

大型クルーズ客船の旅行における 港湾税がリピート率に与える影響に関する分析 —金沢港でのクルーズ乗下船者を対象として—

松田 耕司¹・藤生 慎²・高山 純一³・中山 晶一朗⁴

¹学生会員 金沢大学大学院 自然科学研究科環境デザイン学専攻 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)

E-mail:kou.solace@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:fujiau@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、世界中でクルーズ船の寄港回数が増加しており、日本へのクルーズ船の寄港回数も増加している。2017年1月、国交省の発表によると、日本への大型クルーズ客船の寄港回数は、前年比38.8%増の2,017回となり、過去最多の記録となっている。

今後日本において、クルーズ客船による旅行の需要がより高まると考えられる。一方で、カジュアル船の場合、港湾税がクルーズ乗船料金に占める割合は大きく、クルーズ旅行を決める上での要因に少なからず影響を与えていると考えられる。そこで本研究では金沢港でクルーズ客船に乗下船した旅客を対象に、アンケート調査を行った。結果、今回は仕方なく支払っているという回答が多く、港湾税の料金に不満を持っている回答者は多いことが明らかとなった。

Key Words : Port charge, Cruise ships, Cruise demand, Cruise market

1. はじめに

近年、世界中でクルーズ需要が高まってきている。日本においても、クルーズ需要は高まってきており、クルーズ客船の寄港回数が増加している。

2016年までの我が国へのクルーズ船の寄港回数の推移を図-1に示す。図-1に示すように、国土交通省の「2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績(速報値)」によると、2016年に我が国へのクルーズ船の寄港回数は2,017回であった¹⁾。そのうち、日本船社が運行するクルーズ船の寄港回数は574回で、外国船社が運行するクルーズ船の寄港回数は1,443回であった。特に、外国船社の寄港回数が大幅に増加している。

また、日本へのクルーズ船の寄港回数が増加していることにより、クルーズ船による外国人入国者数も増加している。2016年までの日本への外国人入国者数の推移

を図-2に示す。2016年の日本への外国人入国者数は199.2万人であった。2015年において、観光立国実現に向けたアクション・プログラムの目標100万人を5年前倒しで達成し、「明日の日本を支える観光ビジョン」で2020年

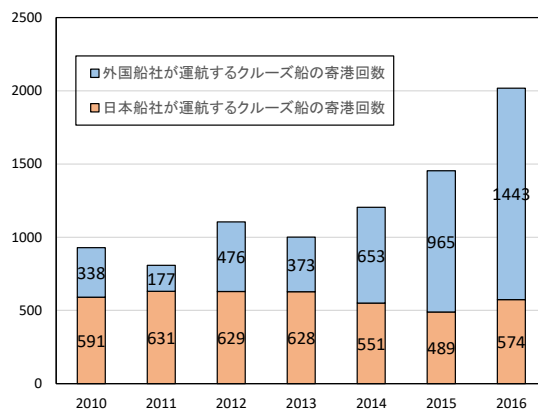


図-1 2016年までのクルーズ船の外国人入国者数の推移

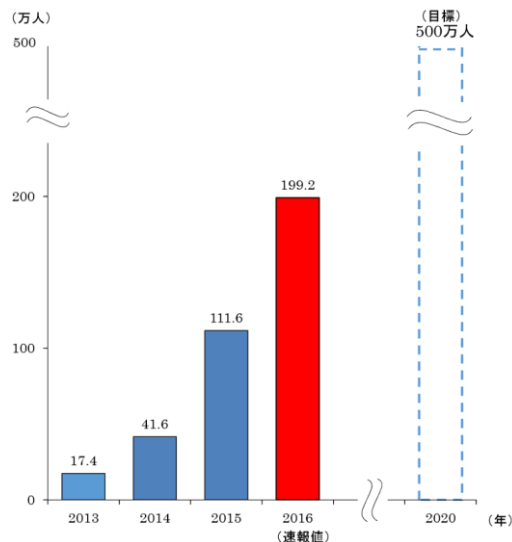


図-2 2016年までのクルーズ船の外国人入国者数の推移¹⁾

には500万人という目標が設定された¹⁾。

一方で、2016年までの日本人のクルーズ船利用者数の推移を図-3に示す。図-3より、日本人のクルーズ船利用者数はここ数十年横ばいであることがわかる。日本のクルーズ市場のさらなる振興のためには、日本人のクルーズ船利用者数の促進は必須であると考えられる。そのため、日本人に好まれるクルーズプランの提案をすべきである。

ここで、クルーズ旅行にかかる費用として、「クルーズ代金」と「港湾税」がある。「クルーズ代金」には、航海運賃、客室使用料、食事代、船上でのエンターテインメントの料金などが含まれている。一方で、「港湾税」は、寄港のために港に納める税金である。港湾税の料金は寄港地数によって異なる。「クルーズ代金」の支払いの際に「港湾税」もあわせて支払う必要がある。また、税金額は各国の取り決めにより予告なく変更される場合があるとされている²⁾。

今年度、日本海で運航されているコスタ・クルーズが提供しているコスタ・ネオロマンチカの「クルーズ代金」の最安値はクルーズ専門旅行会社クルーズプラネットによると40,800円（5泊6日／内側キャビン）である³⁾。しかし、このクルーズ旅行の際に、「港湾税」として18,000円が別途必要である。クルーズに乗船するためには、最低でも58,800円が必要であり、その内「港湾税」が占める割合は約31%である。よって、「港湾税」が占める割合は大きく、クルーズ旅行を決める上での要因に少なからず影響を与えていると考えられる。

2. 既往研究

(1) クルーズ需要に関する実態分析

クルーズ需要の実態を分析した事例はほとんどない。池田ら⁴⁾は、料金、期間、船酔い指標、クルーズの認知

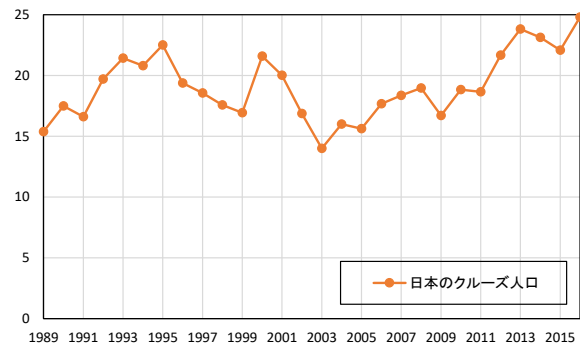


図-3 日本人のクルーズ利用者の推移

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。小島⁵⁾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。

(2) クルーズ船による経済波及効果に関する研究

クルーズ船寄港時の経済波及効果を算出している調査や研究は少しされている。尾崎ら⁶⁾は、釧路港に“ぱしふいっくびーなす”と“飛鳥Ⅱ”が寄港した際、福岡市⁷⁾は“コスタ・クラシカ号”が寄港した際に、それぞれ旅客及びクルーにアンケート調査を実施し経済波及効果を算出している。これらの調査、研究では、産業連関分析を用い、第2次波及効果まで算出している。

(3) クルーズ旅客を対象とした観光動態調査

石川県⁸⁾では、毎年、観光客に対して観光動態調査が実施されており、統計的に観光の実態が調査されている。また金沢市⁹⁾においても、観光客を対象にニーズを的確に把握し、今後の観光施策を講ずるため、旅行形態や金沢の印象などの調査がされている。

クルーズ旅客の観光行動に関する研究では、藤生らによって、平成26年度に金沢港に来航したクルーズ乗船客を対象としたアンケート調査¹⁰⁾がダイヤモンド・プリンセスやコスタビクトリアなどを対象に、2014年に金沢港に寄港したクルーズ船の乗客に対して金沢の観光はどうだったか、観光満足度評価や支出額、来日回数、個人属性などの調査がされている。

また、金沢港にやってきた外国人クルーズ旅客を対象にGPSロガー・小型カメラを用いた調査¹¹⁾もされており、それらの分析が行われている。さらに、クルーズ旅客のリピーター観光要因の分析や港と観光地中心を結ぶシャトルバスの運賃モデルの推定¹²⁾が行われている。

(4) 本研究の位置づけ

クルーズに関する研究はされているが、日本人の特性に着目した研究は行われていない。

また、港湾税に着目した研究はされておらず、クルーズ旅客を対象に港湾税の認知度や港湾税に対する印象に関する研究や、クルーズ旅行の際の港湾税の支払い意思額に関する分析はされていない。

本研究では、金沢港においてコスタ・ネオロマンチカから下船したクルーズ旅客を対象に、港湾税に関するアンケート調査を実施し、初めてクルーズを申し込んだ際の港湾税の認知度、クルーズ旅行の決定に与える港湾税の影響度や港湾税の支払い意思額を分析した。

3. アンケート調査の概要

2017年における金沢港へのクルーズの寄港予定数は53回であり、金沢港への寄港回数は大幅に増加している。

また、コスタ・クルーズが運航するコスタ・ネオロマンチカの寄港予定回数は32回である¹³⁾。

そこで、本研究ではまずはカジュアル船のクルーズ旅客を対象として、2017年の6月、7月にコスタ・ネオロマンチカの金沢で下船する乗船客を対象にアンケート調査を実施した。下船した乗船客に調査票を配布し、郵送による後日回収とした。調査開始日は2017年6月14日であり、コスタ・ネオロマンチカが金沢港に寄港した際にアンケート票を配布した。アンケート票の配布日、各調査日の配布枚数、各調査日の回収枚数、各調査日の回収率を表-1に示す。合計8回の調査で1592枚配布済みである。また、2007年7月25日現在の合計回収枚数は302枚であり、回収率は19.0%となっている。

アンケート調査では、性別、年齢、年収などの個人属性や、金沢での消費額、前泊・後泊の有無やクルーズ旅行の経験やクルーズ旅行に対するイメージなどクルーズに関する項目を聞いている。また、港湾税に関する質問として、はじめてのクルーズ旅行を申し込んだ際に港湾税が必要であることを知っていたかという認知度に関する項目や、港湾税の価格に対する印象、港湾税のクルーズの参加意向への影響に関する項目を聞いている。また、港湾税の支払い意思額を自由記述で聞いている。港湾税に関する項目を図-4に示す。

4. 港湾税に関する項目の基礎集計

港湾税に関する項目の基礎集計の結果を次に示す。

アンケート調査において、「はじめてクルーズ旅行に申し込んだ際、港湾税が必要であることを知っていましたか」という質問の基礎集計の結果を図-5に示す。「知っていた」の回答は253サンプルのうち51.8%であった。

表-1 配布枚数と回収率

調査日	封筒配布枚数 (枚)	回収枚数 (枚)	回収率 (%)
6月14日	225	49	21.8
6月19日	205	47	22.9
6月24日	153	33	21.6
7月1日	301	56	18.6
7月6日	194	52	26.8
7月11日	144	25	17.4
7月16日	164	23	14.0
7月23日	206	17	8.3
計	1592	302	19.0

問5「港湾税」についてお聞きします。

- (1) はじめてのクルーズ旅行を申し込んだ際、港湾税が必要であることをご存知でしたか。
☐ ①知っていた ☐ ②知らなかった
- (2) 港湾税の価格に対して、どう思われましたか。
☐ ①非常に高い ☐ ②高い ☐ ③どちらともいえない ☐ ④安い ☐ ⑤非常に安い
- (3) クルーズの乗船料金の他に支払う港湾税について、印象をお答えください。
☐ ①次回も払ってもいいと思う ☐ ②今回は仕方なく払ったが、次回は払いたくない ☐ ③どちらとも思わない
☐ ④次回は払いたくない ☐ ⑤次回は別の旅行にしようと思う ☐ ⑥その他()
- (4) クルーズの乗船料金の他に港湾税が必要であることを知り、クルーズ旅行の参加意向に影響しましたか。
☐ ①非常に影響した ☐ ②影響した ☐ ③どちらでもない ☐ ④影響していない ☐ ⑤全く影響していない
- (5) 「①非常に影響した」「②影響した」と回答した方にお聞きします。影響し、どのような行動をとりましたか。
☐ ①乗船する港までの交通手段を安くした ☐ ②船のクラスを下げた ☐ ③客室のクラスを下げた
☐ ④クルーズのコースを変更した ☐ ⑤乗船地での前泊・後泊をやめた ☐ ⑥その他()
- (6) もし港湾税の変更を議論する機会があるとするならば、
 あなたはクルーズ旅行の際、港湾税をいくらまで支払うことができますか。
 今回のクルーズの港湾税は、コースによって異なりますが、15,600(円/人)～22,800(円/人)です。
 ¥ (円/人)

図-4 港湾税に関する項目

港湾税の認知度 N=253

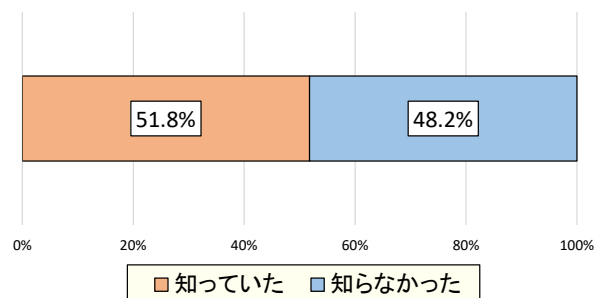


図-5 港湾税の認知度

一方で、「知らなかった」の回答は48.2%であった。船会社のパンフレットなどには港湾税の料金が大きく記載されていないことが多く、クルーズを申し込む際に初めて港湾税が別途必要であることを知ることが多いと考えられる。しかし、クルーズを申し込む際に港湾税が別途必要であることを知っている人と知らない人は共に半数であることがわかった。

また、「港湾税の価格に対してどう思われましたか」という質問の基礎集計の結果を図-6に示す。250サンプルのうち、「非常に高い」の回答は12.4%、「高い」の回答は35.2%、「どちらともいえない」の回答は50.4%、「安い」の回答は2.0%、「非常に安い」の回答は0%であった。

「非常に高い」と「高い」の回答率を併せると47.6%であり、ほぼ半数の回答者が港湾税に対して高いと感じていることがわかる。

乗船料金とは別に支払う港湾税に対する印象について、基礎集計の結果を図-7に示す。248サンプルのうち「次回も払ってもいい」というポジティブな回答は25.0%であった。一方、「今回は仕方なく払ったが、次回は払いたくない」、「次回は払いたくない」、「次回は別の旅行にしようと思う」といった港湾税に対してネガティブな回答を併せると27.8%となった。この結果は「次回も払ってもいい」という回答率を上回る値であり、クルーズのリピート率が減少する要因になりうる可能性があるといえる。

「クルーズ旅行を申し込む際、港湾税が別途必要であることを知り、クルーズ旅行の参加意向に影響したかどうか」という質問の基礎集計結果を図-8に示す。248サンプルのうち「非常に影響した」の回答率が0.4%であり、「影響した」の回答率は9.3%であった。一方で、「影響していない」、「全く影響していない」に回答率は併せて62.5%である。よって、クルーズを申し込む際に港湾税のことを初めて知ったとしても、旅行の参加意向にはそれほど影響していないことがわかった。

また、「非常に影響した」、「影響した」と回答した回答者に対して「どのような行動をとったか」という質問を行った。その結果、「乗船する港までの交通手段を安くした」という回答率が最も高く、37.5%であった。

次いで、「客室のクラスを下げた」や「乗船地での前泊・後泊をやめた」という回答が多くなっている。

ここで、クルーズの寄港地において、クルーズ旅客が前泊、後泊していくことは、寄港地の経済効果には必要不可欠であり、重要なことである。そのため、「乗船地での前泊・後泊をやめた」という回答が全体の1割いることから、金沢港のようにクルーズの発着港となっている港では経済効果に少なからず影響を与えていると考えられる。

「あなたはクルーズ旅行の際にいくらまでなら支払うことができますか」という質問の基礎集計の結果を図-10に示す。200サンプルのうち「5001円～10000円以下」の回答が最も多く、44.5%であった。次いで、「5000円以下」が25.5%であり、「15001円～20000円以下」の回答が17.5%であった。ここで、今回のアンケート調査の対象者が港湾税としてかかった費用は、15,600円から22,800円である。よって、約7割の回答者は実際に支払った港湾税よりも安い料金を希望していることがわかる。

図-4にある港湾税に関する質問の基礎集計の結果、今回は仕方なく支払っているが、港湾税の料金に不満を持っている回答者は多いことがわかった。また、「次回は払いたくない」、「次回は別の旅行にしようと思う」といった回答もあり、クルーズのリピート率減少の要因になる可能性があると考えられる。

港湾税の価格に対する印象 N=250

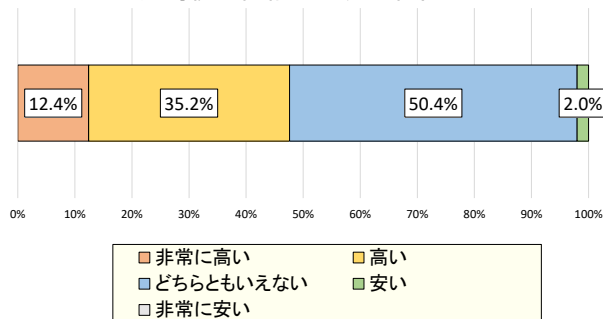


図-6 港湾税の価格に対する印象

クルーズの参加意向への影響 N=248

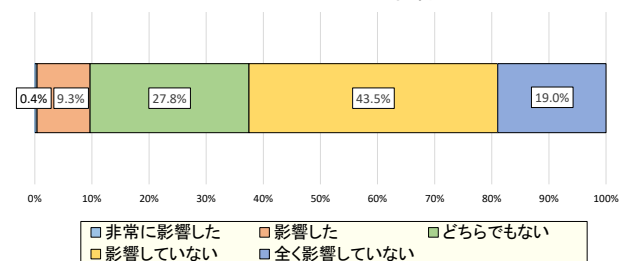


図-8 クルーズの参加意向への影響

港湾税に対する印象 N=248

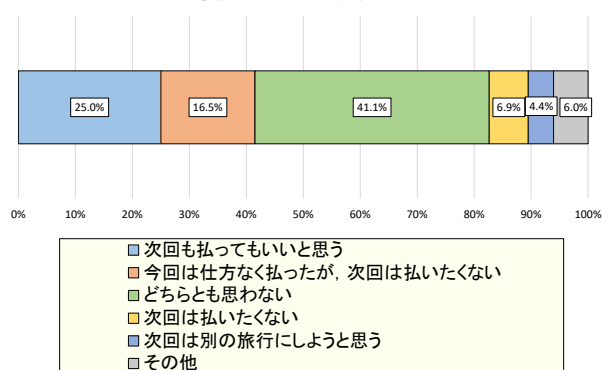


図-7 港湾税に対する印象

影響を与えた行動 N=24

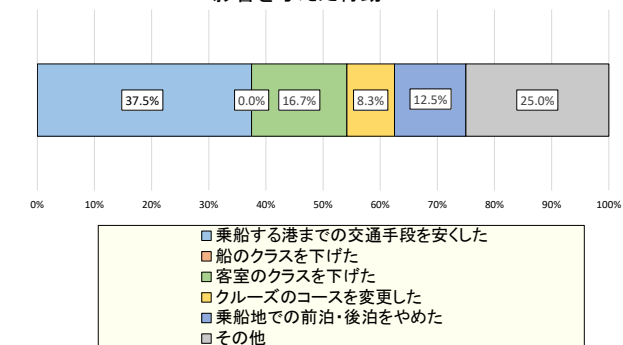


図-9 影響を与えた行動

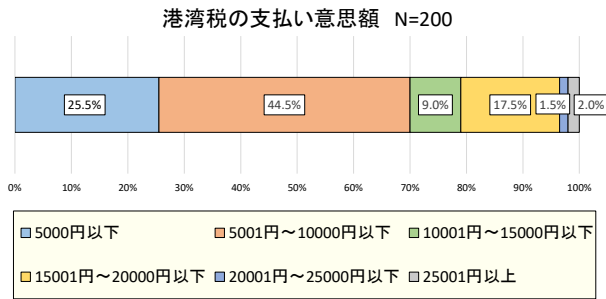


図-10 港湾税の支払い意思額

5. 港湾税の認知度に関するクロス集計

クルーズに乗船する際に、クルーズ料金とは別に港湾税が必要であることを事前に知っていた回答者と知らなかった回答者では、支払い意思額やクルーズ旅行の参加意向の影響に違いがあるのではないかと考えた。

そこで、「はじめてクルーズ旅行に申し込んだ際、港湾税が必要であることを知っていましたか」という質問の回答と「あなたはクルーズ旅行の際にいくらまでなら支払うことができますか」という質問の回答をクロス集計した。クロス集計の結果を図-11に示す。図-11から、「知らなかった」回答者をみると、「知っていた」回答者に比べて「5000円以下」の回答率は高く、「15001円～20000円以下」の回答率は低くなっていることがわかる。よって、「知らなかった」と回答している人の方が港湾税の支払い意思額は低いことがわかる。このことから、事前に港湾税が必要であることを知っている方が港湾税を支払うことに抵抗がないことがわかる。

また、「はじめてクルーズ旅行に申し込んだ際、港湾税が必要であることを知っていましたか」という質問の回答と「クルーズ旅行を申し込む際、港湾税が別途必要であることを知り、クルーズ旅行の参加意向に影響したかどうか」という質問の回答をクロス集計した。クロス集計の結果を図-12に示す。図-12から、「知らなかった」回答者をみると、「知っていた」回答者に比べて僅かではあるが、「非常に影響した」、「影響した」の回答率は高く、「全く影響していない」の回答率は低いことがわかる。

よって、事前に港湾税に関する情報を与え、クルーズ乗船客にネガティブなイメージを持たせないことが必要であるといえる。

6. まとめと今後の課題

(1) まとめ

今回、金沢港でコスタ・ネオロマンチカから下船する乗船客を対象に、港湾税に対する印象や支払い意思額な

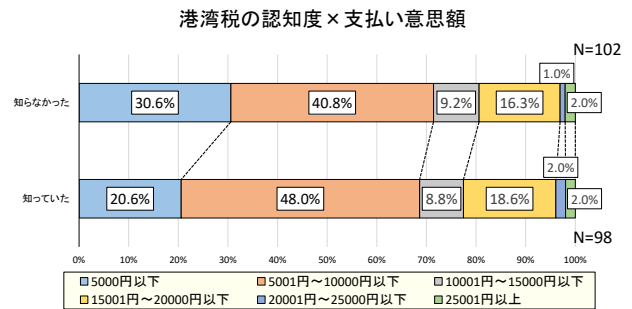


図-11 港湾税の認知度×港湾税の支払い意思額

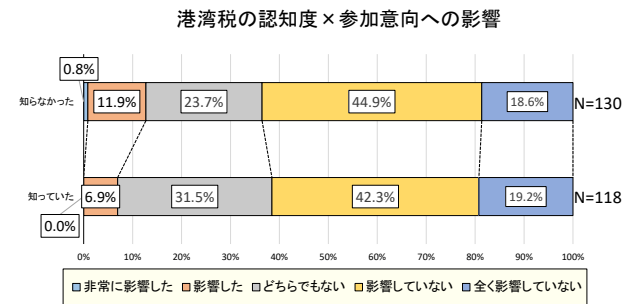


図-12 港湾税の認知度×参加意向への影響

どのアンケート調査を行い、基礎的な分析を行った。

アンケート調査の結果、今回は仕方なく支払っているという回答が多く、港湾税の料金に不満を持っている回答者は多いことがわかった。また、「次回は払いたくない」、「次回は別の旅行にしようと思う」といった回答もあり、クルーズ人口のリピー率減少の要因になる可能性があると考えられる。

また、クロス集計より、事前に港湾税が必要であることを知っている人の方が港湾税を支払うことに抵抗がないことがわかった。

船会社は、クルーズ乗船客に対して、港湾税が別途必要であることをさらに周知することや港湾税がなぜ必要であるか明記をするなど、ネガティブな印象を与えないことが重要であると考えられる。

(2) 今後の課題

今回はクルーズ経験者を対象とした調査であったが、クルーズ未経験者の方が港湾税の認知度は低く、支払うことに抵抗があると考えられ、クルーズに乗船しない要因になりうると考えられる。そのため、クルーズ未経験者を対象に分析をする必要があると考える。

また、今後は調査を継続することでサンプル数の向上をはかり、詳細な分析を行っていく予定である。

参考文献

- 1) 2016年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）
http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000220.html
 平成29年6月3日閲覧
- 2) ロイヤル・カリビアンHP
https://www.royalcaribbean.jp/cruise/rci/info/faq_detail.do?faqCategoryId=6#71 平成29年6月21日閲覧
- 3) クルーズプラネット
<http://www.cruiseplanet.co.jp/> 平成29年7月20日閲覧
- 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) 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.
- 6) 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.
- 7) 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.
- 8) 石川県観光戦略推進部 (2015): 統計から見た石川県の観光 (平成 26 年)
- 9) 金沢市経済局営業戦略部観光交流課 (2015): 金沢市観光調査結果報告書 (平成 26 年)
- 10) 藤生ら: クルーズ旅客のリピート観光要因の分析, 日本クルーズ&フェリー学会論文集 (2015)
- 11) 藤生ら: ライフログカメラ・GPS ロガーを用いた観光行動分析, 日本クルーズ&フェリー学会論文集 (2015)
- 12) 藤生ら: 港と観光地中心部を結ぶシャトルバスの運賃モデルの推定, 日本クルーズ&フェリー学会論文集 (2015)
- 13) 金沢港振興協会: 寄港予定表
<http://www.k-port.jp/cruise/> 平成 29 年 7 月 1 日 閲覧

ANALYSIS ON THE INFLUENCE OF PORT CHARGE FOR THE REPEAT RATE BY CRUISE SHIPS —FOR CRUISE EXPERIENCE AT KANAZAWA PORT—

Koji MATSUTA, Makoto FUJIIU, Jun-ichi TAKAYAMA, Shoichirou NAKAYAMA