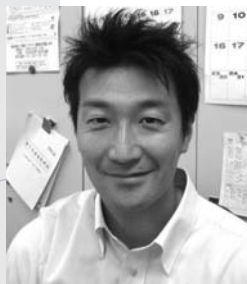


# World Watching 207

ワールド・ウォッチング



廣瀬 敦司

国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室  
国際調整係長



はじめに

マイアミ港は、別名 Cruise Capital of the World (世界のクルーズの首都) と呼ばれており、一大クルーズ拠点形成されている世界有数の港湾の一つとなっている。2016年には、498万人のクルーズ旅客がマイアミ港を利用した。今後、さらにクルーズ旅客の増加が見込まれており、現在、これらに対応するための、クルーズターミナルの拡張が計画されている。

筆者は、2017年3月14日(月)～16日(木)に、アメリカフロリダ州で開催された、クルーズの世界的な展示会「Seatrade Cruise Global 2017」に参加するとともに、日本政府観光局が主催するマイアミ港ツアーにおいて、クルーズターミナルの視察を行った。

本稿では、その結果を踏まえ、マイアミ港のクルーズターミナルの概要や今後の拡張計画について紹介する。なお、本寄稿におけるクルーズターミナルとは、岸壁とターミナルビルを意味する。



クルーズ旅客の動向

マイアミ港湾局の発表によれば、2007年から2013年の間、マイアミ港のクルーズ旅客は400万人前後で推移してきたが、2014年には494万人へと前年比で約20%以上増加した。また、3年後の2020年には600万人まで増加すると予想されている。

マイアミ港を利用するクルーズ旅客は、約5割がフロリダ州以外のアメリカ国内から訪れており、残りの2.5割がフロリダ州内から、残りの2.5割はアメリカ国外から訪れている。また、アメリカ国外からのクルーズ旅客は、カリブ海地域、カナダ、ヨーロ

## 進化し続ける カリブ海クルーズの拠点 マイアミ港

ppのそれぞれの地域が約3割ずつ、ほぼ均等の割合となっており、遠隔地のヨーロッパからのクルーズ旅客が一定の割合を占めている。

マイアミ港では、週末にクルーズ船の寄港が集中しているが、クルーズ船社は、ミニクルーズ(3泊)やショートクルーズ(5泊)など、ツアーバリエーションを増やし、寄港の平準化に取り組んでいた。



クルーズターミナルまでのアクセシビリティ

一般的に、世界のクルーズ拠点となっている港湾の近傍には国際空港が立地していることが多く、多数の地域との航空ネットワークが形成されている。また、空港からクルーズターミナルまでの距離も近く、クルーズターミナルまでのアクセシビリティが良いということが拠点港湾の特徴にもなっている。

マイアミ港についても、クルーズターミナルとマイアミ国際空港との距離は約15kmと、高速道路を利用すれば約20分程度でアクセスすることが可能である。

また、ターミナルビルに隣接して大型の立体駐車場が整備されており、マイアミ市内から自動車でクルーズターミナルを訪れる環境が整っていることも大きな利点となっている。



図1 ターミナルGに着岸するクルーズ船  
(ロイヤルカリビアン社 Enchantment of the Seas)



クルーズターミナルの現状

クルーズターミナルは、マイアミ港のドッジ・アイランドと呼ばれる島の北側に位置しており、約67,200

平方メートルに7つのクルーズターミナルが整備されている。今回のツアーでは、カーニバル社が運営するターミナルEを視察することができた。このターミナルEでは、ターミナルビルに入る前（外側）に荷物を預ける場所

が設けてあり、そこでバックパックやトランクなど大きな荷物を預けることになる。ここで預けられた荷物は、その後、クルーによって各自の客室に運ばれるため、旅客は、手荷物のみでクルーズ船に乗船することが可能となっていた。

ターミナルビルに入館後、1階で手荷物検査を受け、2階のチェックインカウンターでチェックイン及び出国手続きを行う。その後、3階に移動し、ボーディングブリッジから乗船するという流れになっていた。

一方、下船時は、乗船時と逆方向にボーディングブリッジから下船し、そのままエスカレータで1階まで降り、荷物受取カウンターで荷物を受け取る。この荷物受取カウンターは、空港並みの規模で、3機のカウンターテーブルが設置されていた。



図3 荷物受け取りカウンターと案内板の設置状況

## ターミナルビルの運営

マイアミ港のクルーズターミナルは、マイアミ港湾局によって所有・管理されており、施設の整備、維持、施設利用の監督・管理や船舶へのバースの割り当て等はマイアミ港湾局によって行われていた。

一方、ターミナルビルの運営は、クルーズ船社が行っている。マイアミ港湾局によって整備されたターミナルビルは、長期契約でマイアミ港湾局からクルーズ船社に対し使用権が貸し出され、船社はマイアミ港湾局に使用料を支払うこととなる。マイアミ港では、この使用料の割引制度などによりクルーズ船の誘致を図っていた。ターミナルビルの整備・改修の際には、使用権を持つクルーズ船社とマイアミ港湾局とが協議を行うことにより、クルーズ船社の要望をターミナルビルの整備・改修に盛り込むことできる。クルーズ船社にとっては、自らの要望をターミナルビルの構造に反映することができ、それぞれの船社独自のオペレーションが可能となる。これがマイアミ港を利用するメリットの一つになっていた。

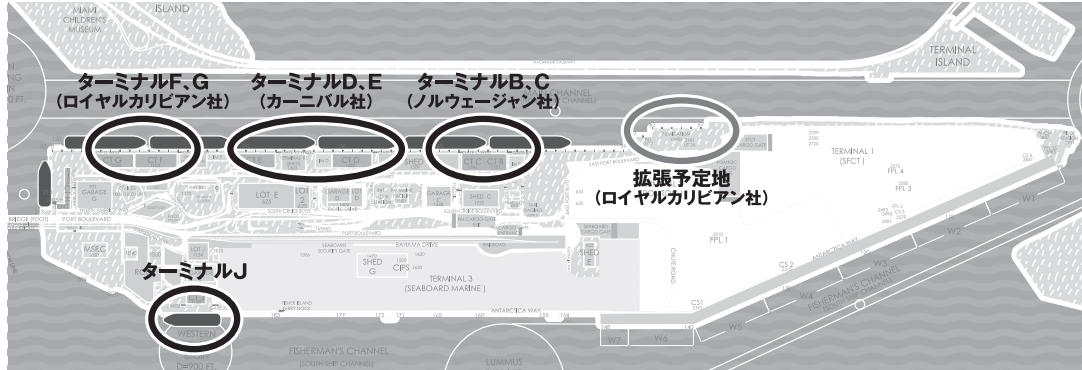


図2 マイアミ港クルーズターミナル配置図



## クルーズターミナル拡張計画

マイアミ港では、さらなるクルーズ旅客の増加に対応するため、クルーズターミナルの拡張計画が進んでいる。これまでは、ターミナルビルの整備をマイアミ港湾局が行い、クルーズ船社が運営を行っているが、新たに拡張が計画されているクルーズターミナルは、岸壁はマイアミ港湾局が整備をするが、ターミナルビルの整備はクルーズ船社自らが行う予定となっている。

具体的には、ロイヤルカリビアン社が新たなターミナルビルの整備を行い、同社がクルーズターミナルを独占的に使用できる。このクルーズターミナルは、2年後に完成する予定で、完成すると全米最大の規模となる。マイアミ港湾局は4年間で約100万人の利用を見込んでいるとのこと。

マイアミ港湾局では、将来のクルーズ旅客増加、船舶大型化に対応するため、2035年を対象としたマスタープランを作成している。このマスタープランでは、クルーズターミナルの拡張や既存クルーズターミナルの改修が検討されており、1,200フィート（約366m）の大型クルーズ船が9隻同時に着岸可能なクルーズターミナルが計画されており、まさに進化し続けるクルーズ拠点に相応しいマスタープランとなっている。



## おわりに

マイアミ港におけるクルーズ政策は、これまでの公的機関による整備という運営形態から、民間資金の活用による整備・運営へと大きく舵が切られた。これは、クルーズ船社がターミナルビルを整備することで、より独自性のあるオペレーションが可能となり、クルーズ船の誘致に向けた大きなメリットとなる。

民間資金の活用には、マイアミ港のような拠点港湾の動向を引き続き注視することが重要である。今後、我が国においてもこれらを参考にし、日本の歴史や文化にあったクルーズ船の受け入れ環境の確保に向けた民間資金の活用を進めていくことが期待される。

【出典】

PortMiami-Cruise Terminals HP  
<http://www.miamidade.gov/portmiami/cruise-terminals.asp>  
 PortMiami 2035 Master Plan-  
<http://www.miamidade.gov/portmiami/master-plan.asp>