

クルーズ船の配船・コースが満足度・消費額に与える影響の分析 ～インターポーティングを採用したコスタクルーズを事例に～

金沢大学 理工研究域環境デザイン学専攻 学生会員 ○大西 遼
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 正会員 藤生 慎
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 フェロー 高山 純一
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 正会員 中山 晶一朗

1. はじめに

日本国内でのクルーズ船寄港回数が年々増加しており、クルーズ観光が国内で注目されている(図-1)。クルーズ観光が促進されることによる寄港地のメリットとしては、新たな観光の魅力の再発見、経済的恩恵の享受、港湾の有効利用やリピーター確立の一助になることが挙げられる。船会社による様々な配船・コースの提案がクルーズ客を取り巻く現在の環境の中、クルーズ客の寄港地での観光行動特性(消費・満足度、再訪意思)を様々な観点で把握することが重要であると言える。そこで本研究では、近年インターポーティング(同一の航路を複数回廻ることによる複数港での乗下船)を日本で初めて採用したコスタクルーズ社に着目し、クルーズの配船・コースの違いが寄港地におけるクルーズ客の消費・満足度および再訪意思に与える影響を明らかにする。なお分析にあたっては、クルーズ客に対するアンケート調査を採用した。クルーズに関する論文には、クルーズ市場における需要側(クルーズ客)と供給側(船社、各地港湾)のそれぞれの視点でなされたものに大別できる。本研究は需要側であるクルーズ客に着目した研究にあたり、既存の研究においてこれらの部類にあたるのものとしては、尾崎ら¹⁾によってクルーズ船寄港時の経済波及効果の計測がされている。また、クルーズ観光客の観光周遊行動調査としてGPSロガーや小型ライブログカメラを使用した調査が藤生ら²⁾によって2014年、2015年に金沢港へ訪れた外国人クルーズ旅客を対象に行われているが、クルーズの配船・コースの違いによるクルーズ客の観光行動特性は明らかにされていない。

2. 調査概要

本研究では、金沢港へ上陸観光したクルーズ客に対してアンケート調査を行った。金沢港は2016年度よりコスタ社のインターポーティングの寄港地に指定され、これに伴い近年クルーズ船の寄港回数が増加している(図-2)。調査対象としたクルーズは、日本国内で初めてインターポーティングを採用したコスタクルーズ社の船であり、詳細を表-1に示す。

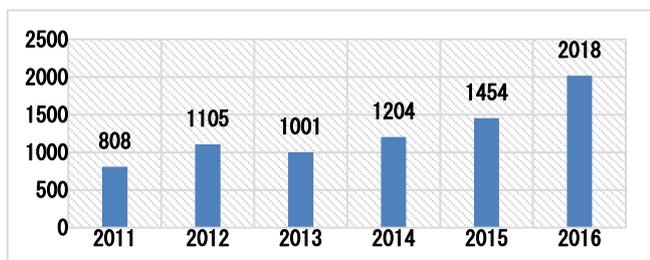


図-1 日本国内のクルーズ船寄港回数の推移³⁾

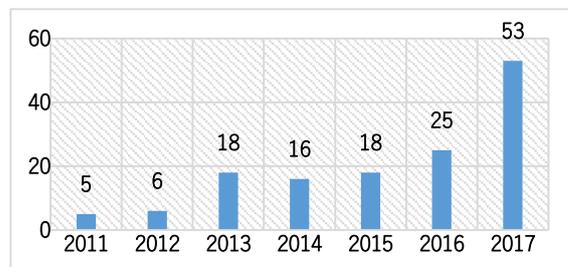


図-2 金沢港へのクルーズ船寄港回数の推移⁴⁾

分析時の比較にあたって、配船の違いによる比較はコスタ・ビクトリアとコスタ・ネオロマンチカ(5港【金沢-境港-釜山-博多-舞鶴-金沢】寄港)の回答者データの比較によって行う。コスタ・ネオロマンチカの寄港パターンには、インターポーティングにより5港を固定で複数回廻るコース24回の中に、ウラジオストクや東草を廻る7泊8日のコース(【金沢-終日航海-ウラジオストク-東草-釜山-博多-舞鶴-金沢】が4回、【金

【金沢-新潟-函館-終日航海-釜山-博多-舞鶴-金沢】と【金沢-酒田-青森-終日航海-釜山-博多-舞鶴-金沢】がそれぞれ1回ずつ)が組み込まれており、同一の船での異なるコースでの比較を行う。

表-1 実施したアンケート調査の概要

配船パターン	コスタ・ビクトリア	コスタ・ネオロマンチカ	
寄港(コース)パターン	5港寄港のクルーズ	5港寄港のクルーズ	7泊8日のクルーズ
データ数	444	769	309
調査期間	2016年7月～9月の中で10回	2017年4月～10月の中で24回	2017年4月～10月の中で6回

3. 集計結果

回答者の個人属性に関する集計結果を図-3、図-4、図-5、図-6に示す。その結果、コスタ・ビクトリアとコスタ・ネオロマンチカで比較すると回答者の年齢層は泊数が長いクルーズほど高齢者の割合が高く、回答者の世帯年収に関しては、クルーズの泊数ごとに違いがないことがわかる。一方で、回答者のクルーズ旅行経験回数は7泊8日のクルーズを利用した乗客の方が高い割合となっていることがわかった。クルーズ乗船料以外の予算は、5港寄港クルーズよりも7泊8日クルーズの方が多くの予算を用意する割合が高いことが分かった。

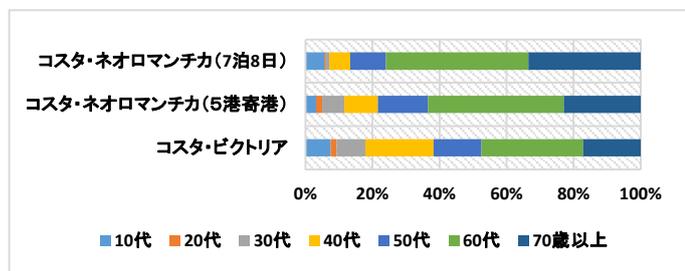


図-3 回答者の年齢層

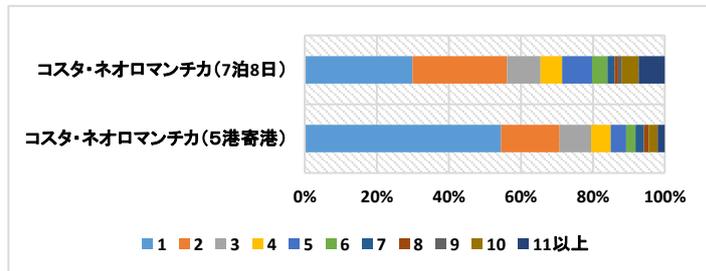


図-5 回答者のクルーズ旅行経験回数

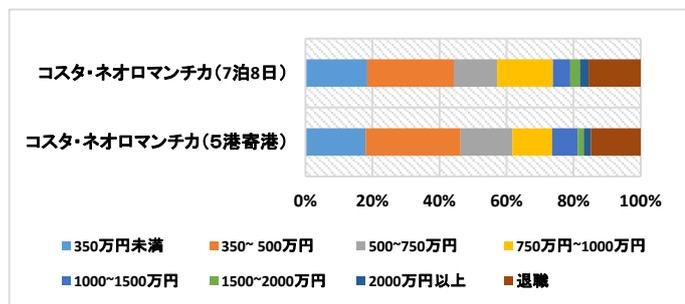


図-4 回答者の世帯年収

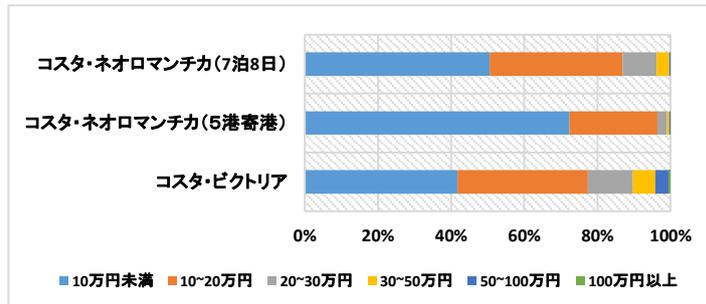


図-6 回答者のクルーズ乗船料以外の予算

4. まとめと今後の課題

本研究では、近年インターポーティングを採用したコスタクルーズ社のクルーズ船に着目し、金沢港に寄港したクルーズ客に対してアンケート調査を行うことでクルーズの配船・コースごとに乗客の特性を分析した。その結果、回答者のクルーズ経験、旅行の予算、年齢などの個人属性だけを見ても乗船していたクルーズの配船・コースごとによる違いがあることが確認された。今後は消費・満足度・再訪意思まで論点を広げながらより深い分析を行う。

参考文献

- 1) 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.
- 2) 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)
- 3) 国土交通省港湾局産業港湾課 報道資料 2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績 2017年6月2日
- 4) 朝日新聞デジタル「クルーズ船誘致へ 経済対策 狙うは爆買い、政府の皮算用」2016年8月4日 石田耕一郎