

マレーシア国
地域総合開発計画調査
事前調査報告書

昭和62年 1 月

国際協力事業団

開 一

86 - 159

マレーシア国
地域総合開発計画調査
事前調査報告書

JICA LIBRARY



1031353[4]

昭和62年 1 月

国際協力事業団

| | | |
|-----------|------------|------|
| 国際協力事業団 | | |
| 受入 月日 | '87. 5. 20 | 113 |
| 登録 No. | 16409 | 75.9 |
| | | SDF |

序 文

日本国政府は、マレーシア国政府の要請にもとづき、同国の観光開発計画策定のためのガイドラインの作成及び特定地域を対象とした観光開発フェージビリティ調査を行うことを決定し、国際協力事業団がその調査を実施することとした。

国際協力事業団は、本格調査の実施に先立ち、昭和61年9月21日から10月5日までの15日間にわたるコンタクト・ミッション（団長：運輸省国際運輸・観光局国際協力課長 新井倣一氏）及び昭和61年11月26日から12月2日までの7日間にわたるS/Wミッション（団長：新井氏）を現地に派遣した。

コンタクト・ミッションは、本件要請の背景を確認するとともに、主として調査内容に関してマレーシア国政府関係者と協議し、その合意内容を協議議事録にとりまとめた。次いで、S/Wミッションは、コンタクト・ミッションの結果をふまえてS/W案を作成し、マレーシア国政府と協議のうえS/Wの締結を行った。

本報告書は、これら調査団の現地調査の経緯、マレーシア国政府関係者の意向、本格調査実施上の問題点等を収録したものであり、今後実施する本格調査の立案に際し参考となるものと信ずる。

最後に、これら調査に際して多大な御協力と御支援をいただいたマレーシア国政府ならびに日本国政府関係機関の各位に対し、厚く御礼申しあげるとともに、今後の調査が順調に実施されることを期待するものである。

昭和62年1月

国際協力事業団

理事 玉光弘明

目 次

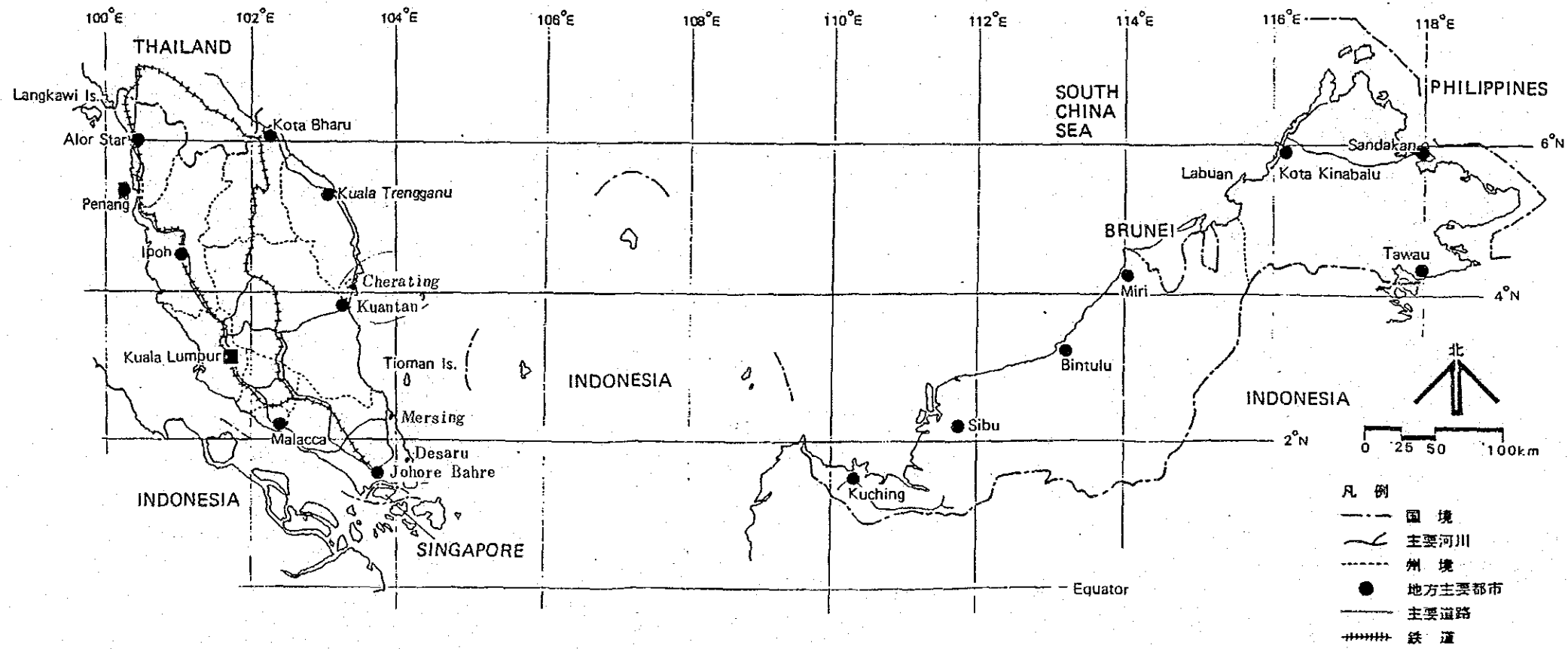
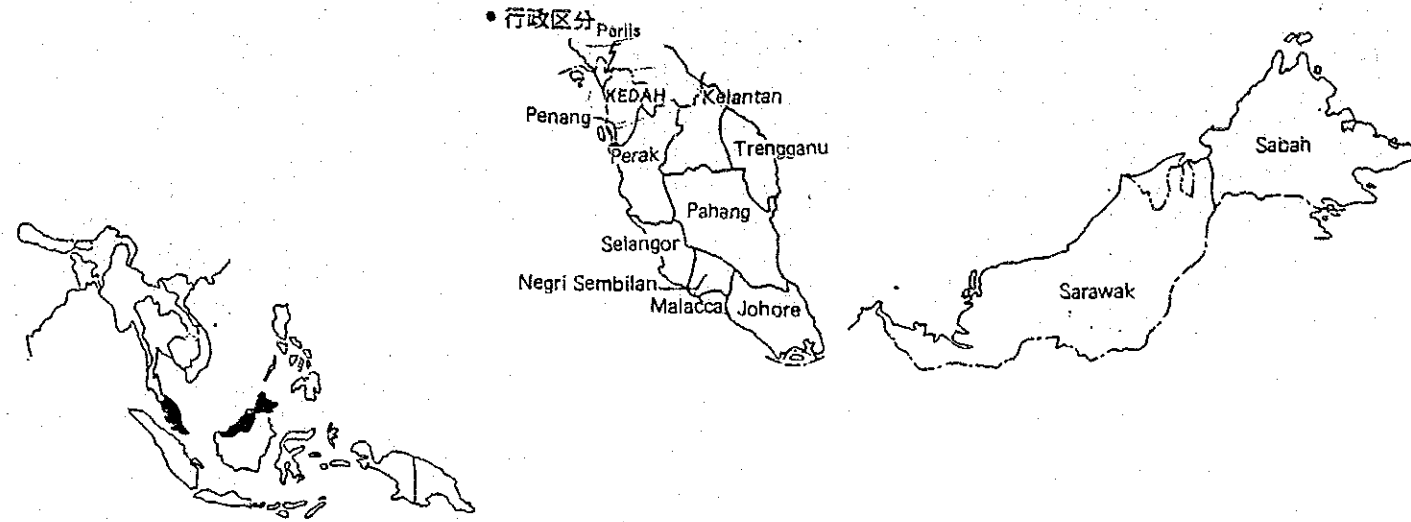
| | |
|--------------------------|----|
| 第1章 序 論 | 1 |
| 1-1 要請の背景 | 1 |
| 1-2 事前調査団の目的及び調査の概要 | 1 |
| 第2章 調査の背景 | 2 |
| 2-1 マレーシアの一般状況 | 2 |
| 2-2 マレーシアの経済事情及び国家開発計画 | 5 |
| 第3章 マレーシア国の観光行政 | 11 |
| 3-1 観光行政 | 11 |
| 3-2 観光促進活動 | 13 |
| 第4章 観光地及び観光施設 | 15 |
| 4-1 マレーシア全体の現状 | 15 |
| 4-2 各観光地の現状 | 24 |
| 4-3 マレーシアの観光客の動向 | 37 |
| 4-4 旅行業界 | 49 |
| 4-5 通訳案内業者（観光ガイド） | 50 |
| 4-6 観光教育訓練機関 | 50 |
| 第5章 マレーシアの観光開発計画 | 52 |
| 5-1 観光開発計画の流れ | 52 |
| 5-2 第5次マレーシア計画における観光開発戦略 | 53 |
| 5-3 既存の開発計画 | 58 |
| 5-4 観光開発の課題の整理 | 65 |
| 第6章 既存資料 | 66 |
| 6-1 観光関連データ | 66 |
| 6-2 関連調査報告書 | 71 |
| 6-3 地図、その他自然条件に関する資料 | 71 |
| 第7章 本格調査の概要 | 87 |

| | | |
|-----|-------------|----|
| 7-1 | 本格調査の目的及び概要 | 87 |
| 7-2 | 調査スケジュール | 90 |
| 7-3 | 本格調査の分野構成 | 93 |

付 録

| | | |
|-----|-------------------------------------|-----|
| 1-1 | コンタクト・ミッションの構成及び日程 | 94 |
| 1-2 | S/Wミッション | 95 |
| 2. | 関係機関及び面会者 | 96 |
| 3. | 会議議事録 | 100 |
| 4. | マレーシア側の要請書 | 105 |
| 5. | Minutes of Meeting 及び Scope of Work | 114 |

マレーシアの概要図



略 号 一 覧

| | |
|---------------|---|
| EPU | Economic Planning Unit |
| ITM (MARA) | Mara Institute of Technology |
| JICA | Japan International Cooperation Agency, 国際協力事業団 |
| JNTO | Japan National Tourist Organization, 国際観光振興会 |
| KEJORA | 東南ジョホール開発公社 |
| MAS | Malaysian Airline System |
| M/M | Minutes of Meeting |
| NPC | National Productivity Centre |
| PDC | Penang Development Corporation |
| SEDC | State Economic Development Corporation |
| SEPU | State Economic Planning Unit |
| S/W | Scope of Work, 実施細則 |
| TDC | Tourist Development Corporation |

第1章 序 論

1-1 要請の背景

観光産業はマレーシアにおいて、その貿易収支の改善に果たす役割、特に1983年以降、高いプライオリティを与えられている。観光産業による外貨獲得は、1980年の713.4百万マレーシアドルから、1985年の1730.6百万マレーシアドルへと、年率19.4%の伸びを示し、1985年には、外貨獲得の第5位の地位を占めている。また経済成長、雇用創出に果たす役割も大きい。同産業は第5次マレーシアプラン（1986～1990年の開発計画）においても、その経済発展への寄与が期待されている。

1985年の国外からの旅行者数は、3,223,344人で、このうちアセアン諸国からのものがその近接性から2,473,449人と最も多く77%を占めるが、日本からの旅行者数がこれに続き124,898人（3.8%）となっている。旅行者の支出パターンで見ると、日本人1人あたりの支出額は、1266.68マレーシアドル（1985）と、平均の536.90マレーシアドルを大きく上回り、第1位となっている。このような実態を踏まえて観光市場としての日本への期待は大きなものとなっている。

マレーシア国政府は1986年7月、全国総合観光開発計画調査に関する要請を日本国政府に対して行った。これは、①全国観光開発計画の策定、②観光開発特定計画の策定、を目標としている。具体的には、観光資源・施設の評価、観光産業阻害要因の分析、国内外の需要予測のための市場調査・分析の実施、潜在的市場とその性向の特定と観光開発戦略の策定、開発計画代替案の設定、同計画に関するフィージビリティ調査の実施と、最適案の選定、及び実施上の問題点にたいする助言をその内容としている。

1986年7月の年次協議の際、日本側は観光分野の調査を行う用意のあることを表明し、86年度中にコンタクトミッションを派遣し、具体的内容をつとめることで双方の合意を見た。

以上の背景を踏まえ、JICAは、1986年9月21日から10月5日までコンタクトミッションをまた11月26日から12月2日までS/Wミッションを派遣したものである。

1-2 事前調査団の目的及び調査の概要

コンタクトミッションは、マレーシア国政府からの本件調査要請の背景、経緯及び内容を明確詳細に把握し、現地踏査による資源の評価を行うとともに、本格調査の枠組みを検討するために派遣された。

またコンタクトミッションの調査結果をうけてS/Wの協議、締結のため、S/Wミッションが派遣された。コンタクトミッション及びS/Wミッションの構成と日程、関係機関及び面会者、会議議事録及びマレーシア側の要請書は、付録1から4に示す通り。

第2章 調査の背景

2-1 マレーシアの一般状況

マレーシアはマレー半島の南部（半島マレーシア）とボルネオ島北部のサバ、サラワク両州（東マレーシア）から成る。国土の70%は厚い熱帯林におおわれ、気候は高温多湿の熱帯性気候である。

マレー半島は文化史的には、土着のマレー農耕文化の上にヒンズー教、イスラム教が浸透した土地であり、この三文化と華僑の文化との併存が今日のマレーシア社会の基盤をなしている。ヨーロッパ列強の侵入は16世紀のポルトガル、オランダに始まり、最終的にイギリスの支配下に入ったが、第2次対戦後の1957年、半島マレーシアの11州で英連邦の独立国マラヤ連邦が発足した。63年、マレーシア連邦構想により、シンガポールとサラワク、北ボルネオを合併してマレーシア連邦が発足したが、65年にシンガポールは脱退した。

マレーシアは政党制民主主義・自由主義経済体制を守りつつ、豊富な天然資源（石油、木材、天然ゴム等）を利用して高度な経済発展を遂げ、ASEAN 第2位の中進国となった。現マハディール首相は、ブミプトラ（マレー系優先）政策を軸とした人種協調路線のもとに、外貨導入による工業化等、諸経済開発政策を進めているが、その最終目標は貧困の撲滅と人種間の不均衡・対立の解消による、真の国民的統一の実現であるといわれている。

外交政策においては、ASEAN 協力の強化を重要な柱とし、非同盟中立、米、中、ソ三大国との均衡のとれた関係の維持を基本路線としている。またマハディール現政権は、ルック・イースト政策を打ち出し、従来の欧米諸国との協力に加え、日本及び韓国との経済協力緊密化を進めている。

マレーシアの概要

| | |
|----------------|---|
| ●面積 | 330千km ² （日本の0.9倍） |
| ●人口（1982年央）(a) | 14,528千人 |
| ●政体 | 立憲君主制（連邦制）、英連邦に属す 元首：国王。アハマド・シャー（Ahmad SHAH al-Mustslis Bilah） |
| ●民族 | マレー系人：53.9%、中国系人：34.9%、インド系人：10.5%、 その他：0.7%（半島マレーシア） |
| ●言語 | マレー語（国語）、その他英語、中国語、タミール語 |
| ●宗教 | 国教はイスラム教だが、信仰の自由は保障されている。一般的にマレー人がイスラム教、中国人が仏教・キリスト教、インド人がヒンズー教を信仰している。 |
| ●教育 | 初等教育6年、中等教育7年（初級3年、中級2年、上級2年）、大学3年。 中学校中級まで無償。 小学校年令層に占める就学者数（1981） ^(b) ：92% |

| | | | |
|-------------------------|---|-------|-----------------------------|
| | 中学校 | " | : 53% |
| | 成人識学率 (1980) ^(c) | | : 60.0% |
| ●貿易 (1982) (d) | 貿易額 (輸出入総額) | | : 24,453百万米ドル |
| | 輸出額 (F O B) | | : 12,044百万米ドル |
| | シンガポール, 日本, アメリカ, 西ドイツ, オランダ, イギリス | | |
| | 輸入額 (C I F) | | : 12,409百万米ドル |
| | 日本, アメリカ, シンガポール, オーストラリア, イギリス | | |
| ●外貨準備総額 (1982) (b) | | | 4,833百万米ドル |
| ●対外公的債務残高 (1982) (b) | | | 7,671百万米ドル (対GNP比 30.5%) |
| ●債務返済比率 (1982) (b) | 対GNP | 2.9% | 対輸出費 5.1% |
| ●G N P (1982) (a) | | | 27,100百万ドル (1人当たり 1,870米ドル) |
| ●消費者物価指数 (1980=100) (a) | 1981 | 1982 | 1983 |
| | 109.7 | 116.1 | 120.4 |
| ●会計年度 | 暦年 | | |
| ●援助の要請 | 援助要請の取りまとめは、総理府経済企画庁 (Economic Planning Unit: EPU) の外国援助局が行い、外務省 (経済局) は、外国からの援助に関する外交手続き上の事務を所掌している。 | | |

(1) 技術協力

EPUが援助要請を取りまとめ、EPU長官名で要請を行う。なお、政府および関係機関職員の研修については、総理府人事院 (Public Service Department) の所掌となっており、人事院総裁 (Director General) 名で援助要請が出される。

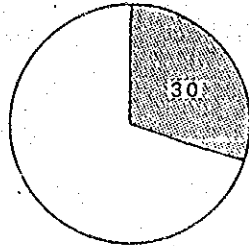
(2) 資金協力

大蔵省資金局が各国政府及び世銀、アジア開発銀行への援助要請を取りまとめ、大蔵省次官名で要請を発出する。

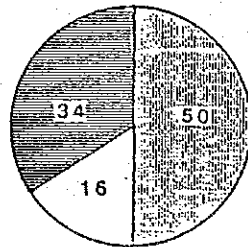
(出典)

(a): 世銀, World Bank Atlas 1984 (b): 世銀, 世界開発報告1984
(c): 世銀, World Tables 1983 (d): IMF, Direction of Trade Statistics Yearbook 1984 (e): IMF, International Financial Statistics, October 1984

都市化率 (%)






労働力比率 (%)



注) 労働力とは、経済活動を行う10才以上の人口。

各部門のシェアは ILO 及び世銀による推定値である。

-  農業部門 (農林水産業, 狩猟)
-  工業部門 (鉱業, 製造業, 建設業, 電気, 水道, ガス事業)
-  サービス部門 (上記2部門以外の全ての経済活動)

(出典: 世界開発報告 / 世銀 1984)

2-2 マレーシアの経済事情及び国家開発計画

1. 経済事情

(1) 主要経済問題

典型的な一次産品輸出国（石油、天然ガス、木材、ゴム、パーム油、錫）からの脱却を図るための農業の多様化と工業開発の促進。

(2) 主要経済指標

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| G N P (億米ドル) | 230.8 | 242.1 | 253.4 | 270.3 | 306.7 |
| 一人当たりGNP (米ドル) | 1,634 | 1,713 | 1,731 | 1,841 | 2,016 |
| 実質経済成長率 (GDP) (%) | 7.8 | 7.1 | 5.6 | 5.9 | 6.9 |
| 消費者物価上昇率 (%) | 6.7 | 9.7 | 5.8 | 3.7 | 5.0 |
| 失業率 (%) | 5.3 | 5.7 | 5.2 | 6.0 | 6.7 |
| 外貨準備高 (億米ドル) | 44 | 41 | 38 | 38 | n.a. |
| デット・サービス・レシオ (%) | 1.8 | 2.7 | 4.4 | 4.6 | 6.5 |

(出所：大蔵省経済報告)

(3) 国家予算

(単位：百万米ドル)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|----|-------|--------|--------|--------|--------|
| 歳出 | 9,495 | 11,973 | 12,009 | 11,833 | 12,655 |
| 歳入 | 6,232 | 7,056 | 7,194 | 7,682 | 8,897 |

(出所：大蔵省経済報告)

(4) 主要産業

農林業（ゴム・パーム油、木材）および鉱業（すず、石油、天然ガス）

(5) 対外経済関係の動向

イ. 輸出入・国際収支

(単位：百万米ドル)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|------|--------|---------|---------|---------|---------|
| 輸出 | 12,640 | 12,038 | 12,055 | 13,628 | 16,158 |
| 輸入 | 10,488 | 12,050 | 12,572 | 12,937 | 13,497 |
| 貿易収支 | 2,152 | ▲ 13 | ▲ 517 | 691 | 2,691 |
| 経常収支 | ▲ 236 | ▲ 2,445 | ▲ 3,146 | ▲ 2,845 | ▲ 1,772 |
| 総合収支 | 451 | ▲ 488 | ▲ 247 | ▲ 23 | 133 |

(出所：中央銀行報告)

ロ. 主要貿易相手国

(1984年 単位：百万米ドル)

| 輸 出 | | | 輸 入 | | |
|--------|--------|---------|--------|--------|---------|
| 国 名 | 金 額 | シェア (%) | 国 名 | 金 額 | シェア (%) |
| シンガポール | 3,599 | 22 | 日 本 | 3,850 | 27 |
| 日 本 | 3,729 | 23 | 米 国 | 2,356 | 16 |
| 米 国 | 2,077 | 13 | シンガポール | 1,752 | 12 |
| 西 独・蘭 | 1,145 | 7 | 西 独・蘭 | 761 | 5 |
| 英 国 | 409 | 3 | 豪 洲 | 532 | 4 |
| 豪 洲 | 278 | 2 | 英 国 | 474 | 3 |
| 中 国 | 164 | 1 | 中 国 | 259 | 2 |
| 総 計 | 16,357 | 100 | 総 計 | 14,364 | 100 |

(1984年 単位：百万米ドル)

ハ. 主要貿易品目

(1984年 単位：百万米ドル)

| 輸 出 | | | 輸 入 | | |
|------|-------|---------|-------|-------|---------|
| 品 目 | 金 額 | シェア (%) | 品 目 | 金 額 | シェア (%) |
| 石 油 | 3,615 | 22 | 輸送機器 | 3,074 | 21 |
| ゴ ム | 1,607 | 10 | 機械・製品 | 1,424 | 10 |
| パーム油 | 1,987 | 12 | 食 料 品 | 642 | 4 |
| 丸 太 | 1,310 | 8 | 原 油 | 272 | 2 |
| す ず | 524 | 3 | | | |

ニ. 対日貿易

(単位：百万米ドル)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 輸 出 | 2,905 | 2,557 | 2,468 | 2,441 | 3,729 |
| 輸 入 | 2,420 | 2,909 | 3,126 | 3,525 | 3,850 |

(出所：マレーシア大蔵省経済報告)

ホ. 対日主要貿易品目

(イ) 輸 出 石油, 天然ゴム, パーム油, 木材, 錫, 天然ガス

(ロ) 輸 入 工業製品, 機械, 輸送機器

へ、海外からの直接投資

海外投資残高 (1979年末 単位：百万マレイシア・ドル)

| 国名 | 残高 | シェア (%) |
|--------|-------|---------|
| シンガポール | 642 | 24.9 |
| 日本 | 540 | 20.9 |
| 英国 | 420 | 16.3 |
| 香港 | 282 | 10.9 |
| 米国 | 194 | 7.5 |
| 合計 | 2,580 | 100.0 |

(出所：マレイシア鉱業開発庁)

(6) 通貨

単位 リンギット (マレイシア・ドル)

交換比率 1米ドル=2.125リンギット (1986年9月)

(1973年6月より変動相場制に移行)

(7) 外国からの主な経済技術援助

(単位：百万米ドル)

| | 国・機関名 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 累計 |
|------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 二 国 間 | 日本 | 65.6 | 64.7 | 75.3 | 92.3 | 626.5 |
| | 英国 | 20.8 | 2.2 | 4.7 | 1.3 | 104.2 |
| | 豪洲 | 7.3 | 8.5 | 8.4 | 7.1 | 77.9 |
| | 西独 | 6.5 | 7.4 | 9.2 | 5.9 | 58.0 |
| | 米国 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 32.0 |
| | カナダ | 1.0 | 1.6 | 0.5 | 0.6 | 25.8 |
| | 小計 | 106.2 | 117.3 | 103.8 | 145.1 | 1,047.4 |
| 国 際 機 関 | U N D P | 3.9 | 3.2 | 2.4 | 2.3 | 39.7 |
| | U N H C R | 12.7 | 9.6 | 8.0 | 6.8 | 61.9 |
| | U N I C E F | 0.8 | 0.4 | 0.3 | 0.5 | 6.9 |
| | A D B | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.5 | 4.0 |
| | 小計 | 19.3 | 15.7 | 16.4 | 15.9 | 138.5 |

(出所：DAC)

2. 開発計画概要

(1) 既往の開発計画

1971年までの経済開発は、高度経済成長戦略に重点を置いたものであったが、マレーシア社会の特徴である社会的経済的不平等は放置されたままになっていた。この課題を解決することを目的として、新経済政策（NEP）がとりあげられた。

このNEPに沿って、政府は長期開発計画（OPP）を作成した。OPPは1971年から1990年の20年間を対象としているが、具体的には以下のような5カ年計画を作成し、政策および長期計画を実施に移している。

| | | | |
|---------------|---------|-----------|-------------------|
| 第2次5カ年計画（SNP） | 1971～75 | 第一期10カ年計画 | ラザク政権（70.9～76.1） |
| 第3次5カ年計画（TNP） | 1976～80 | | フセイン政権（76.1～81.7） |
| 第4次5カ年計画（FNP） | 1981～85 | | マハティール政権（81.7～現在） |
| 第5次5カ年計画 | 1986～90 | | ”（81.7～現在） |

【計画の成果】

OPPの第一期10カ年計画期間中（1971～1980）の成果は以下のとおり。

- ① 経済の高度成長：GDPは、年平均7.8%の伸びを示した。
- ② 貧困層の減少：貧困階層が1970年の49.3%から1980年には29.2%に減少した。
- ③ 所得格差是正
- ④ 社会構造の変革：特にマレイ人および土着人種の雇用機会が増大した。
- ⑤ 経済の高度成長と平等化の推進
- ⑥ 社会経済の発展と国家の安定

【部門別経済動向】

GDPの産業別割合をみると農林水産業が最大であるが、他部門の伸びが著しく、1970年の30.8%から1980年の22.2%に減少した。他部門の中では製造業の伸びが著しく、（1971～80にかけて12.5%）、その割合も1970年の13.4%から20.5%へ急増した。

【貿易】

総輸出額の年間伸び率は過去10年間で7.6%、1971～75で9.4%であった。後半での著しい伸びは錫を除く全ての商品の輸出量が大きく伸び、国際価格が高騰したためである。過去10年間（1971～80）の輸入の実質年成長率は9.8%であり、前半5年間は5.1%、後半5年間は14.8%と急増している。

(2) 第4次5カ年計画（FMP）、1981～85

第4次5カ年計画およびその中期見直し（Mid-Term Review：MTR）における、計画の内容は以下のとおり。

【目標と戦略】

既往の開発計画を踏襲している。政府の財源増は、主としてゴム、油やし、米、その他農産

物開発面積拡張による生産増加のためにふりむけられる。石油を含む原材料を国内で加工することによって、一次製品の付加価値増を図ることに力点が置かれている。経済成長およびNEP目標達成のため、民間投資の役割を重視する方針をとっている。公的投資としては、貧困の解消、社会構造の変革、生活の質改善に重点を置いたプログラムやプロジェクトに力をいれている。

【部門別GDP】

農林水産業は、その比重が徐々に低下して、計画期間中には製造業に次ぐ二番目の産業部門となる。鉱業の伸びは原油生産の増加によるところが大きく、1980～85年で年間5.8%の伸びが期待されている。製造業の年間平均伸び率は11%で、第3次計画の13.5%より低い伸びではあるが全部門中最大の伸びを見込み、GDPに占める割合は1985年で23.9%となり、農業部門を上回り最大の部門となる。建設業では住宅需要の伸びを反映した年間平均伸び率を見込んでいる。サービス業についても比較的高い伸び率を設定している。

(3) 第5次5カ年計画, 1986～90

【目標と戦略】

1970年代に達成された経済の高度成長を維持するのは難しいという認識の下に第5次5カ年計画においては、より現実的な成長を目標としており、生産性の向上、資源の最適配分及び資源の有効利用に重点がおかれている。さらに工業開発及びプライベート・セクターの経済成長に果たす役割が期待されている。

農業部門は総雇用の36%を占め、その大部分は低所得者層であるが、その活性化、すなわち収入の増大と雇用の確保が期待されている。

製造業部門は、1985年においてGDPの五分之一を占め、また第4次5カ年計画期間中の年伸び率は4.9%（目標値6%）であったが、同期間中、その経済成長に果たした役割は期待されていたより、小さいものであった。

これは主に世界経済の低退及びマレーシアの製造業の構造的な弱さに由来するものである。

第5次5カ年計画期間中においても、同部門が経済成長の牽引車としての役割を果たすことが期待されるが、国際経済の展望の不明確さ、外国市場への参入の困難さ、同部門の構造的欠陥等、阻害要因も多い。

建設業部門は、第4次5カ年計画に引き続き、低価格住宅の建設を中心とした成長が期待されている。

尚、具体的な開発戦略は以下の通りである。

- ・プライベートセクターの役割の増大
- ・公的機関の経済運営の効率化
- ・国内資本の有効利用
- ・農業部門の活性化

- ・工業開発の促進
- ・人的資源の開発
- ・研究開発の強化
- ・広域的な地域計画（州単位の地域計画による非効率をなくすため）
- ・都市機能の強化
- ・婦人の経済活動における役割の強化

第3章 マレーシアの観光行政

3-1 観光行政

1. 概況

政府は第4次5カ年計画期間中（1980～1985）に、観光産業に対して高い優先順位をあたえていたが、これは、外貨獲得と雇用機会の創出に寄与するからであり、第5次5カ年計画（1986～1990）においては、観光産業をより発展させて、経済を発展させようとしている。この計画においては、国外市場及び国内市場の両方に重点を置いている。公的部門では、基礎的インフラを整備し、インセンティブ制度を設けること等により、マレーシアを休日観光の目的地として振興し、他方観光産業の投資面での基金を設置し、民間部門に対しインセンティブを与え、観光産業の発展においてより一層の役割を果たすように期待している。

2. 観光行政機関

マレーシアの観光行政は、総理府下の21省と14州政府が所管しているが、そのなかで観光促進活動を行っているのが貿易産業省の観光開発公社（Tourist Development Corporation, TDC）であり、また、運輸省がマレーシア航空、マレイ鉄道、観光バス等を所管している。

(1) 観光開発公社

観光開発公社は、1972年に観光産業活動の調整と、国内及び国外での観光促進活動を強化するために設立され、

Development & Project Management Division

International Relations & Convention Division

Enforcement & Facilitation Division

Administration Finance & General Services Division

Marketing Division

Research & Training Division

の6部から成っている。

Marketing Divisionの海外宣伝事務所を、日本を含む8カ国に設置している。

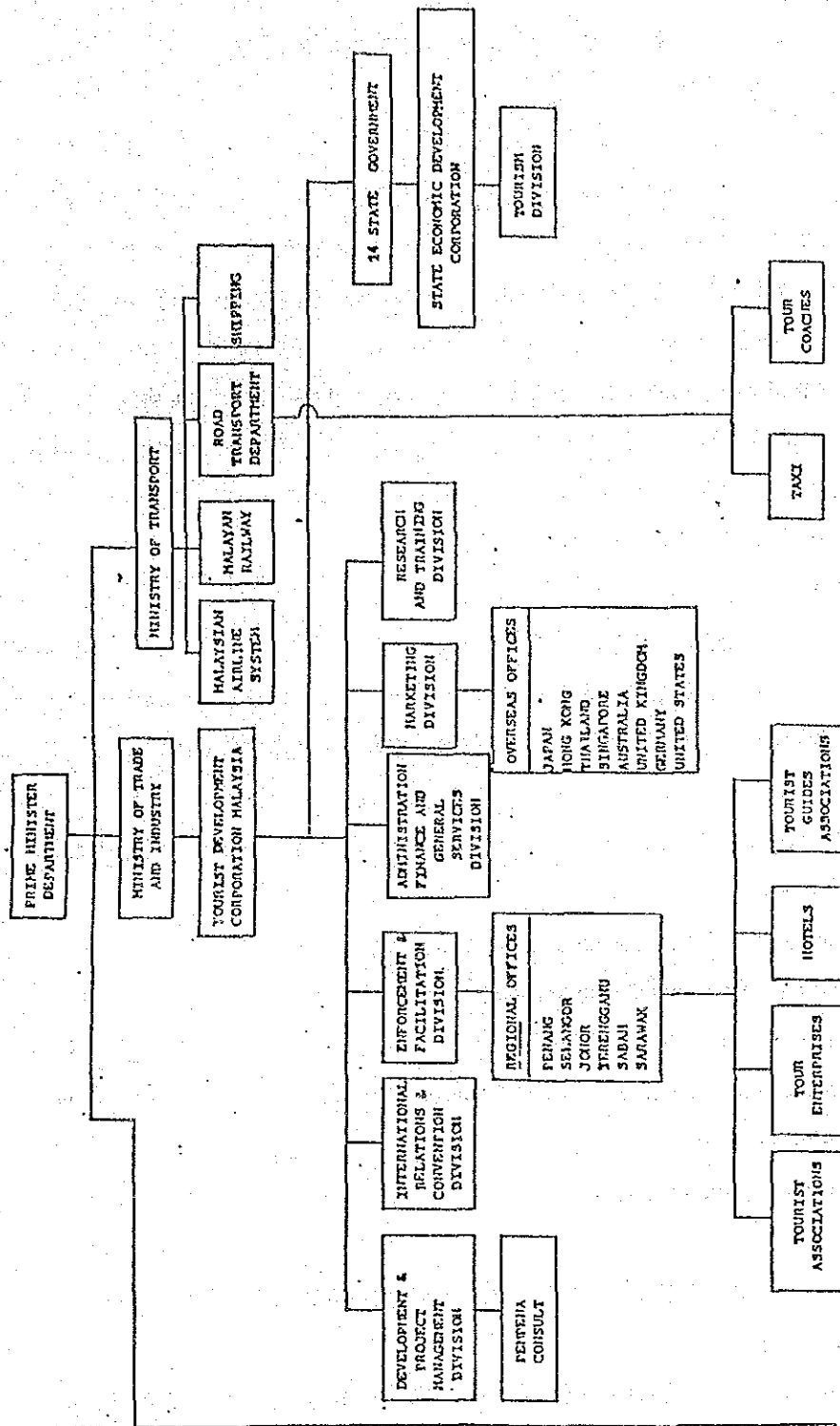
(2) 州経済開発公社

州レベルにおける観光行政は、州経済開発公社（State Economic Development Corporation, SEDC）に委任されており、14州の公社はそれぞれ観光部を設置し、民間部門との調整機能を果たしている。

(3) マレーシア航空

マレーシア航空（Malaysian Airline System, MAS）は、運輸省内の1組織として1971年1月法人組織化され、翌72年に業務を開始した。MASの目的は、半島マレーシアとサバ、サラワクを直接むすび、国全体の経済・社会機能に寄与する効果的国内サービスを与え、マレーシアの貿易

TOURISM ADMINISTRATION IN MALAYSIA



- MINISTRY OF DEFENCE
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
- MINISTRY OF HOME AFFAIRS
- MINISTRY OF WORKS AND PUBLIC UTILITIES
- MINISTRY OF SCIENCE TECHNOLOGY AND ENVIRONMENT
- MINISTRY OF LAND AND REGIONAL DEVELOPMENT
- MINISTRY OF FEDERAL TERRITORY
- MINISTRY OF HOUSING AND LOCAL GOVERNMENT
- MINISTRY OF EDUCATION
- MINISTRY OF FINANCE
- MINISTRY OF CULTURE, YOUTH AND SPORT
- MINISTRY OF HEALTH
- MINISTRY OF AGRICULTURE
- MINISTRY OF INFORMATION
- MINISTRY OF LABOUR
- MINISTRY OF PRIMARY INDUSTRIES
- MINISTRY OF PUBLIC ENTERPRISE
- MINISTRY OF ENERGY TELECOMMUNICATIONS AND POST
- MINISTRY OF NATIONAL AND RURAL DEVELOPMENT

・観光などの分野を担うことである。1986年9月末日現在マレーシア航空は、F27を11機、B747-300を1機、B747-200を2機、DC10-30を3機、A300B4を4機、B737-200を11機、それにTwin otterを2機保有している。

3-2 観光促進活動

1. 国際振興

観光開発公社は独自で種々の促進活動を行っているが、その他にマレーシア航空、文化・青年・スポーツ省や民間部門と共同して促進活動を行っている。

海外宣伝事務所の1985年度予算は33,440,167リンギットで、部別明細は次のとおりである。

| | (リンギット) |
|--|------------|
| Development & Project Management Division | 607,620 |
| International Relations & Convention Division | 486,684 |
| Enforcement & Facilitation Division | 1,298,942 |
| Administration Finance & General Services Division | 3,160,846 |
| Marketing Division | 27,317,819 |
| Research & Training Division | 568,256 |

1985年中に海外宣伝事務所が行った主な活動は次のとおりである。

| | Exhibition/ Fairs & Shows | Seminars & Workshop | Consumer Promotion |
|-----------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Singapore | 7 | 7 | 3 |
| Thailand | 6 | 8 | 1 |
| Hong Kong | — | 7 | 3 |
| Japan | 9 | 44 | 9 |
| Australia | 12 | 72 | 66 |
| Europe | 16 | 32 | 9 |
| U.S.A. & Canada | 22 | 9 | 6 |
| Others | — | 29 | — |
| Total | 72 | 208 | 97 |

宣伝パンフレットを、マレー語、英語、仏語、独語、日本語、中国語、伊語それに蘭語で3,765,000部作成し、海外8事務所、国内6事務所、インフォメーションセンター及びホテル等で配布した。

インフォメーションセンターは国内の主要都市にあるが、これは TDC, SEDC 等によって運営されている。

2. 国内振興

国内観光を促進するために、TDCはマレーシア航空、マレーシアンエアチャーター、ホテル業界及びツアーオペレーター等と共同で安価な「32 Great Value Holidays in Malaysia」と呼ばれるパッケージツアーを1985年5月2日から売り出した。このパッケージは、国民の休暇を国内で過ごさせて、外貨流出を防ぐもので、マスコミの宣伝費に160万リングットを費やした。このキャンペーンに対して1985年中に230,000件の問い合わせがあり、1,300のパッケージが売れた。

第4章 観光地及び観光施設

4-1 マレーシア全体の現状

1. 自然環境

マレーシアは北をタイ、南をシンガポール、インドネシアに囲まれた地理的にはマレーシア半島とボルネオ島北岸の東マレーシアに大別された面積330,434Km²の国である。

気候は年間を通じ、高原地帯を除けば四季の変化や気温の差はほとんどない。

降雨量は年平均2,000ミリから2,500ミリと多く、特に11月から2月にかけてのマレーシア半島東岸ではモンスーンの影響が大きく、短期間に多量の降雨があるため洪水に見舞われることが多い。

マレーシア半島の東岸には700Kmにおよぶ良好な海岸線が続いており、また沖合の島々にも素晴らしい海岸線をもつものも多く見られるが、一方半島西岸にはパンコール島の一部の地域を除き、良好な海岸は少ない。

東マレーシアのサバ州のコタキナバルの海岸は、南シナ海に面しているがモンスーンの多発地帯よりずっと南に位置しているため「風の下の方」と呼ばれるように、気候は1年中安定しており、リゾート地として優れている。

マレーシアには海岸線のほか内陸部には熱帯雨林地帯があり、現在、国立自然公園6カ所及び州立自然公園がいくつかある。なかでもマレーシア半島のタマン・ネガラ、サラワクのニア自然公園やサバのキナバル自然公園は有名である。

2. 交通

(航空)

マレーシアの国際空港は、クアラルンプール空港・クアantan空港・ペナン空港・コタキナバル空港・クチン空港があり、マレーシア航空の他、次の27社の外国航空会社が定期航空路線をもっている。

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Aeroflot | 14. Kuwait Airways Corporation |
| 2. Air India | 15. Lufthansa German Airlines |
| 3. Air Lanka | 16. Northwest Orient Airlines |
| 4. America Airlines | 17. Pakistan International Airlines |
| 5. Bina Bangladesh Airlines | 18. Philippines Airlines |
| 6. British Airways | 19. Qantas Airways Ltd |
| 7. Cathay Pacific Airways Ltd | 20. Royal Brunei Airlines |
| 8. China Airlines | 21. SAS |
| 9. Czechoslovak Airlines | 22. Sabena Belgian Airlines |
| 10. Garuda Indonesian Airways | 23. Saudi Arabian Airlines |
| 11. Japan Air Lines | 24. Singapore Airlines |
| 12. KLM | 25. Thai Airways International |
| 13. Korean Air | 26. Transworld Airlines Inc |
| | 27. UTA French Airlines |

1986年9月現在の国際定期航空便の州平均便数は334便であり、うちASEAN地域からが256便と大半を占めており、座席数においても全体の62,493席に対しASEANが40,873と65%を占めている。特にシンガポール路線は173便29,269席と、全体からみると便数で52%、座席数で47%と半数近くを占めているのが現状である。日本及びマレーシア間は、日本航空とマレーシア航空が週12便(2,989座席)を運行している。

他方、国内航空路線は、マレーシア航空がほぼ独占的に運行しているが、一部については、マレーシアエアチャーター(MALAYSIA AIR CHARTER)が運行している。

諸外国においては海外からの航空旅客に対しては国内路線の運賃について割引を行っているが、マレーシアについてみると、例えば、東京→クアラルンプール→ペナンについては割引制度があるが他の地域には適用されていないためASEAN諸国に比べてかなりの割高になることも今後検討を要する課題である。

(鉄 道)

マレイ鉄道は、半島の西海岸と中央を走る2つの幹線から成り立っている。西海岸は、シンガポールから出発し、クアラルンプールやバタワースを經由し、タイ国境でタイ国鉄と接続する。もうひとつの幹線は、マラッカ州のゲマス(Gemas)から半島中央部を横切り、コタバル近くのパシルマス(Pasir Mas)に至り、同じくタイに入る線であり、共に国際列車として観光客に利用されている。そのため、外国人旅行者用にマレイ鉄道は10日間(M\$85)か30日間(M\$175)有効のレイルパスを販売しているが、国際列車とはいえ本数も少なく、かつグリーン車(軟座)席が約30席と少ないため座席の確保が難しいのが現状である。また、東マレーシアでは、一度廃止されたSabah RailwayがKota KinabaruとTenom間の運行を部分的に再開している。

マレーシア鉄道には割引運賃制度があるが、外国人に対するものはない。

割引制度

| | 割引率 |
|-------------------------|-----|
| フレンドカード(Sahabat K.T.M.) | 10% |
| 家 族 (4人以上) | 25 |
| ボーイスカウト、ガイド | 25 |
| 警察官・軍人及びその家族(妻子) | 25 |
| 団体(10人以上) | 25 |
| 巡 礼 者 (12歳以上) | 40 |
| 政府年金自給者及び妻 | 40 |
| マレーシアとシンガポールの退職公務員及び警察官 | 40 |
| 学 生 | 50 |
| 身体障害者 | 50 |
| 高 齢 者 (65歳以上) | 50 |

(道 路)

半島マレーシアの道路の総延長は42,330キロメートル（85年現在）であり、そのうち連邦道が9,175キロメートル、州道が29,560及び市道が3,595キロメートルである。その舗装率は、連邦道が76.9%、州道が58.8%及び市道が100%である。

道路延長および舗装率

(単位：Km)

| | 連 邦 道 | | 州 道 | | 市 道 | |
|---------|-------------------------------|-------|--------|--------|-----|-------|
| | 80 | 85 | 80 | 85 | 80 | 85 |
| 舗 装 道 | 4,940 | 7,060 | 15,550 | 17,390 | * - | 3,595 |
| 砂 利 道 | 760 | 1,820 | 5,300 | 11,210 | | |
| 道 路 | 520 | 295 | 1,800 | 960 | | |
| 舗装率 (%) | 79.4 | 76.9 | 68.7 | 58.8 | | 100 |
| 道路密度 | 0.13Km Km ² (1985) | | | | | |

注) *1980年では州道に含まれていた。
出所：Expressways and Automobiles 29-9

半島の幹線道路網は、3本の連邦道であり、第1連邦道は、半島西端タイ国境のチャンルーンから半島南端のジョホールまでの912キロメートル、第2連邦道は、西海岸のポートクランから東海岸のクアンタンまでの315キロメートル、第3連邦道は、クアンタンから東海岸をコタバルまで北上する379キロメートルである。また、East-Coast High Way 115キロメートルが1982年に完成し、東海岸のバターワースを結んでいる。

このバターワースとペナン島の対岸のジョージタウン間に1985年8月ペナンブリッジ（13.4キロメートル）が懸けられた。この橋は、39カ月と7億リンギットを費やし、世界第3位の長さを誇っている

(バ ス)

マレーシアのバスには、

- ① エアコン無し短距離バス
- ② エアコン無し長距離バス
- ③ エアコン付き長距離バス

の3種がある。

料金は非常に安い、時刻表どおりの運行が為されていない。

また、市内バスの行き先表示は数字のみであり、観光客には不向きである。

(タクシー)

タクシーは主要都市においては多数走行しており、気軽に乗ることができる。また、チャーターすることも可能である。料金は非常に安く、クアラルンプール～パターワース間382キロメートルが100リンギットである。

(レンタカー)

マレーシアは日本と同じ左側通行であり、都市部ではどこでもレンタカーを利用できる。大手の会社は日本やアメリカの会社と提携しており、エアコン付きの安い車は1日当たり36リンギットで借りられる。但し、道路標識がマレイ語で表示されていること及び郊外では相当の速度で車がはしっていることに気をつけなければならない。

(航路)

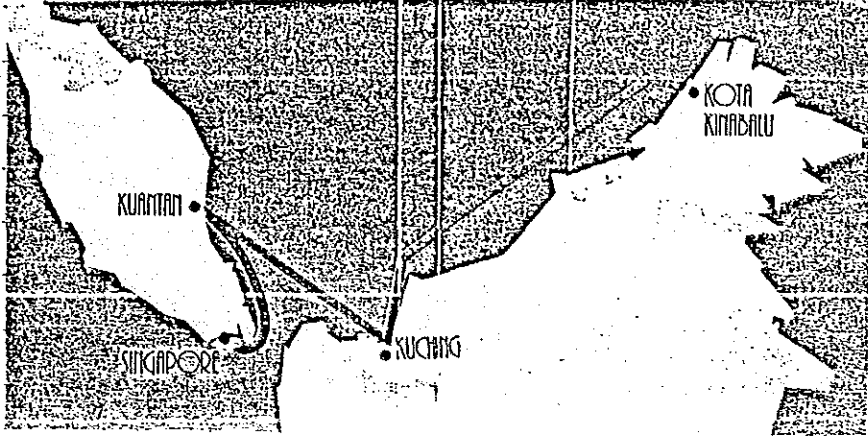
半島東海岸のクアantanと東マレーシアのクチンとコタキナバル、それにシンガポールをそれぞれ結ぶ定期フェリーが、1986年9月6日からフェリーマレーシア(大馬郵輪)による運行を開始した。フェリーは、「Cruise Malaysia」で、全長134メートル、総トン数7,900トン、巡航速度19ノット、乗客定員650人、それに車を積載する十分なスペースもある。

Cruise Schedule

| Port | Arrival | Departure | Day |
|---------------|---------|-----------|-----------|
| KUANTAN | 0830 | 1400 | Saturday |
| KUCHING | 1700 | 2100 | Sunday |
| KOTA KINABALU | 0600 | 1000 | Tuesday |
| KUCHING | 1130 | 1530 | Wednesday |
| KUANTAN | 1930 | 2330 | Thursday |
| SINGAPORE | 1130 | 2030 | Friday |

Tariff

| | Standard Cabin | | Deluxe Cabin | | Suite | |
|------------------|----------------|--------|--------------|--------|---------|--------|
| | One-way | Return | One-way | Return | One-way | Return |
| Ex Kuantan | | | | | | |
| Kuching | 1160 | 1320 | 1235 | 1470 | 1350 | 1700 |
| Kota Kinabalu | 1265 | 1530 | 1380 | 1760 | 1550 | 19100 |
| Singapore | 1 99 | 1199 | 1140 | 1280 | 1210 | 1420 |
| Ex Kuching | | | | | | |
| Kuantan | 1160 | 1320 | 1235 | 1470 | 1350 | 1700 |
| Kota Kinabalu | 1140 | 1280 | 1195 | 1390 | 1300 | 1600 |
| Singapore | 1200 | 1400 | 1270 | 1540 | 1355 | 1710 |
| Ex Kota Kinabalu | | | | | | |
| Kuching | 1140 | 1280 | 1195 | 1390 | 1300 | 1600 |
| Kuantan | 1265 | 1530 | 1380 | 1760 | 1550 | 19100 |
| Singapore | 1310 | 1620 | 1445 | 1890 | 1620 | 17240 |
| Ex Singapore | | | | | | |
| Kuantan | 1 99 | 1199 | 1140 | 1280 | 1210 | 1420 |
| Kuching | 1200 | 1400 | 1270 | 1540 | 1355 | 1710 |
| Kota Kinabalu | 1310 | 1620 | 1445 | 1890 | 1620 | 17240 |



バターワースとジョージタウン（ペナン島）とをむすんでいたフェリーボートが、ペナンブリッジの完成によって不要となったので、これをシンガポールのチャンギとジョホールのベルンコール港との間で運行しようとする計画がある。東南ジョホール開発公社（KEJORA）の担当者は、「シンガポール側の了解は得られているが、ベルンコール港の港湾施設が未整備の状態である。」とコンタクト・ミッションに語った。この航路が開設されると、シンガポールとデサルーが現在の半分以上の1時間程度で結ばれる。

3. 宿泊施設

マレーシア国内の宿泊施設（高級ホテルから普通の木賃宿程度ものまですべてを含む）についてみると下表のとおり。1985年末現在においては、ホテル数で851軒、室数で35,720室となっており、1981年に比較して軒数で2.2%の増、室数においては29.8%の増となっている。

ホテル数及び客室数

| | ホテル数 | 室数 |
|------------------------------|------|-------|
| KUALA LUMPUR & PETALING JAYA | 132 | 8,696 |
| PENANG | 85 | 4,545 |
| OTHER WEST COAST TOWNS | | |
| Alor Star | 15 | 580 |
| Ipoh | 34 | 1,289 |
| Seremban | 15 | 266 |
| Malacca | 35 | 1,738 |
| Johor Baharu | 41 | 1,632 |
| EAST COAST TOWNS | | |
| Kuantan | 28 | 1,262 |
| Kemaman | 10 | 207 |
| Dungun | 9 | 243 |
| Kuala Terengganu | 14 | 550 |
| Kota Bharu | 26 | 703 |
| HILL RESORT | | |
| Genting Highland | 4 | 1,148 |
| ISLAND RESORTS | | |
| Pulan Tioman | 1 | 68 |
| Pulan Langkawi | 5 | 156 |
| Pulan Pankor | 5 | 213 |

| | | |
|--------------|-----|--------|
| PORT DICKSON | 9 | 486 |
| KOTAKINABARU | 169 | 5,965 |
| KUCHING | | |
| MALAYSIA | 851 | 35,720 |

(注) ホテル数及び室数は1985年12月時点とする。
資料：TDC

さらに、規模別にみると次表のとおり100室以上を有するホテルは5年前に比較して50%増、室数においては63%もの増となり、大規模なホテルが建設されていることが判る。

規模別ホテル数・客室数 (81/85)

| 客室数 | 1981年末 | 1985年末 | 増減 |
|---------|----------|--------|---------|
| 10~19室 | 455 ホテル | 386 | △ 15.2% |
| | 6,144 室 | 5,281 | △ 15.0% |
| 20~49室 | 279 ホテル | 321 | + 15.1% |
| | 8,183 室 | 9,516 | + 16.3% |
| 50~99室 | 49 ホテル | 69 | + 40.8% |
| | 3,263 室 | 4,659 | + 42.8% |
| 100 室以上 | 50 ホテル | 75 | + 50.0% |
| | 9,975 室 | 16,264 | + 63.0% |
| 計 | 833 ホテル | 851 | + 2.2% |
| | 27,527 室 | 35,720 | + 29.8% |

資料：TDC

ホテル利用者数についてみると、1985年は4,222千人で、1981年の4,313千人に対し2.1%の減少となっている。これを述べ宿泊者数でみると次表のとおりで、1981年の7,824千人泊に対し、1985年は7,349千人泊と実に6.1%も減少している。地域別では、ペナンが17.3%と大きく減少しているのに対し、離島が全体として10%増加していることは見逃せない。

延べ宿泊者数

| | 1981年 | 1985年 | 増減 |
|---------------------------------|-----------|-----------|---------|
| KUALA LUMPUR & PETALING JAYA | 2,741,308 | 2,607,345 | △ 4.9% |
| PENANG | 1,468,243 | 1,214,133 | △ 17.3% |
| OTHER WEST COAST TOWNS | 1,339,490 | 1,344,259 | + 0.4% |
| Alor Star | 152,069 | 147,918 | |
| Ipoh | 388,717 | 332,423 | |
| Seremban | 105,633 | 56,876 | |
| Malacca | 241,285 | 352,323 | |
| Johor Baharu | 451,786 | 454,719 | |
| EAST COAST TOWNS | 830,609 | 828,692 | △ 0.2% |
| Kuantan | 358,417 | 352,313 | |
| Kemaman | 40,618 | 39,605 | |
| Dungun | 62,840 | 80,836 | |
| Kuala Terengganu | 168,875 | 161,530 | |
| Kota Bharu | 199,859 | 194,408 | |
| HILL RESORT | 579,254 | 514,416 | △ 11.2% |
| ISLAND RESORTS | 108,330 | 119,195 | + 10.0% |
| Pulan Tioman | 40,649 | 27,424 | △ 32.5% |
| Pulan Langkawi | 42,925 | 54,563 | + 27.1% |
| Pulan Pankor | 24,756 | 37,208 | + 50.3% |
| PORT DICKSON | 105,931 | 81,938 | △ 22.6% |
| KOTAKINABARU | 461,474 | 394,583 | △ 14.5% |
| KUCHING | 189,452 | 244,603 | + 29.1% |
| MALAYSIA | 7,824,091 | 7,349,165 | △ 6.1% |

資料：TDC

ホテル稼働率についてみると下表のとおり、全体では1981年の64.6%から年々減少し、1985年に至ってはついに50%を割った。

1970年代後半のホテル業界の好調さの反動、需要見込みと現実の違いなどの理由から現在のマレーシアのホテル業界は大変な苦境にあると言える。

マレーシア政府は国内旅行の推進のため中級ホテルの建設を打ち出しているが、ホテル業界の現状、あるいは建設途中で工事がストップしているホテル等の現状を考え合わせた上で如何にすべきか対策を講じる必要がある。

地域別ホテルの稼働率の推移

| | 1981年 | 1982年 | 1983年 | 1984年 | 1985年 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| KUALA LUMPUR & | % | % | % | % | % |
| PETALING JAYA | 72.3 | 69.8 | 67.9 | 66.8 | 56.9 |
| PENANG | 70.7 | 67.5 | 63.2 | 61.5 | 52.4 |
| OTHER WEST COAST TOWNS | | | | | |
| Alor Star | 58.9 | 56.0 | 42.9 | 43.4 | 47.2 |
| Ipoh | 59.7 | 54.6 | 52.8 | 49.9 | 55.9 |
| Seremban | 50.5 | 31.7 | 30.5 | 47.1 | 41.3 |
| Malacca | 65.1 | 60.7 | 46.5 | 53.7 | 41.1 |
| Johor Baharu | 69.3 | 58.2 | 46.9 | 47.5 | 53.2 |
| EAST COAST TOWNS | | | | | |
| Kuantan | 49.9 | 50.1 | 49.5 | 48.4 | 46.1 |
| Kemaman | 42.0 | 44.9 | 33.7 | 36.0 | 30.3 |
| Dungun | 37.5 | 54.8 | 56.2 | 52.8 | 45.0 |
| Kuala Terengganu | 68.5 | 64.1 | 61.5 | 49.1 | 40.6 |
| Kota Bharu | 56.5 | 56.7 | 50.1 | 43.6 | 48.6 |
| HILL RESORT | 56.3 | 50.7 | 51.4 | 50.6 | 42.6 |
| ISLAND RESORTS | | | | | |
| Pulan Tioman | 59.4 | 57.8 | 50.3 | 51.1 | 48.5 |
| Pulan Langkawi | 42.8 | 44.2 | 38.1 | 44.3 | 45.3 |
| Pulan Pankor | 32.5 | 40.5 | 32.2 | 25.1 | 21.5 |
| PORT DICKSON | 31.6 | 28.6 | 26.4 | 28.3 | 26.0 |
| KOTAKINABARU | 66.5 | 57.3 | 55.7 | 44.2 | 56.7 |
| KUCHING | 72.5 | 69.3 | 66.8 | 63.6 | 50.9 |
| MALAYSIA | 64.6 | 61.5 | 57.3 | 55.2 | 49.8 |

資料：TDC

4. 観光レクリエーション施設等

マレーシアはきれいな砂浜を良好な海岸線、内陸部においては原生林をもつ自然環境には恵まれた国であるが、それらを十分に観光資源として活用しているとは言い難い。各ホテルでは独自にプールとかテニス等の施設を整備しているが地域として総合的に施設整備をしているところは少ない。

今後マレーシアを観光地として整備するならば、総合的な観光レクリエーションが楽しめるよ

うに野外レクリエーション施設や多目的ホールあるいはスポーツ施設、ショッピング施設等を備えたリゾート基地として整備する必要がある。

4-2 各観光地の現状

コンタクトミッションの調査団はクアラルンプールからジョホールバル、デサールー、ティオマン、クアンタン、チュラティンへと進み、ここで2班に分かれて、1班は更に北へ、クアラトレンガ又コタバル、アロスターからランカウイ島、ペナンの各観光地を調査し、あとの1班は東マレーシアのコタバル、クチンの観光地を調査し、またS/Wミッションはパンコール島を調査したので各観光地の現状について述べることにする。

1. クアラルンプール (KUALA LUMPUR)

マレーシアの首都としてのみならず、商工業の中心地であり、また交通の拠点でもある高層ビルの建ち並ぶ樹々の多い大都市である。

クアラルンプールのスパン航空 (SUBANG AIRRORT) はマレーシアの玄関となっており、空港から市内までは24km、車で約30分である。また、シンガポールからタイへの国際列車、並びにシンガポール↔クアラルンプール、コタバル↔クアラルンプール間をはじめ主要都市間には長距離バスが運行されている。市内の交通はタクシー、バス、トライショー (人力三輪車) であるが、バスの利用者は旅行者には難しく、またトライショーは観光としておもしろいが実用的ではない。

ホテルは、ヒルトン、メルリン、リージェントやミンコートなど世界でもトップクラスのホテルが並び他の国に比べ遜色はない。しかし、供給過剰でオリエンタル、シェラトンなど新築工事が中断されている。

観光施設としては、イスラム建築の中央駅 (KUARA LUMPUR STATION) や王宮 (ISTANA NEGARA)、国立回教寺院 (MASJID NEGARA)、レイクガーデン、国家独立記念碑、国会議事堂、国立博物館などがある。また、クアラルンプールの近くには、衛星都市ペタリンジャヤやバツ洞穴 (BATU CAVE)、避暑地として有名なゲンティンハイランド、ピューターで有名なセラングール (SELANGOR) 等があるが、観光客が1人歩いてせきするようなバス表示、道路標識や観光案内版、案内地図等が整備されていない。

2. ジョホールバル (JOHOR BHARU)

マレーシア半島の最南端に位置し、ジョホール海峡 (STRAITS of JOHOR) によってシンガポールと向かい合っているが、道路を担うコーズウェイ (CAUSEWAY) によって両国は結ばれている。

ジョホールバル近郊のセナイ空港はクアラルンプールやクアンタン、クチン等の主要都市と結ばれ、また、長距離バスによっても結ばれている。

観光施設としては、ジョホール王のモスクである、アブバカルモスク等があるが、滞在型の観光地ではない。シンガポールへの観光客の立ち寄り先であり、またシンガポールの観光客が半日のオプションツアーで来ているのが現状である。もう少しシンガポールからの観光客に対する税関検査等をスムーズに行えばジョホールバルへの入れ込みも増加するものと思われる。

3. デサルー (DESARU)

ジョホールバルの北東98Kmにある半島最南端のビーチリゾートでありシンガポールからも近く、シンガポールの主要ホテル (WESTIN PLAZA, HYATT HOTEL, MANDARIN HOTEL, SHANGRI-LA HOTEL, C.P. SHERATON RIVER VIEW HOTEL) から毎日2便のバス (約2時間半) が運行されている。

宿泊としてはデサルービューホテル、メルリンインリゾートホテル、デサルーシャレーがあり、デサルービューホテルは日本のアサヒビューホテルと東南ジョホール開発公社 (KEJORA) との合併で、日本人スタッフもいることから特に日本人客が多い。東南ジョホール開発公社は、ジョホール州の開発を目的に設立された公的機関で、土地造成、電気、上下水道などの基盤施設を整備するとともにこの地域に進出する民間企業に対し各種のインセンティブを与えている。現在は開発の第1段階であり、農業、工業及び観光産業の振興を目的として開発を進めている。

見るべき観光対象物はないが、海を利用したものから、ゴルフ、テニス、乗馬、キャンプなどリゾート地としてのレクリエーションを楽しむことができる。砂浜は、巾も延長もあるが、遠浅でないのが難点である。

現在のリゾート基地としての規模はそれほど大きくはないが上下水道を含めて基盤整備は十分である。また、レストランや博物館、市場などのサポーター施設が不足しているが、これらを整備すると同時に現在計画中のシンガポールよりベルンコール港 (TG BELUNGKOR) へのフェリーが就航すれば、マレーシアの中でも重要な位置を占めるリゾート基地になると思われる。

4. ティオマン島 (PULAU TIOMAN)

南北39Km、東西19Kmの島で、大半が密林におおわれている。基盤施設はほとんど整備されていないため、電気、水道についてもホテル独自で整備をしている。ホテルはマレーシア風高床式のティオマンアイランドリゾートのみであるが南洋独特の雰囲気をもっている。このホテルはパハン州開発公社と B&B ENTERPRISE との共同経営で、現在道路の改修、ゴルフ場の建設、電話回線の設置に力を入れている。

ティオマン島の魅力は何と云っても海の透明度が高く、人の手が入っていない自然に富んでいることである。サンゴ礁と熱帯魚がみられるなど海洋レクリエーションを楽しむほか、ジャングルトレッキング等散策を楽しむことができる。特にフィッシング客はシンガポール等からチャーター便で来るようであるが、空港が小型機しか発着できないのが現状である。

また、海上交通も難点がある。現在、水中翼船が運行されているが水中翼船は水深の関係で栈橋に近づくことが出来ず栈橋より水中翼船までは渡船で渡るほか、悪天候や潮流により欠航になることもある。又、島内の移動についても同島にはホテルの車しかないし、道路も未整備なのが現状である。

ここも、11月から2月まではモンスーンの影響を受けるが、フィッシングは通年オープンであり、アクセスを含めた基盤整備を行えば滞在型リゾート地となろう。

5. クアantan (KUANTAN)

パハン州はマレーシア最大の州であり、クアantanはその州都である。ここはマレーシア最大のスngai川 (SUNGAI) があり、また東シナ海に面した海岸線を誇っているが海水の透明度はそれほどではない。町並は美しく、スngai川のほとりは公園緑地として整備してある。クアantanの市街より5Km離れたリゾート地であるテロクチェンペダク (TELOK CHEMPEDAL) は海岸も非常によく、近くにはゴルフ場、公園もあり、ホテルはハイアット、クアantan、メルリンインリゾートの高級ホテルもあって週末滞在には敵地である。

6. 地中海クラブ (CLUB MEDITERRANEE)

東南アジアではじめて建設された地中海クラブで、クアantan空港から45Km (車で40分) のチェラティンに位置し、81haの林、2つの湾、また6Kmの海岸線をもつリゾート地で1980年にオープンした。

オープン当初の交通はかなり不便であったが、現在はクアラルンプール、シンガポールからクアantanへの航空路線が開設され、アクセスの問題はない。

このクラブは完全な滞在型で種々のレクリエーション施設が整っており、欧米人等は2週間程度、日本人は平均4.5日滞在してリゾート生活を楽しんでいる。

年間利用者は23,000人から24,000人で、主に日本、オーストラリア、シンガポール、香港からの利用者が多い。

モンスーンの影響で11月から1月初旬まで閉鎖しなければならないのが大きな問題として残る。

7. クアラトレンガヌ (KUALA TERENGGANU)

クアラトレンガヌはトレンガヌ州の州都でコタバルとクアantanの間にある。以前は漁村にすぎなかつたが、海底油田が発見されたことから現在は大規模な石油基地となっている。

ここには14ホテル (550室) があるが、なかでも州の開発公社が経営するパンタイプリムラホテル (264室) は1,000人収容の会議室もある最高級のホテルである。

ここにも長く美しい海岸があるが海の透明度は高くはない。その中のラントウアバン (RANTAU ABANG) 海岸を中心とする32Kmの海岸は、毎年5月から9月にかけて海亀が産卵のため上陸す

るところであり、海亀の博物館も整備された一つの観光地となっている。

クアラトレンガヌは市の中心から海岸リゾートまで1Kmと近いこと、また石油基地が近くにあることもあって客層も商用客が中心の都市型の観光地と言える。

1986年4月より日本航空の「クリスタル・シー・アジア」キャンペーンに沖合のカパス島（無人島）が組み入れられるなど日本人客の誘致に熱心である。

8. コタバル (KOTA BHARU)

マレーシアの最北端に位置するコタバルの町は、かなりきれいに整備されておりマレーシアの他の都市と地理的に離れていることからバティックと胤、コマ、水祭りなど独自の文化が育ち、それを観光のセールスポイントとしている。

コタバルのペンカラランチェパ空港 (PENGKALAN CHEPA AIRPORT) は現在7,000フィートの滑走路であるが、今年末までに9,000フィートとしエアバスの着陸も可能となるなど、交通的にもかなり良くなると思われるが、ホテルが26軒(703室)そのうち外客の宿泊できるホテルは10軒と言われているが、国際級なものとなると州開発公社経営のペルダルホテル(134室)のみである。

観光対象としては、中央市場やメルデカ広場があるが、土産品としてのマレー胤や絹等を使ったマレー織物等もある。

ここも東海岸にある他の地域と同様にきれいな海岸を持っているが、透明度は低い。現在は、情熱の海岸と呼ばれるコタバルの北10Kmの海岸と南25Kmに位置するパンタイイラナ海岸、中央部のグアムサン地域の開発が進められている。

9. ランカウイ島

ランカウイ島はタイに国境を接するケダ州にあり、マレーシア半島のクアラ ペルリス (KUALA PERLIS) の沖合30Kmに99の島からなっている。全体で526Km²の面積をもち、シンガポールよりも大きい。またランカウイ本島のみでペナンよりも大きい島である。

クアラ ペルリスからフェリーで約1時間、島内は現在いたるところ道路の拡張舗装工事と水道工事、加えて大型機も着陸可能な国際空港の整備も行っている。

ホテルは5軒あるがメインとなるのはランカウイカントリークラブ(100室)、ランカライアランドリゾート(96室)である。

島内巡りをするとマハリスの墓(伝説上の墓)、温泉、滝や湖、洞穴、その他変化に富んだ美しい海岸線がみられ、またマリンスポーツ、ゴルフ、ジャングルトレッキング等を楽しむことができる。

ランカウイ島はTDCの作成したLANGKAWI TOURIST DEVELOPMENT PLANを基に開発を進めているが、民間部門で着手したホテルが建設途中で中止しているものもあるなど現状はきびしい。

10. ペナン島 (PULAU PENANG)

ペナンは歴史的にも古く、イギリスの植民地として開発されたため、市街地はきれいに整備された観光地である。「東洋の真珠」とも呼ばれるが、アジア最古の貿易中継基地として有名である。観光対象としてもコーン・ウォリス要塞、植物園、森林公園、バタフライファームや蛇寺、極楽寺、タイ寺院など数多くあり、ショッピングや食事も楽しめる町である。ホテルも85軒(4,545室)あるが、外客利用者は1981年の248千人をピークに年々減少し、1985年には150千人となっている。

その理由としてペナン開発公社は経済不振をあげているがシンガポールやバンコクから国際直行便はあるがヨーロッパやアメリカからの便がないこと、また海の汚れや計画的なリゾート開発がなされていないこと、プロモーション不足などもあげられよう。

ペナンのモットーは GOOD CLEAN HOLIDAY RESORT であり、家族やハネムーンを対象としているが海水汚染は年々ひどく、下水道等を含めた都市の再開発を早急に図らなければ、ペナンリゾート地は後退の一途をたどることにもなりかねない。

11. クチン

マレー半島の西マレーシアに対し、東マレーシアを構成しているのが、サバとサラワク州であり、サラワク州は他の州と違って英国人探検家ジェームズブルックを初代サルタンとする白人サルタンによる統治が太平洋戦争の時代まで続いていた。クアラルンプールからサラワク州の州都のクチンまでは、航空機で1時間45分である。人口は115,000人で、その人種構成に特色があり、中国系60%、マレー系25%、その他が15%である。

外国人の宿泊できるホテルは、ホリディ・イン・クチン、カントリー・ビュー・ホテルなど、12軒あるが、過剰気味で建設が中断されているホテルがあった。

観光資源・施設としては、サラワク博物館、マルガリータ砦、Square Tower、Round Tower、それに車で1時間で行くことができるロングハウス等がある。

土産物としては、ヤシの葉や竹で編んだバスケット・マット、帽子、木彫品、サラワク陶器、それに胡椒がある。

外国人向け旅行業者は3社、航空会社の支店は、ガルーダインドネシア航空、ブルネイ航空、シンガポール航空、それにマレーシア航空の4社がある。

12. コタキナバル

サバ州はボルネオ島の北端に位置しており、州都コタキナバルは、インド・中国貿易の中継点として発展した町であり、航空機でクアラルンプールから約3時間、クチンから2時間10分である。コタキナバルは、東マレーシアの玄関口であり、香港、マニラ、ブルネイ、シンガポールからの定期直行便がある。

外国人の宿泊できるホテルは、タンジュン・アルー・ビーチ・ホテル、ハイアットキナバルなど

23軒である。

州政府の建物サバファンデーションの脇から、リゾート地用の広大な更地が広がっているが、予算の上の制約からマスタープランのみで実現にいたっていない。

観光資源・施設としては、サバ博物館、シーリゾート、それにキナバル国立公園がある。コタキナバル空港から1キロメートルの所にあるタンジュンアルービーチには、5キロメートルの砂浜とゴルフ場及びタンジュン・アルー・ビーチホテル(300室)がある。このビーチの目の前には素晴らしいビーチを持つサピ島などの4つの無人島、更に自然保護区に指定され管理人が駐在するギャ島が散在しており、気軽にボートで渡れる。キナバル国立公園の中心に、東南アジア最高峰のキナバル山(標高4,101m)が威容を誇っているが、コタキナバルから113キロメートル、車で2時間の海拔1,829メートルにある公園管理事務所の周辺にはホテル、ロッジ、シャレーがあり、ここからキナバル山の登頂をすることができる。また、管理事務所から車で2～30分の所にホテル、ゴルフ場、それに乳牛のいる牧場がある。このキナバル国立公園は、珍しい野鳥、植物、昆虫、動物類の宝庫である。

土産物としては、クチンと同様にヤシの葉や竹で編んだバスケット・マット、帽子がある。また、宝石類、ビーズ細工、手織りの布、吹き矢、貝殻細工もある。

タクシーは、1マイル1リンギットで、登山のためのランド・クルーザーを借りることができる。

外国人向け旅行業者は5社、航空会社の支店は、ガルーダインドネシア航空、ブルネイ航空、シンガポール航空、フィリピン航空、キャセイパシフィック航空、それにマレーシア航空の6社がある。

観光ガイドは、150人登録されているが、その内2人は日本語ガイドである。

13. パンコール島

パンコール島はマレイ半島の西岸に位置しており、クアラルンプールから同島対岸のルムまで267キロメートル、車で4時間20分であり、ルムから同島までフェリーで30分である。

島の面積は125ヘクタールで、人口は17,000人、その人種構成は中国系65%、マレー系30%インド系及びその他5%である。島の観光資源としては、オランダ砦跡及びチャイナタウンがあり、また島内には2台のバスと20台のタクシーが運行されている。

島にはホテル1軒(161室)、シャレー1軒があり、このホテルは20年前にシャレーとして開業したものであるが、1986年2月にホテルに改築して新規開業した。そのプライベートビーチは約1.3キロメートル、ゴルフ場は造成中であり、また、ボートをチャーターして魚釣りを楽しむことができる。電気及び飲料水はホテル自体で賄っている。利用客の30%が2～3週間滞在するドイツ人、次いで英国人であり、日本人は10%で殆どがマレーシア駐在者である。

以上の観光地を次ページ以降の観光地評価表により調査したが、時間の関係上前項目にわたって調査することはできなかった。

しかし、帰国後、数回の打合せによる団員の一致した観光開発拠点はシンガポールを近くにひかえ、交通、基盤設備の整備状況、自然環境等から考え合わせるとデサルーが最も適していると判断している。

この観光地評価表は表面的にしか現状をとらえてないので本格調査においては更に掘下げた評価をし、どこを観光開発拠点とするかと判断すべきである。

観光地評価表 ()

| 項目 | 分類 | 評価 (該当すると思われるものに○印) | 備考 |
|------------|--|--|---|
| 観光地の特色 | A. 1 都市型 2 保養・休養型 Va 海浜型 b 高原型 c 湖沼型 d その他 3 レクリエーション型 Fa 海浜型 b 高原型 c 湖沼型 d その他 4 名所旧跡型 B. 1 主として通過型 2 主として滞在型 C. 降水限と温度 | | ガイド又はホテルマンに質問 |
| 観光地の施設等の現状 | 軒数 () 客室数 () A. 外観のイメージ B. 内部のイメージ C. インフォメーション D. 季節的な稼働状況を調べる ① 利用状況 ② その他 E. レストラン、バー F. 冷房 G. その他付帯施設 | 3 良い 2 普通 1 悪い 3 良い 2 普通 1 悪い 3 良い 2 普通 1 悪い 3 良い 2 普通 1 悪い 2 有 1 無 2 有 1 無 | 資料要求 * 5 () 4 () 3 () 2 () 1 () 季節利用の場合オープン期間等を記入 施設名記入 (〒〒〒〒、7-ホテル) |

| | | | |
|--------------|--|---|-----------------------|
| レストラン | A. 軒数 () (主として外国人が よく利用するレストラン ()) B. メニュー (英語表記) C. 清潔感 D. 冷房 | 2 有 1 無 3 良い 2 普通 1 悪い 2 有 1 無 | |
| 休憩舎 | A. 清潔感 B. 売席等 | 2 有 2 無 3 良い 2 普通 1 悪い 2 有 1 無 | |
| 観光案内所 | A. 市内案内地図等の有無と評価 | 2 有 1 無 2 良い 1 悪い | |
| 案内図・案内 標識 | A. 有無 | 2 有 1 無 2 判りやすい 1 判りにくい | |
| 駐 車 場 | A. 有無 | 2 有 1 無 | 振ねの駐車台数 |
| 簡易便益施設 | A. ベンチ B. コミ箱 C. 公衆便所の有無と清潔感 | 2 有 1 無 2 有 1 無 2 有 1 無 3 良い 2 普通 1 悪い | |
| そ の 他 | | | 特記すべきものがあれば記入のこと (付録) |

| | | | | |
|---|----|--|--|---|
| ア | 道 | A. 整備状況 | 3 3 0分 2 1 時間以内 1 1 時間以上 | 特記事項 一車線、二車線の区分 高速道路の有無 歩ける距離とは20~30分での距離とする 1時間に一本以上あれば多いとする |
| ク | 道 | A. 駅と観光地の距離 B. 便数 | 3 3 0分 2 1 時間以内 1 1 時間以上 2 有 1 無 2 有 1 無 | タクシー、ホテル専用バス等の運行 フェリー等の発着 |
| セ | 空 | A. 空港と観光地の距離 (車) B. 空港からのリムジンバスの有無 C. その他の交通手段 | 2 有 1 無 2 有 1 無 2 有 1 無 | その他特記事項があれば記入のこと |
| ス | 港 | A. 有無 | 2 有 1 無 | |
| の | 観光 | A. 路線バス B. タクシー C. 観光バス | 2 有 1 無 2 有 1 無 2 有 1 無 | |
| 現 | 状 | A. 現状で何ができるか (できるものに○印) 海水浴、プール、ヨット、サーフィン スキューバダイビング、つり、登山 散策、ロッククライミング、チニス アーチェリー、ゴルフ、乗馬 その他個別に記入のこと | | 問題点と可能性について |

| | | | |
|-------------|--|---|-------------|
| <p>自然資源</p> | <p>△. 自然公園 a 国立 b 州立</p> <p>B. 高原資源 (山岳を含む) 資源の活用状況</p> <p>C. 湖沼、渓谷等 (水質を含めて) スポーツ面での活用状況</p> <p>D. 海の資源 資源の活用状況 砂浜</p> <p>E. 神秘性</p> <p>F. 威圧感</p> <p>G. 景観のまとまり</p> <p>H. 密度</p> <p>I. 眺望性</p> | <p>2 有 1 無 3 優れている 2 普通 2 有 1 無 2 優れている 1 普通</p> <p>2 有 1 無 3 優れている 2 普通 1 劣る 2 している 1 していない</p> <p>2 有 1 無 3 優れている 2 普通 1 劣る 2 している 1 していない</p> <p>2 有 1 無 3 優れている 2 普通 1 劣る 2 している 1 していない</p> <p>3 ある 2 あまりない 1 全然ない 2 ある 2 あまりない 1 全然ない</p> <p>3 ある 2 普通 1 ない 3 高い 2 普通 1 低い 3 良い 2 普通 1 悪い</p> | <p>砂の状況</p> |
|-------------|--|---|-------------|

| | | | |
|---------------|---|---|----------------|
| <p>人文資源</p> | <p>A. 史跡等 B. 文化救護施設 (博物館、美術館等) C. 特筆すべき郷土芸能 D. 特筆すべき民芸品 E. 特筆すべき年中行事等</p> | <p>2 有 1 無 2 有 1 無 2 有 1 無 2 有 1 無 2 有 1 無</p> | <p>修復の要、不要</p> |
| <p>その他の</p> | <p>A. 全体的規模 B. 意外性</p> | <p>3 大きい 2 普通 1 小さい 2 予想以上により 1 まあ、この程度</p> | <p>動植物名を記入</p> |
| <p>動植物資源</p> | <p>隣接観光地</p> | <p>2 有 1 無</p> | |
| <p>生活公共施設</p> | <p>上水道の整備状況 下水道の整備状況 電気施設整備状況 ガス施設整備状況 通信施設整備状況</p> | <p>2 十分 1 不十分 2 十分 1 不十分 2 十分 1 不十分 2 十分 1 不十分 2 十分 1 不十分</p> | |

そ の 他

外国人を対象とするエージェント () 社

国内パッケージツアーの作成 () 社

主なツアーの内容

航空会社の支店の有無

1 有 () 社 2 無

外国人対象の観光ガイド () 名

国内対象の観光ガイド () 名

その他、マレーシア () 地区の法規制、風俗、習慣等

1. 法規制等

2. 風俗・習慣等

4-3 マレーシアの観光客の動向

1. ASEAN 諸国の入国外客の動き

マレーシアを含む ASEAN 諸国の入国客の動きを見ると、1984年において963万人に達し、1980年の752万人と比べると1.2倍となっており、世界でも成長率の高い地域のひとつであろう。

表1. 入国外客数の推移

(単位:人)

| 国名 | 1980年 | 1981年 | 1982年 | 1983年 | 1984年 |
|------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| マレーシア (対前年伸率) | 1,529,915 (-) | 1,679,382 (+ 9.8%) | 2,588,772 (+54.2%) | 2,750,397 (+ 6.2%) | 2,779,081 (+ 1.0%) |
| インドネシア (") | 561,178 (-) | 600,151 (+ 6.9%) | 592,046 (△ 1.4%) | 638,855 (+ 7.9%) | 700,910 (+ 9.7%) |
| フィリピン (") | 1,008,159 (-) | 938,953 (△ 6.9%) | 890,807 (△ 5.1%) | 860,550 (△ 3.4%) | 816,712 (△ 5.1%) |
| シンガポール (") | 2,562,085 (-) | 2,928,622 (+10.4%) | 2,956,690 (+ 4.5%) | 2,853,577 (△ 3.5%) | 2,991,430 (+ 4.8%) |
| タイ (") | 1,858,801 (-) | 2,015,615 (+ 8.4%) | 2,218,429 (+10.1%) | 2,191,003 (△ 1.2%) | 2,346,709 (+ 7.1%) |
| ASEAN合計 (") | 7,520,135 (-) | 8,062,723 (+ 7.2%) | 9,246,744 (+14.7%) | 9,294,382 (+ 0.5%) | 9,634,842 (+ 3.7%) |
| 日本 (") | 1,316,632 (-) | 1,583,043 (+20.2%) | 1,793,164 (+13.3%) | 1,968,461 (+ 9.8%) | 2,110,346 (+ 7.2%) |

資料: マレーシアを除きPATA年報による。マレーシアはTDC発表の鉄道による入国者を含めた数字を使用。1984年版

ASEAN 諸国を訪れる日本人は、1980年の95万人に対し、1984年は96万人と0.9%の微増となっている。

表2. ASEAN 訪問日本人旅行者数

| | 1980年 (構成比) | 1981年 (構成比) | 1982年 (構成比) | 1983年 (構成比) | 1984年 (構成比) | 1985年 (構成比) |
|--------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| インドネシア | 61,879 (6.5%) 伸率+15.7% | 66,552 (6.9%) + 7.9% | 72,904 (7.8%) + 9.5% | 84,770 (8.8%) +16.3% | 92,393 (9.7%) + 9.0% | NA - |
| マレーシア | 113,486 (12.0) +10.5 | 83,144 (20.1) ※ | 90,724 (9.8) +10.9 | 101,830 (10.6) +12.2 | 111,637 (11.7) + 9.6 | 124,898 (-) + 11.9 |
| フィリピン | 260,480 (27.5) + 2.7 | 193,146 (20.1) △26.5 | 159,918 (17.2) + 8.5 | 178,783 (18.6) +11.8 | 161,083 (16.8) ※ | 153,511 (-) △ 4.7 |

| | | | | | | |
|--------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| シンガポール | 287,395 (30.3) +14.8 | 354,840 (37.0) +23.5 | 378,501 (40.7) + 6.7 | 379,639 (38.6) △ 2.1 | 369,534 (23.2) △ 0.3 | 377,686 (-) + 2.2 |
| タイ | 225,433 (23.8) +12.5 | 214,628 (22.4) △ 4.8 | 228,092 (24.5) △ 3.1 | 223,614 (23.3) △ 2.0 | 221,945 (23.3) △ 0.8 | NA - |
| 計 | 948,473(100.0) - | 912,310(100.0) - | 930,139(100.0) | 959,636(100.0) + 3.2 | 956,592(100.0) △ 0.3 | -- -- |

※ 統計方法変更のため前年比なし
資料：各政府観光局

マレーシアを訪れた日本人は、1982年から1984年までは年率11.5%の割合で伸びている。1984年において、ASEAN 諸国を訪れた日本人旅行者のほぼ10人に1人(11.7%)がマレーシアを訪れている。

2. マレーシアへの入国客統計を見るとき、次の3点を前提にする。

- i 1982年より、入国客統計方法が、それまでの国籍別から居住地別に変更されたこと。その理由は、ASEAN 諸国や香港に居住する、特に英国籍の人々を英国人という分類で把えるのは誤解を招きやすいからである。
- ii 同じく1982年より、従前の「全ての」入国客を対象にするのではなく、国内に一泊以上する人のみを対象とすることとした。その理由は、国外からの通勤者と日帰り旅行者を除くことにある。国内に一泊以上する人を TOURIST と呼び、観光のみならず商用、研究、友人・親族訪問などの目的も含む。
- iii マレーシアは、マレイ半島(西マレーシア)とサバ・サラワク州(東マレーシア)に大別できるが、TDCはマレイ半島の入国客についてのみ詳細な数字を発表している。サバ・サラワク州は来訪外客が少なく、マレイ半島が全体の90%を占めているからである。両州においては、別に国籍別統計を発表しているが来訪外客総数のみであり、その他の分析は行われていない。また、サバ・サラワク州は居住地別統計ではなく、国籍別統計をとっているため、マレイ半島のそれと合わせることは無理がある。

従って、本調査においては、TDCのマレイ半島の統計に基づき、分析する。

表1にあるとおり、マレーシアを訪れた外客数は1984年において約280万人に達し、1980年に比べると、1.5倍となっており、統計方法の変更された1982年の259万人から見ても、僅かずつであるが着実に増えている。1984年においては対前年1.0%微増であるが、現段階で入手できる最新の統計であるところの1985年1～4月期では対前年同期比5.3%の増となっている。

ASEAN を訪れた総外客数(9,634,842人)のうち28.8%がマレーシアに入国している。

総入国客のうち、日本人のマレーシア訪問者数は表2にあるとおり、1980年に比べると1984年はむしろ減少しているが、総計方法が変更された1982年の9万1,000人から見ると、1984年は11万2,000人と1.2倍に増加している。1984年において、ASEAN 諸国を訪れる日本人(95万7,000人)のうち、11.7%(11万2,000人)がマレーシアを訪れている。

表3はマレーシアの国別・交通手段別の入国外客数を示す。

表3. マレーシア国別・交通手段別入国者数(1984)

| COUNTRY OF RESIDENCE | AIR | SEA | ROAD | RAIL | TOTAL | * DIST |
|-------------------------|---------|--------|-----------|---------|-----------|--------|
| GRAND TOTAL | 624,661 | 36,192 | 2,017,210 | 101,018 | 2,779,081 | 100.0 |
| Japan | 83,427 | 469 | 26,502 | 1,239 | 111,637 | 4.0 |
| Australia | 55,073 | 529 | 16,570 | 1,898 | 74,070 | 2.7 |
| U.S.A | 29,579 | 221 | 9,344 | 1,533 | 40,677 | 1.5 |
| India | 32,035 | 1,602 | 13,350 | 1,744 | 48,731 | 1.8 |
| United Kingdom | 40,518 | 454 | 16,344 | 2,102 | 59,416 | 2.2 |
| Hong Kong | 28,183 | 125 | 3,791 | 276 | 32,375 | 1.2 |
| Taiwan | 12,645 | 17 | 3,331 | 147 | 16,140 | 0.6 |
| West Germany | 14,401 | 121 | 8,600 | 1,479 | 24,601 | 0.9 |
| New Zealand | 5,376 | 72 | 4,485 | 459 | 10,392 | 0.4 |
| France | 8,311 | 49 | 3,361 | 440 | 12,161 | 0.5 |
| Others(excluding Asean) | 103,878 | 1,734 | 62,653 | 6,195 | 174,460 | 6.0 |
| TOTAL | 413,426 | 5,393 | 168,331 | 17,512 | 604,662 | (21.8) |
| ASEAN TOTAL | 211,235 | 30,799 | 1,848,879 | 83,506 | 2,174,419 | (78.2) |
| Singapoye | 143,437 | 20,782 | 1,666,767 | 77,420 | 1,908,406 | 68.7 |
| Thailand | 31,920 | 9,412 | 162,272 | 4,692 | 208,296 | 7.5 |
| Indonesia | 24,027 | 459 | 14,744 | 1,047 | 40,277 | 1.4 |
| Philippines | 8,221 | 129 | 3,780 | 260 | 12,390 | 0.4 |
| Brunei | 3,630 | 17 | 1,316 | 87 | 5,050 | 0.2 |

資料: Research Training Division
T.D.C 1984

(1) 居住地別

1984年におけるマレーシアへの入国外客数は2,779,081人であり、マレーシアに対する旅行者送り出し住居地国の上位10カ国は次のとおり。()内は1982年。

| | (居住地国) | (人 数) | (構成比) |
|----|--------|----------------------|--------------|
| 1位 | シンガポール | 1,908,406(1,614,249) | 68.7 (62.3)% |
| 2 | タイ | 208,296 (289,438) | 7.5 (11.2) |

| | | | |
|----|---------|-------------------|------------|
| 3 | 日 本 | 111,637 (90,724) | 4.0 (3.5) |
| 4 | オーストラリア | 74,070 (75,710) | 2.7 (2.9) |
| 5 | 英 国 | 59,418 (53,875) | 2.2 (2.1) |
| 6 | イ ン ド | 48,731 | 1.8 |
| 7 | 米 国 | 40,677 | 1.5 |
| 8 | インドネシア | 40,277 | 1.4 |
| 9 | 香 港 | 32,375 | 1.2 |
| 10 | 西 独 | 24,601 | 0.9 |

この表にあるとおり、シンガポールが圧倒的に多く、総入国外客の68.7%を占めている。タイ(7.5%)を合わせると、実に8割近くの外客は両国から訪れている。1982年においてはシンガポールが総入国外客の62.3%を占めていたが、1984年には6.4%上昇し、実数においても161万人から191万人へと、18.2%の増加を示した。一方、タイは1982年においては、総入国外客の11.2%をしめていたが、1984年においては7.5%に減少し、実数においても28万人へと、7.8%もの大幅な減少を示している。日本は、シンガポールとタイに次ぎ、第3位の旅行者送り出し国ではあるが、総入国者に占める日本人旅客の割合は4%と低いが、1982年の3.5%に比べると着実に増加している。(1982年90,724人；1983年101,830人；1984年111,637人)

全入国外客に占めるASEAN諸国の割合は78.2%(2,174,419人)であり、10人中8人が同地域より来訪している。ASEANからの入国者のうち、シンガポールはその87.8%を占め、ASEAN諸国からの来訪者は10人中9人までがシンガポールからであると言える。1982年においては、それぞれASEAN諸国の割合は76.0%であり、そのうちのシンガポールの割合は62.3%であったことから、マレーシアはASEAN市場、とりわけシンガポール市場に対し、年々その依存度を深めていると言える。

(2) 利用交通手段

マレーシア入国外客が利用した交通手段は、航空機利用22.5%、船舶利用1.3%、道路利用72.6%及び鉄道利用3.6%で、道路利用が圧倒的に多く、また、1982年の道路利用割合が68.1%であったものが、1984年には72.6%に増加している。マレーシアを訪れるシンガポール人は87.3%が道路を利用している。

航空機の利用率は、1982年の23.1%から1984年は22.5%と低下しているが、実数においては、559,043人から624,661人に、11.7%の増となっている。これは、1984年の入国者数が1982年に比べ7.4%の増であったから、航空機利用者の伸びはそれを大きく上回るものとなっている。

一方、船舶利用者は1982年57,010人から1984年36,192人へと減少し、鉄道利用者も1982年170,024人から1984年101,018人へと減少している。

ASEANからの入国者を見ると、航空機利用は9.7%、船舶利用1.4%、鉄道利用3.9%、そして

道路利用85.0%となっており、道路利用の多さがわかる。

(3) 入国地点

シンガポールからは、87.3% (1,666,767人) が道路を利用しているが、そのうちの98.3% (1,637,685人) は、ジョホール・バル (Johore Baharu) から入国している。全体としてマレーシア入国外客の58.9%がジョホール・バルを入国地点としている。

航空機は全体の7.5% (143,437人) が利用しているが、そのうちの77.1% (110,649人) はクアラルンプールのスバン (SUBANG) 空港を利用している。

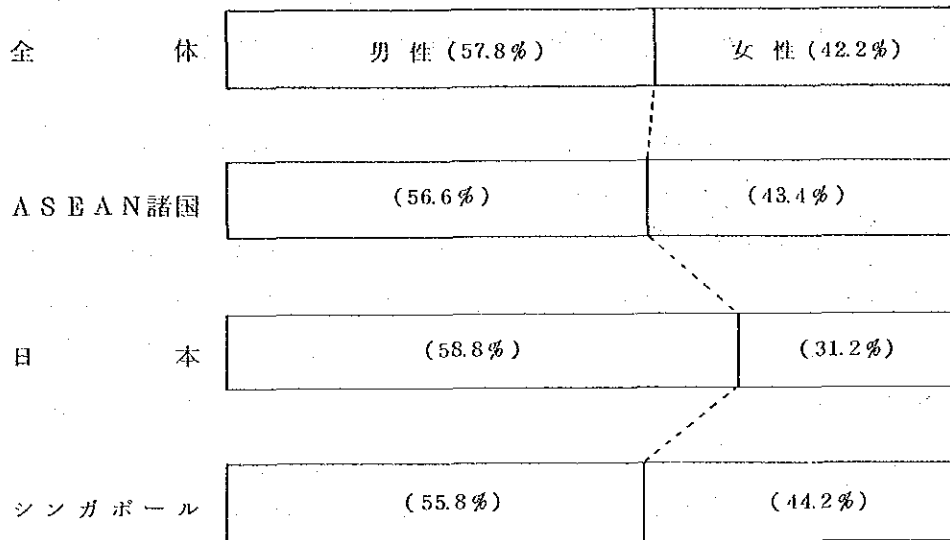
タイからは77.9% (162,272人) が道路を利用し入国しているが、そのうちの43.1% (70,007人) がチャングルン (CHANGLUN) から入国している。また、15.3% (31,920人) が航空機を利用しているが、そのうち69.9% (22,321人) は、スバン空港を利用している。

ASEAN 諸国からの入国者を見ると、85.0%が道路を利用し、そのうち92.2% (1,704,815人) がジョホール・バルから入国している。航空機は9.7% (211,235人) と低く、そのうちスバン空港が76.3%を占めている。鉄道利用は3.8% (83,506人) で、そのうちジョホール・バルが94.5% (78,916人) を占めている。船舶は1.4% (30,799人) と低い。

日本からの入国者は、74.7% (83,427人) が航空機を利用し、そのうち77.6% (64,760人) がスバン空港を、21.0% (17,486人) がペナン (PENANG) 航空を利用している。道路利用は23.7% (26,502人) があり、そのうち93.9% (24,877人) がジョホール・バルから入国している。船舶利用は0.4%、鉄道利用は1.1%と低い。

(4) 性別・年齢別

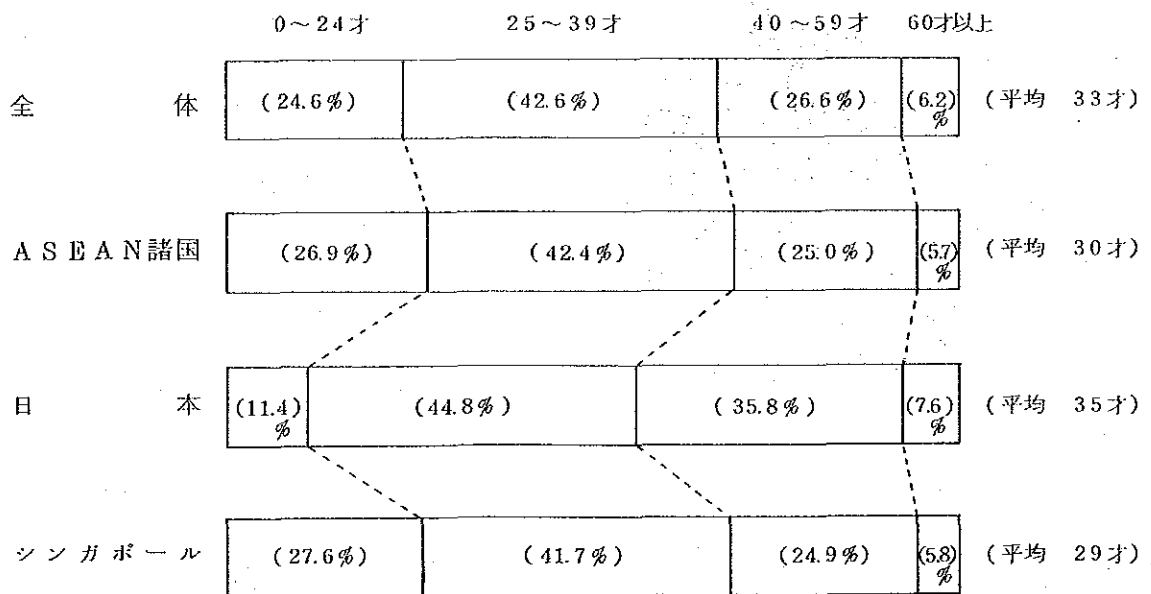
マレーシアへの入国者の性別は次表のとおりである。



資料：Research & Training Division

T D C
以下同じ 1984

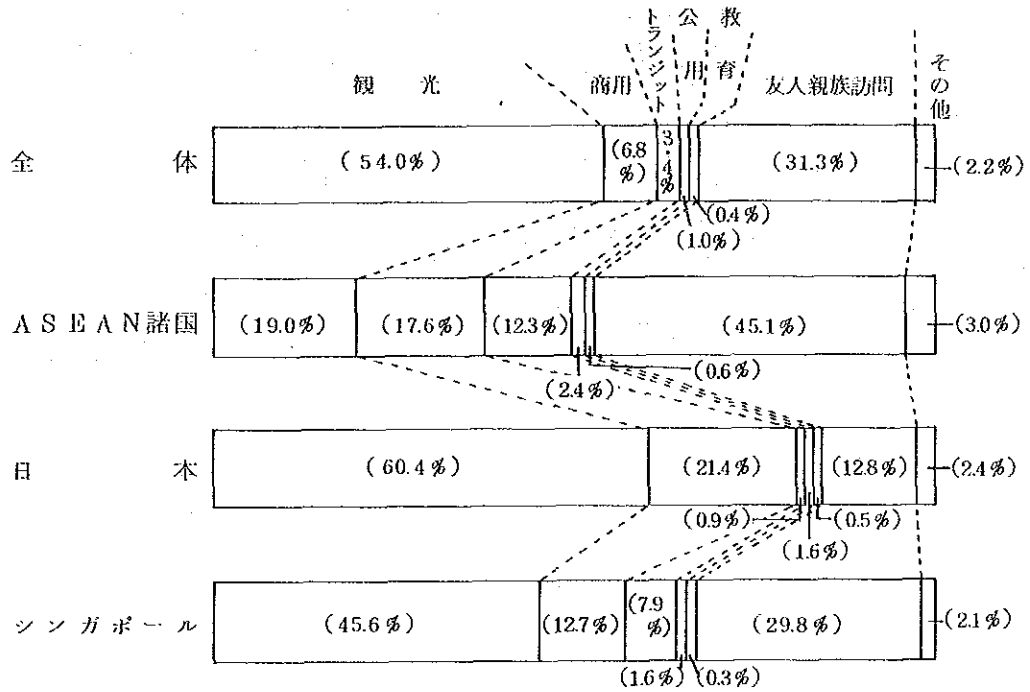
マレーシアへの入国者の年齢別は次表のとおりである。



特徴的なことは、日本人旅行者の場合において、男性の比率が高いことと、年齢的には25～59才の層が全体の8割を占めていることが掲げられる。

(5) 入国目的

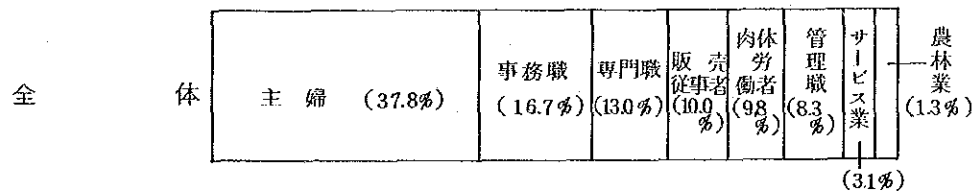
マレーシアへの入国者の目的は次表のとおりである。



入国目的は観光が多く、次いで、友人・親族訪問が多いことが特徴である。ASEAN 諸国よりの入国者のうち、実に約半数の45%がマレーシア国内に住む友人・親族を訪問するものである。また、日本人旅行者にとっては、マレーシアは主としてホリディ・デスティネーションであると言える。

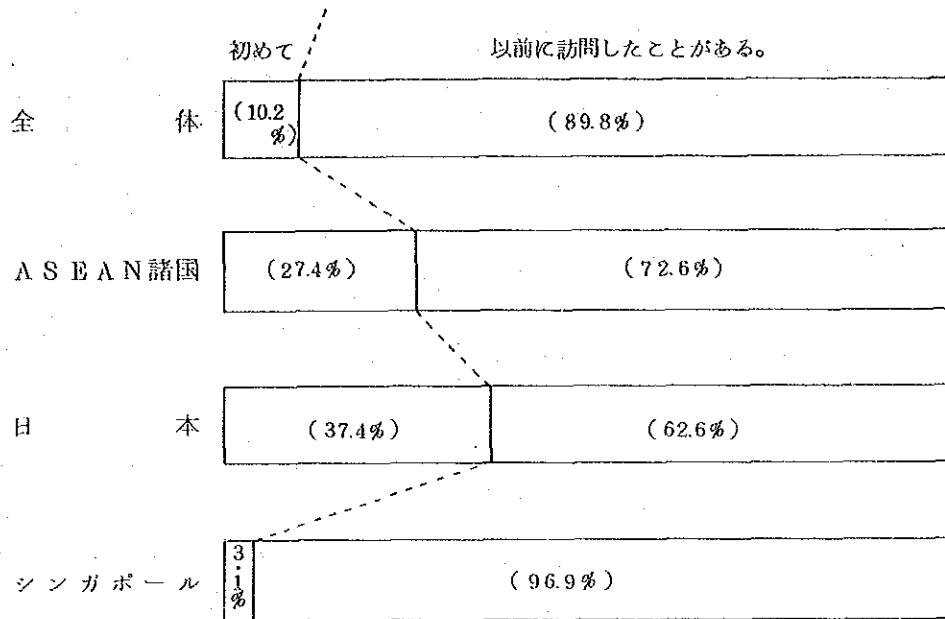
(6) 職業別

マレーシアへの入国者の職業別は次表のとおりである。



(7) 訪問経験

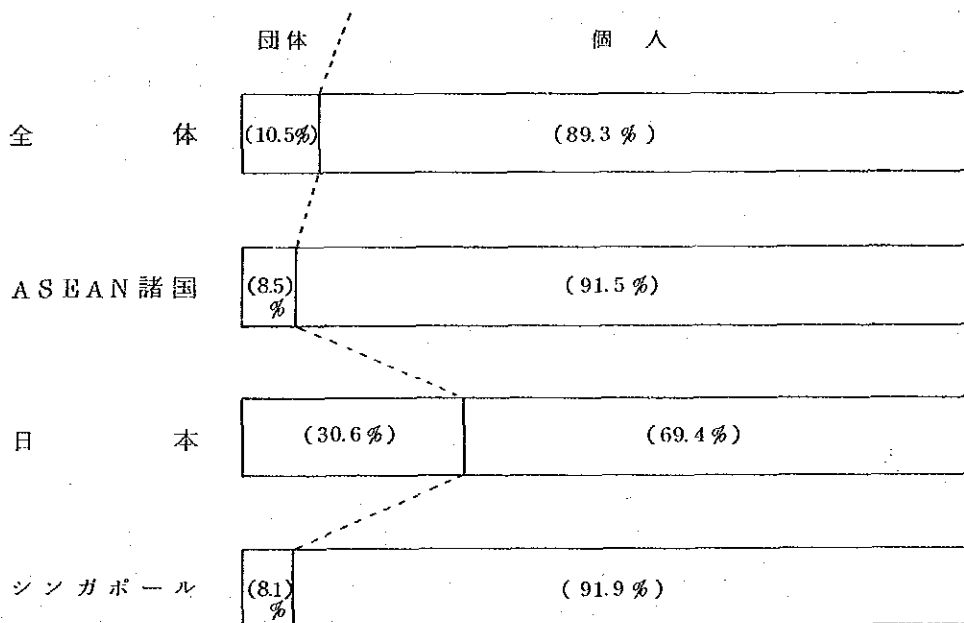
マレーシアへの入国者の訪問経験の有無は次表のとおりである。



上記の表より、マレーシアへの旅行者の9割はリピーターであることがわかる。

(8) 旅行形態

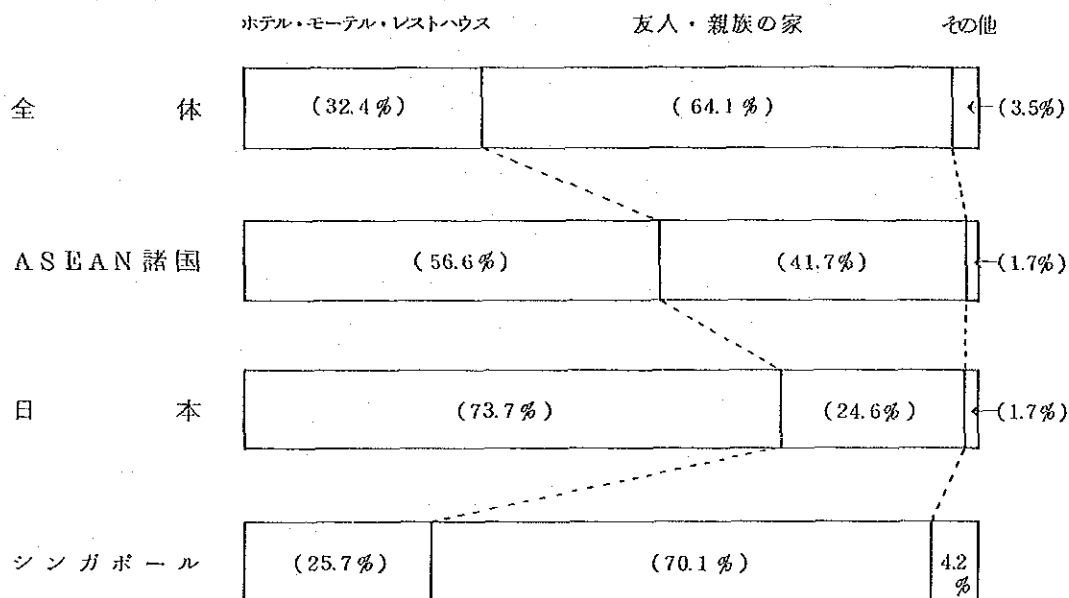
マレーシアへの入国者の旅行形態は次表のとおりである。



マレーシアを訪れる旅行者の約9割は個人旅行者であり、団体旅行者は少ない。日本については、他の国に比べ、団体旅客の比率が高い。

(9) 利用宿泊施設別

マレーシアへの入国者の利用する宿泊施設は次のとおりである。



マレーシア全体では、友人及び親族の家に宿泊する例が約6割を占める。一方、日本人旅行者の7割はホテル等の宿泊施設を利用している。

(10) 平均滞在泊数

マレーシアへの入国者の平均滞在日数は次表のとおりである。

| | |
|----------|-------|
| 全 体 | 4.5 泊 |
| ASEAN 諸国 | 3.8 泊 |
| 日 本 | 6.3 泊 |
| シンガポール | 3.6 泊 |

これまでの平均滞在泊数の推移は、1980年4.8泊、1981年4.6泊、1982年4.7泊、1983年4.5泊、1984年4.0泊となっており、全体的に見ると、減少傾向にあると言える。

(11)国籍別旅行者消費額

旅行者消費額において、総額では ASEAN 諸国が952百万リングットと最大であるが、旅行者一人あたりでは日本が1,266リングットと、最も多額を消費している（次表参照）。

旅行者消費額

| 国名 | 一人当り消費額 (M\$) | 人数 (人) | 総消費額 (百万M\$) |
|------------|------------------|-----------|-----------------|
| ASEAN | 385.08 | 2,473,449 | 952 |
| 豪・ニュージーランド | 1,199.42② | 82,911 | 99 |
| カナダ | 842.63 | 11,441 | 10 |
| ヨーロッパ大陸 | 955.31 | 93,094 | 89 |
| 香港 | 988.64 | 43,665 | 43 |
| インド | 770.11 | 61,095 | 47 |
| 日本 | 1,266.68① | 124,898 | 158 |
| 台湾 | 1,017.06⑤ | 14,878 | 15 |
| 英国 | 1,134.77③ | 81,945 | 93 |
| 米国 | 1,033.43④ | 42,427 | 44 |
| その他 | 1,047.53 | 193,541 | 203 |

資料：第5次マレイシアプラン

3. マレイシア国内旅行

マレイシア自国民の国内旅行量を示す統計資料は存在しないと思われるが、TDCが主に自国民の国内旅行を活発化するために企画・販売している“GREAT VALUE TOUR”の販売実績は、マレイシア国民の国内旅行をある程度、反映しているのではないかとと思われるので、ここに紹介する。

“GREAT VALUE TOUR”はTDCが1984年に計画し、1985年5月より販売を開始したものであり、その後、1986年8月に民間業者にその運営を移管している。

1985年5月から1986年7月までの総販売実績は799,171リングットであり、その利用者総数は3,797人であった。

ツアー・プログラムのうち、最も売れた旅行先とその割合は次のとおりである。これはマレイシア国民の国内旅行の割合に一致すると思われる。

| | | |
|----|-------------------|---------|
| 1位 | PENANG | 25.16 % |
| 2 | LANKAWI | 21.67 |
| 3 | CAMERON HIGHLANDS | 10.27 |
| 4 | KUANTAN | 7.82 |
| 5 | KUCHIN | 2.70 |
| 6 | KOTA KINABARU | 2.25 |
| 7 | MELAKA | 1.97 |
| 8 | KUALA LUMPUR | 1.91 |

(100.00)

資料：Summary of Programme Performance,
Great Valve Holidays-T.D.C.

同ツアーの利用者は、マレー人が64%で外国人が36%を占めた。

どのマーケットにおいて、このツアーがよく売れたかについては次ぎのとおりで、クアラルン
プールのほほとんどが販売されたことを示している。

| | |
|----------|-------|
| クアラルンプール | 76.0% |
| シンガポール | 8.6 |
| ペナ | 5.6 |
| ジョホールバル | 3.6 |
| サラワク | 2.0 |
| サバ | 2.0 |
| その他 | 2.2 |

(100.00)

資料：同上

4. マレーシア人海外旅行

(総数)

マレーシア海外旅行者は1982年にピークを迎えた後、漸減しているが、依然としてその人数は、アジアでは日本を除き最も多い。1985年のマレーシア人海外旅行者数は184万人で、これを5年前の1981年と比較してみると約2.1倍の増加であるが、ピーク時の1982年に比べると28.9%の減となっている。

マレーシア海外旅行者数^(注)

| | (対前年比) | |
|-------|----------------|--------|
| 1977年 | 877,329 | —% |
| 1978年 | 1,042,592 | 18.8 |
| 1979年 | 1,539,899 | 47.7 |
| 1980年 | 1,738,356 | 12.9 |
| 1981年 | 1,614,889 | △ 7.1 |
| 1982年 | 2,584,337 | 60.0 |
| 1983年 | 2,447,274 | △ 5.3 |
| 1984年 | 1,928,969 | △ 21.2 |
| 1985年 | 1,836,752 (推計) | △ 4.7 |

注：ジョホール水道より出国するマレーシア人の数は含まれない。

資料：JNTO「マレーシア観光市場調査」1985

(目的地)

次表は、マレーシア人にとっての主要目的国が、1978年から1984年までの間に、どれだけのマレーシア人旅行者を受け入れたかを示している。これによると、1984年においては対前年比5.6%増となっている。1978年と比べ83%の増と着実に伸びている。

主要国におけるマレーシア人旅行者受入数

| | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| タイ | 243,432 | 254,515 | 339,411 | 339,474 | 514,188 | 545,375 | 572,486 |
| シンガポール | 356,752 | 433,354 | 481,523 | 477,716 | 468,408 | 488,881 | 512,748 |
| 香港 | 80,491 | 86,307 | 99,867 | 111,230 | 113,921 | 139,254 | 135,310 |
| 台湾 | 42,891 | 54,120 | 68,794 | 70,105 | 63,424 | 70,493 | 73,091 |
| 日本 | 12,783 | 14,880 | 20,327 | 29,099 | 36,666 | 54,469 | 66,059 |
| インドネシア | 34,720 | 46,703 | 47,707 | 44,132 | 44,634 | 51,822 | 62,365 |
| マカオ | 13,809 | 15,908 | 21,052 | 25,600 | 31,292 | 38,743 | 39,711 |
| 韓国 | 6,486 | 7,278 | 10,111 | 15,743 | 19,829 | 24,182 | 25,634 |
| インド | 21,982 | 23,877 | 23,489 | 25,677 | 26,199 | 23,174 | 21,975 |
| フィリピン | 22,618 | 24,665 | 28,764 | 29,529 | 25,381 | 18,158 | 14,530 |
| (アジア計) | (835,964) | (961,607) | (1,141,045) | (1,168,305) | (1,343,942) | (1,454,551) | (1,523,909) |
| 英国 | 31,000 | 34,800 | 36,400 | 33,700 | 35,300 | 42,050 | 58,000 |
| オーストラリア | 12,000 | 10,393 | 16,397 | 20,040 | 22,930 | 27,700 | 27,848 |
| 合計 | 878,964 | 1,006,800 | 1,193,842 | 1,222,045 | 1,402,172 | 1,524,301 | 1,609,757 |
| 増減 | — | + 14.5% | + 18.6% | + 2.4% | + 14.7% | + 8.7% | + 5.6% |

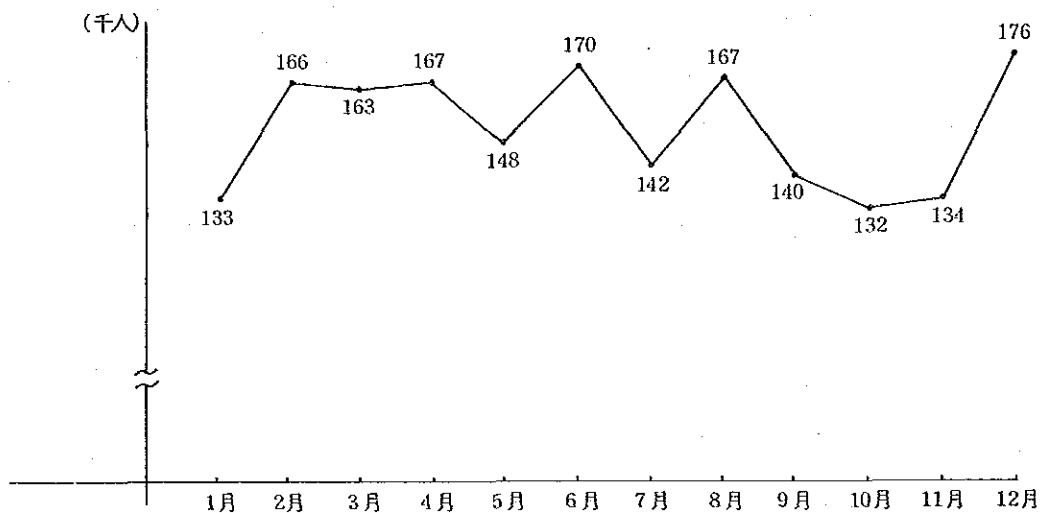
資料：PATA年報1984

(注：米国を訪れたマレーシア人旅行者は、1983年37,898人、1984年36,976人となっている。)

マレーシア旅行者の目的地は、当然のことながら、隣国であるタイとシンガポールが最も多く、1984年にはこの両国に109万人が訪問している。この両国に続いている目的地は香港と台湾で、日本はこの次の第5位となっている。インドネシアが、距離的に近いこと、また言語がほぼ同一であり、お互いに意志を通じあえること、などの点にもかかわらず、香港、台湾、そして日本に次ぐ6位である。

(季節変動)

マレーシア人出国者の月別変動は次表のとおりである。



資料：SNT0「マレーシア観光市場調査」1984

1985年の統計では、12月がピークであり、10月がオフ・シーズンであるが、通年して大きな差はなく、一年中はほぼ一定している。ちなみに、マレーシアにおける学校の休みは、4月上旬から中旬と、7月末から8月中旬、そして11月中旬から1月初めの3回である。

人口比の出国者数は、11.7% (人口：15,677,000人で、出国者数は1,836,752人) と10人に1人の割合で出国している。出国者の38.6%が航空機、40.4%が道路、17.0%が鉄道、船が4.0%となっている。

4-4 旅行業界

1985年6月に The Tour Operating Business and Travel Agency Business Regulation が制定され、1986年以降ツアーオペレーターとトラベルエージェントはTDCに登録することが必要となり、無登録業者は5,000リングギット以下の罰金もしくは1年以下の懲役又はその両者を課せられることとなった。

1985年12月末日までに、1,291のツアーオペレーターとトラベルエージェントのうち、866社が登録申請した。この内訳は次ぎのとおりである。

| | |
|---------------------------|-----|
| ① Bumiputra Companies | 275 |
| ② Non Bumiputra Companies | 464 |
| ③ Joint Venture | 118 |
| ④ Foreign Travel Agencies | 9 |

1986年9月現在の地域別登録業者は次のとおりである。

| | |
|-----------------|-----|
| Kuala Lumpur | 315 |
| Labuan | 2 |
| Johor | 75 |
| Kedah | 33 |
| Kelantan | 8 |
| Melaka | 19 |
| Negeri Sembilan | 10 |
| Pahang | 15 |
| Perak | 45 |
| Perlis | 3 |
| Pulau Pinang | 124 |
| Selangor | 53 |
| Terengganu | 8 |
| TOTAL | 712 |

4-5 通訳案内業者（観光ガイド）

1982年に The Certification and Control of Tourist Guide Regulation が制定され、通訳案内業は組織化された。

この規則により通訳案内業者に成ろうとする者は、TDCの行うトレーニングコースを受講し、試験に合格した後、TDCに登録しなければならない。

無登録業者及びその雇用者は5,000リンギット以下の罰金若しくは1年以下の懲役又はその両者を課せられることとなった。

1986年9月現在1,481名が登録しており、うち外国語通訳案内業者は198名で、日本語98名、泰語37名、独語31名である。

4-6 観光教育訓練機関

観光産業を発展させるためには、そこで働く職員の要請を凶らなければならないが、マレーシアでは、マラ工科大学及び National Productivity Centre にいくつかの講座を設けている。

1. マラ工科大学 (Mara Institute of Technology, ITM)

マラ工科大学は、観光産業の理論と実践を教える唯一の高等教育訓練機関であり、マレー人のみ入学することが許されている。

講座は次のとおりである。

Hotel and Catering Management

Tourism Administration

Institutional and Catering Management

Chef Training

2. National Productivity Centre (NPC)

NPCの役割は、観光産業の中での垂流動性のための訓練をすることであり、次のような分野について行っている。

- ① 個々のホテル及び観光施設に合ったコースの設立。
- ② 監督者クラスによる経営に関する通常の2コース。
- ③ 訓練期間等に関する観光産業への勧告。

第5章 マレーシアの観光開発計画

5-1 観光開発計画の流れ

マレーシアにおいては、土地の利用計画は「国家都市計画法」により規定されている。これによれば州政府が土地開発の手続き、地域開発政策、基準の制定に関し許可権限を持つとしている。

連邦政府のレベルでは1972年に貿易産業省所管として設立されたTDCが観光開発を提案し、振興する唯一の政府機関である。

TDCの主な目標は次のとおりとなっている。

- i 政府・関係省庁等が行う観光産業に関連する事業を調整すること
- ii 観光産業の発展を容易にするための政策を採択するよう政府に勧告し、採択された場合にはこれを履行、又は支援すること
- iii マレーシアにおける観光産業の開発事業に参加するとともに、国内観光と国際観光を振興すること

TDCはこの目標を達成するため、総裁・副総裁の下に、調査・研究部、開発・計画・管理部、総務・経理部、マーケティング部、国際関係・コンベンション部、及び事業部を持つ。

なお、観光開発に関してTDC以外の連邦政府のレベルでは民間航空局、土木局、電気通信局、及び国家電力局が挙げられる。

州政府レベルにおける観光開発、及び観光振興に関し、サバ州の例を挙げると、「サバ観光振興公社」(STPC)、「観光振興局」の2機関が、法律上及び行政上の権限を持っている。

STPCは1976年8月法律に基づいて設立され、次の通りの役割をもっている。

- i 観光産業に関し、政府・関係機関が実施する事業を調整、又は監督すること
- ii 観光産業の開発を用意するための方法、及び政策を政府が採択するよう勧告すること
- iii サバの観光を国内及び国外において振興すると共に、観光産業の開発に参加すること

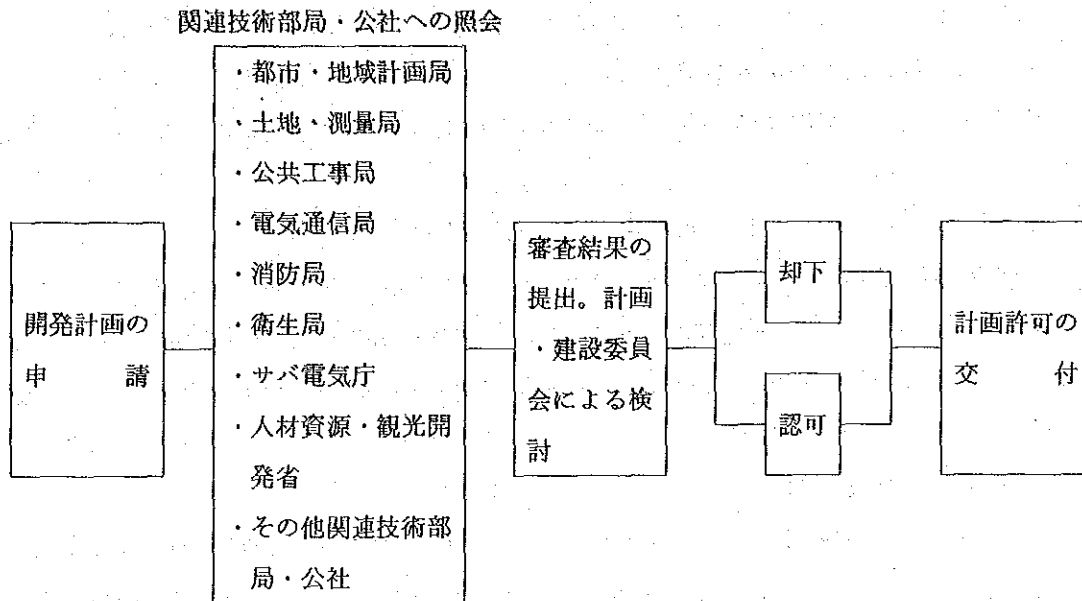
観光振興局は1979年3月、人材資源・環境開発省の下に設立され、その目標は次のとおりとなっている。

- i 観光に関し、政策を勧告するとともに、事業を実施すること
- ii 観光振興に関し、サバ観光協会とTDCとの調整を計ること
- iii 観光インフラを供給するとともに、観光開発計画を主宰すること

観光振興局は、局長が人材資源・環境開発省次官に直接報告する仕組みになっている。

サバ州についてみると、観光開発の計画申請を審査し、認定する手続きは定形化も組織化もされていない。しかし、全ての開発計画の申請はまず地方当局に提出され、その種類によって関連する技術部局・公社に照会される。環境に影響を与える恐れのある場合、その申請は人材資源・環境開発省に送られる。都市開発に関わる場合には都市・地域計画局に意見を求める。

観光開発計画の申請の流れ



5-2 第5次マレーシア計画における観光開発戦略

1. 序

観光産業は悪化した貿易収支を立て直す上で有効であり、第4次マレーシア計画期間の後期に政府によつて、高い優先順位を与えられた。同産業は数年にわたり重要な外貨獲得源、成長と雇用の創出源となっている。

観光産業は第5次マレーシア計画期間においても引き続き、経済に貢献するように調整され、開発される。観光産業の開発において、外客と国内客のマーケットがバランスをとって扱われる。民間部門は更に積極的な役割を果たすことが期待され、公的部門は基礎的インフラの整備、優遇策の供与、休暇旅行地としてマレーシアの宣伝、投資資金を担当する。

2. 第4次マレーシア計画（1981-85）の成果

来訪外客は目標の6.6%を上回る7.5%伸びを示し、225万人（1980）から322万人（1985）に増加した。マレーシアへの外客の90%はマレー半島を訪れた。1985年の外客総数の76.7%はアセアン諸国からの旅行者であった。アセアンの中でもシンガポールが全体の86.0%、タイが11.9%と最大となっている。アセアン以外では日本が年増加率7.5%と最大の旅行者送り出し国で、ヨーロッパ大陸、オーストラリア、ニュージーランド、英国、香港、米国の順となっている。

国内観光は260万人（1980）から300万人（1985）と年率2.9%の緩やかな伸びを記録した。1984年のマレー半島の西海岸の都市ではクアラルンプールとペナンを除き、国内観光客が全ホテル宿泊客の81.7%、東海岸の都市では77.1%、クチンで76.8%、コタ・キナバルでは72.9%をそれぞれ占めている。

観光による外貨収入は7億1,340万リンギット（1980）から17億3,060万リンギット（1985）へと年率で19.4%の伸びを記録し、第4次計画の目標である18.9%を上回った。全貿易外収入に占める割合は16.1%（1980）から18.8%（1985）に増加した。しかしながら、観光の収支はそれぞれ、1億1,500万リンギット（1980）の赤字、1億2,700万ドル（1983）の黒字、1億1,300万ドル（1984）の赤字となっている。

外客の消費パターンをみると、宿泊に45.5%、飲食・買い物に36.5%となっている。1985年の外客一人当りの消費額は日本、オーストラリア・ニュージーランド、英国の順となっている。国内観光客の消費パターンをみると、交通機関、飲食・買い物、宿泊の順で、宿泊費の割合が低くなっている。ホテルの客室数は27,500室（1980）から35,700室（1985）へ増加し、約29億万リンギットが投資されたが、客室数の増加と来訪外客と国内観光客の伸び率が低かったことから、平均稼働率は64.4%（1980）から55.0%（1985）へと低下した。

観光産業における雇用は、ホテルの建設が相次ぎ、大きく伸び、ホテルのみで17,600人（1980）から30,300人（1985）へと増加した。旅行業者も574社（1980）から1,290社（1985）へと増加した。なお、1986年現在で、TDCに登録した業者は712社である。

旅行目的地としてのマレーシアの知名度を高めるためTDCは第4次計画期間中に、5,840万リンギットを宣伝に支出した。年間宣伝予算は1,110万リンギット（1981）から2,110万リンギット（1985）へと大きく伸びた。

MASは同期間中に7,100万リンギットの宣伝予算のうち22.4%をマレーシアの宣伝に支出するとともにTDCとの共同宣伝も実施した。

宣伝が外国に主眼を置いていたため国民が外国に多く出掛ける結果となり、外貨の流失は8億700万リンギット（1980）から15億2,500万リンギット（1984）へと増加した。

国際会議やイベントの開催を通じた宣伝は施設不足のため限られたが、スポーツを165件（12,000人）、国際会議等を200件（150,000人）それぞれ開催した。

アクセスは観光産業の発展にとって重要であるが、その他アセアン諸国に比べ立ち遅れている。また外国から国内各地へのアクセスも収容施設の不足と外国から直行便の便数の少なさにより制限された。

急激なホテルの増設とこれに伴う従業員の出入りなどにより、管理職や熟練した従業員の不足が深刻化した。NPC, MARA はホテル従業員（5,190人）の研修を行ったが、必要となる人数の一部しか供給出来なかった。この他、TDCは829人のツアーガイドの研修を行った。なお、各ホテルは独自に12,700人に対し社内研修を行った。

SEDC, TDC, KEJORA 等の公的部門はホテルの開発・増設を行った。このうち、85%が国際クラスのホテルとなっている。

休暇旅行地としてのマレーシアに対する関心が、とくに低廉旅行を望む旅行者において低いのは、中級クラスのホテルの不足が原因の一部となっている。

1985年に観光産業の諸問題の検討、開発のガイドラインと方針の確定、及び各省間の調整を行うため、「観光閣僚委員会」が設立された。

政府は1985年にホテルの電気料金のレートの引き下げと融資制度（新投資基金）を承認した。旅行者へのサービス改善のため、「ツーリスト・ポリス・ユニット」が王立マレーシア警察によって編成された。

3. 1986-90年の予測

マレーシアは多様な観光資源、安定した政府、東西の十字路に位置している、等により観光を一層発展させる可能性を持っている。

世界的不況の影響や宣伝努力の成果等の様々な要素を勘案し、1986-90年のマレーシアへの来訪者数を年率6.1%増と予測する。

来訪者数の推計から、外貨収入は17億300万リンギット（1985年）から32億6,400万リンギット（1990年）へ増加する。ホテルの客室は8,700室追加されているが、その大半がクアラルンプールで、これにペナンが次いでいる。これによって、新たに10,400人の雇用が生み出される。

4. 第5次マレーシア計画の政策目標

観光産業は所得とともに、雇用を生み出す経済的相乗効果をもつ。また、観光資源は全国に立地しているため、地域開発を促すと同時に、異なる文化や生活様式の人々間の理解とともに、国民の結束を促すという効果がある。

外客の来訪を促進し、外貨収入を増加させる一方で、国民に国内旅行を奨励し、外貨の流失を減らすことによって貿易外収支の改善を計ることを目標とする。

観光産業を振興する上で、宗教、倫理、文化的価値は、環境とともに完全に尊重、保護され、観光開発のための資産として利用される。

5. 観光産業の開発戦略

1) 観光振興

観光振興活動は第5次計画期間中に強化され、公的部門は国全体を旅行目的地として宣伝する。TDCの宣伝予算は増額され、外国と国内の市場において、バランスを保った宣伝が行われる。

短期的には、アセアン、日本、オーストラリア、香港とともに、バンコクやシンガポールからの短期旅行者に重点を置く。

中・長期的には、集中的なマーケット・リサーチを行い、新しい市場を確認し、その好みを取り入れ、そして、より実現性の高い市場については更に、その市場の具体的な客層を見極める。MASやその他エアラインが就航する市場に重点を置く。アセアン地域内と一緒にツアー化し、同一旅行目的地としてマレーシアを宣伝する。

観光振興はコンベンション、パッケージ、観光そしてスペシャル・インタレストの4つに重点をおいて行われる。

i コンベンション

プトラ・ワールド・センターが完成し、クアラルンプールが主要開催都市として宣伝される。

ii バケーション

既存のリゾート地が中心に宣伝される。

iii 観光

クアラルンプール、ジョージタウン、マラッカが中心に宣伝される。

iv スペシャル・インタレスト

マレー半島の国立公園、サバのキナバル国立公園、サラワクのニア国立公園が重点的に宣伝される。

観光客がマレーシアの観光情報を容易に入手できるように、TDCは地図、ガイド・ブック等の印刷物を充実する。

2) 税優遇策

投資奨励法の中のホテル優遇策は観光産業にとっては適切とは言えないので、第5次計画期間中の1986年に変更された。新しい策は、ホテルのほか、サファリパーク、動物園、レクリエーション・センター、遊園地といった非宿泊施設も対象とする。

宿泊施設は観光産業の発展にとって前提条件であるが、国際クラスのホテルが多く、低廉旅行を志向する人向けの中級程度の施設が不足している。改正策ではロッジやレストハウスといった低廉な施設も含まれる。

改正優遇策には「パイオニア・ステイタス」(5年間)、「投資税額控除」(投資資本の100%まで)、ホテル・レストランのサービス税の減税(10%から5%)、そしてTDCに登録しているツアーオペレータへの「特別所得控除」が挙げられる。

3) アクセス

MASが外国の目的地との間の便数と座席を確保できるように、政府はより多くの、また新しい以遠権を得るように一層努力する。政府は外国からのチャーター便を今後とも奨励する。MASは他のエアラインとの共同運行を働きかけて行く。特定のホリデー市場を開発するため、宣伝用特別運賃を適宜各市場に導入して行く。

シンガポール、タイからの陸路による旅行者の来訪を促進するため外国車の入国規制が簡易化される。シンガポール=ジョホール間に短距離列車便を導入する可能性を調査する。

シンガポールとジョホール州東海岸との間のフェリー就航が道路・鉄道輸送を補完するために事業化される。

マレーシア半島=サバ、サラワク間を結ぶフェリーは国内観光を一層促進するため1986年に開始された。

人気のあるホリデー・リゾート、とくに山及び島のリゾートへのアクセスをスピードアップす

るため、滑走路の建設を行う。ランカウイ空港の大型機受け入れの工事が完了すると、ランカウイは観光リゾート地としてより一層宣伝される。クアンタン空港も、地中海クラブ、タンジョン・ジャラ・ビーチホテル等の施設を支援するため、外国からチャーター便の直接乗り入れができるように拡張された。

国内観光は既存のハイウェイを整備するなどして、一層奨励される。長距離運転を容易にするため、トイレ、軽食等の施設を備えたサービス・エリアの開発が開始される。

4) 特選旅行目的地、及び観光資源の開発と振興

観光地の開発においては、既存の旅行目的地の質的向上を優先的に行い、投資の効率を高めるクアラルンプールとペナンは全来訪者の69%を占め、主要な目的地となっているが、これを補完するため、コタキナバルとクチンも主要目的地に指定される。政府はこれらの地域のイメージ向上のため関係機関を通じて美化運動の推進、ペナンの海岸等に対する公害規制の実施等を行い、一方、民間部門は既存施設のグレード・アップ、ショッピング・コンプレックス、レストランや飲食施設を建設することにより、政府の事業を支援する。

次に、ジョホール、トレンガヌ、ランカウイ、マラッカ、ポート・ディクソン、ティオマン島といった地域が旅行目的地として、同様に開発される。

観光魅力を一層充実させるため、歴史、文化、手工芸の各分野の質的向上とその魅力の振興に重点が置かれる。政府は民間部門の支援をえて、史跡や建造物の修復と保存を行い、一方、州政府はその文化や民芸品の再現と開発について検討する。

新しい地域の開発については、最大の市場、シンガポールに近いマレー半島の東南海岸のうち、エンダウ＝メルシン＝ロンピンが特に配慮される。国立公園もそのアクセスと宿泊施設を充実して目的地として積極的に宣伝される。サバのキナバル国立公園とサラワクのニア国立公園は特に宣伝される。更にエンダウ＝ロンピン地域は国立公園に指定される。多様な市場のニーズをきめ細かく考慮し、ツアーをより魅力あるものにより人気のある旅行目的地として宣伝して行く。

5) 公的部門の民営化とその役割

第5次計画期間中に、民営化政策は積極的に推進され、TDCとKEJORAの開発計画の民営化も検討される。政府のレストハウスについても民営化の検討が行われる。

観光を含む生産性の高い投資に融資するために政府が着手した「新投資基金」(1985)は第5次計画においても継続される。外国からの低廉志向の旅行者や国内観光を振興するため低廉かつ割安なホテル等の施設を開発するための融資に対して銀行は重点を置く。

公的部門は基礎的インフラ、公害規制等にその重点を置くが、観光関連施設の開発は広く民間部門に委ねられる。1986-90年において観光関連のインフラと公共施設の開発はジョホール、パハンの両州のメルシン＝エンダウ＝ロンピン地区、パハン州のタセク・チニ、ティオマン島、そしてサラワクのダマイ・ビーチにおいて実施される。一方、コタキナバルのビジターセンター、

クチンの野外博物館,そして、ケダ州のグノン・ジュライ・レクリエーション基地においては小規模な開発が行われる。

観光客へのサービス向上のため、ツーリスト・ポリスは第5次計画期間中に拡充される。

6) 観光分野の人的資源の開発

ホテル産業が急速に発展したため、熟練と経験をもつ管理職、監督のレベルの人材が不足した。この不足は、引続き、NPCとITMによる訓練計画により補充される。1986-90年の期間に、この2施設で、9,100人にたいしてホテル・宴会産業の訓練がおこなわれる。

6. 補助金

1981-85年期間の観光開発補助金は1億4,851万リンギット、支出予定額は1億2,550万リンギット、そして1986-90年期間の補助金は5億7,165万リンギットである。

7. 結論

世界経済は不確定な状況にあるが、第5次計画で、来訪外客は年率6.1%で増加すると予測される。主要観光市場は引続きアセアン諸国、日本、オーストラリア、香港、台湾であろう。観光による外貨収入は年率13.5%の増加で増加すると期待される。第5次期間中、観光産業は貿易外収支の改善、収入と雇用の増加に積極的な役割を果たすことが期待される。公的部門は宣伝、優遇策、インフラ整備、融資の面で支援し、一方、民間部門が観光事業の開発に積極的に取り込むことが期待される。外客の誘致と共に、国民の国内旅行の奨励という目標も重視される。

5-3 既存の開発計画

TDC等が過去に行った観光開発計画で、現在利用可能な調査報告書は以下のとおりとなっている。

1. 全国レベルの観光開発計画

1) マレーシア観光開発計画マスタープラン

Tourism Development Plan 1975

TDC/Belt, Collines & Associates of Haeeii

2. 地域レベルの観光開発計画

1) ランカウイ旅行目的地開発マスタープラン

Langkawi Visitor Destination Plan 1979

TDC/Peat, Marwick, Mitchell & Co.

2) マレーシア東海岸観光開発マスタープラン

East Coast Masterplan 1979

TDC/Pannell Ker Foster

3) サバ観光開発マスタープラン

Sabah Masterplan 1979

TDC/Thompson Berwlcck Pratt (B. C.) Ltd.

4) サラワク観光開発マスタープラン

Sarawak Masterplan 1979

TDC/Thompson Berwick Pratt (B. C.) Ltd.

5) パンコール・ルムット・マスタープラン

Pangkor & Lumut Masterplan 1979

TDC/Lyon Associates, Inc.

個々の調査報告の概要は以下のとおりである。

1-1) マレーシア観光開発計画マスタープラン

—分析と計画—

このマスタープランはマレーシアのホテルや観光施設の開発が旅行市場の把握やインフラの有無等を考慮せず、調整もなされず、その場限りで行われてきたことから、作られる必要が出てきた。

この調査は、マレーシアの国際旅客、地域内旅客の増加予測、市場の特徴の分析、既存及び有望なホテル、リゾート及びビジターセンターの問題点の分析、観光産業全般の開発概念の策定及びその実行手順の確定を行っている。

また、この調査は、次のように、観光産業の秩序ある開発の方策の決定、ブミブトラの雇用促進、国の内外からの投資の促進、有望市場における宣伝方法の策定、必要なインフラ開発の提案などを行うために使用される。

更に、本計画を利用したり、これに基づいて開発を行うときには、1980年までの予測に基づいて作成しているので、これを単なるガイドラインと捉え、現状について改めて調査する必要がある。

本調査においては、観光市場の現状の分析、来訪客の予測、来訪者の経由の交通手段別の分析、宿泊施設の現状と需要予測、飲食施設の分析、観光資源と観光魅力の評価、観光概念と地域別の開発の問題点の指摘と開発案の提示、開発の実施、観光の組織上の問題点の分析、教育・訓練、観光収入の効果などを述べている。

観光市場の分析については、来訪客を国際、地域及び国内の3つの旅客に分類し、主要国際旅客をオーストラリア、日本、英国、ヨーロッパ大陸とし、主要地域内旅客として、シンガポール、フィリピン、インドネシア、タイをあげている。1980年までの来訪客の予測を行っている。

来訪客の経路については、チャーター便の増便、マレーシア国内間の航空運賃の引き下げ、クアラルンプール、ペナン、マラッカが主要な旅行目的地となっていること、鉄道のサービス・施設をグレードアップし、国際旅客を誘致することなどを提言している。

宿泊施設の需要予測については1980年までおこなっている。

観光資源については、景観・歴史・文化的資源、スポーツ・レクリエーション資源、ショッピング・娯楽資源に分類される。採石、採鉱から、景観地域などを保存するため国立、及び州立公園法の改正が必要である。文化の保存と高揚に関し、カルチュラル・センターをホテル内、または観光施設内に設置し、伝説的舞踊・音楽を本物の衣装でおこなうとともに、モデルとなる村落を設け、

土着民族の生活を見学できるようにすべきである。

観光開発概念としては、国際旅客、地域内旅客のゲートウェイという点から、①クアラルンプール＝マラッカ地域、②ペナン＝ランカウイ地域、③ペラク地域、④ジョホール地域、⑤クアantan地域、⑥コタバル＝クアラ・トレンガヌ地域、⑦サバ＝サラワク地域の7つに分類される。

クアラルンプール＝マラッカ地域については、クアラルンプールを都市的観光の中心地、マラッカを歴史的な町、ポート・ディクソンをリゾート地区、ゲンティン、ハイランドを高原リゾート、フレイザーヒルを静かなリゾート、クアラ・セランゴールとモリブを日帰り地域として開発案を提示している。

ペナン＝ランカウイ地域については、ペナン島を主要観光中心地・中継地都市、ランカウイを静かなリゾート兼レクリエーション地域として開発案を提示している。

ペラク地域については、イポーを主要観光中心地・中継地パンコール＝ルムット地区をビーチ・リゾート地、カメロン・ハイランド及びマクスウェル・ヒルを高原リゾート、クアラ・カンサールを二次的地区として開発案を提示している。しかし、地域の主要目的としてはパンコール＝ルムット・リゾート地区が適当であり、イポーは中継基地としてのみ使える。

ジョホール地域については、ジョホールバルを都市的観光中心地・中継・ゲートウェイ地、またショッピング・娯楽地、タンジョン・ペンゲランとセリ・パンタイのビーチ・リゾートをリゾート地、メルシンを沖合いの島への中継・ゲートウェイ地として開発案を提示している。いずれの地区も国際クラスのホテルが不足している。

クアantan地区については、クアantanをゲートウェイ・中継基地、チェラティン＝ベサラ間のビーチをリゾート、パンタイ・テンドールをリゾート地区、タセク・チニをレクリエーション・センター、タマン・ネガラを野生動植物目的のリゾート地として開発案を提示している。

コタバル＝クアラ・トレンガヌ地区については、コタバルを主要観光中心地・中継地、クアラ・トレンガヌを地域のゲートウェイ、ビジター・センター、ベスト・リゾート地区を東海岸の主要リゾート・センターとして開発案を提案している。

サバ＝サラワク地域については、コタキナバルをサバ州のゲートウェイ都市・中継地・都市的観光中心地、カルチュラル・センター、グノン・キナバルを高原リゾート、ラブアンを歴史とショッピングの中心地、クチンをサラワク州のゲートウェイ・都市・文化・歴史的中心地として開発案を提示している。

開発を優先的に行うべき地域については、クアラルンプール＝マラッカ地域を挙げ、その中でクアラルンプールとマラッカが優先されるべきである。クアラルンプールではテンプル公園計画の早期実施をTDCが行うこと、環境・開発の規制法を導入すべきとしている。マラッカにおいては歴史的建造物の保存・規制法の導入と道路混雑の解消のための道路建設を行うべきである。

ペナンについては、空港・都市間の道路建設、タンジョン・トコンの埋め立ての早期着工、下水設備の必要性を提案している。

ジョホールについては、メルシンにおける宿泊施設の早期拡充、セリ・パンタイのリゾート開発の着手を提案している。

クアンタンについては、ホテルの不足、テロック・シセク＝ペリンドンの開発計画の検討と早期着工を提案している。

コタバル＝クアラ・トレンガヌ地域においては、良質な宿泊施設の早期拡充、クアラ・トレンガヌのブキット・バク・アピルのTDCのモーテルの拡充、ベスト・ツーリスト・コンプレックス計画の検討と着工を提案している。

ベラックにおいては、バンコール＝ルムット地区をツーリスト・リゾート地区として確立することのむずかしさを指摘している。

観光の組織については、TDCが観光産業の活動を効果的に調整することができないという組織上の問題点の指摘とTDCの再編成を提案している。

教育と訓練については、観光産業におけるツーリスト・ガイド、ホテル等における人材資源の需要と供給の予測を行うと共に、TDCが大学レベルの訓練計画の策定、教育の継続の調整を行うこと、NPCとMARAとの調整を行うこと、ITMもツアーガイド・コースを導入することを提案している。

最後による収入の波及効果について部門別に分析すると共に観光収入の貿易外収入に占める貢献度についても予測している。

2-1) ランカウイ旅行目的地開発マスタープラン

—分析と計画—

ランカウイの経済は農業と漁業に依存している。米作とゴムが主要農作物であり、漁業は塩漬けの魚と海老となっている。この外にも、木材と大理石の採石がある。8ホテル、180室しかなく、現状では、観光は経済に対する貢献度は低い。

気候は熱帯性で、観光に適している。11月～4月の期間はもっともよく、空は青く、太陽が一杯で、海も静かである。8月～11月の期間は雨期で、夕方近くになると激しい雨がある。

観光魅力と資源については、多種多様で、観光開発に最適な地域である。水の澄む多くの白砂の海辺を有しているが、アクセスがボートによる交通に限られている。センタービーチ（パンタイ・テンガー）、タンジュン・ルー、テロック・コックの海辺は自動車によるアクセスが可能である。

手工芸品は技術的に遅れている。ランカウイは多くの伝説をもった島であり、観光宣伝に利用出来る。

ランカウイの主要観光資源はヨーロッパの旅行シーズンの時期に素晴らしい気候を提供できること、多くの砂浜があること、魅力的な海岸線と豊かな景観を有することであるとしている。また、その魅力は日常活動から遠く距離を置いていること、そして地形の美しさである。

旅行者のアクセスと島内の移動を容易にすることがランカウイ島の観光開発計画の中でも重要な側面である。現在、アクセスはクアラ・ベルリスからのフェリーとペナンからの軽飛行機に限られ

ている。

旅行市場の潜在性の分析と予測を行い、過去数年来、伸び率が止まっている原因は、島への便利な交通期間がないこと、良質な宿泊施設がないことであると指摘している。ランカウイが交通機関と宿泊施設をどの程度に開発するかによって来訪者の予測は大きく左右される。ランカウイはペナンの二次的旅行目的地としてペナンへの国際観光客、マレーシア居住者の休日リゾートとして使える。

ホテルの需要予測についても行っており、1986年までに1,100室が必要であろう。

旅行目的地の計画として有望なリゾート地域を7つあげ、そのうち特に、タンジュン・ルー、ブラウ・ビーチ、センター・ビーチの3地域が最も開発の可能性をもっており、具体的に計画を提案している。

タンジュン・ルーの開発計画には、リゾート・センター、公園地域、ゴルフコース・住居地域の3地域の開発を行い、リゾートセンター内にマレーシアの手工芸品店、料理店、免税品店を含むマレーシア・ショッピング・バザールを設置すべきである。

ランカウイ観光開発の組織については、土地利用、建物規制、デザインのガイドラインが必要であり、ランカウイ公社とTDCとが連携し、観光計画を管理すべきである。

実施計画については、これを4段階とし、1977-80年を既存の観光魅力と施設のグレードアップ、1978-84年をタンジュン・ルー・リゾートの開発、1983-86年をブラウ・ビーチの開発、1985-86年を今後の開発と企画の段階とする。

2-2) マレーシア東海岸観光開発マスタープラン

-分析と計画-

東海岸の経済は農業、漁業及び林業が中心となっている。米作とゴムが主要農産物で、海岸沿いの各州では漁業が発達している。パハン州では木材が主要な産業であり、州政府の収入の50%に達している。トレンガヌ州では沿岸の石油産出が州の経済に貢献している。

これらの州において観光は成長産業であるが、その開発は進んでいない。

観光資源と魅力の点では東海岸はマレーシアの文化遺産、現代の暮らしぶり等を見せてくれるほか、白砂の海岸、沖の島々、レクリエーション活動が一体となって、観光魅力を形成している。

マレーシアの有望観光地区は南部のロンピン=エンダウ=メルシンと北部のメラノ=ベスト=ダラム=メルシンの2つに分けられ、その特徴は、①海辺と海岸の環境、②沿岸の島々、③文化的な側面、④内陸部の自然環境である。

南部地域ではメルシンが地理的に中心に位置し、ホテル用地が容易に確保できるなどの理由から観光の中心地と位置づけられる。

メルシンはティオマン島などへの出発地であり、また素晴らしい海岸散歩道を持ち、ホテル及び観光施設建設にはすぐれた環境を提供しているが、現在の施設では十分ではない。1975年のマレーシア観光開発計画において提言されているホテルの勧告をサポートしている。国際級のホテル建設

の外、桟橋・埠頭の拡張工事とその周辺に案内書、売店、駐車場、ショッピングセンター等の建設を提言している。沿岸の島々については資源保護の立場からリゾート等の開発はすべきではなく宿泊施設を持つクルーザーを導入すべきである。限定的なリゾート開発が可能などころとしては、ティオマン、ティンギ、及びバビ・ベサルをあげられる。

ティオマン島には74室のティオマン・アイランド・リゾート・ホテルがあるが、空港を初めとして開発の可能性のある地域はすべて西海岸に位置している。

北部ではダウングンからタイ国境に至るまで白、又は黄金色の浜辺が続くが、漁村、隣接道路、湿地で淀んだ入り江が多く、ビーチサイドリゾートやホテルの開発が難しい。しかし、クアラ・トレンガヌとベスットの区間のみは開発に最適である。

コタバルとクアラ・トレンガヌは航空の主要ゲートウェイであり、マレーの伝統文化を有しているので、観光の中心基地として強化すべきである。

コタバル市内に鳳上げ、独楽回し、影絵、マレー武道等の伝統文化と手工芸品を集めたセンターを作るべきである。周辺のオアンタイ・チンタ・ベラヒは外客と国内客に仕切られたユニークな施設であるが、その改善案を提示している。パンタイ・ダサルは浜辺の規模から国際観光開発には適さない。

ベスット海岸リゾート地域はマレーシアでも最も有望な海岸リゾートで、特にクアラ・バルのホテルが提案の通りに開発されると、東南アジアでもきわめて特徴のあるものとなろう。

クアラ・トレンガヌも、しんちゅう、銅製品、織物、パチック、木彫等の伝統と文化が周辺に分散しているので、市内にセンターを設置すべきである。

マレーシアには土地の利用と開発の基準がないが、東海岸の土地利用計画を定めるとともに、都市、カンボン、リゾート・レクリエーション、農業及び保存地区の5種の土地利用のタイプに分類すべきである。

インフラに関して東海岸地域のいずれの開発計画地においても污水处理体制がないので必ず含めるべきである。

2-3) サバ観光開発マスタープラン

—分析と計画—

サバの経済は林業、農業、その他自然資源に依存している。この中で、木材が主要な輸出品であり、ココア、海老、パームオイル、ゴム、コブラという順となっている。サバは面積の20%強が農業開発に適しているが、現在では4.5%しか利用されない。サバはまた原油、銅のほか鉱物資源に恵まれており、将来は同州の主要輸出品となろう。

サバの観光資源としては、①海岸資源、②社会・文化資源、③主要都市中心地と関連施設、④国立公園、⑤気候の5つが挙げられる。

海岸資源は地理的に、①コタキナバル、ラブアン等の西部海岸地域、②クダット等の北部の島々、③サンダカン海岸線、④センボナ=タワウ地域の4地域に分けられる。

国立公園はコタキナバルやサンダカンの近くにあるのでレクリエーション活動の点で重要性が増加しつつある。

サバは人口の3分の1を占めるカダザン族ほかの土着民族を有し、豊かな文化資源に恵まれている。

コタキナバルはガヤ湾に面して地理的位置、国際空港、気候のほか多様な観光魅力に恵まれ、サバ州のゲートウェイとなっている。サバ博物館、州モスク、及びタンジェン・アルーが主要な観光魅力である。

キナバル山地域としてはキナバル山、国立公園、ポリングの温泉等がある。サンダカン地域としては英国教会のあるサンダカン、タートル島、そしてオラン・ウータンのサンクチュアリーが挙げられる。

開発概念についてはサバ州だけでなくサラワク州と一緒に商品化するというゲートウェイ・リンクという考え方を取るべきである。このため、大半の観光活動は、コタ・キナバル地域でなされるべきである。

2-4) サラワク観光マスタープラン

—分析と計画—

サラワクの経済は農業が中心で、就業人口の60%が従事している。輸出品目としては、こしょう、ゴム、ココナット・オイル、及び木材がある。現在は石油、天然ガスが重要になりつつあり、貿易に依存している。観光は現在のところ経済にそれほど貢献していない。

サラワクの観光資源としては、①海岸・景観資源、②文化資源、③主要都市中心地と関連施設、④国立公園と野生生物、⑤気候の5つの特徴が挙げられる。

海岸資源としては南部のセマタン、サンツボン、及びバコ国立公園は良質な浜辺で開発に適している。

公園と野生生物資源としてはバコ公園のテロック・アッサンのビーチが優れている。また、ニア国立公園のバズ・ネストと石器時代の遺跡が有名である。

文化資源としては白人のラジャ（ブルック王朝）、サラワク博物館のほか、人口の60%を占める土着民族による多様な手工芸品などがある。

サラワクの観光魅力としては州都のクチンが豊かな文化遺産を提供できるサラワク博物館のほか、その周辺に国立公園、ビダユ＝イバン族のロングハウスを有し、最も優れている。

観光開発概念についてはサバ州と一緒に商品化するというゲートウェイ・リンクという考え方を提案している。

2-5) バンコール＝ルムット・マスタープラン

—分析と計画—

ペラク州はテルック・ルビア＝バンコール島調査地域の近くに石油精製工場、海軍基地などの開発計画を検討している。観光開発が成功するためにはよい立地が重要であり、この計画は好ましく

ない。

又、交通手段やアクセスの便利さも重要であるが、主要都市からルムットへの旅行は時間を要する。航空便も限られている。ルムットからパンコール島へのフェリーは現状では十分であるが、船着場、荷扱い、発券窓口の整備が必要である。

様々な調査等から本調査地域は国際観光客には適しておらず、国内客や地域内旅客向けであると結論する。

5-4 観光開発の課題の整理

マレーシアにおける総合観光開発計画を策定することに当たっては以下のような課題が挙げられる。

- 1) 近隣諸国及びマレーシアへの国際観光客の動向について分析を行い、各マーケットの好みや特性を把握する必要がある。
- 2) 近隣諸国にないような観光資源、例えば、4,000メートル級のキナバル山を持つキナバル国立公園等の山岳リゾート等を開発する必要がある。
- 3) 主要マーケットカウノアクセス、及び国内ゲートウェイと観光地との間のアクセスの整備が必要である。
- 4) マレーシアの歴史、文化的資源、及び手工芸品等の質的向上、及び振興を計る必要がある。
- 5) 直ちに観光業に雇用できる人材を育成する必要がある。
- 6) 海洋性リゾートのミニ開発が全国各地に散在している現状から今後は近隣諸国との競争に打ち勝つためにも、大規模な海性レクリエーション基地を可能とするための施設を整備する必要がある。
- 7) 太平洋地域、及び東南アジア地域への国際旅客の動向に鑑みて、アセアン地域内のシンガポール、タイ、フィリピンなどの他地域と一緒にツアー化し、同一旅行目的地としてマレーシアを宣伝する必要がある。

観光開発計画の検討にあたってはこの点を十分踏まえる必要がある。