

第17回ITSシンポジウム2019
(会場: 石川県地場産業振興センター)

「インバウンドを含めた観光振興を支えるITS」 (～金沢港に寄港するクルーズ船～)

金沢大学 理工研究域 地球社会基盤学系

高山 純一

令和元年12月13日(金)

金沢港の全景

金沢港

金沢港からひろがる地域の未来



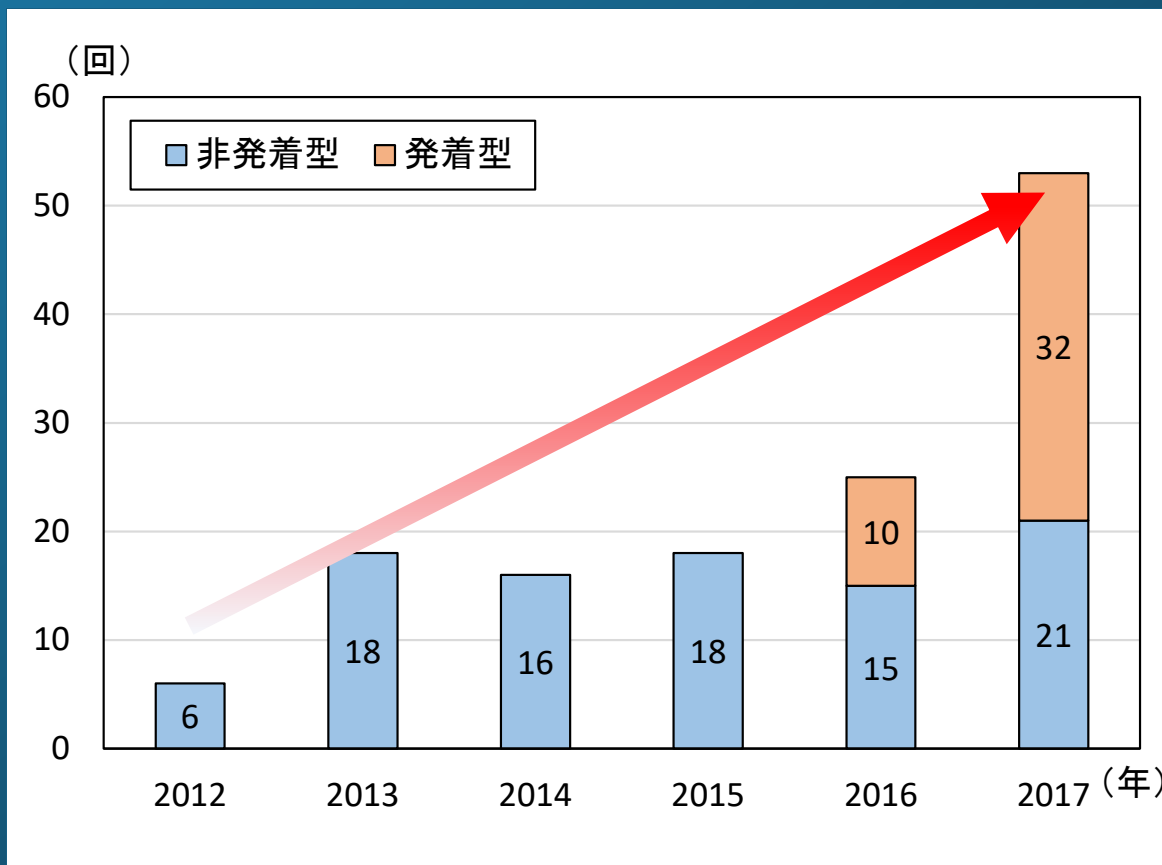
金沢港の歴史

- ・1954年(大野港と金石港が合併して「金沢港」)
- ・1963年(三八豪雪:重要港湾の指定→掘り込み港湾の建設に着手)
- ・1970年(関税法による開港)
- ・1972年(戸水岸壁:−10m(2バース完成))
- ・1975年(無量寺岸壁:−7.5m(2バース完成))
- ・1990年、1999年(御供田岸壁:−10m(2バース完成))
- ・2015年(大浜岸壁:−13m、延長260m+140m)



金沢港におけるクルーズ船の寄港実績

- 2016年から金沢港では、コスタ・クルーズによるインターポーティングが導入される



金沢港への寄港回数は前年度の2倍

クルーズ船のクラス

カジュアル船

- 1泊あたり約1万円から乗ることができる。
- 気楽に乗ることができる。
- 大型船が多い。



例：コスタ・ネオロマンチカ

総トン数：56,769トン
全長：220.5m
全幅：30.8m
喫水：7.6m

プレミアム船

- 1泊あたり約2万円から乗ることができる。
- 比較的落ち着いた雰囲気である。
- 中型船から大型船が多い。



例：サン・プリンセス

総トン数：77,441トン
全長：261.3m
全幅：32.25m
喫水：8.10m

ラグジュアリー船

- 1泊あたり約4万円から乗ることができる。
- 高貴な雰囲気である。
- 小型船が多い。



例：シルバーディスカバラー

総トン数：5,218トン
全長：102.97m
全幅：15.4m
喫水：4.31m

日本におけるクルーズ観光振興の課題

- 最近、クルーズ観光が非常に伸びている。
しかし、**日本人のクルーズ人口**が伸びていない。(ほぼ横ばいの傾向にある)

日本人のクルーズ人口

約 23万人(人口の0.18%、2014年)

イギリス人のクルーズ人口

約 164万人(人口の2.58%、2014年)

アメリカ人のクルーズ人口

約1350万人(人口の4.18%、2014年)

金沢港におけるクルーズ 観光振興の課題

- (1) 金沢港周辺整備
- (2) 都心とのアクセス性向上
 - (ITS技術の活用)
- (3) クルーズ観光客のリピート客の増加策
 - (ビッグデータを活用したマーケティング)
- (4) 冬期クルーズ閑散期対策

長崎港周辺



横浜港周辺



金沢における公共交通政策 (第2次金沢交通戦略)

基本方針

- ・交通ネットワークの再構築
- ・交通機能の連携強化
- ・交通利便性の向上 など

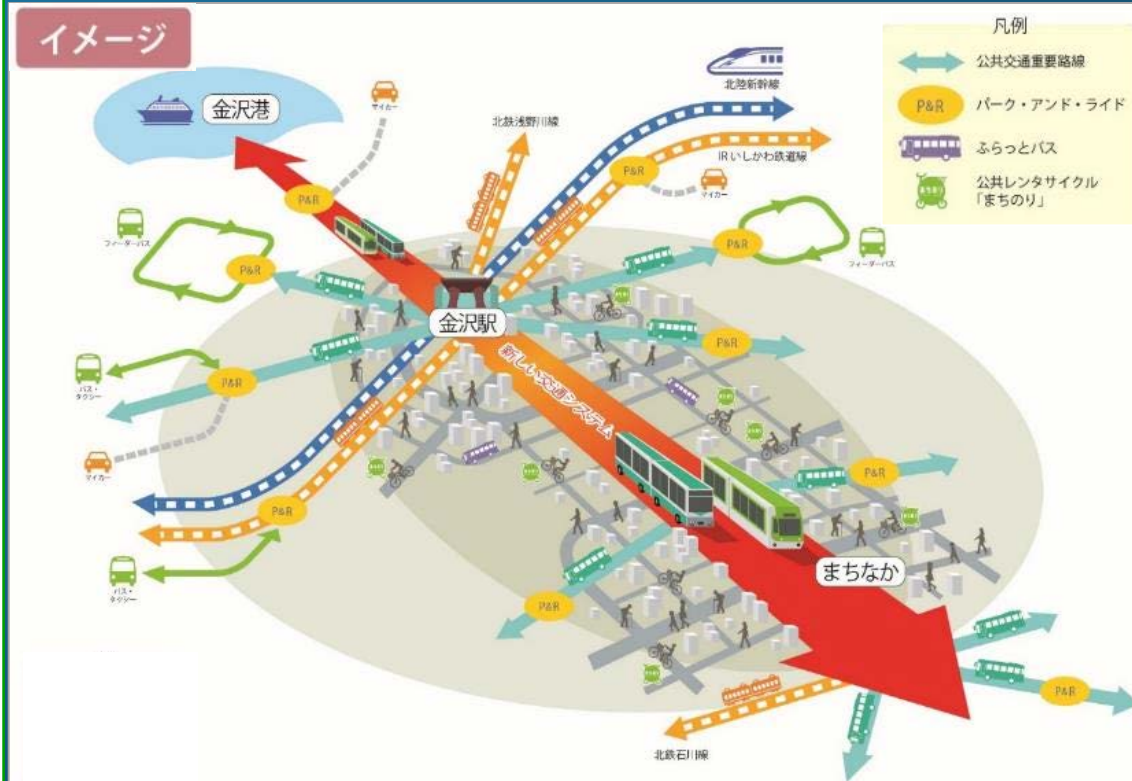
(1) 歩行者と公共交通を優先する歩けるまちづくり

(2) 利便性が高く、来街者にわかりやすく、景観的にも優れる「新しい交通システム」の導入を目指す。

公共交通を中心とした金沢の交通まちづくりのイメージ

●公共交通ネットワークの都心軸における幹として、特に多くの利用が見込まれ、定時性・速達性の確保の必要性が高い路線である「**金沢港～金沢駅～まちなか～野町**」を基本とする

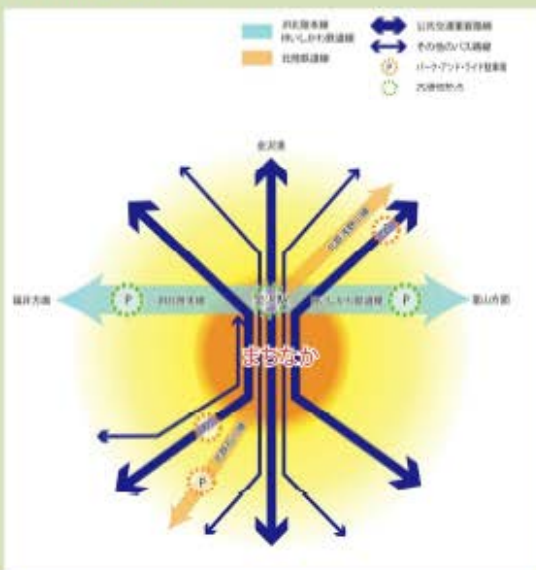
●これにより、JR西日本、IRいしかわ鉄道及び北陸鉄道の鉄道各線との接続が可能となり、**金沢都市圏を含む広域交通ネットワークの強化**に資するとともに金沢駅を拠点とする二次交通の充実を図ることができる。



都心軸整備の整備スケジュールと整備イメージ

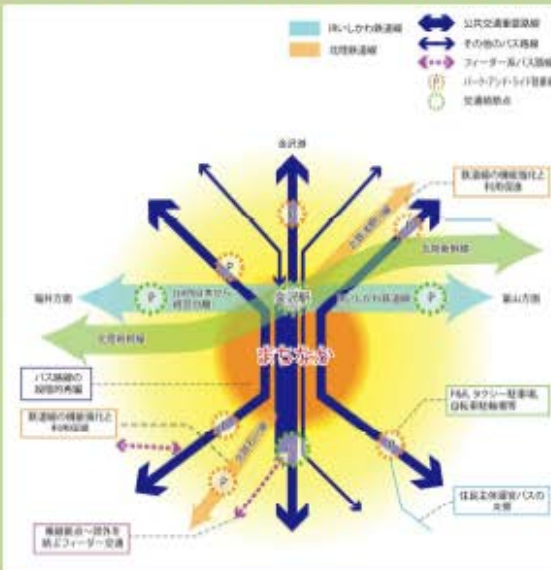
3) 公共交通ネットワークのイメージ

▼現況の交通体系



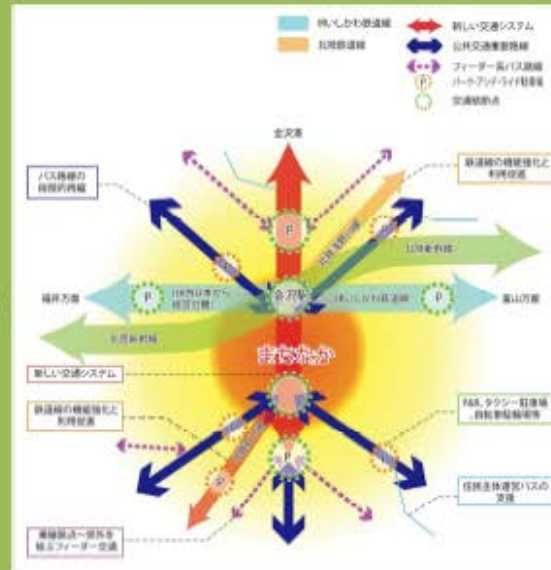
- ・ 郊外からまちなか（金沢駅、香林坊）へ向かう放射状のバス路線網が形成され、都心軸に集中
- ・ 都心軸等において、朝・夕にバス専用レーンが整備
- ・ 郊外の一部店舗のスペースにパーク・アンド・ライド駐車場が点在
- ・ まちなかを中心に歩行者・自転車の通行空間が整備
- ・ 郊外において、一部で地域住民による移動手段確保の取り組みが一部開始

▼第2次金沢交通戦略では(目標年次:平成34年度(2022年度))



- ・ 都心軸への新しい交通システムの導入に向けた走行空間の確保と段階的なバス路線の再編
- ・ まちなかにおける歩行者と公共交通を優先する施策の推進とマイカー流入抑制
- ・ パーク・アンド・ライドや交通結節点の整備による公共交通相互やマイカーと公共交通の連携強化
- ・ 鉄道線の機能強化と利用促進
- ・ 郊外における地域住民による移動手段の確保
- ・ 新幹線開業に対応した二次交通のさらなる充実

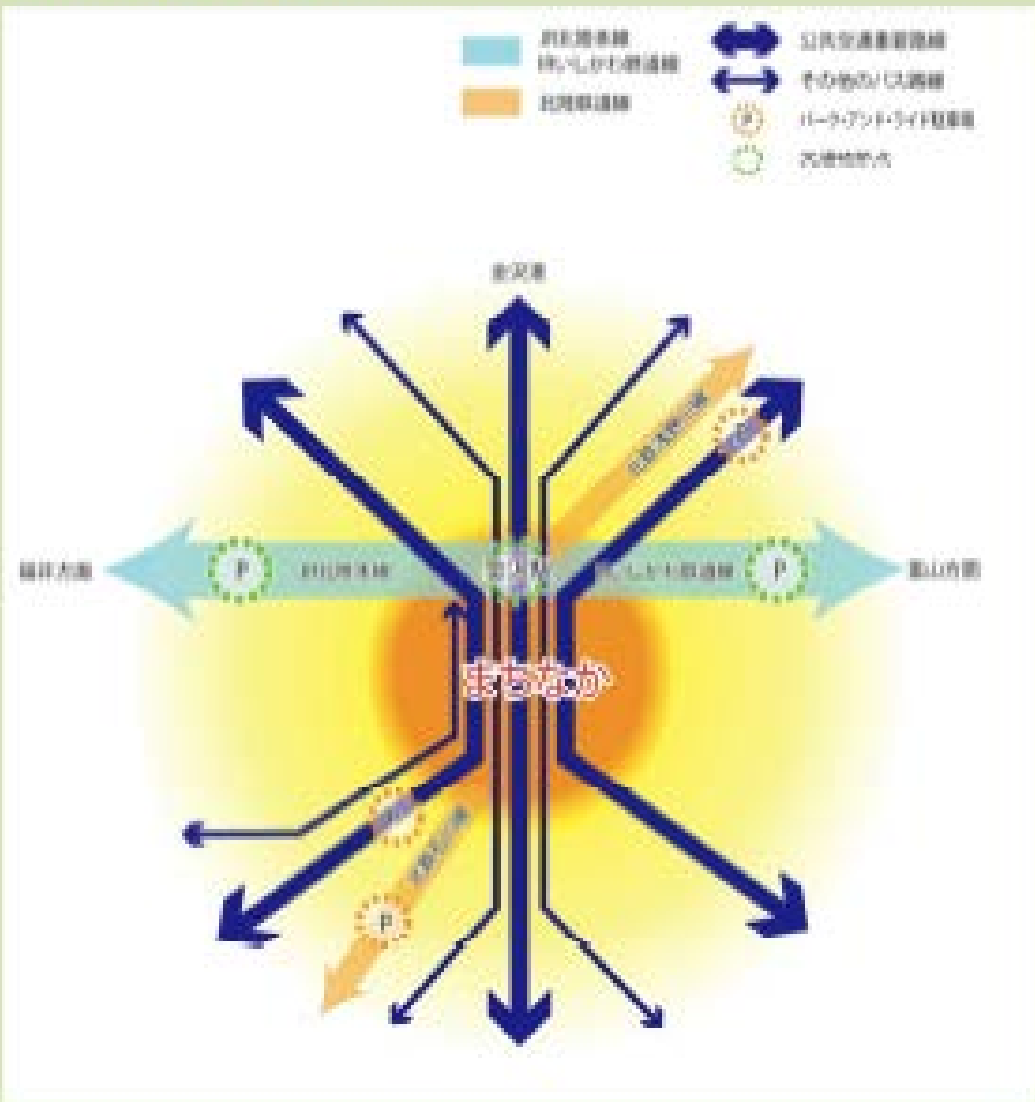
▼長期的には



- ・ 都心部における新しい交通システムの導入
- ・ まちなかと郊外部を結ぶ公共交通重要路線の充実
- ・ パーク・アンド・ライドや交通結節点の整備推進（機能に応じた重点化）
- ・ 鉄道線のさらなる機能強化と利用促進
- ・ フィーダー系バス路線や郊外における地域住民による移動手段の確保によるネットワークの改善

現況の交通体系

▼現況の交通体系

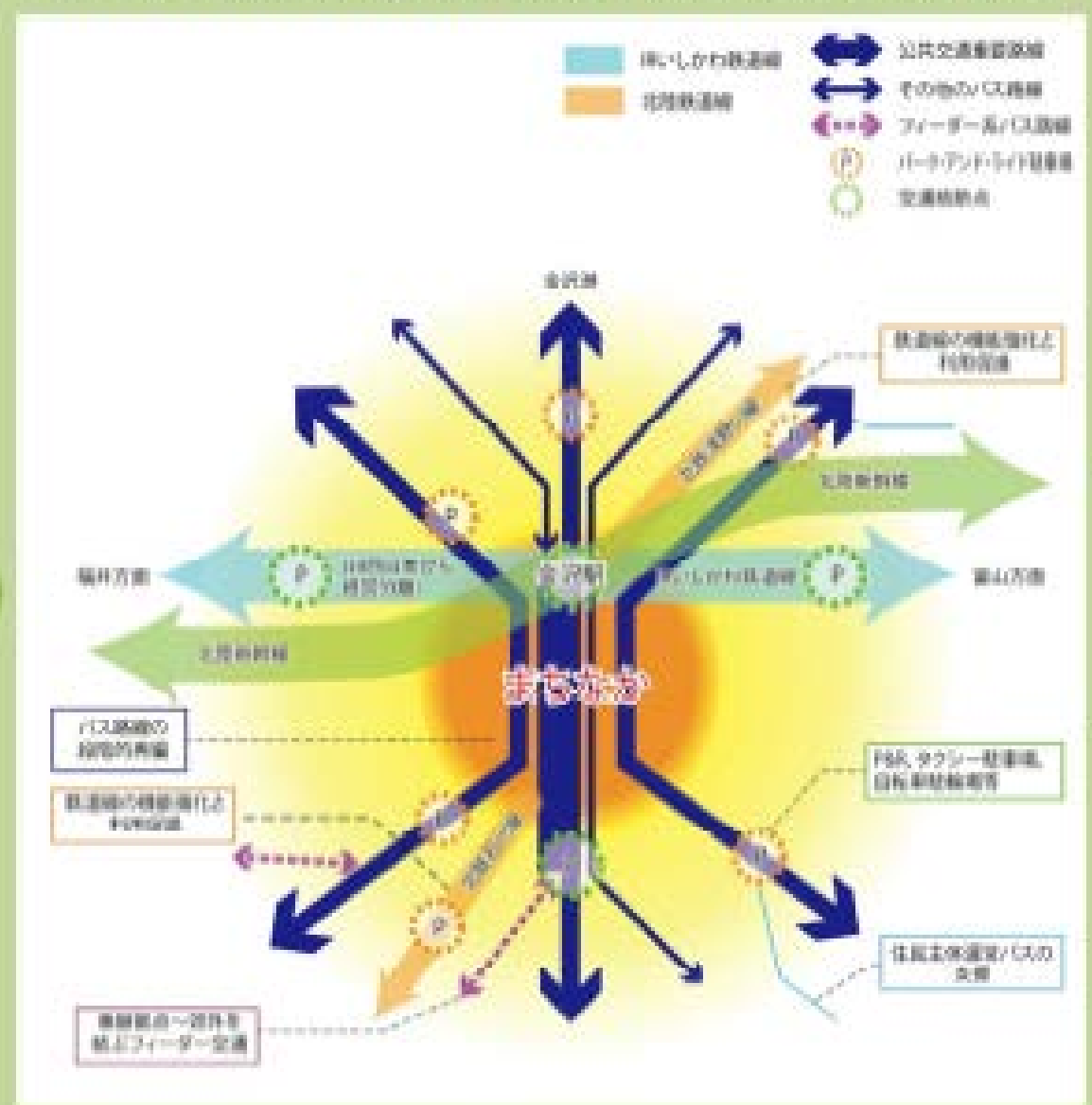


中期整備期間

都心軸の
新しい交通システム導入に向けた
走行空間整備

パークアンドライド等の整備による
都心軸通過交通
の削減
など

▼第2次金沢交通戦略では(目標年次:平成34年度(2022年度))



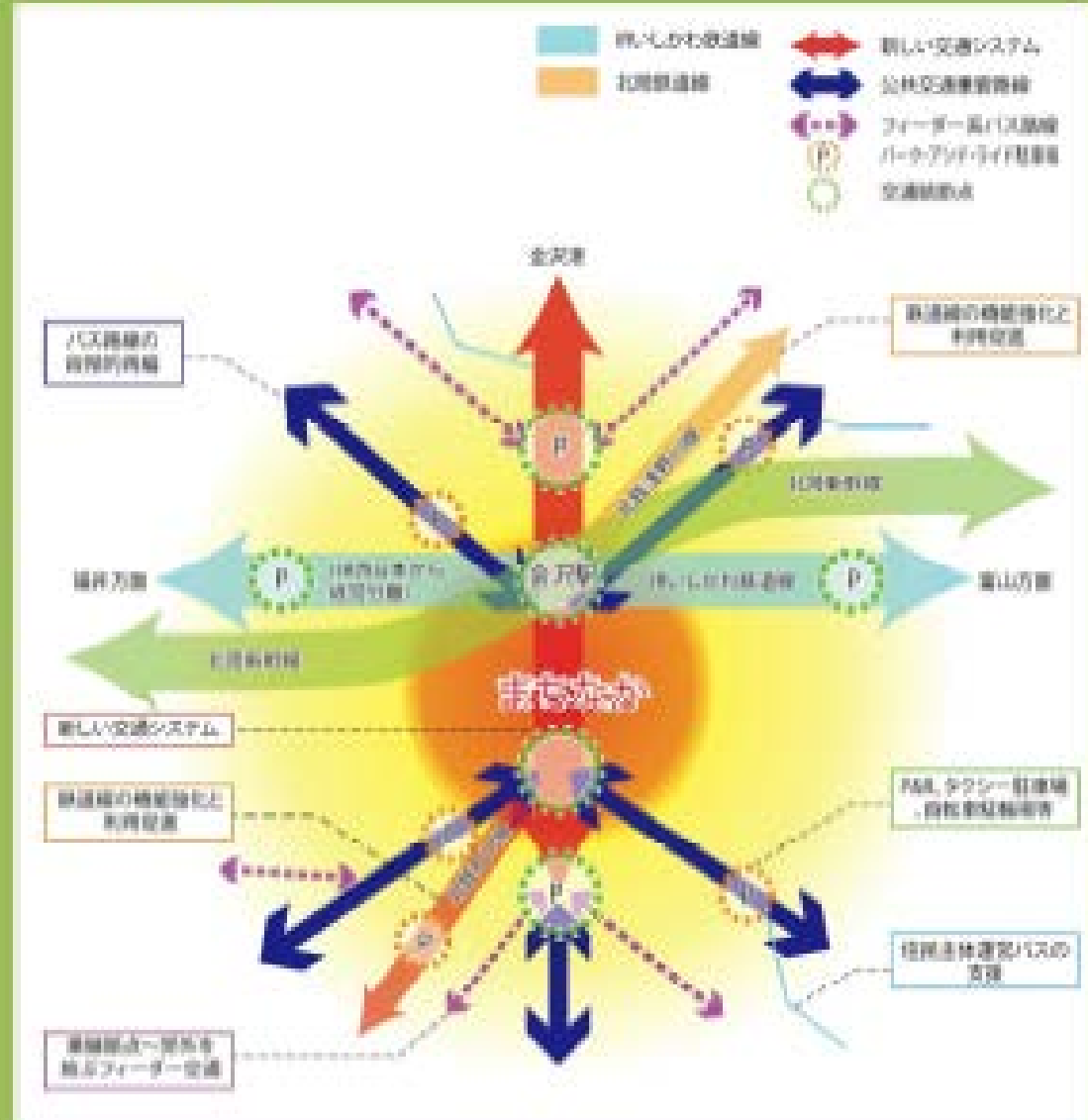
長期整備期間

都心軸に
新しい交通システム
の導入

既存公共交通
路線網の再編

IRいしかわ鉄道、
北陸鉄道等の
利便性向上

▼長期的には



クルーズ観光リピート客の動向

アンケート調査の概要

アンケート概要

- 個人属性
年齢, 性別, 年収, 職業, クルーズ経験 etc.
- SP調査
「日数, 価格, 寄港地数, 寄港地」× 4問
- その他の項目
乗船したい季節・時期, 港湾税に関する項目, 港への交通手段 etc.

アンケート配布・回収

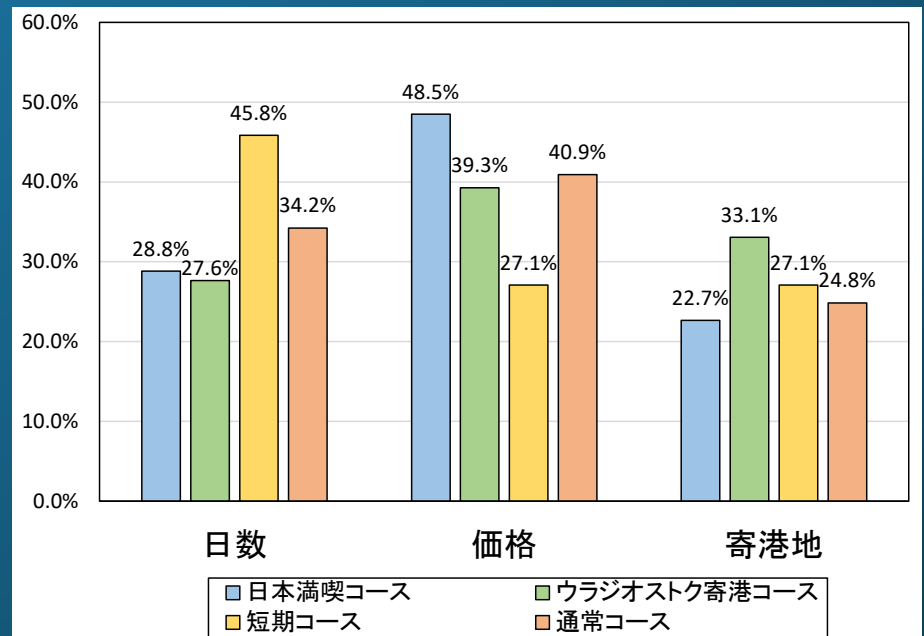
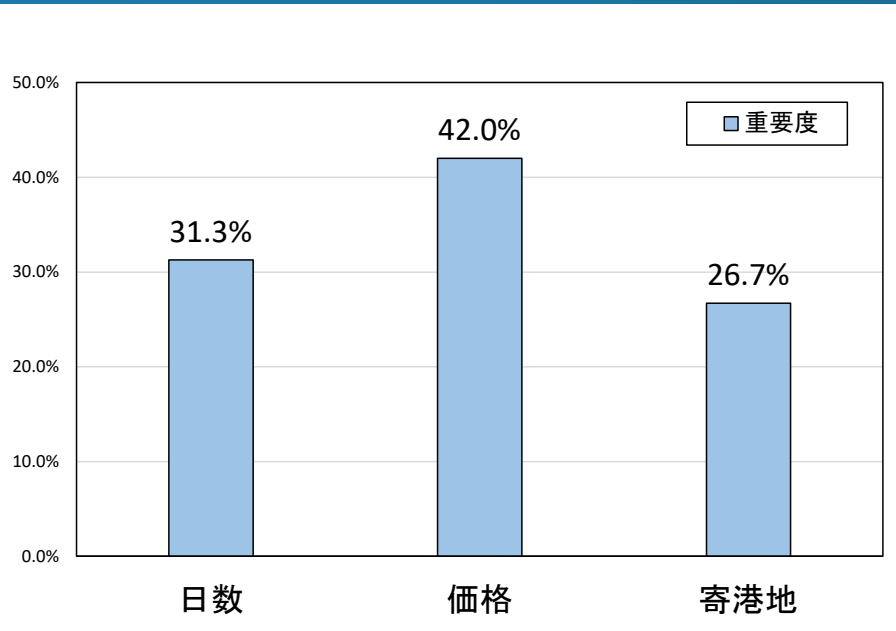
- 配布方法
金沢港にてカジュアル船の下船者(日本人)を対象にアンケート票を配布
調査期間: 2017年5月～2017年10月
(計26回)
- 配布枚数: 5,607枚
- 回収方法
後日, 郵送にて回収
回収枚数: 1,190枚 (回収率: 21.2%)



調査結果 —コンジョイント分析による重要度の算出結果—

全サンプルの重要度

コース別の重要度



■ 回収枚数: 1,190枚 (回収率: 21.2%)

- 全サンプルをみると、「価格」を最も重要視し、次いで「日数」を重要視している。
- コース別にみると、短期コースのみ「価格」、「寄港地」の重要度よりも「日数」の重要度が大きい値となっている。

日本海クルーズの現状と課題

- ◆ 現在日本で提供されているクルーズは5泊6日前後が基本であり、長期的な日程となるため、会社員にとって乗船するタイミングは重要である。
- ◆ 冬季は日本海が荒れることから、日本海における冬季のクルーズは運航することができないため、乗船時期は限定される。
- ◆ 冬季は太平洋側発着のクルーズが運航されている。



- ◆ 季節・時期に関する乗船意向の問題の把握
- ◆ 乗船する季節・時期に着目したクルーズ人口増加のための提案

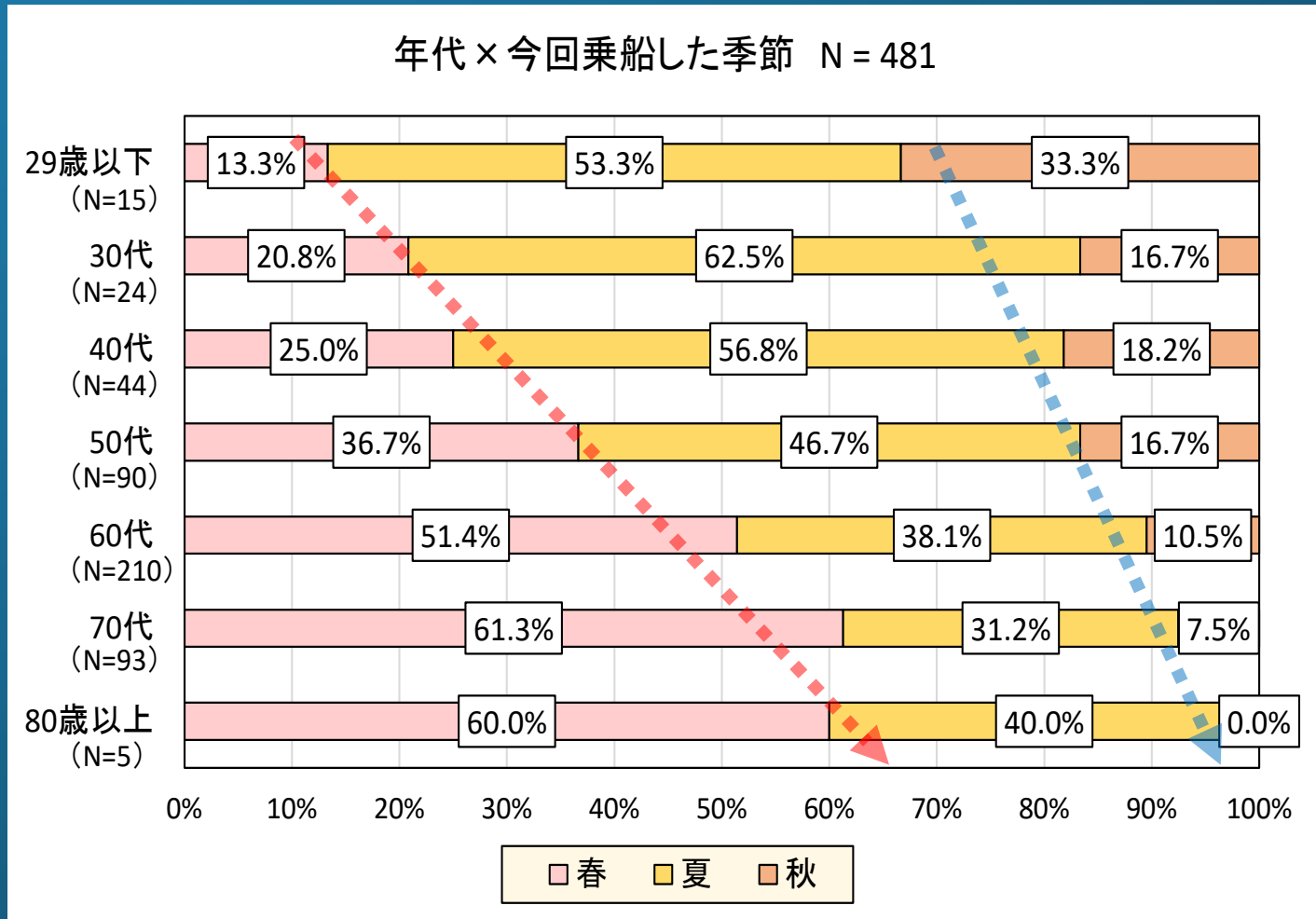
乗船した季節・乗船したい季節に関する基礎集計

「4月, 5月」: 春

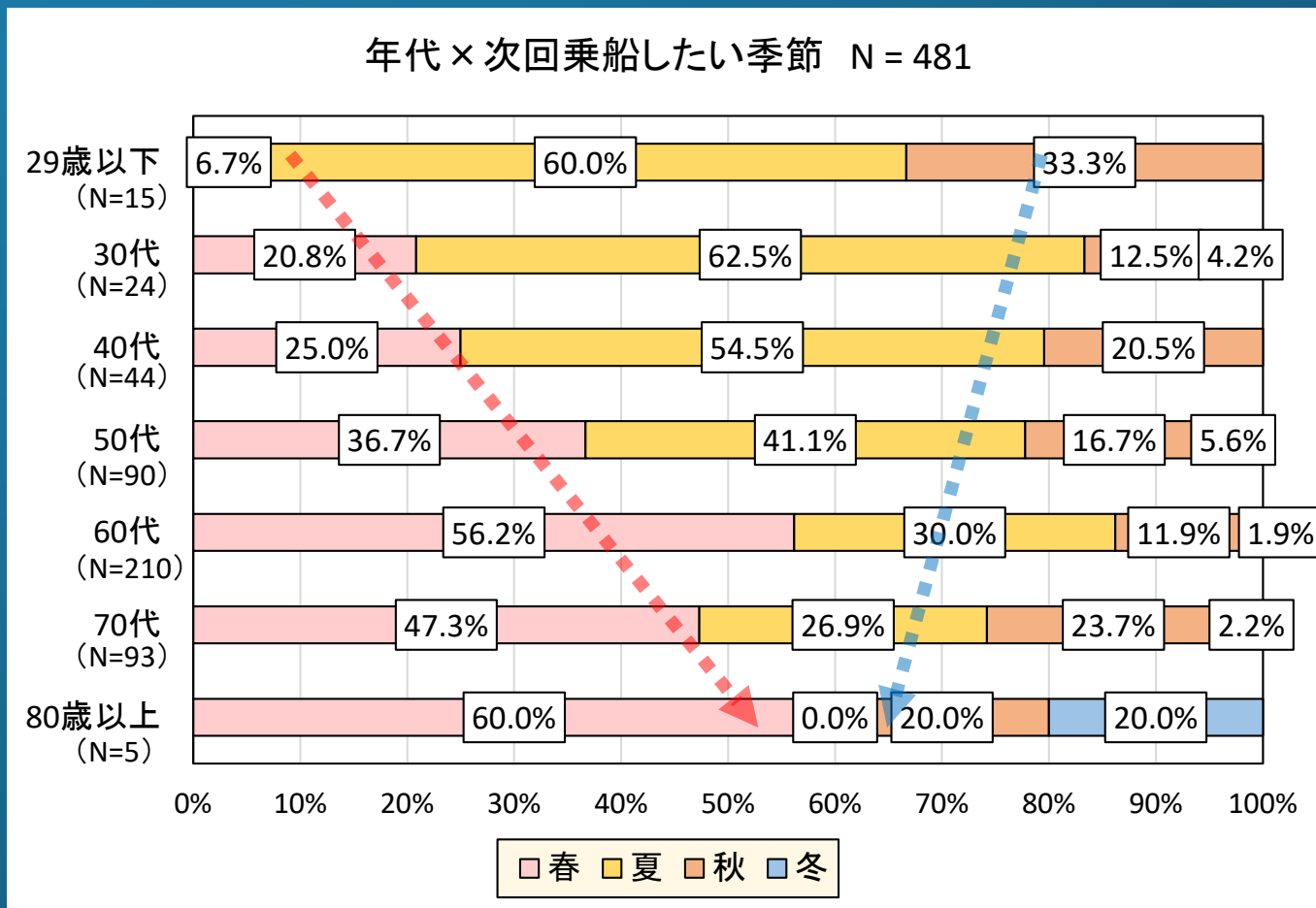
「6月, 7月, 8月」: 夏

「9月, 10月」: 秋

今回乗船した季節



次回乗船したい季節

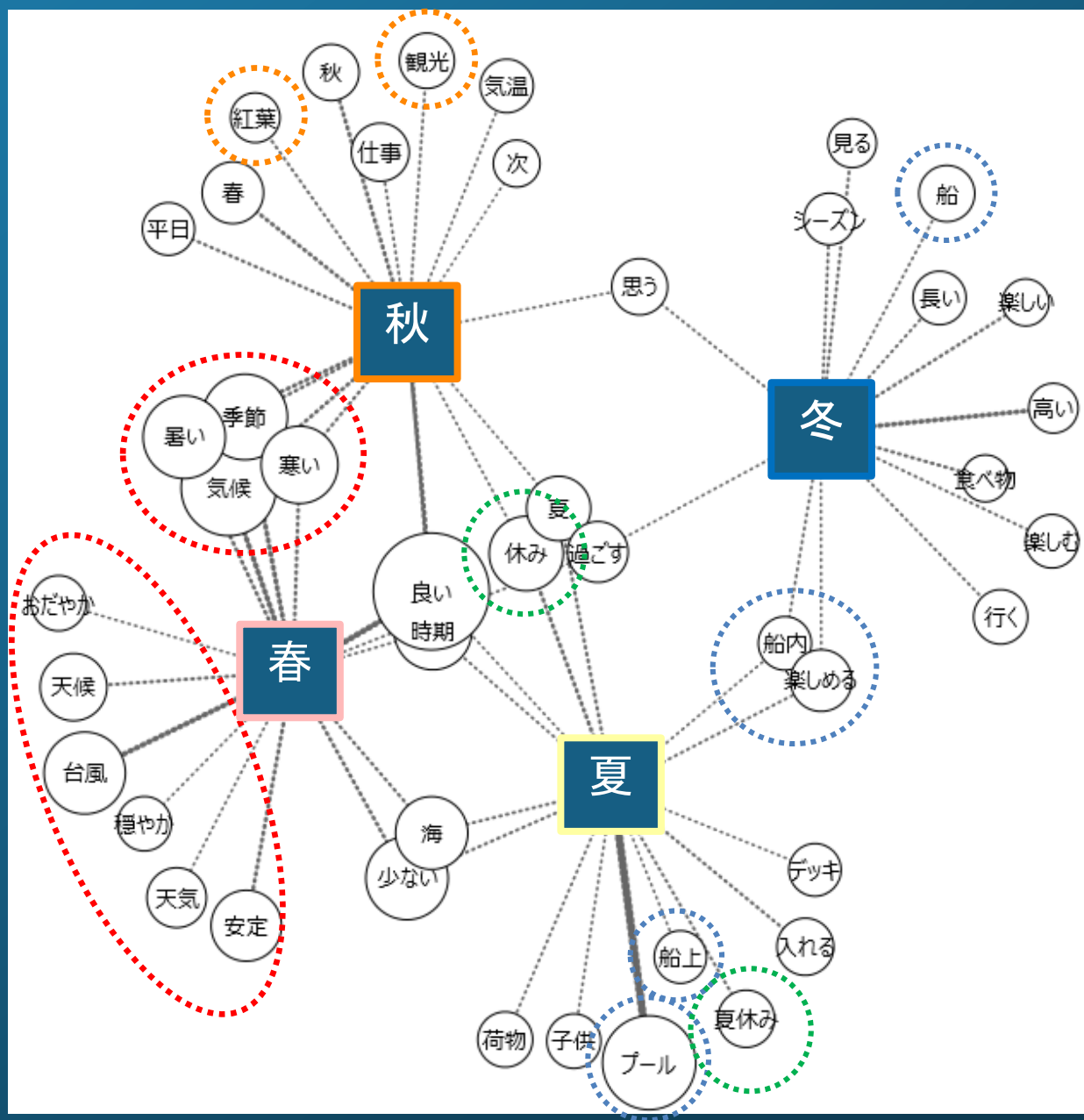


- 若者層(30代以下)は今回の乗船と次回の乗船希望に大きな変化はない。
- シニア層(60代、70代)は「夏」よりも「秋」に乗船したい意向が増えている。

乗船する季節に着目したテキストマイニングによる分析

■「夏」・「冬」:
「プール」, 「船」など,
クルーズ船を楽しむ傾向がみられた。

■「春」・「秋」:
「暑い」, 「寒い」など,
天候や寄港地の観光を意識している。



【戦略的マーケティング】

①日本人に好まれるクルーズ旅行のプランの視点

- ◆クルーズ旅行を選択する際、サービスレベルよりも「価格」を最も重要視している
- ◆寄港地への再訪意思があることが明らかとなった
→ カジュアル船の誘致

②乗船季節に着目した視点

- ◆年齢が上がるにつれ、乗船したいと思う季節は変化することが明らかとなった。
- ◆「夏」と「冬」に共起している単語として「船内」、
「プール」などが挙げられた。
→ 夏や冬には、「クルーズ船を楽しむことができるクルーズ」の提供が必要

【戦略的マーケティング】

◆「春」と「秋」に共起している単語として「紅葉」や「観光」などが挙げられた。

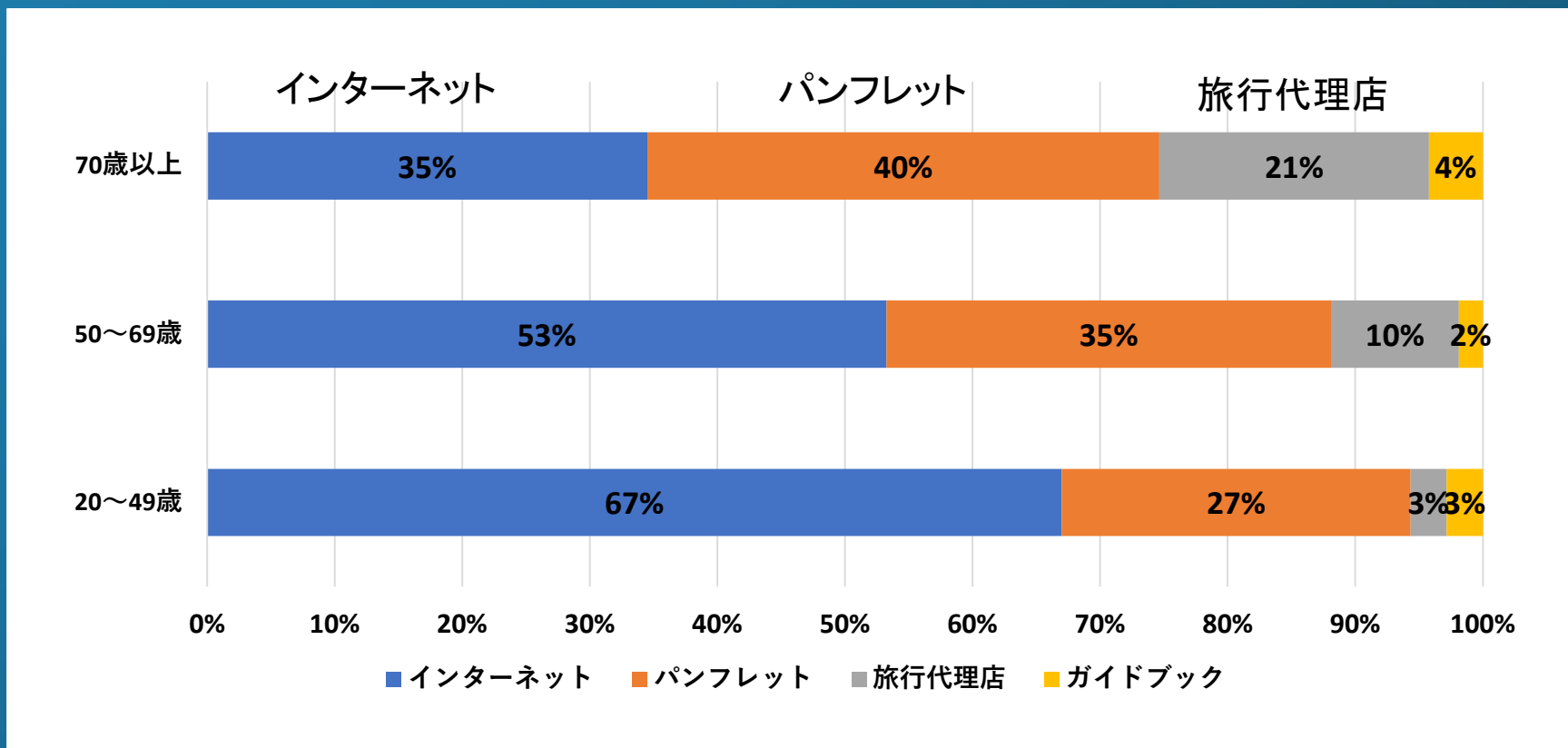
→ 春や秋には、「寄港地を楽しむことができるクルーズ」の提供が必要

③乗船申し込み時の視点

◆クルーズ旅行を申し込む前に、港湾税を「知っていた」人と「知らなかった」人では、支払い意思額に差はみられ、「知っていた」人の方が港湾税に対する抵抗は少ないことが明らかとなった

→ 「港湾税」について事前の情報提供

クルーズ客の情報収集実態（情報収集の手段）

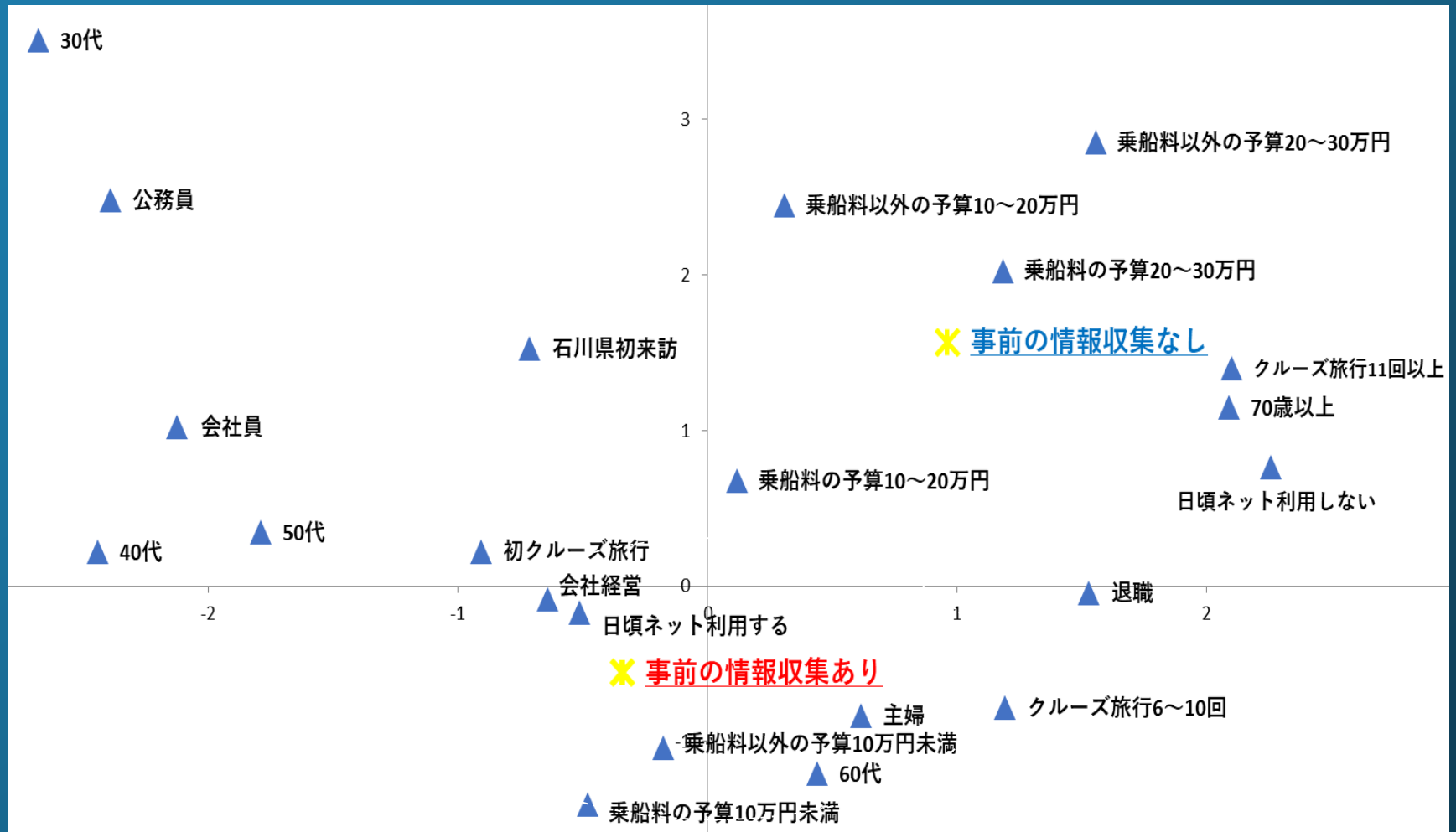


高齢者層：ネットを使う割合が低い、パンフレット・旅行代理店の利用率が高い

若年層：ネットを使う割合が高い、パンフレット・旅行代理店の利用率が低い

⇒ 高齢者層は事前の情報収集の際、インターネットの代替手段としてパンフレットや旅行代理店を採用する傾向にある。

クルーズ客の情報収集実態(数量化Ⅲ類)



情報収集した人 : 初クルーズ旅行, 旅行の予算低い

情報収集しなかった人 : クルーズ旅行11回以上, 旅行の予算高い

実際のクルーズ観光客の観光実態（公道）調査

- ・ 2015年7月31日に金沢港に来港したクルーズ船「**ダイヤモンド・プリンセス**」の乗客を対象に調査
- ・ GPSデータサンプル： 14人分
（日本人観光客：6人，外国人観光客：8人）
- ・ GPSロガーを装着して金沢市内を観光してもらう

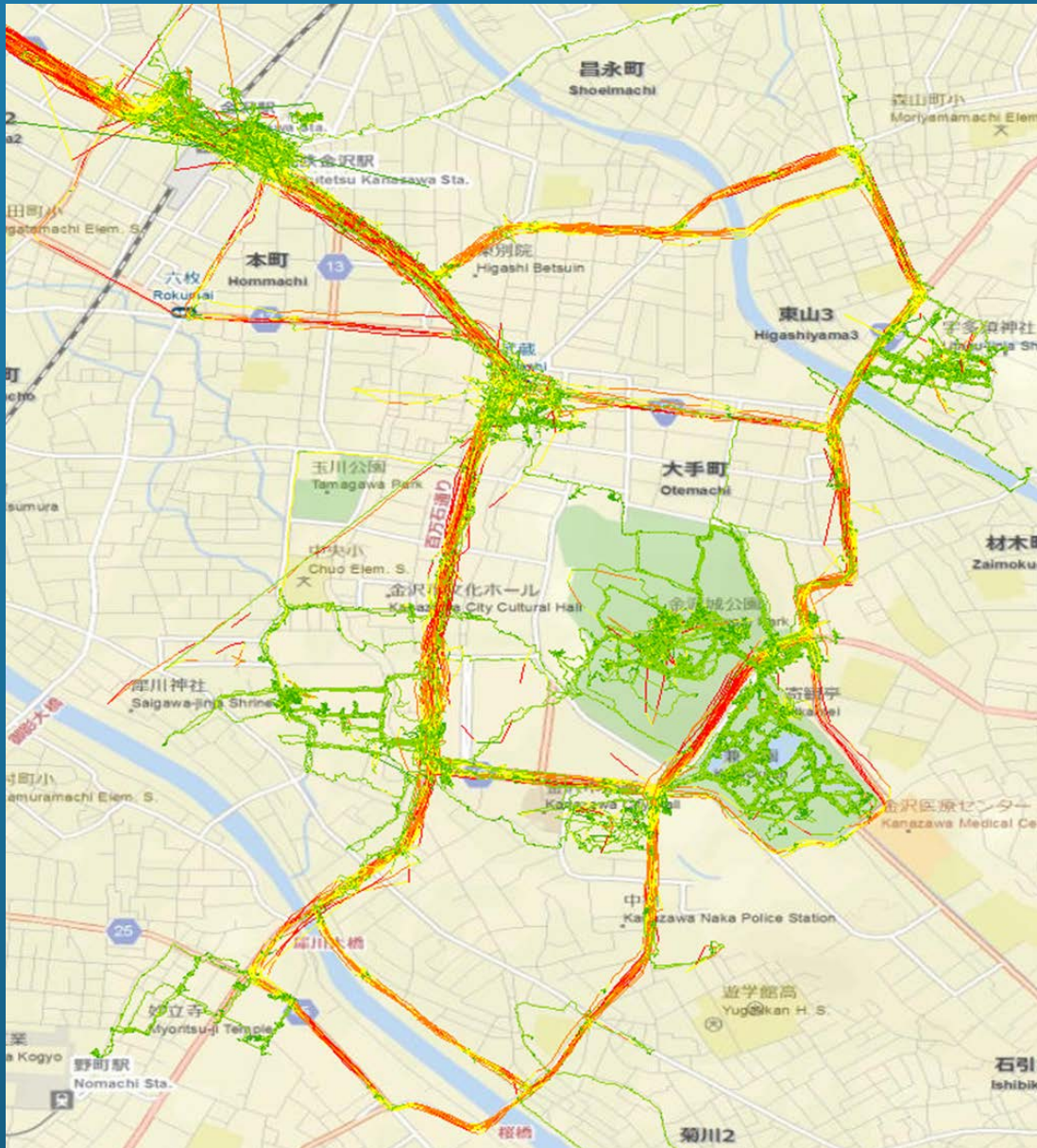


GPSロガー



ダイヤモンド・プリンセス

GPSロガーによる観光客の分布



赤い線: 速度速い
(バスによる移動)

緑の線: 速度遅い
(徒歩による移動)

日本海クルーズ観光の振興 における課題

- (1) クルーズ観光の魅力発信
- (2) リピーター確保のための施策
- (3) 冬季運休時における代替施策
- (4) 寄港地(金沢)のみではなく、北陸地域連係による魅力倍増

K. CATについて

- ・目的 「金沢のまちづくり、特に都市と交通のあり方について、その方向性や施策を行政・市民に提案する。」
- ・参加者 代表・金沢大学 教授 高山純一
学識者、経済人、一般市民、行政担当者、コンサルタント等
(立場を離れ一個人としての参加)
- ・活動内容
勉強会・フォーラムの開催・提言
- ・テーマ設定方法
時代のニーズや将来性を見据えて設定
- ・フォーラムの開催方針
ディベートなどの討論会方式、来場者も参加できる形式。
- ・成果の活かし方
提言・行政施策に反映、問題意識の向上

第8回 連携と交流による 金沢まちづくり戦略を考える (K.CATフォーラム)

H19.2.11開催

今、平成19年度の「東海北陸自動車道の全線開通」、平成26年度の「北陸新幹線の開業」などを控え、交通体系が大きく変わろうとしています。これにより、「観光や商業、物流、生活面などの広域交流・連携」が図られ、地域経済に大きな活力をもたらすことが期待されています。しかし、一方で「大都市部への人口流出などによる産業活力の低下」も懸念されています。

金沢が他の都市や地域と連携しながら、互いの魅力向上を図り、地域全体の活力を高めるにはどうすればいいのか？ K.CATフォーラムで一緒に「金沢のまちづくり」について考えてみましょう。

第8回 K.CATフォーラム
連携と交流による
金沢まちづくり戦略
を考える

「北陸都市連携」と「広域都市連携」

■コーディネーター 金沢大学大学院教授 高山 純一
■モデレーター 国土交通省金沢河川国道事務所長 伊藤 正博
■評議委員 金沢大学大学院教授 木俣 祥
株式会社JTB中部金沢支店長 高島 眞一
株式会社ジアンエス代取取締役社長 藤原 技未子

日時 2007.2/11日
13:30~16:15(13:00受付開始)

会場 金沢市文化ホール
2階大集會室(金沢市岡町19-1)

入場無料

主催:K.CATフォーラム実行委員会
(K.CAT:金沢の都市と交流を考える会)
代表:金沢大学大学院教授 高山純一 Tel.076-224-4872

プログラム

13:00	受付開始
13:30	開会挨拶・主旨説明
13:40	北陸連携網・広域連携網の概要を発表
14:10	参加者投票(1回目) ※投票用紙は、事前に配布された1冊に用意。この冊子が「中継」していただきます。
14:15	ディスカッション
15:25	参加者投票(2回目) ※参加者投票(2回目)は、事前に配布された冊子に記入していただきます。
15:50	結果発表・総評
16:15	閉会

◆ 背景

国土形成計画の策定、広域交通網(東海北陸自動車道等)整備

◆ フォーラムのねらい

- ①他都市との連携・交流方策
- ②金沢の活力向上

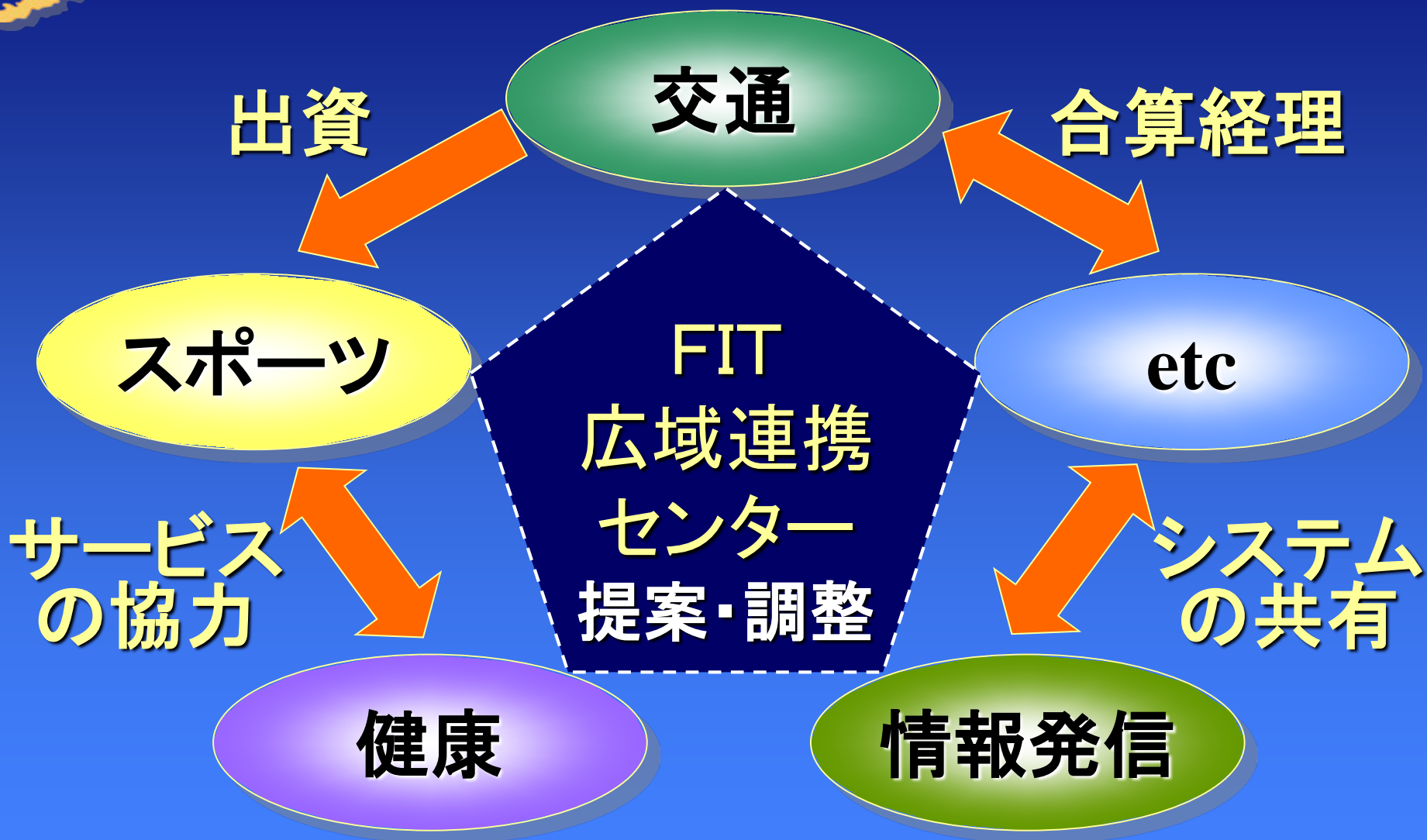
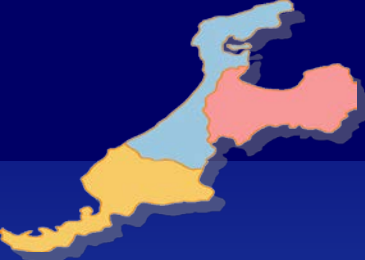
◆ 形式:提案発表による討論型

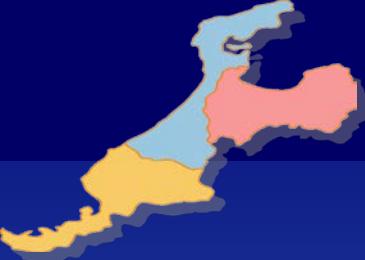
- ・北陸都市連携
- ・広域都市連携

参加者 148人

北陸連携組



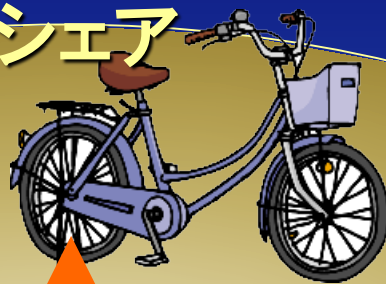




交通FIT

fit

サイクルシェア



在来線



LRT



金沢駅



富山駅

カーシェア



民間バス



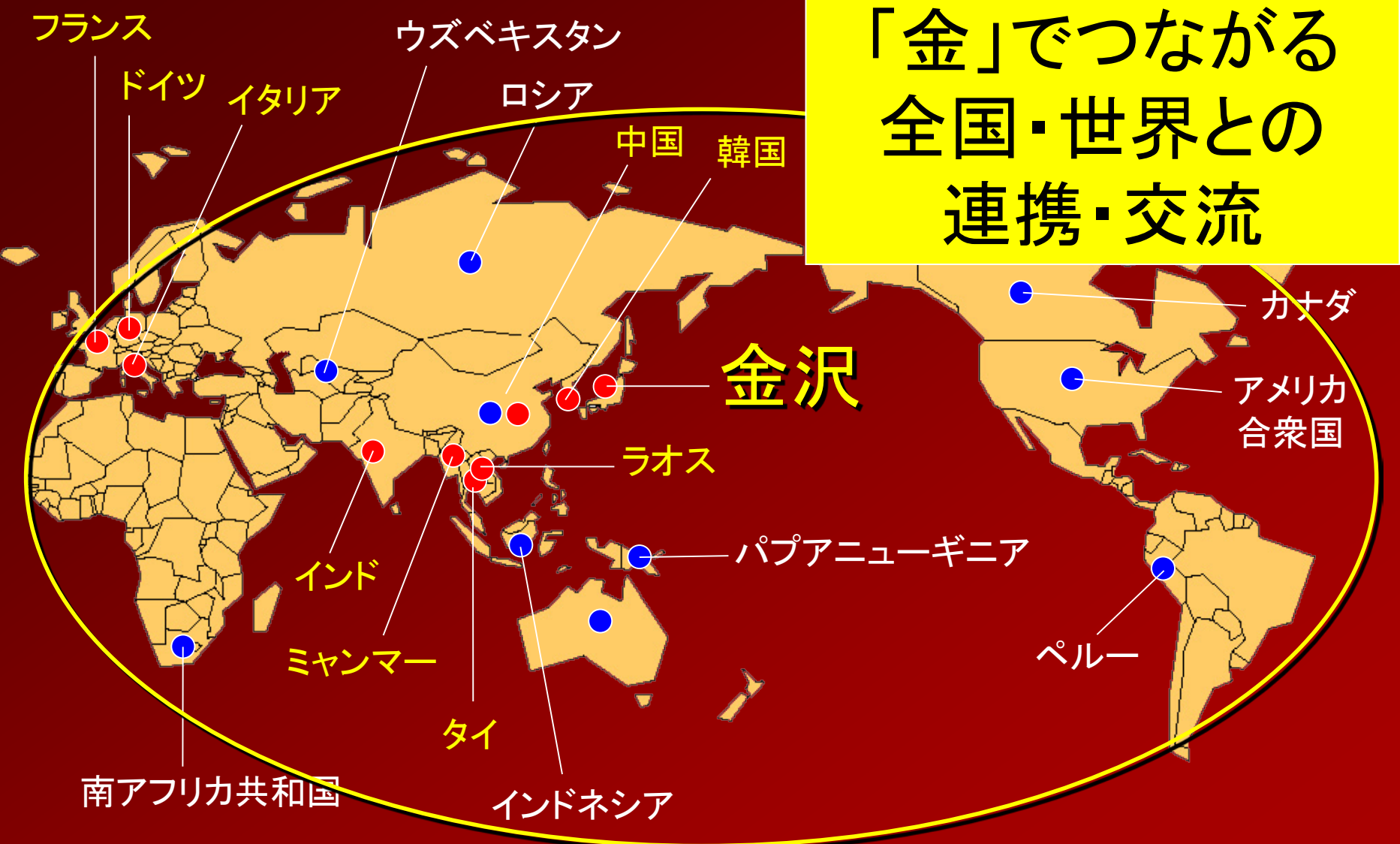
fitエコポイント

すべてFITパスで乗れる!!

金箔を活かす

- 歴史
- 伝統産業
- 食文化

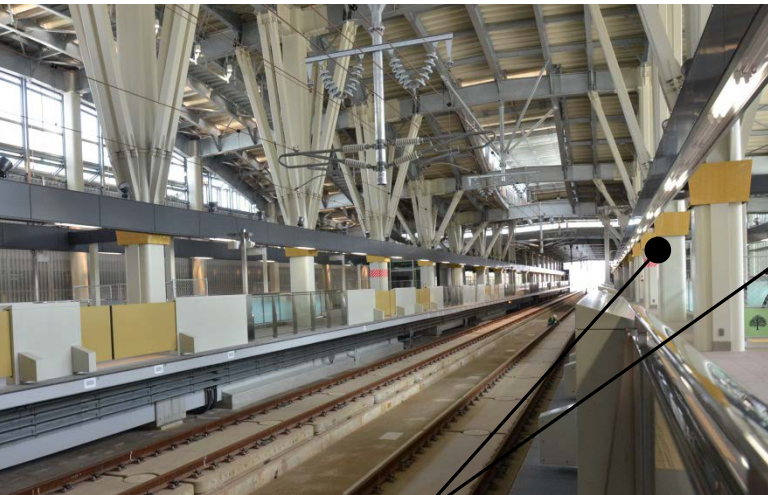
「金」でつながる
全国・世界との
連携・交流



● : 主な金箔生産地 ● : 主な金産出国

新幹線金沢駅舎での伝統的工芸品の活用

ホーム階



柱部分：金箔（柱60本、金箔を2万枚超使用）

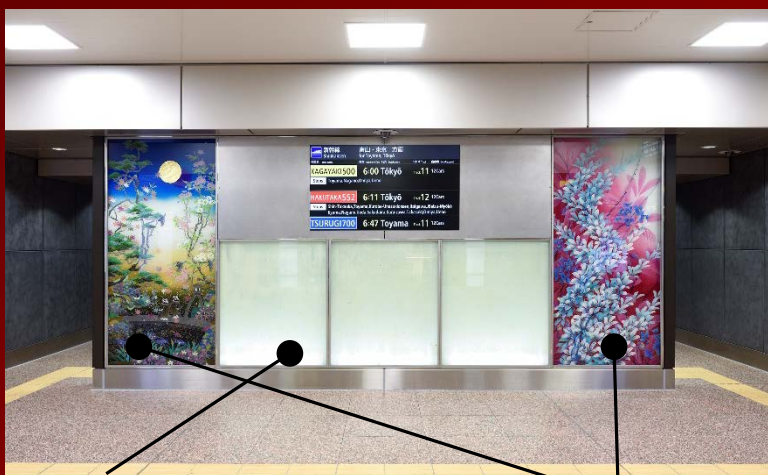
1階改札口



和紙

産地の協力を得て、
本物の伝統工芸品を活用

中2階通路壁面



和紙

加賀友禅(2点)

駅舎の随所に
石川の伝統工芸をふんだんに活用

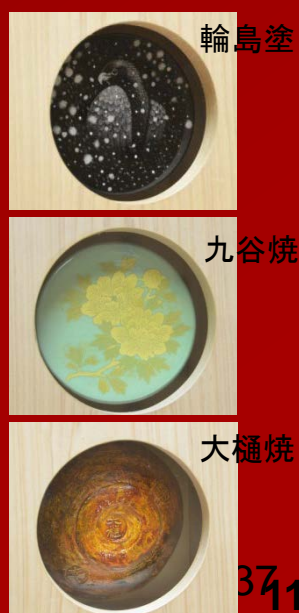
中2階及びホーム待合室



(中2階待合室)

能登ヒバの壁面に
県内各種伝統工芸品
(30品目、236点)

衝突防止用の
金箔挟み込みガラス



輪島塗

九谷焼

大樋焼

金箔を活かす

歴史

伝統
産業

食
文化

金沢駅もてなしドーム（鼓門・テンションリング）



平成の北前船

歴史

伝統
産業

食
文化

北前船

◆加賀百万石を支えた交易船

◆各地に点在する寄港地

「平成の北前船」で
金沢を元気に！



平成の北前船

- 歴史
- 伝統産業
- 食文化

全国・世界から
金沢港へ



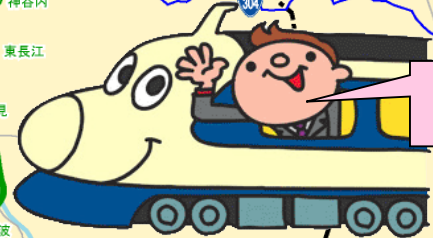
能登空港



能越道・能登有料



北陸新幹線

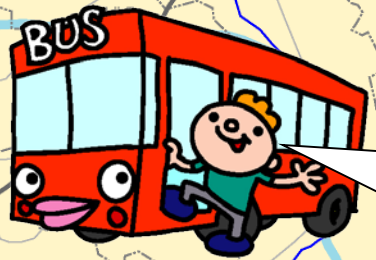


金沢駅

北陸道⇔白山IC⇔海環

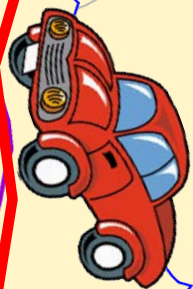
東海北陸道

小松空港



空港・駅⇔港は
北鉄バス！

富山県



「インバウンドを含めた観光振興を支えるITS」 （～金沢港に寄港するクルーズ船～）

ご清聴ありがとうございました
高山 純一（金沢大学）