

平成 28 年度

## 福知山公立大学研究活性化助成金

## 採択課題 研究成果報告書

研究課題名：舞鶴港に寄港するクルーズ船観光客の回遊状況および消費動向の推定  
- クルーズ船受入機能の強化とインバウンド観光の推進に向けて -

研究代表者（申請者）：佐藤 充

共同研究者：篠原正人 Eric Hawkinson 江上直樹 張明軍

研究費助成額：500 千円

## 1. 研究開始当初の背景

政府は、観光を成長戦略の重要な柱に位置付け、国内外からの交流人口の増加を新たな需要の創出と地方創生に結びつけるビジョンを打ち出している。平成 26 年に、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」が策定され、「2020 年までに訪日外国人旅行者数 2,000 万人」の実現が目標として掲げられた。平成 28 年には、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（議長：内閣総理大臣）」により新たな観光ビジョンが策定され、訪日外国人旅行者数は 4,000 万人に上方修正された。（林・木下 [2015]、酒井 [2016]）

我が国の観光ビジョンでは、クルーズ船受入の拡充による地域振興に大きな期待が寄せられる。日本を含むアジアのクルーズ市場の急速な拡大が見込まれるなかで、「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」を合言葉に、国内各地の港湾でのクルーズ船受入が推し進められている。我が国の港湾へのクルーズ船による外国人入国者数や寄港回数をみると、いずれも年々着実に増加している。その一方で、クルーズ船の寄港地は一部の港湾に集中する傾向にあり、「2020 年に 500 万人」の実現を目指すにあたっては、その他の港湾への寄港が強く望まれるところである。（玉石 [2015]）

こうしたなかで、北近畿地域の物流・人流のゲートウェイ機能を担う京都舞鶴港においても、外航クルーズ船の入港が増加しており、なかでも今年度は 17 回を数え、昨年度の約 3 倍の入港数となった。舞鶴市は、観光客の満足度向上をめざし「みなと・まちなかのおもてなし」として、入港歓迎式典の開催、日本文化体験の実施、地元の特産品販売などの各種イベントが港内で実施している。（酒井 [2016]）

しかしながら、舞鶴港での取り組みが本当に観光客の満足度向上やリピーターの確保に繋がっているかは定かではない。次年度以降のクルーズ船入港数をさらに増加させ、北近畿地域のインバウンド観光を推進するためにどのような取り組みが必要か検討するにあたっては、観光客の消費動向を分析し、観光客のニーズを把握することが必要不可欠である。現状では、分析に必要な基礎的データが蓄積できておらず、クルーズ船の受け入れがどの

程度地元経済に影響を与えているかも把握できていない状態である。今後、効果的な施策立案をおこなうためにも、クルーズ船観光客の回遊状況および消費動向を分析し、観光ニーズや現状の取り組みの課題点を正確に抽出することが急務となっている。

## 2. 研究の目的

本研究は、舞鶴港に寄港するクルーズ船の乗客について、その回遊状況と消費動向を明らかにすることを目的とした。クルーズ船観光客の回遊状況および消費動向が明らかになることで、「①舞鶴港のクルーズ船受け入れがどの程度北近畿経済に影響を与えているか」が把握できるとともに、「②北近畿地域における観光ニーズ」を抽出することが可能となる。①について把握することで、クルーズ船受け入れによる恩恵が他の地域にとられているだけなのか、北近畿経済に好影響を与えているのかが明らかになり、現状の取組を改善すべきかどうかの示唆を得ることができる。また、②を抽出し、観光客が何を望んでいるか把握することで、効果的なインバウンド観光施策の具体的な立案に繋げることができる。これらの点から、本研究は、北近畿地域のインバウンド観光を推進するにあたり、重要な意義を持つと考える。

## 3. 研究の方法

本研究では主に、①調査票による観光客の消費動向・ニーズ調査、②GPS ロガーを用いた観光客の回遊状況調査、③消費動向結果による経済波及効果の推計を実施した。

①および②については、京都府商工労働観光部および舞鶴市産業振興部との協力のもと、オプションツアーに参加しない観光客を対象に調査票及び GPS ロガーを配布・回収し、消費動向と回遊状況等を計測した。

また、③については、舞鶴市産業振興部の協力を得て、法政大学日本統計研究所が提供する市区町村産業連関表の舞鶴市分を入手し、調査票調査の結果に基づき、クルーズ船の非オプションツアー客の観光消費がもたらした舞鶴市内への経済波及効果を推計した。

## 4. 研究成果と今後の課題

### (1)「クルーズ船観光客実態調査」の結果

2016年8月から10月にかけて、京都舞鶴港に寄港するクルーズ船の観光客の動態を明らかにすることを目的に、調査票調査を3回実施した。主たる調査対象は、オプションツアー以外のフリーで行動する観光客とした。本調査の実施状況は図表1の通りである。

なお、本調査の分析は回収調査数に基づき行われ、サンプル総数は232票（第1回：73票、第2回：102票、第3回：57票）であった。調査対象となった非オプションツアーの観光客数は705名（第1回：299名、第2回：267名、第3回：219名）であった。

今回の調査からは、調査日時によって回答者の属性が異なっていたことが明らかになり、観光行動や消費動向に違いがみられた点が確認できた。

&lt;図表 1 調査の実施状況&gt;

調査日時	配布数	回収数	回収率	調査対象者数	備考
第1回 2016/8/20	109	73	67.0	299	コスタビクトリア
第2回 2016/9/9	147	102	69.4	267	コスタビクトリア
第3回 2016/10/4	116	95	81.9	219	飛鳥II
合計	372	270	72.6	795	

※第 3 回はオプションツアーの観光客も含む。オプションツアー以外の回収調査票数は 57 票、調査対象者数は 139 名であった。

まず、第 1 回調査（8 月 20 日・コスタビクトリア）の観光客は、関東近県からの親子連れや 3 世代ファミリーが多く、舞鶴への訪問回数は初めてが大半を占めた。京都丹後鉄道を利用して天橋立を訪れる割合が高く、その満足度は高かった。雑貨を購入する割合が高く、一人当たりの観光消費額は 4,290 円程度であった。

次に、第 2 回調査（9 月 9 日・コスタビクトリア）の観光客は、北陸からの中老年層の夫婦・パートナーや友人が多く、舞鶴への訪問回数は初めての割合が高かった。シャトルバスを活用して、赤れんがパークや西舞鶴の商店街を訪れていた。また、とれとれセンターや西舞鶴の寺社仏閣エリアといったふ頭周辺への訪問が多かった。一人当たりの観光消費額は 4,722 円程度であった。

第三に、第 3 回調査（10 月 4 日・飛鳥II）の観光客は、九州からの中老年層の夫婦・パートナーや友人が多く、舞鶴への訪問回数は 2 回目・3 回目の割合が比較的高かった。タクシーを活用して、赤れんがパーク、引揚記念館、五老スカイタワーといった舞鶴市内への訪問が多かった。食品類のお土産を購入する割合が高く、一人当たりの観光消費額は 9,322 円程度であった。

他方で、自由記述回答の内容をみると、舞鶴港での歓迎式典や風光明媚な景色への評価は高く、ドライバーや地域の方々のホスピタリティに感銘を受けた記述が多かった。その一方で、シャトルバスや京都丹後鉄道の運行頻度、西舞鶴と東舞鶴の間でのアクセスの悪さについては、多くのコメントが寄せられていた。二次交通網の改善により、スムーズな観光行動を促すことが重要であることが分かった。

## （2）「クルーズ船観光客の回遊性調査」の結果【別表資料も参照】

クルーズ船で舞鶴港に寄港した非オプションツアーの観光客を対象に、GPS ロガーを配布して、観光客の回遊性を明らかにする調査を実施した。（図表 2 参照）

回収したデータから観光客の行先についてみると、①舞鶴市内のみ、②舞鶴市外（伊根町）、③舞鶴市外（天橋立）、④舞鶴市内外両方（天橋立―東舞鶴）の 4 つのルートに大きく分類できた。（図表 3～6 参照）また、それぞれのルートにおける観光時間の内訳をみると、半数近くの時間が移動に費やされていた点が多かった。（別表資料参照）

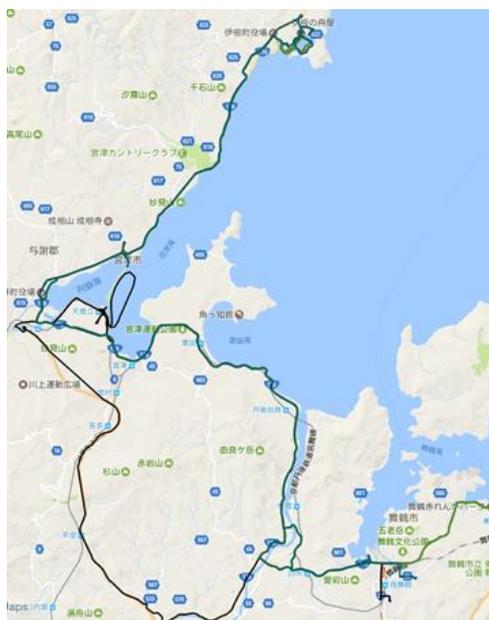
<図表2 GPS ロガー調査の実施状況>

調査日時	配布数	回収数	回収率	備考
第1回 2016/8/20	10	10	100.0	1台は未記録
第2回 2016/9/9	30	30	100.0	1台は未記録
第3回 2016/10/4	30	30	100.0	
合計	70	70	100.0	

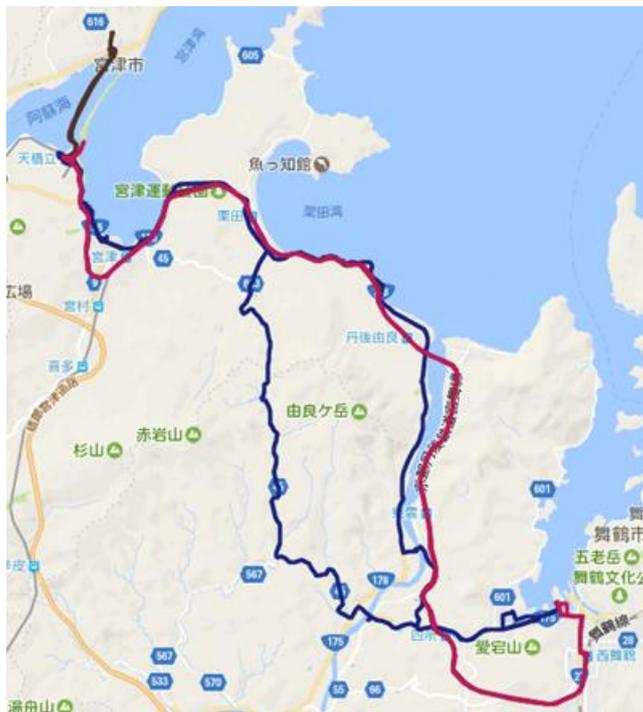
<図表3 観光客の主な回遊状況【舞鶴市内のみ、10月4日：26件】>



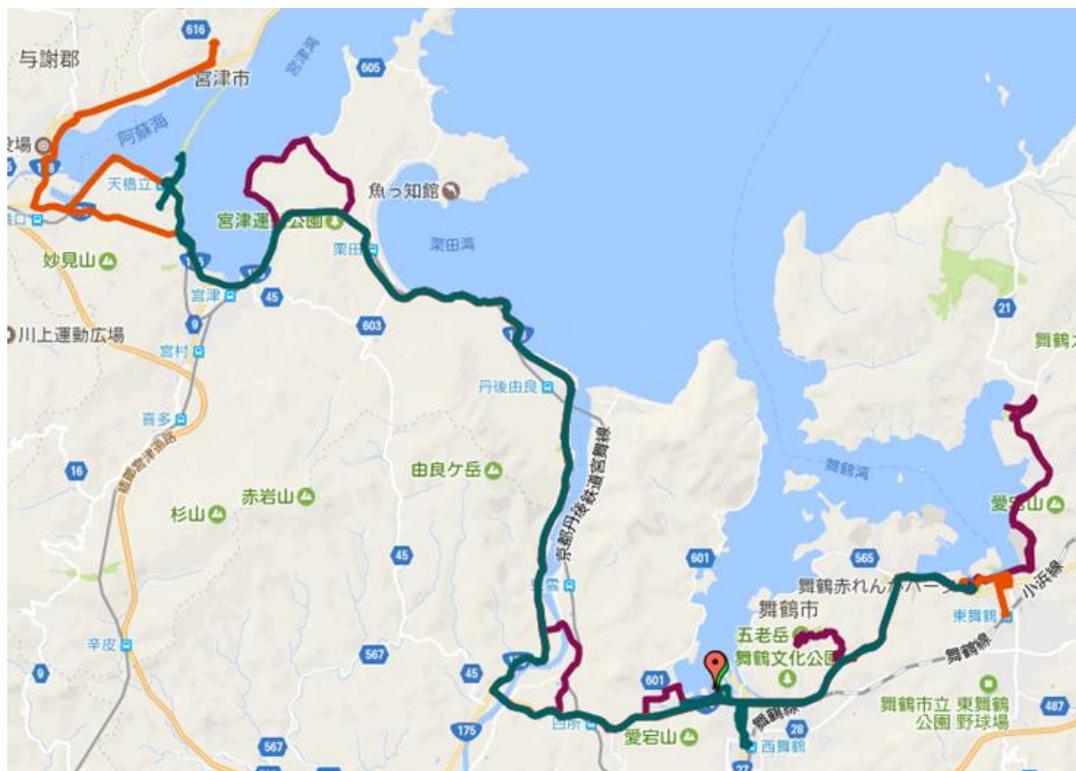
<図表4 観光客の主な回遊状況【舞鶴市外のみ(伊根町)、9月9日：5件】>



<図表 5 観光客の主な回遊状況【舞鶴市外のみ（天橋立）、8月20日：3件】>



<図表 6 観光客の主な回遊状況【舞鶴市内外（天橋立～東舞鶴）、9月9日：3件】>



### (3) 調査票調査結果に基づく経済波及効果の推計

上述の調査票調査によって得られた結果に基づき、各調査日に寄港したクルーズ船客のうち、オプションツアーに参加しない観光客による観光消費を対象にして、経済波及効果の推計を行った。

試算の前提として、まず、調査日時における乗船者数を算出した。そして、各日の乗船者数に非 OT 率を乗じて、非 OT 参加者数を推計した。さらに、非 OT 参加者数に、市内外別の消費率（消費の有無の構成比）を乗じて、市内で消費者数および市内外で消費者数を推計し、舞鶴市内で消費した観光客者数を推計した。その観光客数に、費目別の一人当たりの平均観光消費額（図表 7 参照）を乗じて、最終需要額を計算した。

<図表 7 市内・市内外別の一人当たりの観光消費額>

	市内	市外	市内外
交通費	1,876	1,716	3,169
飲食費	872		
買物代	1,744		
入場料など	429	897	741
合計	4,920	5,229	6,525

経済波及効果の推計結果は、図表 8 の通りであった。なお、推計にあたっては、舞鶴市を通じて法政大学日本統計研究所から提供を受けた「舞鶴市産業連関表」(統合中分類・105 部門)を用いた。第 1 回(非 OT 率 80%)は、舞鶴市内での需要発生額は 304.6 万円となり、総合効果は 334.0 万円であった。第 2 回(非 OT 率 80%)は、舞鶴市内での需要発生額は 452.3 万円となり、総合効果は 496.0 万円であった。第 3 回(非 OT 率 50%)は、舞鶴市内での需要発生額は 120.5 万円となり、総合効果は 132.1 万円であった。いずれも、波及効果倍率は 1.10 倍であった。また、舞鶴市内での需要発生額と市内最終需要額をみると、30%超の金額が域外に流出していた点も分かった。この要因には、舞鶴市が域内調達率の低い産業構造であることが推察できた。

<図表 8 経済波及効果の推計結果(単位:円)>

	第1回	第2回	第3回
	非OT率：80%	非OT率：80%	非OT率：50%
最終需要額	3,045,673	4,522,944	1,205,012
うち市内最終需要額	2,028,103	3,011,717	802,355
第1次波及効果	2,755,632	4,095,041	1,091,962
うち直接効果	2,028,103	3,011,717	802,355
うち第1次間接効果	727,529	1,083,324	289,606
第2次波及効果	584,276	864,698	229,370
総合効果	3,339,908	4,959,739	1,321,332
波及効果倍率	1.10	1.10	1.10

#### (4) 今後の課題

今回の調査研究から、オプションツアーに参加しない観光客について、寄港する時期により、その属性には違いがみられ、観光行動や消費動向も異なっていた点が明らかになった。これらの観光客の消費がもたらす経済波及効果も、寄港する時期で差が生じていた。

今後は、寄港するクルーズ船はもとより、寄港する時期にも着目し、各寄港日における観光客の動向を調べる必要がある。また、GPS ロガーを活用した回遊性調査は先駆的な取り組みであり、その分析方法に関してはさらなる検討が必要となっている。さらに、今回の調査対象は、非オプションツアーの観光客に絞っていたことから、オプションツアー客や外国人観光客（※今年度実施したが、十分なサンプル数を得られなかった）、そしてクルーにその範囲を広げることで、より精緻な経済波及効果の推計が期待できるだろう。

今年度の調査研究だけでは、本調査研究の目的に到達することはできず、来年度以降も引き続き、調査票調査および GPS を活用した回遊性調査を実施することにしたい。

#### 5. 主な発表論文等（雑誌論文、学会発表、図書、知的財産権、テレビ出演、新聞掲載、HP 公開など）

- ・京都新聞 2017 年 2 月 8 日付「クルーズ船乗客 消費鈍く」
- ・京都舞鶴港クルーズ船誘致協議会総会（2017 年 2 月 28 日）にて中間報告

#### 6. 参考文献

- 国土交通省 [2016] 「2015 年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)」
- 酒井敦史 [2016] 「京都舞鶴港におけるクルーズ振興」『土木施工』57(11)、41 - 45 頁参照。
- 柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵 [2011] 「階層分析法に基づくクルーズ客船船社の寄港地選択の要因分析」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』1、7 - 14 頁。
- 玉石宗生 [2015] 「クルーズ船の動向と国土交通省港湾局のクルーズ振興を通じた地方創生の取り組み」『国際人流,』28(7)、2 - 5 頁参照。
- 林健太郎・木下拓真 [2015] 「クルーズ振興を通じた地方の創生: クルーズ 100 万人時代に向けた取組」『沿岸域学会誌』27(4)、21 - 24 頁参照。
- 藤生慎・高田和幸 [2012] 「我が国におけるクルーズ客船の寄港特性に関する基礎分析」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』2、1 - 6 頁。
- 藤生慎・高田和幸 [2014] 「国内外の主要クルーズ港の立地条件・機能条件の類型化」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』4、44 - 54 頁。
- 吉澤智幸・金井義和・横山茂樹 [2013] 「海外の主要クルーズ港の港湾施設および立地特性に関する分析」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』3、15 - 20 頁参照。



GPSロガーによる回遊性分析の結果（西舞鶴ルート）

日付	No.	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	平均時間（分）		
2016/8/20			徒歩でとれとれセンターへ				徒歩でセブンイレブン⇒港へ												移動	65	44.4%
2016/9/9	3		バスで駅へバザールタウン	円隆寺	桂林寺	見樹寺	とれとれセンター	港着											待機	0	0.0%
2016/9/9	5		徒歩でとれとれセンター			コマダ珈琲店	徒歩でセブンイレブン⇒港へ												観光	73	49.6%
2016/9/9	25		バスで駅へ	徒歩で田辺城跡へ	西市民プラザ	徒歩でセブンイレブン⇒港へ													食事	9	6.0%
																			合計	146	100.0%

GPSロガーによる回遊性分析の結果（伊根町ルート）

日付	No.	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	平均時間（分）		
2016/9/9	2		レンタカー屋	伊根町へ移動		伊根湾遊覧船	道の駅・舟屋の里伊根				レンタカー屋	港着							移動	204	58.1%
2016/9/9	6		レンタカー屋	伊根町へ移動		伊根湾遊覧船	伊根浦公園	傘松公園	天橋立						レンタカー屋	港着			待機	30	8.5%
2016/9/9	9		レンタカー屋	天橋立へ移動		天橋立観光船	天橋立ビューランド		天橋立			伊根湾でUターン			レンタカー屋	港着			観光	107	30.5%
2016/9/9	13		車で伊根町へ移動		伊根湾遊覧船	傘松公園	東舞鶴へ		赤レンガ倉庫	港着									食事	10	2.8%
2016/9/9	23		レンタカー屋	伊根町へ移動	道の駅・舟屋	伊根湾遊覧船		傘松公園	天橋立					食事（西舞鶴・魚屋）	レンタカー屋	港着			合計	351	100.0%



GPSロガーによる回遊性分析の結果（天橋立-東舞鶴ルート）

日付	No.	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	平均時間（分）		
2016/9/9	4		車で東舞鶴へ	引揚棧橋(5)⇒記念館(25)⇒赤レンガ倉庫(30)⇒赤レンガパーク(15)⇒五老岳(10)⇒天橋立方面へ車で移動して宮津港あたりでUターンして舞鶴港へ															移動	166	53.8%
2016/9/9	16		タクシーで天橋立へ	天橋立南側散策⇒タクシーで移動⇒傘松公園	タクシーで東舞鶴へ					卑弥呼で食事					タクシーで港へ				待機	6	2.0%
2016/9/9	29		レンタカー屋 とれとれセンター	天橋立へ車移動	天橋立ビューランド(20)⇒天橋立散策(75)⇒橋立大丸(15)					東舞鶴へ車移動			赤レンガパーク	レンタカー返却から徒歩で港へ					観光	103	33.2%
2016/10/4	3		タクシー移動⇒ハクレイ酒造⇒天橋立・展望レストラン⇒天橋立ワイン⇒東舞鶴へ						引揚記念館	港着									食事	34	10.9%
																			合計	309	100.0%