

海洋スポーツの需要特性に関する研究

酒井 哲雄*, 山口 泰雄*

A Study on the Characteristics of Demand for Water Sport from a Users' Perspective

Tetsuo SAKAI*, Yasuo YAMAGUCHI*

Abstract

Despite the increasing concern with marina development and marine leisure activities, little attention has been given to the study on the patterns and characteristics of involvement in water sport activities. The purpose of the study was to examine the patterns and characteristics of demand for water sport, focusing on demographic and socioeconomic factors. Personal interview was conducted to the 331 visitors at two local expositions in Fukuoka and Kagoshima cities by trained interviewers.

The results indicated significant differences in the demand for water sport according to the type of activities, gender, age cohort, and socioeconomic variables. Latent demand was specifically high in scuba diving, yacht, and jet ski (marine jet) in order. Although latent demand was high in jet ski among males, females showed strong interest in water skiing. Differences in age cohort can be seen in the demand for yacht, surfing, water skiing, cruising, jet ski, and scuba diving. It was also indicated that cost for water sport and access to water sport facilities were important factors negatively influencing involvement in water sport activities. Future tasks for the promotion and development of water sport were discussed.

KEY WORDS: *Water sport, Demand, Demographic factor, Gender difference, Age cohort*

はじめに

わが国では、近年、余暇時代の到来といわれてきたものの、勤労者の実質労働時間には大きな変化がみられなかった。¹⁰⁾しかし、40年ぶりの法定労働時間に関する労働基準法の改正(1988年)と金融機関の土曜日閉店(1989)により、今後、国民の余暇時間は確実に増加することが予測される。また、通産省は1990年夏から、サマータイム制の

導入の検討を始めた。

さらに、1988年6月の「総合保養地域整備法」(いわゆる「リゾート法」)の公布・施行により、自治体や企業がリゾート開発に取り組むようになってきた。全国の企業と自治体が59兆円のレジャー市場⁹⁾を狙って、様々な開発計画を練っている。リゾート法の制定には、政府の内需拡大という狙いがあり、企業にとっては「重厚長大」型産業からの転換と遊休地の再開発という目的がある。また、自

* 鹿屋体育大学 National Institute of Fitness and Sports in Kanoya, Kagoshima, Japan.

治体はリゾート開発による地域の活性化を期待している。

猪口¹⁾によれば、国土の20%の面積がリゾート開発構想の対象になっているという。これは、人口が集中している地域および可住地域の約3分の2にも相当することになる。しかしながら、リゾート開発計画は利用者不在で進められており、ユーザーである国民のレジャー活動の規則性やパターンの把握という作業が忘れられている。供給者の側からの関心は高いものの、ユーザーのニーズ把握が充分に行われていないのが現状である。もしこのまま、国民のニーズや活動特性・パターンの検証をおろそかにしたまま開発が計画どおりに進められれば、供給過剰や乱開発、さらには自然破壊による環境問題の発生という結果を招きかねない。

海洋スポーツ・レクリエーションに関する調査・研究は、開発者側からの調査や事例報告は多くみられるものの^{2,6,7)}、ユーザーの立場からみた研究は少ない。渡辺・沼田¹²⁾が海洋レクリエーション活動の特性を報告し、(財)日本海事広報協会^{3,4,5)}が海洋性レクリエーションの現状を発表しているものの、活動タイプの特性や人口統計的要因による差異などに関する分析は不十分なのが現状である。

鹿屋体育大学では、1988年4月に国立大学では初の「海洋スポーツセンター」がオープンし、海洋性のスポーツ・レクリエーション活動の実技指導や、海洋に関する研究活動を行っている。¹¹⁾また、地域社会における市民や児童・生徒に対する公開講座(海洋スポーツ)も実施しており、海洋スポーツ・レクリエーションのニーズを把握することは、カリキュラムの内容検討という側面からみて重要な意味をもっている。

このように、大学の教育研究という側面だけでなく、九州では特に海洋スポーツ・レクリエーションに対する関心が高いという地域的要請から、本研究に着手した。研究の目的は、海洋スポーツの需要をユーザーの視点から分析し、その特性とパターンを人口統計的要因と経済的要因から検証することにある。この目的を達成するために、まず

海洋スポーツの現状を各種の資料から把握し、次に質問紙調査によるデータ分析を行う。

海洋スポーツの現状

ここでは、海洋スポーツの現状を把握するために、各種のデータ・資料からプレジャーボートの保有隻数と海洋スポーツ種目の人口動向を調べてみた。

1) プレジャーボートの保有隻数

Fig. 1は、(社)日本船艇工業会の推計によるモーターボートとヨットの保有隻数の推移を示している。⁴⁾1975年以後、着実な増加傾向を示し、1988年にはモーターボート約20万隻、ヨット約6万隻、合計約26万隻という保有隻数である。

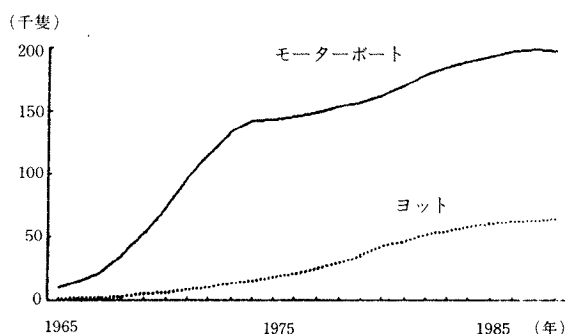


Fig. 1. Chronological change in the number of motorboat and yacht

また、ボードセーリングに使用するセールボートの販売量は、1975年頃から急速に上昇を続け、1985年には年間販売数が約2万3千艇となっている。1984年のロサンゼルス・オリンピックから正式種目として取り入れられたこともあり、セールボードの保有隻数は着実な伸びを示している。

このように、わが国におけるプレジャーボートの保有隻数は、近年、増加傾向を示しているものの、先進欧米諸国に比較すると普及が遅れている。例えば、世界各国の1,000人あたりのプレジャーボート保有隻数を比較したデータによれば、日本の2.1隻に対して、ノルウェー161.0隻、アメリカ41.6隻、イギリス15.4隻、フランス10.7隻、西ドイツ7.2隻

とかなりの差がみられる。³⁾

休暇制度や海洋スポーツに対する伝統的な違いがあるが、日本が四面を海に囲まれていることや温暖な気候条件に恵まれていることを考えれば、プレジャーボートの発展はこれから本格的に始まるといえよう。

2) 海洋スポーツ人口

海洋スポーツの普及のために組織されている団体は、主にクルーザーを対象にした(社)日本外洋帆走協会と、ディンギーを対象にした(財)日本ヨット協会、サーフィンを対象にした日本サーフィン連盟等がある。これらの団体の登録会員数を示したのがFig.2²⁾である。

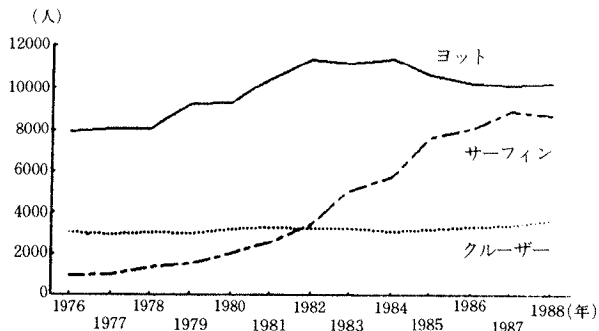


Fig. 2 Chronological change in the number of members for cruiser, yacht, and surfing

(社)日本外洋帆走協会の会員数は約3,000人で、関東支部の会員が過半数を占めている。(財)日本ヨット協会の会員数は、約10,000人程度である。最近、民間団体による全国会員制クラブ等が設立され、リゾート・ブームに乗り、ここ数年、増加傾向を示しているものと推測される。日本サーフィン連盟会員は年々上昇し、約9,000名である。会員として登録していないが、サーフィンを愛好している者は、約80万人と推計されている。

ボードセーリングの関係団体は、1974年に結成された日本ボードセーリング協会、1985年に設立された全日本実業団ボードセーリング連盟、そして1987年に結成された日本ボードセーリング連盟

がある。現在、ボードセーリング人口は約40万人と推計されているが、関係団体の増加をみてもわかるように愛好者は確実な増加がみられる。

ここ数年、顕著な伸びを示しているスクーバダイビングでは、ダイビング関係団体が認定している講習を受けた後、Cカード(Certification Card)と呼ばれる認定証を受けるのが一般的である。このCカードを発行している団体は、約25団体も存在する。Cカード発行数は約30万人で、女性の割合が上昇している。また、スクーバダイビングの特徴として、旅行とセットになったダイビングツアーの人気の高いことである。ツアーの担当部分は、Cカード取得を目的にしたものであるが、旅行ブームに乗り、海外へのダイビングツアーも多い。

海洋スポーツの多様化の象徴として、人気が高まっているのが水上オートバイ(マリンジェット、ジェットスキー等)である。1984年には、日本ジェットスキー協会が結成され、機器の売上も好調であるという。この他にも、水上スキー、パラセーリング、トライアスロン、シーカヌーやビーチバレー等、海洋スポーツ・レクリエーションは、ますます多様化し、新しいスポーツ・レクリエーションも開発されている。

研究方法

1) サンプル

本研究の対象は、1989年に開催された2つの地方博覧会(福岡市よかとピア、鹿児島市サザンピア)の入場者331名である。サンプル特性としては、平均年齢31.0歳で、男子57.5%、42.5%であった。

調査方法は、10項目による質問紙を作成し、あらかじめトレーニングを受けた調査員4名³⁾による直接面接法を用いた。インタビューは両地方博の会場内に海洋レジャーのセクションがあり、そのセクションの来場者に対して実施した。調査期間は、1989年3月25日より、5月10日までの1.5か月であった。

2) 研究問題

これまで、この種の研究があまり行われておらず、仮説の提示は難かしいことから、次のような研究問題 (research problems) を設定し、その検証を行った。

- (1) 海洋スポーツの実施経験と希望種目において、性差があるか？
- (2) 海洋スポーツの実施経験や希望種目と経済的要因との間には相関がみられるか？
- (3) 海洋スポーツの実施経験と希望種目において、世代差があるか？
- (4) 海洋スポーツ実施の阻害要因は何か？また、性差はあるか？

3) 分析方法

データ分析は、単純集計、クロス分析およびピアソンの相関分析を行った。統計プログラムは SL-Micro を用い、有意差検定には 5% レベルの棄却域を適用した。

結果と考察

Table 1 は、海洋スポーツの経験種目と、今後、実施したい希望種目を性別に示したものである。最も経験率が高かったのは、ボート、ヨット、大型客船、ボードセーリングの順となっている。全体の経験率が、ボートを除いて、5-20% という数字は、(財)日本海事協会の調査 (1986)⁸⁾ とほぼ同様な傾向を示している。

今後、実施したい希望種目は、1位スクーバダ

イビング、2位ヨット、3位水上オートバイの順であった。実施経験における性差をみると、ヨットが顕著で、男性が2倍の経験率を示している。

また、希望種目における性差をみると、水上スキーにおいて女性優位 (M: 9.8%, F: 18.5%), 水上オートバイが男性優位 (M: 21.3%, F: 11.9%) の傾向が顕著にみられる。また、全体的に男性の方が高い関心を示す中で、統計的には有意差はないが、スクーバダイビングの希望において女性の約3分の1が実施を希望しており、ダイビング・ブームを反映しているといえよう。

現在のスクーバ人口は30万人、サーフィンは80万人、ボードセーリングは40万人といわれ、スクーバダイビングと水上オートバイ、そしてヨットの潜在需要はかなり高く、これからの伸びが期待できよう。パラセーリングの経験者はまだ少なく、知名度も低いといえるが、リゾートにおける多様なプログラムの提供という観点からは、将来性があるといえるだろう。

次に、個人のレジャー費と経験種目と希望種目との関連を調べてみよう (Table 2)。単純統計の結果では、1カ月のレジャー費は、平均22,000円で最頻値が20,000円という値であった。レジャー費と有意な相関を示したのは、経験種目においてボードセーリングと水上スキーである。また、希望種目においては、パラセーリングの1種目であった。すなわち、レジャー費が多い程、ボードセーリングと水上スキーの経験率が高く、水上スキーの実施希望が強いといえよう。

Table 1. Past experience and latent demand for water sport

	ボート	ヨット	大型客船	ボードセーリング	水上スキー
M	35.5 % (15.8)	19.1 %* (20.2)	13.7 % (7.1)	7.1 % (8.7)	6.5 % (9.8) *
F	34.1 % (8.9)	9.6 %* (15.6)	10.4 % (8.1)	7.4 % (7.4)	3.7 % (18.5) *
	スクーバダイブ	サーフィン	水上オートバイ	パラセーリング	
M	6.3 % (26.2)	3.8 % (4.4)	2.7 % (21.3) *	0.5 % (7.1)	
F	3.0 % (32.6)	2.2 % (3.7)	2.2 % (11.9) *	0.7 % (5.9)	

1. () 内は、今後実施したい者の割合
2. * は、5% レベルで性差がある

Table 2. Relationships between leisure expenses and involvement in water sport

相 関 係 数		
	経験種目	希望種目
ヨット	.114	.023
ボート	.056	.000
ボードセイリング	.148 *	.000
サーフィン	.045	.029
水上スキー	.188 *	.077
パラセイリング	.000	.143 *
大型客船	.052	.037
水上オートバイ	.000	.000
スクーバダイビング	.044	.036

1カ月のレジャー費: MEAN 22,000円 MODE 20,000円 *... P < .05

Table 3. Age cohort and involvement in water sport

	経験種目	希望種目
ヨット	N.S.	20 < 30
ボート	N.S.	20 < 30
ボードセイリング	20 > 30	N.S.
サーフィン	20, 30 > 40	N.S.
水上スキー	N.S.	10, 20 > 30
パラセイリング	N.S.	N.S.
大型客船	N.S.	20 < 30, 40, 50
水上オートバイ	N.S.	10, 20 > 30
スクーバダイビング	N.S.	10, 20, 30 > 40

しかし、全体的には予測したより、関連のある種目は少ないという結果を示した。これは、(財)日本海事広報協会⁴⁾のデータが参考になるだろう。というのは、わが国のプレジャーボート所有者の職業をみると、医師・役員12%、自営業16%という高額所得層に対して、会社従業員と公務員が全体の62%を占めている。また、所有者の年収をみると500万以下が、全体の59%という割合で、「プレジャーボートの所有者は、決してお金持ちだけでなく、庶民も増えている」⁴⁾という背景からとえられる。

Table 3は、調査対象者の世代差と経験種目および希望種目との関連を表したものである。ちなみに対象者の世代別サンプル数は、10代22%、20代26%、30代28%、40代24%、そして50代以上10%となっている。

経験種目において世代差が顕著にみられたのは、ボードセイリングとサーフィンである。ボードセー

リングでは、30代以上と20代との間で有意差があり、サーフィンでは30代と20代において、高い実施率を示している。これは、わが国ではサーフィンが1970年代、ボードセイリングが1980年代において盛んになってきたことを反映しているといえよう。

希望種目においては、世代差がさらに明らかに現れる。ヨットやボートでは30代の希望が強く、水上スキーや水上オートバイのような比較的ハードなスポーツでは、10代、20代の需要が高いことがうかがえる。しかし、スクーバダイビングでは、30代と40代が分岐点で、30代以下では各年代で高い潜在需要があるといえよう。

また、ここ数年、注目されているのがクルーズ需要である。クイーンエリザベスII号をはじめとする豪華客船だけでなく、潜水観光船の出現や、屋形船や御座船がブームになるなど、観光クルーズ業界の動きが活発である。また、わが国最大の

Table 4. Negative factors influencing involvement in water sport

順位	要因	%
1位	時間がない	49.8
2位	コストがかかる	40.5
3位	施設がない	16.6
4位	仲間がいない	7.9
5位	スクールがない	6.6

N. S. (性差なし) M. A. (多肢選択法)

豪華客船であるクリスタルハーモニー号が1989年10月に進水し、話題を呼んだ。本調査では、大型客船の需要は30代以上の中高年層で特に高い傾向を示した。

最後に、海洋スポーツの実施を阻害している要因をみてみよう (Table 4)。阻害要因としては、順に時間、コスト、施設、仲間、スクールとなっている。これらのデータを総理府 (1989)¹⁰⁾が実施している「体力・スポーツに関する世論調査」における一般的なスポーツの阻害要因との結果と比較してみよう。1位の「時間がない」はどちらも50%くらいで、同様な傾向である。しかし、今回の調査の「コストがかかる」の40.5%は、総理府調査の2.0%、また「施設がない」の16.6%は、総理府調査の3.2%に比べて顕著に高く、海洋スポーツ独自の理由と考えられる。このような結果から、海洋スポーツの非実施者にとっては、「コスト」と「施設」が重要な阻害要因であることがうかがえる。また、今回の調査では、阻害要因における性差はみられなかった。

ちなみに、(財)日本海事広報協会が提起した海洋レクリエーション活動の問題点は以下のようにまとめることができる。⁸⁾

「ヨット、モーターボート」

- 1) 費用がかかり過ぎる
- 2) フリーな利用がしにくい
- 3) 居住地から遠い
- 4) 制約が多すぎる (免許制度、帆走制度)
- 5) 手軽に利用できる施設が少ない

「サーフィン、ボードセーリング」

- 1) 適地が少ない
- 2) 休息等の拠点がない
- 3) 安全対策がない

「ダイビング」

- 1) 安全で快適な場所が限られる

今回の調査結果は、上記の問題点をユーザー側からのデータによって裏づけている。すなわち、“コスト”的には活動や免許取得に費用がかかり過ぎる。“施設”面では安全で快適な適地が少なく、安全対策も遅れ、手軽に利用できる施設が少ないといえる。

ま と め

地方博覧会の入場者331名を対象に、直接面接法により、ユーザーからみた海洋スポーツの需要を分析した結果は、次のようにまとめることができる。

- (1) 海洋スポーツの実施経験は、ヨットにおいて性差があり、希望種目では男性が水上オートバイ、女性が水上スキーの需要が高い。潜在需要が高いのは、スクーバダイビング、ヨット、水上オートバイの順である。
- (2) レジャー費と経験種目および希望種目の間では、関連が強い種目がみられる。
- (3) 希望種目においては、特に顕著な世代差がみられる。
- (4) 阻害要因には性差がみられないが、「コスト」および「施設」という海洋スポーツ独自の阻害要因があると考えられる。

運輸省は、昨年“Marine '99”計画を発表し、つぎの5点を今後の課題として提起した。⁴⁾それは、1) プレジャーボート保管機能の充実、2) ウォーターフロント空間の魅力の増進、3) 安全性の確保、4) インフォメーション提供体制の強化、そして5) クルーズ需要への対応である。

これまで、海洋スポーツはヨットやクルーザーはお金持ち、サーファーやボードセーラーは不良や暴走族扱いという、二極分化現象として捉えられてきた。また、マリナーの収容能力がプレジャー・ボート総数の4分の1しかないことから、マリナーを持たないヨットやボートは無断係留され、社会問題となっている。これからは、マリナーの整備^{注4)}だけでなく、質の高い指導者養成やさまざまな階層や年齢の人びとが楽しむことのできるプログラム開発を通して、海洋スポーツ・レクリエーションが生涯スポーツとしての市民権を獲得していかなければならない時代に来たといえるであろう。

参 考 文 献

- 1) 猪口修道: リゾートビジネス. TBS ブリタニカ, 1988.
- 2) 大野裕夫: マリンリゾート開発への提案. 成山堂, 1988.
- 3) 運輸省運輸政策局海洋・海事課編: 海洋性レクリエーションの現状と展望, (財)日本海事広報協会, 1985.
- 4) 運輸省運輸政策局海洋・海事課編: 海洋性レクリエーションの現状と展望, (財)日本海事広報協会, 1988.
- 5) 運輸省運輸政策局海洋・海事課編: 海洋性レクリエーションの現状と展望, (財)日本海事広報協会, 1989.
- 6) 神奈川県全国なぎさシンポジウム組織委員会: 全国なぎさシンポジウム資料. 1988.
- 7) 川端直志: ウォーターフロントの時代. 都市文化社, 1985.
- 8) (財)日本海事広報協会: 「海洋性レクリエーション振興方策調査報告書」, (財)日本海事広報協会, 1986.
- 9) (財)余暇開発センター: レジャー白書'89. 1989.
- 10) 総理府内閣総理大臣官房広報室: 「体力・スポーツに関する世論調査」, 1989.
- 11) NHK 世論調査部: 「昭和60年度国民生活時間調査」, 1987.
- 12) 渡辺貴介, 沼田洋一郎: 発生サイドからみた過去10年における海洋型レクリエーションの特性変化. レクリエーション研究15: 12, 1986.

注

注1) 鹿屋体育大学海洋スポーツセンターの設立目的および機能・役割は、以下のようにまとめることができる。

鹿屋体育大学海洋スポーツセンター

1. 設立目的

本センターは、学内共同教育研究施設として、海洋性のスポーツ・レクリエーション活動、海洋訓練の実技指導及び海事、海洋に関する教育研究を行うほか、広く海洋性スポーツに関する研究会・講習会等の開催、サークル、団体の課外活動等にも活用し競技力水準の向上を目指す。

また、諸外国の海洋性スポーツ・レクリエーションに関する指導者の受け入れ等の国際交流にも資する。

2. 機能及び役割

海洋スポーツセンター

1) 教育領域

実技実習 ヨット, ボード・セーリング, カヤック, カヌー, カッター, スキンダイビング, 水上スキー

海象・気象観測

海域資源保護・調査

海上航法, 信号法, 法規学習

安全教育(海洋スポーツ I・II, コーチング論, 特講, 演習, 実習)

・学生のシーマンシップトレーニング

・競技力向上

2) 研究領域

海洋科学とウォータースポーツ

運動・スポーツ科学とウォータースポーツ

流体力学(船体構造, 帆走理論)とウォータースポーツ

海洋工学とウォータースポーツ

学校教育・生涯教育とウォータースポーツ

ウォータースポーツ需要予測と調査

・国民スポーツとしての海洋スポーツの啓蒙と普及

3) 課外公開

本学学生の課外活動

成人及び青少年対象の地域公開講座

・学校カリキュラム, 生涯学習への定着・展開

注2) Fig. 2 は, (社)日本外洋帆走協会, (財)日本ヨット協会, 日本サーフィン連盟が発表した会員数の推移をまとめて作成した。

注3) 調査員としてデータ収集を担当したのは, 本学4年生の久保順裕, 吉住康弘, 河野真理, 戸次由佳の4人で

ある。誌上を借りて感謝します。

注4) 運輸省は、1987年度の新規施策として、マリーナの建設を中心にした「レクリエーション港湾プロジェクト」を発表し、全国で90件のプロジェクトを第一次分として公表した。