金沢港に寄港したクルーズ船客の観光行動分析

中林　弘貴[1]・藤生　慎[2]・森崎　裕磨[3]・山谷　佳史[4]

[1]非会員　金沢大学　理工学域地球社会基盤学類（〒920-1192 石川県金沢市角間町）
E-mail: n.koki0820@stu.kanazawa-u.ac.jp

[2]正会員　金沢大学准教授　融合研究域融合科学系（〒920-1192 石川県金沢市角間町）
E-mail: fujiu@se.kanazawa-u.ac.jp (Corresponding Author)

[3]正会員　金沢大学助教　融合研究域融合科学系（〒920-1192 石川県金沢市角間町）
E-mail: morisaki@staff.kanazawa-u.ac.jp

[4]学生会員　金沢大学大学院　自然科学研究科地球社会基盤学専攻（〒920-1192 石川県金沢市角間町）
E-mail: yamayoshi@stu.kanazawa-u.ac.jp

2022 年 11 月以降，我が国では，新型コロナウイルス感染症の影響で停止していた国際クルーズの受け入れを再開した．これを受け，2023 年には金沢港にも多くのクルーズ船の寄港が予定されており，クルーズ船客により金沢市の観光が賑わうことが期待されている．そこで本研究では，金沢港で下船したクルーズ船客を対象としてアンケート調査を行い，観光における満足度，訪問場所，消費額などを質問し，観光行動における実態を把握した．また，クルーズ船にはラグジュアリークラス，プレミアムクラス，カジュアルクラスと 3 つのクラスで大きく分類がされており，それぞれのクラスで，乗船定員，施設，客室タイプなどが異なる．本研究でのアンケート調査の結果，3 つのクラスのそれぞれの乗船客では観光行動の傾向が異なることが明らかになった．

Key Words: *cruise，COVID-19，Kanazawa City，questionnaire survey，sightseeing*

1.　本研究の背景と目的

(1)　本研究の背景

新型コロナウイルス感染症の影響により，我が国では 2020 年 3 月以降，国際クルーズの運行が停止され，**図-1** に示すように，我が国港湾へのクルーズ船寄港回数も大幅に減少した[注 1)]．また，金沢港へのクルーズ船の寄港回数も，2021 年は 4 回，2022 年は 8 回という寄港実績に留まった．しかし，2022 年 11 月以降，国土交通省の発表により，国際クルーズの受け入れが再開され，我が国の各寄港地でも，クルーズ船の寄港が増加している[注 2)]．また，水際対策が大幅に緩和されたことや，マスク着用が個人の判断となるなど，新型コロナウイルス感染症に関する規制が緩和されており，2023 年 5 月 8 日以降，新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが 5 類感染症に移行された[注 3)]．これに伴い，2023 年，金沢港には国内クルーズと国際クルーズ合わせて 46 回もの寄港が予定されており[注 4)]，クルーズ船寄港により金沢市を訪れる外国人や日本人観光客で賑わうことが期待できる．

また，クルーズ船は，3 つの客船クラスで大きく分類

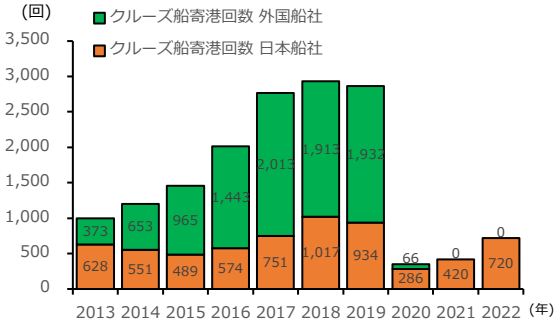


図-1　我が国港湾へのクルーズ船寄港回数

されている．乗客数が 3000 人を超え，エンターテインメント性が強く，比較的リーズナブルな船旅を行うカジュアルクラス，乗客数が 500 人程度で，高価ではあるが，最高級のサービスを受けることができるラグジュアリークラス，また，これらの中間の乗客数，料金で船旅を行うプレミアムクラスという 3 分類である．本研究では，以上のような違いがある中で，客船クラスによる金沢観光における観光行動の違いを把握するために，金沢港に下船した乗客に対して，アンケート調査を行った．

(2) 本研究の目的

筆者が所属する研究グループでは，クルーズ船客に対してアンケート調査を実施し，クルーズ船で金沢市へ旅行する人々の個人属性，金沢観光に対する満足度，寄港地観光に要した消費額等を把握している．水際対策が大幅に緩和されたことや，マスク着用が個人の判断となるなど，新型コロナウイルス感染症に関する規制が緩和され，2023 年には 46 回ものクルーズ船が金沢港に寄港予定である．また，金沢港には，ラグジュアリークラスが主である日本のクルーズ船だけでなく，カジュアル船も誘致されている．そこで，本研究では，両者のクルーズ船客の個人属性，満足度，金沢観光に要した消費額等を調査し，コレスポンデンス分析を用いて，観光行動の違いを明らかにすることを目的とする．なお，筆者らが実施したアンケート調査の内容については第 3 章にて記述する．

2. 既往研究の整理と本研究の位置づけ

本章では，本研究の目的に沿い，クルーズ船の誘致に関する研究やクルーズ船の観光客を対象に行っている研究について整理を行い，それを踏まえて本研究の位置付けについて述べる．

(1) 既往研究の整理

我が国におけるクルーズ船の誘致に関する研究については，遠藤ら [1]，糸澤ら [2]などの研究がある．遠藤らは，外国クルーズ船社の誘致策について，特に地方自治体によるマーケティング分野の政策・活動に焦点を当てて，整理している．クルーズ船のクラスを考慮して，我が国港湾への寄港回数から，傾向を考察し，マーケティング活動の影響と課題について知見を述べている．また，糸澤らは，現代のクルーズツーリズムの在り方について，クルーズ船社にインタビュー調査を実施することで，いかなる要件においてクルーズ船の寄港地を選定しているかをクルーズ船社の視点から考察している．これら研究では，クルーズ船のクラス別に考察をすることや，クルーズ船社の視点から寄港地選定の要件についての特徴を明らかにしているものの，クルーズ船客の観光行動の視点から行ったものではない．

一方で，クルーズ船客を対象にした研究は，森崎ら [3]，二羽ら [4]，嘉瀬 [5]などの研究がある．森崎らは個人属性・感染拡大後のクルーズ観光への印象等を考慮した，クルーズ旅行への利用確率とその要因を明らかにしている．また，二羽らは，新型コロナウイルス感染症流行前後におけるクルーズ旅行に対する意識の変化を調査している．これらは，コロナ禍におけるクルーズ観光の実態を把握するのに重要な研究である．また，嘉瀬は，クルーズ船観光客の行動について，我が国の一部の港湾を対象として，クルーズ船を受け入れる際の課題について検討している．一方で，これらの研究は，クルーズ船客の視点から研究しているものの，クルーズ船の客船ランクを考慮して行ったものではない．

(2) 本研究の位置づけ

本研究では，2023 年 6 月から 2023 年 10 月にかけて，金沢市を観光したクルーズ船客を対象にして行ったアンケート調査を用いて，コレスポンデンス分析により，カジュアル船とラグジュアリー船のそれぞれの乗船客の観光行動の傾向を明らかにする．また，金沢市へ訪問したクルーズ船客を対象にしてカジュアル船とラグジュアリー船の比較を行った研究は行われていない．そこで，本研究では，カジュアル船とラグジュアリー船のそれぞれの乗船客の観光行動の傾向を明らかにし，客船のランクによっての観光行動の違いを把握することにより，金沢市がクルーズ船の誘致を行う際の一助となり，金沢市のクルーズ観光が継続して発展していくことを目指す．

3. アンケート調査の概要と基礎集計

本章では，本分析に使用するアンケート調査の概要，および基礎集計結果を述べる．

(1) アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を**表-1** に示す．アンケート調査は 2023 年 6 月から 2023 年 10 月にかけて，金沢港に寄港したクルーズ船客を対象に実施した．アンケート調査の質問項目は，性別，年齢，年収といった個人属性に加えて，観光地の街並み，食事の質などの満足度，さらに，クルーズ旅行の経験回数，金沢市の観光に要した消費金額などを問うた．なお，調査対象とした船はラグジュアリー船を 3 隻，カジュアル船を 1 隻とし，それぞれのサンプル数は，ラグジュアリー船が 3 隻合わせて 98 部，カジュアル船が 118 部である．

(2) アンケート回答者の基礎集計

カジュアル船とラグジュアリー船では旅行にかかる費用が大きく異なる．そのため，それぞれの乗客で，年収，クルーズ旅行の経験回数，消費金額を比較した際に，違いが大きく見られると考え，それらの基礎集計の結果を示す．

年収の集計結果を**図-2** から**図-4** に示す．**図-2** と**図-3** は，ラグジュアリー船の乗客の年収を示したものである．ラグジュアリー船全体では，年収が 100 ドル以上，または，

表-1　アンケート調査の概要

調査日時	2023年6月～2023年10月
調査対象	・ ラグジュアリー船 ［シーニックエクリプス にっぽん丸 シルバーミューズ］ ・カジュアル船 MSCベリッシマ
調査方法	金沢港にて観光から帰ってきた乗客に対し，港に用意した机上にて記入
サンプル数	ラグジュアリー船：98部 カジュアル船：118部
主な質問項目	・個人属性（性別，年齢，年収など） ・満足度（観光地の街並み，食事の質など） ・クルーズ経験回数 ・消費金額（飲食，お土産，交通費など）

1000 万円以上の乗客が 38 人(約 38.7%)である．一方，図-4 はカジュアル船の乗客の年収を示したものである．カジュアル船では，年収が 1000 万円以上の乗客が，10 人(約 10.6%)である．これより，ラグジュアリー船の乗船客はカジュアル船の乗船客と比較して，年収の高い人がラグジュアリー船での旅行を選択していることが分かる．また，クルーズ旅行の経験回数の集計結果を図-5 に示す．ラグジュアリー船の乗船客は 132 人(約 81.9%)もの人が 2 回以上の経験回数があるのに対して，カジュアル船は 66 人(約 56%)である．これより，ラグジュアリー船での旅行を選択する人はほとんどがクルーズ船での旅行を 1 度経験したうえで乗船していることが分かる．一方で，カジュアル船は初めての人が比較的多いことから，1 回目のクルーズ旅行はカジュアル船を選択しやすい傾向が強い可能性があることが分かる．

また，金沢市の観光に要した消費金額についての集計結果を表-2 と表-3 に示す．本研究では，消費金額の内訳として，飲食，自分へのお土産，他人へのお土産に費やした消費額を示す．

表-2 と表-3 は，それぞれ，ラグジュアリー船とカジュアル船の乗船客についての消費額を示したものである．これらを比較すると，一人当たりの消費金額では，どの項目においても，ラグジュアリー船の方が大きくなっていることが分かる．また，ラグジュアリー船とカジュアル船では，飲食の消費額が一番大きく，次いで自分へのお土産，他人へのお土産による消費額が大きくなっているという点では，同様の傾向がみられることがわかる．

これより，ラグジュアリー船は乗客の定員数としては，カジュアル船に劣るが，一人当たりの消費金額では，カジュアル船の乗客と大きく上回っているため，十分な経済効果が得られる可能性があると考えられる．また，両

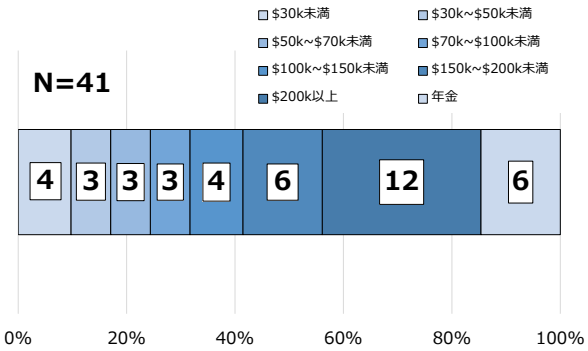


図-2　ラグジュアリー船（外国船）の乗客の年収

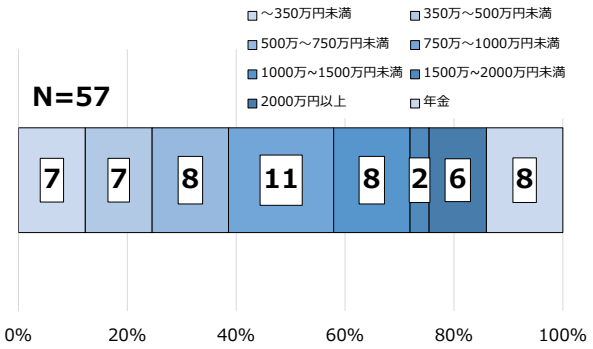


図-3　ラグジュアリー船（日本船）の乗客の年収

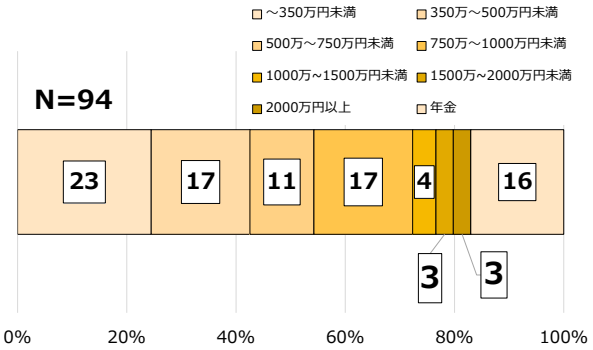


図-4　カジュアル船の乗客の年収

クラスの消費金額の内訳としては，飲食に費やす消費が最大となっている．これより，クルーズ船の寄港地観光の最大の特徴である，日中を観光するという観光形態では，乗客は，飲食の優先度が非常に高い可能性があると考えられる．

4.　乗船クラスによる観光行動に関する分析

(1)　コレスポンデンス分析の概要

コレスポンデンス分析はアンケート等によって収集したデータをまとめたクロス集計結果をもとに作成したクロス集計表などから 2 つの変数軍の関連性を分析するものである[注 5)]．関連度の表を一目で理解できるように，行要素と列要素の関連の強さを平面上の距離に置き換えて表現する．距離における「近さ・遠さ」は，関連の強さを自然に表現するため，関連性の構造を簡単に理解す

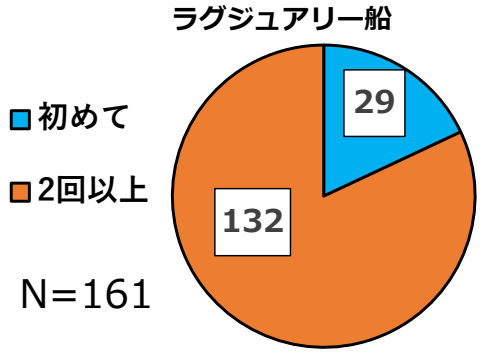


図-5　ラグジュアリー船の乗客におけるクルーズ旅行経験

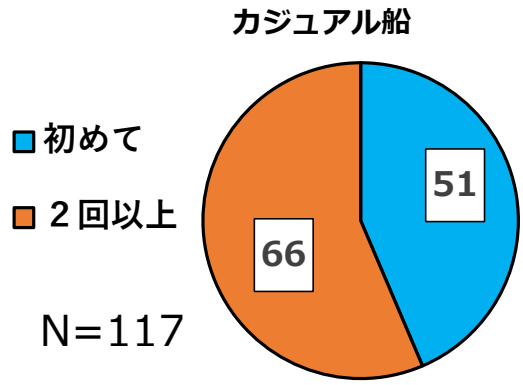


図-6　カジュアル船の乗客におけるクルーズ旅行経験

表-3　ラグジュアリー船の乗船客による消費金額

ラグジュアリー船 (N=98)	消費額総計 (円)	飲食 (円)	自分へのお土産 (円)	他人へのお土産 (円)
最大	150,000	60,000	150,000	59,728
平均	22,334	8,622	11,834	8,581
合計	21,887,737	655,339	520,727	480,581

表-4　カジュアル船の乗客による消費金額

カジュアル船 (N=118)	消費額総計 (円)	飲食 (円)	自分へのお土産 (円)	他人へのお土産 (円)
最大	95,000	50,000	50,000	10,000
平均	9,308	4,941	6,217	4,184
合計	1,098,430	331,110	242,500	184,100

ることができる．

また，本分析に使用するクロス集計表を**表-5** に示す．第 3 章で示した基礎集計の結果から，ラグジュアリー船の乗客は年収が高く，一人当たりの消費金額が大きく，一方で，カジュアル船の乗客は年収，消費金額ともに比較的低いことが分かった。これより，本研究では，各クラスの乗客の年収による，消費金額総計の傾向を探るため，コレスポンデンス分析を行った．本分析では，ラグジュアリー船，カジュアル船の乗客それぞれについて，低年収(C_Low，R_Low)，中年収(C_Middle，R_Middle)，高年収(C_High，R_High)に分けた．年収については，350 万円未満または30k ドル未満，年金の乗客を低年収，350 万から 1000 万円未満または 30k から 100k ドル未満の乗客を中収入，1000 万円以上または 100k ドル以上の乗客を高収入とした．また，一人当たりの消費金額総計については，5000 円ごとに区切り，6 つのカテゴリーとして，分析を行った．なお，本分析では，欠損値がない 173 サンプルを使用する．

(2)　分析結果

コレスポンデンス分析によって得られた散布図を**図-7** に示す．**図-7** より，ラグジュアリー船の低年収，中年収の乗客は，消費金額が高い点と距離が近いことがわかる．また，カジュアル船の低年収，高年収の乗客は，消費金額が低い点と近いことが分かる．これより，ラグジュアリー船の乗客は消費金額が高く，カジュアル船の乗客は消費金額が低いことが明らかとなった．一方で，年収が高い乗客は，消費金額が低い点，高い点との距離が変わらないことが分かる．これより，年収が高いにもかかわらず消費金額が高くなるということではないことが分かる．以上より，客船クラスのみでなく，乗客の年収においても観光行動が少し異なるということが明らかとなった．

表-5　クロス集計結果

客船クラス	年収	5000円未満	5000~10000円未満	10000~15000円未満	10000~20000円未満	20000~25000円未満	25000円以上
ラグジュアリー船 (R)	High	11人	10人	5人	1人	2人	3人
	Middle	13人	12人	5人	2人	0人	6人
	Low	0人	2人	2人	1人	1人	0人
カジュアル船 (C)	High	6人	3人	4人	3人	1人	8人
	Middle	7人	5人	4人	6人	3人	10人
	low	12人	7人	3人	1人	3人	11人
サンプル数		173					

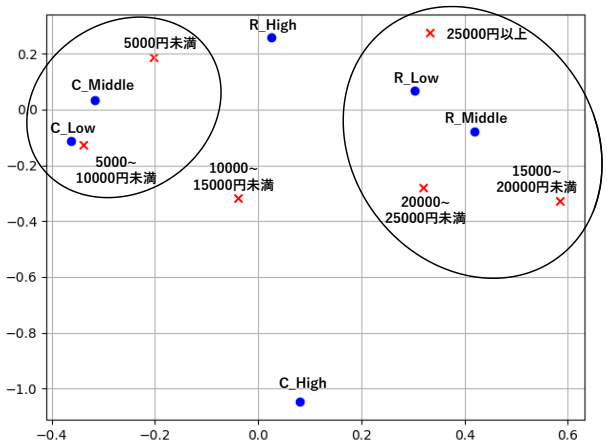


図-7　客船クラス別の年収と消費金額総計の散布図
（×：消費金額総計，○：客船クラス別年収）

5. まとめと今後の課題

本研究では，金沢港に寄港したクルーズ船客を対象として，アンケート調査を実施し，カジュアル船，ラグジュアリー船の乗船客の観光行動について比較を行った．

基礎集計の結果，ラグジュアリークラスの乗船客は比較的年収が高く，クルーズ旅行の経験がある乗客が多い一方で，カジュアルクラスの乗船客は年収の高い乗船客の割合が低く，クルーズ旅行が初めてという乗客が比較的多いということが確認できた．特に，金沢観光に要した消費金額総計とその内訳については，一人当たりの消費金額では，飲食，お土産において，ラグジュアリー船の乗客がカジュアル船の乗客を大きく上回ることが明らかとなった．これより，乗客定員の少ないラグジュアリー船を誘致した場合でも，十分な経済効果が得られる可能性があると考えられた．

また，コレスポンデンス分析を用いた分析の結果，低年収，中年収の場合，カジュアル船の乗客は低い消費額で観光する傾向があり，ラグジュアリー船の乗客は高い消費額で観光するという傾向の違いを得られた．一方で，高年収であるから消費金額が大きくなるというわけではないことも明らかとなった．

今後の課題として，本研究で用いたコレスポンデンス分析は観光行動の傾向の違いを明らかにすることはできたが，その要因については明らかになっていないため，その要因についても詳細に分析する必要がある．また，他の寄港地でも消費額について同様の傾向がみられるかということを把握することにより，金沢観光の特徴をより詳細に把握することも可能であると考えられる．また，アンケート調査を引き続き行うことにより，ラグジュアリークラス，プレミアムクラス，カジュアルクラスで実際の経済効果などを分析することにより，より詳細に消費金額と観光行動の結びつきが明確になると考えられる．

NOTES

注1) 国土交通省 HP：クルーズ振興 https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html，2023 年 6 月 28 日閲覧

注2) 国土交通省 HP：クルーズ振興 https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html 2023 年 6 月 28 日閲覧

注3) 厚生労働省 HP：新型コロナウイルス感染症について https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000164708_00001.html 2023 年 6 月 28 日閲覧

注4) 金沢港振興協会 HP：寄港予定表 https://www.k-port.jp/cruise/ 2023 年 6 月 28 日閲覧

注5) 君山由良：コレスポンデンス分析の利用法，（株）データ分析研究所，Vol.1，pp44-60，2005 年 7 月 20 日初版発行 2023 年 6 月 28 日閲覧

REFERENCE

1) 遠藤伸明，小川雅史：わが国における外国クルーズ船社誘致策の展開と国際クルーズマーケットの変化，Journal of Tokyo University of Marine Science and Technology，Vol.16,pp108-114,2020
2) 糸澤幸子：クルーズ二極化時代における寄港地選定の要件，日本観光学会誌，第 59 号，pp28-40,2018
3) 森崎裕磨，藤生慎，小橋川嘉樹：新型コロナウイルス感染症の影響による クルーズ観光の利用意向に関する分析，クルーズ＆フェリー学会論文集，第 12 号 No.17，pp17-23,2022
4) 二羽遼太郎，藤生慎，高山純一，塩崎由人：大型クルーズ船客の出港に対する焦りと 寄港地における観光行動に関する研究，クルーズ＆フェリー学会論文集，第 10 号, No.6, pp.6-11, 2020
5) 嘉瀬英昭：クルーズ船観光客の行動に関する考察，日本国際観光学会論文集，第 25 号，pp105-111,2018

ANALYSIS OF TOURIST BEHAVIOR OF CRUISE SHIP PASSENGERS CALLING AT KANAZAWA PORT

Koki NAKABAYASHI, Makoto FUJIU, Yuma MORISAKI,and Yoshihumi YAMAYA