

港湾整備によるクルーズ船 寄港回数の増加とその効果

北海道開発局 港湾空港部

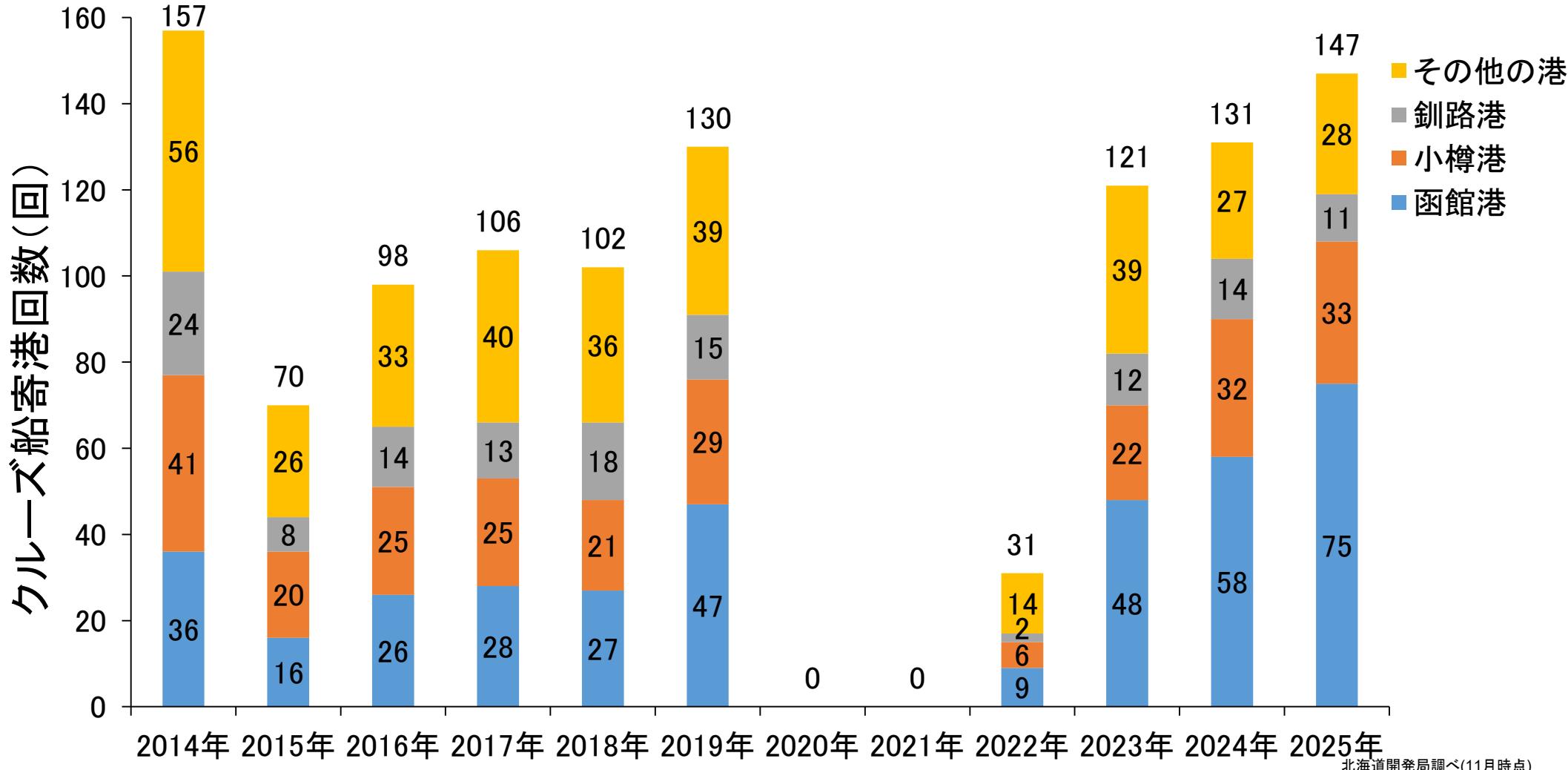
共に北海道の未来を創る
第9期北海道総合開発計画

北海道開発局ホームページへはこちらから。



港別のクルーズ船寄港推移

- 2025年の北海道へのクルーズ船寄港回数は147回と、過去最多となる2014年の157回に次ぐ2番目の回数となった。
- 北海道内で最も寄港回数が多い函館港では、過去最高の75回となった。



アンケート調査実施概要

- 道内で寄港回数が多く、街中近くにクルーズ船対応岸壁を整備した函館港及び小樽港において、入港したクルーズ船乗船者を対象に寄港地におけるニーズや買い物等の動向を把握し、岸壁整備による地域経済への影響を確認する目的でアンケート調査を実施。

●函館港若松ふ頭(R7.7.13調査)

【調査概要】

- 調査対象船: ダイヤモンド・プリンセス
(入港7:00、出港17:00)

- 実乗船者数: 乗船客2,861人
乗組員1,074人

- 回答者数: 乗船客(日本人)81人
乗船客(外国人)49人

- 乗船客国籍比率:
日本人3割、外国人7割



●小樽港第3号ふ頭(R7.8.17調査)

【調査概要】

- 調査対象船: ノルウェージャン・スピリット
(入港13:00、出港21:00)

- 実乗船者数: 乗船客2,100人
乗組員864人

- 回答者数: 乗船客(外国人)90人

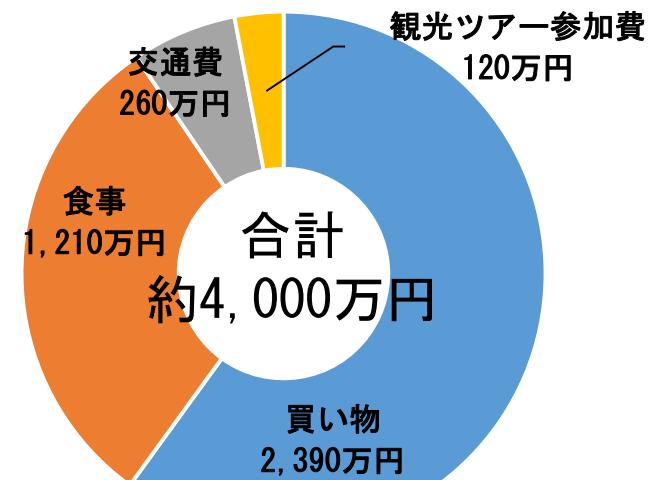
- 乗船客国籍比率:
外国人10割



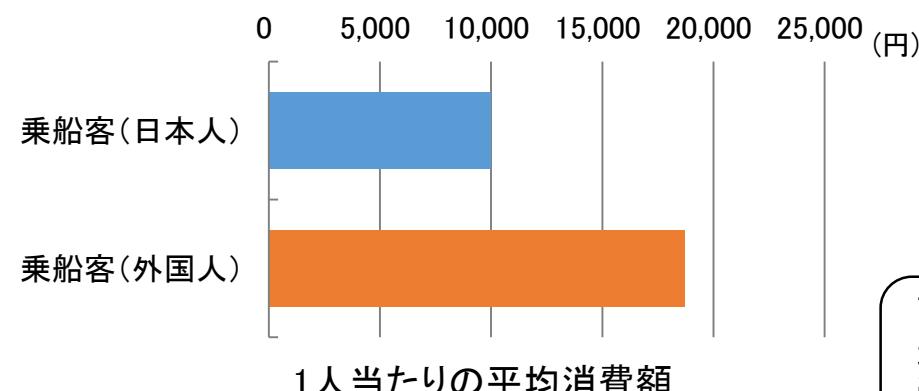
クルーズ船寄港時の乗船客による直接効果額

- ・アンケート調査結果から算出した、クルーズ船寄港時における直接効果額は、函館港で約4,000万円、小樽港で約2,000万円であった。
- ・1人当たりの平均消費額は、函館港の乗船客(日本人)が約10,000円、乗船客(外国人)が約19,000円、小樽港の乗船客(外国人)が約11,000円であった。

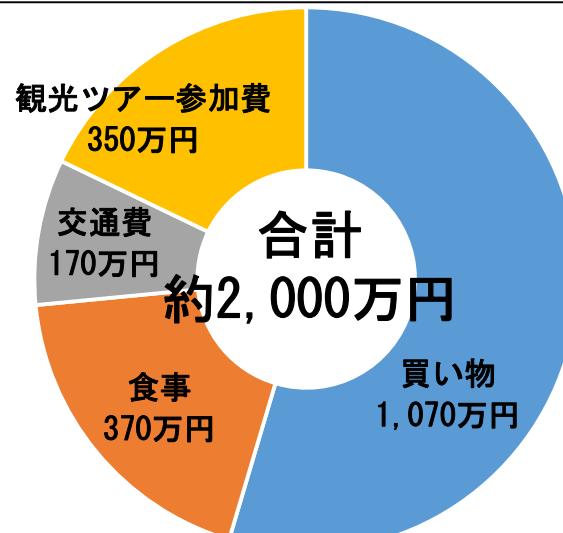
函館港



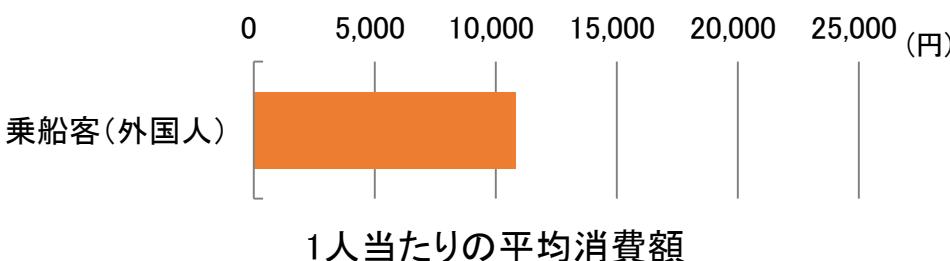
ダイヤモンド・プリンセス寄港による直接効果額



小樽港



ノルウェージャン・スピリット寄港による直接効果額

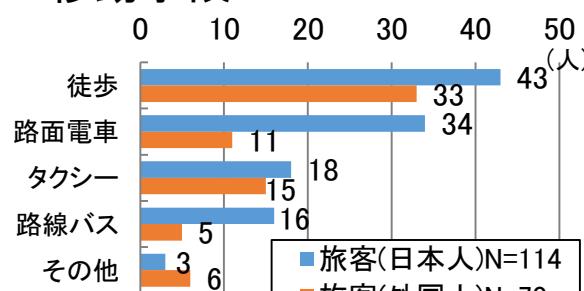


直接効果額は、乗船客へのアンケート調査で把握した個人消費などに、乗船客数(P2参照)や下船率※を乗じて算定した。
※「旅客特性を考慮した我が国におけるクルーズ船寄港に伴う経済効果分析」(土木学会論文集B3 Vol76, No.2, I_13-I_18 2020)による

アンケート調査結果(函館港)

- 下船後の移動は「徒歩」が多く、「函館朝市周辺・金森赤レンガ倉庫」への訪問が多いことから、旅客はクルーズ船岸壁に近い観光地で街中散策が出来ている。
- また、クルーズ船岸壁が函館駅に近く、路面電車等の交通機関を利用した市内周遊も可能なことから、二次交通の利便性等にも一定程度の満足度が確認された。

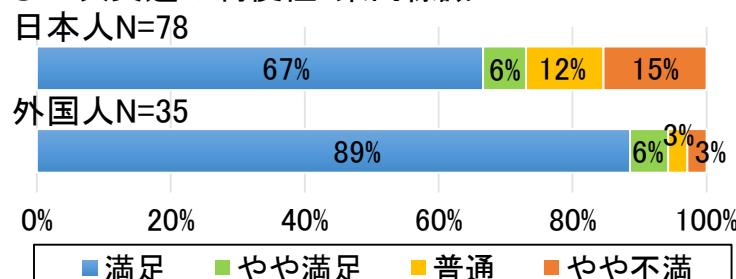
移動手段



外国人は徒歩、タクシーの利用が多く、日本人は徒歩の他、路面電車、路線バスの利用が多い

受入環境の満足度

●二次交通の利便性・案内標識

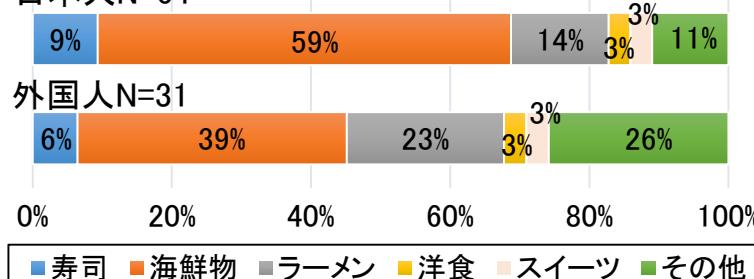


外国人の約9割が『満足』と評価。

日本人は路面電車の混雑、バスのダイヤが少ないといった理由から『やや不満』の評価もある

食事の内容

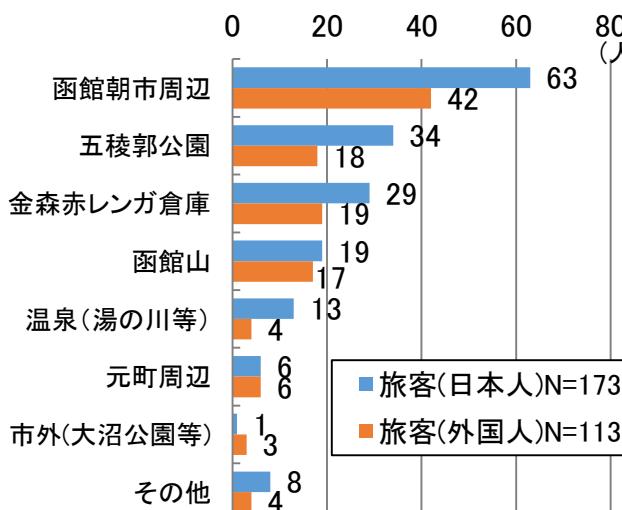
日本人N=64



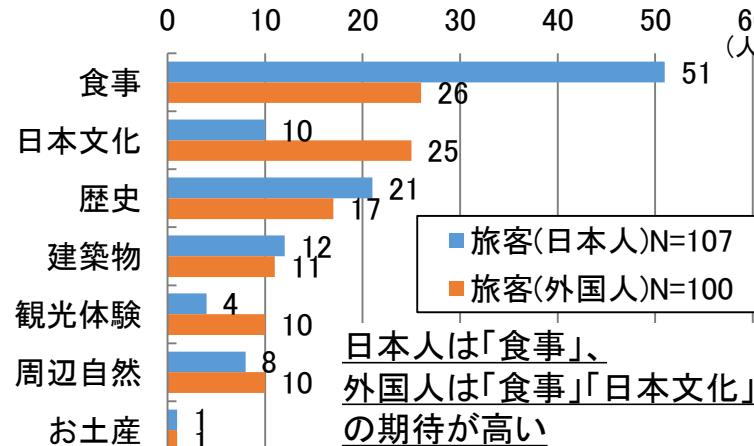
日本人は寿司、海鮮物が約7割を占める

外国人は寿司、海鮮物、ラーメンなど幅広く日本食を堪能している

函館上陸後の訪問先



函館港寄港時の期待

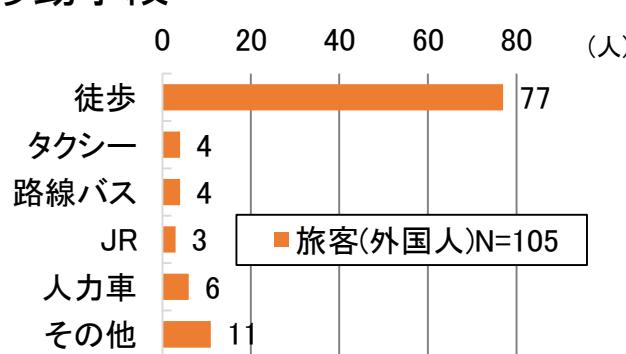


日本人は「食事」、
外国人は「食事」「日本文化」
の期待が高い

アンケート調査結果(小樽港)

- 下船後の移動は「徒歩」が大層で、第3ふ頭クルーズ船岸壁周辺の観光地において、旅客の多くが街中散策している。
- また、令和5年度までクルーズ船が接岸していた勝納ふ頭は街中から遠く、二次交通の利便性等の満足度が低かったが、第3ふ頭では満足度が向上する結果となった。

移動手段

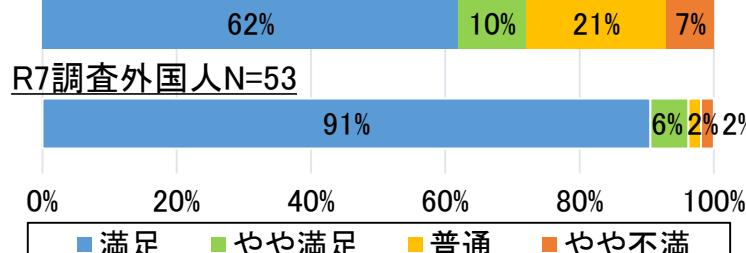


訪問先の多くが徒歩圏内に所在、徒歩による移動が多数を占める

受入環境の満足度

●二次交通の利便性・案内標識

R5調査※外国人N=58 ※勝納ふ頭で実施したアンケート調査



不満点(R5調査)

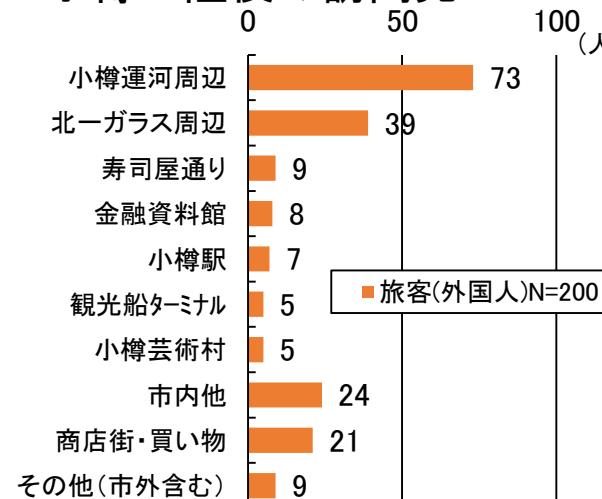
バス乗り場が遠い・不明、タクシーが近くにいないなど

R5調査結果と比べて
満足度が向上



クルーズ旅客が散策する様子

小樽上陸後の訪問先



小樽港寄港時の期待

