

【指定テーマ1 海運・物流と地方創生】

《研究論文》

北九州港ひびきコンテナターミナルに寄港した クルーズ船の船員の観光行動の規定要因

—Norwegian Joy と Costa Serena の事例から—

亀山 嘉大

(佐賀大学)

佐伯 直克

(北九州市)

目 次

1. はじめに
2. 先行研究—クルーズ船の寄港（誘致）と地域創生—
3. アンケート調査の回答者（サーベイデータ）の特徴と観光行動
4. プロビット分析による船員の観光行動の規定要因
5. おわりに—地域創生に向けた政策提言—

1. はじめに

近年、東アジア地域からの訪日外国人旅行者の交通手段として、クルーズ船が台頭している。我が国における外国船社のクルーズ船の寄港回数は、2013年に373隻、2014年に653隻、2015年に965隻、2016年に1,443隻、2017年に2,014隻を記録しているが、その大部分は中国（上海港）から出港してくるため、一夜で航行できる九州・沖縄管内で寄港回数が急増している¹⁾。2014年以降、全国ランキングの第1位と第2位は、博多港と長崎港が占めてきたが、どちらも市内観光を含めて受入体制は限界に近く、中国発着のクルーズ船は、その周辺の港湾に分散している。本稿で取り上げる北九州港ひびきコンテナターミナル（CT）も、2016年6月に、クルーズ船の受入を暫定運用のもと開始した²⁾。

中国発着の外国船社の大型クルーズ船は、寄港地で宿泊がないとはいえ、一度の寄港で2,000人とも3,000人ともいわれる旅客を上陸させ、寄港地やその後背地で各種の物品の大

¹⁾ 2017年の外国船社のクルーズ船の寄港は、国際的な政治問題によって中国人旅行者の旅行先が韓国から日本にシフトしたこともあるが、第1位の博多港が309隻、第2位の長崎港が262隻、第3位的那覇港217隻、第4位の石垣港と平良港が同数で129隻、第6位の鹿児島港が98隻、第7位の佐世保港が82隻、第8位の八代港65隻、第9位の横浜港が57隻、第10位の境港が56隻で、九州・沖縄管区に集中している（<http://www.mlit.go.jp/common/001222310.pdf> 2018年11月4日閲覧）。

²⁾ ひびきCTは、2005年4月に日本海側初の水深（-15m）岸壁をもつコンテナターミナルとして供用を開始した。その運営に際し、民間資金を活用した公共施設整備（PFI：Private Finance Initiative）を活用し、世界有数の港湾運営会社であるシンガポールのPSA社を参入させ、港湾使用料を下げ「日本一安い経費の港」の実現を目指した。しかし、コンテナ貨物の取扱量で伸び悩み、2007年に北九州市が港湾施設を買い取り、運営形態を変更して運営を続けている。

量購入や大人数の飲食を生じさせている。事実、大型カジュアル・クルーズ船の寄港に際し、100 台を超えるチャーターバスが大部分の旅客を乗せてパッケージツアーに出ていく様子は壮観である。このような状況のもと、港湾管理者である地方自治体では、パッケージツアーによる短時間の購買であっても、莫大な購買量による経済効果を期待(想定)し、クルーズ船の寄港回数の増加をもって歓迎を表明しがちである³⁾。しかし、この種のパッケージツアーでは、旅客を集客した出港国のランドオペレーターが行程を管理しているため、旅客の自由行動は制限されている。その結果、訪問先が寄港地の行政区域から外れることもあれば、買物先がラオックスなどの中華系の量販店や免税店に限られることもあり、経済効果の域外への流出、チャーターバスの一極集中による(特定地区の)混雑・渋滞や環境負荷など外部不経済も指摘されるようになってきている。

これらのことは、クルーズ船の寄港が地域経済にどのような影響を与えているのかを精査していく必要があることを示唆している。Florida-Caribbean Cruise Association and Participating Destinations (2015)によると、寄港地におけるクルーズ船の経済効果は、a) 旅客の購買行動、b) 船員の購買行動、c) 船舶の寄港にともなう港湾管理者への支払い、d) 船舶の補給にともなう地元民間企業への支払い に分類して調査・研究を進める必要がある⁴⁾。しかし、大型カジュアル・クルーズ船の旅客の自由行動が制限されている中、後で詳細に見るように、我が国のクルーズ船の調査・研究は、a) のセグメントに類した旅客の観光行動が中心を占めており、今後、b)～d) のセグメントに展開していく必要がある。実際、旅客と船員では、観光行動(観光消費額)に違いがあるという指摘もある中、我が国では、船員の観光行動の実態は十分に把握されていない。クルーズ船の規模やクラスにもよるが、例えば、大型カジュアル・クルーズ船の場合、約4,000人の旅客に対して約1,000人の船員が配置されている。船員の業務は多岐にわたるが、業務の空き具合に応じて上陸し、自由行動のもと小旅行(観光や買物)に出掛けることも少なくない。b) のセグメントに類した船員の観光行動の実態を把握し、マーケティング戦略を立てることで、経済効果を地域経済に定着させることができるものと考えられる。

本稿では、北九州港ひびきCTに寄港したクルーズ船の船員を対象としたアンケート調査をもとに、その特徴と観光行動の傾向を探る。そして、プロビット分析によって、彼らの観光行動の規定要因を分析していく。その結果にしたがって、地域創生に向けた政策提言を行う。

2. 先行研究—クルーズ船の寄港(誘致)と地域創生—

近年、インバウンドの拡大に向けて、全国各地で外国船主のクルーズ船の誘致が進んでおり、クルーズ船の調査・研究も盛んになっている。しかし、クルーズ船に限ったことではないが、観光行動に関連した国の統計調査(センサスデータ)の整備が追いついていないため、数量分析を行っていても、アンケート調査で得たサーベイデータや関係資料を活用した事例的なものになっている。そのような状況のもと、先行研究の中で、クルーズ船

³⁾ 2014年10月1日から免税対象物品に食品類・飲料類等が追加され、さらに、クルーズ船の寄港に合わせて埠頭で臨時出店している仮設店舗でも免税許可申請の手続きが簡素化された。

⁴⁾ 同様の指摘は、c)とd)の区別はなされていないがDwyer and Forsyth (1998)でも確認できる。

の寄港と個々の地域経済の関係を追究したものは、第1に、田島・藤生・高田（2010）、田口・池田（2011）、高田・藤生・田島（2012）に代表されるクルーズ船の経済効果を検証したものの、第2に、柴崎・荒巻・加藤・米本（2011）に代表されるクルーズ船の寄港地の魅力度を評価したもの⁵⁾、第3に、鈴木・酒井・湧口（2018）、湧口・酒井（2018）に代表されるクルーズ船の外部不経済を検証したものの3方向に分類できる。

本稿の関心に照らして、クルーズ船の経済効果を検証したものの内、外国船社のクルーズ船を取り上げたものを見ていく。田口・池田（2011）は、大阪港に寄港した21隻（日本船社9隻、外国船社12隻）のクルーズ船を対象として、入港・出港にかかる費用、船員の消費額、旅客の（オプションツアーを通じた）消費額に関して、既存の統計や資料、先行研究の数値を活用し、産業連関分析によって経済波及効果を推計している。高田・藤生・田島（2012）は、田島・藤生・高田（2010）の分析結果も踏まえて、神戸港に（1泊2日）寄港したCosta Classica、室蘭港に寄港したDiamond Princess、那覇港に寄港したLegend of the SeasとSuperstar Libraの旅客と船員を対象としたアンケート調査で得た消費額のデータを活用し、産業連関分析によって経済波及効果を推計している。

先述したように、クルーズ船の経済効果の研究では、a) 旅客の購買行動、b) 船員の購買行動、c) 船舶の寄港にともなう港湾管理者への支払い、d) 船舶の補給にともなう地元民間企業への支払いの視点が必要である。その意味では、田口・池田（2011）や高田・藤生・田島（2012）は、a)～c)、あるいはa)とb)を同時に分析しているが、経済波及効果の推計に特化したものであり、旅客や船員の観光行動の規定要因を追究したものではない。また、田島・藤生・高田（2010）や高田・藤生・田島（2012）は、旅客と船員（クルー）を一本化して分析しているが、1人当たりの観光消費額に関して、旅客が17,102円、船員が10,555円であったことを報告している⁶⁾。旅客と船員で観光消費額に差があることは、Penco and Vaio（2014）やFlorida-Caribbean Cruise Association and Participating Destinations（2015）も報告しており、旅客の方が船員よりも大きくなる傾向にある。

しかし、国内外の先行研究を見ても、旅客や船員の購買行動の規定要因を追究したものは少ない。国内では、藤生他（2015）が、金沢港に寄港したクルーズ船（Costa Victoria、Diamond Princess、にっぽん丸、L'Austral）の旅客を対象としたアンケート調査で得たサーベイデータを活用して、旅客の観光行動と来訪回数の分析を行っている。海外では、Lee and Lee（2017）が、釜山港に寄港したクルーズ船のエクスカージョン（寄港地ツアー）に出掛けた旅客を対象としたアンケート調査で得たサーベイデータを活用して、旅客の観光行動と属性の分析を行っている。また、Penco and Vaio（2014）は、a)～d)を金銭的価値と定義付けるとともに、旅客や船員の口コミを通じた（寄港地の）評価の上昇による再訪意欲の向上を非金銭的価値と定義付けて、それらの効果を分析している。

一方で、我が国におけるインバウンド旅行者の観光行動の規定要因を追究したものに目を向けると、その関心は、訪日外国人旅行者の「モノ消費からコト消費」へ志向の変化に

⁵⁾ 柴崎・荒巻・加藤・米本（2011）は、高知港と宮崎港に寄港した飛鳥IIの旅客を対象としたアンケート調査で得たサーベイデータを活用し、人間の主観的判断とシステムアプローチの両面から選択の意思決定を計測できる階層分析法によって寄港地の魅力度を計測している。

⁶⁾ 船員の回答数は、Costa Classicaで37人、Diamond Princessで6人、Legend of the Seasで9人、Superstar Libraで3人である（高田・藤生・田島（2012））。

ともない、既に個人旅行やリピーターの観光行動の規定要因の追究に移っており、参考になる点がある。例えば、菱田・日比野・森地（2011、2112）は、訪日回数と旅行行動の分析から、リピーターの個人間の訪問地選択肢が極めて多様になり、また、その周遊が初訪日旅行者より少なくなることを示している。栗原・坂本・泊（2015）は、訪日回数と消費行動の分析から、リピーターが訪問先を減らしており、観光消費額も初訪日旅行者より低くなることを示している。辻本（2016）は、訪日回数と消費行動の分析から、リピーターの購買商品カテゴリが地域特産品を嗜好したものになることを示している。亀山（2018）は、旅行形態と（事前の）情報収集の分析から、個人旅行のリピーターが広範な情報源（ガイドブック、日本の行政など公共機関のHP、日本の旅行関連の民間企業のHP、SNS、友人・知人の紹介、ブログ検索）から情報収集をしていることを示している。

ここまでの議論から、管見の限り、クルーズ船の船員の観光行動の規定要因を追究したものはなく、自由行動のもと小旅行（観光や買物）に出掛けることができる船員の観光行動の規定要因を分析していくことには意義があるものと考えられる。

3. アンケート調査の回答者（サーベイデータ）の特徴と観光行動

3. 1 回答者の特徴

北九州港は、図1のように、太刀浦・田野浦・門司地区、新門司地区、小倉地区、洞海地区、響灘地区の5地区で形成されている。

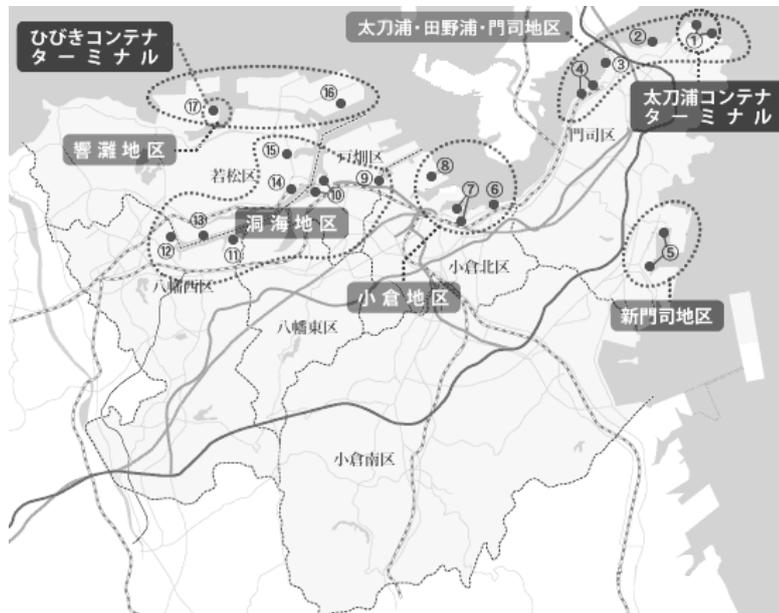


図1 北九州港のコンテナターミナル・港湾施設の位置

注：太刀浦・田野浦・門司地区 (①太刀浦埠頭、②田野浦埠頭、③新浜埠頭、④西海岸埠頭)、新門司地区 (⑤新門司埠頭)、小倉地区 (⑥高浜埠頭、⑦砂津・浅野埠頭、⑧日明埠頭)、洞海地区 (⑨堺川埠頭、⑩戸畑・新川・天籟寺埠頭、⑪黒崎埠頭、⑫堀川埠頭、⑬二島埠頭、⑭若松埠頭、⑮北湊埠頭)、響灘地区 (⑯響灘埠頭、⑰響灘西埠頭=ひびきCT)

出所：北九州市港湾空港局 (<http://www.kitaqport.or.jp/jap/ct/index.html> 2018年11月4日閲覧)

クルーズ船は、太刀浦・田野浦・門司地区の西海岸埠頭と響灘地区のひびき CT に寄港している。関門海峡の潮流やバースの制約があるため、小型ラグジュアリー・クルーズ船⁷⁾は西海岸埠頭に寄港し、大型カジュアル・クルーズ船はひびき CT に寄港している。ひびき CT における外国船社のクルーズ船の寄港回数は、2016 年が 3 隻、2017 年が 24 隻、2018 年（9 月段階の予定）が 22 隻である。初寄港のクルーズ船に対して、北九州市内の様々な観光地を巡る船員のためのオプションツアーが企画・実施されているが⁸⁾、自由行動のもと小旅行（観光や買物）に出掛けることができる船員の観光行動の把握は喫緊の課題である。

アンケート調査は、ひびき CT に寄港したクルーズ船の船員の内、上陸して市内観光に出掛けた船員を対象として聞き取り形式で実施した。アンケート調査では、1 回目の 2017 年 10 月 13 日（金）に Norwegian Joy の船員から 60 票（上陸した船員 144 人、回収率 41.7%）、2 回目の 2018 年 3 月 23 日（金）に Costa Serena の船員から 41 票（上陸した船員 85 人、回収率 48.2%）、合計 101 票の有効回答を得ることができた⁹⁾。田島・藤生・高田（2010）の指摘にもあるように、クルーズ船の規模やクラス、さらには寄港地に応じて、クルーズ船の旅客や船員の観光行動は異なってくるため、回答数が決して多い訳ではないが、ひびき CT における船員の観光行動の把握の一助になるものと考えている。

これらの調査で得たサーベイデータをもとに、その特徴と観光行動の傾向を概観していく。回答者の性別は、Norwegian Joy の船員の男女比が 17：41（28.3%：68.3%；無回答 2）、Costa Serena の船員の男女比が 28：11（68.3%：26.8%；無回答 2）である。回答者の平均年齢は、Norwegian Joy が 28.9 歳、Costa Serena が 32.5 歳であった。回答者の年齢分布を見ると、Norwegian Joy の船員は、20 代が 33 人（55.0%）で最大であり、以下、30 代の 17 人（28.3%）、40 代の 3 人（5.0%）、50 代の 2 人（3.3%）が続いている。Costa Serena の船員は、20 代が 20 人（48.8%）で最大であり、以下、30 代と 40 代の 7 人（17.1%）が同数で続き、50 代の 2 人（12.2%）が続いている。

表 1 は、回答者の出身地である。Norwegian Joy の船員は、中国が 28 人（46.7%）で最大であり、以下、東・東南アジアの 10 人（16.7%）、欧州・ロシアの 5 人（8.3%）、アフリカと南アメリカの 2 人（3.3%）が同数で続いている。Costa Serena の船員は、南・中央アジアが 14 人（34.2%）で最大であり、以下、東・東南アジアの 11 人（26.8%）、中国の 9 人（22.0%）、欧州・ロシアの 4 人（9.8%）が同数で続いている。

表 2 は、回答者の来日回数である。Norwegian Joy の船員は、Many time が 12 人（20.0%）で最大であり、以下、10～19 回の 11 人（18.3%）、5～9 回の 7 人（11.7%）、2～4 回と 50 回以上の 5 人（8.3%）が同数で続いている。Costa Serena の船員は、Many time が 12 人

⁷⁾ 小型ラグジュアリー・クルーズ船は、5 万トンの飛鳥Ⅱを例外とした原則 3 万トン以下のものである。

⁸⁾ 例えば、2018 年 4 月に、若松恵比須神社の宮司と地元商店主が「大型クルーズ船乗員オプションツアー実行委員会」を組織し、商店街での昼食と若松恵比須神社参拝をセットにした「おもてなしツアー」を企画し、地域コミュニティをあげた取り組みを始めている（フリーペーパー「てくてく北九州」、176、2018 年 5 月 20 日付）。

⁹⁾ 税関の職員に聞き取り調査を行ったところ、ひびき CT における船員の上陸者数は 200 人前後で推移しているが、調査日の天候によって上陸者数が減るということであった。実際、調査日は両日ともに低温・小雨であったことで、事前に想定していた程、船員が上陸して出掛けなかったため、もともと限られた時間（10～15 時）の中での調査であったが、標本数が少なくなっている。なお、Norwegian Joy の船員は 1,780 人、Costa Serena の船員は 955 人であった。

(29.3%) で最大であり、以下、20～49 回の 7 人 (17.1%)、10～19 回と (100 回以上の 3 人を含む) 50 回以上の 6 人 (14.6%) が同数で続いている。どちらの船員も 1 回 (初めて) は 4 人 (6.7%、9.8%) で、大部分がリピーターであることがわかる。

表1 回答者の出身地 (単位: 人 (%))

	Norwegian Joy	Costa Serena
中国	28 (46.7)	9 (22.0)
東・東南アジア	10 (16.7)	11 (26.8)
南・中央アジア	1 (1.7)	14 (34.2)
欧州・ロシア	5 (8.3)	4 (9.8)
アフリカ	2 (3.3)	0 (0.0)
南アメリカ	2 (3.3)	0 (0.0)
無回答	12 (20.0)	3 (7.3)
合計	60 (100.0)	41 (100.0)

注: 東・東南アジアは、中国を含まない。

出所: アンケート調査に基づき筆者作成

表2 回答者の来日回数 (単位: 人 (%))

	Norwegian Joy	Costa Serena
1 回	4 (6.7)	4 (9.8)
2～4 回	5 (8.3)	5 (12.2)
5～9 回	7 (11.7)	0 (0.0)
10～19 回	11 (18.3)	6 (14.6)
20～49 回	3 (5.0)	7 (17.1)
50 回以上	5 (8.3)	6 (14.6)
Many time	12 (20.0)	12 (29.3)
無回答	13 (21.7)	1 (2.4)
合計	60 (100.0)	41 (100.0)

出所: アンケート調査に基づき筆者作成

3. 2 回答者の観光行動

表3は、回答者が船外に出る目的(複数回答)である。Norwegian Joyの船員は、ショッピングが33人で最大であり、以下、観光の21人、ビジネスの13人、体験観光と親族・友人を訪問の2人が同数で続いている。Costa Serenaの船員は、ショッピングが28人で最大であり、以下、観光の23人、体験観光の7人、ビジネスの4人が続いている。なお、以下の表3～6の()内の数字は、内包されている初訪日者の回答である。

表4は、回答者が船外で利用した移動手段(複数回答)である。Norwegian Joyの船員は、タクシーが28人で最大であり、以下、シャトルバスの26人、路線バスの21人が続いている。Costa Serenaの船員は、路線バスが21人で最大であり、以下、タクシーの19人、シャトルバスの14人が続いている。今回の調査票では、ひびきCTから小倉市街地やイオン若松を無料で繋ぐバスを“シャトルバス”、小倉市街地などから先の目的地に有料で乗り継ぐバスを“路線バス”と設定していたが、通常“路線バス”として使われている車輛が“シャトルバス”として導入されていたことで、シャトルバスと路線バスの回答が混在

表3 回答者が船外に出る目的

	Norwegian Joy	Costa Serena
観光	21 (2)	23 (3)
体験旅行	2 (0)	7 (1)
ショッピング	33 (0)	28 (0)
ビジネス	13 (1)	4 (0)
親族・友人を訪問	2 (1)	0 (0)
無回答	0 (0)	1 (0)

出所: アンケート調査に基づき筆者作成

表4 回答者が船外で利用した移動手段

	Norwegian Joy	Costa Serena
タクシー	28 (1)	19 (0)
シャトルバス	26 (3)	14 (2)
路線バス	21 (1)	21 (2)
レンタカー	0 (0)	1 (0)
レンタル自転車	1 (0)	2 (0)
その他	1 (0)	5 (0)
無回答	1 (0)	0 (0)

出所: アンケート調査に基づき筆者作成

している可能性が高く、あわせて“バス”として解釈した方が良いものと推察できる。

表5は、回答者の船外の訪問先（複数回答）である。Norwegian Joyの船員は、小倉市街地（小倉城）が29人で最大であり、以下、福岡市（博多）とその他の16人が同数で続いている。回答項目にあったスペースワールドは、2018年1月1日に閉園したため、2回目の調査にあたっては、この質問項目を削除し、イオン若松に変更している。Costa Serenaの船員は、イオン若松が31人で最大であり、小倉市街地（小倉城）の15人、福岡市（博多）の13人が続いている¹⁰⁾。

表6は、回答者が船外で不便を感じたこと（複数回答）である。Norwegian Joyの船員は、通信環境（Wi-Fi）の32人で最大であり、以下、交通アクセスの23人、公共機関などの言語（案内）標記の20人、レストランのメニューの言語と旅行情報の16人が同数で続いている。Costa Serenaの船員は、通信環境（Wi-Fi）の27人で最大であり、以下、交通アクセスの18人、公共機関などの言語（案内）標記の16人、交通アクセスの23人、公共機関などの言語（案内）標記の20人、旅行情報の8人が続いている。

表5 回答者の船外の訪問先

	Norwegian Joy	Costa Serena
小倉市街地	29 (2)	15 (2)
戸畑・若松市街地	3 (0)	1 (0)
スペースワールド	2 (0)	-
イオン若松	-	31 (3)
帆柱山	0 (0)	1 (1)
関門海峡・門司港レトロ	2 (0)	0 (0)
福岡市（博多）	16 (0)	13 (0)
その他	16 (0)	3 (0)
無回答	4 (0)	0 (0)

表6 回答者が船外で不便を感じたこと

	Norwegian Joy	Costa Serena
公共機関言語	20 (0)	16 (3)
レストラン言語	16 (2)	5 (2)
通信環境	32 (2)	27 (4)
交通アクセス	23 (3)	18 (1)
旅行情報	16 (1)	8 (0)
荷物の管理	1 (0)	1 (0)
その他	2 (0)	2 (0)
無回答	2 (0)	3 (0)

出所：アンケート調査に基づき筆者作成

注：Norwegian Joyの船員の「その他」16人の訪問

先は大部分がイオン若松であった。

出所：アンケート調査に基づき筆者作成

表3～6で見た観光行動のために、回答者の船員はどのような情報源を活用して情報収集を行ったのであろうか。図2は、訪日前の情報収集で役立ったもの（上位3つ）の集計結果である。1番目の回答を見ると、Norwegian Joyの船員は、ガイドブックが21人で最大であり、以下、TV・ラジオの8人、日本の行政など公共機関のHPの7人が続いている¹¹⁾。複数回答の合計を見ると、ガイドブックが29人で最大であり、以下、日本の行政など公共機関のHPの22人、TV・ラジオの19人、母国の旅行会社の14人が続いている。一方、

¹⁰⁾ 聞き取り調査は、ひびき CT から小倉市街地やイオン若松を無料で繋ぐシャトルバスに乗った船員を対象としており、また、どちらのクルーズ船も前日の寄港地が博多港であり、訪問先の組み合わせを見ると行程に無理があることから、福岡市（博多）の回答は、大部分が前日の訪問先であるものと推察できる。

¹¹⁾ 未回答者の内訳は、Norwegian Joyの船員17人（10回以上来日8人、5回未満5人、来日回数未回答4人）、Costa Serenaの船員9人（10回以上来日が8人、5回未満1人）であった。来日回数が多いと、傾向的に事前の情報収集を必要としないものと考えられる。

Costa Serena の船員は、1 番目の回答を見ると、ガイドブックが 13 人で最大であり、以下、日本の行政など公共機関の HP の 6 人、母国の旅行会社の 5 人で続いている。複数回答の合計を見ると、ガイドブックと日本の行政など公共機関の HP が 19 人で最大であり、以下、TV・ラジオの 15 人、母国の旅行会社の 11 人が続いている。

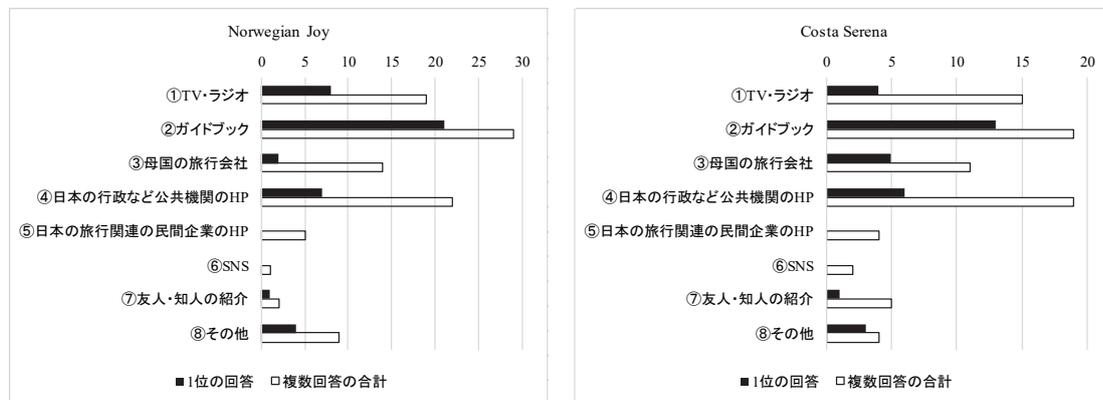


図2 訪日前の情報収集で役立ったもの
出所：アンケート調査に基づき筆者作成

表7は、回答者の船外での購買行動（消費額）である。Norwegian Joy の船員は、合計の平均値が 5,716 円であった。その内訳は、食料・飲料・アルコールが 2,162 円、日本の伝統工芸品が 1,543 円、医薬品が 897 円で続いている。Costa Serena の船員は、合計の平均値が 13,656 円であった¹²⁾。その内訳は、医薬品が 7,212 円、食料・飲料・アルコールが 2,071 円、日本の伝統工芸品が 1,509 円で続いている。

表7 回答者の船外での購買行動（消費額）の比較

	Norwegian Joy			Costa Serena		
	平均値	最大値	変動係数	平均値	最大値	変動係数
食料・飲料・アルコール	2,162	10,000	1.11	2,071	15,000	1.40
農水産加工品	43	1,000	4.80	421	6,000	2.80
医薬品	897	10,000	2.66	7,212	160,000	4.29
日本の伝統工芸品	1,543	20,000	2.72	1,509	20,000	2.66
移動費	412	5,000	3.25	478	4,052	2.37
入場料	478	10,000	4.36	228	2,701	2.65
その他	0	0	-	1,505	0	1.80
合計	5,716	45,182	1.60	13,656	180,000	2.47

出所：アンケート調査に基づき筆者作成

¹²⁾ 最大値が 180,000 円と傑出しているため、これを除外して再計算した場合、平均値は 7,495 円になり、Norwegian Joy の平均値と近くなる。

第3章では、アンケート調査の回答者であるクルーズ船の船員の特徴と観光行動の傾向を見てきた。これらを踏まえて、次章では、プロビット分析によって、彼らの観光行動の規定要因を分析していく。

4. プロビット分析による船員の観光行動の規定要因

今回の回答者であるクルーズ船の船員は、表2で見たように、大部分がリピーターであるが、業務による訪日であり、業務の空き具合に応じて上陸し、自由行動のもと小旅行（観光や買物）に出掛けることになるため、その観光行動は、一般的な訪日外国人旅行者の規定要因（所得、休暇、ビザ条件など）と異なり、限られた上陸時間の中で、いかに効率的に動けるかが規定要因になる。リピーターの観光行動の規定要因では、過去の購買や旅行の経験（大方・五十嵐（2015）；外山・山田・西尾（2015））、事前の情報収集（佐藤・岡本（2011）；古屋・全（2015）；亀山（2018））の役割が重要であるが、加えて、観光や購買の目的地までの移動手段の役割も重要である。また、観光行動における性別の違いの働きも指摘されている。これらを背景に、本稿の以下に本稿の検証仮説をあげる。

「仮説：クルーズ船の船員の観光行動では、過去の旅行経験、情報収集、移動手段が規定要因になっている」

この仮説をもとに、Norwegian Joy と Costa Serena の船員のサーベイデータを一本化した上で、被説明変数は、観光目的が1、それ以外の目的が0の二値変数（ダミー変数）として設定した。実際の推定は、被説明変数が二値変数のときに各説明変数の効果を分析できるプロビット分析によって進めていく。説明変数は、個人属性である性別ダミー $DM-Gender$ （男性が1、女性が0）と年齢 $\ln Age$ をもとに、仮説検証のために、訪日回数ダミー $DM-TTtj$ （10回以上の訪日回数が1、それ以下が0）、情報源ダミー $DM-Info, n$ 、移動手段ダミー $DM-Taxi$ （タクシーが1、それ以外が0）を設定した。情報源ダミー $DM-Info, n$ は、図2で見た訪日前の情報収集で1番目に役立ったものの内、⑧を基準に①～④と⑦を情報源ダミー $DM-Info, n$ ($n=1\sim 4, 7$) とした。なお、⑤と⑥は回答数が少なかったため除外されている。また、船外の訪問先ダミー $DM-Destination$ （小倉市街地が1、それ以外が0）を観光動機として追加している。

表8の推定結果から、性別ダミー $DM-Gender$ 、情報源ダミー $DM-Info, n$ ($n=2, 4$)、船外の訪問先ダミー $DM-Destination$ が有意に正、移動手段ダミー $DM-Taxi$ が有意に負であった。クルーズ船の船員の観光行動では、男性、情報収集（②ガイドブック、④日本の行政など公共機関のHP）、訪問先（小倉市街地）が（上陸して）観光に出掛けるための正の規定要因であることが示された。亀山（2018）は、類似の分析で、佐賀空港のLCC利用者の訪日外国人旅行者を分析対象として、個人旅行のリピーターの観光行動では、訪日回数、情報収集（ガイドブック、日本の行政など公共機関のHP、日本の旅行関連の民間企業のHP、SNS、友人・知人の紹介、ブログ検索）が規定要因であることを示している。どちらの分析結果もガイドブックや日本の行政など公共機関のHPに役割があることを示しており、地方自治体の情報発信に意義があることが示唆されている。

一方で、タクシー利用は（上陸して）観光に出掛けるための負の規定要因であることが示されたが、表6（回答者が船外で不便を感じたこと）で、交通アクセスが挙げられてい

たことと整合的である。実際、ひびき CT と小倉市街地は約 15km 以上離れており、シャトルバスを使わない場合、路線バスなど公共交通がないため、タクシー利用者は片道 3,000 円（30 分）程度の費用（時間）が必要になる。即ち、タクシー利用は出掛けることを躊躇させる要因になっているものと推察できる。さらに、今回の調査では、自由回答の形式で、回答者が日本で印象に残っている寄港地（街）を選択理由とあわせて尋ねている。Norwegian Joy と Costa Serena の双方の船員が長崎（長崎港）と福岡（博多港）を高く評価していた。その理由は、クルーズ船の着岸岸壁の徒歩圏に飲食や購買の選択肢が豊富で利便性が高く、街が綺麗であるというものが大部分を占めていた¹³⁾。このことは、交通アクセスの改善が不可欠であることを示唆している。

表 8 推定結果

	Coef.	Std. Err.	z	P> z
<i>DM-Gender</i>	0.94 **	0.41	2.29	0.02
<i>lnAge</i>	-1.25	0.76	-1.65	0.10
<i>DM-TTtj</i>	0.32	0.37	0.87	0.39
<i>DM-Info1</i>	0.71	0.53	1.34	0.18
<i>DM-Info2</i>	1.42 ***	0.44	3.24	0.00
<i>DM-Info3</i>	0.86	0.62	1.38	0.17
<i>DM-Info4</i>	1.76 **	0.57	3.06	0.00
<i>DM-Info7</i>	0.58	1.21	0.48	0.63
<i>DM-Taxi</i>	-0.65 *	0.34	-1.93	0.05
<i>DM-Destination</i>	0.65 *	0.35	1.85	0.07
<i>Const.</i>	2.73	2.50	1.09	0.28
Log likelihood	-43.905213			
Probability > Chi ²	0.017			
Pseudo R ²	0.198			
Obs.	79			

注：***は 1%水準、**は 5%水準、*は 10%水準で有意であることを示している。

出所：筆者作成

5. おわりにー地域創生に向けた政策提言ー

本稿では、北九州港ひびき CT に寄港したクルーズ船の船員を対象としたアンケート調査をもとに、その特徴と観光行動の傾向を探ってきた。回答者であるクルーズ船の（上陸して市内観光に出掛けた）船員は、多様な国籍のもと、年齢 20～40 代で寄港地の観光に関心をもつ“リピーター”が大部分を占めていた。彼らの観光行動の目的は、観光やショッピングであり、訪問先は小倉市街地（小倉城周辺）とイオン若松に集中していた。その際

¹³⁾ Norwegian Joy の船員は、長崎と福岡（博多）の 8 票が同数で最大であり、他に複数票はなかった。東京、横浜、大阪、神戸、奈良が各 1 票であった。Costa Serena の船員は、長崎の 16 票が最大であり、以下、福岡（博多）の 14 票、北九州（且過を含む）の 3 票が続き、他に複数票はなかった。横浜、別府、鹿児島、沖縄が各 1 票であった。

の移動手段は、タクシーやシャトルバスであった。また、船外で不便を感じたこととして、通信環境（Wi-Fi）に次いで交通アクセスが挙げられていた。一方で、日本で印象に残っている寄港地を尋ねたところ、長崎（長崎港）と福岡（博多港）の評価が高く、その理由は、徒歩圏に飲食や購買の選択肢が豊富にあるというものが大部分を占めていた。

これらを踏まえて、プロビット分析によって、クルーズ船の船員の観光行動の規定要因を分析した。分析結果から、彼らの観光行動では、男性、情報収集（②ガイドブック、④日本の行政など公共機関のHP）、訪問先（小倉市街地）が（上陸して）観光に出掛けるための正の規定要因であり、一方で、タクシー利用は（上陸して）観光に出掛けるための負の規定要因であることが示された。

2017年7月に、港湾法が改正されて「国際旅客船拠点形成」が始まり、クルーズ船の専用岸壁を有していない港湾でも、民間投資を活用した港湾整備のもと、クルーズ船の誘致が可能となった。国内各地でクルーズ船港拠点形成に向けた動きが活発化しているが、ひびきCTと同様に、郊外にある既存の（利用率が低い）港湾施設は、もともと大型クルーズ船に対応したのではなく、旅客の周遊動線を確保しにくい場所に接岸させる傾向がある。今回の調査から、クルーズ船の船員は、時間制約の中で効率的な情報収集のもと観光やショッピングを行っていることがわかったが、クルーズ船の着岸岸壁から訪問先へのアクセスの障害を改善し、時間制約を緩和させることで観光やショッピングの支出の増加に繋げることができるのではないだろうか。

政策提言を挙げると、1) ひびきCTからタクシーやシャトルバスに乗ることで生じる移動にかかる費用や時間など機会費用を減少させる仕組み、2) 多様な移動手段や観光商品のもと域内を周遊できる仕掛けを創出していく必要がある。具体的には、多種多様な選択肢が提供できるように、徒歩圏に飲食や購買の都市機能が集積し、新幹線や空港への結節点を有している小倉市街地から1km程度の位置にある小倉地区の砂津・浅野埠頭を活用（再整備）していく必要がある。砂津・浅野埠頭は、関門海峡の潮流やバースの制約もなく、港湾計画の見直しで対応できる¹⁴⁾。あわせて、徒歩や自転車でも参加できる散策、体験、交流がともなう採算ベースのオプションツアーの実施を検討しても良いであろう。Penco and Vaio (2014) は、旅客や船員の口コミを通じた（寄港地の）評価の上昇による再訪意欲の向上を非金銭的価値と定義付け、その重要性を指摘していたが、業務による訪日とはいえ、大部分の船員は結果的にリピーターであり、訪日外国人旅行者の「モノ消費からコト消費」への志向の変化は、クルーズ船の船員にも該当し、その傾向を把握して地域創生に繋げて方策を探ることには意義があるものと考えられる。リピーターの増加による周遊型（体験型）観光への志向の変化を地域創生に繋げるためには、港湾計画、交通計画、都市計画、観光商品の開発といった所管も異なる個別の事業を総合的に機能させる必

¹⁴⁾ 厳密に言うと、岸壁強度の調査をはじめ一定の改装費用が必要である。一方で、港湾管理者の収入になる入港料や岸壁使用料は、条例で定める料金であり、フェリー発着用の用途指定岸壁を除くと、北九州港の5地区で全て同額である。そのため、ひびきCTであっても砂津・浅野埠頭であっても、クルーズ船の船主の負担は変わらない。また、ひびきCTにおけるクルーズ船の受入は、旅客の安全対策に係る経費、ガントリークレーンの移動費用、コンテナ船の寄港や荷役の時間調整といった従来はなかった費用を発生させており、港湾管理者やターミナルオペレーターの負担になっている。同様の事例は全国各地で確認できる。第一著者が委員長を務めている高知新港振興プラン検討委員会でも、高知新港におけるクルーズ船の受入の急増によって、コンテナ船・バルク船の寄港や荷役の時間調整は主要な課題になっている。

要があり、それによって個別の事業もさらに活きるであろう。

参考文献

- 大方優子・五十嵐正毅「旅行先へのリピーターの行動特性に関する研究－リピーターの類型化－」『九州産業大学産業経営研究所報』2015年、47号、15頁～25頁。
- 亀山嘉大「佐賀空港におけるインバウンドの拡大とLCC利用者の旅行行動」『交通学研究(2017年研究年報)』2018年、61号、69頁～76頁。
- 栗原剛・坂本将吾・泊尚志「訪日リピーターの観光消費に関する基礎的研究」『土木学会論文集D3(土木計画学)』2015年、71巻5号、387頁～396頁。
- 佐藤友理子・岡本直久「国内旅行におけるリピーターの行動特性及び醸成要因に関する研究」『土木学会論文集D3(土木計画学)』2011年、67巻5号、455頁～464頁。
- 柴崎隆一・荒巻健・加藤澄恵・米本清「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み－クルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用－」『運輸政策研究』2011年、Vol. 14, No. 2, 2頁～13頁。
- 鈴木祐介・酒井裕規・湧口清隆「クルーズ船による大気汚染の影響－博多港のケース－」『交通学研究(2017年研究年報)』2018年、61号、77頁～84頁。
- 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効果の推計」『日本フェリー&クルーズ学会 論文集』2012年、2号、15頁～22頁。
- 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」『日本フェリー&クルーズ学会 論文集』2011年、1号、25頁～34頁。
- 田島規雄・藤生慎・高田和幸「外航クルーズ旅客の消費活動が地域・観光振興に及ぼす効果の分析」『土木計画学研究・講演集(CD-ROM)』2010年、41巻。
- 辻本法子「インバウンド観光における観光土産の購買行動－中国人リピーター旅行者の特徴－」『甲南経営研究』2016年、57巻2号、17頁～33頁。
- 外山昌樹・山田雄一・西尾チヅル「再来訪意向に対する旅行経験の影響－旅行者の記憶および満足が果たす役割に着目して－」『日本国際観光学会論文集』2015年、22号、51頁～58頁。
- 菱田のぞみ・日比野直彦・森地茂「近年における訪日中国人旅行者の観光行動」『第43回土木計画学研究発表会・講演集』(http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201105_no43/pdf/77.pdf 2018年11月4日閲覧) 2011年。
- 菱田のぞみ・日比野直彦・森地茂「訪問地選択の多様性に着目した訪日中国人旅行者の居住地域別観光行動の時系列分析」『土木学会論文集D3(土木計画学)』2012年、68巻5号、667頁～677頁。
- 藤生慎・吉岡正博・大澤脩司・横山慶典・坂尻昇太・久保光夫・中山晶一郎・高山純一・高田和幸「クルーズ旅客の観光要因の分析－金沢港に寄港したクルーズ旅客を対象として－」『日本フェリー&クルーズ学会 論文集』2015年、5号、28頁～36頁。
- 古屋秀樹・全相鎭「旅行者の志向と宿泊観光旅行との関連性分析」『土木学会論文集D3(土木計画学)』2014年、70巻5号、267頁～277頁。
- 湧口清隆・酒井裕規「外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察」『交通学研究(2017年研究年報)』2018年、61号、85頁～92頁。
- Dwyer, L. and P. Forsyth, "Economic Significance of Cruise Tourism," *Annals of Tourism Research*, 1998, 25, pp. 393-415.
- Florida-Caribbean Cruise Association and Participating Destinations, *Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies: A Survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending* (<http://f-cca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-2.pdf> Last visited on November 4, 2018) Vol. 2, Destination Reports, 2015.
- Lee, G. and M-K. Lee, "Estimation of the Shore Excursion Expenditure Function during Cruise Tourism in Korea," *Maritime Policy & Management*, 2017, 44 (4), pp. 524-535.
- Penco, L. and A Di Vaio, "Monetary and Non-monetary Value Creation in Cruise Port Destinations: An Empirical Assessment," *Maritime Policy & Management*, 2014, 41(5), pp. 501-513.

謝辞

本稿の作成のための調査・研究は、公益社団法人日本港湾協会「平成28年度 港湾関係研究奨励助成金」(研究代表者: 亀山嘉大)、JSPS 科研費(研究課題: 17K03693、研究代表者: 亀山嘉大)の助成を受けている。記して感謝申し上げる。