

World Watching 230

ワールド・ウォッチング



世界のクルーズビジネスを牽引するマイアミ港



野上 雄介

国土交通省中国地方整備局
港湾空港部港湾計画課課長補佐



はじめに

米国フロリダ半島南東側のビスケーン湾ドッジ・アイランドに位置し、7つのクルーズターミナルを擁するマイアミ港は、2018年に約559万人のクルーズ旅客が利用した“Cruise Capital of the World”と呼ばれる世界有数のクルーズ発着拠点である。

2019年4月、米国フロリダ州で開催された世界的なクルーズ見本市である「Seatrade Cruise global 2019」に瀬戸内海クルーズ推進会議（事務局：中国地方整備局）として参加し、瀬戸内海沿岸自治体と一体となりクルーズ船社と面談を実施するとともに、マイアミ港視察の機会を得た。本稿では、フライ&クルーズ拠点として世界のクルーズビジネスを牽引するマイアミ港の特徴や、現在、同港で進む官民連携によるクルーズターミナルの整備動向等の最新トピックを報告する。



フライ&クルーズ拠点としてのマイアミ港

1970年代初期、ジャンボジェット機による大量一括輸送が可能になったことを受け、カリブ海に位置するマイアミ港では、カーニバル社とロイヤル・カリビアン社の2社が中心となり『クルーズの大衆化路線』を打ち出し、航空会社と手を組んだクルーズ市場の拡大に取り組んだ結果、フライ&クルーズを基本とする定点・定期（例：7泊8日コース（毎週土曜日出港））のビジネスモデルが確立した。

また、1990年頃を境にカーニバル社、ロイヤル・カリビアン社は7万総トンを超える大型クルーズ船の新造を加速させ、大型化によるクルーズ料金の低価格化を追求するとともに、全米の航空路線をフル活用したフ

ライ&クルーズによる集客の効率化やマーケットの拡大を図った結果、北米のクルーズ人口は1990年の365万人から2017年には約1,300万人に達するまでに市場が急成長した。

現在、クルーズ人口の拡大に伴うクルーズ需要の多様化を背景に、マイアミ港には、カジュアルクラスを中心に配船するカーニバル社、ロイヤル・カリビアン社に加え、アザマラ社やリージェント・セブンシーズ社等のラグジュアリー船社、自社のプライベートアイランドであるキャスタウェイ・ウェイを所有しながらマイアミ港を拠点に事業展開するディズニークルーズ社をはじめ22の船社が55隻のクルーズ船を就航させており、カリブ海、中南米などの各方面に向けて週末発着の7泊8日コースを中心に、3泊4日のショートクルーズ等、様々なクルーズツアーが組成されている。

2018年、同港へのクルーズ船年間寄港回数は1,200回を超えるとともに、約559万人（過去5年で1.37倍増加）のクルーズ旅客が同港を利用しており、マイアミ港港湾局が策定したマスタープラン「Port Miami Master Plan 2035」のクルーズ旅客予測（590万人）を早くも射程に捉えつつ、今後もますますの増加が予想されている。

マイアミ港を訪れるクルーズ旅客の約半数はフロリダ州外から訪れており、彼等の多くは同港の北約15kmに位置するマイアミ国際空港を利用し、空港内の各船社のチェックインカウンターで搭乗手続き（荷物預けも可）を済ませ、マイアミ港クルーズターミナルへのシャトルサービスなどを活用し、マイアミ港を目指す流れとなっている。

マイアミ港では、同港湾局、クルーズ船社、マイアミ国際空港、航空会社等が連携することにより、空港でのクルーズ船搭乗手続き、シャトルサービス、クルーズ船の発着を念頭においたフライトスケジュールの設定等のフライ&クルーズ施策が実施されている。

我が国では、2013年にカーニバルジャパン社がダイヤモンド・プリンセスによる日本発着クルーズに参入して以降、外国船社による日本発着クルーズが増加しており、2019年度には12社15隻の日本発着クルーズが予定されている。現段階で、日本発着クルーズの配船スケジュー

ルは、不定期なものであるものの、増加傾向にある情勢を鑑み、今後、我が国においても定点・定期による日本発着クルーズを定着させ、行政機関・クルーズ船社・空港・航空会社等が海・空・陸一体となって訪日促進策を展開し、戦略的なフライ&クルーズ体制を構築し、インバウンド政策を加速させていく必要がある。



官民連携で加速するクルーズターミナル整備

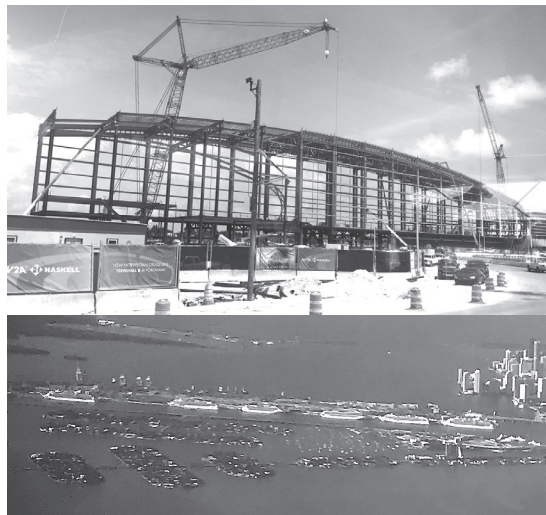
1990年代、同港を拠点に活動するカーニバル社やロイヤル・カリビアン社がクルーズ船の大型化を加速させたことを受け、同時期に、現在稼働するクルーズターミナルの多くが整備された。

一方、同港ではロイヤル・カリビアン社が2018年10月に稼働開始したターミナルAをはじめ、最新鋭のクルーズターミナルの供用や複数のクルーズターミナルの整備計画が進行しつつある。

従来、マイアミ港では岸壁整備やクルーズターミナルの施設整備・管理をマイアミ港港湾局が担い、クルーズ船社が同港湾局からターミナル使用権の長期貸し付けを受け、ターミナル運営を行う形態が取られていたが、近年、クルーズ船の急激な大型化や寄港回数の増加に伴い、下物施設である岸壁整備は同港湾局が行い、ターミナル整備等の上物整備はクルーズ船社各社が民間調達により賄うPPP方式による専用ターミナル施設の建設・運営の導入が進められている。

具体的な事例として、ロイヤル・カリビアン社が2億4,700万ドルを投資し、自社が保有する世界最大のクルーズ船であるシンフォニー・オブ・ザ・シーズ及びアリュール・オブ・ザ・シーズ（総トン数：225,282トン）の受け入れに対応した同社専用ターミナルであるターミナルA（通称：the Crown of Miami）を2018年10月に供用させた。また、2019年秋には、ターミナルAの隣にノルウェー・シヤン社が同社専用ターミナルであるターミナルBの供用開始を予定しており、2020年前半頃までに、下図に示すようなクルーズターミナルの整備・供用が予定されている。

マイアミ港では、マスタープランにおいて、既存ターミナルの再整備も含め、1,200フィート（約366m）の大型クルーズ船が9隻同時着岸可能なクルーズターミナルの整備が計画されており、今後もクルーズ船の受入に係るハード面の取り組みが進められていく。



建設が進むノルウェー・シヤン社のクルーズターミナル（上）と6隻同時着岸するクルーズ船（筆者撮影）



おわりに

マイアミ港は定点・定期によるフライ&クルーズのビジネスモデルを確立させた現代クルーズ発祥の地と言っても過言ではない。同港では、空港・航空会社等と連携した海・空・陸一体となったクルーズ振興施策が展開されるとともに、民間資金を活用したクルーズターミナル整備などのハード・ソフト一体となったビジネス展開を通じ、今もクルーズ旅客を増大させ続けている。

我が国では、「明日の日本を支える観光ビジョン（2016年3月策定）」において「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標を設定し、インバウンド政策が進められているところである。2013年に日本発着クルーズが開始され、2015年の港湾法改正では、国際クルーズ拠点として国の指定を受けた港湾において、民間による受入施設整備を促す協定制度等が創設され、官民連携による国際クルーズ拠点の形成が図られてつつある状況も踏まえ、マイアミ流のハード・ソフト一体となったビジネスモデルをお手本にしつつ、引き続き、更なる高みを目指し、インバウンド政策・クルーズ振興を推進していく必要がある。

[参考文献]

- 1) Port Miami Cruise Guide 2019
<https://www.miamidade.gov/portmiami/library/2019-cruise-guide.pdf>
- 2) Port Miami Master Plan 2035
<https://www.miamidade.gov/portmiami/master-plan.asp>

