

# シドニー港のクルーズ戦略

神戸市みなと総局 白波瀬 浩司

## 1. オーストラリアにおけるクルーズの現状

- (1) 世界におけるオーストラリアのクルーズ市場
- (2) オーストラリアにおけるクルーズ人口
- (3) クルーズ客船の寄港数
- (4) 主な目的地
- (5) クルーズ日数

## 2. シドニー港におけるクルーズの現状

- (1) 概要
- (2) クルーズ需要
- (3) クルーズによる経済効果

## 3. シドニー港における旅客船ターミナル

- (1) Overseas Passenger Terminal (OPT)
  - ① 施設概要
  - ② ターミナルと岸壁の改良
    - (a) ターミナル機能の拡張
    - (b) 岸壁の拡張
- (2) White Bay Cruise Terminal (WBCT)
  - ① 旅客船ターミナル建設の背景
  - ② ターミナルの概要
    - (a) ターミナルの建設
    - (b) 施設概要
    - (c) ターミナルの利用
    - (d) 交通アクセス

## 4. 旅客船ターミナル経営

- (1) ボター港の資産売却
- (2) Port Authority of NSW の収入源
- (3) ターミナル使用料

## 5. 考察

## 1. オーストラリアにおけるクルーズの現状

### (1) 世界におけるオーストラリアのクルーズ市場

クルーズライン・インターナショナル協会（Cruise Line International Association（以下「CLIA」））の「2014年クルーズ産業の概況（2014 CLIA ANNUAL STATE OF THE INDUSTRY PRESS CONFERENCE & MEDIA MARKETPLACE）」によると、2014年の世界のクルーズ人口は2,170万人と予想されており、その割合は、アメリカが51.7%と約半分以上を占めており、次いで英国、ドイツ、イタリアと続き、オーストラリア／ニュージーランドは3.6%と世界第5位のクルーズ市場国となっている。また、過去5年の変化で見ると、オーストラリア／ニュージーランドが約130%の増加となっており、近年急成長を遂げていることが分かる。（図. 1-1）

		Global Passenger Share	5 Year % Change
1	<b>USA</b>	51.7%	15.1%
2	<b>UK &amp; Ireland</b>	8.1%	16.4%
3	<b>Germany</b>	7.7%	80.5%
4	<b>Italy</b>	4.0%	26.1%
5	<b>Australia/New Zealand</b>	3.6%	130.3%
6	<b>Brazil</b>	3.4%	1.3%
7	<b>Canada</b>	3.4%	84.8%
8	<b>Spain</b>	2.8%	20.7%
9	<b>France</b>	2.4%	67.7%
10	<b>Scandinavia &amp; Finland</b>	1.6%	184.6%

図. 1-1 世界の旅客数割合と5年間の変化率

（出典：「2014 CLIA ANNUAL STATE OF THE INDUSTRY PRESS CONFERENCE & MEDIA MARKETPLACE」 CLIA）

一方、クルーズ市場浸透率で見ると、オーストラリアの人口約2,300万人に対する2013年のクルーズ人口は約83万人で、浸透率は約3.6%となっており、これまで世界一であった北アメリカを抜いて2013年に初めてオーストラリアが、クルーズ市場浸透率世界一の国となった。

なお、2013年におけるクルーズ市場浸透率は、オーストラリアに次いで北アメリカが3.3%、英国・アイルランドが2.5%、ドイツが2.1%となっている。（図. 1-2）

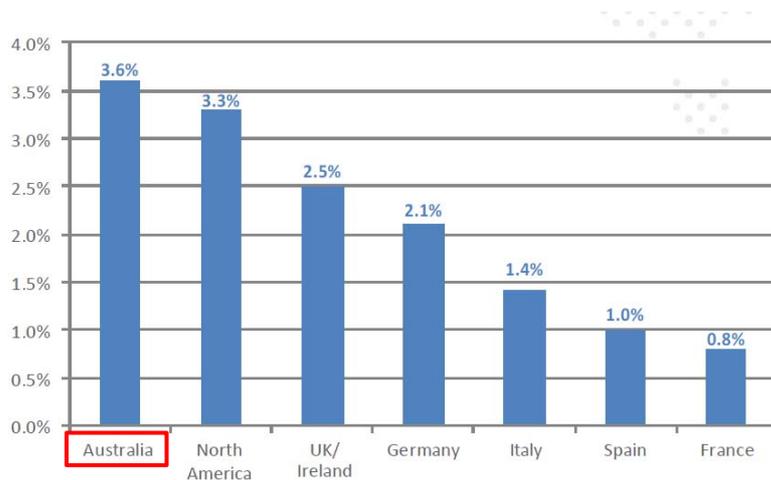


図. 1-2 世界のクルーズ市場浸透率

(出典：「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

## (2) オーストラリアにおけるクルーズ人口

CLIAオーストラリア支部のクルーズ産業レポート(2013)によると、オーストラリアにおける2013年のクルーズ旅客数は約83万人で、前年の約69万人から20%の上昇となっている。(図.1-3)

これは、2003年のクルーズ旅客数が約15万人であったのに対し、10年間で5倍以上の増加となっており、2008年からの過去5年間でみても2.5倍以上の増加である。また、過去10年間にわたる年間平均成長率は約20%となっており、この旅客数の推移からも、オーストラリアにおける近年のクルーズ市場の急激な成長がうかがえる。

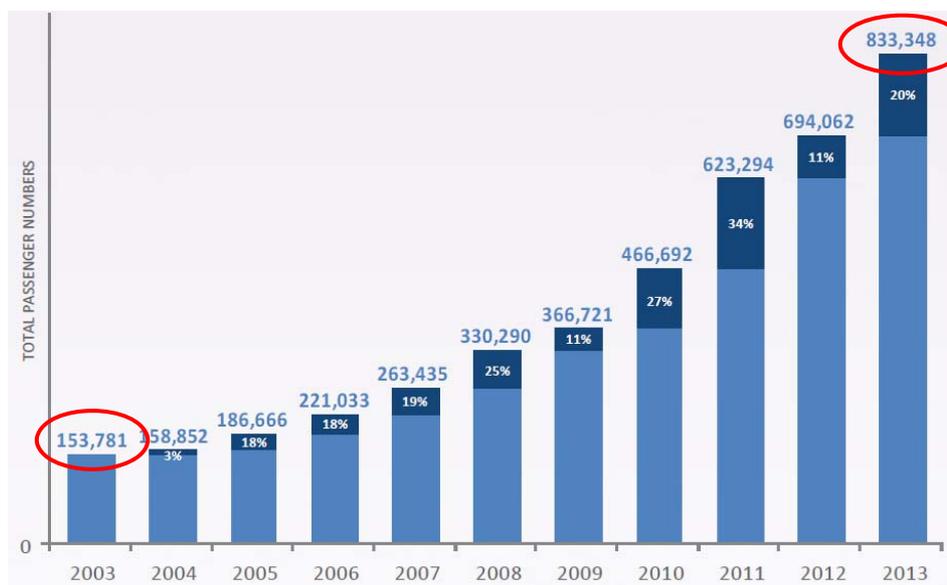


図. 1-3 オーストラリアの総旅客数の推移

(出典：「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

日本における2013年のクルーズ人口が約24万人(図.1-4)であったのに対し、オーストラリアでは約3倍のクルーズ人口を誇っている。また、人口比率で比較し

でも日本の人口1億2700人に対するクルーズ市場浸透率は約0.2%であるに対し、オーストラリアでは約3.6%であることを見ても、オーストラリアにおけるクルーズ人口が多いことがわかる。

クルーズ乗客数の増加率で見ても、日本が2003年の約14万人から過去10年間で約1.7倍の増加に対し、オーストラリアでは5倍以上の増加率を遂げており、いかにオーストラリアのクルーズ市場が近年急成長しているかがわかる。

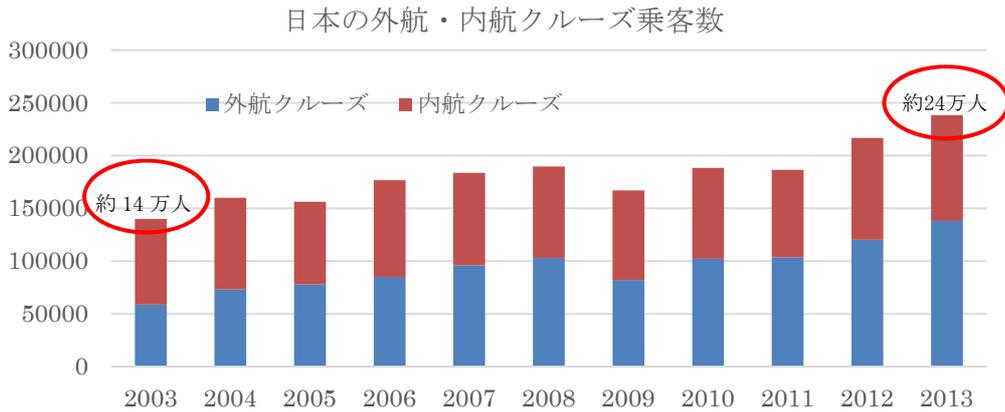


図. 1-4 外航・国内クルーズ乗客数の推移  
(出典：国交省 HP「2013年の我が国のクルーズ等の動向について」(抜粋))

オーストラリアの州別におけるクルーズ旅客数を見ると、シドニー港を有するニューサウスウェールズ州が34万人(41.1%)、ブリスベン港を有するクイーンズランド州が約20万人(23.4%)と全体の約65%を占め、2つの州がオーストラリアにおける大きなクルーズ市場を形成していることが分かる。また、ニューサウスウェールズ州とクイーンズランド州は、オーストラリア全国に対する人口割合が大きいことに加え、クルーズ市場浸透率が高いことで、このようなオーストラリアのクルーズ市場を形成している。

一方、メルボルン港を有するビクトリア州では、人口が多いにも拘わらず、クルーズ市場浸透率は低くなっている。(図.1-5)

STATE	POPULATION	% OF AUSTRALIAN POPULATION	CRUISE PAX	% OF TOTAL CRUISE PASSENGERS	PENETRATION
NSW	7,439,200	32.0%	342,507	41.1%	4.6%
QLD	4,676,400	20.1%	195,003	23.4%	4.2%
VIC	5,768,600	24.8%	141,669	17.0%	2.5%
WA	2,535,700	10.9%	67,501	8.1%	2.7%
SA	1,674,700	7.2%	46,667	5.6%	2.8%
ACT	382,900	1.6%	20,834	2.5%	5.4%
TAS	513,400	2.2%	14,167	1.7%	2.8%
NT	241,800	1.0%	5,000	0.6%	2.1%
Total	23,232,700	100%	833,348	100.0%	3.6%

図. 1-5 オーストラリアのクルーズ旅客の起源  
(出典：「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

### (3) クルーズ客船の寄港数

CLIAオーストラリア支部の「2013年クルーズ観光旅行によるオーストラリア経済への貢献 (The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013)」によると、2013年にオーストラリアに寄港したクルーズ客船の寄港回数は746回で、2012年の673回に比べ約11%の伸び率となっている。

また、2013年の寄港数746回の内訳は、オーストラリアの当該港を母港として寄港したクルーズ客船が319回(43%)、中継港として寄港したクルーズ客船が427回(57%)となっている。

一方、オーストラリアにおける2013年のクルーズ旅客の寄港地滞在日数は約195万人日で、その内訳は、オーストラリアの港を母港とするクルーズ客船

(Domestic Ships) 旅客の寄港地滞在日数が約135万人日、海外の港を母港とするクルーズ客船(International Ships)旅客の寄港地滞在日数が約60万人日となっている。(図.1-6)

また、オーストラリアにおけるクルーズ旅客の構成は、海外の港を母港とするクルーズ客船(International Ships)の47%、オーストラリアの港を母港とするクルーズ客船(Domestic Ships)の94%がオーストラリア人の乗船客である。(図.1-7)

Category	2012	2013	Percent Change
<b>Ship Port Calls</b>			
Home	260	319	23%
Transit	413	427	4%
<b>Total</b>	<b>673</b>	<b>746</b>	<b>11%</b>
<b>Passenger Port Days</b>			
Domestic	1,296,475	1,562,130	20%
International	296,817	386,234	30%
<b>Total</b>	<b>1,598,292</b>	<b>1,948,364</b> ( 100% )	<b>22%</b>
<b>Passenger Port Days : Domestic Ships</b>			
Domestic	1,065,072	1,274,968	20%
International	57,470	72,372	26%
<b>Total</b>	<b>1,122,542</b>	<b>1,347,340</b> ( 69% )	<b>20%</b>
<b>Passenger Port Days : International Ships</b>			
Domestic	238,680	291,905	22%
International	237,070	309,119	30%
<b>Total</b>	<b>475,750</b>	<b>601,024</b> ( 31% )	<b>26%</b>

図. 1-6 オーストラリアのクルーズ船寄港回数と旅客の寄港地滞在総日数

(出典：「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」 CLIA)

Category	Percentages	Notes
<b>Composition of Passengers on International Ships</b>		
International Pax	53%	Average from BREA survey – varies by line
Australia Pax	47%	
<b>Composition of Passengers Domestic Ships</b>		
International Pax	6%	Average from BREA survey – varies by line
Australia Pax	94%	
<b>Capacity Utilization Rate</b>		
Average Vessel Utilization Rate	105%	BREA utilization based on cruise line data as supplied by CLIA Australia
<b>Passenger Onshore Visitation Rates</b>		
Transit Ports	87%	BREA visitation rate based upon global research. Our research shows no difference between berthing and anchoring
Base Ports	100%	All passengers ashore by definition
<b>Crew Onshore Visitation Rates</b>		
Transit Ports	45%	BREA global analysis shows an average of 45% of crew disembark on any call. There is on difference between base and transit ports.
Base Ports	45%	

図. 1-7 オーストラリアのクルーズ旅客等の構成  
(出典：「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」 CLIA)

#### (4) 主な目的地

オーストラリア人による 2013 年のクルーズ旅客数約 83 万人の内、南太平洋を目的地とするクルーズ旅客数が約 33 万人 (39.7%)、オーストラリア国内が約 15 万人 (17.8%)、ニュージーランドが約 10 万人 (11.9%) となっており、この 3つがクルーズの主な目的地となっており、全体の約 7 割を占めている。(図.1-8)

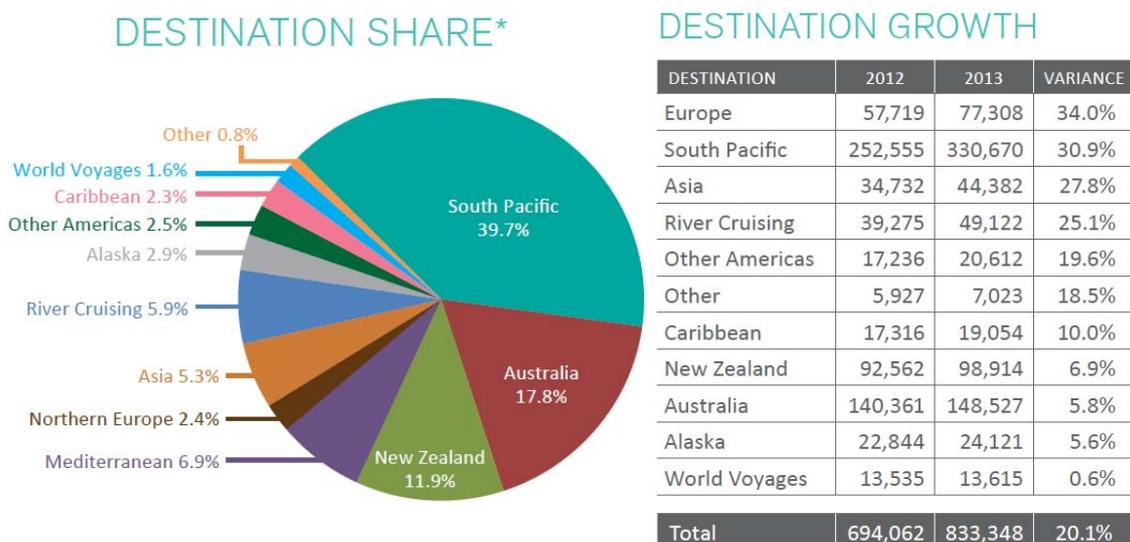


図. 1-8 クルーズの目的地  
(出典：「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」 CLIA)

2012-2013年におけるクルーズの目的地の傾向としては、ヨーロッパや地中海を旅するオーストラリア人が増えており、前年比約34%の伸びを示している。これは、ノルウェー、バルト海、ロシアなどを旅するオーストラリア人が増え、北ヨーロッパでは前年比約52%増加している。また、地中海はオーストラリア人にとって最も長距離クルージングとなっており、前年比30%の増加率となっている。

(図.1-9)



図.1-9 地中海 (左図) と北ヨーロッパ (右図) を目的地とする旅客数  
(出典:「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

#### (5) クルーズ日数

2013年のオーストラリア人におけるクルーズ期間は、8~14日間が最も多く、全体の57%を占め、前年比で約12万人増加し、約48万人となっている。(図.1-10) これは、オーストラリアを母港とする南太平洋へのクルーズが増加したことが大きく影響しており、2013年には約33万人のオーストラリア人が南太平洋を訪れており、前年比で31%の増加、過去3年でも約2倍の増加となっている。(図.1-11)

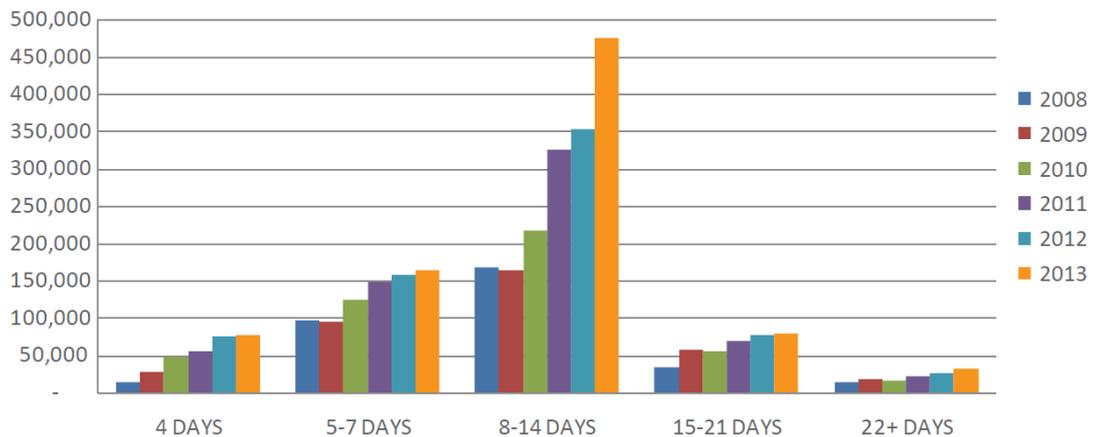


図.1-10 クルーズの日数  
(出典:「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

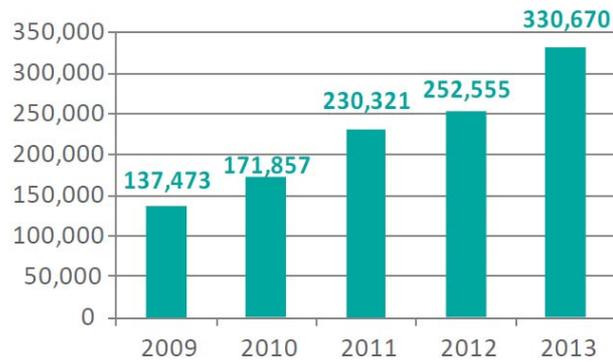


図.1-11 南太平洋を目的地とする旅客数  
 (出典：「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

また、クルーズ市場の大きさや成長を計る上で重要な基準として、旅客がクルーズによって楽しんだ日数があるが、オーストラリアにおいては2013年に約874万日を記録しており、前年の715万日から約22%増加している。(図.1-12)

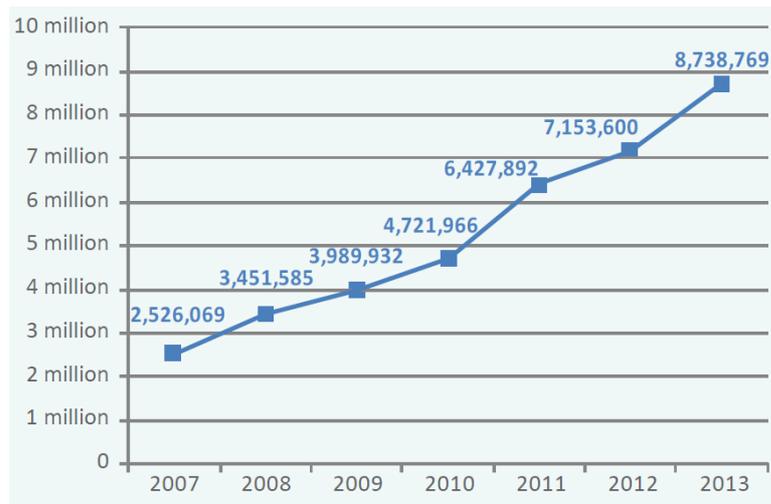


図.1-12 旅客のクルーズ日数  
 (出典：「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2013」CLIA)

## 2. シドニー港におけるクルーズ需要

### (1) 概要

シドニー港は、オーストラリアで最大のクルーズ港であり、サーキュラーキーの Overseas Passenger Terminal (OPT) とホワイト湾の White Bay Cruise Terminal (WBCT) の2つの旅客船ターミナルを有している。(図.2-1)

ハーバーブリッジやオペラハウスを有し、世界で最も美しい寄港地と呼ばれており、Cruise Passenger 雑誌の読者による投票でも 2013 年にベスト・インターナショナル・クルーズ港にも選ばれている。

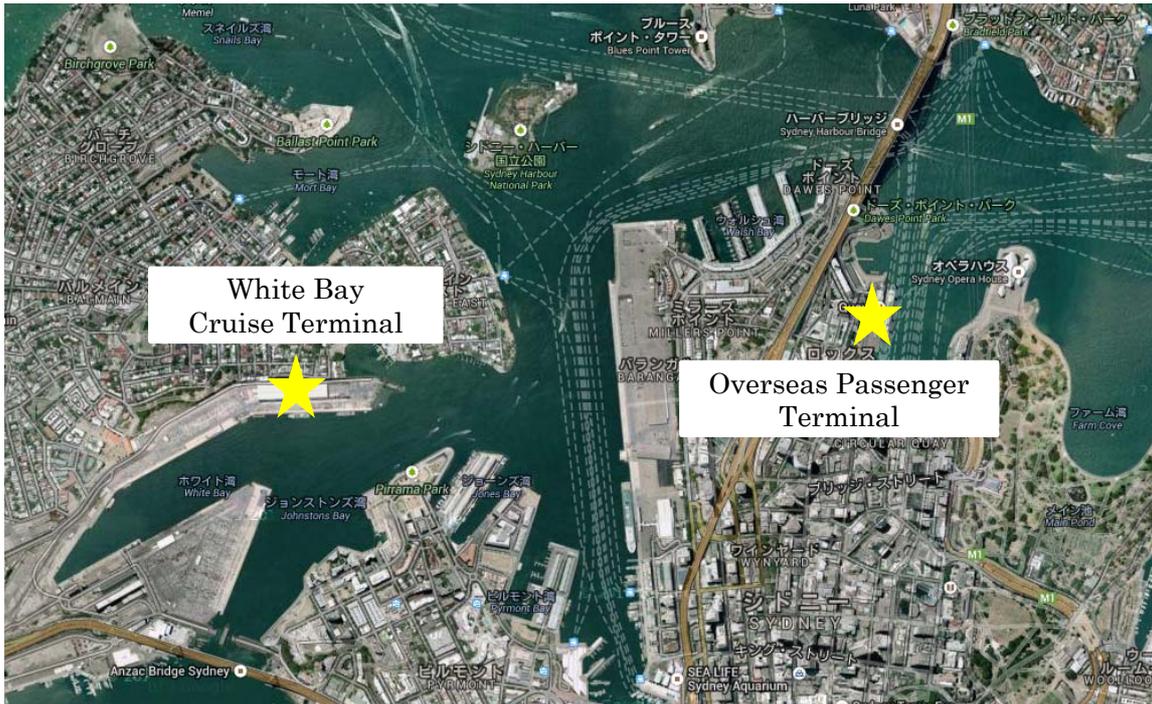


図.2-1 シドニー港のターミナル位置図 (出典：Google)

### (2) クルーズ需要

シドニー港におけるクルーズ客船は、2013年に259隻の寄港があり、2009年が119隻であったのに対し、過去4年間で約22%の増加となっており、クルーズ客船の寄港数においても急激な増加を誇っている。(図.2-2)

ニューサウスウェールズ港湾公社 (Port Authority of NSW) のヒアリングによると、White Bay Cruise Terminal (2013年4月完成) が建設される前の2008/2009年の需要予測では、成長率7%の72隻と予測していたのに対し、2013年の実績では、Overseas Passenger Terminalだけで141隻の入港があったことから、予測以上にクルーズ市場が急成長していることが窺える。

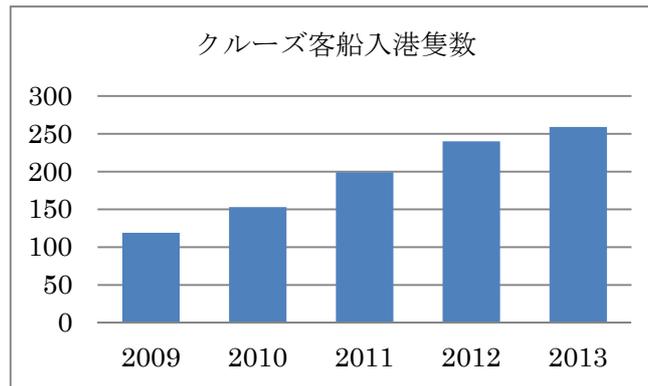


図.2-2 クルーズ客船入港隻数の推移

(出典：「Sydney Ports Corporation Annual Report 2012/13」参考)

クルーズ客船が多く入港する季節は、10月～3月の夏場であり、1日に2隻入港する頻度も多く、逆に6月～8月の冬場は少ない傾向にある。特に2月は年間で最も入港が多い時期であり、2013年には29日間で36隻の入港があった。

シドニー港で人気の高いクルーズは、オーストラリア北部のケアンズやブリスベンへ寄港する国内クルーズや、バヌアツやニュージーランドなどに寄港する外航クルーズに人気がある。

オーストラリア国内の寄港地を主体とするクルーズであっても、僅かではあるが国外を航海することで、免税品の買い物が楽しめるなどクルーズの魅力が増すことで、人気を集めている。

2013年ニューサウスウェールズ州の年間旅客数約34万人(図.1-5)から、中継地の旅客数(Transit Passenger Visit Days)約2.9万人(図.2-3)を除くと、約31万人がシドニー港を母港とする旅客数と推定され、シドニー港を母港とするオーストラリア人の寄港地滞在日数(約86万人日)で割ると2.7日となり、母港クルーズの場合、クルーズ前後で旅客が2～3泊しているものと推定される。この寄港地滞在日数の高さが、後述する母港クルーズの経済効果を高めているものと思われる。

また、ニューサウスウェールズ港湾公社(Port Authority of NSW)のヒアリングでは、シドニー港に寄港するクルーズ客船の約80%が母港であると述べており、シドニー港におけるクルーズ旅客の寄港地滞在日数で見ても、106万人日の内シドニー港を母港とするものが95%、中継地とするものが5%となっている。(図.2-3)

一方、ブリスベン港では70%、メルボルン港では28%が母港クルーズの寄港地滞在日数の比率となっており、オーストラリアの中でもシドニー港が母港クルーズを多く有しているが分かる。(図.2-4、図.2-5)

Port	Cruise Calls	Cruise Visit Days	Total Passenger Days	Base Passenger Visit Days			Transit Passenger Visit Days			Crew Visit Days
				Total	Domestic Pax	Int'l Pax	Total	Domestic Pax	Int'l Pax	
Sydney	247	296	1,057,173 ( 100% )	1,009,401 ( 95% )	858,837	150,564	47,772 ( 5% )	12,801	34,971	107,802
Other NSW Ports	13	13	23,521	-	-	-	23,521	16,481	7,040	4,476
<b>Total</b>	<b>260</b>	<b>309</b>	<b>1,080,694</b>	<b>1,009,401</b>	<b>858,837</b>	<b>150,564</b>	<b>71,293</b>	<b>29,282</b>	<b>42,011</b>	<b>112,278</b>

図. 2-3 NSW（シドニー港）のクルーズ船寄港回数と旅客の寄港地滞在日数

Port	Cruise Calls	Cruise Visit Days	Total Passenger Days	Base Passenger Visit Days			Transit Passenger Visit Days			Crew Visit Days
				Total	Domestic Pax	Int'l Pax	Total	Domestic Pax	Int'l Pax	
Brisbane	104	107	230,092 ( 100% )	160,772 ( 70% )	159,128	1,644	69,320 ( 30% )	47,053	22,267	35,794
Cairns	36	43	61,024	-	-	-	61,024	42,313	18,711	13,194
Airlie Beach	36	39	61,076	-	-	-	61,076	49,869	11,207	12,844
Other QLD Ports	52	52	65,542	-	-	-	65,542	54,212	11,330	14,559
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>241</b>	<b>417,734</b>	<b>160,772</b>	<b>159,128</b>	<b>1,644</b>	<b>256,962</b>	<b>193,447</b>	<b>63,515</b>	<b>76,391</b>

図. 2-4 QLD（ブリスベン港）のクルーズ船寄港回数と旅客の寄港地滞在日数

Port	Cruise Calls	Cruise Visit Days	Total Passenger Days	Base Passenger Visit Days			Transit Passenger Visit Days			Crew Visit Days
				Total	Domestic Pax	Int'l Pax	Total	Domestic Pax	Int'l Pax	
Melbourne	63	76	146,158 ( 100% )	40,560 ( 28% )	38,532	2,028	105,598 ( 72% )	64,640	40,958	29,166
Other VIC Ports	1	1	372	-	-	-	372	130	242	148
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>77</b>	<b>146,529</b>	<b>40,560</b>	<b>38,532</b>	<b>2,028</b>	<b>105,969</b>	<b>64,770</b>	<b>41,199</b>	<b>29,314</b>

図. 2-5 VIC（メルボルン港）のクルーズ船寄港回数と旅客の寄港地滞在日数

(出典：「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」 CLIA)

### (3) クルーズによる経済効果

CLIAオーストラリア支部の「2013年クルーズ観光旅行によるオーストラリア経済への貢献 (The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013)」によると、2013年のオーストラリアにおけるクルーズ客船の訪問日数は841日、クルーズ旅客の滞在総日数は約195万人日で、クルーズ観光によるオーストラリアの直接的な経済効果(支出)は、17億1,620万ドルとなっている。(図.2-6)

オーストラリアの中でもニューサウスウェールズ州、クイーンズランド州、ビクトリア州の3州に集中しており、3州におけるクルーズ観光による直接的な経済効果(支出)は16億1,290万ドルで、オーストラリア全体の約94%を占めている。

Region	Cruise Visit Days	Total Passenger Visit Days	Total Crew Visit Days	Direct Expenditures Millions			
				Total	Passengers	Crew	Cruise Lines
New South Wales	309	1,080,694	112,278	\$1,256.1	\$517.0	\$ 14.9	\$726.2
Queensland	241	417,734	76,391	\$ 269.3	\$120.0	\$ 6.9	\$142.4
Victoria	77	146,529	29,314	\$ 87.5	\$ 38.7	\$ 2.8	\$ 46.0
Western Australia	76	103,704	21,491	\$ 41.1	\$ 17.9	\$ 1.6	\$ 21.6
Tasmania	74	117,210	26,518	\$ 34.3	\$ 16.3	\$ 2.1	\$ 15.9
South Australia	18	29,410	6,848	\$ 8.9	\$ 4.2	\$ 0.5	\$ 4.2
Northern Terr.	40	47,312	11,543	\$ 17.3	\$ 9.0	\$ 0.8	\$ 7.5
Overseas Terr.	6	5,771	1,104	\$ 1.7	\$ 0.8	\$ 0.1	\$ 0.8
<b>Grand Total</b>	<b>841</b>	<b>1,948,364</b>	<b>285,487</b>	<b>\$1,716.2</b>	<b>\$ 723.8</b>	<b>\$ 29.6</b>	<b>\$ 962.8</b>

図.2-6 オーストラリアにおけるクルーズ観光による直接的な経済効果(支出)

(出典:「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」CLIA)

シドニー港を有するニューサウスウェールズ州における2013年のクルーズ観光による直接的な経済効果(支出)は12億5,600万ドルで、オーストラリア全体の約73%を占め、その大半はシドニー港によるもので、シドニー港だけでも12億3,840万ドルの経済効果(支出)となっている。(図.2-7)

Port	Cruise Visit Days	Total Passenger Visit Days	Total Crew Visit Days	Direct Expenditures Millions			
				Total	Passengers	Crew	Cruise Lines
Sydney	296	1,057,173	107,802	\$1,238.4	\$513.4	\$ 14.6	\$710.4
Other NSW Ports	13	23,521	4,476	\$ 17.6	\$ 3.6	\$ 0.3	\$ 13.7
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>1,080,694</b>	<b>112,278</b>	<b>\$1,256.0</b>	<b>\$ 517.0</b>	<b>\$ 14.9</b>	<b>\$ 724.2</b>

図.2-7 NSWにおけるクルーズ観光による直接的な経済効果(支出)

(出典:「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」CLIA)

オーストラリアにおけるクルーズによる直接的な経済効果 17 億 1,620 万ドルの内訳は、旅客による支出が 7 億 2,380 万ドル、乗組員による支出が 2,960 万ドル、クルーズ船社による支出が 9 億 6,280 万ドルである。また、間接的な経済効果として、クルーズによる各種産業の支出が 9 億 6,280 万ドルとなっている。(図. 2-6、図. 2-8)

オーストラリアにおけるクルーズ旅客による経済効果(支出)の内、母港と中継地のクルーズを比較してみると、母港の場合の旅客 1 人当たりの支出は、オーストラリア人旅客が約 450 ドル/人・日、外国人旅客が約 756 ドル/人・日となっている。一方、中継地の場合の旅客 1 人当たりの支出は、オーストラリア人旅客が約 156 ドル/人・日、外国人旅客が約 204 ドル/人・日となっており、中継港に比べ母港とするクルーズの経済効果が大きくなっている。これは、宿泊設備や輸送に伴う支出が経済効果の差に大きく影響している。(図. 2-9)

2012 年に日本銀行神戸支店が発表した「神戸港の質的変貌(2013 年 11 月)」では、神戸港に入港したクルーズ客船による経済効果を約 36 億円と試算している。2013 年の神戸港におけるクルーズ客船の寄港数は 110 隻/年、旅客数は約 6.6 万人/年であり、その内訳は母港クルーズが 97 隻/年、中継クルーズが 13 隻/年となっており、乗下船旅客数が約 4.7 万人/年(約 71%)で、一時上陸旅客数は約 1.9 万人/年(約 29%)であった。

上記で述べたオーストラリアにおけるクルーズ経済効果とは、積み上げる経済効果の違いもあり、単純に比較できないところであるが、神戸港においては、直接及び間接的波及効果によるクルーズ経済効果額(約 36 億円)と年間旅客数(約 6.6 万人)から試算すると、約 54 千円/人の経済効果があったものと推定される。

Industry	Expenditures (\$ Mil)	Share
Shipbuilding and Repair	\$ 55.0	5.7%
Specialized Machinery Manufacturing	\$ 41.7	4.3%
Wholesale Trade	\$418.8	43.5%
Water & Other Transport	\$168.3	17.5%
Professional, Scientific and Technical Services	\$ 66.7	6.9%
Travel Agency & Other Administrative Services	\$179.7	18.7%
Other Services	\$ 32.6	3.4%
<b>Total</b>	<b>\$962.8</b>	

図. 2-8 オーストラリアにおけるクルーズによる各産業への波及効果(支出)  
(出典:「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」CLIA)

Expenditure Category	Passenger Expenditures(\$Mil.)				Total	Share
	Home Port		Transit Port			
	Domestic	Int'l	Domestic	Int'l		
Passenger Visit Days	1,073,970	155,802	488,160	230,432	1,948,364	
Accommodations	\$117.4	\$47.2	-	-	\$164.6	22.7%
Food & Beverages	\$68.2	\$19.1	\$6.4	\$2.0	\$95.7	13.2%
Shore Excursions	\$17.3	\$8.7	\$39.7	\$28.6	\$94.3	13.0%
Entertainment	\$9.9	\$3.2	\$0.5	\$0.1	\$13.7	1.9%
Retail Shopping	\$12.8	\$8.8	\$15.6	\$7.3	\$44.5	6.1%
Transportation①	\$151.8	\$27.0	\$1.4	\$0.6	\$180.9	25.0%
Other Purchases	\$105.4	\$3.8	\$12.7	\$8.4	\$130.3	18.0%
<b>Total</b>	<b>\$482.8</b>	<b>\$117.8</b>	<b>\$76.3</b>	<b>\$47.0</b>	<b>\$723.8</b>	
<b>Avg . Spend per Day</b>	<b>\$449.55</b>	<b>\$756.09</b>	<b>\$156.30</b>	<b>\$203.96</b>	<b>\$371.49</b>	

図. 2-9 オーストラリアにおけるカテゴリー別クルーズ旅客による経済効果（支出）  
（出典：「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」 CLIA）

シドニーにおけるクルーズの旅客や乗務員による経済効果は5億2,800万ドルで、その主な内訳として、宿泊設備による支出が1億5,040万ドル、輸送サービスによる支出が2億4,480万ドルであり、全体の約75%を占めている（図. 2-10）。これは、前述のようにシドニー港を母港とするクルーズの場合、クルーズ前後の宿泊により、宿泊設備や輸送サービスによる支出が大きく表れている。

また、クルーズ船社による直接的な経済効果は7億2,420万ドルで、主な内訳として、卸売業による支出が3億4,360万ドルで全体の約47%を占めており、これは、クルーズ客船の燃料や船舶に積込む食糧等による支出によるものである。この傾向も、シドニー港が母港とするクルーズ客船が多いことによる傾向であると推測される。（図. 2-11）

Region	Cruise Visit Days	Total Passenger And Crew Visit Days	Direct Expenditures Millions					
			Total	Lodging	Food & Entertainment	Shore Excursions	Retail Shopping	Transport & Other
Passengers								
Sydney	296	1,057,173	\$513.4	\$150.4	\$ 76.4	\$ 28.4	\$ 19.9	\$238.3
Other NSW Ports	13	23,521	\$ 3.6	-	\$ 0.2	\$ 2.0	\$ 0.6	\$ 0.8
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>1,080,694</b>	<b>\$517.0</b>	<b>\$150.4</b>	<b>\$ 76.6</b>	<b>\$ 30.4</b>	<b>\$ 20.5</b>	<b>\$239.1</b>
Crew								
Sydney	296	107,802	\$ 14.6	-	\$ 2.7	\$ 0.2	\$ 5.2	\$ 6.5
Other NSW Ports	13	4,476	\$ 0.3	-	\$ 0.1	-	\$ 0.1	\$ 0.1
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>112,278</b>	<b>\$ 14.9</b>	<b>-</b>	<b>\$ 2.8</b>	<b>\$ 0.2</b>	<b>\$ 5.3</b>	<b>\$ 6.6</b>
Total Passenger and Crew								
Sydney	296	1,164,975	<b>\$528.0</b>	<b>\$150.4</b>	\$ 79.1	\$ 28.6	\$ 25.1	<b>\$244.8</b>
Other NSW Ports	13	27,997	\$ 3.9	-	\$ 0.3	\$ 2.0	\$ 0.7	\$ 0.9
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>1,192,972</b>	<b>\$531.9</b>	<b>\$150.4</b>	<b>\$ 79.4</b>	<b>\$ 30.6</b>	<b>\$ 25.8</b>	<b>\$245.7</b>

図. 2-10 NSWにおける旅客と乗務員による直接的な経済効果（支出）

Region	Total	Manufacturing	Wholesale Trade	Water & Other Transport	Travel Agency & Administrative Services	Other Services
New South Wales	<b>\$724.2</b>	\$ 79.3	<b>\$343.6</b>	\$ 93.3	\$118.5	\$ 89.4

図. 2-11 NSWにおけるクルーズ客船による直接的な経済効果（支出）

（出典：「The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013」 CLIA）

### 3. シドニー港における旅客船ターミナル

#### (1) Overseas Passenger Terminal (OPT)

##### ①施設概要

Overseas Passenger Terminal は、1960 年 12 月から供用を開始し、P&O社の客船であるオリアナの処女航海（1960 年 12 月 30 日）において使用された旅客船ターミナルである。

Overseas Passenger Terminal は、岸壁延長 220m、水深-13mの旅客船ターミナルで、近傍にシドニーを代表するオペラハウスやハーバーブリッジを有し、サーキュラーキー駅やフェリー乗り場から徒歩約 2 分の位置にあり、世界でも極めて少ない都心に近い旅客船ターミナルである。このことから、シドニー港が 2013 年に 9 年連続して世界最高のクルーズ目的地として選ばれている。



図. 3-1 Overseas Passenger Terminal 位置図 (出典 Google Map)



写真. 3-1 Overseas Passenger Terminal 全景  
(出典 : Port Authority of NSW HP)



写真. 3-2 OPT 全景  
(出典 : Port Authority of NSW フレッシュ資料)



写真. 3-3 OPT 全景  
(2014. 9. 24 撮影)

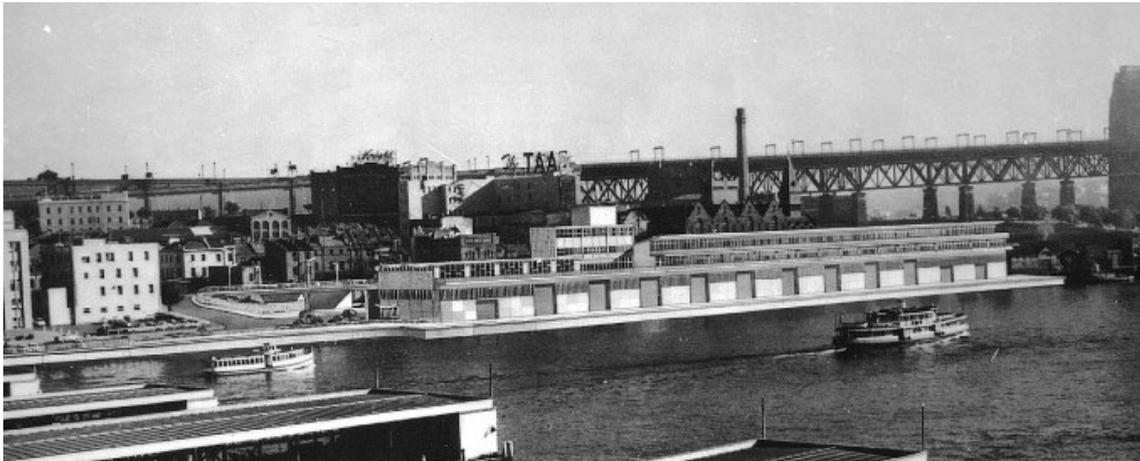


写真. 3-4 ターミナル建設前の様子  
(出典 : Port Authority of NSW HP)

## ②ターミナルと岸壁の改良

Overseas Passenger Terminal は、2000年のシドニーオリンピックに改良して以降、シドニー港のクルーズ産業を支えてきたが、近年急成長を遂げるクルーズ需要やクルーズ客船の大型化に対応するため、建設予算 78 億円を投じ、ターミナル機能の拡張と岸壁を約 60m 延長する拡張工事を 2014 年 4 月から行っている。

Overseas Passenger Terminal の工事は、シドニー港におけるクルーズ客船入港の最盛期である夏場（10 月～3 月）とも重なるところであるが、仮設テントによるターミナル機能の維持など、工事期間中でもクルーズ客船の受け入れを行っている。  
(写真.3-6)

Overseas Passenger Terminal のアップグレードは、1 年間で最もクルーズ客船の入港が多い 2 月までの完成を目指しており、2015 年 1 月末には工事が完了する予定となっている。なお、フルオープン は 2015 年 8 月に予定されている。

## Project overview

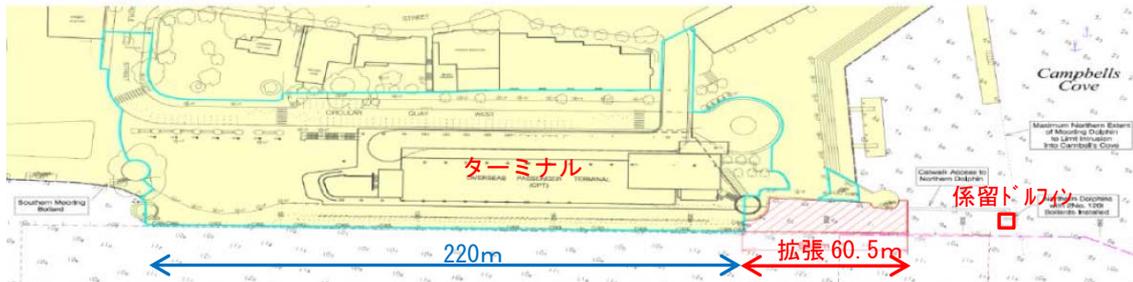


図. 3-2 ターミナル・岸壁拡張計画  
(出典：Port Authority of NSW プレゼン資料)



写真. 3-5 ターミナル改修工事の様子  
(2014. 9. 21 撮影)



写真. 3-6 工事中の仮設テント  
(2014. 9. 23 撮影)

### (a) ターミナル機能の拡張

10年前は、接岸するクルーズ客船も年間30隻程度で、乗客数も1,000人／隻程度であったが、クルーズ市場の急成長や客船の大型化により、現在では年間190隻、乗客数も4,000人／隻と急増しており、これらに対応するために、旅客ターミナル機能の拡張工事を行っている。

ターミナル機能の拡張においては、建物の形状を変えることなく、既存のレストランスペースを乗客スペースとして改修し、4,000人規模の乗客にも対応できる旅客ターミナルとして改修を行っている。

また、ターミナル改修工事においては、乗客スペースの拡張に加え、2階の車寄せ部も拡張し、タクシーの待合駐車容量も増やす計画となっている。

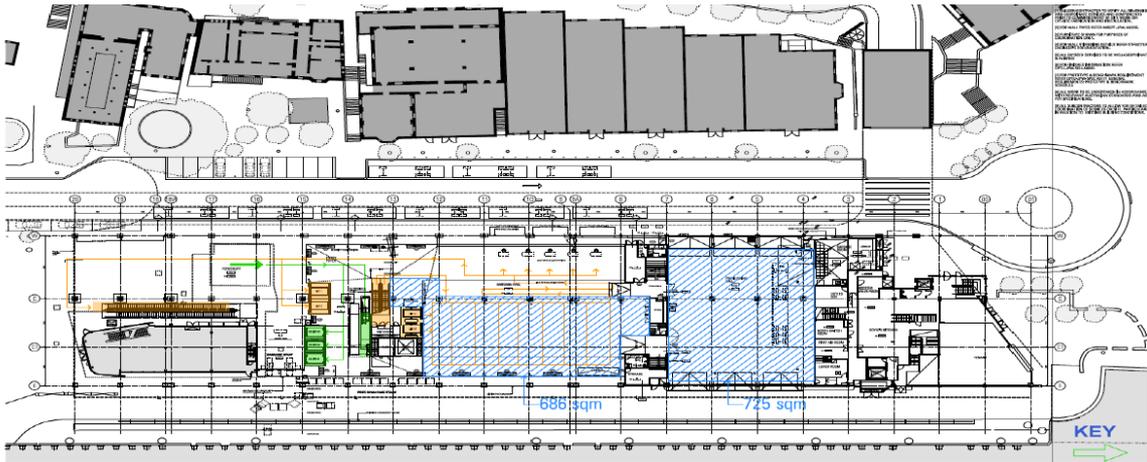


図. 3-3 ターミナル拡張計画  
 (出典: Port Authority of NSW プレゼン資料)

(b) 岸壁の拡張

岸壁においては、Queen Mary 2 (全長 345m) のような大型クルーズ客船が、常に接岸できるよう既存の岸壁延長 220m を約 60m 延長するとともに、岸壁から約 40m 沖合に新たな係船ドルフィンを設置する拡張工事を行っている。



写真. 3-7 岸壁拡張工事の様子  
 (2014. 9. 21 撮影)



写真. 3-8 工事中の岸壁拡張部  
 (2014. 9. 21 撮影)

## (2) White Bay Cruise Terminal (WBCT)

### ①旅客船ターミナル建設の背景

2008年12月ニューサウスウェールズ州政府は、ダーリングハーバー・バランガルー地区の再開発プロジェクトを強化することを決定し、2009年12月にバランガルー地区の worf8 にあった旅客船ターミナルをホワイト湾に再配置することを発表した。

バランガルー地区の再開発に伴い、worf8 にあった旅客船ターミナルの代わりに worf5 に臨時ターミナルを建設し、ホワイト湾に建設する新たな旅客船ターミナルが建設されるまでの間、2010年6月から2013年4月まで利用していた。(図.3-4)



図.3-4 White Bay Cruise Terminal 位置図 (出典 Google Map)

写真. 3-9 臨時ターミナルの空撮 (Port Authority of NSW 提供)

新たな旅客船ターミナル建設地として、ホワイト湾が選定されたのは、既存の港湾区域内であったこと、2隻同時の停泊が可能であること、旅客船ターミナル用地として十分なスペースを有していること、接岸が容易であることなどが理由であった。

なお、旧ターミナルのあったバランガルー地区では、現在、商業オフィスタワーや国際ホテル、マンション、レストランが入る複合施設のほか、ウォーターフロント遊歩道や公園の建設などの再開発工事が進行中であり、2022年にすべての再開発を完了させる予定となっている。(写真.3-11、3-12)

また、ニューサウスウェールズ港湾公社 (Port Authority of NSW) のヒアリングによると、サーキュラーキーにおけるフェリーターミナル混雑緩和の為、フェリー機能の一部がこのバランガルー再開発地区に移転されるようである。

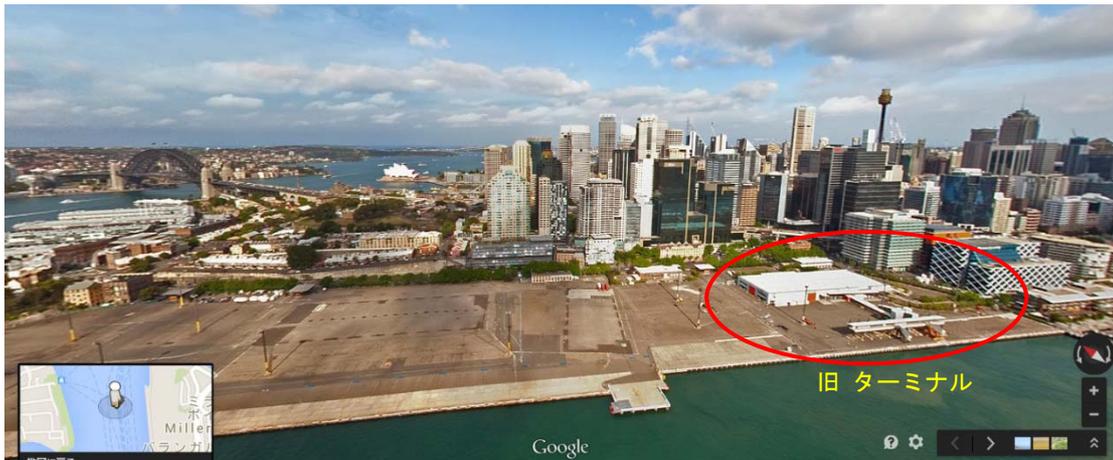


写真. 3-10 2009年12月頃のバラガル地区の様子 (出典 Google Map)



写真. 3-11 バラガル再開発の完成予想図  
(出典 : Barangaroo Delivery Authority HP)



写真. 3-12 再開発が進むバラガル地区の様子 (2014年9月撮影)

## ②ターミナルの概要

### (a)ターミナルの建設

White Bay Cruise Terminal は、シドニー港における新たな第 2 の旅客船ターミナルとして、建設費 57 億円、建設期間 20 か月をかけ、2013 年 4 月に完成したターミナルである。

新たなターミナルを建設する資金は、旧ターミナルのあったバラングルー地区の再開発に伴う州政府からの残存価値相当の補償により賄うこととなった。ニューサウスウェールズ港湾公社（Port Authority of NSW）のヒアリングによると、州政府による補償額で足りなければ、自己負担が発生するところであったが、結果的に補償の範囲内で建設することができたとの事であった。

### (b)施設概要

White Bay Cruise Terminal は、1960 年代に建設された倉庫の柱や梁を生かしたターミナルデザインで、高さ 12m の波型の屋根を有し、延床面積 4,000 m<sup>2</sup>の旅客ターミナルである。

ターミナル前面の岸壁は、延長 450m、水深は 8～9 m であり、2 隻同時接岸が可能な旅客船ターミナルとして、過去に年 6 回の接岸した実績を有し、2 隻同時接岸の際は、本ターミナルだけではスペースが不十分であることから、仮設テントを設置して対応しているそうである。また、小型客船であれば、3 隻同時接岸も可能であり、年 4 回の実績があるとの事であった。

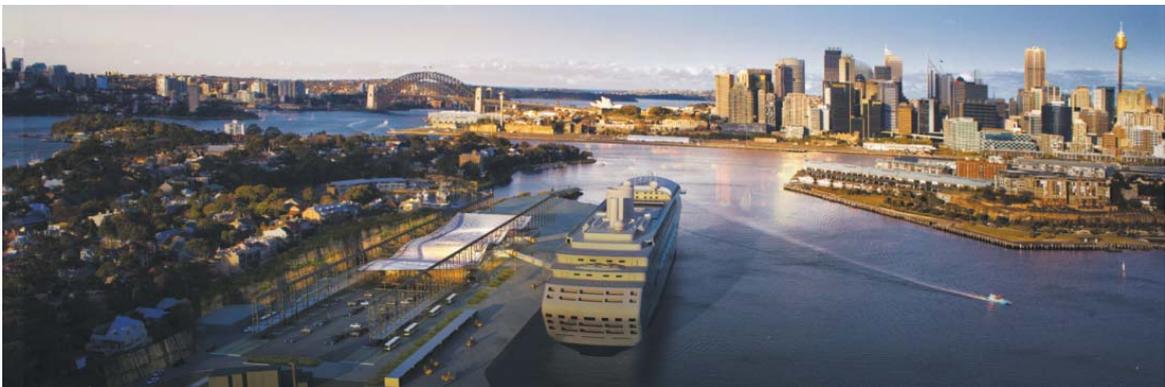


写真.3-13 White Bay Cruise Terminal 全景  
(出典：Port Authority of NSW HP)



写真. 3-14 ターミナルの外観・内観（2014年9月撮影）

### (c) ターミナルの利用

シドニー港における2つの旅客船ターミナルを使い分けするための物理的な制約として、シドニー港を南北に横断するハーバーブリッジの存在があり、橋の桁下（桁下高 51.5m）を通航できる客船は、White Bay Cruise Terminal に接岸することを基本とし、通航できない大型客船は Overseas Passenger Terminal に接岸している。



写真. 3-15 ハーバーブリッジ桁下の様子（2014年9月撮影）

2014年には、約130隻のクルーズ船が White Bay Cruise Terminal を利用する予定となっており、シドニー港全体の約5割を占めている。

White Bay Cruise Terminal は、2013年に119隻/年の入港実績があり、2020年の需要予測では、年間195隻まで増加すると予測している。

Overseas Passenger Terminal と異なり、ターミナル前面水域も十分なスペースを有しており、オペレーションしやすいターミナルであるが、湾奥内に位置していることから、航路上に曲がりが多く、ターミナルまでの航行が欠点となっている。（図. 3-5）

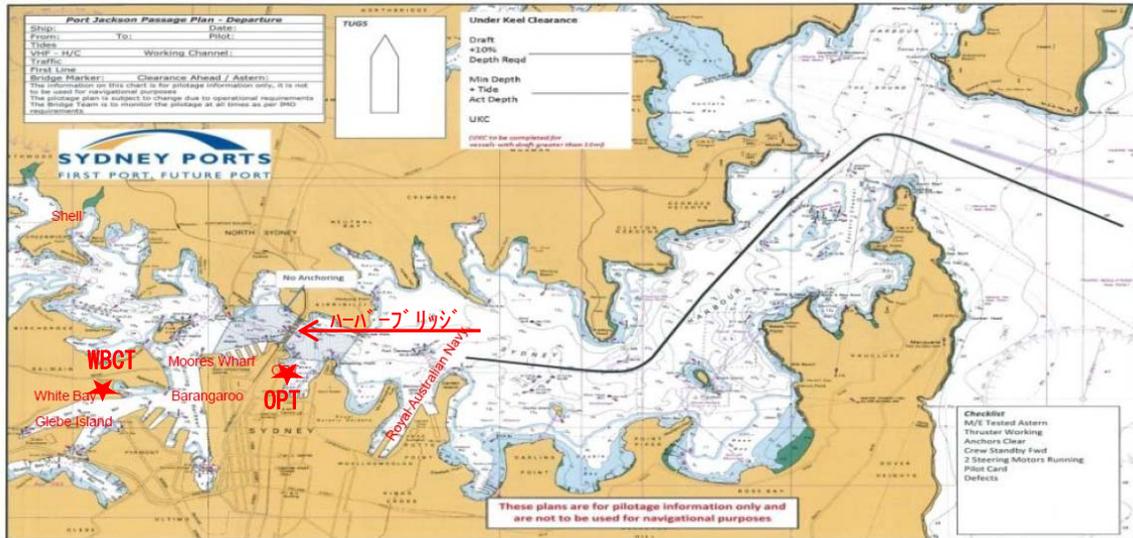


図. 3-5 シドニー港の海図  
 (出典 : Port Authority of NSW プレゼン資料)

#### (d) 交通アクセス

White Bay Cruise Terminal からの交通手段としては、クルーズ会社がシャトルバスを運行している場合が多いが、その他では、バス又はタクシーによる移動が主な交通手段となっている。

White Bay Cruise Terminal には駐車場を設けているものの、2 時間程度の一時的に利用する駐車場であり、長期間駐車できる駐車場は設けていない。また、クルーズ客船が接岸する予定の無い日などターミナルが稼働していない日は、ターミナルへのアクセス道路は閉鎖されており、一般車両の進入はできないように管理されている。

旧ターミナルが、都心に近いバラングラー地区であったのに対し、White Bay Cruise Terminal は都心から離れたターミナルであるが、ニューサウスウェールズ港湾公社 (Port Authority of NSW) のヒアリングによると、本ターミナルに寄港するクルーズ客船の約 80% が母港としての利用であり、その多くの旅客はオーストラリア人であることから、ターミナルからシドニー市内の観光地へ出かける人は少なく、交通アクセスに関する特段の不便は生じていないのが実情のようである。

#### 4. 旅客船ターミナル経営

##### (1) ボタニー港の資産売却

2 つの旅客船ターミナルを管理・運営するニューサウスウェールズ港湾公社 (Port Authority of NSW) は、シドニー港、ニューキャッスル港、ケンブラ港を統合した港湾管理者として、2014 年 8 月に正式に発足し、シドニー港の旅客船ターミナル等の運営を除いては、各港におけるパイロット業務や環境保護など、主として海域に関する業務を担っている。

ニューサウスウェールズ港湾公社 (Port Authority of NSW) となる以前のシドニー港港湾公社 (Sydney Ports Corporation) の時代である 2013 年 5 月に、州政府はボタニー港の資産を、ファンド会社が 8 割を占める NSW Ports と 99 年間のリース契約を行った。

シドニー港における収益の 8 割が、ボタニー港における収益であったが、NSW Ports への実質的な売却により、シドニー港港湾公社 (Sydney Ports Corporation (現在の Port Authority of NSW)) は、その収益を失うこととなった。

ボタニー港の資産売却前は年間 270 億円の収入があったが、売却後は年間 30 億円にまで減収となった。

また、売却後の職員も 350 人から 270 人へ人員を削減することとなったが、現在では、シドニー港、ニューキャッスル港、ケンブラ港を合わせ 350 人まで戻っている。しかし、売却前の 3 港を合わせた職員数が約 500 人であったことと比較すると、ボタニー港の資産売却により約 30% の人員を削減したことになる。

##### (2) Port Authority of NSW の収入源

2013 年 5 月、ボタニー港の資産を NSW Ports へ実質的に売却したことで収益減となったところであるが、リストラの実施、オフィスの売却に加え、ナビゲーション・サービス料や旅客ターミナルなど各種料金の値上げを行い、売却以前の人件費を維持している。

ニューサウスウェールズ港湾公社 (Port Authority of NSW) の年間収入は約 30 億円であり、その内、約 10 億円はクルーズ客船による収入である。なお、年間収入の大半は、入港料にあたるナビゲーション・サービス料であり、旅客船の場合、総トン数の大きさに応じて 0.5572 ドル/トンの料金を徴収している。(図. 4-1)

NAVIGATION SERVICES CHARGE – Rate per GT , per Port entry			
Charge type	Rate excluding GST	GST ※	Rate including GST
Standard charge	\$0.5024	\$0.0502	\$0.5526
<b>Standard charge for Passenger , Bulk Liquids \$ Gas vessels</b>	<b>\$0.5572</b>	<b>\$0.0557</b>	<b>\$0.6129</b>
Environmental Services Charge (applicable to vessels transporting noxious Bulk Liquid, Gas and Oil cargoes)	\$0.1936	\$0.0194	\$0.2130

図. 4-1 ナビゲーション・サービス料

(出典 : Sydney Ports Corporation 「Schedule of Port Charges」)

### (3) ターミナル使用料

シドニー港におけるクルーズ産業を支えるため、1992 年以降ターミナル料金の増額は行ってこなかったが、2012/13 年度にクルーズ船社との交渉を終え、2013 年 7 月から乗客数に基づく使用料を徴収する制度を導入した。これは、ボタニー港の資産売却による収益減を見込んだ制度導入であったものと思われる。

新たに導入したターミナル使用料は、クルーズ客船の停泊期間 24 時間につき、1,200 人の乗客を最低料金として、乗船人数に応じて料金を徴収するシステムであり、クルーズ船社とは、2013/14 年度が \$ 8 / 人、2014/15 年度が \$ 25 / 人、2015/16 年度が \$ 30 / 人とすることで合意している。

新たな制度を導入する前は、\$ 2,500 ~ 3,000 / 隻を徴収していたのに対し、現在では、最低 \$ 30,000 / 隻 (1,200 人 × \$ 25 / 人) を徴収しており、2015 年には最低 \$ 36,000 / 隻 (1,200 人 × \$ 30 / 人) を徴収することとなる。(図. 4-2)

SITE OCCUPATION CHARGE for PASSENGER VESSELS			
Site Occupancy type	Rate excluding GST	GST ※	Rate including GST
<b>At Dedicated Passenger Berths</b> (i. e. Overseas Passenger Terminal and White Bay Cruise Terminal) – (per Passenger Charge)	<b>\$25.00</b>	<b>\$2.50</b>	<b>\$27.50</b>
At Non - Dedicated Passenger Berths (i. e. White Bay 4) – (per Passenger Charge)	\$12.50	\$1.25	\$13.75
At Non – Passenger Berths (i. e. Glebe Island 1,2,7 & 8 ; White Bay 3) – (Hourly rate)	\$112.39	\$11.24	\$123.63
Lay Up rate (for Dedicated , Non – Dedicated and Non – Passenger Berths) – (Hourly rate)	\$33.71	\$3.37	\$37.08

図. 4-2 旅客船による使用料 (ターミナル・岸壁等)

(出典 : Sydney Ports Corporation 「Schedule of Port Charges」)

※GST (the Goods and Services Tax) : 商品サービス税

2007 年に導入された税金で、オーストラリア国内で消費されるほぼすべての商品、サービスに課され、税率は取引価格の 10%。

## 5. 考察

### 旅客船ターミナル経営

ニューサウスウェールズ港湾公社（Port Authority of NSW）は、2013年5月の州政府によるボタニー港の資産を実質売却したことで、それまで280億円あった収入の約8割を失ったところであるが、旅客船に対する新たな料金制を導入することにより、独立採算を維持している。

また、近年のクルーズ客船の大型化に対応するため、Overseas Passenger Terminalにおいてターミナル改修や岸壁拡張が行われているが、これらの資金は、州政府による援助を受けることなく、クルーズ客船の入港により得られた収益により賄っている。

シドニー港は、世界的に見ても高い水準のターミナル使用料にもかかわらず、過去4年間で約20%を超えるクルーズ市場の成長率を遂げているのは、オペラハウスやハーバーブリッジなど、世界的にも有名な景観を近隣に有し、市街地にも近いターミナルを有するという強みもあるが、世界のクルーズ市場拡大や、旅客船の大型化に対応したターミナルのアップグレードなど、常に船社や顧客のニーズを満たすための取り組みを行っているからではないかと思われる。

### 今後のクルーズ戦略

シドニー港では、世界最大の大型客船であるOasis of the Seas（225,282総トン、全長362m）が入港したいとの要請があるものの、現在工事中であるOverseas Passenger Terminalの拡張を行ったとしても、Queen Mary 2（151,400総トン、全長345m）が、シドニー港において受け入れ可能な最大のクルーズ客船となっている。

今後、さらなる大型のクルーズ客船に対応するには、既存ターミナルの拡張では限界にきていることから、ニューサウスウェールズ港湾公社（Port Authority of NSW）としては、White Bay地区及びGlebe Island地区の埠頭群とWoolloomooloo Bayにおける海軍が使用している用地との交換を希望しているようである。

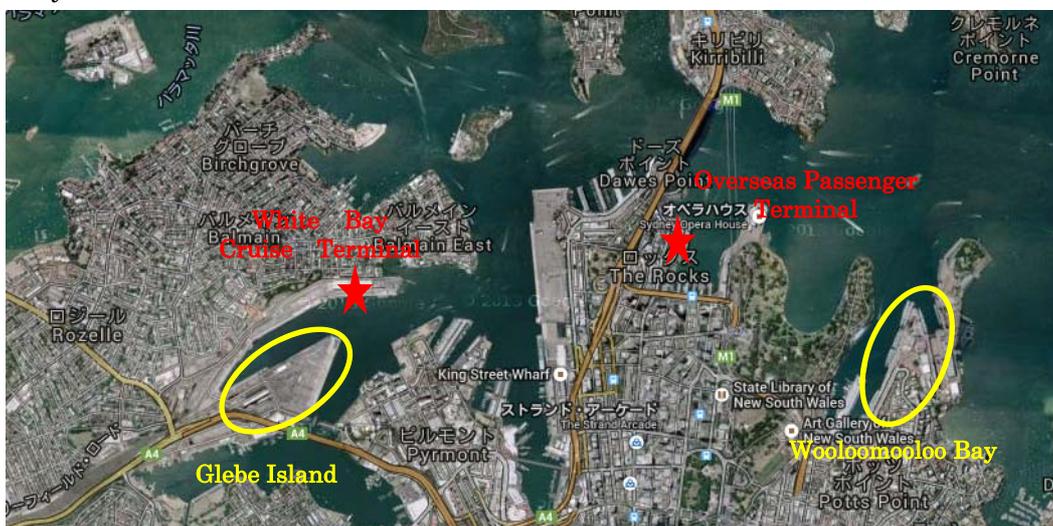


図.5-1 Woolloomooloo Bay、Glebe Island の位置図（出典：Google）

クルーズ客船による経済効果は大きいことから、大型客船に対応した新たな施設整備に対し、「州政府の援助があっても良いのでは」と思うところであるが、オーストラリアの港湾管理者が加入するオーストラリア港湾協会（Ports Australia）のヒアリングによると、協会内では「州政府が負担すべき」との意見や、「空港におけるボーイングの大型化に対して州政府が支援しないのと同じであり、港湾管理者自らで整備すべき」といった様々な意見があるとの事であった。

世界では、クルーズ産業の成長や客船の大型化が進んでおり、世界第5位のクルーズ市場を誇るシドニー港においても、これらに対応した新たなクルーズ戦略は避けられないものと思われる。このような世界のクルーズ産業の流れの中で、南半球最大のクルーズ市場を誇るシドニー港が、今後どのようにクルーズ戦略を展開していくのか注目されるところである。

## まとめ

今回、訪問したシドニー港のクルーズ市場は、近年急激な成長を遂げ、2013年には259隻のクルーズ客船の寄港があり、日本で最も寄港回数が多い横浜の152回と比べても、100隻以上多くクルーズ客船が寄港する港であり、その大半がシドニー港を母港とするクルーズである。

これは、世界的なクルーズ市場拡大の流れ中で、クルーズ市場の大半を占める北半球から、季節が逆転する南半球のオーストラリアにもクルーズ市場の拡大がもたらされているものと思われる。大手クルーズ会社の配船においても、5月～10月にヨーロッパやアラスカ、アジア地区などの北半球に配船していたものを、11月～3月には、オセアニア地区に配船していることからその傾向が窺える。

このように地理的な優位性と、オーストラリア人のゆったりと余暇を楽しむという気質が、さらにクルーズ需要を喚起し、世界一のクルーズ市場浸透率という結果をもたらしたものと思われる。

また、日本のように、狭いエリアでクルーズ客船が寄港できる港を多く有する海域とは異なるという点においても、シドニー港が多くのクルーズ客船の寄港回数を誇る要因の1つであると思われる。

一方、日本においては、2010年にロイヤルカリビアンクルーズが日本発着のクルーズを開始し、2013年にはプリンセスクルーズが日本発着クルーズを定期化するなどにより、クルーズの魅力が一般庶民にも徐々に浸透しつつあり、2013年の日本のクルーズ人口も約23.8万人と過去最高を記録したところである。しかし、外国船社による日本発着の日本人向けクルーズであっても、日本人顧客だけで補うのは難しいといった船社の声もあり、日本人にとってクルーズは、まだまだ「高価、堅苦しい服装、外国語、退屈、船酔いなど」といったイメージがあり、クルーズの正しい魅力が浸透していないのが現状のようである。

オーストラリアのクルーズによる経済効果は、中継地に比べ母港とするクルーズの方が大きくなっている。これは、クルーズ前後の旅客による宿泊や交通費による

支出が経済効果を大きくする要因となっている。

日本においては、国土が狭いことに加え交通機関が発達していることもあり、母港クルーズの際、クルーズ前後で宿泊伴う日本人旅客は一部に限られ、広大な国土を有するオーストラリアのような経済効果は期待できないものと思われる。

一方、中継港であっても外航クルーズ客船による寄港は、外国人観光客による経済効果が大きいことから、各港において大型クルーズ船の誘致活動が行われているところである。また、国においては、2020年の東京オリンピックを絶好の機会と捉え、寄港地を中心とするクルーズ客船の受け入れ環境整備を加速させ、外国人クルーズ旅客数を2013年の17.4万人から2020年には「クルーズ100万人時代」を目指す取り組みが進められている。

日本におけるクルーズ戦略を考える上で、近年急成長するアジアのクルーズ市場の呼び込みなど、外国人観光客をターゲットとする外航クルーズ客船の寄港地戦略は、観光分野における経済効果を生むという点においては、今後とも積極的に進めるべき戦略であると思うが、社会情勢に左右されることも多く、安定的なクルーズ市場を構築するには、日本人によるクルーズ市場を拡大させる戦略が重要であると思われる。そのためには、クルーズ体験者によるクルーズの楽しさや魅力、満足度といった声を広く発信し、これまでのクルーズのイメージを払拭する広報活動を官民が連携して取り組み、幅広い年齢層からクルーズ市場を拡大する必要があると思う。また、長期休暇が取り易い職場環境を整えることもクルーズ市場を拡大させるためには重要な要素の1つである。

日本の各港は、クルーズ客船がもたらす経済効果が大きいことから、クルーズ客船の誘致活動に加え、その受入れ体制を強化する為に、ターミナルや岸壁等において多額の設備投資が行われているところである。

しかし、シドニー港では、大型客船に対応した設備投資は行われているものの、その財源は寄港するクルーズ客船から徴収したものであり、州政府による援助を受けることなく港湾経営の収支が成り立っている。また、旅客船ターミナルの建設においても、既存岸壁を活用した旅客船ターミナルへの転用やクルーズ客船が多く寄港する時期には、既存のターミナル機能では不足する部分を仮設テントにより補うなど、設備投資を抑えた取り組みも行っており、これらは、日本の港における今後のクルーズ戦略においても参考にすべき点であると考えられる。

今後、日本の各港においては、クルーズ客船誘致活動に加え、官民が連携して正しいクルーズの魅力を発信・浸透させる必要があり、日本人の休暇取得環境にもあったショートクルーズを多く提供することも、クルーズを身近なものとするための有効な手段の1つではないかと思われる。

国内におけるクルーズ市場の拡大は、日本を母港とする外航クルーズを安定的に呼び込むことに繋がり、母港クルーズの定着化は、日本人による経済効果だけでなく、外国人によるフライ&クルーズを喚起することとなり、さらなる経済効果が期待される場所である。

このように安定的なクルーズ市場を構築することで、シドニー港が導入しているクルーズ客船の乗客数に基づく料金制度の採用や、既存施設を有効に活用し、コストを抑えたターミナルのアップグレード化など、日本の港においても港湾経営という視点に立ったクルーズ戦略が展開できるのではないかと思う。

#### 参考文献

- 1) 2014 CLIA ANNUAL STATE OF THE INDUSTRY PRESS CONFERENCE  
& MEDIA MARKETPLACE
- 2) 「CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia2013」 CLIA
- 3) The Contribution of Cruise Tourism to the Australian Economy in 2013]CLIA
- 4) 2013 年我が国のクルーズ等の動向について (Press Release)  
(国土交通省 海事局外航課・港湾局産業港湾課)
- 5) 「神戸港の質的変貌～集荷力低下と将来像～」  
日本銀行神戸支店 (2013 年 11 月 20 日)
- 6) Port Authority of NSW ホームページ
- 7) Port Authority of NSW プレゼン資料及びヒアリング
- 8) Sydney Ports Corporation Annual Report 2012/13
- 9) 「Environmental Assessment Report Project Application」  
White Bay Cruise Passenger Terminal
- 10) Barangaroo Delivery Authority ホームページ
- 11) SYDNEY PORTS CORPORATION 「Schedule of Port Charges」 (2014.7.1)