

旅客特性を考慮した我が国におけるクルーズ船寄港に伴う経済効果分析

佐々木 友子¹・赤倉 康寛²

¹ 正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 港湾研究部 (〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1)
E-mail: sasaki-t92y2@mlit.go.jp

² 正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾システム研究室 (同上)
E-mail: akakura-y83ab@mlit.go.jp

我が国寄港のクルーズ船の大型化やクルーズ旅客の急増など、近年の我が国を取り巻くクルーズ環境が激変する中、より効率的な港湾の計画・整備を行うためには、クルーズ船寄港に伴う経済効果の把握が必要である。

本研究では、我が国に寄港するクルーズを対象に、多様なクルーズ旅客の消費特性を精緻に把握するため、旅客の主な国籍やクルーズクラス等が異なる8クルーズの旅客へアンケート調査を実施し、その経済効果を把握した。その結果、国籍、クルーズクラス、日本国内寄港港数によって平均消費額が大きく異なることや、国籍によるオプションツアー参加率及び前後泊率の違いがあることが明らかになった。また、旅客の行動における港湾管理者自治体内/外の割合を示し、経済効果の割合も試算した。

Key Words : *cruise ship, cruise passenger, tourism consumption, economic impact*

1. はじめに

我が国寄港のクルーズ船の大型化やクルーズ旅客の急増など、近年の我が国を取り巻くクルーズ環境が激変する中、より効率的な港湾の計画・整備を行うためには、クルーズ船寄港に伴う経済効果の把握が必要である。

クルーズ船寄港に伴う経済効果は旅客の消費に大きく影響を受けることから、消費額及び消費内容の適切な把握は経済効果算出の精緻化に繋がる。旅客の消費額は、発着地・国籍・クルーズクラス・日本国内寄港港数といった特性により変動することが想定される。またクルーズ発着地においては乗船前後の宿泊や食事といった消費も期待できるが、その金額の把握並びに寄港地及び発着地における消費が整備費用を負担する港湾管理者所在自治体内で行われるか否かも、港湾整備の投資の検討にあたっては重要な要素となる。これらに関連する既往研究としては以下の例がある。

国籍等による消費額の違いに着目した研究として、杉尾ら¹⁾、大西ら²⁾、佐々木ら³⁾がある。ただし杉尾ら¹⁾は、異時点の調査を用いていることから、消費単価の違いに対する時点の違いの影響を排除できない。また大西ら²⁾は、日本発着クルーズの乗下船前後の消費には言及されていないほか、波及効果の分析の際に、旅客の消費を産業連関表の「対個人サービス」部門に全て割り当てており、

旅客が消費した費目を考慮できていない。佐々木ら³⁾はデータの制約上、クルーズ旅客以外も含む訪日外国人消費動向調査のデータを用いた試算となっている。またいずれも、経済効果の波及先には着目していない。

一方経済効果の波及先に着目した研究として、田口・池田⁴⁾、高田ら⁵⁾がある。田口・池田⁴⁾は産業連関表の自給率により域内需要と域外需要に配分することにより、大阪市内と近畿地域での経済効果をそれぞれ算出している。また高田ら⁵⁾は複数の都道府県に跨って消費された場合は、滞在時間に応じて消費額を配分して経済効果を算出している。ただしいずれも、国籍やクラスといった旅客特性別の消費額の違いには言及されていない。

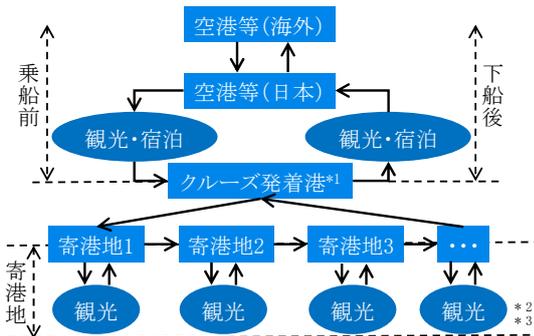
これらのほか、内閣府沖縄総合事務局⁶⁾など港湾管理者等によるアンケート調査や経済効果の算出例も多くあるが、発着地・国籍・クルーズクラス・日本国内寄港港数といった特性による旅客消費の違いを比較する目的で、複数港において同時期に実施された既存調査や、さらに旅客消費特性の違いを考慮した上で、その消費が行われる場所も考慮した経済波及効果の分析は見当たらない。

そこで本研究では、我が国に寄港するクルーズのうち、想定される旅客の主な国籍やクルーズクラス等により異なるパターンのクルーズを抽出し、複数港において旅客を対象にアンケート調査を実施することにより、多様なクルーズ旅客の消費特性および旅客の行動範囲を把握し

た上で、クルーズ船寄港に伴う経済効果を効果の波及地域別に算出した。

2. アンケート調査の実施及び結果

本章ではアンケート調査の実施及びその結果を示すが、まずクルーズの主な流れを、日本発着クルーズを例に図-1に示す。本研究では、クルーズ開始前を「乗船前」、クルーズ途中における寄港を「寄港地」、クルーズ終了後を「下船後」と表す。寄港地では午前中に入港し、その日の夕方から夜に出港するパターンが多い。



- *1 クルーズ発着港と着港は異なる場合もある。
- *2 寄港地では観光に出かけず、船内で過ごす場合もある。
- *3 寄港地観光は、オプションツアーへの参加のほか、ツアー不参加で個人観光の場合もある。

図-1 クルーズの主な流れ (日本発着クルーズの場合)

(1) アンケート調査の実施

想定される旅客の主な国籍やクルーズクラス等により異なるパターンのクルーズを抽出し、2019年8~11月にかけて、クルーズターミナルにおいて旅客を対象にアンケート調査を計8回実施した。調査は調査員対面式にて実施した。調査を実施したクルーズの概要及び回収結果を表-1に、調査の様子を図-2に示す。調査は発着地が海外であるクルーズ、日本であるクルーズ各々に対して4回ずつ、経路欄の太字で示した箇所において実施した。

旅客数に対する回収率は5~28%であった。なお調査では、家族等の回答者と同一グループの旅客の消費額をまとめて回答することもできる形式としており、グループ人数で捉えた実質回答率はより高いと考えられる。

調査項目を表-2に示す。調査票は海外発着・日本発着の各々についてテンプレートを作成し、調査対象クルーズの経路によってアレンジした。また想定される主な旅客の国籍に応じた言語で作成し、調査時には当該言語で



図-2 アンケート調査の様子

表-1 アンケート調査実施対象クルーズの概要及び回収結果

調査番号	発着地	想定される主な国籍	クラス*	調査港	経路 (太字は調査実施港)	日本国内寄港港数 (発着港除く)	旅客数 ^{*2} (百人)	回収数 (枚)	回収率
1	海外	中国	STA	博多	天津→ 博多(寄港港) →天津	1港	48	262	5%
2	海外	中国	STA	横浜	上海→神戸→大阪→ 横浜(寄港港) →上海	3港	47	342	7%
3	海外	中国	PRE	博多	上海→ 博多(寄港港) →鹿児島→名瀬→那覇→石垣→基隆→高雄→マニラ→香港	5港	19	291	15%
4	海外	台湾	STA	那覇	基隆→平良→石垣→ 那覇(寄港港) →基隆	3港	10	281	28%
5	日本	全国籍	STA	博多	博多→舞鶴→金沢→境港→釜山→ 博多(発着港) ^{*3}	3港	16	371	24%
6	日本	全国籍	PRE	横浜	横浜→釜山→長崎→ 横浜(発着港)	1港	28	237	8%
7	日本	全国籍	PRE	横浜	横浜→広島→北九州→釜山→舞鶴→金沢→秋田→青森→ 横浜(発着港)	6港	19	210	11%
8	日本	全国籍	PRE	横浜	横浜→清水→神戸→高知→広島→鹿児島→博多→釜山→函館→青森→ 横浜(発着港)	8港	21	172	8%

- *1 STA:スタンダード, PRE:プレミアム 以下同様。クラスは文献⁷⁾による。
- *2 国土交通省港湾局が収集したデータ。
- *3 博多, 舞鶴, 金沢, 釜山で乗船可能なインターポーティングクルーズ。

表-2 調査項目

旅客属性に関する設問	海外発着	日本発着
	性別, 年齢 ^{*1} , 今回入国時の在留資格, クルーズ乗船経験, 訪日回数	選択式
国籍・地域, 住まいの国・地域	選択式・その他の場合記述	
今回のクルーズに関する設問	海外発着	日本発着
旅行目的, クルーズ乗船港・下船港 ^{*2} , 旅行手配方法 ^{*3}	選択式	
入出国日・入出国空港名, 日本への往復航空券代・航空会社名	-	記述式
記入する金額の対象人数, クルーズ乗船料, うちオプションツアー料金	記述式	
回答する通貨	選択式・その他の場合記述	
オプションツアー(船社提供)参加有無	調査実施港ははい/いいえの選択式	日本国内寄港港が1港の場合ははい/いいえの選択式
	調査実施港以外の日本国内寄港港は参加港名選択式, 複数回答可	日本国内寄港港が複数港の場合は参加港名選択式, 複数回答可
乗船前、下船後の訪問地	-	港湾所在市内/県内/それ以外の選択式, 複数選択可
寄港地における訪問地名	選択式・その他の場合記述, 複数回答可	
乗下船前後の宿泊数・宿泊費用	-	港湾所在市内/県内/それ以外 別に記述式
乗下船前後・寄港地で利用した交通手段	選択式・その他の場合記述, 複数回答可	
乗下船前後・寄港地での費目別支出金額	買物費(飲食料/家電/化粧品等12費目)/飲食費/交通費/サービス費の計15費目各金額記述式	
最も利用した金額が多かった寄港地 ^{*4}	選択式	

- *1 10歳程度レンジ *2 インターポーティングの場合のみ
- *3 パッケージ手配か個別手配か *4 日本国内寄港地が複数の場合

対応可能な調査員を配置した。海外発着クルーズでは寄港地において調査を行い、当該港及びそれまでの日本の寄港地における消費について尋ねた。日本発着クルーズではクルーズ終了港において調査を実施し、乗船前の消費、寄港地における消費、下船後の消費予定について尋ねた。下船後の消費は予定であるため実際の消費額とは異なる部分もあると考えられるが、予め宿泊施設や航空券を予約している場合も多いと想定し、調査対象とした。

(2) アンケート調査結果

実施したアンケート調査の結果を示す。なお、以降の結果は、グループでの回答であった場合は、当該人数の同一回答があったものとみなしている(金額は人数割り)。

図-3は各調査の回答者の国籍・地域別割合である。発着地が天津及び上海である調査番号1, 2は中国が多い。一方発着地が上海であるものの着地が香港である調査番号3は多様な国籍・地域であり、北米が最も多い。発着地が基隆である調査番号4は台湾が多い。調査番号5は博多・舞鶴・金沢・釜山のいずれでも乗船可能なインターポーティングクルーズであることから日本のほか韓国も多い。発着地が横浜である調査番号6, 7は日本が多い。調査番号8も横浜発着であるが、北米、大洋州、欧州が多い。

図-4は国籍・地域別のオプションルツアー参加率を示したものである。なお無回答を除外して集計しており、以降の図においても同様である。日本は参加率が最も低く17%である。中国は63%と最も高く、その他アジアも42%と半数近くが参加している。一方同じアジアでも台湾は22%と低い。また北米、大洋州、欧州は3割弱~4割程度であった。

図-5は乗船前・寄港地・下船後における訪問場所を回

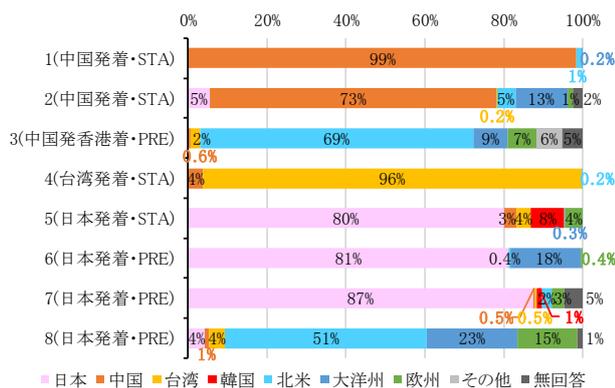
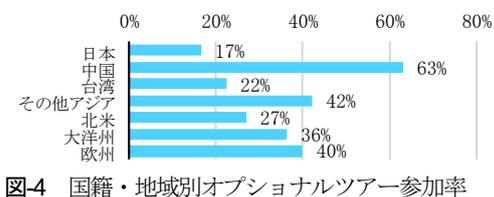


図-3 回答者の国籍・地域別割合



答人数比率で示したものである。港湾管理者自治体内を観光で訪問する比率は、乗船前・下船後は3~4割程度である一方、寄港地では86.5%となった。寄港地では、午前中に入港し、その日の夕方から夜に出港するパターンが多く、時間の制約があるため、寄港港付近での行動が主になっていると考えられる。

図-6は日本発着クルーズである調査番号5~8における乗船前・下船後における宿泊場所を宿泊額比率で示したものである。乗船前は港湾管理者自治体内での宿泊が8割近くであり、下船後は6割弱である。

さらに図-7は調査番号5~8における旅客国籍別の前後泊率である。日本人は1割程度である一方、外国人は少なくとも3割以上が宿泊している。

図-8は寄港地における1日あたり平均消費額を、全8回の調査について主な国籍・地域別に集計したものである。中国が最も高く1.9万円であり、次いで台湾が1.0万円である一方、豪州や米国は0.5~0.7万円であり、米豪と比較して東アジアが高い結果となった。なお日本は0.5万円であり、米国と近い結果であった。消費費目は、中

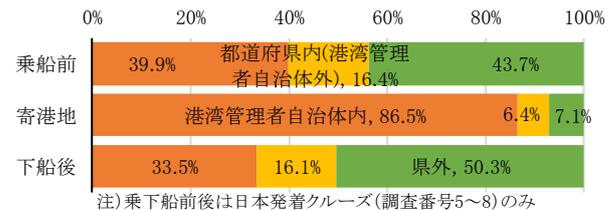


図-5 訪問場所 (回答人数比率)



図-6 宿泊場所 (宿泊額比率) (調査番号5~8)

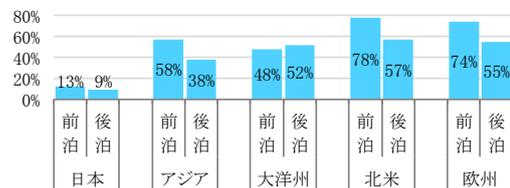


図-7 旅客国籍別前泊・後泊率 (調査番号5~8)

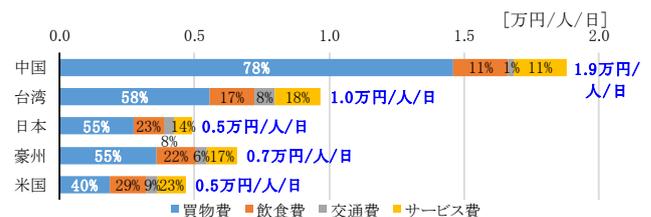


図-8 主な国籍・地域別の寄港地1日あたり平均消費額及び消費費目内訳

国は買物費が占める割合が最も高く、8割弱を占めている。台湾、日本、豪州は買物費が6割弱程度であり、米国は4割程度である。米国は飲食費の占める割合がこれらの国・地域のうち最も高く3割弱であり、サービス費(入場料、ガイド料等)も2割強を占めている。

これらの結果を、同時期に実施された訪日外国人消費動向調査⁸⁾のクルーズ調査結果(2019年7~9月期, 10~12月期)と比較する。当該調査の7~9月期は23,855円/人/日, 10~12月期は24,841円/人/日であり、図-8に示した本調査の値はいずれもこれらを下回った。この要因は、主に調査回数の規模に起因するものと考察する。訪日外国人消費動向調査では、客層等の偏りを防ぐため、1便あたりの回収数上限を50票と設定し、各四半期の目標回答数を、博多港で430、長崎港で530、那覇・平良・石垣港で430としていることから、7~12月において少なくとも58回の調査が実施されたと考えられる。一方、本調査では8回のみの調査であったことから、消費額の水準としては、相対的には信頼度は低いものと想定される。しかしながら、訪日外国人消費動向調査は船舶観光上陸許可以外で出入国したクルーズ旅客は対象外としており、2019年7~12月に得られたサンプルは国籍・地域は中国及び台湾のみである。買い物費の内訳も把握出来ていない。一方で、本調査では、航空機等を利用して入国し日本発着クルーズに乗船した旅客や乗下船前後の消費についても調査対象とし、中国、台湾だけでなく日本、豪州、米国等のサンプルも得られている。また、本調査では以後の分析で産業連関分析を行うため買い物費をさらに12費目に細分して把握している。これらにより、本調査結果は一定の意義があるものと考えており、その結果を用いて経済効果の算出も行った。

図-9は調査番号5~8における乗下船前後の平均消費額及び消費費目を、主な国籍・地域別に集計したものである。米国が最も高く8.5万円であり、次いで豪州が8.1万円である。台湾は7.3万円、中国は6.9万円であり、東アジアと比較して米豪が若干高い結果となった。なお日本は1.5万円であった。消費費目は、中国は買物費が占める割合が最も高く、また米国は飲食費の占める割合がこれらの国籍・地域のうち最も高く、これらは寄港地消費の傾向と同様であった。

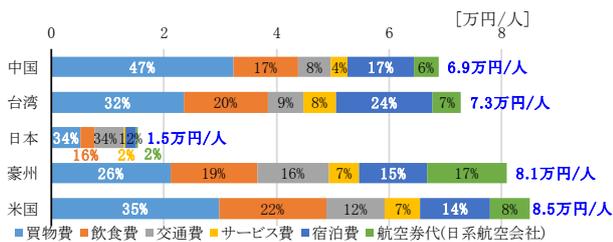


図-9 主な国籍・地域別の乗下船前後の平均消費額及び消費費目内訳 (調査番号5~8)

図-10は寄港地における平均消費額を、全8回の調査について国内寄港港数別に集計したものである。国内寄港港数が増加すると、1日あたりの寄港地消費額は低減する傾向にあることがわかる。これは、例えば乗客が日本のお土産を買いたいと考えた場合、1港のみ寄港するクルーズであればその際に購入するが、複数港に寄港するクルーズであればいずれかの寄港地で購入すれば良いと考え、結果的に1港あたりの消費額は少なくなるためではないかと考えられる。

図-11は寄港地における平均消費額及び消費費目を、全8回の調査についてクルーズクラス別に集計したものである。プレミアムクラスと比較してスタンダードクラスの方が金額が高く、これは文献2)の分析でもみられた傾向であり、サービスレベルの高いクルーズ船の旅客は船内で質の高いサービスを受けるため、寄港地では消費を抑える傾向にあると指摘されている。また、今回の調査におけるプレミアムクラスの旅客の主な国籍は図-3に示したとおり日本や北米であり、これらは図-8に示したように平均消費額が低い傾向にあること、また今回の調査におけるスタンダードクラスの国内寄港港数は平均2.5港、プレミアムクラスの国内寄港港数は平均5.0港であり、図-10に示したとおり、国内寄港港数が増加すると、1日あたりの寄港地消費額は低減する傾向にあることも、国内寄港港数の多かったプレミアムクラスの平均消費額が小さくなった要因であると考えられる。費目内訳は、スタンダードクラスにおいて買物費が突出して多かった。

3. クルーズ船寄港に伴う経済効果算出

2.で実施したアンケート調査結果を用いて、クルーズ船寄港に伴う経済効果を算出した。本研究では、旅客の消費額や寄港船舶へのサービスを直接効果とし、これに必要なとされる原材料等の生産誘発である一次波及効果、

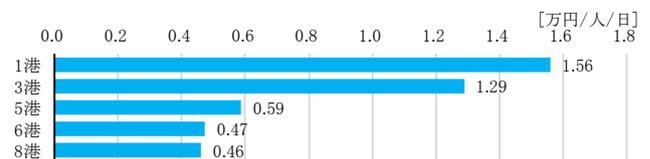


図-10 国内寄港港数別の寄港地1日あたり平均消費額



図-11 クルーズクラス別の寄港地1日あたり平均消費額及び消費費目内訳

直接効果及び一次波及効果の発生による雇用者所得増による更なる消費誘発に伴う生産誘発である二次波及効果までを算出した。二次波及効果の算出に用いた消費性向は文献9)に掲載されている全国及び都道府県の値とした。

(1) 直接効果の算出

まず各調査日の平均消費額を整理する。表-3は調査結果をもとに、乗下船前後及び寄港地における平均消費額を推計したものである。推計にあたっては、まず各調査日の国籍別平均消費額を整理し、その後当該クルーズに乗船していた国籍別旅客数(国土交通省港湾局が収集したデータ)に応じて重みづけして算出した。ただし当該国籍別旅客数データは外国人及び日本人の各人数は把握できているものの、外国人の国籍の内訳は把握できていないことから、外国人の国籍別旅客数は本アンケート調査結果の国籍別回答数に応じて配分した。また海外との航空券代は、日系航空会社利用者分のみ計上した。

乗下船前後消費額は調査番号8の消費額が最も高かった。これは、買い物等の消費額が高かったことのほか、調査番号5~7の旅客は主な国籍が日本である一方、調査番号8の旅客は主な国籍が米国であり、航空券代が発生すること、また図-7に示したとおり日本人に比べて前泊・後泊率が高いため宿泊費が発生することが要因として考えられる。寄港地消費額は中国人が主な国籍である調査番号1, 2が高い。

表-3に示した各調査番号の消費額を、調査の結果得られた旅客の行動範囲(港湾管理者自治体内、港湾管理者自治体外の都道府県内、都道府県外)別の回答人数割合(宿泊費は宿泊額割合)で配分し、表-1に示した各調査番号の旅客数をかけ、旅客消費に係る直接効果とした。なお表-1に示した旅客数は日本入国時に入国審査を受けた人数であり、このうち寄港地において船内で過ごす旅客がいることも想定されるが、その割合についてのデータは今回得られていないことから、旅客数の全数をかけており、これは全員が寄港地において下船したものとみなしていることに注意が必要である。さらに、入港

料、とん税、特別とん税、船舶給水料、岸壁使用料、網取放料、旅客ターミナル使用料、旅客乗降施設使用料といった港湾諸費用について、公表されている資料やヒアリングにより把握し、港湾管理者自治体内におけるクルーズ船寄港に係る直接効果とした。

(2) 波及効果の算出

(1)で算出した旅客消費及びクルーズ船寄港に係る直接効果を、各自治体及び全国の産業連関表へ最終需要として与えた。インプットする直接効果及び産業連関表の対応は、港湾管理者自治体内の直接効果は港湾管理者自治体の産業連関表、都道府県内(港湾管理者自治体内/外合計)の直接効果は都道府県の産業連関表、国内(都道府県内/外合計)の直接効果は全国の産業連関表とした。ただし港湾管理者自治体が市町村であり、当該自治体の産業連関表が無い場合は、港湾管理者自治体外の都道府県内直接効果と合わせて都道府県の産業連関表へインプットした。

産業連関表の部門分類は、全国表は統合大分類、自治体表はそれに準ずる分類とした。また各部門への割り当ては、クルーズ船寄港に係る直接効果は運輸部門等の該当する部門へ割り当て、旅客消費に係る直接効果は本アンケート調査では表-2に示したように旅客の消費額を費目別に尋ねていることから、消費費目別に該当する部門へ割り当てた。なお一次波及効果の推計にあたり、入港料、とん税等の国、港湾管理者などの収入は控除した。

産業連関表の時点は、全国表など2012年以降の産業連関表を作成している場合もあるが、2011年産業連関表が最新である自治体が大半であったことから、統一して2011年産業連関表を用いた。

8回の調査について、それぞれ経済効果を算出した結果を表-4に示す。生産増は海外発着では0.7~5.7億円程度、日本発着では1.6~7.0億円程度となった。最も経済効果が大きかったのは調査番号8であり、国内生産増は約7億円、うち約2.4億円が港湾管理者自治体内での生産増となり、雇用増は50人となった。表-3に示したと

表-3 調査番号別平均消費額

調査番号	発着地	主な国籍	クラス	調査港	乗下船前後消費額(円/人)*1	寄港地消費額(円/日)*2
1	海外	中国	STA	博多	-	18,740
2	海外	中国	STA	横浜	-	17,054
3	海外	米国	PRE	博多	-	9,723
4	海外	台湾	STA	那覇	-	8,585
5	日本	日本	STA	博多	28,712	3,648
6	日本	日本	PRE	横浜	13,059	9,489
7	日本	日本	PRE	横浜	23,213	4,770
8	日本	米国	PRE	横浜	103,839	4,460

*1 乗下船前後消費額には航空券代も含む
*2 寄港地消費額にはオプションツアー参加代も含む

表-4 経済効果算出結果

調査番号	発着地	主な国籍	クラス	調査港	旅客数(百人)	国内寄港港数(発着時含む)	延べ旅客数(百人・寄港)	生産増(百万円)			港湾管理者自治体内での生産増割合(c/a)	雇用増(人)
								国内(a)		うち港湾管理者自治体内(c)		
								うち都道府県内(b)	うち港湾管理者自治体内(c)			
1	海外	中国	STA	博多	48	1港	48	208	137	100	48%	12
2	海外	中国	STA	横浜	47	3港	141	568	184	174	31%	33
3	海外	米国	PRE	博多	19	5港	95	225	162	156	69%	17
4	海外	台湾	STA	那覇	10	3港	30	72	53	53	73%	4
5	日本	日本	STA	博多	16	5港	80	166	90	86	52%	11
6	日本	日本	PRE	横浜	28	3港	84	156	76	70	45%	10
7	日本	日本	PRE	横浜	19	8港	152	250	128	118	47%	16
8	日本	米国	PRE	横浜	21	10港	210	704	297	238	34%	50
合計							840	2,350	1,126	996	42%	154

注)那覇港の港湾管理者は沖縄県、境港の港湾管理者は鳥取県とみなして算出した。

おり、調査番号8の寄港地消費額は高い方ではなかったものの、日本発着であるため乗下船前後の消費があり、また主な旅客の国籍が日本ではなく米国であることから航空券代や宿泊費が発生するため乗下船前後の消費単価が高く、さらに発着時を含む国内寄港港数が10港であることから、旅客数と寄港港数を掛け合わせた延べ旅客数が2.1万人・寄港と大きかったことが影響している。また算出した生産増について、港湾管理者自治体内での国内全体に対する比率を見ると、概ね3~7割強程度であった。8回の合計では、国内生産増約24億円、うち都道府県内生産増約11億円、港湾管理者自治体内生産増約10億円、生産増の港湾管理者自治体内での国内全体に対する比率は42%、雇用増は154人となった。

4. まとめ

本研究では、我が国に寄港するクルーズのうち、想定される旅客の主な国籍やクルーズクラス等により異なるパターンのクルーズを抽出した上で、旅客を対象に8回のアンケート調査を実施し、クルーズ旅客の消費特性及び行動範囲を把握した。その結果、中国人の寄港地消費額が高いこと、国内寄港港数が増加すると1日あたりの寄港地消費額は低減する傾向にあること等を示した。

さらに調査結果を用いて、クルーズ船寄港に伴う経済効果を波及地域別に算出した。生産増は海外発着では0.7~5.7億円程度、日本発着では1.6~7.0億円程度となり、生産増の港湾管理者自治体内での国内全体に対する比率は概ね3~7割強程度となった。

以上のとおり、本研究では旅客特性による消費の違いを明らかにし、クルーズ船寄港に伴う経済効果を波及地域別に分析できた。本研究は港湾整備の投資の検討に資するものであると考える。ただし、効果の波及地域別分析の基礎となる旅客の訪問場所別消費額については、旅客への負担軽減を考慮するとアンケート調査による詳細な把握は難しく、本研究ではアンケート調査の訪問場所

別回答人数割合等で配分したことから、実際の訪問場所別消費額とは乖離が生じていることが考えられる。今後はこの課題への対応を予定している。

謝辞: 本研究内のアンケート調査実施にあたっては、横浜港、博多港、那覇港の港湾管理者及びターミナル管理者の方々に多大なるご協力を頂きました。末尾ながらここに記して深く感謝致します。

参考文献

- 1) 杉尾大樹・一政悟・尾崎広大: 釧路港における外航クルーズ船への対応と今後の課題-港湾機能と市民活動の強化による更なる観光振興に向けて-, 平成24年度寒地土木研究所 技術研究発表会, 2012.
- 2) 大西遼・藤生慎・高山純一・二羽遼太郎, 高田和幸, 南貴大, 森崎裕磨: クルーズ客の消費による経済波及効果の推計-金沢港へ訪れた多様なクルーズ船の属性を考慮して-, 日本クルーズ&フェリー学会論文集 Vol9, pp.39-45, 2019.
- 3) 佐々木友子・赤倉康寛・杉田徹: 我が国に寄港したクルーズ船と訪日クルーズ旅客の動向分析ならびに経済効果の試算, 沿岸域学会誌, Vol.31 No.4, pp.63-75, 2019.
- 4) 田口順等・池田良穂: 大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果, 日本クルーズ&フェリー学会論文集第1号, pp.25-34, 2011.
- 5) 高田和幸・藤生慎・田島規雄: 外航クルーズの旅客と乗組員の消費による経済波及効果の推計, 日本クルーズ&フェリー学会論文集第2号, pp.15-22, 2012.
- 6) 内閣府沖縄総合事務局: 外国クルーズ客船の那覇港寄港による経済効果について (クアンタム・オブ・ザ・シーズの事例), 2015.
- 7) 海事プレス社: クルーズ客船データブック 2018・2019, 2018.
- 8) 観光庁: 訪日外国人消費動向調査, <http://www.mlit.go.jp/kankochu/siryoutoukei/syouthityousa.html>, 2020年3月27日アクセス.
- 9) 総務省統計局: 社会生活統計指標—都道府県の指標—2019, <http://www.stat.go.jp/data/shihyou/index.html>, 2020年3月17日アクセス.

(Received February 6, 2020)

(Accepted May 1, 2020)

ANALYSIS OF ECONOMIC IMPACT OF CRUISE SHIP CALLINGS TO JAPANESE PORTS CONSIDERING CHARACTERISTICS OF PASSENGERS

Tomoko SASAKI and Yasuhiro AKAKURA

We conducted questionnaire surveys on cruise passengers of eight cruise callings to Japanese ports to clarify the difference of consumption by characteristics of passengers, and calculated the economic impact precisely. It was revealed that the average consumption varied by the nationality of passenger, cruise class, and the number of ports of call in Japan, and that the nationality of passenger also influenced on the participation percentage of optional tour at the calling ports and the percentage of staying before/after cruising. In addition, we calculated the percentage of numbers of passenger sightseeing spots within or outside the port manager's municipalities, and estimated the respective economic impacts.