

クルーズ旅客の特性分析 —多様なグレードの客船に着目して—

大西 遼¹・藤生 慎²・高山 純一³・中山 晶一朗⁴

¹学生会員 金沢大学学生 理工学域 環境デザイン学類 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail: ak4649@stu.kanazawa-u.ac.jp

²正会員 金沢大学助教 理工研究域 環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail: fujii@se.kanazawa-u.ac.jp

³フェロー 金沢大学教授 理工研究域 環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail: takayama@staff.kanazawa-u.ac.jp

⁴正会員 金沢大学教授 理工研究域 環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail: nakayama@staff.kanazawa-u.ac.jp

近年、日本国内におけるクルーズ人口が増加している。これを受け、安倍晋三内閣総理大臣により、今後の日本の経済対策として、外国人観光客の増加に向けてクルーズ船を受け入れる港湾施設の整備・増強が提案され、日本国内においてクルーズ旅行の市場拡大が大いに見込まれることになった。本研究では、金沢港で多様な客船にアンケートを実施し、クルーズ客の特性分析を行った。その結果、今後はクルーズ乗船前の宿泊を推進していく必要があることが分かった。

Key Words: *cruise, questionnaire, survey, expenditure, staying, tourism*

1. はじめに

近年、日本国内におけるクルーズ人口は年々増加しており、2020年にはクルーズ人口100万人が目指されていた。しかし、その目標は2015年に5年間の前倒しで達成されたため、その5倍の500万人が新たな目標として設定された。一方、日本国内におけるクルーズ人口の比率は欧米諸国と比べるとまだまだ低いことから日本におけるクルーズ市場は今後成長の余地が非常に大きいと言える。

中国をはじめとしたアジア諸国の富裕層の増加や、中国人のような購買力旺盛なクルーズ観光客の増加は、国だけでなく地域の経済に大きな影響を与える。本研究では、観光都市金沢を例にとり、金沢港に寄港したクルーズ船の乗客を対象にして、金沢市内における観光の満足度や支出額、前泊・後泊の詳細を問うアンケートを行い、クルーズ船のグレードや乗客の国籍の違いによる満足度の違いや、前泊・後泊をする乗客とそうでない人の間にもたらされる経済効果の違いを明らかにすることを目的とした。

2. 既往研究と本研究の位置づけ

観光旅客の消費行動を調査した例として、東京都¹⁾、

京都市²⁾、神戸市³⁾がある。これらの調査では、各々の都市の訪問客に対してアンケート調査を実施し、来訪目的、旅行形態、訪問地、および消費額を調査し、観光消費による年間経済波及効果を計測している。

クルーズ船寄港時の経済波及効果を計測した調査・研究として、尾崎ら⁴⁾、福岡市⁵⁾、横浜市⁶⁾、田島ら⁷⁾、田口ら⁸⁾がある。

クルーズ観光は今後更に需要拡大が見込まれるが、我が国のクルーズ客船の寄港特性に関する分析を行った研究は少ない。小島⁹⁾は、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ている。また臺ら¹⁰⁾は、北米のクルーズマーケットを対象にして、その動向の経年変化を示している。池田ら¹¹⁾は、料金、期間、船酔い指標、クルーズの認知度を説明変数に採用して、日本におけるクルーズ客船の需要予測手法を提案し、大型クルーズ客船の就航可能性について分析している。さらに柴崎ら¹²⁾は、クルーズの観光客に対してアンケート調査を実施し、寄港地の魅力度をAHPによって算出している。また、藤生^{13),14),15),16),17),18)}らにより国内外クルーズ市場に関する研究が行われている。

以上のように、観光旅客の消費行動や、年間経済波及効果の計測を行った研究は多く存在するが、クルーズ乗船前後の宿泊における経済効果に着目した研究は未だされていない。本研究では、クルーズ船のグレードの違い

による満足度の違いや、クルーズ客の前泊・後泊において宿泊する都市と発着港となる港の関係に見られる傾向とその宿泊費について取り上げ、前泊・後泊をする人とならない人との間にどれだけの経済効果の差があるのかを明らかにした。

3. アンケート調査の概要

(1) 金沢港へ来航するクルーズ船の概要

今年度、金沢港へ来航するクルーズ船の概要を表一1に示す。金沢は日本海に面しており、冬場は荒れてしまうことから、クルーズ船は春先から秋の終わり頃までしか来航できないため、10月に寄港する船が最後である。

また、観光形態に関しては、金沢港で乗船、下船、またはその両方をするクルーズ船と、寄港するだけのクルーズ船を区別するために示した。今年度は、表一1に示したすべてのクルーズ船においてアンケート調査を行う。

表一1 平成28年度の金沢港のクルーズ船寄港予定

日付	船名	総トン数	乗客定員	観光形態
3月26日	シー・プリンセス	77499	2022	寄港のみ
4月12日	カレドニアン・スカイ	4200	101	
4月14日	カレドニアン・スカイ	4200	101	
4月30日	カレドニアン・スカイ	4200	101	寄港のみ
5月3日	にっぽん丸	22472	398	
5月3日	にっぽん丸	22472	398	
5月4日	カレドニアン・スカイ	4200	101	寄港のみ
5月21日	カレドニアン・スカイ	4200	101	
5月21日	ル・ソレアル	10700	264	寄港のみ
5月23日	カレドニアン・スカイ	4200	101	
5月23日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	寄港のみ
6月22日	飛鳥II	50142	872	
6月23日	飛鳥II	50142	872	
7月3日	にっぽん丸	22472	398	
7月27日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月1日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月6日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月11日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月16日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月21日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月26日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月31日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
8月31日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
9月5日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
9月6日	シルバー・ディスカバラー	5218	120	寄港のみ
9月10日	コスタ・ビクトリア	75166	1928	
10月2日	セレブリティ・ミレニアム	90963	2034	寄港のみ
10月5日	ロストラル	10700	264	
10月5日	ロストラル	10700	264	
10月5日	にっぽん丸	22472	398	寄港のみ
	ラグジュアリー船			
	プレミアム船			
	カジュアル船			

(2) 今年度のクルーズ船寄港の概要

クルーズ船は船会社によって4つのグレードに分けられ、高いものからブティック船、ラグジュアリー船、プレミアム船、カジュアル船に分けられている。これらを区別する基準とされているのは、主に乗客1人あたりの船員の数や、乗船料金であるが、明確な目安などは設けられていない。表一1を見てわかるように、金沢港へはブティック船を除いた多様なグレードのクルーズ船が来航していることがわかる。今年度、金沢港では、コスタ・ビクトリアというクルーズ船が7/27から9/10にかけて、合計で10回やってくる。コスタ・ビクトリアは乗客定員1,900人規模の大きなクルーズ船であるため、この乗客一人ひとりが金沢市内で支出する消費額を考えると、船の来航に伴って金沢市が受ける経済効果がかなりの額になることが予想される。

(3) 調査の様子

調査風景を図一1に示す。主に金沢観光をした後、港に戻って来た乗客らにアンケートをお願いし、あらかじめ用意した長机にて回答してもらう。協力して頂いた人には粗品として扇子か和紙を渡している。また、アンケートを記述する時間がないと思われる乗客ら（日本人に限る）にはアンケート付きの封筒を渡し、後日郵送にて大学の研究室まで送ってもらうようにした。また、調査員として金沢大学の学生に手伝ってもらっている。

アンケートは英語版と日本語版の両方を用意しており、外国人の乗客にも回答してもらえるようになっている。



図一1 アンケート調査の風景

4. クルーズ旅客の特性分析

(1) 金沢観光での満足度調査の分析

クルーズ船で金沢港を訪れた観光客の満足度を5段階評価で尋ねた。項目は食事の質、量や市内の雰囲気など、全部で11個となっている。ここでは、につぼん丸（乗客の多くが日本人のラグジュアリー船）とシー・プリンセス（乗客の多くがオーストラリア人のプレミアム船）とを比較した。両者を比べると、につぼん丸での満足度よりもシー・プリンセスの乗客の満足度の方が全体的に高いことから、日本人の観光客よりも外国人の観光客の方が観光に満足している、もしくはラグジュアリー船の乗客の方がプレミアム船の乗客よりも満足度評価が厳しいことが分かった。

また、につぼん丸での調査結果だけに着目すると、評価の高かった項目は金沢市内の雰囲気、公共交通機関のサービスの質で、逆に低かったものはインターネットやガイドブックの情報、外国人向けのガイドブックのわかりやすさ、金沢での滞在時間、市内までのバスの所要時間であった。

表—2 つぼん丸での満足度評価と人数の内訳

質問項目	1	2	3	4	5	平均
①金沢市内の雰囲気/街並み	0	3	13	24	29	4.14
②食事の量	0	0	20	18	12	3.84
③食事の質	1	1	12	25	13	3.92
④お土産屋の商品	0	2	14	26	17	3.98
⑤訪問地のスタッフやお店の店員の対応	0	1	21	21	17	3.90
⑥外国人向けガイドブックのわかりやすさ	1	3	11	10	3	3.39
⑦目的地へスムーズに行くことができたか	2	5	15	23	21	3.85
⑧公共交通機関やタクシーのサービスの質	1	0	11	28	18	4.07
⑨インターネットやガイドブックの情報	0	0	18	16	6	3.70
⑩金沢での滞在時間	1	6	30	15	10	3.44
⑪金沢市内までのバスの所要時間	0	5	13	15	5	3.53

表—3 シー・プリンセスでの満足度評価と人数の内訳

質問項目	1	2	3	4	5	平均
①金沢市内の雰囲気/街並み	0	0	6	35	64	4.55
②金沢市の景観	0	0	5	44	53	4.47
③食事の量	0	1	4	26	29	4.38
④食事の質	0	0	8	25	30	4.35
⑤お土産屋の商品	0	2	11	36	39	4.27
⑥訪問地のスタッフやお店の店員の対応	0	0	6	35	54	4.47
⑦外国人向けガイドブックのわかりやすさ	0	0	4	38	48	4.49
⑧目的地へスムーズに行くことができたか	0	0	4	20	75	4.72
⑨公共交通機関やタクシーのサービスの質	0	1	1	21	49	4.64
⑩インターネットやガイドブックの情報	0	1	7	26	31	4.34
⑪金沢での滞在時間	0	3	8	21	45	4.36
⑫金沢市内までのバスの所要時間	0	0	7	21	60	4.60

(2) 前泊・後泊する都市の分析

クルーズ旅行は乗船料が高いため、最も旅行者が恐れるのが、乗船時間に遅れてしまうことだ。もっとも、乗船場所が自宅から遠いクルーズ旅行をする際には、公共交通機関の遅延や事故による渋滞等により、港まで辿りつけないという最悪の事態を避けたいものである。これを受けて、乗船の前日にあらかじめ港付近のホテルに宿泊するのがクルーズ旅行では一般的である。本研究で行ったアンケート調査では、質問項目として、クルーズ乗船前、下船後の宿泊も含めて、①宿泊した都市名、②宿泊日数、③宿泊料金の合計を尋ねた。

ここでは、5月22日に金沢港へ訪れた、ル・ソレアル（フランス・ポナン社）での調査結果を例にとる。乗客の多くはアメリカ人であり、この調査で得られたデータ数は48であった。

クルーズのコースは、

大阪—宇野—広島—萩—慰山—境港—金沢—真野—能代—青森—函館—室蘭

であるため、前泊では大阪、後泊では室蘭に宿泊する人が多いと予想される。しかし、調査結果は以下のようになった。

表—4 前泊した人の宿泊都市

宿泊先	人数
京都	18
東京	9
大阪	1

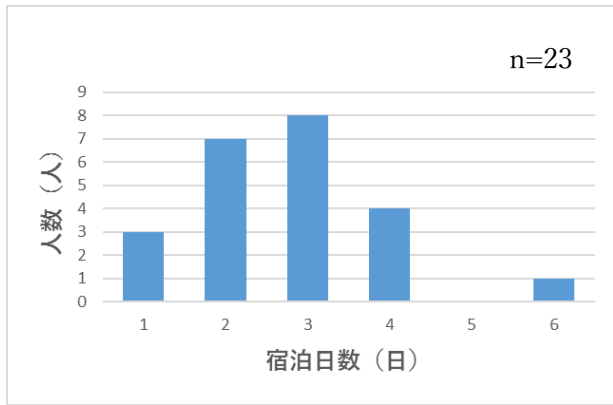
表—5 後泊した人の宿泊都市

宿泊先	人数
東京	8
札幌	2

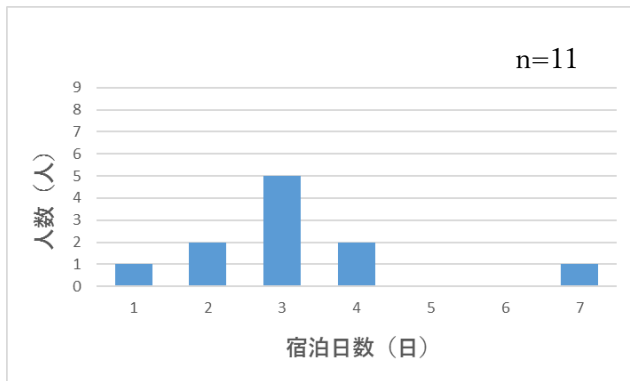
表—4、表—5より、前泊では大阪よりも京都に宿泊するの方が格段に多く、後泊では北海道の札幌よりも東京で宿泊していく人が多いことがわかる。発着港となる都市での宿泊は意外と少ないことが分かった。しかし、この結果はあくまでアメリカ人を中心とした乗客に行った調査の結果であるため、日本人向けのクルーズ船における調査結果はまた違う結果になることが予想される。日本人向けクルーズでの調査結果はあまりデータが揃っていないため、今後の調査に期待がかかる。

次に、前泊、後泊における宿泊日数の人数分布は図—2、図—3のようになった。全体として前泊する人の人数の

方が多いことと、宿泊日数は2日、3日程度であることがわかった。



図一2 前泊の人数分布

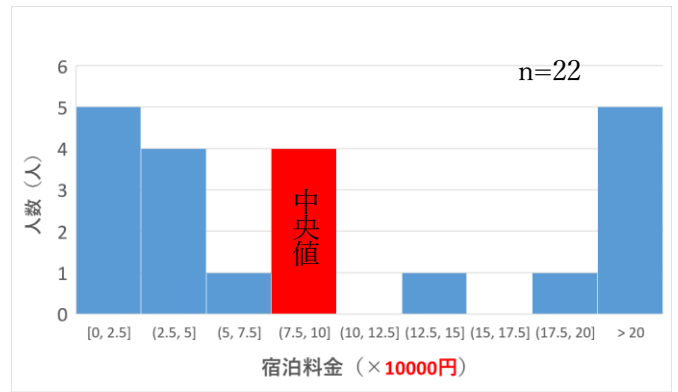


図一3 後泊の人数分布

(3) 消費額の分析

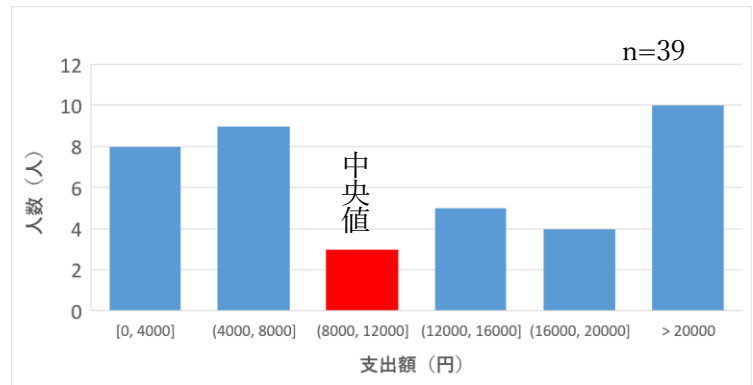
次に、前泊による宿泊費とクルーズ船の観光客が金沢市内で消費した額を比較する。

まず、宿泊による消費額は図一3のようになった。平均値は166857.1円、中央値は100000円であった。宿泊費の支出額は回答者によってばらつきが大きいため、中央値100000円が有効である。また、200000円以上の回答者も多数いることから、前泊での宿泊料金による支出額はかなり大きいことがわかる。



図一4 前泊先での宿泊料金のヒストグラム

一方、金沢市内でクルーズ観光客が消費した額の人数分布は、図一5のようになった。この値もばらつきが大きいため、中央値が有効な指標となる。中央値は12000円であった。



図一5 金沢港寄港時に消費した額のヒストグラム

なお、オーバーフローとなってしまった20000円以上の内訳の金額は、大きいものから順に600000円（買った品物は、イヤリング、茶、陶磁器、時計）100000円（2名が該当し、1人は陶器、金箔、もう1人は食事）65000円（不明）、60000円（アンティーク）、50000円（不明）、40000円（衣類）、30000円（不明）、20000円（不明）であった。これらのものは総じて、アンティーク品が多い。

5. まとめと今後の課題

満足度の調査結果から、日本人と外国人との間には金沢市内の観光における満足度に大きな差があることがわかる。金沢市は特に、日本の情緒あふれる庭園「兼六園」や古き良き街並みを備えた「ひがし茶屋街」があり、外国人にはもの珍しいものが多いことが理由として考えられる。このようなアンケート調査を金沢だけではなく、いろんな都市においてもやることで、日本人と外国人の

満足度の違いを明確にしていきたい。

前泊・後泊における調査結果から、クルーズ船の発着港となる都市での宿泊客の獲得は難しい課題であることが分かった。

また、消費額の比較によると、金沢市内の観光での支出額の中央値は12000円であった。一方、前泊する人の宿泊料金の中央値は100000円であることから、クルーズ観光客が金沢市内において前泊をした場合、もたらされる経済効果がそうでない人のおよそ10倍になることが分かった。このことから、宿泊客一人当たりが金沢市に与える支出額を上げるためにはやはり前泊、後泊をさらに推進していくべきである。金沢港には、7/27から9/10にかけて乗客定員2000人規模のコスタ・ビクトリアが10回やってくる。それに向けて、金沢市内でも宿泊客獲得の取りこぼしがないようにしなければならない。そのためにも、クルーズ旅行と一緒に市内の前泊・後泊の宿泊あるいは金沢までの交通手段（主に飛行機、新幹線）を含めたパッケージ商品をこれから売り出す必要があるのではないだろうか。

謝辞：本研究は、科学研究費補助金若手研究(B) (16K18166)の助成を受けたものである。

参考文献

- 1)東京都産業労働局（2008）：平成20年東京都観光客数等実態調査
- 2)神戸市国際文化観光局（2009）：平成21年度神戸市観光動向調査結果
- 3)京都市産業観光局（2008）：平成20年の京都市観光調査結果について
- 4)尾崎広大，高橋知克，石山祐司（2009）：釧路港における地域経済の波及効果について，第52回北海道開発技術研究発表会。
- 5)福岡市経済振興局（2010）：外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査 報告書。
- 6)横浜市港湾局（2006）：横浜港と経済効果-データなどから考える横浜港の役割。
- 7)田島規雄，藤生慎，高田和幸（2010）：外航クルーズ旅客の消費活動が地域・観光振興に及ぼす効果の分析，土木計画学研究・講演集，41，CD-ROM。
- 8)田口順等，池田良穂（2011）：大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果，日本クルーズ&フェリー学会論文集，001，25-34。
- 9)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，Vol.37，CD-ROM。

10)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。

11)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。

12)荒牧健，柴崎隆一，米本清：階層分析法に基づくクルーズ客船寄港地の魅力度評価とランキングの試作，土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM Vol.38。

13)藤生ら：国内外の主要クルーズ港の立地条件・機能条件の類型化，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2013）

14)藤生ら：海外の主要クルーズ港の港湾施設および立地特性に関する分析，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2013）

15)藤生ら：外航クルーズ旅客と乗組員の消費による経済波及効果の推計，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2012）

16)藤生ら：我が国におけるクルーズ客船の寄港特性に関する基礎分析，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2012）

17)Fujiu et al：Characteristics of Cruise Tourism in Asia, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.8, 2011.

18)Fujiu et al：Analysis of relationship between cruise demand and aviation network, ATRS world conference, 2014.7

CHARACTERISTICS OF CRUISE PASSENGERS IN JAPAN FOCUSED ON VARIOUS CRUISE SHIPS

Ryo OHNISHI, Makoto FUJII, Junichi TAKAYAMA, and Shoichiro NAKAYAMA

Nowadays, the number of the population is gradually increased in Japan. Furthermore, prime minister Shinzo Abe said that several international port will develop in the future. The details of this opinions as follow, maintenance and reinforcement of the harbor facilities as one of the economic measure and prospected that the market of the Cruise trip learn to be expanded. In this study, authors conducted questionnaire survey for cruise passengers in Kanazawa port to collect the data which are satisfaction of sightseeing, meals and so on. As a result of this study, it is important to stay in the Kanazawa city before departure of cruise, then expenditures of staying cruise passengers are higher than non-staying cruise passengers.