

日本海事財團
平成9年度補助事業

九州周辺海域における国際・国内 クルージング航路の振興に関する調査研究

－ 報 告 書 －

平成10年3月

財団法人 九州海運振興センター

は　し　が　き

本報告書は、当センターが日本海事財団の平成8年度から2カ年にわたる補助事業として実施した「九州周辺海域における国際・国内クルージング航路の振興に関する調査研究」の平成9年度研究成果を最終報告書としてとりまとめたものであります。

わが国では、「クルーズ元年」と言われる平成元年以降、外航クルーズ船が相次いで建造され、近年では外航・内航とともに、クルージング市場は着実に拡大しています。

一方、九州は、温暖な気候と美しい海岸線、島、山など海からの景観に恵まれ、市街地やテーマパークなど観光地への港からのアクセスも比較的良く、さらに、韓国、台湾、中国に近く相互の観光流動も大きいなど、国際及び国内のクルージング航路を開拓するために優れた条件を備えています。

しかし、現状においては、一部でクルージング振興に向けた意欲的な取り組みが行われているものの、本格的なクルーズ船は不定期に寄港するのみであり、九州の好条件を活かしたクルージングの一層の振興が望まれるところであります。

こうしたことから、昨年度は、国内外のクルージングの動向、九州の観光動向や港湾・海象条件などに関する現状把握を行うとともに、観光業者へのアンケート調査及びクルーズ船社へのヒアリング調査を実施し、九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性と課題を整理しました。

これを踏まえ、本年度は、九州周辺海域を対象としたクルーズ乗船者及び一般旅行者を対象とした消費者アンケート調査を実施するとともに、事業採算性の検討などを行い、クルージング・モデル航路を設定した上で、九州周辺海域におけるクルージング航路の展開に向けて民間・行政に求められる取り組みを提言としてとりまとめました。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いに存じます。

おわりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたって終始ご指導、ご協力を頂きました九州大学角知憲教授はじめ委員各位、関係官公庁並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めて御礼申し上げます。

平成10年3月

財団法人 九州海運振興センター

会長 国本義一

「九州周辺海域における国際・国内クルージング航路の振興に関する調査研究」

委 員 名 簿

(順不同 敬称略)

委 員 長	角 知 憲	九州大学工学部教授
委 員	清 田 俊 二 (加 藤 雅 広)	長崎県商工労働部観光物産課長
"	三 浦 知 雄 (奥 田 哲 也)	鹿児島県企画部交通政策課長
"	森 川 雅 行	福岡市港湾局計画部長
"	黒 田 省 司	(社)九州・山口経済連合会調査部長
"	室 明	日本開発銀行福岡支店次長
"	宮 原 和 彦 (熊 川 申 祠)	(社)日本外航客船協会調査・広報委員会委員長
"	満 留 省 吾	(社)日本旅行業協会九州支部長
"	渡 邊 晴一朗	(社)日本観光協会九州支部副支部長
"	河 野 清 一	(財)福岡観光コンベンション・ビューロー専務理事
"	村 木 文 郎	長崎旅客船協会会长
"	岩 男 秀 彦	鹿児島県旅客船協会会长
"	村 形 義 明	大阪商船三井船舶(株)九州・門司支店長
"	竹 下 国 昭	(株)阪急交通社福岡支店長
"	佐 竹 治 夫 (丸 目 真 一)	シーガイアグループ福岡支店長
"	西 川 寧 是	全日本空輸(株)福岡支店取締役支店長
"	藤 丸 順 子	博多独楽編集局長
"	金 相 仁	(株)世亜旅行福岡支社長
"	田 中 龍 吉	(株)澤山商会船舶部長
"	満 潮 洋	ハウステンボス観光(株)取締役福岡支社長
"	岩 崎 福 三	鹿児島商船(株)代表取締役会長
"	古 木 圭 介	鹿児島サンロイヤルホテル専務取締役総支配人
"	後 藤 靖 子	九州運輸局企画部長
"	赤 司 淳 也 (岩 瀧 清 治)	第四港湾建設局地域整備調整官
幹 事	大 瀬 明 広 (澤 永 鎮 康)	九州運輸局企画部貨物流通企画課長
"	大 森 紘 一	九州運輸局企画部観光課長
事 務 局	石 坂 健 一	(財)九州海運振興センター調査役
集計・解折	泉 裕 喜	(株)三和総合研究所東京研究開発第1部主任研究員
	原 田 昌 彦	" 研究員
	中 津 淳	" 研究員
	関 恵 子	" 研究員

() は前任者

目 次

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的	1
2. 前年度調査結果の概要	2
3. 調査フロー	8
4. 調査内容と方法	9

第2章 消費者アンケート調査結果

1. 調査概要	15
2. 回答者の属性	17
3. クルージングに関する認知度・経験・関心度	23
4. 寄港地の評価	30
5. 今後の九州周辺海域におけるクルージングへの参加意向	39

第3章 アジアを中心とする海外からの誘客可能性

1. 訪日外国人観光の動向	73
2. アジアにおけるクルーズマーケットの動向	77
3. わが国周辺海域における新たなクルージング展開の動向	79
4. アジアを中心とする海外からの誘客可能性の検討	81

第4章 事業採算性の検討

1. 検討対象の整理	85
2. 試算ケースの設定	87
3. 事業計画概要	96
4. 事業収支の算出	98
5. 事業採算性の検討	116

第5章 クルージング・モデル航路の検討

1. 基本パターンの設定	135
2. 各基本パターンにおけるモデル航路の検討	140

第6章 九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言

1. クルージング振興の考え方	147
2. クルージング・モデル航路の提案	149
3. クルージング航路展開に向けて求められる官民の取り組み	154
4. クルージング航路展開に向けた課題	159

資料編

1. アンケート調査票	161
2. アンケート調査自由回答	171
3. 世界の外航クルーズ船の概況とわが国への寄港実績	197

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的

九州は、周辺を海に囲まれ、温暖な気候にも恵まれている。また、美しい海岸線、島、山など海からの景観に優れているほか、市街地やテーマパークなど観光地への港からのアクセスも比較的良好。一方、韓国、台湾、中国に近いという地理的特性から、これらの国との定期航路も運航され、相互の観光流動も大きいなど国際クルージングへの潜在的な需要も大きいと考えられる。

しかし、現状においては、特定の大型クルーズ船による関東、関西を起点とするクルーズが不定期に寄港するのみで、行きたい時に行きたいところへいけるという利用機会も限られるため、九州の好条件を活かした本格的なクルーズの振興が図り得ない状況にある。また、一定水域での観光デイクルーズや高速船を使った観光ルート開発的な航路の開設など、観光を目的としたクルージングの意欲的な試みがなされているが、九州の観光の動向から、さらに多くの観光地域でクルージング航路の開設の可能性があると考えられる。

このため、本調査においては、九州を取り巻く観光の動向、クルーズ船の運航条件などを調査分析するとともに、近隣アジア諸国との国際航路を含むクルージングのモデル航路を提案し、それらの航路を開設するための条件やフィジビリティについて調査することにより、九州における新たな海上観光ルートの形成による観光の振興とクルージングを中心とする海洋レクリエーションの振興を図ることを目的とする。

2. 前年度調査結果の概要

(1) クルージングの動向と船社の航路開設条件

① 国内外のクルージングの動向

わが国では『クルーズ元年』とよばれる1989年以降、クルーズ船が相次いで就航し、その利用者も1993年に20万人を突破した。しかし、カリブ海などではクルージングが年間を通じて低価格で提供され、若年層にまでマーケットが拡がっているのに対して、わが国のクルージングは高価格帯に特化しており、利用者も中高年層が中心となっている。

九州では、主に目的地として外航・内航クルーズ船が不定期に寄港しているが、現状では関東・関西が主な集客地であるため、九州を発着地とするクルージングは少ない。

② クルーズ船社の航路開設条件

集客地の条件としては、乗客定員の5～7割（現在の日本籍船では1航海250～300人）程度の集客が可能で、商品企画と集客活動の担い手が存在することが求められる。

目的地の条件としては、概ね1時間圏内に観光資源の存在すること、船で行くことに魅力のある場所（離島など）、数百人の乗船客を受け入れられる施設の存在（飲食・休憩施設や物販施設）などがあげられる。

また、港湾に求められる条件は、クルーズ船入港に対応できる港湾施設（できれば直接着岸できること）、動線や景観に配慮した旅客ターミナル、市街地や駅・空港などへの交通アクセス性、外航クルーズの場合C I Q（税関、出入国、検疫）機能などである。

(2) クルージングからみた九州の観光ポテンシャル

九州の観光の現状を概観した上で、クルージングからみた観光ポтенシャルをより詳細に検討するため、福岡県、長崎県、鹿児島県を対象としてケーススタディを行った。

- ・博多港は、九州を代表する観光都市・福岡市に立地し、観光受け入れ態勢が整っているほか、空港や新幹線駅とのアクセス性が良く、広域からの集客が可能である。
- ・長崎港は、江戸時代以来の国際港湾として歴史を有し、観光資源の集中する長崎市に立地しているほか、国立公園「雲仙」やハウステンボスへの日帰り観光も可能である。
- ・佐世保港は、ハウステンボスなどの観光資源に近接し、複雑な海岸線を有する西海国立公園に囲まれているため、入出港時の眺望が優れている。
- ・長崎県の離島（壱岐、対馬、五島列島等）は、多くの島が連なり、豊かな自然が残されているほか、古くからの大陸との交流を伝える遺跡や歴史的建築物等が豊富である。
- ・鹿児島港は、桜島の眼前に位置し、入出港時の眺望が非常に優れており、観光資源の集積する鹿児島市に立地するほか、指宿地区、霧島地区への日帰り観光も可能である。また、屋久島、種子島、南西諸島等の離島やアジアにも近接している。
- ・鹿児島県の離島（種子島、屋久島、奄美諸島等）は、亜熱帯性の気候や緑豊かな自然、美しい海に

恵まれた多くの離島が連なっており、また、アジアにも近いことから、アジアを巡るクルーズに組み込むことが可能である。

(3) クルージング海域としての九州の港湾・海象条件

① 九州における港湾整備等の動向

現状では博多港、佐世保港、長崎港、鹿児島港、別府港、宮崎港にクルーズ船に対応できる比較的大水深のバースが整備され、うち前4港はC I Q機能を有している。

フライ＆クルーズの観点からは、九州ではほぼ各県の空港に国内主要空港との航空路が開設されている。また、国際線は福岡、長崎、大分、鹿児島の各空港（1998年2月現在）に開設されており、特に福岡空港はアジア・オセアニアに多数の航空路を有している。

② 九州周辺における気象・海象条件

日本をとりかこむ外洋における波高は、おおむね春季から夏季にかけて低く、秋季から冬季にかけて高い。九州周辺海域の波高は、東南アジアと比較すると高い。

船酔い防止方策としては、1) 海象の穏やかな時期・海域の選択、2) 船舶の大型化（3万トンクラス、全長150m以上）、3) 揺れにくい船型や機能の導入、4) 船内でのその他の対応（酔い止め薬の配備、乗務員の接客など）があげられる。

(4) 旅行業者のクルージング取扱い意向

① アンケート調査の概要

クルージング商品の販売において中心的な役割を果たす旅行業者のクルージング取扱いの現状や意向などを把握するため、主催旅行届出を行っている全国の旅行業者995社（全国の一般旅行業者826社、九州の国内旅行業者169社）に対してアンケート調査を実施した。有効発送数972社に対して、298社からの回答を得た（有効回答率30.7%）。

② クルージングの取扱いの現状

- ・回答企業の約半数（52%）はクルージングの取扱いを行っている。
- ・クルージング取扱い上の問題点としては、「客層が限られていること（44%）」「商品価格が高額なこと（41%）」「商品が十分に認知されていないこと（35%）」があげられている。

③ クルージング市場の展望

- ・クルージング市場については、約7割が「将来性が高い」成長分野とみている。
- ・クルージング市場拡大のターゲットは、約8割が「中高年層」としている。
- ・クルージング市場拡大の条件としては、「商品価格の低廉化（38%）」「休暇の長期化や労働時間の短縮（26%）」「時間消費型の余暇の過ごし方の変化（26%）」があげられている。

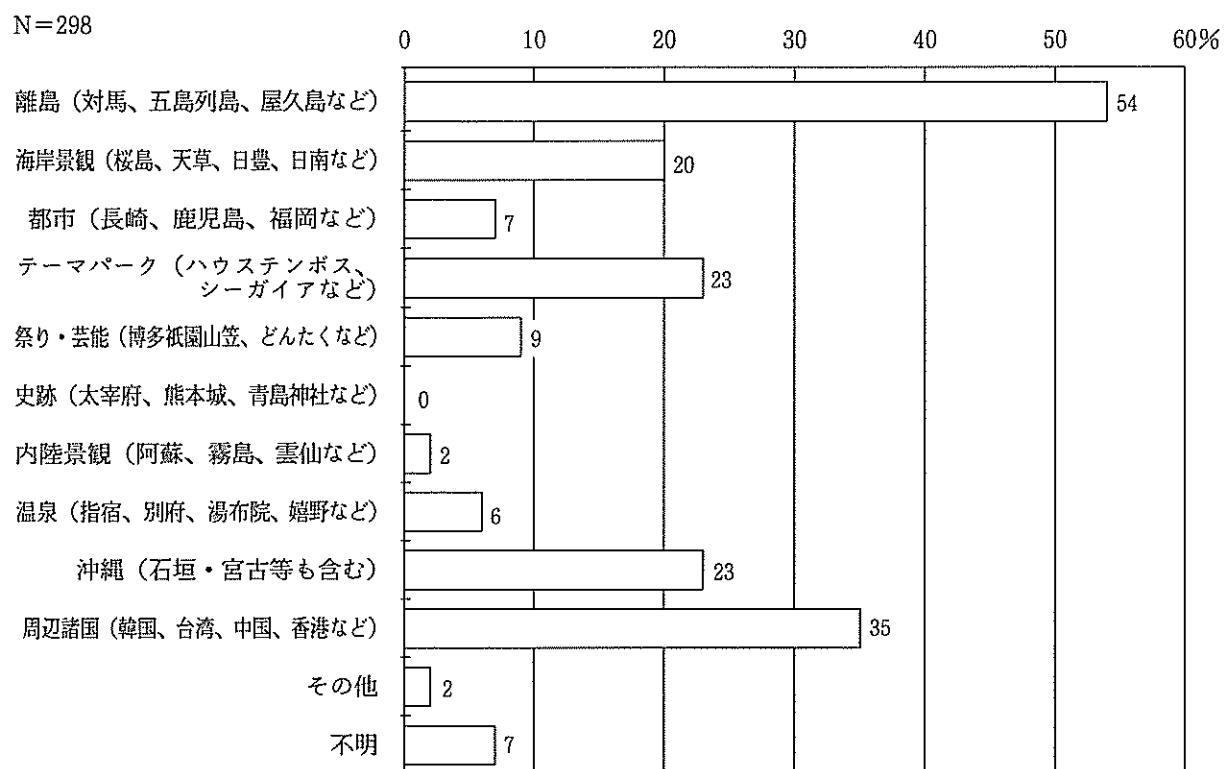
④ 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの展開可能性

- ・クルージングの目的地としての九州は、「国内の他地域より目的地として有望である（44%）」とする企業が多く、その理由として「観光資源の豊富さ（55%）」と「アジアとの組合せ（53%）」

が多くあげられている。

- ・有望な目的地としては、「離島（対馬、五島列島、屋久島など）（54%）」「沖縄（23%）」「周辺諸国（35%）」が多数を占めている。

図1-1 九州周辺海域におけるクルージングの有望な目的地（2つまで選択）

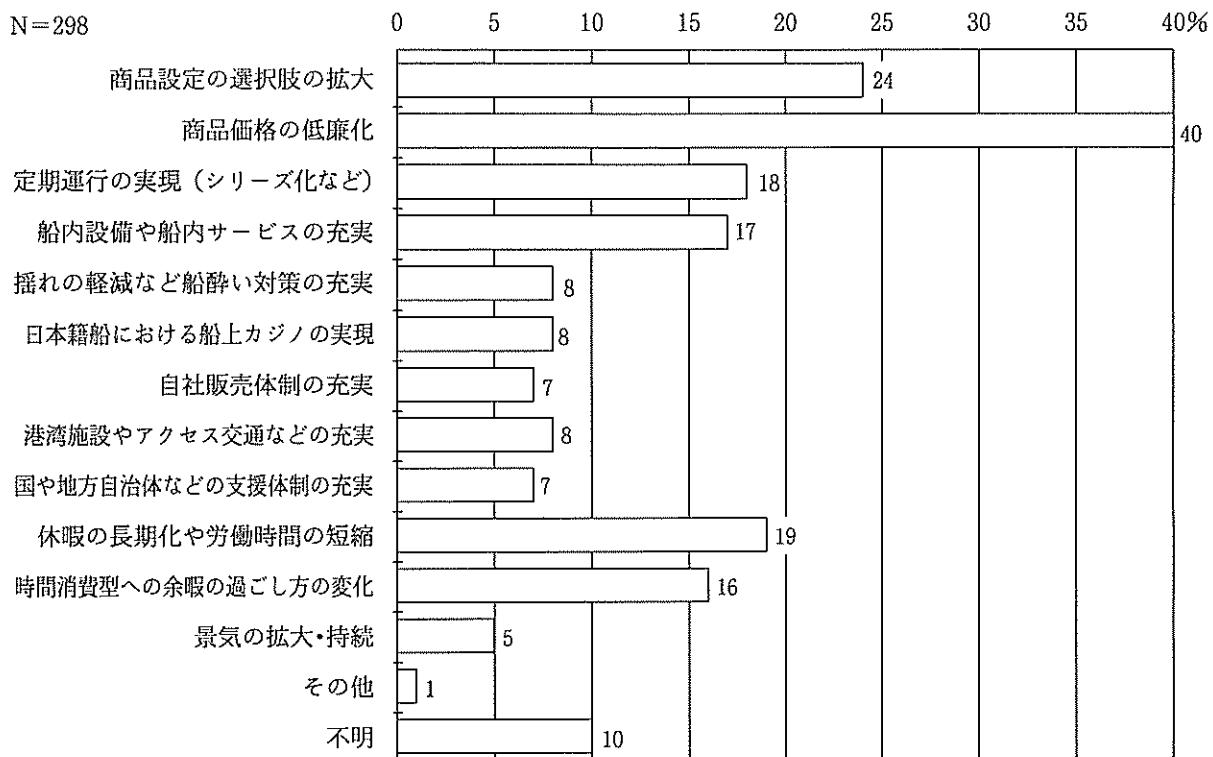


- ・集客地としての九州は「国内の他地域と同程度（45%）」とする意見が多い。
- ・九州周辺海域におけるクルージングの有望な集客地としては「首都圏（64%）」「関西圏（56%）」が多く、九州域内、海外はともに2割程度である。
- ・商品単価としては3万円未満を望んでいる企業が全体の約7割を占めている。
- ・期間としては「2～3泊程度（44%）」「1週間～10日間程度（37%）」が多い。

⑤ 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの意向

- ・九州周辺海域におけるクルージングの取扱い意向としては、「将来的には取扱いを検討したい」が50%と最も多く、「できる限り検討したい」が26%、「積極的に検討したい」が7%となっている。
- ・取扱いの条件は、「商品価格の低廉化（40%）」が最も多く、次いで「商品設定の選択肢の拡大（24%）」「休暇の長期化や労働時間の短縮（19%）」となっている。

図1-2 九州周辺海域におけるクルージング取り扱いの条件（2つまで選択）



(5) 九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性と課題

① 九州におけるクルージングマーケットの位置づけ

九州周辺海域を対象としたクルージングマーケットは、1) 高齢者を中心とした既存マーケットの浸透・拡大、2) 低価格化によるマーケットの大衆化の可能性、3) アジアマーケットの拡大とその取り込み、といった要因により、今後が拡大する可能性は大きい。

② 目的地としての九州の可能性

1) 離島を中心とした九州の海洋資源の活用

クルーズ船の寄港地として人気の高い屋久島をはじめ、壱岐・対馬、五島列島、奄美群島、種子島などを有する九州周辺は、クルージングの目的地として魅力的な海域となっているため、離島クルーズを九州におけるクルージング振興の中心に据えて取り組んでいくことが望まれる。

2) 豊かな観光資源を活用した都市型港湾の拠点港化

九州は、博多、長崎、佐世保、鹿児島、北九州などの港湾においてクルーズ船の寄港実績が多く、これらの多くは、海岸景勝（桜島等）やテーマパーク（ハウステンボス等）などの観光資源に近接しているため、各港湾が周辺地域の観光資源の特性を生かし、クルーズ船寄港地として定着させていくことが求められる。

3) アジアや沖縄への近接性を活かした航路設定の優位性

九州は、韓国、中国、台湾、香港などに近接し、また沖縄とも連なる地域であることから、関東、関西を中心とするわが国からこれらの地域を目的地とするクルージングの起終点としての優

位性が高く、上述した九州域内の離島や主要都市などとの組み合わせによるクルージング航路の設定の可能性も高いと考えられる。

③ 九州周辺海域におけるクルージングの集客地

1) 福岡市を周辺とした九州域内における集客の促進

九州は今後の発展が期待される潜在的なマーケットであり、クルージングは数百人規模の集客で航路設定が可能なため、旅行業者などが自社による商品企画もしくは船社への働きかけを行うことでマーケットが顕在化する可能性がある。

2) 関東、関西を中心とした大都市圏からの誘客の必要性

需要確保のためには、わが国におけるクルージングマーケットの中心である関東及び関西からの誘客が有効であるが、博多港は福岡空港及び博多駅とも近接しており、航空路や新幹線による関東、関西方面とのアクセス性に優れる。また、アジア及び南西諸島方面へのクルージングにおいて、九州発着とすることで所要日数の短縮が可能となる。

3) アジア諸国からの誘客の可能性

急速な経済成長を背景にシンガポールなどでクルージング市場が急成長していることなどから、九州周辺海域のクルージングにおける有望マーケットとして、また国際交流の側面からも、アジア諸国からの誘客に積極的に取り組むことが求められる。

④ 九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向

1) 離島、アジアを中心としたテーマ設定

クルージングのテーマ設定や目的地の選定にあたっては、クルーズ船の寄港地として人気のある離島や、九州からの近接性を活かしたアジアとの組み合わせを中心とすることが有効であると考えられる。その際、アジアについてはクルージングの目的地としてだけではなく、同時に集客地としても重視する必要がある。

2) 関東方面、関西方面等とのフライ＆クルーズ、新幹線＆クルーズの展開

関東、関西方面からの誘客を促進し、またアジアとの近接性を活かした航路設定を行うためには、航空路や新幹線を活用したフライ＆クルーズ、新幹線＆クルーズの展開を図ることが求められる。

3) 多様性・選択性に富む商品展開と競争力のある価格設定

滞在型観光の増加などにみられるわが国の観光マーケット変化に対応し、多様性・選択性に富んだ商品展開を行うとともに、他の旅行商品に対して競争力のある価格設定を行うことにより、クルージングを魅力あるものにしていくことが必要である。

4) 夏期を中心としたクルージング航路のシリーズ化、定期運航化の促進

クルージングマーケットの拡大のためには定期運航化が有効であり、九州周辺海域は、海象などの制約から冬期を除けばそのポテンシャルを有すると考えられることから、春～初夏を中心としてシリーズ化されたクルージング航路を展開し、その定着・拡大をみながら定期運航化を図っていくことが期待される。

⑤ 今後の検討課題

- 1) 消費者ニーズの把握・分析
- 2) 事業採算性（フィージビリティ・スタディ）の検討
- 3) アジアを中心とする海外からの誘客可能性の検討
- 4) モデル航路設定とその方向性
- 5) 民間・行政の取り組み方向の提言

3. 調査フロー

【平成 8 年度】

九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性と課題

【平成 9 年度】

(1) 消費者ニーズの把握・分析

アンケート調査

- ① わが国のクルーズ利用客のニーズ
- ② 九州への観光客のニーズ

ヒアリング調査

(2) アジアを中心とする海外からの誘客可能性

ヒアリング調査

(3) 事業採算性の検討

- ① 試算ケースの設定
- ② 事業コストの算出
- ③ 事業採算性の検討

(4) 九州周辺海域におけるクルージング・モデル航路の検討

(5) 九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言

- ① クルージング・モデル航路の提案
- ② クルージング航路展開によって期待される効果
- ③ クルージング航路展開に向けて求められる官民の取り組み
- ④ クルージング航路展開に向けた課題

4. 調査内容と方法

昨年度調査結果を踏まえ、本年度調査においては、消費者ニーズの把握や事業採算性の検討などを行い、九州周辺海域におけるクルージング・モデル航路を提案し、その実現に向けて民間・行政が取り組むべき方向性を明らかにする。

(1) 消費者ニーズの把握・分析

昨年度調査ではクルーズ船社及び旅行業者の意向を把握したが、本年度はレジャー・クルーズの直接的な利用者となる一般個人を対象として、九州周辺海域におけるクルージングに関するニーズを把握・分析する。

① わが国のクルーズ利用客のニーズ

クルーズを利用している乗船客を対象としてアンケート調査を実施し、九州周辺海域におけるクルージングに対する意向を把握する。

《アンケート調査》

1) 調査対象・件数

わが国で実施されているレジャー・クルーズの利用客のうち、九州周辺海域を対象としたクルーズの利用客を対象とする。その際、期間・コースなどの異なるクルーズから4コースを対象とし、各コース約200サンプル、合計約800サンプルの回収を見込んだ。

2) 調査方法

クルーズ船社の協力を仰ぎ、クルーズ乗船時に調査票を配布し、下船時に回収した。

3) 調査項目

- ・属性（性別、年齢、居住地）
- ・クルーズ参加状況（人数、目的、参加経験、情報入手先）
- ・寄港地の評価（クルーズ及び九州の印象、寄港地の印象とその理由）
- ・九州周辺海域におけるクルーズへの参加意向
(寄港地、乗下船地、日数、価格、季節、参加意向、参加条件、参加しない理由等)
- ・九州周辺海域におけるクルーズに関する意見・要望 等

② 九州への観光客のニーズ

クルーズ以外の目的で実際に九州を来訪している一般旅行客を対象としてアンケート調査を実施し、九州周辺海域におけるクルージングに対する意向を把握する。

《アンケート調査》

1) 調査対象・件数

平成8年度調査においてケース・スタディを行った福岡、長崎、鹿児島への観光客を対象とする。各地域約200サンプル、合計600サンプル程度の回収を見込んだ。

2) 調査方法

調査地域に立地するホテルの協力を仰ぎ、宿泊客に対して調査票を配布・回収した。

3) 調査項目

- ・属性（性別、年齢、居住地）
- ・当地への来訪状況（人数、目的、来訪経験、情報入手先）
- ・クルーズ参加状況（人数、目的、参加経験、情報入手先）
- ・九州周辺海域におけるクルーズへの参加意向
(寄港地、乗下船地、日数、価格、季節、参加意向、参加条件、参加しない理由等)
- ・九州周辺海域におけるクルーズに関する意見・要望 等

(2) アジアを中心とする海外からの誘客可能性

わが国周辺海域における外国人客を対象としたクルージングについて、外国船社を中心としたクルーズ船社側の動向、アジアを中心としたマーケットの動向、わが国における受け入れ体制の整備状況の各側面について整理し、九州周辺海域におけるアジアを中心とした海外からの誘客可能性を検討する。

① わが国周辺海域における新たなクルージング展開の動向

わが国周辺海域において、近年、外国船社を中心とした新たなクルージング展開の動きが活発化していることから、新聞・雑誌情報等を整理し、さらに可能な範囲でクルーズ船社等にヒアリング調査を実施することにより、これらの動向について把握する。

② アジアにおけるクルージングマーケットの動向

わが国及びアジア諸国等のクルージングの運航実績や利用実績を把握するとともに、人口、所得水準等の統計データを用いて、市場環境の比較検討を行う。

また、クルーズ船社や旅行業者等に対してヒアリング調査を行うことにより、アジア諸国等のクルージング及び観光全般のマーケット動向を把握する。

③ 海外からの誘客に向けたわが国の取り組み

「ウェルカムプラン21（訪日観光交流倍増計画）」等、わが国の国際観光振興に向けた取り組みの動向を整理する。

④ アジアを中心とする海外からの誘客可能性の検討

以上を踏まえ、九州周辺海域におけるクルージングに対して、アジアを中心とする海外から誘客を行うことの可能性と課題などを整理する。

(3) 事業採算性の検討

九州周辺海域においてクルーズ事業を展開する場合の事業採算性を検討し、クルージング・モデル航路の設定及びその事業化に向けた検討の資料とする。その際、旅行業者等が船社からクルーズ船をチャーターする場合を想定し、その投入船舶・チャーター料、運航期間・日程、料金設定などを変化させることによる事業採算性の変化に着目する。用船料や料金設定等の検討にあたっては、クルーズ

船社等へのヒアリング調査を行う。

① 試算ケースの設定

1) 基本パターンの検討

事業採算性の検討にあたり、まず、九州周辺海域におけるクルージングのシリーズ化や定期運航化を念頭において基本パターン（拠点港とクルーズ海域）を検討する。

2) 試算モデルコースの設定

事業採算性の試算にあたって必要となる諸条件（日程、寄港地数等）を設定するため、各基本パターンをもとに、試算のモデルとなる具体的なクルージング航路（試算モデルコース）を設定する。

3) 事業形態の整理

ここでは、旅行業者等がクルーズ船をチャーターして事業を行うことを想定しているが、クルージング事業においては、このほか、船社、寄港地の現地観光を行う旅行業者、広告代理店等さまざまな事業者が関わることから、サービスの提供や費用面におけるこれら事業者の関係を整理する。

4) 事業概要の整理

基本パターンや試算モデルコースの設定に基づき、実際に事業採算性を検討する際の試算ケースを設定する。具体的には、投入船舶（総トン数、乗客定員・船室数、乗組員数、船内施設・サービス等）、運航期間、クルーズ日程等を検討項目とする。

② 事業コストの算出

試算ケースの設定に基づき、船社や旅行業者等へのヒアリング結果を踏まえ、各試算ケース毎の事業コストを算出する。

1) 費用項目の整理

チャーター料、営業費用等、事業コストの内訳となる費用費目を整理する。

2) 費用項目の整理

設定した試算ケース毎に、各費用項目毎に概算的な事業コストを算出する。

3) 総事業コストの算出

各費用項目の算出結果に基づき、各試算モデルケース毎の事業コストを算出する。その際、試算ケースで設定した各項目や消席率を変数として適宜変化させることにより、1室もしくは1人あたりのコストがどのように変化するのかについて検討し、各項目が事業採算性に及ぼす感度を分析する。

③ 事業採算性の検討

1) 料金水準と損益分岐点となる消席率の関係

各ケース毎の事業コスト算出結果を踏まえ、複数の異なる料金水準を設定し、これに対応する損益分岐点となる消席率を算出し、料金水準と消席率の関係について分析する。

2) 料金水準の設定と必要需要規模の想定

5)で設定した各ケースの複数の料金水準の中から、アンケート調査結果など消費者ニーズの把握結果をもとに、妥当と考えられる料金を検討する。また、その料金に対して採算性確保のために必要となる消席率から、事業採算性確保のために必要となる需要規模を想定する。

(4) 九州周辺海域におけるクルージング・モデル航路の検討

これまでの検討を踏まえ、九州周辺海域におけるクルージングのモデル航路を検討する。

① 基本パターンの設定

事業採算性の検討にあたって設定した基本パターンをもとに、拠点港やクルーズ海域など、モデル航路としての検討を行う基本パターンを設定する。

② 各基本パターンにおけるモデル航路の検討

各基本パターンに対して、ターゲット及びテーマ、日程及び価格帯、事業形態、具体的な寄港地などの検討を行う。

1) ターゲット及びテーマの検討

ターゲットとするマーケット（居住地、年齢層、参加人数とその構成等）を検討するとともに、これに対応したクルージングのテーマ設定を行う。

2) 事業形態、投入船舶、運航期間等の検討

各基本ケースを事業化する際に想定される事業形態、投入船舶（総トン数、乗客定員・船室数、乗組員数、船内施設・サービス等）、運航期間等について検討する。

3) クルーズ日程及び価格帯の検討

対象マーケットやテーマ設定などを踏まえ、クルーズ日程（泊数）、価格帯（1泊あたり単価及び総額）について検討する。その際には、航空や鉄道との連携など対象マーケットからのアクセスとなる交通手段も含めて検討する。また、事業採算性の検討結果に基づき、設定した価格帯（料金水準）に対して事業採算性が確保されるために必要な消席率及び需要規模を想定する。

4) 具体的な寄港地の検討

各基本ケースにおける起終点港、途中寄港地などの具体的なルート・行程について、海象条件や港湾整備状況なども踏まえて検討し、クルージング・モデル航路を設定する。

(5) 九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言

本調査のまとめとして、九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言をとりまとめる。

① クルージング・モデル航路の提案

(4)におけるモデル航路の検討結果を踏まえて、九州周辺海域において開設が期待されるクルージング航路を提案する。また、その段階的な展開シナリオについて検討する。

② クルージング航路展開によって期待される効果

新たな観光ルートの形成、地場産業の活性化、地域間交流・国際交流の促進、クルーズ参加機会の提供など、九州周辺海域においてクルージング航路が展開された場合に期待される効果について

定性的に整理する。

③ クルージング航路展開に向けて求められる官民の取り組み

九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けて、民間事業者や地方自治体、国等が取り組むべき方向性を提案する。

- ・事業主体及び官民の役割分担のあり方
- ・ハード・ソフトの受け入れ体制の整備
- ・船社、航空事業者、鉄道事業者等との連携のあり方
- ・クルージング市場拡大のための支援体制のあり方 等

④ クルージング航路展開に向けた課題

九州周辺海域においてクルージング航路を展開していくにあたって、今後さらなる検討が必要となる残された課題を整理する。

第2章 消費者アンケート調査結果

1. 調査概要

(1) 調査目的

クルーズ以外の目的で実際に九州を来訪している一般旅行客と、九州に寄港するクルーズの乗船客を対象としたアンケート調査を実施し、九州周辺海域におけるクルージングに関するニーズを把握・分析することを目的とする。

(2) 調査概要

調査概要および調査対象となる客船のコース概要は、表2-1および表2-2に示すとおりである。

表2-1 調査概要

調査対象	【九州に来訪している一般旅行客】 平成8年度調査においてケース・スタディを行った福岡、長崎、鹿児島への観光客を対象とし、対象地域に立地するホテルの宿泊客に対して調査票の配布・回収を行った。	【クルーズを利用している乗船客】 わが国で実施されているレジャー・クルーズのうち、九州周辺海域を対象としたクルーズの利用客を対象とし、調査票の配布・回収を行った。
調査場所 調査期間	平成9年7月末～8月末 ○ 福岡市（シーホークホテル&リゾート） ○ 佐世保市（ホテルヨーロッパ） ○ 鹿児島市（鹿児島サンロイヤルホテル）	○ 「にっぽん丸」（秋の屋久島と瀬戸内海周遊クルーズ：9／12～15） ○ 「飛鳥」 （日本一周クルーズ：9／12～24） ○ 「ふじ丸」 （秋の日本一周クルーズ：9／20～29） ○ 「飛鳥」 （九州一周クルーズ：11／18～23）
調査方法	調査票をホテル内で配布し（1室1通）、自記式による記入後に、ホテル内で回収した。 【配布】チェックインを行う際に、フロントにて配布。 【回収】フロントへ持参または各部屋の清掃時に回収。	調査票をクルーズ客船内で配布し（1室1通または1人1通）、自記式による記入後に、客船内で回収した。 【配布】乗船前に、各部屋に調査票をセット（配布）。 【回収】レセプションへ持参または各部屋の清掃時に回収。
調査件数	計583通 ○ 福岡 185通 ○ 長崎 181通 ○ 鹿児島 217通	計921通 ○ 「にっぽん丸」 246通 ○ 「飛鳥（日本一周）」 187通 ○ 「ふじ丸」 217通 ○ 「飛鳥（九州一周）」 271通

表 2-2 客船のコース概要

客 船 名	コ ー ス 概 要
にっぽん丸 (A コース)	【秋の屋久島と瀬戸内海周遊クルーズ】(3泊4日) 1997/9/12神戸～13大分～14屋久島(宮之浦港)～15神戸 ※台風によるスケジュール変更(屋久島→高松)
飛 鳥 (B コース)	【日本一周クルーズ】(12泊13日) 1997/9/12横浜～13神戸～(14,15瀬戸内海、錦江湾近海の終日クルージング)～16長崎～17隱岐～18直江津～20稚内～21函館～23横浜～24神戸 ※台風によるスケジュール変更(18直江津)→19新潟、稚内に寄港せず
ふ じ 丸 (C コース)	【秋の日本一周クルーズ】(9泊10日) 1997/9/20東京～21神戸～22, 23長崎～24萩(仙崎港)～26青森～27十勝～29東京
飛 鳥 (D コース)	【九州一周クルーズ】(5泊6日) 1997/11/18神戸～別府～奄美～三角～11/23博多

2. 回答者の属性

(1) アンケート回答者の属性

【一般旅行客／乗船客】

① 性別・年齢階層別

1) 一般旅行客

性別をみると、男性が274人、女性が302人となっており、ほぼ同数となっている。

年齢階層別では、30代が38.9%と高く、次いで40代、20代となっており、20～40代で87.4%を占める。

また、女性は男性に比べて10代、20代といった若い年齢層の割合が高く、それぞれ5.6%、28.5%を占めている。一方、男性は、40代の中高年層の割合が高く、37.2%となっている。このため、回答者は若年層では女性、高年層では男性の意見が比較的強く反映された結果となっている。

2) 乗船客

乗船客を年齢階層別にみると、60代が最も多く、全体の35.7%を占めている。また、次いで70代以上が多く、30.1%、50代が15.6%となっており、乗船客の81.4%が50歳以上となっている。

また、性別にみると、男性では60代、70代が多く、併せて全体の76.0%を占めている。

一方、女性についても、60代が最も多く36.4%となっている。また、男性と同様、次いで70代が多いが、その割合は25.3%となっており、男性に比べて1割以上低い値となっている。まだ、50代が20.0%と男性の12.2%に比べて高い値を示している。

表2-3 回答者の属性（性別・年齢階層別）

	一般旅行客						乗船客					
	合計		男性		女性		合計		男性		女性	
	実数	構成比 (%)	実数	構成比 (%)	実数	構成比 (%)	実数	構成比 (%)	実数	構成比 (%)	実数	構成比 (%)
10歳未満	3	0.5	1	0.4	2	0.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10代	19	3.3	2	0.7	17	5.6	6	0.7	1	0.2	5	1.1
20代	125	21.4	39	14.2	86	28.5	22	2.4	7	1.7	15	3.3
30代	227	38.9	105	38.3	121	40.1	36	3.9	11	2.6	25	5.4
40代	158	27.1	102	37.2	55	18.2	67	7.3	30	7.2	36	7.8
50代	31	5.3	15	5.5	16	5.3	144	15.6	51	12.2	92	20.0
60代	10	1.7	7	2.6	3	1.0	329	35.7	160	38.4	167	36.4
70歳以上	3	0.5	3	1.1	0	0.0	277	30.1	157	37.6	116	25.3
不明	7	1.2	0	0.0	2	0.7	40	4.3	0	0.0	3	0.7
合計	583	100.0	274	100.0	302	100.0	921	100.0	417	100.0	459	100.0

② 居住地

【一般旅行客／乗船客】

1) 一般旅行客

居住地を地域別にみると、九州地方が最も多く、60.9%を占めている。また、近畿地方、関東地方、中国・四国地方がそれぞれ1割前後を占めている。中部地方、北海道・東北地方、沖縄県は5.3%、2.9%、0.7%となっている。

また、九州地方の居住者の県別の内訳をみると、宮崎県が最も多く（24.2%）、次いで福岡県となっている（14.9%）。

2) 乗船客

関東地方、近畿地方が多く、それぞれ全体の約3割を占めている。

また、九州地方は全体の19.1%となっており、県別の内訳をみると、福岡県が最も多く、回答者全体の6.9%を占めている。

表2-4 回答者の構成（居住地別）

	一般旅行客		乗船客	
	実数	割合（%）	実数	割合（%）
北海道・東北地方	17	2.9	30	3.3
関東地方	53	9.1	283	30.7
北陸・中部地方	31	5.3	71	7.7
近畿地方	61	10.5	270	29.3
中国・四国地方	50	8.6	47	5.1
九州地方	355	60.9	177	19.2
福岡県	87	14.9	64	6.9
佐賀県	8	1.4	4	0.4
長崎県	28	4.8	17	1.8
熊本県	45	7.7	33	3.6
大分県	22	3.8	54	5.9
宮崎県	141	24.2	3	0.3
鹿児島県	24	4.1	2	0.2
沖縄県	4	0.7	0	0.0
その他	1	0.2	2	0.2
不明	11	1.9	41	4.5
合計	583	100.0	921	100.0

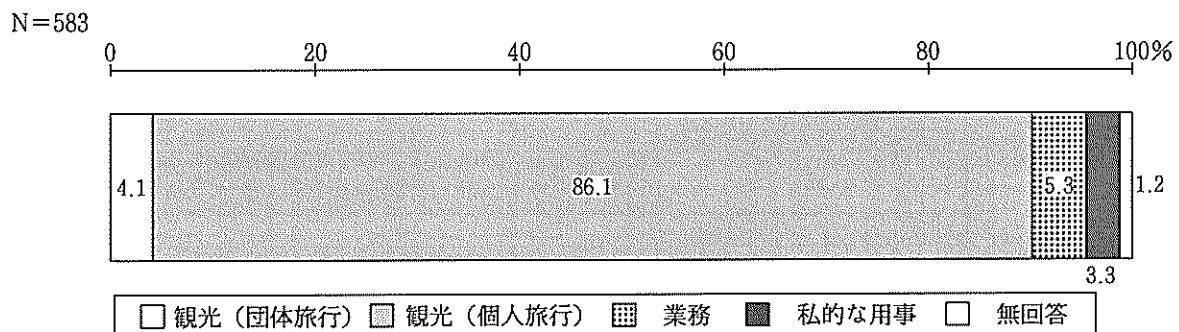
(2) 九州地方への訪問の状況

① 来訪理由

【一般旅行客】

一般旅行客の当地への訪問理由は、「観光（個人旅行）」が最も多く、全体の86.1%を占めている。また、「業務」が5.3%、「観光（団体旅行）」が4.1%、「私的な用事」が3.3%と続いている。

図2-1 当地への来訪理由（一般旅行客）



② 訪問経験

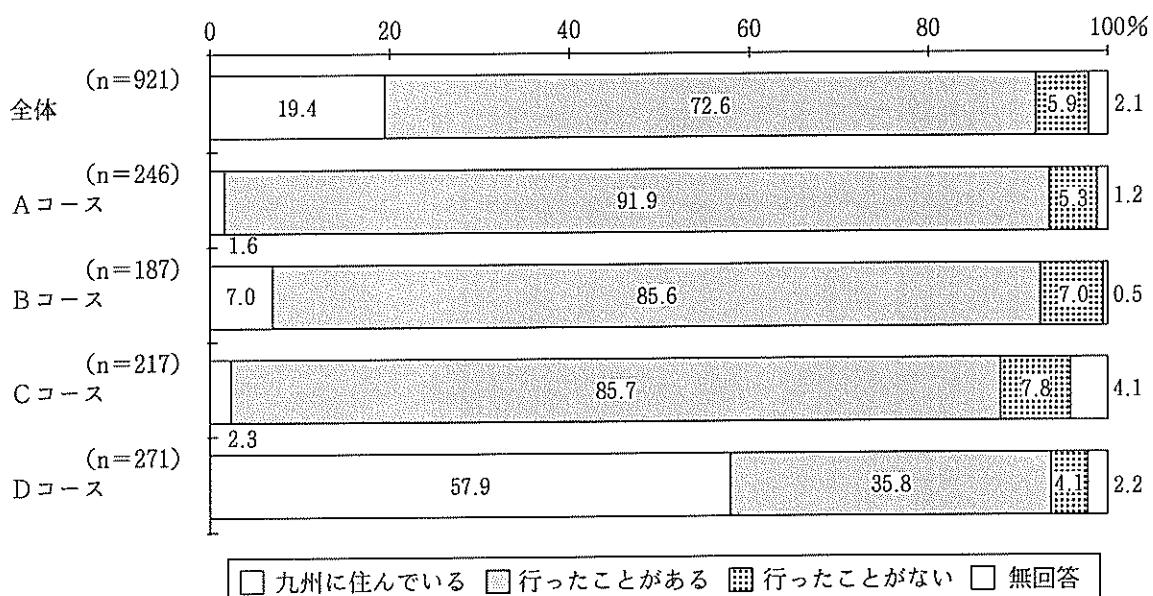
【乗船客】

乗船客について、クルージング以外での九州地方への訪問経験をみると、「行ったことがある」が最も多く、全体の7割以上を占めている。

一方、「行ったことがない」は全体の5.9%となっている。

クルージングコース別にみると、Aコース、Bコース、Cコースでは8割以上が「行ったことがある」と回答しているのに対し、九州一周のクルージングコースであるDコースでは、57.9%が「九州に住んでいる」となっており、「行ったことがある」が35.8%となっている。

図2-2 クルージング以外での九州地方への訪問経験（コース別）



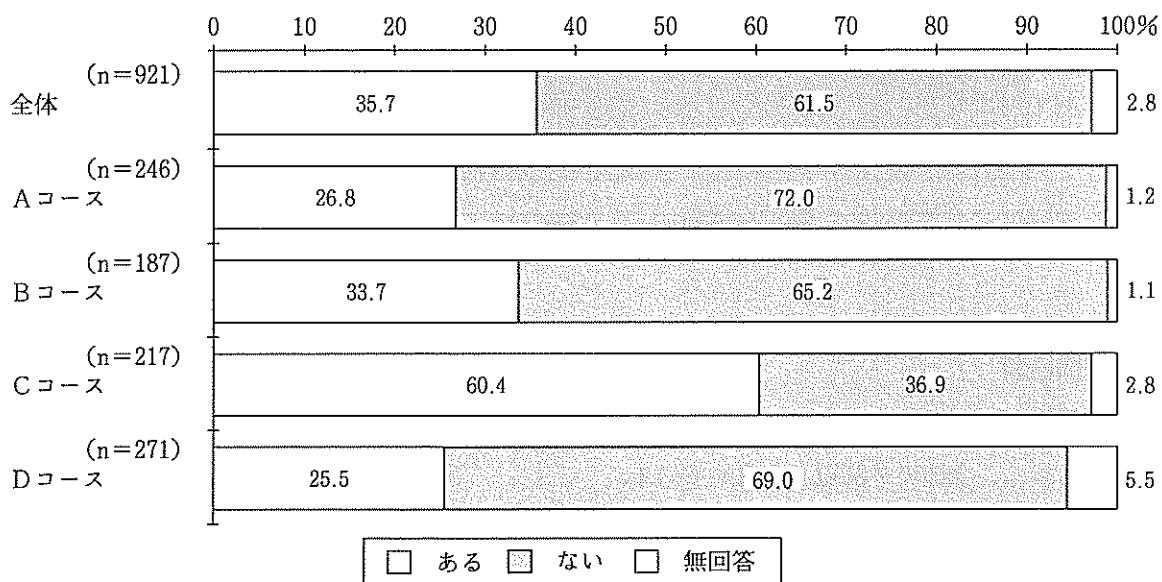
③ 寄港経験

【乗船客】

また、クルージングでの九州への寄港経験を見ると、「ない」が、全体の約6割を占めている。

クルージングコース別にみると、九州地方へのクルーズであるAコース（3泊4日）、Dコース（5泊6日）の乗船客の約7割は「ない」と回答している。一方、長期クルーズであるCコース（9泊10日）の乗船客の約6割は「ある」と回答している。

図2-3 クルージングでの九州への寄港経験（コース別）



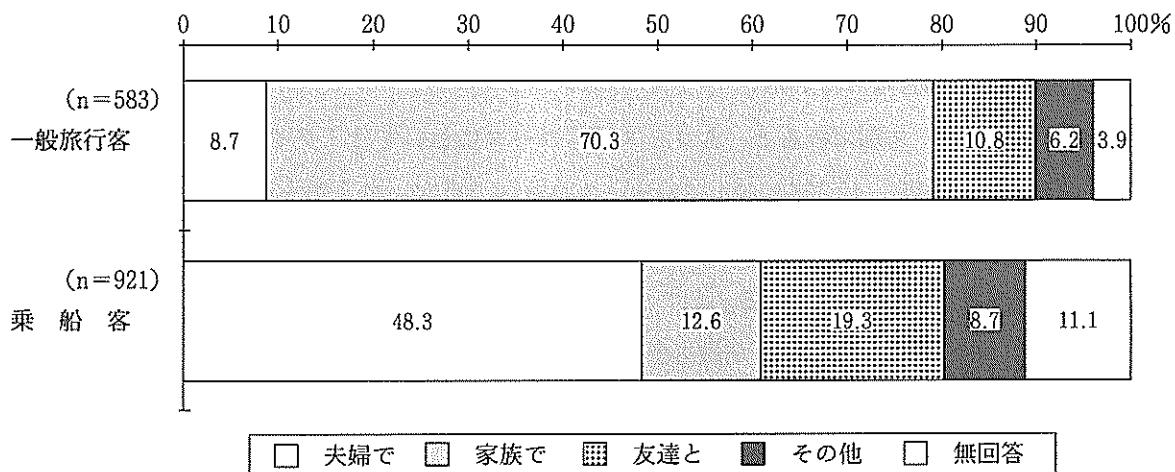
④ 同伴者

【一般旅行客／乗船客】

回答者の当地への同伴者をみると、一般旅行客では、「家族」が最多く、70.3%となっている。次いで「友達と」が多く、10.8%を占めている。

一方、乗船客では全体の約5割が「夫婦で」と回答しており、次いで「友達と」が約2割となっている。

図2-4 当地への同伴者



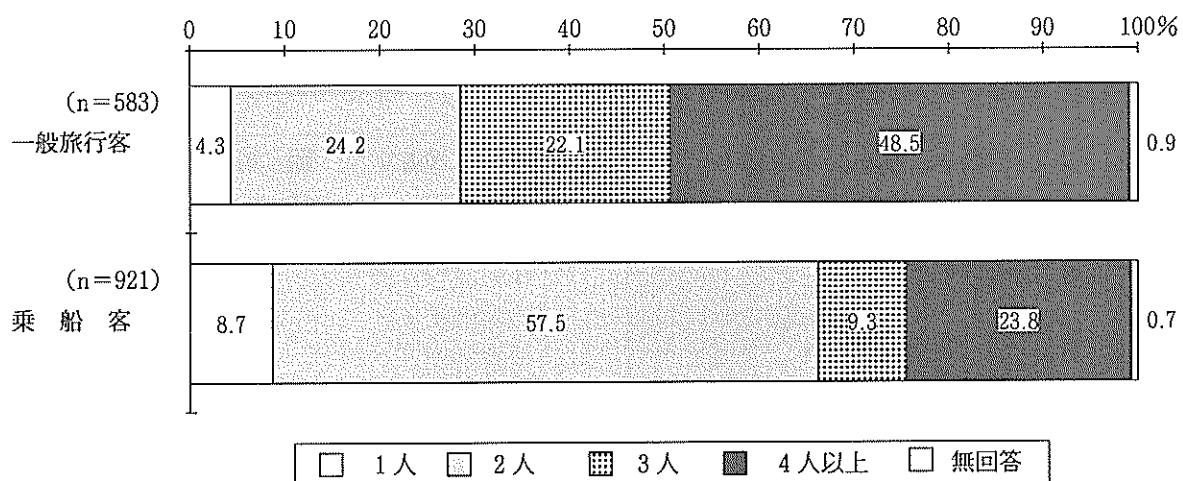
⑤ 来訪人数

【一般旅行客／乗船客】

一般旅行客の当地への来訪人数をみると、「4人」が最も多く、48.5%を占めている。また、「2人(24.2%)」、「3人(22.1%)」が続いている。

一方、乗船客をみると、「2人」が最も多く、全体の6割を占めている。

図2-5 当地への来訪人数



⑥ 今回のクルージングの認知媒体

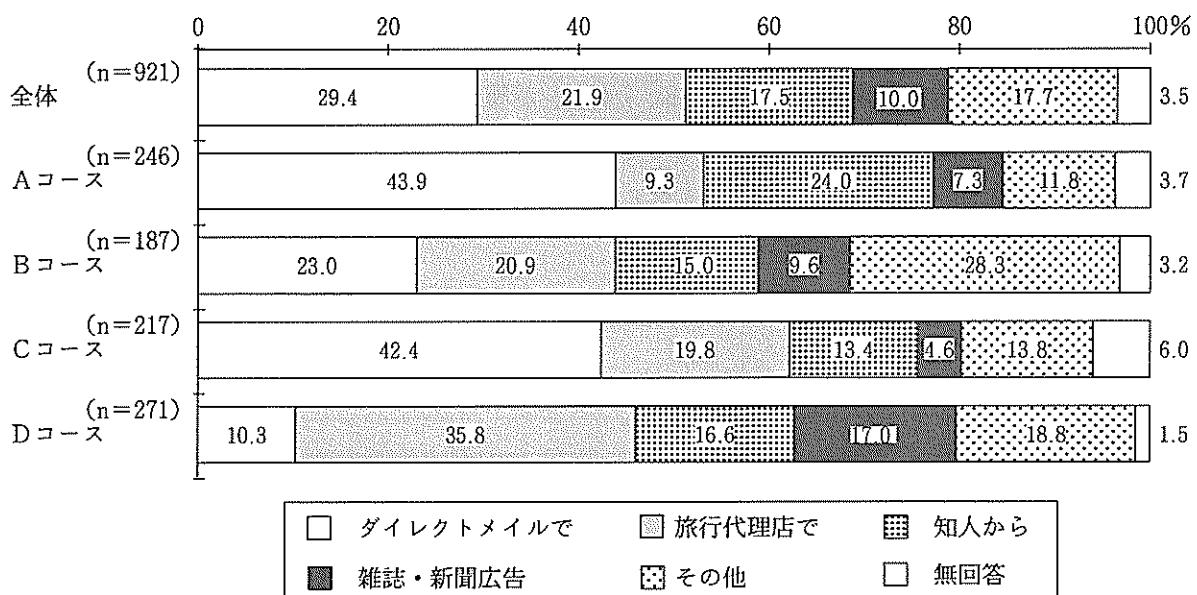
【乗船客】

乗船客について、今回参加したクルージングを認知した媒体をみると、「ダイレクトメールで」が最も多く、全体の29.4%となっている。また、「旅行代理店で」「知人から」が続いており、それぞれ21.9%、17.5%となっている。

クルージングコース別にみると、Aコース、Cコースにおいては「ダイレクトメールで」が最も多く、それぞれ43.9%、42.4%となっている。Aコースでは次いで「知人から」が多く、全体の約4分の1を占めている。また、Bコースでは「ダイレクトメールで」「旅行代理店で」が多く、それぞれ23.0%、20.9%となっている。

Dコースでは「旅行代理店で」が最も多く35.8%を占めており、次いで「雑誌・新聞広告」「知人から」がそれぞれ17.0%、16.6%となっている。

図2-6 クルージングの認知媒体



3. クルージングに関する認知度・経験・関心度

(1) 認知度

【一般旅行客】

【一般旅行客】

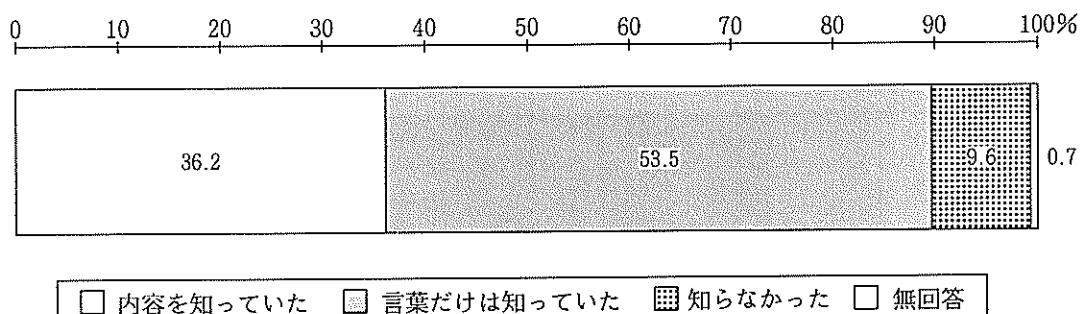
- 「言葉だけを知っていた（54%）」が「内容を知っていた（36%）」を上回る
→「クルージング」の存在は、約9割が認識しているが、内容を認識している回答者は半数に満たない

一般旅行客のクルージングに関する認知度をみると、「言葉だけは知っていた」が最も多く、全体の53.5%となっている。また、次に「内容を知っていた」が続き、36.2%を占めている。

回答者の約9割は、「クルージング」の存在を認識しているものの、内容を認識している回答者は、まだ半数に満たない。

図2-7 クルージングの認知度

N=583



(2) クルージングの経験

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 約8割は未経験

【乗船客】

- 約3割が「4回目以上」

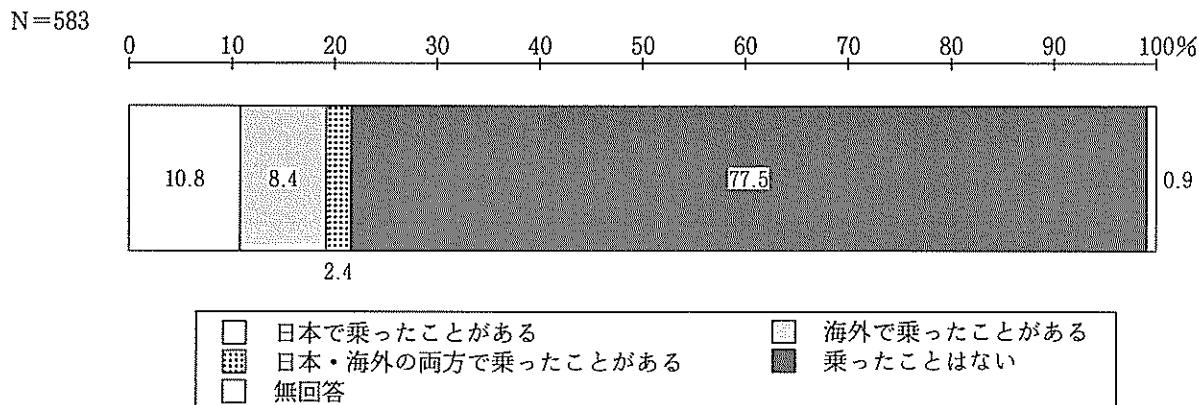
- 長期の方が、短期と比較して経験回数が多い

- リピーター（2回目以上）の前回参加は、「半年以内」が29%、「1年以内」が36%

一般旅行客のクルージングの経験をみると、「乗ったことはない」と回答した人が最も多く、全体の77.5%を占めている。

また、「日本で乗ったことがある」あるいは「海外で乗ったことがある」と回答した人は、それぞれ約1割程度となっており、「日本・海外両方で乗ったことがある」をあわせると、21.6%がクルージングの経験を持っている。

図2-8 クルージングの経験



一方、乗船客の参加経験をみると、「初めて」が最も多く、全体の35.7%を占めている。次いで「4回以上」が3割を占めている。

クルージングコース（表2-2参照）別にみると、Aコースは、「初めて」が最も多く、全体の35.8%を占めており、次いで「2回目」が27.2%となっている。

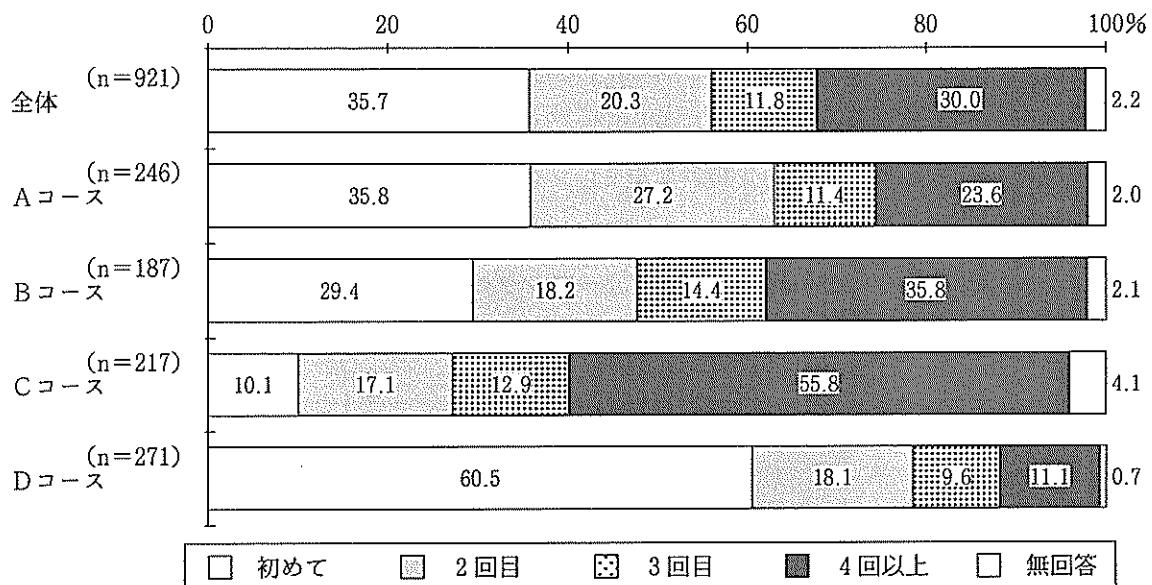
また、Bコース（12泊13日）では「4回目以上」と回答した人が最も多く、次いで「初めて」となっている。それぞれ35.8%、29.4%となっている。

Cコース（9泊10日）では、全体の55.8%が「4回目以上」と回答しており、「初めて」は全体の約1割となっている。

Dコース（5泊6日）では、全体の6割が「初めて」と回答しており、次いで「2回目」が多く、約2割となっている。

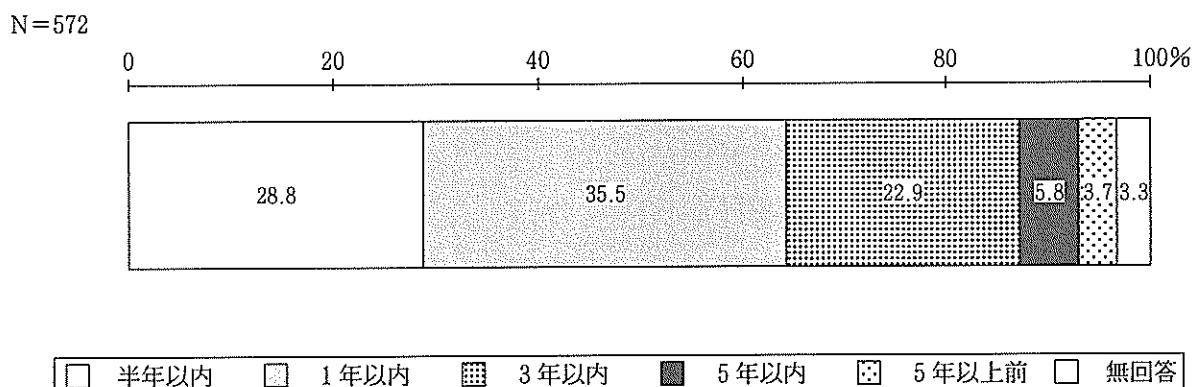
比較的短期のクルーズであるAコース、Dコースでは「はじめて」の割合が高く、長期のクルーズであるBコース、Cコースにおいては経験者の割合、特に「4回目以上」と回答した割合が高くなっている。

図2-9 クルージングの参加経験（コース別）



クルージングの参加経験が「2回以上」である回答者について、前回の参加状況をみると、「1年以内」に参加したもののが最も多く、全体の35.5%を占めている。次いで「半年以内」が多く、28.8%となっており、これらをあわせると約65%が1年以内にクルージングに参加している。

図2-10 前回の参加



(3) クルージングへの関心度

【一般旅行客】

【一般旅行客】

○約9割はクルージングに関心を持っているが、「大いに関心がある」は約2割

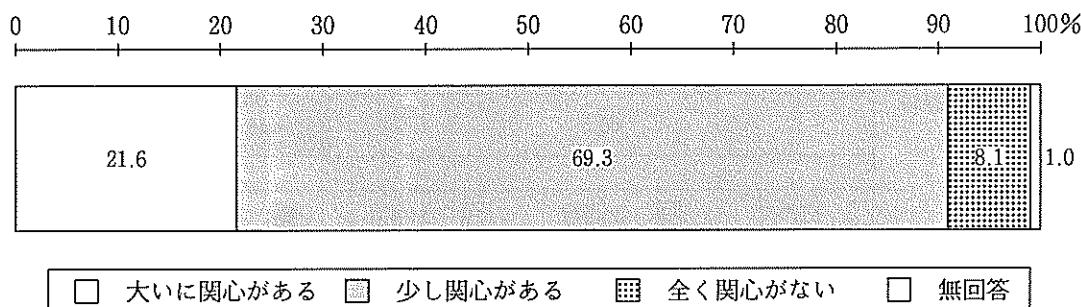
○50代以上では「大いに関心がある」の比率が高い

一般旅行客のクルージングへの関心度をみると、「すこし関心がある」が最も多く、全体の69.3%を占めており、次いで「大いに関心がある」が21.6%となっている。

これらをあわせると、回答者の約9割がクルージングに関心を持っている。

図2-11 クルージングへの関心度

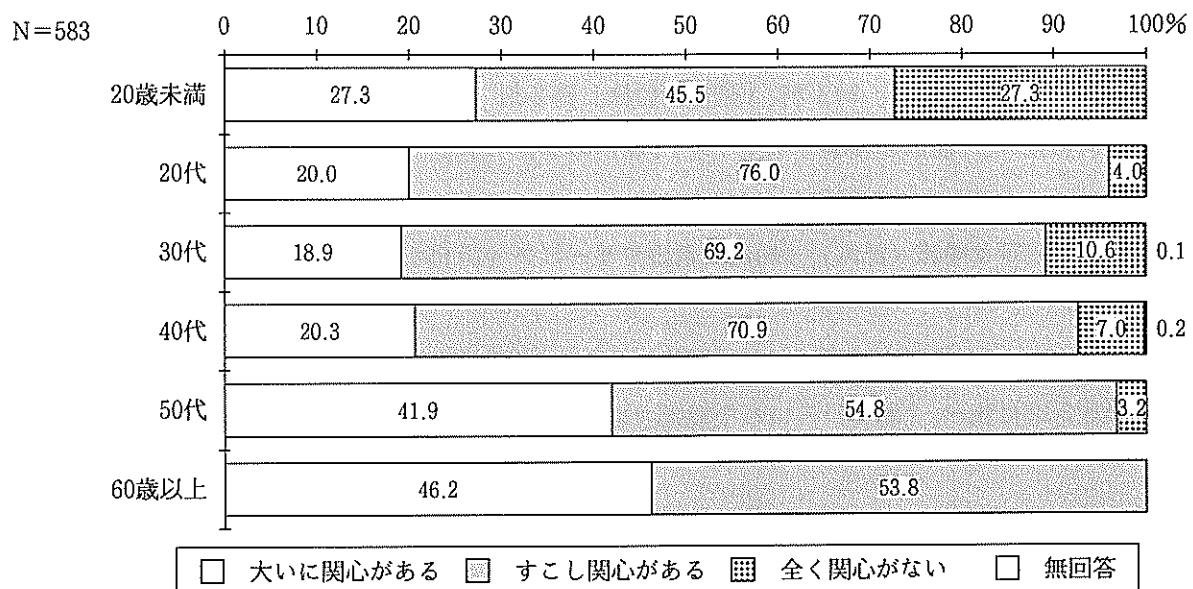
N=583



年齢階層別にみると、「大いに関心がある」「すこし関心がある」の合計は、60歳以上が最も高く(100%)、若年層になるにつれて関心が低くなる傾向がみられる。しかし、20代では96.0%を占めており、60歳以上、50代に次いで高い関心を示している。また、「大いに関心がある」は、50代以上の中高年層で高く、特に60歳以上では全体の46.2%を占めている。一方、「すこし関心がある」は、40代以下で多く、20代では全体の76%を占めている。

このことから、年齢の高い人ほどクルージングへの関心を持つ割合が高くなり、関心度も強くなるといえる。

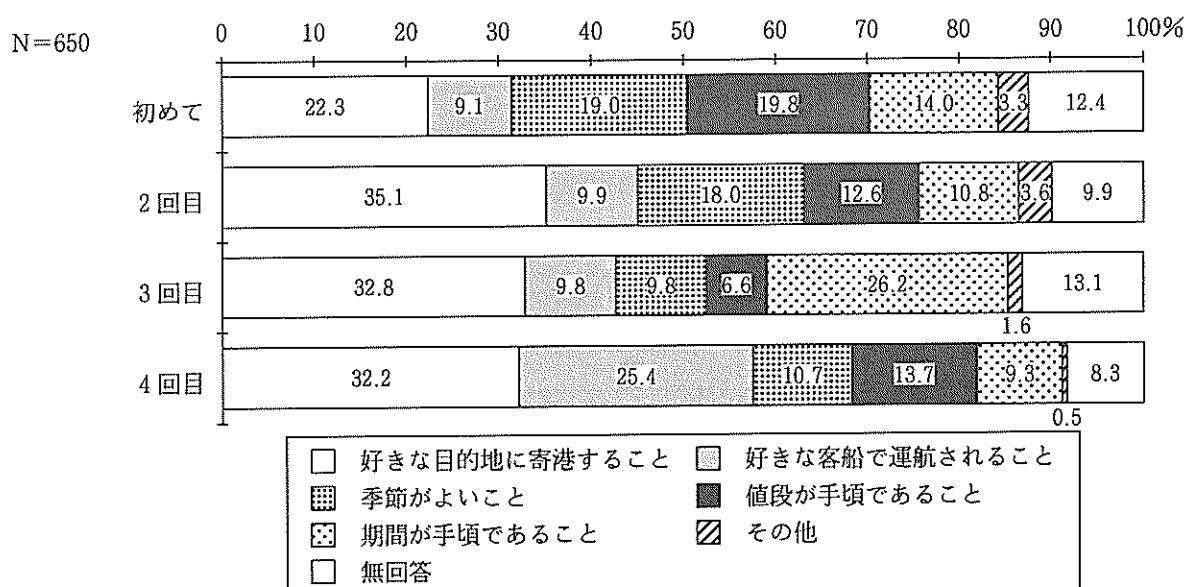
図2-12 クルージングへの関心度（年齢階層別）



乗船客について参加回数別にみると、今回「初めて」参加した回答者は「好きな目的地に寄港すること」「季節がよいこと」「値段が手頃であること」が多く、それぞれ約2割を占めている。

一方、参加経験が「2回目」以上の回答者は「好きな目的地に寄港すること」が多く、約32%～35%を占めている。また、「4回目以上」の25.4%は「好きな客船で運航されること」を選択している。

図2-13 参加する条件（参加回数別）



(4) クルージングに期待すること

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 「のんびりとした船旅」約4割、「豪華な船旅」約2割
- 乗船客に比べ、「船内の食事やサービス」「船内のショーやイベント」が多い
- 男性は「のんびりとした船旅」が44%
- 女性は「豪華な船旅（26%）」「船内の食事やサービス（15.6%）」

【乗船客】

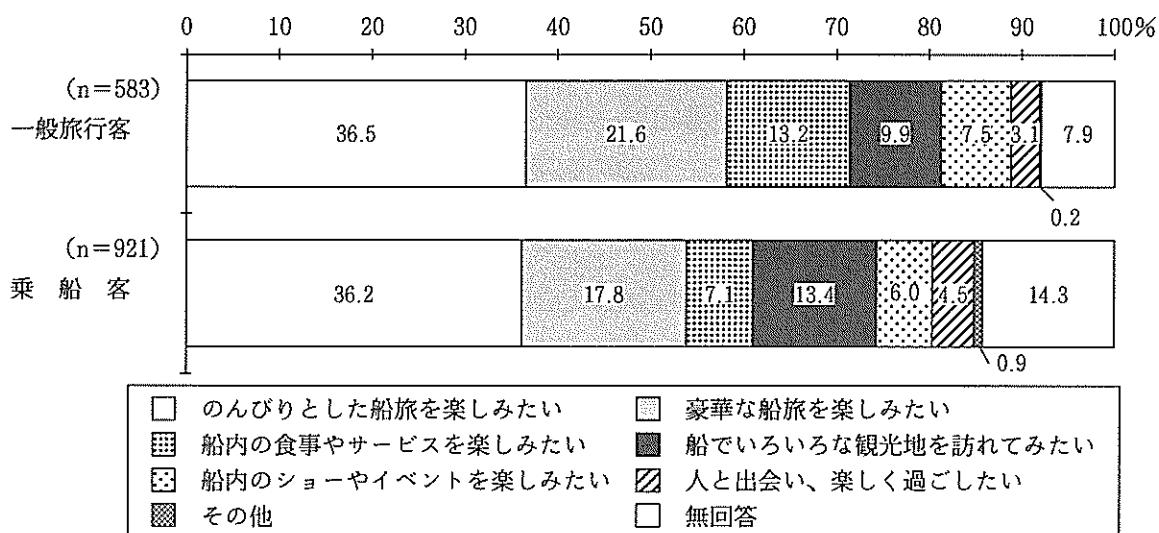
- 「のんびりとした船旅」が約4割、「豪華な船旅」が約2割
- 一般旅行客に比べ、「船でいろいろな観光地を訪れてみたい」が多い

一般旅行客及び乗船客がクルージングに期待することをみると、いずれも「のんびりとした船旅を楽しみたい」が最も多く、それぞれ36.5%、36.2%となっている。次いで、「豪華な船旅を楽しみたい」が多く、それぞれ21.6%、17.8%を占めている。

一般旅行客は、「船内の食事やサービスを楽しみたい」が13.2%、「船でいろいろな観光地を訪れてみたい」が9.9%となっている。

一方、乗船客は「船でいろいろな観光地を訪れてみたい」が「船内の食事やサービスを楽しみたい」よりも多くなっている。

図2-14 クルージングに期待すること

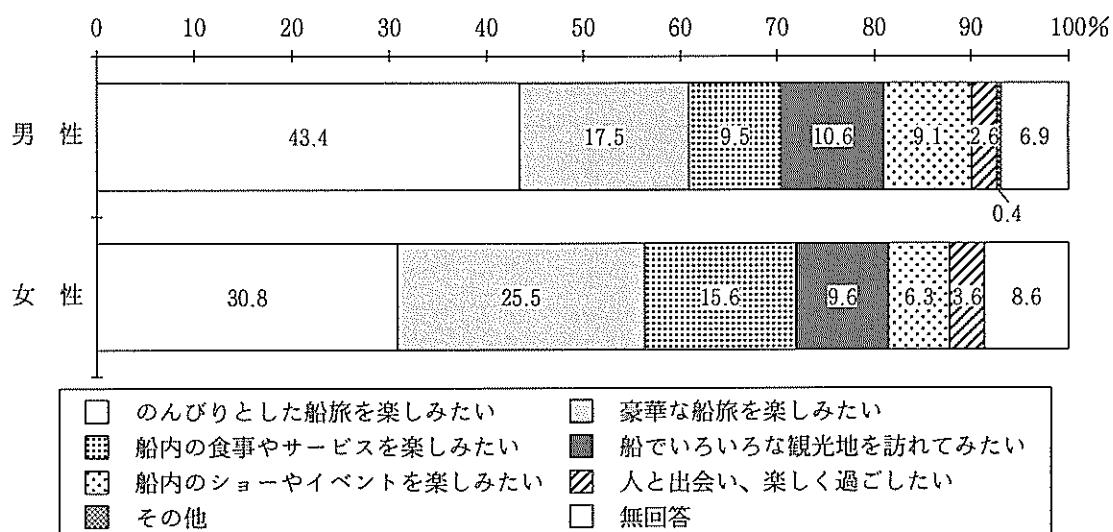


一般旅行客について性別にみると、男女とも、第1位は「のんびりとした船旅を楽しみたい」、第2位は「豪華な船旅を楽しみたい」となっている。

しかし、男性は「のんびりとした船旅を楽しみたい」の割合が43.4%と高く、女性は「豪華な船旅を

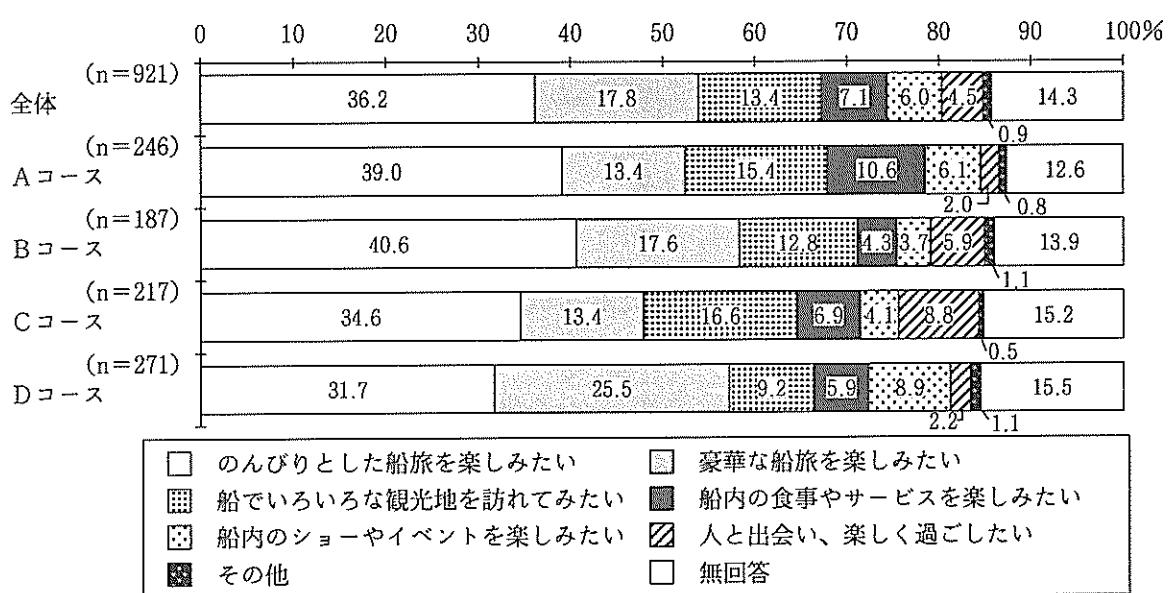
楽しみたい」「船内の食事やサービスを楽しみたい」がそれぞれ25.5%、15.6%となっており、男性よりも高い。

図2-15 クルージングに期待すること（一般旅行客／性別）



乗船客についてクルージングコース別にみると、いずれのコースにおいても「のんびりとした船旅を楽しみたい」が最も多くなっている。Dコースについては、次いで「豪華な船旅を楽しみたい」と回答した割合が高く、全体の4分の1以上を占めている。

図2-16 クルージングに期待すること（乗船客／コース別）



4. 寄港地の評価

【乗船客】

(1) クルージング全体の印象および九州の印象

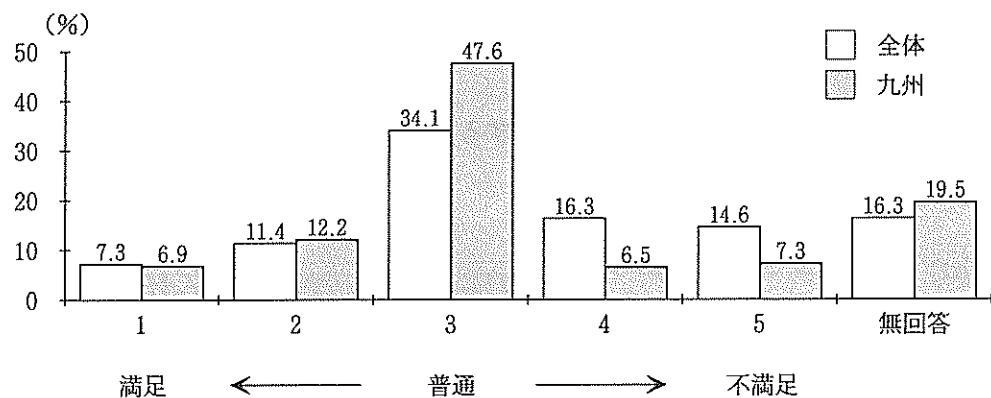
- 台風の影響を受けたA、Bコースは、「普通」が多数を占める
- 天候に恵まれたCコース、Dコースでは満足度が非常に高い
- 九州の評価は、全体の評価と比較して「普通」の比率が高い

クルージング全体の印象と、九州周辺の印象についての比較を各クルージングコース毎に示すと、図1-15, 16, 17のとおりとなる。

Aコースに関しては、九州周辺海域をめぐるコースであったため、全体の印象と九州の印象は類似した結果となっており、いずれも「3（普通）」が最も多く、それぞれ34.1%、47.6%となっている。

また、満足度の高い「1」「2」を選択した割合は「4」「5」を選択した割合よりも若干高い（Aコースは、台風の影響を受け、屋久島（宮之浦港）から、高松港へ寄港地を変更している）

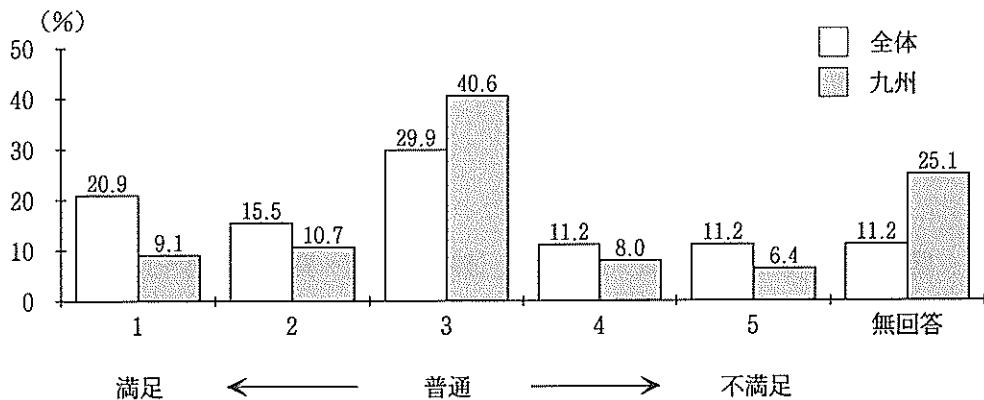
図2-17 寄港地の評価：Aコース（神戸～大分～高松～神戸）



Bコースについてみると、全体の印象および九州の印象はいずれも「3（普通）」が最も多く、それぞれ29.9%、40.6%となっている。

また、満足度の高い「1」「2」を選択した割合は、全体では、あわせて36.4%となっているのに対し、九州では19.8%となっている（Bコースは、台風の影響を受け、直江津港から、新潟港へ寄港地を変更している。また、稚内には寄港していない）。

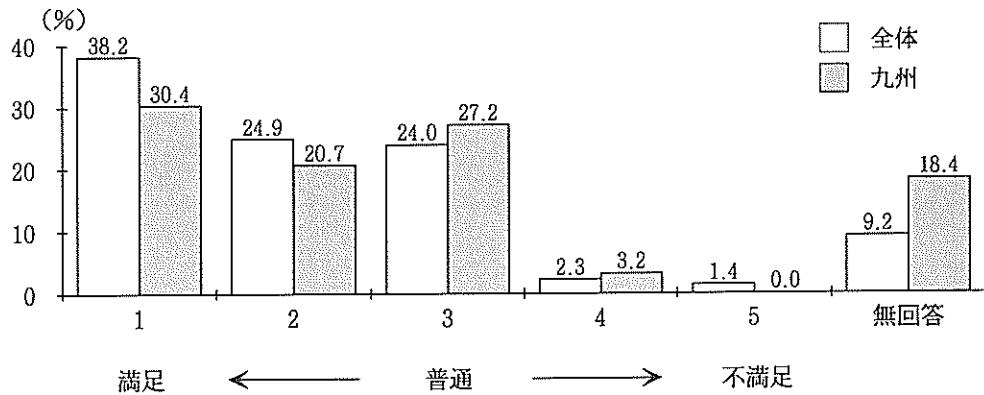
図 2-18 寄港地の評価：B コース（横浜～神戸～長崎～隠岐～新潟～函館～横浜～神戸）



C コースについてみると、「全体の印象」「九州の印象」のいずれにおいても「1」が最も高く、それぞれ38.2%、30.4%を占めている。また、「3（普通）」より満足度の低い「4」「5」を選択した割合はいずれも5%未満となっており、満足度の高いクルージングであったといえる。

特に、「九州の印象」については、「5（不満足）」を選択した割合が0%となっている。

図 2-19 寄港地の評価：C コース（東京～神戸～長崎～萩～青森～十勝～東京）



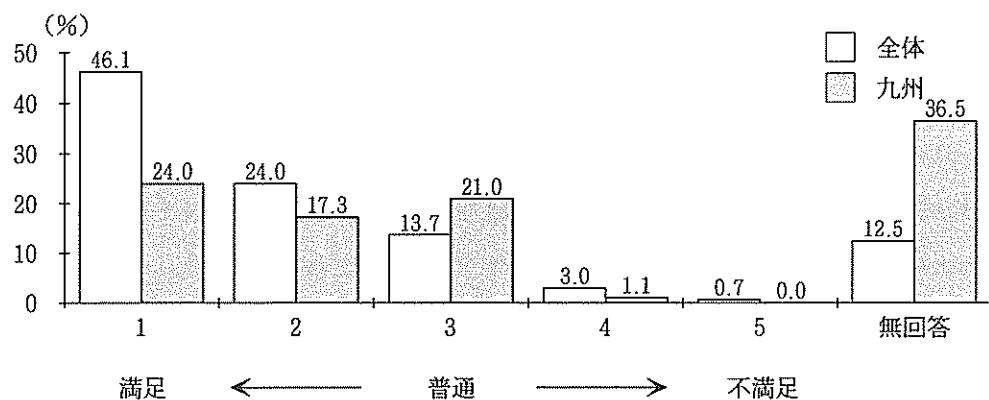
D コースについてみると、「全体の印象」「九州の印象」のいずれにおいても「1」が最も高く、それぞれ46.1%、24.0%を占めており、比較的満足度の高いクルージングであったと考えられる。

特に、「九州の印象」については、「5（不満足）」を選択した割合が0%となっている。また、「九州の印象」については「無回答」の割合が高く、36.5%となっている。

4コースを比較すると、台風の影響を受けたA、Bコースでは「全体の印象」「九州の印象」のいずれにおいても「普通」の割合が最も高いが、天候に恵まれたCコース、Dコースでは最も満足度の高い「1」が多い。

また、「九州の印象」は、いずれのコースについても、「全体の印象」と比較して「普通」を選択する割合が高くなっている。

図2-20 寄港地の評価：Dコース（神戸～別府～奄美～三角～博多）



(2) 九州地方における寄港地の印象

- 長崎港「全体の印象」は「満足」がBコースで3割、Cコースで5割
「周辺景観」の評価が高い
- 大分港「全体の印象」は「普通」が56%
「現地観光」の評価は「周辺景観」「港湾施設の利便性・快適性」に比べて高い
- 別府港「全体の印象」は「満足」が4割、普通が26.7%
「周辺景観」は「満足」44.7%
- 三角港「全体の印象」は「普通」が4割
- 名瀬港「全体の印象」は「満足」が5割
「現地観光」は「満足」が4割

① 長崎港の印象（Bコース、Cコース寄港）

長崎港の印象についてみると、台風の影響を受けたBコースでは、約4割が「3（普通）」を選択しており、より満足度の高い「2」は17.3%、最も満足度の高い「1」は15.4%となっている。

一方、Cコースでは「3」の30.8%に対して「2」は20.5%、「1」は28.2%となっており、Bコースと比較して「1」を選択した割合は約2倍の差となっている。

また、「周辺の景観」「港湾施設の利便性・快適性」「現地での観光」についての満足度をみると、満足度の高い「1」「2」を選択する割合が高い項目は、Bコース、Cコースいずれにおいても「周辺の景観」であり、「港湾施設の利便性・快適性」に関しては比較的低くなっている。

図 2-21 長崎港の印象 (B コース)

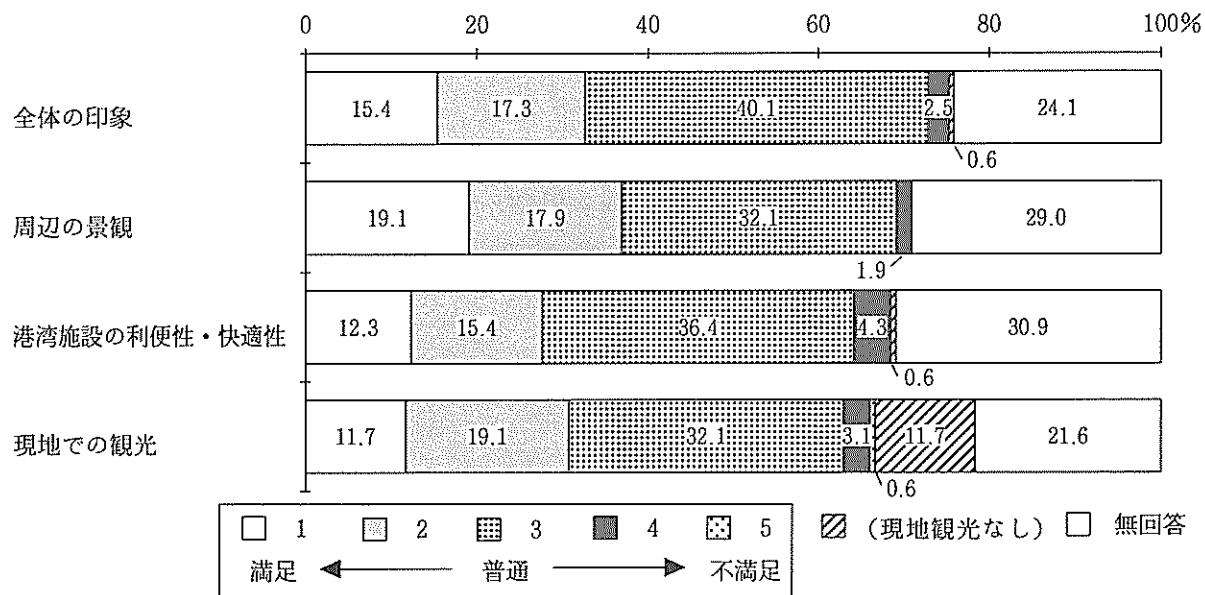
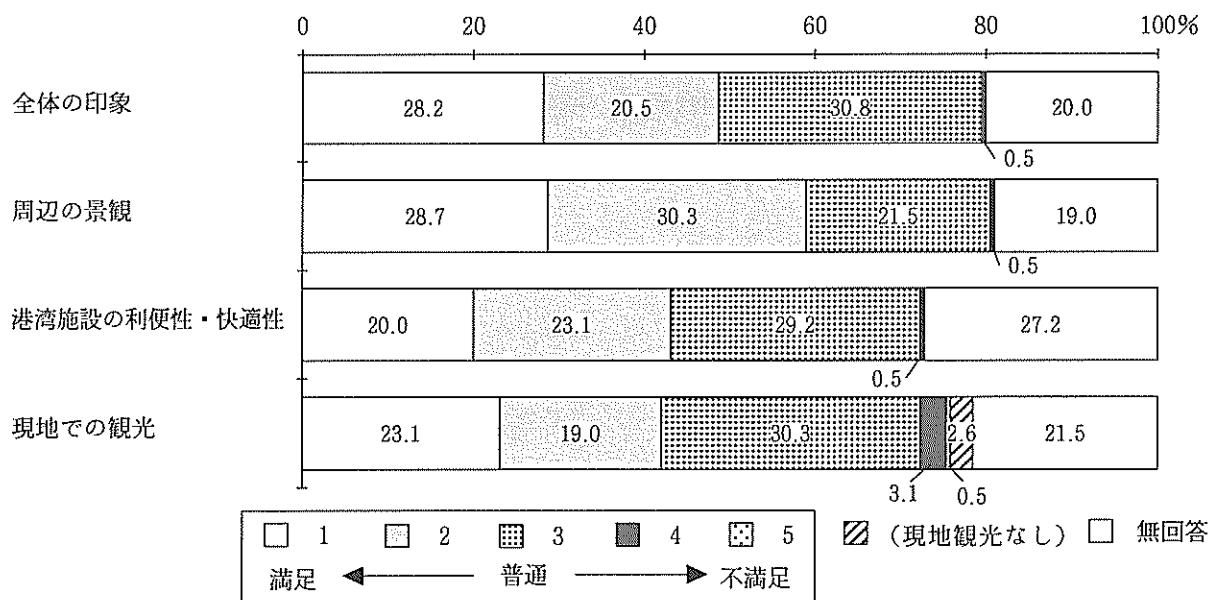


図 2-22 長崎港の印象 (C コース)



② 大分港の印象（Aコース寄港）

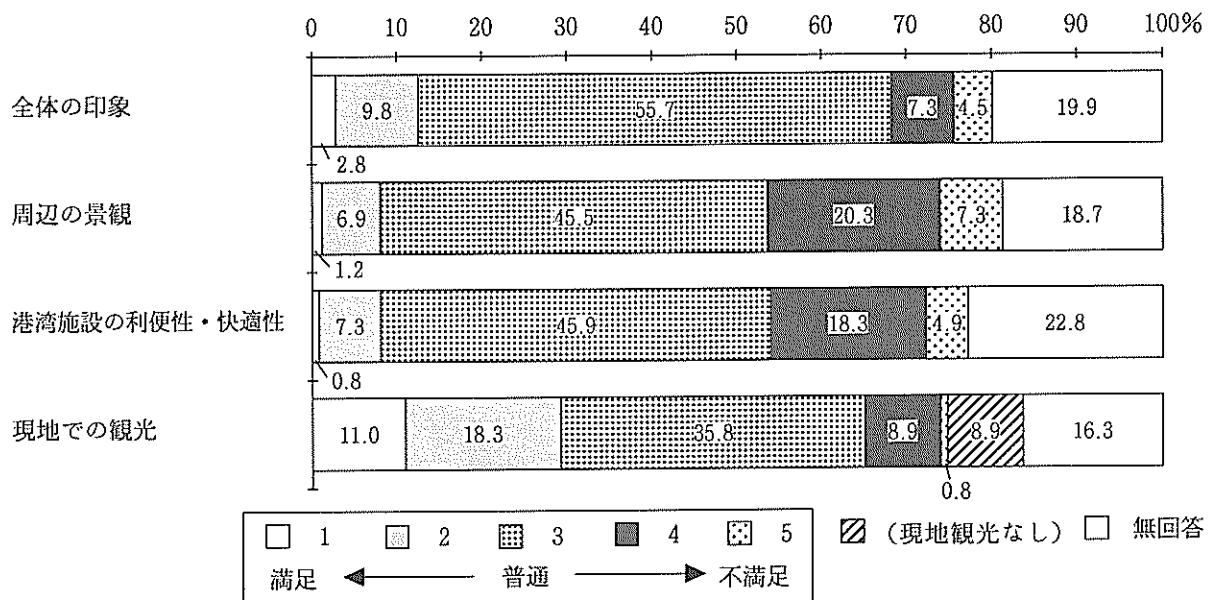
大分港の全体の印象についてみると、55.7%が「3（普通）」を占めており、より満足度の高い「2」9.8%、「1」は2.8%となっている。

また、「周辺の景観」では「3（普通）」が45.5%と最も多く、次いで「4」が20.3%を占めており、より満足度の低い「4」「5」が、「1」「2」よりも多くなっている。

「港湾施設の利便性・快適性」についてみると、「3」が最も多く、45.9%を占めている。次いで「4」が18.3%となっており、港湾施設に対する評価は、周辺景観に対する評価と傾向が類似している。

「現地での観光」については、「3」が最も多く、全体の35.8%を占めており、次いで「2」が18.3%、「1」が11.0%となっており、他の評価項目に比べて満足度が高くなっている。

図2-23 大分港の印象（Aコース）

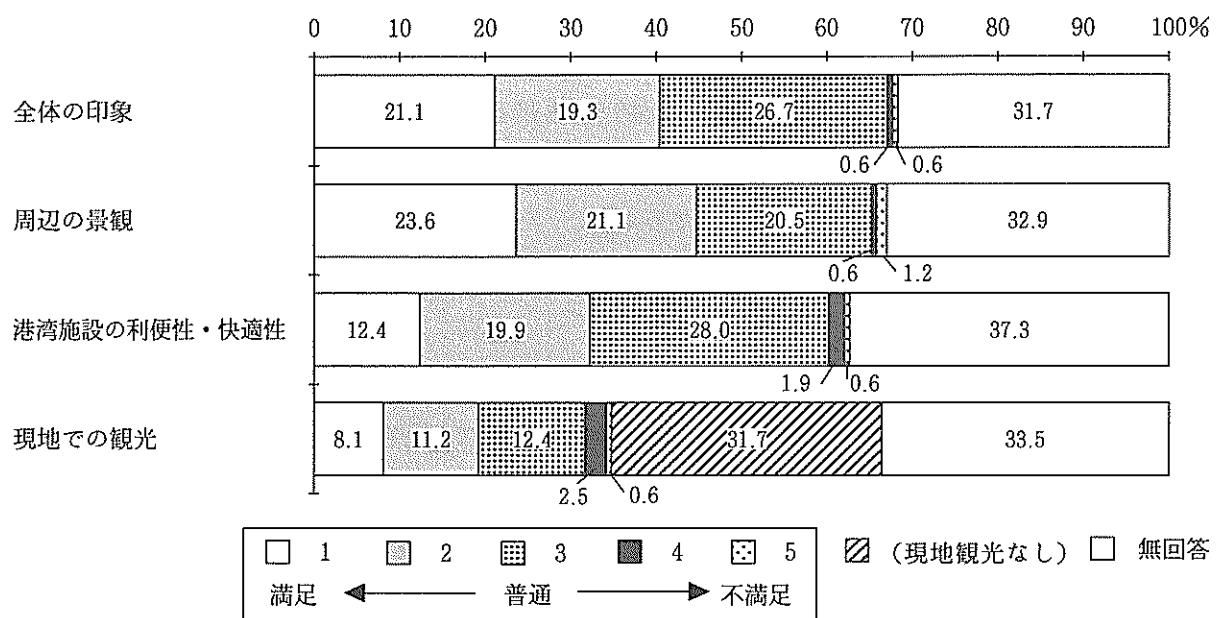


③ 別府港の印象（Dコース寄港）

別府港の全体の印象についてみると、26.7%が「3（普通）」を占めており、次いで、より満足度の高い「1」が21.1%、「2」が19.3%となっている。

また、「周辺の景観」では、最も満足度の高い「1」が多く、23.6%となっている。

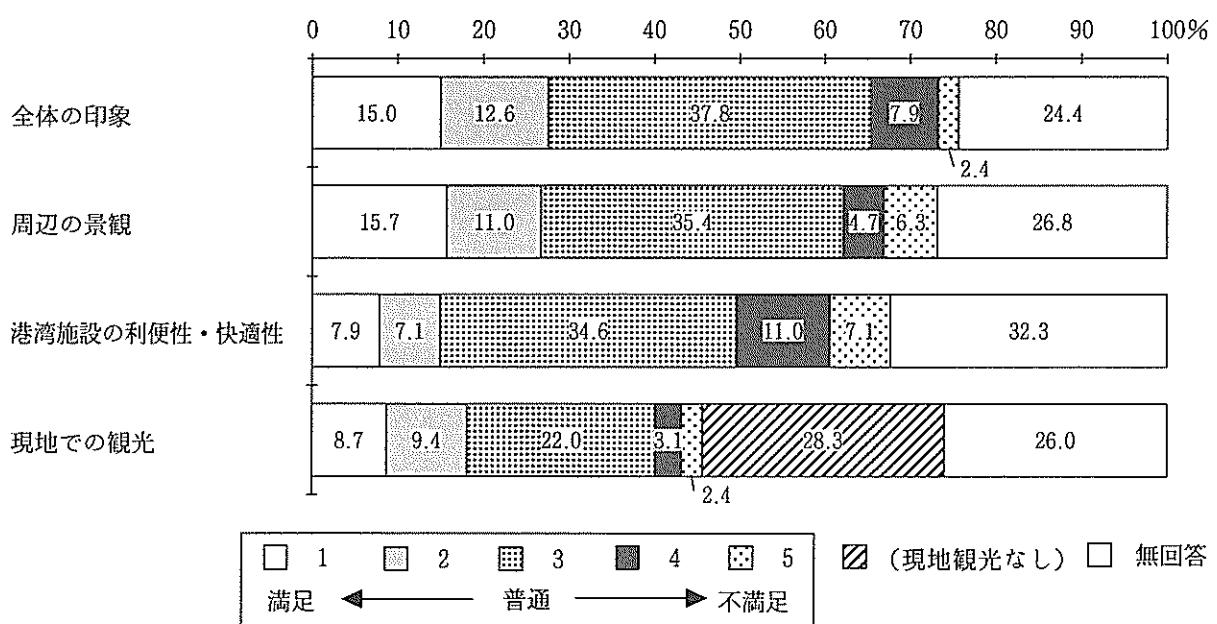
図2-24 別府港の印象（Dコース）



④ 三角港の印象（Dコース寄港）

三角港の全体の印象についてみると、「3（普通）」を占めており、より満足度の高い「2」9.8%、「1」は2.8%となっている。

図2-25 三角港の印象（Dコース）



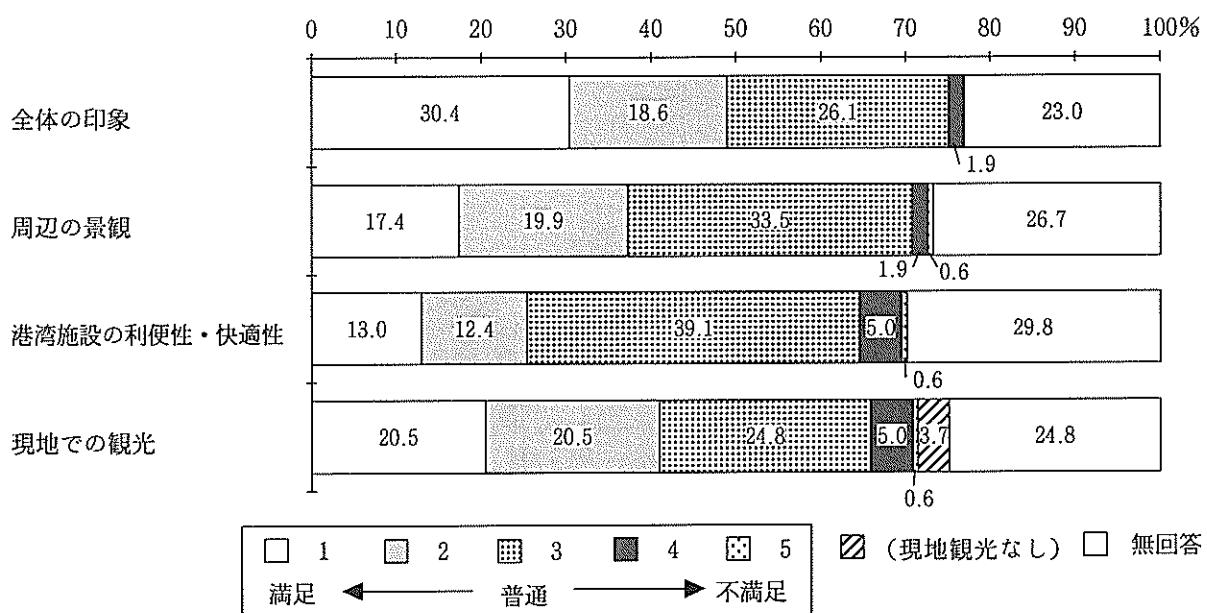
⑤ 名瀬港の印象（Dコース寄港）

名瀬港の全体の印象についてみると、55.7%が「3（普通）」を占めており、より満足度の高い「2」9.8%、「1」は2.8%となっている。

現地観光についてみると、「3（普通）」より満足度の高い「1」「2」がいずれも20.5%となっており、全体の4割以上が満足と回答している。

また、周辺の景観についても「1」「2」が17.4%、19.9%となっており、37.3%が満足と回答している。

図2-26 名瀬港の印象（Dコース）



⑥ 最も印象に残った港とその理由

○Aコースでは神戸が14%、最も多い理由は「港湾施設の利便性・快適性」で1割

○Bコースでは長崎が2割、函館が18%、隠岐が17%

理由は「景観」が23%

○Cコースでは長崎が5割、理由は「現地観光」「景観」で5割

○Dコースでは名瀬が3割、理由は「景観」「現地観光」がそれぞれ12%、13%

参加したクルージングコース全体を通じて最も印象に残った港とその理由についてみると、Aコースでは「神戸」の割合が高く、13.8%となっている。次いで「大分」が多く、8.1%となっている。その理由として「港湾の利便性・快適性」が最も高く、8.5%となっている。

Bコースでは「長崎」が最も高く、19.8%となっている。また、次いで「隠岐」が16.7%を占め

ている。その理由として、「港湾及び周辺の景観」が22.8%となっている。

Cコースでは「長崎」が約5割を占めており、その理由としては「現地観光」「港湾及び周辺の景観」がそれぞれ23.1%、21%を占めている。

Dコースでは、「名瀬」の割合が高く、全体の約3割を占めている。また、印象に残った理由として、「港湾および周辺の景観」「現地観光」がそれぞれ13.3%、12.2%となっている。

図2-27 最も印象に残った港

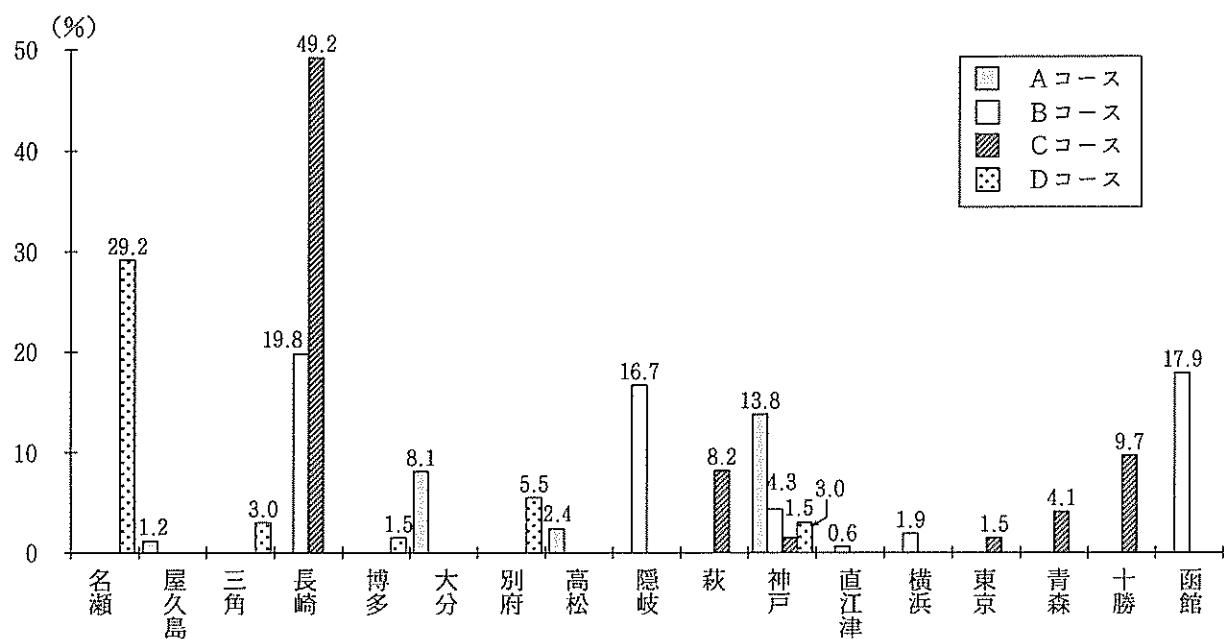


表2-5 そ の 理 由

(%)

		現 地 観 光	港 湾 及 び 周 辺 の 景 観	港 湾 施 設 の 利 便 性・快 道 性	そ の 他	無 回 答
Aコース		6.1	4.1	8.5	7.3	74.0
Bコース		16.0	22.8	4.3	12.3	44.4
Cコース		23.1	21.0	10.8	10.3	34.9
Dコース		12.2	13.3	1.5	15.5	57.6

5. 今後の九州周辺海域におけるクルージングへの参加意向

(1) 寄港地やその周辺でやってみたいこと（複数回答）

【一般旅行客／乗船客】

- 一般旅行客、乗船客ともに「離島」「温泉」「海岸景観」が多い
- 旅行業者は、「離島」「テーマパーク」「海岸景観」を有望視、「温泉」は少ない

【一般旅行客】

- 乗船客と比較して「温泉」「テーマパーク」「スポーツ」「郷土料理」「海岸景観」
- 男性は「離島」志向、女性は「温泉」「テーマパーク」「伝統工芸」志向
- 「クルージングに関心がある」人は「郷土料理」志向

【乗船客】

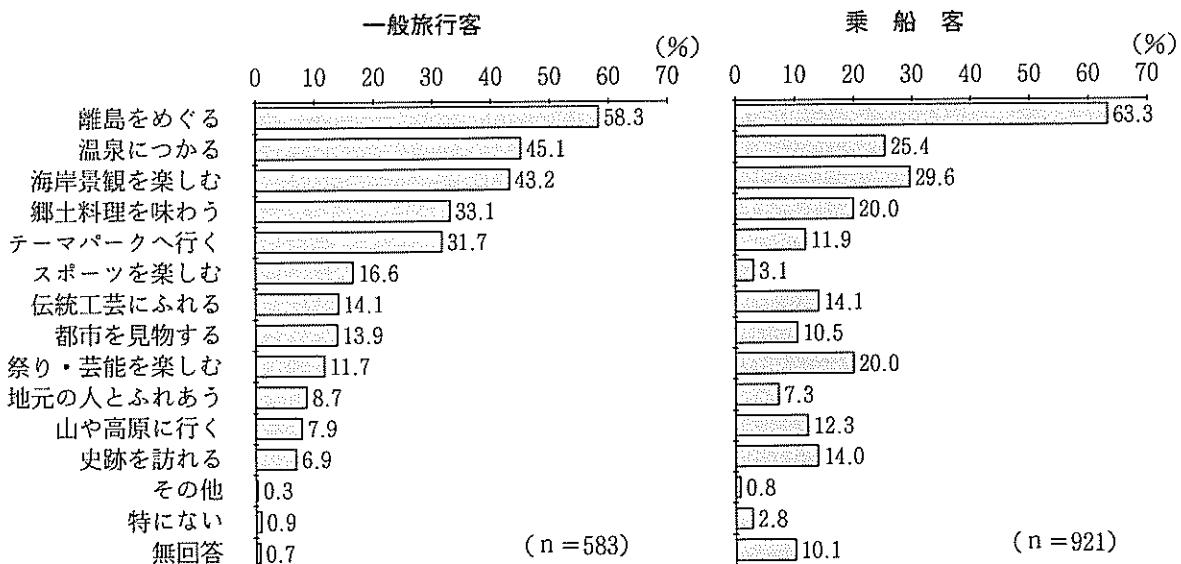
- 一般旅行客と比較して「離島」「祭り・芸能」「史跡」

一般旅行客についてみると、「離島をめぐる」が最も多く、全体の58.3%が選択している。次いで「温泉につかる」が45.1%、「海岸景観を楽しむ」が43.2%となっている。また、この他に「郷土料理を味わう」「テーマパークへ行く」についてそれぞれ3割以上が選択している。

一方、乗船客についてみると「離島をめぐる」が最も多く、約7割となっており、次に多い「海岸景観を楽しむ」の30.6%に対して、2倍以上となっている。また、「温泉につかる」「祭り・芸能を楽しむ」「郷土料理を味わう」がそれぞれ24.3%、21.1%、19.2%となっている。

一般旅行客は、乗船客に比べて「温泉につかる」「海岸景観を楽しむ」「スポーツを楽しむ」「テーマパークへ行く」「郷土料理を味わう」「海岸景観を楽しむ」を選択する割合が高い。乗船客は「離島をめぐる」「祭り・芸能を楽しむ」「史跡を訪れる」を選択する割合が高い。

図2-28 寄港地やその周辺でやってみたいこと

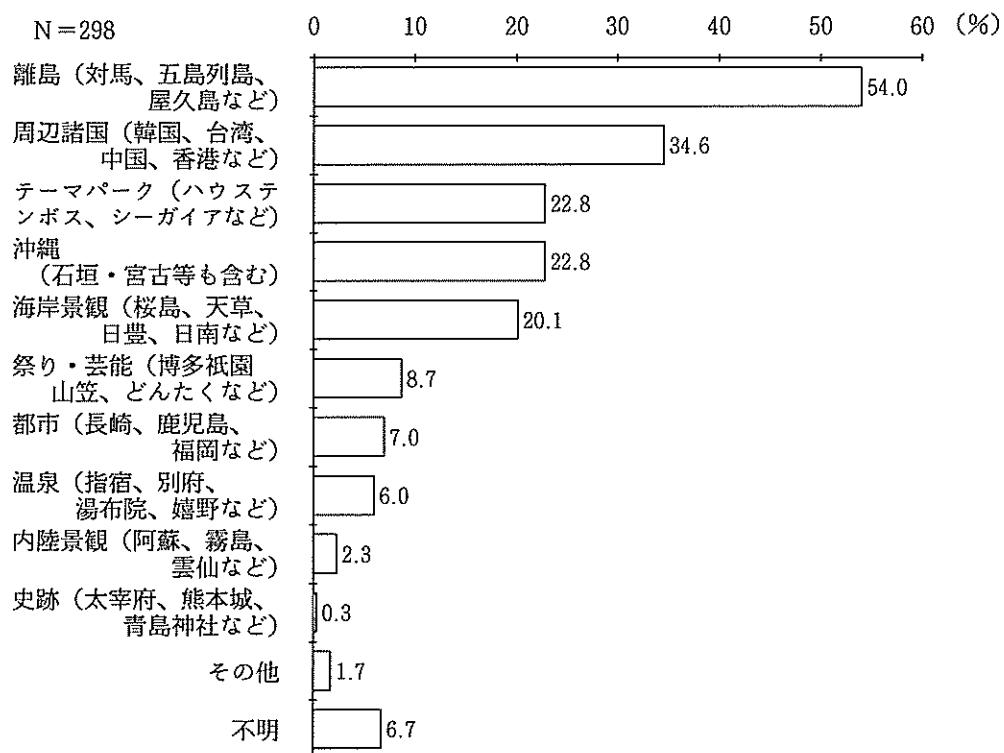


○旅行業者との比較（平成8年度調査より）

平成8年度調査における「旅行業者のクルージング取り扱い意向」調査問14（九州周辺海域において想定されるクルージングの有望な目的地／あてはまるものを2つ選択）によれば、一般旅行客、乗船客において最も多い「離島」は、回答企業においても、最も多く選択されており、全体の54.0%となっている。また、「テーマパーク」「沖縄」がそれぞれ22.8%、「海岸景観」についても約2割の企業があげており、一般旅行客の選択した回答と類似した傾向が見られる。

また、一般旅行客の45.1%が選択した「温泉」については、回答企業の6%が選択するのみとなっている。

図2-29 九州周辺海域におけるクルージングの有望な目的地



資料) 平成8年度「九州周辺海域における国際・国内クルージングの振興に関する調査研究」
(財)九州海運振興センター

乗船客についてコース別にみると、Aコースでは「離島をめぐる」の割合が高く、全体の74.0%となっている。Cコースでは、「祭り・芸能を楽しむ」「史跡を訪れる」の割合が高く、その一方で「郷土料理を味わう」の割合が低くなっている。Dコースでは、「離島をめぐる」の割合が低く、53.5%となっており、Aコースに比べて約2割程度低くなっている。

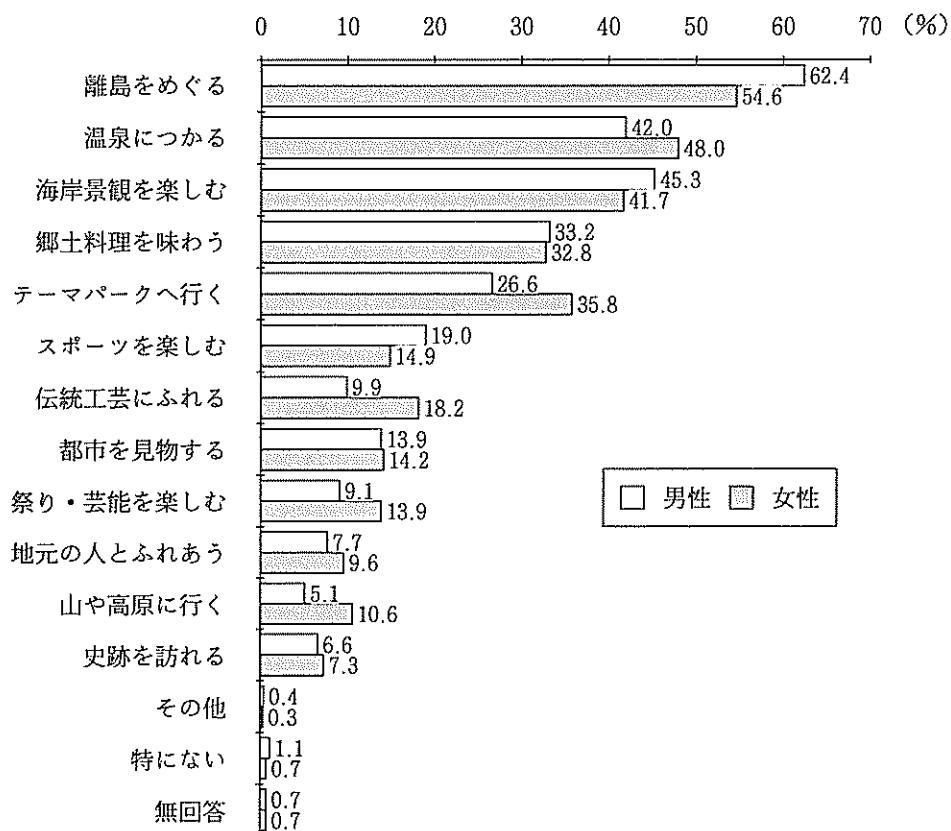
表2-6 寄港地やその周辺でやってみたいこと（乗船客／コース別）

(%)

	全 体	A コース	B コース	C コース	D コース
離島をめぐる	63.3	74.0	65.2	61.8	53.5
海岸景観を楽しむ	29.6	30.9	29.9	30.9	27.3
温泉につかる	25.4	24.8	23.5	24.4	28.0
郷土料理を味わう	20.0	25.2	18.7	12.9	21.8
祭り・芸能を楽しむ	20.0	20.3	18.7	24.0	17.3
伝統工芸にふれる	14.1	17.9	11.2	14.7	12.2
史跡を訪れる	14.0	14.6	12.8	18.9	10.3
山や高原に行く	12.3	11.0	12.8	16.6	9.6
テーマパークへ行く	11.9	14.6	16.6	4.1	12.5
都市を見物する	10.5	10.2	9.1	12.0	10.7
地元の人とふれあう	7.3	2.4	5.9	10.1	10.3
スポーツを楽しむ	3.1	3.3	3.7	0.0	5.2
その他の	0.8	0.0	1.1	0.9	1.1
特にない	2.8	2.4	2.1	3.7	3.0
無回答	10.1	10.2	10.7	6.9	12.2

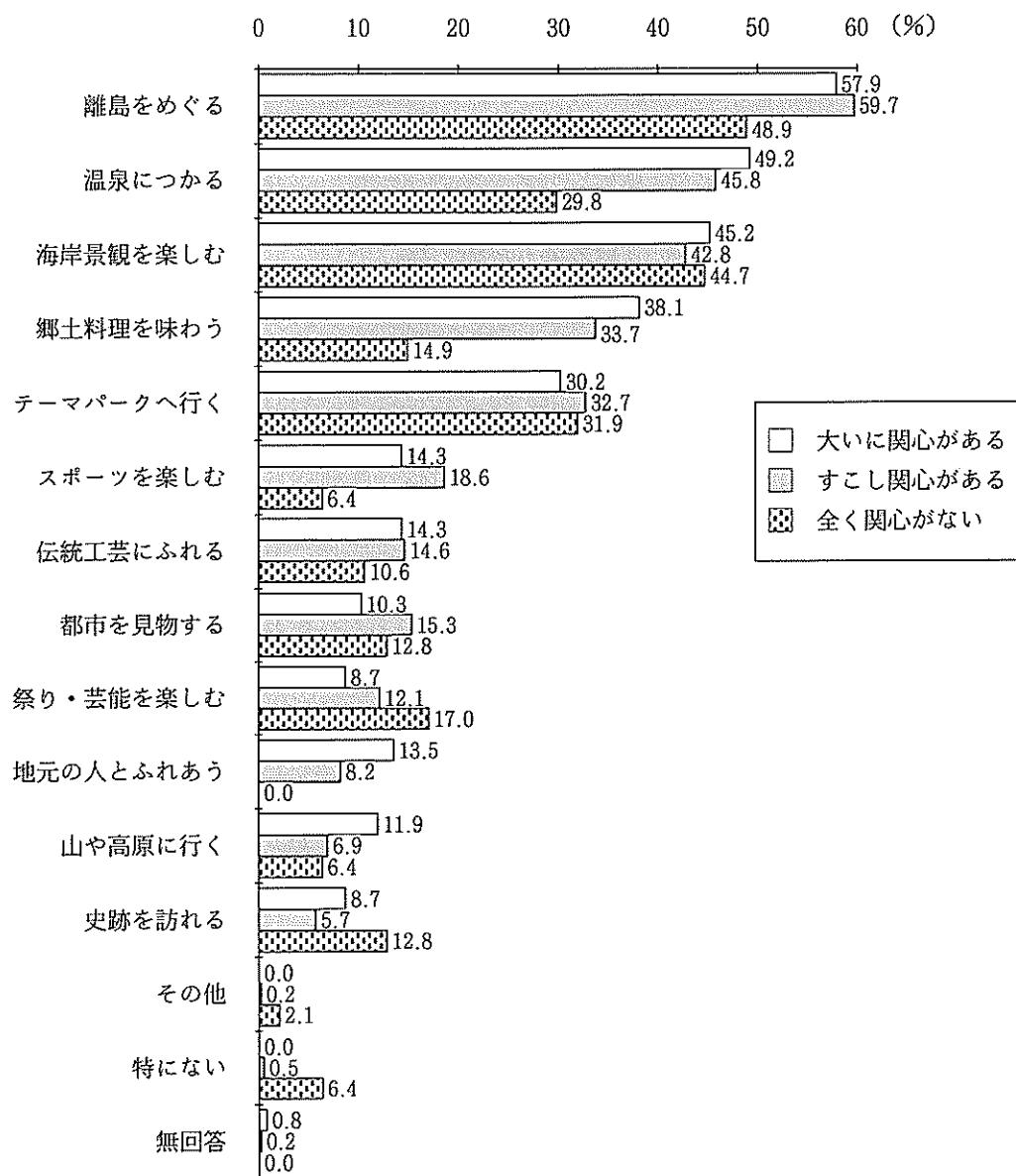
一般旅行客について性別にみると、いずれも「離島をめぐる」が最も多くなっているが、男性（62.4%）は女性（54.6%）に比べて選択する割合が高い。一方、女性は「温泉につかる」「テーマパークへ行く」「伝統工芸にふれる」の割合が高くなっているが、それぞれ、48.0%、35.8%、18.2%となっている。

図2-30 寄港地やその周辺でやってみたいこと（一般旅行客／性別）



一般旅行客について、クルージングへの関心度別にみると、関心度が高い人は、「離島をめぐる」「温泉につかる」「郷土料理を味わう」を挙げる割合が高くなっている。

図2-31 寄港地やその周辺でやってみたいこと（一般旅行客／クルージングへの関心度別）



(2) 九州周辺海域で希望する寄港地（複数回答）

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 「屋久島・種子島」が45%、「長崎港」が37%
- 離島では「奄美諸島（35%）」「五島列島（25%）」「壱岐・対馬（24%）」
- 都市では「長崎港（37%）」「博多港（32%）」

【乗船客】

- 「屋久島・種子島」が5割、「五島列島」「奄美諸島」「壱岐・対馬」は3割
- 上位4位までが離島で、乗船客は離島志向が強い
- 都市では「長崎港」「鹿児島港」「博多港」が約2割
- Aコースでは「屋久島・種子島」が6割以上、「離島」と「長崎港」の割合が高い
- 「奄美諸島」Bコースでは4割以上、Dコースでは2割弱

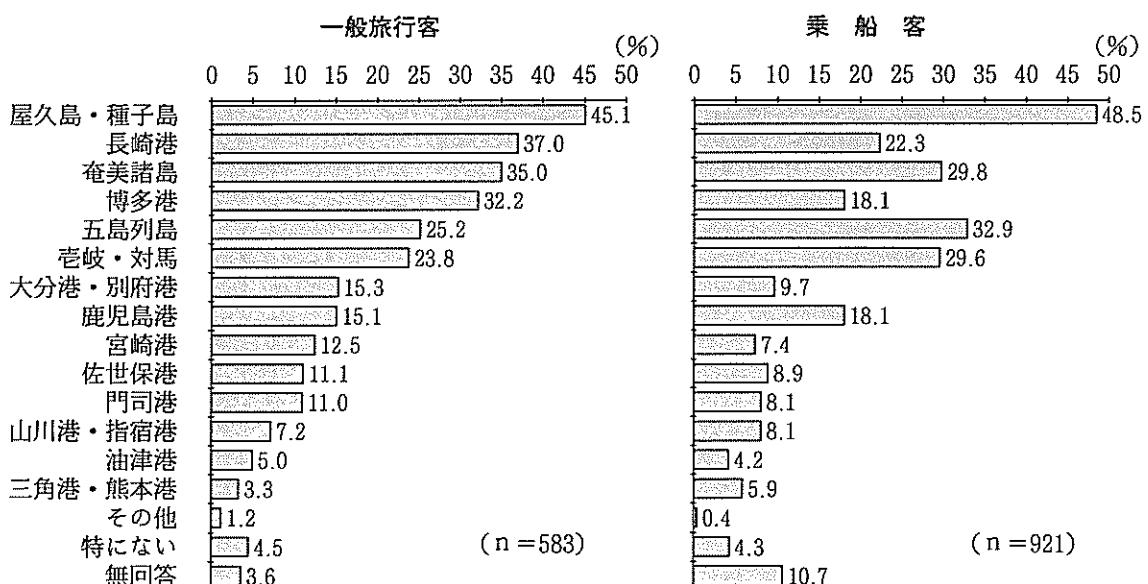
<一般旅行客>

「屋久島・種子島」が45.1%と最も多く、この他には「奄美諸島（35.0%）」「五島列島（25.2%）」「壱岐・対馬（23.8%）」などの離島を挙げる回答者が多い。また、都市では、「長崎港（37.0%）」「博多港（32.2%）」「鹿児島港（15.1%）」「大分・別府港（15.3%）」が多い。

<乗船客>

「屋久島・種子島」が最も多く、全体の5割以上となっている。次いで「五島列島」「奄美諸島」「壱岐・対馬」となっており、一般旅行客に比べて離島を選択する回答者が多い。また、都市では「長崎港」「鹿児島港」「博多港」の割合が高く、それぞれ約2割弱となっている。

図2-32 九州周辺海域での寄港地



乗船客について、コース別にみると、寄港地に屋久島が含まれていた（※台風のため寄港せず）Aコースでは「屋久島・種子島」が最も高く、全体の6割以上を占めている。また、「奄美諸島」「五島列島」「壱岐・対馬」といった離島の割合が高く、それぞれ36.6%、35.0%、30.9%となっている。また、「長崎港」の割合も高く、3割以上となっている。

Bコースでは、Aコースと同様に離島を選択する割合が高い。特に「奄美諸島」の割合が高く、4割以上となっている。一方、Dコースでは「奄美諸島」の割合が低く、2割弱となっている。

Cコースでは、「屋久島・種子島」の割合が他のコースに比べて低く、35.5%となっている。一方、博多港、鹿児島港の割合が高く、それぞれ全体の約4分の1が回答している。

表2-7 九州周辺海域での寄港地（乗船客／コース別）

(%)

	全 体	A コース	B コース	C コース	D コース
屋久島・種子島	48.5	60.6	55.1	35.5	43.5
五島列島	32.9	35.0	36.9	34.1	27.3
奄美諸島	29.8	36.6	40.1	27.2	18.5
壱岐・対馬	29.6	30.9	28.3	31.3	28.0
長崎港	22.3	30.5	19.8	14.3	22.9
博多港	18.1	11.8	16.6	24.4	19.9
鹿児島港	18.1	12.2	21.9	24.9	15.5
大分港・別府港	9.7	3.3	11.2	14.3	10.7
佐世保港	8.9	6.5	7.0	10.1	11.4
門司港	8.1	4.9	5.9	9.7	11.4
山川港・指宿港	8.1	7.3	5.9	9.7	9.2
宮崎港	7.4	3.7	9.1	10.1	7.4
三角港・熊本港	5.9	4.1	5.3	7.4	6.6
油津港	4.2	3.3	4.8	5.5	3.7
その他	0.4	0.4	0.5	0.9	0.0
特にない	4.3	4.1	2.1	6.5	4.4
無回答	10.7	11.8	11.2	6.9	12.5

(3) 九州とともにあってみたいところ（複数回答）

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 「沖縄県」が5割以上
- 海外では「香港」が35%
- クルージングに「大いに関心がある」人は、海外志向
- クルージングに「すこし関心がある」人は、沖縄県を志向

【乗船客】

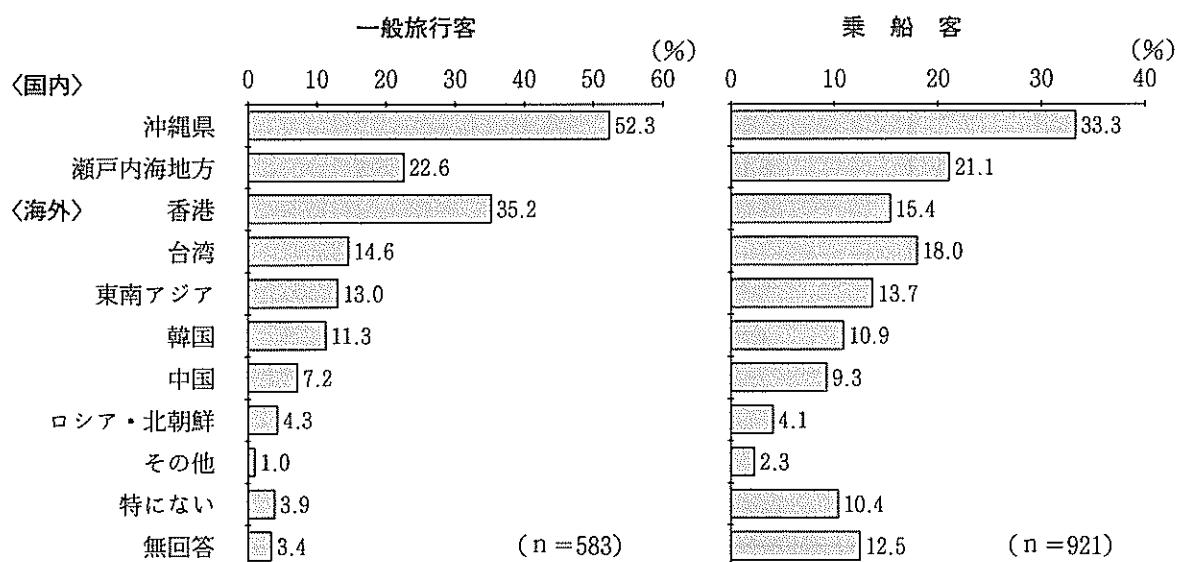
- 「沖縄県」が37%
- 海外では「台湾」が2割で香港を上回る
- 「特がない」が1割

一般旅行客についてみると、52.3%が「沖縄県」を挙げている。次いで、「香港」が多く、35.2%を占めている。また、その他にも「瀬戸内海地方」が22.6%を占める。

一方乗船客についてみると、一般旅行客と同様、「沖縄県」が多い。しかし、一般旅行客に比べて選択する回答者は少なく、全体の36.5%となっている。

次いで「台湾」が多く、約2割となっているが、その他の寄港地についても9.9%～21.2%が選択しており、行ってみたいところにはばらつきがみられる。また、「特がない」が1割となっている。

図2-33 九州とともにあってみたいところ

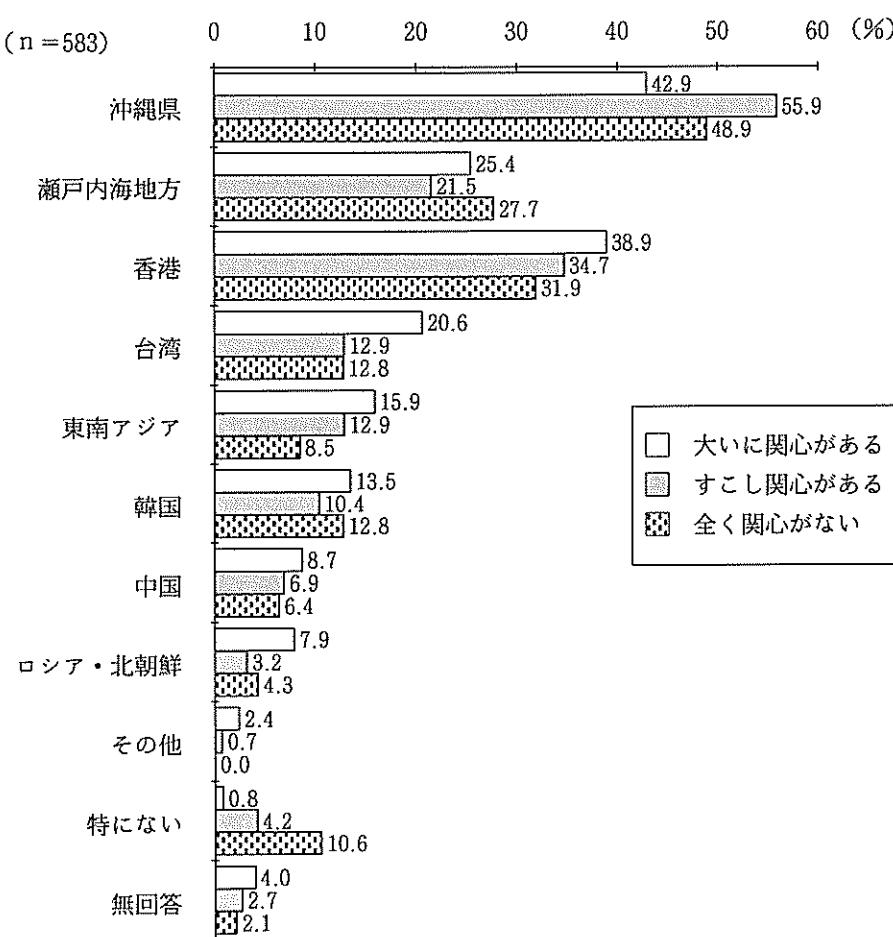


一般旅行客についてクルージングへの関心度別にみると、「大いに関心がある」と回答した人は、「瀬戸内海地方」「沖縄県」などの国内より、海外を選択する割合が高くなっている。特に「香港」と回答した人は、38.9%を占めている。また、東南アジア、台湾を選択する割合もそれぞれ15.9%、13.5%と高い。

一方、「すこし関心がある」と回答した人は、「沖縄県」が高く、55.9%を占めている。

また、海外を選択する割合は「全く関心がない」と回答した人よりも全般的に高くなっている。

図2-34 九州とともにに行ってみたいところ（一般旅行客／クルージングへの関心度別）



(4) 希望する乗船地・下船地

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 九州居住者が多いため、乗船地・下船地は「九州の港」が最も多く、それぞれ57%、41%
- 乗下船とも居住地の港への志向が強いが、九州在住者は「九州の港」で乗船し、「大阪・神戸」「東京・横浜」で下船という組み合わせも比較的多く、九州以外の居住者も、乗船は最寄りの港、下船は九州という組み合わせがやや多い

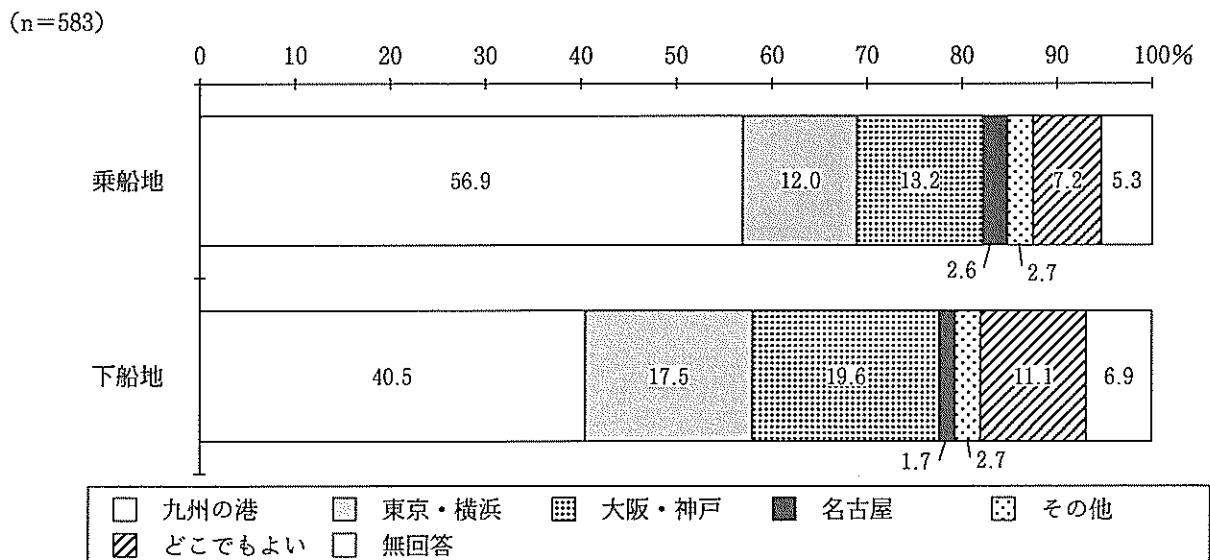
【乗船客】

- 関東・近畿居住者が多いため、乗船地・下船地は「東京・横浜」「大阪・神戸」がほぼ同数で7～8割
- 乗下船地の組み合わせは「いずれも東京・横浜」「いずれも大阪・神戸」が33%を占め、乗船客は、乗下船とも居住地に最寄りの港への志向が強い

〈一般旅行客〉

乗船地・下船地ともに「九州の港」が最も多く、「大阪・神戸」「東京・横浜」が続いている。また、乗船地で「九州の港」と回答した人は、56.9%を占めており、下船地で選択される割合よりも高い(40.5%)。一方、「東京・横浜」「大阪・神戸」を乗船地で選択した人は約12～13%となっているが、下船地では、「東京・横浜」「大阪・神戸」は約18～20%と増加している。

図2-35 希望する乗下船地（一般旅行客）



希望する乗船地・下船地の組み合わせをみると、乗下船とも「九州の港」が最も多く、全体の31.2%を占めている。次いで、乗船地として「九州の港」、下船地として「東京・横浜」あるいは「大阪・神戸」といった大都市圏との組み合わせは、それぞれ9.9%、10.3%となっており、あわせて約2割を占めている。

乗下船地のいずれか一方が、「九州の港」で、他方が「東京・横浜」あるいは「大阪・神戸」という組み合わせは約3割(28.1%)を占めており、乗下船地のいずれも「九州の港」である組み合わせの割合とほぼ同数(31.2%)となっている。

表2-8 希望する乗下船地(一般旅行客)

(%)

下船地 乗船地	九州の港	東京・横浜	大阪・神戸	名古屋	その他	どこでもよい	無回答	合計
九州の港	31.2	9.9	10.3	0.3	0.5	3.6	1.0	56.9
東京・横浜	3.8	5.8	1.4	—	—	0.7	0.3	12.0
大阪・神戸	4.1	1.2	7.2	—	—	0.3	0.3	13.2
名古屋	0.7	—	0.2	1.4	—	—	0.3	2.6
その他	0.2	0.2	0.2	—	2.2	—	—	2.7
どこでもよい	0.5	0.2	0.2	—	—	6.3	—	7.2
無回答	—	0.2	0.2	—	—	0.2	4.8	5.3
合計	40.5	17.5	19.6	1.7	2.7	11.1	6.9	583

居住地別にみると、九州地方の居住者は、乗船地として「九州の港」が最も多く、全体の約8割を占めている。次いで、「東京・横浜」あるいは「大阪・神戸」といった大都市圏の港が多く、それぞれ4%程度となっている。

一方、下船地では、「九州の港」が最も多いが、その割合は47.0%となっており、乗船地で選択された割合に比べて減少している。また、「東京・横浜」あるいは「大阪・神戸」の割合が高くなっている。それぞれ約15.5%、16.3%を占めている。

九州地方以外の居住者では、下船地として「九州の港」「東京・横浜」「大阪・神戸」を選択する割合が高い。

このうち、北海道・東北地方、関東地方、中部地方では乗船地として「東京・横浜」を選択する割合が高く、それぞれ41.2%、69.8%、22.6%を占めている。一方で、近畿地方、中国・四国地方では「大阪・神戸」の割合が高く、70.5%、32.0%を占めている。下船地では、九州地方以外のいずれの地域においても、九州の港を選択している割合が高くなっている。関東地方、中部地方では約3割、近畿地方においても24.0%を占めている。

表2-9 希望する乗下船地（一般旅行客／居住地別）

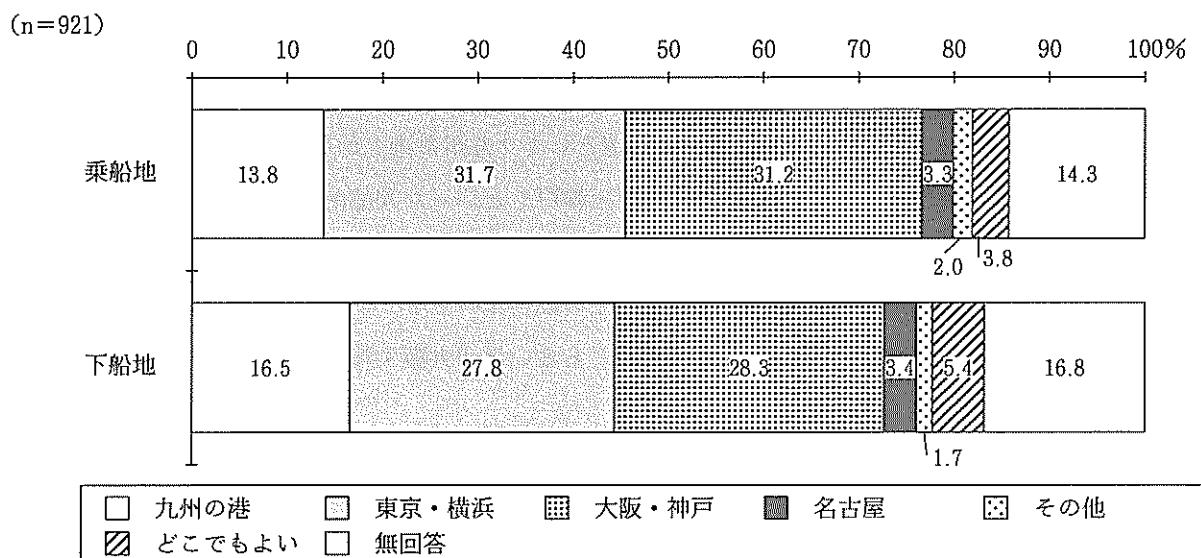
(%)

居住地域	乗船地としてよいところ								下船地としてよいところ							
	九州の港	東京・横浜	大阪・神戸	名古屋	その他	どこでもよい	無回答	合計	九州の港	東京・横浜	大阪・神戸	名古屋	その他	どこでもよい	無回答	合計
北海道・東北	11.8	41.2	—	—	17.6	23.5	5.9	100	17.6	41.2	5.9	—	5.9	23.5	5.9	100
関 東	22.6	69.8	1.9	—	—	1.9	3.8	100	30.2	45.3	15.1	—	—	7.5	1.9	100
中 部	19.4	22.6	9.7	41.9	—	6.5	—	100	29.0	16.1	12.9	22.6	—	9.7	9.7	100
近 畿	19.7	1.6	70.5	—	1.6	3.3	3.3	100	24.6	4.9	55.7	—	1.6	4.9	8.2	100
中国・四国	30.0	4.0	32.0	2.0	22.0	6.0	4.0	100	44.0	8.0	14.0	—	22.0	6.0	6.0	100
九 州 計	78.0	4.2	3.7	0.3	0.3	7.6	5.9	100	47.0	15.5	16.3	0.8	0.8	12.7	6.8	100
沖 縄 県	75.0	—	—	—	—	25.0	—	100	50.0	25.0	—	—	—	25.0	—	100
そ の 他	—	100.0	—	—	—	—	—	100	—	100.0	—	—	—	—	—	100

<乗船客>

乗下船地ともに「東京・横浜」「大阪・神戸」が多く、それぞれ乗船地の34.6%、34.5%に対して、下船地では40.3%、36.6%とやや増加している。

図2-36 希望する乗下船地（乗船客）



居住地別にみると、九州地方の居住者は、乗船地として「九州の港」が最も多く、全体の約65.5%を占めている。次いで、「東京・横浜」あるいは「大阪・神戸」といった大都市圏の港が多く、それぞれ6.2%、5.6%となっている。

下船地では、「九州の港」が最も多いが、その割合は58.2%となっており、乗船地で選択された割合に比べてやや減少している。また、「東京・横浜」の割合が若干増加しており、約10.2%となっている。九州地方以外の居住者においては、乗船地・下船地ともに居住地に比較的近くの港を選択する割合が高い。

乗船地については、北海道・東北地方、関東地方では乗船地として「東京・横浜」を選択する割合が高く、それぞれ60.0%、82.3%を占めている。また、中部地方では「名古屋」が最も多く39.4%、次いで「東京・横浜」が31.0%となっている。近畿地方、中国・四国地方では「大阪・神戸」の割合が高く、86.7%、57.4%を占めている。

下船地においても、九州地方以外の居住者については、乗船地と同様の港を選択する割合が高いものの、九州の港を選択している割合がやや増加しており、北海道・東北地方では13.3%、関東・東京地方では8.1%となっている。

表2-10 希望する乗下船地（乗船客／居住地別）

(%)

居住地域	乗船地としてよいところ							下船地としてよいところ								
	九州の港	東京・横浜	大阪・神戸	名古屋	その他	どこでもよい	無回答	合計	九州の港	東京・横浜	大阪・神戸	名古屋	その他	どこでもよい	無回答	合計
北海道・東北	13.8	31.7	31.2	3.3	2.0	3.8	14.3	100	16.5	27.8	28.3	3.4	1.7	5.4	16.8	100
関 東	—	60.0	10.0	—	13.3	10.0	6.7	100	13.3	56.7	—	—	6.7	13.3	10.0	100
中 部	1.1	82.3	1.1	0.4	0.4	3.9	11.0	100	8.1	68.6	2.5	0.7	0.4	5.7	14.1	100
近 織	—	31.0	7.0	39.4	2.8	1.4	18.3	100	4.2	25.4	4.2	39.4	5.6	2.8	18.3	100
中国・四国	0.7	0.4	86.7	—	—	3.0	9.3	100	4.1	1.9	78.9	—	—	4.4	10.7	100
九 州 計	8.5	2.1	57.4	2.1	19.1	—	10.6	100	10.6	—	53.2	2.1	17.0	2.1	14.9	100
沖縄県	75.0	—	—	—	—	25.0	—	100	—	—	—	—	—	—	—	100
その 他	—	100.0	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	100.0	—	100

コース別にみると(図2-34、図2-35)、Aコースでは、乗船地・下船地とも「大阪・神戸」の割合が高く、それぞれ68.3%、64.6%となっている。

また、Bコース、Cコースでは乗船地・下船地とも「東京・横浜」の割合が最も高く、特にCコースでは約6割を占めている。また、Bコースについては、次いで「大阪・神戸」と回答する割合が高くなっている。

Dコースについては、乗船地・下船地とも「九州の港」と回答したものが多く、それぞれ39.9%、41.3%となっている。

図2-37 希望する乗船地（乗船客／コース別）

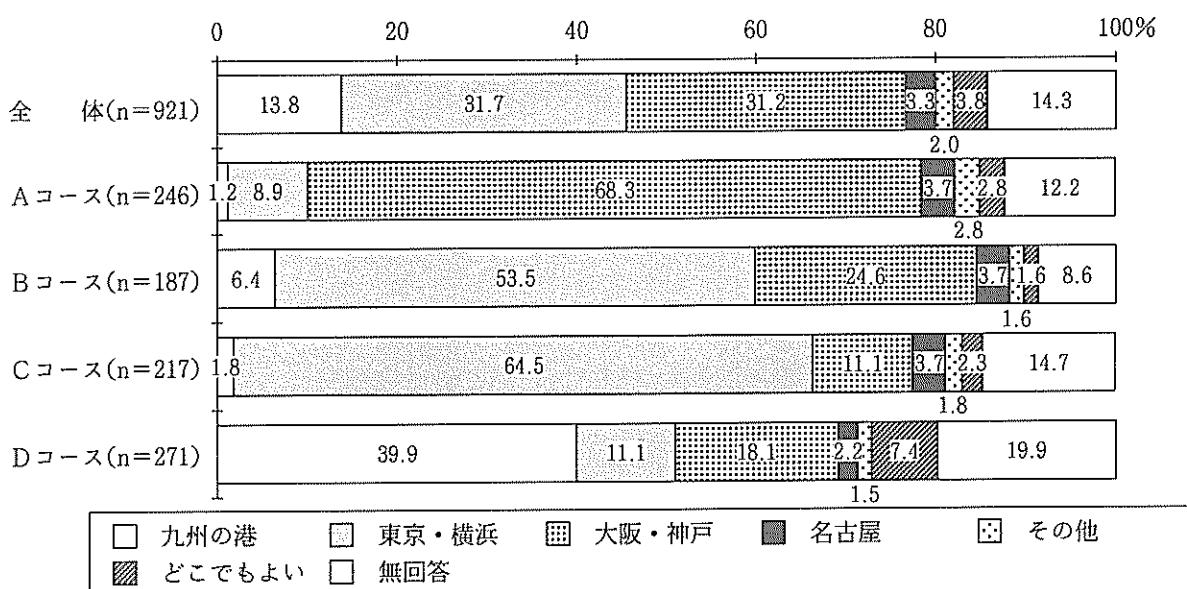
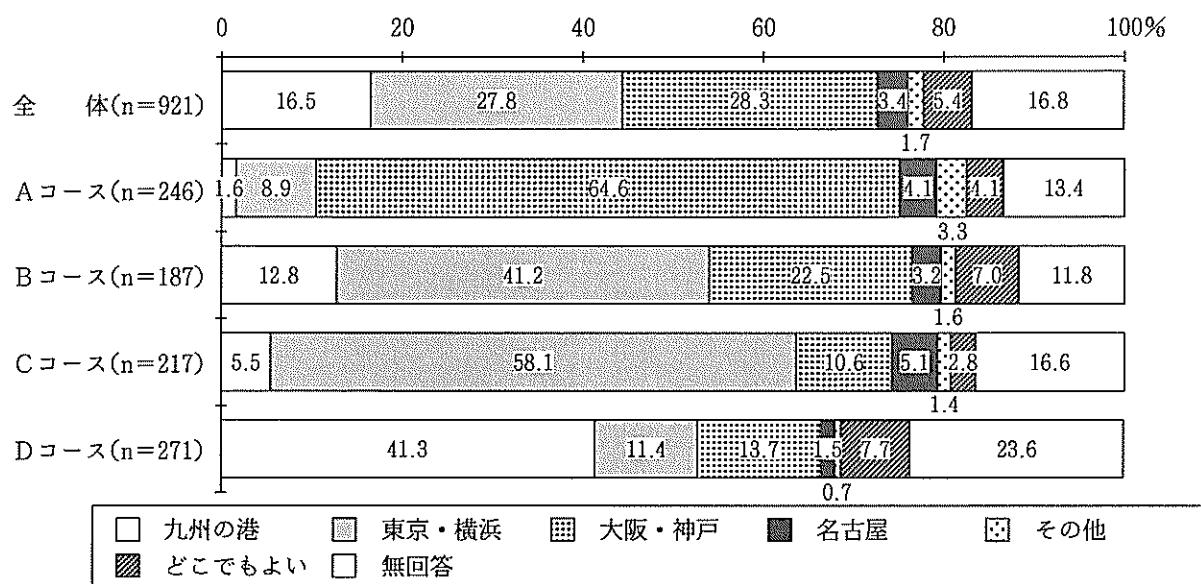


図2-38 希望する下船地（乗船客／コース別）



① 船での希望宿泊日数

【一般旅行客／乗船客】

1) 旅行総額

【一般旅行客】

- 「2～3泊程度」が4割、次いで「4～5泊程度」が25%で、8割以上が「1週間以内」を希望
- 男性は、女性より長期クルーズを志向し、特に女性はワンナイトが2割を占める
- 若年層は短期クルーズ、年齢の高い人ほど長期クルーズを志向
- 前回調査回答企業は8割以上が「10日以内」であり、一般旅行客のニーズを反映

【乗船客】

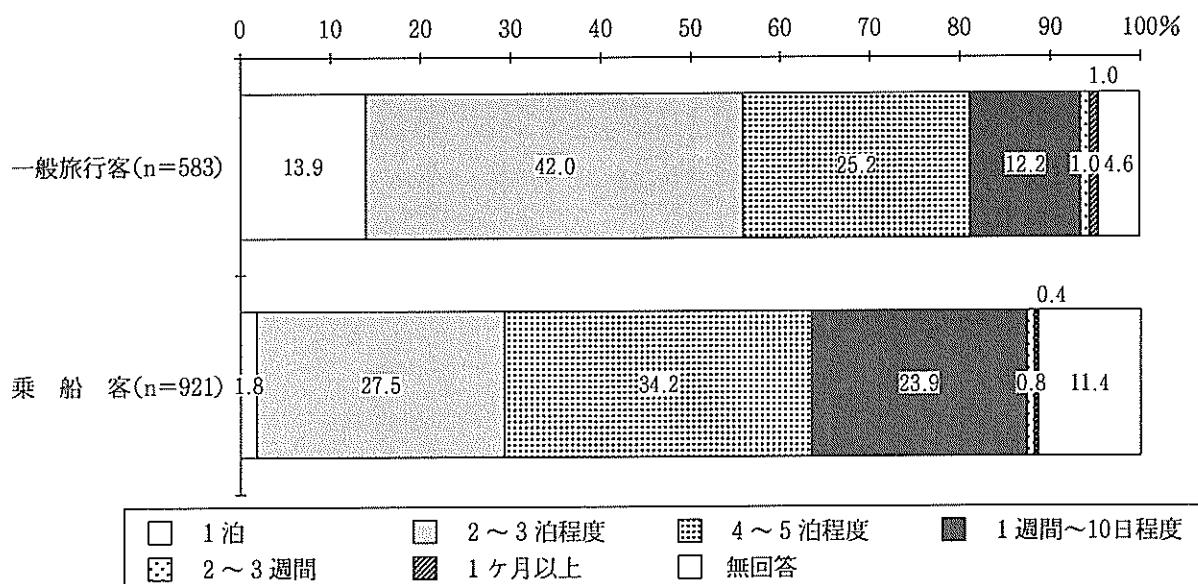
- 「4～5泊程度」が35%、「1週間～10日程度」が3割
- 乗船客は一般旅行客よりも長期クルーズを志向
- 短期クルーズであるA、Dコースでは「2・3泊程度」を志向し、長期クルーズであるB・C・コースでは「4～5泊程度」「1週間～10日間」が4分の3を占める

一般旅行客についてみると、「2～3泊程度」が最も多く、42.0%を占めている。次いで「4～5泊程度」25.2%、「1泊（ワンナイトクルーズ）」が13.9%となっている。

一方、乗船客についてみると「4～5泊程度」が最も多く、全体の34.2%を占めている、次いで「1週間～10日程度」が27.5%となっている。また「1泊」については1.8%となっている。

このように、乗船客は、一般旅行客よりも長期クルーズを志向している。

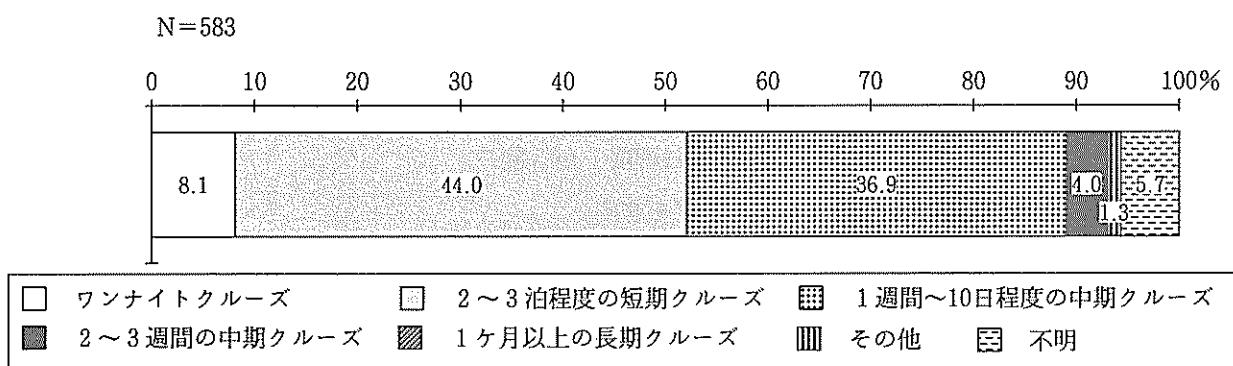
図2-39 船での希望宿泊日数



○旅行業者との比較（平成8年度調査より）

平成8年度調査における「旅行業者のクルージング取り扱い意向」調査問19（九州周辺海域におけるクルージングの期間）によれば、「1週間～10日程度」が最も多く、44.0%となっており、次いで多い「2・3泊程度」「ワンナイトクルーズ」をあわせると、回答企業の約8割が、10日以内のクルージングを有望と考えている。一般旅行客の回答のニーズと類似傾向がみられる。

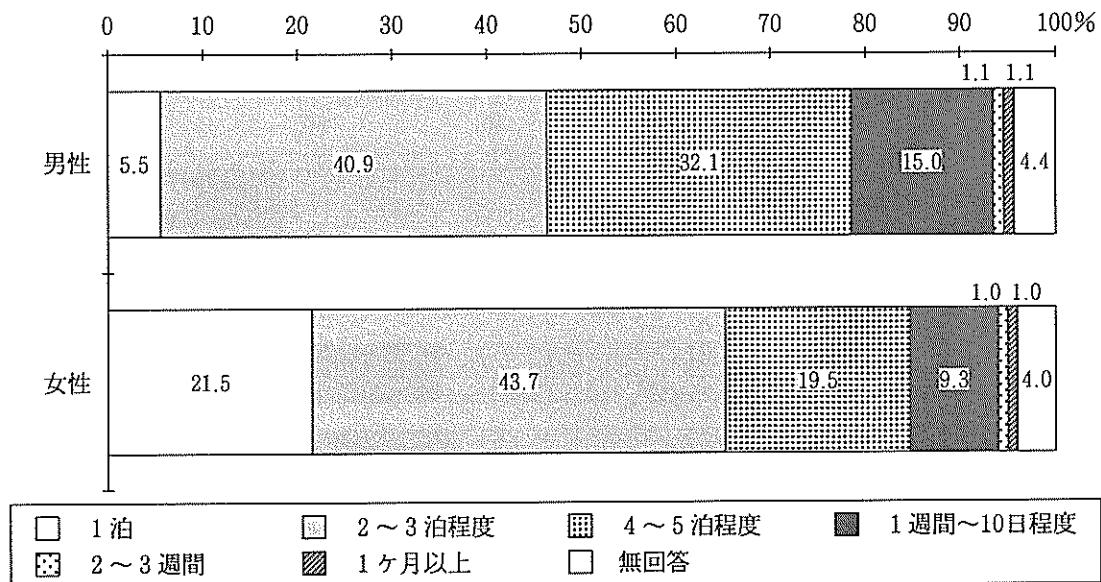
図2-40 九州周辺海域において望まれるクルージングの期間



資料) 平成8年度「九州周辺海域における国際・国内クルージングの振興に関する調査研究」
財九州海運振興センター

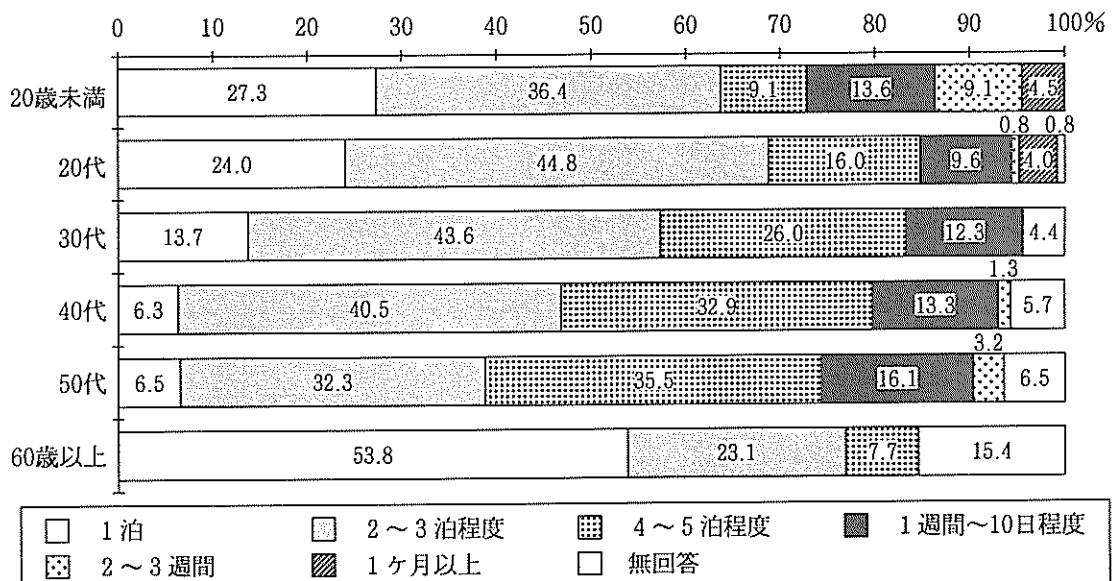
一般旅行客について性別にみると、男性は「4～5泊程度」の割合が高く、32.1%を占めている。一方、女性は「1泊（ワンナイトクルーズ）」の割合が高く、21.5%となっている。

図2-41 船での希望宿泊日数（一般旅行客、性別）



また、年齢階層別にみると、若年層は短期間のクルージングを希望する傾向が見られる一方で、年齢が高い人ほど、長期間のクルージングを好む傾向がみられる。

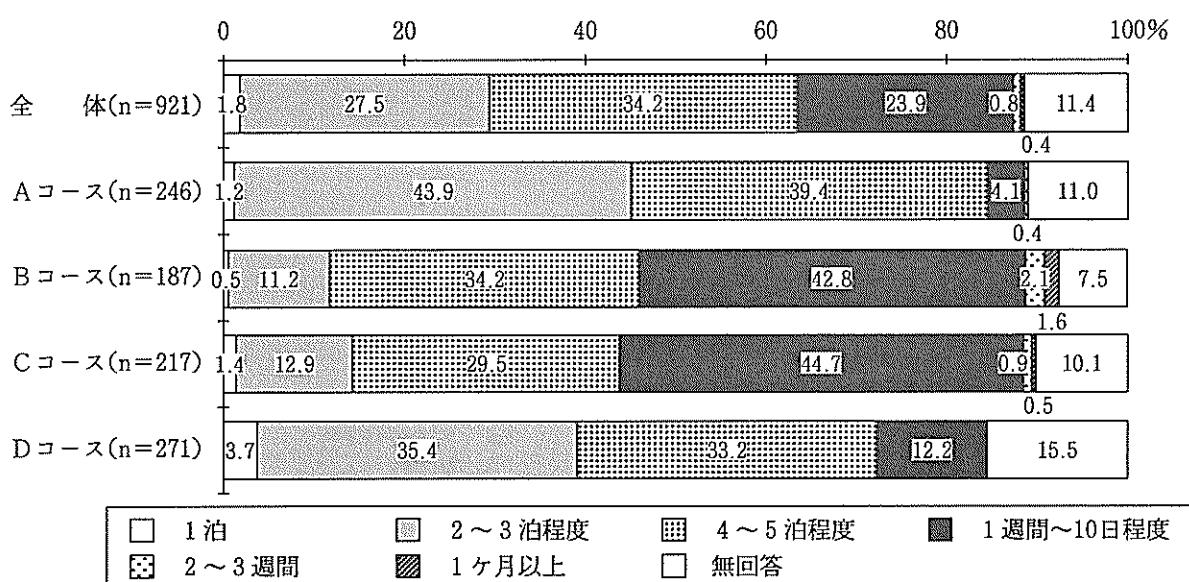
図2-42 船での希望宿泊日数（一般旅行客、年齢階層別）



乗船客についてコース別にみると、比較的短期クルーズであるAコース、Dコースでは「2～3泊程度」と回答した割合が高く、それぞれ43.9%、35.4%となっている。

一方、長期のクルーズであるAコース、Cコースでは「4～5泊程度」または「1週間～10日間」と回答した割合をあわせると、それぞれ74.2%、77.0%となっている。

図2-43 船での希望宿泊日数（乗船客／コース別）



② 宿泊日数別の旅行総額

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 「ワンナイト」は、「3万円まで」が36%
- 「船中3泊4日」は「10万円まで」が約3割
- 「1週間」は、「15万円まで」「20万円まで」がそれぞれ約3割
- 男性の方が高価格帯を選択

【乗船客】

- 「ワンナイト」は「5万円まで」が約2割以上、「参加したくない」が14%
- 「船中3泊4日」は、「15万円まで」「20万円まで」がそれぞれ約2割
- 「1週間」では、「30万円まで」が18%

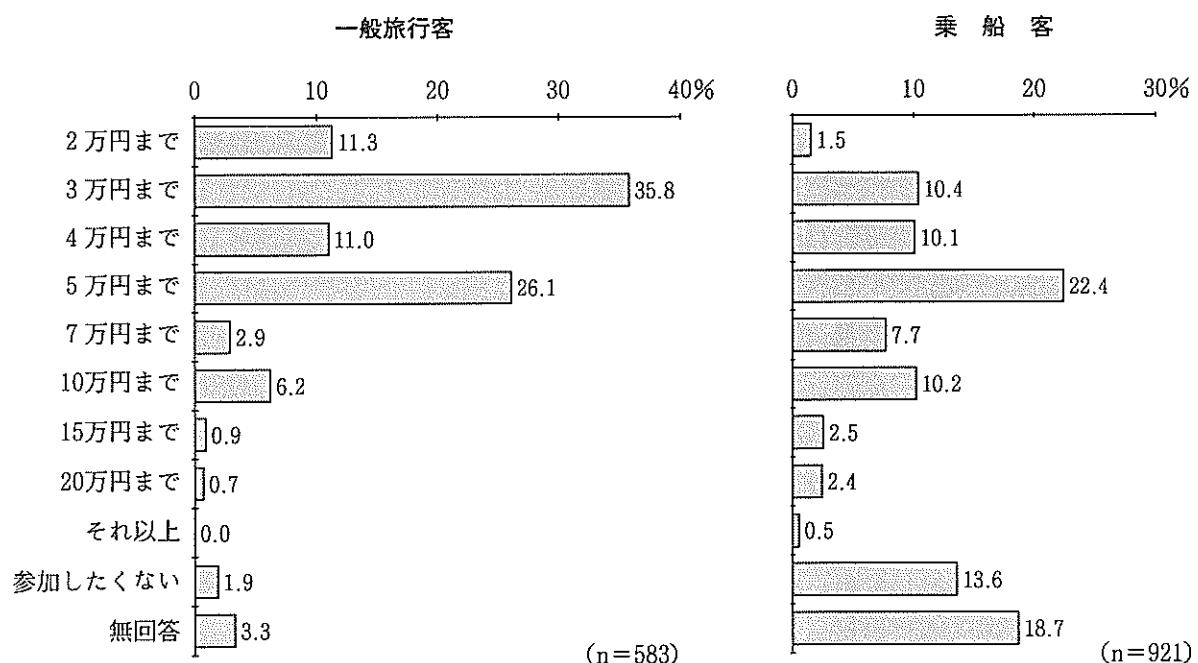
1) ワンナイトクルーズ（1泊2日）

一般旅行客についてみると、「3万円まで」が最も多く、35.8%を占めている。また、「5万円まで」が26.1%となっており、「2万円まで」「4万円まで」はそれぞれ約11%を占めている。

乗船客についてみると、「5万円まで」が最も多く、22.4%を占めている。また、「3万円まで」「4万円まで」がそれぞれ1割を占めている。この他に「参加したくない」と回答した人が13.6%を占めている。

一般旅行客は、乗船客に比べて低価格帯を選択する割合が高い。

図2-44 旅行総額：ワンナイトクルーズの場合

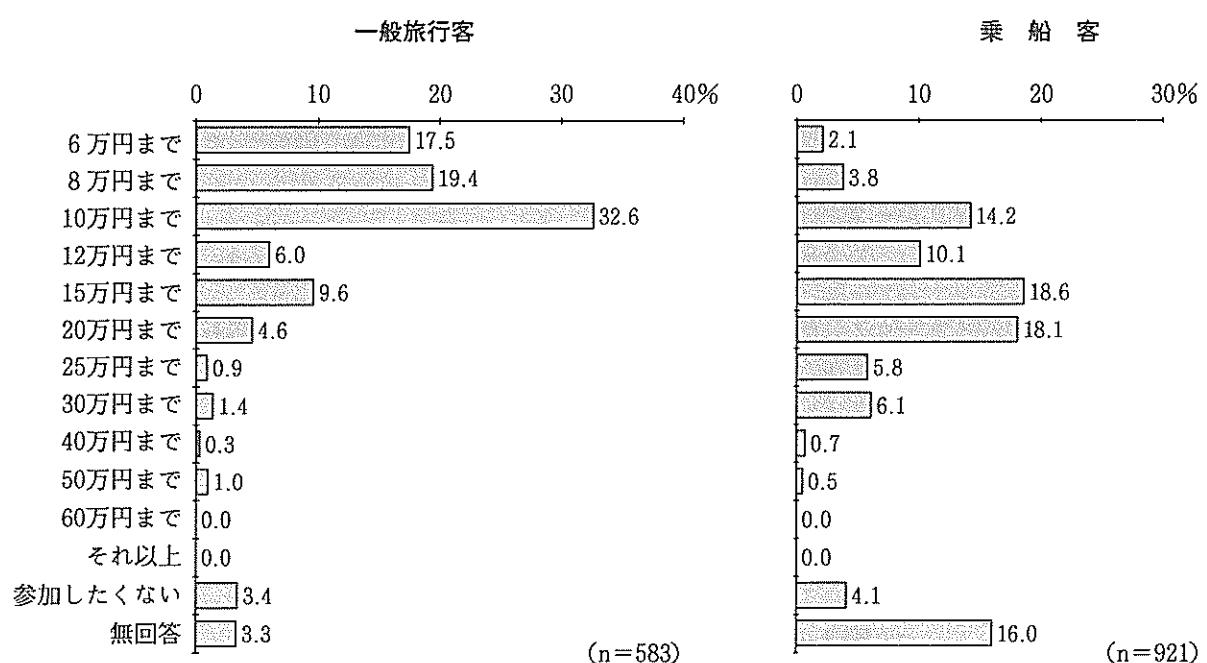


2) 船中3泊4日のクルージング

一般旅行客についてみると、「10万円まで」が最も多く、32.6%を占めている。次いで「8万円まで」「6万円まで」がそれぞれ19.4%、17.5%となっており、10万円以内を望む人が、約7割を占めている。

また、乗船客については「15万円まで」「20万円まで」が多く、それぞれ18.6%、18.1%となっている。

図2-45 旅行総額：船中3泊4日のクルージングの場合



3) 1週間（船中7泊8日）のクルージング

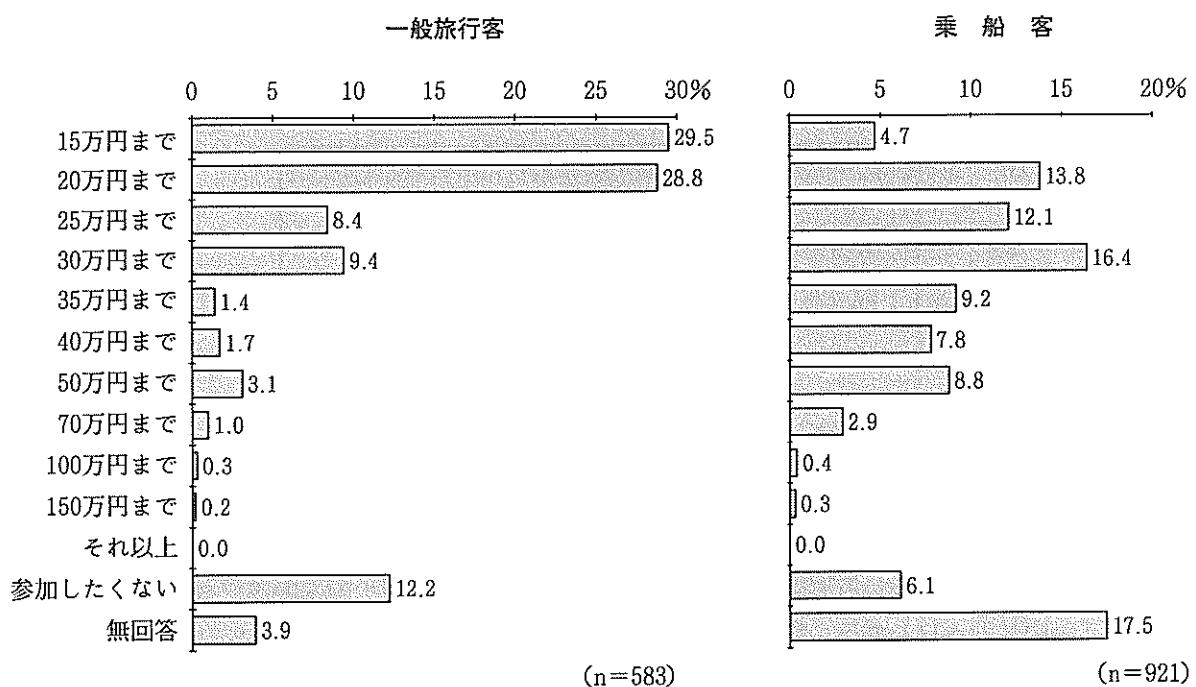
一般旅行客についてみると、「15万円まで」「20万円まで」がそれぞれ約3割を占めている。

また、「参加したくない」と回答した人は、ワンナイトクルーズにおいて1.9%、3泊4日のクルージングにおいては3.4%、7泊8日のクルージングでは12.2%となっており、クルーズが長期化すると、割合が高くなる傾向がみられる。

乗船客についてみると、「30万円まで」が最も多く、16.4%を占めており、次いで「20万円まで」が13.8%となっている。

3タイプのクルージングにおいて、乗船客は一般旅行客よりも高価格帯を選択している傾向が見られる。また、一般旅行客については、クルージングが長期化するほど「参加したくない」が高くなるが、乗船客ではワンナイトクルージングにおいて「参加したくない」が最も多くなっている。

図2-46 旅行総額：1週間（船中7泊8日）のクルージングの場合



4) 男女別特徴

【一般旅行客】

一般旅行客について、3タイプ全てのクルージングに対して性別にみると、女性は男性に比べて低価格帯を選択している。

表2-11 宿泊日数別クルージングの旅行総額（一般旅行客／性別）

ワンナイトクルーズ

(%)

	2万円 まで	3万円 まで	4万円 まで	5万円 まで	7万円 まで	10万円 まで	15万円 まで	20万円 まで	参 加 し た く な い	無回答	合 計
男 性	7.7	33.2	11.7	29.9	3.6	6.9	1.5	0.7			
女 性	14.9	38.1	10.6	22.8	2.3	5.6	0.3	0.7	2.6	2.2	100
									1.3	3.3	100

船中3泊4日

	6万円 まで	8万円 まで	10万円 まで	12万円 まで	15万円 まで	20万円 まで	25万円 まで	30万円 まで	40万円 まで	50万円 まで	60万円 まで
男 性	14.2	15.3	34.7	8.4	13.5	5.1	1.1	1.8	0.4	0.7	0.0
女 性	20.5	23.5	30.8	3.6	6.3	4.3	0.7	1.0	0.3	1.3	0.0

1週間

	15万円 まで	20万円 まで	25万円 まで	30万円 まで	35万円 まで	40万円 まで	50万円 まで	70万円 まで	100万円 まで	150万円 まで	参 加 し た く な い	無回答	合 計
男 性	23.4	28.8	10.9	14.2	2.9	1.8	4.0	0.4	0.4	0.0	9.9	3.3	100
女 性	35.8	28.8	6.3	5.3	—	1.7	2.3	1.7	0.3	0.3	13.9	3.6	100

5) 宿泊日数別の旅行単価

【一般旅行客】

- 「ワンナイト」は、宿泊単価が5万円／泊で約4割、3万円／泊で83%が対象となる
- 「船中3泊4日」では、宿泊単価が5万円／泊で2割弱、3.3万円／泊で5割以上が対象となる
「大いに関心がある」人については、3.3万円／泊で6割以上が対象となる
- 「1週間」では、2.9万円／泊で5割が対象となる

【乗船客】

- 「ワンナイト」では5万円／泊で3分の2、3万円／泊でほぼ全員が対象となる
- 「船中3泊4日」は、5万円／泊で約5割、3.3万円／泊で7割以上が対象となる
- 「1週間」では、5万円／泊で3割弱、2.9万円／泊では7割が対象となる

表2-12は、クルージングの価格を、ある金額に設定した場合に、対象となる者の比率を示したものである（例：ワンナイトクルーズを「10万円」と設定した場合、「10万円まで」「15万円まで」「20万円まで」「それ以上」と回答した者が対象となる）。

一般旅行客をみると、ワンナイトクルーズでは、クルージングの旅行単価を4万円に設定すると、36.8%を対象と考えることが可能であるのに対し、3万円に設定すれば、83.6%が対象となると考えられる。

一方、乗船客についてみると、「参加したくない」「無回答」の34.8%を除いた65.2%のうち、約3分の1（全体の20.6%）が7万円の設定でも対象となり、旅行単価を5万円とした場合でも、3分の2を対象者として考えることが可能である。さらに、3万円ではほぼ全数となる。

同様に、船中3泊4日のクルージングでは、旅行単価を3.3万円に設定すると、一般旅行客については5割以上（56.4%）を対象と考えることが可能であるのに対し、5万円では2割弱となる。

一方、乗船客については、旅行単価を5万円に引き上げても48.1%を対象者とすることができる。

また、7泊8日のクルージングでは、旅行単価を2万9千円に設定することで、一般旅行客の5割以上（54.3%）、乗船客の7割以上を対象者と考えることが可能となるが、単価5万円でも乗船客の3割弱が対象となる。

表2-12 宿泊日数別クルージングの旅行総額
ワンナイトクルーズ (%)

	限度額	3万円	4万円	5万円	7万円	10万円	15万円	20万円	それ以上	参考 参加 したく ない	参考 無回答
一般旅行客	94.9	83.6	47.8	36.8	10.7	7.8	1.6	0.7	—	1.9	3.3
乗 船 客	67.8	66.2	55.8	45.7	23.3	15.6	5.4	2.9	0.5	13.6	18.7

船中3泊4日

	限度額	8万円	10万円	12万円	15万円	20万円	25万円	30万円	40万円	50万円	参考 参加 したく ない	参考 無回答
(1泊あたり)		2.7万円	3.3万円	4万円	5万円	6万円	8.3万円	10万円	13.3万円	16.7万円		
一般旅行客	93.3	75.8	56.4	23.8	17.8	8.2	3.6	2.7	1.3	1.0	3.4	3.3
乗 船 客	79.9	77.9	74.0	59.8	49.7	31.2	13.0	7.3	1.2	0.5	4.1	16.0

1週間

	限度額	20万円	25万円	30万円	35万円	40万円	50万円	70万円	100万円	150万円	参考 参加 したく ない	参考 無回答
(1泊あたり)		2.9万円	3.6万円	4.3万円	5万円	5.7万円	7.1万円	10万円	14.3万円	21.4万円		
一般旅行客	83.8	54.3	25.5	17.1	7.7	6.3	4.6	1.5	0.5	0.2	12.2	3.9
乗 船 客	76.4	71.8	58.0	45.9	29.5	20.3	12.5	3.7	0.8	0.3	6.1	17.5

一般旅行客について、クルージングへの関心度別にみると、「大いに関心がある」と回答した人は、ワンナイトクルーズの旅行総額として「5万円」以上の高価格帯の割合が43.0%、「4万円」以上の価格帯では56.6%を占めており、「すこし関心がある」「全く関心がない」に比べて割合が高くなっている。

のことから、関心度が非常に高い層に対し、宿泊単価を5万円と設定した場合には4割以上、4万円では半数以上、3万円では約9割をクルージングマーケットの対象者と考えられる。

また、3泊4日のクルージングでは、関心度の違いによって旅行総額に大きな差が見られないが、「大いに関心がある」と回答した人は、「10万円（宿泊単価約3.3万円）」以上の価格帯を選択した割合が57.2%を占めていることから、宿泊単価を3万円強に設定することで約6割を対象者と考えができる。

1週間（船中7泊8日）のクルージングでは、「大いに関心がある」と回答した人について、旅行総額が「25万円（宿泊単価3.6万円）」以上の価格帯を選択した割合が27.0%、「20万円（宿泊単価2.9万円）」以上を選択した割合が49.2%を占めている。このことから、宿泊単価を2万9千円程度に設定することで約5割を対象とすることができるといえる。

特に「大いに関心がある」と回答した人は、長期クルーズほど宿泊単価を低価格にすることが望む傾向が強い。

表2-13 宿泊日数別クルージングの旅行総額（一般旅行客、関心度別累積）
ワンナイトクルーズ (%)

	限度額	3万円	4万円	5万円	7万円	10万円	15万円	20万円	参加 したく ない	無回答
全 体	94.9	83.6	47.8	36.8	10.7	7.8	1.6	0.7	1.9	3.3
大いに 関心 があ る	96.1	88.2	56.5	43.0	12.8	9.6	4.0	2.4	0.8	3.2
少しあ る	95.6	84.0	45.4	35.5	9.8	7.1	0.7	0.2	1.2	3.0
全く 関心 がな い	87.3	72.4	44.7	29.8	12.8	8.5	2.1	0.0	10.6	2.1

船中3泊4日

	限度額	8万円	10万円	12万円	15万円	20万円	25万円	30万円	40万円	50万円	参加 したく ない	無回答
(1泊あたり)		2.7万円	3.3万円	4万円	5万円	6万円	8.3万円	10万円	13.3万円	16.7万円		
全 体	93.3	75.8	56.4	23.8	17.8	8.2	3.6	2.7	1.3	1.0	3.4	3.3
大いに 関心 があ る	92.9	73.9	57.2	22.3	21.5	10.4	4.8	4.0	3.2	1.6	3.2	4.0
少しあ る	94.6	77.8	56.8	24.4	16.7	7.3	2.6	1.9	0.7	0.7	2.5	2.7
全く 関心 がな い	87.2	68.1	53.2	23.4	19.1	10.6	8.5	6.4	2.1	2.1	10.6	2.1

1週間

	限度額	20万円	25万円	30万円	35万円	40万円	50万円	70万円	100万円	150万円	参加 したく ない	無回答
(1泊あたり)		2.9万円	3.6万円	4.3万円	5万円	5.7万円	7.1万円	10万円	14.3万円	21.4万円		
全 体	83.8	54.3	25.5	17.1	7.7	6.3	4.6	1.5	0.5	0.2	12.2	3.9
大いに 関心 があ る	88.1	49.2	27.0	19.9	9.6	8.8	5.6	2.4	1.6	0.0	7.1	4.8
少しあ る	84.3	56.6	24.4	16.2	6.5	4.8	3.6	0.9	0.2	0.2	12.4	3.2
全く 関心 がな い	72.4	51.1	29.8	19.2	12.8	12.8	10.7	4.3	0.0	0.0	23.4	4.3

③ 参加したい季節

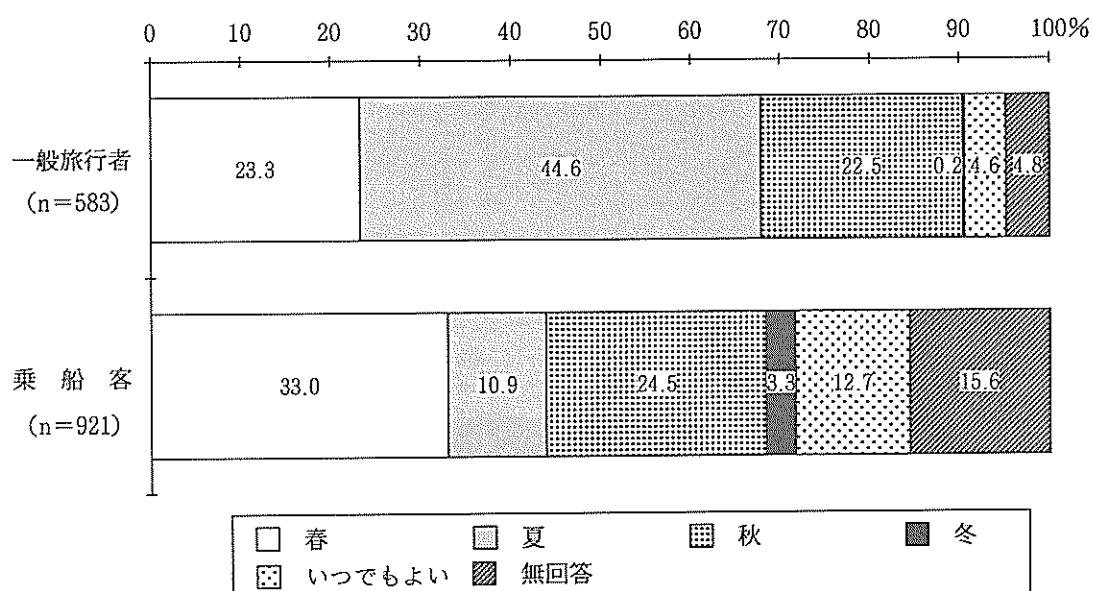
【一般旅行客／乗船客】

- 一般旅行者は「夏（45%）」、「秋（23%）」
- 乗船客は「春（38%）」「秋（23%）」「いつでもよい（13%）」、「夏」は1割弱

一般旅行客についてみると、「夏」が最も多く、44.6%を占めている。次いで「春」「秋」が多く、それぞれ約2割となっている。また、「冬」は0.2%となっており、暖かい季節にクルージングが好まれている。

一方、乗船客についてみると、「春」が最も多く、38.2%となっており、次いで「秋」が約2割を占めている。また「いつでもよい」と回答した人が13.2%を占めている。一般旅行者に最も人気のあった「夏」を選択した人は8.9%となっている。

図2-47 参加したい季節



④ 参加意向

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

- 「参加してみたい」が9割以上、「いつかは参加してみたい」が7割

【乗船客】

- 「2～3年以内に」が3割、「1年以内に」が2割

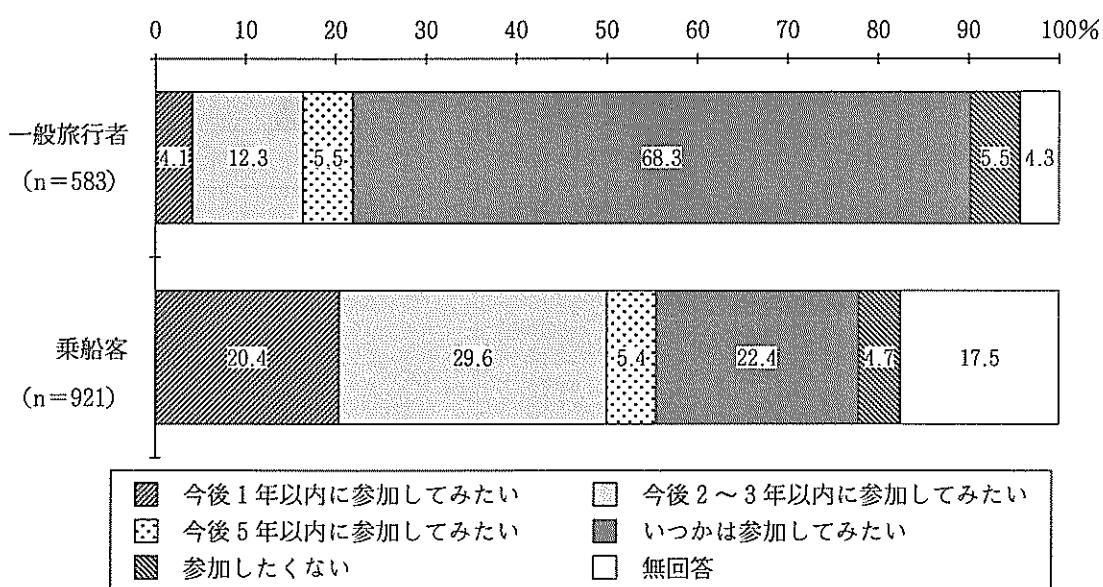
〈一般旅行客〉

「いつかは参加してみたい」と回答した人が最も多い、約7割を占めている。また、1割以上は「今後2～3年以内に参加してみたい」と回答しており、参加に対して「1年以内に」「2～3年以内に」「5年以内に」と具体的に考えている回答者は約2割を占めている。このため、回答者の約9割以上が何らかの参加意向を持っている。

〈乗船客〉

「今後2～3年以内に参加してみたい」が最も多く、31.7%を占めている。次いで「今後1年内に参加してみたい」が2割以上を占めており、6割近くが「今後5年内に参加してみたい」と考えている。

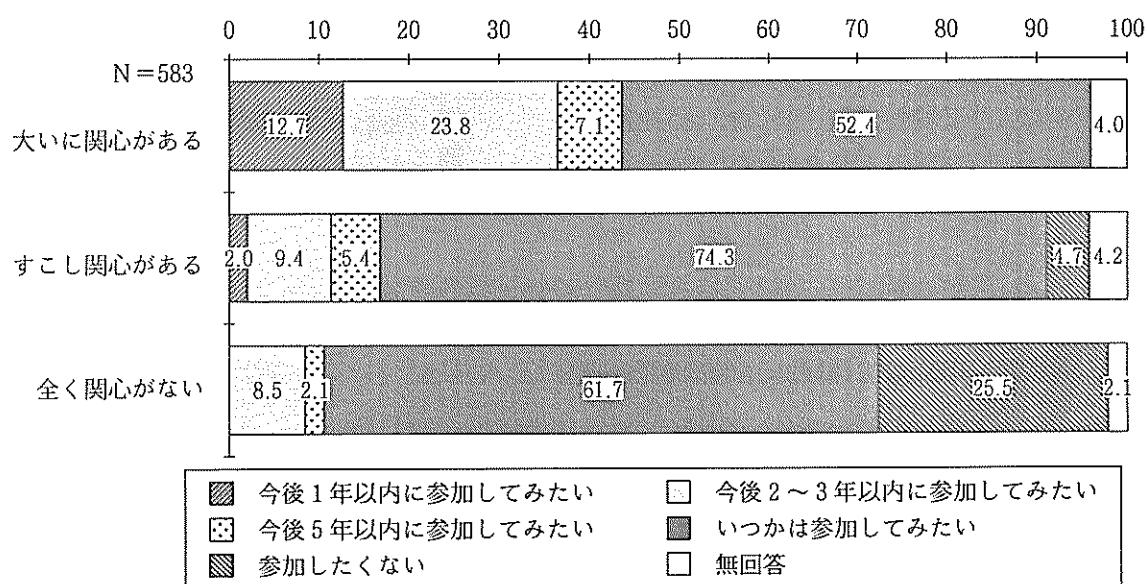
図2-48 クルージングへの参加意向



一般旅行客についてクルージングへの関心度別にみると、関心の高い人ほど、近い将来での参加意向が高くなっている。「今後1年以内に参加してみたい」「今後2～3年以内に参加してみたい」「今後5年以内に参加してみたい」がそれぞれ12.7%、23.8%、7.1%となっており、全体で4割以上を占めている。

一方、「すこし関心がある」「全く関心がない」と回答した人は、「大いに関心がある」と回答した人に比べて、「今後1年以内に参加してみたい」の割合が低く、「いつかは参加してみたい」の割合が高い。

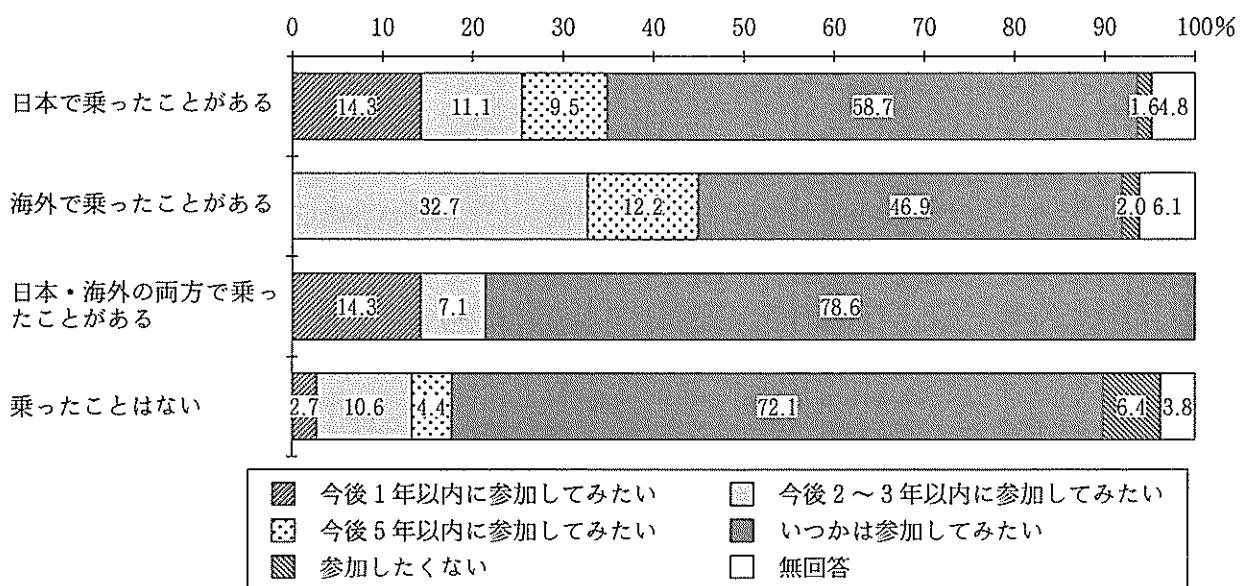
図2-49 クルージングへの参加意向（一般旅行客、クルージングへの関心度別）



一般旅行客について、クルージングの経験別にみると、経験者は近い将来への参加意向が強くなっている。

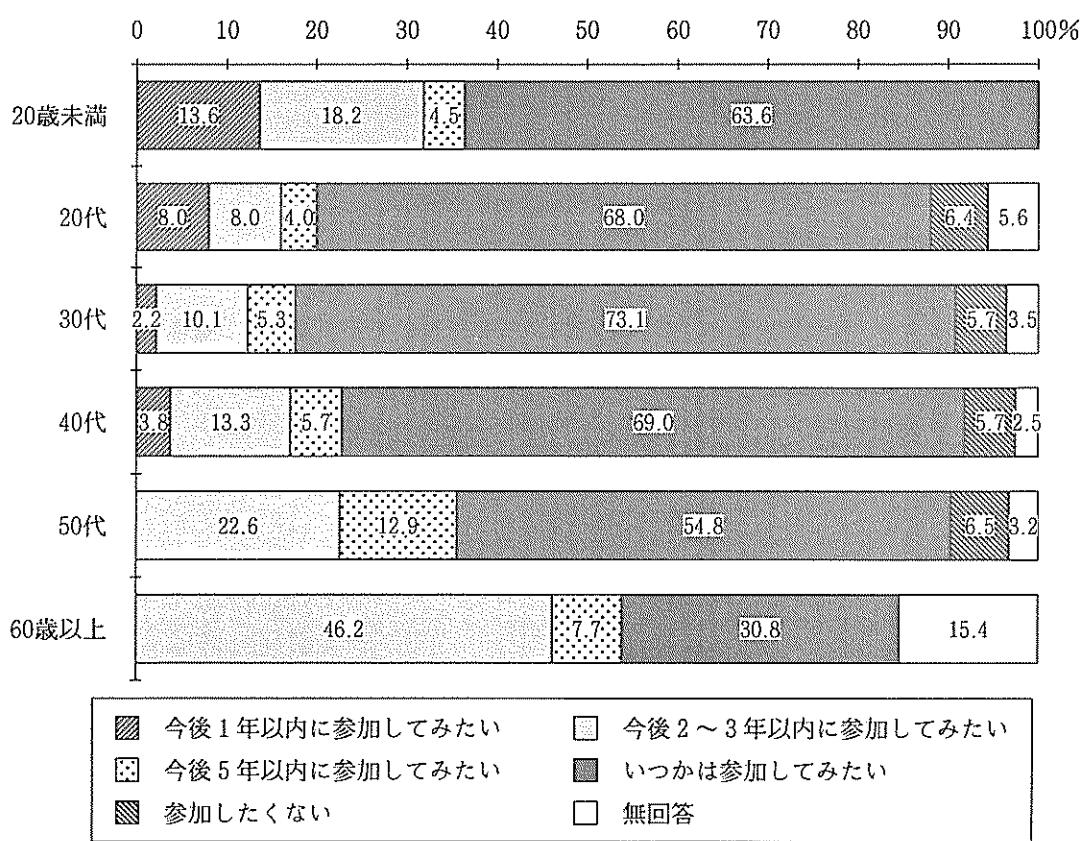
「日本で乗ったことがある」「日本・海外の両方で乗ったことがある」と回答した人は「今後1年以内に参加してみたい」の割合が高く、それぞれ14.3%を占めている。また、「海外で乗ったことがある」と回答した人は、「今後2～3年以内に参加してみたい」の割合が高く、32.7%を占めている。国内でのクルージングの経験を持つ方が、近い将来に対する参加意向が強い。

図2-50 クルージングへの参加意向（一般旅行客、クルージングの経験別）



一般旅行客について年齢階層別にみると、若年層ほど「いつかは参加してみたい」の割合が高く、年齢層が比較的高い人は、近い将来への参加意向が強くなっている。

図2-51 クルージングへの参加意向（一般旅行客、年齢階層別）



⑤ 参加するための条件

【一般旅行客／乗船客】

【一般旅行客】

○参加条件は「手頃な値段」「好きな目的地」

○年齢階層別では、

20代、30代は「手頃な値段」

30代は、40代は「好きな目的地」

【乗船客】

○参加条件は「好きな目的地」「好きな客船」

○参加回数別では

初めては「好きな目的地」「季節」「値段の手頃さ」がそれぞれ2割

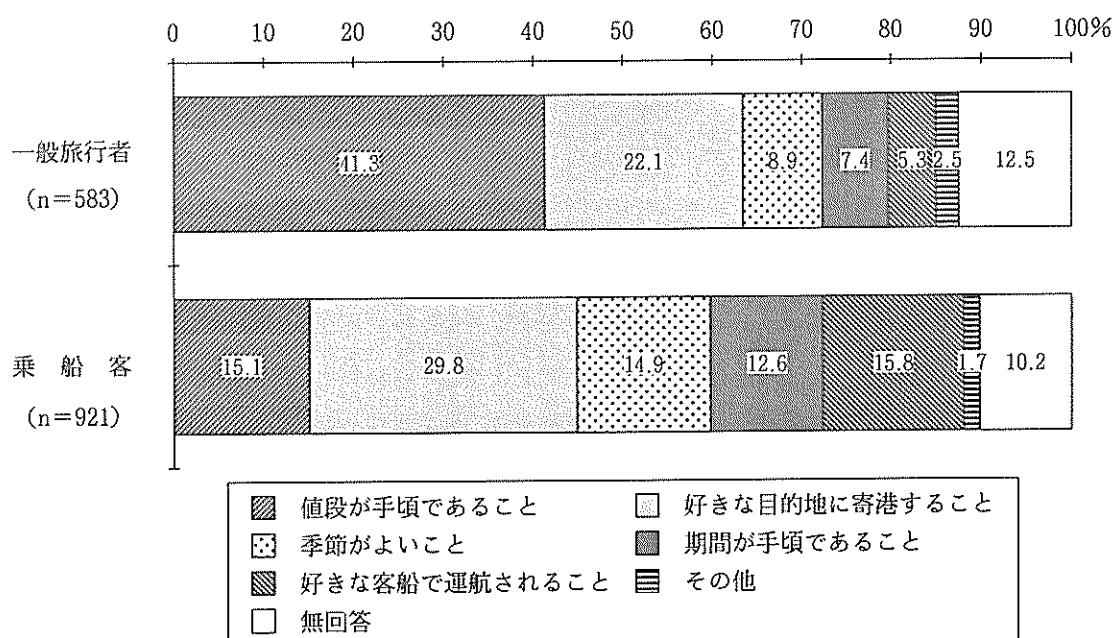
2回目は「好きな目的地」が3割以上

4回目以上は「好きな客船」が25%

一般旅行客についてみると、「値段が手頃であること」と回答した人が最も多く、4割を占める。次いで「好きな目的地に寄港すること」が多く、22.1%となっている。

また、乗船客についてみると、「好きな目的地に寄港すること」が最多く、30.7%となっており、次いで「好きな客船で運航されること」が16.2%となっている。「季節がよいこと」「値段が手頃であること」「期間が手頃であること」は、それぞれ約14%程度となっている。

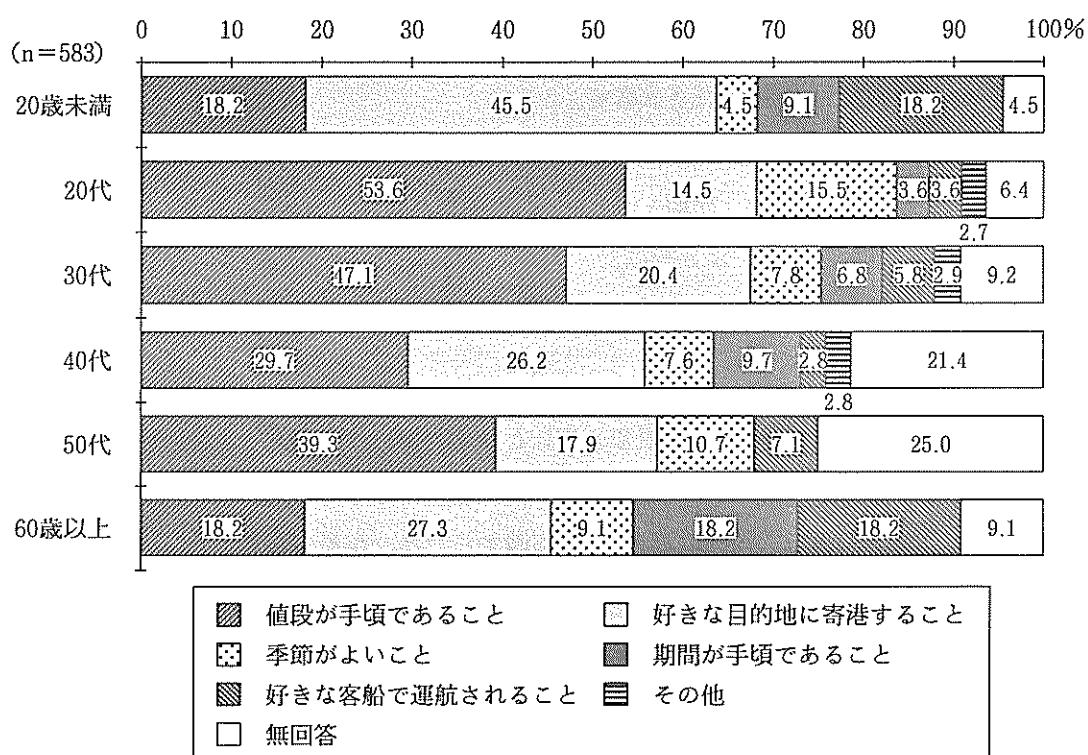
図2-52 参加するための条件



一般旅行客について年齢階層別にみると、20代では、他の年齢層に比べ、「値段が手頃であること」「季節がよいこと」を挙げる割合が高くなっている。

30代では「値段が手頃であること」と、「好きな目的地に寄港すること」と回答する人が多い。また、40代では、参加条件においてクルージングコースの目的地がより重視される傾向にある。

図 2-53 参加する条件（一般旅行客、年齢階層別）



⑥ 参加したくない理由

【一般旅行客／乗船客】

○一般旅行客の主な理由は「船酔い」が3割、「費用」が2割

一般旅行客についてみると、「船酔いしそうだから」と回答した人が約4割を占めている。

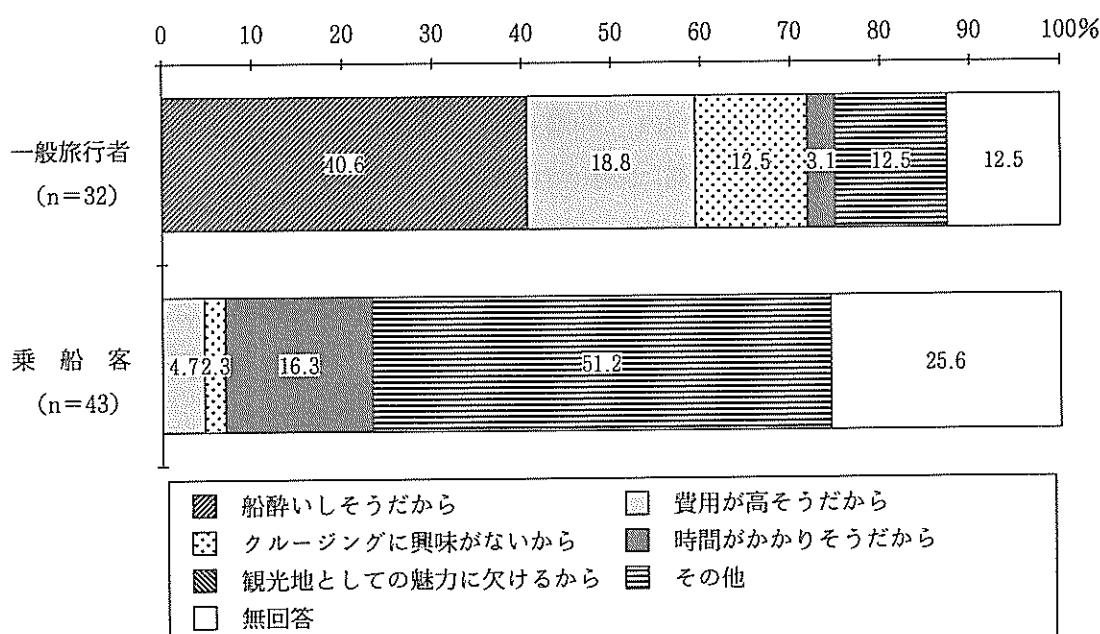
また、その他に、約2割が「費用が高そうだから」を挙げている。

一方、「時間がかかりそうだから」を選択した割合は少ない。また、「観光地としての魅力に欠けるから」は0%であった。

乗船客についてみると、「観光地としての魅力に欠けるから」が最も多く、全体の16.3%を占めている。

また、51.2%（22人）が「その他」を選択しており、その主な意見として、「九州には何度も来ているから（7人）」「九州以外に行ってみたいから（3人）」「九州に住んでいる（いた）から（2人）」「遠いため、不便だから（2人）」などが挙げられた。

図2-54 参加したくない理由



⑦ 参加しやすい条件

【一般旅行客／乗船客】

一般旅行客、乗船客はともに「毎年同じ季節」「毎回同じ港から出発」が参加しやすい

【一般旅行客】

- 「毎年同じ季節に開催」が33%

→「決まった季節に開催」は、「毎日運行」「毎週運行」よりも参加しやすい

- 「毎回同じ港から出発」が2割以上

→わかりやすさ、便利さ

- 「予約しなくても乗れる」も2割以上

→クルージングの手軽さ

【乗船客】

- 「特になし」が3割

- 「毎年同じ季節に開催」「毎回同じ港から出発」がそれぞれ2割

- 参加経験別：経験が多いほど「特になし」

「初めて」は「予約しなくても乗れる」が16%

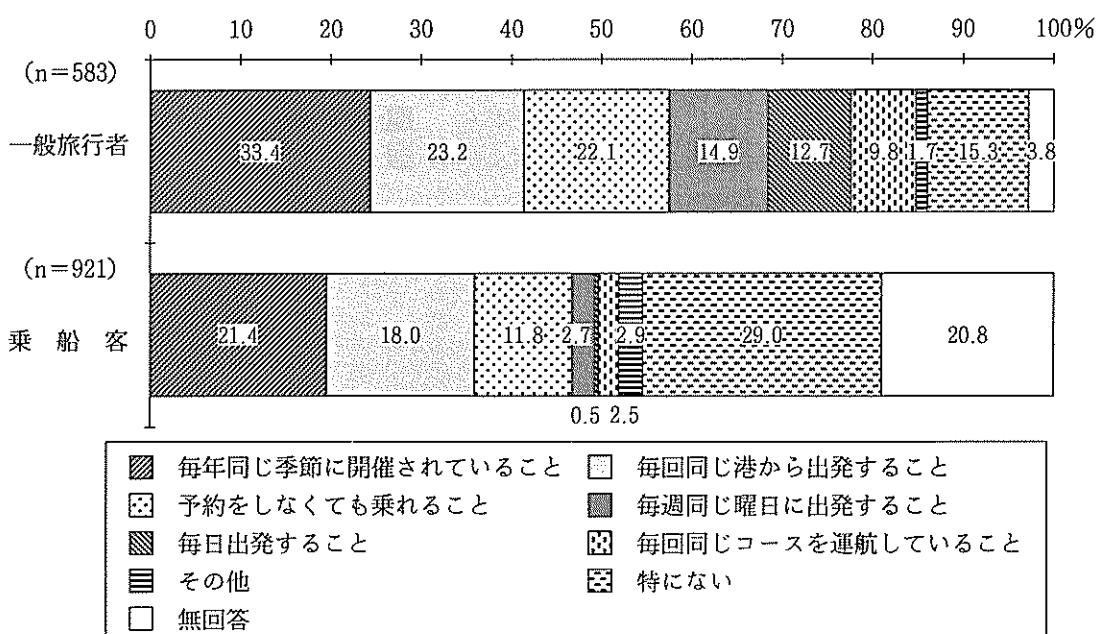
一般旅行客についてみると、「毎年同じ季節に開催されていること」が最も多く、33.4%を占めている。また「毎回同じ港から出発すること」「予約しなくても乗れること」がそれぞれ23.2%、22.1%を占めており、わかりやすさや手軽さを求めているものと考えられる。

また、「毎週同じ曜日に出発すること」「毎日出発すること」「毎回同じコースを運航していること」はそれぞれ14.9%、12.7%、9.8%を占めており、他の項目に比べて低くなっている。

一方、乗船客についてみると「特になし」が最も多く、全体の30.3%を占めている。次いで「毎回同じ港から出発すること」「毎年同じ季節に開催されていること」がそれぞれ21.1%、20.3%となっている。

一般旅行者と乗船客のクルージングに参加しやすい条件に関する志向は、類似しているといえる。

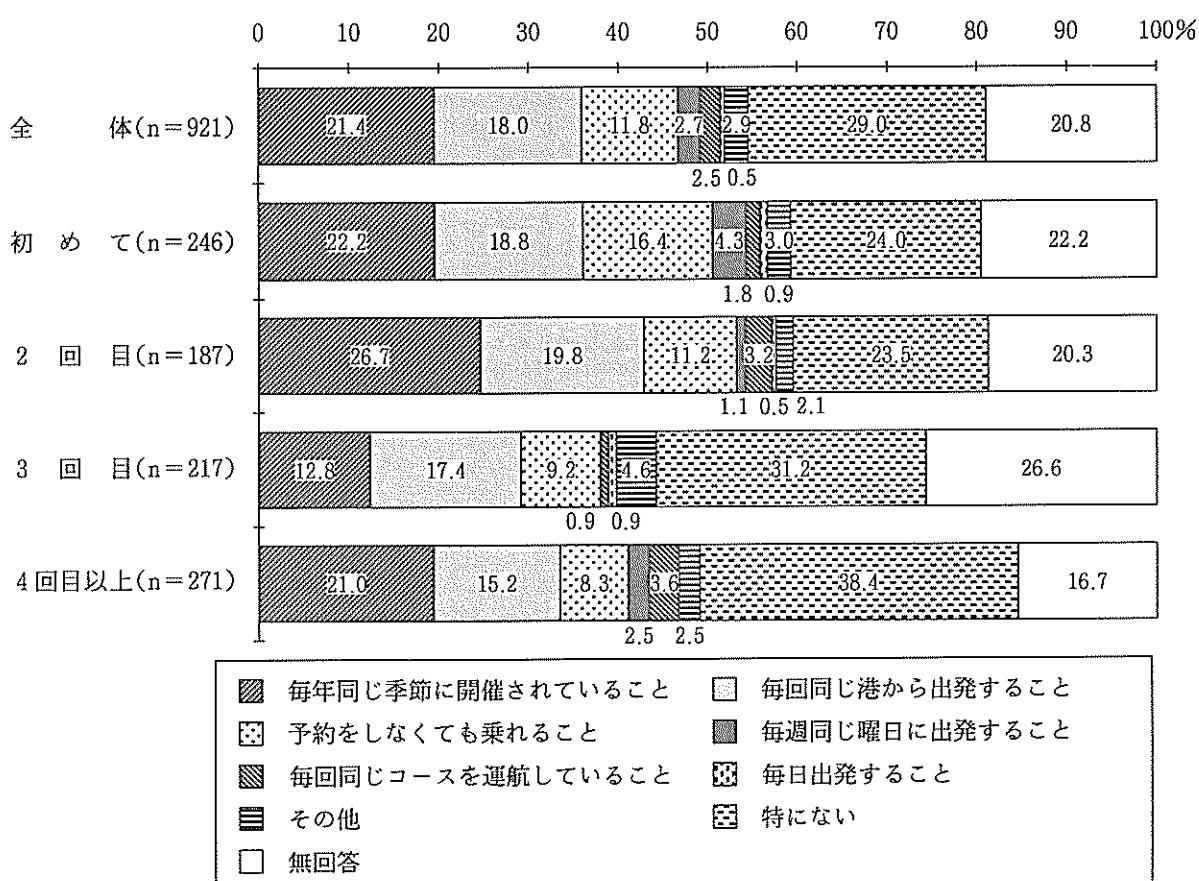
図2-55 参加しやすい条件



乗船客について、参加経験別にみると、クルージングの経験が多い回答者ほど「特ない」の割合が高くなっている、「3回目」で約3割、4回目以上では約4割を占めている。

また、クルージングが「初めて」である回答者は「予約をしなくても乗れること」の割合が高く、16.4%となっている。

図2-56 参加しやすい条件（乗船客／参加経験別）



第3章 アジアを中心とする 海外からの誘客可能性

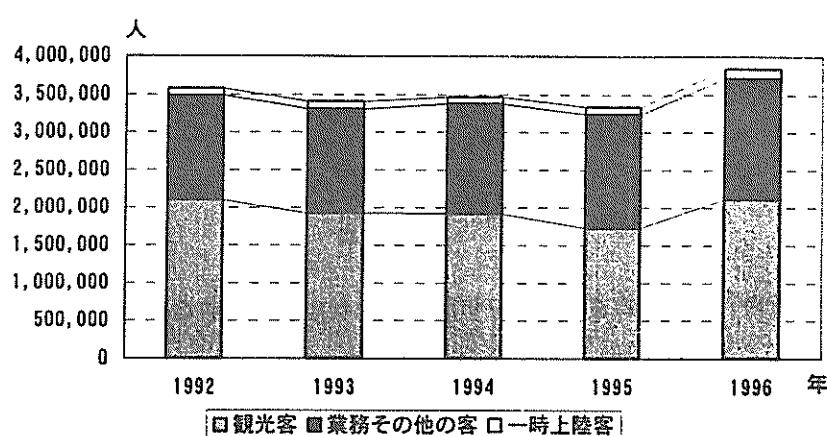
訪日外国人観光の動向、アジアを中心としたクルーズマーケットの動向、外国船社を中心としたクルーズ船社や旅行業者の動向・意向の各側面について整理し、九州周辺海域におけるアジアを中心とした海外からの誘客可能性を検討する。

1. 訪日外国人観光の動向

(1) 訪日外国人旅行者数の推移

ここ数年やや減少傾向にあったが、1996年に前年比14.7%の増加をみた結果、年間訪日外国人数は年間380万人強となっており、観光客はその55%にあたる211万人である。

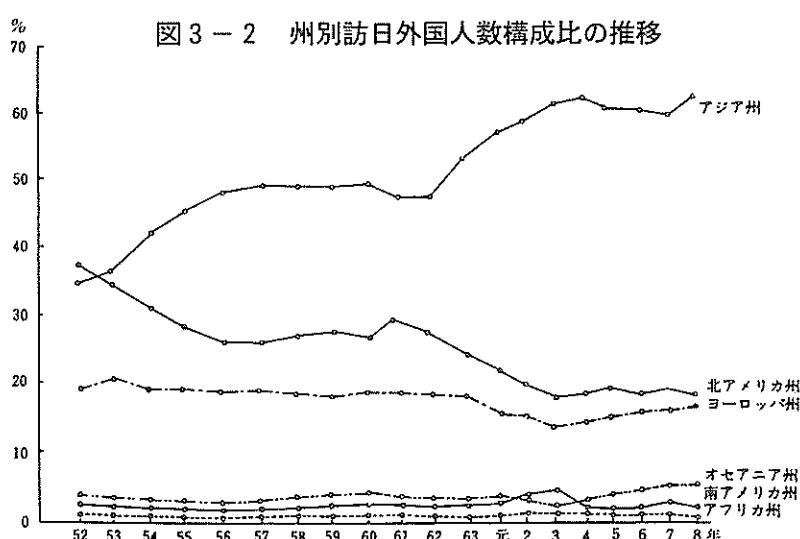
図3-1 訪日外国人数の推移



資料)「観光白書(平成9年版)」総理府より三和総合研究所作成

州別に構成比の推移をみると、1978(昭和53)年以降アジア州が最も多く、1996(平成8)年には61%を占めるに至っている。

図3-2 州別訪日外国人数構成比の推移

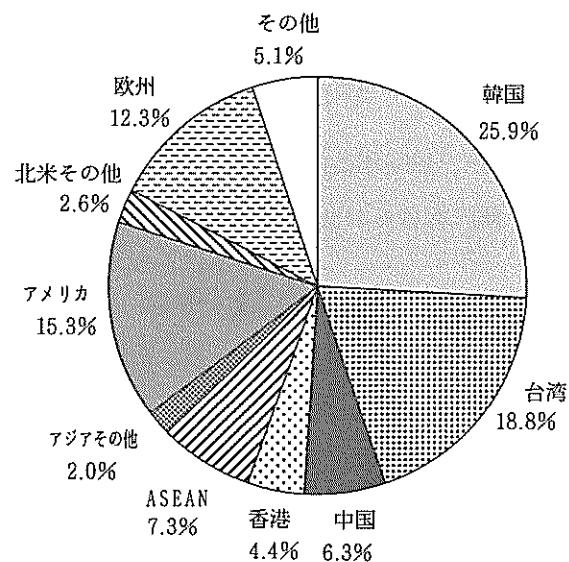


(注) 法務省資料に基づく運輸省運輸政策局観光部集計による。

資料)「観光白書(平成9年版)」総理府

国別にみると、韓国、台湾が特に多く、中国、香港を加えた近隣諸国で過半に達し、アジアが全体の6割強を占める。これ以外では、アメリカを中心とした欧米諸国が約3割を占めている。

図3-3 国籍・地域別訪日外国人数



資料)「観光白書(平成9年版)」総理府より三和総合研究所作成

(2) 訪日観光交流振興の取り組み

① 「ウェルカムプラン21」の概要

1995年6月の観光政策審議会答申を受け、訪日外国人の増加に向けた「ウェルカムプラン21（訪日観光交流倍増計画）」が1996年4月にとりまとめられた。その概要是下記に示すとおりである。

その中で国内滞在の費用低廉化があげられているが、韓国、台湾などアジア諸国・地域からみて、わが国あるいは九州をクルージングの目的地として魅力あるものとするためには、寄港地での移動、飲食、施設利用等の費用を低廉化することが必要である。

〈背景〉

- ・国際観光交流が他国の社会や生活をよく知ることによって国際相互理解の増進に大きく貢献すること
- ・日本人も含め世界の旅行者数が増加の一途をたどる中で、訪日外国人観光客数は横ばいないし微減の状態にあり、その訪問地も東京、大阪に集中していること

〈目標〉

- ・おおむね2005年時点に訪日外国人旅行者数を700万人に倍増

〈全国的な外国人観光客誘致対策〉

- ・訪日旅行需要創造のための日本の観光イメージづくり・P Rと方面別マーケティングの実施
(訪日外国人旅行者数の過半数を占め、今後もその大幅な拡大が期待されるアジア諸国への積極的なP R 等)
- ・国内滞在の費用低廉化、利便性向上等の対策の実施
(外国人観光客割引バス「ウェルカムカード」の導入、パソコンネットワークを活用した情報提供、通訳案内サービスの充実、査証発行の簡素化 等)

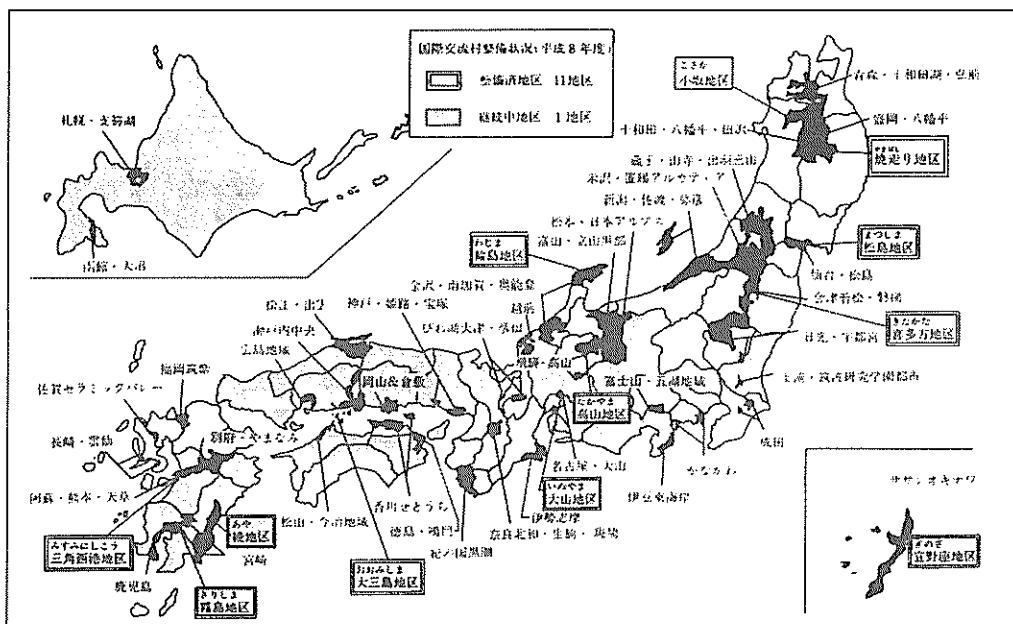
〈地方圏への外国人観光客誘致対策〉

- ・地方圏の国際観光振興と国際観光テーマ地区の形成
(ソフト・ハード両面の観光魅力形成事業を計画的に推進)
- ・国際観光テーマ地区形成に係る施策
「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」
(運輸大臣による国際観光の振興に関する基本方針の策定、都道府県による外客来訪促進計画の策定、運送事業者の共同した運賃・料金割引、地域を限定した通訳案内業免許 等)

② 国際観光振興施策の現状

地方における外国人旅行者受け入れ体制の整備のため、国際観光モデル地区として、全国39道県42地区が指定されており、九州でも各県に指定地区がある。さらにその中で外国人旅行者と地域住民の交流を図る場として「国際交流村」が、九州では熊本県三角西港地区、宮崎県綾地区、鹿児島県霧島地区において整備されている。

図3-4 国際観光モデル地区指定地域および国際交流村配置地区



資料)「観光白書(平成9年版)」総理府

また、クルージングに関連して、大型観光船については洋上審査（入港の際に乗客が速やかに上陸できるようにするため、船会社の要請によりあらかじめ寄港先国の地方入国管理官署係官が乗船し、航海中に上陸審査等を済ませること）が行われている。

③ 九州の観光関連業者によるアジアマーケットの開拓

九州の空港や港湾における1995年の入国者数は、韓国15.2万人、台湾7.3万人であり、多くの訪日外国人旅行者が東京、大阪に集中する中で、アジアからの入国者数が多い。

これには、1996年度に33万人の外国人入園者のあったハウステンボスをはじめ、シーガイア、スペースワールドなどのテーマパーク、別府・杉乃井ホテルなどの温泉、キャナルシティ博多やシーホークホテル&リゾートなどによる積極的な台湾、韓国、香港などへのプロモーション活動や韓国語・中国語による情報提供などが大きく貢献している。

しかし、台湾との定期航空路線が福岡発着の週3便しかなく、大分・熊本・長崎発着の韓国路線が運航休止となるなど、九州への足の確保がアジアマーケット拡大の課題のひとつとなっており、一部の業者からは、クルーズ船を用いてアジアから九州への観光客を増加させることへの期待も高まっている。

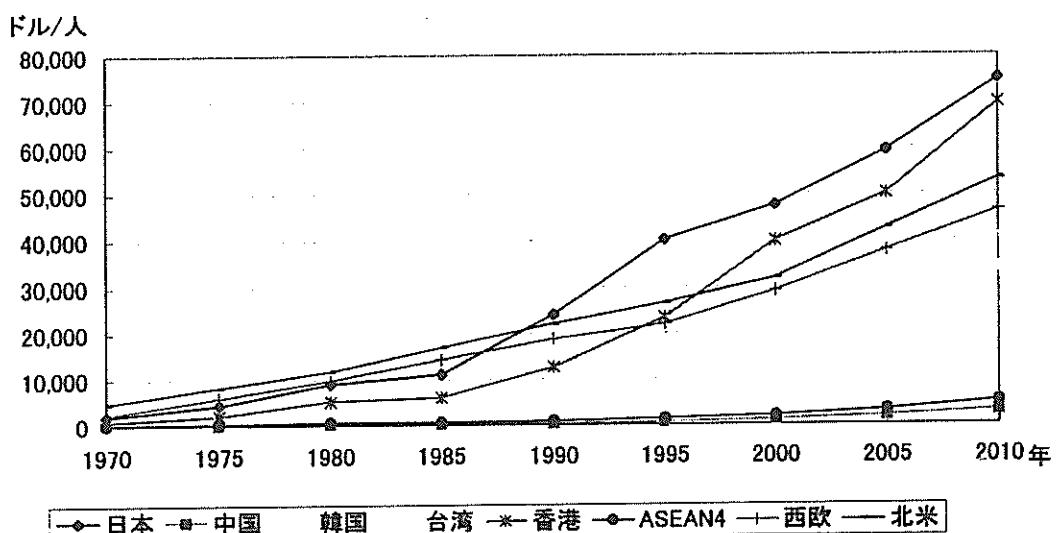
2. アジアにおけるクルーズマーケットの動向

(1) 所得水準の向上と海外旅行者の増加

クルーズマーケットが成立するには、一定の所得水準に達していることが必要と考えられることから、ここではまず、訪日外国人旅行者数が多く、九州に近接するアジア諸国・地域に着目して、その所得水準の動向をみる。

- ・わが国の一人あたり名目GDPは、1985年のプラザ合意による円高への誘導以降、ドルベースで欧米諸国を上回る水準となっている。わが国ではこの時期に海外旅行者数が急増したが、同時にクルーズ客船も相次いで就航した。
- ・香港は既に1995年時点では欧米並み水準に達しており、既往の将来予測によると、今後は欧米諸国を上回るものとされている。
- ・また、韓国と台湾は1995年時点では欧米の2分の1程度であるが、近年の所得水準向上は急速であり、21世紀には欧米諸国との差が狭まるものと考えられている。
- ・一方、急速な経済成長を遂げている中国やASEAN諸国は、所得水準面でわが国やNIESとの差は大きく、21世紀に入ってもその傾向は変わらない。ただし、上海を中心とする中国沿海部などの一部都市では、高所得層も多数出現していると言われており、今後さらにこうした階層が拡大していく可能性はある。また、中国については現在海外旅行が自由化されていないため、これに関連する今後の動向に留意する必要がある。

図3-5 一人あたり名目GDPの推移（各年価格、各年レート）



注) 1995年以降は予測値

資料)「経済のグローバル化と地域主義の相克－2020年の世界経済－」

(社)日本経済研究センターより三和総合研究所作成

わが国の例からも、所得水準が向上すると、それまで国内旅行中心であった旅行需要が海外にも拡大し、海外旅行者数が急増することがわかる。韓国の例でも、1996年には前年と比較して海外旅行者数が急増している。

こうしたことから、今後の経済成長にともない、NIES、ASEAN、中国などアジア諸国・地域の海外旅行者数はさらに増加していく可能性が高い。

表3－1 韓国における海外旅行者・外国人旅行者とわが国のシェア

	1995年1～8月(万人)	1996年1～8月(万人)	増加率(%)	構成比(%)
韓国→外 国	255.4	319.4	+25.1	100.0
韓国→日 本	65.4	75.2	+15.0	23.5
外 国→韓 国	247.2	239.1	- 3.3	100.0
日 本→韓 国	109.9	97.7	-11.0	40.9

資料) 韓国旅行業者提供資料による

(2) アジアのクルーズマーケット

ダグラス・ワード氏によると、1994年における極東各国のクルーズ人口は7.5万人であり、わが国と同程度の需要が存在しているとされているが、これらは英・独・仏など欧州の1国よりも少なく、日本、極東各国、豪州を合計してドイツと同程度である。

このように、クルーズマーケットは、所得水準が向上しても海外旅行者数ほど急速に増加するとは限らない。1996年のわが国のクルーズ人口で、外航クルーズ約7.4万人、内航クルーズ約12.0万人、合計約19.4万人であり、約1,300万人の海外旅行者数と比較すると極めて少数にとどまっている。

こうしたことから、所得水準の面からは、今後アジア地域において、クルーズ人口が急増する可能性はあるものの、必ずしもそれがすぐに顕在化するとは言えない状況にある。

表3－2 世界のクルーズ人口 (1994年)

(万人)

北 米		欧 州					ア ジ ア ・ 太 平 洋			世 界
米 国	カナダ	英 国	ド イ ツ	フ ラ ン ス	イ タ リ ア	そ の 他	日 本	極 東 各 国	豪 州	
475	20	30	23.5	12.5	11.5	20	7.5	7.5	10	637.5

資料) 「クルーズ専科1997」ダグラス・ワード著

3. わが国周辺海域における新たなクルージング展開の動向

ここでは、わが国周辺海域における近年の外国船社を中心とした新たなクルージング展開の動きとともに、旅行業者などからみた今後の可能性について整理する。

(1) 新たなクルージング展開の動向

〈スタークルーズによる沖縄～台湾クルーズ〉

シンガポールを拠点としてクルーズ船を運航しているスタークルーズは、1997年3月30日より「スーパースター・カプリコーン」を投入し、沖縄～台湾で定期クルーズを運航開始した。その概要は次のとおりである。

〈船 舶〉

スーパースター・カプリコーン：28,078総トン、定員804人（ツイン）、1,366人（最大）

〈航 路〉

3～6月：那覇～基隆～石垣～那覇（木～日）：3泊4日

那覇～基隆～石垣～座間味～那覇（日～木）：4泊5日

7～9月：基隆～石垣島～基隆～石垣島～那覇～基隆～那覇～基隆：2～3泊

（当初予定：那覇～基隆～香港～廈門～那覇：7泊8日）

〈価 格〉

3泊4日：50,000～140,000円+6,000円（パッセンジャー・ハンドリングチャージ）

4泊5日：50,000～140,000円+7,000円（〃）

2泊3日：34,000～94,500円+5,000円（〃）

（当初予定：7泊8日：120,000～325,000円+12,000円（〃））

※オプショナル・ツアーおよび航空代金含まず。

本クルーズは、東京発着の航空運賃を加えても3～4泊で10万円前後と比較的低額の価格設定を行ったが、9月で運航を休止した。

台湾からの集客が比較的好調だったのに対し、日本人の集客に苦戦したと言われており、その理由としては、旅行業者への説明やパンフレット作成などの事前準備が十分でなかったこと、東京～那覇などの航空チケットの確保および運賃に難点があったことなどが指摘されている。

ただし、スタークルーズはマレーシアのポートケランおよびランカウイに専用桟橋を建設し、ドイツにて建造中の75,000総トン級2隻の新造船を1998～1999年にかけて投入するなど、積極的な事業展開を行っている。

〈カーニバル・クルーズのアジアマーケット参入〉

カーニバル・クルーズ・ラインは、韓国の現代商船との合併で「カーニバル・クルーズ・アジア」

を設立し、1998年より「トロピカル（36,674総トン）」を投入して、中国をメインとして仁川を起點としたクルーズを行うとしていたが、計画解消となっている。

その理由は、当該事業者間の調整上の問題に加え、韓国ではクルーズマーケットや旅行業者の受け入れ体制が十分に整っていないこと、中心的なマーケットと想定した日本人、韓国人、中国人などがクルーズに西洋的なイメージを持っており、これらの人々が乗り合わせることに対する抵抗感が強いことなどが指摘されている。

カーニバル・クルーズ側では、アジアの高所得者層が2000年に5億人になると想定したが、現状ではクルーズマーケットが十分に成長しておらず、時期尚早との指摘もある。ただし、同社は現在もシンガポール付近での事業展開を準備中であり、他社も含めてクルーズ船社各社は、依然としてアジアマーケットに大きな関心を持っていると考えられる。

(2) 旅行業者のアジアマーケットに対する認識

アジアからの訪日観光客を専門的に取り扱っている旅行業者によると、観光、特にクルーズに着目したアジアマーケットとして、次のような点が指摘される。

〈需要特性〉

- ・訪日観光客は韓国、台湾で大部分を占めるが、両国間でも気候等が大きく異なり、観光特性も異なっているため、それぞれの特性を考慮した対応が必要である。
- ・韓国は企業の視察ツアーが多く、まだまだ一般観光客は少ない。企業業績にも左右されるため、需要動向が不安定である。
- ・台湾は一般客のパッケージツアーが多く、比較的安定したマーケットである。
- ・両国に共通する特徴は、テーマパークや近代的なものに対する憧れである。

〈コスト面〉

- ・アジアからの観光客の地上費（航空運賃を除いた客単価）は1.5～1.8万円／日であり、日本人では一般的温泉旅館にも泊まれないような金額である。アジアレートという特別料金を提示しているホテルもあるが、これは日本人客の少ない閑散期に行なっているだけである。また、航空運賃も高い。
- ・為替コストも、円が1ドル=120円くらいでないとむずかしい。
- ・このため、訪日観光客を増加させるためには、政策的にコストダウンを促進する必要がある。しかし、それにも限度があることから、最終的には割高なコストに見合う魅力が必要である。近年は、和倉温泉など高級路線の観光商品も一部に現れてきている。
- ・クルーズは主に高齢者向けの高額商品であるが、上陸したときの国内コストが問題であり、その低減が求められるとともに、コスト高に見合う価値を創出することが必要である。

4. アジアを中心とする海外からの誘客可能性の検討

以上を踏まえ、九州周辺海域におけるクルージングに対して、アジアを中心とする海外から誘客を行うことの可能性と課題などを整理する。

アジアを中心とした海外客を対象とした九州周辺海域でのクルーズは、次のような点から可能性が高いと考えられる。

- アジア諸国の経済発展と所得水準の向上により、クルーズに参加しうる一定水準以上の所得をもつ階層が増加していると考えられること
- 訪日外国人旅行者は、韓国、台湾を中心とするアジア近隣諸国が過半を占めているが、九州では民間が中心となったこれらの国・地域からの観光客誘致に実績があり、地理的な優位性に加え、関連するノウハウの蓄積や知名度の点で有利であると考えられること

ただし、次のような観点から、アジアからの誘客には長期的な取り組みが必要と考えられる。

- アジアからの訪日観光客にはテーマパークや都市への関心が高く、現段階ではクルーズに対する志向が高いとは言えず、クルーズが受け入れられるには、ある程度マーケットの成熟する時間が必要と考えられること
- アジアからの訪日外国人旅行者は所得水準が向上したとはいえ、日本人と比較してその旅行単価はまだまだ低いこと
- 沿海部の都市を中心に高所得者層が急増していると考えられる中国では、海外旅行が自由化されていないこと

また、わが国でアジアを中心とした海外客を対象としたクルーズを実現させるためには、次のような点が課題となる。

- わが国の旅行費用全般が高く、クルーズにおいても寄港地での諸費用などが割高となることから、さまざまな取り組みを通じて低廉化を図ること
- 費用の低廉化を前提としても、わが国でのクルーズは依然割高となることが想定されるため、他国と比較したわが国の魅力、他の旅行商品と比較したクルーズの魅力を高めていくこと
- 当該国で集客を行う旅行業者等へのプロモーションを十分に行い、クルーズに対する理解を深めること
- フライ＆クルーズを行う場合、航空路線の座席確保とそのコストダウンが必要なこと
- わが国も含めてアジア人の多くがクルーズに対して抱いている西洋的なイメージを変え、アジア人同士がクルーズ船に混乗することへの抵抗感をなくすこと

第4章 事業採算性の検討

◆全体フロー

1. 検討対象の整理

(1) 対象とするクルーズ形態（自主／チャーター）の整理
事業性の検討の対象とするクルーズの形態を設定する。

(2) 対象とするマーケット（地域）の整理
事業性の検討の対象とするマーケット（地域）を整理する。

2. 試算ケースの設定

(1) 基本パターンの整理
九州周辺海域におけるクルーズについて、いくつかのクルーズ日程を設定し、各日程毎にシリーズ化などに適したクルーズコースを整理する。

(4) 使用船舶の設定
九州において、クルーズ船をチャーターしてクルーズを行う場合の船舶を設定する。

(2) 試算モデルコースの設定
事業採算性を検討する試算モデルコースを選択するとともに、試算に必要なコースに関する諸条件の設定を行う。

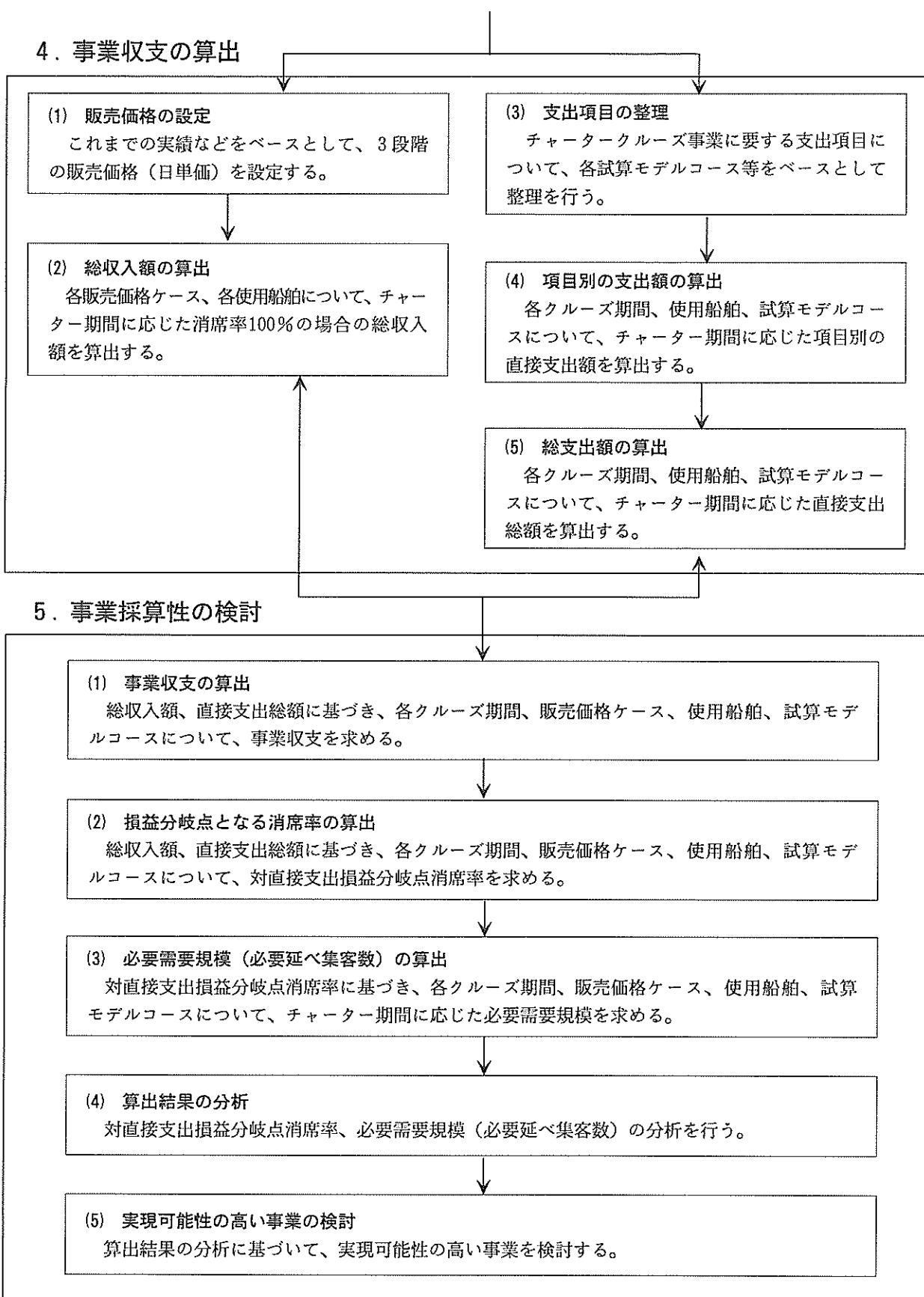
(3) チャーター期間の設定
1回のチャーターを行う期間を設定する。

(5) 試算ケースの整理
これまでに設定したモデルコース、チャーター期間、使用船舶に従って、試算ケースとなる事業を整理する。

3. 事業計画概要

(1) 事業のしくみの整理
九州において、旅行業者が一般募集型のチャータークルーズを行う場合の事業のしくみを整理する。

(2) 事業計画の進め方の整理
事業のしくみに基づいて、どのように事業計画を進めていくかを整理する。



〈備考〉

当調査全般において、船社、旅行業者へのチャーターカルーズ事業に関するヒアリング調査の結果、旅行業者・旅行客・乗船客へのアンケート結果を参考として検討を進める。

1. 検討対象の整理

(1) 対象とするクルーズ形態の整理

クルーズ事業には、船社が主催する自主クルーズ、船社以外の者が船社から船をチャーターして主催するチャータークルーズの2種類がある。

また、チャーターカルーズの場合、旅行業者等が主催して一般客を募集して行うタイプ（以下「一般募集型」とする）、一般の団体（民間企業、民間団体、自治体等）が船社から船をチャーターして特定の者に利用してもらうタイプ（以下「特定利用型」とする）の2タイプがある。特定利用型の場合には、一般の団体と船社の間に旅行業者が手続代行者や仲介者として参入する場合もある。

一般募集型はチャーターカルーズ自体を収益目的とするが、特定利用型は団体が顧客のインセンティブ、社員や関係者の旅行や研修等で利用し、チャーターカルーズ自体を収益目的にはしない場合が多い。

自主クルーズの場合には、集客については船社自らがリスクを負うが、チャーターカルーズの場合には、船社は船を一定の価格で貸し出すだけであり、集客についてのリスクは全てチャーター者である旅行業者や団体が負うこととなる。

ここでは、船社以外の事業者が収益事業としてクルーズを行う場合の事業性を検討することを目的として、一般募集型チャーターカルーズに絞って事業性の検討を行うこととする。また、九州周辺における国際・国内クルーズの振興を目的とすることから、特に九州の旅行業者が事業者となることを想定する。

表4-1 クルーズの形態

	自主 ク ル ズ	チャーターカルーズ	
		一般募集型	特定利用型
主 催 者 (リスク負担者)	船 社	主に旅行業者	主に一般の団体 (民間企業・団体、自治体等)
対象客	一般募集客	一般募集客	特定募集客 (取引先、社員、関係者、自治体の住民等)
事業のしくみ	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">船 社</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">一般募集</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">一 般 客</div> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">船 社</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">チャーター</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">旅行業者等</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">一般募集</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">一 般 客</div> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">船 社</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">(仲介旅行業者) チャーター</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">一 般 の 団 体</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">特 定 利 用</div> <div style="margin: 0 10px;">↓</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">特 定 客</div> </div>

(2) 対象とするマーケット（地域）の整理

九州周辺における国内・国際クルーズを一般募集型のチャータークルーズで行う場合、集客対象とするマーケット（地域）として、九州（中国地方の一部も含む）、関東・関西を中心とする九州以外の国内、海外（韓国、中国、台湾など）の3種類のマーケットが想定される。

そこで、これらの「対象マーケット」と「乗下船地」、あるいは、これらの「対象マーケット」と「寄港地」の組み合わせの適性に配慮しながら、クルーズコースの基本パターン、試算モデルコースを検討する。

検討を行うにあたって、「関東・関西を中心とする九州以外の国内」のマーケットの例として九州まで1泊で移動可能な「大阪・神戸を中心とする関西圏」、「九州（中国地方の一部を含む）」の例として「福岡周辺」「長崎周辺」「鹿児島周辺」を取り上げて、検討を行うものとする。海外マーケットについては、海外寄港地を含むクルーズコースを検討する際に、海外寄港地での集客にも配慮することで対応する。

表4－2 九州周辺におけるクルーズと乗下船地の組み合わせの集客性評価

	乗 下 船 地	マーケット（地域）		
		九 州	国 内	ア ジ ア
国内クルーズ (九州中心)	九 州 ・ 九 州	◎		
	九 州 ・ 国 内	○	○	
	国 内 ・ 国 内		◎	
国際クルーズ (九州・アジア中心)	九 州 ・ 九 州	◎	○	
	九 州 ・ 国 内	○	○	
	国 内 ・ 国 内		◎	
	九 州 ・ ア ジ ア	○		○
	国 内 ・ ア ジ ア		○	○
	ア ジ ア ・ ア ジ ア			◎

備考) ◎→集客面で有望、○→集客面でやや有望、として評価した。

備考) 国内→九州を除く日本、アジア→中国・韓国・台湾など

備考) 乗下船地には、起終点地の他に、設定される区間乗船商品の乗下船地も含む。

2. 試算ケースの設定

(1) 基本パターンの整理

対象とするマーケット毎に、博多、長崎、鹿児島を拠点港とした九州周辺海域におけるクルーズについて、いくつかのクルーズ日程（1泊、3～4泊、1週間）を設定し、各クルーズ日程毎にシリーズ化や定期運航化に適したクルーズコース（寄港地、テーマ等）を整理した。

整理にあたっては、現在までのクルーズの実績、船社・旅行業者に対するヒアリング結果、旅行業者・旅行客・乗船客等に対するアンケート調査に基づいて行った。

- ◆「大阪・神戸を中心とする関西圏」を主なターゲットとする場合の視点
 - ・少なくとも、クルーズコースの起終点地のいずれかは関西とする。
 - ・コースに離島、テーマパーク、海岸景観、温泉、沖縄、アジアなどを絡め、九州の観光資源や地理的優位性を活かす。
 - ・海外（韓国、中国、台湾など）を絡めるクルーズコースについては、往復ともに飛行機利用の場合も検討する。
- ◆「福岡周辺」「長崎周辺」「鹿児島周辺」を主なマーケットとする場合の視点
 - ・コースに離島（特に九州南部の離島や沖縄の離島）を多く含める。
 - ・集客地から、鉄道や車で簡単に行けるような寄港地だけで構成されるコースは避ける。
- ◆共通の視点
 - ・船舶の直接接岸できない離島に極端に偏らない寄港地構成とする。
 - ・長期コースでは区間乗船についても配慮する。

〈船社A〉

- ・関東や関西のマーケットを対象とする場合、少なくとも起終点のいずれかは関東や関西とするコース設定をするべきである。
- ・九州をマーケットとする場合、九州の人々でも通常では行きにくい離島をコースに組み込む必要がある。都市巡りやテーマパークだけでは魅力に欠ける。
- ・九州のマーケットは現状では非常に小さい。マーケットとして期待できる都市は、後背地に比較的大きな人口集積があり、また、新幹線や飛行機等の広域交通が発達し、九州外からの集客も期待できる博多だけである。

〈船社B〉

- ・港の近くに魅力的な観光地が位置している場所が良い。
- ・九州をマーケットとする場合、離島、海外、九州本土では集客地から遠い場所、中でも他の交通機関の便が悪い場所を組み込む必要がある。
- ・3カ所以上の離島に寄港する場合には、文化的な魅力のある離島を入れる必要がある。自然だけでは飽きられる。
- ・九州以外のマーケットを対象とする場合には、離島の他に都市やテーマパークなども魅力となる。ただし、博多は集客地としての要素が強い。

- ・片道、または、往復に他の交通機関を利用するフライ＆クルーズのような形態は、現在の高齢者を中心とするクルーズ客層にはあまり好まれないが、あまり時間のとれない若年層を開拓していく場合には良いかもしない。

〈九州の旅行業者C〉

- ・飛行機で気軽に格安ツアーのある場所（韓国や台湾など）、車や鉄道で行ける場所（九州の各都市やハウステンボスなど）、フェリーやビートル等の船舶で簡単に行ける場所（釜山、都市周辺の離島など）はクルーズの寄港地としてはあまり望ましくない。
- ・九州をマーケットにする場合、九州人は九州一周には魅力を感じないので、都市巡りや九州一周は望ましくない。例えば、博多等からは比較的行きにくい、屋久島、錦江湾、宮崎を巡るコース等は、こういった意味から魅力的である。

〈九州の旅行業者D〉

- ・国内旅行の主流は2泊3日であり、このことから、九州一周は7泊では長すぎであり、3～4泊程度で廻る方が良い。
- ・関東や関西のマーケットを対象とする場合、九州の離島は寄港地として魅力的であるが、九州のマーケットを対象とする場合、九州北部の離島は寄港地としての魅力が乏しい。

〈平成8年度旅行業者アンケート結果〉

- ・九州周辺海域におけるクルージングの有望な目的地は、離島（対馬、五島列島、屋久島など）、周辺諸島、沖縄、テーマパーク、海岸景観が上位に挙げられた。
- ・想定される商品形態としては、九州域外からの集客を想定する旅行業者が74.1%（往復のいずれかのみクルーズ34.9%、往復とも別交通手段20.1%、往復ともクルーズ19.1%）である。
- ・目的地として具体的に挙げられた地域の上位は、対馬・壱岐、鹿児島・桜島、沖縄・沖縄各島、屋久島、五島列島、長崎、韓国（釜山、麗水）、宮崎などとなっている。

〈平成9年度九州旅行客アンケート結果〉

- ・寄港地でやってみたいこととして「離島をめぐる」「温泉につかる」「海岸景観を楽しむ」「郷土料理を味わう」「テーマパークに行く」が多く挙げられた。
- ・九州周辺での希望寄港地はとして「屋久島・種子島」「長崎港」「奄美諸島」「博多港」「五島列島」「壱岐・対馬」が多く挙げられた。
- ・九州とともにやってみたいところとして「沖縄県」「香港」「瀬戸内地方」が多く挙げられた。
- ・関東、関西の居住者は、それぞれの最寄地での乗下船を最も希望しているが、一方で、九州での乗船希望、下船希望も、それぞれおよそ2～3割に達している。

〈平成9年度クルーズ乗船客アンケート結果〉

- ・寄港地でやってみたいこととして「離島をめぐる」「海岸景観を楽しむ」「温泉につかる」「祭り・芸能を楽しむ」「郷土料理を味わう」が多く挙げられた。
- ・九州周辺での希望寄港地はとして「屋久島・種子島」「五島列島」「奄美諸島」「壱岐・対馬」「長崎港」が多く挙げられた。
- ・九州とともにやってみたいところとして「沖縄県」「瀬戸内地方」「台湾」が多く挙げられた。
- ・関東、関西の居住者は、それぞれの最寄地での乗下船を最も希望しており、九州での乗船希望、下船希望はほとんどない。

◆九州を主なマーケットとする場合

博多、長崎、鹿児島を拠点とするクルーズの基本パターンを整理した。

表 4-3 基本パターン例の整理

		基　本　パ　タ　ー　ン
1 泊	〈1都市、2都市〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～博多 ・博多～長崎(*) <ul style="list-style-type: none"> ・長崎～長崎 ・博多～鹿児島(*) <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島～鹿児島 ・長崎～鹿児島(*)
3・4泊	〈離島・海岸景観〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～五島～屋久島～博多(3泊) ・博多～屋久島～奄美大島～博多(4泊) ・鹿児島～奄美大島～屋久島～博多(*) (3泊) ・鹿児島～奄美大島～屋久島～五島～博多(*) (4泊)
	〈離島・韓国〉	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎～対馬～釜山～博多(*) (3泊) ・長崎～五島～済州島～釜山～博多(*) (4泊)
	〈九州一周〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～長崎～屋久島～宮崎～博多(4泊) ・博多～鹿児島～屋久島～宮崎～博多(4泊)
7 泊	〈離島〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～奄美大島～沖縄(那覇 or 座間味)～石垣島 or 宮古島～屋久島～博多 ・長崎～奄美大島～沖縄(那覇 or 座間味)～石垣島 or 宮古島～屋久島～博多(*) ・鹿児島～奄美大島～屋久島～五島～長崎～済州島～対馬 or 壱岐～博多(*)
	〈離島・台湾〉	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島～沖縄(那覇 or 座間味)～石垣島 or 宮古島～基隆～奄美大島～鹿児島 ・鹿児島～高雄～基隆～石垣島 or 宮古島 or 沖縄(那覇 or 座間味) or 奄美大島～鹿児島
	〈中国〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～天津～青島～博多 ・長崎～上海～青島～博多(*) ・鹿児島～福州～上海～博多(*)
	〈中国・韓国〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～済州島～仁川～青島～博多 ・博多～済州島～仁川～上海～長崎(*)
	〈韓国・ロシア〉	<ul style="list-style-type: none"> ・博多～釜山～ウラジオストク～博多

備考) (*) 印は逆行程も同様に基本パターンとなるコース

備考) 下線で示したコースについては、試算モデルコースとして取り上げる。

◆関東や関西を中心とする九州外を主なマーケットとする場合

関西と、博多、長崎、鹿児島を拠点とするクルーズの基本パターンを整理した。

表 4-4 基本パターン例の整理

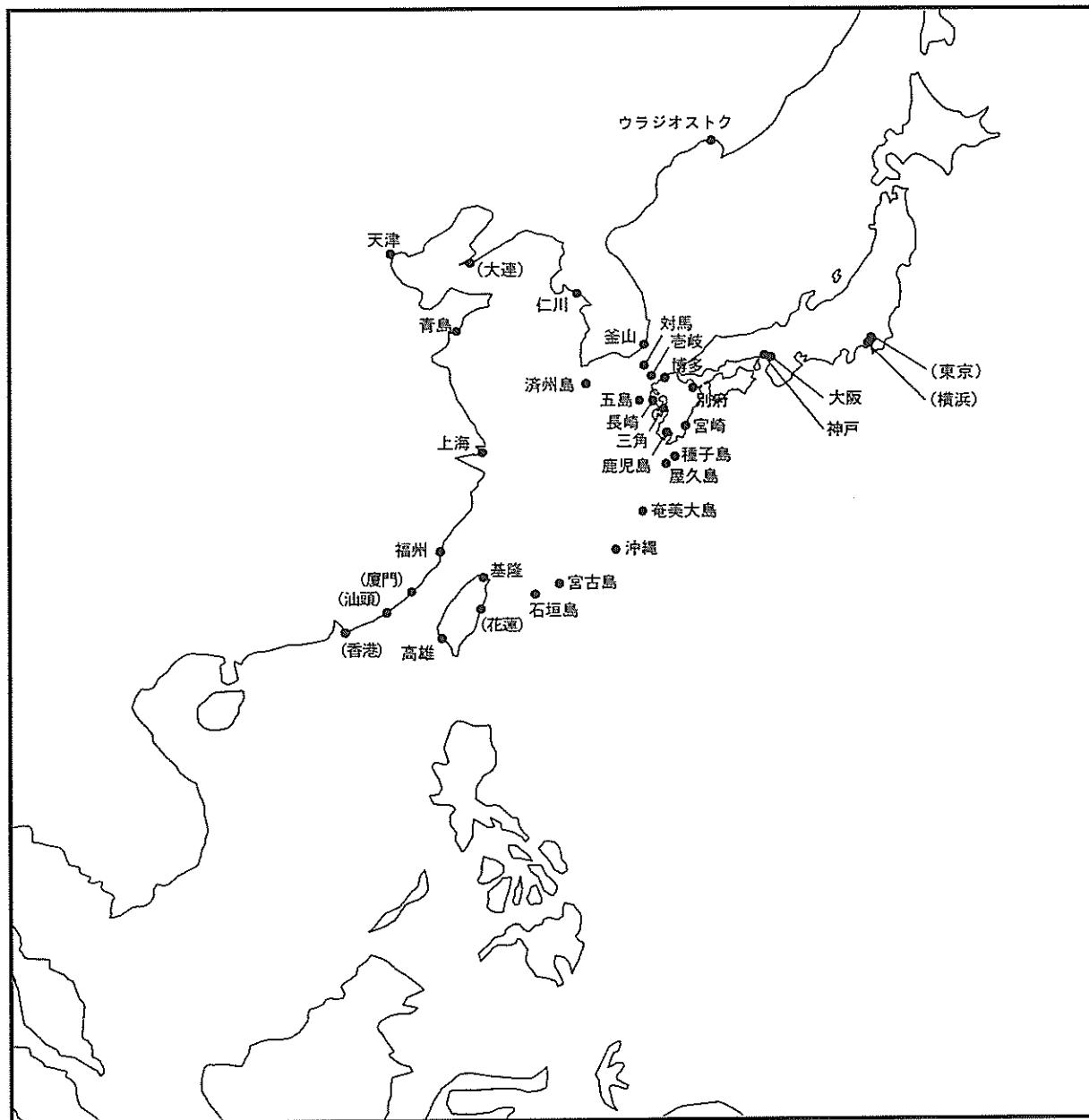
基　本　パ　タ　ー　ン	
3・4泊	<p>〈離島〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～屋久島～博多 or 長崎 or 鹿児島(3泊) ・関西～対馬 or 壱岐 or 五島～博多 or 長崎(3泊) ・関西～対馬～五島～博多 or 長崎(4泊) ・関西～屋久島～五島～博多 or 長崎(4泊) ・関西～屋久島～奄美大島～鹿児島(4泊) <p>〈都市〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～宮崎～鹿児島～長崎 or 博多(3泊) ・関西～鹿児島～長崎～博多(4泊) ・関西～別府 or 宮崎～鹿児島～長崎～博多(4泊) <p>〈離島・都市〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～別府～対馬 or 壱岐～博多 or 長崎(3泊) ・関西～屋久島～鹿児島 or 長崎～博多(4泊) ・関西～鹿児島～五島～長崎(4泊) <p>〈温泉〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～別府(別府・湯布院)～鹿児島(指宿)～長崎(小浜・雲仙)(3泊) <p>〈テーマパーク〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～宮崎(シーガイア)～佐世保(ハウステンボス)～博多(ホークスタウン・スペースワールド)～関西(4泊) <p>〈離島・韓国〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～対馬 or 壱岐～濟州島～博多 or 長崎(4泊) <p>〈韓国〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～釜山～博多 or 長崎(3泊) ・関西～釜山～濟州島～博多 or 長崎(4泊)
7泊	<p>〈九州全般〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～別府 or 宮崎～屋久島～奄美大島～鹿児島～長崎～五島 or 対馬 or 壱岐～博多 ・関西～別府 or 宮崎～屋久島～奄美大島～鹿児島～長崎～博多～関西 <p>〈九州・沖縄〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～宮崎～屋久島～奄美大島～沖縄～鹿児島 or 長崎～博多 <p>〈離島・沖縄〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～屋久島～奄美大島～沖縄(那覇or座間味)～石垣島 or 宮古島～鹿児島 <p>〈温泉・離島〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～松山～別府～鹿児島～屋久島～五島～長崎～関西 <p>〈テーマパーク・離島〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～宮崎～屋久島～奄美大島～佐世保～関西 <p>〈韓国・離島〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～対馬～釜山～濟州島～五島～壹岐～博多 or 長崎 ・関西～対馬or壹岐～濟州島～仁川～博多 or 長崎 <p>〈韓国〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～釜山～濟州島～仁川～博多 or 長崎 <p>〈韓国・中国〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西～博多～釜山～濟州島～上海～長崎
九 州 発 着	<p>〈韓国・ロシア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・博多～釜山～ウラジオストク～長崎(*) <p>〈韓国・中国〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・博多～濟州島～仁川～上海～長崎(*) <p>〈中国〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎～上海～青島～博多(*) <p>〈離島・台湾〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島～高雄～基隆～石垣島 or 宮古島 or 沖縄(那覇 or 座間味) or 奄美大島～鹿児島

備考) 関西発のコースは逆行程も同様に基本パターンとなるコース

備考) 九州発着の(*)印は逆行程も同様に基本パターンとなるコース

備考) 下線で示したコースについては、試算モデルコースとして取り上げる。

図4－1 基本パターン例の拠点地・寄港地の位置



備考) () の都市は、表4－3、表4－4には示していないが、拠点地、寄港地としての実績があり、拠点地、寄港地として有望な都市

(2) 試算モデルコースの設定

先に検討した基本パターンの中から、事業性を検討する試算モデルコースを選択した。そして、各モデルコースについて、試算に必要な諸条件の設定（全体的な行程の組み立て、寄港地の設定、オプショナルツアーの設定等）を行った。

表4-5 試算モデルコース（案）

行程		
1泊2日	(A)	〈都市／主に九州対象〉 博多…博多湾・玄界灘(1泊)…博多
	(B)	〈都市／主に九州対象〉 博多 or 長崎…玄界灘・西海国立公園(1泊)…長崎 or 博多
3泊4日 + 4泊5日	(A)	〈都市(4泊)／主に関西対象〉 関西…(2泊)…鹿児島(鹿児島市内観光、指宿観光、霧島観光)…(1泊)… 長崎(長崎市内観光、ハウステンボス観光、小浜・雲仙観光)…(1泊)…博多 〈離島・都市(3泊)／主に関西対象〉 博多…(1泊)…対馬(対馬島内観光)…(1泊)…別府(別府市内観光、湯布院観光)…(1泊)…関西
		〈離島・韓国(4泊)／主に関西対象〉 関西…(2泊)…対馬:厳原(対馬島内観光)…(1泊)…済州島(島内観光、マリンレジャー・ゴルフ)…(1泊)…長崎 〈離島(3泊)／主に関西対象〉 長崎…(1泊)…五島:福江(五島島内観光)…(2泊)…関西
7泊8日	(B)	〈離島(3泊)／主に九州対象〉 鹿児島…(1泊)…奄美大島:名瀬(名瀬市内観光、グラスボート・加計呂麻島観光)…(1泊)…屋久島:宮之浦(島内1周観光、紀元杉・千尋の滝観光、屋久杉観光)…(1泊)…博多 〈離島(4泊)／主に九州対象〉 博多…(1泊)…五島:福江(五島島内観光)…(1泊)…屋久島:宮之浦(島内1周観光、紀元杉・千尋の滝観光、屋久杉観光)…(1泊)…奄美大島:名瀬(名瀬市内観光、グラスボート・加計呂麻島観光)…(1泊)…鹿児島
	(A)	〈九州全般／主に関西対象〉 関西…(1泊)…宮崎(青島・飫肥観光、えびの高原観光、シーガイア観光)…(1泊)… 屋久島:宮之浦(島内1周観光、紀元杉・千尋の滝観光、屋久杉観光)…(1泊)… 奄美大島:名瀬(名瀬市内観光、グラスボート・加計呂麻島観光)…(1泊)… 鹿児島(鹿児島市内観光、指宿観光、霧島観光)…(1泊)… 長崎(長崎市内観光、ハウステンボス観光、小浜・雲仙観光)…(1泊)… 博多(博多市内観光)…(1泊)…関西
	(B)	〈韓国・中国／九州、関西対象〉 博多…(1泊)…済州島(島内観光、マリンレジャー・ゴルフ)…(2泊)…仁川(ソウル市内観光、ロッテワールド観光)…(2泊)…上海(上海市内観光)…(2泊)…長崎 〈台湾・離島／九州、関西対象〉 鹿児島…(3泊)…高雄(高雄市内観光、ゴルフ・マリンレジャー)…(1泊)… 基隆(台北市内観光、故宮博物館観光、淡水市内観光)…(1泊)… 石垣島:石垣(島内観光、マリンレジャー・ゴルフ)…(2泊)…鹿児島

(3) チャーター期間の設定

チャーター期間を1泊2日／3泊4日／4泊5日／7泊8日／14泊15日(いずれも回航期間は含まない)

として設定し、試算モデルコースのクルーズ日程毎のチャータースケジュールを整理する。

ヒアリング結果などによると、試算モデルコースとチャーター期間の組み合わせの中には集客が難しいと考えられるものもあるが、ここでは一通りの試算を行うこととする。

〈船社A〉

- ・船社の現在の状況を考えると、クルーズ船のチャーター期間として1ヶ月以上を設定するのは現実的ではない。

〈九州の旅行業者C〉

- ・九州におけるチャータークルーズにおいては、8日間～10日間程度の長期クルーズ、あるいは、ワンナイトクルーズのような短期クルーズは比較的成功しているが、3日間程度の中途半端な期間のものは成功していない。

〈九州の旅行業者D〉

- ・比較的手軽なワンナイトクルーズでも、高価であることには変わりがなく、クルーズ船を一定期間チャーターして複数回のワンナイトクルーズを実施することは九州の都市のマーケットでは集客面で難しい。

〈平成9年度旅行者アンケート結果〉

- ・九州周辺での希望クルーズ期間の回答率は、「2～3泊」42.0%、「4～5泊」25.2%、「1泊」13.9%、「1週間～10日」12.2%であった。

〈平成9年度クルーズ乗船客アンケート結果〉

- ・九州周辺での希望クルーズ期間の回答率は、「4～5泊」34.6%、「1週間～10日」28.8%、「2～3泊」24.2%、「1泊」1.1%であった。

(4) 使用船舶の設定

現在、日本において運航しているクルーズ船（クルーズ船A）の九州発着のチャータークルーズ（日本一周10日間・97年実施）の事例を参考に、これに諸元（客室タイプ及び室数、乗客数）を準じた「モデル1（実在のクルーズ船）」として使用船舶に設定するとともに、客室数・乗客数を200%とする「モデル2（仮想のクルーズ船）」として使用船舶に設定する。

モデル2は乗客数が2倍にもかかわらず、モデル1とチャーター費用を同条件として試算することから、モデル1と比較して食事、サービス等が簡素になる、乗客に対する乗務員の数が少なくなる等の差が生じ、また、同程度の規模の船舶となるために、モデル1と比較して船内のパブリックスペース、客室面積が小さくなるものと想定される。

表4-6 使用船舶モデル

船舶 客室タイプ	モデル1（実在）		モデル2（仮想）	
	客室数(室)	乗客数(人)	客室数(室)	乗客数(人)
A タイプ	2	4	4	8
B タイプ	10	20	20	40
C タイプ	24	48	48	96
D タイプ	60	120	120	240
E タイプ	110	220	220	440
F タイプ	44	88	88	176
合 計（平均）	250	500	500	1,000

備考) モデル1の客室数、乗客定員は九州発着のチャータークルーズ（日本一周10日間・97年実施）の事例に準じた。

〈モデル1〉

- ・日本においてチャータークルーズに使用されているクルーズ船（実在）

〈モデル2〉

- ・モデル1の客室数、乗客数を2倍としたクルーズ船（仮想）
- ・モデル1と同規模の船、同様のチャーター料で、乗客数を2倍に設定することから、モデル1よりも食事やサービスが簡素となり、また、パブリックスペースが小さく、各客室面積も小さくなる。

(5) 試算ケースの整理

これまでに設定したクルーズ期間、試算モデルコース、チャーター期間、クルーズ開催回数（以上表4-7）、使用船舶モデル、乗客定員総数（以上表4-8）を整理した。

表4-7 クルーズ期間、試算モデルコース、チャーター期間に応じたクルーズ実施回数

			チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
			金～土等	金～月等	木～月等	土～土等	土～土～土等
クルーズ期間	1泊	A	〈1都市〉 博多～博多	3回	4回	7回	14回
		B	〈都市間〉 博多 or 長崎～長崎 or 博多				
	3泊・4泊	A	〈関西～九州〉 4泊：関西～鹿児島～長崎～博多 3泊：博多～対馬～別府～関西	3泊×1回 + 4泊×0回	3泊×0回	3泊×1回	3泊×2回
			〈関西～九州〉 4泊：関西～対馬～済州島～長崎 3泊：長崎～五島～関西		+	+	+
		B	〈九州～九州〉 3泊：鹿児島～奄美大島～屋久島～博多 4泊：博多～五島～屋久島～奄美大島～鹿児島		4泊×1回	4泊×1回	4泊×2回
		A	〈関西～関西、内航〉 関西～宮崎～屋久島～奄美大島 鹿児島～長崎～博多～関西				
		B	〈九州～九州、外航〉 博多～済州島～仁川～上海～長崎				
	7泊	A	〈九州～九州、外航〉 鹿児島～高雄～基隆～石垣島～鹿児島				
							1回
		B					2回

表4-8 使用船舶と乗客定員総数

			チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
クルーズ期間	1泊	使用船舶（乗客定員）					
		モデル1 (500人)	500人	1,500人	2,000人	3,500人	7,000人
	3泊	モデル2 (1,000人)	1,000	3,000	4,000	7,000	14,000
		モデル1 (500人)		500	500	1,000	2,000
	4泊	モデル2 (1,000人)		1,000	1,000	2,000	4,000
		モデル1 (500人)				500	1,000
	7泊	モデル2 (1,000人)				1,000	2,000

3. 事業計画概要

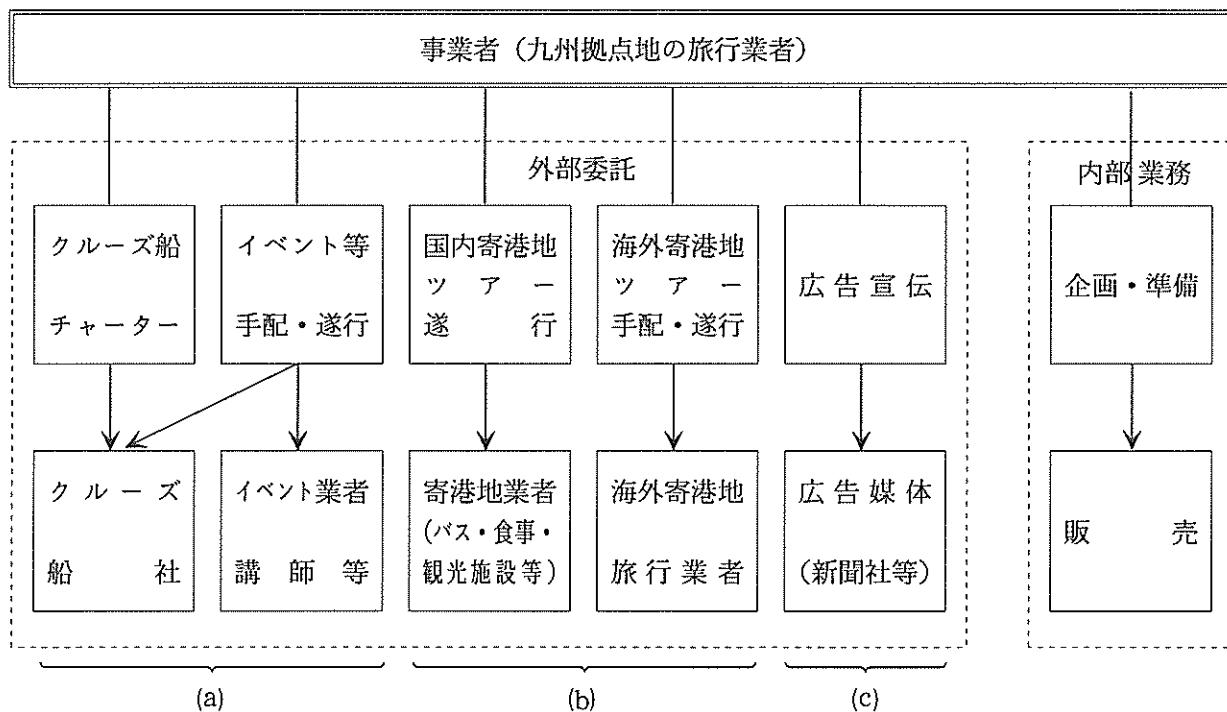
(1) 事業のしくみの整理

九州において、旅行業者がクルーズ船をチャーターして一般募集による集客によりクルーズを実施する場合の事業の形態を整理した。整理にあたっては、船社、旅行業者へのヒアリング結果を参考とした。

外部に対する直接支出となる外部委託の5項目は、大きく以下の3種類に分類される。

- (a) 船舶及び船内に関する項目
- (b) 国内や海外の寄港地での観光に関する項目
- (c) 広告宣伝に関する項目

図4-2 事業のしくみ

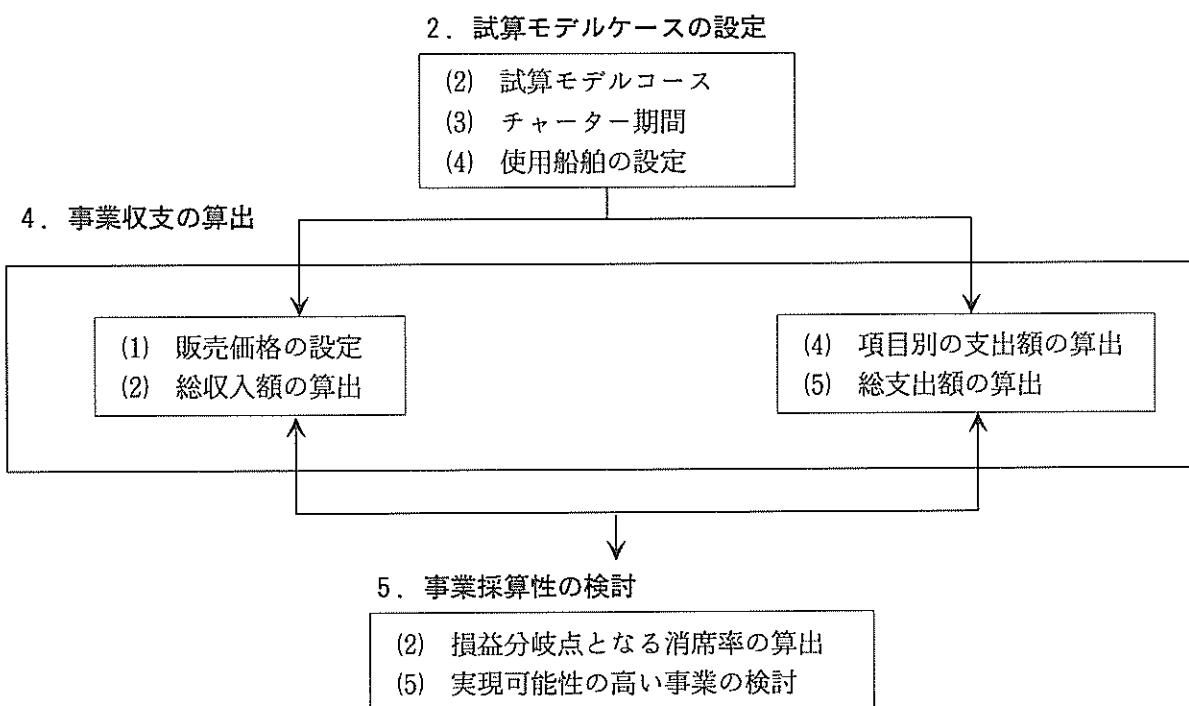


備考) 一部のクルーズ船では、クルーズ船チャーターにイベント等の手配・遂行が標準として含まれているので、それについての外部委託は必要ない（船社が標準として用意している内容に限る）。

また、一部のクルーズ船では、チャーターに標準としては含まれていないが、船社で準備しているものについてはオプションとして船社に委託できる。

(2) 事業計画の進め方の整理

旅行業者へのヒアリング結果によると、旅行業者は下記の手順で各費用を設定している。そこで、本調査では、全体フローで示したように、この設定を逆算する形で事業性を検討することとする。すなわち、先に設定した試算モデルコース、チャーター期間、船舶モデルについて、旅行業者のこれまでの実績を基準として販売価格ケースを設定して総収入額を算出し、一方で、同様にこれまでの実績を参考として、一定の集客を見込むために必要とされる直接支出を設定して直接支出総額を算出し、この結果として採算分岐点となる消席率がどの程度となるかを試算し、事業として成立し得るコース、チャーター期間、船舶、販売価格を設定する。



〈九州の旅行業者C〉

- 1) 船社の自主クルーズの販売価格を参考に、チャータークルーズの付加価値を上乗せして販売価格を設定する。
 (付加価値)
 - ・九州発着なので、東京や神戸などまで出向く必要がない。
 - ・寄港地観光がオプションではなく標準である。
 - ・九州の客が多く、リピーターが比較的少ないためにビギナーでもリラックスできる。
 - ・旅行業者のノウハウを活かした趣向を取り入れている。
- 2) 消席率を見込む。一般的には8割、強気でいくなら9割、安全にいくなら7割程度を見込む。
- 3) 支出を見込む。支出を見込む場合の優先順位は集客に有効な項目に準じる。ただし、チャーター料金はあらかじめ決まっている。
 (優先順位)
 - ・寄港地における観光ツアー費用（オプションではなく標準の場合）
 - ・船内や寄港地でのイベント費用
 - ・広告宣伝（新聞、DM）、パンフレット等の印刷費用
 - ・各地での販促説明会などの費用

4. 事業収支の算出

(1) 販売価格の設定

チャーターカルーズにおける販売価格は、一般的には、船社が実施している自主カルーズにおける販売価格を参考として、これにチャーターカルーズの付加価値を盛り込んで設定される。

ここでは、モデルとするカルーズ船（カルーズ船A）を用いた九州発着のチャーターカルーズ（97年実施）で設定された販売価格（表4-10参照）を基準として、以下に示す考え方に基づいて、事業性の検討に用いる販売価格を3ケース設定した。

- 〈ケース1〉 九州で行われたチャーターカルーズの事例の実際の販売価格をケース1とする。
(表4-10参照)
- 〈ケース2〉 カリブ海における不定期のカルーズでは1泊あたり300ドル弱（約36,000円弱：1ドル=120円の場合）が標準である（定期カルーズではさらに低価格である）。これは、ケース1における販売価格の最低価格の60%程度に値することから、最低価格帯が不定期のカリブ海カルーズレベルとなる「ケース1×60%」とする。
- 〈ケース3〉 旅行業者に対するアンケート調査の結果によると、九州周辺において望まれる単価は2万～2万5千円が最も多く、これはケース1で示した国内通常料金の最低価格の40%程度に値することから旅行業者が望ましいと考える価格レベルを実現できる「ケース1×40%」とする。

表4-9 販 売 価 格 の 設 定

(円／人・日)

	ケー ス 1 (実 例)	ケー ス 2 (ケース1×60%)	ケー ス 3 (ケース1×40%)
最 高 料 金	222,000	133,000	89,000
最 多 価 格 帯 料 金	64,000	38,000	26,000
最 低 料 金	59,000	35,000	24,000
平 均 料 金	78,000	47,000	31,000

備考) 表4-10の数値に基づいて算出(百円単位を四捨五入)

備考) 最多価格帯は表4-10ではEタイプとなる。

〈参考1〉

モデルとするクルーズ船（クルーズ船A）を用いた九州発着のチャータークルーズ（日本一周10日間・97年実施）の例における販売価格は以下の通りである。表4-11に示した自主クルーズの料金に対して、1人1泊あたりで約1～2割程度の割増となっている。

表4-10 九州発着のチャータークルーズ（97年）の例における販売価格

客室タイプ	通常販売価格 (1人あたり) (円)	通常販売価格 (1人・1泊あたり) (円)
A タイプ	2,000,000	222,222
B タイプ	1,330,000	147,778
C タイプ	1,025,000	113,889
D タイプ	790,000	87,778
E タイプ	575,000	63,889
F タイプ	535,000	59,444
合 計(平均)	704,360	78,262

備考) 平均価格は表4-6に示した乗客数に基づいて算出した。

〈参考2〉

モデルとして用いるクルーズ船（クルーズ船A）の船社が主催する自主クルーズ（日本一周11泊12日、九州一周5泊6日・共に97年実施）における販売価格は以下の通りである。

表4-11 船社の自主クルーズにおける販売価格（モデル船）

客室タイプ	販売価格 (1人・1泊あたり) (円)
A タイプ	200,000
B タイプ	140,000
	119,000
C タイプ	98,000
D タイプ	74,000
E タイプ	58,000
F タイプ	49,000

また、別のクルーズ船（クルーズ船B）の船社が主催する自主クルーズ（屋久島・瀬戸内3泊4日・97年実施）における販売価格を参考として以下に示す。

表4-12 船社の自主クルーズにおける販売価格（その他）

	販売価格（1人・1泊あたり）	
	1室2名使用	1室3名使用
G タイプ	140,333	—
H タイプ	88,333	—
I タイプ	54,000	—
J タイプ	52,000	38,000
K タイプ	46,667	—

(2) 総収入額の算出

販売価格ケース、船舶モデル（乗客定員数）に応じた消席率100%の場合の総収入額を算出すると下記のようになる。

表4-13 総収入額（消席率100%の場合）

販売価格	使用船舶	チ ャ 一 タ 一 期 間				
		2 日 (1泊)	4 日 (3泊)	5 日 (4泊)	8 日 (7泊)	15 日 (14泊)
ケース 1	モデル 1	39,000	117,000	156,000	273,000	546,000
	モデル 2	78,000	234,000	312,000	546,000	1,092,000
ケース 2	モデル 1	23,500	70,500	94,000	164,500	329,000
	モデル 2	47,000	141,000	188,000	329,000	658,000
ケース 3	モデル 1	15,500	46,500	62,000	108,500	217,000
	モデル 2	31,000	93,000	124,000	217,000	434,000

備考) 単位:千円

(3) 支出項目の整理

チャータークルーズ事業に要する支出項目の内容について、各試算モデルコースをベースとして整理を行う。整理にあたっては、船社、旅行業者へのヒアリング調査結果（枠囲い部分）を参考とする。

〈主な支出項目〉

◆直接支出

* クルーズ船チャーターに要する費用

（含まれる項目）船社、クルーズ船により異なる。

〈クルーズ船A〉

- （含まれる項目）
- ・食事（3回+軽食）、イベント、客室サービス、その他接客に要する費用
(酒類、特別な食事・サービス、カジノ等は除く)
 - ・運航に要する費用
 - ・寄港に要する費用（水先案内、港費等）
 - ・出入国手続きに要する費用（C I Q手続等）

- ・基本チャーター料 2,500万円／泊（1泊：16:00～翌10:00）
- ・延長料金 1泊の前後（10:00～16:00）に対してそれぞれ400万円
- ・土日曜日・祝日割増 土日曜日、祝日に宿泊がかかる場合、それぞれの日についてそれぞれ100万円の割増
- ・回航料 回航時間に対して70万円／時間

備考) 季節、コース、寄港地、外航／内航、乗客数等によって料金が変動することはない。
また、チャーター者の要望で食事、ショー、その他サービスの量や質を落としても割引はない。

備考) チャーター期間が長期にわたる場合の割引は特に定めていないが、ケースによつては割引がある場合がある。

〈クルーズ船B〉

- (含まれる項目) • 食事（3回）、客室サービス、その他接客に要する費用
(軽食、特別な食事・サービス、カジノ、イベント等は除く)
• 連航に要する費用（一部別途→備考参照）
• 寄港に要する費用（一部別途→備考参照）
• 出入国手続きに要する費用（C I Q手続等）

- 基本チャーター料 1泊2日 : (平日)2,470万円、(金・土／土・日)2,540万円
3日以上 : 1,340万円／暦日
• 回航料 500万円／日程度

備考) 瀬戸内海及び関門海峡通過の水先案内料等の特別な経費は別途必要。

備考) 寄港に要する費用は、3~6日までのクルーズは中1港分、7~15日までのクルーズは中2港分まで含み、それ以上は別途200万円／港程度が必要。

備考) 軽食などを追加する場合の費用は別途必要。（イベント費用の欄参照）

備考) 乗客数によって料金が変動することはない。

備考) 季節、チャーター期間の長さによる割引は特に定めていないが、ケースによっては割引がある場合がある。

* イベント等手配・遂行に要する費用（船内イベント、寄港地の送迎イベントなど）

（含まれる項目） • 船内イベントを行う場合のイベント業者への委託費用

• 講演、音楽やマジック等のショーを行う場合の出演料

備考） クルーズ船によっては、船内におけるショーやゲームなどのイベントがチャーター料に含まれている。この場合には、チャーター料に含まれない
特別なイベントを催す場合だけに費用がかかる。

〈クルーズ船A〉

- イベントはチャーターに含まれているが、特別なイベントを希望する場合には旅行業者が独自に手配する。

〈クルーズ船B〉

- イベントについては、チャーター料とは別途であり、旅行業者が独自に手配したり、船社に依頼がある場合には準備しているものについてはオプションで提供する。
- チャーター料金に含まれないナイトスナック、モーニングコーヒーなどの軽食シャンパンサービス（出港時）、デッキでのランチサービスの実施、イベント（ショー、カジノ、ゲームなど）など、自主クルーズと同等のサービスをオプションとして提供する場合には200万円／泊程度が別途必要となる。

〈九州の旅行業者C〉

- 船内のイベント（一部のクルーズ船ではチャーター料に自主クルーズと同様のショーやゲームなどのイベントが含まれている）、寄港地での送迎イベントなどについて、企画は自社で行い、イベント業者（できる限り地元の業者）、講演・音楽・マジックなどのショーの出演者の手配などは全て自社で行う。

〈九州の旅行業者D〉

- イベントを行う場合、かける費用は、一般的に1泊あたり50万～150万円程度である。外クルーズなどで寄港地間が長い場合にはイベントに力を入れ、寄港地間が短い場合には控えめにする。

* 国内寄港地ツアーに要する費用（国内寄港地のバス、食事施設等を利用する場合）

（含まれる項目） • 寄港地のバス、食事施設、観光施設等に要する費用

〈九州の旅行業者C〉

- 企画、バスや食事の手配まで、全て自社で行っている。国内クルーズでは寄港地観光ツアーはオプションでなく標準にしている。かけられる経費は、販売価格と消席率の見込み、他の経費との見合いから決まってくるが、1回のツアーにかける費用は100万円ほど低くなく、1,000万円ほど高くない。

〈九州の旅行業者D〉

- 企画、バスや食事の手配まで、全て自社で行っている。国内クルーズでは寄港地観光ツアーはオプションでなく標準にしている。1回のツアーにかける費用は、4～5千円／人＋バス代程度を目安にしている。

* 海外寄港地ツアー手配・遂行に要する費用（海外寄港地の旅行会社等に外部委託する場合）

（含まれる項目）・寄港地の旅行業者へのツアー手配・遂行委託費用

〈九州の旅行業者C〉

- 企画は自社で行い、自社の海外支店や提携している現地旅行業者を通じて手配する。原価に若干の利益を見込んで販売価格を設定する。

〈九州の旅行業者D〉

- 企画は自社で行い、現地の旅行業者を通じて手配する。販売価格は原価の20%増程度に設定し、赤字にならない範囲で最少催行人員を設定する。

* 広告宣伝に要する費用

（含まれる項目）・新聞広告、ダイレクトメール（DM）発送費用

・ポスター、パンフレット・ちらしの印刷費用

〈九州の旅行業者C〉

- かけられる費用は、販売価格と消席率の見込み、他の経費との見合いによって決まるが、およそ、集客数1人あたり1～2万円程度である。

〈九州の旅行業者D〉

- 10日間クルーズ（定員約500名）の場合、およそ、宣伝広告費用（新聞・DM）として700万円、パンフレットなどの印刷費400万円、合計1,100万円程度を上限として見込む。集客が順調に進めば、実際にかかる費用はこれを下回ることもある。

◆間接支出

* 企画・準備に要する費用

（含まれる項目）・自社での企画費用

〈九州の旅行業者C、D〉

- 企画には2～3人程度の人員が携わる。ただし、専任ではない。

* 販売に要する費用

（含まれる項目）・自社店舗での販売費用

〈九州の旅行業者C〉

- 販売は、自社の店舗のみで行う。また、企画人員が販売促進のための説明会を行う場合がある。

〈九州の旅行業者D〉

- 販売は、自社の店舗のみで行う。

(4) 項目別の支出額の算出

先に整理したチャータークルーズ事業に要する支出項目毎に、各クルーズ期間、各試算モデルコース、各使用船舶について、チャーター期間に応じた支出額を算出した。

算出にあたっては、船社、旅行業者、その他関係者へのヒアリング調査結果を参考に先に取りまとめた「(3) 支出項目の整理」に基づいて行った。ただし、間接支出については具体的な金額を設定することが困難であるため、直接支出のみを対象とする。

ところで、「(3) 支出項目の整理」では、主な支出項目の最も大きな構成要素となる「クルーズ船チャーターに要する費用」等に関して、グレードやチャーター費用の算出方法が異なるクルーズ船A、クルーズ船Bの2つの事例を整理した(P.101参照)。そこで、これらの事例に基づいた2通りのグレード・算出方法で検討を進めることとした。

なお、両船のチャーター費用を比較すると、算出方法は異なるものの、クルーズ船Aの方がやや高額となっている。

表4-14 算出方式の整理

	方 式 名
クルーズ船Aの事例に基づく方式 (P.101参照)	算出方式A
クルーズ船Bの事例に基づく方式 (P.102参照)	算出方式B

① クルーズ船チャーターに要する費用

(算出方式A)

基本料、土日曜日割増、回航料で構成される。基本料には、船社が行う自主クルーズと同等の食事、サービス、イベント等が全て含まれている。

(算出方式B)

基本料、回航料、寄港地費用で構成される。基本料には、基本的な食事、サービスのみが含まれており、特別な食事、イベント開催等の費用は含まれない。

◆チャーター基本料

(算出方式A)

- ・チャーター期間の泊数に対して25,000千円／1泊となる。

(算出方式B)

- ・チャーター期間が1泊2日の場合には、金～土曜日、土～日曜日が25,400千円、その他が24,700千円、3日(2泊)以上の場合には平休日に関係なく13,400千円／暦日である。
- ・チャーター期間1泊の場合には、金～土曜日、土～日曜日(25,400千円)のチャーターを前提とした。

表4-15 チャーター基本料(算出方式A、B)

〈クルーズ期間／1泊〉

		<計算方式A>					<計算方式B>				
		チャータースペース					チャータースペース				
使用船舶	試算モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	25,000	75,000	100,000	175,000	350,000	25,400	53,600	67,000	107,200	201,000
	1泊B(都市間)	25,000	75,000	100,000	175,000	350,000	25,400	53,600	67,000	107,200	201,000
モデル2	1泊A(1都市)	25,000	75,000	100,000	175,000	350,000	25,400	53,600	67,000	107,200	201,000
	1泊B(都市間)	25,000	75,000	100,000	175,000	350,000	25,400	53,600	67,000	107,200	201,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

		<計算方式A>					<計算方式B>				
		チャータースペース					チャータースペース				
使用船舶	試算モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	75,000	100,000	175,000	350,000	—	53,600	67,000	107,200	201,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	75,000	100,000	175,000	350,000	—	53,600	67,000	107,200	201,000
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	75,000	100,000	175,000	350,000	—	53,600	67,000	107,200	201,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	75,000	100,000	175,000	350,000	—	53,600	67,000	107,200	201,000

〈クルーズ期間7泊〉

		<計算方式A>					<計算方式B>				
		チャータースペース					チャータースペース				
使用船舶	試算モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	175,000	350,000	—	—	—	107,200	201,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	175,000	350,000	—	—	—	107,200	201,000
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	175,000	350,000	—	—	—	107,200	201,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	175,000	350,000	—	—	—	107,200	201,000

単位) 千円

◆土日曜日、祝日割増

(算出方式A)

- ・土日曜日、祝日にチャーター日がかかる場合、1,000千円／日の割増となる。
- ・チャーター期間が1泊で1日、3・4泊で2日、7泊で3日、14泊で5日が土日曜日となるものとして算出した。

(算出方式B)

- ・設定がない。

表4-16 土・日曜日、祝日割増(算出方式A)

〈クルーズ期間：1泊〉

		<計算方式A>				
		チャーター期間				
使用船舶	試算 モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	1,000	2,000	2,000	3,000	5,000
	1泊B(都市間)	1,000	2,000	2,000	3,000	5,000
モデル2	1泊A(1都市)	1,000	2,000	2,000	3,000	5,000
	1泊B(都市間)	1,000	2,000	2,000	3,000	5,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

		<計算方式A>				
		チャーター期間				
使用船舶	試算 モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	2,000	2,000	3,000	5,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	2,000	2,000	3,000	5,000
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	2,000	2,000	3,000	5,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	2,000	2,000	3,000	5,000

〈クルーズ期間7泊〉

		<計算方式A>				
		チャーター期間				
使用船舶	試算 モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	3,000	5,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	3,000	5,000
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	3,000	5,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	3,000	5,000

単位) 千円

◆回航料

(算出方式A)

- ・回航料は回航時間に対して700千円／hである。回航を設定する場合、自主クルーズなどの起終点になることが比較的多い関西方面からの回航（片道15時間）とする。

(算出方式B)

- ・回航料は500万円／日である。回航を設定する場合、計算方式Aと同様、関西方面からの回航とし、片道で回航料1日分を要するものとする。

(共通事項)

- ・クルーズ期間1泊の場合、チャーター期間1泊では回航なし（船社の自主クルーズ等で九州が起終点となった場合にチャーターを行うことを前提とする）、3、4泊では片道回航（1泊と同様、ただし、時間が長いので片道だけ回航料を負担する）、7、14泊では往復回航（時間が長いため、船社の自主クルーズのスケジュールに合わせることは難しいので、往復とも回航料を負担する可能性が高い）とする。
- ・クルーズ期間3・4泊の場合、チャーター期間3、4泊（起終点の一方が関西）では片道回航、3、4泊（起終点の両方が九州）では往復回航、7、14泊（起終点の一方が関西）では回航なし、7、14泊（起終点の両方が九州）では往復回航とする。
- ・クルーズ期間7泊の場合、チャーター期間7、14泊とともに、起終点の両方が関西の場合に回航なし、起終点の両方が九州の場合には往復回航とする。

表4-17 回航料（算出方式A、B）

〈クルーズ期間：1泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式A>					<計算方式B>						
		チャーター期間					チャーター期間						
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	0	10,500	10,500	21,000	21,000	0	0	5,000	5,000	10,000	10,000	
	1泊B(都市間)	0	10,500	10,500	21,000	21,000	0	0	5,000	5,000	10,000	10,000	
モデル2	1泊A(1都市)	0	10,500	10,500	21,000	21,000	0	0	5,000	5,000	10,000	10,000	
	1泊B(都市間)	0	10,500	10,500	21,000	21,000	0	0	5,000	5,000	10,000	10,000	

〈クルーズ期間：3・4泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式A>					<計算方式B>						
		チャーター期間					チャーター期間						
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	10,500	10,500	0	0	—	—	5,000	5,000	0	0	
	3・4泊B(九州～九州)	—	21,000	21,000	21,000	21,000	—	—	10,000	10,000	10,000	10,000	
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	10,500	10,500	0	0	—	—	5,000	5,000	0	0	
	3・4泊B(九州～九州)	—	21,000	21,000	21,000	21,000	—	—	10,000	10,000	10,000	10,000	

〈クルーズ期間7泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式A>					<計算方式B>						
		チャーター期間					チャーター期間						
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	0	0	—	—	—	—	5,000	0	
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	21,000	21,000	—	—	—	—	10,000	10,000	
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	0	0	—	—	—	—	5,000	0	
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	21,000	21,000	—	—	—	—	10,000	10,000	

◆寄港費用

(算出方式A)

- ・チャーター基本料に含まれているため、当該費用はない。

(算出方式B)

- ・チャーター基本料には、3～6日のクルーズでは寄港1回分、7～15日のクルーズでは寄港2回分の費用が含まれているため、これを上回る寄港については1回につき2,000千円／回の費用を要する。

- ・クルーズ期間1泊の場合、寄港回数は0回と設定する。
- ・クルーズ期間3・4泊の場合には、寄港回数は2回と設定する。
- ・クルーズ期間7泊の場合には、試算モデルコースAで5回、試算モデルコースBで3回と設定する。(試算モデルコースBは、九州発着の外航クルーズであるため、寄港回数が少ない。)

表4-18 寄港費用(算出方式B)

〈クルーズ期間：1泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式B>				
		チャーター期間				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	0	0	0	0	0
	1泊B(都市間)	0	0	0	0	0
モデル2	1泊A(1都市)	0	0	0	0	0
	1泊B(都市間)	0	0	0	0	0

〈クルーズ期間：3・4泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式B>				
		チャーター期間				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	2,000	2,000	4,000	8,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	2,000	2,000	4,000	8,000
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	2,000	2,000	4,000	8,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	2,000	2,000	4,000	8,000

〈クルーズ期間7泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式B>				
		チャーター期間				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	6,000	12,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	2,000	4,000
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	6,000	12,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	2,000	4,000

単位) 千円

◆イベント等手配・遂行に要する費用

(算出方式A)

- チャーター基本料に含まれているため、当該費用はない。

(算出方式B)

- チャーター基本料に含まれない船内でのイベント開催、特別な食事等について、船社が行う自
主クルーズと同等のサービスを追加するために、チャーター期間泊数に対して2,000千円／泊
を要する。

表4-19 イベント等手配・遂行に要する費用(算出方式B)

〈クルーズ期間：1泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式B>				
		チャーター期間				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	2,000	6,000	8,000	14,000	28,000
	1泊B(都市間)	2,000	6,000	8,000	14,000	28,000
モデル2	1泊A(1都市)	2,000	6,000	8,000	14,000	28,000
	1泊B(都市間)	2,000	6,000	8,000	14,000	28,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式B>				
		チャーター期間				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	6,000	8,000	14,000	28,000
	3・4泊B(九州～関西)	—	6,000	8,000	14,000	28,000
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	6,000	8,000	14,000	28,000
	3・4泊B(九州～関西)	—	6,000	8,000	14,000	28,000

〈クルーズ期間7泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式B>				
		チャーター期間				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	14,000	28,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	14,000	28,000
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	14,000	28,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	14,000	28,000

単位) 千円

② 国内・国外寄港地ツアーに要する費用

(算出方式A・B共通)

- ・寄港地におけるツアーは、チャータークルーズの場合にはクルーズ料金に含まれる場合が多いいため、当試算では支出項目に組み入れる。1回の寄港地ツアーの費用は、事例によると参加者数に対して4～5千円／人＋バス代程度となっていること、船社の自主クルーズでは食事と観光を含むオプショナルツアーが1万円+ α となっていることから、参加者数に対して8千円／人とする。
- ・また、寄港地ツアーへの参加率は50%程度の場合から100%まで様々であることから、ここでは乗船定員の80%を参加者数として見込む。
- ・クルーズ期間1泊の場合には寄港地ツアーは行わない。
- ・クルーズ期間3・4泊の場合には、チャーター期間3・4泊では寄港地ツアー回数2回、チャーター期間7泊では4回、14泊では8回とする。
- ・クルーズ期間7泊の場合には、チャーター期間7泊(A)では寄港地ツアー5回、(B)では3回、チャーター期間14泊(A)では寄港地ツアー10回、(B)では6回とする。

表4-20 寄港地ツアーに要する費用（算出方式A・B共通）

〈クルーズ期間：1泊〉

		〈計算方式A・B共通〉				
		チャーター期間				
使用船舶	試算 モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	0	0	0	0	0
	1泊B(都市間)	0	0	0	0	0
モデル2	1泊A(1都市)	0	0	0	0	0
	1泊B(都市間)	0	0	0	0	0

〈クルーズ期間：3・4泊〉

		〈計算方式A・B共通〉				
		チャーター期間				
使用船舶	試算 モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	6,400	6,400	12,800	25,600
	3・4泊B(九州～九州)	—	6,400	6,400	12,800	25,600
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	12,800	12,800	25,600	51,200
	3・4泊B(九州～九州)	—	12,800	12,800	25,600	51,200

〈クルーズ期間7泊〉

		〈計算方式A・B共通〉				
		チャーター期間				
使用船舶	試算 モデルコース	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	16,000	32,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	9,600	19,200
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	32,000	64,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	19,200	38,400

単位) 千円

③ 広告宣伝に要する費用

(算出方式A・B共通)

- クルーズ期間が長期になるほど集客が難しいため、乗客定員当たりの支出は大きくなる。そこで、事例では集客数1人当たり10~20千円程度が広告宣伝費用の目安とされていることから、乗客定員数に対して、クルーズ期間1泊では10千円／人、3・4泊では15千円／日、7・14泊では20千円／日とする。

表4-21 広告宣伝に要する費用（算出方式A・B共通）

〈クルーズ期間：1泊〉

使用船舶	試 算 モデルコース	〈計算方式A・B共通〉				
		チャーターペリオド				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A(1都市)	5,000	15,000	20,000	35,000	70,000
	1泊B(都市間)	5,000	15,000	20,000	35,000	70,000
モデル2	1泊A(1都市)	10,000	30,000	40,000	70,000	140,000
	1泊B(都市間)	10,000	30,000	40,000	70,000	140,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

使用船舶	試 算 モデルコース	〈計算方式A・B共通〉				
		チャーターペリオド				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	7,500	7,500	15,000	30,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	7,500	7,500	15,000	30,000
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	15,000	15,000	30,000	60,000
	3・4泊B(九州～九州)	—	15,000	15,000	30,000	60,000

〈クルーズ期間7泊〉

使用船舶	試 算 モデルコース	〈計算方式A・B共通〉				
		チャーターペリオド				
		2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	10,000	20,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	10,000	20,000
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	20,000	40,000
	7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	20,000	40,000

単位) 千円

(5) 総支出額の算出

先に求めた「(4) 項目別の支出額の算出」の結果に基づいて、各クルーズ期間、各使用船舶、各試算モデルコースについて、チャーター期間に応じたチャータークルーズ事業の直接支出総額を算出した。

- ・いずれの事業においても、総支出に占める比率が最も大きいのは「チャーター基本料」となる。ただし、その比率は事業によって約53%～約86%となっており大きなばらつきがある。
- ・また、算出方式Aの方が算出方式Bより比率が高い。
- ・次に、「広告宣伝費」がほとんどの事業において2番目、あるいは、3番目に比率が大きく、その比率は約5%～約37%となっている。
- ・さらに、その次に比率の大きい場合が多い支出項目は、算出方式Aにおいては、回航料となり、その比率は0%～約19%（算出方式Aのみ）、算出方式Bではイベント等手配・遂行費用となり、その比率は約6%～約10%（算出方式Bのみ）となる。

（備考） 比率の大きい場合が多いとは、支出項目の中で比率が3番目までに入る回数が多いということを示す。

表4-22 チャーターカルーズ事業の直接支出総額（算出方式A、B）

〈クルーズ期間：1泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式A>					<計算方式B>				
		チャーター期間					チャーター期間				
2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)		
モデル1	1泊A(1都市)	31,000	102,500	132,500	234,000	446,000	32,400	79,600	100,000	166,200	309,000
	1泊B(都市間)	31,000	102,500	132,500	234,000	446,000	32,400	79,600	100,000	166,200	309,000
モデル2	1泊A(1都市)	36,000	117,500	152,500	269,000	516,000	37,400	94,600	120,000	201,200	379,000
	1泊B(都市間)	36,000	117,500	152,500	269,000	516,000	37,400	94,600	120,000	201,200	379,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式A>					<計算方式B>				
		チャーター期間					チャーター期間				
2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)		
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	101,400	126,400	205,800	410,600	-	80,500	95,900	153,000	292,600
	3・4泊B(九州～関西)	-	111,900	136,900	226,800	431,600	-	85,500	100,900	163,000	302,600
モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	115,300	140,300	233,600	466,200	-	94,400	109,800	180,800	348,200
	3・4泊B(九州～関西)	-	125,800	150,800	254,600	487,200	-	99,400	114,800	190,800	358,200

〈クルーズ期間7泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	<計算方式A>					<計算方式B>				
		チャーター期間					チャーター期間				
2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)		
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	204,000	407,000	-	-	-	158,200	293,000
	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	218,600	415,200	-	-	-	152,800	282,200
モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	230,000	459,000	-	-	-	184,200	345,000
	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	238,200	454,400	-	-	-	172,400	321,400

単位) 千円

表4-23 チャーターカルーズ事業の直接支出額構成比（算出方式A、B）

<クルーズ期間：1泊>

使用船舶	試算 モデルコース	支 出 内 訳	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	1泊A (1都市)	チャーター基本料	80.6	73.2	75.5	74.8	78.5	78.4	67.3	67.0	64.5	65.0
		土日曜日、祝日割増	3.2	2.0	1.5	1.3	1.1	—	—	—	—	—
		回航料	0.0	10.2	7.9	9.0	4.7	0.0	6.3	5.0	6.0	3.2
		寄港費用	—	—	—	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	6.2	7.5	8.0	8.4	9.1
		寄港地ツアーア費用	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	広告宣伝費用	16.1	14.6	15.1	15.0	15.7	15.4	18.8	20.0	21.1	22.7	—
		合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	1泊B (都市間)	チャーター基本料	80.6	73.2	75.5	74.8	78.5	78.4	67.3	67.0	64.5	65.0
		土日曜日、祝日割増	3.2	2.0	1.5	1.3	1.1	—	—	—	—	—
		回航料	0.0	10.2	7.9	9.0	4.7	0.0	6.3	5.0	6.0	3.2
		寄港費用	—	—	—	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	6.2	7.5	8.0	8.4	9.1
		寄港地ツアーア費用	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	広告宣伝費用	16.1	14.6	15.1	15.0	15.7	15.4	18.8	20.0	21.1	22.7	—
		合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
モデル2	1泊A (1都市)	チャーター基本料	69.4	63.8	65.6	65.1	67.8	67.9	56.7	55.8	53.3	53.0
		土日曜日、祝日割増	2.8	1.7	1.3	1.1	1.0	—	—	—	—	—
		回航料	0.0	8.9	6.9	7.8	4.1	0.0	5.3	4.2	5.0	2.6
		寄港費用	—	—	—	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	5.3	6.3	6.7	7.0	7.4
		寄港地ツアーア費用	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	広告宣伝費用	27.8	25.5	26.2	26.0	27.1	26.7	31.7	33.3	34.8	36.9	—
		合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	1泊B (都市間)	チャーター基本料	69.4	63.8	65.6	65.1	67.8	67.9	56.7	55.8	53.3	53.0
		土日曜日、祝日割増	2.8	1.7	1.3	1.1	1.0	—	—	—	—	—
		回航料	0.0	8.9	6.9	7.8	4.1	0.0	5.3	4.2	5.0	2.6
		寄港費用	—	—	—	—	—	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	5.3	6.3	6.7	7.0	7.4
		寄港地ツアーア費用	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	広告宣伝費用	27.8	25.5	26.2	26.0	27.1	26.7	31.7	33.3	34.8	36.9	—
		合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

<クルーズ期間：3・4泊>

使用船舶	試算 モデルコース	支 出 内 訳	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル1	3・4泊A (関西～九州)	チャーター基本料	—	74.0	79.1	85.0	85.2	—	66.6	69.9	70.1	68.7
		土日曜日、祝日割増	—	2.0	1.6	1.5	1.2	—	—	—	—	—
		回航料	—	10.4	8.3	0.0	0.0	—	6.2	5.2	0.0	0.0
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	2.5	2.1	2.6	2.7
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	7.5	8.3	9.2	9.6
		寄港地ツアーア費用	—	6.3	5.1	6.2	6.2	—	8.0	6.7	8.4	8.7
	広告宣伝費用	—	7.4	5.9	7.3	7.3	—	9.3	7.8	9.8	10.3	—
		合 計	—	100.0	100.0	100.0	100.0	—	100.0	100.0	100.0	100.0
	3・4泊B (九州～九州)	チャーター基本料	—	67.0	73.0	77.2	81.1	—	62.7	66.4	65.8	66.4
		土日曜日、祝日割増	—	1.8	1.5	1.3	1.2	—	—	—	—	—
		回航料	—	18.8	15.3	9.3	4.9	—	11.7	9.9	6.1	3.3
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	2.3	2.0	2.5	2.6
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	7.0	7.9	8.6	9.3
		寄港地ツアーア費用	—	5.7	4.7	5.6	5.9	—	7.5	6.3	7.9	8.5
	広告宣伝費用	—	6.7	5.5	6.6	7.0	—	8.8	7.4	9.2	9.9	—
		合 計	—	100.0	100.0	100.0	100.0	—	100.0	100.0	100.0	100.0
モデル2	3・4泊A (関西～九州)	チャーター基本料	—	65.0	71.3	74.9	75.1	—	56.8	61.0	59.3	57.7
		土日曜日、祝日割増	—	1.7	1.4	1.3	1.1	—	—	—	—	—
		回航料	—	9.1	7.5	0.0	0.0	—	5.3	4.6	0.0	0.0
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	2.1	1.8	2.2	2.3
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	6.4	7.3	7.7	8.0
		寄港地ツアーア費用	—	11.1	9.1	11.0	11.0	—	13.6	11.7	14.2	14.7
	広告宣伝費用	—	13.0	10.7	12.8	12.9	—	15.9	13.7	16.6	17.2	—
		合 計	—	100.0	100.0	100.0	100.0	—	100.0	100.0	100.0	100.0
	3・4泊B (九州～九州)	チャーター基本料	—	59.6	66.3	68.7	71.8	—	53.9	58.4	56.2	56.1
		土日曜日、祝日割増	—	1.6	1.3	1.2	1.0	—	—	—	—	—
		回航料	—	16.7	18.9	8.2	4.3	—	10.1	8.7	5.2	2.8
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	2.0	1.7	2.1	2.2
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	6.0	7.0	7.3	7.8
		寄港地ツアーア費用	—	10.2	8.5	10.1	10.5	—	12.9	11.1	13.4	14.3
	広告宣伝費用	—	11.9	9.9	11.8	12.3	—	15.1	13.1	15.7	16.8	—
		合 計	—	100.0	100.0	100.0	100.0	—	100.0	100.0	100.0	100.0

単位) %

〈クルーズ期間7泊〉

使用船舶	試算 モデルコース	支 出 内 訳	<算出方式A>					<算出方式B>				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
モデル 1	7泊A (関西～関西、内航)	チャーター基本料	—	—	—	85.8	86.0	—	—	—	67.8	68.6
		土日曜日、祝日割増	—	—	—	1.5	1.2	—	—	—	—	—
		回航料	—	—	—	0.0	0.0	—	—	—	3.2	0.0
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	—	—	3.8	4.1
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	—	—	8.8	9.6
		寄港地ツアー費用	—	—	—	7.8	7.9	—	—	—	10.1	10.9
		広告宣伝費用	—	—	—	4.9	4.9	—	—	—	6.3	6.8
	7泊B (九州～九州、外航)	合 計	—	—	—	100.0	100.0	—	—	—	100.0	100.0
		チャーター基本料	—	—	—	80.1	84.3	—	—	—	70.2	71.2
		土日曜日、祝日割増	—	—	—	1.4	1.2	—	—	—	—	—
モデル 2	7泊A (関西～関西、内航)	回航料	—	—	—	9.6	5.1	—	—	—	6.5	3.5
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	—	—	1.3	1.4
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	—	—	9.2	9.9
		寄港地ツアー費用	—	—	—	4.4	4.6	—	—	—	6.3	6.8
		広告宣伝費用	—	—	—	4.6	4.8	—	—	—	6.5	7.1
		合 計	—	—	—	100.0	100.0	—	—	—	100.0	100.0
		チャーター基本料	—	—	—	76.1	76.3	—	—	—	58.2	58.3
	7泊B (九州～九州、外航)	土日曜日、祝日割増	—	—	—	1.3	1.1	—	—	—	—	—
		回航料	—	—	—	0.0	0.0	—	—	—	2.7	0.0
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	—	—	3.3	3.5
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	—	—	—	—	—	7.6	8.1
		寄港地ツアー費用	—	—	—	13.9	13.9	—	—	—	17.4	18.6
		広告宣伝費用	—	—	—	8.7	8.7	—	—	—	10.9	11.6
		合 計	—	—	—	100.0	100.0	—	—	—	100.0	100.0
		チャーター基本料	—	—	—	73.5	77.0	—	—	—	62.2	62.5
		土日曜日、祝日割増	—	—	—	1.3	1.1	—	—	—	—	—
		回航料	—	—	—	8.8	4.6	—	—	—	5.8	3.1
		寄港費用	—	—	—	—	—	—	—	—	1.2	1.2
		イベント等手配・遂行費用	—	—	—	8.1	8.5	—	—	—	8.1	8.7
		寄港地ツアー費用	—	—	—	8.4	8.8	—	—	—	11.1	11.9
		広告宣伝費用	—	—	—	—	—	—	—	—	11.6	12.4
		合 計	—	—	—	100.0	100.0	—	—	—	100.0	100.0

単位) %

5. 事業採算性の検討

(1) 事業収支

総収入額、直接支出総額に基づき、各クルーズ期間、各販売価格ケース、各使用船舶、各試算モデルコースについて、チャーター期間に応じた事業収支を求めた。

事業収支 = 表4-13に示した消席率100%の場合の総収入額 - 表4-22に示した直接支出総額

表4-24 事業収支(算出方式A、B)

〈クルーズ期間：1泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	8,000	14,500	23,500	39,000	100,000	6,600	37,400	56,000	106,800	237,000
		1泊B(都市間)	8,000	14,500	23,500	39,000	100,000	6,600	37,400	56,000	106,800	237,000
	モデル2	1泊A(1都市)	42,000	116,500	159,500	277,000	576,000	40,600	139,400	192,000	344,800	713,000
		1泊B(都市間)	42,000	116,500	159,500	277,000	576,000	40,600	139,400	192,000	344,800	713,000
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	-7,500	-32,000	-38,500	-69,500	-117,000	-8,900	-9,100	-6,000	-1,700	20,000
		1泊B(都市間)	-7,500	-32,000	-38,500	-69,500	-117,000	-8,900	-9,100	-6,000	-1,700	20,000
	モデル2	1泊A(1都市)	11,000	23,500	35,500	60,000	142,000	9,600	46,400	68,000	127,800	279,000
		1泊B(都市間)	11,000	23,500	35,500	60,000	142,000	9,600	46,400	68,000	127,800	279,000
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	-15,500	-56,000	-70,500	-125,500	-229,000	-16,900	-33,100	-38,000	-57,700	-92,000
		1泊B(都市間)	-15,500	-56,000	-70,500	-125,500	-229,000	-16,900	-33,100	-38,000	-57,700	-92,000
	モデル2	1泊A(1都市)	-5,000	-24,500	-28,500	-52,000	-82,000	-6,400	-1,600	4,000	15,800	55,000
		1泊B(都市間)	-5,000	-24,500	-28,500	-52,000	-82,000	-6,400	-1,600	4,000	15,800	55,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	15,600	29,600	67,200	135,400	-	36,500	60,100	120,000	253,400
		3・4泊B(九州～九州)	-	5,100	19,100	46,200	114,400	-	31,500	55,100	110,000	243,400
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	118,700	171,700	312,400	625,800	-	139,600	202,200	365,200	743,800
		3・4泊B(九州～九州)	-	108,200	161,200	291,400	604,800	-	134,600	197,200	355,200	733,800
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-30,900	-32,400	-41,300	-81,600	-	-10,000	-1,900	11,500	36,400
		3・4泊B(九州～九州)	-	-41,400	-42,900	-62,300	-102,600	-	-15,000	-6,900	1,500	26,400
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	25,700	47,700	95,400	191,800	-	46,600	78,200	148,200	309,800
		3・4泊B(九州～九州)	-	15,200	37,200	74,400	170,800	-	41,600	73,200	138,200	299,800
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-54,900	-64,400	-97,300	-193,600	-	-34,000	-33,900	-44,500	-75,600
		3・4泊B(九州～九州)	-	-65,400	-74,900	-118,300	-214,600	-	-39,000	-38,900	-54,500	-85,600
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-22,300	-16,300	-16,600	-32,200	-	-1,400	14,200	36,200	85,800
		3・4泊B(九州～九州)	-	-32,800	-26,800	-37,600	-53,200	-	-6,400	9,200	26,200	75,800

〈クルーズ期間7泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	69,000	139,000	-	-	-	114,800	253,000
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	54,400	130,800	-	-	-	120,200	263,800
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	316,000	633,000	-	-	-	361,800	747,000
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	307,800	637,600	-	-	-	373,600	770,600
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-39,500	-78,000	-	-	-	6,300	36,000
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-54,100	-86,200	-	-	-	11,700	46,800
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	99,000	199,000	-	-	-	144,800	313,000
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	90,800	203,600	-	-	-	156,600	336,600
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-95,500	-190,000	-	-	-	-49,700	-76,000
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-110,100	-198,200	-	-	-	-44,300	-65,200
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-13,000	-25,000	-	-	-	32,800	89,000
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-21,200	-20,400	-	-	-	44,600	112,600

単位) 千円

(2) 損益分岐点となる消席率の算出

総収入額、直接支出総額に基づき、各クルーズ期間、各販売価格ケース、各使用船舶、各試算モデルコースについて、チャーター期間に応じた対直接支出損益分岐点消席率を求めた。

$$\text{対直接支出損益分岐点消席率} = \frac{\text{表4-22に示した直接支出総額}}{\text{表4-13に示した消席率100%の場合の総収入額}}$$

表4-25 対直接支出損益分岐点消席率（算出方式A、B）

〈クルーズ期間：1泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	79.5	87.6	84.9	85.7	81.7	83.1	68.0	64.1	60.9	56.6
		1泊B(都市間)	79.5	87.6	84.9	85.7	81.7	83.1	68.0	64.1	60.9	56.6
ケース1	モデル2	1泊A(1都市)	46.2	50.2	48.9	49.3	47.3	47.9	40.4	38.5	36.8	34.7
		1泊B(都市間)	46.2	50.2	48.9	49.3	47.3	47.9	40.4	38.5	36.8	34.7
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	131.9	145.4	141.0	142.2	135.6	137.9	112.9	106.4	101.0	93.9
		1泊B(都市間)	131.9	145.4	141.0	142.2	135.6	137.9	112.9	106.4	101.0	93.9
ケース2	モデル2	1泊A(1都市)	76.6	83.3	81.1	81.8	78.4	79.6	67.1	63.8	61.2	57.6
		1泊B(都市間)	76.6	83.3	81.1	81.8	78.4	79.6	67.1	63.8	61.2	57.6
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	200.0	220.4	213.7	215.7	205.5	209.0	171.2	161.3	153.2	142.4
		1泊B(都市間)	200.0	220.4	213.7	215.7	205.5	209.0	171.2	161.3	153.2	142.4
ケース3	モデル2	1泊A(1都市)	116.1	126.3	123.0	124.0	118.9	120.6	101.7	96.8	92.7	87.3
		1泊B(都市間)	116.1	126.3	123.0	124.0	118.9	120.6	101.7	96.8	92.7	87.3

〈クルーズ期間：3・4泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	86.7	81.0	75.4	75.2	—	68.8	61.5	56.0	53.6
		3・4泊B(九州～九州)	—	95.6	87.8	83.1	79.0	—	73.1	64.7	59.7	55.4
ケース1	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	49.3	45.0	42.8	42.7	—	40.3	35.2	33.1	31.9
		3・4泊B(九州～九州)	—	53.8	48.3	46.6	44.6	—	42.5	36.8	34.9	32.8
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	143.8	134.5	125.1	124.8	—	114.2	102.0	93.0	88.9
		3・4泊B(九州～九州)	—	158.7	145.6	137.9	131.2	—	121.3	107.3	99.1	92.0
ケース2	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	81.8	74.6	71.0	70.9	—	67.0	58.4	55.0	52.9
		3・4泊B(九州～九州)	—	89.2	80.2	77.4	74.0	—	70.5	61.1	58.0	54.4
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	—	218.1	203.9	189.7	189.2	—	173.1	154.7	141.0	134.8
		3・4泊B(九州～九州)	—	240.6	220.8	209.0	198.9	—	183.9	162.7	150.2	139.4
ケース3	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	—	124.0	113.1	107.6	107.4	—	101.5	88.5	83.3	80.2
		3・4泊B(九州～九州)	—	135.3	121.6	117.3	112.3	—	106.9	92.6	87.9	82.5

〈クルーズ期間7泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	74.7	74.5	—	—	—	57.9	53.7
		7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	80.1	76.0	—	—	—	56.0	51.7
ケース1	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	42.1	42.0	—	—	—	33.7	31.6
		7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	43.6	41.6	—	—	—	31.6	29.4
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	124.0	123.7	—	—	—	96.2	89.1
		7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	132.9	126.2	—	—	—	92.9	85.8
ケース2	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	69.9	69.8	—	—	—	56.0	52.4
		7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	72.4	69.1	—	—	—	52.4	48.8
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	188.0	187.6	—	—	—	145.8	135.0
		7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	201.5	191.3	—	—	—	140.8	130.0
ケース3	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	—	—	—	106.0	105.8	—	—	—	84.9	79.5
		7泊B(九州～九州、外航)	—	—	—	109.8	104.7	—	—	—	79.4	74.1

単位) %

(3) 必要需要規模（必要延べ集客数）の算出

先に求めた対直接支出損益分岐点消席率から、各クルーズ期間、各販売価格ケース、各使用船舶、各試算モデルコースについて、チャーター期間に応じた必要需要規模（必要延べ集客数）を求めた。

$$\text{必要需要規模} = \frac{\text{表4-25に示した対直接支出}}{\text{(必要延べ集客数)}} \times \frac{\text{× 消席率100%の場合の}}{\text{損益分岐点消席率}} \frac{\text{集客数(下段に表示)}}$$

表4-26 必要需要規模（必要延べ集客数）（算出方式A、B）

〈クルーズ期間：1泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	397	1,314	1,699	3,000	5,718	415	1,021	1,282	2,131	3,962
	モデル2	1泊B(都市間)	397	1,314	1,699	3,000	5,718	415	1,021	1,282	2,131	3,962
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	462	1,506	1,955	3,449	6,615	479	1,213	1,538	2,579	4,859
	モデル2	1泊B(都市間)	462	1,506	1,955	3,449	6,615	479	1,213	1,538	2,579	4,859
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	6,574
	モデル2	1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	6,574
集客定員数	モデル1	1泊A(1都市)	766	2,500	3,245	5,723	10,979	796	2,013	2,553	4,281	8,064
	モデル2	1泊B(都市間)	766	2,500	3,245	5,723	10,979	796	2,013	2,553	4,281	8,064
モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	3,871	6,490	12,226
	モデル2	1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	3,871	6,490	12,226	12,226
モデル1	500	1,500	2,000	3,500	7,000	500	1,500	2,000	3,500	7,000	7,000	7,000
モデル2	1,000	3,000	4,000	7,000	14,000	1,000	3,000	4,000	7,000	14,000	14,000	14,000

〈クルーズ期間：3・4泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	433	405	754	1,504	-	344	307	560	1,072
	モデル2	3・4泊B(九州～九州)	-	478	439	831	1,581	-	365	323	597	1,108
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	493	450	856	1,708	-	403	352	662	1,275
	モデル2	3・4泊B(九州～九州)	-	538	483	933	1,785	-	425	368	699	1,312
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	×	930	1,779	1,779
	モデル2	3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	×	991	1,840	1,840
集客定員数	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	818	746	1,420	2,834	-	670	584	1,099	2,117
	モデル2	3・4泊B(九州～九州)	-	892	802	1,548	2,962	-	705	611	1,160	2,178
モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	×	-	×	985	1,666	3,209
	モデル2	3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	926	1,759	3,301	3,301
モデル1	500	500	1,000	2,000	-	500	500	1,000	2,000	500	1,000	2,000
モデル2	1,000	1,000	1,000	2,000	4,000	-	1,000	1,000	2,000	4,000	1,000	2,000

〈クルーズ期間7泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	374	745	-	-	-	290	537
	モデル2	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	400	760	-	-	-	280	517
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	421	841	-	-	-	337	632
	モデル2	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	436	832	-	-	-	316	589
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	699	1,395	-	-	-	481	891
	モデル2	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	724	1,381	-	-	-	464	858
集客定員数	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	500	1,000	-	-	-	560	1,049
	モデル2	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	1,000	2,000	-	-	-	524	977
モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	500	1,000	-	-	-	849	1,590
	モデル2	7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	1,000	2,000	-	-	-	794	1,481
モデル1	500	500	1,000	2,000	-	500	1,000	-	-	-	500	1,000
モデル2	1,000	1,000	1,000	2,000	-	1,000	2,000	-	-	-	1,000	2,000

単位）人

備考) 消席率100%でも直接支出を回収できない事業（①事業収支がマイナスになる事業、すなわち、②損益分岐点消席率が100%を超える事業）はこの後の分析の対象から外すこととして「×」で示した。

(4) 算出結果の分析

① 対直接支出損益分岐点消席率の分析（事業の安全度）

ここでは、各事業が事業実施に値する程度の事業の安全度を備えているか否かについての分析を行う。

分析は、ヒアリング調査によって得られた、旅行業者が事業実施の目安としている損益分岐点消席率の数値を基準として、先に求めた対直接支出損益分岐点消席率を用いて、各クルーズ期間、販売価格ケース、使用船舶、試算モデルコース、チャーター期間毎の各事業を分類することによって行う。

九州の旅行業者に対するヒアリング調査によると、消席率80%程度で間接支出も含めた上での利益が得られること、消席率65%程度で直接支出に対する利益が得られることが旅行業者にとっての事業実施の目安となっている（下記ヒアリング調査結果参照）。そこで、以下のように分類基準を定め、各事業を分類した。

なお、損益分岐点消席率が同値であっても、各事業によって必要集客数は多少さまざまであることから、この分類は直接的に集客の難易度を示すものではない。

◆事業の安全性に関する分類基準

対直接支出損益分岐点消席率について

- ◎ : 65%以下 （十分に事業実施の目安をクリアしている）
- : 65%超～80%以下 （事業実施の目安に近い）
- △ : 80%超～100%以下 （事業実施は難しい）
- × : 100%超 （事業実施は不可能）

（再掲：ヒアリング調査結果）

〈九州の旅行業者C〉

- ・ 消席率は一般的には8割、強気でいく場合には9割、安全に行く場合には7割を見込む。
(買取商品であるチャータークルーズのリスクに見合う一定の利益を得ることが前提。)
→ 一般的には消席率80%で利益が出る事業でなければ取り組みにくい。（直接支出に対する採算分岐点消席率が80%近くに達する事業には取り組みにくい。）

〈九州の旅行業者D〉

- ・ 直接支出に対する採算分岐点消席率は65%程度にしている。
→ 一般的には直接支出に対する採算分岐点消席率が65%を上回る事業には取り組みにくい。

表 4-27 対直接支出損益分岐点消席率による評価（算出方式A、B）

〈クルーズ期間：1泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	○	△	△	△	△	△	○	◎	◎	◎
		1泊B(都市間)	○	△	△	△	△	△	○	◎	◎	◎
ケース1	モデル2	1泊A(1都市)	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		1泊B(都市間)	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	△
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	△
ケース2	モデル2	1泊A(1都市)	○	△	△	△	○	○	○	◎	◎	◎
		1泊B(都市間)	○	△	△	△	○	○	○	◎	◎	◎
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
ケース3	モデル2	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	△	△	△
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	△	△	△

〈クルーズ期間：3・4泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	△	△	○	○	-	○	◎	◎	◎
		3・4泊B(九州～九州)	-	△	△	△	○	-	○	◎	◎	◎
ケース1	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	◎	○	○	○	-	◎	◎	◎	◎
		3・4泊B(九州～九州)	-	◎	○	○	○	-	◎	◎	◎	◎
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	△	△
		3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	△	△
ケース2	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	△	○	○	○	-	○	◎	◎	◎
		3・4泊B(九州～九州)	-	△	△	○	○	-	○	◎	◎	◎
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	×	×
		3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	×	×
ケース3	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	×	△	△	△
		3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	×	△	△	△

〈クルーズ期間7泊〉

販売価格	使用船舶	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>				
			チャーター期間					チャーター期間				
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	○	○	-	-	-	○	◎
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	△	○	-	-	-	○	◎
ケース1	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	◎	○	-	-	-	○	◎
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	◎	○	-	-	-	○	◎
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	×	×	-	-	-	△	△
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	×	×	-	-	-	△	△
ケース2	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	○	○	-	-	-	○	◎
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	○	○	-	-	-	○	◎
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	×	×	-	-	-	×	×
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	×	×	-	-	-	×	×
ケース3	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	×	×	-	-	-	△	○
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	×	×	-	-	-	○	○

〈分析結果〉

〈基本的傾向〉

- * 基本的に以下の条件に該当するほど、事業実施の目安をクリアする、あるいは、事業実施の目安に近い損益分岐点消席率の事業（安全性の高い事業）が多い。
 - ・販売価格が高額である
 - ・乗客定員数が多い
 - ・チャーター期間が長期である
 - ・クルーズ期間が長期である

〈販売価格ケース 1（国内で実施されているクルーズ事業と同程度の販売価格）〉

- * 乗客定員の多い船舶（船舶モデル2）を使用する場合には、算出方式に関わらず全ての事業が事業実施の目安をクリアする。
- * 乗客定員の少ない船舶（船舶モデル1）を使用する場合には、算出方式Bではチャーター期間4泊以上であれば、全ての事業が事業実施の目安をクリアするが、算出方式Aでは収支がマイナスになる事業はないものの、事業実施の目安をクリアする事業もなく、クルーズ期間1泊（チャーター期間1泊）の事業、クルーズ期間3・4泊、7泊（ともにチャーター期間4泊以上）の事業（一部除く）で、事業実施の目安に近い損益分岐点比率の事業となる。

〈販売価格ケース 2（ケース1の6割程度の販売価格）〉

- * 算出方式Aでは、乗客定員の多い船舶（船舶モデル2）を使用する場合には、全ての事業で収支はプラスとなるが、事業実施の目安をクリアする事業はなく、クルーズ期間1泊（チャーター期間1泊、14泊）の事業、クルーズ期間3・4泊（チャーター期間4泊以上）の事業（一部除く）、クルーズ期間7泊の事業で、事業実施の目安に近い損益分岐点比率の事業となる。乗客定員の少ない船舶（船舶モデル1）を使用する場合には、全ての事業が実施不可能な事業となる。
- * 算出方式Bでは、乗客定員の多い船舶（船舶モデル2）を使用する場合には、チャーター期間4泊以上の事業は全て、事業実施の目安をクリアする事業となる。乗客定員の少ない船舶（船舶モデル1）を使用する場合には、全ての事業が、実施不可能、もしくは、実施が難しい事業となる。

〈販売価格ケース 3（ケース1の4割程度の販売価格）〉

- * 算出方式Aでは、全ての事業が実施不可能な事業となる。
- * 算出方式Bでは、乗客定員の多い船舶（船舶モデル2）を使用するクルーズ期間7泊の事業（一部除く）に限り、事業実施の目安に近い損益分岐点比率の事業となるが、他の全ての事業は、実施不可能、もしくは、実施が難しい事業となる。

② 必要需要規模の分析（集客の難易度）

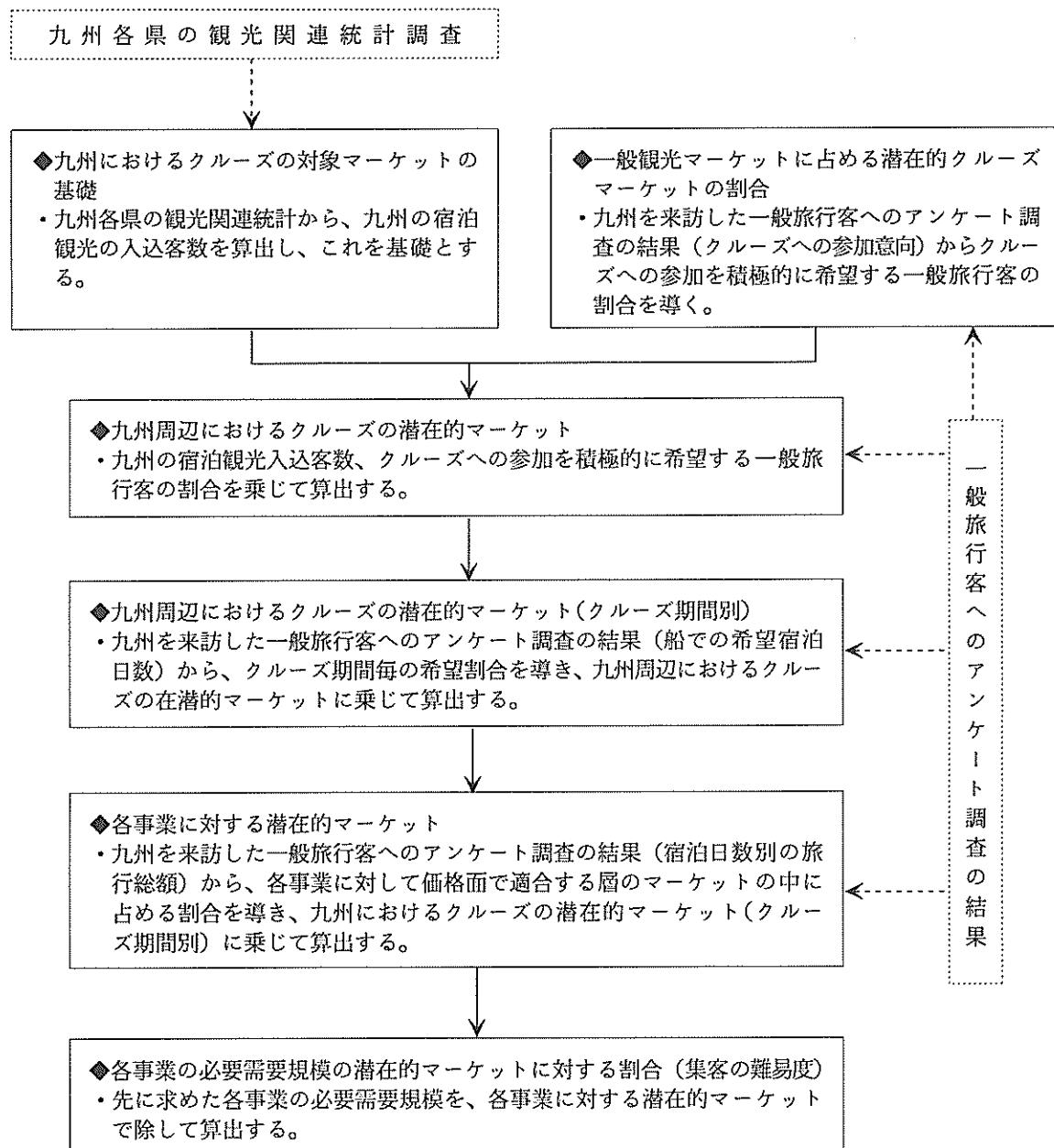
ここでは、各事業における集客の難易度についての分析を行う。

分析は、先に求めた各クルーズ期間、販売価格ケース、使用船舶、試算モデルコース、チャーター期間毎の各事業の必要需要規模（必要延べ集客数）が、各事業のターゲットとなる潜在的マーケットに対してどの程度の割合となるかについての推計を行うことによって行う。

推計は、既存統計（九州各県の観光関連統計調査）、九州を来訪している一般旅行客へのアンケート調査の結果を用いて以下の手順で行った。

なお、マーケットに対する必要需要規模の割合は、小さいほど集客が容易であり、大きいほど集客が難しい、という相対的な判断は可能であるが、絶対的な評価を行うことは困難である。

〈マーケットに対する必要需要規模の割合の推計手順〉



◆九州におけるクルーズの対象マーケットの基礎

1995年における九州7県の観光入込客数は合計で244,972千人であり、そのうち宿泊客数は44,136千人（推計）であった。九州周辺におけるクルーズ事業を実施するにあたっては、これらの観光入込客が集客の対象となるマーケットの基礎になるものと考えられる。

九州7県の宿泊観光入込客数 = 44,136千人／年

表4-28 九州7県の観光入込客数（1995年）

	宿泊客数	日帰り客数	観光入込客数 総 数
福岡県	8,219	64,000	72,219
佐賀県	3,228	26,477	29,705
長崎県	13,416	15,842	29,258
熊本県	6,951	36,502	43,453
大分県	8,240	39,440	47,680
5県合計	40,054	182,261	222,315
5県合計の比率	18.0%	82.0%	100.0%
宮崎県	※) 2,145	※) 9,759	11,904
鹿児島県	※) 1,937	※) 8,816	10,753
7県合計	※) 44,136	※) 200,835	244,972

単位) 千人

備考) 宮崎県、鹿児島県は、宿泊・日帰りに関する統計がないため、その他の5県合計の比率を用いて推計した。推計値は※) で示す。

資料) 九州各県の観光関連統計調査

◆一般観光マーケットの中に占める潜在的クルーズマーケットの割合

一般旅行客へのアンケート調査によると、「参加してみたい」とする回答率が90%を超えた。ただし、これは「いつかは参加してみたい」等といった漠然とした希望を持つ者を含めた割合となるため、現在の状況でこの全てをクルーズの潜在的マーケットとして捉えることは難しいと考えられる。

ここでは、「今後1年内に参加してみたい」とする積極的な考えを持つ層に限って潜在的なクルーズマーケットと見なすこととし、現在の一般観光マーケットの中に占める潜在的クルーズマーケットの割合は4.1%程度と推定する。

「今後1年内にクルーズに参加してみたい」

$=4.1\%$

と考える一般旅行客の割合

表4-29 クルーズへの参加意向

選択肢	アンケート回答率(%)
1. 今後1年以内に参加してみたい	4.1
2. 今後2~3年以内に参加してみたい	12.3
3. 今後5年以内に参加してみたい	5.5
4. いつかは参加してみたい	68.3
5. 参加したくない	5.5
6. 不明	4.3

資料) 一般旅行客へのアンケート調査

調査実施期間: 1997年7~8月

調査実施場所: 福岡市、佐世保市、鹿児島市内の3ホテル

調査対象者: ホテル宿泊者 (有効回答数583)

◆九州周辺におけるクルーズの潜在的マーケット

九州の一般観光マーケットが今後とも44,136千人規模を維持すると考える場合、その4.1%にある1,810千人がクルーズの潜在的マーケットとして九州内外に存在しているものと推定される。

$$\text{九州周辺におけるクルーズの潜在的マーケット} = 1,810 \text{千人}$$

◆九州周辺におけるクルーズの潜在的マーケット (クルーズ期間別)

一般旅行客へのアンケート調査によると、船での希望宿泊日数は表4-30に示す結果となっており、これに基づいて九州におけるクルーズの潜在的マーケットを分類した。

ただし、表4-30に示す結果は、「最も参加を希望する期間」を尋ねたものであることから、複数の期間を希望している場合のその他のニーズは含まれておらず、潜在的マーケットとしては最小限の数値である。

$$\text{九州におけるクルーズの潜在的マーケット} = 1,810 \text{千人} \times \text{アンケート回答率}$$

表4-30 一般旅行客の希望宿泊日数別の潜在的マーケット

アンケート	潜在的マーケット		対応するクルーズ期間
	選択肢	回答率(%)	
1. 1泊	13.9	252	1泊2日
2. 2~3泊程度	42.0	760	3泊4日
3. 4~5泊程度	25.2	456	4泊5日
4. 1週間~10日程度	12.2	221	7泊8日
5. 2~3週間	1.0	18	—
6. 1ヶ月以上	1.0	18	—
7. 無回答	4.6	—	—

資料) 一般旅行客へのアンケート調査 (概要は表4-29参照)

◆各事業に対する潜在的マーケット

ここでは、九州周辺におけるクルーズの潜在的マーケット（クルーズ期間別）の中で、価格面において各事業に適合する潜在的クルーズマーケットの規模を推計する。

一般旅行客へのアンケート調査によると、ワンナイトクルーズ（1泊2日）、3泊4日クルーズ、1週間クルーズ（7泊8日）のクルーズ旅行に参加するための旅行総額の上限は表4-31のようになっている。

そこで、各事業毎に参加旅行者が最低限必要な旅行総額（販売価格+その他交通費）を整理し、この結果をアンケート調査結果と比較して一般旅行客の考える旅行総額上限との適合率を求め、価格面において各事業に適合する潜在的クルーズマーケットを推計した（表4-32）。

$$\begin{array}{l} \text{価格面において各事業に適合} \\ \text{する潜在的クルーズマーケット} \end{array} = \frac{\text{潜在的クルーズマーケット} \times \text{一般旅行客の考える}}{\text{(クルーズ期間別)}} \frac{\text{旅行総額上限との適合率}}{} \quad$$

表4-31 一般旅行客のクルーズ旅行に際しての旅行総額の上限

ワンナイトクルーズ		3泊4日クルーズ		4泊5日クルーズ(※)		1週間クルーズ(7泊8日)	
旅行総額上限	回答率(%)	旅行総額上限	回答率(%)	旅行総額上限	回答率(%)	旅行総額上限	回答率(%)
2万円まで	11.3	6万円まで	17.5	8万円まで	(17.5)	15万円まで	29.5
3万円まで	35.8	8万円まで	19.4	10.7万円まで	(19.4)	20万円まで	28.8
4万円まで	11.0	10万円まで	32.6	13.3万円まで	(32.6)	25万円まで	8.4
5万円まで	26.1	12万円まで	6.0	16万円まで	(6.0)	30万円まで	9.4
7万円まで	2.9	15万円まで	9.6	20万円まで	(9.6)	35万円まで	1.4
10万円まで	6.2	20万円まで	4.6	26.7万円まで	(4.6)	40万円まで	1.7
15万円まで	0.9	25万円まで	0.9	33.3万円まで	(0.9)	50万円まで	3.1
20万円まで	0.7	30万円まで	1.4	40万円まで	(1.4)	70万円まで	1.0
それ以上	0.0	40万円まで	0.3	53.3万円まで	(0.3)	100万円まで	0.3
参加したくない	1.9	50万円まで	1.0	66.7万円まで	(1.0)	150万円まで	0.2
無回答	3.3	60万円まで	0.0	80万円まで	(0.0)	それ以上	0.0
		それ以上	0.0	それ以上	(0.0)	参加したくない	12.2
		参加したくない	3.4	参加したくない	(3.4)	無回答	3.9
		無回答	3.3	無回答	(3.3)		

備考) 調査実施期間：1997年7～8月

調査実施場所：福岡市、佐世保市、鹿児島市内の3ホテル

調査対象者：ホテル宿泊者（有効回答数583）

備考) ただし、4泊5日については、アンケート結果がないため、3泊4日の金額に4／3を乗じて回答率をそのまま流用した。

表4-32 価格面において各事業に適合する潜在的クルーズマーケット

クルーズ間	試算モデル		販売価格 ケース	クルーズ 1泊料金 (円/泊)	クルーズ 料金 (円)	その他 交通費 (円)	合計 (円)	旅行総額 上適合率 (%)	価格面に おいて 適合した マーケット (千人)
1泊2日	(A)1都市	博多～博多	ケース1	64,000	64,000	0	64,000	10.7	27
			ケース2	38,000	38,000	0	38,000	47.8	120
			ケース3	26,000	26,000	0	26,000	83.6	211
	(B)都市間	博多～長崎	ケース1	64,000	64,000	5,000	69,000	10.7	27
			ケース2	38,000	38,000	5,000	43,000	36.8	93
			ケース3	26,000	26,000	5,000	31,000	47.8	120
3泊4日	(A)九州～関西	博多～対馬～別府～関西	ケース1	64,000	192,000	15,000	207,000	3.6	27
			ケース2	38,000	114,000	15,000	129,000	17.8	135
			ケース3	26,000	78,000	15,000	93,000	56.4	429
		長崎～五島～関西	ケース1	64,000	192,000	19,000	211,000	3.6	27
			ケース2	38,000	114,000	19,000	133,000	17.8	135
			ケース3	26,000	78,000	19,000	97,000	56.4	429
	(B)九州～九州	鹿児島～奄美大島～屋久島～博多	ケース1	64,000	192,000	13,000	205,000	3.6	27
			ケース2	38,000	114,000	13,000	127,000	17.8	135
			ケース3	26,000	78,000	13,000	91,000	56.4	429
4泊5日	(A)関西～九州	関西～鹿児島～長崎～博多	ケース1	64,000	256,000	15,000	271,000	3.6	16
			ケース2	38,000	152,000	15,000	167,000	17.8	81
			ケース3	26,000	104,000	15,000	119,000	56.4	257
		関西～対馬～済州島～長崎	ケース1	64,000	256,000	19,000	275,000	3.6	16
			ケース2	38,000	152,000	19,000	171,000	17.8	81
			ケース3	26,000	104,000	19,000	123,000	56.4	257
	(B)九州～九州	博多～五島～屋久島～奄美大島～鹿児島	ケース1	64,000	256,000	13,000	269,000	3.6	16
			ケース2	38,000	152,000	13,000	165,000	17.8	81
			ケース3	26,000	104,000	13,000	117,000	56.4	257
7泊8日	(A)関西～関西	関西～宮崎～屋久島～奄美大島～鹿児島～長崎～博多～関西	ケース1	64,000	448,000	0	448,000	4.6	10
			ケース2	38,000	266,000	0	266,000	17.1	38
			ケース3	26,000	182,000	0	182,000	54.1	120
	(B)九州～九州	博多～済州島～仁川～上海～長崎	ケース1	64,000	448,000	5,000	453,000	4.6	10
			ケース2	38,000	266,000	5,000	271,000	17.1	38
			ケース3	26,000	182,000	5,000	187,000	54.1	120
		鹿児島～高雄～基隆～石垣島～鹿児島	ケース1	64,000	448,000	0	448,000	4.6	10
			ケース2	38,000	266,000	0	266,000	17.1	38
			ケース3	26,000	182,000	0	182,000	54.1	120

表4-33 <参考> 各試算モデルで必要なその他交通費

区間	交通機関	運賃 (円)	概算交通費 (円)
発着地が異なるケース	博多～長崎	鉄道(JR)	4,910
	新大阪～博多	鉄道(JR)	14,590
	大阪(伊丹)～長崎	航空	18,800
	福岡～鹿児島	航空	13,000

備考) 概算交通費は、運賃を百円単位で四捨五入した概数

資料) JTB「JTB時刻表1997年12月」参照

◆各事業の必要需要規模の潜在的マーケットに対する割合（集客の難易度）

各事業の必要需要規模（必要延べ集客数）（表4-26参照）が、価格面で各事業に適合する潜在的マーケットに対して占める割合を求めた。

表4-34 価格面に対応した潜在的マーケットに対する必要需要規模の割合
(算出方式A、B)

〈クルーズ期間：1泊〉

販売価格	使用船船	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>					価格面で適合するマーケット(千人)	
			チャーター期間					チャーター期間						
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)		
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	1.5	4.9	6.3	11.1	21.2	1.5	3.8	4.7	7.9	14.7	27	
		1泊B(都市間)	1.5	4.9	6.3	11.1	21.2	1.5	3.8	4.7	7.9	14.7	27	
	モデル2	1泊A(1都市)	1.7	5.6	7.2	12.8	24.5	1.8	4.5	5.7	9.6	18.0	27	
		1泊B(都市間)	1.7	5.6	7.2	12.8	24.5	1.8	4.5	5.7	9.6	18.0	27	
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	5.5	120	
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	7.1	93	
	モデル2	1泊A(1都市)	0.6	2.1	2.7	4.8	9.1	0.7	1.7	2.1	3.6	6.7	120	
		1泊B(都市間)	0.8	2.7	3.5	6.2	11.8	0.9	2.2	2.7	4.6	8.7	93	
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	211		
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	120		
	モデル2	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	1.8	3.1	5.8	211	
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	3.2	5.4	10.2	120		

〈クルーズ期間：3・4泊〉

販売価格	使用船船	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>					価格面で適合するマーケット(千人)	
			チャーター期間					チャーター期間						
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)		
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	1.0	0.9	1.8	3.5	-	0.8	0.7	1.3	2.5	43	
		3・4泊B(九州～九州)	-	1.1	1.0	1.9	3.7	-	0.8	0.8	1.4	2.6	43	
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	1.1	1.0	2.0	4.0	-	0.9	0.8	1.5	3.0	43	
		3・4泊B(九州～九州)	-	1.3	1.1	2.2	4.2	-	1.0	0.9	1.6	3.1	43	
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	0.4	0.8	216	
		3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	0.5	0.9	216	
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	0.4	0.3	0.7	1.3	-	0.3	0.3	0.5	1.0	216	
		3・4泊B(九州～九州)	-	0.4	0.4	0.7	1.4	-	0.3	0.3	0.5	1.0	216	
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	×	216		
		3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	×	×	216			
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	×	×	×	×	-	0.1	0.2	0.5	686		
		3・4泊B(九州～九州)	-	×	×	×	×	-	0.1	0.3	0.5	686		

〈クルーズ期間7泊〉

販売価格	使用船船	試算モデルコース	<算出方式A>					<算出方式B>					価格面で適合するマーケット(千人)	
			チャーター期間					チャーター期間						
			2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)	2日 (1泊)	4日 (3泊)	5日 (4泊)	8日 (7泊)	15日 (14泊)		
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	3.7	7.5	-	-	-	2.9	5.4	10	
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	4.0	7.6	-	-	-	2.8	5.2	10	
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	4.2	8.4	-	-	-	3.4	6.3	10	
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	4.4	8.3	-	-	-	3.2	5.9	10	
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	×	×	-	-	-	1.3	2.3	38	
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	×	×	-	-	-	1.2	2.3	38	
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	1.8	3.7	-	-	-	1.5	2.8	38	
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	1.9	3.6	-	-	-	1.4	2.6	38	
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	×	×	-	-	-	×	210		
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	×	×	-	-	-	210			
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	×	×	-	-	-	0.7	1.3	120	
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	×	×	-	-	-	0.7	1.2	120	

単位) %

〈分析結果〉

- * チャーター期間が長い方が、つまり、クルーズ回数が多い方が、適合マーケットに対する必要需要規模の割合は高くなる。
- * 乗客定員の多い船舶を使用する方が、適合マーケットに対する必要需要規模の割合は高くなる。
- * 販売価格が高額である方が、適合マーケットに対する必要需要規模の割合は高くなる。
- * 同一チャーター期間の場合、適合マーケットに対する必要需要規模の割合は、クルーズ期間が1泊の場合が最も高く、次いで、7泊、3・4泊の順となる。これは、アンケート調査結果（希望宿泊日数）において、2～3泊、4～5泊の回答率が非常に高いことに起因している。

(5) 実現可能性の高い事業の検討

これまでに行った2つの分析を総括して実現可能性の高い事業の検討を行った。

ア) 対直接支出損益分岐点消席率の分析（事業の安全度） → 分析ア

イ) 必要需要規模の分析（集客の難易度） → 分析イ

なお、先に行った2つの分析は、絶対的な評価を下す分析ではないが、ここでは、比較を行う上での便宜上、以下のように基準を設定して検討を行った。

◆実現可能性の高い事業の抽出に際しての分類基準

分類基準	分析ア (事業の安全度)	分析イ (事業の難易度)
実現可能性が高い事業	◎	2.0%以下
実現可能性がある事業	◎	5.0%以下
事業の危険性を許容する条件が整う場合には実現可能性がある事業	○	2.0%以下

備考) 分析アについては旅行業者の経験値を根拠とした基準(P.119参照)であるが、分析イについては便宜的に設定したものであり、用いる数値はあくまで目安である。

- ・分析ア：対直接支出損益分岐点消席率 (65%以下→◎、65%超～80%以下→○)
- ・分析イ：マーケットに対する必要需要規模の割合 (小さい→集客容易、大きい→集客困難)

〈基本的な考え方〉

- * 事業の安全度、集客難易度の両面で優れた事業には、乗客定員の多い船舶（船舶モデル1）を使用して、なおかつ、現在国内で実施されているクルーズの旅行代金（販売価格ケース1）を設定するものが多い。しかし、これは現在国内で実施されているクルーズと同程度の販売価格でありながら、船舶のグレード、食事、サービス等を落とした商品となる可能性が高いため、船舶グレード、食事、サービス等に代わる魅力（季節、コース、企画、話題性等）を十分に備えていなければならぬ。つまり、一般的な状況においては実現可能性の高いクルーズ事業とは言い難い。
- * そこで、このような事業は除いた上で、事業の安全性、集客難易度がより優れており、実現可能性が高いと考えられる事業を抽出する。ただし、実現可能性の高低については、相対的な評価として検討を行う。

〈販売価格ケース1（国内で実施されているクルーズ事業と同程度の販売価格）〉

- * 現在、日本で実施されているクルーズと同程度の販売価格を維持することから、船舶のグレードも現在と同程度（船舶モデル1）であることが条件となる。
 - クルーズ期間3・4泊（チャーター期間4泊、7泊）の事業は、実現可能性が高い。また、クルーズ期間1泊（チャーター期間4泊）の事業、クルーズ期間3・4泊（チャーター期間14泊）の事業、クルーズ期間7泊（チャーター期間7泊）の事業も、やや集客難易度の面で劣るが、実現可能性はある。ただし、これらの事業を行う場合には、チャーター料金の比較的安価な船舶（算出方式B）を使用することが条件となる。
 - チャーター料金の比較的高価な船舶（算出方式A）を利用する場合、集客難易度は比較的優れている事業もあるが、これらの事業は安全性の面ではやや劣るため、事業の危険性を許容する条件が整う場合に限り事業が実現することとなり、実現可能性はやや低くなる。

〈販売価格ケース2（ケース1の6割程度の販売価格）〉

- * 現在、日本で実施されているクルーズよりも4割程度価格が安価となるため、乗客定員が2倍の船舶を使用することは、利用者には概ね受け入れられるものと考える。
 - 現在、日本に実在するクルーズ船と同程度の船舶（船舶モデル1）を使用する場合、実現可能性の高い事業はない。収支でマイナスとなる事業が多く、一部に集客難易度の面では優れている事業はあるが、これらの事業も安全性の面では劣るため、実現可能性は低くなる。
 - 乗客定員数が2倍の船舶（船舶モデル2）を使用した場合には、クルーズ期間3・4泊（チャーター期間4泊、7泊、14泊）の事業、クルーズ期間7泊（チャーター期間7泊）の事業は実現可能性が高い。また、クルーズ期間1泊（チャーター期間4泊、7泊）の事業、クルーズ期間7泊（チャーター期間14泊）の事業は、やや集客難易度の面で劣るが、実現可能性はある。ただし、これらの事業を行う場合には、チャーター料金の比較的安価な船舶（算出方式B）を使用することが条件となる。

○チャーター料金の比較的高価な船舶（算出方式A）を利用する場合、集客難易度の面ではほぼ同等の事業が多いものの、これらの事業は安全性の面ではやや劣るため、事業の危険性を許容する条件が整う場合に限り事業が実現することとなり、実現可能性はやや低くなる。

〈販売価格ケース3（ケース1の4割程度の販売価格）〉

* 現在、日本で実施されているクルーズよりも6割程度価格が安価となるため、乗客定員が2倍の船舶を使用することは、利用者には十分に受け入れられるものと考える。

○現在、日本に実在するクルーズ船と同程度の船舶（船舶モデル1）を使用する場合、全ての事業で収支自体がマイナスになるため、実現可能性の高い事業はない。

○乗客定員数が2倍の船舶（船舶モデル2）を使用した場合、集客難易度は比較的優れている事業もあるが、これらの事業は安全性の面ではやや劣るため、事業の危険性を許容する条件が整う場合に限り事業が実現することとなり、実現可能性はやや低くなる。

〈総括〉

事業の安全度（採算性を確保するための消席率が一定以下であること）、集客の容易さ（採算性を確保するための集客数に対して潜在的マーケットが十分に大きいこと）の2つの観点からモデル航路の事業採算性を検討した場合、次の2つのタイプのクルーズの実現可能性が高いと考えられる。

- 1) 現行の日本船籍船の規模（定員500人程度）・グレードのクルーズ船を用い、現行クルーズ並みの価格設定で、3～4泊のクルーズを単発もしくは1～2週間連続して実施する。
- 2) 現行の日本籍船よりややグレードを下げるとともに定員を1,000人程度とし、現行クルーズの4割安程度の価格設定で、3～4泊もしくは7泊程度のクルーズを単発もしくは1～2週間連続して実施する。

表4-35 各事業の安全度と集客難易度（計算方式A、B）

〈クルーズ期間：1泊〉

			〈 算 出 方 式 A 〉									
			チ ャ 一 タ 一 期 間									
			2日 (1泊)		4日 (3泊)		5日 (4泊)		8日 (7泊)		15日 (14泊)	
販売価格	使用船舶	試算モデルコース	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	○	1.5	△	4.9	△	6.3	△	11.1	△	21.2
		1泊B(都市間)	○	1.5	△	4.9	△	6.3	△	11.1	△	21.2
	モデル2	1泊A(1都市)	◎	1.7	◎	5.6	◎	7.2	◎	12.8	◎	24.5
		1泊B(都市間)	◎	1.7	◎	5.6	◎	7.2	◎	12.8	◎	24.5
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	1泊A(1都市)	○	0.6	△	2.1	△	2.7	△	4.8	○	9.1
		1泊B(都市間)	○	0.8	△	2.7	△	3.5	△	6.2	○	11.8
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

			〈 算 出 方 式 B 〉									
			チ ャ 一 タ 一 期 間									
			2日 (1泊)		4日 (3泊)		5日 (4泊)		8日 (7泊)		15日 (14泊)	
販売価格	使用船舶	試算モデルコース	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ
ケース1	モデル1	1泊A(1都市)	△	1.5	○	3.8	◎	4.7	◎	7.9	◎	14.7
		1泊B(都市間)	△	1.5	○	3.8	◎	4.7	◎	7.9	◎	14.7
	モデル2	1泊A(1都市)	◎	1.8	◎	4.5	◎	5.7	◎	9.6	◎	18.0
		1泊B(都市間)	◎	1.8	◎	4.5	◎	5.7	◎	9.6	◎	18.0
ケース2	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	△	5.5
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	△	7.1
	モデル2	1泊A(1都市)	○	0.7	○	1.7	○	2.1	○	3.6	○	6.7
		1泊B(都市間)	○	0.9	○	2.2	○	2.7	○	4.6	○	8.7
ケース3	モデル1	1泊A(1都市)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	1泊A(1都市)	×	×	×	×	△	1.8	△	3.1	△	5.8
		1泊B(都市間)	×	×	×	×	△	3.2	△	5.4	△	10.2

単位) %

〈クルーズ期間：3・4泊〉

		< 算出方式 A >									
		チヤータ一期间									
		2日 (1泊)		4日 (3泊)		5日 (4泊)		8日 (7泊)		15日 (14泊)	
販売価格	使用船舶	試算モデルコース	分析A	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-	△	1.0	△	0.9	○	1.8	○
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	△	1.1	△	1.0	△	1.9	○
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-	◎	1.1	◎	1.0	◎	2.0	◎
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	◎	1.3	◎	1.1	◎	2.2	◎
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-	△	0.4	○	0.3	○	0.7	○
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	△	0.4	△	0.4	○	0.7	○
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×

		< 算出方式 B >									
		チヤータ一期间									
		2日 (1泊)		4日 (3泊)		5日 (4泊)		8日 (7泊)		15日 (14泊)	
販売価格	使用船舶	試算モデルコース	分析A	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア
ケース1	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-	○	0.8	◎	0.7	○	1.3	○
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	○	0.8	◎	0.8	○	1.4	○
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-	◎	0.9	◎	0.8	○	1.5	○
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	◎	1.0	◎	0.9	○	1.6	○
ケース2	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-	×	×	×	×	△	0.4	△
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	×	×	×	×	△	0.5	△
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-	○	0.3	◎	0.3	○	0.5	○
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	○	0.3	◎	0.3	○	0.5	○
ケース3	モデル1	3・4泊A(関西～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	×	×	×	×	×	×	×
	モデル2	3・4泊A(関西～九州)	-	-	×	×	△	0.1	△	0.2	△
		3・4泊B(九州～九州)	-	-	×	×	△	0.1	△	0.3	△

単位) %

〈クルーズ期間 7泊〉

			〈 算出方式 A 〉									
			チヤータ一期間									
			2日 (1泊)		4日 (3泊)		5日 (4泊)		8日 (7泊)		15日 (14泊)	
販売価格	使用船舶	試算モデルコース	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	○	3.7	○	7.5
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	△	4.0	○	7.6
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	◎	4.2	◎	8.4
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	◎	4.2	◎	8.3
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	○	1.8	○	3.7
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	○	1.9	○	3.6
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×

			〈 算出方式 B 〉									
			チヤータ一期間									
			2日 (1泊)		4日 (3泊)		5日 (4泊)		8日 (7泊)		15日 (14泊)	
販売価格	使用船舶	試算モデルコース	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ	分析ア	分析イ
ケース1	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	◎	2.9	◎	5.4
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	◎	2.8	◎	5.2
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	◎	3.4	◎	6.3
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	◎	3.2	◎	5.9
ケース2	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	△	1.3	△	2.3
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	△	1.2	△	2.3
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	◎	1.5	◎	2.8
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	◎	1.4	◎	2.6
ケース3	モデル1	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	×	×	×	×
	モデル2	7泊A(関西～関西、内航)	-	-	-	-	-	-	△	0.7	○	1.3
		7泊B(九州～九州、外航)	-	-	-	-	-	-	○	0.7	○	1.2

単位) %

(分析ア : 対直接支出損益分岐点消席率からみた事業の安全度)

◎ : 事業実施の目安をクリアしている ○ : 事業実施の目安に近い

△ : 事業実施は難しい

× : 事業実施は不可能

(分析イ : マーケットに対する必要需要規模の割合からみた集客の難易度)

割合が大 : 集客が困難、割合が小 : 集客が容易



実現可能性が高い (分析ア : ◎、分析イ : 2.0%以下)



実現可能性がある (分析ア : ◎、分析イ : 5.0%以下)



事業の危険性を許容する条件が整う場合には実現可能性がある (分析ア : ○、分析イ : 2.0%以下)

第5章 クルージング・モデル航路の検討

ここでは、昨年度調査及び本年度調査において検討してきたクルージングの動向、九州の観光及び港湾等の条件、消費者（乗船客及び一般旅行客）及び旅行業者の意向、事業採算性の検討などを踏まえ、九州周辺海域におけるクルージングのモデル航路を検討する。

1. 基本パターンの設定

まず、事業採算性の検討にあたって設定した基本パターンも踏まえつつ、拠点港やクルーズ海域など、モデル航路としての検討を行う基本パターンを設定する。

(1) パターン設定の考え方

設定にあたっては、クルーズ船の運航面の条件及び港湾・アクセス交通機関等といった供給側の条件、マーケット及び消費者ニーズという需要側の条件、さらにこれらを踏まえた需要採算性の検討結果、から検討する。

① クルーズ船の運航面からの検討

1) わが国におけるクルーズ船運航の現状

- ・現在、わが国で運航されているクルーズ船は6隻しかない（他に1隻建造中）。
- ・それらは、主に京浜、阪神、名古屋など大都市圏の港湾（特に京浜）を拠点として運航されている。
- ・世界一周クルーズをはじめとする長期クルーズを優先してスケジュールが組まれており、九州等の国内クルーズに配船できる日数・季節は制約されている。

表5-1 わが国の外航クルーズ船（日本籍船のみ）

船 名	新さくら丸	ニユーユー ユウとぴあ	ふじ丸	おりえんと びいなす	にっぽん丸	飛鳥
運行会社名	商船三井 客船	日本クルーズ 客船	商船三井 客船	日本クルーズ 客船	商船三井 客船	郵船クルーズ
総トン数	17,399	12,378	23,340	21,906	21,903	28,717
乗客(人)	552	594	団体600 個人350	606	団体600 個人350	610
速力(ノット)	21	25	21	21	21	21
乗組員(人)	87	63	135	120	160	243
就航年月	1972/7	1975/3	1989/4	1990/7	1990/9	1991/11

2) 現在のわが国のクルーズ船を対象とする場合

- ・大都市圏～九州間の回航費用の発生、九州でのクルーズに配船できる日数・季節の制約等のため、現在のわが国で運航されているクルーズ船を対象とする場合、九州を拠点としたクルーズを実施することは難しい。
- ・そこで、大都市圏の港湾を起終点とした九州へのクルーズを想定すると、京浜から九州まで2泊かかるのに対し、関西から九州は1泊で移動できるため、阪神を起終点とする方が、九州を対象とするクルーズの行程を組みやすい。

3) わが国のクルーズ船の隻数の増加・グレードの多様化が図られた場合

- ・将来的に、わが国で運航されるクルーズ船の隻数が増加すれば、九州に配船する日数・季節に余裕が生じるとともに、大型船の投入や中古船の改造などによって現状よりも1泊あたりの単価の安いクルーズ船が投入されれば、マーケットの拡大により九州を拠点としたクルーズを展開する可能性が高まる。
- ・九州を拠点として、一定期間（例えば2週間以上）クルーズ船を運航する場合には、期間の長いほど1泊あたりのコストに占める回航料の比率が低下する。
- ・さらに、主に九州を拠点として運航するクルーズ船を導入することも考えられる。

4) 外国籍船を対象とする場合

- ・九州を含むアジア極東海域を運航する外航クルーズであれば、外国籍船を就航させることによって、低廉なクルーズ商品を提供することも想定される。
- ・さらに、定期運航化することにより、アジアから九州への観光客誘致にも活用できる。

② 港湾条件及び交通アクセス条件の検討

1) 九州の港湾条件

- ・九州域内では、博多、佐世保、長崎、鹿児島、別府、宮崎の各港がクルーズ船に対応できる港湾施設を有しており、三角、大分等にも寄港実績がある。このうち、博多、佐世保、長崎、鹿児島では外航への対応も可能となっている。
- ・クルーズ船が直接接岸できない港湾においても、港湾内に錨泊できればテンダーボートによって上陸することが可能であり、屋久島等の離島でその実績がある。

2) 港湾への交通アクセス条件

- ・博多港は福岡空港や博多駅から至近であり、航空や新幹線との接続が容易である。このため、関東、関西等九州域外からのフライ＆クルーズやレール＆クルーズによる商品設定も可能である。また、福岡空港にはアジア・オセアニア各地との国際線が多数就航し、海外からのアクセスにも優れている。
- ・その他の九州域内の各空港と港湾は、福岡空港・博多港と比較して距離的に離れており、長崎空港から長崎港、鹿児島空港から鹿児島港へのアクセスについても、高速道路が整備されているものの1時間程度を有する。

③ 対象マーケット及び消費者ニーズからの検討

1) 現状のクルーズマーケット

- ・現在実施されているクルーズには、ほとんどが大都市圏（関東、関西、中京）のマーケットを対象としたコース設定が行われているため、九州在住者にはクルーズの参加機会が少なく、九州には、十分に開拓されていない潜在的なクルーズマーケットが存在するものと考えられる。実際、今回アンケート調査を行った4コースのうち、首都圏及び関西圏を主な乗下船地としたA～Cコースではリピーター率が6割以上であったのに対し、九州域内各地を主な乗下船地としたDコースでは比率が逆転し、初めてクルーズに参加した者が6割を上回った。

- しかし、現状では大都市圏と比較して九州のマーケット規模は相対的に小さく、主に単発的なクルーズが中心となっている。今後、九州を対象としたクルーズを増加させ、さらに将来的にシリーズ化、定期運航化を図っていくためには、大都市圏や海外など、九州域外のマーケットを対象として取り込むことが必要と考えられる。
- また、クルーズマーケットはリピーター率が高いとされているが、乗船客へのアンケート調査においても4分の3がリピーターであり、その中でも過去3年以内に参加した人が約9割を占めている。

2) 寄港地に対する消費者ニーズ

- アンケート調査では、一般旅行客、乗船客とも「離島をめぐる」ことへのニーズが強く、特に乗船客では7割近くが希望しており、次に多い「海岸景観を親しむ」の2倍以上となっている。
- 旅行業者等へのヒアリング調査によると、九州マーケットを対象とする場合、都市やテーマパークを対象とした旅行は陸上交通の利便性が高いため、クルーズの対象としては離島やアジアをコースに加えることが望ましいとされている。アンケート調査においても、一般旅行客（6割が九州在住）は、長崎、博多、大分・別府、鹿児島などとともに、屋久島・種子島、奄美諸島、五島列島、壱岐・対馬といった離島を希望する寄港地の上位にあげており、九州とともにに行ってみたいところとしても、沖縄を5割以上の人があげている。
- 一方、ヒアリング調査では、関西等の九州域外マーケットを対象とする場合、福岡、長崎、鹿児島といった都市やハウステンボス、シーガイアなどのテーマパークも目的地となりうるとされている。ただし、アンケート調査において乗船客（8割が九州域外在住者）の希望する寄港地としては、屋久島・種子島、奄美諸島、五島列島、壱岐・対馬の離島が長崎などの都市を上回っており、一般旅行客以上に離島志向が強い。このため、九州域外マーケットを対象とする場合でも、リピーターについては、離島をコースに組み込むことが重要と考えられる。

3) 乗下船地に対する消費者ニーズ

- アンケート調査によると、一般旅行客・乗船客とも居住する地域の港湾で乗船・下船することへのニーズが最も強いものの、一般旅行客では、九州域外在住者の3割前後は下船地として九州を希望し、同じく2割前後が乗船地として九州を希望している。こうしたことから、往路・復路のいずれかに航空や鉄道を利用する部分的なフライ&クルーズやレール&クルーズは、かなり許容されるものと考えられる。

4) 日数・価格に対する消費者ニーズ

- アンケート調査によると、一般旅行客・乗船客とも2～5泊のクルーズへの希望が過半数となっているが、一般旅行客ではワンナイトクルーズを1割強（特に女性では約2割）、乗船客では1週間～10日程度のクルーズを3割弱が希望している。
- 乗船客では5万円／泊の旅行単価でも、期間に応じて3～7割が許容するのに対し、一般旅

行客では1～4割となる。1泊あたり単価を引き下げれば、参加可能とする者の比率は高まり、3泊4日で3.3万円／泊（総額10万円）、1週間（7泊8日）で2.9万円／泊（総額20万円）とした場合、乗船客の7割以上、一般旅行客の5割以上のニーズを満たすことができる。このように、乗船客の方が全般に旅行単価に対する支払許容額が高い。

④ 需要採算面からの検討

1) 現在のわが国のクルーズ船を想定した検討結果

- ・旅行業者等が現行の日本籍船の規模・グレードのクルーズ船をチャーターして実施する自主企画の一般募集クルーズを想定すると、販売価格を現行のクルーズ船並み（現地観光を含めて最低5.9万円／泊程度）とし、3～4泊のクルーズを1回ないし1～2週間連続して実施する場合、事業の安全度、集客の容易さの両面から実現可能性が高いと考えられる。

2) 低価格化を図ったクルーズ船を想定した検討結果

- ・現在のわが国のクルーズ船よりややグレードを下げるとともに定員を増加させたクルーズ船を用いる場合には、現在のカリブ海クルーズの平均的価格（同3.5万円）に合わせて低価格化を図り、3～4泊もしくは7泊程度のクルーズを1回ないし1～2週間連続して実施する場合、実現可能性が高いと考えられる。

※外国籍船を用いたクルーズについては、資料が不十分なため事業採算性の検討を行っていない。

(2) パターンの設定

上記を踏まえ、モデル航路の基本パターンとしては、九州周辺海域における段階的なクルーズの展開を想定し、次の3パターンを想定する。

① 関西～九州～関西の周回クルーズ

- ・短期的なターゲットとして、現在のわが国のクルーズ船を用いた九州向けクルーズを想定する。
- ・大都市圏マーケットの存在と回航の発生防止のため、関西発着の航路設定とする。
- ・概ね1週間でラウンドする設定とし、関西～九州、九州～関西の3～4泊クルーズ、関西発着の1週間クルーズを設定する。
- ・また、九州の港湾に複数寄港し、その中間に離島を組み込むことにより、九州域内で乗下船できるコースを設定し、九州域内のマーケットにも対応する。

② 九州を拠点とした離島・アジアクルーズ

- ・中長期的な観点から、九州を拠点として、少なくとも一定期間クルーズ船を反復して運航することを想定する。
- ・九州域内マーケットでは福岡周辺が中心となること、域外からのアクセスも優れることから、博多を拠点とし、寄港地として屋久島・種子島、奄美諸島等の離島あるいは近隣の韓国・中国等を中心とした航路設定とする。
- ・拠点港は固定し、分かりやすさ・乗りやすさを向上させる。寄港する離島は適宜変更させ、リピーターに対応する。
- ・定曜日出発とするため、1週間でラウンドする航路設定とし、3～4泊クルーズへのニーズに対応するため、中間で鹿児島に寄港して前半、後半の2コースを設定する。
- ・濟州島への寄港や、博多等でのワンナイトクルーズの設定も想定する。
- ・当初は2～3週間の運航から、季節限定の定期運航、通年運航への展開を想定する。

③ 多国籍混乗型のアジア周回クルーズ

- ・九州、韓国、中国、台湾などアジア極東海域を周回するクルーズ船の運航を想定する。
- ・博多、長崎と韓国、中国中北部を結ぶコース、鹿児島と台湾あるいは中国中南部を結ぶコース等を想定し、途中、濟州島や南西諸島への寄港によりコースの魅力を高める。
- ・定曜日出発とするため、1週間でラウンドする航路設定を基本とするが、1ラウンドを2週間とすることにより、上記2コースを統合することも想定される。
- ・区間乗船をきめ細かく設定し、定期航路的に移動手段としても利用することにより、アジア諸地域から九州への観光振興、もしくはその逆方向の観光振興に活用する。

2. 各基本パターンにおけるモデル航路の検討

1. で設定した各基本パターンをもとに、モデル航路として以下の各項目の検討を行う。

【検討項目の整理】

① 対象マーケット

ターゲットとするマーケット（居住地域、年齢層、参加人数とその構成等）について検討する。

② 事業概要

投入船舶（総トン数、乗客定員、船内施設・サービス等）、起終点港湾、運航期間、事業形態について検討する。

③ 商品設定

対象マーケットや事業概要を踏まえ、乗下船地、日数（泊数）、価格帯（1泊あたり単価及び総額）、テーマ設定（目的地、航行海域等）といった商品設定について検討する。

④ 具体的な寄港地・コース例

上記の考え方のもと、想定される具体的な起終点港、途中寄港地やクルーズ商品のコース設定（対象マーケットからのアクセスとなる交通手段も含む）について検討する。

寄港地の設定にあたっては、夕方に前寄港地を出港し、20ノット程度の速度で翌朝（または翌々朝）に次寄港地に入港できることを目安とした。

(1) 関西～九州～関西の周回クルーズ

① コース設定のねらい

- ・関東、関西を中心に運航されている日本籍クルーズ船の九州への寄港を促進し、九州におけるクルージング航路展開の実績づくりを進める。
- ・大都市圏のクルーズ客が目的地として九州を訪問する機会を増加させる。
- ・大都市圏に偏在しているクルーズマーケットの九州への拡大を図る。
- ・阪神を拠点とした周回コースとすることで、回航費用の発生を防止する。

② 対象マーケット

【対象顧客層】

- ・高齢者を中心とした既存の比較的高単価のマーケットの拡大

【参加人数】

- ・2人中心（夫婦、友人等）

【対象地域】

- ・九州域内、関西を中心とする全国（日本人）

③ 事業概要

【投入船舶】

- ・既存の日本籍クルーズ船（2～3万総トン、乗客定員500人程度）の利用を想定

【起終点港湾】

- ・関西（阪神）発着とする。
- ・阪神～九州の片道利用及び九州域内のみ区間乗船を設定するため、九州での最初の寄港地及び最後の寄港地は博多などの都市部の港湾とする。

【運航期間】

- ・1週間（7泊8日）1ラウンドとし、実績に応じて数ラウンドに延長

【事業形態】

- ・船社自主クルーズ、旅行業者チャーターによる一般募集双方を想定
(ただし、旅行業者チャーターの場合、広域的な販売体制が必要)

④ 商品設定

【乗下船地・日数】

- ・関西～九州、九州～関西：1～6泊、関西～関西：7泊、九州域内：1～5泊
関西からは、片道に新幹線または航空を利用する区間乗船を設定
その他の地域（関東等）からは、新幹線または航空を利用した商品を設定

【価格帯】

- ・現状の国内クルーズ並み、3泊4日で15～20万円、1週間で35～50万円程度
(平均7～8万円／泊、レギュラーカラスで5～6万円／泊程度)

【テーマ設定例】

- ・九州一周（博多、長崎、鹿児島、宮崎、別府、屋久島 等）
- ・南九州・離島めぐり（屋久島、種子島、奄美諸島 等）
- ・親潮・離島めぐり（壱岐・対馬、五島列島、濟州島、隠岐 等）
- ・九州テーマパーク早まわり（長崎、宮崎、北九州 等） 等

⑤ 具体的な寄港地・コース例

【基本パターン：阪神～（九州の都市）～（離島）～（九州の都市）～阪神】

【モデルコース1：南九州・長崎クルーズ】

寄港地：阪神～宮崎～屋久島～奄美大島～鹿児島～長崎～博多～阪神（7泊8日）

コース設定例：

○九州発着

- ・九州——宮崎~~~~博多——九州（5泊6日）
- ・九州——宮崎~~~~長崎——九州（4泊3日）
- ・九州——宮崎~~~~鹿児島——九州（3泊4日）
- ・九州——鹿児島~~~~博多——九州（2泊3日）
- ・九州——長崎~~~~博多——九州（1泊2日）

○関西圏発着

- ・関西圏——阪神~~~~阪神——関西圏（7泊8日）
- ・関西圏——阪神~~~~博多——関西圏（6泊7日）レール&クルーズ
- ・関西圏——阪神~~~~長崎——関西圏（5泊6日）フライ&クルーズ
- ・関西圏——阪神~~~~鹿児島——関西圏（4泊5日）〃
- ・関西圏——阪神~~~~宮崎——関西圏（1泊2日）〃
- ・関西圏——宮崎~~~~阪神——関西圏（6泊7日）〃
- ・関西圏——鹿児島~~~~阪神——関西圏（3泊4日）〃
- ・関西圏——長崎~~~~阪神——関西圏（2泊3日）〃
- ・関西圏——博多~~~~阪神——関西圏（1泊2日）〃

○首都圏発着

- ・首都圏——阪神~~~~阪神——首都圏（7泊8日）レール&クルーズ
- ・首都圏——阪神~~~~博多——首都圏（6泊7日）フライ&クルーズ
- ・首都圏——阪神~~~~長崎——首都圏（5泊6日）〃
- ・首都圏——阪神~~~~鹿児島——首都圏（4泊5日）〃
- ・首都圏——宮崎~~~~阪神——首都圏（6泊7日）〃
- ・首都圏——鹿児島~~~~阪神——首都圏（3泊4日）〃
- ・首都圏——長崎~~~~阪神——首都圏（2泊3日）〃

〈凡例〉 ~~~~ クルーズ船 —— 新幹線 ——— 航空 —— アクセス交通

※下線部は適宜寄港地変更可

- ・博多ワンナイトクルーズの設定（長崎を博多に変更）
- ・離島の変更（例：奄美大島→与論島 等）

【モデルコース2：九州一周クルーズ】

寄港地：阪神～別府～対馬～五島～長崎～屋久島～宮崎～阪神（7泊8日）

コース設定例：コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定

※下線部は適宜寄港地変更可

- ・離島の変更（例：対馬→濟州島・壱岐・五島、屋久島→種子島 等）
- ・都市の変更（例：長崎→三角、別府→北九州 等）

【モデルコース3：親潮・離島めぐりクルーズ】

寄港地：阪神～博多～五島～濟州島～対馬 or 壱岐～隱岐～博多～阪神（7泊8日）

コース設定例：コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定

(2) 九州を拠点とした離島・アジアクルーズ

① コース設定のねらい

- ・クルーズ船の九州への寄港がある程度進展した段階を想定し、九州を拠点としたクルーズの展開を図る。
- ・低価格化によるクルーズマーケットの裾野拡大を図る。
- ・段階をおってシリーズ化、季節限定（春～秋中心）の定期運航化を進める。
(気象・海象条件を考慮し、通年定期運航については、沖縄等との連携を図る)

② 対象マーケット

【対象顧客層】

- ・ファミリー、グループ等を中心とした大衆マーケット

【参加人数】

- ・2人～4人中心（ファミリー、グループ、夫婦、友人等）

【対象地域】

- ・九州域内を中心とするが、国内外から九州への観光客も対象とする（日本人中心）

③ 事業概要

【投入船舶】

- ・既存の日本籍クルーズ船と比較して施設・サービスの簡素化、乗客定員の増加により低価格化を図った船舶を想定（2～3万総トン、乗客定員1,000人程度）

【起終点港湾】

- ・関東、関西等からの利用促進の観点から、航空・新幹線との接続のよい博多を拠点とする。
- ・必要に応じて鹿児島に寄港し、区間乗船を可能とする。

【運航期間】

- ・博多～鹿児島～博多を1週間（7泊8日）で1ラウンドし、複数回運航する（季節運航、通年運航への拡大を想定）

【事業形態】

- ・船社自主クルーズ、旅行業者チャーターによる一般募集双方を想定
(ただし、旅行業者チャーターの場合、広域的な販売体制が必要)

④ 商品設定

【乗下船地・日数】

- ・博多～鹿児島、鹿児島～博多：3～4泊、博多～博多：7泊
- ・関東、関西等からは往復とも新幹線または航空機の利用を想定

【価格帯】

- ・3泊4日で10～15万円、1週間で20～35万円程度
(平均4～5万円／泊、レギュラーカラスで3万円／泊程度)

【テーマ設定例】

- ・沖縄・南西諸島（沖縄、奄美諸島、屋久島、種子島 等）
- ・九州一周（博多、長崎、鹿児島、宮崎、別府、屋久島 等）
- ・温泉と郷土料理（別府、鹿児島：霧島・指宿、長崎：雲仙 等） 等

⑤ 具体的な寄港地・コース例

【基本パターン：博多～（離島等）～（鹿児島）～（離島等）～博多】

【モデルコース1：九州離島めぐりクルーズ】

寄港地：博多～五島～種子島～奄美大島～鹿児島（4泊5日）

鹿児島～屋久島～対馬～博多（3泊4日）

コース設定例：

○九州発着

- ・九州——博多~~~~博多——九州（7泊8日）
- ・九州——博多~~~~鹿児島——九州（4泊5日）
- ・九州——鹿児島~~~~博多——九州（3泊4日）

○関西圏発着

- ・関西圏——博多~~~~博多——関西圏（7泊8日）レール&クルーズ
- ・関西圏——博多~~~~鹿児島——関西圏（4泊5日）フライ&クルーズ
- ・関西圏——鹿児島~~~~博多——関西圏（3泊4日）“

○首都圏発着

- ・首都圏——博多~~~~博多——首都圏（7泊8日）フライ&クルーズ
- ・首都圏——博多~~~~鹿児島——首都圏（4泊5日）“
- ・首都圏——鹿児島~~~~博多——首都圏（3泊4日）“

〈凡例〉 ~~~~ クルーズ船 —— 新幹線 —— 航空 —— アクセス交通

※両コース合わせて1ラウンドとする

※両コースとも3泊4日とし、博多ワンナイトクルーズを追加することも可能

※下線部は適宜寄港地変更可

- ・例：五島→濟州島・対馬・壱岐、屋久島→種子島、奄美大島→奄美各島 等

【モデルコース2：沖縄・南西諸島クルーズ】

寄港地：博多～屋久島～与論島～宮古島～沖縄本島～奄美大島～鹿児島～博多（7泊8日）

コース設定例：コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定

区間乗船は博多～那覇、那覇～博多を想定

※下線部は適宜寄港地変更可

- ・例：屋久島→種子島、与論島→沖永良部島 等

【モデルコース3：環黄海クルーズ】

寄港地：博多～濟州島～（2泊）～大連～（2泊）～青島～（2泊）～博多（7泊8日）

コース設定例：コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定

【モデルコース4：九州の温泉と味覚探訪クルーズ】

寄港地：博多～別府～屋久島～鹿児島（3泊4日）

鹿児島～三角～長崎～五島～博多（4泊5日）

コース設定例：コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定

※両コース合わせて1ラウンドとする

※両コースとも3泊4日とし、博多ワンナイトクルーズを追加することも可能

※下線部は適宜寄港地変更可

- ・例：五島→対馬・壱岐、屋久島→種子島 等

(3) 多国籍混乗型のアジア周回外航クルーズ

① コース設定のねらい

- ・将来的に、多国籍のクルーズ客の混乗を想定したアジアを周回するクルーズ船が運航されることを想定し、その寄港地に九州を組み込む。
- ・九州内外の日本人がアジア諸地域を巡るクルーズに乗下船する際の拠点となる。
- ・アジア諸地域から九州への観光客の移動手段としての活用を図る。

② 対象マーケット

【対象顧客層】

- ・ファミリー、グループ等を中心とした大衆マーケット

【参加人数】

- ・2人～4人中心（ファミリー、グループ、夫婦、友人等）

【対象地域】

- ・九州域内を中心とする日本全国、韓国・台湾・中国等（多国籍混乗）

③ 事業概要

【投入船舶】

- ・低価格化を追求した外国籍船の投入を想定（3万総トン級ないしそれ以上）

【起終点港湾】

- ・九州、韓国、中国、台湾などアジア極東海域の周回コース

【運航期間】

- ・1週間（7泊8日）1ラウンドを基本とするが、2週間1ラウンドも想定
(複数回運航し、季節運航、通年運航への拡大を想定)

【事業形態】

- ・外国船社、邦船社を問わないが、船社の自主クルーズを想定
(季節運航、通年運航への拡大を想定)

④ 商品設定

【乗下船地・日数】

- ・九州～九州：7泊（または14泊）、九州～アジア諸港：2～5泊程度
- ・関東、関西等からは片道新幹線または航空機の利用を想定

【価格帯】

- ・3泊4日で10～15万円、1週間で20～35万円程度あるいはそれ以下
(平均4～5万円／泊、レギュラーカラスで3万円／泊程度あるいはそれ以下)

【テーマ設定】

- ・環黄海
- ・台湾・南西諸島
- ・環東シナ海 等

⑤ 具体的な寄港地・コース例

【モデルコース 1：環黄海クルーズ】

寄港地：博多～濟州島～（2泊）～仁川～（2泊）～上海～（2泊）～博多（7泊8日）

コース設定例：

○九州発着

- ・九州——博多~~~~~博多——九州（7泊8日）
- ・九州——博多~~~~~上海——九州（5泊6日）フライ&クルーズ
- ・九州——仁川（ソウル）~~~~博多——九州（4泊5日）〃

○関西圏発着

- ・関西圏——博多~~~~~博多——関西圏（7泊8日）レール&クルーズ
- ・関西圏——博多~~~~~上海——関西圏（5泊6日）フライ&クルーズ
- ・関西圏——仁川（ソウル）~~~~博多——関西圏（4泊5日）〃

○首都圏発着

- ・首都圏——博多~~~~~博多——首都圏（7泊8日）フライ&クルーズ
- ・首都圏——博多~~~~~上海——関西圏（5泊6日）〃
- ・首都圏——仁川（ソウル）~~~~博多——関西圏（4泊5日）〃

○韓国発着：仁川～仁川（7泊8日）、その他区間乗船

○中国発着：上海～上海（7泊8日）、その他区間乗船

〈凡例〉 ~~~~ クルーズ船 ————— 新幹線 ——— 航空 ————— アクセス交通

※各地域とも適宜寄港地変更可

- ・博多→長崎、仁川→青島、上海→寧波 等

【モデルコース 2：台湾・南西諸島クルーズ】

寄港地：鹿児島～（3泊）～高雄～基隆～石垣島～（2泊）～鹿児島（7泊8日）

コース設定例

- ・コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定
- ・台湾発着の全行程／区間乗船コースも設定

※各地域とも適宜寄港地変更可

- ・高雄→花蓮、石垣島→宮古島 等

【モデルコース 3：環東シナ海クルーズ】

寄港地：長崎～濟州島～（2泊）～仁川～（2泊）～上海～（2泊）～那覇～（2泊）～高雄～基隆～石垣島～（2泊）～鹿児島～長崎（14泊15日）

コース設定例

- ・コース1に準じて、各地発着のコース（区間乗船含む）を設定
- ・韓国発着、中国発着、台湾発着の全行程／区間乗船コースも設定

※各地域とも適宜寄港地変更可

- ・長崎→博多、仁川→青島、上海→寧波、高雄→花蓮、石垣島→宮古島 等

第6章 九州周辺海域におけるクルージング 航路展開に向けた提言

アーティストもアーティストもアーティストもアーティストも
アーティストもアーティストもアーティストもアーティストも

本章では、2か年にわたる本調査のまとめとして、九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言をとりまとめる。

1. クルージング振興の考え方

(1) クルージング振興の位置づけ

① わが国のクルーズ市場拡大の牽引役としての位置づけ

わが国のクルーズ人口は全国で年間19.4万人（うち外航7.4万人、内航12.0万人）にとどまっており、海外旅行者数の年間1,300万人と比較しても、現状ではその市場規模は極めて小さい。年間460万人のクルーズ人口があり、世界のクルーズ市場の過半を占める米国でも、かつては高額所得者を中心とした限られた人のものであったが、低価格の大衆的な定期クルーズをカリブ海周辺において戦略的に展開したことにより、その市場規模が爆発的に拡大した経緯がある。

一方、離島や海岸景観、テーマパーク、温泉等の観光資源や温暖な気候に恵まれ、アジア諸地域にも近接した九州周辺海域は、沖縄周辺とともにわが国においてクルージング航路の展開に最も適していると考えられ、今後のわが国のクルーズ市場拡大に向けて、先導的な役割を果たすことが期待される。

このため、クルージングを市場創出型ビジネスと位置づけ、積極的な事業展開を地域ぐるみで促進することにより、新たに市場を開拓していくことが望まれる。

② 九州における観光振興のシンボルプロジェクトとしての位置づけ

クルージング振興には、船社、旅行業者、港湾管理者、地方自治体をはじめとしたさまざまな関係者の連携が必要であり、九州における観光振興を推進する上で、官民を問わず地域ぐるみの協力体制を構築するひとつの契機になるものと考えられる。また、入港時の歓迎行事、出港時のカラーテープ、あるいは豪華客船に対する憧れなど、クルーズ船に対するイメージには「華」があることからも、クルージング振興に象徴的な意味を持たせ、観光振興のシンボルプロジェクトとして位置づけていくことが望まれる。

(2) クルージング振興によって期待される効果

九州周辺海域においてクルージングを振興し、九州に発着するクルーズが多数運航されるようになることにより、次のような効果が期待される。

① 住民へのクルーズ参加機会の提供

現在のわが国のクルーズは京浜、阪神を中心とする大都市圏発着のものが多いが、九州発着のクルーズが増加することにより、九州域内の住民がクルーズに参加する機会が提供され、余暇の楽しみ方の選択肢を増加させることにつながる。

② クルーズ船の入港及び現地観光による経済効果

九州の港湾にクルーズ船が寄港することにより、まずその入港に伴う諸費用や乗船客の現地観光（観光施設利用、飲食、土産物購入等）による地域への経済効果が期待される。ただし、クル

ズ船は朝入港して夕方出港するのが一般的であり、宿泊はほとんど船内で行われることから、この段階では、直接的な経済効果は限定的なものとなる。

次に九州を拠点としたクルーズが行われるようになると、食糧や燃料などの物資補給が必要となり、各種物販・サービス業などが立地するなど、経済効果の波及が期待される。

③ 新たな観光ルート形成や地域イメージの向上に向けたPR効果

クルーズ船の寄港はマスコミ等でも取り上げられやすく、地域の知名度を高める契機となる。横浜や神戸は「港町」であることを地域のアイデンティティとし、そのことを観光振興やコンベンション誘致をはじめとして、さまざまに活用している。九州においても、クルージングの積極的な展開を促進し、「港町」「クルーズ海域」としてのイメージを強化していくことを通じて、新たな観光ルート形成や地域イメージの向上を図っていくことが期待される。

④ 地域間交流、国際交流の促進効果

クルーズ船によって寄港する場合、入港時の歓迎行事、あるいは寄港中の船内施設（映画室、ホール等）を活用した地域住民との交流会の開催等を通じて、乗船客がその地域への理解を深め、地域住民と交流する機会が提供される。一般の旅行では得られないこのような体験は、乗船客と地域住民が相互を知り合い、将来的に地域間交流、国際交流の貴重な資源となることが期待される。

2. クルージング・モデル航路の提案

(1) クルージング展開にあたって活用すべき地域資源

九州周辺海域においてクルージング展開を図る際、活用すべき地域資源として次のようなものがある。

① 魅力的な離島の存在

居住する地域やクルーズへの参加経験の有無を問わず、離島はクルーズの目的地として最も人気が高い。九州周辺海域には、世界遺産登録後、クルーズの目的地としてニーズの強い屋久島をはじめ、奄美諸島、五島列島、対馬、壱岐等の魅力的な離島が数多く存在しており、さらに南には沖縄、西北には濟州島もある。離島は、航空などの他の交通機関の利便性が相対的に低いことも、クルーズの目的地として魅力を高める要因となる。こうしたことから、九州周辺海域におけるクルージング展開にあたっては、これらの離島を目的地の中心に位置づけ、それらの多様な組み合わせによるクルージング航路を開拓していくことが望まれる。

② アジアへの近接性

韓国、台湾、中国・香港などアジア諸地域への近接性は、九州周辺海域におけるクルージング展開においてふたつの面で優位性を持っている。

まず、クルーズの目的地としての魅力であり、九州及び沖縄とアジア諸地域をめぐるクルーズの展開が容易であることである。中でも消費者アンケートでは台湾、香港へのニーズが比較的高いが、船社や旅行業者等からは、中国北部の黄海沿岸などわが国からの航空による利便性の低い地域がクルーズの寄港地としては有望とされている。

次に、クルーズ市場としての将来性であり、急速な経済成長を背景としてシンガポールのクルーズ船社が急成長したことに象徴されるように、アジアのクルーズ市場は拡大しつつある。外国船社による台湾～沖縄や韓国でのクルーズ市場参入は必ずしも成功していないが、長期的には一定の市場として成立する可能性は高いと考えられる。

③ 観光資源としての都市やテーマパークの存在

長崎、博多、鹿児島の各港をはじめとして、九州の主要都市は離島に次いで寄港地としての人気が高く、また、ハウステンボス、シーガイア、スペースワールドといったテーマパークについても、離島や温泉、海岸景観等とともにクルーズの目的地としてニーズが強い。クルージング航路の展開にあたっては、離島やアジアとともに、こうした都市型の観光資源の活用を図ることも重要な視点である。

④ 空港・新幹線と港湾のアクセス性

九州周辺海域におけるクルージング振興を図る際には、巨大な人口集積があり、現在のわが国のクルーズ市場の中核を占めている首都圏、関西圏等の大都市圏からの集客を重視する必要がある。その際には、航空や鉄道（特に新幹線）と連携したフライ＆クルーズ、レール＆クルーズにより、所要日数の短縮と費用の低減を図ることが必要である。

関西～九州間を新幹線または航空利用とすれば片道1日、関東から航空を利用すれば2日の日数が短縮され、費用面でも、関西から新幹線で1.5万円、クルーズ船で3～5万円とすれば1.5～3.5万円、関東から航空で2.5万円、クルーズ船で6～10万円とすれば3.5～7.5万円が低減されることとなる。さらに往復とも航空・新幹線を用いれば、効果はその2倍となる。

九州の主要空港では、東京、大阪・関西等からの航空路線が充実しており、各港湾との連携によりフライ＆クルーズを行うことが可能である。特に博多港は、航空路線の充実した福岡空港に近接するほか、博多駅からも近く、九州域外からのフライ＆クルーズ、レール＆クルーズの拠点として高いポテンシャルを有している。

⑤ 旅行業者等によるチャータークルーズの実績

九州では、日本一周クルーズをはじめとして旅行業者や新聞社が主催する一般募集型レジャークルーズの実績があり、地域の実情に密着したクルーズの企画・販売のノウハウに一定の蓄積がある。このことは、今後九州を拠点としたクルージングの展開を図っていく上で、重要な資源として活用されるべきものである。

⑥ アジアを中心とする外国人旅行客の集客実績

九州のテーマパークや温泉、都市施設等においては、積極的なプロモーションが奏功し、台湾、韓国、香港等からの外国人観光客の集客に実績がある。将来的にアジア諸地域のクルーズ市場が拡大した際には、こうした実績により蓄積された集客面及びサービス面でのノウハウ、アジア諸地域における九州の知名度等が、目的地としての九州の魅力を高めることに大きく貢献するものと考えられる。

(2) 九州周辺海域におけるクルージングのマーケット

九州周辺海域におけるクルージング展開を検討する際、その対象となる市場（マーケット）は次のように整理することができよう。

① 地域別にみたマーケット

1) 三大都市圏に次ぐ人口集積を持つ九州のマーケット（特に福岡・北九州都市圏）

現状では九州に発着するクルーズのコース設定が少なく、九州在住者にはクルーズの参加機会が少ないため、九州のクルーズ市場はまだ十分に顕在化していない。しかし、九州域内には、福岡・北九州都市圏を中心として、わが国では三大都市圏に次ぐ人口集積があり、九州周辺海域におけるクルージングの展開を図る上では、まず足下の九州域内を最重点のターゲットすべきと考えられる。

2) 関西・関東を中心とする国内マーケット

わが国における現在の最大のクルーズ市場は、三大都市圏、特に首都圏である。今後、九州をはじめとする他の地域の市場が顕在化していくことが期待されるが、絶対的な人口集積の大きな大都市圏が今後もわが国のクルーズ市場の中心であることには変わりなく、九州周辺海域

におけるクルージングの展開を考える上でも重要なターゲットである。

3) 地理的近接性を生かしたアジア諸地域のマーケット（韓国、台湾、中国等）

前述したように、将来的に有望な市場であり、地理的に近接した九州においては、その需要を積極的に吸収していくことが可能であり、重視すべきである。

② 属性別にみたマーケット

1) 高齢者を中心とした高価格・高付加価値商品を志向する高級マーケット

現在のクルーズ商品は1泊5万円程度と旅行商品としては高価格であるにもかかわらず、世界一周をはじめとする長期クルーズの人気が高いなど、わが国のクルーズ市場は、客単価の非常に高い市場であり、年齢別にみると高齢者が中心となっている。また、リピーター率が非常に高いことも特徴である。アンケート調査においても、1泊あたり5万円ないしそれ以上まで許容する人の比率が高くなっている。

2) 一般旅行商品と価格競争力のある商品を志向する大衆マーケット

一方、ファミリー層や若年層では低価格志向が相対的に強く、アンケート調査によると1泊あたり3万円程度まで単価を引き下げることが望まれている。既に一般化した安価な海外旅行との比較において価格競争力のあることが重要になると考えられる。

(3) クルージング・モデル航路の提案

第5章では、具体的なクルージング・モデル航路を検討したが、ここではその基本的な3つの方向性別にポイントとなる考え方を整理し、提言したい。

① 関西～九州～関西の周回クルーズ

【基本パターン：阪神～（九州の都市）～（離島）～（九州の都市）～阪神】

【モデルコース1：南九州・長崎クルーズ】

寄港地：阪神～宮崎～屋久島～奄美大島～鹿児島～長崎～博多～阪神（7泊8日）

【モデルコース2：九州一周クルーズ】

寄港地：阪神～別府～対馬～五島～長崎～屋久島～宮崎～阪神（7泊8日）

【モデルコース3：親潮・離島めぐりクルーズ】

寄港地：阪神～博多～五島～濟州島～対馬 or 壱岐～隠岐～博多～阪神（7泊8日）

1) 関西発着による大都市圏需要の取り込みと回航の回避

現行のわが国のクルーズ船を用いることを前提とし、関西、関東の大マーケットを取り込むことによって一定の需要を確保するとともに、回航費用の発生を防止するため、関西発着とし、関西圏を中心とした九州域外からのクルーズ客が目的地として九州を訪問する機会を増加させる。

2) 九州域内での区間乗船の促進

同時に、九州域内の区間乗船が行いやすいよう、九州域内での最初及び最後の寄港地は交通アクセス性のよい都市部の港湾とする航路設定により、九州域内のクルーズ市場の拡大を図る。

3) 離島を中心としたテーマ設定

現在のクルーズ船の乗船客からの人気が高く、九州域内の居住者にも訪問機会の少ない離島を目的地の中心とする。

4) 九州域外からのフライ＆クルーズ、レール＆クルーズを促進

九州域内で3～4泊程度の区間乗船を可能とするため、全体で1週間（7泊8日）程度を基本とするが、九州域外からも航空、鉄道との連携により、比較的短期のニーズにも応えうる商品設定を行う。

② 九州を拠点とした離島・アジアクルーズ

【基本パターン：博多～（離島等）～（鹿児島）～（離島等）～博多】

【モデルコース1：九州離島めぐりクルーズ】

寄港地：博多～五島～種子島～奄美大島～鹿児島（4泊5日）

鹿児島～屋久島～対馬～博多（3泊4日）

【モデルコース2：沖縄・南西諸島クルーズ】

寄港地：博多～屋久島～与論島～宮古島～沖縄本島～奄美大島～鹿児島～博多
(7泊8日)

【モデルコース3：環黄海クルーズ】

寄港地：博多～濟州島～（2泊）～大連～（2泊）～青島～（2泊）～博多（7泊8日）

1) 九州（博多）を拠点としたクルーズ展開とフライ＆クルーズ、レール＆クルーズ

クルーズ船の九州への寄港がある程度進展した段階を想定し、九州を拠点としたクルーズの展開を図る。その際、九州域内及び域外からの集客の行いやすさを考慮し、人口集積と交通利便性の観点から博多を拠点とする。

2) 低価格化によるクルーズマーケットの拡大

ファミリー、グループ等への市場拡大を図るために、施設・サービスの簡素化、乗客定員の増加により低価格化を図った船舶の利用を想定する。

3) シリーズ化、定期運航化の促進

1週間（7泊8日）で1ラウンドする航路設定とし、その反復によるシリーズ化、定期運航化を段階的に進める。ただし、定期運航化については気象・海象条件を考慮して季節限定（春～秋中心）を想定し、通年定期運航については、沖縄等との連携を図る。

4) 離島・アジアを中心としたテーマ設定

九州を拠点とする優位性を活用し、南西諸島の離島及び黄海方面のアジア（特に航空による利便性の低い地域）を主な目的地とする。また、必要に応じて鹿児島に寄港し、区間乗船を可能とする。

5) ワンナイトクルーズによる裾野拡大

1ラウンドを7泊から6泊（もしくは3泊+3泊）とし、その中間にワンナイトクルーズを

実施することにより、クルーズ船に初乗船する人の利用を促進し、裾野拡大を図る。

③ 多国籍混乗型のアジア周回外航クルーズ

【モデルコース 1：環黄海クルーズ】

寄港地：博多～濟州島～（2泊）～仁川～（2泊）～上海～（2泊）～博多（7泊8日）

【モデルコース 2：台湾・南西諸島クルーズ】

寄港地：鹿児島～（3泊）～高雄～基隆～石垣島～（2泊）～鹿児島（7泊8日）

【モデルコース 3：環東シナ海クルーズ】

寄港地：長崎～濟州島～（2泊）～仁川～（2泊）～上海～（2泊）～那覇～（2泊）～高雄～基隆～石垣島～（2泊）～鹿児島～長崎（14泊15日）

1) アジア市場への対応

将来的に、多国籍のクルーズ客の混乗を想定したアジアを周回するクルーズ船が運航されることを想定し、その寄港地に九州を組み込むことにより、九州内外の日本人がアジア諸地域を巡るクルーズに乗下船する際の拠点とする。

2) 九州への観光客誘致の交通手段としての活用

アジア諸地域から九州への観光客の移動手段としての活用を図る。

3) 低価格化と多国籍混乗への対応

実現に際しては低価格化が条件となるとともに、各国・地域の人々が混乗するため、英語による共通サービスの提供もしくは中国語、韓国語、日本語等各國語の対応、食事の対応等が必要となる。

4) 環黄海、南西諸島等を中心としたテーマ設定

1週間ないし2週間での1ラウンドを想定し、中国北部を中心とした環黄海クルーズ、沖縄、台湾を中心とした南西諸島クルーズ等を想定する。

(4) クルージング展開に向けたシナリオの想定

① 日本人向けクルーズを中心としたシナリオ展開

次のようなシナリオ展開が想定される。

- 1) 現行のクルーズ船による関西を拠点としたクルーズの実績を蓄積する
- 2) クルーズ市場の拡大状況に合わせ、九州を拠点としたクルーズをシリーズ化する
(クルーズ船を一定期間チャーターし、複数回連続して実施)
- 3) 季節限定で毎週定曜日に繰り返し出港する定期運航化を行う
(クルーズ船を定期用船し、オフシーズンには沖縄・東南アジア方面へ展開)

② アジア周回クルーズの展開

アジアを周回するクルーズの運航については、①の発展形としての展開も考えられるが、その取り組みと並行して、香港、シンガポール等を拠点とする外国籍船のアジア域内クルーズの九州への寄港を促進し、その定着化を図ることが考えられる。

3. クルージング航路展開に向けて求められる官民の取り組み

ここで提案したモデル航路を中心として、九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けて、行政及び民間において求められる取り組みを以下に整理する。

(1) 取り組み体制の整備

① 官民の協力体制の構築

現在、クルージングは観光、海運のいずれの分野においてもその位置づけが低いことから、九州域内においてはクルージング振興のための連絡機関や推進組織が存在していない。今後、地域としてクルージングの振興に取り組んでいくためには、九州全体もしくは各地域において旅行業者、船社、交通事業者、地方自治体、関係行政機関等からなるクルージング振興のための組織づくりを行うことが求められる。例えば、横浜港では、船社、代理店、旅行業者、関係行政機関などで構成される「横浜市客船誘致協議会」（事務局は横浜市港湾局）が設立されており、ミッションの派遣などの誘致施策を実施している。また、クルーズ船社等の地域外の事業者等との連絡調整においても、窓口を一元化して地域の総意として説得力、発言力を高めることが重要と考えられる。

② クルーズ船社との連携の強化

九州域内にはクルーズ船を運航する船社がないため、クルージング振興を行う際には、東京、大阪等域外に立地するクルーズ船社との連携が不可欠である。また、外国船社の寄港を促進するためにも、当該国の船社あるいは国内の代理店等との連携が必要である。このため、九州の持つ地域資源を船社に対して十分アピールするとともに、相互のニーズに対する理解を深めつつ、良好な協力関係を構築していくことが重要である。

③ 航空事業者、鉄道事業者等との連携の強化

九州周辺海域におけるクルージングの展開にあたって、関東、関西方面などからのフライ＆クルーズやレール＆クルーズ、及び海外からの集客を展開していくためには、座席を安定的に低廉なコストで調達したり、販売面での協力を得るため、航空会社や鉄道事業者との緊密な連携が不可欠であることから、これらの事業者との良好な協力関係を構築していくことが求められる。

(2) クルーズの企画・販売体制の強化

① クルーズを企画・主催する事業者の育成

既に九州では、大手旅行業者や新聞社が独自の商品企画によるクルーズを実施しているが、九州周辺海域におけるクルージングの展開にあたって、このような商品企画や集客活動の中心となる事業者の育成が必要である。その際には、特に魅力的なテーマ設定を行うことが商品力を高めるために重要であることから、商品企画力の強化が必要である。その担い手としては、旅行商品の企画力を持つ旅行業者が中心となることが想定されるが、米国ではディズニーのようにレジャー・アミューズメントに関わる異業種からの参入例もある。

ただし、クルージングが需要創出型の産業であることから、いずれにしても、その取り組みに

対して地方自治体等が積極的に協力していくことが求められる。

② 旅行業者のクルーズ商品販売力の強化

クルーズは説得商品であると言われるように、販売担当者が商品内容を十分に理解し、消費者にその魅力を伝えることが重要である。このため、九州域内の市場拡大のためには、九州域内の旅行業者等の商品販売力を強化する必要がある。また、クルーズはリピーター率の高い商品であるため、顧客データの管理やダイレクトメール（アンケート調査では乗船客の29%がDMによって商品を認知）によるフォロー等も重要である。

③ 広域的な連携体制の構築

九州周辺海域におけるクルージングの展開にあたっては、関東、関西方面などからのフライ&クルーズやレール&クルーズを想定しているため、九州発着のクルージングに航空や鉄道を組み合わせて商品化し、九州域外で販売するための広域的な連携体制の構築が必要である。具体的には、全国展開する大手旅行業者が社内ネットワークを活用する方法、地域の事業者間で連携を図る方法等が想定される。また、外国人への販売については、在日販社等を通じて海外の旅行業者等との連携も強化する必要がある。

(3) ハード・ソフトの受け入れ体制の整備

① 各行政分野における相互連携

クルージングの受け入れ体制整備の中心となる地方自治体においては、その担当セクションが交通政策当局、観光政策当局、港湾管理者などさまざまであることからも分かるように、クルージング振興は複数の行政分野にまたがっている。

このため、受け入れ体制の整備にあたっては、交通政策、観光振興、港湾整備などの相互連携を十分に図りながら、ハード・ソフト両面の整備を行うことが必要である。

② 港湾施設の整備

クルーズ船の受け入れのためには、係留施設、旅客ターミナル等の整備について検討する必要がある。

1) 旅客船専用バース整備の必要性

クルーズ船の寄港は基本的には不定期であり、現状では年間数回という水準にとどまっているため、専用の旅客船バースの整備の必要性自体について十分な検討が必要である。1997年4月現在、水深-10m以上の外航客船用バースは、長崎、別府、宮崎の各港に整備されており、わが国でこのほかに整備されているのは三大都市圏と下関港のみであることから、九州は他地域と比較すれば専用バースの整備が進んでいると言える。

フェリー等他の旅客定期航路が使用しているバースとの共用化や、貨物船バースとの共用化（RORO船、コンテナ船などクリーンカーゴを扱うバースでは可能と考えられる）にあたっては、バース使用のスケジュール調整、乗下船時の安全性や快適性の問題、景観面での問題等が想定される。

これらの調整を十分に図った上で共用するか、旅客船専用バースを整備するのかについても、

総合的な観点から十分な検討が必要であるが、クルーズのシリーズ化、定期運航化に際して拠点となる港湾においては、バースを安定的に確保するため、旅客船専用バースの整備が必要と考えられる。

2) 国内外のクルーズ船の動向と旅客船バースの整備水準

わが国のクルーズ船の船型は、いずれも2～3万総トン級、全長160～200m、喫水6～7mとなっている。アジア・太平洋海域で運航されている外国船籍のクルーズ船も、建造中のものも含めて最大4万総トン、全長200m強、喫水6～7mである。一部には喫水8～9mのものもあるが、いずれも1950～60年代の船齢の古いものである。

一方、カリブ海等では7～10万総トンの巨大客船の建造が相次いでいるが、それらは全長250～300m、喫水は8m前後である。なお、クイーンエリザベス2に代表される伝統的な豪華客船では全長300m、喫水10m前後と喫水が深くなっている。

これらを踏まえると、アジア・太平洋海域で運航されている4万総トン級以下のクルーズ船であれば、岸壁延長200～250m、水深7～8m程度で十分対応可能と考えられる。さらに、近年の巨大客船が世界一周クルーズ等でわが国に寄港することを想定すると、延長300m以上、水深9m程度の岸壁が必要と考えられる。

これまでにわが国で整備された旅客船バースは、水深10～12mとなっているが、これらは、比較的船齢の古い豪華客船タイプのクルーズ船への対応を想定したものと考えられる。港湾整備にあたっては、こうしたクルーズ船の寄港まで想定すべきか、近年のクルーズ船への対応に重点を置いて整備費用の低廉化を図るのか、十分な検討が必要と考えられる。

3) 旅客船ターミナルの整備

九州域内の港湾では、外航客船専用ターミナル施設として、博多港国際ターミナル、鹿児島港国際観光待合所が整備されているが、他の地域では、三大都市圏もしくは外航航路が定期的あるいはそれに準じて寄港する港湾（稚内、小樽、新潟、石垣）以外では、姫路港のみにしか整備されていない。

区間乗船も含めてクルーズの乗下船地となる港湾においては、乗降客の快適性確保のため、旅客船ターミナルが整備されていることが望ましい。

他港の事例では、旅客船ターミナルを整備しても、手荷物を持って階段での上下移動をしなければならないなど、動線が十分に配慮されていない場合もあり、旅客船ターミナルの整備に際しては、国際空港と同様に大きな手荷物を持つことを想定した施設計画面での十分な配慮が必要と考えられる。

4) 離島等での港湾整備について

通常は大型船の入港しない離島港湾等においては、クルーズ船が接岸できる岸壁の整備の必要性が課題となる。

クルーズ船が直接接岸できない港湾において、テンダー ボートによって上陸する場合には、

- ・安全な錨泊場所の確保

- ・テンダーボートの航行及び乗下船が安全にできる静穏な海域（波高1.5m以内）
- ・テンダーボートの接岸できる岸壁または浮き桟橋
- ・安全にバスに乗車できる施設・空間

等が条件とされている。

クルーズ船の寄港回数が少ない場合には、上記の条件を整備し、気象・海象条件に十分配慮した上で、悪天候による上陸中止の確率ができるだけ低い時期にクルーズの日程を調整することが適切と考えられる。

一方、シリーズ化、定期運航化を行う段階においては、少なくともその主要な目的地となる港湾においては、クルーズ船が直接接岸できる港湾整備を行うことが望まれる。

5) 景観面での配慮

アンケート調査によると、今回調査対象となった港湾のうち、長崎港、別府港、名瀬港では景観面での満足度が比較的高く、港湾全体の印象もほぼこれと一致しているのに対し、大分港、三角港では景観面での満足度がやや低く、港湾全体の印象もあまり高くない。こうしたことから、港湾及び周辺の景観は、その港湾全体の印象に大きな影響を及ぼしていること、長崎港、別府港のように旅客船専用バースが整備されている場合、景観面での印象が高くなっていることが想定される。

このため、港湾計画の策定にあたっては、旅客船の使用を想定するバースの配置に景観上の配慮を十分図り、貨物船バース等を利用する場合にもバースの選択や周辺の上屋等の建築物についても、景観面に十分配慮することが求められる。

③ アクセス交通の整備

クルーズ船の乗下船港において、寄港時に船社側で送迎バスを運行させる場合もあるが、公共交通によるアクセス性も高いことが望まれる。特に主要駅や空港からの交通アクセス性向上のため、クルーズ船の入港日には通常の路線バスの一部経路を変更したり、臨時バスを運行することなどが想定される。

また、自家用車によるアクセス性向上のためには、主要道路や高速道路等の案内表示を充実させること等が考えられる。

一方、途中寄港地においては、オプショナルツアーに参加しない乗船客が港湾周辺や市街地等を散策できるよう、案内表示の充実、タクシーの待機等の対応が望まれる。

④ 各種手続き・サービス体制の整備

寄港地港湾におけるソフト面の対応としては、次のようなものが想定される。

1) 各種行政上の手続き

- ・船社から港湾管理者等に対して行う諸手続の円滑化
- ・通関、検疫、入国等、各乗船客の諸手続の円滑化（外航クルーズの場合）

これらについて、地方自治体及び国等の関係行政機関は、船社及び代理店が円滑に手続きが行えるように十分配慮する必要がある。

2) 上記以外の対応

- ・入港時の歓迎行事、接岸中の交流会
- ・両替、医療等のサービス体制の整備 等

歓迎行事等は、乗船客の寄港地の印象に直結するものであり、地方自治体及び旅行業者等が地域の特色を生かし、かつ乗船客のニーズを踏まえて行うことが必要である。また、旅行先での病気・けが等は必要以上に患者の不安を高めがちであるため、医療面で適切な体制等が整備されていることも求められる。

(4) クルーズ市場の裾野拡大のための取り組み

クルーズはリピーター率の高い商品であると同時に、一般にはその内容を十分に理解されていないため、クルーズに対する理解を深め、1人でも多くの人にその魅力を知ってもらう努力が重要である。

① クルーズに関する広報活動・イベント等の実施

クルーズ船の寄港情報の地方自治体の広報、ホームページ、新聞等によって発信することが、クルーズ船の存在を地域住民に周知する上で重要と考えられる。また、クルーズをテーマとしたイベントを開催し、広く情報発信することも考えられる。例えば、横浜市では1年間の客船入港予定のカラーリーフレットを作成し、旅客船ターミナル等に配備しており、昨年度には市長の参加したシンポジウムを開催している。

② 船舶を利用した旅行・レジャー全般の促進

長距離フェリーや離島フェリー等、海上輸送を利用した旅行、あるいは湾内クルーズ船、レストラン船等、船舶を利用した旅行・レジャー全般を促進し、船を親しみやすいものとし、船酔いや揺れに対する不安を和らげることが、長期的にクルーズ市場の拡大につながるものと考えられる。

中でも、わが国では外航クルーズの40%をセミナーが占め、観光の36%を上回っているなど、一般募集型のレジャークルーズとともに、企業・団体等によるチャータークルーズが大きなシェアを占めていることから、チャータークルーズで初めてクルーズに参加したという人も多数いると考えられ、地方自治体、企業等によるその促進がレジャークルーズの裾野拡大にもつながるものと考えられる。

4. クルージング航路展開に向けた課題

九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けて、これまでに述べた官民の取り組みを推進していく際には、基本的な条件として、わが国全体のクルーズ市場とクルーズ事業の拡大が求められる。この点については、1997年12月、運輸省に設置された「客船クルーズ事業振興懇親会」において検討が進められているところであるが、本調査の立場からは、特に以下の点が課題となるものと考えられる。

(1) クルーズ費用の低廉化

九州におけるクルージング航路の展開にあたっては、クルーズ市場が拡大し、十分な需要の存在することが必要であるが、その条件として、クルーズへの参加費用の低廉化を図り、潜在的なクルーズ需要を顕在化させていくことが求められる。ただし、高価でも高質のサービスを求めるマーケットにも対応していく必要があり、次に述べるクルーズ船の供給拡大とあわせて、サービスの多様化が求められる。

(2) クルーズ船の供給拡大

わが国のクルーズ船は、絶対数が少なく、さらに世界一周などの長期クルーズを優先して配船されているため、九州においてクルージングを展開できる日数・時期の制約が大きい。このため、日本籍船の新規建造、老朽化したフェリー等のクルーズ船への改造、外国籍船の用船等により、クルーズ船の供給を拡大していくことが求められる。

(3) 長期休暇を取りやすい環境の整備

わが国では、欧米と比較して依然として長期休暇を一定の時期を除いて取りにくいことが、クルーズ市場拡大の制約のひとつとなっていることから、長期休暇の取りやすい就業環境を整備していくことが求められる。

(4) 摆れにくい船舶の技術開発

概ね3万総トン以上のクルーズ船では揺れが小さいとされているが、揆れをより少なくする技術開発が進められつつあり、クルーズ市場拡大のためには、こうした技術開発を促進することが求められる。

資料編

1. アンケート調査票

1)一般旅行客

I クルージングについておうかがいします。

問1 「クルージング」とは、「クルーズ客船を用いた宿泊を伴う旅行」のことです。あなたはクルージングについてご存知でしたか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 内容を知っていた

2. 言葉だけは知っていた

3. 知らなかった

問2 あなたは「クルージング」のご経験がありますか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 日本で乗ったことがある

2. 海外で乗ったことがある

3. 日本・海外の両方で乗ったことがある

4. 乗ったことはない

問3 あなたは「クルージング」について関心がありますか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 大いに関心がある

2. すこし関心がある

3. 全く関心がない

問4 あなたは「クルージング」にどのようなことを期待しますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 豪華な船旅を楽しみたい

2. のんびりとした船旅を楽しみたい

3. 船内のショーやイベントを楽しみたい

4. 船内の食事やサービスを楽しみたい

5. 人と出会い、楽しく過ごしたい

6. 船でいろいろな観光地を訪れてみたい

7. その他 ()

II 今後の九州周辺海域のクルージングへの参加意向についておうかがいします。

問1 あなたが九州周辺海域のクルージング旅行に参加する場合、寄港地やその周辺でどのようなことをしてみたいですか。あてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

1. 離島をめぐる（対馬、五島列島、屋久島、奄美諸島など）

2. 海岸景観を楽しむ（桜島、天草、日豊、日南など）

3. 都市を見物する（博多、長崎、鹿児島など）

4. テーマパークへ行く（ハウステンボス、シーガイアなど）

5. 史跡を訪れる（太宰府天満宮、熊本城、宇佐神宮など）

6. 山や高原に行く（阿蘇、霧島、雲仙など）

7. 温泉につかる（指宿、別府、湯布院、嬉野など）

8. 祭り・芸能を楽しむ（博多祇園山笠、長崎くんちなど）

9. 伝統工芸にふれる（有田焼、唐津焼など）

10. 郷土料理を味わう（しつぽく料理、ふぐ料理、焼酎など）

11. スポーツを楽しむ（ゴルフ、マリンレジャーなど）

12. 地元の人とふれあう

13. その他 ()

14. 特にない

問2 あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、寄港地はどこがよいですか。あてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|-------------|--------------|------------|-------------|
| 1. 博多港 | 2. 門司港 | 3. 長崎港 | 4. 佐世保港 |
| 5. 五島列島 | 6. 壱岐・対馬 | 7. 大分港・別府港 | 8. 三角港・熊本港 |
| 9. 宮崎港 | 10. 油津港（日南市） | 11. 鹿児島港 | 12. 山川港・指宿港 |
| 13. 屋久島・種子島 | 14. 奄美諸島 | 15. その他() | 16. 特にない |

問3 あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、九州とともにに行ってみたいところはどこですか。あてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|-----------|--------------|----------|------------|
| 1. 瀬戸内海地方 | 2. 沖縄県 | 3. 韓国 | 4. 台湾 |
| 5. 香港 | 6. 中国(香港を除く) | 7. 東南アジア | 8. ロシア・北朝鮮 |
| 9. その他() | | 10. 特にない | |

問4 九州周辺海域におけるクルージングには、九州の港で乗下船を行うコースや、東京や大阪など各地の港で乗下船を行うコースが考えられます。また、乗下船港までの往復に飛行機などを用いる方法もあります。あなたは、乗船港・下船港としてどこがよいと思いますか。それぞれ最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

<乗船港>

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. 九州の港 | 2. 東京・横浜 |
| 3. 大阪・神戸 | 4. 名古屋 |
| 5. その他() | 6. どこでもよい |

<下船港>

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. 九州の港 | 2. 東京・横浜 |
| 3. 大阪・神戸 | 4. 名古屋 |
| 5. その他() | 6. どこでもよい |

問5 あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、船での宿泊は何日くらいがよいですか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|------------------|--------------|
| 1. 1泊（ワンナイトクルーズ） | 2. 2～3泊程度 |
| 3. 4～5泊程度 | 4. 1週間～10日程度 |
| 5. 2～3週間 | 6. 1ヶ月以上 |

問6 あなたが九州周辺海域の「ワンナイトクルーズ（1泊2日）」に参加する場合、旅行総額がいくらまでだったら参加してもよいと思いますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい（旅行総額には、すべての交通費、船内外の食事やイベントの料金等を含みます）。

- | | | | |
|----------|-------------|-----------|-----------|
| 1. 2万円まで | 2. 3万円まで | 3. 4万円まで | 4. 5万円まで |
| 5. 7万円まで | 6. 10万円まで | 7. 15万円まで | 8. 20万円まで |
| 9. それ以上 | 10. 参加したくない | | |

問7 あなたが九州周辺海域の「船中3泊4日のクルージング」に参加する場合、旅行総額がいくらまでだったら参加してもよいと思いますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい（旅行総額には、すべての交通費、船内外の食事やイベントの料金等を含みます）。

- | | | | |
|-------------|------------|------------|-----------|
| 1. 6万円まで | 2. 8万円まで | 3. 10万円まで | 4. 12万円まで |
| 5. 15万円まで | 6. 20万円まで | 7. 25万円まで | 8. 30万円まで |
| 9. 40万円まで | 10. 50万円まで | 11. 60万円まで | 12. それ以上 |
| 13. 参加したくない | | | |

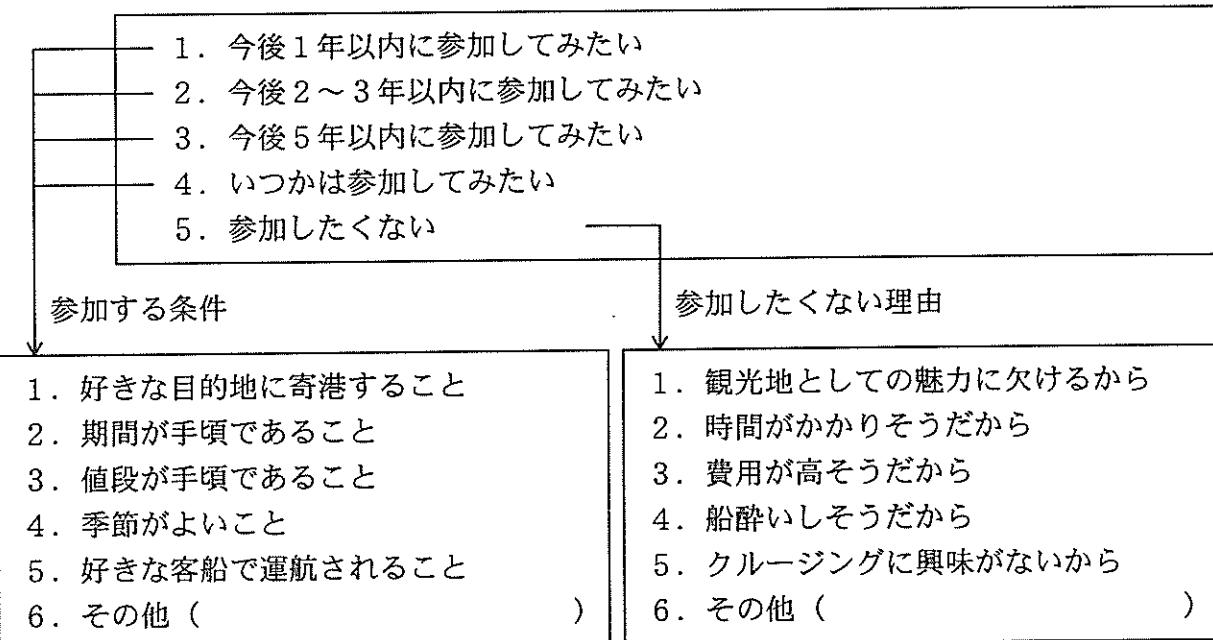
問8 あなたが九州周辺海域の「1週間（船中7泊8日）のクルージング」に参加する場合、旅行総額がいくらまでだったら参加してもよいと思いますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい（旅行総額には、すべての交通費、船内外の食事やイベントの料金等を含みます）。

- | | | | |
|------------|-------------|-----------|-------------|
| 1. 15万円まで | 2. 20万円まで | 3. 25万円まで | 4. 30万円まで |
| 5. 35万円まで | 6. 40万円まで | 7. 50万円まで | 8. 70万円まで |
| 9. 100万円まで | 10. 150万円まで | 11. それ以上 | 12. 参加したくない |

問9 あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、いつ頃がよいですか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | | |
|-------------|------------|-------------|
| 1. 春（3～5月） | 2. 夏（6～8月） | 3. 秋（9～11月） |
| 4. 冬（12～2月） | 5. いつでもよい | |

問10 あなたは、九州周辺海域におけるクルージングに参加してみたいと思いますか。また、「1.」～「4.」を選んだ方は、どのような条件を重視しますか。「5.」を選んだ方は、どのような理由によるものですか。それぞれ最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。



問11 あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、どのようなクルージングが参加しやすいと思いますか。あてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. 予約をしなくても乗れること | 2. 毎日、出発すること |
| 3. 毎週、同じ曜日に出発すること | 4. 每年、同じ季節に開催されていること |
| 5. 毎回、同じ港から出発すること | 6. 毎回、同じコースを運航していること |
| 7. その他 () | 8. 特にない |

III 当地への来訪状況についておうかがいします。

問1 今回、あなたが当地を訪問された理由は何ですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. 観光（団体旅行） | 2. 観光（個人旅行） |
| 3. 業務（ビジネス、公務など） | 4. 私的な用事（結婚式など） |

問2 今回、当地へはあなたを含めて何人で訪問されましたか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|-------|-------|-------|---------|
| 1. 1人 | 2. 2人 | 3. 3人 | 4. 4人以上 |
|-------|-------|-------|---------|

問3 今回、当地へはどなたと訪問されましたか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい（お1人の方は、次へお進みください）。

- | | | | |
|---------|---------|---------|--------|
| 1. ご夫婦で | 2. ご家族で | 3. お友達と | 4. その他 |
|---------|---------|---------|--------|

IV 最後に、あなたご自身についておうかがいします。

問1 あなたは男性ですか、女性ですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------|-------|
| 1. 男性 | 2. 女性 |
|-------|-------|

問2 あなたはおいくつですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|----------|--------|--------|----------|
| 1. 10歳未満 | 2. 10代 | 3. 20代 | 4. 30代 |
| 5. 40代 | 6. 50代 | 7. 60代 | 8. 70歳以上 |

問3 あなたのお住まいはどちらですか。都道府県名と市区町村名をお書き下さい。

() 都道府県 () 市区町村
---	----------	--------

問4 九州周辺海域におけるクルージングの振興に向けたご意見・ご要望など、ご自由にご記入下さい。（例：今後九州周辺海域で参加してみたい具体的なクルージングコース／今後クルージングに期待することなど）

--

アンケートはこれで終了です。ご協力いただき誠にありがとうございました。

2)乗船客(飛鳥:日本一周クルーズ)

I 九州への訪問経験についておうかがいします。

問1 あなたはこれまでに、クルージング以外で、九州地方へ行ったことはありますか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. 九州に住んでいる | 2. 行ったことがある | 3. 行ったことがない |
|-------------|-------------|-------------|

問2 あなたはこれまでに、クルージングで九州に寄港したことはありますか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい（ただし、今回のクルージングは除きます）。

- | | |
|-------|-------|
| 1. ある | 2. ない |
|-------|-------|

II 今回のクルージングについておうかがいします。

問1 今回でクルージングは何回目ですか。また、2回目以上の方は、前回のクルージングはいつ頃でしたか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい（海外における参加も含みます）。

- | | | | |
|--------|--------|--------|--------------------|
| 1. 初めて | 2. 2回目 | 3. 3回目 | 4. 4回目以上 (() 回目) |
|--------|--------|--------|--------------------|

↓
前回のクルージング

- | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|----------|
| 1. 半年以内 | 2. 1年以内 | 3. 3年以内 | 4. 5年以内 | 5. 5年以上前 |
|---------|---------|---------|---------|----------|

問2 今回のクルージングはあなたを含めて何人で参加されましたか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|-------|-------|-------|---------|
| 1. 1人 | 2. 2人 | 3. 3人 | 4. 4人以上 |
|-------|-------|-------|---------|

問3 今回のクルージングはどなたと参加されましたか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい（お1人の方は、次へお進みください）。

- | | | | |
|---------|---------|---------|--------|
| 1. ご夫婦で | 2. ご家族で | 3. お友達と | 4. その他 |
|---------|---------|---------|--------|

問4 今回のクルージングをどうやってお知りになりましたか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | | |
|--------------|------------|---------------|
| 1. 雑誌・新聞広告 | 2. 知人から | 3. 旅行代理店（店頭）で |
| 4. ダイレクトメールで | 5. その他 () | |

問5 あなたはクルージングにどのようなことを期待しますか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. 豪華な船旅を楽しみたい | 2. のんびりとした船旅を楽しみたい |
| 3. 船内のショーやイベントを楽しみたい | 4. 船内の食事やサービスを楽しみたい |
| 5. 人と出会い、楽しく過ごしたい | 6. 船でいろいろな観光地を訪れてみたい |
| 7. その他（
） | |

問6 今回のクルージングの乗船区間（乗船港→下船港）について、あてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|----------|----------|-----------|-----------|
| 1. 横浜→横浜 | 2. 神戸→神戸 | 3. 横浜→直江津 | 4. 神戸→直江津 |
| 5. 横浜→長崎 | 6. 神戸→長崎 | | |

問7 今回のクルージング全体の印象を評価すると、どのようになりますか。また、九州の印象は、どのようになりますか。それぞれあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

<今回のクルージング全体の印象>

満足← 普通 →不満
1 —— 2 —— 3 —— 4 —— 5

<九州の印象>

満足← 普通 →不満
1 —— 2 —— 3 —— 4 —— 5

問8 長崎港の印象についておうかがいします。それぞれ最もよくあてはまる番号1つに○印をつけてください。長崎までのコースにご参加の方（横浜→長崎、神戸→長崎）は、問10へお進み下さい。

	満足←	普通	→不満						
・全般的な印象	1	—	2	—	3	—	4	—	5
・長崎港および周辺の景観	1	—	2	—	3	—	4	—	5
・港湾施設の利便性・快適性	1	—	2	—	3	—	4	—	5
・現地での観光	1	—	2	—	3	—	4	—	5
									6. 観光はしていない

問9 今回のクルージングで、最も印象に残った寄港地（乗船港を含みます）はどこでしたか。具体的な港の名前をお書き下さい。また、その理由はどのようなものですか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

最も印象に残った港：（ ）港

- 理由： 1. 現地観光がよかったです（具体的な観光内容： ）
2. 港湾および周辺の景観がよかったです（ ）
3. 港湾施設の利便性・快適性が高かったです（ ）
4. その他（ ）

問10 長崎までのコースにご参加の方（横浜→長崎、神戸→長崎）におうかがいします。下船された後のご予定はどのようにになっていますか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------|-----------------------|
| 1. そのまま帰宅する | 2. 九州で観光する（具体的な目的地： ） |
|-------------|-----------------------|

Ⅲ すべての方に今後の九州周辺海域へのクルージングの参加意向についておうかがいします。

問1 今後、あなたが九州周辺海域のクルージング旅行に参加する場合、寄港地やその周辺でどのようなことをしてみたいですか。あてはまる番号すべてに○印をつけて下さい。

- | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------|------------|----------|
| 1. 離島をめぐる（対馬、五島列島、屋久島、奄美諸島など） | 2. 海岸景観を楽しむ（桜島、天草、日豊、日南など） | 3. 都市を見物する（博多、長崎、鹿児島など） | 4. テーマパークへ行く（ハウステンボス、シーガイアなど） | 5. 史跡を訪れる（太宰府天満宮、熊本城、宇佐神宮など） | 6. 山や高原に行く（阿蘇、霧島、雲仙など） | 7. 温泉につかる（指宿、別府、湯布院、嬉野など） | 8. 祭り・芸能を楽しむ（博多祇園山笠、長崎くんちなど） | 9. 伝統工芸にふれる（有田焼、唐津焼など） | 10. 郷土料理を味わう（しっぱく料理、ふぐ料理、焼酎など） | 11. スポーツを楽しむ（ゴルフ、マリンレジャーなど） | 12. 地元の人とふれあう | 13. その他（ ） | 14. 特にない |
|-------------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------|------------|----------|

問2 今後、あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、寄港地はどこがよいですか。あてはまる番号すべてに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|-------------|--------------|------------|-------------|
| 1. 博多港 | 2. 門司港 | 3. 長崎港 | 4. 佐世保港 |
| 5. 五島列島 | 6. 壱岐・対馬 | 7. 大分港・別府港 | 8. 三角港・熊本港 |
| 9. 宮崎港 | 10. 油津港（日南市） | 11. 鹿児島港 | 12. 山川港・指宿港 |
| 13. 屋久島・種子島 | 14. 奄美諸島 | 15. その他（ ） | 16. 特にない |

問3 今後、あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、九州とともにに行ってみたいところはどこですか。あてはまる番号すべてに○印をつけて下さい。

- | | | | |
|----------|-------------|---------|-----------|
| 1.瀬戸内海地方 | 2.沖縄県 | 3.韓国 | 4.台湾 |
| 5.香港 | 6.中国(香港を除く) | 7.東南アジア | 8.ロシア・北朝鮮 |
| 9.その他（ ） | | 10.特にない | |

問4 九州周辺海域におけるクルージングには、九州の港で乗下船を行うコースや、東京や大阪など各地の港で乗下船を行うコースが考えられます。また、乗下船港までの往復に飛行機などを用いる方法もあります。あなたは、乗船港・下船港としてどこがよいと思いますか。それぞれ最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

<乗船港>

- | | |
|------------|-----------|
| 1. 九州の港 | 2. 東京・横浜 |
| 3. 大阪・神戸 | 4. 名古屋 |
| 5. その他 () | 6. どこでもよい |

<下船港>

- | | |
|------------|-----------|
| 1. 九州の港 | 2. 東京・横浜 |
| 3. 大阪・神戸 | 4. 名古屋 |
| 5. その他 () | 6. どこでもよい |

問5 今後、あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、船での宿泊は何日くらいがよいですか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|------------------|--------------|
| 1. 1泊（ワンナイトクルーズ） | 2. 2～3泊程度 |
| 3. 4～5泊程度 | 4. 1週間～10日程度 |
| 5. 2～3週間 | 6. 1ヶ月以上 |

問6 今後、あなたが九州周辺海域の「ワンナイトクルーズ（1泊2日）」に参加する場合、旅行総額がいくらまでだったら参加してもよいと思いますか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい（旅行総額には、すべての交通費、船内外の食事やイベントの料金等を含みます）。

- | | | | |
|----------|-------------|-----------|-----------|
| 1. 2万円まで | 2. 3万円まで | 3. 4万円まで | 4. 5万円まで |
| 5. 7万円まで | 6. 10万円まで | 7. 15万円まで | 8. 20万円まで |
| 9. それ以上 | 10. 参加したくない | | |

問7 今後、あなたが九州周辺海域の「船中3泊4日のクルージング」に参加する場合、旅行総額がいくらまでだったら参加してもよいと思いますか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい（旅行総額には、すべての交通費、船内外の食事やイベントの料金等を含みます）。

- | | | | |
|-------------|------------|------------|-----------|
| 1. 6万円まで | 2. 8万円まで | 3. 10万円まで | 4. 12万円まで |
| 5. 15万円まで | 6. 20万円まで | 7. 25万円まで | 8. 30万円まで |
| 9. 40万円まで | 10. 50万円まで | 11. 60万円まで | 12. それ以上 |
| 13. 参加したくない | | | |

問8 今後、あなたが九州周辺海域の「船中7泊8日のクルージング」に参加する場合、旅行総額がいくらまでだったら参加してもよいと思いますか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい（旅行総額には、すべての交通費、船内外の食事やイベントの料金等を含みます）。

- | | | | |
|------------|-------------|-----------|-------------|
| 1. 15万円まで | 2. 20万円まで | 3. 25万円まで | 4. 30万円まで |
| 5. 35万円まで | 6. 40万円まで | 7. 50万円まで | 8. 70万円まで |
| 9. 100万円まで | 10. 150万円まで | 11. それ以上 | 12. 参加したくない |

問9 今後、あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、いつ頃がよいですか。最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

- | | | |
|-------------|------------|-------------|
| 1. 春（3～5月） | 2. 夏（6～8月） | 3. 秋（9～11月） |
| 4. 冬（12～2月） | 5. いつでもよい | |

問10 あなたは、九州周辺海域におけるクルージングに参加してみたいと思いますか。また、「1.」～「4.」を選んだ方は、どのような条件を重視しますか。「5.」を選んだ方は、どのような理由によるものですか。それぞれ最もよくあてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

<input type="checkbox"/> 1. 今後1年以内に参加してみたい	<input type="checkbox"/> 2. 今後2～3年以内に参加してみたい	<input type="checkbox"/> 3. 今後5年以内に参加してみたい
<input type="checkbox"/> 4. いつかは参加してみたい	<input type="checkbox"/> 5. 参加したくない	

↓

参加する条件（1つ選択）	参加したくない理由（1つ選択）
1. 好きな目的地に寄港すること 2. 期間が手頃であること 3. 値段が手頃であること 4. 季節がよいこと 5. 好きな客船で運航されること 6. その他（ ）	1. 観光地としての魅力に欠けるから 2. 時間がかかりそうだから 3. 費用が高そうだから 4. 船酔いしそうだから 5. クルージングに興味がないから 6. その他（ ）

問11 あなたが九州周辺海域のクルージングに参加する場合、どのようなクルージングが参加しやすいと思いますか。あてはまる番号すべてに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. 予約をしなくても乗れること | 2. 毎日、出発すること |
| 3. 毎週、同じ曜日に出発すること | 4. 毎年、同じ季節に開催されていること |
| 5. 毎回、同じ港から出発すること | 6. 毎回、同じコースを運航していること |
| 7. その他（ ） | 8. 特にない |

IV 最後に、あなたご自身についておうかがいします。

問1 あなたは男性ですか、女性ですか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

1. 男性

2. 女性

問2 あなたはおいくつですか。あてはまる番号1つに○印をつけて下さい。

1. 10歳未満

2. 10代

3. 20代

4. 30代

5. 40代

6. 50代

7. 60代

8. 70歳以上

問3 あなたのお住まいはどちらですか。都道府県名と市区町村名をお書き下さい。

() 都・道・府・県 () 市・区・町・村

問4 九州周辺海域におけるクルージングの振興に向けたご意見・ご要望など、ご自由にご記入下さい。

例：1) 今回のクルージングの感想

2) 今回のクルージングでよかったです港やその理由／よくなかった港やその理由

3) 九州でクルーズを終了された後に訪れる予定の地域や都市名

4) 今後九州周辺海域で参加してみたい具体的なクルージングコース

5) 今後クルージングに期待すること など

アンケートはこれで終了です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

2. アンケート調査自由回答

1)一般旅行客概要

有効回答583通のうち、計175の意見を得られた。

1. クルージング全般に期待すること(15)

- ゆっくりとくつろげる旅がしたい(7)
- 夫婦でおしゃれな船旅を楽しみたい(2)
- 豪華で、夢のある旅がしたい(2)
- 陸の旅とは違ったものを。飛行機であっという間に到着するのではなく、じっくり味わう旅がしたい(2)

2. 参加してみたいクルージングコース(航路、寄港地などの具体的な提案)(40)

■九州地方全般(18)

- 九州一周クルーズがしてみたい(3)
- 具体的な航路提案
 - 門司～対馬～五島列島～山川～油津～大分～門司
 - 博多～五島列島～長崎～宮崎～大分～門司
 - 宮崎～鹿児島～長崎～五島列島～博多～門司～関門海峡～宮崎
 - 日向発～日向灘経由都井岬～天草～瀬戸内海～日向着
 - 鹿児島～瀬戸内海～博多～(飛行機、JR)～鹿児島(2泊)
 - 奄美～沖縄
- その他
 - 長崎周遊のクルージング
 - 鹿児島の特徴である、海からの(桜島をバックにした)景色を見られるようなコース
 - 宮崎フェニックスGCなどを盛り込んだクルージング
 - 九州内の各県を船で自由に往来できるプラン(車、飛行機、列車などを使わない)(2)
 - 九州の各港に寄港して、郷土芸能を体験

■九州地方の離島(9)

- 九州周辺海域の離島巡りがしてみたい(2)
- 具体的な離島に関する提案
 - 五島列島(4)
 - 壱岐・対馬(3)
 - 種子島・屋久島(個人ではなかなか行きにくいところ)(3)
 - 天草周辺(1)
 - 奄美諸島の春のクルージング

■その他の地域との組み合わせ(14)

- 沖縄地方
 - 九州と沖縄(本土、離島)を結ぶクルージング(4)
 - 南西諸島
 - アクターズスクールを訪ねたい
 - 全国／海外との組み合わせ
 - 長崎～博多～別府～神戸～大阪～名古屋～横浜～東京～仙台～苫小牧～小樽
 - 福岡～九州西海岸～鹿児島、鹿児島～南西諸島(奄美他)～沖縄県、長崎～上海～香港
 - 神戸出発～ハウステンボス～石垣島～香港～(飛行機)～関西空港
 - アジアとの交流を目的としたクルージング(例：船内で、タレントショーや、民族芸、乗船客を日本人と半数ずつ)

3. 参加してみたいクルージングの企画案(やってみたいことなど)(36)

■やってみたいこと(10)

- イルカや鯨を見たい(2)
- マリンレジャーを楽しみたい(2)
- 花火を見たい(2)
- 郷土芸能にふれるなど、見るだけではなく体験を
- 九州ならではの温泉地をめぐりたい
- 離島巡り
- 釣り
- 海の美しさを堪能したい
- 寄港地のオリジナリティあふれる企画

■コースのイメージ(6)

- 都会から離れてリフレッシュできるような企画
- プライベートが家族単位で確保できるように

遠くに行かなくても旅行に来たと思えるようなハードとソフトを用意してほしい
 景観をじっくり楽しめる企画（離島を巡りながらそのいわれを教えてもらうなど）
 ホテルのほうが便利、といわれないような、離島巡りと船内での楽しい催し。
 遊べて、美しい景色を見て、おいしいものを食べて、さらに文化的なものにもふれられたら最高。

■コースの参加対象者に関する要望(10)

子供が喜ぶような企画を。子供が日常体験できないようなコース設定を(4)
 若い家族向けのプランの充実（ワンナイトクルーズなどの充実)(4)

■寄港地に関する要望(3)

寄港地での自由時間をたっぷりととってほしい(2)

■宿泊に関する要望(3)

船中泊と、ホテル・旅館の宿泊を取り混ぜてほしい（温泉地など)(3)

4. 客船の船内サービス、設備に関する要望(31)

■船内サービスに関する要望(17)

食事の充実を(2)
 船内のイベントの充実を
 押しつけがましくないイベントを
 ドレスアップの時間などももりあげてほしい。
 カラオケなど日常に陸でもできることはしたくない。

■船内施設に関する要望(6)

船内のサービス全般の充実を
 船内施設（船室）の充実（ゆとりを持った設計、豪華さ）
 子供が利用しやすい施設を。

■船そのものに関する要望(8)

船そのものに魅力を、何度も乗っても新鮮な感覚にさせる船(2)
 安全性の確保(2)
 飛鳥にのってみたい(2)

5. 参加しやすい条件(クルージングの価格、季節、PR活動、寄港地の環境など)(41)

■料金(23)

クルージングの低価格化、手頃な料金で楽しめるようにしてほしい(9)
 予算に合わせて参加できるように多くのプランを用意してほしい。(3)
 他の交通手段と比較しても満足できる価格で

■PR活動(7)

CMやチラシを増やして
 一般旅行並の情報があると検討できる
 旅行会社でもパンフレットなどを充実
 「宣伝」はクルージングを発展させる第一歩

■季節・宿泊日数(6)

暖かい時期のほうが荷物を考えると参加しやすい。

■気軽さ(3)

クルージングというと大変なイメージがあるので、手軽に参加できるようにしてほしい(3)

■都市へのアクセス(2)

都市部から港までの交通手段が便利であるほど参加しやすい。(2)

6. その他(16)

将来的には参加を希望（時期などの条件)(6)

継続的にクルージングが計画されるなら観光地が魅力的な進化を続けていくことが大切。そして定期的な企画の改良が必要。

年齢を区切るなど、参加者の幅が限定されているほうが参加しやすい。

クルージングが高額であるというイメージに加え、実際に長期休暇が取れないという問題がネックとなっている。よほど旅行者にあったコースでなければ参加しにくい。

日本人の余暇と収入面から見るとクルージングはまだなじまないのではないか。

近年、レジャーに広がりがあり、楽しみ方も多様化しているので、クルージングはその一つの方向かと思う。

一定期間限られたスペースで過ごすのだから、マナーの悪い人や、クルージングへ期待するものが異なる人とずっと一緒にすることは問題。

2) 乗船客概要

有効回答921通のうち、計815の意見が得られた。

1. 今回のクルージングに対する感想(388)	
■ 全体の感想(95)	
楽しい旅行であった、印象は非常によかったです。(73) たくさんの友達ができた。(5) 毎日があっという間だった。(7) 港のせわしない乗降や、乗船客のマナーの悪さなど楽しいクルーズではなかった。(3)	
■ 船内について(157)	
船内サービス全般(28) 船内サービスが行き届いていた。(28)	
船室(9) ベッドが不衛生のようである。(4)	
船内イベント、ショーなど(19) ショーは大変良かった(4)	
長崎郷土芸能のショーは大変印象的。(3)	
船内イベントが多く、退屈しない(2)	
もうすこし時間つぶしになるようなイベントを増やしてほしい(2)	
船上パーティーが中止になったのは残念。(2)	
食事(37) どの日の食事もおいしかった。(11)	
食事の内容がよろしくない(8)	
量が多すぎるのが、年齢的に辛かった。(3)	
あわただしいかんじがする(3)	
和食を多めにする方が良いのでは、和洋選択などはできないだろうか。(2)	
食堂のスタッフはもっと必要ではないか。	
船内スタッフ(41) 礼儀正しい、親切で好印象。(37)	
外国人のボーイさんは言葉がよくわからなかった。もうすこし日本語を話せるとよいかも(2)	
一部のスタッフは、何度も乗船している人ばかりに愛想がよいのでチーフは気をつけてほしい。	
その他(23) もうすこしカジュアルな服装にしてほしい(3)	
乗客のマナーの乱れが気になる。(フォーマルの後に、カジュアルに着替えてしまうなど)(2)	
ラウンジで男性の一団が飲んで騒いでおり、イメージ低下。	
聴覚障害者も安心して参加できる施設を(室内安全ランプ、文字放送など)。 スタッフが手話を勉強しているのを見て感激した。	
■ 寄港地について(79)	
名瀬港(奄美)(12) 歓迎に感激。人情的で嬉しかった。(8)	
美しい自然、海、珊瑚礁などが印象的であった。(3)	
三角港(5) 三角港はみるべきものがない。寄港地に一工夫ほしい(4)	
別府(3) 大変な歓迎式を行っていただき、よかったです。(3)	
大分港(6) 下船して散策しようとしたら、悪臭と煙がたちこめていた。(2)	
港へのアクセスが悪い。	
都心へのアクセスが悪い。	
港にスクラップ等の資材があり、美しくない。ゴミ廃棄場もあり、あまりよい印象ではない。	

長崎(5)

- 景色など非常に良かった。(5)
グラバー園、領事館、原爆資料館、平和公園など具体的な観光名所がよい(4)
長崎港は足の便が良く、市内も路面電車など充実(5)
市も観光に力を入れており、市民も観光客に親切。
公衆トイレなどの施設が清潔でよい。女性は安心して利用できる。

隱岐(6)

- 町を挙げての歓迎に感動（小学児童の鼓笛隊、紅白餅など）(4)
着岸した岸壁は、港のメインだろうか。港が殺風景。

仙崎(4)

- 狭くて客船が入るのは無理、岸壁に着岸できない(3)
函館の夜景は素晴らしい(2)
神戸から乗船できて嬉しかった(3)

■オプショナルツアーについて(4)

- 北海道では、雨の中せっかく行ったワイン工場（十勝）がお休み。事前にわかることではないのか。(5)
国東半島のO Pでの食事を一考していただきたい(2)
ハウステンボスは、滞在時間が少ない。食事場所が混雑していた。(2)
函館の大沼国定公園はすばらしい。
平戸のブリの刺身は抜群。他では味わえない。

■下船後の予定(2)

- ハウステンボス（行った、行く）、礼文・利尻、佐渡、阿蘇・日南海岸・霧島、湯布院、長崎、佐世保他

■その他(20)

- 港や観光地での滞在時間を長くしてほしい。(6)
頻度を2日に1度くらいにしてほしい。(2)
隱岐では町をあげて歓迎してくれたが、長崎港はそうではなかった。両港の相違は行政の観光に対する姿勢に起因するのではないか。本当のホスピタリティを全面に出してほしい。
高齢者時代になったので、船室内の設備や寄港地の案内等、高齢者向きの配慮をして欲しい。今回も寄港地見学で、バスに乗り遅れ取り残された気の毒な方とあいました。
日本の港は物流港として整備され「人」から離れている。九州の港は町に近いので、客船誘致をするのならそれを活かした港づくりを考えてほしい。九州にある素晴らしい自然と、客船を受け入れる素晴らしい港を結んでほしい。

2. 今後参加してみたいクルージング、クルージングに期待することなど(173)

■参加してみたいクルージングコース、寄港地など(105)

- 九州一周クルーズがしてみたい(6)
日本一周クルーズがしたい(3)
具体的な寄港地
離島：種子島・屋久島(19)、五島列島(6)、壱岐・対馬(5)、沖縄(3)、奄美(3)他
都市：鹿児島(10)、長崎(7)、宮崎(6)、熊本(4)、大分(3)、別府(3)、小倉(2)他
対馬・釜山・濟州島などをまわりたい。
神戸～博多～五島～屋久島～宮崎～別府
屋久島～奄美～五島列島
九州～台湾クルージング
その他：岩国、高松
乗下船地
神戸・大阪などの阪神(3)、長崎(2)、博多、三角、名古屋、東京
コースのイメージ

クルージングでなければ行けないところに行ってみたい。(3)
趣味・特技と同じくする方を対象としたクルーズ（芸術コース、音楽コースなど）
独身者（伴侶を亡くした方）に対する方々に配慮したクルーズ
■季節や期間に関する要望(9)
7～10月に多数のメニューがほしい。(2)
■移動に関する要望(7)
マイクロバスの移動は不可。(2)
オプショナルツアーのバスの乗車時間を短く。
往路または復路に飛行機を利用したクルーズがあるとよい。
■今後のクルージングに期待すること(8)
日常生活から解放されてのんびりすること。(2)
新しい寄港地をとりいれた企画を(2)
高齢者・身体の不自由な人が安心して参加できることがなにより。
九州観光が目的ならば、特に船旅には固執したくない。船旅はその過程を楽しむこと。観光は色づけ。
■その他(34)
客船の大きさによって、船内施設やイベントに差が生じる。また、客層により寄港地の観光を目的とするもの、航海を楽しむなど幅がある。どれに重点を置くか、が問題。
もうすこし安価であるとなおよ。(3)
クルーズの振興はいいが、乗客の質が低下するのは問題。

3. 台風に関する意見(254)
台風の影響を受けてしまい、目的寄港地に行けなかったため、残念だった(121)
船長など乗務員へのねぎらい、感謝の言葉50
今後は、クルージングの時期を再考してほしい(3)
今回は寄港できなかつたが、いつかは訪れたい(2)
台風の影響を受けたが、かえって得難い経験だと思う(1)
台風などの天災にも、臨機応変に日程変更や、船内イベントなどを設定してほしい(9)
その他(1)

3)一般旅行客意見一覧

■ クルージングに期待すること
充実した食事とのんびりした観光をしたい。
船上でゆったりくつろぐ旅を希望。静かで美しい島々を見る海域。
大きくてきれいな船でゆったりと旅してみたい。ゆきとどいたサービスの中で、心と体をリラックスさせて旅をしてみたい。
個人ではなかなか行きにくい所（例、屋久島）をまわるコースがあれば良い。できるだけ格安でできればゆっくりとくつろげる（日常の疲れをいやせるような）旅になるよう希望します。
ゆっくりとした船旅をいつかは楽しみたい。
飛行機であっという間に目的地に到着する旅ではなく、ゆっくりじっくり味わう旅をしてみたいと思います。贅沢に時間を使いたいです。
ゆっくりと旅できて、手頃な値段のクルージングがあればと思います。定年後はゆっくりと旅行でもしながら過ごしたいと考えています。
ゆっくりとのんびりとオシャレなクルージングを望みます。
主人と二人でおしゃれなクルージングも楽しみたいです。オーストラリアでのクルージングは宿泊なしでしたがとっても素敵（料理やショー）でまた行ってみたいと思いました。
クルージング=のんびり、夢、豪華とかいうイメージがあります。陸の旅とは違った内容、コースを期待します。いつか子供たちが手が放したら夫婦でのんびり船旅をするのが夢です。
都会より参加する方は、海の美しさ、また心のリフレッシュを求めて、参加を希望する方が、多いと思います。
船=乗り物酔いというイメージがあるので、好んで利用した事はないが、クルーズ客船というと豪華な船を想像してしまう。
クルージングという言葉からは長い船旅を想像します。
安く、豪華で、2～5泊、効率的。食事もgood。
瀬戸内海周辺。おいしい食事と想い出に残る楽しい旅。

■ 参加してみたいクルージングコースの具体案
九州一周する船旅に参加してみたいと思いますが、値段が高いなあ。
九州一周、五島列島まで行く（魚釣りなど）クルージングがいい。
九州一周のコース
門司港～対馬～五島～山川港～油津～大分港～門司港
博多～五島列島～長崎～宮崎～大分～門司（九州一周コース）
宮崎港～鹿児島港～長崎港～五島～博多～門司～関門海峡～宮崎港
日向発～日向灘経由都井岬～天草～瀬戸内海～日向着
鹿児島～瀬戸内海～博多 下船でJRか飛行機で鹿児島へ帰る。（2泊でできないだろうか）
長崎が大好きなので、来年の春は、長崎周辺（全部）を飽きるまでクルージング出来るといいな。
鹿児島の観光の一つとして湾内のクルージングと食事、サンセット船内結婚式等、もっと海のよさを生かして先ず当地の人々の注目がほしいし、利用をしてほしいと思います。広島の宇治港からのクルージングを参考にしてほしいと思います。鹿児島の特色は海から（桜島をバックにした）。
宮崎フェニックスGC等、盛り込んだクルージング
九州各県への直行コースでの観光プラン。（車、飛行機、列車を使わない）
九州内を船で自由に行き来できる様になるとよいと思います。
九州一周というよりは、各港に寄港し、郷土芸能を体験するなどの、見るばかりでなく、旅行（クルージング）がしたい。
九州は離島が多いため、クルージングには向いている地域だと思う。観光客にとってもそうした離島はなかなか行けないので、1回のクルージングで訪れることができれば、好都合だと思う。
九州の海岸線、離島などをめぐる様なコースが良いと思う。
五島・壱岐・対馬等の離島を廻ってみたい。
五島列島や対馬周辺をゆっくりとまわるコース。
まず手頃な五島あたりから。
五島ルート
壱岐・対馬ルート
個人ではなかなか行きにくい所（例、屋久島）をまわるコースがあれば良い。

種子島・屋久島ルート
天草周辺がいい。
九州と沖縄（本島外）の離島をセットとする。
沖縄県のような遠いところまで行けるコースを作ってほしい。
九州～沖縄（温泉）
長崎～鹿児島～奄美諸島
アクターズスクールを訪ねる。
奄美諸島の春のクルージングなどいいと思います。
鹿児島～種子島、奄美～沖縄
南西諸島
九州だけでなく、瀬戸内とのセット、沖縄とのセットなどが良いのでは。
広島まで来てほしい。
いろいろな港を経由する企画がほしい。（例、岡山港）途中寄港できるように。
長崎～博多～別府～神戸～大阪～名古屋～横浜～東京～仙台～苫小牧～小樽（九州周辺海域でなく、全国規模で）
神戸出発～ハウステンボス～石垣島～香港～（飛行機）～関西空港
福岡～九州西海岸～鹿児島、鹿児島～南西諸島（奄美他）～沖縄県、長崎～上海～香港
九州地方は韓国などに近いので「九州周遊＋韓国など海外」をクルージングするというはどうでしょうか。
アジアとの交流を目的としたクルージング（例えば、タレントショーや、民族芸を船内にて行うとか、その国の人を半分、日本人半分乗せて、一緒に船旅をするとか）

■参考してみたいクルージングコースの企画案
コースにイルカ＆くじらを見るというのが組み込まれているといいと思います。
イルカウォッチングに参加したい。
九州ですので温泉・マリンレジャー等その他の特色をいかして欲しい。
マリンスポーツもやってみたい
もう少し豪華にした方がよい。花火はよかったです。カラオケ大会も楽しめた。
水上花火がもう少し見たかった。
寄港地で郷土芸能を体験するなど。見るばかりでなく、旅行（クルージング）がしたい。
離島めぐり
クルージングならではの企画がもっとあればよいと思う。魚釣りなども出来るとGOODです。
遊べて、美しい景色を見て、おいしい物が食べれ、さらに文化的なものに触れれば最高です。
手頃な料金で内容の濃い心の奥底に残るような景観を楽しめてゆっくりと旅ができる、そのようなクルージングをぜひ計画してほしい。（例えば、離島をめぐりながらその離島に伝わるいわれとか伝説とかを語ってもらうなど。）
都会より参加する方は、海の美しさ、また心のリフレッシュを求めて、参加を希望する方が、多いと思います。日頃スケジュールに縛られ、ゆとりの無い生活をしているので、ゆっくりとした船旅を計画されでは。
見所はどれもこれも取りこまらず、これといったもの2～3ヶ所限定すると参加しやすい。
寄港したところで自由な時間をたっぷり設けたクルージングがあれば参加してみたいです。
寄港地での滞留時間は少なくとも半日以上がいい気がします。
まだ子供が小さいので子供の喜ぶプランだったらうれしいですね。
子供が楽しめるようなゲーム、イベントetcを行ってもらいたい。ホテル並の宿泊サービスをうけたい。
家族（小学生含む）で楽しめる様な内容のコース。
職員旅行として職場で若年層で企画できるようなクルージング。
ファミリー感覚を出した企画。
家族連れ（特に子供）に楽しめるポイントを巡るコース。
子供が小学生のため、色々と日常で経験できないことが体験できるようなコースが。
時間に余裕のある高齢者の人の意見を取り入れる。若い家族づれにはワンナイトの内容を充実させる（テーマパークめぐりもよいかもしない）。
子供もいっしょに楽しめるといいです。
クルージングは金額が高いため、“年配向き”というイメージが高い。若い人向けのプランがあればよいと思う。
船中泊が長いと船酔いなどが困りますので、一泊、船中泊したらそのあとはホテル旅館泊にして、また帰りは船中泊などのようにとりましてほしい。
今回はクルージングのみで船中泊ですが、7日間の場合は、2日位温泉地に泊まってみたいです。

まず、手頃な値段でないと、クルージングで旅する必要はなく一般のホテルの方が便利だしということになるので、そこを重視し、クルージングならではの島めぐり＆楽しい催しがあればよいと思います。
プライベートが家族単位で確保できる内容のクルージング。適当な場所に寄港しながら九州を一周する。
クルーズのみならず、寄港地でのオリジナリティあふれる企画をもりこんだものを期待します。
毎年何種類かのコースの中から選ぶ要領で参加してみたいです。
各地寄港し船での移動手段として考える。好きな場所で下船（日々）し、また、乗船し、次の場所へ移動する。
手頃な金額で宿泊日数もあまり長くなく、チョッピリ優雅な気持ちになれるような船の旅を企画してほしい。遠くでなくても旅行にきたと思えるソフトとハード面の充実を考えてほしい。

■客船の船内サービス、設備に関する要望

船室がゆったりとした作りがいいですね。
子供に対して利用し易い施設、スケジュールも入れてもらいたいです。
各個室のスペースにゆとりがあって、窮屈さを感じさせないこと。
もしものために船内でドクターの配置等もして欲しい。
荷物が多くなりそうなので、安全確実な宅急便で自宅 ⇄ 船に届けてほしい。
伸び伸びとゆったりしたスペースを作って下されば、お年寄りの方もゆっくり旅行できるのではないかでしょうか。人をたくさん乗せるのではなく少しゆとりを持った船内を希望します。
五島列島や対馬周辺をゆっくりとまわるコースでそこでとれる新鮮な魚介類が食べられるグルメをとり入れていただければ魅力があると思います。
充実した食事とのんびりした観光をしたい。
大きくてきれいな船でゆったりと旅してみたい。ゆきとどいたサービスの中で、心と体をリラックスさせて旅をしてみたい。船内でもいろいろなイベント（ダンスなど）があったり、体を動かせる施設があると長旅でも楽しめそう。
オーストラリアでのクルージングは宿泊なしでしたがとっても素敵（料理やショー）でまた行ってみたいと思いました。
安くて、豪華で、2～5泊、効率的。食事もgood。
おいしい食事と想い出に残る楽しい旅。
食事は標準以上のものを希望します。
船内イベントはあった方がよいが、押しつけがましいのはよくない。一定期間限られたスペースで過ごすのだから、マナーの悪い人やクルージングに期待することが異なる人とずっと一緒というのはよくない。
イベント、食事などのアトラクション等の設定はとてもよいと思う。その反面、クルージングでの一番大切なカップル、家族等の大切な時間の猶予や、それに対するドレスアップなどが、とてもよいと思うクルージングが大切だと思う。
船内でカジュアルで楽しいショーやイベントがあると良いと思う。
子供が楽しめるようなゲーム、イベントetcを行ってもらいたい。ホテル並の宿泊サービスをうけたい。台風等の心配があるので、安全なコースを計画してほしい。
子供の頃、四国の方へ船を利用して何度か旅行した記憶がありますが、船内でとても退屈だったことを覚えていました。（島々も見えず、海ばかりで目的地が見え始めたときが一番うれしかった様な気がします）。船内での楽しい‘もよおし’などを期待します。
アルコール飲料水の種類を増やして下さい。
軽食バイキングの方がよい。
おいしい海鮮料理を期待。カラオケのように、陸でもできることはしたくない。
値段が手頃であるとともに、船内での料理がクルージング特別ディナーのようなものを取り入れてほしい。どこでも食べれるようなディナーでなくちょっとかわったディナーが食べてみたい。
船の中の食事がおいしいのがなによりだと思います。
継続的にクルージングが計画されるなら観光地が魅力的な進化を続けていくことが大切。そして定期的な企画の改良が必要。再現性のある集客を望むには船も同じものでないか、何度も同じ船に乗っても新鮮な感覚のもてるもの、また下船の時に去りがたい気持ちをもたせることが大切。
飛鳥級の客船でクルージングを。
安全であること。
船の外観がきれいで楽しそうな感じがする船に乗ってみたい。
船がゆれないこと（大型）である事。船室がリッチである事。安い事。
「飛鳥」に乗って一度はクルージングに行きたい。
船、そのものに魅力がなければならないと思います。

船酔いが心配です。大丈夫でしょうか。また、船内での過ごし方など、退屈はしないのでしょうか。クルージングに対しては、関心はあります。

■参加しやすい条件

クルージング全般がもっと安くて身近なものになることを願っています。
九州一周する船旅に参加してみたいと思いますが、値段が高いなあ。
日本人の余暇、収入面からみて、クルージングはまだ日本人にははじめない。
ファミリーパックで値段が手頃。レンタカーetc.
九州周辺であれば底料金じゃないと.... 身近すぎるので。
クルージングは、金持ち対象というのが通例ですが、一般庶民にも手の届くものを開発して下さい。
料金的に他の交通機関と比較して高すぎないこと。
以前からクルージングで世界中のあちらこちらに行きたいと思っていますが、何より値段が高くてとてもじゃないけど参加出来ません。
できるだけ格安できればゆっくりとくつろげる（日常の疲れをいやせるような）旅になるよう希望します。
短い泊数から、少し長いものまで、予算に合わせて気楽に参加できるように計画してもらうといいと思う。
忙しい日々からの解放を希望し、されど、仕事も休めず！！この条件が一つでも取れた時（たとえば長期休暇とか）いつでも参加できるコースなど有れば最高です。最後に、値段の方も「ピン」有り「キリ」有りでお願いします。
手頃な価格を望みたい。
価格帯の2極化、豪華とチープ、どちらでも利用できる状況があればその時々で利用範囲が拡がります。
手頃な値段で、いいコースをまわれるクルージングがあれば是非参加したいと思います。
手頃な金額で宿泊日数もあまり長くなく、ショッピング優雅な気持ちになれるような船の旅を企画してほしい。
船旅はどうしても料金が割高になっているので、もっと利用しやすい金額になればなと思う。
瀬戸内、長崎沿岸、料金が高すぎるのでは。
手頃な料金で内容の濃い心の奥底に残るような景観を楽しめてゆっくりと旅ができる。そのようなクルージングをぜひ計画してほしい。
ゆっくりと旅できて、手頃な値段のクルージングがあればと思います。
海外旅行に行く経費が安くなっているので、クルージングも安い経費で、多くの人が参加できるように。
値段が手頃であるとともに、船内での料理がクルージング特別ディナーのようなものを取り入れてほしい。
クルージングは金額が高いため“年配向き”というイメージが高い。
ます、手頃な値段でないと、クルージングで旅する必要はなく一般のホテルの方が便利だしということになる。
クルージングというととても大変なイメージがあります（マナーやルールが、年配の方のものという）。もっと気軽に参加できるものであればいいと思います。
手軽に利用できる。
参加しやすい旅を期待しています。
暖かい気候の時期の方が荷物を考えると参加しやすい。
今回はクルージングのみで船中泊ですが、7日間の場合は、2日位温泉地に泊まってみたいです。
クルージングについての知識がなく、高い（金額的に）というイメージがまだあります。また、本音はゆっくり船旅を考えても実際休みがとれないという条件的なものがどうしてもネックになるため、よほど、旅行者に合ったコース設定でなければ、参加しづらいと思います。
手軽に参加できる1泊（ワンナイト）クルーズあるいは1日日帰りの企画でいいと思います。
安くて、豪華で、2～5泊が効率的。
でも我々（30代）は長期の休みがなかなか取れないので途中下船できるような（二泊三日位）クルージングならと思います。
もっとCM、チラシなどを多くしてほしい。
東北在住なので九州地方には、あまりなじみがありませんが、今後のPR活動に期待したいと思います。
50代（年齢）頃に時期、金額、内容などの詳細を知ることができれば参加できる可能性が高いと思います。
一般旅行なみに詳しい情報が多くあると考慮できる。
情報がほしい。
旅行会社などで、もっとパンフレットを出してくればどのようなプランがあるかなど分かる。
映画タイタニック号の恐怖から船酔いしか考えません。楽しそうな映像か写真を見ればあこがれるかもしれません。興味がわかなれば乗る勇気も出ません。もっと、動くホテルという感じより乗っている人の様子が、表情が見れたらいいと思います。宣伝が発展させる第一歩だと思います。
港からの交通の便が良いこと。

各個室のスペースにゆとりがあるて、窮屈さを感じさせないこと。都市部から港までの輸送手段が便利であればあるほど参加しやすくなると思う。(スカイライナーや急行バスなどのように)

■その他

よくわからないが、一度は乗って旅してみたい。

定年後はゆっくりと旅行でもしながら過ごしたいと考えています。

クルージングがあれば、一段と楽しい旅になるでしょう。希望します。

今のところ特に予定はないのですが魅力的なことなので経験してみたいと思っています。

クルージングが実現されれば、定着してくれば計画が組めるので、行ける時期を見て行きたい。

まだクルージングの経験がないので、九州地方の業者さんに、おまかせして1週間から10日間の日程で大いに、楽しみたいと思う。

年令を区切るなど、何か参加者の幅が限定されている方が、参加しやすいです（目的や年令が同じ仲間だと話しやすいので）。

台風等の心配もあるので、安全なコースを計画してほしい。

忙しい日々からの解放を希望し、されど、仕事も休めず！！この条件が一つでも取れた時（たとえば長期休暇とか）いつでも参加できるコースなど有れば最高です。最後に、値段の方も「ピン」有り「キリ」有りをお願いします。

船内イベントはあった方がよいが、押しつけがましいのはよくない。一定期間限られたスペースで過ごすのだから、マナーの悪い人やクルージングに期待することが異なる人とずっと一緒というのはよくない。

レジャーの広がりのあるこのごろ、楽しみ方も変化しつつあると思います。クルージングも今後のレジャーの方向かと思います。

人工透析を行っていますので、透析設備のあるものでないと参加できません。また長期休暇は現在では無理。

日本人の余暇、収入面からみて、クルージングはまだ日本人にはなじめない。

クルージングについての知識がなく、高い（金額的に）というイメージがまだあります。また、本音はゆっくり船旅を考えていても実際休みがとれないという条件的なものがどうしてもネックになるため、よほど、旅行者に合ったコース設定でなければ、参加しづらいと思います。

もっと、動くホテルという感じより乗っている人の様子が、表情が見れたらいいと思います。

継続的にクルージングが計画されるなら観光地が魅力的な進化を続けていくことが大切。そして定期的な企画の改良が必要。再現性のある集客を望むには船も同じものでないか、何度も同じ船に乗っても新鮮な感覚のもてるもの、また下船の時に去りがたい気持ちをもたせることが大切。

4) 乗船客意見一覧

■今回のクルージング全体の印象
初めて参加しましたがとても楽しかった。お友達もできだし、沢山の方と話ができるてとても嬉しかった。
多くの友達ができてよかったです。
沢山のお友達もできて、大変楽しい旅行でした。皆様にお世話になり有り難うございました。神津船長のご回復をお祈り申し上げます。
仲良しがたくさんできて楽しかった。
クルージングに抱いていた憧れ①ゆとりのある時間の過ごし方②少しゴージャスな雰囲気③自分の気に入った観光、この三つが満たされたことで大満足。
今回クルージングに参加して、船の旅で多くの人と話ができたこと、船酔いせず参加できること、毎回心のこもった食事、クルーの人達のあたたかさ等々とても良い思い出になりました。
初めてだったのでとても良かったと思う。
暇な旅行にならず、楽しく生活をエンジョイできました。ありがとうございました。定年退職の思い出の一夏となりました。
全般的に10日間参加して良かったと思います。10日間あっという間に過ぎました。
毎日が楽しくあっという間の12日間でした。ウェイターの方々にとてもよくしていただきました。
船中でのいろいろな催し物がたくさんあり、あっという間に12日間が過ぎる楽しいクルージングだった。手配してもらった商品引換券が使用できなかったことが残念。またのクルージングを楽しみにしている。
飛鳥の旅はこれで3度目だがとてもよい。
クルージングには数回参加しておりますが、今回も楽しいクルージングでした。
大変楽しい旅が出来ました。
クルージングは良かった。
全般的に良かった。
大変結構でした。
天候に恵まれた楽しい旅行でした。
天気が良く楽しく過ごせました。
総評すれば良好。
船旅は良かった。
大変良かった。
船旅は良かった。
大変良かった。
楽しく過ごせました。有り難うございました。
今回のクルージングの印象は、良かった。
安心してゆっくりリフレッシュでき特に不満なし。スタッフの方のご努力にも感謝しております。
台風にあたり良い経験をした。船内は常に和気あいあいとして和やかな日々だった。いろいろな行事があり、たいへん楽しんだ。
得難い体験をした。
GOOD
とても満足しています。また何時か友人たちと乗船したいです。宣伝しておきます。
ゆっくり、よく眠れた。のんびりできた。
つまらないよくわからない12日間だったが、飛鳥がやはり好きである。
今年の日本一周は寄港地も少なく、フルクルーズのリピーターが多いとのことで、ゆっくりとした旅を期待したが、港毎のせわしない乗降、団体客のマナーの欠如など残念ながら嬉しいクルーズにはならなかった。やはり国外ロングクルーズに限ろうという思いを強くした。
初めの頃のクルージングは、楽しく心休まる憩いの一時でした。来客のマナーも常識のあるふれあいがありました。このところ「或るクラブ」主催のクルージング(今回も)は、今までの楽しさがなく、来客のマナーも悪く、楽しくなくなったと思います。このままだと、初めの頃の良いマナーの人々は、だんだん去っていくと思います。
はじめてなので少し退屈だった。
以前に比べて、食事時のスチュワーデスの人数が少なかったように感じたが、スタッフ一同の対応は良好でした。気持ち良く過ごせました。感謝します。
仕事をしているので、ゆっくりと時間がとれなかった主人とまた2、3日ゆっくりと過ごしてみたい。
国内でのクルージングは初めてで、「日本一豪華客船の旅」を味わいたく飛鳥に乗船しました。期待どおり良かったです。
楽しかった。ありがとう。
全般的に期待していた以上で良かった。

大変満足な旅でした。
大変良かった。
本当に楽しかったです。有り難うございました。
満足します。
一度飛鳥のクルージングに参加したいと思ってました。念願がかなって最高です。去年奄美大島クルージング(他船)、正月に錦江湾正月クルージング(他船)に参加した時、今度は飛鳥にと思っていましたので。
とても楽しい毎日でした。ありがとうございました。
初めての参加でしたがゆっくりでき、食事もおいしく客同士の交流もあり楽しかった。‘あこがれの 飛鳥に乗って 生命延び’
初めて参加してとても楽しゅうございました。
とても楽しいクルーズでした。有り難う。
初めての乗船でした。大変よかったです。もう一回は乗ってみたいです。
今までに2度クルージングに乗せていただき楽しい日々を過ごさせてもらいました。日常の生活からちょっと離れて豪華な船の旅が出来て嬉しく思っております。益々のご発展を望みます。
前にクリスマスに一泊させていただきました。そして今回とってもうれしかったです。すてきな夜が。
一泊でしたが大変楽しく過ごしました。過去2回の楽しさを思い出しました。
前回は門司より神戸まででしたが、とてもよかったですので今回も乗船しました。前の旅にも勝る良い旅でした。有り難うございました。次はもっと長い乗船の旅行を楽しみにしています。
非常に良い。
今回のクルージングが楽しかったので、小笠原とオセアニアを申し込みました。
感想としてはよかったです。
天候に恵まれて大変よかったです。
初めての経験であり、大変感動しました。ワンナイトクルーズでしたが、上品な気分を味わう事が出来良き思い出になりました。
とてもよかったです。船の旅はのんびりとしたスケジュールでとても満足しています。
ありがとうございました。皆様の笑顔がとても温かく心がなごみました。
今回初めての経験だったけれども、食後船酔いをしてつらかったけれども2~3時間たつたらよくなっただ。色々な体験でとても楽しかった。
天候にも恵まれ快適な旅でした。
大変楽しい旅が出来ました。
一度は飛鳥でと思っておりましたクルージングに参加させていただき最高に幸せな4日間でした。ゆきとどいたおもてなしに心からのお礼を申し上げます。またのご縁を祈っております。
主人が足が弱いので車椅子の旅でしたが、心配したこともなくスタッフ一同、大変よくお世話してくれ感謝しています。有り難うございました。
良好。
大変思い出になる旅でした。皆さん親切で気持ちよかったです。
今回初めて参加しました。私が参加を決めてから友人を誘い10名のグループになり、大変楽しくすごしました。ASUKAのことをPRしたいと思っています。
主人80歳、私77歳の記念に参加しました。老人夫婦で特に私は足が悪いので、皆様が親切にしてくださって本当にうれしかったです。もう参加することはないと思いますが、クルージングは老人や身体障害者のためにとても良いと思います。従業員の皆さん明るく、きびきびした仕事ぶりは感心しました。これからますますの発展をお祈りします。
おかげ様にて楽しいたびが出来ました。ありがとうございました。今後のご貴船のご活躍をお祈り致します。又逢う日を楽しみに。
飛鳥とても満足しました。
大変楽しく過ごさせていただきました。
大変良かった。楽しく旅が出来ました。ありがとうございました。
大変良かった。楽しく旅が出来ました。ありがとうございました。
行き届いた船内でのサービス、食事の品数の多さ等細かいところへの配慮等満足した。船3泊4日の短い期間でしたが、ゆったりと楽しい旅が出来ました。ASUKA皆様のスタッフのお陰だと心より感謝いたしております。ありがとうございました。
今回の3泊4日のクルーズは一生の思い出となりました。まず、新婚旅行としてこの船に来れたことはラッキーでした。仕事上、陸のホテルや観光地は何回となく回っていますが、24時間浮いている時間がとても新鮮で別世界にいるようなディナーやイベント、何もかもが日常の生活と違ひ夢のような毎日でした。
本当に旅をしたという感じを味わう事が出来ました。今まで、体験した旅は飛行機からバスと移動が大変でしたけど、そういう紛らわしさがない、これが旅だと思いました。

船の旅はお天気にも恵まれ、快適な良い旅でした。
大変よかったです。ありがとうございます。
天候に恵まれ海も静かで快適なクルーズだった。
クルーの皆様方の気配り、船の設備、各種イベント等申し分なく快適な旅でした。ありがとうございました。
思ったより船内の生活が楽しかった（全てを含む）。
クルージングは年寄りの旅と思っていたが、それなりの楽しみがあった。
初めての参加でしたが、1. 船内の食事はよく吟味されたもの 2. 気配りのサービスを受けたこと 3. ショーやイベントもよく配備されていたこと 4. 寄港地やクルーの方々の人情あふるる応対に接したこと などで素敵な心に残る船旅を体験させていただき感謝いたします。
全体的にゆったりして楽しかった。
飛鳥関係の皆様に感謝いたします。
2回目のクルージングで今回も非常に満足しています。
飛鳥のクルージングは3回目ですがいつも従業員の皆さんとの温かいサービスを嬉しく思います。同行の人の意見として（初めて参加した人）近づきがたいように思っていた飛鳥でしたが、思ったより気楽で良かったと思います。
6日間はアッという間でした。いよいよお別れする際に他で体験できない淋しさをひしひしと感じさせられます。「飛鳥」の発展、乗組員のご健康を祈ってやみません。
私は日本一周をなさった知人から「飛鳥」での船旅が楽しかったことを聞かされて、今回のワンナイトに参加しました。本当に楽しい1泊2日でした。アッという間に時間が過ぎました。本当にありがとうございました。
非常にすばらしい旅でした。本当に3泊4日アッという間にすぎたような気が致します。今回、社名代としての参加でしたが、次回必ず家族で計画したいと思います。船長さんははじめ、皆様本当にありがとうございました。心から感謝申し上げます。
4日間があっという間に過ぎたという感じです。
船の旅はゆっくり、のんびりと海を島を夜空を眺めていたいと思って今回のクルージングに参加致しました。しかし、少し運動不足となった気がします。のんびりではなくあわただしい思いもいたしました。それは船内で催されるものに参加しようとすると時間が気になります。

■船内サービス全般

素敵な旅行で幸福でした。お世話になりました。また宜しくお願いします。
船側のサービスはハード面・ソフト面とも申し分なく、本当に好感が持たれます。客層も一部を除き、いきどいた方々で敬意を表したく思います。
船客に十分な満足感を与えるため船側の配慮・努力、更に食事の美味と充実に大変な工夫と努力をされていることを嬉しく思い敬意を表します。
前々から、船でのんびり一人旅をしてみたいと思っていましたが、仕事の都合等で難しくて出来ませんでした。今回やっと3連休をはさんでのクルーズに参加でき、嬉しく思っています。方向音痴で、良く船内で居場所が分からなくなり、迷子になったりもしましたが、食事はおいしく係の人も親切で快適な船旅が出来ました。
とてもよい船だと思いました。
船旅は初めてだったので、船内サービスが行き届いていて感心しました。
船内でのサービスには満足しました。又の機会にぜひ参加したいと思います。
船内は良かった。
船の中は楽しい3日間でした。
船の中ではのんびり出来た。台風以外では良い印象が残っています。
船内生活は満足。
大変楽しい旅でした。
沢山のお友達もできて、大変楽しい旅行でした。皆様にお世話になり有り難うございました。神津船長のご回復をお祈り申し上げます。
船内のサービスはよく、食事も満足した。
費用に見合った食事、サービスであり、満足でした。キャビンにバスタブがあればなおよい。
遠方から、また、年配の人達のためにも、乗りつぎ便の案内をもっとしてほしかった。
全体的にサービス、案内は結構でした。欲を言えば朝夕食とも1回ですむ様何か工夫して欲しい。（時間帯を拡げるなど。）
初めてクルージングに参加しました。乗船の際のクルーの出迎えは感激しました。船内生活に大きな期待をもたされ、実際その通りでした。
全体的に期待していた以上で良かった。サービスはGOOD！
船内生活では充分満足できました。船員の皆さんのかくばり感謝しています。

色々な催しなどアスカデイリーで知らせて貰えた事はとても分かり易く、繰り返し確認できてとてもよかったです。グランド・スパ大変よかったです。アルプスの水も、裸の交流もあり高級ホテルと温泉の旅が合体した心地がした。

三角→博多までの短時間ですので意見はありませんが、船内の色々な設備など見学させて戴きたく乗船しました。

九州に住んで直接何度も行ったり来たりしているところなので地域外の人とは感じ方が異なると思いますが、上記のように評価しました。大島だけで満足しています。キャビンについて、小物入れが多く入れられていたのには有り難く思いました。特に靴置きがあったのは優。444号室の入口ドア。キイをさしてもなかなか開かなかったのですが、一日は我慢して努力しましたが、やはり便利が悪いのでレセプションに申し出たら、すぐ点検に来て係りに連絡をして点検されました。名瀬に寄港した時修理できました。ロッカーのネクタイかけも一個はずれましたので同時に申し出たら直ちに直してもらいました。とても感じが良く夫婦ともども良い気分になった船旅でした。日頃の御社の方針がよくわかる事例でした。

船内サービスは非常に良い。寄港地の皆さんの大歓迎に感謝。

船長主催のパーティーの後の食事の際、ワインが有料であることの説明不足。客室は掃除が行き届き美しく整頓されているのですが洗面所での換気扇の臭いが気になりました。

設備、居住性バツグンであり、各スタッフの方にも親しみやすく、本当3泊4日あっという間にすぎたような気が致します。

初めて利用いたしました。船内の皆様の行き届いたサービスに深く御礼申し上げます。私共一般庶民は高嶺の花と思っていましたが本当によい思い出になりました。

今回、一人だけの旅行で初めてだったので、船内の利用の仕方に理解できないところがあり、多少説明不足の感がある。

■船内

ベットがきたなくて虫がいてかまれてたいへんでした。

374号室で、エンジン音がひどくて寝にくいのがつらいと思いました。

ベットが不潔のようでした。

ベットに虫か何かがいてかゆくて眠れませんでした。

のんびりできたのがよかったです少々部屋が狭いのが残念でした。

ブリフレオーブンは船員の方の対応も丁寧で質問に対する説明も詳しく、とてもわかり易く楽しい思い出になりました。洗面所の電球が一個切れています。

トイレにウォッシュレットをつけて欲しい。便座シートが必要では。お陰様で楽しい想い出ができました。

一度は飛鳥に乗ってみたいと思い、やってきました。お部屋がきれいであること、お風呂がついていることなどがよかったです。たとえ、ワンナイトクルージングであっても、下船が朝9:00では早すぎます。

鏡台に手鏡があるとよいと思いました。でも、大変楽しく過ごせて感謝しています。

■船内イベント、ショーなど

〈長崎郷土芸能〉22日のメインショー、長崎郷土芸能は印象的でした。長崎観光に来ても、大勢の人々にもまれて、どのように間近に見物はできないでしょう。そしてくんち祭りはと想像して感激しました。全体的に従業員の方々が大変良く教育されていて気配り良く、目配り・心遣いなど大変結構でした。

〈長崎郷土芸能〉22日の夜のメインショー、長崎郷土芸能が大変印象的でした。長崎観光に来ても大勢の人にもまれて、どのように間近に見物はできないでしょう。そしてくんち祭りは如何ばかりかと想像させる余韻で感激しました。全体的に従業員の方々が大変よく教育されていて、目配り・心遣い等結構でした。

〈長崎郷土芸能〉長崎くんちの踊りがとてもよかったです。

浜渦さんや女性の方が飛び入りゲストでクラリネットやピアノのコンサートに参加して下さい、参加者全員で楽しめたのは最高の思い出です。

パーティーが開かれなかつたことが残念。

船長パーティーがなくなり残念。9月の台風時期は今後出来るだけ避けて参加したいと思います。

ソシアルダンスの件 踊れる男性を揃えていただきたいと思います。

アトラクション、イベント関係はたいへんよかったです。

とても満足しています。食事、いろいろな設備、講座等々。

大変満足な旅でした。各種イベント、ショー等も大変良かった。

もう少し船内のイベントを増やして欲しい（ゲーム大会など）。

感想としてはよかったです。良かった理由として各港のお出迎えやお別れのテープとデッキでのダンス。非常に楽しい。

ショーは大変よかったです。

プロダクションがよかったです。

ダンスの先生がのっていられないでつまりませんでした。次回1月から、アジアランドクルーズに乗りります。

よくゆれた。ショーのすごさに満足。一人一人がスターで目を見はるダンス教室にしたらどうだろう。

イベントがありすぎて、全部経験するのが大変だった。
航海中の中心の催物にいまひとつパンチが効いたものがない。大島紬のショーなど全く面白くなかった。
船内の催しが充実して、満足した時を過ごせました。従業員の笑顔が気持ちを穏やかしてくれました。
船内生活は快適であるが、時間つぶしのイベントをもっと開催して欲しい。特にカジノ…少なくとも良いので景品交換位はした方が面白い。

■食事
日常の生活から解放されてゆっくりくつろぐことが目的である。客船の食事を期待して乗船し、洋食は肉食が食べられないで申し出たらすぐ取り替えて下さってうれしく思った。和食についてはどの船よりもだんぜんよいと経験された方が言っています。
どの日の食事もおいしかったです。
食事の件 良好
とても満足しています。食事、いろいろな設備、講座等々。
素敵な旅行で幸福でした。美味しい高級お料理で申し分ございません。
食事もよく考えた企画で良かったです。
船での食事はすべておいしかったが、白雲山荘での昼食は品数ばかり多かった。というより多すぎて、まずかった。一考を要します。皿数を半分にしておいしいものを出して欲しい。
食事がとてもおいしく楽しく過ごしました。
全体的に良かった。食事は良かった。ただし食堂の人手はもっと欲しいと思った。
全体的にサービス、案内は結構でした。欲を言えば朝夕食とも1回ですむ様何か工夫して欲しい。(時間帯を拡げるなど。)
船内のサービスはよく、食事も満足したが、老人には量が多く残すこともあってもったいないと思った。
料理に一考を要す。初めのうちはまずかったが、クルーズが終わりに近くなるにつれて素晴らしいようになった。22日の晩餐は最高であった。
食事は日本式が多くまずかった。ディナー時の予約(和食か洋食か)はいかがなものか。
夜食の時、チキンが少なくなったので食べれなかった。
食物が沢山あり過ぎるのが、年令的に少し辛く感じます。ロングの時は、少ない品数でもいい食事の時があるのも良いのではないでしょうか。配分を宜しくお願ひします。
今回の様に老人が多い場合は、和食が多い方が良いと思う。嵐の季節なのにあまり揺れもなく、よい船旅でした。ありがとうございました。
回を重ねる毎に料理の質が低下したような感あり。
ディナーはもう少し美味しいのかと思ったが、夜食はとっても美味しかった。
食事は何回も大体同じなようで少しあきた感じ。
フランス料理は?
夕食をもう少しゆっくりと。内容も期待していた。
夕食の時間に料理が次々と運ばれて慌ただしいムードでした。もう少しゆっくりと「ディナータイム」を楽しみたいものです。(第一日目18日夜)
船内の水が臭い。東京の水だからいたしかたないかな。
和食の味付けが変わった感じがします。よくなったりと思います。色々と工夫しておられたのが嬉しかったです。ただお食事の内容が少し期待はずれでした。もっと豪華な内容のものを期待していました。
ひさしぶりに乗船致しましたが、お食事も大変おいしくいただきました。いつも野崎様のやさしさと笑顔が嬉しいですね。
夕食が期待していたほどすごくなかった。
食事の内容が良いといい。
食事が思ったほどおいしくなかった。メインディッシュが良くなかった。
食事のサービスもとても満足しました。
夕食の洋食には口が合わなかった。日替わりで和食も考えて欲しい。
設備は総体的によかったですが料理が悪い、ディナーも朝食も大変他に比べて見劣りする。いろいろお世話になりました。
夕食がまずかった。
食事の後かたづけの早いことが、あわただしく思われた。
夕食の時2回目でしたので最初の日は時間が下り待ち遠しい思いをしました。その後は慣れてきました。食事満足しています。
次回は家内と一緒に乗りたいと思うが、食事などにもう少し考えが欲しかった。和食が悪かった。
私たちの年代では、食事が多すぎました。もう少しボリュームのないめん類があればよいと思いました。

■船内スタッフ

乗務員の方も皆とても丁寧で笑顔で接待され、良かったです。

皆様親切で感心しました。2階の食事をする所の男の子、女の子明るい良い顔をしていて楽しかったです。服装も清潔で大変良かったです。女の子の髪型も乱れ髪1本なく、まとめていて素敵でした。お世話になりました。また宜しくお願ひします。

1泊5万円に相当する宿を一般旅行の宿泊に並べると最高級に近い宿が取れることになる。乗務員の方々のサービスは大変心よいものですが費用が高いので当然かとも思います。

乗組員全員が礼儀正しく、部屋もいつも清潔でとても気持ちよかったです。

船員さん達のサービスも丁寧で、心地よくクルージングすることができた。

船中清潔でしかも応接乗務員の態度が行き届いており、好感を持つことができて良かった。

船内では親切にしていただき感謝しております。

乗組員全員の印象が大変によい。

フィリピン出身のボーイさん達、とても感じが良かった。

船長のお話は大変有意義で面白かったです。

素敵な船の旅をありがとうございました。お船の皆さんのおかげでとても快適でした。

以前に比べて、食事時のスチュワーデスの人数が少なかったように感じたが。スタッフ一同の対応は良好でした。気持ち良く過ごせました。感謝します。

従業員の皆様の態度にはとても好意を感じて下船いたします。ありがとうございました。

毎日が楽しくあっという間の12日間でした。ウェイターの方々にとてもよくしていただきました。

安心してゆっくりリフレッシュでき特に不満なし。スタッフの方のご努力にも感謝しております。

操舵室オープンのお話は非常に興味を持つとともに、船員の方々のマナーがよいのが印象に残りました。

一部のスタッフは何度も乗船している人には愛想が良く初めての人には愛想がないと感じた。みな同じお金を払って乗っているので平等にしてもらいたい。特にクルーズスタッフのチーフは気をつけてもらいたい。

ダイニングルーム脇のトイレで、フィリピン人従業員がたむろしていた、従業員が多くて目が届かない点があると思うが、中堅従業員の教育が大切のように思えた。

部屋の使い方、設備についてもう少し詳しい説明が欲しかった。ボーイが外人なので言葉が良く分からなかった。態度は良かった。

前回‘みちのくの旅’で飛鳥に初めて乗船しました。やはり感じた事は船員の方達のマナー、笑顔、親切は最高という事でした。通常のホテル等では到底経験できない処かと思い、改めて感謝の念を深くしていましたところです。

船内のサービスに外国人が沢山いるのに驚きました。もう少し日本語が話せると面白く話も出来るかと思います。*各港については、これからのこと書きません。

クルーの態度がすばらしかった。

お世話してくださる皆様が親しみやすく又親切。

スタッフの感じがよかったです。

ただただ感じ入った事を申し上げます。従業員の皆様の笑顔がよいこと。感じがベストです。日本のホテル等で会えない喜びを受け嬉しかった事をそれで一層このクルージングが楽しかったことをお礼申し上げます。これも船長始め指導者の方々の努力と感心して居ります。お世話になりました。有り難う。

飛鳥のクルージングは3回目ですがいつも従業員の皆さんの温かいサービスを嬉しく思います。

乗組員の感じが良くとても快適でした。客同士のマナーも良かったので、静と動のバランスがとれていて楽しめた。

船員が非常によく訓練されており良かった。

従業員に外国人が多いので、海外旅行をしているムードを覚えた。

ボーイ、メイド外国人の方々の印象がとてもよい。日本人はそれ以上に良い。でも一泊5万もするのだから、それ位のサービスを受けるのは当然かなとも思います。

ダンスタイムの時に、ディスコタイムがあり、木津様、リサ様がお客様を楽しませようとして頑張って下さるのが嬉しいです。

スタッフの対応が良い。

お部屋の係りの方がきれいに掃除をしてくれて従業員の躊躇がとてもよろしいと思いました。感じがよろしい。

従業員のマナーがとても良い。お掃除も丁寧できれい。

「飛鳥」に実際に乗船してその快適さ、優雅さを味わいまさに動くホテルだと主人共々感激しました。退職したあ까つきには長い船旅もよいかなと話しています。スタッフの皆様の心憎いばかりの徹底的に教育された笑顔のマナーには教えられるものがありました。「飛鳥」のますますのご活躍をお祈りいたします。またいつの日かお会い出来ますように。

汽船に乗船いたしました、ボーイさん、メイドさん達のはきはきした態度に感心いたしました。おかげ様にて楽しい旅が出来ました。ありがとうございました。

乗組員の方も親切でした。ショッピングも適当に楽しみました。

お部屋のドンサンも笑顔が素敵でプロフェッショナルでした。船長さんはじめ、この船の方々全員が心優しく御使いが身にしみています。仕事に厳しくそしておちゃめさがあって、マナーとユーモアそしてやさしさが飛鳥の良さだと思います。船長さんの正直な人柄が乗組員250名の気持ちを1つにしているのかな?と思いました。今度は両親と一緒に、次は子供を作って親子で・・・と何回でも参加したいです。人生の特別なイベントは飛鳥で。

乗組員の方も愛想良く接してくれ、親切にお世話を下さったこと心より感謝いたします。

とても良かったが、食事が悪かった。野崎さん、またお会いしましょう。シンシアちゃんありがとう、またね。

目に見えないところでのご苦労、心遣い、日常接する態度嬉しい限りでした。私たちと接するスタッフは外国人の方がとても多いにその方の世話を頂く態度に好感が持てました。

■その他船内サービス

PM 4:00前後グランドスパにおいて小さいタオル皆無。風呂は温度が低く、適切な対応が出来ていなかった。

船体構造はカードルームの存在を公表しているが、数回乗船したにも関わらず、當時その本質に沿って正しく利用されたことが1回もない。ルームが何等理由なしに、我々に連絡もなく、他の用途に使用されている。マージャン愛好家として残念である。カードルームの利用のされ方が改善されない限り、今後乗船申込は行わない。

船側のサービスはハード面・ソフト面とも申し分なく、本当に好感が持たれます。客層も一部を除き、いきどいた方々で敬意を表したく思います。一部であえて述べますと、クルーズ経験をはき違えた婦人の言動は時として不愉快でした。

乗客のマナーの乱れが気になります。例えばフォーマルの夜ディナーのあとカジュアルになるなど。イベントが少々わびしいと思いました。

最終日夜、景色を見ようとビスター・ラウンジに行ったところ、男性の一団が飲んで騒いでいたため、イメージが悪くなってしまった。

途中で乗船、下船などがあり、時には船中の雰囲気がまるっきり違ってしまった。団体のツアーは別に設けてほしい。

直江津における船体の損傷は台風の影響というよりは、操船ミス。従って郵船クルーズの責任なしとしないにかかわらず、この点の補償をNeglectしようとする体質は今後問題を残すと思う。

私は聴覚障害者です。室内は健聴で手話を使って情報を流してくれます。しかし、部屋にいるとき非常通知がなく一切分かりません。例えば天井に赤色点滅等を設置して頂ければ安心の度合いが高まります。また、娯楽面で充実しているのは分かりますが、私のように音楽から離れたものにとってTVが最大の楽しみですが、残念ながら文字放送になってしまっています。これは是非設置していただきたい。尚、電話の代わりにFAXが普及している現在、是非設置をお願いします。飛鳥乗員の皆様が手話の講習をしているので感動しました。この後、要約筆記を学んでOHPをつけて頂ければ、台風情報など早く分かり随分気が落ち着くと思います。何卒善処よろしくお願ひ致します。

833号室のお湯呑の糸尻がかけています。(2個共) 残念です。

禁煙権もある代わりに喫煙権もあるべきである。昨年までレストランで煙草を吸えたのに今回からそれがなくなってしまった残念でたまらない。

初めて参加してとても楽しゅうございました。13日より胃の調子が悪くてキャンセルしようと何度も思いましたが、18日に少し快方に向かいましたのでチャンスと思い参加しましたが、持参した胃薬は飲まなくて平気でした。楽しさがこんなにも体調に影響することを実感しました。

シアターその他公共的場所では禁煙実施を希望します。

長い旅の場合は飛鳥だけの宿泊だけでなく、何泊に一回は別のところで宿泊出来ればもっと楽しいかも…(温泉など)

いちどは飛鳥に乗ってみたいと思いやってきました。もう少しゆとりのあるスケジュールで船を満喫したいと思いました。

船内の服装について、あまり制限をせず、カジュアルで楽しく寛げるものが良いのでは。2回目の夕食時間がやや遅い。

宅配が発達しているからとても助かりますし、旅行をさせてくれる気持ちにさせてくれます。

夕食の服装に形式的なのはいや。特に女性は他人を気にしクルーが一般的でないものにされている。

奄美大島の観光は大変よかったです。島のあたたかい人の歓迎で、素朴な人達の心がいつまでも私心に残りました。また、別の機会を利用してもう一度来たいと思います。今回は大変有り難うございました。

年輩者の参加が多いと思われる所以、デッキ番号などが必要と感じた(自分が行きたいデッキがわからず、うろうろする人が多い)マッサージ機の設置を要望する。

荷物を大切に取り扱って下さい。傷が数ヶ所ありました。

車椅子用のタラップがあるといいなと思いました。(船の方大変でしょう)

今回は食事などの時騒がしく(マナーが悪く)不快なときもありました。今後は乗船前にある程度御指導された方が良いと思います。

もう少し服装を気楽にして欲しい。その他は申し分有りません。

■寄港地について

【大分港】

景観がスクラップ等の資材があり港周辺が美しくなく、ゴミ廃棄場のようにもありあまりよい印象ではなかった。今後もう少し整備の必要性があるように思われる。

大分港、高松港とも、初めての港である。移動にも便利でよかったです。

都心へのアクセスが悪い。

悪臭と煙はひどい。車で10分港から駅までかかるというパンフレットの記載に加え「悪臭と違法焼却のため、駅までの徒歩は、健康被害が生じます。」と注意書きしてもらいたいくらいです。従って大分港への寄港は中止して下さい。

下船して散策しようとしたら悪臭と煙が立ち込めていました。大分港周辺に環境問題があると思われます。従って大分寄港は中止してもらいたいと思います。今回中止になった屋久島への直接クルーズを希望します。今回の客を優先的に募集して下さい。

大分港ではなく別府港につけてほしかった。

【長崎】

長崎は昔来たことがあります、原爆資料館などを見学して改めてどんなに大変なことかと痛感致しました。青森は初めてでしたが、奥入瀬はとても素晴らしい時間があれば見て通りたい所です。

長崎の平和公園は一度は（死ぬまでに）訪問したいと思っていたので、念願がかなった。ほっとした。一通りの観光では何もいえないが、グラバー庭園にはちょっとがっかり。もっと長崎情緒があるかと思った。長崎の古い歴史をもっと実感できれば。

今回は長崎に寄りましたが、港と町が目前で船からの眺めも良く、またグラバー邸からの港の眺めは最高でした。

港から発展した街であり、歴史があり散策に適し、電車があり（500円1日乗り放題、乗りかえ自由100円など）、バスツアーよりも、旅慣れの方なら自由探索がよりベターかもしれません。

長崎は素晴らしいです。船からプラプラ歩いて楽しめる港で、しかも都市のサイズが良いと思います。（街の景観に常に気を配っている。）

長崎で市内観光に参加。夜にも市電（乗車賃100円）で移動できるのでとても良かった。

寄港は長崎のみであったため、長崎のことしか分からぬが、長崎は非常に良かった。市も観光に力を入れ市民も観光客に親切だった。観光地図も細かく記載され、何よりも縮尺が正確なのがありがたい。歩いて回る身には目的地までの距離は地図で計る以外ないため。電車の100円も安いし、乗車賃の支払いも楽である。平和公園、グラバー園が特に良かった。

女性にとってトイレの所在は気になるものだが、長崎市内の公衆トイレは清潔で安心してきた。諏訪神社の脇や中島川の公衆トイレなど明るく清潔で安心して使用できた。観光都市で公衆トイレを安全に使用できる配慮があるのは観光客にとって一番うれしいことである。観光客はみなバスに乗るとは限らず、歩きに行く観光客も多数いることも忘れないで頂きたい。長崎を訪れたのは7～8回目、長崎は大好きな街です。

長崎市は何回も来ていますが、いつも景色その他良いと思います。

長崎はクルージング以外でも何度か来ていますが、景色も良くてその他も良いと思います。

大変楽しい旅が出来ました。また長崎へゆっくり旅に行きたいと思っております。

一番良かったのは長崎、竜踊りは非常に良かった。私たちはテレビで見ていましたが、長崎観光では人々の数でとても見られない。

長崎港の景観はGOOD。

今回の九州の長崎寄港は良かった。周辺の観光が多い。

長崎はさすがと感激しました。九州での港はまだまだ沢山あると思います。陸路入ると違った感覚が味わえます。

43年振りに長崎の菓子をその店で購入できたのは楽しかった。

良かったところは長崎。

今までになかった長崎港などはよかったです。

長崎港は景色よく便利で手軽に観光（自由に）できてとても良かったと思います。

一度長崎を船で訪問したいと思っておりましたので、この度のクルージングは大変満足しました。お天気も申し分なく幸いでした。

寄港地長崎は、2度ほど訪れ観光もほとんど今までに済ませていましたが、平戸は初めてだったので嬉しく思いました。

寄港地は長崎だけだったが、地元の歓迎を受け嬉しかった。

長崎がよかったです。

長崎港は、足の便が良いので上陸観光にはとても良かった。仙崎は足の便が悪いので個人で観光するのが不便だった。

長崎に2泊してゆっくり観光したかった。長崎市内と郊外に分けてみると、どうしても2泊は必要です。東京を起点にすると、これ最低限の日数です。

長崎のみの寄港であり、是非各県の県庁都市港には上陸したい。
長崎が好きである。
得難い体験をした。長崎に行きたい。
長崎の印象はよかったです。港からみる景観や港湾の利便性は特によい。
長崎寄港の折り、喫茶店で2人で￥3,400で不愉快であった。観光長崎のため、すみやかな処置を希望する。
長崎、隠岐がよかったです。
【隠岐】
隠岐、直江津、北海道は、客船が着岸した岸壁はメインの場所なのか。港自身とても殺風景に思った。
町を挙げての歓迎に感動した。しかし長崎港は「飛鳥歓迎」の文字は見当たらず、両港の相違は行政の観光に対する姿勢に起因するのでは。
西郷町では、小学児童の鼓笛隊の出迎えや、紅白饅頭の歓迎など、素朴で心温まる思いがした。
隠岐の出迎えが好意的であった。いただいたテレフォンカード、できれば九州の名所の絵柄がよかったです。
隠岐では歓迎してもらい、とても印象に残った。
【仙崎】
仙崎港が一番良かったと私は思います。バスに乗って青海島に登り、その海・鳥・木々などの美しさに嬉しくなりました。波が荒く観光船が中止になり残念でした。長崎市内もロマンチックで領事館など素敵でした。
良くなかったのは仙崎（岸壁に接岸できない）。
狭くて客船が入るのは無理のように思った。
【別府】
寄港地の別府・名瀬は初めて寄港（三角は2回目とか）大変な歓迎で驚き、さすが「飛鳥」と思いました。しかし観光地にはあまり魅力がなかったように思います。
（別府観光）今回の旅行は飛鳥クルージングがメインでした。楽しかったです。
開聞岳、屋久島に接近した配慮が嬉しかった。別府、名瀬いずれも誠意ある歓迎がよかったです。
【名瀬】
寄港地の別府・名瀬は初めて寄港（三角は2回目とか）大変な歓迎で驚き、さすが「飛鳥」と思いました。しかし観光地にはあまり魅力がなかったように思います。
大変良かった。名瀬港は「のんびり」していて、現地の人々の暖かさが良かった。本当に自然的で良かった。三角港は×。
名瀬の水中船観光。熱帯魚やサンゴが印象的だった。
各地の港に入出港し、何回か歓迎セレモニーを体験したが、今回名瀬市の皆様方の対応が最も人情的で感激しました。今回の名瀬市の対応には人間味、ドラマがあったと思っています。美しい自然と共に再び訪れた島です。ただ蛇は大嫌い。他は平凡。機械的。味わいが感じられない。
奄美全島を観光できる時間が無く唯飛鳥に乗っていただけで物足りなかった。パスポートを取り直してまた海外に行きます。三角で降りるからというのにメイドが掃除にきて感じが悪かった（三角から来る人がいるなら仕方がないけど）。
天気にも恵まれ、快適であった。名瀬港の歓迎式が印象的であった。悪いところはなし。
名瀬は大変美しい海でした。特にサンゴが大変気に入りました。
日程、寄港地など大変良い。今回のクルーズで良かった港は名瀬で三角は疑問符がつく。
奄美大島の人情が伝わり、本当に良かった。
クルージングは初回です。今迄は陸からの観光、海上からの観光が出来た違いがよかったです。時間的に余裕のある…満足感…。奄美での入出港の時の人々の連帯感のよさ。心よい気持ちでの接し方がよかったです。
よかったです。港は、奄美大島。島民の歓迎が伝わった。よくなかった港は、三角。観光に行くところがない。
観光地（奄美）にあった観光と設定して欲しかった。海がすばらしいのでグラスボートだけでも設定しても良かったのではないかでしょうか。奄美で旧跡を見ようとは思いませんでした。
奄美大島クルージング初寄港に参加して自然が残っているので感激し、歓迎・送迎に地元の人達の心を有り難く思いました。出来ればまた訪れたいと思い、船が離れる時は少々淋しさを覚えました。
【三角】
大変良かった。名瀬港は「のんびり」していて、現地の人々の暖かさが良かった。本当に自然的で良かった。三角港は×。
寄港地に一工夫が必要。三角は見るべき物無し。
三角でのバスのガイドさんですが、声がやや小さく聞き取りにくいことがありました。説明をするのに手引きの本を読むのに一生懸命で客の顔を見ないで読んでいるという感じで残念でした。バス会社のガイド教育の問題かと思いますが、折角の楽しい旅の中で少々もったいない気がしました。
日程、寄港地など大変良い。今回のクルーズで良かった港は名瀬で三角は疑問符がつく。
よかったです。港は、奄美大島。島民の歓迎が伝わった。よくなかった港は、三角。観光に行くところがない。
【他】
出港の時、見送りの方が雨の中「また来て下さいね」と声を掛けて下さったのは感激しました。

ただ1つ襟裳岬の観光は、期待していたのにあいにくの雨天になりとても残念でした。しかしあの雄大な風景や馬の放牧等が見られたのでよかったです。ガイドさんがとっても上手で楽しませて頂きました。
函館の夜景はすばらしい。
函館の夜景は最高だった。次のクルーズを期待。
一番見たかった宗谷岬が見れなくて残念。オプションとして参加した大沼固定公園は素晴らしかった。
昨年、商船三井客船で宮之浦港（屋久島）に寄港したが、岸壁の長さがたりず、又、客船用のターミナルとして少し改善していただければと思う。
天気が良く楽しく過ごせました。今回は神戸より乗船する事ができて、大変助かりました。
大阪港近辺（神戸港）より乗船できたことが、何よりでした。ほとんどが晴海。横浜出港ですので、大阪（関西）方面の者は費用・期間が多くかかります。
神戸では、神戸観光が出来ました。六甲の夜景を眺めながら食事をし大変良かった。親切な方が三宮まで地下鉄で行きハーブ園をみてタクシーを頼み、2ヶ所位異人館を見て、六甲山ホテルまでタクシーで行き夜景を見ながら食事し、10時頃まで船に帰るプランを立てて下さいました。2人とも良い旅が出来ました。出来たらこの様なプランとクルーズと旅行者でたてて欲しい。
横浜から出港できたのは幸いだった。
期待どおり良かったのですが、乗船港の神戸港に一寸一休みという喫茶の店がなかったのに、特に二時間弱という時間の手続があったので少し残念でした。
寄港した町（地域）の特徴を生かした料理を設定して欲しい。なお懐石料理（夕食）は可能なのか。
寄港地がもう少しあつた方がよかったです。（例えば鹿児島にも）（または屋久島へも）
錦江湾の桜島、薩摩半島、開聞岳に極めて近くまで接近して頂き、すばらしい眺めを満喫出来ました。又、屋久島も手の届く様な近さを時間の許す限り回って頂き本当に有難うございました。名瀬湾で心温まる歓迎を受け、また、盛大なお見送りは何時までも心に残ります。
ゆっくりと時間をかけて鹿児島の島々が見られた。楽しく旅が出来ました。ありがとうございました。
鹿児島湾内からの開聞岳、真近くに迫る屋久島とゆったりとしたクルージングを楽しむことが出来ました。
全体に景観が良かった。港周辺は歩く時間がなかったので実際は不明。飛鳥は普通一般的です。

■オプショナルツアーについて

船の目の前の教会、グラバー邸等代替バスで行く必要はなく、しかも行きたかった崇福寺は割愛されていたのは不満。青森での書会も道具立てばかり豪華で内容はお粗末。ビールにサービス料迄含まれると馬鹿にしている。
長崎での市内観光では、平和公園とグラバー庭園の他に違う所はなかったのでしょうか。できれば違う所に行けたらもっと良い旅になったと思っております。
今回の長崎での昼食（MOPAS手配の市内観光ツアーに含まれる）は期待外れであった。
ハウステンボスは少々つまらなかった。特に昼食に困った。パスポートで乗れる乗り物の説明不足。食べたいと思うものもなく、割合高い様に思われた。軽食という感じは否めなかった。トイレの表示が悪い。食事の量が多く、残すことには抵抗を感じる。高齢の方も多いように思われるので、良い方法を考えて頂ければと思う。
テーマパークでの時間が少なく昼食等で見物をする時間がない。昼食付きの方が良い。食事場所が混んでいて時間がかかり過ぎる。
国東半島の観光で昼食がまずかったので、もう少し下調べをして食事するところをきめてほしい。
オプショナルツアーは場所はとてもよく再訪したいと思いますが、食事（昼食）はとても味、衛生の面であり良いとは思いませんでした。ひなびた味とはあのようなものではないと思います。
オプショナルツアーで国東半島へ行きましたが、盛りだくさんで忙しかったですが、いろいろ見られて良かったです。
卓袱料理の全額が、店の価格より倍くらい高いのが不満。
平戸のブリの刺身は抜群（他では味わえない）。バスの乗車時間が長すぎないこと。
雲仙のコースがせわしなくて何を見たのかわからなかった。
13日土曜の昼食、もう少し味の方考えていただきたいと思います。
白雲山荘での昼食は品数ばかり多かった。というより多すぎて、まずかった。一考を要します。皿数を半分にしておいしいものを出して欲しい。
大分でのバスガイドは職業人としての自覚も訓練も不十分だと思います。
山口市内のガイドさんは非常に笑顔が好い人。感じが良かった。弘前市の城跡の中を歩いて感動した。十勝ではあいにくの雨で残念でしたし、ワイン工場についたら休日でした。それは事前に解ることだと思います。雨の中を右往左往し、只時間をつぶすだけで残念でした。もっと上手な時間の取りようがなかったのでしょうか。
北海道は最低。最大目的のワイン工場は土曜休業でありながらたっぷり時間をとっていて、ショッピングセンターは15分しかなく、目的のワインは買うことができなかった。グリュック王国は2時間もあり、昼食の待ち時間はオムレツだけで1時間20分、食べるには10分、あの30分は雨の中をまわっただけ、趣味、ムードとともに少女向きで大人の行くところではない。北海道は何の収穫もなかった。

北海道のワイン工場の観光は、雨の中観光会社の不備により、バスの待機場所・時間など右往左往してせっかくの旅も汚点を残しそうです。ワイン工場が休業していたので、何か他に対策はなかったのでしょうか。でもバスガイド・バスドライバーは、親切で良かったと思います。

北海道ワイン工場の観光は雨の中、観光会社の伝達の不備によりバスの待機場所・時間等右往左往して折角の旅も汚点をのこしたようです。工場が休業していたのに何か他に対策はなかったのでしょうか。

ワイン工場は休みで残念。

ワイン工場は休みで残念。

襟裳岬の雨とグリュック王国の時間がもう少し欲しかった。

オプショナルツアーとして参加した大沼国定公園は素晴らしかった。

オプショナルツアーの帰着時間と出航までの時間に余裕が欲しい。少なくとも一時間位欲しい。

奄美の名瀬では、O Pに参加したいと思っていましたが、キャンセル待ちでタクシーで北部の観光をしました。ドライバーの心優しさがこの島皆さんのが優しさだと思い、バスでは行けないところへ案内していただき、しかも出港のときには思いがけず、見送りに来ていただき、船が見えなくなるまで手を振っていただき感激でした。ほんの3時間程度で人ととの心ふれあいが出来て、この気持ちを忘れないようにしたいものです。

今回申し込みがぎりぎりだったため、奄美のO Pが希望が叶いませんで戸惑いました。結局飛鳥の受付の方にお願いしてタクシーを手配していただきましたので一応の観光をすることができました。観光地にはあまり魅力がなかったように思います。

■下船後の予定

礼文島、利尻へ行く。

佐渡島へ一泊する。

この後阿蘇、日南海岸、霧島を訪れる予定。

これから萩、青森、十勝を訪れる予定。

長崎からの乗船です。九州地方は特に予定していませんでした。(個人でハウステンボスにいってきました。)

ハウステンボスへ行く。

初めての乗船でした。この後は、湯布院に一泊して航空機にて帰ります。

東北のお祭りに行く予定。

博多で降ろされるのは困る。せめて出発地まで帰って欲しい。

奄美大島は一度行ってみたいと思っていた。これから神戸・大阪を訪れる予定。

長崎、佐世保をこの後訪れる予定。

博多

■その他今回のクルージング全般に対する意見

隠岐では、町を挙げての歓迎してくれたが、長崎港は「飛鳥歓迎」の文字は見当たらなかった。両港の相違は行政の観光に対する姿勢に起因するのではないか。20数年前に初代にっぽん丸で長崎を訪れた際には、さまざまな歓迎があったため、余計にそう感じる。年に一度大型観光船が来るか来ないかの港と年に何回も来るところの違いとして片づけたくない。市や町が少しでも観光地としての経営を行うのならば、本当のホスピタリティを前面に出してほしい。九州各地がそのようになれば日本船だけでなく、外国船もどんどん寄港するすばらしいクルージング・ゾーンになると思う。この意見を長崎市に伝えてほしい。神戸市も同様。

船旅はやっぱり船が直接岸壁に着岸するのが最高。

杖についての石段はつるう御座いました。

その土地の特産品が買えなかったり、時間がなくて買えなかった。

片道1時間程度の所を見学し、時間をたっぷりとれるよう計画して欲しい。

オプショナルツアーが、港より遠すぎて疲れあるのみ。目的地の滞在時間が短かすぎ。車中の景観だけでは参加をみあわせたくなる。港より駅前までのシャトルバスで自由解散、各人の観光任せをお願いしたい。

港での滞在時間がもう少し長いクルーズがよい。人気のあるオプションの人員をもっと増やしてほしい。

上陸港でもう少し時間をとりたい。

寄港地それぞれにローカルな気分で、甲乙をつけがたい。オプショナルツアーについてもう少し時間的に余裕のあるようにしてほしい。例えば買い物の時間が少ない。

二日続けての寄港はかなりくたびれます(オプションに参加しなければいいのでしょうか)。

一ヵ所地形・海深の関係で沖泊まりになったが、それだけでなく港から観光地まで距離があり不経済(時間的)であった。

オプションは1日おきくらいが良い。

今回のオプショナルツアーの参加費用の支払いについて非常に不愉快です。6回参加しこんなことは初めてだと思います。現金で4時間の間に払えとは、あまりにも一方的と思います。何らかの理由があるのか知りませんが、私は非常に不快の念を持ちました。御一考願えれば幸甚です。多少感情的になっているかもしれませんが不悪。

海上から見る陸には同一景色はなく、常に興味がある。

日本の港は全体的に物の商業港で、フェリーターミナルや、コンテナバース等、どんどん「人」から離れて作られていって。まだ九州の港は昔の観光地のおもかげから「町」に近い方と思うので、それをいかした港作り、特に客船誘致をするなら考えていただきたい。別府の地獄めぐりのように素晴らしい自然を人工の見せ物で囲うようなではなく、自然の美しさを大事にした観光を、客船を受け入れる素晴らしい港とむすびつけていって欲しい。

台風での代替港は九州周辺港にして欲しかった。キャプテンの話では長崎港へ寄る考えだったそうです。バスが急にはチャーターできず、断念したということでした。バスがなくても神戸港みたいにポートライナーで市街地にすぐ行ける港が九州周辺港に多くあればクルージングをしながら現地（地域）を自由にいろいろ楽しめるのに。

九州へは、10年前まで12年間続けて、毎月うろうろ出張がてら歩いていたのでとても懐かしいです。

飛鳥が島の近くを航行してくれた事。予定になかった桜島・大隅半島の近くまで行ってくれた事が良かった。

高齢者時代になったので、70才・80才以上も調査の対象にして欲しい。船室の設備や寄港地の案内等、高齢者向きの配慮をして欲しい。今回も寄港地見学で、バスに乗り遅れ取り残された気の毒な方とありました。私たちのグループはタクシーで廻りました。調査事項は簡単にされた方がいいと思います。

奄美の北部を観光しましたが南部の大島湾を見たかったです。名瀬市からは遠いので島内に一泊しないといけないのでしょうか。今回は滞在時間が短かったから仕方がなかったのかも知れません。

■ 参加してみたいクルージングコース、寄港地など

九州一周して色々な港にまわってみたいと思います。温泉もあるし知己もあり、とても良いクルージングができると思います。北海道は広くて、観光に移動に時間がかかり季節が色々難しい反面、九州は色々な点で疲れずに楽しめそうです。

九州一周クルージングに参加してみたい。

九州一周したい。

九州一周のコース

今後も瀬戸内海経由九州周辺地域のクルージングに参加したい。例えば再度屋久島、日南海岸、鹿児島湾、長崎湾等に参加したい。今後のクルージングについては、九州は関西方面からみて瀬戸内海の景観も含め、手頃な日数で行けるので、内容のある企画を期待したい。

昔住んでいた県（九州熊本、山口県岩国）等でも行ってみたいと思います。それぞれ何処も素敵な所があります。伊豆にもおりました。伊豆に行ってみたいとは思いませんが、何処も素晴らしい所が必ず一カ所位ありますので、また良い企画を期待しております。

昨年9月の屋久島クルーズ、今回のクルーズで2回目になります。来年も秋、出来れば9月に九州の港発で5日迄の内容で参加したい。個人の理想としては9月は台風の影響がありそうなので、台湾か上海、日本海の方へでも行きたい。終日クルージングでも良い。連休にかかる、博多や神戸、三角発だと好都合。正月や5月の連休でも行くことが出来る。

今回は長崎のみの寄港であり、今後は是非各県の県庁都市港には上陸したい。

天草周辺のクルージングを望む。

壱岐・対馬を含む離島巡りなど期待します。

壱岐に行きたい。

九州の他の港ならどこでも寄港したい。

五島列島

私は長崎に住んでいるので長崎から出港して長崎に入港することが出来たら一番良いと思います。

子供時代過ごした北九州周辺は行きたい地域です。残っているのは、高千穂方面もありますので、いつか行きたいと考えています。

長崎→天草

長崎市は何回も来ていますが、いつも景色その他良いと思います。鹿児島、宮崎、大分、熊本。

寄港地は福岡、小倉など大都会の寄港が望ましい。

九州での港はまだまだ沢山あると思いますが鹿児島、小倉、宮崎に入港し、おいしい海の幸を味わいたいと思いますし、歴史的な遺跡等を見学したいと思います。陸路入るのと違った感覚が味わえます。

九州で各市町村それぞれ「村おこし」等の事業を色々やっているようなので、それ等とうまく取り合わせると、結構魅力的な旅行計画を組むことができそうに思う。

ぜひ一度ゆっくり九州一周してみたいと思っております。
今後、長崎五島列島、壱岐対馬を含めて鹿児島への九州一周を5～7日間でゆっくりと巡ってみたい。船中泊でもよい。
家内が福岡出身につき、九州に来た際にはその都度観光しているので、特に行きたいところは残り少ない次第です。
九州方面はすべて行った。
九州はほとんど完了しているが、良い企画の途中観光には参加しても良い。
九州は全く知らないので、気に入ったプランがあればどこでも行きたい。
九州には非常に観光に適した所が多くあります。日豊リニア式海岸の眺めは良く、私の住んでいる臼杵には石仏があります。この石仏は古く、人に知られていませんが100体以上の古い石仏は一見する価値があります。ただし私は今度北海道地方及び南太平洋方面にクルージングをしたいです。
今回で九州への寄港は4回目だが、港の景色や温泉観光など魅力はたくさんあると思う。錦江湾等、海から訪れてみたいところはたくさんある。
九州周辺の海域は離島も多く、島めぐりクルージングが出来れば参加したいと思います。
クルージングでなければ、いけない島々。行ってみたいですね。
離島めぐりをしたい。
離島巡りを楽しみたい。
五島列島、壱岐、対馬、屋久島、種子島、奄美諸島。
屋久島2泊をはじめ五島列島、壱岐、対馬、奄美諸島の離島を中心としたコースを設定してほしい。
直接屋久島へ行き二泊するプランはいかがでしょうか。屋久島をもうちょっと楽しむため、またクルージングそのものを楽しむためにも良いと思いますが。
屋久島にクルージングしたい。
九州周辺で行ってみたいのは屋久島。
今回のような天候であれば、屋久島によってみたい。
屋久島に行きたい。
屋久島－奄美－宮古列島－五島列島
屋久島・種子島。
屋久島、石垣島等に行きたい。
屋久島、鹿児島、日南海岸線、別府に行ってみたい。
種子島に行きたい。
種子島、鹿児島、沖縄、別府、福岡等も行ってみたい。
神戸→屋久島→大分→神戸がよいと思う。
四万十川→屋久島又は、長崎→屋久島のコースがあれば是非参加したい。
屋久島・四万十川、長崎・屋久島。
五島列島の周遊。
五島列島へも行ってみたいと思っています。
青島（日南海岸）。
福岡市・北九州に行ってみたい。
南九州。
大分・長崎。
九州（例えば熊本港・長崎港等）寄ってゆっくり廻りたい。
別府、宮崎、熊本など是非港から（海から）望みたいものです。
宮崎、鹿児島、長崎市内、ハウステンボス。
鹿児島、宮崎。
鹿児島と宮崎に行ってみたい。
九州の温泉巡りもよいのでは。
奄美諸島や沖縄で美しい海を見たい。
沖縄航路、屋久島。
沖縄を中心としたクルーズをすれば、海洋レジャーも楽しめ、若い人も集まると思う。
北海道一周旅行など如何でしょうか。
海外旅行で40～60日前後のクルーズを希望する。地中海を経て、スペイン、ポルトガル、イスラム、オランダ、フランス、ドイツ方面のクルーズ（横浜、神戸発着のもの）。
高松にも大型船が接岸できる港が出来つつあり、高松発着のクルーズの案内（企画）がたくさん来ることを願っています。子供が学校に行ってるので春休みとか夏休みのクルーズの企画も希望します。
7、8月か10、11月頃の日本一周をやってもらいたい。
みちのくクルーズ青森。

長崎在住なので、長崎港で乗船できないか。今回は神戸港まで列車で行き来することになったので一考してほしい。
神戸または大阪発着のクルーズを増やして欲しい。例えば小笠原クルーズも東京発着ばかりなので阪神発着のクルーズがあればと思う。
大阪・神戸発着便の増加をお願いします。
神戸・大阪発で神戸・大阪着の便をもっと多くして頂きたい。
神戸から出て神戸に帰ってくるコースがあつたらいきたいと思ってます。
ぜひもう一度神戸から神戸のクルーズ実行していただきたい思いで一杯です。神戸港はJR三ノ宮からも交通の便も良いと思います（東京大阪からも乗船しましたが）これからいろいろ考えて下さい。
離島に行ってみたい。大阪、神戸入出港を増やしてほしい。
今回は神戸より乗船する事ができて、大変助かりました。下船も大阪か阪神にして頂けるともっと良いのですが。参考にして下さい。
名古屋発着のクルーズは四国・九州の2泊3日が多いのですが本当は違う所、小笠原とか沖縄とか東北等5泊位のコースがあるとうれしいのですが。
東京発着のクルージング以外は参加したいとは思いません。
住まいが千葉ですので東京から行けるのが一番良いのですが、休暇を取るのは無理です。
東京（地元）発着のクルージング以外は、あまり参加したいとは思いません。他の交通機関（飛行機、列車等）との組み合わせではクルーズの良さが無くなってしまいます。
1. 趣味・特技を同じくする方対象のクルーズはどんなものでしょう。例えば、A. 芸術コース（初級・中級・上級）：美術館巡り、野外写生、室内人物写生（水彩・油絵・基礎編・講演）、展示会など。B. 音楽コース（初級・中級・上級）コーラス、器楽、基礎、発表会など。ABとともに、見学の間などに交流を深める。2. 独身者（伴侶を亡くした方）に対する旅行PRに偏りがみられる（JRのフルムーン等）。同じ悩める方々に対する配慮をクルーズに生かす方策はないものでしょうか。
船旅の特徴を活かした企画。観光は従来のままで良い。
港での滞在時間がもう少し長いクルーズがよい。また、一泊くらいなら船外のホテルに宿泊するのもよい。人気のあるオプションの入員をもっと増やしてほしい。
無名な観光地に行ってみたい。クルージングでなければ行けないところに行きたい。
北陸方面、青森、秋田クルーズに参加予定。
日本一周クルーズ。
日本一周クルーズについて。日本列島全体をすっぽりと包み込んでしまうクルーズを是非希望します。それが本当の日本一周だと考えています。またダンスタイムにはもっと男性スタッフをお借りできたら嬉しいのですが。
次回は日本一周に参加したいものである。
おおむね良好、九州（熊本 三角湾）乗船可能なクルージング、台湾-九州クルージング。
これから世界一周、ハイに行く予定。
ぜひ世界一周してみたいです。有り難うございました。
今回のクルージングが楽しかったので、小笠原とオセアニアを申し込みました。
海外の南地方で余り日数の長くないものを予定している。
来年はアラスカクルーズに参加予定です。ボリネシアの諸島のクルージングがしてみたい。
この次はアラスカに参加します。楽しみにしています。
紀伊半島の白浜・志摩のクルージングに参加してみたい。
九州の2~3港に寄港して、小笠原諸島など訪れてみたい。
今後のクルージングコースとして九州を2つに分けて西海岸コース、東海岸コースとして作成してみては。寄港地の市民・産業等の各団体との交流が大事だと思う。
対馬・釜山・済州島などをまわるクルージングに参加したい。
九州周辺の海域では、神戸-博多-五島-屋久島-宮崎-別府のコースがあれば参加したい。九州周辺は8月中旬~9月下旬の台風シーズンを避けていただきたい。
天草、長崎。次回九州に見えるのをお待ちします。
関東地方。
今後のコースについては、旅の魅力は、自然の味わい方だと思います。そのようなコースを希望します。
ワンナイトの実施をお願いします（博多）。
有名でない穴場へ行きたい。

■季節、期間に関する要望

7月~10月は期間のメニュー多数求む（2件）。

同じ港に二泊し、一泊は観光、一泊は自由旅行とする。
10日間前後のクルーズを増やしてほしい。
宿泊は3泊なら、木～日、金～月、2泊なら金～日を希望。
やはり島めぐりがよいと考えていますので、出来るだけ良い時期で参加したいです。安価でよい計画をお願いします。
春の海、4～5～6月。中高年には最適かと思います。
終日クルージングの日を増やして欲しい。
今度参加する時は、夏期中に参加し満天の星を眺めながら一夜を過ごしたい。
初めての乗船でした。一泊では少し残念。最低二泊はしたいですね。

■移動に関する要望
マイクロバス移動は不可（2件）。
港より駅前までのシャトルバスで自由解散、各人の観光任せをお願いしたい。
オプショナルツアーのバスの乗車時間が長すぎないこと。
往路または復路に飛行機を利用したクルーズがあればよい。
一回はテンダーボートで小さな島に行ってみたいと思いました。

■今後のクルージングに期待すること
クルージングは、高齢の者・身体の不自由な者でも、安心して参加できるのが何よりも思う。壮齢の頃は、それなりの旅行を楽しんできたが、老齢になり足も弱ってくると、思いやりのある弱者にやさしい旅行がなによりと思う。
客を大切にすること。
日常の生活から解放されてゆっくりくつろぐことが目的である。
船旅の良さはのんびりできることに尽きます。非日常性のありがたさを感じています。まだ現職ですので3、4日の旅が限度です。
航行中はもっと船から陸地を見たい。無名な観光地に行ってみたい。クルージングでなければ行けないところに行きたい。
船上からみる夕日がいつも好きである。
良い季節で良い企画。今回は、今まで行ったことのない所が半分以上ありました。何処も素晴らしい所が必ず一ヵ所位ありますので、また良い企画を期待しております。
今後も新しい寄港地を取り入れたクルージングをお願いします。
今後ともより良いクルージングコースの設定をお願いします。
クルージングは短期間での人のふれあいや出会いを体験し、感謝している。
安全第一。ゲスト各自が教養を高め、協調しあえるようになること。
楽しい船内のイベントを期待します。
今後のクルージングに期待します。
クルーズは基本的に船内生活を楽しむ旅であり、一般的な旗振りして後ろを一行がついていくツアーツ旅行ではない。いくらよい船旅を用意しても乗船客自身の意識が現在のように低ければ発展は望めない。
九州を観光するのが目的ならば、特に船旅に固執したくない。航空機による方が時間的にも有効である。船旅にするならば東京から船旅を楽しむことに意味があり、観光はその課程での色づけと理解したい。

■その他
今回クルージングに参加して、船の旅で多くの人と話ができたこと、船酔いせず参加できること、毎回心のこもった食事、クルーの人達のあたたかさ等々とても良い思い出になりました。現在仕事を持っております、休日がとりにくいため、今後何日のクルーズに参加できるか、不明ですがまた参加したいと考えております。
クルーズ客船の大きさによって船内の施設、催し物等差違が生じ、また船客の年齢により寄港地の観光を目的とするもの、航海を楽しむ者など幅があり、どれに重点を置くかが問題である。
今回のクルージングは5月末に申し込みました。4ヶ月後というのは正直のところ計画がたてにくい。申し込みの時点で、脚の手術の入院中でしたが、4ヶ月たてば、回復も充分かと思ったのですけれども、思いの他回復していないのが実感です。船旅はこういう場合、とても楽ですので、期待して乗船しました。
クルーズの振興はいいが、客の質が低下するのは問題。
なにぶん年ですので体調さえよければ、もう一度いつも行き馴れている船会社のツアーパーに参加していきたいと思っています。

値上げをしないでほしい。
飛鳥クルージングは年の前半はほとんど日本にいないので、来るとしたらこれくらいしかないので。
あいにくの天候でしたが、それに対するクルーの方々のご努力と心のこもった応対（誠意と笑顔）がそれをカバーしてくれました。機会と経済的余裕があればまた乗船したいと思います。
鉛泊は良くない。港までの時間や帰船する時間が拘束されるため、見学時間が短くなってしまう。
参加する前は少し高いかと思ったが、乗船してみると値段的には納得した（サービス、催事、食事を含めて）。ただクルーズ人気を高める為には、もっと低料金で大勢の人が乗船できたらと思う。
是非仲間を集めて参加したい。
動くホテルのようで、ゆったりと過ごしました。思っていた以上に揺れるので、長旅は不安です（慣れるかも知れませんが）。せめてあと半日あれば、もっとショーを楽しめ、船からの景観を楽しめただろうに、残念です。でも好きなように過ごせる一時を作ってくださり大変有り難うございました。
毎年クルージングには参加したいと思います。
今回は添乗で乗船させてもらいましたが、プライベートでも機会があれば乗りたいと思います。もう少しリーズナブルな料金で楽しめたらと思います。
今後共観光のために頑張って下さい。皆様の健康をお祈りいたします。有り難うございました。
アンケート調査、問が多すぎますよ。
クルージングの情報が入手しにくいと思います。
午後5時以降の出航で夜宿泊するというのは残念。お昼間の景色を充分味わいたかった。（今後の予定）別府・地獄めぐり～湯布院・温泉（一泊）～やまなみハイキング・阿蘇山頂・ファームランド～熊本寄港～伊丹寄港もう少し安い料金、合理化を期待します。
食事もクルーのサービスも申し分なく、世界一周など予約がとれ難いと聞いているが、もう一隻ぐらい違うタイプの客船建造をされてもよいのでは。
時間的にとれれば再度クルージングに参加したいと思います。99年結婚20周年、どこか行ってみたい。
時間的余裕があれば参加したい。
あえて言うなら、もう少し安価であってほしいが、豪華さもすべてがたい。
時間が許されるならば長旅がしたいのですが、店を経営していると、そのような時間が取れず残念です。でも2泊3日位なら何とか家族に協力してもらえるのではと思っています。
仕事の都合で長期の旅ができませんので、このワンナイトクルーズは大変よい企画です。
ワンナイトクルージングのためよく分かりませんが、クルージングのよさはワンナイトでは味わうというレベルではなかったようです。次回を期待したいと思います。
今後できれば、他の国への旅行をクルージングでしたいと思っています。そのためには自分自身がいろいろなことについて勉強しなければいけないと今回のクルージングで思いました。1泊の飛鳥への乗船でしたが、とてもリッチな気分で時間をおくことができました。クルーの皆様へ、体に気をつけてお仕事頑張ってください。医務室への立ち寄りはできませんでしたが、できれば仕事で（NS）乗ることができればうれしいです。もっともっと時間があれば良かったです。これからも良い旅が出来ることを楽しみに SEE YOU AGAIN !!
九州南方を航海すると、年が年なので戦時中のことを思い出す。日本は島国でそれなりに美しいと思う。日本郵船100年史（ライブラリー文庫）はゆっくり見たいと思ったが、時間不足でページめくりだけ。
近い港（別府）だったので参加しやすかった。
特になし。海外クルージングに参加したいと思います。
乗船費用はもっともと感じましたが、将来一段と努力され低料金で一般人が参加できるようになったら嬉しいと思いました。
若い人が少なくて残念だった。私も後30年程だったら参加したい。
豪華なクルージングも結構だが多少サービスを落としても、もう少し安いクルージングが企画できないものか。外国船のクルージングに比べてかなり高価なようですが。

3. 世界の外航クルーズ船の概況とわが国への寄港実績

1) 世界のクルーズ船の諸元

アジア・太平洋(北米・南米除く)

船名	クラス海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総t)	初就航(年)	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客定員(人)
インデベンデンス	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	ハワイ	ホノルル	アメリカン・ハワイ クルーズ	30,090	1951	アメリカ	208.01	27.18	9.19	315	747
オセアニック オデッセイ	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	東南アジア	パリ	スペイス・アイラント クルーズ	5,218	1989	—	102.90	15.40	4.30	74	120
おりえんとびいなす	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	日本／東南アジア	東京	日本クルーズ客船	21,884	1990	日本	174.00	24.00	6.52	120	390
クラウン モナーグ	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	東南アジア	シンガポール／ シドニー	キュナード・クルーズ	15,271	1990	パナマ	150.72	20.62	5.40	215	510
コンステイチューション	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	ハワイ	ホノルル	アメリカン・ハワイ クルーズ	30,090	1951	アメリカ	207.80	27.10	9.20	350	1,000
スーパースター カプリコーン	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	日本近海	—	スター・クルーズ	28,000	1997	パナマ	205.47	25.20	7.55	600	804
スーパースター ジェミニ	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	東南アジア	—	スター・クルーズ	19,046	1995	パナマ	163.81	22.50	5.40	470	820
スター アクエリアス	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	東南アジア	—	スター・クルーズ	40,022	1993	パナマ	176.60	29.60	6.20	750	1,530
にっぽん丸	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	日本／東南アジア	東京	商船三井客船	21,903	1990	日本	166.65	24.00	6.55	160	408
(ぱしふいく・びいなす)	未調査	日本／東南アジア	東京	日本クルーズ客船	26,000	1998	日本	182.90	25.00	6.30	180	532
フェアスター	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	アジア／オーストラ リア／南太平洋	シドニー	P&O クルーズ	23,764	1957	リベリア	185.76	23.86	8.41	460	976
ふじ丸	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	日本／東南アジア	東京	商船三井客船	23,340	1989	日本	167.00	24.00	6.55	190	328
(ボール・ゴーギャン)	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	フレンチポリネシア	—	ラディソンセブンシーズ	18,800	1998	—	156.50	21.60	5.15	206	320
マルコボーロ	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	インド洋／アジア／ 太平洋	多様	オリエント・ライン	20,502	1966	パハマ	176.28	23.60	8.17	356	848
ラングカブリ スター	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	南東アジア	シンガポール	スターカルーズ	40,022	1989	パナマ	176.60	29.60	6.20	750	1,530
新さくら丸	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	日本近海／東南アジア	東京	商船三井客船	19,811	1981	日本	175.80	24.60	—	87	280
飛鳥	アジア・太平洋 (北米・南米除く)	日本近海／太平洋	東京／横浜	郵船クルーズ	28,717	1991	日本	192.81	24.70	6.20	243	584

アラスカ・北米・カリブ海

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数 (総t)	初就航 (年)	船籍国	全長 (m)	全幅 (m)	喫水 (m)	乗組員数 (人)	乗客定員 (人)
アイランド ブリーズ	アラスカ・北米・カリブ海	南カリブ海	—	ドルフイン クルーズ	38,175	—	—	—	—	—	570	1,148
アイマジネーション	アラスカ・北米・カリブ海	西カリブ海	—	カーニバル クルーズ	70,367	1995	バハマ	260.60	31.40	7.90	920	2,040
イレーション	アラスカ・北米・カリブ海	パナマ運河	—	カーニバル クルーズ	—	—	—	219.30	30.80	—	—	—
インスピレーション	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	—	カーニバル クルーズ	70,367	1996	バハマ	260.60	31.40	7.90	920	2,040
ヴィンドワード	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／サンファン	ノルウェージャン クルーズ ライン	39,217	1993	バハマ	190.00	28.50	6.80	483	1,246
ウェスター・ダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／フォートローダーデール	ホーランド アメリカ	53,872	1986	バハマ	243.23	29.00	7.20	642	1,494
ウェスティルダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／東カリブ海	—	ホーランド アメリカ	53,872	1988	オランダ	243.23	29.00	7.20	600	1,494
エクスター	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	フォートローダーデール	カーニバル クルーズ	70,367	1991	リベリア	260.60	31.40	7.89	920	2,040
オーシャン ブリーズ	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ／キーウェスト	—	ドルフイン クルーズ	21,486	1992	バハマ	184.06	24.41	7.97	400	776
(オーシャン プリンセス)	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海／アラスカ	—	プリンセス クルーズ	77,000	1999	—	—	—	—	—	—
カーニバル デステニー	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	—	カーニバル クルーズ	101,363	1996	バハマ	272.00	35.30	8.20	1,000	2,642
ギャラクシー	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	—	セレブリティ クルーズ	76,532	1996	リベリア	263.90	32.20	7.70	908	1,896
キュナード カウンティス	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	サンファン	キュナード クラウン クルーズ	17,593	1976	バハマ	163.56	22.84	5.82	360	790
クラウン ジュエル	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	フォートローダーデール	キュナード クラウン クルーズ	19,046	1992	バナマ	163.80	22.50	5.40	330	820
クラウン ダイナスティ	アラスカ・北米・カリブ海	カナダ／ニューファンドラング／カリブ海	ニューヨーク／フォートローダーデール	キュナード クラウン クルーズ	19,089	1993	バナマ	163.80	22.50	5.40	330	820
クラウン プリセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／フォートローダーデール	プリンセス クルーズ	70,000	1990	イタリア	245.30	32.26	8.10	696	15,590
クラウン マジェスティ	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／米西海岸	—	マジエスティ クルーズ	20,000	—	—	—	—	—	340	800
グランデューアー・オブ ザ・シーザーズ	アラスカ・北米・カリブ海	東カリブ海	—	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	74,137	1996	リベリア	279.60	32.20	7.80	760	1,950

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総t)	初就航年	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客員数(人)
ゴルデンプリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／メリーランド	サンフランシスコ／ロサンゼルス	プリンセス クルーズ	28,078	1973	バハマ	205.47	25.20	7.55	435	804
サンバイキング	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海／アラスカ	サンファン／バハマ	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	18,556	1972	ノルウェー	171.69	24.03	6.30	311	714
サンプリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	東カリブ海	—	プリンセス クルーズ	77,000	1995	リベリア	261.00	32.25	7.95	900	1,950
シーブリーズ	アラスカ・北米・カリブ海	西・東カリブ海	—	ドルフィン クルーズ	21,000	1989	バハマ	184.61	24.06	8.84	400	840
シーワード	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ	マイアミ	ノルウェージャン クルーズ ライン	42,276	1988	バハマ	216.00	29.00	7.00	630	1,534
ジュビリー	アラスカ・北米・カリブ海	メキシコ／メリーランド	ロサンゼルス	カーニバル クルーズ	47,262	1986	リベリア	223.40	28.20	7.60	670	1,486
スキープリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	パンクトーバー／スタートローダール	プリンセス クルーズ	46,314	1989	イギリス	240.39	27.84	8.15	550	1,200
スター オデッセイ	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／ニューヨーク	パンクトーバー／ニューヨーク	ロイヤル クルーズ	28,492	1972	バハマ	205.47	25.20	7.55	325	790
スター プリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	パンクトーバー／サンファン	プリンセス クルーズ	63,564	1989	リベリア	245.60	32.20	7.62	600	1,470
スター ワード	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	サンファン	ノルウェージャン クルーズ ライン	16,107	1968	バハマ	160.13	22.84	6.22	315	758
スター・シップ オセアニアック	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ	—	プレミア クルーズ	38,772	1986	バハマ	238.40	29.44	8.60	565	1,800
ゼニス	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	マイアミ	フォートローダーデール セレブリティ クルーズ	47,255	1992	リベリア	207.59	29.00	7.20	628	1,374
セレブレーション	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	マイアミ	カーニバル クルーズ	47,262	1987	リベリア	223.30	28.20	7.80	670	1,486
センセーション	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	マイアミ	カーニバル クルーズ	70,367	1993	リベリア	260.60	31.40	7.90	920	2,040
センチュリー	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	—	セレブリティ クルーズ	70,606	1995	リベリア	246.00	32.20	7.50	843	2,150
ソブリン オブ ザ シーズ	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	マイアミ	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	73,192	1988	ノルウェー	266.30	32.20	7.55	808	2,276
ソング オブ アメリカ	アラスカ・北米・カリブ海	バミューダ／カリブ海	ニューヨーク／サンファン	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	37,584	1982	ノルウェー	214.88	28.40	6.80	535	1,402
ダフネ	アラスカ・北米・カリブ海	—	コスタ クルーズ ライン	—	—	—	—	—	—	—	250	406

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数 (総t)	初就航 (年)	船籍国	全長 (m)	全幅 (m)	喫水 (m)	乗組員数 (人)	乗客定員 (人)
(ディズニーマジック)	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	ポートカナベラル	ディズニー クルーズ	85,000	1998	バハマ	294.00	32.25	7.70	945	1,760
(ディズニーワンダー) 未調査	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	ポートカナベラル	ディズニー クルーズ	85,000	1998	バハマ	294.00	32.25	7.70	945	1,760
ドーン プリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ・カリブ海	—	プリンセス クルーズ	77,000	1997	リベリア	261.00	32.25	7.95	900	1,950
ドリームワード	アラスカ・北米・カリブ海	バミューダ/カリブ海	ニユーヨーク／フォートローダーデール	ノルウェージャン クルーズライン	39,217	1992	バハマ	190.00	28.50	—	483	1,246
トロピカル	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	タンパ	カーニバル クルーズ	36,674	1982	リベリア	204.76	26.45	7.11	550	1,022
ニューアムステルダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ・カリブ海	パンクーバー／サンパライ	ホーランド アメリカ	33,930	1983	オランダ	214.66	27.26	7.52	542	1,210
ノールダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ・カリブ海	パンクーバー／フォートローダーデール	ホーランド アメリカ	33,930	1984	オランダ	214.66	27.26	7.40	530	1,210
ノルウェー	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ/カリブ海	マイアミ	ノルウェージャン クルーズライン	76,049	1962	バハマ	315.50	33.50	10.80	875	2,044
ノルウェージャン	アラスカ・北米・カリブ海	南カリブ海	—	ノルウェージャン クルーズライン	42,000	—	—	—	—	—	630	1,534
ノルウェージャンスター	アラスカ・北米・カリブ海	西カリブ海	—	ノルウェージャン クルーズライン	28,000	1973	バハマ	205.50	25.50	7.20	410	750
ノルディック ブレス	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ	マイアミ	ロイヤル カリビアン クルーズ	48,563	1990	リベリア	221.00	30.70	7.10	671	1,600
ノルディック プリ	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海/アラスカ	マイアミ／バンクーバー	ロイヤル カリビアン クルーズ	23,200	1971	ノルウェー	194.32	24.03	6.70	434	1,012
バイキング セレナーデ	アラスカ・北米・カリブ海	メキシコ/リベリア	ロサンゼルス	ロイヤル カリビアン クルーズ	40,132	1981	バハマ	189.89	27.01	6.90	612	1,512
ファンジャー	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ	ポートカナベラル	カーニバル クルーズ	70,367	1990	リベリア	263.60	31.40	7.90	920	2,044
フェア プリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ/メキシコ	スクワード／ロサンゼルス	プリンセス クルーズ	24,724	1956	リベリア	185.40	24.49	8.71	430	890

備考)「—」はデータ未入手、船名に()があるものは1998年以降に就航する船を示す。
備考)乗客定員は1室2名利用の場合を示す。

船名	クルース海域分類	クルース海戦	ベースとする港	運航会社	総トン数(総t)	初就航(年)	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客定員(人)
フェスティバル	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	サンファン	カーニバル クルーズ ライン	38,175	1962	バハマ	231.70	27.49	9.75	580	1,146
プリティニス	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	マイアミ	ファンタジー クルーズ	26,141	1932	パナマ	195.60	24.19	8.60	525	926
ホライゾン	アラスカ・北米・カリブ海	ペニューダー／カリブ海	ニューヨーク／サンファン	セレブリティ クルーズ	46,811	1990	リベリア	207.49	29.00	7.20	645	1,354
ホリデー	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	マイアミ	カーニバル クルーズ ライン	46,052	1985	バハマ	221.57	28.17	7.77	660	1,452
マーキュリー	アラスカ・北米・カリブ海	西カリブ海	—	セレブリティ クルーズ	76,522	1997	リベリア	263.90	32.20	7.70	908	1,896
マースダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／フォートロードデール	ホーランド アメリカ ライン	55,451	1993	バハマ	219.30	30.80	7.50	588	1,264
マジェスティック	オブ カリブ海	カリブ海	マイアミ	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	73,941	1992	ノルウェー	266.30	32.30	7.60	822	2,354
メリディアン	アラスカ・北米・カリブ海	ペニューダー／カリブ海	ニューヨーク／フォートロードデール	セレブリティ クルーズ	30,440	1963	パナマ	213.65	28.71	8.64	580	1,106
モナーク オブ ザ シーズ	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海	サンファン	ロイヤル カリビアン クルーズ	73,941	1991	ノルウェー	266.30	32.30	7.60	822	2,354
ライアンダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	—	ホーランド アメリカ ライン	55,451	—	—	—	—	—	588	1,264
リーガル プリンセス	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／フォートロードデール	プリンセス クルーズ	70,000	1991	—	245.00	32.20	7.80	696	1,590
リージェント サン	アラスカ・北米・カリブ海	カリブ海／カナダ、ニューアングラン	サンファン／ニューヨーク／モントリオール	リージェンシー クルーズ	25,500	1964	バハマ	191.70	24.85	—	410	842
リージェント シー	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／サンパクラー	リージェンシー クルーズ	22,785	1957	バハマ	192.41	24.95	8.49	365	715
リージェント スター	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／モンテゴベイ	リージェンシー クルーズ	21,214	1957	バハマ	195.80	24.70	8.40	450	944
リーワード	アラスカ・北米・カリブ海	西カリブ海	—	ノルウェージャン クルーズ ライン	25,000	1995	リベリア	150.00	25.20	5.50	400	950
レジンド オブ ザ シーズ	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	—	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	70,000	1995	パナマ	264.20	32.00	7.46	735	1,808
ロイヤル マジエスティ	アラスカ・北米・カリブ海	バハマ／バミューダ	マイアミ／ボストン	マジェスティック クルーズ ライン	32,396	1992	パナマ	173.10	27.60	6.20	525	1,056
ロッテルダム	アラスカ・北米・カリブ海	アラスカ／カリブ海	バンクーバー／フォートロードデール	ホーランド アメリカ ライン	38,645	1959	オランダ	228.20	28.71	9.04	603	1,114

ヨーロッパ・アフリカ

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数 (総t)	初航年 (年)	船籍国	全長 (m)	全幅 (m)	喫水 (m)	乗組員数 (人)	乗客定員 (人)
アイーダ	ヨーロッパ・アフリカ	西地中海	—	ダイツ シーテリー ツーリスク	38,600	1986	ドイツ	193.30	27.60	6.20	370	1,186
アイランド プリン	ヨーロッパ・アフリカ	ヨーロッパ／南太平洋	多様	プリンセス クルーズ	19,907	1972	イギリス	168.74	24.64	7.49	350	610
アメリカニス	ヨーロッパ・アフリカ	ヨーロッパ	アムステルダム	ファンジャー クルーズ	19,904	1982	パナマ	175.72	22.66	8.13	400	620
エーゲアン ドルフィン	ヨーロッパ・アフリカ	地中海	ピレウス	ドルフィン シッピング	11,563	1974	ギリシア	140.50	20.50	6.20	190	576
エーゲアンI	ヨーロッパ・アフリカ	エーゲ海	—	ゴールデン サン クルーズ	13,000	—	—	—	—	—	200	662
エンチャントメント オブザザ	ヨーロッパ・アフリカ	地中海／ヨーロッパ	—	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	74,137	1997	リベリア	279.60	32.20	7.80	760	1,954
エンリコ コスタ	ヨーロッパ・アフリカ	ヨーロッパ／地中海	アムステルダム／ジエノバ	コスタ クルーズ ライン	16,495	1951	イタリア	176.49	22.31	7.52	330	664
オデッセウス	ヨーロッパ・アフリカ	南ヨーロッパ	ピレウス	エピロティキ ライン	12,000	1962	ギリシア	143.30	18.60	6.50	194	452
オリエンピック	ヨーロッパ・アフリカ	エーゲ海	—	ロイヤル オリンピック クルーズ	27,250	—	—	—	—	—	500	906
オルフェウス	ヨーロッパ・アフリカ	西ヨーロッパ	—	ロイヤル オリンピック クルーズ	5,092	—	—	—	—	—	140	304
キュナード プリン	ヨーロッパ・アフリカ	イベリア／地中海	マラガ	キュナード クラウン クルーズ	17,495	1977	パハマ	163.56	22.84	5.82	350	804
(グランド プリンセス)	ヨーロッパ・アフリカ	ヨーロッパ	サザンプトン	プリンセス クルーズ	109,000	1998	イタリア	285.00	36.00	8.00	1,100	2,600
シー プリンセス	ヨーロッパ・アフリカ	ヨーロッパ	P&O クルーズ	27,670	1966	イギリス	201.23	26.57	8.56	380	714	
シルバーウィンド	ヨーロッパ・アフリカ	東アフリカ／セイシェル	モンバサ／マエ	シルバーシー クルーズ	15,000	1994	イタリア	155.80	21.40	5.20	187	296
ステラ オセニア	ヨーロッパ・アフリカ	エーゲ海／地中海	ピレウス	サンライン クルーズ	6,000	1965	ギリシア	105.14	16.92	4.56	140	300
ステラ マリス	ヨーロッパ・アフリカ	エーゲ海／地中海	ピレウス(アテネ)	サンライン クルーズ	4,000	1960	ギリシア	88.22	14.00	4.40	110	180
ダブネ	ヨーロッパ・アフリカ	ヨーロッパ／地中海	ベニス	コスタ クルーズ ライン	9,436	1955	リベリア	162.39	21.42	8.66	260	412
トリトン	ヨーロッパ・アフリカ	エーゲ海／地中海	ピレウス(アテネ)	エピロティキ ライン	14,155	1971	ギリシア	149.70	21.50	6.40	265	704

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総)	初就航(年)	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客定員(人)	
プリンシア リア	ピクト リア	ヨーロッパ・アフリカ ヨーロッパ・アフリカ	エジプト／イスラエル スコットランド ヘブリディアン諸島(イギリス)	リマソル ライアン クルーズ オーバン	14,917	1936	キプロス	174.60	21.92	8.50	330	564	
ヘブリディアン リンセス	ア ン	ヨーロッパ・アフリカ ヨーロッパ・アフリカ	スコットランド ヘブリディアン諸島(イギリス)	ヘブリディアン アイランド クルーズ	2,112	1964	スコットランド	71.60	14.00	3.00	35	48	
ミネルヴァ		ヨーロッパ・アフリカ	イギリス近海	—	スワンヘレニック クルーズ	12,000	1996	バハマ	133.00	20.00	6.00	157	392
ワールド ワーンズ	ルネッサ ス	ヨーロッパ・アフリカ	エーゲ海／地中海	ジェノバ／ベニス エビロティキ ライン	11,724	1966	ギリシア	150.02	21.06	7.00	204	536	

広域・世界・その他

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総t)	初就航(年)	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)
アルカディア	広域・世界・その他	広域	—	P&O クルーズ	63,564	1997	イギリス	247.00	32.20	8.20	650
アントニーナ ネジダンノーワ	広域・世界・その他	多様	多様	ファーラー・スクリーピング	3,941	1978	ロシア	100.01	16.24	4.65	100
イタリア プリマ	広域・世界・その他	ヨーロッパ／アフリカ	—	ニナSPA	15,000	1994	イタリア	160.10	21.04	7.50	280
エクスプローラー	広域・世界・その他	南半球探検クルーズ	多様	アバーン・クロンビー &ケント	2,398	1969	リベリア	72.88	14.03	4.20	65
オイローパ	広域・世界・その他	全世界	プレメルハーフェン	ハバード・クルーズ	37,012	1982	ドライツ	199.63	28.60	8.42	300
オリアナ	広域・世界・その他	広域	—	P&O クルーズ	69,153	1995	イギリス	260.00	32.20	7.90	760
カビタン ドラニッシン	広域・世界・その他	南極	多様	ムルマンスク シップビング／クラーク エクスベディション	12,288	1981	ロシア	132.49	26.50	8.50	90
カビタン フレブニコフ	広域・世界・その他	南極	多様	ムルマンスク シップビング／クラーク エクスベディション	12,288	1981	ロシア	132.49	26.50	8.90	90
カレドニアン スター	広域・世界・その他	世界全域探検クルーズ	多様	ノーブル カレドニア／スペシャル エクスベディション	3,095	1966	バハマ	89.20	14.00	6.20	59
キャンベラ	広域・世界・その他	全世界クルーズ	多様	ザザンプトン	44,807	1961	イギリス	249.49	31.25	9.84	860
クイーンエリザベス2	広域・世界・その他	ペニダ／カリブ／ヨーロッパ／世界一周／大西洋断続サザンプトン	ニューヨーク／サザンプトン	キュナード クラウン クルーズ	69,053	1969	イギリス	293.52	32.07	9.94	1,015
クラウン オデッセイ	広域・世界・その他	全世界	多様	ロイヤル クルーズ ライントン	34,242	1988	バハマ	187.75	28.20	7.26	470
クリスタル シンフォニー	広域・世界・その他	アラスカ／オーストラリア／東南アジア	多様	クリスタル クルーズ	49,500	1995	バハマ	237.10	30.02	7.60	330
クリスタル ハーモニー	広域・世界・その他	全世界	多様	クリスタル クルーズ	48,621	1990	バハマ	240.96	29.60	7.50	545
コスタ アグレラ	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	サンファン／ベニス	コスタ クルーズ ライン	28,430	1992	イタリア	187.90	25.70	8.20	450
コスタ クラシカ	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	マイアミ／ジェノバ	コスタ クルーズ クライン	53,700	1992	イタリア	220.60	30.80	7.60	590
コスタ ピクトリア	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	—	コスタ クルーズ クライン	75,200	1996	リベリア	251.00	32.25	7.80	800
コスタ マリーナ	広域・世界・その他	地中海／南アメリカ	ジェノバ／エノスアイレス、リオデジャネイロ	コ스타 クルーズ クライン	25,441	1990	イタリア	174.25	25.75	8.20	390
											772

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総t)	初就航年	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客定員(人)
コスタ ロマンチカ	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	マイアミ／ジェノバ	コスター クルーズ ライン	56,800	1993	イタリア	220.60	30.80	7.60	600	13,556
サガフィヨルド	広域・世界・その他	全世界	多様	キニナルド クラウン クルーズ	24,474	1965	バハマ	188.88	24.49	8.25	350	589
シーゴッデス I	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	セントトマス／ニース	キュナード クラウン クルーズ	4,253	1984	ノルウェー	104.81	14.60	4.17	90	116
シーゴッデス II	広域・世界・その他	ヨーロッパ／アジア	ニース／シンガポール	キュナード クラウン クルーズ	4,253	1985	ノルウェー	104.81	14.60	4.17	90	116
シーポーン スピリット	広域・世界・その他	ヨーロッパ／アジア	ロンドン／シンガポール	シーポーン クルーズ ライン	9,975	1989	ノルウェー	134.10	19.20	5.15	140	204
シーポーン レジエ	広域・世界・その他	広域	—	シーポーン クルーズ ライン	10,000	1996	ノルウェー	134.10	19.20	5.10	140	240
シーポーン プライド	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ／南アメリカ	多様	シーポーン クルーズ ライン	9,975	1988	ノルウェー	134.10	19.20	5.15	140	204
シルバークラウド	広域・世界・その他	全世界	多様	シルバーシー クルーズ	16,800	1994	イタリア	155.80	21.40	5.30	198	306
スタテンダム	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ／地中海／ヨーロッパ／南アメリカ	フオートローダーダーフ／多様	ホーランド アメリカ ライン	55,451	1993	バハマ	219.30	30.80	7.50	588	1,264
ステラ ソラрис	広域・世界・その他	エーゲ海／地中海／ヨーロッパ	ヒレウス（アテネ） ／ガルベストン	サンライン クルーズ	17,832	1953	ギリシア	166.15	22.08	7.88	330	620
スプレンダー オブ ザ シーズ	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	—	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	69,130	1996	ノルウェー	264.20	32.00	7.46	732	1,804
ソング オブ ノルウェー	広域・世界・その他	カリブ海／ヨーロッパ	サンフランシスコ／ホノルル	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	23,005	1970	ノルウェー	194.32	24.03	6.70	423	1,004
ソング オブ フラワー	広域・世界・その他	アジア／地中海／アルト海	シンガポール／ロンドン	セブンシーズ クルーズ ライン	8,282	1974	ノルウェー	124.20	16.00	4.90	144	214
ノルウェージャン クラウン	広域・世界・その他	広域	—	ノルウェージャン クルーズ ライン	34,242	1996	バハマ	187.75	28.20	7.26	470	1,052
パール	広域・世界・その他	アメリカ／オーストラリア	シンガポール	ペール クルーズ	12,475	1967	バハマ	157.70	20.10	5.80	232	489

備考)「—」はデータ未入手、船名に()があるものは1998年以降に就航する船を示す。

備考) 乗客定員は1室2名利用の場合を示す。

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総)	初就航(年)	船舶国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客定員(人)
パンフィック プリ ンセス	広域・世界・その他	オーストラリア/ヨーロッパ/南太平洋	多様	プリンセス クルーズ	20,636	1971	イギリス	168.74	24.64	7.70	350	610
ハンセアティック	広域・世界・その他	全世界探検クルーズ	多様	ハンセアティック ツアーズ	8,378	1993	バハマ	122.74	18.00	4.70	120	160
ビーンダム	広域・世界・その他	カリブ海/ヨーロッパ	—	ホーランド アメリカ ライン	55,451	1996	バハマ	219.30	30.80	7.50	588	1,261
ビクトリア	広域・世界・その他	世界一周/広域	—	P&O クルーズ	28,000	1979	イギリス	201.23	26.57	8.56	400	714
ビスタフィヨルド	広域・世界・その他	全世界	多様	キュナード クラウン クルーズ	24,492	1973	バハマ	191.09	25.05	8.23	384	732
ブレーメン	広域・世界・その他	全世界探検クルーズ	多様	ハンセアティック	6,752	1990	バハマ	111.51	17.00	4.80	115	164
ヤマル	広域・世界・その他	南極大陸	多様	ムルマンスク シップ	20,646	1989	ロシア	150.00	30.00	11.00	130	100
ユージニオ コスタ	広域・世界・その他	地中海/南アメリカ	多様	ジエノバ/ブエノスアイ レス、リオデジャネイロ	32,753	1966	イタリア	217.39	29.39	8.63	480	1,418
ラディソン ダイヤモンド	広域・世界・その他	カリブ海/ヨーロッパ	サンファン/ニース	ダイヤモンド クルーズ	20,295	1992	フィンランド	129.00	32.00	8.00	192	354
ラブソディ オブザ シー	広域・世界・その他	多様	—	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	78,491	1997	リベリア	279.00	32.20	7.60	765	2,000
ルネッサンス 1/2/3/4	広域・世界・その他	チャーターベース	多様	ルネッサンス クルーズ	3,990	1989	リベリア	88.30	15.30	3.65	72	100
ルネッサンス 5/6/7/8	広域・世界・その他	チャーターベース	多様	ルネッサンス クルーズ	4,280	1991	リベリア	90.60	15.30	3.95	72	114
ロイヤル オデッセイ	広域・世界・その他	ヨーロッパ/南太平洋	ヒレウス/シンガポール	ロイヤル クルーズ	28,078	1973	バハマ	205.50	25.50	7.20	435	765
ロイヤル バイキング クイーン	広域・世界・その他	全世界	多様	ロイヤル バイキング ライ ン/ロイヤル クルーズ ライ ン	9,975	1992	バハマ	134.10	19.20	5.10	135	212
ロイヤル バイキン グサン	広域・世界・その他	全世界	多様	キュナード ライン	37,845	1988	バハマ	205.50	28.00	7.20	460	740
ロイヤル ブリンセス	広域・世界・その他	多様	—	プリンセス クルーズ	44,348	1984	イギリス	230.00	29.20	7.80	520	1,200
ロッテルダムVI	広域・世界・その他	広域	—	ホーランド アメリカ ライン	62,000	1997	オランダ	237.00	32.25	7.80	644	1,320
ワールド ディスカ バラ	広域・世界・その他	世界探検クルーズ	多様	クリッパー アドベ ンチャークルーズ	3,153	1977	リベリア	87.51	15.12	4.46	75	138

クルーズ海域データ未入手

船名	クルーズ海域分類	クルーズ海域	ベースとする港	運航船社	総トン数(総t)	初就航(年)	船籍国	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	乗組員数(人)	乗客定員(人)
(エラジョン)	未調査	—	—	カーニバル クルーズ ライン	70,367	1998	リベリア	260.60	31.40	7.90	920	2,040
カーニバル ライアンフ	未調査	—	—	カーニバル クルーズ ライン	—	—	—	—	—	—	—	—
カーニバル ピクトリー	未調査	—	—	カーニバル クルーズ ライン	—	—	—	—	—	—	—	3,269
コスタ マジカ	未調査	—	—	コスタ クルーズ ライン	74,000	1997	—	—	—	—	—	1,920
(シーブリッセス)	未調査	—	—	アリンセス クルーズ	77,000	1999	—	—	—	—	—	1,950
(スーパースター バーゴ)	未調査	—	—	スター クルーズ	75,000	1999	—	268.00	32.20	—	1,000	2,000
(スーパースター レオ)	未調査	—	—	スター クルーズ	74,500	1998	パナマ	268.00	32.20	7.90	1,000	2,000
スーパースター レグラ	未調査	—	—	スター クルーズ	—	—	—	—	—	—	—	—
(バラディス)	未調査	—	—	カーニバル クルーズ ライン	70,367	1998	リベリア	260.60	31.40	7.90	920	2,108
(ビジョン・オブ・ザ・シーズ)	未調査	—	—	ロイヤル カリビアン クルーズ ライン	75,000	1998	—	279.00	32.20	7.60	765	2,000
ファーストダム	未調査	—	—	ホーランド アメリカ ライン	62,000	1997	—	—	—	—	—	1,320
リージェント スカイ	未調査	—	—	リージェンシー クルーズ	50,000	1996	—	—	—	—	—	1,400

(備考)「—」はデータ未入手、船名に()があるものは1998年以降に就航する船を示す。
(備考)乗客定員は1室2名利用の場合を示す。

(資料) 海事プレス社「クルーズ専科1995」「月刊クルーズ」、Berlitz 「1998 Complete Guide to Cruising & Cruise Ships」他

2) 日本に寄港したクルーズ船(過去2年間)

〈平成8年(1996)外航クルーズ客船寄港実績寄港回数順位〉

船名	寄港回数	船籍	総トン	船長	喫水	運行会社
ゆうとぴあ3	46	パナマ	9,706	—	—	—
MANG YONG BONG92	33	北朝鮮	9,339	—	—	KOREA TONGHAE SHIPPING
新さくら丸	28	日本	17,389	176	8	商船三井客船
ふじ丸	26	日本	23,340	167	7	商船三井客船
おりえんとびいなす	25	日本	21,906	174	7	日本クルーズ客船
にっぽん丸	23	日本	21,903	167	7	商船三井客船
飛鳥	22	日本	28,717	193	7	郵船クルーズ
おせあにっくぐれいす	22	日本	5,218	103	4	昭和海運
ニューゆうとぴあ	18	日本	12,644	163	6	日本クルーズ客船
ANTONINA NEZHDANOVA	16	ロシア	3,923	100	5	FESCO
MIKHAIL SHOLOKHOV	8	ロシア	9,878	134	6	FESCO
YURIF TRIFONOV	8	ロシア	4,575	90	5	KHOLMSK FISHING PORT
FREGAT	8					
GOLDEN PRINCESS	7	バハマ	28,078	205	8	PRINCESS CRUISES
SEA GODDESS II	6	ノルウェー	4,260	105	4	CUNARD
SEABOURN PRIDE	6	ノルウェー	9,975	134	5	SEABOURN CRUISE LINE
SAKHALIN-6	5					
MARINA CVETAeva	5	ロシア	4,575	—	—	—
SUN VIKING	5	ノルウェー	18,556	172	6	ROYAL CARIBBEAN CRUISES
SKY PRINCESS	4	バハマ	28,492	205	8	PRINCESS CRUISES
サンシャインふじ	3	日本	7,262	127	5	大島運輸
CRYSTAL HARMONY	3	バハマ	48,621	241	8	CRYSTAL CRUISE
KAZAKHSTAN II	3	ウクライナ	16,600	156	6	DELPHIN SEEREISEN
QUEEN ELIZABETH 2	2	イギリス	70,327	294	10	CUNARD
ROYAL VIKING SUN	2	バハマ	37,845	206	7	CUNARD ROYAL VIKING
オリアナ	2	イギリス	69,153	200	8	P&O CRUISES
UNIVERSE EXPLORER	2					
OLGA ANDROVSKAYA	1	ロシア	3,923	100	5	FESCO
AKADEMIK GAMBURTSEV	1					
JURIJ TRIFONOV	1					
KRUZENSHTERN	1					
ハンセアティック	1	バハマ	8,378	169	8	ハンセアティックツアーズ
プロフェッサーガガリヌスキー	1					
700年前の約束号	1					

〈平成7年(1995)外航クルーズ客船寄港実績寄港回数順位〉

船名	寄港回数	船籍	総トン	船長	喫水	運行会社
ふじ丸	31	日本	23,340	167	7	商船三井客船
MANG YONG BONG92	28	北朝鮮	9,339	—	—	KOREA TONGHAE SHIPPING
おりえんとびいなす	27	日本	21,906	174	7	日本クルーズ客船
新さくら丸	27	日本	17,389	176	8	商船三井客船
ニューゆうとぴあ	26	日本	12,344	163	6	日本クルーズ客船
飛鳥	25	日本	28,717	193	7	郵船クルーズ
サンシャインふじ	23	日本	7,262	127	5	大島運輸
にっぽん丸	22	日本	21,903	167	7	商船三井客船
ANTONINA NEZHDANOVA	20	ロシア	3,923	100	5	FESCO
SAKHALIN-7	12	ロシア	5,025	127	7	SASCO
YURIF TRIFONOV	12	ロシア	4,575	90	5	KHOLMSK FISHING PORT
ゆうとぴあ3	9	パナマ	9,706	—	—	—
KARELIYA	8	ウクライナ	15,065	156	6	CTC CRUISE LINES
MARINA CVETAEEVA	8	ロシア	4,575	—	—	—
ROYAL ODYSSEY	7	パハマ	28,078	206	7	ROYAL CRUISE LINES
PEARL	7	パハマ	12,456	157	*6	PEARL CRUISE
EUROPA	6	ドイツ	37,012	200	8	HAPAG-LLOYD CRUISES
おせあにっくぐれいす	6	日本	5,218	103	4	昭和海運
CRYSTAL SYMPHONY	5	パハマ	50,202	237	8	CRYSTAL CRUISE
GOLDEN PRINCESS	4	パハマ	28,078	205	8	PRINCESS CRUISE
ALBATROS	4	パハマ	24,803	185	9	PHOENIX SEEREISEN
FAIR STAR	3	リベリア	23,764	186	8	P&O HOLIDAYS
ISLAND PRINCESS	3	イギリス	19,907	169	8	PRINCESS CRUISE
MIKHAIL SHOLOKHOV	3	ロシア	9,878	134	6	FESCO
AKADEMIK KOROLYOV	3	ロシア	5,497	124	6	—
VLADIMIR CHIVILIKHIN	3	ロシア	4,575	90	5	ENERGY-91
QUEEN ELIZABETH 2	2	イギリス	70,327	294	10	CUNARD
ROYAL VIKING SUN	2	パハマ	37,845	206	7	CUNARD ORYAL VIKING
UNIVERESE	2	リベリア	18,100	172	9	WORLD EXPLORER CRUISES
OLGA ANDROVSKAYA	2	ロシア	20,502	100	5	FESCO
MARCO POLO	1	パハマ	3,923	176	8	ORIENT LINES
OLGA SADOVSKAYA	1	ロシア	2,542	100	5	FESCO
ナジェーダ	1	ロシア	—	—	—	—

資料) 運輸省海上交通局外航課

3) 国内の各港湾の外航客船寄港実績

〈平成8年 港湾別外航クルーズ客船寄港実績〉

(単位:隻、人)

港湾管理者等	港 湾 名	入港隻数	乗 客 数	乗 船 者 数	下 船 者 数	一 時 上 陸
北 海 道	小樽港	18	1,286	134	194	1,092
	稚内港	9	359	361	359	0
	苫小牧港	3	633	636	575	0
	函館港	3	211	0	32	179
	室蘭港	2	1,924	5	8	1,349
	網走港	2	143	21	60	83
青森県	青森港	1	0	518	0	0
岩手県	宮古港	1	604	17	0	604
宮城县	塩釜港	8	2,995	2,215	2,995	0
秋田県	秋田港	2	0	568	568	0
福島県	小名浜港	2	351	351	351	0
千葉県	千葉港	2	345	332	345	0
東京都	東京港	56	11,622	8,644	10,113	1,509
横浜市	横浜港	15	5,073	2,951	4,291	782
新潟県	新潟港	41	5,566	5,598	5,556	0
富山县	伏木富山港	8	85	263	85	0
石川県	金沢港	1	96	0	0	96
福井県	敦賀港	4	799	597	799	0
静岡県	清水港	5	952	1,163	952	0
名古屋港管理組合	名古屋港	6	1,852	1,510	1,852	0
三重県	鳥羽港	1	75	0	0	75
大阪市	大阪港	27	11,582	6,249	5,600	5,977
神戸市	神戸港	25	6,885	3,096	3,441	3,197
広島県	広島港	6	3,890	400	400	3,090
山口県	下関港	45	1,051	1,431	1,051	0
香川県	高松港	2	416	416	416	0
高知県	高知港	1	323	10	4	319
福岡市	博多港	11	1,857	1,602	1,828	29
長崎県	長崎港	17	6,491	563	816	5,675
	佐世保港	5	507	218	250	163
大分県	大分港	3	2	1,417	0	0
熊本県	三角港	3	1,238	201	25	1,213
	八代港	1	0	0	0	0
鹿児島県	鹿児島港	6	3,218	427	709	2,512
沖縄県	石垣港	3	318	0	0	176
合 計		345	72,749	41,914	43,675	28,120

資料) 運輸省海上交通局外航課

〈全国値の推移〉

(単位:隻、人)

	入港隻数	乗降客数等			
		乗客数	乗船者数	下船者数	一時上陸
平成8年	345	72,749	41,914	43,675	28,120
平成7年	343	67,722	47,184	45,828	29,194
平成6年	371	66,588	53,471	50,714	25,405
平成5年	419	69,317	46,139	53,939	25,485
平成4年	460	67,998	56,142	60,036	24,808
平成3年	394	63,958	48,626	46,465	28,316
平成元年	—	—	37,923	38,947	—
昭和63年	252	75,135	36,018	34,042	18,885

資料)運輸省海上交通局外航課

※「入港隻数」は、当該港湾への外航客船の年間入港延べ隻数をいう。

※「乗客数」は、当該船舶の入港時に乗船している乗客数の合計をいう。

※「一時上陸客数」は、入港後、寄港地周辺の観光等のため、一時的に下船する乗客の人数をいう。

※定期運行の旅客船および貨客船、フェリー、見本市船、サーカス船等の船舶を除く。

〈寄港実績の推移：港湾別入港隻数〉

(単位：隻)

港湾管理者等	港湾名	平成8年	平成7年	平成6年	平成5年	平成4年	平成3年	平成元年	昭和63年
北海道	小樽港	18	12	18	41	40	28	7	7
	稚内港	9	19	32	24	28	15		
	苫小牧港	3	2	2	2	4	2	1	2
	函館港	3	3	5	9	5	5	7	2
	室蘭港	2	1		1				
	網走港	2		3	5	2			
	石狩湾新港		1	2					
	根室港			5	5	4	1		
	釧路港			3	1	2	1		
青森県	青森港	1	2	1	4	2	6	2	
	八戸港		2						
岩手県	宮古港	1	1	1	3	1	4		2
	釜石港		2				1		
	大船渡港			2	1				
	久慈港					1			1
宮城県	塩釜港	8	8	6	6	8	8	9	8
秋田県	秋田港	2	2	2	5	4	4	2	2
山形県	酒田港						1	2	2
福島県	小名浜港	2	2	2	2	2	2	2	2
茨城県	鹿島港		1			1		2	
	日立港		1			1			
千葉県	千葉港	2	2	2	1	2			4
東京都	東京港	56	59	49	55	76	76	62	52
横浜市	横浜港	15	14	22	21	48	40	24	16
新潟県	新潟港	41	40	36	43	54	7	5	6
富山县	伏木富山港	8	16	19	18	2			3
石川県	金沢港	1	2	2	3	5	9	3	4
	七尾港			2	2	1			1
福井県	敦賀港	4	4	5	11	6	3	2	
静岡県	清水港	5	6	14	4	2	4	4	3
名古屋港管理組合	名古屋港	6	9	9	7	6	10	15	6
愛知県	三河港							1	
三重県	鳥羽港	1	1			1	6		
京都府	舞鶴港					2	2	2	
大阪市	大阪港	27	40	10	8	18	26	12	7
神戸市	神戸港	25	10	49	60	56	49	29	27
鳥取県	鳥取港		2	2	1				
	境港		1	3	7	3	7		
岡山県	宇野港				2	4			
広島県	広島港	6	5	6	6	10	12	4	5
	福山港						3		
山口県	下関港	45	13	5			4		5
	萩港				3	4	9		1
香川県	高松港	2	2		2	2			
	坂出港			1					
高知県	高知港	1					2		2
北九州市	北九州港		3	3	1	1			
福岡市	博多港	11	16	15	19	22	12	18	23
佐賀県	唐津港			2	2		2		
長崎県	長崎港	17	17	14	13	13	7	18	21
	佐世保港	5	3		1				1
	厳原港		1						
	比田勝港		1						
大分県	大分港	3	5	2	3	2	3		
	別府港			2	1				
熊本県	三角港	3					2		
	八代港	1				4	2		
宮崎県	細島港						1		
鹿児島県	鹿児島港	6	5	7	8	3	8	27	1
	名瀬港		6	2	1		1		
	宮之浦港				1				
沖縄県	川内港					6	6		
	那覇港	3	1	4	6	2	3	12	37
	石垣港								
合 計		345	343	371	419	460	394		252

資料) 運輸省海上交通局外航課

4) 海外寄港地施設事例

マレーシアのスタークルーズ社はマレーシア国内の主要寄港先であるポートケラン（西地区）、ランカイ島に同社の専用桟橋を建設し、両施設ともに1996年4月に竣工している。

	岸壁延長	岸壁水深	係船能力	客船ターミナル等
ポートケラン	桟橋延長200m (ドルフィンを含めると350m)	11m	・最大4船の同時停泊 ・世界最大級の船舶の停泊	※ターミナルビル • 入国管理等官庁施設 • 荷物引渡、乗下船手続施設 • 飲食施設 • 待合施設 ※スタークルーズターミナル（建設中） • 運航本部 • 訓練センター • 備蓄センター ※周辺部 リゾートを計画中 • 宿泊施設 • 飲食施設
ランカイ島	桟橋延長178m (ドルフィンを含めると370m)	11m	—	※島内 • 島内全体をタックスフリーとするリゾートを計画中。

(資料) 日本港湾協会「港湾 1997年2月号」より引用・要約

九州周辺海域における国際・国内
クルージング航路の振興に関する調査研究

- 報 告 書 -

平成10年3月発行

編集発行人 邑本義一
発行所 財団法人 九州海運振興センター
〒801-8691
北九州市門司区港町9-3 九産ビル
電話 093-332-3160
FAX 093-332-3180

印 刷 株式会社 福田印刷
電話 093-371-3231
FAX 093-371-5735
