





18-19

JICA LIBRARY



1071861[7]



マレーシア国

地域総合開発計画調査  
最終報告書

要約版

平成元年1月

国際協力事業団

国際協力事業団

18617

## 序 文

日本国政府は、マレーシア国政府の要請に基づき、同国の地域総合開発計画調査を行うことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施した。

当事業団は、小山伸広氏を団長とし、株式会社パシフィック・コンサルタンツ・インターナショナル及び株式会社ジェイシーピーの専門家から構成される調査団を昭和62年6月から昭和63年12月までの間5回にわたり、マレーシア国に派遣した。

調査団は、マレーシア国政府関係者との意見交換ならびに現地調査を行い、帰国後の解析検討作業を経て、このたび本報告書を取りまとめた。

本報告書が、プロジェクトの推進に寄与するとともに、ひいては両国の友好親善の一層の発展に役立つことを願うものである。

終りに、本件調査にご協力とご支援をいただいた両国の関係者各位に対し、心より感謝の意を表するものである。

平成元年1月

国際協力事業団

総裁 柳谷謙介





マレーシア国地域総合開発計画調査 目 次

	頁
第1部 全国観光開発ガイドライン	
1. 観光開発の目的	1
2. 観光開発の目標	1
3. 目標達成のために	3
4. 観光プロモーション	5
5. 主要マーケット	6
6. 交通施設の整備	8
7. 観光開発の諸制度	10
7.1 観光行政	10
7.2 観光開発の支援体制	11
7.3 人材開発	11
7.4 プライバタイゼーション	12
8. 地域別観光開発の方向	13
8.1 観光地域の比較分析	13
8.2 南部観光地域	15
8.3 中部観光地域	17
8.4 サバ観光地域	20
8.5 西部観光地域	23
8.6 東部観光地域	25
8.7 サラワク観光地域	27
第2部 新しい観光商品の導入	
9. 目 的	29
10. 南東部地域の観光開発	29
10.1 観光資源	29
10.2 南東部地域観光開発コンセプト	31
10.3 必要なプロジェクト	33
11. デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発	38
11.1 はじめに	38
11.2 目標入込客数	39
11.3 デサル・ニュー・ツーリズム・コア開発計画	40
11.4 投資費用予測	44
11.5 財務見通し	46

11.6	経済効果	47
11.7	デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発組織	48
11.8	観光開発における財務的誘因	49
11.9	観光振興	49

## 第1部 全国観光開発ガイドライン

### 1. 観光開発の目的

1995年までの期間における観光開発の主要な目的は、第4次・第5次マレーシア国5ヶ年計画に示されているように、次の3点にあると考えられる。

- 1) 国際観光客の増加を図り、滞在期間の延長および一人あたりの支出増加を図ることによって、獲得外貨の増加を達成する。
- 2) 観光産業の発展を通じて、雇用機会の増加と多様化を達成する。
- 3) 観光客の支出および国内資財の供給増加を図ることによって、地域経済の活性化を達成する。

上記3つの主要目的のうちでも、獲得外貨の増加はマレーシア国の国際収支を改善する

上で特に重要であり、1995年までの観光開発の第1の目的であるといえよう。

### 2. 観光開発の目標

表1.2.1 に示されるように、1995年における国際観光客の入国目標を5.1百万人と設定する。この目標達成のためには、年間5.3%の増加率を確保することが必要である。表1.2.2 に示されるように、1995年における国際観光客による支出額を58.4億リンギットと設定する。必要とされる年間増加率は15.2%となる。この目標達成のためには、日本、オーストラリア、イギリス、アメリカなどアセアン諸国以外からの観光客を増加させるよう積極的なプロモーション活動が不可欠である。

上の目標が達成されると、それによって発生する雇用機会増加は直接雇用が21,500人、間接的な雇用が30,100人、合計51,600人と推定される。その内訳は表1.2.3 に示されるとおりである。

Table 1.2.1 Target Arrivals of International Tourists

Unit: million persons

	1986		1995		Growth %pa
	A'vl	%	A'vl	%	
ASEAN	2.52	78.7	3.88	76.0	4.9
Japanese	0.13	4.1	0.36	7.1	12.0
Others	0.55	17.2	0.86	16.9	5.1
Total	3.20	100.0	5.10	100.0	5.3

Note: A'vl stands for Arrival

Table 1.2.2 Target Expenditure by International Tourists

Unit: billion ringgit

	1986		1995		Growth %pa
	Exp.	%	Exp.	%	
ASEAN	0.91	55.5	2.47	42.3	11.7
Japanese	0.15	9.1	1.06	18.1	24.3
Others	0.58	35.4	2.31	39.6	16.6
Total	1.64	100.0	5.84	100.0	15.2

Note: Exp. stands for Expenditure

Table 1.2.3 Expected Job Opportunities

Unit: persons

Year 1995	Type of Employment	Share	Jobs
	Direct Employment	100.0%	21,500
	Management	5.7	1,200
	Supervisor	12.7	2,700
	Skilled Labour	55.6	12,000
	Semi-skilled	14.3	3,100
	Unskilled	11.7	2,500
	Indirect Employment		30,100
	Total		51,600

Note: 1) Direct employment is in such areas as lodging, restaurants, and sightseeing operations. Jobs are assumed to be 1.2 times the number of hotel rooms.

2) Indirect employment is in such areas as construction, agriculture, and manufacturing industries. Indirect employment is assumed 1.4 times direct employment.

### 3. 目標達成のために

マレーシア国は国際観光分野に新たな参入を図ろうとしている。国際観光分野における先進諸国と比較すると、観光施設、サービス、プロモーション、市場情報、交通条件など様々な面で遅れていると言わざるを得ない。これらの問題点を一つ一つ着実に改善していくことが今後の観光開発にとって極めて重要である。

しかしながら、短・中期的に国際観光客の増加を図り、観光による獲得外貨を急速に増やすためには、国際観光客の需要に合った新しいタイプの観光開発を推進することが同時に必要であると言えよう。既存の問題点を着実に改善する場合とは異なり、新たな観光基地の開発のためには戦略的な資源配分を必要とする。

マレーシア国の資源上の制約を考慮すると、既存の問題点の改善と新たな観光基地の開発にどのように資源を配分していくかが戦略上重要であると考えられる。

マレーシア国の観光開発のためには、次の諸点に対する配慮が必要である。

#### 1) 安全と治安の確保

国際観光開発のためには、安全と治安の確保が先ず必要である。マレーシア国は他国に比べて安全・治安ともに優れており、継続してその長所を生かすことが必要である。

#### 2) 観光施設・サービスの改善

ホテル、レストラン、マーケット、休憩施設など観光諸施設の整備が必要である。これらの施設で提供されるサービスや、ツアー・オペレーター、ガイド等のサービスも観光客の期待に応えられるよう改善されなければならない。土産の質、デザイン、種類なども改善が必要である。マレーシア国の文化、伝統なども観光客が容易に楽しめるよう提供されることが望ましい。

#### 3) 観光周遊ルートの開発

国際観光客が満足できるような周遊ルートを改善・開発し、インフォメーションの提供、ガイドの手配、交通手段の提供などの便宜を図ることが必要である。

#### 4) 観光地の維持と保存

観光地を清潔に、衛生的に、美しく保ち、観光客が満足できる環境を維持することが必要である。自然環境および文化的環境を保全することによって、観光地が長期的に魅力を保つよう対策を講じることも重要である。

#### 5) アクセシビリティの改善

複数の入国点を整備することにより、マレーシア国への国際交通ネットワークの改善を図る。国際交通と国内交通の接続を改善するため、ターミナルの整備、スケジュールの調整が必要である。交通料金の検討も行われなければならない。

#### 6) 観光プロモーション

マレーシア観光開発公社（TDC）の努力により、国際観光市場におけるマレーシア国の認知度は次第に高まりつつある。より多くの国際観光客を誘致するためには、重点対象国の旅行業者と緊密な連携を図ることによってグループ旅行者を積極的に誘致することが必要である。

#### 7) 新しい観光基地の開発

近年において多くの観光客を集めている観光基地は、優れた自然環境の中にあるビーチ／マリーン・リゾートである。この傾向は、旅行需要およびレクリエーション需要の増加傾向とともに、将来に亘り継続するものと考えられる。より多くの国際観光客を誘致するためには、このような新しいリゾート基地の開発が極めて重要である。

#### 4. 観光プロモーション

マレーシア国は観光開発の面からは後発国といえよう。したがって、観光プロモーションにおいても、他の観光先進国と同様の方策を用いることは得策ではない。成長が期待される市場セグメントに焦点を当てて、その需要を満たす観光商品の開発が急速な観光客の誘致には不可欠である。次の点に観光プロモーションの焦点を当てることが望ましいであろう。

##### 1) 観光商品とアクセスの改善

- 優れたビーチ・リゾートの開発
- 魅力的なイメージの確立
- アクセスの改善

##### 2) 観光プロモーションの質的向上

- 対象セグメントへの効果的な遡及
- プロモーション・ミックスの高度化
- 総合的なプロモーション体制の確立

##### 3) プロモーション経路の多様化

- マーケティング経路の多様化
- 経路ミックスの高度化
- エリア・マーケティングの導入

## 5. 主要マーケット

目標とする主要マーケットを選定するに当たっては、獲得外貨額を増加させるという国家目標との関連を考慮することが必要である。そのためには、次の3つの要素が考慮されなければならない。

- マレーシア国への入込み観光客数が多い国
- 将来の観光客数の伸びが大きいと期待される国
- 観光客1人あたりの支出額が大きく、将来の伸びが期待される国

獲得外貨額の大きさから見ればシンガポールが最も有望なマーケットであり、次いで日本である。オーストラリア、イギリス、タイ国は次に有望なマーケットである。西ドイツ、台湾、アメリカ、ホンコンはその後に続く。したがって、マレーシア国の主要観光マーケットとしては、次のような優先順位づけができるであろう。

第1マーケット： シンガポール、日本

第2マーケット： オーストラリア、イギリス、タイ国

第3マーケット： 西ドイツ、台湾、アメリカ合衆国、ホンコン

以上の他にもマレーシア国にとって有望なマーケットになりうる国々もあろうが、現在のところプロモーションによってどれだけの観光客誘致が可能か不確定である。多くの国々に分散したマーケティングを展開するよりも、少数の国々を選定してマーケティング活動を集中し市場への浸透を図ることの方が、目標達成上有効であると考えられる。

シンガポールとタイ国市場との関係では、陸上交通手段によるスムーズな移動を妨げているボトル・ネックの解消が急務であるといえよう。

日本市場：

日本における従来のプロモーション活動はマレーシア国に対する認知度を高めることに重点が置かれていた。これからは、広告、販売促進、広報活動を適切に組み合わせることによって、最も旅行需要の高い20代女性に焦点を当てたプロモーションを推進することが望ましいといえよう。新婚旅行需要ならびに30代男性もこれに続く有望市場である。雑誌、TV広告など様々なメディアをどう活用するかについての再検討も必要である。



提供情報の内容としては、目的地でどのような楽しみができるかという情報を盛り込むことが必要である。このような情報は潜在顧客のマレーシア国観光地への選好を高める上で重要であり、特に、若者を引付ける上で効果的であるといえよう。

また、マレーシア国への訪問経験者が日本国内の友人、親戚などに対して行う口込み情報の重要性を認識することが必要である。口込み情報はそれらの人々が目的地を決定する上で重要な役割を果たしている。いい口込み情報が伝えられるためには、マレーシア国への訪問者がマレーシア国内で楽しい経験をし、よい印象をもっていなければならない。そのためには、少なくともマレーシア国内で悪い印象を与える可能性のあるものを取除くよう努力することが必要である。

プロモーション活動の効率性を高めるためには、航空会社、旅行卸売り業者、広告会社などとの協調プロモーションを推進することが必要である。このことはプロモーション予算が限られている場合に特に効果的である。

#### オーストラリア市場：

オーストラリア観光客の多くは個人旅行者であり、異なる文化、美しい自然、アドベンチャーなどを好む。主要なセグメントは、文化、自然、歴史などに興味を持つ若者であり、また、美しい自然と異なる環境の中での休息とレクリエーションを求める中高年層である。前者に対してはビーチ・リゾートを、後者に対しては西海岸沿いのビーチ・リゾートあるいは高原リゾートをプロモートすべきであろう。

オーストラリアの海外観光シーズンは8月と12月である。マレーシア国においては、12月はアセアン諸国以外からの観光客が減少する時期であり、この時期をねらってオーストラリアへのプロモーションを活発にすることが望まれる。

#### イギリス市場：

イギリス人旅行者に人気のある海外観光地は、ヨーロッパ内の観光地を除くとオーストラリア、ニュージーランドなど旧英連邦諸国である。これら諸国への訪問は、友人、親戚への訪問を含めて、今後とも増加するものと想定される。マレーシア国にとっても、イギリスは重要な市場であるといえよう。

イギリス人旅行者は、旅行業者が取扱う包括ツアー（I T）の利用者が多く、約60%が利用していると言われている。海外旅行において旅行業者が果たす役割は大きい。現在は、長期滞在型でありシーズンの影響を受けない55歳以上の老年層を主な対象に販売活動を行っている。これらの人々をマレーシア国に引付けるよう旅行業者との連携を強化する必要がある。

## 6. 交通施設の整備

交通システムの整備は海外からの観光客を誘致し、国内各地の観光地へのアクセスを改善する上で重要である。そのためには、次の点の整備が必要である。

### 1) 航空座席の増加

国際観光客のマレーシア国への訪問を容易にするため、特に夏期シーズンにおける航空座席数の増加が重要である。マレーシア航空システム(MAS)は座席の販売を旅行業者に一任しているが、主要市場からマレーシア国までの航空座席を確保しなければならないであろう。

### 2) 国内主要観光地への航空サービスの整備

優れた観光資源を有するが、陸上交通によるアクセスが困難な地域に対して航空サービスを改善することが必要である。サバ、サラワク地域の内陸観光地に対しては特にその必要性が高い。しかしながら、これら観光資源地での空港開発に対しては自然環境保全を十分に考慮しなければならない。

### 3) 南北高速道路の整備

南北高速道路は西海岸沿いの観光地へのアクセスを改善し、これらの地域における観光開発を促進するであろう。整備にあたっては、沿線の景観および美化に配慮するとともに、サービス・エリア、駐車場、インフォメーション・センターなど観光関連施設を合せて整備することが必要である。

### 4) コースウェイの改善

コースウェイの改善はマレーシア国政府によって、車線増設、車種別分離、入国ブースの増設などが計画されている。この計画は早急に実施されることが望まれる。

### 5) 鉄道サービスの改善

マレー半島を走る鉄道は観光の1つのアトラクションともなり得るので、グループ・ツアーにも利用できる列車編成、車内での旅客サービスの向上、計画されている「オリエント急行」停車駅からの観光ルートの整備などが必要であろう。

#### 6) フェリー・サービスの運行

シンガポールとマレーシア国との交通条件の改善のため、チャンギ・ポイントとブルンコール港の間にフェリー運行が計画されているが、半島南東部の観光開発にとって極めて重要であり、早期の実現が望まれる。

## 7. 観光開発の諸制度

### 7.1 観光行政

文化観光省（MOCAT）の重要な機能は、中央省庁、外郭団体、民間団体などを包含してマレーシア国の観光開発政策を立案することにある。しかしながら、MOCATの抱える問題は、『観光振興委員会』による方針に基づき、関係省庁、諸団体といかに調整をとり実行計画として纏めあげていくかにある。また、他の重要な機能として、観光プロジェクト/プログラムの実行計画の作成、監督、評価、モニタリングが挙げられる。基本的な改善点として以下の諸点が挙げられる。

- 1) 観光振興委員会および副委員会で決定された方針を実行に移すため、常設事務局の設置が必要である。
- 2) 観光計画の策定に有効なデータ・ベースの確立が必要である。入国データ、ホテル宿泊者データ、観光施設データなどは継続して収集されるべきである。また、定期的に国際観光客、国内観光客の行動調査を実施することが望ましい。これらのデータは時系列分析が可能なよう年度別データとして蓄積されなければならない。
- 3) 観光客に提供される安全性とサービスを改善するため、旅行業者および観光施設運営者を評価し、指導するためのモニター制度が導入される必要がある。特に、国際観光客の誘致に重要な役割を果たす『受入れ旅行業者』のサービスを改善するよう指導することが必要である。
- 4) プロモーション活動の効率向上を実現するため、プロモーションの評価システムを導入することが必要である。プロモーション活動の成果は時間的な遅れをともなっており国際観光客の増加として現れるが、効果的に評価できるシステムの構築が望まれる。
- 5) 国際観光市場の中でマレー半島が著名な目的地になり得るよう、シンガポールおよびタイ国との協調的なプロモーション活動が必要である。シンガポールとの協調は既に進められており、タイ国との協調プロモーションを更に強化することが必要である。

## 7.2 観光開発の支援体制

- 1) マレーシア国への入国・通関手続きの迅速化が必要である。特に、コースウェイにおけるシンガポールとの出入国の改善は早急に実施されなければならない。予定されているチャンギ・ポイントとブロンコール港間のフェリーにおいても能率的な出入国手続きの採用が望まれる。
- 2) 優れた自然環境を保全するため、必要な地区については早期に国立公園として指定することが必要である。観光資源として優れた熱帯雨林および海域は特に重要である。
- 3) 安全性および利便性という観点から、交通サービスを見直し改善することが必要である。登録・検査制度の導入を検討することが必要であろう。
- 4) 税制優遇策であるパイオニア・ステータスの期間を5年以上に延長することが望ましい。観光施設への初期投資が大きくなるにつれて、単年度あるいは累積年ベースでの損益採算時期は長期化する。初期投資は大型化の傾向にあり、特例期間の延長が望まれる。
- 5) 外国企業と国内企業の観光合弁事業の成立を容易にするため、国内企業に対する公的融資制度を拡充することが望ましい。今後、このような形態での事業機会が増加するものと想定される。

同時に、資金調達能力に劣る小規模零細事業者によって営業されている宿泊施設の水準を上げるため、既存施設の改善事業に対する公的融資制度の拡充も重要であると言えよう。

## 7.3 人材開発

- 1) ホテル経営および観光専攻学科を設置し、大学卒業レベルの学位を授与することが望ましい。こうすることによって、観光に対する社会一般の認識を向上させることも可能である。
- 2) 観光分野における人材開発において、他国間あるいは2国間の技術・経済協力を活用することが望まれる。

- 3) 観光分野の人材育成プログラムは公的・民間を問わず放任されているが、各々のプログラムを評価し、質的向上を図る必要がある。標準的なカリキュラムの設定も有効である。
- 4) クアラ・ルンプール以外の地方部における人材育成方策を確立する必要性が今後高まるであろう。そのため、NPCの支局を有効に活用することが必要である。熟練および半熟練労働力を養成するため、移動研修プログラムの導入も検討されるべきであろう。

#### 7.4 プライバタイゼーション

観光産業におけるプライバタイゼーションの導入は、十分な注意を払った上で実施されなければならない。国家の長期的な利益を確保するという観点から、プライバタイゼーション計画と観光開発計画との調整が図られるようガイドラインの設定が重要な課題であると言えよう。

特に、大規模な土地における観光開発では慎重な検討が必要である。民間企業は別荘地分譲などによって早期に資本の回収を図る。このような開発方法が最もリスクが少なく、利益を上げることが出来るからである。しかしながら、このような開発方式は、当該地域にたいして長期的な利益を保証するものではない。プライバタイゼーション計画は地域に対する長期的な利益確保という観点から見直されなければならないと言えよう。

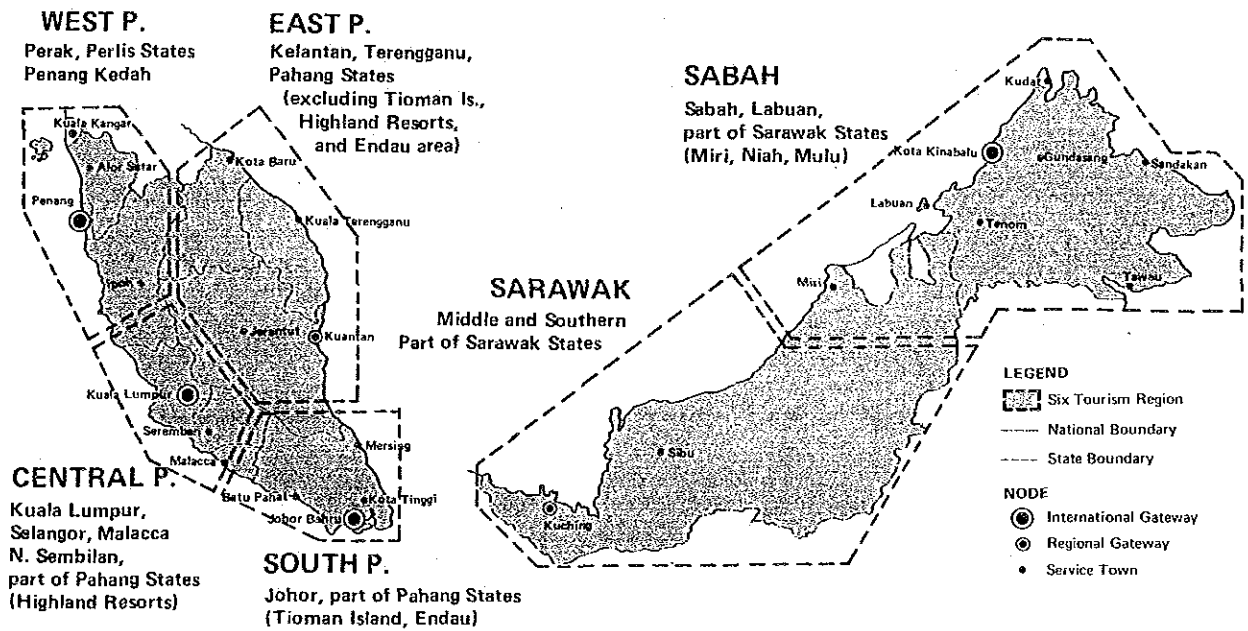
## 8. 地域別観光開発の方向

### 8.1 観光地域の比較分析

マレーシア国は、図1.8.1 に示されるように、6つの観光地域に分割できる。

- (1) 中央部観光地域
- (2) 西部観光地域
- (3) 南部観光地域
- (4) 東部観光地域
- (5) サバ観光地域
- (6) サラワク観光地域

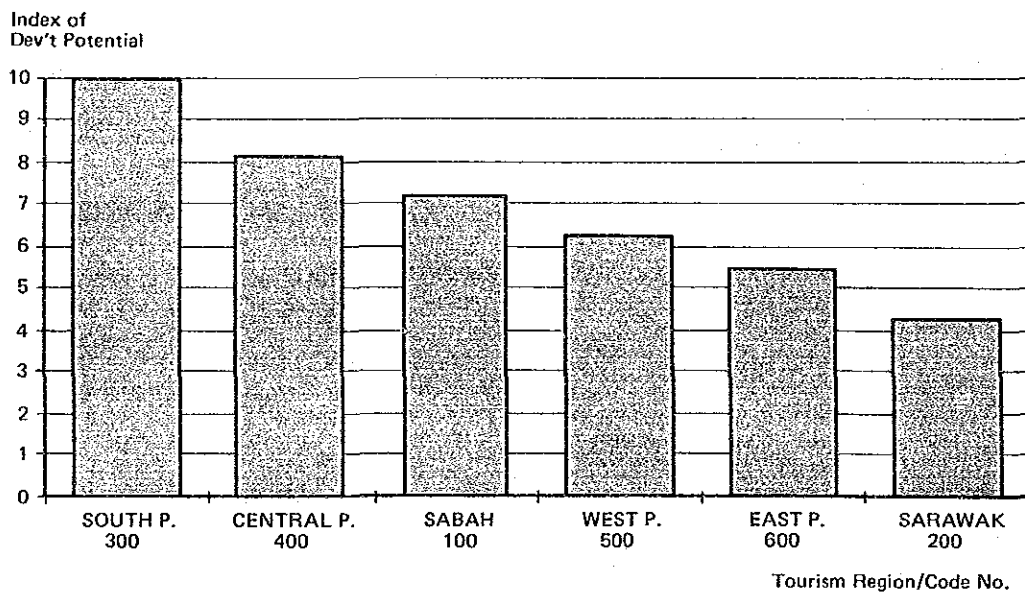
Fig. 1.8.1 Six Tourism Regions in Malaysia



これらの観光地域が持つ開発潜在力を相互に比較し、1995年までの外貨獲得額を増加させるという観点からの評価を行った。評価項目としては、観光資源、アクセス、観光施設、季節性、観光産業の5つを取上げた。観光資源と季節性は変化しえない要素であるが、アクセス、観光施設、観光産業は資本投下によって人為的に変化され得る要素である。しかしながら、アクセスの改善は絶対的な移動距離を克服するために多大な投資を必要とするものであり、資金力に制約がある状況下では短期的な改善は望み難い。また、観光産業は地域経済の構造と深く係わり合っているものであり、短期的な高度化を期待することは出来ない。観光施設のみが比較的限られた資金の投入によって短期的な改善を期待しうる要素であると言えよう。

図1.8.2 に評価の結果を示す。南部観光地域が最も開発潜在力の高い地域であると評価された。これは主として、シンガポール経由での国際航空路線への良好なアクセスおよび優れた観光資源による。この地域にとって最も必要な開発は観光施設の整備である。次いで中部観光地域が高い評価を得ている。この地域は観光施設整備の点では最も優れているが、国際観光市場からのアクセスが劣っており、優れたビーチ・リゾートがない。評価の結果は、以下、サバ観光地域、西部観光地域、東部観光地域そしてサラワク観光地域の順に続いている。

Fig. 1.8.2 Development Potential of Tourism Regions





## 8.2 南部観光地域 (South PTR)

南部観光地域の東海岸は海岸線、島嶼群、熱帯雨林、ジョホール・バル市の歴史資産など優れた観光資源に恵まれている。これらの多様な観光資源の組み合わせは海洋性リクリエーションを求める国際観光客の期待を満たすものであると言えよう。

シンガポールからのアクセスの改善には次の2つの計画がある。

- 既存のコースウェイの改善によって、シンガポールとジョホール・バル市の交通を容易にする。
- チャンギ・ポイントとブルンコール港間にフェリーを就航させる。

この2つのプロジェクトは南部観光地域のアクセス改善に大きく寄与するものと考えられる。南部観光地域内のインフラストラクチャーはよく整備されており、維持されている。

しかしながら、観光施設の面では、南東部地域内にはデサルとテイオマン島にそれぞれ1つずつの国際レベルのホテルがあるにすぎない。南部観光地域、特に南東部地域の観光開発は、シンガポールを訪問する国際観光客に対して魅力的な観光商品をいかに整備するか懸かっていると見えよう。その第1歩として、国際レベルのホテルとアメニティ施設を揃えたビーチ・リゾートの開発を推進することが望ましい。南東部地域においては都市型アメニティの集積がないという点を考慮すると、開発されるべきビーチ・リゾートは国際観光客のすべての欲求を満たす自己完結型リゾートでなければならないと言えよう。

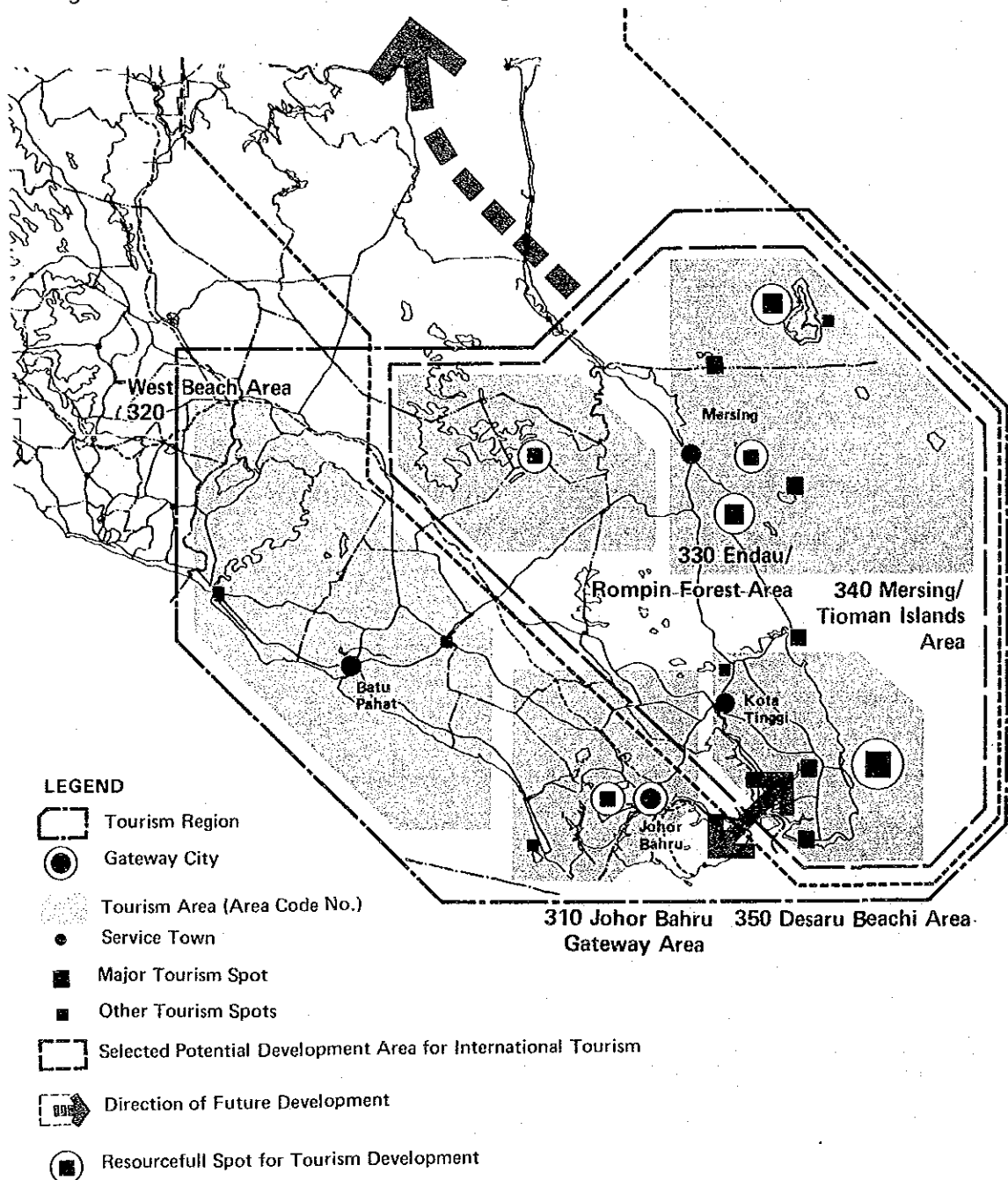
シンガポールに近いということから、南部観光地域、特にジョホール・バル市とデサル地区には多くの日帰り観光客の訪問が期待される。ジョホール・バル市はシンガポール人およびシンガポールに滞在する外国人の日帰り観光需要を満足させるよう整備される必要がある。デサル地区においては、様々なリクリエーション施設、娯楽施設を用意することによって、シンガポールからの日帰り観光客の需要を満たすとともに、リゾート滞在者にも多様な楽しみ方を提供することが求められる。

一方、西部海岸地域は将来とも地元民を中心とする観光地に止まるであろう。

南部観光地域の開発は様々な面でシンガポールとの協力関係に依存する。例えば、観光プロモーション、観光業者の連携、アクセスの改善、出入国手続きの効率化などである。

南部観光地域はクアラ・ Lumpur から距離を考慮すると、国内観光客の主たる目的地とはなり難いと考えられる。しかしながら、南北高速道路の完成、オリエント急行の導入はクアラ・ Lumpur から南部観光地域へのアクセスを改善するものであり、これらの道路、鉄道との関連で新たな観光ルートを開発を進めることが望まれる。図1.8.3 は南部観光地域における1995年までの開発方向を示すものである。

Fig. 1.8.3 South Peninsular Tourism Region



### 8.3 中部観光地域 (Central PTR)

中部観光地域にはマレーシア国で最大のホテルルーム・ストックがあり、全ストックの40%、国際級ホテルの52%が集中している。国際観光客の56%が中部観光地域に到着している。中部観光地域は国内で最大の観光目的地であり、この状況は将来に亙り続くものと考えられる。

この地域の主要な観光開発目標は、既存の観光施設および高原リゾート、美しい都市、ビーチ、史跡などの観光資源を活用して、より質の高いサービス、魅力を提供することによって、国際観光客の滞在期間を長くすることにあると言えよう。これらの様々な観光資源の組み合わせは、観光客の多様な需要を満たし、国際観光客の対象セグメントを広げ得る可能性を持っている。

既存の観光的魅力の向上、観光イメージの改善に対して次のような対策が必要であろう。

- ー マレーシア国のイメージを高揚するよう国際的および全国的なイベントおよびコンベンションを計画し、組織する。
- ー 国際および国内観光客が必要とする観光情報が容易に入手できるよう観光案内情報の改善を図る。
- ー 都市計画と密接な連携を維持しつつ、文化的なパフォーマンス、蘭園、ハンディクラフト・センター、ショッピング・モール、娯楽施設、水域景観、歴史遺産、ゴルフ場などの整備を図る。
- ー 観光プロモーションにおいて、市民の暖かさ、親しさが重要な役割を演じることを考慮して、市民の積極的な参加を図る。

中部観光地域は、周辺諸国の都市における喧騒と賑わいと異なり、開発され、魅力的でありながら、美しく、平和で、静かな都市に恵まれている。クアラ・ルンブール、マラッカ、高原リゾート地域は国際観光客を引付ける潜在力をもっていると考えられる。ポート・デイクソンは国内および一部シンガポールからの観光客のビーチ・リゾートにとどまるであろう。

### 1) クアラ・ランプール首都観光地区

- マレーシア国の首都であり、最大の入国地点であるクアラ・ランプールは他地域に比べて圧倒的に観光施設、観光産業が集積しており、優れた景観環境の中に文化資源を有している。
- クアラ・ランプールへの国際観光客をより多く引付けるため、観光産業及びサービスの質的向上を図り、都市型アメニティを高める努力が必要である。
- 国際航空ネットワークとの限られたアクセス条件がより多くの国際観光客を引付ける上での制約となっている。2国間協議を通じて航空キャパシティの増大を図り、航空ルートの開設を進めることが重要である。
- 首都圏内におけるリゾート、レクリエーション施設は不足している。既存のゴルフ場、スポーツ・クラブなどを可能な範囲において国際観光客にも解放することが望ましい。
- 国際会議、インセンティブ旅行をプロモートすることによって、既存施設の利用率を向上させる。

### 2) マラッカ観光地区

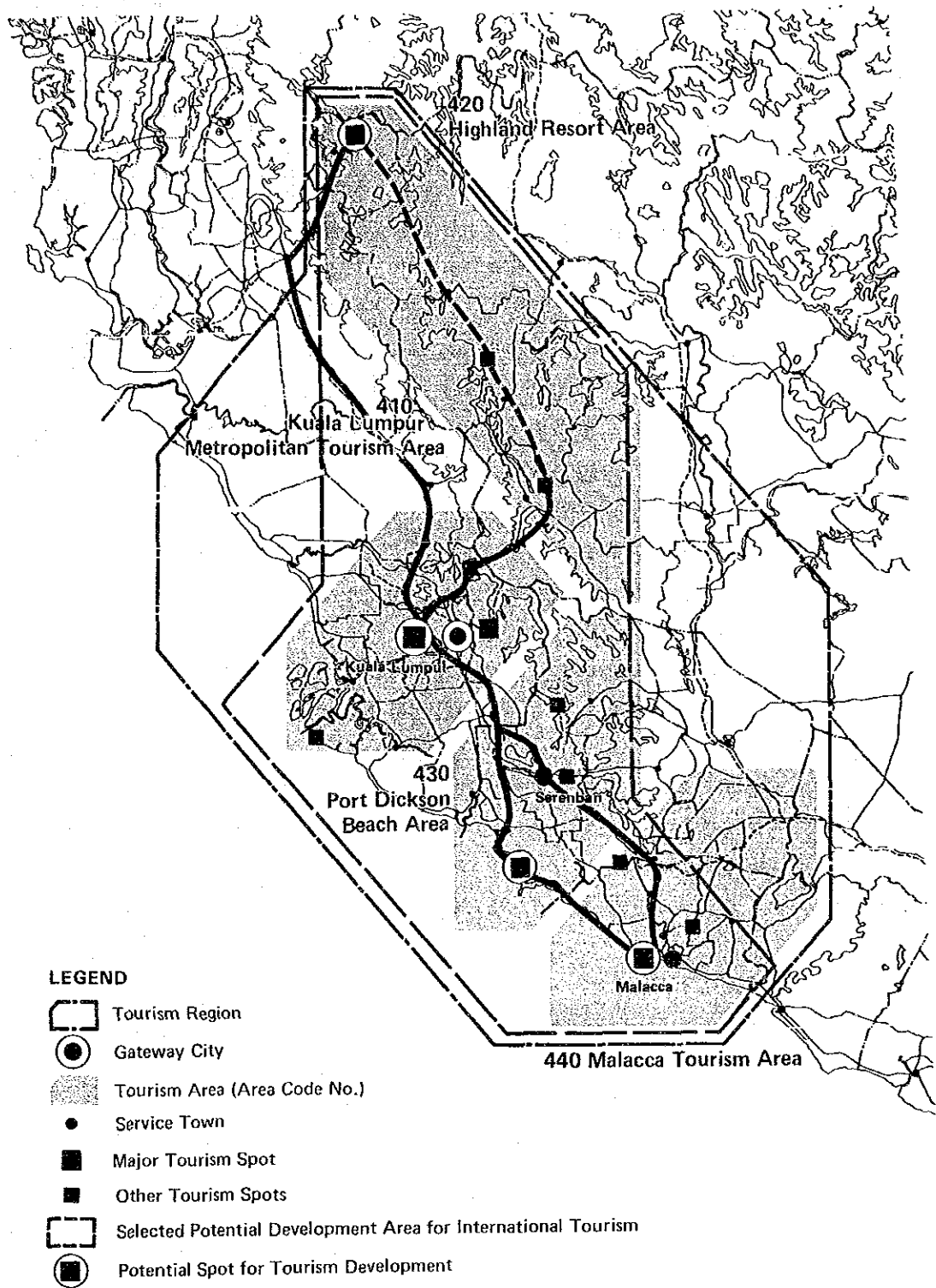
- マラッカ観光地区の主要な観光資源は歴史的・文化的遺産である。
- これら歴史的・文化的遺産を都市計画の中に適切に位置づけて観光振興が図られるべきである。
- 宿泊施設、レクリエーション施設の改善、新設が必要である。

### 3) 高原リゾート地区

- 高原リゾート地区の最大の魅力は、クアラ・ランプールの近くにありながら、優れた景観と環境、豊富な動植物の存在であると言えよう。
- しかしながら、アクセス条件の悪さおよび開発可能な平坦地の少なさが将来の開発に対する制約条件である。
- キャメロン・ハイランドは最も大きな開発潜在力を有するが、開発にあたっては環境保全、土砂流出防止などに留意されなければならない。

図1.8.4 に中部観光地域における1995年までの開発方向を示す。

Fig. 1.8.4 Central Peninsular Tourism Region



#### 8.4 サバ観光地域 (Saba TR)

サバ観光地域は全ホテル室数の9%を有し、全国際観光客の2%を受入れている。他の観光地域と比較して、相対的に宿泊施設のストックは大きい。

より多くの国際観光客を誘致するには、航空輸送サービスの充実が特に重要である。大型航空機受入れ施設を有するコタ・キナバル国際空港が外部世界との玄関口となっている。国際航空と国内航空の接続の悪さを考慮すると、既存のシンガポール、ホンコン、マニラに加えて新たな国際直行便の就航が望まれる。

この観光地域における道路ネットワークの整備状況の悪さを考慮すると、近い将来の観光開発はコタ・キナバルおよびキナバル山地区を中心に進められることが望ましいと考えられる。タンジュン・アル地区は、その著名度と観光施設の集積状況から判断すると、開発の中心地となることが想定される。

西海岸では、ミリ近辺のムルおよびニア国定公園が開発潜在力の高い地区であり、東海岸では、サンダカン近辺のセピロック・オラン・ウータン保護区、ゲマントン洞窟などが開発潜在力の高い地区と言えるであろう。これらの観光資源は優れた自然環境と特異性を有している。しかしながら、アクセス条件が悪いため、近い将来においては特別の興味を有する人々の目的地としてとどまるであろう。

この地域を訪れる観光客は、半島マレーシアと異なる自然および社会環境を求めて来る国内観光客が中心であり続けるものと考えられる。その他の観光客としては、個人旅行者で自然、異国的な文化、冒険などを求めるオーストラリア人、ヨーロッパ人、アメリカ人等であろう。アクセス上の問題、観光産業の未発達などの状況などから、グループ・ツアーが急速に増えるとは考えられない。

##### 1) コタ・キナバル・ビーチ地区

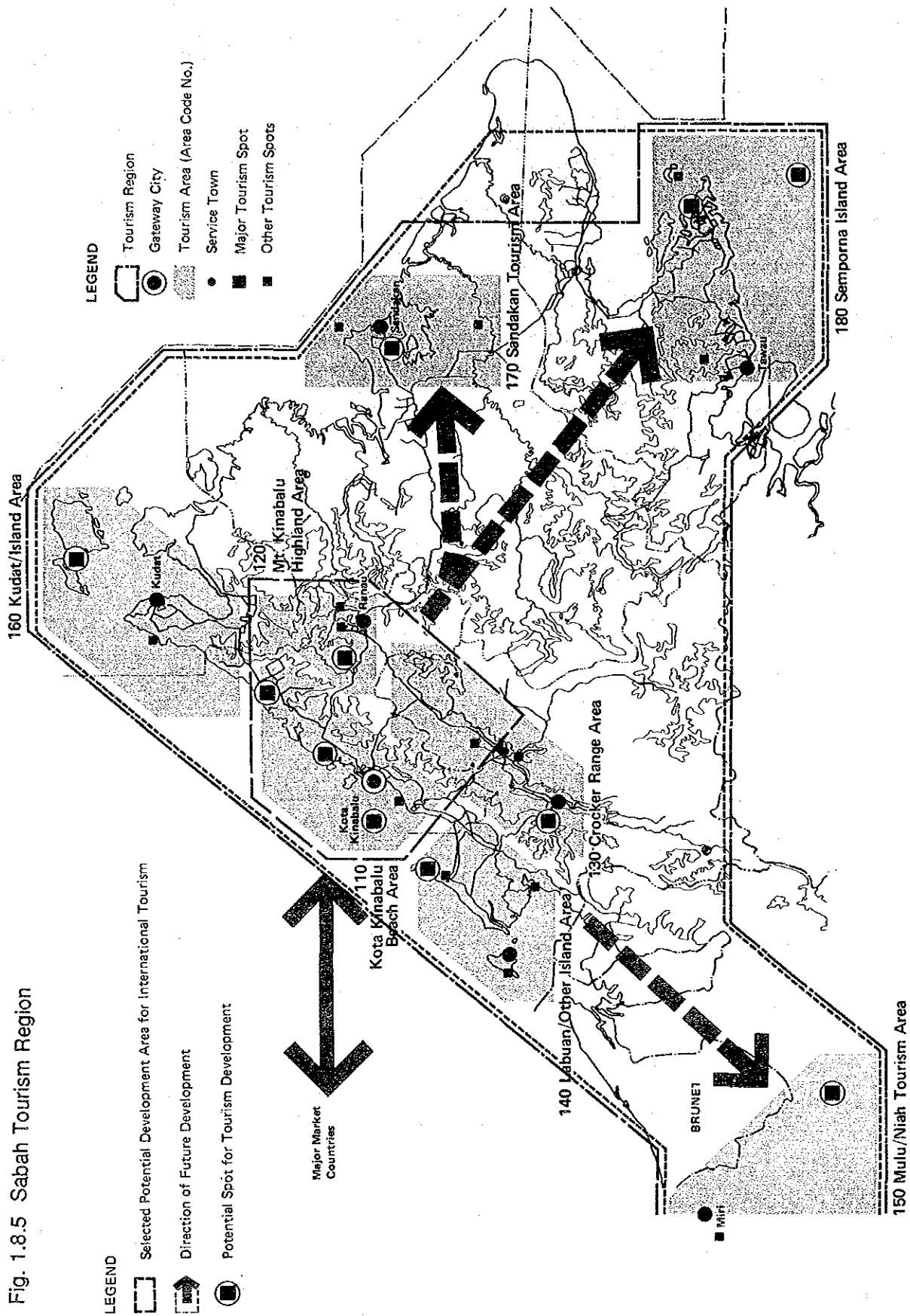
- クアラ・ルンプールおよび有望な市場からの航空輸送サービスが改善されなければならない。
- コタ・キナバル中心市街地の美化・修景を行う。
- タンジュン・アルおよびツンク・アブドラ・ラーマン公園におけるビーチ・リゾートの拡張、改良が必要である。

## 2) キナバル高原地区

- 山登り、ジャングル・トレッキング、温泉などに関連する観光施設を改善し開発する。
- キナバル山における豊富な動植物を観察する自然道を環境保全に留意しつつ開発する。
- 観光諸施設および公共輸送手段は更に改良されなければならない。
- クンダサン山麓において新たな高原リゾートの開発も可能である。

図1.8.5 にサバ観光地域における1995年までの開発方向を示す。

Fig. 1.8.5 Sabah Tourism Region





## 8.5 西部観光地域 (West PTR)

西部観光地域は、全国際観光客到着数の28%を占め、ホテル室数では25%を占める。ペナン島の観光開発は長い歴史を持っており、全国で2番目に観光開発が進んでいる地域である。

ペナン島への国際観光客の大部分は、クアラ・ルンプールあるいはシンガポール経由で来島する。入込み観光客数の大きさから見ると、主要市場からのチャーター便による直行ルートの開設が検討されるべきであろう。

西部観光地域の開発は、中期的な将来においても、ペナン島の観光開発に大きく依存すると言えるであろう。しかしながら、汚水・ゴミ処理などの放置による環境悪化が進んだため、ペナン島の魅力は著しく低下してきている。環境対策の早急な実施が望まれる。

ペナン島の魅力を高めるためには、既存の観光施設の質的改善を図るリハビリテーション・プログラムの導入が望まれる。長い年月が経過したため、観光施設のかなりの部分が老朽化している。

また、ホスピタリティという面での見直しも必要である。ビーチあるいは町における過度の客引きは観光客が求める自由で気ままな寛ぎを妨げるものである。

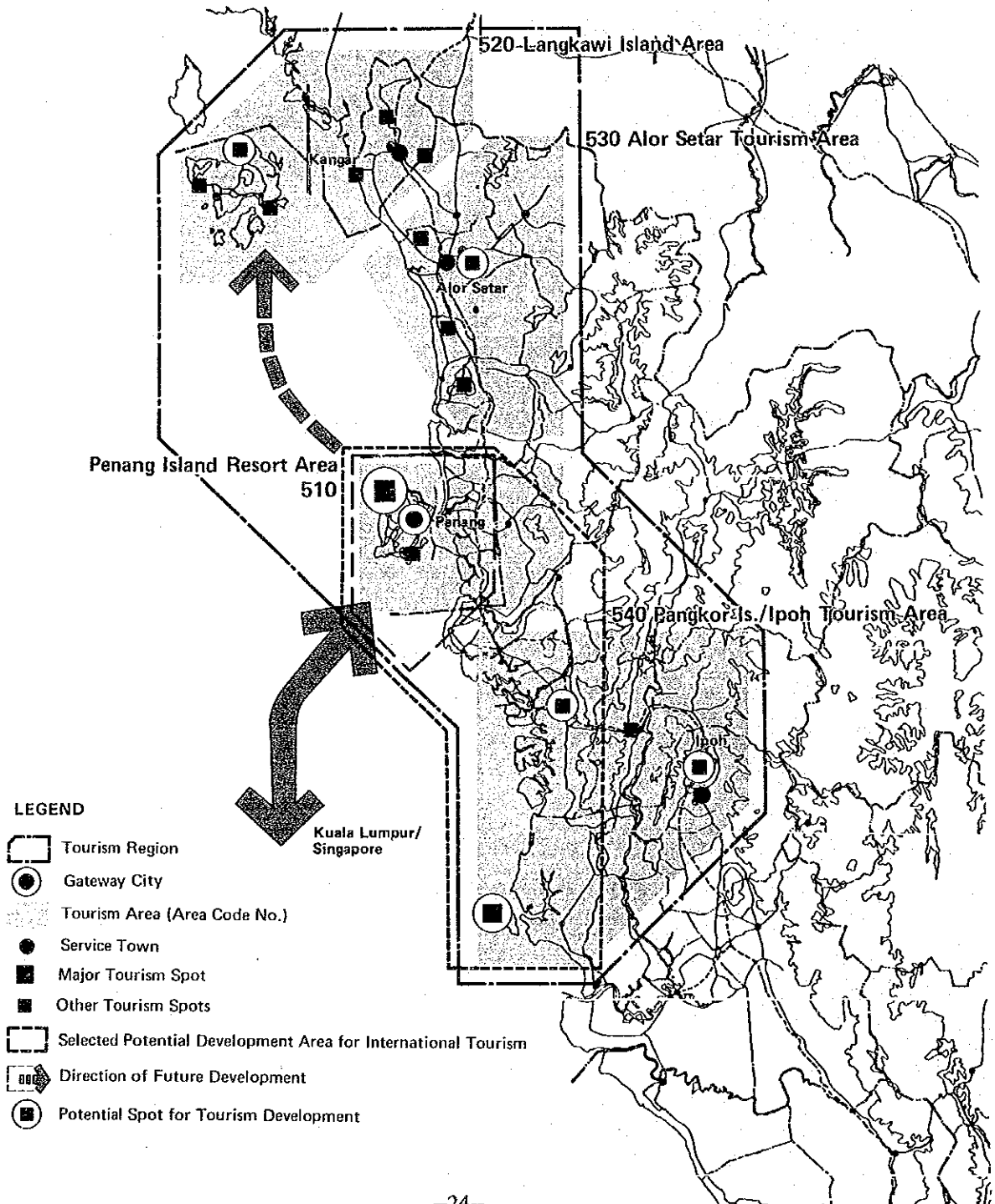
ペナン島以外には、西部観光地域で開発されている観光地はないと言えよう。ランカウイ島、パンコール島の開発は現在進行中である。ランカウイ島の開発はクアラ・ルンプールおよびシンガポールからの航空輸送サービスによるアクセスの改善に依存する。新たに開発されるランカウイ空港はこの点で非常に有効であると言えよう。しかしながら、パンコール島の場合には、クアラ・ルンプールからの近接性、開発面積の制約などにより、航空輸送よりも道路輸送に依存することになる。計画されている南北高速道路からルムットまでの道路整備、ルムットからパンコール島までのフェリーの整備が重要である。

これらの島は観光開発の初期段階にある。このことは宿泊施設のみならず、多様な観光施設の整備が合せて必要であり、自己完結的なリゾートの開発が必要であることを意味している。同時に、環境悪化を防止する対策が初期の段階から取られることが必要である。

西部観光地域の半島側には、アロー・スター、クアラ・カンサール、イボなど歴史的・文化的な資産を持つ都市が点在している。これらの都市の観光開発は断片的であり、国際観光客を引付ける魅力に欠けている。南北高速道路の開通、オリエント急行の運行に合わせて、主要駅を中心とした観光ルートの開発が必要であると言えよう。

図1.8.6 は西部観光地域における1995年までの観光開発の方向を示したものである。

Fig. 1.8.6 West Peninsular Tourism Region



## 8.6 東部観光地域 (East PTR)

東部観光地域は、全国ホテル室数の10%、国際観光客入込み数の7%を占めている。地域の大きさでは半島部で最大の地域であるので、ホテル室数、入込み数とも比較的少ないと言えるであろう。観光開発の主要な阻害要因はアクセスの悪さと観光サービス産業の未発達である。

2,000メートルの滑走路を持つ国内空港がクアンタン、トレンガヌ、コタ・バルに整備されており、クアラ・ルンプールとの間に航空輸送サービスが提供されている。陸上交通では、国道2号がクアラ・ルンプール戸東部観光地域を結んでおり、国道3号が東海岸沿いの3県を結んでいる。しかしながら、広大な地域に観光資源が点在しているため、アクセス条件は極めて劣っている。

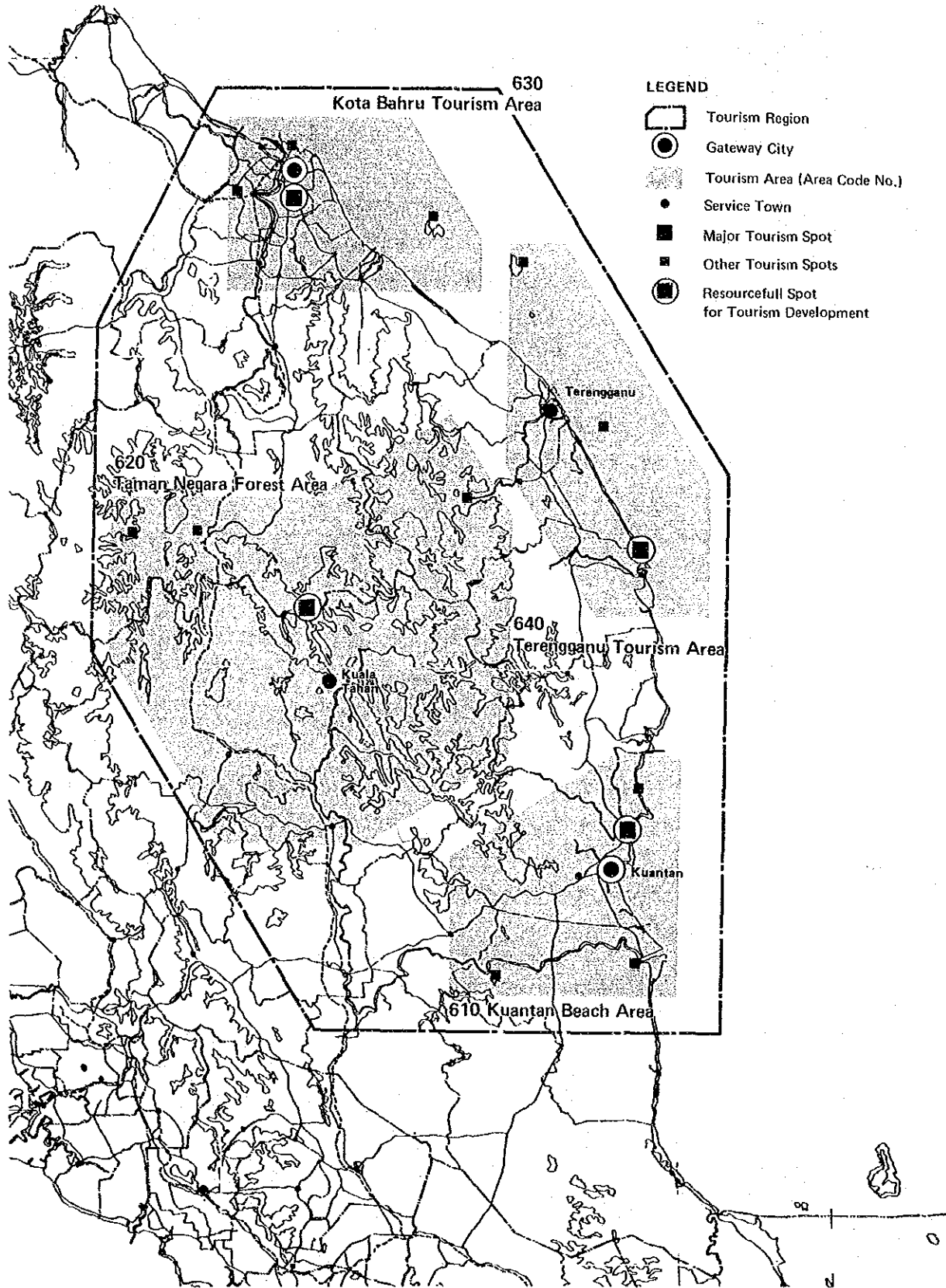
短期的にみた場合、観光開発はクアンタンの北チェラティン・ビーチおよびトレンガヌ州のレダン島に集中することが望ましいであろう。しかしながら、11月から1月までの3ヶ月間はモンスーンの影響が強いため、大規模な開発は望めないであろう。既存の観光施設を出来るだけ改善し、宿泊施設を追加することが望ましい。レダン島の開発では環境保全に充分注意を払うことが必要である。

東部観光地域内の観光地はアクセス条件が悪いため旅行業者のグループ・ツアーに組込まれる可能性が低く、短期的に観光客の入込みが急速に増加するとはないであろう。主要な観光客は特別の興味を持つ国際観光客と国内観光客であろう。

タマン・ネガラ国定公園は当地域の中で最も優れた観光資源である。経験ある森林ガイドの案内のもとに、森林を歩き川を渡って山頂を目指し、野生の自然を満喫できる。現在のところアドベンチャー旅行の目的地となっている。当公園の観光開発では、開発と自然林の保全が慎重に進められるべきである。資源の希少性のため長期的にはますます観光資源としての価値が高まることが予想されるので、短期的に拙速な開発は差控えなければならない。

東部観光地域は文化資産に恵まれており、『マレー文化のゆりかご』と呼ばれている。これらの文化はイベントあるいはフェスティバルとしてTDCによって紹介されているが、更に積極的に広報・宣伝されることが望ましい。文化遺産の保全を図るとともに、伝統工芸品の品質向上と多様化を進めることが必要であろう。図1.8.7は東部観光地域における、1995年までの観光開発の方向を示したものである。

Fig. 1.8.7 East Peninsular Tourism Region



## 8.7 サラワク観光地域 (Sarawak TR)

サラワク観光地域は全国ホテル室数の6%、国際観光客入込み数の2%を占める。当地域への観光客入込み数の80%は国内観光客である。

観光開発上の課題は、外部地域から当地域へ、当地域内のクチンから内陸諸地区への交通条件の悪さである。当地域の面積は半島マレーシアに匹敵する広大なもので、観光資源はその中に点在している。大部分はジャングルに覆われており、内陸部への交通は河川交通が主である。

アクセス条件の悪さ、観光施設の未整備のため、当地域の観光開発は他地域に比べて著しく遅れており、この状況は当分の間続くものと考えられる。今後とも国内観光客が大部分を占め、国際観光客はアドベンチャーと多様な人種に興味を持つ少数の人々に限定されるであろう。

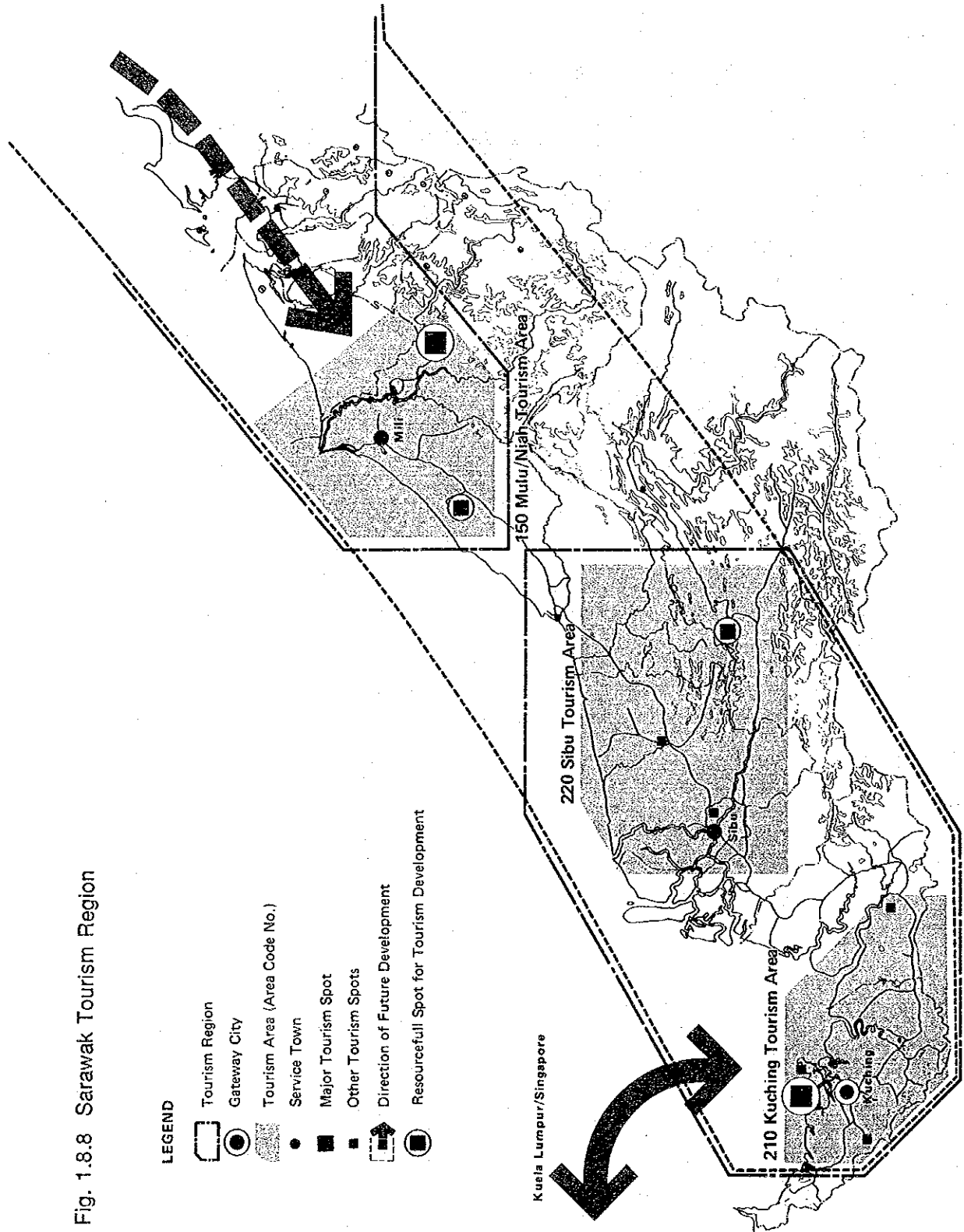
アクセス条件および観光客への魅力度から判断すると、クチン市、サンツボン／パコ国定公園などが短期的に開発可能性を持つと言えよう。観光情報およびガイドの改善・整備は特に重要である。宿泊施設の改善、排水処理、美化計画なども合わせて実施されなければならない。

イバン族、ビダユ族、メラナウ族など土着民の生活および独特な文化は一種の観光資源とも考えられる。しかしながら、観光による土着民の道徳低下を避けるため、観光客が土着民の生活の内部にまで立入らないよう留意が必要である。一定の基準を設定することによって、土着民と観光客の調和を保つ共存の仕組みを作り出す事が必要であろう。

アドベンチャー旅行者の欲求を満足させるため、アドベンチャー旅行のオーガナイザーと、経験あるツアー・ガイドを用意し、安全を確保しつつアドベンチャーを楽しむ体制の整備が必要である。本部とツアー・ガイドとの通信連絡体制を整え、非常時には救援隊を即座に派遣できる体制を用意することが必要である。

図1.8.8 にサラワク観光地域における1995年までの観光開発の方向を示す。

Fig. 1.8.8 Sarawak Tourism Region



## 第2部 新しい観光商品の導入

### 9. 目的

当報告書の第1部の結論として、南部観光地域、特にその南東部海岸が短、中期的により多くの国際観光客を誘致するのに最適の地区であることが示された。

南東部海岸は、幹線国際航空網の主要結節点であるシンガポールからのアクセスが良く、インフラもよく整備されている。観光資源としての美しい海岸線と沖合の島々があり、熱帯降雨林の緑につつまれた地区である。しかし、現在のところはまだわずかの観光施設および観光関連産業の集積があるのみで、今後の開発が必要である。

第2部では、南東部地域の開発コンセプトと、特に1995年までの開発の中心地となるデサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発計画について検討する。

### 10. 南東部地域の観光開発

#### 10.1 観光資源

半島南東部地域とは、ジョホール州の東部地域とティオマン島を含むパハン州南部の州境付近を含む地域である。当地域の玄関口であるジョホール・バルはシンガポールへのマレーシア側からの玄関口でもある。

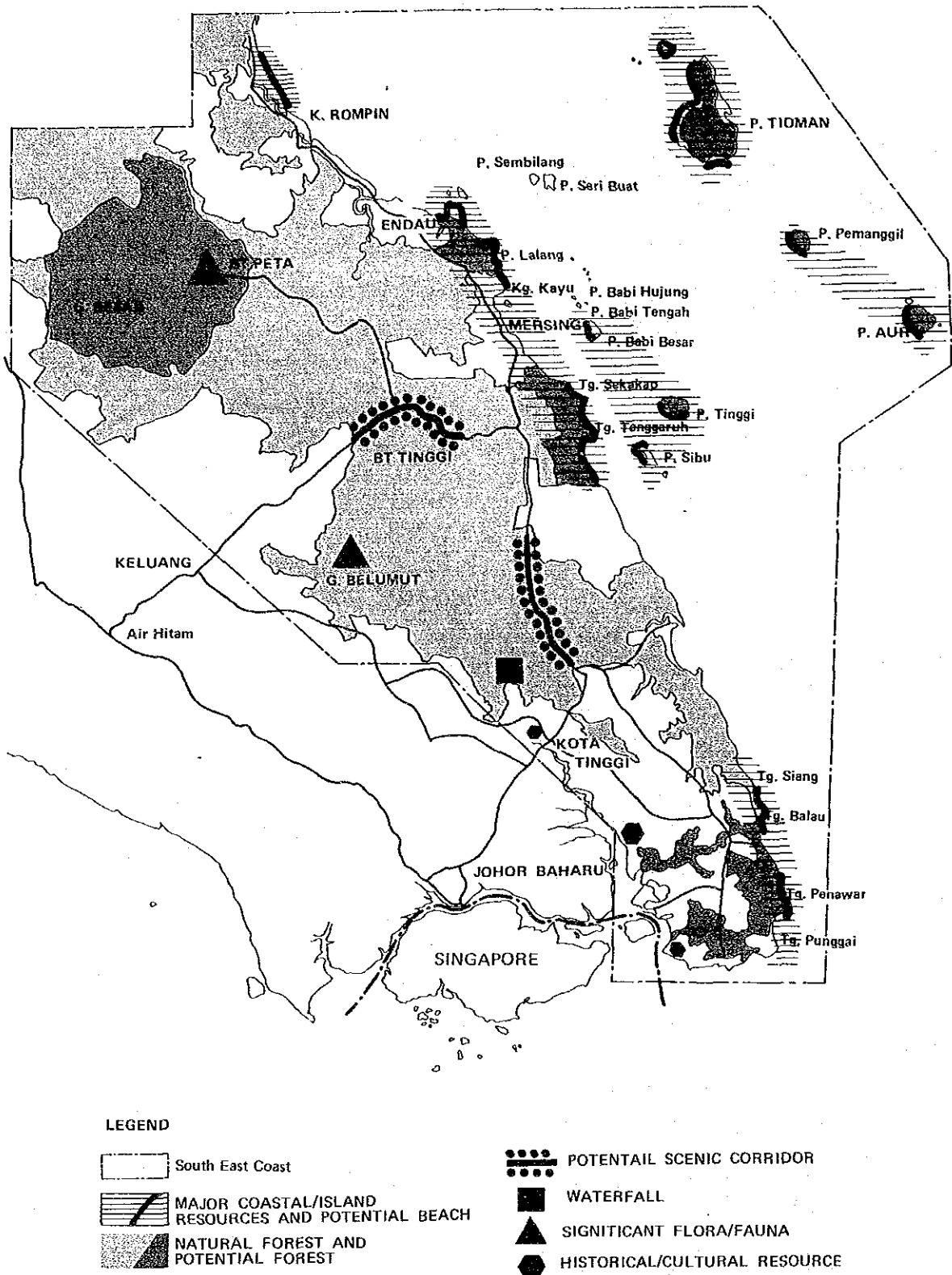
南東部地域はビーチ、島、熱帯降雨林など魅力的な観光資源を有している。しかし、現在のところ、国際的に知られている観光地としてはデサルおよびティオマン島のみである。今後、種々の観光資源を生かした複合的な開発を行なう事によってより魅力あるビーチを形成し、国際観光客の入国増加を図ることが必要である。

当地域の観光開発は、ジョホール・バル、シンガポールとの関係に大きく依存している。前者はマレーシアにおける当地域への入口であり、後者は国際観光客の重要なマーケットである。

図2.10.1は南東部地域の観光資源の分布を示す。ビーチ資源は南シナ海に面したデサルからメルシン/ロピンにわたり分布し、メルシンの東方沖合にティオマン島を中心に島しょ資源が点在している。もっとも広い熱帯降雨林地帯は、メルシンの西側に広がっており小規模な林地は南東部海岸沿いに広く分布している。

アワルとフル・セディリ川との間およびティンチ・ヒルとカナン・バル間の道路沿いは景観が勝れており、観光道路としてのポテンシャルを持っている。

Fig. 2.10.1 Tourism Resources in the South East Coast



Source: JICA Study Team



エンダウ／ロンピンとエンダウ／ティンギの両熱帯雨林は珍しい動・植物類が生息し、学術的に貴重な森林資源である。南東部地域には歴史、文化的な観光資源は極めて限られている。

当地域における観光開発は、広範囲に分布する観光資源および島しょ部へのアクセスの改善が特に重要である。

## 10.2 南東部地域観光開発コンセプト

図2.10.2に長期的展望に立った観光開発コンセプトおよびそのイメージを示す。南東部地区における観光の主な要素は、緑豊かなビーチ、島のリゾート地、熱帯降雨林である。観光開発コンセプトとイメージは、これら自然の豊かさとマレーシアらしさを計画の中に反映させることが不可欠である。

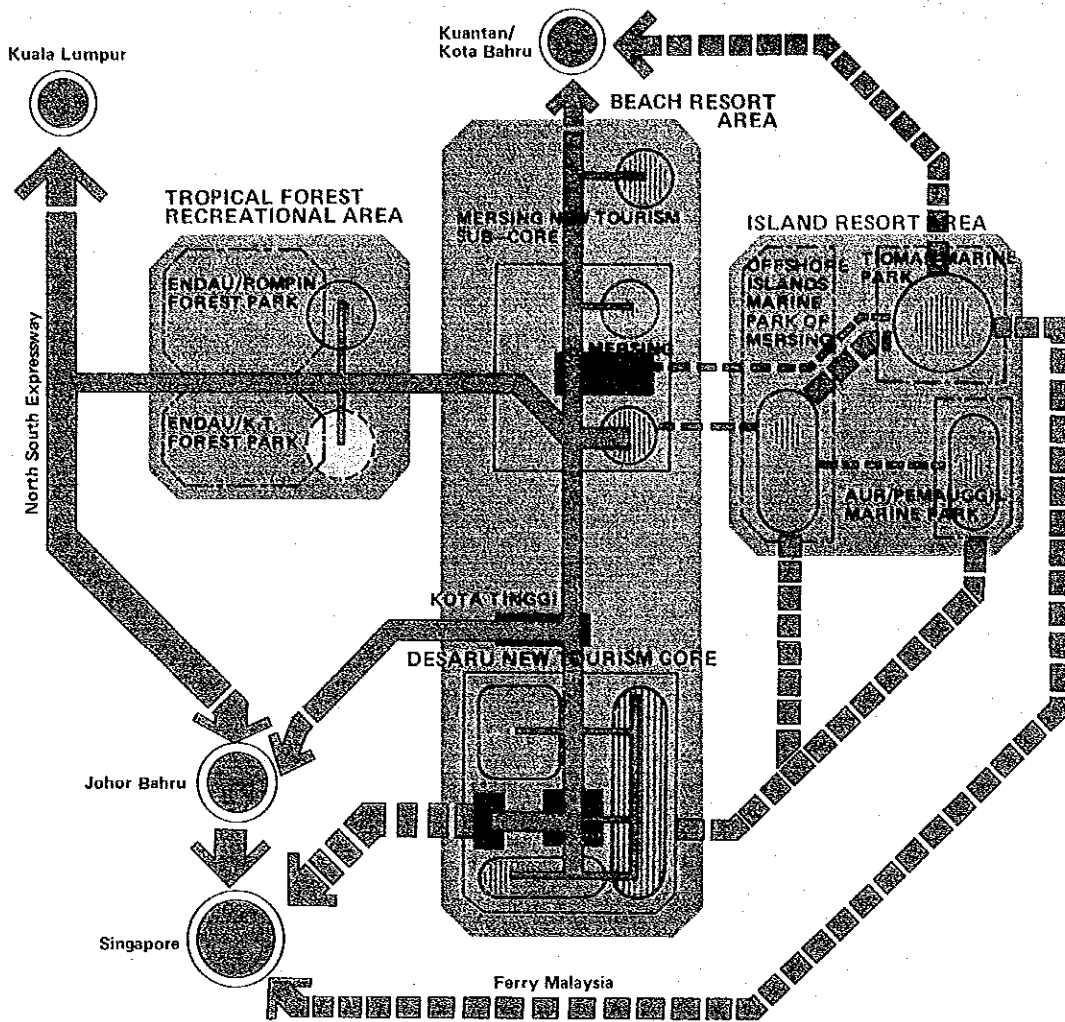
開発軸はメルシンからデサルまでの南北に伸びる海岸沿いに設定される。中でもデサルはシンガポールからアクセスの良さ、ビーチ・リゾートと熱帯雨林およびマレーシアらしい景観をもつ広い後背地の存在などから開発の拠点（コア地区）となり得る。メルシンは東へ点在する島しょ部のリゾート地および西に広がる熱帯降雨林レクリエーション地区への交通の結節点およびデサルとは趣を異にするビーチを持つ、サブコアとして位置づけられる。

島しょ部リゾート地区はコア地区と2系統の海上交通路で結ばれる。メルシンの接続が主リンクとなり、デサルとは従のリンクとして接続される。空路と海路によって地域外と直接結ばれるルート形成もあり得よう。島しょリゾート地区は、ティオマン、アウル／プマンギル、メルシン近海島しょ部の3つのマリパークゾーンに分けられる。デサル・ニュー・ツーリズム・コアのトータルな魅力の強化のためにデサルと島しょ部リゾート地への海路による直接の結びつきは特に重要である。















熱帯降雨林レクリエーション地区は、東側へはメルシン・サブコアへ、西側へはアイル・ヒタムを通過してクアラ・ルンプール方向へと接続される。当地区は、エンダオ／ロンピン森林公園とエンダオ／クタ・ティンギ森林公園の2つに分かれている。エンダオ／ロンピン森林公園は、特別な興味がある人々を対象に開発する。

上記開発コンセプトとイメージの実現にあたっては、デサル・ニュー・ツーリズム・コアとメルシン・サブ・コアとの間の交通のネットワークを整備し、旅行時間の短縮と快適で興味ある沿道景観の整備が必要である。

Fig. 2.10.2 Tourism Development Concept in Long Term Perspective



**LEGEND**

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Transportation Node                        |  | Characterized Major Tourism Area                      |
|  | Expressway                                 |  | Strategic New Tourism Core/ Sub-Core Development Zone |
|  | Major Road/Transportation Service Network  |  | Major Tourism Area                                    |
|  | Minor Road/Optional Tour Service           |  | Service Town (/Transportation Node)                   |
|  | Major/Frequent Ferry Service               |  | Tourist Accommodation                                 |
|  | Major Sea Transportation Service Network   |  | Forest/Marine Park                                    |
|  | Minor Sea Transportation Service Network   |   |   |
|  | International Gateway for SOUTH EAST COAST |   |   |

1995年までの開発はデサルの魅力を向上させる事に力を入れるべきであり、島しょ部や熱帯降雨林レクリエーション地区との結びつきを強めてこの目的の達成を図るべきであろう。メルシンについては、島しょ部と森林公園地区への交通の結節点としての機能の整備に止めるべきであろう。

島しょ部リゾート地区においては、環境保全をはかると同時に宿泊施設やインフラストラクチャーの改善に努力すべきである。熱帯降雨林内へのアクセスについては、貴重な植物資源の保護と環境保全に充分留意して整備されるべきである。

長期的な観光開発と環境保全の両立をはかるためには、以下の方策が必要であろう。

- 貴重な熱帯降雨林地域を州又は国定の公園に指定する。
- 森林の伐採を禁止する。
- 観光開発地域内であろうとも、出来るだけ多くの熱帯降雨林を残す。
- 野生動物保護区を指定する。
- 海洋公園地区を指定する。
- 島しょ部における海洋生物保全地区内の観光開発を規制する。
- 島しょ部の既開発地域における下水処理およびゴミ処理施設を整備する。
- 海岸浸食対策を実施する。

### 10.3 必要なプロジェクト

1995年までの期間は、将来南東部地域全域が観光開発されるための準備期間の性格を持つ。交通その他インフラストラクチャー、宿泊施設および観光関連施設の整備と同時に、シンガポール経由の潜在的国際観光客へのプロモーションを積極的に行うことが特に重要である。

デサル・ニュー・ツーリズム・コアは南東部地域への国際観光客にとって最大の目的地となる。デサル・ビーチリゾートは国際的高級リゾートとして開発する。

レクリエーション施設は後背地へ続く東西方向のコリダーに沿って配置され、シンガポール、ジョホールバルからの日帰り観光客や週末利用観光客の需要に対応する。南東部海岸地域でのもう一方のアトラクションである島しょ部においては、その恵まれたビーチおよび海を保全し長く利用出来る様、海洋公園として指定する。ティオマン島における観光、宿泊施設はより高いスタンダードのものに改善することが必要である。

以上の計画実現に向けて、交通網の整備が最重要課題となる。デサル・ニュー・ツーリズム・コアとシンガポール間、デサル・ニュー・ツーリズム・コアからメルシン、およびメルシンからティオマンまでの陸・海両面の交通路の整備がまず必要である。

1995年以降は南東部地域の観光資源の複合、集積の時期である。デサル・ニュー・ツーリズム・コアはより大きなコアとなり、観光施設が多様化する。メルシンのサブコアが開発され、一部デサル又は島しょ部の観光地を訪れる国際観光客によって利用される様になるろう。

ティオマン島以外の島しょ部やエンダオ／ロンピン森林レクリエーション地区においても環境への影響を考慮しながら観光施設の開発が行われよう。

ここで示した観光開発の概念計画に基づいて、必要な事業を列記したのが表2.10.1から2.10.3である。

Table 2.10.1 Project List before 1991

Area	Category	No.	Name of Project	Stage	
Desaru	Transportation	1	Car Ferry Jetties on Changi Point and Tg. Belungkor	Design/Const.	
		2	Transportation Terminal and Gate Facilities on Tg. Belungkor (Shopping Promnade and Transportation Terminals)	Design/Const.	
		3	Up-grading of Federal Road NO.92 (dual 4 lanes)	Design/Initiation of Const.	
		4	Access Road to Coastal Resort Area (F1-F4/D1/D3)	Design/Initiation of Const.	
		5	Other Roads Improvement (D4/F102)	Design	
	Utilities	1	Water Supply	Design/Initiation of Const.	
		2	Sewerage	Design/Initiation of Const.	
		3	Electricity Supply	Design/Initiation of Const.	
		4	Telecommunication	Design/Initiation of Const.	
		5	Solid Waste Disposal	Design	
	Tourist Facility	Coastal Resort Area	1	Renovation/Expansion of Existing Hotels	Design/Const.
			2	Parks and Gardens in Amenity Core	Design/Const.
			3	Jetty and Marina/Beach Recreational Facilities/ Pools in Amenity Core	Design
			4	Renovation of Existing Club House of Golf Course	Design/Const.
			5	Beachside Promnade	Design/Const.
		Tg. Belungkor Gate Area	6	Hill Top Restaurants on Tg. Belungkor Gate Area	Design/Const.
			7	Marina Complex on Tg. Belungkor Gate Area	Design
		Johor Lama	8	Major Fun Park on Tg. Belungkor Gate Area	Design/Initiation of Const.
			9	Improvement of Kg. Sengat	Design/Const.
Others	1	Major Nursery of Planting Materials for Gardening/Landscaping	Design/Const.		
	2	Bandar Penawar Art Center	Design		
	3	Housing for Hotel Emp. in Bandar Penawar	Design		
	4	Establishment of Forest/Historical Parks	Survey/Study		
	5	Coastal Erosion in Front of Existing Hotel Sites	Survey/Study		
	6	Aerophoto Shooting and Mapping for Tourism Dev't and Conservation of Forest/Historical Heritages	Survey/Mapping		
Mersing	Transportation	1	Improvement of Existing Port Facilities Extension of Ferry Jetty and Improvement of Management System for Operation of Jetty	Design/Initiation of Const.	
		2	Beautification of Port and Mersing Riversides Improvement of Terminal Functions of Land Transportation	Design/Initiation of Const.	
		3	Taxi Stand/Bus Terminal	Design/Const.	
		4	Car Parking	Design/Const.	
	Tourist Facility	1	Tourist Information Complex (agent offices, ticketing, kiosk etc)	Design/Const.	
		2	Two Resting Spots Dev't on National Highway No.3(Batu74/108)	Design/Const.	
	Tioman Island	Utilities	1	Water Supply Network Systems	Design/Initiation of Const.
			2	Sewerage Treatment Systems (Biotiltration)	Design/Initiation of Const.
Tourist Facility		1	Legislrlation and Up-grading of Existing Chalets (500rooms before 1991)	Survey/Study	
Others		1	Establishment of Marine Park Systems In Tioman	Survey/Study	
	2	Coastal Erosion in Front of Existing Hotel Sites	Survey/Study		
Other Islands	Others	1	Establishment of Marine Park Systems for Islands	Survey/Study	
Endau/Rompin /Inland Forest	Others	1	Establishment of National/State Park and Nature Conservation Systems (including of Aerophoto Shooting, Mapping and Field Surveys)	Survey/Study	
Johor Bahru/ Kota Tinggi	Transportation	1	Improvement of Causeway	Design/Const.	
		2	Up-grading and Roadside Landscaping of National Highway No.3(JB-KT)	Design/Const.	
	Others	1	Improvement and Expansion of Immigration and Custom Facilities (excluding Land Reclamation Works)	Design/Const.	
General	Others	1	Improvement of Sign/Symbol Systems for Transp./Tourism Information	Design/Const.	

Table 2.10.2 Project List in 1991-1995 for Desaru New Tourism Core

	EAST COAST RESORT AREA	DAILY/DAY TRIPPERS ACTIVITY AREA
<b>A. ACCOMMODATION FACILITY</b>		
<b>a. New Development</b>		
1. High Class Hotel	800 rooms	
2. Medium Class Hotel	980 rooms	
<b>B. OTHER TOURISM FACILITY</b>		
<b>a. Sports/Recreational Facility</b>		
1. Outdoor Sports	- Racket sports courts - Jungle trekking course	- Outdoor sports complex
2. Outdoor Recreation	- Strolling/cycling course	- Major fun land - Lebam river cruising
3. Beach/Marine Sports/Rec.	- Main/sub marine sports - Recreational center	- Major water rec. complex - Marina
4. Indoor Sports/Rec.	- Indoor sports complex	- Indoor sports complex
<b>b. Entertainments/Sightseeing Facility</b>		
1. Performance/Exhibition	- Craftman village/research - training center - Exhibition Center with - research/training center	- Multi-purpose plaza/ - outdoor theatre
2. Sightseeing	- Observation place/decks/ - beachside promnade - Flower theme corridor - Orchid/orchard gardens	- Johor Lama historical park - Flowering theme corridor - Crocodile garden - Bird Sanctuary(watching) - Beetle/butterfly garden
<b>c. Shopping Facility</b>		
1. Dutyfree Shop	- Dutyfree Shops	
2. Shopping Arcade/Streets	- Shopping/souvenior - promnade	- Shopping/souvenior - promnade
3. Other Shopping Facility		
<b>d. Restaurants/Others</b>		
1. Restaurants/or Streets	- Restaurant Plaza	- Seafoods restaurant (street)
2. Food Stands		- Up-grading of seafood - restaurants in Kg.S.Bunur/ - Sengat
<b>C. INFRASTRUCTURE</b>		
<b>a. Transportation Network</b>		
1. Road Network	- Federal road from J.B. to - Desaru via K.T. - Inner road of coastal resort	- Tg. Pengerang-Penawar
2. Sea Route Network	- Jetty (connect to Tioman)	- Committed car ferry jetty
3. Transportation Terminals	- Main/sub terminal	- Ferry/bus/taxi terminal
<b>b. Water Supply Network</b>	- Distribution network	- Main/distribution network
<b>c. Power Supply Network</b>	- Distribution network	- Main/distribution network
<b>d. Telecommunication Network</b>	- Distribution network	- Main/distribution network
<b>e. Sewage System</b>	- Sewage system	- Sewage system
<b>D. TOURIST TOWN/RELATED INDUSTRY</b>		
<b>a. Housing for Tourism Employments</b>	- Expansion of Bandar Penawar	
<b>b. Supporting Social Infrastructures</b>	- Health/police/postal/ - Firebrigade systems/facility	
<b>c. Supporting/Related Industries</b>	- Site Preparation for related - industries - Information center (with - tour guide/agents)	- Information center (with - tour guide/agents)

Note : For Further Details, refer to Chapter 6

Source : JICA Study Team

Table 2.10.3 Project List in 1991-1995 for Other Tourism Development Areas

	TIOMAN ISLAND	TINGGI/SIBU/BESAR ISLANDS	MERSING COASTAL RESORT	FOREST RECREATION AREA
<b>A. ACCOMMODATION FACILITY</b>				
<b>a. New Development</b>				
1. International	110 rooms	67 rooms		
2. Domestic				17 rooms(temporary)
<b>b. Up-grading</b>				
1. from Domestic to Regional	186 rooms	132 rooms	15 rooms	
<b>B. OTHER TOURISM FACILITY</b>				
<b>a. Sports/Recreational Facility</b>				
1. Outdoor Sports	- Mt. climbing/tracking routes/huts			- Mt. climbing/tracking routes/huts
2. Outdoor Recreation	- Beachside strolling/cycling street			
3. Beach/Marine Sports/Rec.	- Marine sports center	- Marine sports center		
<b>b. Entertainments/Sightseeing Facility</b>				
1. Sightseeing	- Observation place/deck/hut	- Observation place/deck/hut		- Observation place/hut
<b>c. Shopping Facility</b>				
1. Other Shopping Facility	- Pro-shop/souvenir	- Pro-shop/souvenir	- Souvenir shops	
<b>d. Restaurants/Other Eating Facility</b>				
1. Restaurants/for Streets	- Seafood restaurant street		- Up-grading of existing restaurant	
<b>C. INFRASTRUCTURE</b>				
<b>a. Transportation Network</b>				
1. Road Network	- Seaside access road of east coast		- Up-grading/landscaping of K.T.-Mersing road	- Scenic corridor of Kanang Bahru-Jemaluang
2. Sea Route Network	- Improvement of Jetty	- Improvement of Jetty	- Improvement of port	
<b>b. Water Supply Network</b>				
- Improvement				
<b>c. Power Supply Network</b>				
- Improvement				
<b>d. Telecommunication Network</b>				
- Improvement				
<b>e. Sewage System</b>				
- Improvement				
<b>D. TOURIST TOWN/RELATED INDUSTRY</b>				
<b>a. Housing for Tourism Employments</b>				
- Village improvement				
<b>b. Supporting Social Infrastructure</b>				
- Improvement				
<b>c. Supporting/Related Industry</b>				
	- Information center	- Information center	- Improvement of existing information center	
<b>E. CONSERVATION OF NATURAL/HISTORICAL RESOURCES</b>				
<b>a. Natural Heritages</b>				
	- Marine park	- Marine park		- National or State park

Source : JICA Study Team

## 11. デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発

### 11.1 はじめに

デサル・ニュー・ツーリズム・コアは、旅行者が必要とするあらゆる快適性と利便性をそなえた自己完結型リゾート地区として開発されるべきである。近年リゾート地は、旅行者に対して上質な自然環境の中での洗練された都会的生活の利便性を備える事により非日常的な生活の場を提供するというような傾向がある。

現在のデサル地区の観光施設の集積はまだ十分とは言えない。まず観光施設と関連するインフラストラクチャーの整備を長期的展望に基づいて整備する事が初期の段階で必要である。自己完結型リゾートと呼ばれる様なリゾート・コンプレックスの整備はリゾートとしての環境を良好に保ち、かつ将来の拡張計画に対応出来るように広大な用地と巨額の投資が初期の段階で発生する。

デサル・ニュー・ツーリズム・コアは、国際観光地開発という観点から見ると他地域に比較して以下の点で有利である。

- 国際幹線航空路の結節点であるシンガポールから近い
- 熱帯降雨林に接して美しいビーチがある
- 開発可能な2次目的地としての観光資源を広大な背後地に有する
- プランテーション、マレー村落、河川等をもつ広大な背後地がある

これらの利点の複合化により、多様なアトラクションとアメニティを生み出すことが可能であり自己完結型リゾートの開発潜在力を備えていると判断される。

デサルの第2の利点は、開発予定地域の広大な土地がKEJORA（ジョホール南東部開発公社）の管理地内にある事である。これは土地取得にかかわる問題がきわめて少ない事を意味する。

第3には、基本的なインフラストラクチャーがすでにKEJORAによって整備されているという点である。幹線道路、水源地、電力供給等の整備が既に進められており、インフラにかかわる初期投資を低くおさえる事が出来る。

その他の利点としては、デサルはシンガポールおよびジョホールバルからの日帰り観光客や、週末旅行者にとって魅力ある観光地となりうる可能性が大きい事である。これはタンジュン・ブルンコールとシンガポール側のチャンギ・ポイント間のフェリーが就航すると、旅行時間は短縮され、日帰りおよび週末旅行者にとってきわめ



て行きやすい場所となるからである。彼等のためにレクリエーションその他の活動のための施設を用意する事は、又、デサル地区に来ている国際観光客にとっても施設が多様化し、快適性の付加につながる。

## 11.2 目標入込客数

デサル・ニュー・ツーリズム・コアへの入込客数の目標は1995年で 330,600人である。これは表2.11.1に示すごとく、1987年の 5.4倍となる。このうち日本人観光客の入込みが最も大きく56%を占め、シンガポールの26%がこれに続く。日本人観光客の急激な伸びの主な理由は、シンガポールへの日本人観光客の伸びが大きいこと、このうちの15%がグループ・パッケージ・ツアー客としてシンガポールからデサルを訪問するということである。1995年での日帰り観光客数は年間 260万人と見込まれている。主なマーケットはシンガポールで 230万人、残りはマレイシア人である。

Table 2.11.1 Target Number of Tourist Arrivals

	1987		1995		Increment	
	Persons	(%)	Persons	(%)	Persons	(%)
Tourist Arrivals						
Malaysian	12,570	(20)	21,400	(7)	8,830	(3)
Singaporean	22,870	(37)	87,100	(26)	64,230	(24)
Japanese	16,490	(27)	186,600	(56)	170,110	(63)
Other Foreigners	9,540	(16)	35,500	(11)	25,960	(10)
Total	61,470	(100)	330,600	(100)	269,130	(100)

### 11.3 デサル・ニュー・ツーリズム・コア開発計画

デサル・ニュー・ツーリズム・コアが完成されて自己完結型リゾートとなるためには、長期間が必要である。そこで1995年までの開発は、そのための第1段階と位置づけられよう。したがって、本地区が国際観光地としてデビューするにあたっては、質の高い観光施設を他の競合するリゾート地との差別化を図りながら魅力的なものとして創り上げることが必要である。

図2.11.1は、1995年時点でのデサル・ニュー・ツーリズム・コアの計画図である。計画地域は長期的な開発計画にかかわる全地域にまたがって広がっている。1995年までにデサル・ニュー・ツーリズム・コア内に建設される施設は、以下のものを含んでいる。

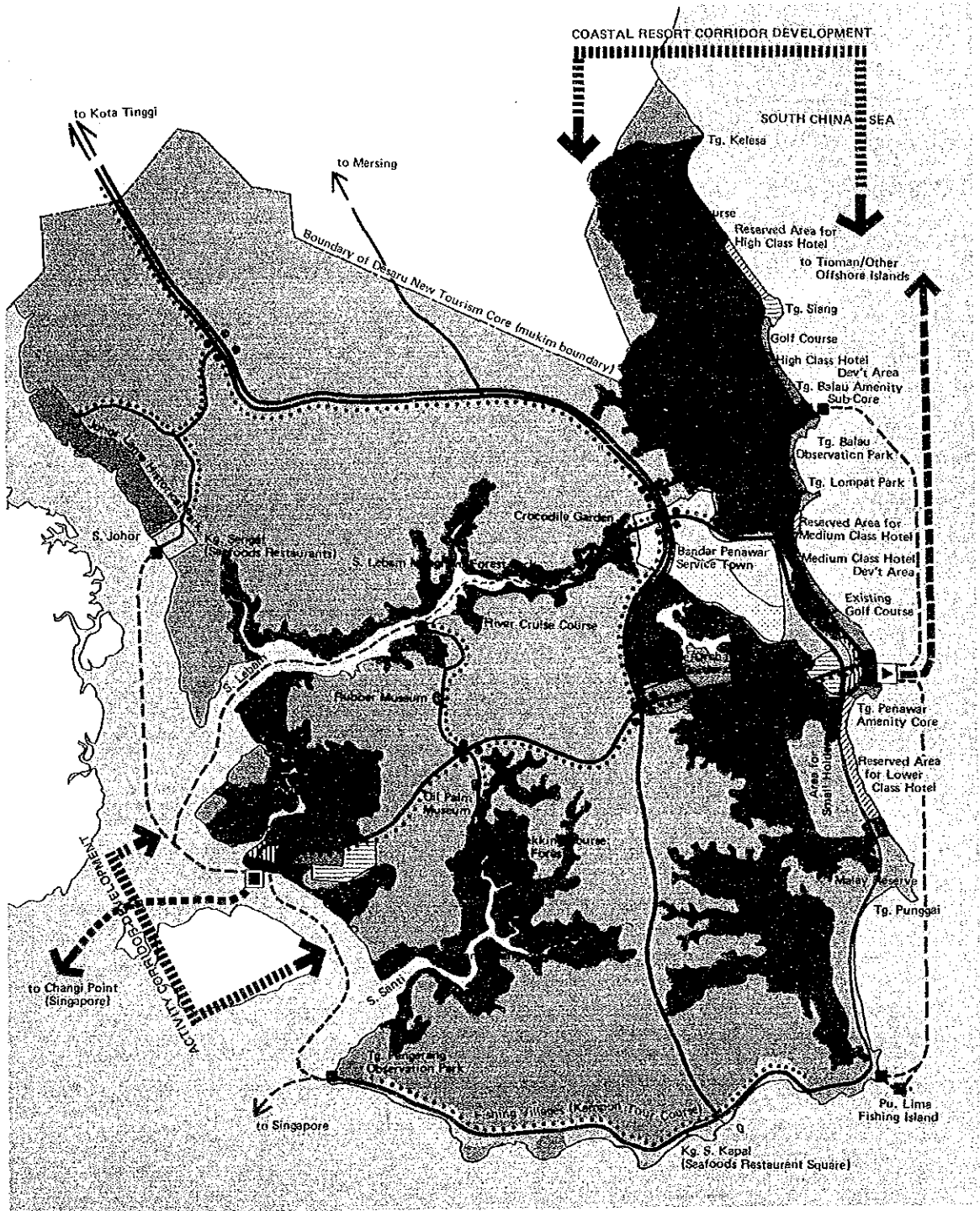
- 沿岸リゾート・ゾーン
  - ・ 宿泊施設地区
  - ・ アメニティ・コア
  - ・ アメニティ・サブ・コア
- 日帰り観光ゾーン
  - ・ タンジュン・ブルンコール・ゲート地区
  - ・ ゴムおよびオイルパーム博物館
  - ・ 蘭園および果樹園
- その他のゾーン
  - ・ レバン川およびサンティ川での河川観光地区
  - ・ ジョホール・ラマ史跡公園
  - ・ 南部海岸観光地区
  - ・ プラウ・リマ・フィッシング地区

1995年までの初期段階では、道路、棧橋、上下水道、電気、通信施設等のインフラストラクチャーの整備が非常に重要である。これらのインフラストラクチャーのネットワークおよびシステムは、初期の段階ではなるべく投資額をおさえるべきであるが、同時に将来の拡張に対応出来るものでなければならない。ホテル建設はもう一方の大投資項目である。全投資額の70%程度は民間出資に依頼する。

1995年以後の開発は、自己完結型リゾートとしてより魅力あるものとするために、リゾートライフの多様化を図り洗練された高品質のサービスの提供を可能にするための努力が継続されなければならない。そのためには、1995年までに蓄積される開発経験を完全に生かして各観光ゾーンの将来開発計画を見直し発展させて行く事が必要であろう。

主要な施設地区の開発計画の概要を以下に記す。

Fig. 2.11.1 Development Scheme of Desaru New Tourism Core by 1995



LEGEND			
1995	after 1995		
[Solid Black Box]	[Vertical Line Pattern Box]	Facility Oriented Development Area	[Dotted Line with Circle Pattern Box]
[Diagonal Line Pattern Box]	[Horizontal Line Pattern Box]	Hotel/Accommodation Development Area	[Square with Triangle Pattern Box]
[Stippled Pattern Box]	[Cross-hatch Pattern Box]	Open Space Oriented Development Area	Jetty for Car Ferry/Major Jetty/Minor Jetty
[Dotted Pattern Box]	[Diagonal Line Pattern Box]	Service Town/Kampon Development and Improvement Area	

## 1) 宿泊施設地区

宿泊施設地区はビーチへのアクセスと、客室からの眺望を得るために海岸沿いに配置されている。デサル・ニュー・ツーリズム・コア内の海岸線は、高級ホテル群が立地する北部、中級ホテルのための中央部、一般ホテル用の南部の3地区に分けられている。1995年までに必要なホテルの室数は2,100室と見積られている。

- 高級ホテル： 800 室（新設）
- 中級ホテル： 1,200 室（合計）

〈内訳〉

800 室（新設）

100 室（既存ホテルの拡張）

234 室（既存ホテルの改装）

- 一般ホテル： 100 室（既存のシャレー）

新設の高級および中級ホテルは、1ホテル当り250から300室とし、将来100-120室の拡張が可能な敷地を手当する。

## 2) アメニティ・コアおよびアメニティ・サブ・コア

アメニティ・コアは海岸沿いのリゾート地区（Coastal Resort Corridor）とタンジュン・ブルンコールおよびタンジュン・バナワールを結ぶ内陸部を東西に結ぶアクティビティ・コリドーの結節点であるタンジュン・バナワールに位置する。タンジュン・バナワールは、宿泊客、日帰り客の両方にとっての施設地区であり、ホテルの宿泊客に対して自己完結型リゾートのアメニティ施設の一環として多様な楽しみを提供する。

アメニティ・コアはビーチおよび海洋性スポーツとレクリエーション活動、民芸を含む文化的活動、買物、食事、地域住民とのふれあい等活動の場所である。

アメニティ・サブ・コアは、主に中、高級ホテルの宿泊客を対象に整備され、ここでふれあいのある質の高いサービスと最上級の雰囲気を持たせ、混雑、行列、あわただしさとは無縁の空間となる。位置は高級ホテル地区と中級ホテル地区の中間とする。

## 3) タンジュン・ブルンコール・ゲート地区

タンジュン・ブルンコール・ゲート地区はデサル・ニュー・ツーリズム・コアの交通ターミナルである。フェリー・棧橋、ターミナルビル、陸上交通への乗換施設

等が配置される。

この地区は主に日帰り観光客と週末利用観光客を対象として河川沿いのすぐれた自然環境を利用して整備され、日帰りおよび週末利用観光客のためのアメニティ・コアとしての役割を持つ。すなわち、沿岸リゾートゾーンと2本立てのアメニティ・コアを形成する。これにより宿泊施設地区では静かで落ちついた雰囲気は保たれ、一方両アメニティ地区では、ざわめきとにぎわいがあり、異なった雰囲気を楽しむことが出来る。

ランドスケープと域内交通サービスは忘れてはならない重要な要素である。

デサル・ニュー・ツーリズム・コアは、広大な地域をおおう豊かな緑がきわだっており、これは他のビーチリゾートにはない特長である。マレーシアを訪れる外国人観光客は一般にマレーシアに対して、野生のゴムやオイルパームのプランテーション、蝶などの動植物を期待している。ランドスケープデザインにおいては、これ等観光客の期待や地域の特徴等を考慮する必要がある。したがって、デサル・ニュー・ツーリズム・コアの全体イメージは自然を基につくり上げるのが望ましい。

熱帯の樹木や花を全体イメージのシンボルとする事が出来る。全域をカバーする調和のとれたランドスケープピングを行う事によって、地域に対する強い印象を与える必要がある。コアエリアへの入口や主だった観光スポットの入口や、施設内においては特に必要である。

広域的な視点で考えれば、ジョホール・バルやコタ・ティンギも国際観光客にとってのニュー・ツーリズム・コアへの玄関口である。これ等の地点も含めてランドスケープピングの整備が重要である。

交通ネットワークの整備は、デサル・ニュー・ツーリズム・コアの観光開発において極めて重要である。整備されるべき交通ネットワークは、大きく3つに分類される。第1は、シンガポールとデサル・ニュー・ツーリズム・コア間、第2はデサル・ニュー・ツーリズム・コア内の交通、第3は南東部地域における他の観光地との交通である。

デサル・ニュー・ツーリズム・コア内の道路は、各施設地区間を結びつけているが、この種の交通路においては自動車ばかりでなく、歩行者のための快適な散策路としての配慮が大切である。ランドスケープと歩行者用のデッキや歩道が最低限必要である。又、歩行者だけのための遊歩道の整備も必要である。宿泊施設地区の環境を良好に保

つためには、交通ターミナルやパーキングロットの配置と整備が重要である。メインターミナルはアメニティ・コアの入口に設け、いくつかのサブターミナルを宿泊施設内に設ける事とした。

又、域内交通のための公共交通のルートとしては以下のものを用意する。

- タンジュン・ブルンコール・ゲート地区 — アメニティ・コア
- ゴム博物館 — オイルパーム博物館
- アメニティ・コア内循環バス
- ペナワール地区（含、パンダール・ペナワール市）循環バス
- アメニティ・コア — 宿泊施設地区（シャトルサービス）

#### 11.4 投資費用予測

デザル・ニュー・ツーリズム・コア開発に要する投資費用は、総計11億 8,300万リングットと見積られている。表2.11.2に示す通り社会資本整備に2億 500万リングット、観光施設に9億 7,800万リングットが必要となる。

社会資本整備に関しては、下水処理システムに 7,200万リングット、電力供給システムに 5,100万リングット、道路網整備に 4,200万リングットの投資が主だったものである。1992年と1993年が社会資本整備に関する投資支出のピークとなっている。

観光施設に関しては、主として宿泊施設に4億 4,500万リングット、アクティビティ・コリドー内の諸施設に2億 4,600万リングット、アメニティ・コア内の諸施設に1億 1,100万リングットを要する。1992年と1993年が観光施設に関する投資支出のピークとなっている。

このうち公共、公共と民間の共同企業体および民間の投資割合は、公共部門3億 7,100万リングット（31.3%）、共同企業体2億 2,600万リングット（19.1%）、民間5億 8,600万リングットとなっている。

Table 2.11.2 Investment Cost for Desaru New Tourism Core  
(Current Price in 1988)

Construction Item	Unit : Million Rgt.			
	Public Sector	Joint Venture	Private Sector	Total
Road Network	41.9	0.0	0.0	41.9
Jetties	6.5	0.0	0.0	6.5
Water Supply System	24.0	0.0	0.0	24.0
Sewerage System	71.6	0.0	0.0	71.6
Solid Waste Disposal System	8.3	0.0	0.0	8.3
Electrical System	50.8	0.0	0.0	50.8
Telecommunication System	2.3	0.0	0.0	2.3
<b>Infrastructure Total</b>	<b>205.3</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>205.3</b>
Coastal Resort Corridor (Total)	53.4	135.1	444.7	633.1
<i>Amenity Core Area</i>	<i>18.1</i>	<i>92.8</i>	<i>0.0</i>	<i>110.9</i>
<i>Amenity Sub-Core Area</i>	<i>1.2</i>	<i>42.3</i>	<i>0.0</i>	<i>43.5</i>
<i>Accommodation Area</i>	<i>0.0</i>	<i>0.0</i>	<i>444.7</i>	<i>444.7</i>
<i>Parks in Accommodation Area</i>	<i>34.0</i>	<i>0.0</i>	<i>0.0</i>	<i>34.0</i>
Daytrip./Daily Act. Zone	55.1	85.2	105.6	245.9
Bandar Penawar Service Town	55.0	0.0	29.3	84.3
Other T. Activity Zone	2.2	6.1	6.5	14.8
<b>Tourism Facility Total</b>	<b>165.7</b>	<b>226.4</b>	<b>586.0</b>	<b>978.1</b>
<b>INVESTMENT COST TOTAL</b>	<b>371.0</b>	<b>226.4</b>	<b>586.0</b>	<b>1,183.4</b>

Source : JICA Study Team

## 11.5 財務見通し

中級ホテルの所有者と共同事業体を含む観光実施当局の財務的な見通しを概観にするため財務分析を行った。

### 1) ホテル業者

ホテル業者はKEJORAあるいは共同事業体に認可された敷地にホテルを建設し経営を行う。主たる投資項目としては、建設費用、経営管理費用、地代及び税金が挙げられる。主要収入としては、宿泊費、食事代などである。

財務指標として、NPV（割引率8%）とFIRRが用いられ、NPVは約3,960万リンギット、FIRRは約16.1%という結果が得られた。投資回収期間は、15年の貸付期間、利子率7%、3年の支払猶予期間という条件で、7年という結果が得られた。

### 2) 開発実施当局と共同事業体

実施当局は、デサル・ニュー・ツーリズム・コアにおける基礎社会資本、すなわち道路、栈橋、上下水道、ごみ処理システム、電力供給システム、通信システムの開発、維持を行う。これらの社会資本整備に要する費用の一部は、料金収入と民間企業からの地代及び税金により賄われる。

事業資金のファナンスは、ソフト・ローンを前提として分析を行った。これは、観光インフラの整備が観光開発における誘客力を決定する主要因となり、加えて政府財務当局の負担を軽減させることを目的としている。ソフト・ローンの条件は、金利4%、返済期間25年、返済猶予期間7年と設定している。基礎社会資本に関する財務指標NPV（割引率8%）とFIRRは、それぞれ2億4,800万リンギット、20.7%となった。資本回収年は14年目に実現すると予想される。

公共および民間部門の協力による共同事業体は、デサル・ニュー・ツーリズム・コア内の観光施設、すなわちアメニティ・コア、アメニティ・サブ・コア、タンジュン・ブルンコール・ゲート地区、交通機関の開発、経営という重要な責務を負う。これらの観光施設建設に要する費用の一部は料金収入、施設使用料金により賄われる。観光施設に関する財務指標NPV（割引率8%）とFIRRは、それぞれ2億2,600万リンギット、19.3%となった。資本回収年は11年目に実現すると予想される。



いずれの主体においても、投資効率は高く、本プロジェクトが有望な投資機会であることを示している。

開発実施当局は、三者の中では最も投資効率の高い主体となる（FIRR=20.7%）。これは基本的にはデサルの基本的インフラストラクチャーの整備が進んでおり、本プロジェクト負担となる部分が少なかった事、又、金利4%というソフト・ローン導入を前提に分析している事などが貢献していると言える。

共同事業体も、投資効率が高い（FIRR=19.3%）。ただし、注意しなければならないのは、本主体は収益の変動に対して投資効率の変化が著しい事である。収益の20%の減少がFIRRを2.5%にまで下げる。投資リスクの回避策としてもソフト・ローンの導入、さらに税率の軽減化などが示唆される。

ホテル業者にとって、投資効率（FIRR）16.1%は、マレーシアの資本機会費用8%と比較して、十分に高いものと言える。現状では、売上税5%、地代は3%を想定しているが、開発実施当局の投資効率（FIRR=20.7%）が高いことを考えあわせ、これらの削減を通して収益の再分配を行うことも十分に合理的施策と判断される。

## 11.6 経済効果

デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発により、外貨獲得、雇用機会の創出、地域の生産増加という側面から、国家経済に大きな利益をもたらすことが期待されている。

ホテル建設が完了する1995年の1年後における外貨獲得額は、外国人観光客による宿泊施設・その他の観光施設・関連交通機関への支出を含めて、2億1,000万リンギットと見積られる。

開発により創出される雇用数は、ホテル・その他の観光施設の従業員や間接雇用者を含めて、1995年の段階で13,700人と予測され、これに加えて建設関連雇用数は1995年までに2,440人に達すると見込まれている。

地域の生産増加概算額は、ホテル建設が完了する1995年の1年後の段階で9,240万リンギットと見積られている。

経済指標であるNPV、B/C、EIRRが上で得られた利益、建設・経営管理に要する経営費用をもとに求められた。結果は以下に示す通りである。

NPV (割引率8%) (百万リット)	B/C	EIRR (%)
1,104.0	1.6	18.8

資本の機会費用8%と比較して十分に高いEIRRを示し、投資機会として非常に有望であることを示している。

#### 11.7 デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発組織

デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発をする上では、政策意思決定をする主体としての内閣から、ホテル・レストラン・店舗などの民間業者まで、多様な主体の参画が不可欠である。このような複合的な参画者を機能的に統合するために、この開発に最も適した機関を組織する必要がある。図2.11.2にデサル・ニュー・ツーリズム・コア開発機関の概略を示した。

この開発組織を提案するにあたり、以下の点が考慮されている。

- 文化観光省(MOCAT)とその傘下のマレーシア観光開発公社(TDC)が、政策・ガイドラインの策定、省庁間調整、州政府や実施機関との調整・指導といった開発の行政的な側面において中心的役割を果たす。
- 観光開発を目的とする既存の各委員会は、一部デサル・ニュー・ツーリズム・コア開発に適した手直しをしたうえで存続させる。
- ジョホール州南東部開発公社(KEJORA)は、MOCATが策定した政策・指針にしたがって、各省、州政府、民間投資家との協力を通してデサル・ニュー・ツーリズム・コア開発を積極的に推進する。
- KEJORAは、基礎社会資本・観光社会資本の開発に参画する。宿泊施設地区以外の観光施設の開発は、公共と民間により組織される共同事業体が民間事業者との協力により推進し、景観・公園の維持管理、循環交通サービスの運営を行う。民間事業者は、宿泊施設や店舗・レストラン、娯楽施設などの商業施設の建設・経営を行う。

## 11.8 観光開発における財務的誘因

デサル・ニュー・ツーリズム・コアの開発は、開発地区が広大であり、外国の投資家を含む多数の開発参画者を必要とする点で、過去の観光開発プロジェクトとは大きく異なっており、財政上の誘因を産み出す新たな体制が必要となる。莫大な初期投資額を調達し、経営を順調に推移させるためには、パイオニア・ステイタスとしての投資税優遇期間を現在の5年から最低7年、可能ならば10年に延長することが望ましい。

また、政府による社会資本整備が、開発を促進するうえで最も重要な誘因の一つである。これに関しては、実施機関と共同事業体が、連邦政府・州政府の協力のもとに推進すべきである。

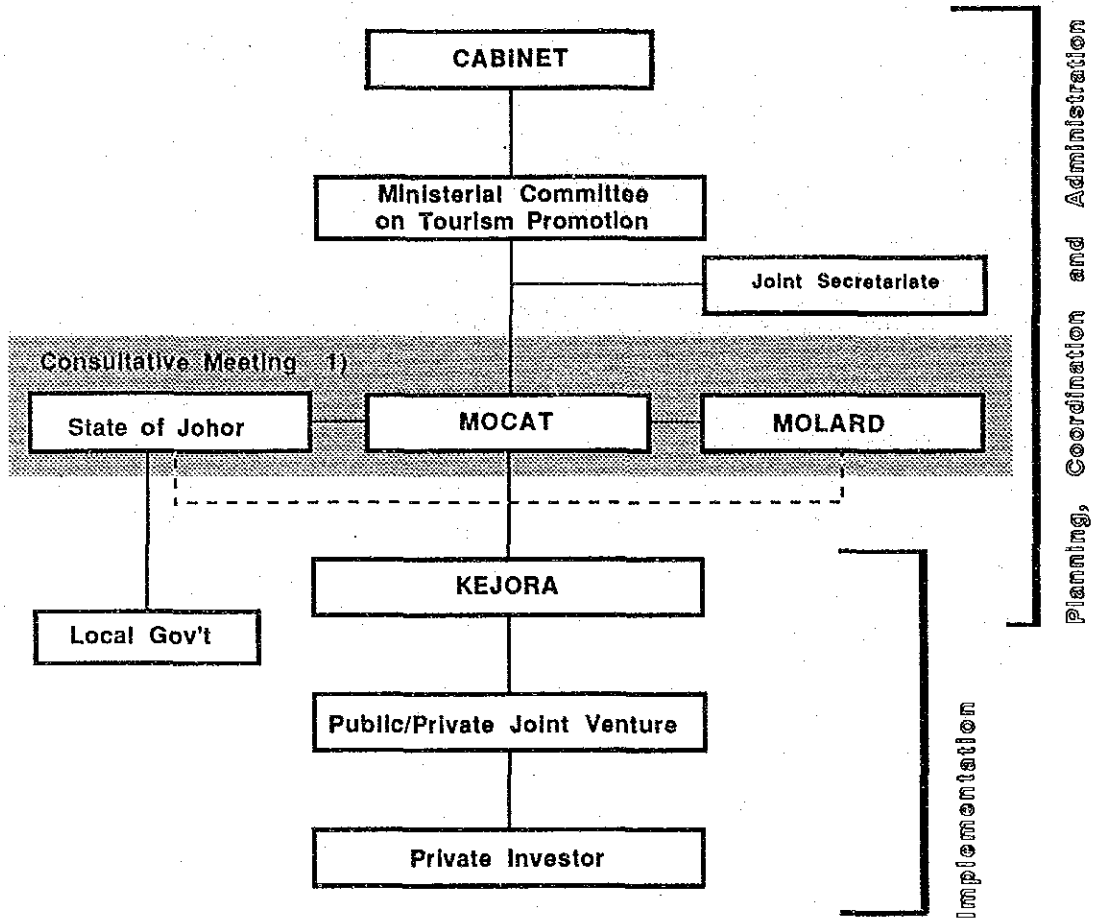
債務保証を伴う低利貸付も、国内外の事業者による開発促進のための重要な誘因となる。開発に要する総投資額が大きく、外国資本比率に制限があるため、国内の事業者による負担額がかなり大きなものとなる。従って、国内事業者によって債務保証を伴う低利貸付の導入は、不可欠な要素であるといえよう。

## 11.9 観光振興

外国人観光客に対するデサル・ニュー・ツーリズム・コアの観光振興策として、以下の政策が考えられる。

- 1) デサルを国の戦略的観光目的地として位置づけ、天然に存在する観光資源を有効に利用することによりデサルの観光地としての魅力を高める。
- 2) 観光振興に目標を確立する。目標達成に払われる努力が最も効果的に働くような振興目標作りを行う。
- 3) 観光振興に要する予算を計上する。計上された予算は、観光振興の目標を明確に反映させたものでなければならない。予算規模としては、通常売上の2%以上で、施設がオープンする1年前に計上されるものとする。
- 4) 観光振興の対象国を明確にし、振興政策を具体化する。日本、オーストラリア、イギリス、アメリカ、シンガポールは有望な市場である。
- 5) 体系化された計画に基づき、観光振興活動を実施する。

Fig. 2.11.2 Outline of Development Machinery of Desaru New Tourism Core



1) The meeting involves EPU & ICU







