

# World Watching 195

ワールド・ウォッチング

ニューヨーク・ニュージャージー港 ●

アメリカ

## マンハッタン クルーズターミナル の運営



河内 昭徳

国土交通省港湾局海岸・防災課  
危機管理室



はじめに

近年におけるクルーズ船の我が国港湾への寄港回数の急増を受け、現在、クルーズ船の受入環境改善に努めているところである。本稿では、その参考とすべく、ニューヨーク・ニュージャージー港のマンハッタンクルーズターミナル（Manhattan Cruise Terminal：以下、MCT）の運営について紹介したい。



クルーズターミナルの概要

MCTは、ニューヨークにおいて、最大規模を誇るクルーズターミナルである（図1及び写真1）。MCTは、係留施設とターミナルビルがそれぞれ整備された3つの突堤（88、90、92）で構成されており、突堤88、90は2バース、突堤92は1バースを有しており、各バースの諸元は図1のとおりである。MCTはニューヨーク市マンハッタン島内のハドソン川河口近くに位置していることから、市中心部へのアクセ

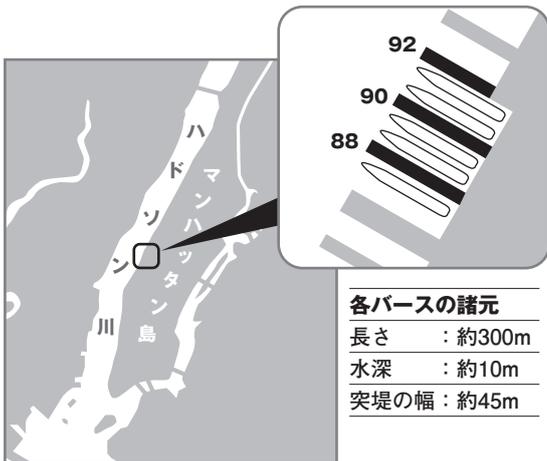


図1 マンハッタンクルーズターミナルの位置と施設概要



写真1 マンハッタンクルーズターミナルの外観（筆者撮影）

ス性が優れている点が特徴的である。

MCTの運営者によれば、毎年のクルーズ船の寄港回数は年間約200回程度（利用者数は年間延べ約100万人以上）であり、そのうち大多数が発着港としての利用となっている点も特徴的である。



クルーズターミナルの管理・運営

MCTでは、ランドロードビジネス型の管理運営がなされており、ニューヨーク市が土地、係留施設、ターミナルビルを所有し、Ports America（米国内の大手船内荷役事業者）がリース契約によりターミナル運営を行っている。

具体的には、MCTを利用するクルーズ船は、ニューヨーク市に対し岸壁使用料（約45セント/m）や旅客から徴収した人頭税（head tax）を、また、Ports Americaに対してターミナル運営に係る料金を支払う必要があるが、Ports Americaが両者を一旦徴収した後、ニューヨーク市に対し岸壁使用料や人頭税を支払っている。

また、Ports Americaは、施設の維持管理の他、クルーズ船が着岸した際の対応（乗船客に対するチェックイン手続き、貨物（乗客の手荷物、船用品）の運搬作業、保安措置）等の役割を担っており、予定の入出港時間を守るために船舶が着岸する度に限られた時間内で大量の旅客への対応を完了する必要がある。着岸する船舶の規模にもよるが、1隻の着岸に対して、約200名のスタッフ（港湾労働者：約100名、チェックイン対応者：約50名、保安要員：約30名、その

他(清掃員等):約20名)の確保が必要となっている。

近年、利用船舶が大型化し、1隻あたり約2~3千人規模、場合によっては約5千人規模の大型の船舶が着岸することもあるが、ハドソン川の制約により拡張は困難であることから、現施設においてより効率的に対応することが必要となっている。

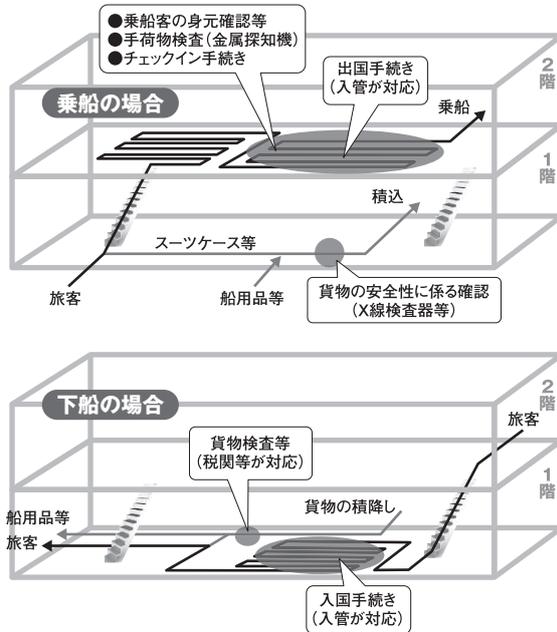


図2 乗下船客への対応及び動線 (イメージ)  
(注) 図はイメージであり実際の寸法等を基にした正確なものではない



写真2 天井に設置された貨物搬送用スペース (筆者撮影)



写真3 貨物搬送用スペースに貨物を送るための機械 (筆者撮影)



## ターミナル内の動線

上記のとおり、近年の船舶の大型化に伴い、ターミナル業務の負荷が大きくなっており、かつ、MCTの場合は発着港としての利用が多いため、場合によっては、乗船客への対応と下船客への対応を同時並行して実施すべきケースが生じている。

これを踏まえ、MCTでは、図2に示すように、乗船客及びその貨物と下船客及びその貨物(貨物はターミナルビル入館後、旅客とは別のルートで船に積み込まれる)への対応及び各動線の設定がなされている。

当該図が示すとおり、乗船客と下船客の動線を1階と2階で分離することで整然とした動線の設定が可能となっている。

ただし、1階は乗下船客の貨物及び下船客の動線が混在するため、MCTでは、写真2に示すように、1階の天井に設置された貨物搬送用スペースにおいてベルトコンベアによる貨物の自動搬送により、各動線の混線を防止するという工夫がなされている。写真3は、公共スペース外(税関による貨物検査スペース)から写真2の貨物搬送用スペースのベルトコンベアに貨物を送るための機械である。写真2のベルトコンベアにより搬送された貨物は、その後地上部のターンテーブルに降ろされ、入国手続きを終えた下船客によって受け取られる。



## ターミナルの機能

突堤88及び90のターミナルビルは、1~2階に乗下船客及び貨物の動線が設定され、3階は駐車エリアとなっている。突堤92は、普段は商業用倉庫として利用され、クルーズ船の寄港がピークとなる9~10

月にクルーズ用のターミナルビルとして利用される。

なお、ターミナルビル内部には、小規模な飲料水の販売スペース以外に物品等の販売店舗は存在しない。これは、旅客がクルーズターミナルに求めるものは迅速な通過であるとの認識が持たれているためである。また、市街地等へのアクセス性の充実が重要と認識されており、十分な駐車スペースの確保(約900台)とともに、タクシー乗り場のスペースについても配慮がなされている。

ターミナルビルにおける通信環境としては、現時点でフリーWi-Fiスポット等は整備されていないが、将来的な導入が検討されている。導入による効果として、通信環境が整うことによる利用者の利便性向上はもちろん、携帯電話やICチップを利用した電子情報システムの導入により、チェックイン手続きに係る対応の迅速化が図られる可能性があり、Ports Americaは、後者に対し強い関心を持っていた。



## おわりに

世界のクルーズターミナルに目を向けると、イタリアのベネチア港ではMCTと同様にターミナルビルの階層毎に乗下船客の動線を分離している一方、米国フロリダ州のエバングレーズ港では1階建てのフロア内で乗下船客の動線を分離している等、需要規模やターミナルビルの内部構造、利用者の快適性に応じ、ターミナルビル内の動線設定等がなされている。

我が国において急増するクルーズ船の受入環境改善を進める上で、個々の利用実態等に沿った最適な機能充実等を分析していくことが重要であり、本稿で触れたMCTの事例も日本における取り組みの参考になれば幸いである。