

D-8

クルーズ船利用要因の分析

－非利用者に着目して－

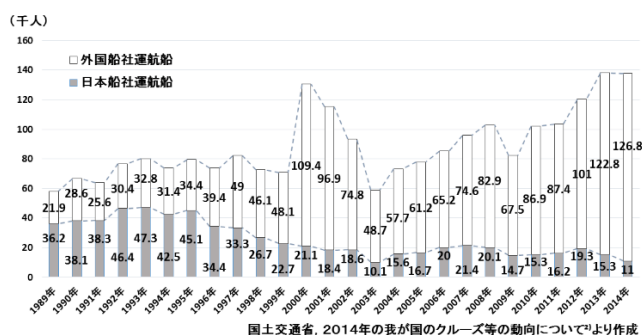
Analysis of the Factors to Use Cruise Ship

-Focus on Non-user of Cruise Ship-

指導教授 川崎 智也 轟 朝幸 2051 小更 涼太

1. はじめに

近年、国土交通省港湾局の政策課題によれば、増大する世界のクルーズ需要に対応し、我が国においてクルーズ船の誘致や利用促進が重要となっている。2006 年のクルーズイヤーの展開や 2014 年の那覇クルーズターミナル供用開始など、誘致や観光復興に向けた取り組みが行われ、今後、より発展が期待されるだけでなく、クルーズ船は自動車や鉄道と比較しても利用者の年齢層が高く、今後の団塊世代の大量退職に伴うマーケットの拡大による地域経済活性化策としても注目されている。我が国では、2013 年日本籍クルーズ「ふじ丸」の運航停止により、内航クルーズ利用者数が減少し、全体のクルーズ船利用者数は減少した。しかし、外航クルーズ利用者数は前年より増加しており、過去最大を記録した（図－1）。さらに、株式会社 H.I.S が 2013 年 7 月に実施したアンケート調査¹⁾では、50 歳から 69 歳の男女シニア層においてクルーズ船が一般的な存在となっているという実態も明らかになった。

図－1 日本における外航クルーズ乗客数の推移²⁾

米国におけるクルーズ船利用促進において、実際に利用していない人といった需要者側に焦点を当てた研究は多く存在する。しかしながら、日本を対象として、クルーズ船の利用促進に向けた研究は概ね少数である。株式会社 JTB が 2014 年に実施したアンケート調査³⁾によると、これまでクルーズツアーに参加したことの無い方の約 80%以上の人々が、今後クルーズツアーに参加したいという結果や、藤生ら⁴⁾の研究により、クルー

ズ船において我が国には潜在需要があることが明らかにはなったが、具体的な数値や施策は研究されていない。また、潜在需要を明らかにすることにより、クルーズ船利用促進による地域活性化まちづくりの施設計画をする際の基盤を作ることが可能であるが、潜在需要を対象とした研究は少ない。

そこで本研究では、WEB アンケート調査を実施し、観光客や非利用者のクルーズ船および寄港地に対するニーズを分析し、利用促進要因やクルーズ選択要因、非利用者がどういった地域に寄港してもらいたいかなど、日本人の潜在需要を明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法

本研究では、首都圏在住の非利用者を対象として WEB アンケート調査を行い、クルーズ船利用要因の分析を行う。個人属性やクルーズ船への印象、現在のツアープランやクルーズについての知識、どのようなプランが欲しいか・どのような条件があれば利用するかなどを問う。さらに、架空のツアーを構築し、クルーズについての説明（内容・クラス等）を述べたうえで、表明選好法（SP）によりアンケート調査を実施し、ツアー料金や期間、寄港地など、どの要因が非利用者の選択に影響を与えるかを分析する。対象とする年齢層は、定年退職後と学生を除いた 20 代－60 代（現役）の 2 層である。クルーズツアーに対しては、利用意向に程度の差が存在すると考えられるため、オーダーロジットモデル（以下、OLM）を用いて分析・評価する。また、「アンケート回答者全体」、アンケートで抽出した今後クルーズ船を使う可能性のある「チョイス層」、可能性のない「キャプティブ層」として分類し、分析した。

3. 分析結果

OLM のパラメータ推定の結果を表－1 に示す。すべてのパターンにおいて尤度比 0.2 を超えているため、モデルとしての適合度は良好である。閾値の t 値は、「全体」、「退職者」モデルの「1 → 2」閾値を除き、95%有意水準を満足しているため、各選択肢間の区切りの有

意性は高く、OLM の適用は適切であったといえる。さらに、ポジティブな選択になるにつれて係数が上がっているため、効用が高い人ほどツアーに参加しやすいというモデルと考えられ、正しく表現できている。

表 1 より、国内の寄港地では、「長崎」がクルーズツアーの利用に最も大きな影響を与えており、「韓国」においては t 値が 1 以下という結果がみられた。「長崎」については、基礎集計においても最も人気の寄港地であるため正確に表現できている。一方、「韓国」では基礎集計でネガティブな回答が多かったが、モデル分析の結果より、クルーズ船の利用に影響しうるほどの要因ではないことがわかる。

また、「クラスダミー・オプションダミー」の変数も考慮したが、寄港地を含めパラメータ推定をしたところ、t 値が低くなった。これは、クラスダミーが「料金」と相関が高いと考えられるため、分けてモデル構築を行った。

総所要日数とツアー料金を比較すると係数に大きな差がみられる。総所要日数では係数が高く、非利用者の選択に大きな影響があることが明らかとなった。また、両変数の符号より、総所要日数は「短く」、ツアー料金に関しても「短く」することがクルーズツアーの利用を促進するものと考えられる。

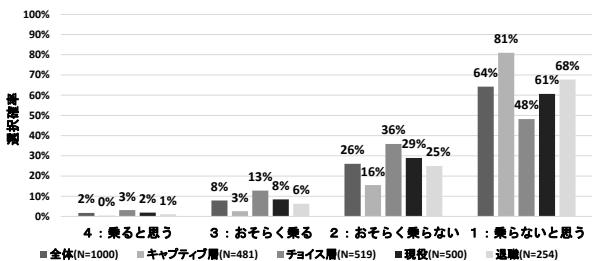


図 2 架空ツアー参加意向

「キャプティブ層」, 「退職者」モデルの多くの変数に

において t 値が低い。これは、図 2 に示す通り、「キャプティブ層」と「退職者」はクルーズ船利用に対して、ネガティブな回答の割合が多く、今回考慮した変数では、クルーズ船への参加傾向を把握しきれなかった。

4. おわりに

本研究では、クルーズ船非利用者の要因分析を行うため、モデルを構築した。モデル構築の結果、適合度の高い有意なものとなり、「費用が安い・期間が短い・観光資源の多い寄港地」がより選択に影響を与える要因であることがわかった。今後は、基礎集計でも 3 割以上が回答している「地中海」へのツアーやオプションとして「船内での日本食の提供・温泉」などを変数として取り入れることの検討が必要と考えられる。

また、「キャプティブ層」, 「退職者」をどのようにクルーズツアーに誘致するかを検討が必要である。さらに、今回の架空ツアーではアジア航路を検討したため、ほかの地域・航路での調査も望まれる。

参考文献

- 1) 株式会社 H.I.S, H.I.S NewsRelease, シニアのクルーズ旅行に関する意識調査, 大人の趣味旅 Magazine (<http://www.his-j.com/tyo/senior/syumitabi/>) 調べ, http://his.co.jp/material/pdf/n_co_20130822.pdf, (2013.8.2).
- 2) 国土交通省, 2014 年の我が国のクルーズ等の動向について, <http://www.mlit.go.jp/common/001089711.pdf>, (2015.5.15).
- 3) 株式会社 JTB, JTB 広報室, <http://www.jtb.co.jp/myjtb/tabiq/pdf/20091202.pdf>, (2009.12.2).
- 4) 藤生慎, 吉田誠, 高田和幸: 我が国におけるクルーズ観光の実態分析, 日本クルーズ&フェリー学会論文集, Vol.2, p.1, 2012.3.

表 1 OLM パラメータ推定結果 (一部抜粋)

変数	全体 (N=1000)		キャプティブ層 (N=481)		チョイス層 (N=519)		現役者 (N=500)		退職者 (N=254)	
	係数	t 値	係数	t 値	係数	t 値	係数	t 値	係数	t 値
総所要日数 (日)	-0.13	-3.04	-0.14	-1.77	-0.15	-2.74	-0.17	-2.87	-0.07	-0.81
ツアー料金 (円)	-0.03	-4.80	-0.03	-2.53	-0.04	-4.89	-0.03	-3.94	-0.02	-1.54
寄港地ダミー	横浜									
	神戸									
	鹿児島	0.26	2.08	0.23	0.99	0.32	2.01	0.31	1.82	0.08
	長崎	1.67	4.38	1.72	2.46	2.10	4.31	1.94	3.75	1.11
	那覇	0.33	1.56	0.12	0.32	0.47	1.71	0.36	1.23	0.39
	釜山	0.03	0.40	0.12	0.91	0.01	0.11	0.01	0.07	-0.02
	台北	-0.68	-2.63	-0.74	-1.55	-0.89	-2.69	-0.96	-2.63	-0.11
	濟州島									
香港	1.70	3.99	2.02	2.60	2.03	3.71	1.99	3.42	1.08	
フライ&クルーズダミー										
クラスダミー	ラグジュアリー									
	プレミアム									
	カジュアル									
オプションダミー	現地ツアー									
	有名アーティストによるライブ									
閾値	有名レストラン・シェフによる食事									
	1 → 2	-0.19	-1.05	0.69	2.07	-1.03	-4.34	-0.70	-2.76	0.52
	2 → 3	1.48	8.00	2.72	7.93	0.77	3.25	1.06	4.15	2.36
	3 → 4	3.27	16.52	5.03	11.63	2.56	10.35	2.85	10.46	4.35
尤度比	0.355		0.595		0.230		0.328		0.413	