

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No. 466

June 2008

クルーズ客船寄港地の魅力度評価に関する研究

柴崎隆一・米本清

On Evaluation of Port Attractiveness in Terms of Cruise Ship

Ryuichi SHIBASAKI, Kiyoshi YONEMOTO

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

クルーズ客船寄港地の魅力度評価に関する研究

柴崎隆一*・米本清**

要 旨

フェリー、クルーズ船等を利用した海上旅客流動は、貨物流動とともに海上輸送の重要な構成要素となっている。最近では、国のビジット・ジャパン・キャンペーンなどを背景に観光・レジャー関連の需要増も期待されているとともに、クルーズ客船は相対的に運航頻度が低いものの、入港すれば港やその背後圏に大きな経済効果やブランド的価値をもたらすものとして注目されている。しかしながら、クルーズ客船観光の観点から見た寄港地の魅力度に関する評価や、船社による寄港地の選択行動などを対象とした研究はこれまでほとんど存在せず、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った。

そこで、本研究では、クルーズ客船寄港地の魅力度を定量的に評価することを目標に、はじめに、クルーズ客船の運航・利用状況について把握したうえで、旅客がクルーズツアーの選択において重視している要素を把握するため、アンケート調査を実施した。次に、各寄港地の観光地としての魅力度について、旅客に対して実施したアンケート結果をもとに、階層分析法（Analytic Hierarchy Process：AHP）によって、観光要素や寄港地の重要度を算定し、寄港地の魅力度評価を行った。さらに、アンケート結果も利用しながらより簡便に魅力度評価を行う方法を提案し、これに基づき国内外の港湾（寄港地）を対象として魅力度ランキングの作成を試みた。

結果として、クルーズ客船寄港地における魅力度評価の方法として、本研究で提案した2つの手法、すなわち、①旅客に対してアンケート調査を実施し、結果に対してAHPを適用、②①の結果とガイドブックの記載内容等に基づく客観的評価の組み合わせ、の両者の手法が、いずれも概ね有効な方法であることを示すことができた。

キーワード：クルーズ客船、寄港地、魅力度評価、AHP、観光交通

* 港湾研究部主任研究官

** 前港湾研究部港湾システム研究室研究官

〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1 国土技術政策総合研究所

電話：046-844-5028 Fax：046-844-6029 E-mail：shibasaki-r92y2@ysk.nilim.go.jp

On Evaluation of Port Attractiveness in Terms of Cruise Ship

Ryuichi SHIBASAKI*
Kiyoshi YONEMOTO**

Synopsis

There were almost no studies on quantitative evaluation of port attractiveness from a viewpoint of cruise ship so far, although many studies on attractiveness of scenic spot using other tourism transport mode were implemented.

The objective of this study is to evaluate port attractiveness quantitatively from a viewpoint of cruise ship. First, the actual situation on cruise-ship tourism in Japan was investigated. Next, questionnaire survey on weights of elements constructing attractiveness and satisfaction rating on calling port was implemented. Then, using these survey results, port attractiveness was measured by applying the Analytic Hierarchy Process. In addition, another methodology to evaluate port attractiveness by combining these AHP results with observable indices such as the number of scenic spots by tourism elements was developed.

By a comparison between the results of these two proposed methodologies, a consistency of these two methods was examined. Finally, ratings on port attractiveness in terms of cruise ship tourism were tried to be made by domestic and foreign ports.

Key Words: Cruise Ship, Calling Port, Evaluation of Attractiveness of Scenic Spot, Analytic Hierarchy Process, Tourism Transport

* Senior Researcher, Port and Harbor Department

** Former researcher of Port Systems Division, Port and Harbor Department

National Institute for Land and Infrastructure Management, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Nagase 3-1-1, Yokosuka, 239-0826 Japan

Phone : +81-46-844-5028 Fax : +81-46-844-6029 E-mail : shibasaki-r92y2@ysk.nilim.go.jp

目 次

1. はじめに	1
2. 観光地の魅力度評価に関する既往研究と本研究の特徴	1
2.1 観光地の魅力度評価に関する既往研究	1
2.2 本研究の特徴	2
3. クルーズ客船観光の現状	2
3.1 世界のクルーズ客船観光	2
3.2 日本のクルーズ客船観光	3
4. クルーズ旅客を対象としたアンケート調査	4
4.1 調査概要	4
4.2 調査項目	4
4.3 調査結果	4
5. 階層分析法（AHP）に基づく寄港地魅力度の評価	13
5.1 AHPの概要	13
5.2 階層構造の構築	13
5.3 重みの設定	13
5.4 総合評価	16
6. 寄港地魅力度ランキングの作成	17
6.1 魅力度ランキングの作成方法	17
6.2 AHPに基づく評価結果との比較による妥当性の検証	19
6.3 海外・国内別寄港地魅力度ランキングの試案	20
7. 本研究の成果と今後の課題	28
7.1 本研究の成果	28
7.2 今後の課題	28
謝辞	29
参考文献	30

1. はじめに

フェリー、クルーズ船等を利用した海上旅客流動は、貨物流動とともに海上輸送の重要な構成要素となっている。最近では、国のビジット・ジャパン・キャンペーンなどを背景に観光・レジャー関連の需要増も期待されているとともに、クルーズ客船は相対的に運航頻度が低いものの、入港すれば港やその背後圏に大きな経済効果やブランド的価値をもたらすものとして注目されている。しかしながら、あとでみるように、クルーズ客船観光の観点から見た寄港地の魅力度に関する評価や、船社による寄港地の選択行動などを対象とした研究はこれまでほとんど存在せず、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った。

そこで、本研究では、クルーズ客船寄港地の魅力度を定量的に評価することを目標に、はじめに、クルーズ客船の運航・利用状況について把握したうえで、船社・旅客がクルーズ客船の寄港地やプランの選択において重視している要素を把握するため、船社インタビューおよび旅客アンケート調査を実施した。

次に、各寄港地の観光地としての魅力度について、旅客に対して実施したアンケート結果をもとに、階層分析法（Analytic Hierarchy Process：AHP）によって、観光要素や寄港地の重要度を算定し、寄港地の魅力度評価を行った。また、アンケート結果も利用しながらより簡便に魅力度評価を行う方法を提案し、これに基づき国内外の港湾（寄港地）を対象として魅力度ランキングの作成を試みた。

本稿の構成は、下記のとおりである。はじめに、2.で観光地の魅力度評価に関する既往の研究について、3.でクルーズ客船の運航ルートや旅客の動向の現状について整理し、4.で旅客アンケート調査の概要と結果を述べる。さらに、5.で、階層分析法(AHP)に基づき、アンケート調査の結果をもとに各寄港地の魅力度評価を行い、6.で寄港地魅力度ランキングの作成方法を示し、AHPに基づく評価結果との比較を行ったうえでランキングの試案を作成する。最後に、7.で本研究の結論および今後の課題について述べる。

2. 観光地の魅力度評価に関する既往研究と本研究の特徴

2.1 観光地の魅力度評価に関する既往研究

国際交通安全学会(1998)¹⁾等の文献を引用するまでもなく、観光交通行動を左右する最も特徴的な要因は、観光地の「魅力」である。この観光地の魅力度を定量化・計測する試みは、日本交通公社(1971)²⁾をはじめとして、従来か

ら多く試みられてきた（関連文献のレビューとしては、室谷、1998³⁾および鎌田・山内、2006⁴⁾に詳しい）。ほとんどの研究では、観光地の魅力度が複数の観光要素から構成されるものとして、各要素に分解し、何らかの方法によって、要素ごとの評価点および要素間の重み付け（ウェイト）を決める、という構成となっている。

構成要素の抽出にあたっては、既存の文献等から先験的に決めるものが多いが、因子分析等に基づき多数の要素を集約する場合もある（日本交通公社、1971²⁾、鎌田・山内、2006⁴⁾など）。また、魅力度を構成する要素を2段階以上の構成とすることもある（室谷、1998³⁾など）。

各要素の評価点の決定方法については、客観的な特徴（入込者数、規模等）に基づくものと、専門家や観光客へのアンケート調査によるものに大別される。前者の例としては室谷(1998)³⁾が、後者の例としては日本交通公社(1971)²⁾、日経産業消費研究所(2004)⁵⁾および(2006)⁶⁾、牧野ら(2001)⁷⁾などがあげられる。また、本研究を含め、後述のAHPによる評価は後者の一種と分類され、また、これも後述される交通行動モデル内の変数として魅力度を考慮した研究のほとんどは前者に分類される。

要素間重み付けの決定方法については、大別すれば、アンケート調査により直接被験者にウェイトを尋ねてしまうもの（日経産業消費研究所、2004⁵⁾および2006⁶⁾、および牧野ら、2001⁷⁾など）、専門家の総合評価や客観的な指標（レポート率等）を基準に重回帰分析等によって求めるもの（日本交通公社、1971²⁾、および室谷、1998³⁾）、およびアンケート調査に基づくAHPによる評価があげられる。AHPによる魅力度評価は、4.でも述べるように、レポート率等の魅力度の代理指標を用いたり、総合評価を直接被験者に尋ねるのではなく、一対比較をベースとしたアンケートを実施することにより、人間の直観や価値判断をより反映したものとなりやすく、またプロセスが客観的で合意が得られやすい。適用事例としては、高橋・五十嵐(1990)⁸⁾による函館市内の観光地を対象とした研究が先駆的で、熊本県内の観光地に適用した溝上・森杉・藤田(1992)⁹⁾、全国の温泉地を対象とした鎌田・味水(2007)¹⁰⁾などがあげられる。

また、観光地の魅力度を明示的に考慮した交通行動モデル（観光地周遊モデル）の構築も行われている。前出の溝上・森杉・藤田(1992)⁹⁾では、AHPによって推計した魅力度を用いて、観光周遊行動モデル（多段階ロジックモデル）を構築している。魅力度を表現するその他の方法としては、時間制約下における各観光地の滞在時間を当該観光地の魅力度と解釈したもの（田村ら、1988¹¹⁾）、各観光地

の入込客数や風光明媚なルートの距離を魅力度の代理指標としたもの（森地・兵藤・岡本，1992¹²⁾，および森川・佐々木ら，1995¹³⁾）などがあげられる。これらのモデルは、いずれも、観光地の魅力度を説明変数のひとつとして、観光地選択のロジットモデルを構築し、推計された係数が、観光地選択行動を規定する他の要素（交通変数等）との間の相対的な重みを表しているものと解釈される。

一方、溝上ら(1998)¹⁴⁾および溝上・朝倉ら(2000)¹⁵⁾では、ネットワーク均衡配分モデルにおける確定的効用値として魅力度を内生的に表現し、観光地における現状の交通量から、魅力度の推計を行っている。

2.2 本研究の特徴

以上でみたように、観光地の魅力度を定量的に評価する研究は多いものの、「クルーズ客船観光」を対象として、寄港地の魅力度評価を行った研究は、筆者らの知る限り少なくとも国内にはほとんど存在しない。すなわち、本研究の大きな特徴は、クルーズ客船観光を対象とした点にある。

なお、筆者らの船社インタビューや既往文献等によれば、他の観光手段（自動車、鉄道、航空機等）との比較において、クルーズ客船観光は、以下にあげるような特徴（特異性）を有する。

- ① 寄港地の決定権は、第一義的には運航船社にある。顧客は、寄港地等が提示された商品の購入を検討するだけであり、パッケージツアー的性格を有する。
- ② 主に所要時間に起因し、特にわが国では客層に特異性がみられる（多くの資産をもち、かつ時間に余裕のあるアクティブな高齢者層が中心）。
- ③ 客船を宿泊施設とするため、宿泊施設に関する条件が制約とならない。上述のどの既往文献においても、宿泊施設は、観光地の魅力を構成する重要な一要素として扱われているが、クルーズ客船観光では考慮の必要がない。
- ④ 船からの上陸観光は日帰りが主流のため、寄港地一箇所あたりの観光地および観光時間に制約がある（あまり寄港地から遠方には行けない）。
- ⑤ 昼間に寄港し、夜間に海上を航行するという移動パターンで、かつ燃料等の補給や旅客の飽き具合の関係から、短すぎず、長すぎずという寄港間隔の制約がある（大洋横断中でも最低週1回は寄港の必要性がある）。
- ⑥ 空港がないか、あってもアクセスが非常に不便な観光地の場合、クルーズ客船を含む船舶がほとんど唯一の観光手段である場合がある（例：小笠原諸島や沖ノ島など）。この場合、クルーズ客船観光の魅力という観点からすると、空港建設などアクセス性を改善する

ことが、マイナスに作用することとなる。

このように、クルーズ客船観光は、他の観光とは大きく異なる特徴を有するため、魅力度評価や観光地選択行動の分析などについても、これに対象を絞った研究を実施する必要・意義があるといえる。

3. クルーズ客船観光の現状

本章では、世界および日本発着の代表的なクルーズについて、船社インタビューおよび関連資料をもとに、船型・運航ルート・旅客動向等について整理する。

3.1 世界のクルーズ客船観光

図-1に示すように、近年、世界のクルーズ人口は順調に増加している。地域別にみると、クルーズ客船が数多く就航しているカリブ海地域を含む、北米が大きなシェアを占めている。これに対し、アジア・豪州地域のシェアは小さく、また増加率も小さい。ただし、雑誌記事等によれば、最近では、東南アジア等のクルーズツアーも欧米人を中心に人気があり、欧米に比べてクルーズ船の供給が少ないこともあり、早々に満席になることもあるようである。

世界的に見てクルーズ客船が多数就航している海域は、図-2に示すカリブ海・中米、地中海・エーゲ海、北欧（バルト海）、アラスカなどである。特に、カリブ海エリアは、世界におけるクルーズのメッカとなっている。また、各クルーズエリアには、クルーズの起終点となる拠点港が存在しており、旅客は拠点港まで空路で移動する。たとえば、カリブ海エリアではマイアミが拠点港となっている（図-3参照）。アジアでは香港・シンガポールなどが主な出発地となっている。

各クルーズとも、夏（北半球では5～10月頃）に週1便程度運航されるのが標準的で、料金については、たとえばカリブ海地域で1泊1人6,000～45,000円程度となっており、幅広い価格帯でクルーズ観光サービスが提供されている。

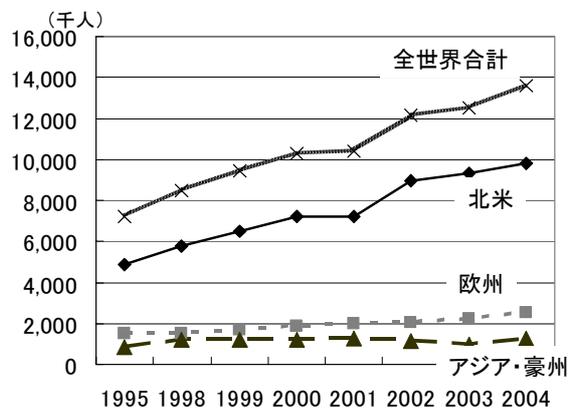


図-1 世界のクルーズ人口の推移 (海事局 HP による)



図-2 世界のクルーズエリア



図-3 カリブ海地域におけるクルーズ船就航ルートの例

表-1 各エリアにおける代表的なクルーズ客船
(出典：<http://www.e-cruise.co.jp>)

地域	船名	船型(トン)	全長(m)
CARIB	フリーダムオブザシーズ*	158,000	338
	リバティオブザシーズ*	158,000	338
	カーニバルリバティ	110,000	290
	カーニバルヴェラ	110,000	290
	エンチャントメントオブザシーズ*	80,700	301
	マジスティオブザシーズ*	73,941	268
	カリビアンプリンセス	73,941	268
	ナビゲーターオブザシーズ*	70,367	260
	イマジネーション	70,367	260
ALASKA	ダイヤモンドプリンセス	116,000	290
	インフィニティ	91,000	294
	ノルウェージャンスター	91,000	296
	オーステルダム	82,000	290
	ウエステルダム	82,000	290
	マーキュリー	77,713	264
	スタテンダム	55,451	219
	EUROPE	ホィジャオブザシーズ*	138,000
ナビゲーターオブザシーズ*	138,000	311	
コスタセレーナ	112,000	290	

地域	船名	船型(トン)	全長(m)
EUROPE	コスタフォーチュナ	105,000	272
	オーケストラ	89,600	293
	ムジカ	89,600	293
	ホィジア	89,600	293
	コスタコンコルディア	86,000	292
	コスタメディテラニア	86,000	292
	ロッテルダム	62,000	237
	リリカ	59,058	251
	アルモニア	58,625	251
MEXICO	ゴールデンプリンセス	109,000	290
CANADA	ノルウェージャンスター	91,000	296
AMERICA	モナークオブザシーズ*	73,941	268
ASIA	スーパースター・ヴァーゴ	76,800	268
	スーパースターアケリアス	50,760	230
	アザマラ・クエスト	30,277	180

カリブ地域では、表-1のとおり、フリーダム・オブ・ザ・シーズ（2007年就航）、リバティ・オブ・ザ・シーズ（2006年就航）など、世界最大クラス（16万総トン級）の新造大型クルーズ船が投入されている。

3.2 日本のクルーズ客船観光

3.2.1 日本のクルーズ需要

日本におけるクルーズ人口は、図-4に示すとおり、2000年のスタークルーズの就航により一時的に増加したあとの減少傾向から、2003年を底に反転の兆しを見せている。船社インタビューによると、2006年の飛鳥IIデビューが大々的に行われたことでマーケットが拡大し、クリスマス、花火などのイベント系ショートクルーズの新規顧客が増加しているとのことであった。一方で、団塊世代の大量退職に伴うクルーズ人口の増加は、当期期待されたほどではなかったとの指摘もある。

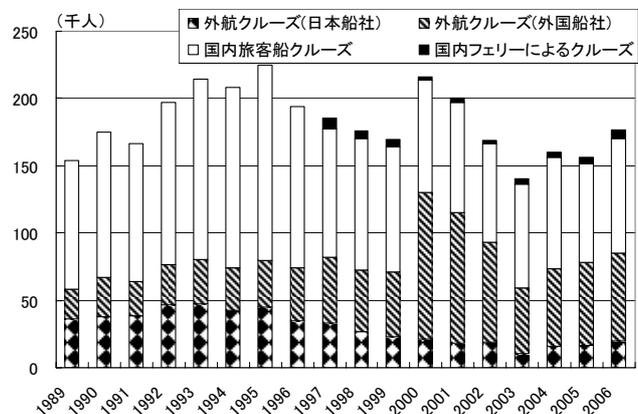


図-4 国内発着のクルーズ人口（海事局 HP による）

また、客層は、イベント系のショートクルーズでは、親子やカップルなどの若い世代の参加が目立ち、ミドル・ロングクルーズでは、70代以上が殆どとなっているとのことであった。リピート率については、ショートで30～40%、ミドル・ロングで70%前後とのことである。

3.2.2 クルーズ客船の運航状況と運営の考え方

日本では、現在4船社がクルーズ船を運行しており、うち1社はチャーター専用となっている。日本を発着地とするクルーズ船の船型は、表-2に示すとおりで、カリブ海・地中海などに比べると小さく、これらの地域で就航していた船がスライドしてくる場合が多い。

通年の運航スケジュールは概ね表-3に示すとおりであり、4月、10月、1月に世界一周などのミドル(30日)～ロング(100日)クルーズを設定し、その他の時期に、四季の風物や、祭事・イベントなどのシーズナリティを考慮したツアーの設定が行われている。船社インタビューによれば、チャーター以外の運航スケジュールは、2年前から計画されており、たとえば2008年末時点では2010年のルートが概ね決定している。

なお、海外のクルーズ船社との大きな違いとして、海外の船社がクルーズを寄港地毎に販売(バラ売り)しているのに対し、日本船社は基本的に出発港から終着港までを通して(=途中下船できない)販売している点がある。これは、ほとんど旅客が高齢の日本人であることや、バラ売りした場合主要寄港地に旅客が集中し、採算性が悪くなるといった船社の意向に起因している。なお、クルーズ料金は、標準クラスの部屋で1泊2～3万円/人程度が相場となっており、ピーク時料金の設定やクルーズ期間の長短による価格の差別化は、現在のところほとんど行っていないとのことであった。また、部屋のランクによる価格帯についても、世界のクルーズ船ほどの差異は見られないようである。

また、寄港地の選定については、現地の旅行代理店などの意見を取り入れて、入港の可否、現地の治安などを考慮して設定されており、寄港地の魅力(知名度や特色)も重要視されている。新規の寄港地については、ロングクルーズの中で試され、評判が良ければショート・ミドルクルーズでも採用される。なお、ビギナーは知名度を優先し、ハードリピーターは、これまで寄港したことが無い場所などを優先する傾向にあり、バランスの良い配船が求められているとのことであった。また、寄港地間の航海時間については、概ね7日間を上限としており、食糧や燃料の限界より旅客のストレスが支配的と

なっているとのことであった。

表-2 日本発着の代表船舶

船名	船型 (トン)	全長 (m)	定員 (人)
飛鳥Ⅱ	50,142	241	800
ばしふいっくびいなす	26,561	183	644
にっぽん丸	21,903	167	532
ふじ丸(チャーター専用)	23,235	167	603

表-3 配船スケジュールの例

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	クリスマスを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

4. クルーズ旅客を対象としたアンケート調査

本章では、旅客属性および旅客ニーズを把握するために行った旅客アンケート調査の概要と結果を整理する。

4.1 アンケート調査の概要

旅客アンケートは、2008年2月・3月期に邦船社によって提供されたツアーのうち、表-4に示す、船社の協力が得られた4クルーズ(うち外航クルーズ:1, 内航クルーズ:3)について実施した。

アンケートの実施方法については、表-4に示すとおり、①の外航クルーズについては、下船時(横浜港・神戸港)に対面方式で行い、②～④の内航クルーズについては、船内配布方式で行った。なお、宮崎高知クルーズについては、出発港である大洗港へ帰港予定であったが、荒天のため横浜港到着となった。

4.2 調査項目

旅客アンケートの調査項目は、表-5に示すとおり、クルーズ船の旅客属性(性別、年齢、クルーズの参加歴等)を把握する項目としてQ1～11を、寄港地の魅力度評価を行うための項目としてQ12以降を設定した。

4.3 調査結果

旅客アンケートの回答者数および回収率(乗船人数に対する比率)は、表-6に示すとおりである。回収率はそれほど高くないものの、後述するAHPに基づく評価に対しては、十分なサンプル数を確保できたといえる。

表-4 アンケート調査実施概要

名称	①2008年オセアニアグランドクルーズ	②早春の宮崎日向瀬戸内海クルーズ	③春の小笠原クルーズ	④春の宮崎高知クルーズ
船名	飛鳥Ⅱ	飛鳥Ⅱ	ぱしふいっくびいなす	ふじ丸
日程	Aコース 横浜発着3泊38日 2008/1/30(水)~3/7(金) Bコース 神戸発着3泊38日 2008/1/31(木)~3/8(土)	神戸発着3泊4日 2008/3/9(日)~3/12(木)	横浜発着5泊6日 2008/3/16(水)~3/21(金)	大洗発着4泊5日 2008/1/17(月)~3/21(金) ※日立ポートサービス株式会社 によるチャータークルーズ
概要	オーストラリアやニュージーランドなど南太平洋の島々を巡るダイナミックなクルーズ。雄大な自然が織りなす美しさと、風情溢れる寄港地の文化を堪能。	海と山、そして歴史的名所に恵まれた、ひむかの国を訪ねる浪漫紀行。旅の後半は、無数の島なみが美しい瀬戸内海クルーズ。	小笠原は、「東洋のガラパゴス」と呼ばれ、固有の植物や希少な動物など独特の生態系を持つことから世界自然遺産の登録候補地にもなっている。船内では「小笠原の自然と世界遺産登録にむけて」の講演も予定。	人気沸騰の宮崎。「篤姫」を生んだ鹿児島、龍馬のふるさと高知を巡り。南国ムードに包まれた南の大地へ春うららかなクルーズを満喫。
寄港地	横浜-神戸-サイパン-ケアンズ-ハミルトン島-シドニー-リトルトン-オークランド-ヌーメア-グアム-横浜-神戸(下記図-5参照)	3/9神戸-3/10細島-3/12神戸	3/16横浜-3/18小笠原(父島)-3/19小笠原(父島)-3/21横浜	3/17大洗-3/19宮崎-3/20高知-3/21大洗
アンケート方法	横浜、神戸での下船客に対面方式で調査	客室配付、客室回収(下船後)	客室配付、デッキ回収	客室配付、客室回収(下船後)



図-5 オセアニアクルーズの航路

表-5 アンケート内容 (小笠原クルーズの例)

Q1 あなたの性別、年齢、参加グループについてお教え下さい
◆性別 <input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性 ◆年齢 <input type="checkbox"/> 20代未満 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 ◆参加グループ <input type="checkbox"/> 家族 <input type="checkbox"/> 友人 <input type="checkbox"/> 職場 <input type="checkbox"/> その他 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 名で参加 <input type="checkbox"/> 70代 <input type="checkbox"/> 80代以上
Q2 お住まいについてお教え下さい
都・府・県 区・市
Q3 これまでのクルーズ経験についてお教え下さい
国内クルーズ 回 海外クルーズ 回

Q4 昨年の旅行回数についてお教え下さい (1泊以上、クルーズ含む)
国内旅行 回 海外旅行 回
Q5 今回のクルーズの参加料以外の予算についてお教え下さい
万円
Q6 クルーズに期待していることについてお教え下さい (複数回答)
<input type="checkbox"/> 寄港地の観光イベント <input type="checkbox"/> 寄港地の食事 <input type="checkbox"/> 寄港地での人とのふれあい <input type="checkbox"/> 船上イベント <input type="checkbox"/> 船上の食事 <input type="checkbox"/> 船上での人とのふれあい <input type="checkbox"/> 船上サービス <input type="checkbox"/> クルーズ <input type="checkbox"/> その他 ()
Q7 クルーズ参加にあたって最も憂慮した点について (複数回答)
<input type="checkbox"/> 予算 <input type="checkbox"/> 時間 <input type="checkbox"/> 健康 <input type="checkbox"/> チケットの確保 <input type="checkbox"/> 船・観光地の安全性 <input type="checkbox"/> 参加グループの調整 <input type="checkbox"/> ツアー内容 <input type="checkbox"/> パスポート・ビザの取得(外航クルーズの場合)
Q8 寄港地から寄港地までの最適な航海時間についてお教え下さい
日 時間
Q9 旅客ターミナルまでのアクセス手段についてお教え下さい
<input type="checkbox"/> 公共交通機関 <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> 自家用車
Q10 旅客ターミナルの施設やアクセス手段の満足度についてお教え下さい
<input type="checkbox"/> 大いに満足 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満 <input type="checkbox"/> 大いに不満
Q11 オプションツアーには、ご参加されましたか
<input type="checkbox"/> 参加 <input type="checkbox"/> 不参加
Q12 寄港地について興味があることについてお教え下さい
◆自然観光(自然景観、離島・無人島観光、紅-白カキガキ等) <input type="checkbox"/> 特に興味がある <input type="checkbox"/> 興味がある <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 興味がない <input type="checkbox"/> 全く無い ◆文化・歴史観光(民俗・伝統芸能、史跡、特産物産、郷土料理等) <input type="checkbox"/> 特に興味がある <input type="checkbox"/> 興味がある <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 興味がない <input type="checkbox"/> 全く無い ◆ヨット・リジャー観光(ヨット、テーパー、体験型ボート等) <input type="checkbox"/> 特に興味がある <input type="checkbox"/> 興味がある <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 興味がない <input type="checkbox"/> 全く無い
Q13 今回の寄港地(父島)の満足度についてお教え下さい
◆自然観光・自然景観 <input type="checkbox"/> 大いに満足 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満 <input type="checkbox"/> 大いに不満 ◆文化・歴史観光 <input type="checkbox"/> 大いに満足 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満 <input type="checkbox"/> 大いに不満 ◆ヨット・リジャー観光 <input type="checkbox"/> 大いに満足 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不満 <input type="checkbox"/> 大いに不満
Q14 これまでのクルーズで最も印象に残った寄港地をお教え下さい (複数回答可)

表-6 アンケート回収結果

クルーズ名		サンプル数	回収率
オセアニアC	2008年オセアニアグランドクルーズ (下船客への対面方式 横浜、神戸で実施)	69 うち、 横浜59 神戸10	10%
細島C	早春の宮崎日向瀬戸内海クルーズ (船内配付)	152	20%
父島C	春の小笠原クルーズ (船内配付)	159	38%
宮崎高知C	春の宮崎高知クルーズ (船内配付:帰港時荒天)	34	6%

各設問ごとの集計結果を表-7～表-19に示す。

(1) 年代別参加者構成および平均クルーズ回数

参加者の年齢は、表-7に示すとおり、約9割が60代以上で、年齢があがるに連れて平均クルーズ経験回数も多くなる。また、クルーズ初参加者は、定年世代の60代が最も多く、リピーター予備軍であると考えられる。男女別にみると、女性の参加者が多いものの、特徴に大差はない。

(2) 参加者の居住地

参加者の居住地は、表-8に示すとおり、関東・甲信越が最も多いものの、全国から集まっていることがわかる。

オセアニアクルーズ（以下、本章ではクルーズをCと略す）は、横浜発着・神戸発着のコースがあり、船社によればその比率はおよそ8:2とのことだったので、これを反映し、東京・神奈川の居住者が多い。細島Cは、神戸発着のため、大阪・兵庫の居住者が多く、父島Cは横浜発着であるが、近畿の居住者も2割程度を占めている。宮崎高知Cについては、日立ポートサービスによる大洗発着のチャータークルーズのため、茨城46%、栃木21%、東京15%となっている。

(3) ツアーごとの平均経験回数

クルーズ経験回数は、表-9に示すとおり、外航（オセアニアC）、内航（細島C、父島C、宮崎高知C）ともに平均5回以上の経験があり、リピート率が高いという事実を裏付けている。なお、参加者の中には、海外国内合わせて経験回数130回以上のハードリピーターもいた。

また、初参加率についてみると、オセアニアCでは、初参加率が10.6%と最も低い。これは、船社がクルーズ

初心者には国内のショートクルーズから勧めていることを反映しているものと考えられる。一方、宮崎高知Cでは30.3%と最も高く、前項で述べたような募集形式であったことにも起因すると思われる。

(4) 年間旅行回数

昨年一年間の旅行回数は、表-10に示すとおり、海外旅行が1回程度、国内旅行については、4回程度となっている。また、国内旅行回数については、日本観光協会¹⁶⁾の平均回数に比べ、特に70代以上で多い結果となっている。これは、クルーズのメリットである「荷物を運ばなくて良い」（自宅から荷物を船舶に郵送し、帰港時はターミナルから自宅へ郵送することで、一切荷物を運ばないで旅行することが可能）ことも影響していると考えられる。

(5) ツアー中の予算（クルーズ料金を除く）

クルーズ料金を除く、ツアー中の予算については、表-11に示すとおり、外航では、10～50万円が46%と約半数を占めており、内航では、0～10万円が70%を占めている。外航クルーズでは、航海日数が37泊と長いうえ、寄港地数も多いため、予算も多くなっているものと思われる。また、予算200万円以上の分類には、予算の上限がないと回答した旅客も複数含まれている。

なお、表-11右覧の予算0における外航クルーズ経験回数が29となっているのは、1サンプルの結果であり、「1度も下船せず、船内カルチャー教室にずっと参加していた」とのことであった。

(6) クルーズへの期待項目

クルーズへの期待項目については、表-12に示すとおり、各クルーズとも「寄港地の観光イベント」、「船上イベント」、「船上での食事」、「船上での人とのふれあい」などと答えた回答者の比率が高い。また、内航に比べ外航ではどの項目とも全般的に回答率が低くなっている。これは、乗客にリピーターが多くクルーズ慣れしており、クルーズ客船観光に過剰な期待を抱いていないことの表れであると考えられる。

(7) クルーズ参加にあたっての憂慮点

クルーズに参加するにあたって憂慮した点については、表-13に示すとおり、各クルーズとも「健康」の比率が最も高くなっている。これは、乗客の年齢層にも関係するものと思われる（なお、船内に医療施設は完備されており、また、今回のクルーズでは、病気等によ

り途中で下船した旅客はいなかった)。

また、父島 C、宮崎高知 C については、「ツアー内容」の比率が高く、これは、ツアー内容（ホエールウォッチング等）の「見られないかもしれない」という不確定要素があったためと考えられる。

(8) クルーズにおける最適航海時間

クルーズ旅行における最適航海時間（最も適切と感じる航海時間）については、表-14 に示すとおり、全体では、2～3 日の比率が高くなっているものの、7 日以上と答えた乗客も一定割合存在する。特に、外航クルーズでは、7 日以上と答えた乗客が 2 割存在し、図の右方に示したクルーズ経験回数も 10 回を超えており、ハードリピーターほど、船内生活に適応していると想像される。

なお、オセアニアクルーズでは、クルーズ初参加者の乗客のなかに、長期間の船内生活に飽きて辛かったというものもいた。このようなことから、船社では、初参加者にはショートクルーズを勧めているとのことであった。

(9) ターミナルへのアクセス手段

ターミナルへのアクセス手段については、表-15 に示すとおり、各クルーズとも公共交通の比率が高くなっている。自家用車でアクセスした旅客はクルーズ経験回数が他に比べ少ない傾向となっている。

(10) ターミナルの満足度

ターミナルの満足度については、表-16 に示すとおり、全般的には、各クルーズとも、満足、普通の比率が高い。一方で、満足度が低くなるにつれ、平均クルーズ経験回数が増加しており、ハードリピーターの中には、ターミナルの設備やアクセス手段に不満を感じるものが一定数存在することがわかる。

(11) オプショナルツアー参加状況

各寄港地におけるオプショナルツアーへの参加状況については、表-17 に示すとおり、少なくとも 7 割以上が参加している。なお、前述の通り、不参加者のなかには、クルーズ船から下りない乗客も含まれる。また、オプショナルツアーへの参加の有無については、クルーズ経験回数の差異はみられなかった。集計結果をみると、参加状況は、経験回数よりも、ツアーの中身自身に依存していると推察される。

(12) 寄港地への興味

寄港地への興味については、表-18 に示すとおり、自然への興味をもっとも高く、次いで歴史・文化、レジャーとなっている。レジャーについては、「興味が全くない」旅客も外航で 13%、内航で 1%存在し、「流行ものは人気がない」（船社インタビューより）ことの一端を表しているものと考えられる。

(13) 寄港地の満足度

各観光要素別の寄港地の満足度を表-19 に示す。外航・内航とも、自然に対する満足度が全般的に高く、次いで歴史・文化、レジャーの順となっている。

また、外航と内航を比較すれば、相対的に外航クルーズの満足度が低くなっている。これは、今回のオセアニアクルーズでは、ハミルトン島（調査対象からは除外）のように悪天候のため寄港できなかったり、ケアンズのように寄港できても満足に観光できなかったことが大きく影響しているものと考えられる。また、グアムやサイパンといった定番の観光地については、何度も訪問経験があるため、外航クルーズの中でも満足度が低くなっている。

内航については、晴天とまでいかなかったものの、全般的に満足度が高く、「大いに不満」とした回答者はゼロだった。

表-7 年代別参加者構成比，平均クルーズ回数，および初参加者数

年齢	外航 参加人数構成比(%)				内航 参加人数構成比(%)				外内計 参加人数構成比(%)				外内計 クルーズ初 参加者数
	男性	女性	計	平均クルーズ回数	男性	女性	計	平均クルーズ回数	男性	女性	計	平均クルーズ回数	
20代	0.0	0.0	0.0	0.0回	0.3	0.3	0.6	0.0回	0.2	0.2	0.5	1.0回	1人
30代	0.0	1.5	1.5	3.0回	1.2	1.2	2.4	1.6回	1.0	1.2	2.2	1.8回	4人
40代	0.0	1.5	1.5	3.0回	0.6	1.5	2.1	2.7回	0.5	1.5	2.0	2.8回	0人
50代	1.5	6.1	7.6	1.8回	2.4	8.3	10.7	2.3回	2.2	7.9	10.1	2.2回	11人
60代	10.6	19.7	30.3	5.0回	15.7	22.8	38.5	3.5回	14.9	22.3	37.1	3.7回	27人
70代	24.2	19.7	43.9	5.4回	18.9	19.5	38.5	7.8回	19.8	19.6	39.4	7.4回	16人
80代	10.6	4.5	15.2	7.6回	4.4	3.0	7.4	11.7回	5.4	3.2	8.7	10.5回	4人
計	47.0	53.0	100.0	5.3回	43.5	56.5	100.0	5.6回	44.1	55.9	100.0	5.5回	63人

※外航：オセアニア C，内航：細島 C，父島 C，宮崎高知 C の合計

表-8 クルーズ別参加者の居住地構成比

地区/クルーズ	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)
北海道・東北	6.2	0.7	1.4	9.1	6.2	3.7	4.9
東海・北陸	9.2	16.1	10.1	0.0	9.2	8.7	9.0
関東・甲信越	69.2	6.3	57.4	90.9	69.2	51.5	60.4
近畿	9.2	72.0	23.6	0.0	9.2	31.9	20.6
中国・四国	4.6	4.9	5.4	0.0	4.6	3.4	4.0
九州・沖縄	1.5	0.0	2.0	0.0	1.5	0.7	1.1
計	100	100	100	100	100.0	100.0	100.0
計(人)	65	143	148	33	65	324	246

表-9 海外，国内別のクルーズ経験回数

クルーズ	性別	1人当たり平均回数		クルーズ 参加人数	クルーズ 初参加人数	クルーズ 初参加率
		海外	国内			
オセアニアC	男性	2.5	2.3	31人	3人	9.7%
	女性	3.7	1.9	35人	4人	11.4%
	計	3.2	2.1	66人	7人	10.6%
細島C	男性	1.3	4.7	54人	7人	13.0%
	女性	0.9	3.8	93人	15人	16.1%
	計	1.1	4.1	147人	22人	15.0%
父島C	男性	2.1	3.6	82人	11人	13.4%
	女性	1.7	3.5	76人	12人	15.8%
	計	1.9	3.6	158人	23人	14.6%
宮崎高知C	男性	8.0	5.8	11人	4人	36.4%
	女性	1.5	2.4	22人	6人	27.3%
	計	3.7	3.5	33人	10人	30.3%

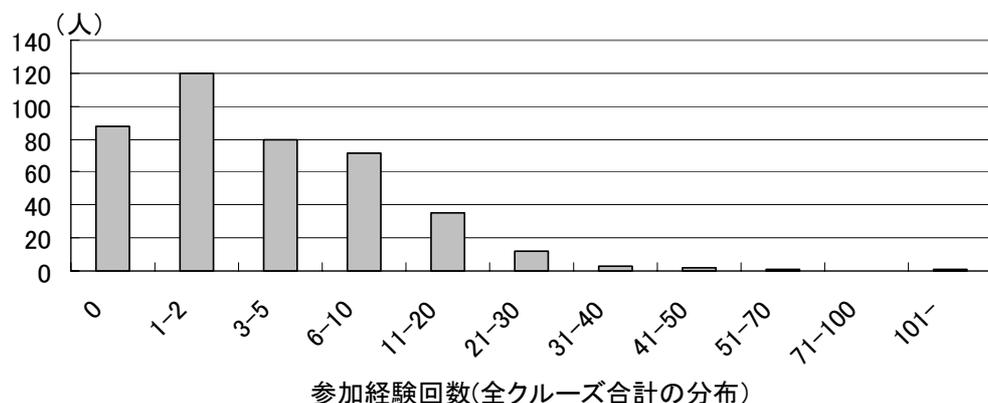


表-10 海外・国内別の年間旅行回数

年齢	昨年の海外・国内旅行回数(1人当たりの平均)						国内宿泊観光回数 平成17年度版 観光 の実態と志向 (社) 日本観光協会
	海外旅行			国内旅行			
	外航(回)	内航(回)	外航、内 航計	外航(回)	内航(回)	外航、内 航計	
20代		0.0	0.0		0.5	0.5	3.0
30代	0.0	0.1	0.1	6.0	3.1	3.4	3.3
40代	1.0	0.0	0.1	2.0	5.7	5.3	3.6
50代	0.6	1.1	1.0	0.6	4.5	4.0	3.7
60代	0.9	1.0	1.0	1.9	3.6	3.4	2.9
70代	2.4	1.1	1.3	3.9	4.4	4.3	2.5 (70以上)
80代	0.5	0.7	0.6	5.8	3.5	4.2	
計	1.5	1.0	1.0	3.3	4.0	3.9	

表-11 クルーズの参加料以外の予算

(クルーズ経験回数)

1人平均予算	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
0	1.7	3.1	0.7	0.0	1.7	1.2	1.5	29.0	3.3	16.2
0～10万	6.8	71.8	74.7	63.3	6.8	69.9	38.3	5.3	6.8	6.0
10～50万	45.8	22.1	20.7	36.7	45.8	26.5	36.1	3.1	3.4	3.3
50～100万	27.1	0.8	2.0	0.0	27.1	0.9	14.0	8.5	0.3	4.4
100～200万	5.1	0.0	0.0	0.0	5.1	0.0	2.5	2.7	0.0	1.3
200以上	13.6	2.3	2.0	0.0	13.6	1.4	7.5	4.0	5.1	4.6
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	5.3	5.7	5.5
計(人)	59	131	150	30	59	311	370	59	311	370

表-12 クルーズへの期待項目(全回答者に対する比率、複数回答可)

クルーズに期待していること	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航(%)	内航(%)	合計(%)
寄港地の観光イベント	50.7	53.9	67.3	50.0	50.7	59.7	58.2
寄港地の食事	14.5	20.4	18.2	35.3	14.5	20.9	19.8
寄港地での人とのふれあい	15.9	20.4	25.2	32.4	15.9	23.8	22.5
船上イベント	34.8	64.5	60.4	61.8	34.8	62.3	57.7
船上の食事	31.9	61.2	69.2	70.6	31.9	65.8	60.1
船上での人とのふれあい	30.4	43.4	42.8	58.8	30.4	44.6	42.3
船上サービス	17.4	40.8	42.8	32.4	17.4	40.9	37.0
クルージング	27.5	34.2	40.3	29.4	27.5	36.5	35.0
その他	14.5	2.0	8.2	5.9	14.5	5.2	6.8
計(参加人数)	69	152	159	34	69	345	414

表-13 クルーズ参加にあたって憂慮した点(全回答者に対する比率、複数回答可)

クルーズ参加の憂慮点(複数回答)	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比 率(%)	合計比率 (%)
予算	15.9	19.1	25.8	14.7	15.9	21.7	20.8
時間	11.6	26.3	32.1	26.5	11.6	29.0	26.1
健康	49.3	53.9	35.2	58.8	49.3	45.8	46.4
チケットの確保	1.4	13.2	6.3	0.0	1.4	8.7	7.5
船・観光地の安全性	24.6	23.0	23.3	17.6	24.6	22.6	22.9
参加グループの調整	1.4	2.0	0.0	2.9	1.4	1.2	1.2
ツアー内容	27.5	36.8	47.2	41.2	27.5	42.0	39.6
パスポート・ビザの取得	1.4	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.2
計(参加人数)	69	152	159	34	69	345	414

表-14 クルーズにおける最適航海時間

(クルーズ経験回数)

最適な航海時間 (日)	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
2日	7.7	72.0	75.2	76.5	7.7	74.6	41.1	1.4	5.9	3.6
3日	38.5	15.9	10.1	0.0	38.5	8.6	23.6	4.2	2.5	3.4
4日	13.8	4.9	0.9	5.9	13.8	3.9	8.9	3.1	5.2	4.1
5日	16.9	3.7	3.7	5.9	16.9	4.4	10.7	4.6	47.8	26.2
6日	1.5	2.4	1.8	0.0	1.5	1.4	1.5	1.0	1.7	1.3
7以上	21.5	1.2	8.3	11.8	21.5	7.1	14.3	10.4	1.2	5.8
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	5.2	7.8	6.5
計(人)	65	82	109	17	65	208	273	65	208	273

表-15 ターミナルへのアクセス手段

(クルーズ経験回数)

ターミナルへのアクセス 手段/寄港地	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
公共交通機関	69.2	50.8	65.0	-	69.2	57.9	63.6	5.7	5.5	5.6
タクシー	24.6	44.1	31.6	-	24.6	37.8	31.2	4.3	5.8	5.1
自家用車	6.2	5.1	3.4	-	6.2	4.2	5.2	2.5	2.7	2.6
計	100.0	100.0	100.0	-	100.0	100.0	100.0	4.3	5.8	5.1
計(人)	65	177	206	-	65	383	448	16	143	159

※宮崎高知クルーズは設問無し(大洗港にターミナルが無い)

表-16 ターミナルの満足度

(クルーズ経験回数)

ターミナル満足度	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
大いに満足	16.9	7.9	4.6	-	16.9	6.2	11.6	3.5	5.2	4.4
満足	41.5	42.4	46.4	-	41.5	44.4	43.0	4.7	5.9	5.3
普通	35.4	47.5	43.8	-	35.4	45.6	40.5	5.6	4.5	5.1
不満	6.2	1.4	5.2	-	6.2	3.3	4.7	10.5	8.1	9.3
大いに不満	0.0	0.7	0.0	-	0.0	0.4	0.2	0.0	1.0	0.5
計	100.0	100.0	100.0	-	100.0	100.0	100.0	5.2	5.2	5.2
計(人)	65	139	153	-	65	292	357	65	292	357

※宮崎高知クルーズは設問無し(大洗港にターミナルが無い)

表-17 オptionalツアー参加状況

クルーズ	参加 不参加	人数	参加率 (%)	クルーズ経験回数(回)		クルーズ 初参加 人数	クルーズ 初参加率
				海外平均 回/人	国内平均 回/人		
オセアニアC	参加	-	-	-	-	-	-
	不参加	-	-	-	-	-	-
	計	-	-	-	-	-	-
細島C	参加	104	74.8	0.7	3.5	13人	12.5%
	不参加	35	25.2	1.4	5.8	7人	20.0%
	計	139	100.0	0.9	4.1	20人	14.4%
父島C	参加	142	89.9	2.0	3.5	17人	12.0%
	不参加	16	10.1	1.3	4.3	7人	43.8%
	計	158	100.0	1.9	3.5	24人	15.2%
宮崎高知C	参加	29	96.7	4.1	3.8	8人	27.6%
	不参加	1	3.3	4.0	3.0	0人	0.0%
	計	30	100.0	4.1	3.8	8人	26.7%

※オセアニアクルーズは設問無し(オプションツアーが多数あるため)

表-18 寄港地に対する興味の度合い（観光要素＝自然、歴史・文化、レジャー別）
（クルーズ経験回数）

自然への興味	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
特に有	55.1	22.7	43.6	25.9	55.1	30.7	42.9	6.1	3.0	4.5
有	39.1	56.1	51.3	63.0	39.1	56.8	47.9	3.7	3.5	3.6
普通	4.3	21.2	5.1	11.1	4.3	12.5	8.4	5.0	4.1	4.5
無	1.4	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.7	1.0	0.0	0.5
全く無	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	5.0	3.5	4.3
計(人)	69	132	156	27	69	315	384	69	288	357

歴史・文化への 興味	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
特に有	36.2	18.0	28.8	24.1	36.2	23.6	29.9	5.2	4.4	4.8
有	39.1	66.2	55.6	65.5	39.1	62.4	50.8	5.0	3.1	4.0
普通	18.8	15.8	15.0	10.3	18.8	13.7	16.3	3.7	3.1	3.4
無	5.8	0.0	0.7	0.0	5.8	0.2	3.0	8.3	0.0	4.1
全く無	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	5.0	3.3	4.2
計(人)	69	133	153	29	69	315	384	69	286	355

レジャーへの興味	オセアニア C(%)	細島C(%)	父島C(%)	宮崎高知 C(%)	外航比率 (%)	内航比率 (%)	合計比率 (%)	外航C回 数(回)	内航C回 数(回)	合計C回 数(回)
特に有	11.6	7.6	7.8	0.0	11.6	5.1	8.4	6.5	3.6	5.0
有	18.8	39.7	35.1	34.6	18.8	36.5	27.6	3.8	3.2	3.5
普通	37.7	44.3	48.1	57.7	37.7	50.0	43.8	4.0	3.8	3.9
無	18.8	6.9	7.1	7.7	18.8	7.2	13.0	6.4	3.0	4.7
全く無	13.0	1.5	1.9	0.0	13.0	1.2	7.1	6.3	2.2	4.3
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	5.0	3.5	4.2
計(人)	69	131	154	26	69	311	380	69	285	354

※自然：自然景観、離島・無人島観光、ホエールウォッチングなどを目的とした自然観光
 歴史・文化：民俗・伝統芸能、史跡、町並み、特産物産、郷土料理などを目的とした文化・歴史観光
 レジャー：ショッピング、テーマパーク、レジャー、体験型イベントを目的としたショッピング・レジャー観光

表-19 寄港地の満足度

○外航クルーズ

サイパンの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計(%)
大いに満足	13.0	5.8	0.0	6.3
満足	23.2	11.6	8.7	14.5
普通	27.5	30.4	29.0	29.0
不満	24.6	37.7	44.9	35.7
大いに不満	11.6	14.5	17.4	14.5
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

ケアンズの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計(%)
大いに満足	18.8	4.3	2.9	8.7
満足	23.2	13.0	11.6	15.9
普通	26.1	29.0	24.6	26.6
不満	23.2	39.1	44.9	35.7
大いに不満	8.7	14.5	15.9	13.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

シドニーの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計(%)
大いに満足	24.6	27.5	10.1	20.8
満足	33.3	29.0	24.6	29.0
普通	31.9	24.6	43.5	33.3
不満	8.7	17.4	20.3	15.5
大いに不満	1.4	1.4	1.4	1.4
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

リトルトンの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計(%)
大いに満足	26.1	11.6	0.0	12.6
満足	21.7	21.7	24.6	22.7
普通	34.8	26.1	29.0	30.0
不満	14.5	34.8	43.5	30.9
大いに不満	2.9	5.8	2.9	3.9
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

オークランドの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大いに満足	18.8	7.2	0.0	8.7
満足	29.0	14.5	17.4	20.3
普通	27.5	37.7	31.9	32.4
不満	21.7	33.3	43.5	32.9
大いに不満	2.9	7.2	7.2	5.8
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

ヌーメアの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大いに満足	24.6	7.2	4.3	12.1
満足	27.5	21.7	17.4	22.2
普通	21.7	24.6	29.0	25.1
不満	21.7	39.1	40.6	33.8
大いに不満	4.3	7.2	8.7	6.8
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

グアムの満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大いに満足	20.3	4.3	1.4	8.7
満足	20.3	8.7	14.5	14.5
普通	29.0	33.3	29.0	30.4
不満	24.6	42.0	42.0	36.2
大いに不満	5.8	11.6	13.0	10.1
計	100.0	100.0	100.0	100.0
計(人)	69	69	69	69

○内航クルーズ

細島の満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大いに満足	22.2	11.4	7.5	13.7
満足	51.9	43.9	25.0	40.3
普通	25.9	42.4	58.3	42.2
不満	0.0	2.3	9.2	3.8
大いに不満	0.0	0.0	0.0	0.0
計	100.0	100.0	100.0	187.0
計(人)	135	132	120	129

父島の満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大いに満足	32.3	1.9	1.9	12.1
満足	58.9	36.4	36.4	43.9
普通	8.2	56.5	56.5	40.4
不満	0.6	5.2	5.2	3.7
大いに不満	0.0	0.0	0.0	0.0
計	100.0	100.0	100.0	225.1
計(人)	158	154	154	155

宮崎の満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大いに満足	26.7	10.7	3.8	13.7
満足	36.7	42.9	11.5	30.4
普通	36.7	42.9	73.1	50.9
不満	0.0	3.6	11.5	5.0
大いに不満	0.0	0.0	0.0	0.0
計	100.0	100.0	100.0	40.6
計(人)	30	28	26	28

高知の満足度	自然 (%)	歴史・文化 (%)	レジャー (%)	計 (%)
大満足	17.9	15.4	3.8	12.4
満足	35.7	38.5	11.5	28.6
普通	46.4	46.2	76.9	56.5
不満	0.0	0.0	7.7	2.6
大不満	0.0	0.0	0.0	0.0
計	100.0	100.0	100.0	38.6
計(人)	28	26	26	27

5. 階層分析法（AHP）に基づく寄港地魅力度の評価

5.1 AHPの概要

階層分析法（Analytic Hierarchy Process：AHP）は、T.L.Saaty が提唱した手法で、人間が意志決定を行う際の経験や勘といった感覚情報を意志決定のプロセスにおける重要な要素として扱い、プロセスを階層化し、それぞれの階層において、経験や勘による評価を行い、数学的に処理することで総合的な判断を行う手法である。なお、AHP の概要については文献 17), 18)が詳しく、また様々な適用事例については、文献 19), 20), 21)等を参照されたい。

AHP は、「階層構造の構築」、「重みの設定」、「総合評価」の3段階の操作からなる。以下に、この3段階ごとに、操作の概要と結果について述べる。

5.2 階層構造の構築

AHP では、意志決定のプロセスを階層構造として表現することから始まる。階層構造は、概ね、「目的」、「評価基準」、「代替案」の3つのレイヤー（階層）から構成される。

階層構造の最上レイヤーは、意志決定の目的を置き、最下レイヤーは代替案レイヤーと呼ばれ、目的を決定する複数の要素から構成される。中層は評価基準レイヤーと呼ばれ、代替案を選択するための評価基準要素からなる。なお、評価基準レイヤーにおける要素数には特に制限があるわけではなく、分析者が適宜設定する必要がある。

本研究では、図-6 に示すように、寄港地の魅力度を目的とし、クルーズ客船の各寄港地が代替案となる。

この両者を接続する評価基準の数については、ここで設定した評価基準に対して、アンケート結果をもとに重みの設定を行うこととなり、回答の手間を考慮するとあまり評価基準の数を増やせないことから、既往の研究も踏まえ、「自然」、「歴史・文化」、「レジャー」の3要素とした。

- ◆自然：自然景観、離島・無人島観光、ホエールウォッチングなどを目的とした自然観光
- ◆歴史・文化：民俗・伝統芸能、史跡、町並み、特産物産、郷土料理などを目的とした文化・歴史観光
- ◆レジャー：ショッピング、テーマパーク、レジャー、体験型イベントなどを目的としたショッピング・レジャー観光

たとえば、表-4 の「④春の宮崎・高知クルーズ」を対象とした場合の階層構造は、図-6 に示すとおりとなる。

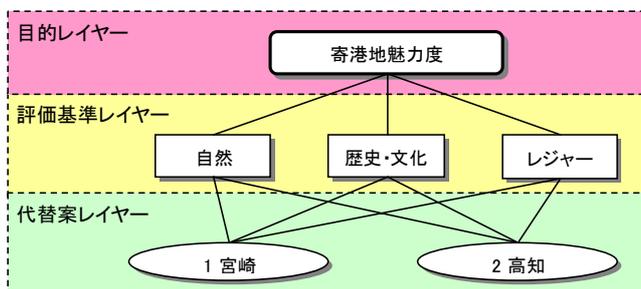


図-6 本研究における AHP の階層構造

5.3 重みの設定

5.3.1 重みの計測方法

(1) 一対比較法による評価

AHP では、各評価基準（ここでは、寄港地魅力度を構成する自然、歴史・文化、レジャーの3要素）の重みや、各代替案（ここでは、各寄港地）の重みを、専門家や利用者へのアンケート調査によって決定する。この際、心理学の知見によれば、2つの項目一対についての相対比較を行うことにより、人間の心の中にある重要度がより正確に計測可能であるとされる¹⁷⁾ことから、一対比較法を用いることが基本である（ただし、後述のように、本研究では旅客の回答のしやすさを優先し、絶対評価法を用いている）。

たとえば、寄港地魅力度の評価基準を例にとると、表-20 に示すとおり、今回は、自然、歴史・文化、レジャーの3要素から構成されるため、3通り質問することによって、すべての組み合わせについて相対的な重要度関係を尋ねることができる。なお、重要度の尺度については、通常、5段階・7段階・9段階のいずれかに設定される。

評価基準 i と j の一対比較においてある被験者が回答した、評価基準 i の評価基準 j に対する重要度を x_{ij} と表すとすれば、たとえば5段階評価の場合、AHP においては、回答結果に基づき、 x_{ij} を通常以下のように設定する。

表-20 一対比較によるアンケート調査の例（3評価基準・5段階の例）

要素	とても左のほうが大切	やや左のほうが大切	どちらともいえない	やや右のほうが大切	とても右のほうが大切	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

- 1) 「jよりiがとても大切」と回答した場合：
xij = 5, xji = 1/5
- 2) 「jよりiがやや大切」と回答した場合：
xij = 3, xji = 1/3
- 3) 「どちらともいえない」と回答した場合：
xij = xji = 1
- 4) 「iよりjがやや大切」と回答した場合：
xij = 1/3, xji = 3
- 5) 「iよりjがとても大切」と回答した場合：
xij = 1/5, xji = 5

なお、回答者が複数いる場合は、各回答者ごとに上記のように設定された重要度について、その幾何平均をとった上で、以下の操作を行う。

このようにして作成した「回答結果に基づく重要度行列」を \mathbf{X} としたとき、評価基準間の重み行列 $\mathbf{w}\{w_i\}$ は、 \mathbf{X} の固有ベクトルに一致する（また、 \mathbf{X} の固有値は評価基準の数（要素数）に一致する）。詳細は参考文献 17)、19)等に譲るが、直観的な説明は以下のとおりである。

回答結果に基づく重要度行列 \mathbf{X} が、評価基準間の重み \mathbf{w} の関係を、多少の誤差もなく正確に表現している理想状態にあるとすれば、 $x_{ij} = w_i / w_j$ という関係が成り立つはずである。このとき、（要素数を n とすれば）

$$\mathbf{X}\mathbf{w} = \begin{pmatrix} 1 & x_{12} & \cdots & x_{1j} & \cdots & x_{1n} \\ x_{21} & 1 & \cdots & x_{2j} & \cdots & x_{2n} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots & & \vdots \\ x_{i1} & x_{i2} & \cdots & x_{ij} & \cdots & x_{in} \\ \vdots & \vdots & & \vdots & \ddots & \vdots \\ x_{n1} & x_{n2} & \cdots & x_{nj} & \cdots & x_{nn} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} w_1 \\ w_2 \\ \vdots \\ w_i \\ \vdots \\ w_n \end{pmatrix} = n \begin{pmatrix} w_1 \\ w_2 \\ \vdots \\ w_i \\ \vdots \\ w_n \end{pmatrix} = n\mathbf{w} \quad (1)$$

となり、 \mathbf{w} は固有値 n の \mathbf{X} の固有ベクトルとなることがわかる。また、重要度行列に回答誤差が含まれる場合についても \mathbf{w} が \mathbf{X} の固有ベクトルであることは証明されている（詳細については、参考文献を参照されたい）。

また、実際の回答結果に基づく重要度行列が、上記の理想状態からどのくらい乖離しているか（逆にいえ、回答結果がどのくらい首尾一貫しているか）を表す指標として、Saaty によって、C.I. 値 (Consistency Index) が提案されている。これは、実測された重要度行列 \mathbf{X} の最大固有値 λ_{\max} および要素数 (= 固有値の理論値) n を用いて、

$$C.I. = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} \quad (2)$$

と表わされるものである。式の定義より、C.I. 値が 0 ならば完全整合となる。また、これまでの研究の蓄積から、一般に、C.I. 値が 0.1~0.15 を上回る場合は、階層構造の構築やアンケート調査から分析をやり直すべきであるとされている。

(2) 絶対評価法による評価

前項で述べたように、AHP における評価基準や代替案間の重要度比較は、本来一対比較によって求められるべきであるが、要素の数が増えると設問数が急激に増え、現実的にアンケートを行うことが困難という問題点がある。特に、第2段階の代替案の比較評価においては、評価基準（本研究では自然、歴史・文化、レジャーの3要素）ごとに、代替案（たとえば、オセアニアクルーズでは7つの寄港地）に対して一対評価を行うとすると、 $3 \times (7! / 2) = 42$ 回質問を繰り返さなければならず、現実的でない。そこで、AHP の提案者である Saaty は、代替の方法として、以下に述べるような絶対評価法を提案している¹⁸⁾。

絶対評価法では、その名の通り、一対比較による各要素（評価基準・代替案）の相対的な比較ではなく、各要素の絶対的な評価を被験者に直接尋ねる。たとえば、宮崎・高知クルーズにおける寄港地魅力度の代替案を例にとると、表-21 に示すとおり、3つの評価基準ごとに、各寄港地（代替案）の絶対的な満足度を尋ねる。そして、各寄港地の満足度の差の大きさをもって、一対比較における評価結果とみなす（たとえば、満足度の差が1段階であれば満足度の高かった方を「やや大切」と回答したとみなすなど）。

なお、本研究の調査対象とした3つの内航クルーズにおいては、寄港地がそれぞれ1, 1, 2と少ないため、これらの寄港地の絶対評価の差をとることによって、実際には同じクルーズで寄港していない港間の満足度の比較も行うことができる。これも、絶対評価法を適用することのメリットのひとつといえる。

表-21 絶対評価によるアンケート調査の例
(3評価基準・2代替案・5段階の例)

要素		大いに満足	満足	普通	不満	大いに不満
自然について	宮崎	1	2	3	4	5
	高知	1	2	3	4	5
歴史・文化について	宮崎	1	2	3	4	5
	高知	1	2	3	4	5
レジャーについて	宮崎	1	2	3	4	5
	高知	1	2	3	4	5

5.3.2 重みの計測結果

以下では、本研究における評価基準（観光要素）および評価基準ごとの代替案（寄港地）のそれぞれについて、重みの推計結果を示す。

なお、固有ベクトルの計算を含めた以降の分析については、EXCEL コンジョイント分析/AHP Ver.1.0（株式会社エスミ）を使用した。

(1) 評価基準の重み

推計結果を表-22 および図-7 に示す。なお、「内航合成」というのは、3つの内航クルーズ乗客における評価結果をすべて統合したものである。また、本研究では、表-22 に示すように、回答結果の首尾一貫性を示すC.I.値が非常に小さい。これは、設問数が少なかったこと、サンプル数が多かったこと、および絶対評価法を用いていること等に起因するものと思われる。

結果を見ると、いずれのクルーズにおいても、「自然」および「歴史・文化」の重みが、「レジャー」に比べて大きいことがわかる。これは、比較的時間をかけて楽しむというクルーズ観光の旅行形態や、3.でみた客層（高齢者が多い）の特徴とも関係があるものと考えられる。また、「自然」と「歴史・文化」を比較すると、内航合成の結果も含め、全般的に「自然」の方がやや重みが大きい。そのなかで宮崎高知クルーズについては、歴史観光がテーマのクルーズであったこともあり、「歴史・文化」の重みが高くなっている。

また、3つの内航クルーズの回答結果を合成した「内航合成」についてみると、その重みは、外航クルーズの結果に近い値となっている。このように、評価基準の重みに関して、クルーズ間における推計結果の差異があまり大きくないことから、今回の推計結果は、我が国における現状のクルーズ参加者の、一般的な傾向をある程度表現できているものと推察される。

表-22 各クルーズにおける評価基準の重みの推計結果

調査対象クルーズ名		評価基準の重み			C.I.	サンプル数
		自然	歴史・文化	レジャー		
外航	オセアニアC	0.474	0.354	0.172	0.00112	69
内航	細島C	0.382	0.385	0.234	0.00004	139
	父島C	0.453	0.352	0.196	0.00020	159
	宮崎高知C	0.386	0.422	0.192	0.00013	31
	内航合成	0.416	0.373	0.211	0.00012	329

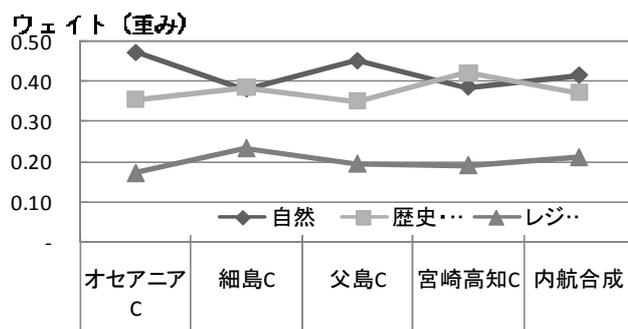


図-7 各クルーズにおける評価基準の重みの推計結果

(2) 評価基準ごとの代替案の重み

外航の推計結果を表-23 および図-8 に、内航（3クルーズ合成：3つの内航クルーズにおける絶対評価結果の差異を、前節で述べたように各寄港地間の相対評価とみなして推計した）の推計結果を表-24 および図-9 に示す。なお、外航のオセアニアクルーズにおいて、寄港予定地のうちハミルトン島については、天候不順のため寄港しなかったことから、推計から除外している。

外航クルーズについては、表-23 および図-8 に示すように、いずれの評価基準（自然、歴史・文化、レジャー）についても、シドニーのウェイトが最も高く、サイパン、グアム、ケアンズ等のウェイトが低い。

シドニーのウェイトが高かった理由としては、このクルーズのなかで、シドニーだけは陸上で1泊しており、他の寄港地と比べ滞在時間が長かったことが影響しているものと思われる。また、グアム・サイパンについては、3.でもふれたように、定番の観光地で「行き飽きた」ため、ハードリピーターを中心に評価が低いものと思われる（なお、サイパン・グアムについては、出航地と他の寄港地のほぼ中間に位置するため、船社側としては、現地の観光が目的というよりは、旅客の負担軽減のために寄港しているという事情がある）。グアム・サイパンと並んで評価の低いケアンズについては、非常に悪天候であったことが影響していると考えられ、出航前の期待度との間に乖離があったものと推察される。

表-23 外航クルーズにおける評価基準ごとの代替案（寄港地）の重み推計結果

	評価基準	自然	歴史・文化	レジャー
代替案の重み (外航)	サイパン	0.103	0.105	0.100
	ケアンズ	0.121	0.102	0.111
	シドニー	0.195	0.278	0.239
	リトルトン	0.161	0.153	0.153
	オークランド	0.144	0.131	0.132
	ヌーメア	0.152	0.133	0.143
	グアム	0.124	0.099	0.121
重み計		1.000	1.000	1.000

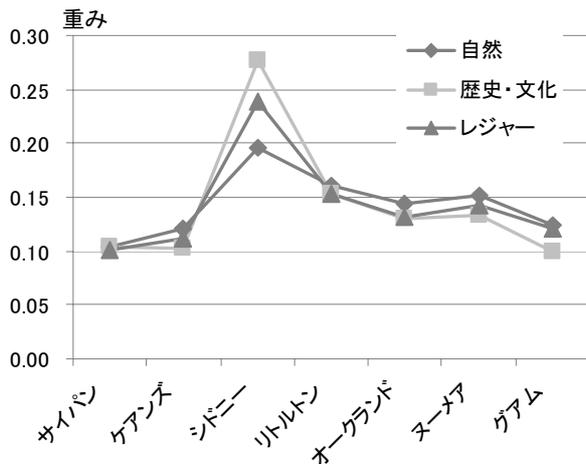


図-8 外航クルーズにおける代替案の重み推計結果

表-24 内航クルーズにおける評価基準ごとの代替案（寄港地）の重み推計結果（3クルーズを合成した結果）

	評価基準	自然	歴史・文化	レジャー
代替案の重み (内航合成)	細島	0.253	0.256	0.265
	父島	0.326	0.258	0.295
	宮崎	0.230	0.241	0.216
	高知	0.190	0.245	0.224
重み計		1.000	1.000	1.000

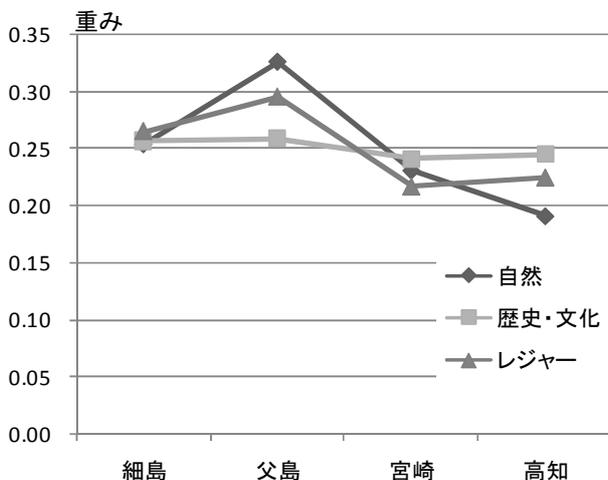


図-9 内航クルーズにおける代替案の重み推計結果

また、3つの評価基準（自然、歴史・文化、レジャー）において、代替案のウェイトのパターンが比較的似通った結果となったのは、寄港地の全般的な印象が各要素の評価に大きく影響している可能性が示唆されるものの、同時に、アンケートの調査方法（絶対評価法を用いる等）にも原因があるとも考えられるため、今後さらなる精査が必要である。

内航クルーズ（3クルーズ合成）については、表-24 および図-9 に示すように、「自然」および「レジャー」の重みでは父島のウェイトが大きく、「歴史・文化」の重みは各寄港地で同程度であることがわかる。このことから、各寄港地についてみると、宮崎・高知では「歴史・文化」のウェイトが最も大きくなっている。

5.4 総合評価

AHP の最終段階は、「総合評価」である。これは各階層ごとに推計した重みを掛け合わせることで、代替案（本研究では、クルーズ客船寄港地）の総合的な重み付け（スコア）を求めるものである。

5.4.1 外航クルーズにおける総合評価結果

外航クルーズにおける総合評価結果を、表-25 および図-10 に示す。外航クルーズにおいては、前節において推計された評価基準ごとの代替案の重みにおいて、評価基準によってあまり差異がみられなかったことから、表-25 および図-10 に示される総合評価結果についても、表-23 および図-8 に示される評価基準ごとの代替案の重みとほぼ同様の傾向となっている。具体的には、シドニー、リトルトン、ヌーメア、オークランド、グアム、ケアンズ、サイパンの順でスコアが高い。

5.4.2 内航クルーズにおける総合評価結果

内航クルーズにおける総合評価結果を、表-26 および図-11 に示す。内航クルーズでは、総合評価点（スコア）の高い順に、父島、細島、宮崎、高知となり、基本的に表-24 および図-9 に示した寄港地の重要度と同様になっている。各寄港地の天候は何れも曇天であったが、停泊時間が父島1泊、細島、宮崎、高知が6～10時間と父島がゆっくり観光できたことと、父島固有の植物、稀少動物やホエールウォッチングなど、他の寄港地には無い特色を有しているためと考えられる。

表-25 外航クルーズにおける各寄港地の総合評価結果

寄港地	自然	歴史・文化	レジャー	計
サイパン	0.049	0.037	0.017	0.103
ケアンズ	0.057	0.036	0.019	0.113
シドニー	0.093	0.098	0.041	0.232
リトルトン	0.077	0.054	0.026	0.157
オークランド	0.068	0.046	0.023	0.137
ヌーメア	0.072	0.047	0.025	0.143
グアム	0.059	0.035	0.021	0.115

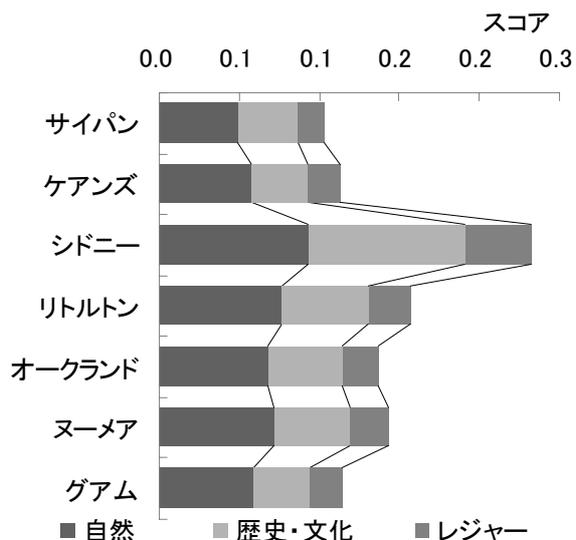


図-10 外航クルーズにおける寄港地の総合評価結果

表-26 内航クルーズにおける各寄港地の総合評価結果

寄港地	自然	歴史・文化	レジャー	計
細島	0.105	0.096	0.056	0.257
父島	0.136	0.096	0.062	0.294
宮崎	0.096	0.090	0.046	0.231
高知	0.079	0.091	0.047	0.218

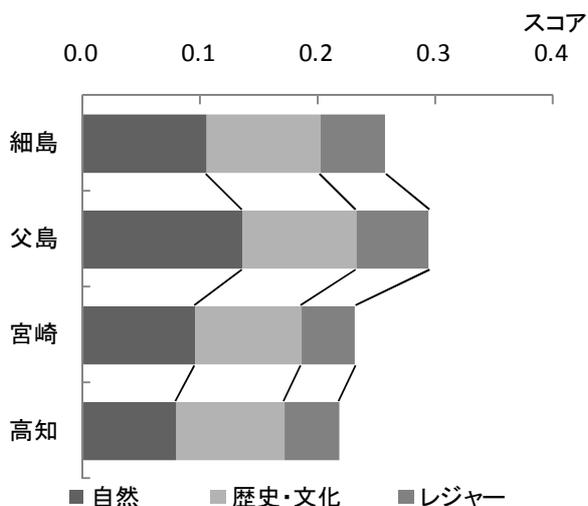


図-11 内航クルーズにおける寄港地の総合評価結果

6. 寄港地魅力度ランキングの作成

前章では、外航1・内航3のクルーズツアーに実際に参加した旅客に対し、アンケート調査を実施することによって、各観光要素の重みや要素別の寄港地満足度を収集し、実際の寄港地の魅力度評価を行った。

本章では、前章で構築した手法を活用し、我が国及び世界の主要寄港地を対象とした魅力度評価（魅力度ランキング作成）の方法について検討する。

6.1 魅力度ランキングの作成方法

多数の寄港地を対象として魅力度評価を行う場合、前章で行ったように、評価基準ごとの寄港地評価をアンケート調査によって行うことは困難である。そこで、評価基準の重みについては前章の結果を用いる一方で、評価基準ごとの寄港地評価については、寄港地周辺の観光スポット数等の客観的指標によって代替することを考える。

具体的には、旅客が、どのツアーに参加するかを決定する際には、当該ツアーで周遊する地域全体のイメージ（魅力）と、当該寄港地において実際に観光する内容に関する魅力の両者を併せて意志決定するものと想定する。これにしたがい、自然、歴史・文化、レジャーの3つの評価基準ごとに、当該寄港地を含む地域全体の魅力および当該寄港地周辺の魅力の2種類にわけ、観光ガイドブック等に記載される観光情報に基づき各地の魅力度を数値化することを試みる。

以下では、外航・内航の別に、魅力度の代理指標としての観光情報の数値化方法について試行錯誤的に検討した結果について述べる。

なお、本章で対象とする寄港地は、主要クルーズ客船の過去3年間の実際の寄港地を参考に、国内64港、海外89港を抽出した。具体的な港名については、表-32、33のランキングを参照されたい。

6.1.1 外航クルーズ寄港地の魅力度

表-27に、魅力度数値化の方法を示す。観光情報抽出の対象としては、「地球の歩き方」各国版²²⁾および「地球の歩き方HP」²³⁾を利用した。

(1) 地域全体の魅力度

「地球の歩き方」各国版の巻頭ページにおける紹介内容を、その国を代表する観光における魅力と想定し、自然、歴史・文化、レジャーの3要素ごとの、記載ページ数のシェアを、当該国における各要素の相対的な

魅力度とした。

(2) 寄港地周辺の魅力度

2. で述べた既往の研究も参考に、表-27 に示すように、自然、歴史・文化、レジャーの各要素について、さらにいくつかの観光要素に分類したうえで、それぞれの要素に該当する観光スポットの数によって得点を加える方式とした。ここで、クルーズ客船の停泊期間は概ね1日程度であり、観光箇所数が多くても全てを観光できないことも多い点を考慮し、同じ種類の観光スポットが多くても、あまり得点が増加しないような加点方式となっている。

なお、各観光要素の定義を表-29 に示す。また、ここである「寄港地周辺地域」の定義としては、ガイドブックにおいて寄港地が含まれるエリア（同一の地域として目次で紹介されている範囲内）とした（図-12 参照）。また、寄港地がどのエリアにも含まれない場合は、既存のオプションツアーの目的地も参考に、港湾から片道1時間程度の観光地を評価対象とした。

表-27 魅力度の数値化方法（外航）

項目		評価方法	
地域の魅力	自然	「地球の歩き方」の巻頭ページの各項目の特集における各項目のページ数の占める割合を5点満点で評価	
	歴史・文化		
	レジャー		
寄港地周辺の魅力	自然	自然遺産	1箇所以上：+4
		観光名所	1-3箇所：+1
			4-5箇所：+2
	6箇所以上：+3		
	歴史・文化	文化遺産	1箇所以上：+4
		博物館美術館	1-3箇所：+1
		観光名所	4-5箇所：+2
	レジャー	6箇所以上：+3	
		テーマパーク	1-3箇所：+1
		ショッピング	4-5箇所：+2
6箇所以上：+3			

表-28 魅力度の数値化方法（内航）

項目		評価方法	
地域の魅力	自然	「まっふるマガジン」の巻頭ページの各項目の占める割合を5点満点で評価	
	歴史・文化		
	レジャー		
寄港地周辺の魅力	自然	自然遺産	1箇所以上：+4 (候補地 +2)
		観光名所	1-3箇所：+1
	4-5箇所：+2		
	6箇所以上：+3		
	歴史・文化	文化遺産	1箇所以上：+4 (候補地 +2)
		博物館美術館	1-3箇所：+1
		建造物	4-5箇所：+2
	レジャー	観光名所	6箇所以上：+3
		テーマパーク	1-3箇所：+1
		ショッピング	4-5箇所：+2
6箇所以上：+3			

表-29 各観光要素において
カウント対象となる観光スポット

評価項目	概要	
自然	自然遺産	世界遺産
	観光名所	景勝地、自然公園、野生動物観光、その他自然観光
歴史・文化	文化遺産	世界遺産
	博物館美術館	博物館、美術館、歴史資料館等
	観光名所	寺院、建造物、史跡、伝統芸能、祭事、その他観光名所等
レジャー	テーマパーク	テーマパーク、遊園地、動物園、植物園、レジャー施設、温泉
	ショッピング	ショッピングモール、観光土産店



図-12 本章で提案する評価手法において定義する評価対象（グリニッジの例：「地球の歩き方 イギリス編」より）

6.1.2 内航クルーズ寄港地の魅力度

表-28 に、魅力度数値化の方法を示す。観光情報抽出の対象としては、「まっふるマガジン」各県版²⁴⁾および「なるほど地図帳 2008」²⁵⁾を利用した。

(1) 地域全体の魅力度

外航と同様、「まっふるマガジン」各県版の巻頭ページにおける紹介内容を、その県を代表する観光における魅力と想定し、自然、歴史・文化、レジャーの3要素ごとの、記載ページ数のシェアを、当該県における各要素の相対的な魅力度とした。

(2) 寄港地周辺の魅力度

外航と同様、表-28 に示すように、自然、歴史・文化、レジャーの各要素について、さらにいくつかの観光要素に分類したうえで、それぞれの要素に該当する観光スポットの数によって得点を加える方式とした。なお、ここでいう「寄港地周辺地域」の定義としては、基本的には、「まっふるマガジン」において寄港地と同一のエリアとして紹介されている地域を指す(表-33 も参照のこと)。

6.2 AHP に基づく評価結果との比較による本手法の妥当性の検証

6.1 で提案した評価方法の妥当性を検証するため、5. で実施した AHP に基づく評価と同一の寄港地を対象として、提案した評価手法に基づく魅力度評価を行い、結果を比較する。

6.2.1 外航クルーズ

5. で取り扱ったオセアニアクルーズの寄港地を対象に、6.1 で提案した評価方法に基づき魅力度評価を行った結果を、表-30 および図-13 に示す。なお、ここでは、5. の結果と比較が容易となるよう、全体の合計が1となるように調整してある。

図-13 を 5. の図-10 と比較すれば、シドニーが突出している点や、サイパン・グアムのスコアが小さい点など、全般的には同様の傾向を示していることがわかる。一方、各寄港地の魅力を構成する観光要素(評価基準)についてみると、AHP による評価にくらべ、各要素の占める割合が、寄港地によって、よりばらつきがある。後者については、5. でも述べたように、むしろ AHP による評価においてメリハリにかける結果となってしまう可能性もある。すなわち、今後 AHP を用いた評価を行うにあたっては、調査方法の改善等に

ついて検討する必要性を示唆しているといえる。

また、リトルトン・オークランド・ヌーメアと比較して、サイパン・ケアンズのスコアが、図-10 の AHP による評価に比べてやや過大評価気味である。これは、5. でも述べたように、サイパン(およびグアムも該当)については、外航クルーズ旅客はハードリピーターも多く、特にメジャーな観光地においては、一般受けするように作られるガイドブックと嗜好がだいぶ異なるためと考えられる。また、ケアンズについては、観光要素は豊富なものの、前述のように、悪天候であったことが影響しているものと考えられ、現実の状況が予想と異なってしまった点に原因があると思われる。

以上より、本章で提案した評価手法は、全般的な観光地の魅力度に対する代理指標としては比較的有効であるものの、クルーズ旅客の嗜好特性の反映については改善の余地があるといえる。また、ケアンズの評価が悪天候に影響されている事実について鑑みれば、旅客がツアーを選択する際は、ある程度天候リスクも念頭に置く可能性はあるものの、基本的には旅行開始前に当該観光地に対して持っているイメージに基づき意志決定を行っていると考えられる。そのため、旅客のツアー選択行動や(それを見越した)船社の寄港地選択行動を取り扱う際には、実際の旅行結果を伴う事後の評価よりも、事前の予想に基づいた評価を行う方が、より適切である可能性を示している。

表-30 本章で提案した評価手法に基づくオセアニアクルーズ寄港地の魅力度評価結果

寄港地	自然	歴史・文化	レジャー	計
サイパン	0.055	0.041	0.029	0.124
ケアンズ	0.101	0.023	0.022	0.146
シドニー	0.112	0.094	0.025	0.231
リトルトン	0.046	0.062	0.027	0.135
オークランド	0.046	0.053	0.023	0.123
ヌーメア	0.067	0.051	0.015	0.132
グアム	0.047	0.030	0.032	0.109

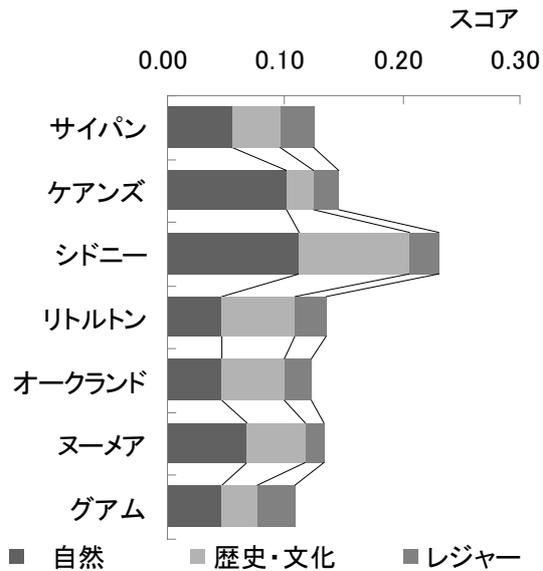


図-13 本章で提案する評価手法に基づく評価結果
(外航)

6.2.2 内航クルーズ

5. で取り扱った内航3クルーズの寄港地を対象に、6.1 で提案した評価方法に基づき魅力度評価を行った結果を、表-31 および図-14 に示す。

図-14 を 5. の図-11 と比較すれば、父島の評価結果が大きく異なっている一方、その他の3港における大小関係については一致している。父島については、ガイドブックの収録内容は、ダイビング、ホエールウォッチングなどほぼ自然関係の観光のみで、歴史・文化やレジャーに関する観光スポットが少ないことが、評価が低いことの原因となっている。一方で、ここまでで述べたように、5. の AHP に基づく評価結果において、父島の「歴史・文化」および「レジャー」のスコアが高くなっているのは、アンケート調査方法に起因し「自然」の評価に影響を受けた（引きずられた）可能性も考えられる。

父島における過小評価のもう一つの原因として、父島を含む小笠原諸島は空港がないことから、本章で提案する手法においては、2.2 で述べたように、クルーズ客船観光の特徴の一つである、「船でしか行けない場所」に対する評価が不十分である可能性が考えられる。このため、空港のない離島等については、何らかの評価の上乗せをする等の補正を行うことが考えられるが、ここでは、周辺に空港のない寄港地は父島のみであったため、このような寄港地の取り扱いについては、今後の課題とする。

表-31 本章で提案した評価手法に基づく
内航3クルーズ寄港地の魅力度評価結果

寄港地	自然	歴史・文化	レジャー	計
細島	0.121	0.125	0.057	0.303
父島	0.132	0.031	0.024	0.186
宮崎	0.092	0.125	0.057	0.274
高知	0.071	0.092	0.074	0.237

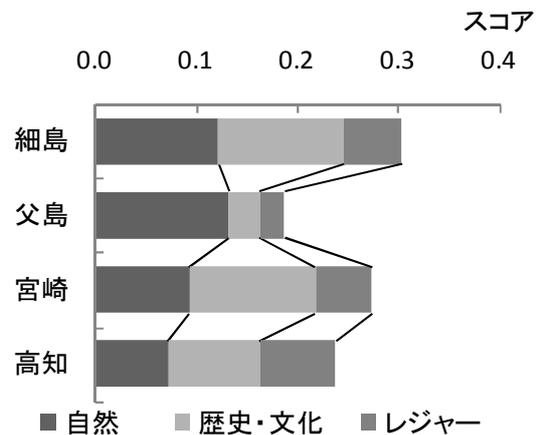


図-14 本章で提案する評価手法に基づく評価結果
(内航)

6.3 海外・国内別寄港地魅力度ランキングの試案

以上で述べた手法に基づき、国内外の寄港地（過去3年間のクルーズ客船の主要寄港地）について、魅力度を算出し、大きい順に整理した。

6.3.1 外航クルーズ

過去3年の主要外航クルーズの寄港地における、魅力度ランキング(案)を表-32 に示す。また参考として、評価基準別の順位を表-33 に示す。

表より、魅力度の高い寄港地としては、シドニー、ケアンズ、メルボルンといったオーストラリアの港湾や、済州（韓国）、マーレ（モルディブ）、ホノルル、モーリシャス、サイパンなどの島々、プエルトリモン（コスタリカ）、パナマといった中米の港湾などが上位を占めている。表-33 に示した評価基準別にみると、「自然」のランキングは、ウェイトが高いことから総合評価のランキングと同様の傾向を示す一方で、「歴史・文化」や「レジャー」のランキングでは、比較的有名な観光地（イスタンブール、ニューヨーク、グアム、サイパンなど）が上位に位置しており、「自然」要素を重視するというクルーズ顧客の特性が、総合評価にも大きく影響していることがうかがえる。そのなかで、「自然」要素も豊富ながら、「歴史・文化」や

「レジャー」でも比較的高得点を得られるという、バランスの良いシドニーや済州が最上位に位置する結果となっている。

一方、魅力度が相対的に低い寄港地としては、中国・韓国やエジプト・ロシア（シベリア地域）といった国の港湾や、ヨーロッパの港湾があげられる。前者は、日本から比較的近かったり（中国・韓国・ロシア）、世界一周航路上に位置している（エジプトをはじめとする地中海諸港）ことなどの性格により、他の目的地への中継地として立ち寄っているケースもあると考えられる。また、これらの港湾は、比較的大国（中国・ロシア）であったり、「寄港地周辺」外に大きな観光地があったり（エジプト・韓国）して、ガイドブック中の記載が相対的に少ないという可能性もある。

6.3.2 内航クルーズ

過去 3 年の主要外航クルーズの寄港地における、魅力度ランキング（案）を表-34 に示す。また参考として、評価基準別の順位を表-35 に示す。

表より、魅力度の高い寄港地としては、網走（北海道）、新宮（和歌山県）、温泉津（島根県）、屋久島・吉之浦（鹿児島県）、細島（宮崎県）、岩国（山口県）、大社（島根県）などであり、ほとんどが周辺に世界遺産を擁する。世界遺産を擁するかどうかは先決的に与えられているものとすれば、世界遺産がなくても上位にランクされている細島、大社、青森などが健闘しているといえるだろう。また、表-35 に示した評価基準別にみると、総合評価で上位にランクされている寄港地は、大まかに言えば、世界自然遺産か文化遺産を抱えるなど、「自然」（網走や屋久島・吉之浦など）か「歴史・文化」（広島・温泉津・岩国など）のスコアが突出しているか、新宮・大社・細島のように自然が豊富ながら有名社寺（歴史・文化に関わる）を抱えているか、の 2 つに分類される。ただし、「自然」では 4 位の父島（総合 35 位）や「歴史・文化」5 位・6 位の長崎・平戸（総合 30・29 位）など、もう一方の評価基準に分類される観光要素が少ない寄港地では、総合評価はさほど高くならない。また、表-22 に示されるように、「レジャー」は他の 2 要素に比べてウェイトが小さいことから、東京・神戸・名古屋などの大都市港湾は、レジャーのランクは上位であっても総合評価は低い。

一方、相対的に評価の低かった寄港地は、八丈島、利尻・礼文、種子島・座間味などの離島か、東京・横

浜・大洗・大阪のようにどちらかというに出発港として利用される港湾が多くを占める。このうち出発港についてみれば、上でも述べたように大都市港湾が多く、「レジャー」の評価は高くても、特に「自然」の評価が低くなりがちであることに起因している。なお、本研究では、出発港としての評価（待合施設などの整備状況や、陸上アクセス性など）は行っておらず、純粹な「寄港地」としての評価であることに留意されたい。また、離島については、「船でしか行けない」もしくは「飛行機で行くのは比較的不便」という特徴があり、前節で考察したように、寄港地評価にあたっては、今後これらの要素を明示的に勘案することが重要であるといえる。

表-32 主要クルーズ寄港地の魅力度ランキング（海外）

海外ランキング			スコア				備考	世界遺産	
順位	国・地域	寄港地名	自然	歴史・文化	レジャー	計		自然遺産	文化遺産
1	オーストラリア	シドニー	1.533	0.602	0.474	2.610	オーストラリア	ブルーマウンテンズ	シドニーオペラハウス
2	韓国	済州	1.387	0.509	0.256	2.152	韓国	済州火山島と溶岩洞窟	
3	オーストラリア	ケアンズ	1.379	0.149	0.410	1.939	オーストラリア	クイーンズランドの温帯熱帯地域	
4	コスタリカ	プエルトリモン	1.639	0.165	0.093	1.897	中米	ラ・アマスター国際公園	
5	アイルランド	ダブリン	1.160	0.389	0.294	1.843	アイルランド	ポイン渓谷	
6	オーストラリア	メルボルン	0.763	0.489	0.474	1.726	オーストラリア		国立展示館とカルトン庭園
7	モルディブ	マレ	0.888	0.396	0.335	1.619	モルディブ		
8	パナマ	パナマ	1.023	0.561	0.029	1.612	中米		パナマビエホ遺跡
9	ハワイ	ホノルル	0.655	0.490	0.454	1.599	ハワイ I		
10	モーリシャス	モーリシャス	1.123	0.226	0.238	1.587	マダガスカル、モーリシャス、セイシェル		アーブラヴァシガード
11	アメリカ合衆国	ジュノー	1.387	0.113	0.064	1.564	アラスカ	グレーシャーベイ国立公園	
12	北マリアナ諸島	サイパン	0.751	0.262	0.544	1.557	サイパン		
13	アメリカ合衆国	サンフランシスコ	0.886	0.431	0.232	1.550	アメリカ	ヨセミテ国立公園	
14	ニュージーランド	リトルトン	0.633	0.398	0.503	1.534	ニュージーランド		
15	ニューカレドニア	ヌーメア	0.915	0.326	0.275	1.517	ニューカレドニア、バヌアツ		
16	フィジー	スバ	1.013	0.307	0.192	1.512	フィジー、サモア、トンガ		
17	スペイン	バルセロナ	0.437	0.739	0.327	1.503	スペイン		ガウディの作品集
18	イタリア	ボンベイ	0.719	0.754	0.000	1.474	南イタリアとマルタ		ナポリ
19	トルコ	イスタンブール	0.351	0.802	0.292	1.444	イスタンブールとトルコの大地		イスタンブール歴史地区
20	グアム	グアム	0.640	0.192	0.606	1.437	グアム		
21	スリランカ	コロンボ	0.861	0.343	0.215	1.419	スリランカ		
22	ギリシャ	ピレウス	0.385	0.679	0.352	1.416	ギリシアとエーゲ海の島々キプロス		アクロポリス
23	ニュージーランド	オークランド	0.633	0.342	0.439	1.414	ニュージーランド		
24	ポリネシア	パペーテ	0.745	0.387	0.277	1.409	タヒチ、イースター島、クック諸島		
25	オーストラリア	ハミルトン	1.071	0.093	0.218	1.382	オーストラリア	グレートバリアリーフ	
26	アメリカ合衆国	スキヤグウェイ	1.233	0.057	0.064	1.353	アラスカ	グレーシャーベイ国立公園	
27	マルタ	マルタ島	0.565	0.754	0.000	1.319	南イタリアとマルタ		マルタの巨石神殿
28	フィジー	ラウトカ	0.858	0.194	0.256	1.309	フィジー、サモア、トンガ		
29	シンガポール	シンガポール	0.374	0.488	0.445	1.307	シンガポール		
30	メキシコ	ブラヤ デル カルメン	0.374	0.630	0.284	1.288	メキシコ		チチェンイツァ
31	ポリネシア	モーレア	0.899	0.160	0.213	1.273	タヒチ、イースター島、クック諸島		
32	ハワイ	ラハイナ	0.704	0.364	0.192	1.260	ハワイ II		
33	ベルギー	アントウェルペン	0.240	0.786	0.228	1.253	オランダ、ベルギー、ルクセンブルク	ブランタンモレトス印刷博物館	
34	ドイツ	リュベック	0.205	0.679	0.363	1.247	ドイツ		リュベック
35	カナダ	バンクーバー	0.560	0.372	0.307	1.238	カナダ		
36	デンマーク	コペンハーゲン	0.546	0.339	0.349	1.235	北欧		クロンボー城
37	バハマ	ナッソー	0.510	0.313	0.394	1.217	カリブ海の国々		
38	オーストラリア	ホバート	0.763	0.263	0.154	1.179	オーストラリア		
39	台湾	基隆	0.250	0.463	0.460	1.174	台湾		
40	フランス	マルセイユ	0.536	0.539	0.064	1.139	フランス		
41	イタリア	チビタベッキア	0.128	0.778	0.219	1.125	イタリア		ローマ
42	アメリカ合衆国	ニューヨーク	0.116	0.771	0.232	1.119	アメリカ		自由の女神
43	カナダ	ビクトリア	0.560	0.316	0.243	1.118	カナダ		
44	トンガ	ヌクアロア	0.858	0.251	0.000	1.109	フィジー、サモア、トンガ		
45	インドネシア	ジャカルタ	0.437	0.387	0.277	1.101	インドネシア		
46	タイ	バンコク	0.300	0.424	0.356	1.080	タイ		
47	ポルトガル	ポルト	0.231	0.651	0.192	1.074	ポルトガル		ポルト
48	メキシコ	カボサンルーカス	0.682	0.234	0.155	1.072	メキシコ		
49	アメリカ合衆国	ケチカン	0.770	0.170	0.128	1.068	アラスカ		
50	ニュージーランド	ウェリントン	0.325	0.342	0.375	1.042	ニュージーランド		
51	韓国	釜山	0.308	0.396	0.320	1.024	韓国		
52	エジプト	スエズ	0.048	0.800	0.164	1.011	エジプト		カイロ
53	中国	上海	0.119	0.466	0.384	0.968	中国		
54	バミューダ諸島	バミューダ	0.510	0.313	0.138	0.961	カリブ海の国々		
55	ギリシャ	ロードス島	0.231	0.566	0.160	0.957	ギリシアとエーゲ海の島々キプロス		ロードス島
56	イギリス	リバプール	0.220	0.574	0.155	0.950	イギリス		
57	アメリカ合衆国	シュワード	0.770	0.113	0.064	0.948	アラスカ		
58	サモア	パゴパゴ	0.858	0.081	0.000	0.939	フィジー、サモア、トンガ		
59	韓国	束草	0.462	0.339	0.064	0.866	韓国		
60	アメリカ合衆国	シトカ	0.616	0.170	0.064	0.850	アラスカ		

61	モナコ	モナコ	0.325	0.390	0.128	0.843	南仏プロバンス、コート・ダジュール&モナコ		
62	ミクロネシア連邦	チューク	0.607	0.213	0.019	0.839	ニューカレドニア、バヌアツ		
63	イギリス	ティルバリー	0.220	0.517	0.091	0.829	イギリス		グリニッジ
64	フランス	オンフルール	0.227	0.595	0.000	0.823	フランス		ルアーブル
	フランス	ルーアン	0.227	0.595	0.000	0.823	フランス		ルアーブル
66	スペイン	マラガ	0.282	0.399	0.135	0.817	スペイン		
67	台湾	花蓮	0.250	0.294	0.268	0.812	台湾		
68	中国	南京	0.119	0.692	0.000	0.811	中国		ミンシャオリン明考陵
69	インド	チェンナイ	0.154	0.453	0.192	0.799	インド		
70	パラオ	パラオ	0.607	0.156	0.019	0.783	ニューカレドニア、バヌアツ		
71	イギリス	グリニッジ	0.220	0.461	0.091	0.772	イギリス		グリニッジ
72	イタリア	リボルノ	0.128	0.608	0.027	0.763	イタリア		ドゥオモ広場
73	メキシコ	コズメル	0.374	0.291	0.091	0.757	メキシコ		
74	ニュージーランド	ピクトン	0.325	0.228	0.183	0.736	ニュージーランド		
75	ルーマニア	コンスタンツァ	0.231	0.396	0.096	0.723	ブルガリア、ルーマニア		ドナウデルタ
76	インド	ムンバイ	0.000	0.509	0.192	0.701	インド		
77	ウクライナ	オデッサ	0.205	0.453	0.043	0.701	ロシア		
78	中国	青島	0.273	0.409	0.000	0.682	中国		
79	ニュージーランド	タウランガ	0.325	0.228	0.119	0.672	ニュージーランド		
80	フランス	ポルドー	0.227	0.426	0.000	0.653	フランス		ポルドー
81	パラオ	コロール	0.453	0.156	0.019	0.628	ニューカレドニア、バヌアツ		
82	エジプト	シャルム エル シェイク	0.356	0.234	0.036	0.625	エジプト		
83	中国	大連	0.119	0.353	0.128	0.599	中国		
84	韓国	木浦	0.308	0.283	0.000	0.591	韓国		
85	イギリス	サウスアンブトン	0.220	0.234	0.091	0.546	イギリス		
86	韓国	馬山	0.308	0.226	0.000	0.535	韓国		
87	エジプト	ポートサイド	0.048	0.347	0.100	0.494	エジプト		
88	ロシア	コルサコフ	0.051	0.339	0.043	0.434	ロシア		
89	ロシア	ベトロバノブロフスカ・カムチャツキ	0.051	0.226	0.043	0.320	ロシア		

注：本ランキングはあくまで今回の推計結果に基づく試算であり、今後の研究蓄積等により大幅に変更される可能性がある。

表-33 主要クルーズ寄港地における評価基準別の順位（海外）

海外ランキング(自然)			海外ランキング(歴史・文化)			海外ランキング(レジャー)		
順位	国・地域	寄港地名	順位	国・地域	寄港地名	順位	国・地域	寄港地名
1	コスタリカ	フェルトリモン	1	トルコ	イスタンブール	1	グアム	グアム
2	オーストラリア	シドニー	2	エジプト	スエズ	2	北マリアナ諸島	サイパン
3	韓国	済州	3	ベルギー	アントウェルペン	3	ニュージーランド	リトルトン
4	アラスカ	ジュノー	4	イタリア	チビタベッキア	4	オーストラリア	シドニー
5	オーストラリア	ケアンズ	5	アメリカ	ニューヨーク	6	台湾	基隆
6	アラスカ	スキヤグウェイ	6	イタリア	ボンベイ	7	ハワイ	ホノルル
7	アイルランド	ダブリン	8	スペイン	バルセロナ	8	シンガポール	シンガポール
8	モリシャス	モーリシャス	9	中国	南京	9	ニュージーランド	オークランド
9	オーストラリア	ハミルトン	10	ギリシャ	ピレウス	10	オーストラリア	ケアンズ
10	パナマ	パナマ	11	ドイツ	リュベック	11	パナマ	ナッソー
11	フィジー	スバ	12	ポルトガル	ポルト	12	中国	上海
12	ニューカレドニア	ヌーメア	13	メキシコ	グアダハラ	13	ニュージーランド	ウェリントン
13	ポリネシア	モーレア	14	イタリア	リボルノ	14	ドイツ	リュベック
14	モルディブ	マール	15	オーストラリア	シドニー	15	タイ	バンコク
15	アメリカ	サンフランシスコ	16	フランス	オンフルール	16	ギリシャ	ピレウス
16	スリランカ	コロombo	17	デンマーク	コペンハーゲン	17	デンマーク	コペンハーゲン
17	サモア	パゴパゴ	18	イギリス	リバプール	18	モルディブ	マール
18	トンガ	ヌクアロア	19	ギリシャ	ロードス島	19	スペイン	バルセロナ
19	フィジー	ラウトカ	20	パナマ	パナマ	20	韓国	釜山
20	アラスカ	ケチカン	21	フランス	マルセイユ	21	カナダ	バンクーバー
22	オーストラリア	ホバート	22	イギリス	チェンナイ	22	アイルランド	ダブリン
23	インド	ムンバイ	23	インド	ムンバイ	23	トルコ	イスタンブール
24	北マリアナ諸島	サイパン	24	韓国	済州	24	メキシコ	グアダハラ
25	ポリネシア	パペーテ	25	ハワイ	ホノルル	25	インドネシア	ジャカルタ
26	イタリア	ボンベイ	26	オーストラリア	メルボルン	26	ポリネシア	パペーテ
27	ハワイ	ラハイナ	27	シンガポール	シンガポール	27	ニューカレドニア	ヌーメア
28	メキシコ	カボサンルーカス	28	中国	上海	28	台湾	花蓮
29	ハワイ	ホノルル	29	台湾	基隆	29	韓国	済州
30	グアム	グアム	30	イギリス	グリニッジ	30	フィジー	ラウトカ
31	ニュージーランド	オークランド	31	インド	チェンナイ	31	カナダ	ビクトリア
32	モリシャス	モーリシャス	32	ウクライナ	オデッサ	32	モリシャス	モーリシャス
33	アメリカ	サンフランシスコ	33	アメリカ	サンフランシスコ	33	アメリカ	サンフランシスコ
34	ミクロネシア連邦	パラオ	34	フランス	バンドー	34	ニュージーランド	オークランド
35	マルタ	マルタ島	35	タイ	バンコク	35	ベルギー	アントウェルペン
36	カナダ	バンクーバー	36	中国	青島	36	イタリア	チビタベッキア
37	デンマーク	コペンハーゲン	37	スペイン	マラガ	37	オーストラリア	ハミルトン
38	フランス	マルセイユ	38	ニュージーランド	リトルトン	38	スリランカ	コロombo
39	パナマ	ナッソー	39	韓国	釜山	39	ポリネシア	モーレア
40	バミューダ諸島	パミュダ	40	ルーマニア	コンスタンツァ	40	インド	チェンナイ
41	韓国	東草	41	モルディブ	マール	41	インド	ムンバイ
42	ハラオ	コロール	42	モナコ	モナコ	42	ポルトガル	ポルト
43	インドネシア	ジャカルタ	43	アイルランド	ダブリン	43	ハワイ	ラハイナ
44	スペイン	バルセロナ	44	インドネシア	ジャカルタ	44	フィジー	スバ
45	ギリシャ	ピレウス	45	ポリネシア	パペーテ	45	ニュージーランド	ビクトン
46	シンガポール	シンガポール	46	カナダ	バンクーバー	46	エジプト	スエズ
47	メキシコ	コズメ	47	ハワイ	ラハイナ	47	ギリシャ	ロードス島
48	エジプト	ポートサイド	48	中国	大連	48	メキシコ	カボサンルーカス
49	オーストラリア	ホバート	49	エジプト	ポートサイド	49	イギリス	リバプール
50	バミューダ諸島	パミュダ	50	スリランカ	コロombo	50	オーストラリア	ホバート
51	スペイン	マラガ	51	ニュージーランド	ウェリントン	51	バミューダ諸島	パミュダ
52	中国	大連	52	オーストラリア	ケアンズ	52	スペイン	マラガ
53	アラスカ	ケチカン	53	韓国	東草	53	中国	大連
54	モナコ	モナコ	54	デンマーク	コペンハーゲン	54	アラスカ	ケチカン
55	ニュージーランド	オークランド	55	ロシア	コルサコフ	55	モナコ	モナコ
56	韓国	釜山	56	ニュージーランド	ヌーメア	56	ニュージーランド	タウランガ
57	馬山	馬山	57	カナダ	ビクトリア	57	エジプト	ポートサイド
58	木浦	木浦	58	パナマ	ナッソー	58	ルーマニア	コンスタンツァ
59	バンコク	バンコク	59	バミューダ諸島	パミュダ	59	コスタリカ	フェルトリモン
60	マラガ	マラガ	60	フィジー	スバ	60	メキシコ	コズメ
61	青島	青島	61	台湾	花蓮	61	イギリス	グリニッジ
62	花蓮	花蓮	62	メキシコ	コズメ	62	中国	サウサンプトン
63	基隆	基隆	63	韓国	木浦	63	韓国	ティルパリー
64	アントウェルペン	アントウェルペン	64	オーストラリア	ホバート	64	韓国	東草
65	ロードス島	ロードス島	65	北マリアナ諸島	サイパン	65	アラスカ	シトカ
66	ボルト	ボルト	66	トンガ	ヌクアロア	66	ニュージーランド	ジュノー
67	コンスタンツァ	コンスタンツァ	67	メキシコ	カボサンルーカス	67	アラスカ	ジュノー
68	オンフルール	オンフルール	68	イギリス	サウサンプトン	68	フランス	オンフルール
69	ポルト	ポルト	69	エジプト	ポートサイド	69	フランス	バンドー
70	ルーマニア	コンスタンツァ	70	ニュージーランド	タウランガ	70	フランス	マルセイユ
71	グリニッジ	グリニッジ	71	韓国	馬山	71	ウクライナ	オデッサ
72	サウサンプトン	サウサンプトン	72	ロシア	ペトロボフ	72	ロシア	コルサコフ
73	ティルパリー	ティルパリー	73	モリシャス	モーリシャス	73	エジプト	ポートサイド
74	リボルノ	リボルノ	74	モリシャス	モーリシャス	74	パナマ	パナマ
75	オデッサ	オデッサ	75	ミクロネシア連邦	パラオ	75	イタリア	リボルノ
76	リュベック	リュベック	76	フィジー	ラウトカ	76	ハラオ	コロール
77	グアム	グアム	77	グアム	グアム	77	ハラオ	パラオ
78	ケチカン	ケチカン	78	アラスカ	シトカ	78	ミクロネシア連邦	パラオ
79	リボルノ	リボルノ	79	コスタリカ	フェルトリモン	79	韓国	馬山
80	上海	上海	80	コスタリカ	フェルトリモン	79	韓国	木浦
81	大連	大連	81	ポリネシア	モーレア	79	韓国	青島
82	南京	南京	82	ハラオ	ハラオ	79	韓国	南京
83	ニューヨーク	ニューヨーク	83	オーストラリア	ケアンズ	79	韓国	東草
84	コルサコフ	コルサコフ	84	アラスカ	スキヤグウェイ	79	韓国	東草
85	ペトロボフ	ペトロボフ	85	アラスカ	スキヤグウェイ	79	韓国	東草
86	スエズ	スエズ	86	オーストラリア	ケアンズ	79	韓国	東草
87	ポートサイド	ポートサイド	87	オーストラリア	ケアンズ	79	韓国	東草
88	ムンバイ	ムンバイ	88	オーストラリア	ケアンズ	79	韓国	東草
89	ムンバイ	ムンバイ	89	オーストラリア	ケアンズ	79	韓国	東草

表-34 主要クルーズ寄港地の魅力度ランキング（国内）

国内ランキング			スコア				備考	
順位	県名	寄港地名	自然	歴史・文化	レジャー	計	評価エリア	世界遺産（暫定含む）
1	北海道	網走	1.541	0.379	0.390	2.310	ウトロ、知床八景、網走、羅臼、流水の海、サロマ湖	知床
2	和歌山県	新宮	0.825	0.972	0.468	2.265	熊野古道高野坂、新宮熊野川、那智勝浦、串本、太地、古座川	紀伊山地の霊場と参詣道
3	島根県	温泉津	0.700	1.083	0.433	2.216	温泉津、銀山エリア、仁摩、石見神楽、大森エリア、大田、浜田	石見銀山
4	鹿児島県	屋久島	1.426	0.450	0.324	2.200	屋久島	屋久島
		宮之浦	1.426	0.450	0.324	2.200	屋久島	屋久島
6	宮崎県	細島	1.054	0.666	0.378	2.098	延岡、五ヶ瀬、高千穂、椎葉、日向、美々津	
7	山口県	岩国	0.520	1.077	0.464	2.060	岩国、宮島、周防大島、柳井	厳島神社
8	島根県	大社	0.827	0.800	0.433	2.059	雲南、出雲市中心部、出雲大社、大社、日御碕、斐川	
9	青森県	青森	0.949	0.610	0.476	2.035	十和田・奥入瀬、上北、青森ゆづり、浅虫温泉、八甲田、北の祭り	
10	広島県	広島	0.494	1.106	0.390	1.991	岩国、宮島、広島ゆづり、廿日市	原爆ドーム、厳島神社
11	沖縄県	那覇	0.790	0.725	0.393	1.909	空港周辺、首里、南部	琉球王国のグスク及び関連遺産群
12	秋田県	秋田	0.717	0.762	0.397	1.875	秋田、大湯・八郎湯、男鹿半島、土崎、竿燈祭	
13	北海道	釧路	1.035	0.450	0.390	1.875	阿寒湖、釧路、釧路湿原、屈斜路カルデラ、根室納沙布岬、川湯温泉、摩周屈斜路	
14	宮崎県	宮崎	0.801	0.666	0.378	1.845	シーガイ、綾、宮崎、西都原、青島、日向灘北部	
15	福岡県	門司	0.603	0.854	0.372	1.830	スエーデン橋、行橋・豊前、小倉、直方・飯塚、門司港	
16	高知県	宿毛	0.869	0.561	0.374	1.805	四万十市、四万十町・黒潮、宿毛・大月、須崎・中土佐、足摺岬・竜串	
		土佐清水	0.869	0.561	0.374	1.805	四万十市、四万十町・黒潮、宿毛・大月、須崎・中土佐、足摺岬・竜串	
18	山形県	酒田	0.569	0.672	0.484	1.725	あつみ温泉、羽黒山、月山、酒田、出羽三山、吹浦・鳥海山、鶴岡、湯野浜温泉	
19	三重県	四日市	0.520	0.762	0.430	1.712	関・亀山、桑名・長島、四日市、湯の山温泉、鈴鹿	
20	静岡県	清水	0.623	0.662	0.406	1.691	丸子、三保、焼津・藤枝、静岡ゆづり、由比、清水、日本平	
21	福岡県	博多	0.603	0.713	0.372	1.688	糸島半島、宗像・津屋崎、太宰府、筑紫野、福岡市東区、祇園山笠	
22	島根県	隠岐	0.827	0.658	0.191	1.676	島後、島前	
23	大分県	大分	0.569	0.743	0.363	1.675	臼杵、大分ゆづり、別府	
		別府	0.569	0.743	0.363	1.675	臼杵、大分ゆづり、別府	
25	鹿児島県	鹿児島	0.540	0.733	0.385	1.658	桜島、鹿児島	
26	北海道	小樽	0.782	0.450	0.390	1.622	小樽、積丹半島	
27	高知県	高知	0.617	0.491	0.495	1.602	いの、香南、香美、高知、南国、よさこい祭り	
28	鳥取県	境港	0.590	0.542	0.464	1.596	境港、水木しげるロード、米子ゆづり	
29	長崎県	平戸	0.458	0.973	0.159	1.590	生月島、平戸	長崎の教会とキリスト教関連遺産
30	長崎県	長崎	0.206	1.043	0.340	1.589	伊王島、長崎、野母崎	長崎の教会とキリスト教関連遺産
31	愛媛県	大三島	0.548	0.637	0.403	1.588	しまなみ街道、今治、大三島、大島、伯方島	
32	北海道	函館	0.782	0.450	0.330	1.562	坂の元町、大沼、湯の川温泉、函館	
33	岡山県	宇野	0.458	0.672	0.416	1.546	岡山ゆづり、玉野、建部、足守	
34	宮城県	仙台	0.316	0.743	0.423	1.482	秋保・作並、仙台ゆづり、泉周辺、八木山・長町、仙台4大イベント	
35	東京都	父島	1.146	0.164	0.159	1.468	父島	小笠原諸島
36	香川県	高松	0.332	0.875	0.242	1.449	琴平、高松、直島	
37	鹿児島県	古仁屋	0.793	0.379	0.264	1.437	奄美大島	
		名瀬	0.793	0.379	0.264	1.437	奄美大島	
39	北海道	室蘭	0.908	0.309	0.209	1.426	洞爺湖、登別	
40	香川県	小豆島	0.711	0.592	0.121	1.425	小豆島	
41	沖縄県	石垣	0.790	0.301	0.333	1.424	石垣島	
42	徳島県	小松島	0.461	0.599	0.356	1.416	吉野川、徳島、脇町	
43	東京都	神津島	1.020	0.234	0.159	1.413	神津島	
44	愛媛県	松山	0.422	0.707	0.282	1.411	坂の上の雲ミュージアム、松山、砥部、道後温泉	
45	山口県	下関	0.393	0.723	0.282	1.399	下関、関門海峡下関、関門海峡門司、長府	

46	北海道	十勝	0.782	0.379	0.209	1.370	襟裳岬, 十勝川温泉, 十勝帯広	
47	東京都	新島	0.893	0.305	0.159	1.357	新島	
48	長崎県	雲仙小浜	0.585	0.548	0.219	1.352	雲仙	
49	兵庫県	神戸	0.197	0.652	0.497	1.346	阪神間, 神戸, 舞子, 有馬温泉, 六甲山	
50	岩手県	宮古	0.700	0.321	0.298	1.319	宮古	
51	岩手県	大船渡	0.827	0.250	0.237	1.314	釜石, 大船渡, 陸前高田	
52	愛知県	名古屋	0.079	0.740	0.479	1.298	覚王山, 金山, 四間道, 大須, 白壁, 名古屋, 名古屋港, 有松	
53	東京都	八丈島	0.893	0.305	0.098	1.296	八丈島	
54	大分県	津久見	0.443	0.601	0.181	1.225	臼杵, 大分夕凧	
55	北海道	利尻	0.908	0.167	0.148	1.224	利尻島	
56	神奈川県	横須賀	0.232	0.831	0.146	1.209	鎌倉	鎌倉
57	福井県	福井	0.374	0.578	0.234	1.186	あわら, 丸岡町, 東尋坊	
58	東京都	東京	0.000	0.489	0.610	1.099	お台場, 秋葉原, 上野, 浅草, 築地	
59	神奈川県	横浜	0.126	0.575	0.355	1.057	みなとみらい, 元町, 山手, 中華街	
60	北海道	礼文	0.782	0.096	0.148	1.027	礼文島	
61	茨城県	大洗	0.181	0.364	0.449	0.994	ひたちなか, 大洗, 東海	
62	大阪府	大阪	0.000	0.556	0.311	0.867	海遊館, 新世界, 大阪城, 鶴橋, 天王寺, 天神橋筋商店街, 天保山	
63	鹿児島県	種子島	0.414	0.238	0.203	0.855	種子島	
64	沖縄県	座間味	0.411	0.159	0.272	0.842	慶良間諸島	

※ ガイドブックにおける評価エリアについて

ガイドブックでは、観光地をエリア別に紹介しているため、対象港が存在するエリアを評価している。

※ 横須賀については、対象地区が無いため鎌倉で代替している。

※ 東京、横浜については、他県とガイドブックの構成が異なっているため、備考欄記載のエリアを評価した。

注：本ランキングはあくまで今回の推計結果に基づく試算であり、今後の研究蓄積等により大幅に変更される可能性がある。

表-35 主要クルーズ寄港地における評価基準別の順位（国内）

国内ランキング(自然)				国内ランキング(歴史・文化)				国内ランキング(レジャー)			
順位	国・地域	寄港地名	スコア	順位	国・地域	寄港地名	スコア	順位	国・地域	寄港地名	スコア
1	北海道	網走	1.541	1	広島県	広島	1.106	1	東京都	東京	0.610
2	鹿児島県	屋久島	1.426	2	島根県	温泉津	1.083	2	兵庫県	神戸	0.497
		宮之浦	1.426	3	山口県	岩国	1.077	3	高知県	高知	0.495
4	東京都	父島	1.146	4	長崎県	長崎	1.043	4	山形県	酒田	0.484
5	宮崎県	細島	1.054	5	長崎県	平戸	0.973	5	愛知県	名古屋	0.479
6	北海道	釧路	1.035	6	和歌山県	新宮	0.972	6	青森県	青森	0.476
7	東京都	神津島	1.020	7	香川県	高松	0.875	7	和歌山県	新宮	0.468
8	青森県	青森	0.949	8	福岡県	門司	0.854	8	山口県	岩国	0.464
9	北海道	室蘭	0.908	9	神奈川県	横須賀	0.831		鳥取県	境港	0.464
		利尻	0.908	10	島根県	大社	0.800	10	茨城県	大洗	0.449
11	東京都	新島	0.893	11	三重県	四日市	0.762	11	島根県	温泉津	0.433
		八丈島	0.893		秋田県	秋田	0.762			大社	0.433
13	高知県	宿毛	0.869	13	宮城県	仙台	0.743	13	三重県	四日市	0.430
		土佐清水	0.869		大分県	大分	0.743	14	宮城県	仙台	0.423
15	岩手県	大船渡	0.827			別府	0.743	15	岡山県	宇野	0.416
	島根県	隠岐	0.827	16	愛知県	名古屋	0.740	16	静岡県	清水	0.406
		大社	0.827	17	鹿児島県	鹿児島	0.733	17	愛媛県	大三島	0.403
18	和歌山県	新宮	0.825	18	沖縄県	那覇	0.725	18	秋田県	秋田	0.397
19	宮崎県	宮崎	0.801	19	山口県	下関	0.723	19	沖縄県	那覇	0.393
20	鹿児島県	古仁屋	0.793	20	福岡県	博多	0.713	20	広島県	広島	0.390
		名瀬	0.793	21	愛媛県	松山	0.707		北海道	釧路	0.390
22	沖縄県	石垣	0.790	22	岡山県	宇野	0.672			小樽	0.390
		那覇	0.790		山形県	酒田	0.672			網走	0.390
24	北海道	十勝	0.782	24	宮崎県	宮崎	0.666	24	鹿児島県	鹿児島	0.385
		小樽	0.782			細島	0.666	25	宮崎県	宮崎	0.378
		函館	0.782	26	静岡県	清水	0.662			細島	0.378
		礼文	0.782	27	島根県	隠岐	0.658	27	高知県	宿毛	0.374
28	秋田県	秋田	0.717	27	兵庫県	神戸	0.652			土佐清水	0.374
29	香川県	小豆島	0.711	28	愛媛県	大三島	0.637	29	福岡県	博多	0.372
30	岩手県	宮古	0.700	30	青森県	青森	0.610			門司	0.372
	島根県	温泉津	0.700	31	大分県	津久見	0.601	31	大分県	大分	0.363
32	静岡県	清水	0.623	32	徳島県	小松島	0.599			別府	0.363
33	高知県	高知	0.617	33	香川県	小豆島	0.592	33	徳島県	小松島	0.356
34	福岡県	博多	0.603	34	福井県	福井	0.578	34	神奈川県	横浜	0.355
		門司	0.603	35	神奈川県	横浜	0.575	35	長崎県	長崎	0.340
36	鳥取県	境港	0.590	36	高知県	宿毛	0.561	36	沖縄県	石垣	0.333
37	長崎県	雲仙小浜	0.585			土佐清水	0.561	37	北海道	函館	0.330
38	山形県	酒田	0.569	38	大阪府	大阪	0.556	38	鹿児島県	屋久島	0.324
	大分県	大分	0.569	39	長崎県	雲仙小浜	0.548			宮之浦	0.324
		別府	0.569	40	鳥取県	境港	0.542	40	大阪府	大阪	0.311
41	愛媛県	大三島	0.548	41	高知県	高知	0.491	41	岩手県	宮古	0.298
42	鹿児島県	鹿児島	0.540	42	東京都	東京	0.489	42	愛媛県	松山	0.282
43	三重県	四日市	0.520	43	鹿児島県	屋久島	0.450		山口県	下関	0.282
	山口県	岩国	0.520			宮之浦	0.450	44	沖縄県	座間味	0.272
45	広島県	広島	0.494		北海道	釧路	0.450	45	鹿児島県	古仁屋	0.264
46	徳島県	小松島	0.461			小樽	0.450			名瀬	0.264
47	岡山県	宇野	0.458			函館	0.450	47	香川県	高松	0.242
	長崎県	平戸	0.458	48	鹿児島県	古仁屋	0.379	48	岩手県	大船渡	0.237
49	大分県	津久見	0.443			名瀬	0.379	49	福井県	福井	0.234
50	愛媛県	松山	0.422		北海道	十勝	0.379	50	長崎県	雲仙小浜	0.219
51	鹿児島県	種子島	0.414			網走	0.379	51	北海道	室蘭	0.209
52	沖縄県	座間味	0.411	52	茨城県	大洗	0.364			十勝	0.209
53	山口県	下関	0.393	53	岩手県	宮古	0.321	53	鹿児島県	種子島	0.203
54	福井県	福井	0.374	54	北海道	室蘭	0.309	54	島根県	隠岐	0.191
55	香川県	高松	0.332	55	東京都	新島	0.305	55	大分県	津久見	0.181
56	宮城県	仙台	0.316			八丈島	0.305	56	東京都	新島	0.159
57	神奈川県	横須賀	0.232	57	沖縄県	石垣	0.301			神津島	0.159
58	長崎県	長崎	0.206	58	岩手県	大船渡	0.250			父島	0.159
59	兵庫県	神戸	0.197	59	鹿児島県	種子島	0.238		長崎県	平戸	0.159
60	茨城県	大洗	0.181	60	東京都	神津島	0.234	60	北海道	利尻	0.148
61	神奈川県	横浜	0.126	61	北海道	利尻	0.167			礼文	0.148
62	愛知県	名古屋	0.079	62	東京都	父島	0.164	62	神奈川県	横須賀	0.146
63	大阪府	大阪	0.000	63	沖縄県	座間味	0.159	63	香川県	小豆島	0.121
	東京都	東京	0.000	64	北海道	礼文	0.096	64	東京都	八丈島	0.098

7. 本研究の成果と今後の課題

7.1 本研究の成果

本研究は、クルーズ客船における寄港地の魅力について、合計4つの国内外のクルーズに実際に参加した旅客に対してアンケート調査を行い、その結果に対してAHPを適用することで魅力度評価を行った。また、AHPによる評価結果をベースとして、国内外の多数の寄港地に対する魅力度をより簡便に算出するための方法について検討し、寄港地魅力度ランキングの作成を試みた。

結果として、クルーズ客船寄港地における魅力度評価の方法として、本研究で提案した2つの手法、すなわち、①旅客に対してアンケート調査を実施し、結果に対してAHPを適用、②①の結果とガイドブックの記載内容等に基づく客観的評価の組み合わせ、の両者が、いずれも概ね有効な方法であることを示すことができた。なお、この両者の使い分けについては、①は、特定の港におけるポートセールスのように評価対象となる寄港地の候補がある程度絞り込まれていたり、特定の客層を対象としてマーケティングを行ったりするなど、評価対象範囲が限られている場合により有効である。一方、②は、日本や世界全体のクルーズ客船市場における各寄港地の位置づけ等、寄港地の魅力に関する全体的な把握を行う場合に有効であると考えられる。

なお、前章で示した寄港地の魅力度ランキングは、あくまで今回の推計結果に基づいて試算したものであり、確定的なものではなく、今後の研究蓄積等によって大きく変更される可能性がある点に留意されたい。

7.2 今後の課題

いっぽうで、2.でも述べたように、これまで、クルーズ客船観光における寄港地の魅力度評価に関する研究の蓄積はほとんどなく、その端緒となる本研究は、試行錯誤的な要素も含まれている。以下に、本研究の実施を通じて明らかとなった今後の課題を整理する。

7.2.1 AHPを適用した魅力度評価に関する課題

(1) 適用手法に関する課題

5.でも述べたように、本研究では、被験者の負担軽減を目的として、本来AHPにおいて用いるべき一対比較ではなく、絶対評価法を用いた。しかしながら、このために、評価結果の精度を低下させてしまった点は否めない。今後は、アンケート調査対象者が過度な負担とならないよう留意しながら、部分的に一対比較法等も導入す

べきと考えられる。

(2) 調査対象に関する課題

本研究では、我が国の外航・内航クルーズに実際に参加した旅客を対象に、帰港時に各寄港地の満足度を尋ねる形式のアンケート調査を実施したが、調査対象者・調査のタイミング等については、以下で述べるように今後検討すべき課題が多い。

① 今後もクルーズ参加者を対象として調査を行う場合、帰港時に各寄港地（代替案）の評価を行った場合、本研究で明らかとなったように、帰港時の天候やその他突発的な出来事（極端なケースでは、寄港しなかったということもあり得る）にも左右されてしまう。また、旅客がツアー参加を決定したり、船社が寄港地・ルートを決定する場合は、事後的な満足度よりも、寄港地の魅力に関する事前の印象のほうが、直接的な影響を及ぼしているとも考えられる。以上より、クルーズ参加者を対象として調査を行う場合は、寄港地（代替案）の魅力について、事前（出航時等）にアンケートを実施することも検討すべきである。また、本研究においては、評価基準（自然、歴史・文化、レジャー）の重みについては、事前と事後で変化しないという暗黙の仮定を置いて分析を行っているものの、この点についても実際に検証する必要がある。

② 調査対象者についても十分な検討が必要である。2.および4.で述べたように、現状における我が国のクルーズ客船観光の参加者は、高齢者に偏っている。たとえば、クルーズ客船観光市場を今後拡大させていくための戦略検討などが分析の目的である場合は、現在はクルーズ観光に参加していない潜在的な客層にどうアプローチし、需要を喚起するかについて検討するほうが重要となるだろう。その場合、たとえば、国内・海外旅行にはよく行くものの、クルーズ客船観光には参加したことのない被験者を対象にアンケートを実施するなど、被験者の選定に注意を払うべきである。

③ また、特にわが国の港湾におけるクルーズ客船の誘致を念頭に置いた場合、国内クルーズ船の誘致も重要ではあるが、3.でみたように欧米系のクルーズ客船は規模が非常に大きく、より大きな経済効果が見込めることや、たとえば九州地区の港湾では中国や韓国からのクルーズ観光船の入港が増加していることなどを鑑みると、外国籍のクルーズ船の誘致について検討することも有益だろう。しかしながら、日

本国内向け内航クルーズと海外からの外航クルーズの乗客では、行動パターンや嗜好等も大きく異なるものと考えられるため、日本やアジアに興味のある海外のクルーズ利用者に対して、意識調査（アンケート）を実施する必要がある。この際、実際に海外に行きながらアンケート調査を実施するのは費用や言語の問題から難しいと考えられるので、Webを活用して効率的にサンプルを集めるなどの工夫が必要である。

7.2.2 客観的指標に基づく魅力度評価に関する課題

(1) 適用手法に関する課題

6.で提案した魅力度評価手法は、評価基準の重みについては、5.のAHPにより得られた結果をそのまま利用し、評価基準ごとの寄港地の重みについては、旅行ガイドブックにおける観光スポット数等の記載内容を点数化するものであった。しかし、観光スポット数等に基づく点数化は、一度ルールを決めてしまえば誰が行っても同じ結果となるという点においては客観的といえるものの、6.で提案したルールは、あくまで試行錯誤的に決めたものであり、ルール構築段階においても、何らかの方法で客観性を持たせる必要がある。このプロセスにおいても、アンケート調査を実施したうえで、AHPによって重み付けを求めることも一案だろう。

(2) 点数化の対象とする観光要素に関する課題

6.でも述べたように、表-27～29に示した、旅行ガイドブックの記載内容に基づく観光要素ごとの点数化ルールについては、一般的な旅行者にとっての魅力については表現できていても、リピーターが多く、また船でしか行くことのできない場所や離島に対して大きな魅力を感じるという、クルーズツアー参加者独特の魅力感について、まだ十分に表現できているとは言い難い。今後は、本研究で取り扱った父島のように、離島地域や飛行機でのアクセスが悪い寄港地を複数対象としたアンケート調査を実施するなどして、クルーズ客船観光ならではの魅力に関する表現方法について、さらに検討を重ねる必要がある。

7.2.3 寄港地魅力度の活用方法に関する課題

本研究のような寄港地魅力度の評価に関する研究を蓄積することにより、寄港地魅力度の算出方法が確立されたとして、それをどのように活かすかについても検討が必要である。

ひとつめは、魅力度そのものを向上させる取り組みに

対して示唆を与えるというものである。ただし、現在の評価方法では、地元の努力によって改善される要素は、歓迎イベントを実施したりアクセスを改善したりすることによって、旅客の事後的な印象を向上させる程度しか含まれていない。また、7.2.1で述べたように、今後の検討において、事前の印象を重視する方向に向かうとすれば、地域や寄港地周辺における観光地としてのイメージアップ（最近の例でいえば東国原知事が登場した宮崎県が代表的である）を図ることも、魅力度の向上に貢献するだろう。ただし、6.で提案した魅力度の数値化手法において、これらの要素を考慮するためには、様々な工夫が必要となる。

一方で、たとえば表-34の国内寄港地魅力度ランキングで2位となった新宮港のように、魅力度でいえば十分なポテンシャルがあるものの、実際には寄港地としてあまり利用されていない港湾に対しては、様々な示唆を与えることができるだろう。ただし、2.2等でも述べたように、クルーズの寄港地は、寄港地の魅力度だけで決まるのではなく、寄港地の間隔やこれまでに寄港したことがあるかどうか（この点については、寄港手配のしやすさという点ではプラスであるが、真新しさという点でいえばマイナスに作用するので、特に留意が必要である）、季節的な要因、その他船社側の事情等を勘案して決定されるものである。したがって、本研究等から推計した寄港地の魅力度も一変数として、上記のようなその他の要素も取り込んだ寄港地選択モデルを構築したうえで、各寄港（候補）地のポートセールスにおいて強調すべき点や、売り込む相手先等を提案することが必要である。

(2008年6月2日受付)

謝辞

郵船クルーズ株式会社の嶽尾様・仁科様、日本クルーズ客船株式会社の鈴木様・佐藤様、商船三井客船株式会社の小出様、日立ポートサービス株式会社の大越様、上海フェリー株式会社の瀧澤様、関釜フェリー株式会社の福江様には、アンケート調査の実施およびインタビュー調査に多大なご協力をいただきました。また、内閣府沖縄総合事務局の小島港湾計画専門官には、沖縄をはじめとするクルーズ客船観光に関して様々な情報を提供いただきました。さらに、高橋部長をはじめとする港湾研究部の皆様にも貴重なご意見をいただきました。ここに感謝申し上げます。また、アンケート調査にご協力いただいたクルーズツアー参加者の方々にもお礼申し上げます。

参考文献

- 1) (財) 国際交通安全学会編 (編集代表: 森地・伊東・毛塚): 魅力ある観光地と交通 — 地域間交流活性化への提案 —, 技報堂出版, 1998, 160p.
- 2) (財) 日本交通公社: 観光地の評価手法, 1971.
- 3) 室谷正裕: 新時代の国内観光 — 魅力度評価の試み —, 運輸政策研究機構, 1998, 252p.
- 4) 鎌田裕美・山内弘隆: 観光需要に影響を及ぼす要因について — 「魅力度」計測への試み —, 国際交通安全学会誌, Vol.31, No.3, 2006, pp.186-194.
- 5) 日本経済新聞社 日経産業消費研究所: 観光の街なか魅力度とニーズ — 専門家の評価と消費者調査 —, 2004, 185p.
- 6) 日本経済新聞社 日経産業消費研究所: 全国主要リゾートの魅力度と将来性 — 専門家と消費者による評価調査 —, 2006, 91p.
- 7) 牧野博明・加藤浩徳・藤田哲男・小久保恵三: 観光地特性を考慮した観光地魅力度の定量的評価に関する調査分析, 土木計画学研究・講演集, 24(2), 2001, CD-ROM.
- 8) 高橋清・五十嵐日出夫: 観光スポットの魅力度を考慮した観光行動分析と入込み客数の予測, 土木計画学研究・論文集, No.8, 1990, pp.233-240.
- 9) 溝上章志・森杉壽芳・藤田素弘: 観光地魅力度と観光周遊行動のモデル化に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集, Vol.27, 1992, pp.517-522.
- 10) 鎌田裕美・味水佑毅: 消費者行動に基づく観光地の魅力度評価 — AHP によるアプローチ —, 一橋商学論叢, Vol.2, No.2, 2007, pp.126-139.
- 11) 田村亨・千葉博正・大炭一雄: 滞在時間に着目した観光周遊行動の分析, 土木計画学研究・講演集, 11, 1988, pp.471-478.
- 12) 森地茂・兵藤哲朗・岡本直久: 時間軸を考慮した観光周遊行動に関する研究, 土木計画学研究・論文集, No.10, 1992, pp.63-70.
- 13) 森川高行・佐々木邦明・東力也: 観光系道路網整備評価のための休日周遊行動モデル分析, 土木計画学研究・論文集, No.12, 1995, pp.539-547.
- 14) 溝上章志・亀山正博: ネットワーク均衡理論による観光地域の観光地容量推定法の開発と適用, 土木計画学研究・論文集, No.15, 1998, pp.385-392.
- 15) 溝上章志・朝倉康夫・古市英士・亀山正博: 観光地魅力度と周遊行動を考慮した観光交通需要の予測システム, 土木学会論文集, No.639/IV-46, 2000, pp.65-75.
- 16) (社) 日本観光協会: 平成 17 年度版 観光の実態と志向.
- 17) 木下栄蔵・大野栄治: AHP とコンジョイント分析, 現代数学社, 2004, 228p.
- 18) 木下栄蔵: 入門 AHP — 決断と合意形成のテクニク —, 日科技連, 2000, 160p.
- 19) 木下栄蔵: AHP の理論と実際, 日科技連, 2000, 304p.
- 20) 刀根薫・眞鍋龍太郎: AHP 事例集, 日科技連, 1990, 248p.
- 21) 木下栄蔵・田地宏一: 行政経営のための意思決定法 — AHP を使った難問打開の新技术 —, ぎょうせい, 2005, 187p.
- 22) ダイヤモンド社: 地球の歩き方シリーズ, 各国版.
- 23) 地球の歩き方 HP : <http://www.arukikata.co.jp/index.html>
- 24) 昭文社: まっふるマガジンシリーズ, 各県版.
- 25) 昭文社: なるほど知図帳 日本 2008

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of NILIM

No. 466

June 2008

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写のお問い合わせは

〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬3-1-1
管理調整部企画調整課 電話:046-844-5019