

# World Watching 20

ワールド・ウォッチング

カナベラル港

マイアミ港

## フロリダのクルーズ・ターミナル



長野 弘通

財団法人国際臨海開発研究センター  
第二調査部主任研究員

日本においても各地の港湾で、クルーズ船への対応が進められていますが、本格的なクルーズ・ターミナルとはいかなるものか、その実態を探るべく、アメリカのフロリダ半島にあるカリブ海クルーズの拠点、マイアミ港とカナベラル港を訪問し、その状況を垣間見ましたので、それらの紹介を行いたいと思います。

### マイアミ港におけるクルーズの発展

マイアミ港は1896年に鉄道の終点として開港し、1897年にはバハマ諸島のナッソウに旅客船サービスを開始した。

1960年代よりカリブ海においてこれまで一部の高額所得者層のものであったクルーズを、一般大衆を顧客ターゲットとしたクルーズを売り出すことにより、爆発的にクルーズ人口が増加し、1976年には世界で初の年間旅客数が100万人を超える港湾となり、1980年には年間150万人、1992年には年間300万人、2000年には336万人を記録している。旅客船ターミナルは現在12バース供用されており、同港をホーム・ベースとするクルーズ船は18隻に上る。

### カナベラル港におけるクルーズの発展

カナベラル港は、1945年に中部フロリダ半島東岸における将来の発展を見込み建設が許可され、主にトライデント級戦略原子力潜水艦の母港として海軍基地機能を持った港湾として発展

してきたが、冷戦の終結に伴い急速に商業港へと変身を図っている、特に旅客船港湾としては1981年までは年間1,400人~9,000人が利用するクルーズ船の寄港地に過ぎなかったが、1982年のターミナル1~3の整備を皮切りに、以降クルーズ船の母港化への積極的な誘致を行い、2000年には年間310万人の乗降客を記録し、わずか20年で世界で1~2を争うクルーズの拠点港となった。現在旅客船ターミナルは、6バース供用されており、さらに4バースの計画がある。このカナベラル港の急激な発展はケープケネディ宇宙基地やディズニーワールド等の背後圏の発展もあるが、クルーズ人口の急増に伴うクルーズ船の増加にマイアミ港の港湾整備が追いつかず、母港をカナベラル港とする旅客船の増加も一因と考えられている。

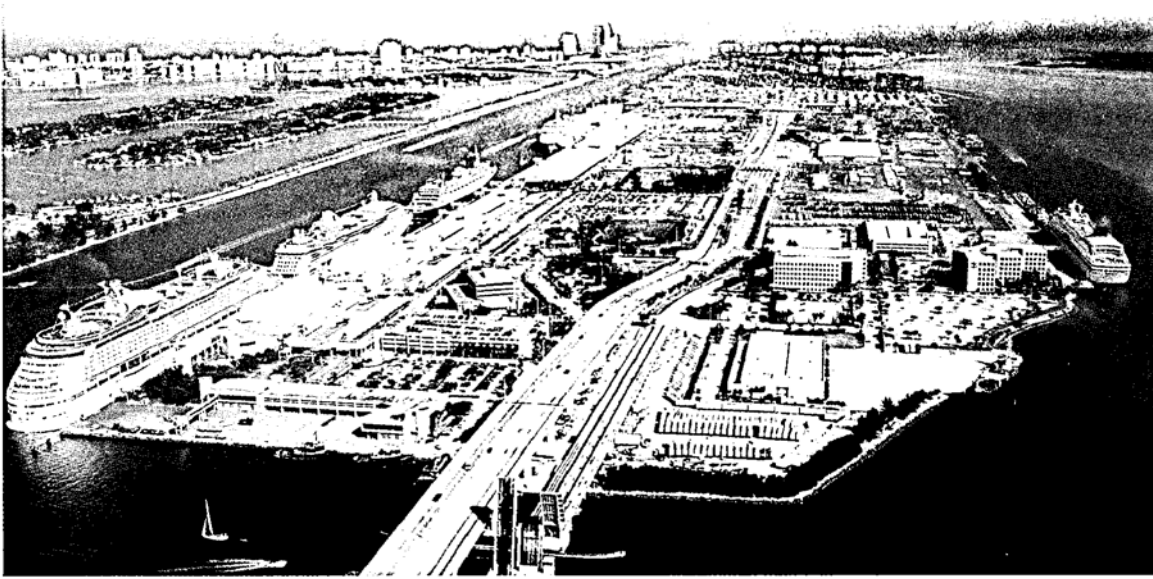
### クルーズ・ターミナルの整備

わずか250kmほどしか離れていないこの2大クルーズ港湾はお互いに良好なライバル関係を保ちつつ、熾烈なターミナル整備競争を行なっている。

マイアミ港湾局は、142,000トン級以上の超巨大旅客船に対応するためターミナル3、4、5の再開発に7,600万ドルをかけ2000年に終了し供用を開始している。

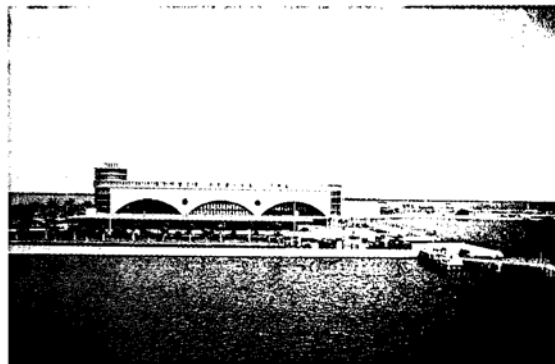
またクルーズ客の急激な伸びを示しているカナベラル港は、現在年間全北米人口の約3% (900万人) がクルーズを行っているが、将来は約8% (2,400万人) 程度まで伸びるであろうと予測している。このため旅客船ターミナル整備をさらに推し進めていこうとしている。

特にカナベラル港におけるターミナル整備はクルーズ船の喫水が他の船種に比べると浅く (今後出現するであろう超巨大客船でも喫水10



マイアミ港のクルーズ船ターミナル  
(左手前の船が現在世界最大の旅客船(142,000G/T)で、その向こう側に見える船舶も全て70,000G/T級以上であることからその大きさが分かる)

～12m、全長350m、全幅50m程度と見込んでい  
る)、また積載物としては乗客とその手荷物及び  
船内消費物資であるため、岸壁に重量物の積込  
設備が不要なため船舶を直立係船岸に係船する  
必要がない、さらに港内水面が広いという自港  
湾の特徴をフルに活用し、係船形式は直立係船  
岸よりも経済的なドルフィン形式とし、ターミ  
ナル建物の立地する護岸は傾斜護岸を採用し  
て、船舶とターミナルを可動通路で結ぶという  
非常に合理的な整備手法により整備コストの削  
減をはかり競争力を高める努力を行なってい  
る。ちなみに、マイアミ港は港内水面が狭いた  
め、直立式係船岸を採用している。



カナベラル港のディズニークルーズ社専用ターミナル  
(係船様式がドルフィン式になっているのがわかる)

が短いため、港湾使用料の増収を図るためにさ  
らに多くのクルーズ船の誘致を図る必要があ  
るとの事である。

ちなみに、大半のクルーズ船は週に1～2回帰  
港し、在港時間は下記のように約10時間である。

7:00～8:00 入港  
9:00～11:00 乗客下船  
13:00～16:00 乗客乗船  
17:00～18:00 出港

とくに乗下船の限られた時間内に約5,000人  
(ジャンボ機10機分)の乗客とその手荷物を捌  
かなければならないため、ターミナル設計は、こ  
の時間をいかに短くするかが重要との事である。

このように1つのターミナルで2隻のクルーズ  
船を運航しても、週の内3～4日はターミナルが  
使用されていないため、さらに占有率を高めた  
いと望んでいるようである。

このようにクルーズ産業はマイアミ港で年間  
約50億ドル、カナベラル港で約20億ドルの経済  
効果が見積られ、地域経済に大きく貢献してい  
るとのことである。

最後に、2001年9月11日の同時多発テロによ  
りクルーズも大きく影響を受けていることに心  
を痛めつつ、筆を置きます。



### ターミナルの運営

これら両港ともターミナル整備は港湾局自体  
で行っており、ターミナルの運営は船社が行っ  
ている。完成したターミナルを長期契約で船社  
に使用权を貸し出し、その分港湾使用料を割引  
くことによりクルーズ船の誘致を図っている。

ちなみにマイアミ港湾局では財務運営の健全  
化及び船社へのサービスとして上記の完成した  
ターミナルの使用权の契約をロイヤルカリビ  
アン社とカーニバルクルーズ社の2社との間で結  
び、各船社が年間650万ドルの最低使用料を保  
証する代わりに港湾使用料を公共料金より安く  
すると言うもので、港湾局の試算では船社側は  
既定の公共料金を払うより27～33%の利益を得  
られると見積っている、この契約は15年契約で  
5年毎に見直しを行うことになっている。



### クルーズ港湾の悩み

このように順調に発展している両港ではある  
が、港湾局の話によるとクルーズ船は入港期間