

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*

Analysis of Traveler's Expenditure for Cruise Tourism Promotion in Japan*

田島規雄**・藤生 慎***・高田和幸****

By Norio TAJIMA**・Makoto FUJII***・Kazuyuki TAKADA****

1. はじめに

現在我が国では、地域活性化に向けた観点からも観光が注目されている。政府も、観光客誘致に向けた取り組みの1つとして、ビジットジャパンキャンペーン等様々な取り組みを実施している。

一方、世界外航クルーズ協会(CLIA)¹⁾によれば、2008年の世界のクルーズ人口は、約1300万人いるとされる。特に近年、欧米ではクルーズ観光が堅調に増加しており、今後も成長が期待される。一方、国土交通省の調査²⁾によれば、我が国のクルーズ人口は約18万人と少ない。しかし、近年は増加傾向にあり、今後は、団塊世代の大量退職に伴い、成長が見込まれている(図-1)。

しかしながら、現在の我が国のクルーズ観光に関する研究は、データ制約もあり、ほとんど行われていないのが現状である。その為、クルーズ客船誘致等の施策の効果を定量的に把握することは困難である。

そこで本研究では、クルーズ船の寄港による地域経済振興の可能性を検証する事を目的とする。はじめに、外航クルーズ船の外国人旅客を対象にアンケート調査を実施した。次に、得られたデータを用いて、寄港地での行動特性を把握した。更に、産業連関分析を適用し、旅客の消費活動が及ぼす地域経済波及効果の計測を行い、クルーズ船の寄港による地域経済振興の可能性を検証する。また、本研究では、神戸市みなと総局の方に近年のクルーズ動向に関するヒアリング調査も併せて実施した。

2. 既往研究

本研究では、クルーズ旅客の寄港地での消費行動の把握、その消費による経済波及効果の計測の2点を主眼

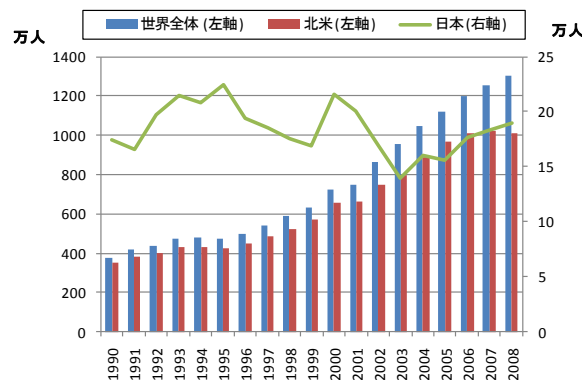


図-1 クルーズ人口比較

とした。そこで本章では、まず、観光消費行動に着目した事例をレビューし、観光旅客の消費行動を把握する。次に、クルーズ観光に関する研究をレビューし、既往研究の論点を整理する。最後に、クルーズ船寄港時の経済波及効果に着目した研究のレビューを行い、本研究の位置づけを整理する。

(1) 観光旅客の消費行動に関する調査

観光旅客の消費行動を調査した例として、東京都³⁾、京都市⁴⁾、神戸市⁵⁾がある。これらの調査では、各々の都市に訪問した観光旅客に対して、アンケート調査を実施し、1日の消費額、訪問地、来訪目的、旅行形態等の調査を行い、観光による年間の経済波及効果を計測している。表-1に、各地域の観光旅客の消費額単価を示す。神戸市、京都市、東京都の日本人旅行者は、日帰り客で、7,000~8,000円程度、宿泊客で、30,000円前後と、ほぼ同程度の消費を行っていた。一方、東京都を訪れた外国人旅行者の消費額は、日帰り客で24,538円、宿泊客で109,747円であり、日本人と比べ非常に大きい消費を行っていた。

(2) クルーズ観光に関する研究

クルーズ観光に関する既往研究としては、供給サイド、需要サイドの2つの視点がある。供給サイドに視点を置いた既往研究として、小島⁶⁾、臺⁷⁾、池田ら⁸⁾、藤生ら⁹⁾がある。小島は、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。

*キーワード: 観光, クルーズ, 経済波及効果,

**学生員, 学士(工学), 東京電機大学大学院理工学研究科
デザイン工学専攻(〒350-0394 埼玉県比企郡鳩山町石坂
TEL: 049-296-2911 E-mail: 09rmk19@ms.dendai.ac.jp)

***学生員, 修士(工学), 東京大学大学院学際情報学府学際
情報学専攻(〒113-0033 東京都文京区本郷7-3-1
TEL: 03-5841-6118 E-mail: fujiu@iis.u-tokyo.ac.jp)

****正員, 博士(工学), 東京電機大学理工学部 建築・都市
環境学系(〒350-0394 埼玉県比企郡鳩山町石坂
TEL: 049-296-2911 E-mail: takada@g.dendai.ac.jp)

表 - 1 各地域の消費額単価

都市名	日帰り客(円)	宿泊客(円)
神戸市(平成21年)	8,927	34,093
京都市(平成20年)	7,181	29,813
東京都(平成20年)	都内在住者	7,743
	道府県在住者	8,903
	外国在住者	24,538
		109,747

表 - 2 クルーズ船の寄港による経済波及効果

港名	船名	乗船人数(人)	経済波及効果(万円)	経済波及効果(万円/1人・1日)
福岡市	コスタ・クラシカ号	1,362	4,400	3.2
釧路港	ばしふいっくびーなす	900	1,100	1.2
	飛鳥II	1,240	2,245	1.8
横浜港	ワールドクルーズ	500	21,184	42.4
	国内クルーズ	500	3,631	7.3

表 - 3 アンケート調査概要

日時	1日目	10月17日(土):PM 1:30~PM 9:00
	2日目	10月18日(日):AM 6:00~PM 6:00
場所	神戸港 ポーターミナル内	
被験者	旅客	1091名
	クルー	570名
調査方法	旅客の下船時にアンケート票を配布し、乗船口付近の回収箱または、調査員への直接手渡しにより回収	
配布枚数	1690枚	
回収枚数	1日目	233枚
	2日目	321枚
合計	554枚	
回収率	33%	

(Q1) Questionnaire about "Today's expenditure"

(a) Please answer your total expenditure outside the cruise ship today.
*If you have paid for other people, please answer the total expenditure.

() JPY / USD / Euro / other currencies ()

(b) Please answer the details of your expenditure outside the cruise ship.
*If you have paid for other people, please answer the total expenditure.

1. Dining and drinking

Items	Expenditure	Currency
Meals		JPY/USD/Euro/others()
Beverages and Alcoholic drinks		JPY/USD/Euro/others()

2. Shopping

Items	Expenditure	Currency
Agricultural and Fishery Products		JPY/USD/Euro/others()
Beverages, Alcohol and Snacks		JPY/USD/Euro/others()
Textile and Leather Products		JPY/USD/Euro/others()
Medicine and Cosmetics		JPY/USD/Euro/others()
Books and Magazines		JPY/USD/Euro/others()

図-2 アンケート調査票

また臺は、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、大型クルーズ船の就航可能性について分析している。藤生らは、入手可能なクルーズ船に関する統計データを用い、我が国に寄港する外航客船の寄港実態を分析している。一方、需要サイドに視点を置いた研究として、荒牧ら¹⁰⁾の研究がある。荒牧らは、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によって定量的に把握している。

(3) クルーズ船寄港時の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計測している調査・研究として、尾崎ら¹¹⁾、福岡市¹²⁾、横浜市¹³⁾がある。尾崎らは、釧路港に“ばしふいっくびーなす”と“飛鳥II”が寄港した際、福岡市は、“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、経済波及効果を計測している。なお、これらはすべて産業連関分析を用い、第2次波及効果まで計測している。表-2に各都市で計測された経済波及効果を示す。なお、波及効果はすべて、1人・1日当たりで表記した。また、乗船人数の記載のなかった港は、船の定員人数を用いて算出した。福岡市では、“コスタ・クラシカ号”の寄港により、3.2(万円/1人・1日)、釧路港では、“飛鳥II”の寄港で1.8(万円/1人・1日)、“ばしふいっくびーなす”で1.2(万円/1人・1日)の経済波及効果が計測されている。また、横浜港で

は、ワールドクルーズ、42.4(万円/1人・1日)、国内クルーズでは7.3(万円/1人・1日)と試算されている。なお、横浜港の波及効果が突出して大きいのは、横浜港での試算のみに、入港料や給油・船用品などが含まれている為だと考えられる。

以上、既往研究をレビューしたところ、本研究と同様、寄港地でのクルーズ旅客の消費活動による地域経済波及効果を計測している事例が確認された。しかしながら、寄港する地域や船により、消費行動は異なると考えられ、情報の蓄積が必要な段階であると考えられる。また、これらの調査はすべて、調査を行った市や県のみでの消費しか考慮しておらず、近隣地域の波及効果までは考慮していない。

3. アンケート調査

本研究では、クルーズ客船の寄港による経済波及効果の計測を目的として、クルーズ旅客及びクルーにアンケート調査を実施した。アンケート調査概要を表-3に示す。アンケートは、コスタ・クラシカ号のアジアツアー中の寄港地(上海⇒長崎⇒東京⇒神戸⇒那覇⇒キールン⇒香港)である神戸港で実施した。図-2にアンケート調査票の例を示す。質問項目は、産業連関分析を用いた経済波及効果の計測を念頭に置き、乗船客1人あたりの1日の消費額、訪問都市、滞在時間、個人属性、オプションツアーへの参加の有無の5つの項目とした。

クルーズ客船の乗船客は、24時間船からの出入りは自由である。そして、オプションツアーの主な行き先

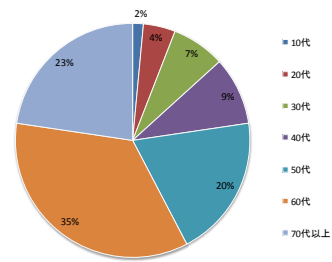
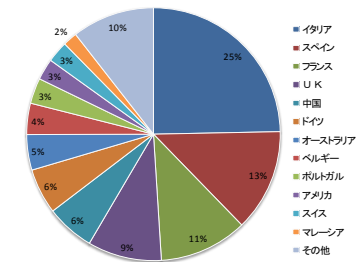
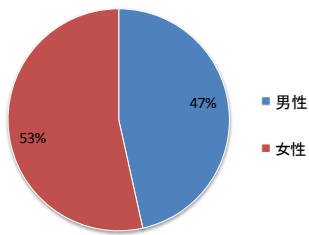


図 - 3 クルーズ旅客の性別 (N=548) 図 - 4 クルーズ旅客の国籍 (N=527) 図 - 5 クルーズ旅客の年齢構成 (N=543)

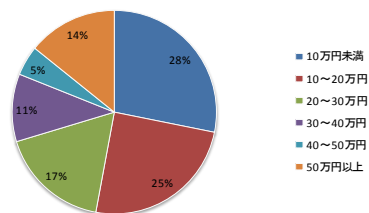
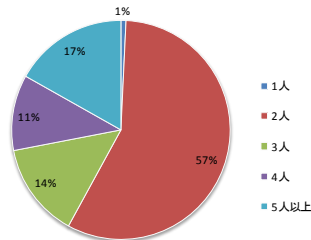
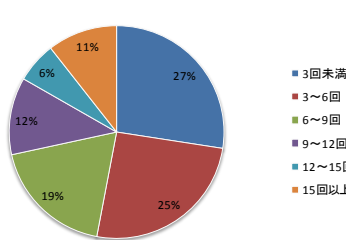


図 - 6 クルーズ旅行経験回数 (N=521) 図 - 7 旅行人数 (N=535) 図 - 8 クルーズの予算 (N=465)

は、神戸、大阪、京都、奈良、広島方面であり、ツアーへの不参加者は自由行動をとる。また、休憩中のクルーも観光に出かけることが可能である。

配布枚数が旅客数を上回る理由は、1日当たりの消費額を質問した為、停泊中の2日間ともアンケートに回答しているサンプルがあるためである。

4. クルーズ旅客(回答者)の特性

(1) 個人属性

クルーズ旅客の個人属性を図-3~6に示し、それぞれ考察する。図-3にクルーズ旅客の性別を示す。男女の割合は、ほぼ半分ずつである事がわかる。図-4にクルーズ旅客の国籍を示す。旅客の国籍は、イタリアが25%と最も多く、続いて、スペイン、フランス、UKと、ヨーロッパ国籍の旅客が中心であった。一方、今回の出発港である中国からの旅客は6%であった。図-5に、クルーズ旅客の年齢構成を示す。50~80歳が全体の約75%を占めている。また、平均年齢は、57.8歳であった。この結果から、旅客の中心は高齢層である事が考えられる。図-6にクルーズ旅行の経験回数を示す。経験回数が3回未満の旅客が約27%、3~6回未満の人が約25%となっており、全体の半分以上を占めている。また、1人当たりの平均旅行回数は6.6回であった。この結果から、クルーズ観光はリピーター率の高い観光形態であることが考えられる。

(2) 旅行形態の基礎特性

クルーズ旅客の旅行形態を図-7, 8に示し、それぞれ考察する。図-7に旅行人数を示す。2人組での参加が、57%と全体の半分以上を占めている。一方、4人以上の参加も約30%を占めている。平均旅行人数は2.6人であった。図-8にクルーズ観光の予算を示す。20万円未満と答えた人が、半数を占めている一方、50万円以上と答えている人も14%存在した。1人当たり平均予算額は25万2789円であった。クルーズ旅客の予算は、通常の観光よりも多く見積もっている否かは、今後検討する必要がある。なお、この予算はクルーズ料金以外の観光に使われる予算を示している。

(3) 訪問地及び滞在時間に関する行動特性

クルーズ旅客の訪問地及び滞在時間に関する特性を図-9~11に示し、それぞれ考察する。クルーズ客船は、寄港地での観光ツアーを船内で事前に募集していることが少なくない。今回、神戸港に寄港したコスタ・クラシカ号も神戸港へ寄港した際の観光ツアー（オプションツアー）を船内で事前に募集していた。オプションツアーに参加したクルーズ船客は、アンケート回答者の約半数であった。

図-9にクルーズ旅客の訪問地割合を示す。神戸・大阪・京都で全体の88%を占めている。一方、六甲/有馬・奈良へも合わせて10%程度訪問していることが明らか

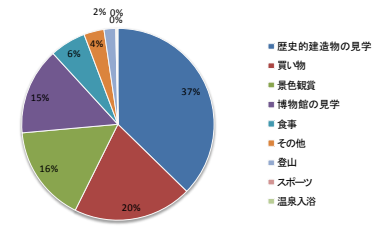
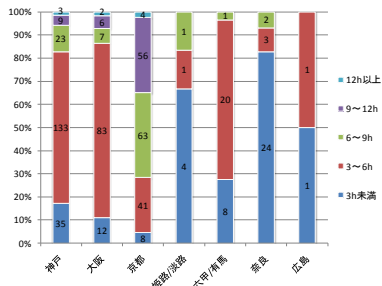
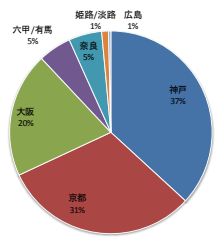


図 - 9 訪問地の割合 (N=551) 図 - 10 訪問地別滞在時間 (N=551) 図 - 11 オプションツアーの参加目的 (N=560)

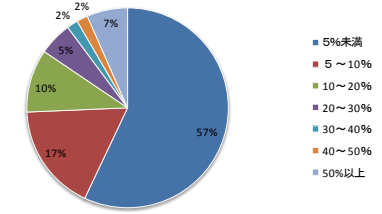
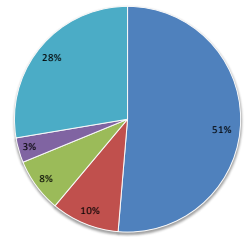
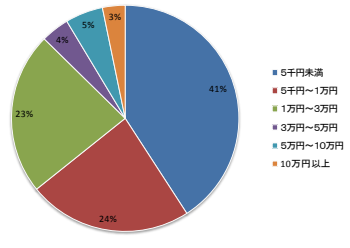


図 - 12 観光消費額割合 (N=371) 図 - 13 支出の内訳 (N=371) 図 - 14 予算額に対する消費額の割合 (N=364)

かとなった。図-10に訪問地別滞在時間を示す。神戸、大阪の6時間以上の滞在時間割合は、それぞれ、17%、14%であるが、京都の6時間以上の滞在時間割合は72%であり、京都の滞在時間は、神戸、大阪の滞在時間に比べて長い。図-11にオプションツアーへの参加目的を示す。「歴史的な建物の見学」との回答が37%、次いで「買い物」との回答が20%である。これら2つの目的で、全体の57%を占めている。これは、神戸・大阪・京都に点在する世界的に有名な歴史的建造物の見学や織物、陶器など我が国独自の文化に触れる機会を求めて下船してオプションツアーに参加したものと考えられる。一方で、「景色鑑賞」や「博物館見学」との回答も約30%を占めている。

以上より、クルーズ旅客の訪問地及び滞在時間に関する特性を考察した。神戸に寄港した旅客は、京都、大阪そして奈良など、神戸だけでなく様々な地域を訪れていた。これは、神戸市港湾局のヒアリングの中で伺った「神戸は、京都や大阪の玄関口としての役割を果たしている」との見解と一致している。それから、外国人旅客は、歴史的な建物の見学や景色観賞などがアンケート結果の上位に挙がっており、我が国独自の文化や風景を楽しむ事が主な訪問目的になっている事が考えられる。

(4) 消費活動に関する行動特性

クルーズ旅客の消費活動に関する行動特性を図 - 12 ~ 図 - 14 に示し、それぞれ考察する。図-12に観光消費額の割合(オプションツアーは除く)を示す。5千円未

満の観光消費が41%を占めている一方、5万円以上10万円未満が5%、10万円以上消費した人も3%存在した。また、旅客1人当たりの1日の消費額は、16,939円、クルーと旅客別でみると、それぞれ10,555円、17,102円であった。旅客の方が高い消費額ではあるが、クルーも一定の消費活動を行っている事がわかる。図-13に支出の内訳を示す。「買い物」が約半分を占めている。この内訳として、最も消費額が大きかったのは衣料品で36%、次いで、電機機器19%、化粧品6%であった。一方、「食事」、「交通費」の割合が小さい理由として、クルーズ旅客は原則、食事をクルーズ船内で摂ることが挙げられる。また、オプションツアーは食事代や交通費などが既に含まれており、クルーズ旅客個人が交通費を負担することはほとんどないためと考えられる。なお「その他消費」とは、オプションツアーに参加せず、自由行動を希望したクルーズ旅客が独自にホテル・旅館を予約して自由行動をした際の消費やお土産品以外の高額消費などを示すが、その割合は28%と少なくない。図-14に予算額に対する消費額の割合を示す。ここでは、消費額が予算額を超えているサンプルは、合理的な説明が出来ない為、分析データから除外した。5%未満が57%と半分以上を占めている。一方、今回の寄港時に予算額の半分以上を消費した旅客も7%存在した。今回の神戸寄港時に予算額に対する消費額の割合の平均は、10.3%であった。

以上のように、アンケートから把握することができクルーズ旅客の行動特性を考察した。5千円未満とい

表 - 4 部門分類表 (単位:千円)

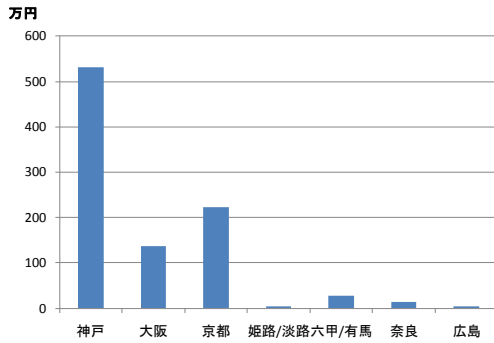


図 - 15 消費額×滞在時間シェア

アンケート項目	分類項目	兵庫	大阪	京都
農業、漁業製品	農業	47	-	9.5
	漁業	47	-	9.5
	農林水産業	-	211	-
革、絹製品	繊維製品	4,287	2,070	2,288
薬品、化粧品	化学製品	887	534	158
本、雑誌	その他工業製品	256	371	-
	出版・印刷	-	-	244
電化製品	電機機械	2,127	2,322	567
交通費、オプションツアー	運輸	24,494	527	1,837
神社・寺・博物館	その他の公共サービス	144	29	433
飲食、温泉、アミューズメント、その他の消費活動	個人サービス	10,774	4,925	12,313

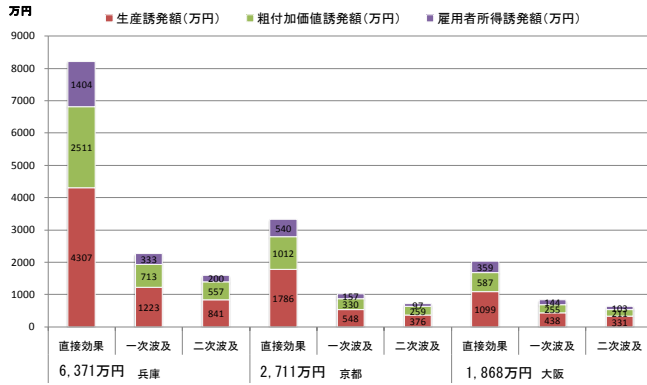


図 - 16 各地域における経済波及効果

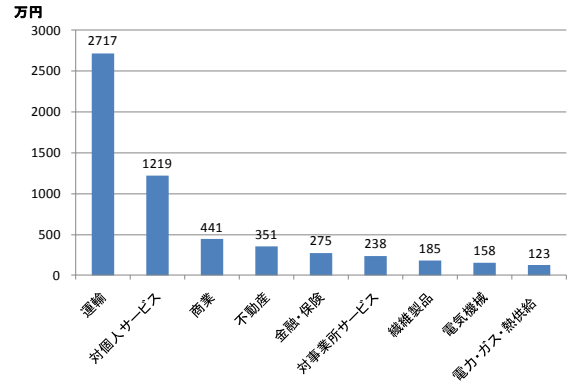


図 - 17 産業別生産誘発額 (兵庫県)

ったお土産品程度の消費活動が見られる一方、10万円以上といった高額な消費も見られた。

5. 経済波及効果の計測

本研究では、地域経済振興へ繋がる可能性を検証する為産業連関分析を用いて、経済波及効果を計測する。

(1) 部門分類表の作成

部門分類表を作成するに当たり以下の3つの条件を設定した。

a) 1日に訪れた訪問地が複数ある場合

本調査では、訪問地ごとの消費額に関しては調査を行っていない。その為、消費額を各訪問地の滞在時間シェアで乗じて分配する事で、各訪問地での消費額を算出した。図-15にその結果を示す。本研究では、7地域についての消費額データを扱っている。しかし、神戸、大阪、京都の3地域以外は、殆ど消費が行われていない事がわかる。その為、以降の経済波及効果の計測には、兵庫県(神戸、姫路/淡路、六甲/有馬)、京都府、大阪府の3県を分析対象地区とする。

b) 拡大係数について

今回行われた消費活動におけるサンプル人数は2日間で416名である。また、旅客とクルーの乗客人数は1

日で1661人である。乗客人数を2日間に直すと3322人となる。乗客人数/サンプル人数より、拡大係数(7.985)とし、今回行われた消費活動に乗じて拡大した。

c) オプションツアーの消費分配について

オプションツアーについては、すべて兵庫県の旅行会社への消費と考え、兵庫県の消費データとした。

以上の仮定のもとに算出した部門分類表を表-4に示す。但し、今回の計測では、旅客の消費額とオプションツアーの金額のみを考慮しており、入港料や物資の供給、船の維持管理に必要な費用については考慮していない。

(2) 経済波及効果の計測

本研究では、産業連関分析を用いて経済波及効果を計測した。なお、波及効果は第二次波及効果まで計測した。計測結果を図-16, 17に示す。

図-16に、各地域の経済波及効果の計測結果を示す。今回のクルーズ船の寄港による経済波及効果が最も大きかった地域は、兵庫県の6,371万円であった。次いで京都府の2,711万円、大阪府1,868万円であった。合わせて1億950万円の経済波及効果が計測された。図-17に、兵庫県の産業別生産誘発額を示す。運輸、対個人サービスの2部門で全生産誘発額の約60%を占めている。また、商業や不動産といった、消費活動が行われていな

い産業にも経済波及効果が確認された。

以上より今回の神戸港への“コスタ・クラシカ号”の寄港(1泊2日)による経済波及効果は、1億950万円と計測された。

6. 他の観光とクルーズ観光との旅客の消費行動比較

本章では、4章で示したクルーズ旅客の消費行動と2章(1)で示した観光旅客の消費行動の比較を行う。表-5に、観光消費額単価の結果を示す。なおクルーズ旅客の消費額は、すべて1日分の金額である。クルーズ旅客の消費額(ツアー代を含まず)は、神戸や京都などの日帰り客の消費額の倍以上の消費が行われている。しかし、外国人旅行者の消費額という視点で比較すれば、東京都を訪れた外国人旅行者の消費額は、24,538円であり、クルーズ旅客の消費額は若干少ない。この原因として、クルーズ観光は、船内で食事をする旅行形態が影響している可能性が考えられる。また今回対象としたコスタ・クラシカ号は、カジュアルクルーズ船であり、クルーズ船の中では、比較的リーズナブルな値段設定の船である。今後、カジュアルクルーズ船だけでなくラグジュアリークラスの船との比較も行う必要がある。

表-6に、今回の経済波及効果と他の港での経済波及効果との比較を示す。今回の“コスタ・クラシカ号”の寄港の経済波及効果は、3.3(万円/1人・1日)であった。同じ“コスタ・クラシカ号”が寄港している福岡港は3.2(万円/1人・1日)であり、ほぼ同じくらいの波及効果であった。また、国内クルーズの寄港である“ぱしふいっくびーなす”や“飛鳥II”と比較すると、今回の神戸港への寄港の方が波及効果の大きいことが分かる。この事から、外航クルーズ船の寄港の方が、より大きな経済波及効果を期待できる可能性が高い。

7. まとめ

今回行われたクルーズ旅客の経済波及効果は、兵庫県の6,371万円、京都府の2,711万円、大阪府1,868万円であった。この結果から、今回の“コスタ・クラシカ号”(1泊2日)がもたらす経済波及効果は約1億950万円であった。また、クルーズ船の寄港により、港の隣接地域にも経済波及効果があったことも明らかとなった。以上より、外航クルーズ船の寄港は地域観光振興に資する可能性が検証された。

謝辞

神戸市みなと総局の花木様、斎藤様、小田様、神戸国際観光コンベンション協会の成井様、ひょうご・神戸

表-5 観光消費額単価

都市名	日帰り客(円)	宿泊客(円)
神戸市(平成21年)	8,927	34,093
京都市(平成20年)	7,181	29,813
東京都(平成20年)	都内からの旅行者	7,743
	道府県からの旅行者	8,903
	外国人旅行者	24,538
コスタ・クラシカ号のクルーズ旅客	ツアー代含む	21,738
	ツアー代除く	16,939

表-6 各港との経済波及効果の比較

港名	船名	乗船人数(人)	経済波及効果(万円)	経済波及効果(万円/1人・1日)
福岡市	コスタ・クラシカ号	1,362	4,400	3.2
釧路港	ぱしふいっくびーなす	900	1,100	1.2
	飛鳥II	1,240	2,245	1.8
横浜港	ワールドクルーズ	500	21,184	42.4
	国内クルーズ	500	3,631	7.3
神戸港	コスタ・クラシカ号	1,661	10,950	3.3

投資サポートセンターの久保田様には、アンケート調査の実施及びヒアリング調査に多大なご協力を頂きました。ここに感謝申し上げます。また、アンケート調査にご協力頂いたクルーズツアー参加者の皆様にも感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 世界外航クルーズ協会(CLIA): 2009 CLIA Cruise Market OVERVIEW
- 2) 国土交通省: 2008年の我が国のクルーズ等の動向について
- 3) 東京都: 平成20年東京都観光客数等実態調査
- 4) 神戸市: 平成21年度神戸市観光動向調査結果
- 5) 京都市: 平成20年の京都市観光調査結果について
- 6) 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.
- 7) 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ブの変化, 立教観光学研究紀要第5号2003.
- 8) 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.
- 9) 藤生慎, 高田和幸: 土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM Vol. 38.
- 10) 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.
- 11) 尾崎広大, 高橋知克, 石山祐司: 釧路港における地域経済の波及効果について, http://www.hkd.mlit.go.jp/topics/gijyutu/giken/h20_pre_intra/pdf_files_h20/renkei/RK-13.pdf
- 12) 福岡市経済振興課: 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
- 13) 横浜市港湾局: 横浜港と経済効果〜経済効果調査の結果から見た横浜港の役割〜 <http://www.city.yokohama.jp/me/port/general/chiiikeizai/>