

## 第11回 海事振興セミナー プログラム

- 日 時 平成 24 年 6 月 4 日(月) 14 : 00 ~ 15 : 30
- 会 場 福岡合同庁舎新館 7階 海技試験場
- 講 師 一般財団法人 国際臨海開発研究センター  
研究主幹 柴 崎 隆 一 氏
- テ ー マ クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み
- 主 催 九州クルーズ振興協議会  
財団法人 九州運輸振興センター
- 後 援 九州運輸局 JR九州
- スケジュール
- 開 会  
14 : 00 主催者挨拶 九州クルーズ振興協議会  
(財)九州運輸振興センター  
会 長 田 中 浩 二
- ◎講演  
14 : 05 クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み  
一般財団法人 国際臨海開発研究センター  
研究主幹 柴 崎 隆 一 氏
- ◎質疑応答  
15 : 20 質疑応答
- ◎閉 会  
15 : 30 閉 会

### 柴 崎 隆 一(しばさき りゅういち)氏 プロフィール

1974 年生まれ東京都出身

2000 年 1 月 : 東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻 博士課程中退

〃 : 東京大学工学部助手 (土木工学科交通研究室)

2002 年 6 月 : 国土交通省国土技術政策総合研究所 研究官 (2006 年 7 月より主任研究官)

2006 年 4 月~2007 年 3 月 : 中国清華大学 現代物流研究センター 客員研究員

2012 年 4 月より現職に就任 東京大学大学院工学系研究科 客員研究員



## クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み

一般財団法人 国際臨海開発研究センター 研究主幹  
柴崎 隆一

日時 平成24年6月4日(月)  
場所 福岡合同庁舎新館7階海技試験場

主催 財団法人九州運輸振興センター  
後援 日本財団  
九州運輸局  
JR九州

### 1. クルーズ客船観光の現状

私よりも今日来ていただいている方々のほうがご存知だと思いますが、もともと客船というのは飛行機ができる以前、大陸間での長距離の移動手段でした。航空機が登場して、主に旅客を運送していた船会社は数多く廃業しました。その後レジャー客を対象に船旅に活路を見出し、レジャー・観光目的としたホスピタリティ産業に変貌したということです。これは飛鳥のホームページからとってきたものですが、こんなに豪華な施設となっています。(資料1)

世界のクルーズ人口は概ね1400万人、クルーズのメッカはアメリカのカリブ海とヨーロッパの地中海、北海、バルト海。アジアは全体のシェアとしては少ないのですが着目、注目されていると思います。ただしそれは残念ながら日本が中心ではないということです。

日本においても、1989年ですから20年以上前ですが、クルーズ元年といわれ、色々な船が就航しました。現在は4船社で4隻のクルーズ船が就航しています。

日本におけるクルーズ人口は2000年のスタークルーズが就航した

時にぐっと上がったのが、テロやSARS、サブプライム不況等があり、一旦落ち込みました。(資料2) 必要以上には悲観的になることはないと思いますが、今後伸びていくだろうといわれてから、いまだに伸び悩んでいるというのが現状だと思います。

世界のクルーズエリアはカリブ海やエーゲ海等の地中海、北欧バルト海が中心ですが、アジア・オセアニアなども脚光を浴びています。欧米の会社が新たな市場として経済成長の著しい中国に着目していますし、上海などを拠点に、韓国、日本を巡るアジアクルーズなども人気です。クルーズ数では、極東の日中韓や、東南アジアでここ1〜2年増えています。

他の地域から起点になる港まで飛



資料1

行機で来てそこで1泊するとなると、単に寄港地になるよりも大きな経済効果が期待できると思うので、これをめざすべきという考え方もあると思います。

日本国内のクルーズ船の寄港回数については、今年の4月の「雑誌港湾」の4月号から引用しました。(資料3) 数年前までは寄港回数の1位は長崎でしたが、2010年は

博多になりました。去年は東日本大震災の影響で、全体的に落ち込み石垣が1位です。今年は見込みとして博多が1位、長崎が2位で入港数は戻ってきている状況だといえます。

震災直後のクルーズ船社の対応ですが、東日本だけでなく、全国的にクルーズの寄港が減りました。私どもでは、物流やコンテナ船の寄港が

どう変わったのかの分析も別途行っています。コンテナ船では、名古屋も抜港して関西あるいは九州しか来ないという時期もありました。クルーズ船も同じように最初は日本を飛ばしたりしましたが、これには津波警報の解除がされなかったという理由などもあるようです。

船によって初動の対応は分かれたようですが、飛鳥IIは3月13日から

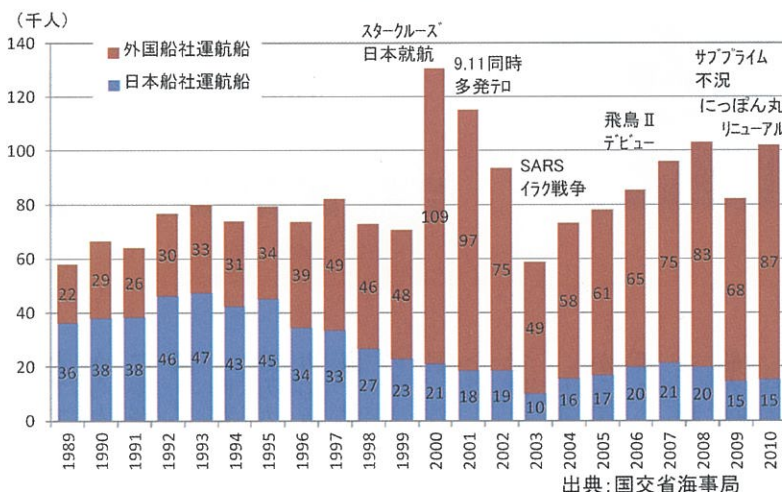
再開し、にっぽん丸は3月19日から再開しており、コンテナ船や貨物船についても邦船は物理的に可能になったタイミングで入港しています。

外国船社の場合は、特にヨーロッパのドイツ系のコンテナ船社などは、1ヶ月くらい京浜港にも戻って来ませんでした。もう落ち着いてい

ことは思いますが、コンテナ船や貨物船より客船の方が影響を受けた期間も長く、九州、福岡、長崎にも波及していたと思います。それをグラフにしたのがこの港湾局の資料です。(資料4) 特に外航船社の我が国へのクルーズ寄港回数を見ると、2011年は半分に減っていますが、2012年の予定では2010年よりも多い数に戻る予定です。

## 1.4 日本におけるクルーズ人口

《日本人外航クルーズ旅客の推移》



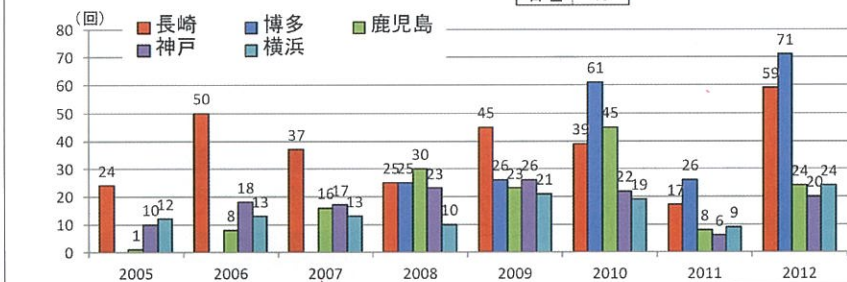
資料2

## 1.6 近年の我が国のクルーズ動向2

・外航船社の日本寄港回数1位が博多港に。  
→これまでトップの長崎は、港湾整備、ソフト対策を推進。

《国内主要港における外航クルーズ船の入港回数》

順位	2006年		2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年(予定)	
	港湾	回数	港湾	回数	港湾	回数	港湾	回数	港湾	回数	港湾	回数	港湾	回数
1	長崎	50	長崎	37	那覇	51	那覇	50	博多	61	石垣	42	博多	71
2	広島	23	那覇	26	石垣	37	長崎	45	那覇	46	那覇	37	長崎	59
3	神戸	18	石垣	25	鹿児島	30	石垣	32	鹿児島	45	博多	26	那覇	53



資料3

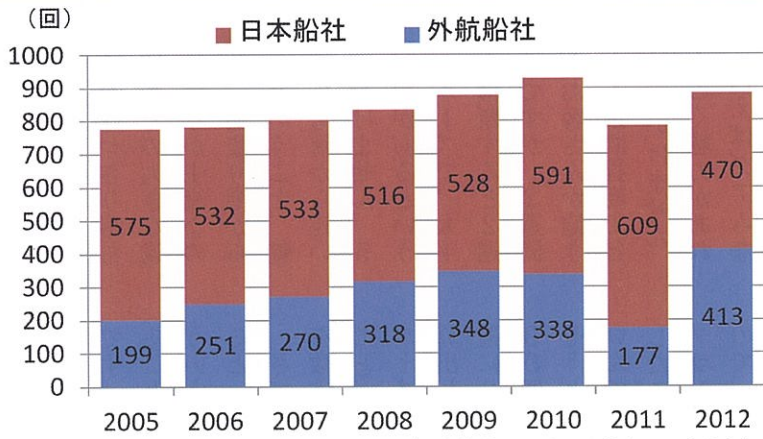
## 2.クルーズ客船観光の特徴と研究の背景・目的

日本のクルーズ船社の配船計画の一例をあげると、2年くらい前に世界一周クルーズなどロングクルーズを入れ、次に恒例行事の季節ものを、例えばねぶたや花火といったクルーズを入れます。その合間に日本一周とか短期間のクルーズを入れてスケジュールを決定していくということです。(資料5)

国内の船会社の方にインタビューしたところ、寄港地の決定に関して考慮する要因として、大きく分けて4つあります。1つ目は現地の旅行代理店などの意見を聞く、2つ目は治安と入港の可否。入港の可否では港湾施設の整備状況も重要ですが、それより観光地としての魅力を重視しているようです。3つ目はこの後

### 日本のクルーズ寄港回数

・外航船社8社が寄港中止、または、抜港し、韓国や中国、台湾、タイやマレーシアにコースに変更して対応。



出典：雑誌港湾2012年4月号(2012は予定)

資料4

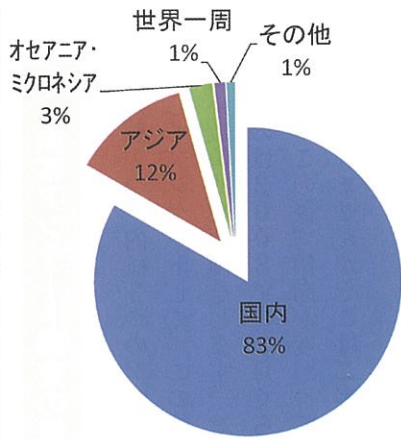
## 2. クルーズ客船観光の特徴と研究の背景・目的

### 2.1 邦船クルーズ船社の配船計画と寄港地決定

《日本船社の配船スケジュールの例》

《日本船社の配船比率：旅客数ベース》

月	クルーズ内容
4-7月	世界一周や南西諸島などのロングクルーズ
8-10月	花火、夏祭りをターゲットにした内航
10月	紅葉観光の東北や伊勢、日本一周
11-12月	厳冬を避ける南西諸島、台湾クルーズ
12月	クリスマスターゲットにした内航
12-1月	グアムサイパンなどの年末年始クルーズ
1-3月	オセアニア、早春の九州、瀬戸内海クルーズ



資料5

のキーワードになるビギナーとりピーター。特に日本のクルーズでは高齢の富裕層が多く、そういう方たちがリピーターとなっています。問題はビギナーをどれくらいリピーターにするかということです。ビギナーとりピーターを少し分けて考えたいので、その辺のバランスも重要で

す。ビギナーには知名度の高いところがアピールしやすいのですが、反対にリピーター、特にハードリピーターは今まで行ったことのないようなところがないと触手を動かしません。4つ目はクルーズ期間などによって異なる客層への配慮です。1か月とか3か月とかいったミドルやロングの場合には70代以上の方が多

い。1週間とかショートのクルーズでは休みがとりやすいので若い人の比率も高まっています。このようにクルーズの種類によって客層も違うということを考慮しながら寄港地を決定しています。

日本の船会社はクルーズのスケジュールの中で、どこか途中の港から乗って別の港で降りるということ

をこれまでは認めなかったケースも多いのですが、海外の船社はそういう

うバラ売りのものもあります。日本

の場合は、旅客の大半を高齢層が占めるので、途中下船すると乗り継ぎ

の煩雑さや荷物の持ち運びの大変さ

といった問題があり、また人気寄港地に旅客が集中し採算性が悪くなる

います。つまり、宿泊施設の魅力が観光スポット自身の魅力と同じくらい重要になってきているのですが、クルーズの場合ほとんど船に泊まりますから、その部分がぼつさり落ちます。そこは他の観光との大きな違いです。4つ目は日帰りが主流なので時間に制約があり、あまり港から遠くまでには行けないということ。魅力的な観光地があっても海から遠いところには基本的に行けません。5つ目に寄港間隔に制約があるということ。世界1周のクルーズで、太平洋なり大西洋なりを横断すると2週間くらいかかるわけですが、2週間も海の上ばかりだとお客さんが飽きてしまうので、途中1週間程度でどこかに寄港しなければいけません。

飛行機で行けないというのがあります。例えば小笠原ですね、あとは私もぜひ行ってみたいと思うのは、沖から見ただけらしいですが沖ノ鳥島です。これはクルーズ船で途中に寄ることではいかいけない場所です。そういうところが特殊な存在としてあるということですね。

船会社がどういうふうに着港地を決めているのか、あるいは好みがあるか、研究しているか、あるいはどういふふうになっているか、研究的にといいますか、定量的に調べたものは少ないので、そういうものを蓄積していくだけの価値はあると思っています。これからはクルーズ観光の特性を明らかにして、なるべく総合的な観点から魅力度を数値的に表していきたいと思っています。

### 3. 旅客アンケート調査の概要

その寄港地自身にすごく魅力があればいいのですが、例えばグアムなど、特に日本のクルーズに乗るようなお客さんは何度も行ったことがある方が多いので、グアムという場所にはそこまで魅力を感じていません。スケジュール的に補給もしなくちゃいけない、そこに魅力があるかないかということだけで寄港地の決定が行われないという例です。最後の要素として「船でしか行けない観光地」というのがあります。これは意味が2つあって、まずは飛行機で行くと大変だということ、絶対に

さて、私は寄港地としての魅力度を数字で定量的に評価したいということで研究をやっていますが、クルーズ客船が入ってくる経済効果を算出しようとするところでも週に2〜3回、年間100回とか200回なので、便益、経済効果を出そうとするとそんなに積みあがらないんです。数字で出すとそんなに大したことはないとなりがちですが、ブランド的価値やアピール度が強いので、クルーズ船が寄港した、という宣伝効果を期待して一般にはポーターセールスなどをしていっていると思います。特に九州は中国、韓国に一番近いので、そういうところの誘致をしたいと思っています。いかにして船会社が寄港地を決めているかというのを少しでも定量的に表現できれば、何かお役に立てるのではないかと思います。

外航1つ、内航3つのクルーズに対してアンケートして、この結果を使い数値的な評価をします。対象にしたのは2008年の3月くらいなので、この後、傾向が変わっているかもしれませんがそこはご容赦ください。

光地として人気だった頃です。当時の客層を反映し、50歳代以上が95%以上となっています。何回目のクルーズですかという質問に対し、ピンクの部分が海外クルーズに参加した方の回答で、水色の大きな割合を占めている部分が国内クルーズに参加した方の割合です。(資料

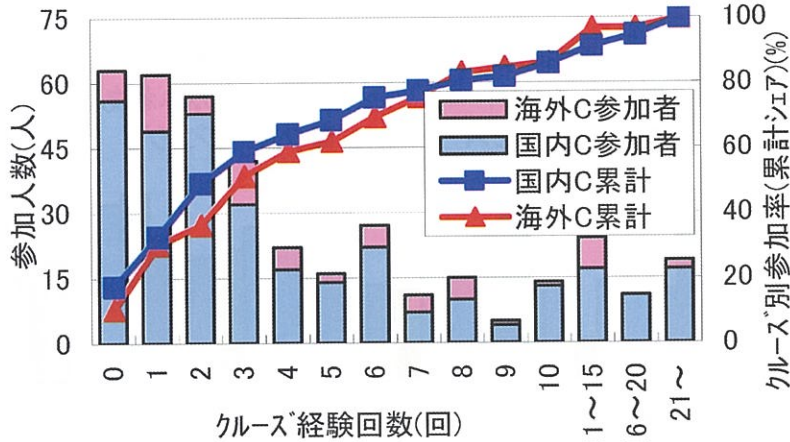


海外クルーズの対象はオセアニアクルーズです。航路はサイパンから、オーストラリア(3港)、ニュージーランド(2港)、ニュージーランドのヌーメアに寄港、帰路でグアムに寄るという37泊38日約1か月のコースです。国内では3つのクルーズです。小笠原に向かった1週間のクルーズ、神戸発の宮崎へのクルーズ、そして茨城の大洗港発で宮崎と高知に行くクルーズです。この時は宮崎県知事が東国原氏で、宮崎が観

6)クルーズの船会社も、いきなり1か月とか3か月のクルーズに乗ると途中で飽きてしまう可能性があると思います。最初はショートの国内クルーズをお勧めしているようです。結果として、1回目で海外クルーズに参加している人はあまりいません。国内クルーズで、これが初めてだったという人が2割くらい。1回は経験したことがある人が海外、国内ともに3割はいて、それから2回、3回

私達のアンケート調査は3年前くらいから行っていますが、それからさらに行動分析、クルーズの旅客や

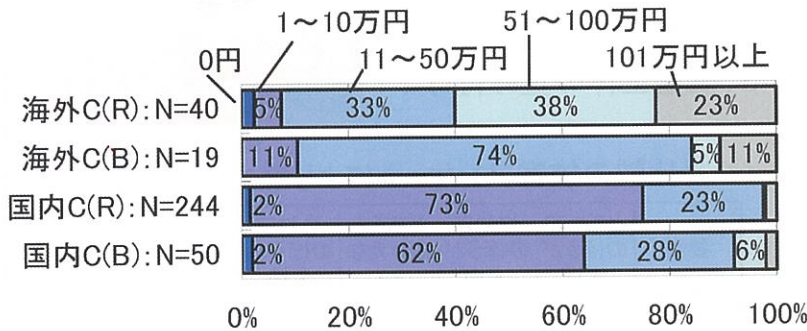
3.1 回答者のクルーズ経験回数



以降の定義:ビギナー(B)・国内Cは経験0回, 海外Cは経験1回以下  
リピーター(R)・B以外

資料6

3.3 クルーズ料金以外の使用金額



資料7

とつづいて、21回以上も15人くらいはいるということですね。かなり経験している方も多いですね。このうち4回以上くらいが本当にリピーターとして定着して、ハードリピーターという感じです。

とを踏まえて、クルーズ経験が1回以下の方をビギナーに、国内クルーズに関しては一度も経験したことない方をビギナーと定義しました。リピーターはそれ以外ということになります。

回答者の年齢については、60~70代が多くを占めていて、後は50代、80代が少しいらっしゃいます。年が上がるにつれてリピーターが増える。海外クルーズのほうが期間が長いこともあり、少し年齢層が上にシフトしています。

クルーズ期間内にどれくらいお金を使ったかというのを聞きますと、これはすごく分散していて、海外クルーズは長いので、100万円以上使ったという方もいるかと思えば、かたや「ゼロ」という強者もいます。(資料7) そういう方はリピーターで、ハードリピーターの方など、1か月のクルーズで1回も船から降りなかったという方もいたようです。生活の延長で船に乗っているという感じでしょうか。このように色々な方がいることがわかりました。

クルーズ以外も含めてどれくらい旅行に行っていますか、ということも聞いています。クルーズに行くような方は旅行好きなので、回数は国内旅行3回程度と言う国民の平均からすると多くなっています。ただ海外クルーズのリピーターは、海外クルーズのビギナーや国内クルーズの参加者の平均よりは小さくなっています。これは海外クルーズに行くといか月とか3か月とか時間をとられるので、他の旅行に行く時間が少なくなり、回数が減るといことです。

次はクルーズの期間中にどんなことを期待しますかという質問への回答です。(資料8) 寄港地で降りた時にどんな観光ができるかに期待している人が多い。あとは船上での食事とかイベントとかサービスなどに期待しているようです。国内クルーズは寄港時間が短いということもあり、船の中のイベントに期待している人の割合が高いということがわかります。

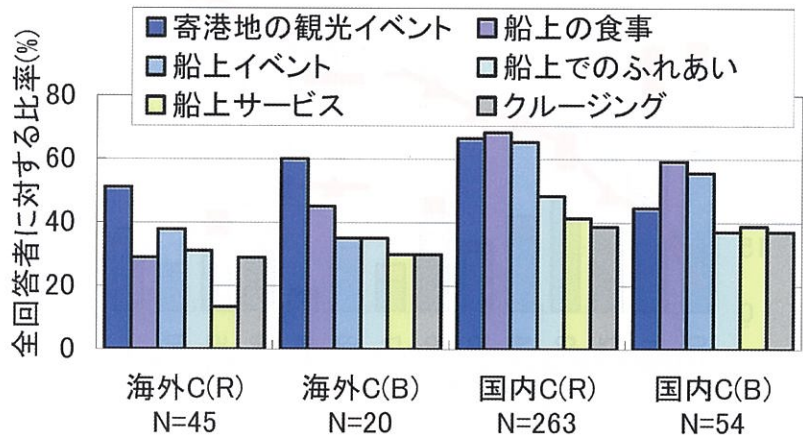
それから、クルーズの適切な航海日数については、国内クルーズは旅行日数が3泊4日というのが多い関係から、1日に1回は寄港地に寄りたいという方が多いようです。海外クルーズは1ヶ月くらいが基本なので、別に1日2日じゃなくて、3日4日くらい、さらにもっと寄港の間隔が空いてもいいよ、という方もいらっしゃると思います。

このアンケート調査結果をもとに、AHPという手法を使って寄港地の魅力度評価をしました。AHPというののは、Analytic Hierarchy Processの略で、日本語では階層分析法といえます。アンケート結果をうまく取り込んで要素間の重み付け

をしてスコアをだしましょう、という手法です。(資料9) プロセスとしては、関係者インタビューなどをもとに意思決定の階層構造を決め、階層ごとに要素を決めて重み付けを行います。ここでは、最初の階層として観光地の性質を、2つめの階層として寄港地ごとの魅力を考慮します。最初の階層として、ここでは自然要素、歴史・文化的な要素とレ

ジャー的な要素の3つに分けてみました。その3つに対して、例えば、自然の要素と、歴史・文化の要素とあなたはどちらをどれだけ大切に感じますか、というような聞き方をします。この場合3つ要素があるので、3つの組み合わせで、自然と歴史・文化ではどちらがどれだけ大切ですか、自然とレジャーではどちらがどれだけ大切ですか、歴史・文化とレジャーではどちらがどれだけ大切ですかというふうに1対(つい)比較で聞くようになっていきます。自然は何点、歴史・文化は何点、レジャーは何点とそういう聞き方もありますが、このように数が少ないときは1対比較で聞くと、心理状態(嗜好)をより正確に把握できるとされています。例えば、宮崎・高知クルーズだと宮崎と高知の2か所に寄港しているので、第2段階では宮崎について3つの要素で3回聞いて、高知について3回聞きます。このように最初に3つの要素についてウエイトを聞いて、それから第2段階として各港ごとにそれぞれの評価基準がどれくらい重みがあるのかと、ひとりひとりのお客さんに聞いていくという構成になっています。もちろん、嗜好は人によって違うので、その平均値をとって行列で表します。そうすると、その行列の固有

### 3.5 クルーズへの期待項目(複数回答可)



資料8

### 4. AHPによる寄港地の魅力度評価

#### 4.1 AHP(階層分析法)の概要

##### AHPのプロセス

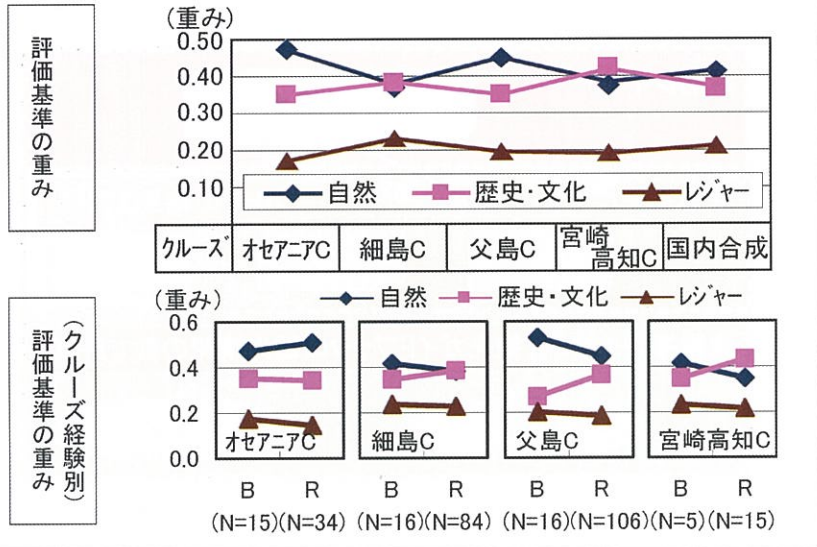
1. 階層構造の設定 : 魅力度の要素を設定
2. 要素間の重み付け : 旅客アンケート
3. 階層全体の重み付け : 結果を用いた評価

一対比較の旅客アンケートにより魅力度を定量化

要素	とても左のほうが大	やや左のほうが大	どちらともいえない	やや右のほうが大	とても右のほうが大	要素
自然	1	2	3	4	5	歴史・文化
自然	1	2	3	4	5	レジャー
歴史・文化	1	2	3	4	5	レジャー

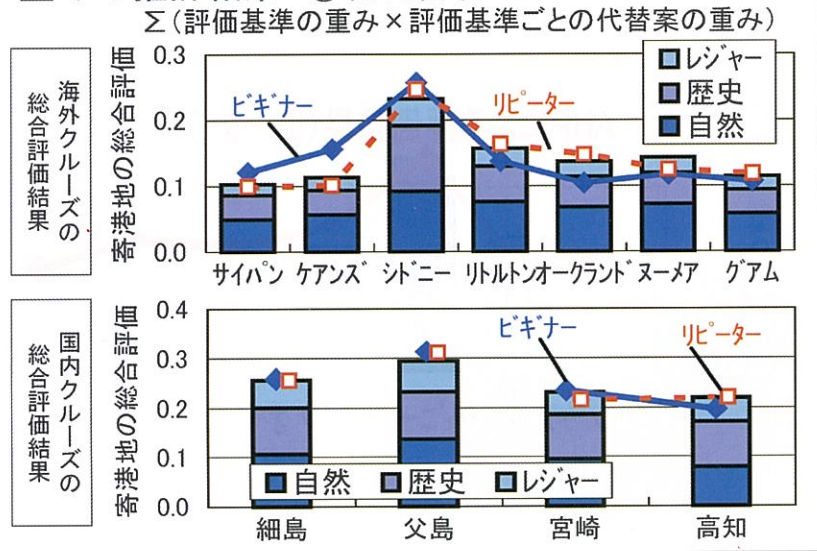
資料9

4.2 重みの推計結果 ①評価基準



資料 10

重みの推計結果 ③総合評価



資料 11

ベクトルがそれぞれの要素の重みになります。計算方法の説明はやや専門的ですのでこれくらいにして、ここからは結果を少し紹介させていただきます。

クルーズのお客さんがどこにウェイトをおいているか、自然、歴史・文化、レジャーの3つの要素で整理してみました。(資料10)上のグラフをみてもらうと、ほとんどのク

クルーズで自然の要素の評価が高く なっています。次に評価が高いのは 歴史・文化的要素です。その2つに 対してレジャー的な要素、つまり、 ショッピングができるとか、遊園地 的なものとか、そういうものの評 価は低いということです。

伝統的な踊りに触れるとか、カル チャーセンターのようなどころに行 くよりも、各地の自然、ホエール

ウォッチングや、自然公園、自然系 の世界遺産などに行く方が、ウェイトが高い。特にこのオセアニアク ルーズに関しては自然へのウェイト が高く、それをビギナーとリピー ターに分けてみるとそれぞれの重み についてリピーターの方が少し差が 開いています。逆に国内クルーズに ついてはリピーターの歴史・文化と 自然のウェイトは同じくらい、ビギ

ナーの方が差をつけがちという傾向 になっています。

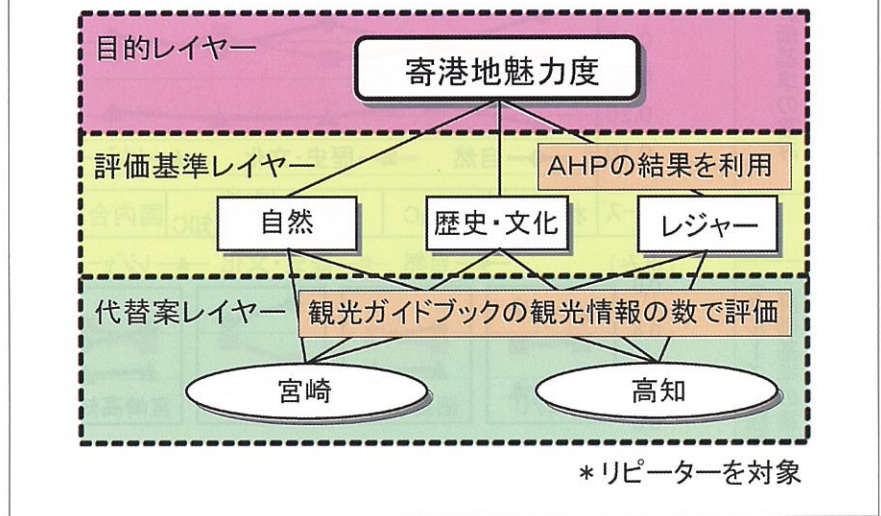
同じように港ごとにそれぞれの 自然や歴史・文化、レジャーの重み について聞きました。ここでは港に よる重みのバランスの違いがあま り出なくて、シドニー港のように評 価が高い港では、どの要素も評価が 高くなるといった結果になりました。これは必ずしもシドニーが自然 もよく、歴史・文化もよく、レ ジャーもよいということよりは、全 体的な印象にそれぞれの要素がひ きずられたところもあるのかなと 思っています。日本の国内でいう と、父島などは自然の評価が高く、 それに対して宮崎・高知クルーズで は歴史・文化のウェイトが高い結果 になっています。

それぞれの重みを掛け合わせると総合評点が出てきます。(資料11) 海外クルーズでは最終的な評価と してもシドニーが最も高くなっ ています。国内のクルーズですと父島 の評価が一番高く、次が細島港で した。

シドニーが評価が高かったのは街 の魅力としても実際に評価が高かつ たのかもしれませんが、実はこのク ルーズがシドニーだけ1泊2日の上 陸して観光していたので、印象が強 く残ったのではないかといいような



5.1 ランキング作成のための簡便的評価手法



資料 12

ところもあります。それに対して、ケアンズは天候が悪くてあまり楽しめなかったらしく、実際のポテンシャルと比べて評価が下がっているという可能性もあるようです。

このように実際に行った方にアンケートをすればスコアが出てきますので、そのまま各グループに対してアンケートを積み上げ、AHPを使っていけばランキングが作成でき

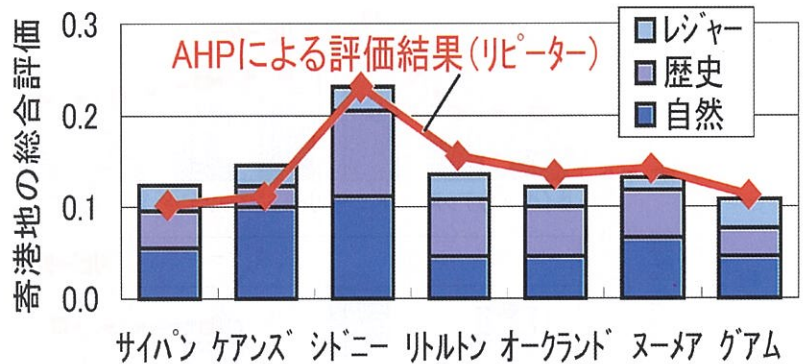
ます。しかしそれでは、行った港しか評価できませんし、また行ったお客さんで結果が変わります。行ったことのない港については評価ができませんということ、共通的な評価基準にはならないのです。ほんとうは寄港地の候補になりそうな全部の港についてアンケートできればいいのですが、それをAHPでやると非常に膨大になります。そこで、AHP

Pの結果と以下で説明する方法を組み合わせ、行ったことのない港も含めてランキングを作成することにします。

**5. 寄港地魅力度ランキングの試作**

自然と歴史・文化とレジャーの3つの要素間の重みについては先ほど

5.2 AHP評価結果との比較 ①海外C

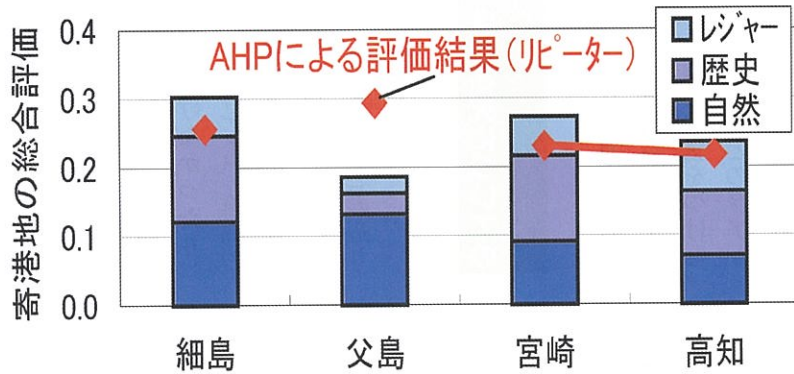


資料 13

のAHPの結果を使います。これに対し、各寄港地の重みの方は、観光ガイドブックに載っている情報を使って、少し客観的な指標で評価しようということ。 (資料12) 自然系や歴史・文化系の観光地の数や、その重み、加点要素などをガイドブックから整理・抽出して点数付けします。海外については「地球の歩き方」が一番充実しているのだからを使い、国内については「るるぶ」などのガイドブックを使います。それらを基に寄港地周辺の観光スポットの数などをカウントして魅力度を評価するというものです。ここでグループの特徴を考えると、たとえば自然系のスポットが数多くあっても1日では回れないので、観光スポットの数がそのまま点数になつたりしないように工夫しています。また、どうすれば実際のお客さんの評価に一致するのか試行錯誤した結果、世界遺産の有無による重みを多めにつけることにしました。

この折れ線グラフが先ほどの海外グループのAHPによる評価結果ですが、それに対して棒グラフがガイドブックを用いて再現した結果です。(資料13) これをみても、比較的同じような結果になっていることが分かると思います。一番両者がずれているのはケアンズで、ガ

5.2 AHP評価結果との比較 ②国内C



資料 14

寄港地魅力度ランキング (国内1~40)

国内ランキング		スコア				
順位	県名	寄港地名	自然	歴史・文化	レジャー	計
1	北海道	網走	1.541	0.379	0.390	2.310
2	和歌山県	新宮	0.825	0.972	0.468	2.265
3	島根県	温泉津	0.700	1.083	0.433	2.216
4	鹿児島県	屋久島	1.426	0.450	0.324	2.200
		宮之浦	1.426	0.450	0.324	2.200
6	宮崎県	細島	1.054	0.666	0.378	2.098
7	山口県	岩国	0.520	1.077	0.464	2.060
8	島根県	大社	0.827	0.800	0.433	2.059
9	青森県	青森	0.949	0.610	0.476	2.035
10	広島県	広島	0.494	1.106	0.390	1.991
11	沖縄県	那覇	0.790	0.725	0.393	1.909
12	秋田県	秋田	0.717	0.762	0.397	1.875
13	北海道	釧路	1.035	0.450	0.390	1.875
14	宮崎県	宮崎	0.801	0.666	0.378	1.845
15	福岡県	門司	0.603	0.854	0.372	1.830
16	高知県	宿毛	0.869	0.561	0.374	1.805
		土佐清水	0.869	0.561	0.374	1.805
18	山形県	酒田	0.569	0.672	0.484	1.725
19	三重県	四日市	0.520	0.762	0.430	1.712
20	静岡県	清水	0.623	0.662	0.406	1.691
21	福岡県	博多	0.603	0.713	0.372	1.688
22	島根県	隠岐	0.827	0.658	0.191	1.676
23	大分県	大分	0.569	0.743	0.363	1.675
		別府	0.569	0.743	0.363	1.675
25	鹿児島県	鹿児島	0.540	0.733	0.385	1.658
26	北海道	小樽	0.782	0.450	0.390	1.622
27	高知県	高知	0.617	0.491	0.495	1.602
28	鳥取県	境港	0.590	0.542	0.464	1.596
29	長崎県	平戸	0.458	0.973	0.159	1.590
30	長崎県	長崎	0.206	1.043	0.340	1.589
31	愛媛県	大三島	0.548	0.637	0.403	1.588
32	北海道	函館	0.782	0.450	0.330	1.562
33	岡山県	宇野	0.458	0.672	0.416	1.546
34	宮城県	仙台	0.316	0.743	0.423	1.482
35	伊豆・小笠原	父島	1.146	0.164	0.159	1.468
36	香川県	高松	0.332	0.875	0.242	1.449
37	鹿児島県	古仁屋	0.793	0.379	0.264	1.437
		名瀬	0.793	0.379	0.264	1.437
39	北海道	室蘭	0.908	0.309	0.209	1.426
40	香川県	小豆島	0.711	0.592	0.121	1.425

資料 15

イドブックから推測される評価結果に対してアンケート(AHP)の結果が低くなっています。しかしこの点については、先ほど申し上げたとおり、天気が悪かったからという説明がつくので、お客さんの実際の嗜好を全体としては再現できたのではないかと思っています。国内クルーズの方は、父島だけが再現結果が非常にずれています。(資料14) 父島

はお客さんの実際の評価は非常に高く、またガイドブックでも自然の魅力はたくさん紹介されています。しかしそれ以外の歴史やレジャーの要素がガイドブックでほとんど紹介されていないので、ガイドブックをもとにした場合のスコアが伸びず、お客さんの実際の評価まで到達できていません。このように父島タイプの港では、最後にお見せするランキン

グでも、実際のお客さんの好みよりも低い結果になっているのかなと思います。このガイドブックを使うという方法ですと、お客さんに聞けなかった港も含めて評価ができるので、試作ですが寄港地魅力度のランキングというものを作ってみました。海外ランキングでは1位が先ほどのシドニーで、2位が韓国の済州島、3位

がケアンズとなり、上位にオーストラリアの港が複数含まれることになりました。このランキングの対象港は、おもに邦船クルーズ船社が過去に寄ったことのある、もしくは今後寄りそうな港を90港ピックアップしています。先程お話ししたように、自然と歴史・文化とレジャーの中でも特に自然への関心が高く、結果、自然的な魅力のある港が上位に来ているようです。逆に観光スポットがあり、まらないところが下位に来ていて、最下位はロシアのカムチャッカ半島沿いのカムチャッキーという港で、ここは、おそらくスケジュール調整で寄ることが多いのではないかと考えています。それから皆さんご関心があるのが国内のランキングじゃないかと思いますが、国内で1位は網走、2番目が和歌山の新宮で、やはり世界遺産があるところが上位にきています。(資料15) 世界遺産がないなかで評価が高いのが、細島や島根の大社などです。逆に下位には、東京、横浜といったような出発地になるところが来ており、これはあくまで寄港地、目的地の評価なのでこのような結果となったと解釈できます。経済的効果から言えばむしろ出発地になる方が重要で、福岡もそのような効果を期待しているのではないかと思います、このランキングは

そのような観点は含んでいないことにご留意いただければと思います。同じく下位に多いのは離島の港で、礼文や種子島、最下位は座間味となっております。離島は先程の父島と同じで、船でしか行けなかったり、あるいは飛行機で行けても、離島の魅力がなかなかガイドブック方式では評価できないといったところに原因があると思っています。この辺りの改善は今後の課題です。

6・港湾魅力度の研究についての今後の展望

これからもこういう魅力度の研究を続けていきたいと思います。その時にどういうことに気をつけなければならぬか。先ほどのケアンズのように、天候の良し悪しで評価が下がるというのは本意ではありません。魅力的だと思っただけ寄港地が多く含まれるクルーズに参加するのがお客さんの行動の基本だとすると、アンケートをするなら事前のイメージを聞いた方が、行った後の結果を聞くよりもむしろ目的に合っているんじゃないかという気もしています。それから、アンケート対象のクルーズがまだまだ少ないので、多種多様なクルーズ観光を対象として調査をしていきたいと思います。



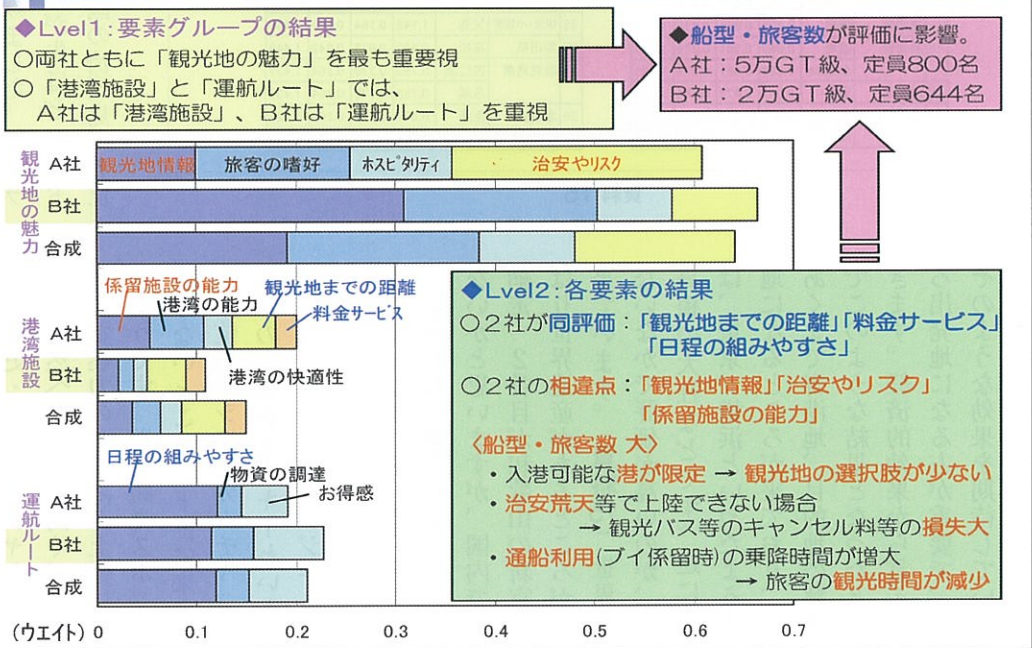
なかでも一番やりたいのは、ビジットジャパン・キャンペーンでもターゲットにしているような、外国人（インバウンド）へのアンケートです。日本に来そうな外国籍のクルーズ船の旅客・外国人に対して、同様のアンケートをしたいと思っています。それから、現在はクルーズに参加していない、特に若い世代の方々の嗜好もアンケートで捉えられたいら、今後のポテンシャルとして、どういう港が魅力的かという評価ができるんじゃないかと思っています。最後に、ご参考までに、その他我々が行っている調査の一環として、船会社の方にもアンケート調査を行っていますので簡単にご紹介させていただきます。これは、船会社として、どういう要素・重みでク

ルーズ船の寄港地を決めていますか、という点を尋ね、同様にAHPによる処理をします。資料16）

（資料16）  
 港湾施設の充実、観光地そのものの魅力、運航ルートの利便性などがあげられています。そのなかでも、当然と言えば当然ですが、観光地そのものの魅力が最も重要視されているということがわかりました。

これで今日の私の話を終わりにさせていただきますが、もし今日の内容の詳細を知りたい方がいらっしゃいましたら、こちらのアドレスにアクセスしていただければ国総研資料

(参考)船社の寄港地決定に関する評価基準の重み推計結果



資料 16

がダウンロードできますので、ご紹介させていただきます。(http://www.nilm.go.jp/lab/bcg/siryoutm/tmn0466.htm)

ご清聴ありがとうございました。