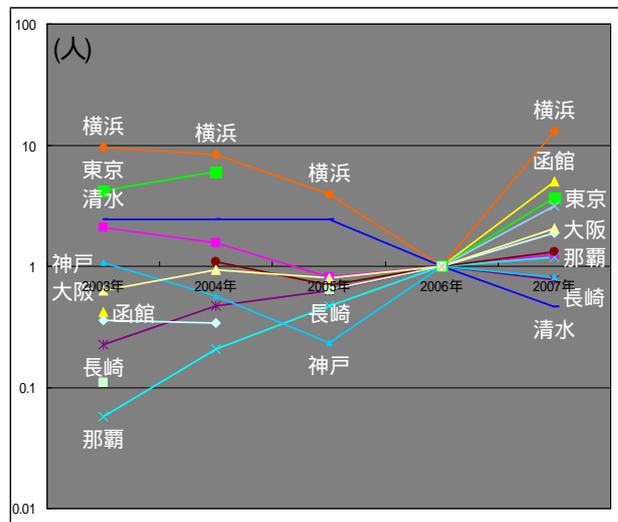


図8 乗客数の変化(2007年)

ーズ実績を用いた、2007年の総トン別寄港実績を図-6に示す。これは、寄港実績が合計5回以上の港を総トン別に示したものである。また、寄港実績が合計5回以上の港に旅客船専用のバースの有無を×で示している。その結果、旅客船専用バースが整備されている港には、5万トン以上の旅客船が寄港している一方、旅客船専用バースが整備されていない港でも、1万トン以上の旅客船が寄港していることがわかる。しかし、那覇港のように旅客船に専用バースが整備されていないにも関わらず10万トン以上の旅客船が寄港している実態も明らかとなった。これらの結果から旅客船専用バースの有無よりも寄港地の魅力に大きく依存している可能性が高い。

図-7に寄港回数の変化を示す。全港湾寄港実績のある2006年を基準として、2003～2007年の寄港回数の変化を示したものである。東京港、横浜港、大阪港は、依然として寄港回数が高い傾向が続いている。一方、那覇港、鹿児島港、長崎港は寄港回数が上昇している傾向にある。

図-8に乗降客数の変化を示す。全港湾寄港実績のある2006年を基準として、2003～2007年の最大旅客数の変化を示したものである。東京港、横浜港は依然として乗客数が多い傾向が続いている。一方で、那覇港、長崎港、大阪港、大阪港では、大きな伸びを示している。那覇港は、寄港実績が長崎港に比べ少ないが、大型船が寄港することが多くなったことが、乗客数が大きく伸びた要因と考えられる。

5. まとめ

本研究では、我が国に寄港する外航客船の寄港実態を入手可能なクルーズ船に関する統計を用いて実態分析を行った。その結果、我が国に寄港する外航客船は、旅客船専用バースの有無に関係なく、寄港経路を選択している可能性があることが明らかになった。寄港経路は太平洋側、日本海側それぞれにまとまっており、一日の航行距離等を勘案した上で寄港スケジュールをしている可能性が高い。近年、小樽港、鹿児島港、長崎港、那覇港の寄港回数が多くなっていることが明らかになった。これは、クルーズ需要の増大に伴い、寄港地数が増えた結果と考えることができる。これらの結果より、港の大きさや専用バースの有無などの制約にとらわれることなく、日本の魅力を存分に楽しむ寄港地設定がなされている可能性が高いことが明らかとなった。

6. 今後の課題

本研究は、クルーズ客船に関する実績のデータを基に分析を行った。クルーズ実態に関する基礎的な分析

を行ったため、出航地別の実績や寄港経路、寄港地の類似性など十分な分析がなされていない。さらには、クルーズ船の運賃構造や船員の従業構造なども含めて分析を行う必要がある。

参考文献

- 1) <http://www.asukacrise.co.jp>より抜粋
- 2) 小島肇：沖縄におけるクルーズ観光の現状と展望，土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM Vol.37.
- 3) 臺純子：北米クルーズ産業のマーケット動向とクルーズシップの変化，立教観光学研究紀要第5号2003.
- 4) 池田良穂、田角宏美：日本におけるクルーズ需要推定とマーケット育成方法，関西造船協会春季講演会平成13年5月，171-172.
- 5) 日本外航客船協会，平成12年クルーズ市場実態調査報告書.