

18922

JICA LIBRARY



1073266[7]

観光開発計画策定調査の実施マニュアル
(基本調査篇)

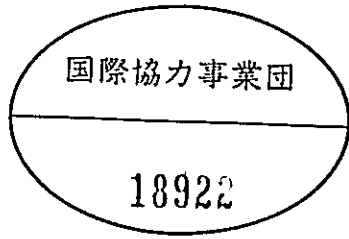
— 本 篇 —

(プロジェクト研究)

(未 定 稿)

昭和63年6月

国 際 協 力 事 業 団
社 会 開 発 協 力 部



マイクロ
フィルム作成

ま え が き

開発途上国においては、近年第一次産業の低迷などにより、国際収支の改善を図ることが急務となっており、その一対象分野として国際観光の振興に極めて強い関心を示している状況にある。一方において、円高による海外旅行の割安感から、増加傾向にある日本人観光客に着目して、その誘致と受入体制整備のために、わが国に対して観光開発振興計画策定への協力要請を行う国が増大しつつある。

このような協力要請に適切な対処をするために、国際協力事業団においては、観光開発振興計画策定の指針となるべき「実施マニュアル」を作成しようとしているところである。本報告書はその試みの初段階に当たるものとして作成したもので、政府ミッションに始まる開発調査協力の事前調査から本格調査、マスタープラン作成までの基本的な考え方、実施手段などを「実施マニュアル（案）―基本調査編―」として取纏めたものである。

本報告書においては、開発途上国からの観光開発振興計画の協力要請、特に相手国の観光関係行政当局の要請意図への対応と、日本人観光客を中核とした外国人観光客の誘致を図るために、日本人の特性分析と市場調査を基調とした観光振興諸施策の確立、そのための組織体制の整備、施設整備のガイドライン等を中心として記載した。また、事前調査の段階においては、Scope of Work として合意する際に、調査対象地域が相手国のいずれかの地域に限定されることが望ましいことを述べ、合意された調査対象地域に対して開発フレームに従った平均的調査実施手順を示した。

最後に、本報告書が、あくまでも観光分野でマスタープラン策定に当たっての一つの標準と考えられる調査手順と考え方を示したものであることを前提として観光分野において調査企画等に携わる方々が、観光開発振興計画策定の基本的な考え方と、調査手順を理解する上で、幾分でも役立つことを期待するものである。

昭和63年6月

国際協力事業団
社会開発協力部

目 次

第1章 調査の背景	1
第2章 観光開発の基本的な考え方	3
第1節 基本的な考え方	3
第2節 日本人の海外旅行動向	7
第3章 観光開発調査のフレーム	13
第4章 事前調査の指針	19
第1節 対象国のゾーニング	19
第2節 大エリアごとの現況把握	21
第3節 大エリアごとの評価と観光開発調査の対象とする大エリアの選定	22
第4節 相手国とのScope of Work (案)の協議	24
第5章 本格調査の指針	26
第1節 相手国の概況	26
第2節 調査対象とする大エリアのゾーニング	27
第3節 中エリアごとの現況把握	29
1. 自然環境	29
2. 社会経済環境	30
3. 観光資源	31
(1) 自然資源	31
(2) 人文資源	33
(3) ショッピング	33
(4) 食 事	35
(5) エンターテインメント	36
(6) スポーツ・レジャー	37
(7) イベント・コンベンション	38
4. 観光施設・観光関連産業	40
5. 航空網, 空港施設, 旅客受け入れ体制	43
6. 陸上交通網	46
7. 水上交通網	48

8. その他の基盤施設	49
(1) 上水道	49
(2) 下水道	49
(3) ゴミ処理施設	50
(4) 電力	51
(5) 電話	51
9. その他の公共サービス	53
(1) 医療・救急施設	53
(2) 消防・防災体制	53
(3) 警察	53
10. 観光行政	55
11. 観光開発計画	57
12. 観光振興計画	59
13. 上位関連計画	61
14. 観光関連制度	62
15. 日本の旅行会社における商品化状況	63
16. 旅行者動向	65
17. 主な発地国の市場動向	67
18. 競合する観光地・リゾートの動向	68
第4節 市場調査	69
第5節 需要予測	72
第6節 中エリアごとの評価と開発を優先する中エリアの選定	73
第7節 開発を優先する中エリア全体に関わる開発フレームの設定	75
第8節 開発を優先する中エリアのゾーニング	77
第9節 小エリアごとの現況把握	78
1. 自然環境	78
2. 社会経済環境	79
3. 土地利用・所有状況	80
4. 観光資源	81
(1) 自然資源	81
(2) 人文資源	82
(3) スポーツ・レジャー	82
5. 観光施設・観光関連産業	84
6. 道路等交通施設	86

7. 基盤施設	88
8. 旅行者動向	90
第10節 小エリアごとの市場調査	92
第11節 小エリアごとの需要予測	93
第12節 小エリアごとの評価と開発を優先する小エリアの選定	94
第13節 小エリアごとの開発フレームの設定	96
第14節 マスタープランの策定	98
1. 観光振興計画	98
(1) 観光資源	98
(2) 観光ルート	102
(3) イベント	104
(4) 日本人旅行者受け入れのための体制整備	107
(5) 観光宣伝	108
2. 観光施設計画	112
3. 組織体制等	115
(1) 開発・運営のための組織体制	115
(2) 法規・税制類の整備	117
(3) 従業員の教育・訓練	119
4. 交通ネットワーク	121
(1) 航空網	121
(2) 空港施設及び旅客受け入れ体制	122
(3) 陸上交通網	124
(4) 水上交通網	125
5. 土地利用・基盤施設	126
(1) 土地利用計画	126
(2) 基盤施設	128
6. その他	130
(1) 資金計画	130
(2) インプリメンテーション・プラン	133
(3) 経済評価・財務評価	136
(4) 自然環境等との調整	139

第6章 アセアン諸国における観光開発調査実施上の留意点	141
第1節 リージョナルなアプローチ方法	142
1. 基本的な考え方	142
2. これまでの活動内容・実績	142
3. メリット・デメリット	143
4. 他地域における事例	144
5. 今後の方向づけ	145
第2節 国別のアプローチ	149
1. フィリピン	150
(1) 観光開発を取り巻く環境	150
(2) 観光産業及び観光資源の現況	154
(3) 観光振興政策の動向	159
(4) 外国人旅行者の動向	165
① 外国人全般	165
② 日本人旅行者	167
(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点	173
2. シンガポール	177
(1) 観光開発を取り巻く環境	177
(2) 観光産業及び観光資源の現況	179
(3) 観光振興政策の動向	182
(4) 外国人旅行者の動向	183
① 外国人全般	183
② 日本人旅行者	186
(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点	194
3. タイ	200
(1) 観光開発を取り巻く環境	200
(2) 観光産業及び観光資源の現況	203
(3) 観光振興政策の動向	207
(4) 外国人旅行者の動向	208
① 外国人全般	208
② 日本人旅行者	210
(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点	211

4. マレーシア	215
(1) 観光開発を取り巻く環境	215
(2) 観光産業及び観光資源の現況	218
(3) 観光振興政策の動向	220
(4) 外国人旅行者の動向	222
① 外国人全般	222
② 日本人旅行者	223
(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点	226
5. インドネシア	230
(1) 観光開発を取り巻く環境	230
(2) 観光産業及び観光資源の現況	235
(3) 観光振興政策の動向	238
(4) 外国人旅行者の動向	240
① 外国人全般	240
② 日本人旅行者	241
(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点	243
<付属資料> アンケート集計表	246
フィリピン	247
シンガポール	266
<資料リスト>	284

図 リ ス ト

	頁
図-1 日本人出国者総数の時系列変化	7
図-2 旅行日数	10
図-3 目的別にみた海外旅行経費	12
図-4-1 観光開発調査のフレーム（一般的なケース）	14
図-4-2 観光開発調査のフレーム（ケース別）	15
図-5 1日観光行動圏の策定プロセス	102
図-6 イベントの位置づけ	104
図-7 観光宣伝計画策定のフロー	107
図-8 インプリメンテーション・プラン策定の作業フロー	133
図-9 経済評価の体系	136
図-10 財務評価の方法	138
図-11 フィリピン全図	151
図-12 主要観光地と主要空港	156
図-13 観光省組織図	161
図-14 フィリピンへの外国人旅行者総数の推移	165
図-15 海外旅行の回数	168
図-16 フィリピン滞在中の印象	171
図-17 次のフィリピン旅行の希望	172
図-18 シンガポール全図	177
図-19 シンガポール政府観光局の組織図	182
図-20 シンガポールの外国人旅行者総数の推移	184
図-21 シンガポールにおける外国人旅行者の滞在日数	185
図-22 海外旅行の回数	187
図-23 今までの海外旅行の行き先	188
図-24 同行者	190
図-25 シンガポール滞在中の印象	191

図-26	次のシンガポール旅行の希望	192
図-27	シンガポールでの希望滞在日数	193
図-28	シンガポール旅行と希望しない理由	194
図-29	タイ全図	201
図-30	組織図	207
図-31	タイへの外国人旅行者総数の推移	209
図-32	マレーシア全図	216
図-33	文化観光省の組織図	221
図-34	インドネシア全図	231
図-35	観光関連組織図	238

表 リ ス ト

	頁
表-1 日本人海外旅行者の性別・年齢別構成	8
表-2 月別にみた日本人海外旅行者数	9
表-3 日本人海外旅行者の各国別訪問数	11
表-4 観光資源整備のグレード付け	98
表-5 観光宣伝のための方法	110
表-6 施設整備の分担に関わる考え方	131
表-7 外国人旅行者数の推移	145
表-8 アセアン5ヵ国への日本人旅行者数の推移	146
表-9 外国人旅行者の滞在日数	146
表-10 交通モード別割合	152
表-11 国際空港の概要	153
表-12 外国人観光客数と外貨収入の計画	162
表-13 外国人旅行者の年齢構成比(%)	166
表-14 滞在日数	167
表-15 アセアン5ヵ国への日本人旅行者数の推移	167
表-16 今までの海外旅行の行き先	169
表-17 今回の旅行日数とフィリピンでの滞在日数	169
表-18 ホテル客室数と客室稼働率の推移	181
表-19 外国人旅行者の年齢別構成	185
表-20 今回の旅行日数とシンガポール滞在日数	189
表-21 今回の旅行で訪問する国	190
表-22 ホテル客室数と客室稼働率の推移	220
表-23 マレーシアへの外国人旅行者の推移	222
表-24 ビーチリゾート地での行動	224
表-25 ビーチリゾート地に関する評価	225
表-26 国のイメージ	226
表-27 インドネシアへの外国人旅行者数の推移	240

第1章 調査の背景

観光開発調査の背景としては、開発途上国における観光開発等による外貨獲得収入の増加、雇用機会の拡大と地域振興等を図ることが挙げられており、このような調査の背景を事前調査及び Scope of Workの作成、決定に十分反映させていく必要がある。

1. 開発途上国から我が国に対し観光開発調査の協力要請が出されつつあるが、その背景としては、開発途上国の政治経済の状況等にもよるが、一般的には次の事項が挙げられよう。

(1) 外貨獲得収入の増加と経常収支の改善

開発途上国においては、概して最近における一次産品市況の低迷、累積債務問題等により外貨収入の不足、ひいては貿易収支の悪化を来している。

このため、開発途上国においては、国際観光客の増加による外貨獲得収入の増加、経常収支の改善を目指すこととし、経済計画等において観光産業を高く位置づけるとともに、最小限のインフラ整備等による観光開発の即時的効果に着目して観光開発、観光振興に力を傾注している。

(2) 雇用機会の拡大

観光開発、観光産業の振興は、ホテル、レストラン、旅行会社、旅行ガイド等の従業員の雇用増等につながるものであり、併せて運輸、建設業等の雇用にも波及する効果を有している。

(3) 地域振興

観光地における観光収入増や雇用機会の増加により観光地及び周辺地域の振興が図られる。

2. 以上の他、観光開発に伴い副次的効果としては、

(1) 国内観光の振興

(2) 過密、過疎の解消と国土の均衡ある発展

(3) 所得格差の是正

(4) 流通業等の産業振興

等が挙げられる。

3. 開発途上国からの観光開発調査の協力要請においては、上述した調査の背景及び観光開発の究極の目的をよく分析し、事前調査及び Scope of Workの作成、決定に十分反映させていく必要がある。

4. 観光開発調査は、調査目的、対象観光施設等が特定される場合もあるが、公共インフラの整備等のセクターと関連する場合もある。

特に、「地域振興、地域開発」の名目で観光開発調査が行われる場合には、開発目的の総合性、計画の策定・実施機関が複数であることといった点で「観光開発」は「総合開発」のアプローチとの関連で扱われることがある。

こうした場合でも「総合開発」の究極の目的、当該対象地域の特性等を明らかにし、それが「観光開発」として行うことが適切な場合には、「観光開発調査」として実施すべきである。

また、「総合開発」の中に、工業開発、都市開発等と並んで「観光開発」が含まれる場合には、観光開発の役割、観光産業のシェア、地域特性、施設計画等を明確にし、考察する必要がある。

第2章 観光開発の基本的な考え方

第1節 基本的な考え方

観光開発を行うに当たって基本的に考えておくべきことは、観光開発の目的が達成されるよう、日本人観光客の動向、航空ネットワークの状況等を踏まえた開発目標を設定し、その実現のための開発方針を明確にすることである。

1. 観光開発を行っていく上で、重要なことは、観光開発の目的に照らしつつ開発目標を設定し、これを実現するための開発方針を明確にすることである。

開発途上国が観光開発の目的としているものは、第1章から明らかなように

- ① 国際観光客の増加による外貨獲得収入の増加
- ② 雇用機会の増大
- ③ 地域振興
- ④ 人づくり等を考慮した持続的開発を図ることなどである。

したがって、このような目的からみて、今後、観光開発調査の対象となる観光開発の基本的方向は、国際観光客の誘致を中心としたものになると考えられる。

2. 観光開発と日本人観光客の動向

国際観光客の誘致を図ろうとする場合には、観光開発の対象となる観光地が、日本人観光客を中心とした国際観光客にとって魅力的であることが極めて重要である。このためには次節で述べるように日本人観光客の海外旅行の特性とニーズを把握し、観光開発にこのような特性とニーズを十分に反映していくことが要求される（詳細は第2節参照）。

3. 航空ネットワークの状況

- (1) 観光開発に当たっては、観光地又はその周辺に国際空港が立地していることが大きな決め手になる。付近に国際空港がある場合には、日本などの主要都市から直航便で乗入れることが可能となり、観光のポテンシャルを増すことになる。
- (2) また、観光地又は周辺に国際空港がない場合でも、国内空港がある場合には、他地域の国

際空港から乗り換えることにより観光地への乗入れが容易になる。

- (3) 開発途上国においては、国際空港の数は極めて限られており、観光地及びその周辺にない場合があり、また、国内空港も滑走路長が短かく、処理能力が限られているなど、航空ネットワークの面から観光開発がネックになることが多い。

したがって、観光開発が少ない投資で済むためには、航空ネットワークが整備されていることが望ましい。

4. 開発目標

以上のような条件が充たされている場合の観光開発に当たっては、開発途上国からの即効性のある観光開発に対する要請や日本人旅行者の動向、日本の旅行会社の商品設定にも配慮しつつ、以下の開発目標で望むことが必要であろう。

(1) 国際観光地としての整備

開発される観光地が将来とも国際観光客のニーズに応え得る水準を有する観光資源、観光施設を有していることが不可欠であり、しかも、周辺諸国の観光地に比しても際立った魅力を有することが重要である。

- ① 通常、国際観光地のパターンとしては、例えば、大別すると次の分類が考えられる。

(イ) 短期滞在型の観光

(ロ) 長期滞在をめざしたリゾート型の観光

{ ビーチリゾート
高原リゾート

(ハ) ショッピング・エンターテインメント等の都市型観光

(ニ) スポーツ等を対象にした観光

(ホ) 固有の歴史、宗教・文化等を対象にした観光

- ② 従って、観光開発に当たっては、どのようなパターンの国際観光地を目標とするかが重要であるが、当該対象地域における観光資源の特性や旅行者のニーズを勘案しつつ決定する必要がある。

この場合、当該観光地のイメージは堅持しつつも、観光地の多様化を図るためスポーツ、レジャー施設等の整備を図ることが必要となる場合もある。

(2) 目標年次

観光開発に当たっては、目標年次が定められており、これは、短期、中期、長期の三つに分かれる。

上記の観光開発は、この目標年次の違いにより開発の手順、投資額、評価等の点で異なっ

てくる。しかし、開発途上国における即効性のある観光開発を図る観点からは、目標年次は中期又は短期を旨とすることになるが、即効性を要求されない観光開発については、長期になるろう。

5. 開発方針

上述の開発目標を達成するためには、観光開発は、以下の方針に沿って推進される必要がある。

(1) 観光施設等の計画的整備

観光資源、ホテル等の観光施設は計画的かつ秩序立って整備されなければならない。

この場合、観光開発は当該地域における土地利用や開発計画などと調和したものであることは言うまでもない。

(2) 観光客の安全性、利便性の確保

日本人観光客等の外国人観光客にとっては安全性の確保は極めて重要な関心事であり、観光開発や観光振興に当たっても旅行の安全に配慮したものでなければならない。

また、観光施設等についても観光客の利便の増進に配慮した適切な整備がなされなければならない。

(3) 最小限のインフラ整備

開発途上国における今後の観光開発においては、その即効性に期待するところが大きく、しかも、道路、上下水道、電力等のインフラ整備には膨大な資金を投入せずに短期間で観光開発が実現できることが望ましい。

他方、開発途上国の観光地の旅行商品を企画・販売する場合、日本の旅行会社は日本人旅行者の質の高いキメ細かな旅行サービスのし好を踏まえ、旅行商品の設定について完璧な旅行サービスの水準を要求しがちである。このため、日本人旅行者の受入れの歴史の浅い国または地域の観光旅行の商品化がなかなか進まない傾向にある。

したがって、今後の観光開発は、開発途上国からの膨大な資金を必要とせず観光開発の即効性を求める要請と日本の旅行会社の旅行商品の設定についての旅行サービスの要求水準等との調和を図りつつ、実施推進されなければならない。

このような観点から、観光開発においてもインフラの整備を必要とする場合が多いが、この場合でも最小限のインフラ整備が要求されると考えられる。

(4) 環境保全への配慮

国際観光客の増加、観光諸施設の整備等により観光地における水質、大気等の環境が悪化するおそれがあるので、観光開発や環境振興は、環境保全に配慮したものでなければならない。

い。

(5) 地域社会との調和

観光開発や観光振興に当たっては、周辺地域社会における伝統、文化、宗教等に十分配慮し、地域社会との調和を重視すべきである。むしろ、地域社会における民族文化、伝統芸能等を活用することが観光振興ひいては地域振興にも寄与すると考えられる。

第2節 日本人の海外旅行動向

海外における観光開発のあり方を考える際、少なからぬデスティネーションで発地国の上位に位置づけられている日本人旅行者の動向を把握することは、前段階の作業として重要である。

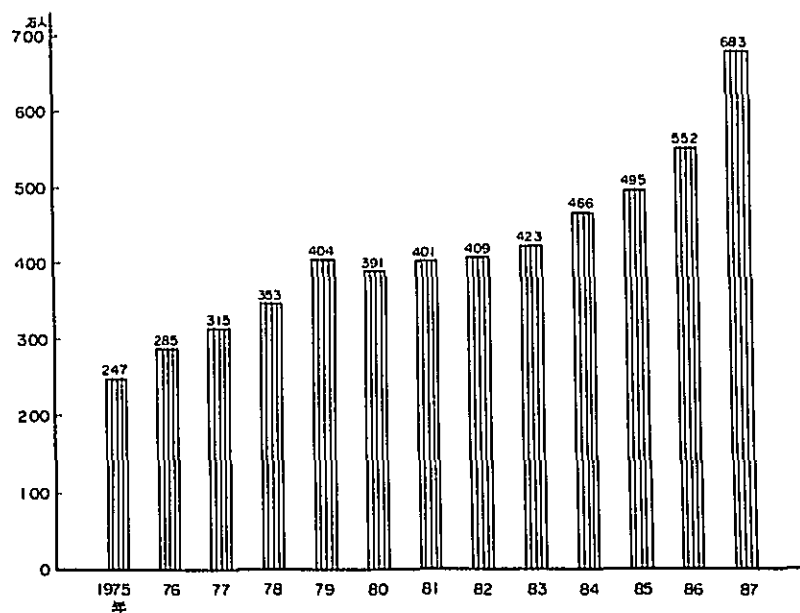
ここではいくつかの資料をもとに、日本人の海外旅行についてその全体的な動向を概観することとする。

1. 総 数

日本人の海外旅行は、1979年以降、数年にわたってやや低迷の様相を呈していたが、1984年から再び増勢に転じ、1987年には683万人（対前年23.8%増）という驚異的な伸びを記録した（図-1参照）。

こうした背景には、円高がもたらした割安感がツアー価格とショッピングの両面で強く作用していたことが最大の要因と考えられる。ただ1987年には、この他に①海外みやげ品の免税枠が10万円から20万円に拡大されたこと、②航空輸送力の増強等々の要因も需要増に拍車をかける好材料となったものと考えられる。

図-1 日本人出国者総数の時系列変化



資料：『出入国管理統計年報』（法務省）

このように極めて好調に推移した1987年のあとを受けて、1988年も引き続き円高に加え、①建国200年祭を迎えたオーストラリアのブリスベンで行われるEXPO'88 国際レジャー博覧会（4～10月）、②ブラジル移民80年祭（6月）、③ソウルオリンピック（9～10月）などの大型イベントが相次ぐことから、海外旅行者総数は年間750万人程度に上る見通しであると言われている。

2. 性別・年齢別

1975年の時点では、男性3：女性1という構成であったが、その後の海外旅行ブームの中で

表-1 日本人海外旅行者の性別・年齢別構成

	1975年		1980年		1987年		年平均増加率		
	人	構成比	人	構成比	人	構成比	75～80	80～87	
総計	2,466,326	100%	3,909,333	100%	6,829,338	100%	9.7%	8.3%	
男	0～9才	15,303	0.6	28,422	0.7	57,332	0.8	12.5	10.5
	10～19才	29,329	1.2	52,320	1.3	136,609	2.0	11.9	14.7
	20～24才	130,302	5.3	155,972	4.0	285,461	4.2	3.6	9.0
	25～29才	319,593	13.0	373,269	9.5	529,291	7.7	3.1	5.1
	30～34才	266,165	10.8	469,217	12.0	484,610	7.1	12.0	0.5
	35～39才	280,690	11.4	378,776	9.7	604,914	8.9	6.2	6.9
	40～44才	268,814	10.9	369,341	9.4	549,507	8.0	6.6	5.8
	45～49才	196,177	8.0	316,274	8.1	479,477	7.0	10.0	6.1
	50～54才	124,427	5.0	229,116	5.9	391,107	5.7	13.0	7.9
	55～59才	76,639	3.1	159,903	4.1	290,372	4.3	15.8	8.9
	60～64才	61,235	2.5	101,522	2.6	223,097	3.3	10.6	11.9
	65才以上	62,777	2.5	123,492	3.2	229,407	3.4	14.5	9.2
	不詳	2,562	0.1	3,070	0.1	35	—	—	—
計	1,835,513	74.4	2,760,694	70.6	4,261,219	62.4	8.5	6.4	
女	0～9才	15,298	0.6	27,294	0.7	55,891	0.8	12.3	10.8
	10～19才	30,976	1.3	58,597	1.5	171,533	2.5	13.6	16.6
	20～24才	141,314	5.7	241,903	6.2	546,586	8.0	11.3	12.3
	25～29才	137,061	5.6	231,161	5.9	523,279	7.7	11.0	12.4
	30～34才	51,307	2.1	112,000	2.9	193,400	2.8	16.9	8.1
	35～39才	42,054	1.7	71,153	1.8	171,669	2.5	11.1	13.4
	40～44才	43,348	1.8	64,893	1.6	143,415	2.1	8.4	12.0
	45～49才	43,563	1.8	73,428	1.9	144,134	2.1	11.0	10.1
	50～54才	40,121	1.6	81,914	2.1	163,378	2.4	15.4	10.4
	55～59才	32,764	1.3	73,458	1.9	169,299	2.5	17.5	12.7
	60～64才	27,092	1.1	54,008	1.4	144,655	2.1	14.8	15.1
	65才以上	24,962	1.0	57,405	1.5	140,848	2.1	18.1	13.7
	不詳	953	—	1,425	—	32	—	—	—
計	630,813	25.6	1,148,639	29.4	2,568,119	37.6	12.7	12.2	

資料：「出入国管理統計年報」（法務省）

女性の海外旅行者が大幅に増加し、その結果、1987年の時点では男性6：女性4という割合にかなり近づいてきている（表－1参照）。

中でも20代女性は旅行者全体の15.7%を占め、しかもそのほとんどが観光目的と考えられることから、内外の注目を集めている。

50代以上のいわゆる熟年層とシルバー層は、総量ではそれよりも若い世代に劣るものの、この10数年来、男性と女性それぞれの年平均増率を上回って増えてきており、①高齢化社会の到来に伴い長期的にこの年代層が増えること、②高品質のツアーに対する志向が強いことなどから、今後注目すべき市場といえる。

3. 月 別

月別にみると、1987年では8月、7月、9月といった夏季のピークシーズンに当たる月が上位を占め、次いで年末の12月、学期末、年度末に当たる3月といった順序である。ゴールデン・ウィークの入る5月は予想外に少ない（表－2参照）。

過去5年間の時系列でみると、7月、8月といったピークシーズンへの集中化傾向が顕著になってきており、それとは対象的に1～3月はいずれも比率を低下させている。海外旅行者の急速な増加は各月に同じような比率で起こるのではなく、旅行に出やすい月においてより顕著な形で起こることが分かる。

表－2 月別にみた日本人海外旅行者数

	1983年		1984年		1985年		1986年		1987年	
	人	構成比 %	人	構成比 %	人	構成比 %	人	構成比 %	人	構成比 %
1月Jan.	320,502	7.7	362,447	7.8	379,384	7.7	381,013	6.9	462,415	6.8
2月Feb.	363,838	8.6	381,036	8.2	402,300	8.1	423,058	7.7	530,7	7.8
3月Mar.	392,712	9.3	416,451	8.9	464,784	9.4	474,276	8.6	571,697	8.4
4月Apr.	308,911	7.3	349,923	7.5	377,027	7.6	413,510	7.5	447,897	6.6
5月May	320,465	7.6	346,938	7.4	373,742	7.6	395,108	7.2	493,320	7.2
6月June	332,412	7.9	376,395	8.1	403,007	8.1	438,718	7.9	568,899	8.3
7月July	369,560	8.7	391,069	8.4	427,590	8.6	482,029	8.7	654,735	9.6
8月Aug.	437,951	10.3	486,820	10.5	526,423	10.6	615,567	11.2	770,537	11.3
9月Sep.	365,540	8.6	404,751	8.7	429,568	8.7	483,768	8.8	611,712	9.0
10月Oct.	345,848	8.2	374,447	8.0	370,719	7.5	463,574	8.4	557,362	8.2
11月Nov.	340,048	8.0	382,139	8.2	389,326	7.9	460,739	8.3	562,391	8.2
12月Dec.	329,459	7.8	386,417	8.3	404,496	8.2	484,743	8.8	597,660	8.6
計 Total	4,232,246	100.0	4,658,833	100.0	4,948,366	100.0	5,516,193	100.0	6,829,338	100.0

4. 方面別

日本人の海外旅行者総数は1980～86年の6年間に年平均5.9%、また1980～87年では年平均8.3%の増加を見たが、同期間の動きを国別にみると、まず目を惹くのがオーストラリアとニュージーランドの年平均20%を越す大幅な伸びであり、中国も同じく19.2%の急成長を遂げている。最近の調査（毎日新聞調査1987年7月実施）でも、「今後行ってみたい国」として、オーストラリアはいちばん多くあげられており、ニュージーランドと中国もそれぞれ3位と4位にランクされている（表-3参照）。

ヨーロッパの主なデスティネーションでは西ドイツとオーストリアが平均をかなり上回っているが、他の国ではそれほど大きな伸びは見られない。

米国はハワイとグアムを含めて堅調に推移している。

アジア方面では、1987年に対前年42.1%増という驚異的な成長を示した香港のほか、韓国、シンガポール、マレーシア、インドネシア等も全体平均を上回る伸びを見せているが、治安・安全の面で問題を抱えるフィリピンへの日本人旅行者はピーク時の半数程度まで減少している。

いわゆるオフ・ザ・ビートン地域（旅行者があまり行っていない地域）の中では、フィンランド、フィジー、ポルトガル、トルコ、タヒチ等が注目される。

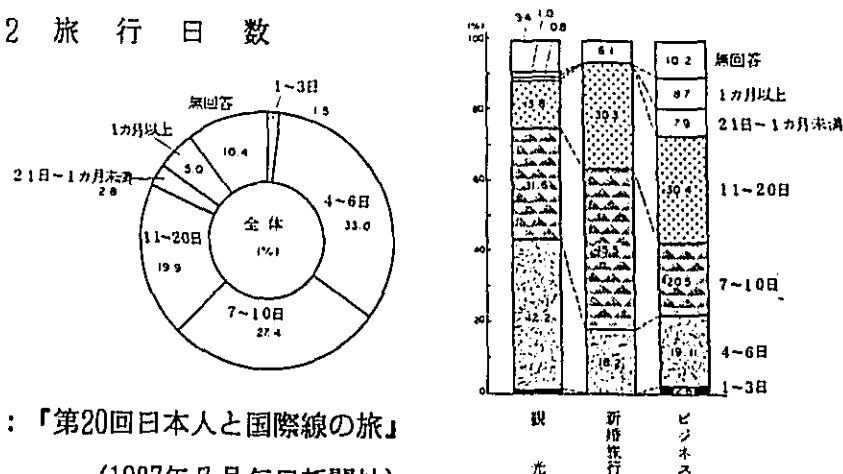
5. 旅行日数

毎日新聞社の調査によると、「4～6日」が全体の約3分1を占めていちばん多く、これに「1日～3日」と「7～10日」のグループを加えると、10日以内の旅行が6割強を占める。

目的別にみると、観光では「4～6日」が42.1%とさらに多くなり、10日以内の比率は75.0%に上る（図-2参照）。

観光と比べると、新婚旅行の日数はやや長くなり、「11～20日」という比較的旅程の長い旅行も3割程度みられる。それらの多くは、欧米あるいは最近人気の上ってきているオセアニア方面をデスティネーションとするものと思われる。

図-2 旅行日数



資料：「第20回日本人と国際線の旅」
(1987年7月毎日新聞社)

表-3 日本人海外旅行者の各国別訪問数

訪問先国 Destination	1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		年平均増加率	
	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	人数 (人)	前年比 %	1980~86	1980~87
U. S. A	RF	1,125,000	2.7	1,170,000	4.0	1,220,000	4.3	1,282,875	5.2	1,414,909	10.3	1,496,202	5.7	1,681,071	12.4	2,128,481	26.6	9.5%
Hawaii	Ne	568,190	-1.6	690,400	21.5	718,000	4.0	729,000	1.5	816,000	11.9	855,000	4.8	944,000	10.4	1,170,000	23.9	10.9
Guam	RF	221,939	16.3	255,130	15.0	264,440	3.6	294,492	11.4	301,499	2.4	301,690	0.1	332,317	10.2	412,637	24.2	9.3
Korea	NF	468,415	-27.9	506,819	8.2	518,019	2.2	528,265	2.0	576,448	9.1	638,941	10.8	791,011	23.8	893,596	13.0	9.7
Hong Kong	RF	472,182	-7.1	507,960	7.6	515,697	1.5	502,175	-2.6	584,013	16.3	635,767	8.9	727,219	14.4	1,033,525	42.1	11.8
Taiwan	NF	654,413	-5.7	592,682	-9.4	575,686	-2.9	595,042	3.4	632,481	6.3	615,584	-2.7	696,686	13.2	807,736	15.9	3.1
France	NFA-RHA	432,840	*	445,000	2.8	469,581	5.5	457,159	-2.6	447,843	-2.0	470,298	5.0	447,659	-4.8			0.6%
W. Germany	RAA	289,189	-4.5	327,124	13.1	348,346	6.5	354,876	1.9	410,296	15.6	488,582	19.1	494,333	1.2			9.3
Singapore	RF	287,995	14.8	354,840	23.5	378,501	6.7	370,639	-2.1	369,534	-0.3	377,686	2.2	404,278	7.0	541,399	33.9	9.5
China	NF	169,308	*	223,511	32.0	245,103	9.7	265,033	8.1	386,169	45.7	470,492	21.8	483,507	2.8	P 577,699	19.5	19.2
Italy	NF	348,200	37.0	263,041	-24.5	303,485	15.4	327,133	7.8	340,209	4.0	335,190	-1.5	401,278	19.7			2.4
Switzerland	RHA	216,197	-6.0	226,869	4.9	244,432	7.7	267,501	9.4	280,931	5.0	294,688	4.9	313,295	6.3	369,130	17.8	7.9
Thailand	NF	225,433	12.5	214,628	-4.8	228,092	6.3	223,614	-2.0	221,945	-0.7	221,485	-0.2	259,381	17.1			2.4
U. K.	RF	162,000	15.7	163,800	1.1	159,500	-2.6	170,300	6.8	200,600	17.8	210,700	5.0	205,400	-2.5			4.0
Macau	NF	201,608	-10.7	172,383	-14.5	168,955	-2.0	161,214	-4.6	168,740	4.7	158,174	-6.3	168,358	6.4	250,868	49.0	3.2
Canada	RF	162,253	2.3	146,461	-9.7	139,447	-4.8	138,716	-0.5	162,240	17.0	174,503	7.6	235,158	34.8			6.4
Philippines	RF	260,480	2.7	193,146	-25.8	159,918	-17.2	178,783	11.8	161,083	-9.9	153,511	-4.7	194,261	-12.5			△10.5
Austria	RHA	61,393	-6.4	73,116	19.1	84,051	15.0	90,755	8.0	106,355	17.2	125,598	18.1	118,585	-5.6	162,976	37.4	15.0
Spain	NF	88,035	24.0	86,731	-1.5	80,225	-7.5	94,963	18.4	108,563	14.3	126,639	16.7	121,072	-4.4	P 130,285	7.6	5.8
Malaysia	RF	78,609	10.6	83,141	5.8	90,724	9.1	101,830	12.2	111,637	9.6	117,250	5.0	125,458	7.0			8.1
Mariana	NF	91,205	18.7	93,455	2.5	88,404	-5.4	104,581	18.3	104,096	-0.5	107,770	3.5	127,338	18.2	151,594	19.0	7.5
Indonesia	NF	61,679	15.7	66,552	7.9	72,894	9.5	84,770	16.3	92,393	9.0	92,821	0.5	105,016	13.1			9.3
Australia	RF	48,813	17.2	53,699	10.0	60,389	12.5	71,800	18.9	87,884	22.4	107,590	22.4	145,600	35.3	215,600	48.1	23.6
Greece	NF	75,666	-41.4	75,154	-0.7	74,802	-0.5	82,029	9.7	86,476	5.4	92,802	7.3	85,075	-8.3			2.0
Denmark	NHN	82,000	-4.4	79,700	-2.8	74,300	-6.8	82,100	10.5	79,500	-3.2	78,000	-1.9	70,100	-10.1			△2.6
Belgium	RHN	71,851	-3.0	84,039	17.0	80,959	-3.7	72,950	-9.9	88,665	21.5	98,203	10.8	95,906	-2.3			4.9
Netherlands	RAA	61,105	-5.0	66,000	8.0	79,100	19.8	66,900	-15.4	72,900	9.0	80,345	10.2	N.A.				
New Zealand	RF	19,196	22.1	25,736	34.1	27,333	6.2	32,481	18.8	41,888	29.0	50,264	20.0	62,656	24.7			21.8
Sweden	NAN	56,821	3.4	51,935	-8.6	55,680	7.2	54,330	-2.4	60,148	10.7	59,928	-0.4	54,689	-8.7			△0.6
Mexico		55,764	7.8	58,500	4.9	53,500	-8.5	56,000	4.7	N.A.		N.A.		N.A.				
Norway	NHN	40,835	5.3	39,474	-3.3	41,622	5.4	52,997	27.3	62,958	18.8	64,365	2.2	46,046	-28.5			2.4
Finland	RHN	22,602	0.1	22,782	0.8	24,070	5.7	36,807	52.9	41,872	13.8	44,180	5.5	38,550	-12.7			9.3
India	N-RF	30,679	*	29,025	-5.4	29,162	0.5	26,764	-8.2	29,538	10.4	30,585	3.5	36,402	19.0			2.9
Brazil	NF-RF	18,613	*	19,428	4.4	18,558	-4.5	25,347	36.6	19,877	-21.6	22,508	13.2	27,652	22.9			6.8
Fiji	RF	5,339	-5.8	10,606	98.7	18,029	70.0	14,401	-20.1	14,864	3.2	12,601	-15.2	11,801	-6.3			14.1
Portugal	NF	10,200	-5.6	14,788	45.0	13,835	-6.4	14,354	3.8	19,514	35.9	19,986	2.4	23,246	16.3			14.7
Turkey	NF	6,865	-7.1	6,944	1.2	6,275	-9.6	7,782	24.0	13,060	67.8	16,811	28.7	16,740	-0.4			16.0
New Caledonia	RF	13,200	11.2	16,182	22.6	18,965	17.2	21,699	14.4	21,981	1.3	17,512	-20.3	15,942	-9.0			3.2
Sri Lanka	N-RF	11,580	*	11,980	3.5	12,048	0.6	11,788	-2.2	20,573	74.5	23,356	13.5	12,720	-45.5			1.6
Pakistan	NF	5,768	4.7	5,840	1.2	6,600	13.0	8,523	29.1	7,807	-8.4	8,442	8.1	9,171	8.6			8.0
Yugoslavia	RAA	11,881	4.6	10,330	-13.1	9,373	-9.3	8,747	-6.7	9,346	6.8	10,042	7.4	11,624	15.8			△0.4
Maldives	NF	595	*	1,165	95.8	1,380	18.5	1,844	33.6	7,268	294.1	14,117	94.2	9,422	-33.3			
Nepal	RF	11,620	0.4	10,022	-13.8	9,407	-6.1	10,570	12.4	7,360	-30.4	10,257	39.4	12,072	17.7			0.6
Tahiti	RF	1,988	-62.5	1,182	-40.5	1,998	69.0	1,558	-22.0	1,060	-32.0	2,410	127.4	4,661	93.4			15.3

(資料) 1. WTO, OECD, PATAおよび各国政府観光機関発表の統計による。
 2. 空欄の部分は、未発表により数字が把握できないからである。
 3. 表中の記号は、以下のとおり。
 R: 居住地別統計
 N: 国籍別統計
 F: 国境到着者数
 HA: ホテル到着者数
 AA: 登録観光宿泊施設到着者数
 HN: ホテル泊数
 AN: 登録観光宿泊施設泊数
 N.A.: 不詳
 *: 集計方法変更 前年不詳により前年比不詳
 e: 推計値
 p: 暫定値

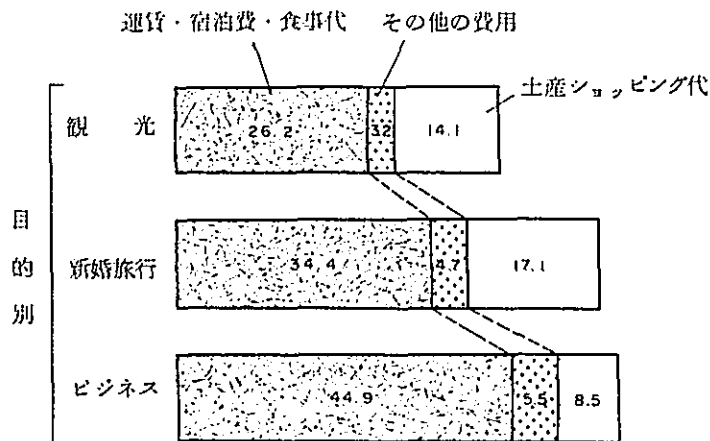
6. 海外旅行の経費とショッピング

前項同様に毎日新聞社の調査によると、海外旅行には1人平均49万1千円を費しており、その内訳は「運賃・宿泊費・食事代」31万9千円、「土産・ショッピング代」13万1千円、「その他費用」4万1千円といった構成になっている（図-3参照）。

目的別にみるとかなりの格差がみられ、観光目的一般では43万5千円に経費は止まっているが、新婚旅行になると10万円以上増加し、56万2千円に上っている。したがって、海外向けハネムーンのカップル1組当たり平均は112万4千円ということになる。

図-3 目的別にみた海外旅行経費

（単位：万円）



第3章 観光開発調査のフレーム

観光開発調査の具体的な進め方は、それぞれのケースによって異なることは言うまでもないが、基本的な作業の流れを図示すると図-4-1のようになる。

JICAの開発調査は事前調査と本格調査の2つに大きく分けられる。以下、図-4-1にしたがって述べることとする。

1. 事前調査

事前調査とは相手国に対し観光開発調査の協力を約定したあと、本格調査に引き継ぐまでの段階を取り扱うものであり、①Scope of Workの確認 ②本格調査の内容・手順に関する検討を主要な目的としている。

(1) 対象国のゾーニング

通常、対象国全体を対象とした観光開発調査は作業量や時間が膨大となり、即効性のある観光開発を効率よく行うといった観点からも、できるだけ対象となるエリアをしぼり込むことが必要である（シンガポールや香港のように国土自体が狭小な場合には必要のないケースもあるが）。

ここでの作業は、事前調査段階で観光開発を優先的に実施すべき地域エリアを選定するための前段階の作業であり、対象国を何らかの基準に則って複数の大エリアに分割することを内容としている。

（注）「大エリア」「中エリア」「小エリア」については19頁参照。

(2) 大エリアごとの現状把握

複数の大エリアそれぞれごとに、観光開発の観点から現状と問題点について把握するステップである。

本格作業と異なり、限られた日数の中で作業をせざるをえないことから、多くの項目を網羅することにはおのずから限度がある。したがって、前に述べた事前調査の2つの主要な目的に照らして必要な項目にできるだけしぼり込んで分析作業を行うことが肝要と云える。

(3) 大エリアごとの評価

現状分析作業を受けて、観光開発の可能性といった観点からそれぞれの大エリアごとに総合的な評価を下す作業である。

評価に当たっては、現状だけに止まらず、近い将来における項目ごとの変化の要素も折り

図-4-1 観光開発調査のフレーム（一般的なケース）

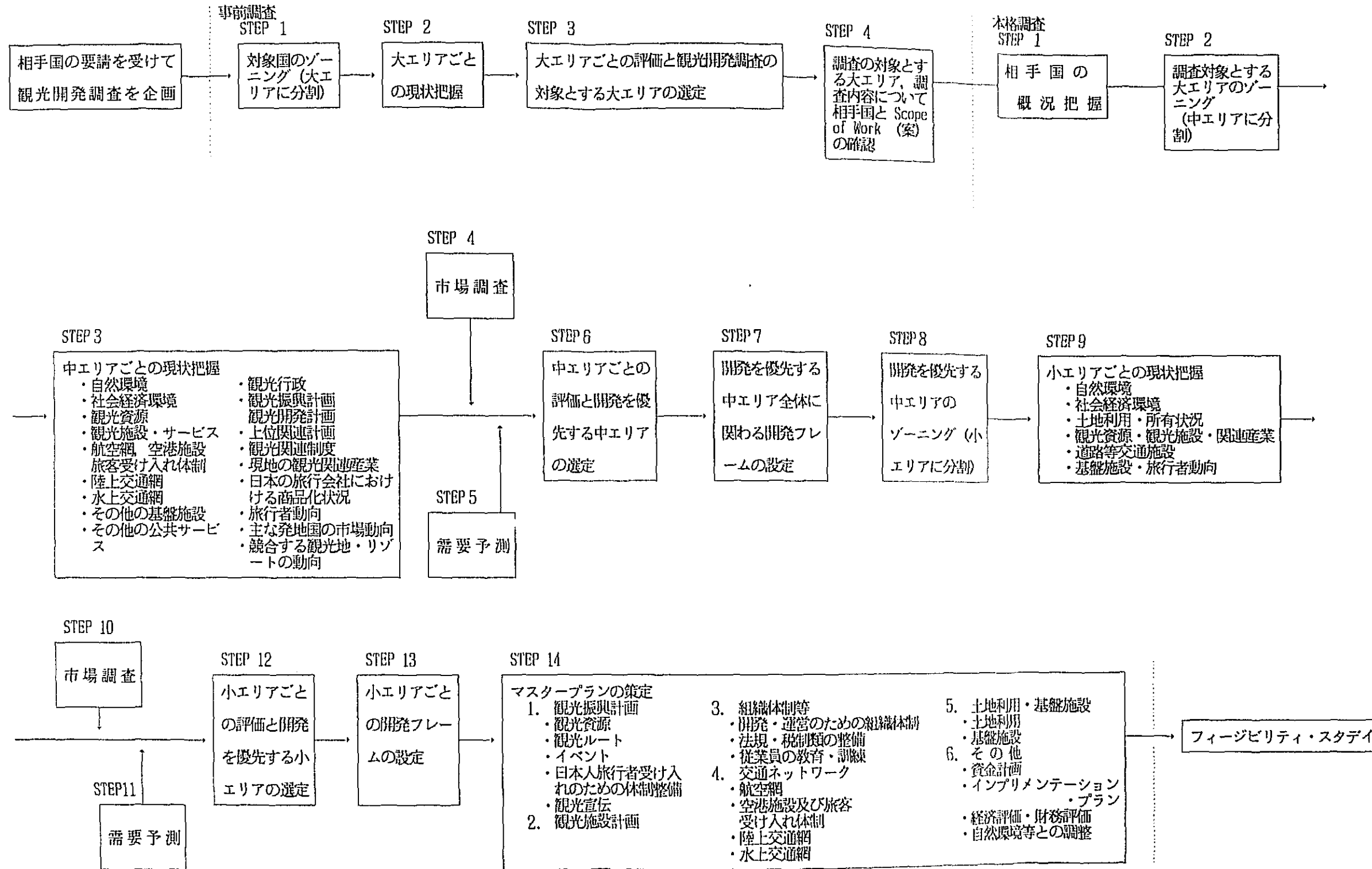
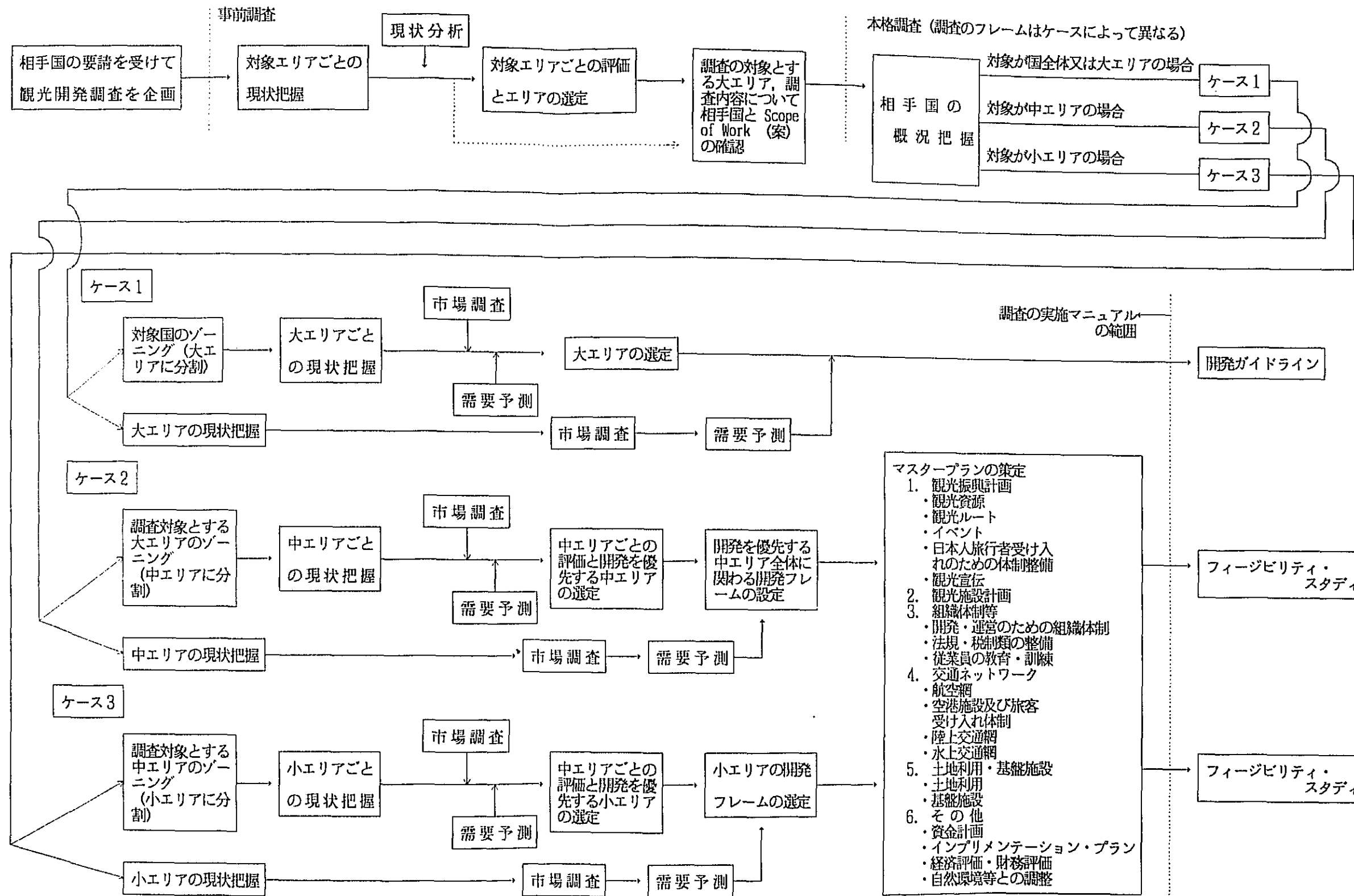


図-4-2 観光開発調査のフレーム (ケース例)



込んだものとしていくことが望ましい。

(4) 観光開発調査の対象とする大エリアの選定

現状分析と評価の作業を受けて、いずれの大エリアを優先的に開発していくべきかを選定するステップである。いうまでもなく、ひとつの大エリアにしぼり込むことが望ましい。

(5) Scope of Work の確認

それまでの作業を受けて、本格調査の内容・手順・スケジュール等を想定しつつ、Scope of Work 案を作成し、相手国政府と確認しあう作業である。

2. 本格調査

(1) 相手国の概況把握

地域分けをする前に、自然、社会、政治、経済等、相手国の概況について把握する。

(2) 調査対象とする大エリアのゾーニング

事前調査の段階では、複数の大エリアの中から開発を優先させるべきブロックがひとつ選定される。しかしながら、これでは即効性のある観光開発の観点からまだ広大にすぎることから、この大エリアの中で、更に調査対象地域のしぼり込みを行うことになる。

ここでの作業はそのための前段階の作業であり、開発優先地域に選定された大エリアを何らかの基準により、複数の中エリアに区分することを内容としている。

(3) 中エリアごとの現状把握

それぞれの中エリアごとに、観光開発に関わる現状と問題点をできるだけ包括的かつ一定の精度をもって分析する作業である。

中エリア単位の資料については現地での作業が中心となる場合が多い。

(4) 市場調査

日本人を含めた旅行の実態・ニーズについて、アンケート調査を中心とした手法で把握する。

既存資料やヒヤリングによって必要なデータが入手できれば、アンケート調査は必ずしも行う必要はない。

(5) 需要予測

それぞれの中エリアに対する旅行者の入り込み数や消費額等を予測する作業ステップである。

現地国人，外国人，日本人という3グループすべてか、あるいはいずれかのグループについて予測作業を行うことになる。いずれにしても、次のステップ以降に大きな影響を与えるだけに、精度を上げるための努力が必要になる。

(6) 中エリアごとの評価と開発を優先する中エリアの選定

それまでの分析作業を集大成して、即効性のある観光開発の可能性といった観点から、それぞれの中エリアごとに総合的な評価を下し、その中から開発を優先する中エリアを選び出す作業である。

評価の結果は、点数あるいは順位づけその他の方法で明確にされる必要がある。

(7) 開発を優先させる中エリア全体に関わる開発フレームの設定

前の作業で選定された中エリアについて、どのような考え方と方針に基づいて開発を進めていくべきかを検討する。具体的には、①開発目標 ②開発方針の2点が明らかにされる必要がある。

(8) 開発を優先する中エリアのゾーニング

開発優先地域として選定された中エリアをさらにいくつかの小エリアに分割する。一口に中エリアといっても、通常いくつかのビーチや多数の観光スポットが分布していることから、優先して開発していくべき小エリアを選定するための前段階の作業である。

(9) 小エリアごとの現状把握

それぞれの小エリアごとに、即効性のある観光開発の観点から現状と問題点を把握し分析する作業である。中エリア段階で把握、分析されている項目が相当数あるため、ここで分析の対象とする項目はかなり減少する。

(10) 小エリアごとの市場調査

必要な資料が入手できない場合という前提つきではあるが、この段階でも必要に応じて市場調査を行うことがある。ただ実際の場面では、費用、スケジュール等の関係から「(4)市場調査」と同時に行われるケースが少なくない。

(1) 小エリアごとの需要予測

それぞれの小エリアへの旅行者数の入り込み数を予測する。その結果は、小エリアごとの評価や観光施設、インフラ等の規模を決定する際などに使用される。

(2) 小エリアごとの評価と開発を優先させる小エリアの選定

大エリアや中エリアに対して行ったのと同様に、ここでも観光開発の可能性といった観点から小エリアごとに総合的な評価を下す。評価の結果は何らかの方法で数量化ないし順位づけの行われる必要があり、そのうえで優先的に開発していく小エリアをいくつか選び出す。

(3) 小エリアごとの開発フレームの設定

一つあるいは複数の小エリアについて、中エリア全体に関わる開発フレームを踏まえつつ、それぞれの開発の方向を明らかにしていく。具体的には、ここでも①開発目標 ②開発方針の2点にわたる検討作業を行う。

(4) マスタープランの策定

内容的には、①観光振興計画 ②観光施設計画 ③組織体制等 ④交通ネットワーク ⑤土地利用・基盤施設 ⑥その他 の6部門に分かれる。それぞれの部門の中に盛り込まれる項目が部門別の長期計画となる。

以上、事前調査と本格調査それぞれの流れについて概略を述べたが、当然のことながら、対象となる国・地域によって事情は相当程度異なるものと想定される。したがって、実際の開発調査にあたっては、前述したような作業フローを基本としつつも、現実の状況に即したアプローチの方法を考案していくことが重要といえる。

第4章 事前調査の指針

第1節 対象国のゾーニング

観光開発調査を行うに当たっては、即効性のある観光開発の観点から調査対象地域を極力しぼる必要があり、このため対象国の地理的状况、行政区画、経済計画、交通ネットワーク、観光特性等を基に数箇所程度の大エリアにゾーニングする。

1. 観光開発調査を行うに当たっては、即効性のある観光開発の観点から調査対象地域を極力しぼる必要がある。

このマニュアルにおいては、まず、対象国をゾーニングし、数箇所の大エリアに区分してその中から最も観光開発の優先度の高い大エリアを評価・選定する。

また、観光開発を短期間で効率的に行うため、大エリアをゾーニングし、中エリアに区分するとともに、更に中エリアをゾーニングし、いくつかの小エリアの中から優先度の最も高い小エリアを評価・選定する。

(中エリアについては、第5章第2節及び第6節、小エリアについては第5章第8節及び第12節参照)

2. 大エリアの選定は、

- ① 地理的状况
- ② 政治・行政区画
- ③ 経済計画等での分類
- ④ 国際観光客、日本人観光客の動向
- ⑤ 交通ネットワーク
- ⑥ 観光開発計画等での分類、主たる観光資源
- ⑦ 歴史的経緯

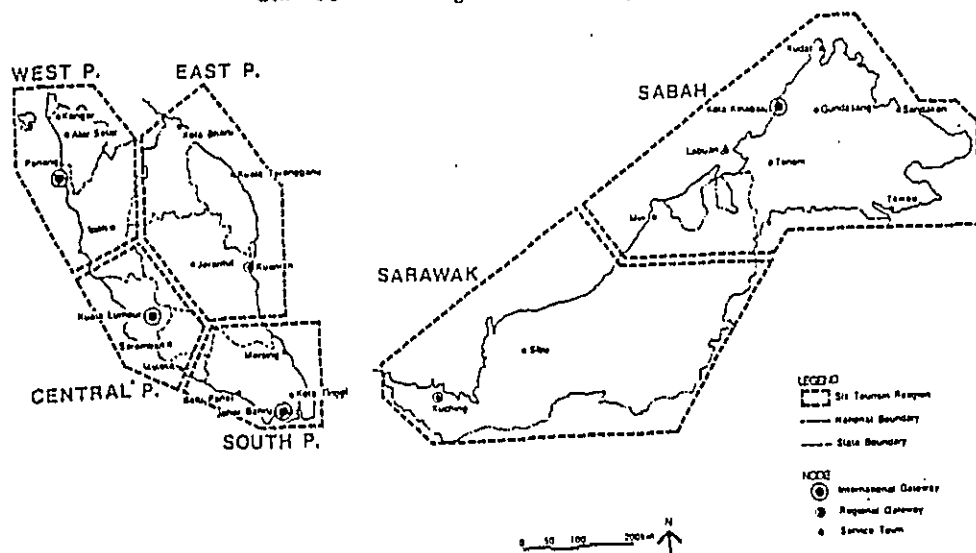
等を総合的に勘案しながらゾーニングする。

3. 国の行政区画においても、大エリア又はこれに準ずるエリアでゾーニングされているのが通例であり、国のブロック機関や地方政府の連絡機関も同じ考え方で配置されているケースが多いと考えられる。

4. また、長期経済計画、開発計画等の地域計画においても、地域区分ごとの計画のプライオリティをつけて定めていくのが通例と考えられる。
5. 更にゾーニングは観光開発の対象となる地域の区分であるから、拠点となる観光地、観光資源が存在する必要がある。この場合、国際観光客の足となる交通ネットワークとの結びつきが極めて重要となる。また、日本人観光客にとって観光資源が魅力あるものか否かも大きな決め手になる。
6. 以上の諸要因を勘案して国全体を数箇所程度の大エリアに区分し、各大エリアの現状分析と評価を行い、優先度の高い地域を事前調査の対象地域に選定することになる。
7. 国によっては、観光開発の対象地が初めから特定の観光地に限定されている場合があるが、この場合には、大エリアのゾーニングをせず、中エリア又は小エリアの段階から事前調査の対象とすることになる。
 また、国の面積が小さい場合には、中エリアも省略して小エリアのゾーニングで済む場合もある。
 これらの場合のゾーニングについては、後に詳述する中エリア又は小エリアのゾーニングの考え方が概ね妥当すると考えられる。
8. また、観光開発調査が相手国全体を対象とした観光開発や観光振興を目的としている場合があるが、この場合には、必要に応じ上述の大エリアに関するゾーニングを行うことになる。

(参考) マレーシア総合開発観光計画調査における例

Six Tourism Regions in Malaysia



第2節 大エリアごとの現況把握

ゾーニングされた大エリアごとに観光資源、交通ネットワーク、インフラ、経済社会、外国人旅行客の動向等について現況把握を行う。

1. 観光開発調査の対象となる大エリアを選定するために、大エリアごとに以下の事項を中心に現況把握を行う。
 - (1) 主たる観光資源と国際観光地としてのポテンシャルの有無
 - (2) 観光政策上の位置づけ、プライオリティ
 - (3) 交通ネットワーク
特に国際空港の有無、同空港からのアクセス
 - (4) 外国人観光客数、日本人観光客数の推移
 - (5) インフラの整備概況
道路、上下水道、電力、通信、ごみ処理
 - (6) 経済計画、開発計画における観光開発等の位置づけ、開発プロジェクトの有無
 - (7) 治安・安全上の問題
 - (8) 衛生上の配慮
 - (9) 社会経済環境との調和
 - (10) 輸送施設の安全性の確保
 - (11) 政治、経済の安定度
 - (12) 観光関係組織と観光開発・振興に対する取り組み姿勢
2. 事前調査において十分な資料収集ができず、1の事項すべてが把握できない場合があるが、その場合でも在日観光事務所等の関係機関を通じ感触を得ることが望ましい。

第3節 大エリアごとの評価と観光開発調査の対象となる大エリアの選定

大エリアごとに把握した事項について、日本人観光客の動向、国際航空ネットワークとの関連、旅行の安全性、観光に対する取り組み姿勢等を中心に評価を行うことにより、観光開発調査の対象となる大エリアを選定する。

1. 前節で把握した大エリアごとの項目について、総合的に評価を行い、大エリアの中で観光開発調査の対象として優先度の高い大エリアを選定する。
2. 大エリアごとに把握した事項について、各々、例えば、3段階ごとの評価（水準の高い順に a, b, c で評価）を行うことが望ましい。

（例）

大エリア	I	II	III	IV
1. 観光資源	a	b	c	a
2. 国際空港	b	c	a	b
3. 外国人観光客数	c	a	b	c
4. 日本人観光客数	a	b	c	a
5. インフラの整備状況	c	a	b	c
⋮				

この場合、資料の不足等により3段階の評価が不可能な場合、2段階の評価を行うことになる。

3. 大エリアごとの評価を合計して、大エリアごとの総合評価をまとめ、大エリアの中で最も総合評価の高い大エリアを優先度の高いエリアとして選定する。

国によっては、大エリアの数が多いことがありうるが、この場合、上位にランクする2つ程度の大エリアの中で以下の諸点について比較検討し、最も優先度の高い大エリアを選定する。

- (1) 日本人観光客が多数行く可能性があるか否か
- (2) 国際航空ネットワークが整備されているか否か
- (3) 最小限のインフラが整備されているか否か

- (4) 旅行安全上の懸念が大きいか否か
- (5) 観光行政組織の取り組み姿勢等

第4節 相手国とのScope of Work(案)の協議

事前調査の現地調査段階において、調査目的、調査対象地域、調査の概要等を定めたScope of Work(案)を相手国政府関係者に説明し、協議する。協議内容は、議事録としてとりまとめ、事前調査団長と相手国プロジェクトの実施機関責任者が署名し確認する。

1. Scope of Work(案) (以下S/W案という。)は、本格調査の調査方針及び内容の検討結果を基に作成するものであり、S/W案には、

- (1) Introduction (2) Objective of the Study
- (3) Scope of the Study ① Study Area
② Outline of the Study
- (4) Schedule (5) Reports
- (6) Undertakings

を記載することとされている。

2. 記載事項のうち、Study Area, Outline of the Study等で注意すべきことは以下のとおりである。

(1) まず、Study Areaは調査対象地域の範囲を示すものであり、観光開発・振興調査地域の範囲の決定（ゾーニングされた大エリア、中エリア、小エリアのいずれかの中で最も問題の優先度の高い地域の決定）は調査全体の業務量、精度に関係する基本的事項である。

しかし、調査内容によっては、国全体の観光開発計画の策定、ガイドラインの策定等を内容とする本格調査はゾーニングをする必要もないので、特にStudy AreaをS/W案に定めないこともありうる。

(2) Outline of Studyは、観光開発調査、観光振興調査等の本格調査の実施内容を明らかにしたものである。記載すべき事項は、プロジェクトによって具体的には差異があるが、少なくとも基礎的事項として、相手国の責任において行う作業と、我が国が行う作業との分担関係を明確にすることが不可欠である。

調査内容は、相手国の要請等により種々のケースがある。

即ち、観光開発調査が、

- ① 対象地域を限定した小エリア等における観光開発を目的とする
- ② 観光施設、基盤施設等が殆んど整備されており、全体として日本人観光客を中心とした観光振興方策の策定を目的とする
- ③ 対象地域をあまり限定しないで全国又は地域の観光開発計画方針や観光開発計画の策定を目的とする
- ④ 観光開発の究極の目的が国際観光の振興だけでなく国内観光の振興をも併せたものとなっている
- ⑤ 一応、観光開発調査となっているが、実質は地域の総合開発として基盤施設等の整備を目的とする
などの場合がある。

開発途上国における即効性のある観光開発を図る観点からは、上述の①や②のケースが望ましく、また、⑤の場合には、調査の期間が長期にわたると考えられるが、いずれにしても事前調査においては、調査内容や調査目的を極力明確にし、相手国に確認しておくことが観光開発調査を効率的かつ円滑に行う上で是非とも必要である。

また、市場動向を把握するため、空港等でアンケート調査を実施する場合があるが、その場合、空港当局の許可等相手国の協力を得て行う必要がある。

更に、観光開発計画策定の目標年次等についても、即効性の観光開発を図る観点からは中期、短期を目的とすることになるだろうが、いずれにしても期間によって異なってくるので明らかにする必要がある。

- (3) Scheduleは、本格調査の現地調査期間、国内作業期間、報告書提出時期等を明らかにするものである。

- 3. 事前調査は、S/W案を相手国政府関係者に十分説明し、協議する。特に、調査目的や調査内容については明確に説明し、相手国政府関係者の了解をとりつけておくことが不可欠である。

なお、以上の相手国とのS/W案及び調査の実施に関する協議内容を議事録としてとりまとめることになっている。

第5章 本格調査の指針

本章の各節は、第3章の図-4-1の観光開発調査のフレーム（一般的なケース）を前提として記述したものである。

第3章の図-4-2の各ケースの調査作業を行う場合も、基本的には、本章各節の作業項目が妥当すると考えられるので、あえて記述しないこととした。

（例えば、ケース2の事前調査で特定の中エリアが対象地域に指定された場合には、相手国の概況把握、中エリアの現況把握、市場調査、需要予測、マスタープランの策定は本章の相当する各節の手法で作業することになる。）

第1節 相手国の概況

中エリアごとの作業に入る前に、相手国の概況について把握する。

具体的には次のような項目が対象となる。

1. 自然概況
2. 社会経済概況
 - (1) 人口
 - (2) GNP
 - (3) 貿易収支、貿易外収支
 - (4) 観光収入
 - (5) 通貨レート
 - (6) 産業構成
 - (7) 鉱工業生産指数
 - (8) 消費支出
 - (9) 失業率
 - (10) 物価
 - (11) 経済計画
3. 政治
4. 歴史・文化

第2節 調査対象となる大エリアのゾーニング

事前調査の段階で開発優先地域に選定された「大エリア」全域を対象とした本格調査を行うことは、

- ① 大エリア全域を対象とした観光開発は実現性、効果といった面で疑問がある。
- ② 作業量が膨大になり、限られたスケジュールの中では、調査活動にも影響を与えかねないことなどから、大エリアをいくつかの地域ブロック（中エリア）に分けたうえで、開発の優先順位をつけていく必要がある。そのための前段階の作業という位置づけになる。

1. ゾーンの大きさと数

- ① ゾーニングに当たっては、まずゾーンの大体の大きさと数を決めなければならない。このうち、まずゾーンの大きさについては、「大エリア」が通常1つの国の「北部地域」「東部地域」といったレベルで決められ、それは複数の州や県を含むことが多いことから、「中エリア」については更にワンランクブレイクダウンした単独（あるいは場合によっては複数）の県、州、市といったレベルで設定するのが妥当と云える。
- ② 設定するゾーンの数は、面積や観光資源の分布等、対象地域の状況にもよるが、通常5エリア前後が妥当と云える。後の調査作業を考えた場合、中エリアの数が少ないほど個々の中エリアにはそれだけ多くの時間と手間を割くことはできるが、あまり大ぐくりではエリアを設定する意味をなさない。他の中エリアに対して一定の独自性を有した広がりの規定するところに、ゾーニングの意味があるからである。

それとは反対に中エリアを10も20も設定すると、後の作業量もそれに比例して膨大なものになると考えられる。

以上のようなことから、中エリアの数は調査スケジュールや作業量それに資料・データ類の入手可能性等の要素を加味しつつ決定する必要があるが、通常は上述のように5エリア前後に設定することが望ましいと云える。

2. ゾーニングの視点

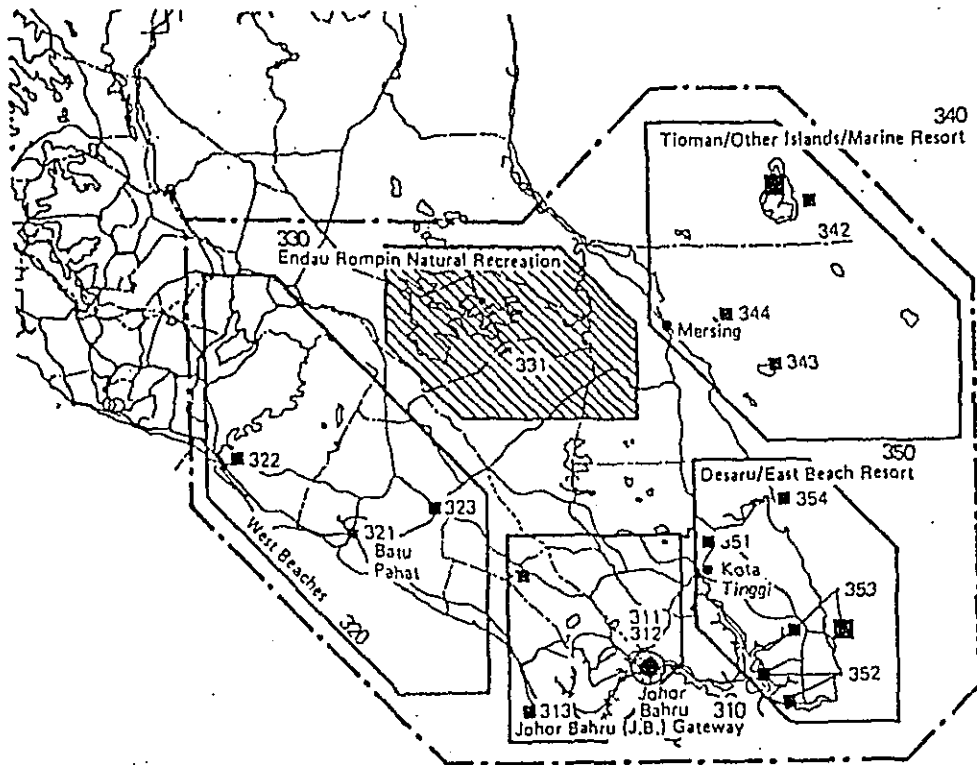
- ① 事前調査の段階で対象国をいくつかの大エリアに区分する場合には、山脈、河川等の自然条件の介在する余地がかなり大きいのが、中エリアへのゾーン区分ではやはり何らかの意味での行政区画等を基にして考えることが、データの入手可能性・効率性といった

点から見て現実的と云える。

- ② また、ここでのゾーン区分は言うまでもなく観光開発を前提としていることから、自然資源、人文資源等観光資源の分布状況、かたまり具合に留意することも必要である。具体的には、(イ)地理的な近接性、(ロ)観光ルートとしての完結性、(ハ)観光資源としての同質性等の諸点に留意する必要がある。

<参考> 『マレーシア国地域総合開発計画調査』における

South Peninsular Tourism Region (大エリア) のゾーニング



CODE	STATE	SPOT NAME
311	JOH	SOUTHERN BEACHSIDE OF JOHOR
312	JOH	ISLAND OF JOHOR
313	JOH	KUKUP ISLANDS
321	JOH	BATU PAHAT
322	JOH	MUAR
323	JOH	AIR HITAMAWA POTTERY
331	JOH	ENDAU ROMPIN
341	JOH	MERSING
342	PAH	TOMAN IS
343	JOH	RAWA IS
344	JOH	SIBKA OTHER IS
351	JOH	KOTA TINGGI SURROUNDING
352	JOH	JOHOR RIVERSIDES
353	JOH	DESARU
354	JOH	JASON'S BAY (TELOK MAHKOTA)

LEGEND:

- Tourism Region
- Gateway City
- Tourism Area (Area Code No.)
- Service Town
- Major Tourism Spot
- Other Tourism Spots
- Mountainous Forest

第3節 中エリアごとの現況把握

1. 自然環境

地域住民の日常生活に深い関わりを持ち、また、観光に直接的、間接的に影響や制約を与える自然環境の現況を把握し、評価することにより、何れの中エリアを優先的に選定、開発してゆくかの判断材料とする。

(1) 調査項目

一般的な調査項目としては通常以下のようなものが挙げられるが、実際の対象エリアの特性に応じて、適宜削除、追加、修正を行う必要がある。

- ① 地形・地勢条件
- ② 気象条件
- ③ 動植物条件
- ④ 水資源条件
- ⑤ 海洋条件

(2) 分析の視点

- ① 自然環境の調査、分析は、後に述べる各中エリアごとの社会経済環境、観光資源の分布、基盤施設の整備状況等の要素とともに、中エリアの優先順位を決定するための現況把握の作業が中心である。
- ② 従って、項目としては一部後述の調査とも重複する部分がある。特にスポーツ・レジャー等観光活動の場としての自然資源調査（本節3(1)に詳述）とはかなりの部分にわたって、深い関連を持つことになるので、それを念頭に置いた調査を行っておくのがよいと考えられる。
- ③ なお、この段階で各中エリアにつき、(i) どの部分が、(ii) どの程度開発利用可能かという点を大まかに把握しておくことになるが、地形、気象等の条件が余りに過酷で、現状での観光活動にも、将来における基盤施設を含む観光開発にも適さないことが明確な場合には、このレベルで除外しておく必要がある。

2. 社会経済環境

各中エリアにおける社会経済の基礎的資料（人口、国民総生産、産業構成、物価等）を把握することにより、何れの中エリアを優先的に開発すべきかの判断材料とする。

(1) 調査項目

各中エリアにおける次の項目を把握し、分析する。

- ① 人口、面積、人口密度、将来の人口
- ② 国内総生産と将来見通し
- ③ 産業構成の比率、産業別の生産高、従業員数
（産業：一次産業、二次産業、三次産業）
- ④ 主たる産業の内訳と生産量
- ⑤ 観光産業の生産高、従業員数
- ⑥ 失業率
- ⑦ 最低賃金
- ⑧ 物 価
- ⑨ 民族、宗教の構成割合と問題点
- ⑩ 政治・社会の動向
- ⑪ 経済開発計画と主なプロジェクト
- ⑫ 投資環境、日本企業の進出動向と問題点

(2) 分 析

- ① 優先的に開発すべき中エリアを選定するために、各中エリア毎の経済社会指標を把握して経済基盤、政治・社会基盤の安定の度合を分析するものである。
- ② 観光開発を行うに当たり、現在、観光産業の占める割合がどのようになっているか、しかも、雇用人口が十分にいるかどうか重要なポイントとなる。
- ③ 地域の経済計画、開発計画において各中エリアの観光開発のプロジェクトの位置づけを明確になるよう分析する。

3. 観光資源

直接的な旅行誘因となりうる観光資源の現況と問題点を中エリアごとに把握することによって、いずれの中エリアを優先的に開発していくかの判断材料とする。

(1) 自然資源

① 調査対象

調査対象としては、通常以下のようなものがあげられるが、実際の対象エリアの特性に応じて、適宜追加・修正を行う必要がある。

- | | |
|-----------|-------------|
| (イ) 山岳・峠 | (ル) 砂漠 |
| (ロ) 高原 | (ヲ) 密林 |
| (ハ) 原野・森林 | (ワ) 海岸・ビーチ |
| (ニ) 湿原 | (カ) 海・湾・入江 |
| (ホ) 峡谷 | (ヨ) 半島・岬 |
| (ヘ) 湖沼 | (タ) 島 |
| (ト) 滝 | (レ) 動物 |
| (チ) 洞窟 | (ソ) 植物 |
| (リ) 河川・氷河 | (ツ) 温泉 |
| (ヌ) 砂丘 | (ネ) 特殊な自然現象 |

② 分析の視点

それぞれの中エリアの中に(イ)どの程度の自然資源が(ロ)どれだけ分布しているかという2点を基本に作業を進める。なお、その際、(イ)観光の対象としての自然と(ロ)スポーツ・レジャー活動を行う場としての自然が考えられることから、評価作業もこの2つの側面から行う必要がある。

(イ) 観光対象としての自然

(i) 自然資源のランクづけ

日本国内にある観光資源に関しては、30にわたる対象項目(自然資源、人文資源の合計)について、例えば、4ランクに分けた評価づけなどが既に行われているが、海外における観光資源についてはそれに類するものがないため、その都度資源の評価づけを行わなければならない。

具体的には、規模、形状、眺望、稀少性等の観点を加味しつつ、その結果を3～5

段階にクラス分けすることになる。

(ii) 自然資源の分布状況の把握

(i) で行ったそれぞれの自然資源の評価結果を踏まえて、各中エリアごとにどのランクの資源がどれだけ存在しているかを整理する。

整理の方法には、一覧表にまめる方法と地図上に視覚的に書き込む方法とがあるが、併用されるケースが多い。

(ロ) スポーツ・レジャー活動の場としての自然

スポーツ・レジャー活動には、それに必要な条件、望ましい条件があり、これらの諸条件とそれぞれのアクティビティとの関連を分析することで、そのエリアにどのような種類の活動が導入可能かを判断することができる（＜参考＞を参照）。

評価の結果は、中エリアごとにどのスポーツ・アクティビティがどの程度有望か、可能性があるかを整理することになる。評価ランクはこれも3～5ランク程度が望ましい。

＜参 考＞スポーツ・レジャー活動に必要な自然条件

活動群 活動群 の内容 資源		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
		登山	ハイキング	狩猟	遊歩	遊歩	スキー	スケート	サイクリング	ドライブ	飛行機	飛行機	バイク	ゴルフ	釣り	舟遊	海水浴	釣り	キャンプ
1	標高	B																	
2	傾斜	A	A				A		A	B	A		A	A	B	B	B	B	
3	水辺	砂浜														A			
4			磯浜																
5	地表面	A	A		A	A	A	B	A	B	A	A	A	A	B	B			B
6	温泉	B	B		B	B	B	B						B		B			A
7	気温	B	B		A	A	B	B	B		B		B	B	B	B			B
8	積雪量	B	B				A	B	B	B	B		B	B	B			B	B
9	氷厚							A											
10	水温															A			B
11	湖流															B		B	B
12	流況														A	A			
13	採取対象	鳥獣			A														
14			魚・貝																A
15	活動水面	池																	
16		湖							A							A	A	A	A
17		川															A	A	A
18	水質															A	A	A	B

注：Aは活動の制約条件となる資源条件
Bは活動の付随条件となる資源条件

(2) 人文資源

① 調査対象

- | | |
|------------------------|---------------------|
| (イ) 城郭・城跡・砦 | (ヨ) 大統領官邸・首相官邸・ |
| (ロ) 王宮・宮殿・館 | 国会議事堂・最高裁判所・ |
| (ハ) 寺院・教会・修道院・廟 | 市庁舎 |
| (ニ) 門・凱旋門 | (タ) 大学・研究所 |
| (ホ) 像・記念碑 | (レ) 塔・高層ビル |
| (ヘ) 史跡 | (ソ) オペラハウス・劇場 |
| (ト) 庭園・公園・墓地 | ・コンサートホール |
| (チ) 植物園・動物園 | (ツ) 競技場・スタジアム |
| (リ) 博物館・美術館・水族館 | (ネ) ホテル |
| ・記念館(〇〇〇の家・邸) | (ナ) 遊園地・アミューズメントパーク |
| (ヌ) 天文台・プラネタリウム | (ラ) 駅・地下鉄 |
| (ル) カルチャーセンター・クラフトセンター | (ム) 橋・港・運河 |
| (ヲ) 村・部落 | (ウ) ダム・発電所 |
| (ワ) 市場・バザール | (ヰ) 養殖場・養魚場 |
| (カ) 広場・通り・街並み・街道 | (ノ) 祭り・年中行事 |

② 分析の視点

自然資源と異なり、人文資源の場合は基本的に“見る”対象としての側面から評価作業を行うことになる。したがって、「(ソ) オペラハウス・劇場・コンサートホール」は、当然そこで音楽を聴いたりミュージカルを見たりするのが本来の目的であるが、その評価は後述する「(5) エンターテインメント・見るスポーツ」のところで行うこととし、ここではあくまでも観光コースの中で立ち寄る箇所として評価を下すことになる。

ランクづけ及び整理の仕方は自然資源に準ずる。

(3) ショッピング

① 調査項目

一般的な調査項目としては以下のようなものが挙げられる。

- (イ) 地域の特産品の品目・品揃え
工芸品, 民芸品, 織物 等
- (ロ) 輸入品の品目・品揃え

一流ブランド商品，光学器械，電気製品，生活雑貨 等

(ハ) 店舗の種類及び立地

デパート，ショッピング・センター，スーパー・マーケット，小売店，市場，
バザール 等

(ニ) 免税店の有無，ロケーション

(ホ) 外人旅行者に対する免税措置の有無，適用条件，方法

(ハ) 価 格

(ト) 品質，アフターサービス

(フ) 通貨交換システム，外貨収受の可能性，クレジットカードの通用度

(リ) 販売サービス方法，レベル（言語の通用度を含む）

② 分析方法

(イ) 観光の中でショッピングの占める割合は大きく、ショッピングが観光の目的となることすらある。特に最近海外旅行マーケットでは若い女性，OL層が注目を浴びているが、女性観光客の場合、ショッピングが旅行の動機として極めて大きいことが統計的にも明らかである。

(ロ) 円高傾向の強い現在では、日本では高価で手の出ない一流ブランド商品が免税価格で購入できる香港，シンガポールを訪れる日本人旅行者数の伸びは驚異的すらある。

(ハ) また、日本では昔から旅行の際には土産物を持ち帰る習慣があり、観光におけるショッピングの要素は外国人よりも重視される傾向が強い。

(ニ) ショッピングの品目については、一般的に日本人は高品質のものを要求する傾向が大きいですが、どういった品物が好まれるかは個人の嗜好に差があり、一概には判断できない。

(ホ) 従って、ここでの評価は基本的には、(i) 選択の余地の大きさ，(ii) 品質の良さ，(iii) 価格の安さなどの基準を中心に、次のようなランク付けをしていけばよいであろう。

即ち、デパート，ショッピング・センター，スーパー・マーケット，小売店，市場，バザール，免税店の各販売施設ごとにその①有無②数③規模④立地⑤品揃え⑥品質⑦価格⑧外貨通用度（含クレジットカード）⑨サービス⑩日本人観光客に対するアピール度等の項目を評価する。

(4) 食 事

① 調査項目

中エリアにおける調査項目はほぼ以下のとおりである。

(イ) レストランの数，格付けの有無

この段階では大まかな把握となる。また、対象となるレストランは平均的な一般観光客が通常利用すると思われる高・中級レストラン中心とする。

(ロ) 提供される食事のパラエティ

西洋料理，中華料理，ローカル・フード，日本料理，その他

併せて、その地域だけの特色ある名物料理の有無もチェックする必要がある。

(ハ) サービス

英語メニューの有無，会話能力等を含む。

(ニ) 価 格

(ホ) 衛生状態

② 分析の視点

(イ) 旅行において、食事はショッピング同様重要な要素であり、旅行の目的の一つである。

「食」をテーマにしたイベントや、特色ある料理で旅行者を集めている観光地もある。

(ロ) 一方で、食事を構成する大きな要素は味覚であるが、味覚は極めて主観的な要素であり、個人差も大きい。従って、ここでは味覚はあくまでも第二義的な判断材料としての捉え方で充分であろう。

(ハ) 日本人観光客は外国でも日本食を好む傾向があるため、日本料理店の有無も把握しておくことが望ましい。

(ニ) 食事の問題を調査分析する際に、外国人観光客が宿泊できるようなホテルの存在は一定の目安となりうる。何故なら、この種のホテルでは、ある程度の需要が見込まれるため、通常食事のパラエティも多く、価格はどうしても割高になりがちであるが、食事の内容、衛生状態も一定の水準をクリアしており、英語のメニューもあり、スタッフもある程度の英会話能力を持っているからである。

(ホ) また、国によっては、国際観光客の利用に適したレストランの推薦制度，指定制度，格付け制度等を採用しているところがある。このような制度もレストランの評価作業においては一つの目安となるので、その有無を把握する必要がある。

(ハ) また、レストランの推薦制度等がない場合には、食事評価の基本的観点はほぼ次のとおりに要約できる。

(i) 選択の余地が大きいこと。

提供される食事のバラエティが多い程好ましい。また、同じ種類の食事を提供するレストランの数は多い程望ましい。

(ii) 提供される品質に比して価格が安いこと。

(iii) 衛生的であること。

(iv) 少なくとも英語のメニューがあるか、スタッフに英会話能力があること。

(5) エンターテインメント

① 調査対象

エンターテインメントには、大きく分けて、見て楽しむショー的なものと、観光客自身が参加して楽しむものの2種類がある。観光客自身が参加して楽しむエンターテインメントの中でも、いわゆる「00型」スポーツについては、後述(6)スポーツ・レジャーの項で触れることとする。

エンターテインメントの範囲は広く、実際の調査対象エリアの特性に応じて調整の必要があるが、一般的なものとしては次のようなものが挙げられる。

(イ) 各種演芸・芸能ショー

(ロ) 民族舞踊, 民族芸能

(ハ) 映画, 演劇, オペラ, コンサート

(ニ) 競馬, ドッグレース 等

(ホ) 闘牛, 闘鶏 等

(ヘ) ボクシング, レスリング 等

(ト) フットボール, ラグビー, バスケットボール 等

(フ) ボートレース, 自動車レース 等

(リ) バー, ナイトクラブ, ディスコテック 等

(ヌ) カジノ

(ル) 空からの観光, 水上観光

② 分析の視点

(イ) 小エリアレベルでの分析, 評価については、個々のエンターテインメントに関して、所要時間, 費用等詳細に調べる必要があるが、この段階では各々の中エリアの中に (i) どの程度のエンターテインメントが、(ii) どの位分布しているかの2点を重点的に把握する。

(ロ) また、その作業の際には、エンターテインメントの種類をリスト・アップし、各々の対象ごとに、

- (i) 規 模
 - (ii) 施 設
 - (iii) 英語（又は日本語）による解説の要否，有無
 - (iv) 開催頻度，時間
 - (v) 周辺環境
 - (vi) 立地，アクセス
 - (vii) 独 自 性
- 等の観点に基づいた評価，整理を行う。

(6) スポーツ・レジャー

① 調査対象

「見る」タイプのスポーツについては既に前項で触れたので、ここでは参加し、プレイを楽しむタイプのスポーツ・レジャーについて述べることとする。

スポーツ・レジャー活動は、活動の中心となる場所によって、(イ) 内陸性スポーツ，(ロ) 海洋性スポーツ，(ハ) 空域性スポーツの3種類に分けることが可能である。

ここでも一応この分類に応じた主な対象項目を列挙するが、(ハ) 空域性スポーツに関しては危険度，経費の点から一般的とは云えず、除外してもよい。

(イ) 内陸性スポーツ

- | | | |
|-----------------|-------------|-----------------------|
| (i) ゴ ル フ | (vi) ス キ ー | (x i) 登 山 |
| (ii) テニス， スカッシュ | (vii) スケート | (x ii) トレッキング（含ハイキング） |
| (iii) サイクリング | (viii) 射 撃 | (x iii) キャンピング |
| (iv) 乗 馬 | (ix) アーチェリー | (x iv) 川遊び（含釣り） |
| (v) カヌー | (x) 狩 猟 | |

(ロ) 海洋性スポーツ

- | | |
|----------------|------------------------|
| (i) 海 水 浴 | (vi) サーフィン， ウインド・サーフィン |
| (ii) ヨ ッ ト | (vii) ダイビング |
| (iii) モーターボート | (viii) パラ・セーリング |
| (iv) 水上スキー | |
| (v) 釣り（含トロリング） | |

(ハ) 空域性スポーツ・レジャー

- (i) 飛行機操縦（含グライダー）
- (ii) ハング・グライダー

(iii) スカイ・ダイビング

② 分析の視点

この段階の調査分析は、前項同様各々の中エリアの中に、(イ) どの程度のスポーツ・レジャー活動が、(ロ) どの位分布しているか の2点を中心に評価する。

その際には、多種多様のスポーツ・レジャー活動が観光客にとって至便な距離に多数分布していることが好ましいが、以下の諸点に充分留意しつつ、評価作業を行う必要がある。

- ・規 模 : 当該地域において予測できる程度の需要に対応可能か否か。
- ・施設, 用具: 観光客が活動を楽しむのに十分な施設が整っているか、また機材・用具は十分に保守, 整備が行われているか。
- ・活動可能期間又は季節: 通年活動が可能か、又は特定の季節に限定されるのか。
- ・サービス, 管理体制: 外国人観光客が安心して活動を楽しめる体制になっているか。
また、資格のあるインストラクターが揃っているか。
- ・保 険 : スポーツ・レジャー活動は多かれ少なかれ事故の危険性を伴うが、万一の事故の際の保障体制は十分か。
- ・周辺観光との調和: 活動主体(観光客)は当該スポーツ・レジャー活動を行いつつ、周辺の自然に溶け込み、それを楽しむことが可能か。また、当該活動は騒音, 悪臭の発生などにより、周辺の自然環境を破壊していないか。

(7) イベント・コンベンション

① 調査対象

イベントについてはいろいろな分類のしかたがなされているが、基本的には次のようなものについて把握する。

なお、都市や地方で毎年定例的に行われている民族的な「祭り・行事」については、前述した「(2)人文資源」に含め、ここでは扱わないこととする。

- (イ) 国際会議・シンポジウム・研究会
- (ロ) 博覧会・見本市・展示会
- (ハ) 大会・集会(スポーツ目的は除く)
- (ニ) スポーツ大会
- (ホ) 音楽祭・映画祭・演劇祭

② 分析の視点

イベントやコンベンションを実際に企画、誘致するにあたっては、より詳細な情報を収集する必要があるが、開発調査のこの段階では、上記（イ）～（ホ）について次のような3つの観点が中心となる。

なお、国際会議・展示会に関しては「国際会議協会（ICCA）」という組織があり、国際的な情報収集やコンサルティングの機能を有している。

（イ）イベント・コンベンションの開催実績

過去どのようなイベント・コンベンションが開催されてきたか、必要な場合はある程度遡ってデータを収集する。

（i）イベント・コンベンションの名称

（ii）テーマ・目的

（iii）開催時期・期間

（iv）開催施設・場所

（v）参加国数

（vi）参加機関・団体数

（vii）参加者数・入場者数

（ロ）イベント・コンベンションのための施設・サービス

イベント・コンベンションの種類によって、必要とされる施設・サービスの内容は異なってくる。中エリアにおいてどの程度用意されているかを調べる。

- この中には、次項で述べる「4.観光施設・観光関連産業」で取り上げられるものも多いが、ここではあくまでもイベント・コンベンション機能との関係でとらえ、それぞれの施設のスペース、収容人数、室数、交通手段等について調べる。

（i）ホテル

（ii）見本市会場

（iii）競技場・スタジアム

（iv）劇場・コンサートホール・オペラハウス・映画館

（v）公共施設・広場

（ハ）イベント・コンベンションの誘致・推進のための組織・団体

地域によっては、自治体と民間が共同でイベント・コンベンションの誘致・開催を目的とした団体を作っている所がある。

（i）団体の名称

（ii）業務内容

（iii）体制

（iv）過去の実績

4. 観光施設・観光関連産業

観光施設・観光関連産業に関しては、①その整備状況が観光活動に直接かつ多大の影響を与える、②その開発整備は主として民間資本に頼らざるを得ず、新規の誘致開発はよほど確実な採算性の目途がない限り困難である等の理由から、開発優先すべき中エリアの選定を大きく左右する要因となる。

そのため、特に観光施設・観光関連産業の現況については適確に把握する。

(1) 観光施設

① 調査対象

- (イ) 宿泊施設
- (ロ) 飲食施設
- (ハ) 商業施設（店舗）
- (ニ) スポーツ施設
- (ホ) 娯楽施設
- (ヘ) アメニティ施設（観光案内所、休憩所、トイレ、観光案内板等）
- (ト) その他施設

② 分析の視点

(イ) 上記の諸施設のうち、(ロ) 飲食施設、(ハ) 商業施設、(ニ) スポーツ施設、(ホ) 娯楽施設に関しては、前項3.観光資源の中で各々(3)ショッピング、(4)食事、(5)エンターテインメント、(6)スポーツ・レジャーとして既に述べているので、ここでは改めて触れないこととする。

(ロ) これらの観光施設はいずれも観光資源とともに、観光活動をより充足度の高いものとするために不可欠のものであるという考え方が成り立つ。従って、各中エリアの中でこれら観光施設が多岐にわたって多数存在しているのが好ましいのはもちろんのことであるが、同時にそれらの施設が観光活動における利便性と快適性をどの程度提供しているか、といった点を中心に評価作業を行う必要がある。

(ハ) チェックすべき項目としては、一般に次のようなものが挙げられる。

- ・規模
- ・施設整備状況
- ・付帯施設
- ・利用状況又は稼働率

・料 金 ・安全保安対策

・人的サービスの水準 ・ホテルの場合、格付け制度の有無と格付け毎のホテル数

(二) 特に、ホテル等宿泊施設は、観光資源同様観光活動の一つの中心となる重要な施設であり、重点的に調査を行うべきである。

この際、国によっては何らかの基準に基づくホテル等の格付け制度（例えば、星の数によるランク付け、或いは「デラックス」「ファースト・クラス」といったカテゴリー別のランク付け）を採用しているところもあり、このような格付けは一つの目安となる。しかしながら、一方では、格付けの対象とはならないようなホテルでも大変清潔で快適なホテルがあることもあるので、可能な場合には、調査時に広範に見ておくことが望ましい。

(ホ) 観光施設に関して、日本人観光客は一般的に (i) 新しく、(ii) 広く、(iii) 美しく、清潔であることを好む傾向がある。そのためには、定期的な保守・整備が行われる必要があるが、利用状況が低いレベルにあり、採算性の確保すらおぼつかないような施設では往々にして保守・整備がおろそかになっていることがあるので、よく把握しておく必要がある。

(ハ) また、観光施設については、一般に民間資本に依存することが多いが、アメニティ施設の観光案内所、休憩所、トイレ、観光案内板等に関しては、国または地方公共団体で対応しなければならない部分も大きいので、その適切な配置に注意する必要がある。

(2) 観光関連産業

① 調査対象

(イ) ランド・オペレーター（旅行代理店）

(ロ) ローカル・ガイド

(ハ) タクシー

(ニ) 観光バス会社

(ホ) レンタカー

② 分析の視点

(イ) 主な調査の項目としては、以下のようなものが挙げられる。

(i) ランド・オペレーター、ローカルガイド

・数 ・サービス水準

・協会、団体等の有無 等

(ii) タクシー，観光バス，レンタカー

・保有台数 ・輸送量 等

- (ロ) 現地における観光活動の手配を行い、円滑に運営するのが、ランド・オペレーター、ローカル・ガイドの役目である。特にガイドは一定期間観光客と行動を共にすることになるため、対象地域に関する広範かつ正確な知識とそれを観光客に伝達するための会話能力を要求される。また、観光活動においては事の重大性を問わず、様々なトラブルが付きものである。乗物やホテルの予約ミス、旅客の急病、旅客の忘れ物、盗難や交通事故等の不慮のトラブル発生時にこそ、ランド・オペレーター、ローカル・ガイドの迅速かつ適確な対応が要求され、真価が発揮される。このようなトラブル発生時の対応力を短期間の調査で評価することは極めて困難であるが、現地でのヒアリング等を通して業界における実績、経験、定評などについて大まかにでも把握しておくことが望ましい。
- (ハ) バス，タクシー，レンタカー等の交通手段については、まず第一に、必要な時にはすぐ利用できる体制が望まれる。そのためには需給のバランス状況を捉えておく必要があるだろう。次に輸送の安全確保を図る観点から、車輛の整備状況、万一の事故時の保障体制もチェック項目となろう。
- (ニ) また、特にタクシーに関しては、観光客の日常の足として機能しなければならないし、殆んどの場合、観光客が単独に利用するため、運転手の会話能力及び料金等のサービス水準は重点項目となる。
- (ホ) 観光関連産業において、人的サービスの質の善し悪しは観光客が当該観光地に対して抱くイメージに直接多大な影響を及ぼす。従って、対象地域（または国）に観光関連産業従事者、特にホテル、レストラン、旅行業従事者のための適切な教育訓練機関・施設が存在するか否かは重要なチェック項目となる。
- その際には、このような施設の数、公営・民営の別、養成人員数、教育訓練実施状況等を併せて調査把握することが望ましい。

5. 航空網，空港施設，旅客受け入れ体制

観光開発において、国際空港を中心とした航空網は、外人観光客の受け入れに当たっては決定的な前提条件であることから、航空網，航空輸送力及び空港処理能力等の現状を把握するとともに、更に観光客にとっての利便性の観点から旅客受け入れ体制についても検証を行う。

(1) 航空網

① 調査項目

- (イ) 当該国の航空政策及び空港整備計画
- (ロ) 当該エリアにおける空港の有無
- (ハ) 国際・国内空港の別
- (ニ) 主要マーケット国との間の路線網，輸送力及び輸送量の推移

② 分析の視点

- (イ) 航空ネットワークの有無は、国際観光振興に当たっては決定的な要因であり、航空網の整備，空港建設等の予定があるか否かの把握をしておく必要がある。
- (ロ) この段階では主として諸外国（特に主要マーケット国）との航空輸送力、即ち観光客を送るパイプの太さ及び供給座席数に対する需要状況を中心に現況を把握する。
- (ハ) 評価のプライオリティとしては、A 国際空港（路線）有り， B 国内空港（路線）有り， C 空港無し の順序となる。
- (ニ) また、当該エリアに国内空港しか存在せず、外国人観光客の受け入れは主要国際空港からの接続便に頼らざるを得ない場合には、特に接続の時間帯，便数，運航機材等に留意する必要がある。
- (ホ) さらに、国際航空路線については、通常 2 国間協定によって制約を受けるため、安易に供給座席数を増やすことはできない。また、航空会社はその保有機材，営業効率を考慮しつつ、特定路線の就航機材，便数，スケジュール等を決定していくため、これらの諸元の変更も容易にできないことに留意する必要がある。

(2) 空港施設

① 調査項目

- (イ) 空港供用時間（騒音規制の有無）
- (ロ) 各種施設（運航基本施設、ターミナル施設、航空保安施設等）の規模及び水準
*各種施設の詳細については後述第14節－4－(2)を参照。
- (ハ) 安全、保安体制。

② 分析の視点

- (イ) 空港施設に関する分析においては、主として航空機そのものの運航に関わる部分（滑走路、エプロン等）と、旅客及び手荷物の取り扱いを行う部分（旅客ターミナル）の2つについて、利用の現況と大まかな取り扱いの余力（大型機就航の可能性、増便受け入れ余地、旅客増加に対する対応能力等）を把握し、問題点を整理することが作業の中心になる。
- (ロ) この際、現況において既に取り扱い処理能力の限界に達しているような場合には、施設の新設・増設を行わない限り、新たな観光開発の可能性は低くなるが、空港施設の新設、増設には多大な投資、時間を伴うことを留意しておく必要がある。

(3) 旅客受け入れ体制

① 調査項目

- (イ) 入国手続
- (ロ) 出国手続
- (ハ) 旅客動線（パセンジャー・フロー）
- (ニ) 国際空港と国内空港間、空港と市内間の時間、距離、アクセス

② 分析の視点

- (イ) ここでは主として対象国（エリア）を訪れる観光客にとっての利便性を中心に、諸手続の簡素化進行状況、国際空港－国内空港間、或いは空港－市内間のアクセス状況等について把握する。
- (ロ) 空港における諸々の手続は、観光客にとって簡単であればあるほど好ましいので、観光客の誘致に熱心な国々は、(i) 観光目的入国の時の査証取得免除、(ii) 入管審査時の税関プライマリー・チェック（課税対象品有無の確認）の実施、(iii) 入管、税関など係官のサービス水準向上、(iv) 到着エリアにおける免税店設置などの措置を実施して、空

港における旅客の利便の増進に努めている。

- (ハ) 以上述べたことは、主として国際空港を念頭に置いているが、国内空港においても基本的に同様の視点から評価作業を行えばよい。

6. 陸上交通網

移動のための手段として陸上交通網は大きな意味をもち、また、中エリアでの陸上交通網の現況把握・分析を行うことにより、開発を優先させる中エリア選定の判断材料とする。

(1) 鉄 道

① 調査項目

- | | |
|------------------|-----------------------|
| (イ) 路線網 | (ニ) 主要都市間距離, 所要時間, 運賃 |
| (ロ) 列車本数, スケジュール | (ホ) 輸送量 |
| (ハ) 国レベルの鉄道整備計画等 | (ヘ) 車窓からの景観 |

② 分析の視点

対象中エリア内における鉄道輸送の位置付け及び観光客にとってのサービス水準を中心に把握する。

(2) 道 路

① 調査項目

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| (イ) 道路網 | (ハ) 休憩所, トイレ等サービスエリア設置状況 |
| (ロ) 幅員, 車線数, 舗装状況 | (ト) 道路沿いの景観 |
| (リ) 交通量 | (フ) 道路標識整備状況 |
| (ニ) 有料道路料金 | (リ) 国, 自治体の道路整備計画等 |
| (ホ) 主要都市間距離, 所要時間, バス運賃 | |

② 分析の視点

- (イ) 中エリア内での観光活動における2地点間の移動については、多くの場合、自動車又はバスによる道路交通が中心となることが多い。
従って、ここでは対象中エリア内における観光資源の分布とそれらを有機的に結び付ける道路網の分布、首都圏からの到達条件及び道路の整備状況等を中心に把握する。

設が設置されていることは重要である。

(3) 都市公共交通（バス，タクシー，電車，地下鉄等）

① 調査項目

- | | |
|---------------------|------------------|
| (イ) 交通機関の種別 | (ニ) 輸送量，輸送力（本数等） |
| (ロ) 運賃 | (ホ) 主要地点間所要時間 |
| (ハ) 利用の容易性（行先表示等含む） | |

② 分析の視点

- (イ) ここでは観光活動の拠点となるべき都市の中における観光各の「足」として機能する各種公共機関の整備状況について分析・把握を行う。
- (ロ) 通常、この種の交通機関は特に外国人旅行者にとっての利用の利便性が評価の大きな基準になる。英文の行先（或いは停留所）の表示がなかったり、運転手（又は車掌）が全く英語を理解しないような場合には、殆ど観光客が利用することが不可能である。

7. 水上交通網

観光に関わる移動のため、また時には観光そのものの中エリア内における水上交通網の位置付けを評価し、その整備状況及び問題点を把握することにより、開発優先エリアの判断材料とする。

(1) 調査項目

- | | |
|-------------------|--------------------|
| ① 水上交通機関の種別 | ⑥ 路線網 |
| ② 周辺主要地点間の距離、所要時間 | ⑦ 運賃、料金 |
| ③ 輸送力、輸送量 | ⑧ 利用の簡便性 |
| ④ 船窓からの景観 | ⑨ 船内の施設、エンターテインメント |
| ⑤ 港湾施設の概況 | ⑩ 国の整備計画等 |

(2) 分析の視点

- ① 対象国が島しょ国の場合、対象エリアが海洋に面している場合、或いは対象エリアが運河や河川に大きく依存している場合には、水上交通は極めて重要である。
- ② 特に対象エリアがビーチ・リゾート或いは海洋性都市型観光地としての大きなポテンシャルを有する場合、水上交通は島への移動手段として、或いは島めぐり、湾内観光の手段として、それ自体が観光資源としての意味を持つ。
- ③ 更に最近ではディナー・クルーズ、洋上ディスコテックのように、都市型観光の中でも貴重な夜のエンターテインメントを観光客に提供する手段としても機能を持つことが多い。水上交通機関が特に観光と密接な関連を持つ場合、その施設、雰囲気、観光客に十分満足感を与えるように配慮されていることが重要である。
- ④ また、船舶はその活動の場が水上であるだけに、その安全には高い配慮がなされていなくてはならない。従って、救命ボート、救命胴衣等、船の収容人員に見合うだけのものが配備されているか、また、これらの非常用設備が緊急時に機能するように整備されているかといった点もチェックする必要がある。

8. その他の基盤施設

それぞれの中エリアにおける交通網を除く基盤施設について、①インフラのあまり整備されていない観光地には日本人観光客を送りにくい ②インフラの整備には多大な資金と時間を要する等の理由から、観光開発を優先させる中エリアの選定に直接影響を与える可能性が強いため、インフラの現状と問題点を把握しておく必要がある。

(1) 上水道

① 調査項目

- (イ) 水道の普及率、使用量
- (ロ) 供給量、水質
- (ハ) 水 源
- (ニ) 関連計画

② 分析の視点

(イ) 上水道の使用量と供給量がそれぞれ、どの程度あり、需給ギャップがどの程度あるかというのがここでの大きなポイントになるので、この点から分析する。

(ロ) 供給量、水質

日本人旅行者の場合、水道の水が飲めるか否かは、当該国のイメージ形成及び旅行の実施に当たって大きな意味を持つと考えられる。したがって、「水質」については、単に物理的なレベルでのチェックに止まらず、日本人旅行者が飲めるかどうかといった観点からも把握しておく必要がある。

(ハ) 水 源

使用量及び供給量の実態を踏まえて、地下水を含む水源の供給容量にどの程度の余裕が残されているかという観点から分析する。

(ニ) 詳細な現況把握、分析は水道の専門技術者に行わしめることとし、整備計画の作成段階では、観光開発、(観光振興)の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

(2) 下水道

① 調査項目

- (イ) 下水道の普及率、水洗トイレの普及率
- (ロ) 下水排除方式(分流式、合流式、直接放流の別)

(ハ) 下水処理の水準，処理後の処分法

(ニ) 関連計画

② 分析の視点

(イ) 下水の排除処理方式としては、分流式，合流式，直接放流の3方式があるが、現地ではいずれの方式を採用しているかを把握する。

(ロ) 処理の水準，処理後の処分法

下水処理場で処理した後の下水の処分先としては、河川，湖沼，海域などの公共水域と陸地が考えられるが、そのいずれの方法が採られているかを確認する。

(ハ) 下水道の詳細な現況把握・分類は下水道の専門技術者に行わしめることとし、整備計画の作成段階では観光開発（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

(3) ごみ処理

① 調査項目

(イ) ごみの種別，ごみ排出量の推移

(ロ) ごみの収集方法の現状と問題点

(ハ) ごみの処理方法の現状と問題点

(ニ) ごみの収集・処理主体と地方公共団体の役割

(ホ) ごみの排出量の将来推計と収集処理の将来計画

(ハ) 法規制

② 分析の視点

(イ) 観光開発の対象地域の選定に当たっては、ごみ処理は決定的な要因ではないが、観光地の景観の保全及び環境保全の見地から重要である。

(ロ) ごみの収集処理に当たっては、特に

(i) ごみ処理用地の有無 (ii) 住民等の意向 (iii) 行政投資の増大等が制約要因となりうるので、この3点を中心に分析する。

(ハ) 観光地においては、ごみ発生量の多いホテルのごみ処理対策を把握する。

(ニ) 生活廃棄物以外の公共用地，海岸等におけるごみの収集処理方法について分析する。

(ホ) 詳細な現況把握，分析は，ごみ処理の専門技術者に行わしめることとし、整備計画の作成段階では、観光開発（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

(4) 電 力

各中エリアにおける電力需給の現状、電源設備の現状と将来計画、電力供給システムの現状等を把握する。

① 調査項目

- (イ) 電源種別と総発電電力量の現状、将来見通し
- (ロ) 電源設備の現状と将来計画
- (ハ) 販売電力量の現状と将来見通し
- (ニ) ホテル等の非常電源設備の現状

② 分析の視点

- (イ) 観光開発に当たり、電力供給は大きな制約要因となるので、電源施設を新たに開発する必要がないか否かをチェックする。
- (ロ) このため、各中エリアにおける電力供給の容量、信頼度を把握するとともに、特にピーク時の負荷を把握する。
- (ハ) 他方、各中エリアの電力需要を把握するとともに、観光地においては、ピーク時の需要が増大するので、(ロ)と比較し、ピーク時の需給ギャップの有無を分析する。
- (ニ) 詳細な現況把握・分析は、電力の専門技術者に行わしめることとし、整備計画の作成段階では、観光開発（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

(5) 電 話

① 調査項目

- (イ) 電話サービスの現状
 - ・電話の種別、電話の設置台数、加入者の回線数
- (ロ) 普及率
- (ハ) 電話網整備計画
- (ニ) 障害状況等

② 分析の視点

- (イ) 観光地においては、電話施設は必要不可欠であるが、更に緊急の場合等の電話サービスも整備されていることが望ましい。中エリアにおける電話普及率及びホテルにおけるサービス状況を基に電話サービスのレベルを分析する。

- (d) 電話利用の需給状況については、将来の電話網整備計画、電話回線数の容量等を基に分析する。
- (h) 詳細な現況把握・分析は、通信施設の専門技術者に行わしめることとし、整備計画の作成段階では観光開発（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

9. その他の公共サービス

それぞれの中エリアにおいて観光客の安全を維持・確保するための公共サービスにつき概要を把握する。

(1) 医療・救急施設

① 調査項目

- (イ) 病院の規模、数
- (ロ) 英語（日本語）の使える医療機関
- (ハ) 医療費の目安 等
- (ニ) 医師（日本人医師の有無）
- (ホ) ホテルとの連絡体制

② 分析の視点

緊急時の即応体制の有無及び言語の通用状況を中心に評価を行う。

(2) 消防・防災体制

① 調査項目

- (イ) 消防署の数、規模
- (ロ) 建築法規における防災基準
- (ハ) 防災体制査察システム
- (ニ) 消防車両台数
- (ホ) 防災措置実施の有無
- (ハ) 災害時の避難地域 等

② 分析の視点

ここでは、主として観光客が多く時間を過ごすと思われるホテル、レストラン、ショッピング・センター等の公共の場所、中でもホテルにおける防災体制と非常時の避難体制を中心に評価作業を行う。

(3) 警察

① 調査項目

- (イ) 規模・人員
- (ロ) 緊急連絡体制
- (ニ) 警察官配備、パトロール状況
- (ホ) 英語通用状況

(ハ)犯罪発生件数

(ㇿ)国或いは自治体の観光客保護政策 等

② 分析の視点

治安、安全の維持、確保は観光の振興にとって重要な意味を持つ。

従って、ここでは国または自治体レベルでの観光客保護に対する取り組みの姿勢及び緊急時の即応体制を中心に評価作業を行う。

10. 観光行政

観光政策，観光開発計画，観光振興計画等を実施，推進する国及び州，県レベルの観光行政の現状を把握する。

(1) 調査項目

① 国レベルの観光行政の現状と今後の方向

- (イ) 観光行政担当省庁名，大臣名，内部部局，組織図
- (ロ) 内部部局と所掌事務
- (ハ) 地方出先機関
- (ニ) 海外宣伝事務所
- (ホ) 観光関係審議会（委員会）
- (ヘ) 観光開発公社等の開発主体
- (ト) 観光関係研修組織
- (チ) 観光関係予算と定員の推移
- (リ) 観光政策の概要，観光開発計画，観光振興計画
- (ス) 観光の経済，長期計画等における位置づけ
- (ル) 観光法令（基本法，ホテル整備法，旅行業法等）
- (ヲ) 観光統計
- (ワ) 他省庁における観光関連行政の現状

② 州，県レベルの観光行政の現状と今後の方向

- (イ) 観光行政担当部局と所掌事務
- (ロ) 観光開発主体
- (ハ) 観光関係予算と定員の推移
- (ニ) 観光政策，観光開発計画，観光振興計画
- (ホ) 観光統計

③ 民間レベルの組織の現状と今後の方向

- (イ) 観光協会（国レベル，州・県レベル）
- (ロ) ホテル協会（ “ ， “ ）

(ハ) 旅行業協会（国レベル，州・県レベル）

(ニ) レストラン協会（ “ ” ）

(2) 分析の視点

- ① 観光行政は、基本的には国レベルで行われているのが通例であり、まず、国レベルでおさえしておく。
- ② 観光行政については、観光行政担当省庁と他省庁との権限，予算等との関係がどうなっているかを分析することが望ましい。
- ③ 国レベルの内部部局としては，例えば，調整部，観光開発計画部，観光宣伝部などが考えられるので，これらについて現状を把握する。
- ④ 地方レベルについては，基本的に観光開発プロジェクトに対しどういう位置づけになるかを明らかにする。

11. 観光開発計画

調査対象国の観光開発計画（観光振興計画）の全国レベル，調査対象地域を含む地方レベルの計画の現状と問題点を把握する。

(1) 調査項目

① 全国レベルの観光開発計画の内容と問題点の把握

- (イ) 目標年次，計画目標
- (ロ) 需要予測と外貨獲得収入
- (ハ) 観光開発プロジェクト，エリアの位置づけ，優先順位
- (ニ) 国際観光と国内観光の振り分け，力点の比較
- (ホ) インフラ（交通を含む）の整備との関連
- (ヘ) 投資予想額
- (ト) 関連上位計画との関連

② 調査対象地域を含む地方レベルの観光開発計画

- (イ) 計画目標と目標年次
- (ロ) 需要予測と外貨獲得収入
 - 外国人旅行者 } 別に把握する。
 - 国内観光客 }
- (ハ) 開発プロジェクトの概要，投資額，実施主体
- (ニ) 全国レベルの計画との関係，優先度
- (ホ) インフラの整備状況との関連
- (ヘ) 投資予想額
- (ト) 他の地域開発計画との関連等

(2) 分析の視点

- ① 全国レベルの観光開発計画については、目標年次，需要予測の根拠，妥当性について、従前の計画の目標達成状況，経済見通し，統計資料等からみて十分に検証する。
- ② 観光開発計画に基づく投資予想額は開発途上国においては、資金能力や工事期間等から

みて重大な関心事であり、即効性のある観光開発を図る観点からその妥当性について検証する。

- ③ 計画目標が国際観光客を対象として考えているとしても、具体的プロジェクトの内容、需要動向等からみて妥当か否か分析する。
- ④ 地方レベルの観光開発計画の内容が日本人観光客にとって魅力のあるものかどうか評価する。
- ⑤ 地方レベルの観光開発計画の場合、観光地が国際空港からの航空アクセスが確保されているか否かは重要であるので、航空アクセスの状況を分析する。

12. 観光振興計画

相手国における国レベルの観光振興計画，地方レベルの観光振興計画の現状と問題点を把握・分析する。

(1) 調査項目

① 全国レベルの観光振興計画の内容と問題点の把握

- (イ) 計画目標，目標年次
- (ロ) 外貨獲得収入の見込み
- (ハ) 観光振興事業の主体，予算，組織
- (ニ) 観光振興策の内容
 - 観光宣伝
 - 広報，宣伝広報媒体
 - イベント
 - コンベンション
 - 観光ルート等
- (ホ) 外国人観光客に対する便宜供与と受入れ対策の状況
- (ヘ) 観光振興の阻害要因と解決策
- (ト) その他の観光振興関連施策等の今後の方向

② 調査対象地域を含む地方レベルの観光振興計画

- (イ) 計画目標と目標年次
- (ロ) 外貨獲得収入の見込み
- (ハ) 観光振興事業の実施主体，予算，組織
- (ニ) 観光振興の具体策，外国人観光客に対する便宜供与と受入対策の状況
- (ホ) 全国レベルの観光振興計画と地方レベルの観光振興計画の役割分担等
- (ヘ) 観光振興の阻害要因と解決策
- (ト) その他の観光振興関連施設等の今後の方向

(2) 分析の視点

- ① 開発途上国においては、国際観光客の増加による外貨獲得収入増を図るためには、観光振興策の占めるウェイトは大きい。相手国の観光省又は観光庁等の事業主体と観光振興関係予算等を把握することにより、観光振興に対する取り組み姿勢を評価しておく必要がある。
- ② 観光振興の増進を図る上で、観光振興の阻害要因の把握は不可欠であるので、関係者等のヒアリング等を通じ行うこととする。

13. 上位関連計画

観光開発計画、観光振興計画の上位計画及び関連政策と観光の位置づけ、観光開発の目標等について把握する。

(1) 調査項目

① 全国レベルの上位計画

- (イ) 経済計画（経済指針）
- (ロ) 国土開発計画
- (ハ) 国土利用計画
- (ニ) 経済の長期展望 等

上記の計画における（i）国際観光の位置づけ、（ii）観光開発の目標、（iii）観光開発プロジェクトの位置づけと評価を把握する。

② 地方レベルの上位計画

- (イ) 地方開発計画
- (ロ) 土地利用計画
- (ハ) 都市計画 等

上記計画における（i）観光開発プロジェクトの位置づけ、評価、（ii）関連する開発計画との調整の有無を把握する。

(2) 分析の視点

- ① 国によっては、上位計画がない場合がある。その場合、政府の経済における観光収入の位置づけ、取組み姿勢等を把握することにより、これに代えることとする。
- ② 上位計画においては、国際観光開発プロジェクトの評価と位置づけがどうなっているかを重点に把握する。

14. 観光関連制度

国際観光客の受入れに関する査証の取得、税関、出入国管理、検疫、優遇税制等の現況と問題点を把握する。

(1) 調査項目

- ① 査証（ビザ）制度の概況、相互免除取り決め等と問題点
- ② 国際観光客を受け入れる国際空港等の関連行政の現状と問題点
 - (イ) 税 関での旅客サービスの度合（混雑、その他）、人数、スペース、苦情
 - (ロ) 出入国管理での旅客サービスの度合（混雑、その他）、人数、スペース、苦情
 - (ハ) 検 疫での旅客サービスの度合（混雑、その他）、人数、スペース、苦情
 - (ニ) ハイジャック検査での問題点
 - (ホ) 出国税等（国内空港の出国税を含む）の苦情
- ③ 免税店の現況、問題点
- ④ 優遇税制 外国人観光客に対する税制上の優遇措置の現況を以下の施設ごとに把握する。
 - (イ) ホテル
 - (ロ) レストラン
 - (ハ) お土産品
 - 等
- ⑤ 為替管理 外貨の持込み、内貨の持出し等に関する制度の現況と問題点

以上に加えて、旅行容易化についての関係行政当局の意向の把握を必要に応じ、行う。

(2) 分析の視点

- ・国際観光客の受入れ促進、旅行促進の視点に立って関係行政当局の意向、査証、C I Qサービス等の苦情等を中心に把握する。
- ・観光促進に熱心な国においては、諸手続を簡素化しつつあるので、その事例等も把握する必要がある。

15. 日本の旅行会社における商品化状況

日本人の海外旅行の場合、旅行会社の利用率が90%を越えており、旅行市場に対して極めて大きな影響力をもっていることから、これら日本の旅行会社における当該方面へのパッケージ・ツアーの商品化状況及び一般団体・個人の送客状況、政策・方針について把握する。

(1) 調査項目

日本の主要な旅行会社における次のような項目についてそれぞれの中エリアごとに把握・整理する。

- (イ) パッケージ・ツアーの設定状況
- (ロ) パッケージ・ツアーの送客状況
- (ハ) 一般団体・個人の送客状況
- (ニ) 当該中エリア方面に対する今後の政策・方針

(2) 分析の視点

上記の項目については企業の業績に関わるものが多いことから、資料収集・ヒヤリングに当たっては困難を伴うことも予想されるが、それぞれ次のような観点から分析作業を進めることが望まれる。

- (イ) パッケージ・ツアーの設定状況
 - ・コースのバリエーション
 - ・旅行日数
 - ・価格
 - ・設定本数
 - ・セールス・ポイント
- (ロ) パッケージ・ツアーの送客状況
 - ・送客人数
 - ・対前年比の推移
 - ・参加者の構成上の特徴
 - ・該当する中エリアにおける旅行者の行動・過ごし方
 - ・該当する中エリアに対する評価
- (ハ) 一般団体・個人の送客状況
 - ・送客人数

- ・対前年比の推移
- ・参加者の構成上の特徴
- ・該当する中エリアにおける旅行者の行動・過ごし方
- ・該当する中エリアに対する評価

(ニ) 当該中エリア方面に対する今後の政策の方針

- ・パッケージ・ツアーの設定本数・増減
- ・コース内容・バリエーションの変化
- ・セールス・ポイント
- ・販売促進策

16. 旅行者動向

観光地の開発を考えるに当たって、旅行者がどのような動き方をしているかは、交通、宿泊、観光資源等の要素と並んで大きなウェイトを持つことから、この点について既存の資料・データ類を中心に実態と志向の両面から把握する。

(1) 調査項目

対象は、①日本人、②外国人全体、③現地国の国民による国内旅行といった3つのグループに大きく分けられる。

このうち②については、必要に応じて「欧州諸国」「東南アジア諸国」「米国」「オーストラリア」といった国群あるいは個別の国単位でデータを採ることになる。

また、③は国によっては資料が整備されていないケースも少なくないが、後の需要予測等の作業との関連で、実績数値を集める必要のある場合がある。

基本的には以下のような項目が中心になるが、項目によっては時系列的に幾年分かを取ることが望ましい。需要予測に過去のデータを使用する場合は、通常7年分程度が必要になる。

- | | |
|---------|-----------------------------------|
| ① 旅行者総数 | ⑪ 旅行費用 |
| ② 発地国 | ⑫ 訪問した観光スポット |
| ③ 性別・年齢 | ⑬ 現地での動き方、過ごし方 |
| ④ 職業 | — ショッピング、食事、スポーツ・レジャー、エンターテインメント等 |
| ⑤ 所得水準 | ⑭ 観光資源、観光施設・観光関連産業に対する評価・意見 |
| ⑥ 旅行目的 | ⑮ 当該国への旅行回数 |
| ⑦ 旅行時期 | ⑯ 海外旅行回数 |
| ⑧ 同行者 | |
| ⑨ 旅行形態 | |
| ⑩ 旅行日数 | |

(2) 分析の視点

① 階層別・発地国別の特徴をとらえる。

同じ日本人旅行者の中でも、20代と50代の人では現地での行動パターンが異なってくるし、また、過去に数回訪問している人と初めての人では観光地への印象や評価が異なってくる。

このように分析に当たっては、旅行者全体を1つでとらえるのではなく、様々な切り

口から階層に分類し、それと旅行実態や志向との関連を見ていく必要がある。したがって、二重クロス集計、場合によっては三重クロス集計をした資料がないとその目的は達せられない。

併せて、外国人旅行者については前にも述べたように、滞在日数にしても旅行消費にしても、国によってかなり異なった傾向を示すので、国別、国群別に見ていく必要がある。とりわけ入り込み客数で上位を占める国については、できるだけ個別のデータが入手できることが望ましい。

② データの使用目的を十分意識したうえで作業を行う。

これはここだけに限ったことではないが、旅行者動向や後でふれる「第4節 市場調査」といった項目はとりわけこうした視点が必要と云える。

即ち、そこで収集・整理された資料・データ類は、(イ) 需要予測作業、(ロ) 需要予測の結果も含めた、複数の中エリアの評価作業、(ハ) プランニングの段階では開発を優先させる中エリアの開発フレームの決定、(ニ) インフラ、観光施設づくりや観光宣伝等の個別計画の策定等に多目的に利用される。

このように旅行者動向に関わるデータ類は開発調査の様々な場面で使用されるだけに、その使用目的をできるだけ鮮明に意識したうえで収集作業を行っていく必要がある。

17. 主な発地国の市場動向

観光開発調査の対象となっている国への外国人観光客数で上位にランクされる主要発地国は、他にもいろいろな国・地域を海外旅行のデスティネーションとしているわけであり、その中には開発調査の対象国と競合関係にある所やソフト・ハード面の対応いかんで他から旅行者を誘致することが可能な所もある。そうした点を明らかにするために、主要発地国からの旅行者の動向・ニーズを把握しようとするものである。

(1) 調査項目

主要な発地国といっても、その海外旅行全般の動向についてまとめている資料があるか、それが入手できるかという点でむずかしい面はあるが、上位3～5カ国程度の旅行動向等については資料をできるだけそろえることが望ましい。

こうした種類の資料は調査対象国で探すほか、国内における外国政府観光局の事務所経由で入手することも可能である。

項目としては「16. 旅行者動向」に準ずる。

(2) 分析の視点

① 競合関係にある、あるいはその可能性のある旅行先の把握・分析

まず、この段階で調査の対象となっている複数の中エリアにとって、外国人観光客の誘致上、すでに競合関係にあるデスティネーションはいずれの国か、また将来競合相手になるのはいずれの国かという点についておさえておく必要がある。

そうしたデスティネーションに主要発地国から観光客はどの程度行っているのか、そこでどのような過ごし方をし、どのような評価や不満を持っているかといった点も資料で把握する必要がある。

② 提携・リンケージの対象となる旅行先の把握

観光開発調査の対象となっている国の周辺に存在する国々は、競合の関係だけでなく、1つの旅程の中に組み込まれることで相互の魅力を引き出し合うような協調の側面も同時に考えられる。

そうした国はどこなのか、そこにはどのような観光資源があり、どのような特徴を備えたデスティネーションなのかといった点について把握する。

18. 競合する観光地・リゾートの動向

最終的にいずれの中エリアを開発優先地域として選ぶにしても、その開発の方向は周辺諸国に分布する観光地・リゾートとの競合関係を抜きにしては考えられないことから、強力な競合相手となりそうな観光地・リゾートへの旅行者の入り込み概況と開発動向を把握する。

(1) 調査項目

「18. 主な発地国の市場動向」では、“発地国”サイドから見た競合関係を分析したが、ここでは周辺諸国にある観光地・リゾートという“受地”サイドから、同じ競合関係について把握することになる。対象地の数としては有力なものの中から5ヵ所程度が目安になる。

調査項目は「16. 旅行者動向」に準ずる。

(2) 分析の視点

① 観光客の構成面での特徴

競合する観光地・リゾートを訪れている観光客が、国別あるいは年齢別等で見た場合にどのような特徴を有しているかという点にまず着目する必要がある。

競合する周辺観光地・リゾートを訪れている顧客層を誘致するか、あるいはその客層を避けて他の部分にアプローチを試みるべきかという判断をするうえでの材料とするためである。

② 観光資源・観光施設・観光関連産業の現状と特徴・アピールポイント

旅行者がそのデスティネーションを選定するに当たって大きなウェイトを有する観光資源及びホテルを中心とした観光施設・観光関連産業が現在どのような水準にあり、どのような特徴なり、アピールポイントを持っているかという点を把握することである。

これは、開発を優先させる中エリアの開発フレームをどのような方向で考えるかに直接影響を与える項目である。

③ 航空アクセス、その他の交通網の現状

観光資源や宿泊施設と並ぶ旅行誘因の一つに入る航空アクセスの面でどのような状況に置かれているかという点に関わる項目である。併せて、空港から当該観光地・リゾートまでがいかなる交通手段で、どの程度の時間で結ばれているかについても把握しておく必要がある。

第4節 市場調査

旅行者動向に関わるデータは、開発フレームや施設づくり、プロモーション策等を考えるうえでの基礎資料となることから、それが既存の資料・データ類で不十分な場合、その項目についてアンケート調査を中心とした方法で解明する。

1. 調査項目

基本的には、既存データで把握できないものにできるだけしほり込む必要がある。調査方法とも関連するが、旅行中に配布・回収を計画するような場合は、B4判の表1枚程度が望ましい。日本国内に到着してから記入のうえ返送してもらう方法の場合は、少し分量を増やすことも可能であるが、あまり質問項目が多いと回収率にも影響が出かねないので、この点注意を要する。

調査の対象は、日本人旅行者を中心に行うことが多いが、必要に応じてその他の外国人等を対象とすることがある。

2. 調査方法

(1) 調査実施場所

大きく分けて以下の3通りがある。

- (イ) アンケート用紙を現地で配布して、現地で回収する。
- (ロ) アンケート用紙を現地で配布して、帰国後返送してもらう。
- (ハ) アンケート用紙を発地国で配布して、発地国で回収する。

このうち日本人旅行者を対象としたアンケート調査では、従来(ロ)の方法が多く採られてきている。これもホテルや観光スポット、空港待合室等で調査票を手渡す方法と、相手国の協力を得て出入国の際に手渡してもらう方法とがある。できるだけ多くの旅行者に配布することを考えれば、交渉や手続に時間がかかるという難点はあるが、後者の方法を探ることが望ましい。

(ハ)の方法は出発前あるいは到着後の旅行者に何らかの方法でアンケート用紙を配布することになるが、いずれの方法も調査の対象となっている国へ行く旅行者を識別することが困難なことから、“歩留り率”の面で(ロ)の方法に劣る等の問題がある。

(イ)の方法は調査期間、費用等を考えた場合、比較的望ましい方法といえるが、あらかじめ

現地にいるランドオペレーターの協力を得る必要がある。

(2) 調査法

① アンケート調査

定型の調査票を定めて実施するものであり、その方法は大きく次の3通りに分けられる。いずれの方法を取ってもサンプリング誤差（母集団全体から一部を取り出して調査するために全体の数字と食い違ってくること）が発生するが、できるだけその割合を小さくおさえる工夫は必要であろう。

(イ) 訪問面接法

被調査者の自宅ないし職場に調査員が直接訪問し、回答者の意見を聴きながら調査員がアンケート用紙を埋めていくものであるが、日本国内では人件費、交通費等の高騰から現実には極めてむずかしくなっている。

(ロ) 留め置き法

調査員が被調査者の自宅、職場等を訪問して調査票を手渡し、記入してもらったうえで数日後に再訪問して回収する方法であるが、これも（イ）と同様の理由から、日本国内ではむずかしくなっている。

ただし、海外で行う場合、これを応用した方法（滞在中に配布・回収する方法）は現地のランドオペレーター等の協力が得られれば可能である。

(ハ) 郵送法

被調査者に直接手渡すか、もしくは郵送したアンケート票を記入後、返送してもらう方法であり、日本人の海外旅行者を対象とした調査では比較的行われている方法である。

② グループ・インタビュー

5～10人程度の対象者を一堂に集めて調査員ないし司会者が質問し、それに対して口頭で回答する形で行われる。

アンケート調査ではとらえにくい、定性的、質的、深層的な性格の内容のものについて試みる場合が多く、これ単独というよりも、通常アンケート調査と併用されるケースが多い。グループ・インタビューである程度想定をつけた内容をアンケート調査にかけるという方法が比較的有効と考えられる。

この方法を応用し、調査員が現地で旅行者に個別にインタビューを行う方法も考えられる。

(3) サンプル数の設定

調査結果は当然サンプリング誤差を伴う。例えば、サンプリング誤差5%の結果を求めるためにどの程度サンプル数が必要かは理論的に数式で割り出す方法があるが、この方法では膨大なサンプル数になってしまうことが多いため、実際にはほとんど使われていない。

ある集団についての傾向を把握する場合、経験的には約500~1000のサンプル数を設定することが多い。

3. 分析方法

いろいろな切り口からの二重クロス集計あるいは三重クロス集計といった方法で見ていくのが実践的と云える。

近年コンピューター・ソフトの開発に伴い、クラスター分析や数量化Ⅰ類、Ⅱ類といった多変量解析の方法も市場分析の領域で採り入れられるようになってきているが、未だ実験的な段階に止まっているケースが多く、実用に供されているものは少ないのが実状である。

したがって、こうした分析方法の使用に当たっては、目的を限定させるなどの慎重な対応が必要と云える。需要予測に利用されるにはある程度の時間の経過が必要であろう。

第5節 需要予測

①複数の中エリアの評価づけ及び②開発優先地域として選定される中エリアの開発フレームを設定する際の基礎データの入手等を目的に、それぞれの中エリアに対する旅行者の入り込み数を予測する。

1. 予測の方法論

第4節までの分析結果を踏まえ、以下の方法で予測作業を行う。

- (1) 発生量予測 …………… 将来の発地国（エリア）から何人の人が観光客発生量として顕在化するか。
- (2) 分布量（OD）予測 …… 発地国（エリア）で発生した人がどこの国（エリア）に行くか。
- (3) 集中量予測 …………… ある国（エリア，施設）に何人来るか

2. 予測モデル

予測モデルには、以下の方法などがある。

- (1) 時系列モデル
- (2) 重力（グラビティ）モデル
- (3) 要因分析モデル
- (4) 介在機会（オポチュニティ）モデル

3. 他センター需要予測との関連

観光需要予測の結果は、観光資源や観光施設の整備等、狭い意味での観光セクターにとどまらず、交通計画、その他の基盤施設計画等、他のセクターの計画とも密接な関連を有している。したがって、観光需要の予測にあたっては、そうした他セクターとの関連、ないし他セクターのニーズ等に十分留意しながら、作業を進める必要がある。

4. 需要予測については、その専門技術者をして行わしめることとし、具体的な段階で観光開発（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

第6節 中エリアごとの評価と開発を優先する中エリアの選定

第2節から第4節までの現状把握、分析作業を踏まえて、中エリアごとに総合的な観点から観光開発の対象適地か否かの評価を行ったうえで、優先的に開発対象とする中エリア1ヵ所を選定する。

1. 評価項目

この章の第2節から第5節にかけては、かなり細部にわたる分析作業を行うことになるが、ここでの評価作業はそれらすべての細目ごとに行うのではなく、以下にあげるような項目にある程度整理したうえで行っていくことが妥当と考えられる。

項 目	着 眼 点
1. 自 然 環 境	見る対象及びスポーツ・レジャー活動を行う場としての自然環境については、「3. 観光資源」の中で評価を行うこととし、ここでは地勢、気象条件等を中心に見ることになる
2. 社 会 経 済 環 境	経済の安定度、雇用吸収力、治安・安全、カントリーリスクの面に対する評価を中心に見る
3. 観 光 資 源	自然資源、人文資源を中心に7項目にわたる観光資源を総合的に評価する
4. 観 光 施 設 ・ 観 光 関 連 産 業	観光客が利用する施設・観光産業に対する評価。ホテル、レストラン、旅行ガイド、スポーツ・レジャー施設等が中心になる
5. 航 空 網	国際空港の有無、日本を含む海外からの航空便の整備状況、国内空港の有無及び路線状況を中心に見ていく
6. 交 通 イ ン フ ラ	空港施設、道路、鉄道、港湾
7. そ の 他 の イ ン フ ラ	上下水道、ごみ処理施設、電力、通信
8. 相 手 国 の 観 光 開 発 計 画 と の 関 連	相手国の観光開発計画の中でそれぞれの中エリアがどのような位置づけ、優先順位を与えられているか
9. 旅 行 需 要	それぞれの中エリアに旅行者がどの程度入り込んでいるか。将来どの程度まで増えるか

2. 評価・選定方法

(1) 中エリアごとの項目別評価

それぞれの中エリアごとに9項目に関する評価・採点を行うステップである。通常3～5

段階に分けて評価作業を行う。

(2) 評価項目のウェイト付け

観光開発の視点からそれぞれの中エリアを評価する場合、上記の9項目はすべてが同程度の重要性を持つものではない。何らかの方法で2～3段階のウェイトづけを行う必要があるが、その方法としては通常以下のものが考えられる。

① 経験的方法

複数の専門家が重みづけの作業を行い、その平均値を採用するものであり、実際に一番多く使われている方法である。

② 実証的方法

この方法の作業手順は以下の通り。

- (イ) 同じ国の別の大きなエリア、あるいは条件の相似した別の国の大きなエリアを取り出す。
 - (ロ) その大きなエリアを中エリアに分割する。
 - (ハ) 中エリアごとに前記9項目に関する評価を行い、2～3ランクに区分し、これを説明変数とする。
 - (ニ) それぞれの中エリアを何らかの尺度で観光地・リゾートとしてのグレード分けを行いこれを被説明変数とする。
 - (ホ) 数量化理論Ⅱ類による分析を行い、9項目にわたる説明変数の「重味」を算出する。
- 実証的方法の概略は大体以上の通りであるが、ただこの方法は作業量がかなりの量に上ること、精度面で必ずしも経験的方法を上回らないこと等の理由から、実際の作業の場ではほとんど使われていないの実状である。

(3) 中エリアごとの総合評価

9項目それぞれについて(1)でグレード付けした結果に、(2)で出した「ウェイト」を乗ずることで、中エリアごとの総得点を算出する。

(4) 開発を優先する中エリアの選定

中エリアごとの総合評価の結果に基づき、評価点の高い中エリア1ヵ所を優先開発対象エリアとして選定する。

第7節 開発を優先する中エリア全体に関わる開発フレームの設定

前節で選定された中エリアについて、①開発目標、②開発方針、③制約要因の3点を明らかにする。

上記①～③は、当該中エリアを将来どのような考え方と方針に基づいて開発を進めていくかを明らかにするものであり、マスタープランの策定に当たっては、その骨格をなすものである。

場合によっては、上記のような2本立てで必ずしも明示せず、開発方針と開発目標が一本化されているようなケースも多いが、基本的には2つの項目に分けて開発フレームを設定していくべきであろう。以下それぞれの項目について述べる。

1. 開発目標

当該中エリアが今後どのような観光地をめざすのかという点について数項目で表現したものであり、併せて数字面での目標を1項目付け加えることが多い。

<例-1> シンガポールの“Tourism Product Development Plan”(1986-90年)の場合

1. エキゾチック・イースト
中国文化を中心としたエキゾチックな文化遺産の保護・再開発
2. コロニアル・ヘリテージ
植民地時代のヨーロッパの文化遺産の保護・再開発
3. トロピカル・アイランド・リゾート
新しいビーチのリゾートとマリーナの開発
4. クリーン・グリーンガーデン・シティ
緑にあふれる清潔な都市づくりをさらに推進
5. 国際スポーツイベント
魅力的なスポーツイベントの誘致活動

<例-2> A市の場合(日本)

1. 長期滞在生活が楽しめ、国際的にも通用しうる総合海浜リゾートの創造とA市全体のイメージアップ
2. 通年利用可能なリゾートの創造
3. 多様な客層に対応できるリゾートの創造

4. 地域社会と密接に結合したリゾートの創造

5. 開発目標規模

① 宿泊収容力	1,000 室	3,000(～5,000)人	
② 空間規模	36ホールのゴルフ場	約2,000ha	
③ 利用人員	宿泊	稼働45%	493,000人
	ゴルフ	稼働80%	117,000人
	海浜		200,000人

2. 開発方針

「1. 開発目標」を実現するために、どのような戦略で臨むべきかということに関わるものである。表現としては、開発目標の項目ごとに記す場合と、一括して著わす場合とあるが、通常は後者のケースの方が多い。

項目的には、以下のようなものを盛り込んでいく必要がある。

- (1) 自然資源, 人文資源を中心とした観光資源の開発に関する基本的な考え方
- (2) 宿泊施設, スポーツ・レジャー施設を中心とした観光施設の開発に関する基本的な考え方
- (3) 交通関係を含めたインフラ整備に関する考え方
- (4) 誘致ターゲット —— 国, 顧客層など
- (5) 開発期間
- (6) 資金
- (7) 事業方式
- (8) 自然環境, 地元住民に対する基本的姿勢

3. 制約要因

「1. 開発目標」と「2. 開発方針」が現実的な妥当性を持ちうるか否かを検証するための“物差し”であり、主な項目としては次のようなものが考えられる。

- (1) 自然環境
- (2) 土地
- (3) 労働力の質・量
- (4) 基盤施設
- (5) 上位関連計画
- (6) 資金

第8節 開発を優先する中エリアのゾーニング

開発調査の作業量の問題及び開発事業の効果・実現性といった面から考えて、「中エリア」全域を対象とするよりは、その中のいくつかの「小エリア」にしぼり込むことが望ましい。そのための前段階の作業として、優先開発地域に選定された「中エリア」を更に複数の小エリアに分割する。

基本的な考え方は大エリアを中エリアに分割する際のもの（第6章第1節）と同様であるが、ここでは更にもう一步細分化することになる。

1. ゾーンの大きさと数

(イ) 「中エリア」は通常単独（あるいは場合によって複数）の県、州、市といったレベルで設定されるケースが多い。したがって、それをさらにブレイクダウンする「小エリア」については、後でふれる「ゾーニングの視点」とも関連するが、観光地区（いくつかの観光資源が集まっている地域）、あるいは他から独立しているビーチリゾートといったレベルで設定するのが妥当と考えられる。

(ロ) 設定される小エリアの数は、対象となる中エリアにどのような形で観光資源が集積・分布しているかによって影響を受ける。限定されたスペースに観光資源が集中していれば、小エリアの数は比較的少なくても済み、薄い密度で分散していれば、必然的にその数は多くならざるをえない。ただ、ここでも当然作業スケジュールを十分検討し、あまり多くのゾーンを設定することは極力避けるべきであろう。中エリアの状況にもよるが、5ないし多くても10エリア程度におさえることが望ましいといえる。

開発対象として可能性がきわめて薄い小エリアは、ゾーニングは行っても次節以下の検討の対象から最初からははずす場合もありうる。

2. ゾーニングの視点

(イ) 中エリアは県、州、市など独立した行政単位のレベルで設定されるケースが多いことから、中エリアを更に細分化する小エリアのゾーニングに当たっては、観光資源の分布状況、即ち、観光資源のかたまり具合、同質性、他のエリアに対する距離的な独立性といった点を中心に見ていく必要がある。

第9節 小エリアごとの現況把握

1. 自然環境

それぞれの小エリアごとの自然環境につき分析評価することにより、①最小限の改変を伴いつつ、②最大限の観光効果を上げ得るような開発対象エリアの選定の判断材料とする。

(1) 調査項目

基本的には中エリアにおける調査の項目に準ずる。但し、各項目は中エリアよりも詳細に把握する必要がある。また、中エリアにおけるデータがそのまま適用できる場合には省略して構わない。主な項目は以下の通りである。

① 地形、地質条件

傾斜度、斜面方向、水系、土質、地下水位、表層土壌 等

② 気象条件

気温、湿度、降雨量、晴天日数、風向、風速、風量、積雪量、凍結深 等

③ 動植物条件

現存植生分布、潜在自然植生、保存緑地、生息動物分布、保護対象動植物分布 等

④ 水資源条件

水源分布、水系、水質、温泉 等

⑤ 海洋条件

海の荒れ具合、波高、潮流、水深、水質、透明度、季節変動、砂の色合い及び構成、ビーチの奥行き及び汀線の長さ、岩盤構成要素、魚類分布 等

(2) 分析の視点

ここでも、調査の主眼は観光開発を取り巻く自然環境に関する基礎データを収集し、他の要素と合せて優先順位を決定するための補助判断材料を整理するところにある。

この段階では、将来におけるホテル建設、道路等インフラ整備の可能性を踏まえ、ある程度の基礎要件（土地傾斜度、地盤土質、水源分布等）の具備状況もおさえておくことも必要であろう。

2. 社会経済環境

小エリアごとの経済社会の基礎的資料（人口，所得，産業構成等）を把握する。

(1) 調査項目

小エリアごとに

- ① 人口，面積，人口密度，将来の人口
- ② 所得の推移と将来見通し
- ③ 産業構成の比率，生産高，従業員数

（産業の内訳）

{ 一次産業
二次産業
三次産業

- ④ 主たる産業の内訳と生産量
- ⑤ 失業率，雇用状況
- ⑥ 賃金水準
- ⑦ 物 価
- ⑧ 主な開発プロジェクト

等を把握する。

(2) 分析の視点

小エリアごとの経済指標等の把握は、現地の地方公共団体から入手できる場合はよいが、入手できない場合は、可能な限り、市町村別の資料を基に小エリアごとに算定することになる。

3. 土地利用・所有状況

それぞれの小エリアにおける土地利用・所有状況に関する現況把握を行い、問題点を洗い出すことにより、今後の①土地利用の可能性と ②観光開発の方向を探り、開発対象小エリア選定の基礎材料とする。

(1) 調査項目

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| ① 現在の土地利用状況 | ④ 国または自治体の土地利用計画或いは政策 |
| ② 土地利用に対する規制 | ⑤ 施設立地に対する規制 |
| ③ 土地所有の権利に関する法律 | ⑥ 現在の土地所有状況 等 |

(2) 分析の視点

- ① ここでの基本的な作業は、各小エリアにおいて
- (イ) 観光資源に対するアクセス確保のため、或いは観光活動を行う場所として利用できるような土地が、どの位残されているか。
 - (ロ) 開発・利用に制約を与えるような法律・規制にどのようなものがあるか。
(即ち、開発利用はどの程度の規模、範囲で可能か)
 - (ハ) そのような土地の所有状況が現在どのようになっているか。
- といった諸点につき、概略を把握することである。
- ② また、その際、そのような観光開発地域の周辺の土地利用、或いは国または自治体の土地政策や土地利用計画と調和のとれたものとするためには、どのような調整をしなければならないかにつき検討することも重要である。
- ③ なお、土地の開発・利用に制約を与える法律・規制は対象国によって様々な違いがあるが、我が国の場合、以下のように10以上の関係法令によって規制されている。
- ・都市計画法
 - ・自然公園法
 - ・自然環境保全法
 - ・森林法
 - ・文化財保護法 等

4. 観光資源

①優先的に開発していく小エリアの選定、②観光資源の整備計画策定などのための基礎データを入手する目的で、小エリアごとに分布する観光資源の現況を把握する。

(1) 自然資源

① 調査対象

調査対象は中エリアの自然資源（第3節3(1)）について調査する際の項目に準ずるので省略する。

② 分析の視点

(イ) 観光の対象としての自然

中エリアごとに見る段階では、個々の資源の評価づけと分布状況を中心に作業を進めるが、小エリア段階ではより詳細に個々の資源を点検する必要がある。

ここでの調査を進めるに当たっては、主に次のような点をおさえる必要があろう。

- (i) 自然資源の名称
- (ii) 所在地
- (iii) 特徴・アピールポイント
- (iv) 整備状況・付帯施設
- (v) 周囲の環境
- (vi) 観光の所要時間
- (vii) 訪問客数
- (viii) 評価ランク

上記の項目のうち「(viii) 評価ランク」は、中エリア段階で行った作業の結果を基本的には踏襲するが、より詳細な作業を行う中で部分的に見直し・修正が出てくる可能性もある。

ここでの調査結果の多くは、プランニングの段階で観光資源の整備を考える際に活用される。このうち、「(viii) 評価ランク」の項目は、複数の小エリアの中から開発を優先させる小エリアをいくつか選ぶ際にその判断材料として使用されることから、その結果は小エリアごとにいずれのランクの資源がどれだけあるかが一覧表で整理しておくことが望ましい。

(d) スポーツ・レジャー活動の場としての自然

それぞれの小エリアごとに、どういった種類のスポーツ・レジャー活動が可能な条件を備えているかという点について点検する。

方法は中エリア段階で行う作業と基本的に同様であり、それぞれのスポーツ・レジャー活動に必要な、あるいは望ましい標高、傾斜、水温、潮流等の条件についてチェックしていくことになる。

(2) 人文資源

① 調査対象

調査の対象は中エリアごとの人文資源（第3節3(2)）について点検した際の項目に準ずる。

② 分析の視点

自然資源同様、中エリア段階での作業よりは詳細に行う必要がある。調査に当たっては、以下のような項目を中心に把握していくこととする。

- (イ) 人文資源の名称
- (ロ) 所在地
- (ハ) 特徴・アピールポイント
- (ニ) 整備状況・付帯施設
- (ホ) 周囲の環境
- (ヘ) 観光の所要時間
- (ト) 訪問客数
- (チ) 評価ランク

(3) スポーツ・レジャー

① 調査対象

調査の対象項目は、中エリアごとに調査した際の項目に準ずるので省略する。

② 分析の視点

(イ) 基本的には中エリアにおける作業と同じ内容であるが、より詳細に行う必要がある。

主な調査のポイントは以下の通りであるが、必要に応じて項目を選ぶことになる。

- (i) スポーツ・レジャーの種類
- (ii) 小エリアの観光拠点または周辺の拠点地からの到達性（距離、交通手段、所要時間、

運賃)

(iii) 規模, 整備状況

(iv) 特徴, アピール(セールス)ポイント

(v) 外国人観光客に対する利用適性

(vi) 営業時間, 料金

(vii) その他

(d) 分析は大体以上の項目によって各種スポーツ・レジャー活動の評価を行い, 総合評価の高い(即ち, 外国人観光客にとっては利用価値が高いと思われる)ものにつき, 各小エリア内の分布状況を調べることになる。

5. 観光施設・観光関連産業

小エリア内における観光施設の利用状況の調査を行うことにより、各小エリアの需給状況を把握し、現状ではどのような施設が不足しているか、又今後どのような施設を必要としているかを把握する。

(1) 観光施設

① 調査項目

(イ) 宿泊施設

- ・規模（クラス別部屋数，ベット数）
- ・付帯施設
- ・利用状況，客室稼働率，料金
- ・経営主体
- ・立地及びアクセス

(ロ) スポーツ施設

- ・規模（各施設内容）
- ・立地及びアクセス
- ・利用状況，料金

(ハ) 娯楽施設

- ・規模
- ・立地及びアクセス
- ・利用状況，料金

(ニ) アメニティ施設：観光案内所，休憩所，トイレ，観光標識等

- ・規模（施設内容）
- ・立地
- ・施設整備状況
- ・サービス，特色

(ホ) その他施設：コンベンションセンター，ピクニック・エリア等

- ・規模
- ・立地及びアクセス
- ・利用状況

② 分析の視点

(イ) 宿泊施設

- ・グレード別，料金別にデータをまとめ、それぞれの利用状況により、各小エリアの宿泊客の特性を把握する。
- ・平均滞在日数により、各小エリアが長期滞在型か、短期滞在型かの分類をし、そ

れに基づいた付帯施設等の適正度のチェックを行う。

- ・立地及びアクセス、サービス、観光ルート、経営主体等の観点による宿泊施設の分類を行い、ホテルの利用特性の把握をする。
- ・開発計画の調査を行い、将来需要とのバランスについても検討をし、今後の宿泊施設計画についての方向性等についての判断材料とする。
- ・ホテルの利用状況のデータについては、月別又は曜日別の特性があれば、今後の問題検討に利用できるもので確認を要する。

(ロ) スポーツ施設

- ・観光地によりシーズン特性の問題がありうるので、各項目の分類を各シーズン別に整理する。
- ・各小エリアの自然条件に合ったスポーツについては、現在施設がなくても立地条件などのチェックをすることによって、将来の可能性をさぐることができる。
- ・マリナー等の会員制の施設については、一般利用者の可能性についても確認を要する。
- ・「する」スポーツの他に「見る」スポーツも重要な観光対象となるのでよく把握しておく。

(ハ) 娯楽施設

- ・娯楽施設としては観光客が楽しむことのできる項目をできるだけ多く取りあげて調査する。

(ニ) アメニティ施設

- ・この種の施設は、利用者である観光客としての立場から考えて調査対象、調査方法の基準を作る必要がある。

6. 道路等交通施設

小エリアにおいては、中心都市及び観光地間の移動方法が重要な問題となるので、各主要地点間の移動するための施設のアクセスを中心にした道路交通等の調査が必要である。

(1) 鉄 道

① 調査項目

(イ) 駅施設 (ロ) 本数 (ハ) 接続交通施設 (ニ) 駅設備

② 分析の視点

- ・小エリア内での鉄道輸送は、エリア内の輸送手段としてではなく、小エリア間及び小エリアと主要都市間を移動するための施設として機能しており、その現況把握を行う。

したがって、調査内容も、観光ルート、宿泊地等への接続の利便性を中心とした調査項目に重点をおいたものとなる。

(2) 道 路

① 調査項目

(イ) 道路網（道路種別） (ホ) 休憩所、トイレ等のサービスエリア設備状況
(ロ) 道路管理体制
(ハ) 巾員、車線数、舗装状況
(ニ) 道路標識、駐車場等の整備状況

② 分析の視点

- ・小エリア内においては、道路交通が輸送手段としては最も重要な施設となるので、調査も陸上交通の中ではウェイトを置いて進める必要がある。
- ・道路状況に関しては、観光客が気持ち良く移動できるかが重要なファクターであり、観光バスがすれちがうことが可能な幅員が確保されているかどうか、又路面の舗装状況に凹凸がなく、良好であるかどうかといった詳細なチェックが必要となる。
- ・道路サービス施設としては、中エリアと同じ項目が必要となるが、小エリアでは、その他に観光バスを中心とした駐車場の整備状況も調査する必要がある。

(3) 都市交通（バス、タクシー、電車、地下鉄等）

① 調査項目

(イ) 交通機関の種別

(ロ) 車両数

(ハ) 車両整備状況

(ニ) 利用状況（輸送量等）

(ホ) 主要地点間の所要時間，運賃

② 分析の視点

- ・小エリアにおいては、バス・自動車以外で移動する観光客の「足」であることの観点から資料のまとめが必要となる。
- ・主要都市では、交通ネットワークと観光地、宿泊地の位置関係が重要となるので、単独のネットワークだけでなく、各接続を含めた調査が望ましい。
- ・観光客の利用度として比較的利用度の高いタクシーについては、（特に地方部の）利用状況の把握をする必要がある。

7. 基盤施設

開発を優先させる小エリアの選定及び基盤施設計画策定のため、それぞれの小エリア内における交通網を除く基盤施設の整備状況と問題点の把握を行う。

(1) 調査対象

① 上水道

- (イ) 水源
- (ロ) 水源からの取水施設
- (ハ) 浄水場までの導水施設
- (ニ) 浄水施設
- (ホ) 配水池までの送水施設
- (ヘ) 配水池と配水方式、配水管網
- (ト) 給水方式、供給水量、水質
- (フ) 普及率、使用量
- (リ) 関連計画

② 下水道

- (イ) 分流式・合流式・直接放流の別
- (ロ) 下水排除施設
- (ハ) 下水処理施設の処理方式・処理能力
- (ニ) 処理後の処分法
- (ホ) 汚泥処理方式
- (ヘ) 下水道の普及率
- (ト) 関連計画

③ ごみ処理

- (イ) ごみ収集の現状
 - ごみの種類、ごみの発生源、ごみ排出量の推移
- (ロ) ごみの1日当たりの発生量、ごみの収集能力
- (ハ) ごみの収集方法、ごみの収集主体等
- (ニ) ごみの処理方法の現状と問題点

- (ホ) ごみ処理用地
- (ハ) ごみの排出量の将来推計と収集処理の将来計画
- (ト) 環境保全上の問題

④ 電 力

- (イ) 電源種別と総発電電力量の現状と将来見通し
- (ロ) 電源設備の現状と将来計画
- (ハ) 販売電力量の現状と将来見通し
- (ニ) 観光開発に伴う販売電力量の新規需要
- (ホ) ホテル等の非常電源設備の現状
- (ハ) 障害状況等

⑤ 電 話

- (イ) 電話サービスの現状
 - ・ 電話の種別, 電話の設置台数, 加入者回線数
- (ロ) 普及率
- (ハ) 電話網整備計画
- (ニ) 障害状況等

(2) 分析の視点については、第3節8.に準じて行う。

(3) 詳細な現状把握・分析については、各々の専門技術者をして行わしめることとし、整備計画の作成段階では、開発観光（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

8. 旅行者動向

開発を優先する小エリアの選定とその開発方向の検討に資するため、それぞれの小エリアに対する旅行者の入り込み状況について既存の資料・データ類を中心に把握する。

(1) 調査対象

できれば、①日本人、②その他の外国人、③現地国の国民による国内旅行といった分類で資料が入手できれば一番望ましいが、この程度のレベルまでエリアが細分化されてくると、そうした形で整備されているデータは現実にはなかなか存在しない。

データの集め方も、ホテルあるいは観光スポットでの収集・ヒヤリングといった方法に依存する要素が増えてくる場合が多い。

したがって、収集する項目もできるだけしぼり込んだうえで作業に臨むことが必要といえる。

- ① 宿泊客ないし訪問者数
- ② 発地国
- ③ 月別構成
- ④ ホテル、観光スポットに対する印象・評価

(2) 分析の視点

① ホテルを中心とした宿泊施設の利用者数

対象とする小エリアの中には国内旅行客向けの宿泊施設もあるわけであるが、そうしたグレードのものは一応除き、外国人旅行者を泊めるクラスのホテルには年間どの程度の利用があるのか、その国別の内訳はどうかといった点についてまず見る必要がある。

ただ、国別内訳は普通、現地国の国内旅行者と外国人といった大きな分類に止まっており、日本人がどれくらい泊まっているかが分るところまでは区分されていないケースが多い。

② 観光スポットの訪問客数、立ち寄り客数

ある観光スポットをどの程度の旅行者が訪れているかは、優先開発対象の小エリアを選ぶ際の貴重な資料となるだけでなく、いずれの観光資源が優先的に開発・整備していくべきかを検討するうえでのメルクマールともなりうる。

観光スポットによって、データの取り方はまちまちのケースが多いが、もしそれでもあれば、大変貴重な資料と云える。

③ 観光スポットに対する印象・評価

場所によっては、自治体や観光協会がアンケート調査を行っている所があり、そうした中で地元の観光スポットに対する評価をたずねているケースはある。ただ、こうしたことは当然のことながら、観光収入のウェイトがかなり高い所に限定されており、現実には稀なケースとってよい。

第10節 小エリアごとの市場調査

開発を優先させるべき小エリアの選定、優先的に開発すべき観光資源、観光施設の選定等に資するため、既存の資料・データ類で足らざる部分を補完する。

1. 調査対象

アンケート調査を実施するにしても、この段階になると、需要予測のための資料入手を目的に行うことはその実効性の面から見て問題があることから、①それぞれの小エリアに対する評価、②それぞれの観光資源に対する評価、といった内容にしぼって行うべきと考えられる。

したがって、調査担当者が「第9節小エリアごとの現状把握」の中で行う作業によって上記のような内容が把握されれば、アンケート調査を行う必要はとくにない。

2. 調査方法

基本的にはこの章の「第4節 市場調査」のところで述べた内容に準ずるが、いずれにしてもアンケート用紙は現地にいる旅行者に配布しなければならない。

ただ、このアンケート調査は調査スケジュールや作業効率の面を考えた場合、開発を優先させる中エリアを選定する段階で実施される上記「第4節 市場調査」と同じアンケート調査の中で対応していくことが望ましい。

第11節 小エリアごとの需要予測

①複数の小エリアの評価づけ、及び②開発優先地区として選定されるいくつかの小エリアの開発フレームを検討する際の基礎データを得るため、それぞれの小エリアに対する旅行者の入り込み数を予測するものである。

この章の第5節でふれたように、需要予測の方法としては、①発生量予測、②分布量予測、③集中量予測の3つがあるが、小エリア単位の予測には、精度面から考えて、③の集中量予測が相対的には妥当と考えられる。

この方法は具体的には、それぞれの小エリアの宿泊客数ないしは入り込み客数（日帰り客を含む）を被説明変数に設定するが、説明変数を何にするかで時系列モデルと回帰モデルの2通りに分かれる。

第12節 小エリアの評価と開発を優先する小エリアの選定

複数の小エリア間の優先順位を明らかにし、開発対象とする小エリアをしぼり込むため、第9節から第11節までの現状把握・分析作業を踏まえて、小エリアごとに総合的な観点から、観光開発の対象適地か否かの評価を行ったうえで、優先的に開発対象とすべき小エリアを選定する。

1. 評価項目

項 目	着 眼 点
1. 観光資源	自然資源、人文資源を中心に7項目にわたる観光資源を総合的に評価
2. 観光施設・ 観光関連産業	観光客が利用する施設・関連産業に対する評価 ホテル、レストラン、スポーツ・レジャー施設等が中心になる
3. 土地所有・利用状況	当該小エリアがどのような形で利用されているか、またその所有状況
4. インフラ施設	道路、鉄道、上下水道、ごみ処理施設、電力、電話
5. 相手国の観光開発計画との関連	相手国の観光開発計画の中でそれぞれの小エリアがどのような位置づけ、優先順位を与えられているか
6. 旅行者入り込み数	それぞれの小エリアに現在旅行者がどの程度入り込んでいるか、また今後の見通しに関わるもの

「中エリアの評価」段階で使用した「自然環境」「社会経済環境」「航空網」といった項目は、この段階ではそれぞれの小エリアがほぼ同様の状態にあるものと考えられることから、ここでは除いてある。また「交通インフラ」に関しては、道路と鉄道だけを「4.インフラ施設」に包含している。

2. 評価・選定方法

(1) 小エリアごとの採点

それぞれの小エリアごとに上記6項目に関する評価・採点を行う。通常3～5段階のグレードに分けて評価づけの作業を行うことが妥当と考えられる。

(2) 評価項目のウエイト付け

観光開発の観点から見た場合、上記6項目すべてが同程度の重要性を持つものではない。したがって、何らかの方法で2～3段階のグレード分けを行う必要がある。

数名の調査担当者の検討を経て重みを付けていく方法がやはり実践的であろう。

(3) 小エリアごとの総合点の算定

上記6項目の点数にそれぞれウエイトを乗ずることでそれぞれの小エリアごとの総合点を算出する。

(4) 開発を優先する小エリアの選定

中エリアの選定と異なり、開発を優先させる小エリアの場合は1カ所だけでなく、複数の小エリアを選定するケースが通常である。最終的に何カ所の小エリアを選ぶかは対象とする中エリアの状況によって異なってくるが、あまりに多くの小エリアを開発の対象として選定することは作業量等の面で無理があることから、数カ所程度に設定することが望ましいと云える。

第13節 小エリアごとの開発フレームの設定

それぞれの小エリアの観光開発に当たって、その骨格を形成する①開発目標 ②開発方針 ③制約要因の3点について明らかにする。

開発目標、開発方針の内容は、第7節の優先開発対象とする中エリアに関して設定する場合と基本的には変わらないが、更にここでは以下のような点について留意する必要がある。

1. 具体性

中エリアについて設定した場合と比べて、とくに開発目標と開発方針については、より具体的な規定のしかたをしていくことが必要になる。例えば

- (1) その小エリアは、中エリア全体の中で重要拠点に位置づけられるか、それともそれよりワンランク低い「拠点」といった位置づけでよいか
- (2) 自然を最大限生かした開発のしかたをするか、それとも人工の要素を大きくみるか
- (3) スポーツ・レジャーの分野ではどのような種類のものを導入するか
- (4) 宿泊施設はどのタイプを中心に考えていくか、またそのグレードはどの程度にするか

等の内容は少なくとも盛り込んでいく必要があろう。

2. 整合性

中エリア全体の開発フレームとの整合性に留意する必要がある。これは、必ずしもすべての小エリアが同じような性格と外観を備えた観光地・リゾートとして開発されることを意味しない。しかし、いずれにしても外部に対しては、①いくつかの異なる性格・タイプの小エリアを合わせることで中エリア全体の開発フレームに合致した観光地・リゾートを形成する、あるいは②ほぼ同様の性格・タイプの小エリアを数ヵ所配置することで中エリア全体の性格をより鮮明にしていく、といったいずれかの方法を取ることで、中エリア全体の開発フレームとの整合性を取る必要があろう。

3. 実現可能性

これは中エリアの開発フレームを設定する際にも共通していえることではあるが、いわゆる「ビジョンを描く」といった段階では、ややもすると時間、資金、人材といった現実面の要素を棚上げしたまま議論が行われることが少なくない。

あるべき方向を捜るひとつの方法として、議論の途中でブレインストーミング等の方法が使われることは何ら問題ないが、いずれにしても最終的には実現可能性のある観光開発計画を小エリアの開発フレームとして残すことが必要である。

第14節 マスタープランの策定

本格調査におけるマスタープランを策定するに当たっては、以下の各項目が列挙されるが、実際には各本格調査における対象エリアの範囲、プロジェクトの種類と熟度、実施可能性等を勘案しつつ、最終的にとり上げる項目を検討することになる。

1. 観光振興計画

(1) 観光資源

観光資源には通常、食事やショッピング等の要素まで包含されるが、それらについては後段で扱うので、ここでは観光で「見る」対象としての自然資源と人文資源の開発・整備について述べる。

ここでの計画は、中エリア段階及び小エリア段階における観光資源の現況把握という作業を受けて、①中エリア全体に関わる計画と、②個別資源の整備計画の2つに分けて策定される。

① 中エリア全体に関わる計画

(イ) 重点整備対象観光資源の設定

対象中エリアの中に分布する自然資源と人文資源は、観光開発の観点からみた場合、いくつかのグレードに分類されるものであり、重要性の点で異なっている。その点は現況把握に関する作業の中で明らかにされるが、ここではその結果を踏まえていずれの小エリアにある、いずれの観光資源を重点的に整備していくべきか、その他の資源についてはどの

表-4 観光資源整備のグレード付け

小エリア	観光資源名	自然・人文の区分	整備グレード		
			A	B	C
エリアA	A-1				
	2				
	3				
	4				
エリアB	B-1				
	2				
	3				
	4				
	5				
エリアC	B-1				
	2				
	3				

(注) A：重点開発対象：大幅に改良する。

B：中規模以下の改良に止める。

C：現状通り

程度まで手を加えていくかを選別することになる。

結果は表-4のような一覧表にまとめることが望ましいが、選別に当たっては、当該中エリア内あるいは域外の主要都市を起点とする1日ないし半日の観光ルートを十分意識したうえで作業を行う必要がある。

また同じ手を加えるにしても(i)観光資源自体を対象とする場合(ii)付帯施設を改善・充実させる場合(iii)周囲の景観・環境を改善する場合等に分けられるので、最終的にはそうしたメニュー内容も決めていく必要がある(「②個別の観光資源整備計画」参照)。

(n) 中エリア全体の視覚的な調和とアピールポイントの設定

繰り返すまでもなく、観光地全体の景観・イメージは実はかけがえのない資源であり、商品とすることができる。しかしながら、個々の観光スポットや観光施設がバラバラに自己主張し、観光地全体としてみるとマイナスになっている例は少なくない。

観光資源の整備に当たっては、個別資源の内容・個性もさることながら、観光地全体の調和、なかならず外観的な調和に留意すべきであろう。

併せて、当該中エリアを主に視覚的な側面から統一的にアピールしていくような「イメージ形成要素」の設定が望ましく、それをできるだけ広いエリアにある程度の密度で展開させていく必要があろう。その際、中エリア全体の開発目標がどのように設定されているのか、それとの整合性に留意する必要がある。日本国内では花による沿道修景を進めている宮崎県の事例が有名であるが、海外でもガーデンシティのシンガポールやワイキキビーチとココヤシのハワイ等事例は少なくない。今でこそハワイに100万人を越す日本人が旅行で行っているが、もとを正せばハワイにココヤシはなかったし、ワイキキビーチの白い砂も他所から運んできたものだったのである。

(h) 観光資源を創出していくことの必要性

観光開発は歴史学あるいは考古学とイコールではなく、したがってとりわけ人文資源については過去の歴史的事実やそれにまつわる建造物を正確に再現することに止まるものではない。ロンドン・ベーカー街のシャーロックホームズの家、コペンハーゲンの人魚姫の像やライン河にあるローレライの断崖など、全くのフィクションに基づく観光スポットが毎年多くの観光客を集めていることはまぎれもない事実であり、観光の世界であれば何ら驚くにあたらない。

とくに当該エリア内の資源が他の地域に比して見劣りするような場合は、上述のところまで幅を広げて地域内の観光資源を再点検していく必要があろう。

(i) “ストーリー”づくりの重要性

観光開発とは単にハードとしての遺跡や寺院、公園などをつくることのみを意味しない。同時にそれらの遺跡や寺院、あるいはそれらを包む地域エリアにまつわる史実や逸話等の

掘り起こし、即ち“ストーリー”づくりが大変重要であり、それとハードが相俟って初めてひとつの場所に関する観光開発が完結するといえる。場合によっては目の前にあるビジュアルな遺跡よりもそれにまつわる“ストーリー”の方が旅行者により大きな感動を与えることすらあるのであり、具体的な資源に恵まれていない観光地ほど、こうした視点が必要といえる。それがないと旅行者は目の前に広がる光景について何ら意味を見出すことができず、したがって深い感動や印象を呼び起こすことがないからである。

② 個別の観光資源整備

(イ) アピールポイントの設定

前述したように、個々の観光資源の個性が観光地全体の調和を大きく崩すような事態は極力避けるべきであるが、全体の調和バランスを崩さない範囲で個々の資源がみずからアピールする必要は大いにある。

こうした観点から、個々の資源のどういった点を売りものにしていくかといった点がまず検討されなければならない。

(ii) 観光順路と最適観光地点

自然資源にしても人文資源にしても、ある程度の広がりを持った資源の場合は、どのような順路で見てもらうのがベストか、また、その観光資源を見るにはどの地点からどういったアングルで見るのが最適かといった点についての検討は重要である。

同じ観光資源でも、右回りで見て回ると左回りではかなり違った印象と評価に結びつくことが多い。単なる「客さばき」といった観点到に止まらず、こうした観点からも個別の資源を点検する必要がある。

(iii) 周囲の景観・環境に対する配慮

当該の観光資源だけを見ていれば申し分ないが、寺院越しに大きな鉄塔が眼に入ってきたり、周囲の環境が騒音・衛生面等で問題のあるケースは少なくない。

当該観光資源の魅力が、できるだけ視覚、聴覚、嗅覚等の面での障害のない状態で観賞されるような条件づくりをめざすべきである。

(iv) 付帯施設

観光資源に付帯する施設としては次のようなものがあげられる。

- (i) 資料館・博物館
- (ii) 休憩所・トイレ
- (iii) 順路・案内板
- (iv) 駐車場
- (v) 入場券売場
- (vi) 管理事務所

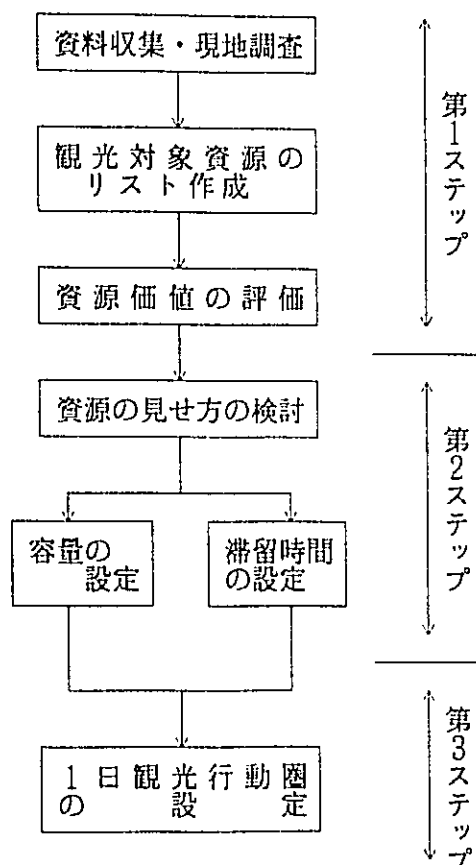
それぞれの観光資源において、どの程度の装備を行う必要があるかが検討されなければならない。当然、すべての観光資源が同じレベルでの付帯施設を整える必要はないわけであり、当該観光資源のスペース、観光ルート上での他観光資源との関係等の要素を勘案しつつ決定していくことになる。

(2) 観光ルート

観光ルートの中軸となる1日観光行動圏とは、遠来の観光客にとっても十分興味の対象となりうるだけの魅力を持った観光資源によって構成される。同時にそれは、観光客の1日行動時間（8時間前後）の中で回遊ルートとしての興味の大きさ・密度・連続性・テーマ性などにすぐれ、ひとくくりの地域として一体的に考えるのが望ましい観光地域を意味している。

この1日観光行動圏を設定する手順は、図-5の通りである。

図-5 1日観光行動圏の策定プロセス



即ち、まず第1ステップとして、すべての観光資源が抽出・分類され、次いでそれらの観光的価値がいくつかのグレードに分けて評価される（観光資源の分類及び評価については 頁参照）。ただ観光開発調査では同様の作業が前の段階で既に行われているため、あらためてここで同じ作業を繰り返す必要はない。

第2ステップでは、これらの資源の保護と育成が十分永続的にできるかという観点と、その観光的価値を快適に享受できるかという観点から、資源の適切な見せ方が検討され、その結果から観光対象化するときの適正な容量と適正な観光滞在時間を設定する。

第3ステップでは、これら各観光資源の地理的分布をもとにして、それらを立ち寄り箇所と

する1日の観光回遊ルートの作成が種々試られ、それらの中からルートとして最適と評価されたものが1日観光行動圏として選定される。

以上のような手順で1日分の観光回遊ルートを作成する際の留意点としては次のようなものがあげられる。

- ① 1日の観光行動時間は8時間±1時間を標準とする。観光行動時間は観光対象での観賞時間とそれら間の移動時間から構成されるが、観賞時間の総和は移動時間の総和よりも大きくなるようにする。
- ② 観光対象間の移動時間が長すぎると興味は連続しない。したがって、観光対象間の移動は最大限1時間程度までにおさえることが通常は望ましい。
- ③ 観光の興味が単調化しないように、1日観光行動圏内の観光対象の資源種類は少なくとも3種類以上とする。
- ④ 観光回遊ルート上にあっても、価値ランクが低い観光資源への立ち寄り起こらない。また、ルート上に他に比して資源容量のかなり小さいものが存在すると、そこでの過密利用を防ぎにくい。観光対象、交通路ともある程度大量利用に耐えるものを取り込む必要がある。
- ⑤ ルーティングはできるだけ評価ランクの高いものを中心に、近接するものから順次結んでいき、できるだけ一筆書きのルートとなるようにする。

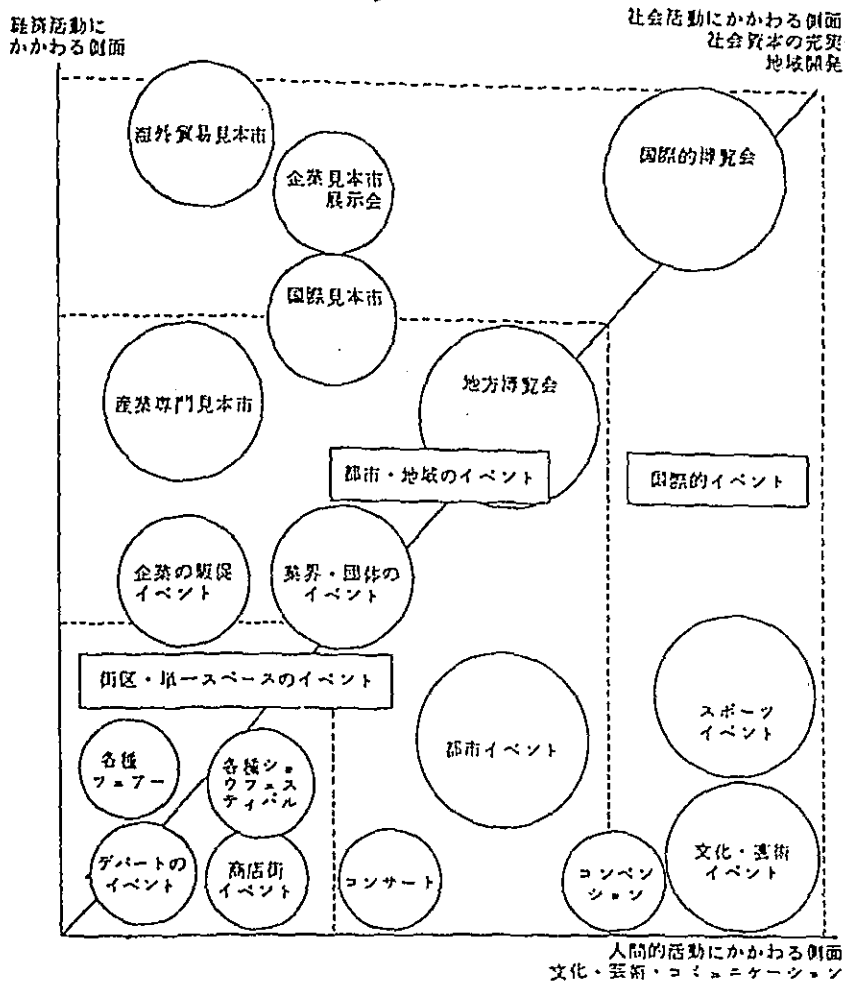
上記のような条件を充たす回遊ルートにはいくつかのバリエーションが存在する。それらの中から最適のルートを選び出すには、以下のような3つの評価尺度の中のいくつかを併用することになる。

- ・密度評価：評価ランクごとの観光対象の数で表わし、高ランクのものが多いルートをよしとするもの
- ・種類評価：資源の種類数で表わし、多種類のルートをよしとするもの
- ・観賞時間比評価：全行動時間のうち、観賞時間の占める比率で表わし、値の大きいルートをよしとするもの。

3) イベント

イベントには様々な種類のものがあり、経済活動、社会活動、人間的活動といった3つの切り口から位置づけると図-6のようになる。

図-6 イベントの位置づけ



海外の都市や観光地を対象とした観光開発調査の中では、言うまでもなく、上図のうち「都市・地域イベント」よりも上のレベルのものが対象となるが、どのようなイベントを構想するにせよ、企画段階で次のような項目内容について明らかにされる必要がある。

- | | |
|------------|---------------|
| ・対象(誰に) | ・時期・期間 |
| ・目的 | ・開催施設・場所 |
| ・目標 | ・参加国, 参加機関・団体 |
| ・テーマ・内容 | ・会場設営・演出 |
| ・前提条件・制約条件 | ・告知方法 |
| ・主催者 | ・動員計画 |
| ・後援者 | ・経費, 予算 |
| ・事務局・推進者 | |

実施段階に近づくにしたがって、イベントのチェック項目は増加していくが、企画レベルでは次のような点に留意しつつ、検討を進める必要がある。

① 観光地としてのアイデンティティの確認

イベントのコンセプトづくりを進めるに当たっては、まず第1に対象となる「中エリア」をどのような観光地にしたいのか、そのあるべき姿についてのはっきりとした理念を確立するところから始まる。当該エリアのあるべき姿を見出し、そのためにはどのような方向をめざして、どんな施策を積み上げるか、その施策を推進するためにどのようなイベントをどう構成すればよいのかの目標をしっかりと定めて動き出す必要があるからである。

換言すれば、その観光地のために何を狙ってイベントを行い、イベント終了後、その地域に何を残せるのかを計画時点から十分検討し、明確な目標を定めてすべての作業をその目標に向けて集約していく必要があるものであり、その出発点となるのが対象エリアのあるべき姿についてはっきりとした理念を確立することなのである。

② 観光地の特性を生かす

ソフト、ハードを含めた当該エリアのもつ観光資源、観光施設の特性を十分把握し、それを活用していく観点が必要である。

観光資源や観光施設の具体的な内容については、すでに再三述べてきているところであるが、企画にあたっては、エリア内に存在するこれら有形、無形の資源をゼロベースから十分点検し、活かしていく必要がある。

③ 開催地としての条件

イベント開催地として備えるべき条件は多々あるが、そのうち主なものとしては、気候、雰囲気、イメージ、ホスピタリティ、治安といった点がクローズアップされる。デスティネーションが有する個性といった積極的な魅力もさることながら、欠点のない、いろいろな面で水準を保てる土地であることが必要となる。もちろんコンベンション会場、宿泊施設は十分に整っていないなければならない。その他、イベントの実施に当たって必要なサービス体制（交通、通訳、印刷、警備、清掃等）やイベントに前後して行われる小旅行のためのデスティネーションの有無等も資格要件に含められよう。

④ 中心となる推進者の存在

観光地で行うイベントは、そのエリアの人々自らが担い手となって積極的に取り組むことが何よりも重要であるが、そうした気運の盛り上がる陰には、それを仕掛けて育ていくリーダーとそれを取り巻く人々の存在が不可欠である。

地域内各層の異なる立場や意見をうまくまとめて目的の方向に誘導していく機関車の役割を果たしてくれるような人を得られるか否かが、イベントの成否の分かれ道になるといっても過言ではない。

そのエリアの現状を的確に把握し、そのあるべき姿についてはっきりとした理念をもつ、

こうしたリーダーに人を得られたなら、イベントの成功の確率はかなり上がるのであり、逆に推進者がいない場合には一番むずかしい問題となる。

⑤ 動員計画の重要性

近年では数多くの観光地がイベントを企画・実施しており、並みの企画では観客・入場者の動員も思うに任せない状況となってきた。勢い、動員計画が重要性を増してきており、そのためのノウハウも徐々に蓄積されつつある。

動員計画の策定に当たっては、これから行おうとするイベント自身をよく見極める必要がある。即ち、そのイベントが他のイベントと差別化できているか、言い換えれば、そのイベントにどのような特徴があるのかという点をよく見極めなければならない。

そのうえで対象となるイベントがどのような人々を対象にしているかが確認される必要がある。つまり、特定の業界の人々か、一般の不特定多数か、性別・年齢別、職業等でみるとどのような階層の人々かといった点である。

以上のような点を確認したうえで、海外市場／国内市場、個人・グループ客／団体客、宣伝媒体別といったいくつかの切り口で動員計画はつくられていく。

(4) 日本人旅行者受け入れのための体制整備

① 一般的に、日本人観光客が通常、観光時に求める基本的条件は次の3つである。

- (i) 治安がよく、安全であること。
- (ii) 衛生状態が良いこと。
- (iii) ホテル等の受け入れ施設、設備が整っていること。

(イ) これらは、いずれも優良デスティネーションには不可欠の条件であるが、日本人には特に自国が治安、衛生の面で安全であるが故に、一般に外的危険要因に対する対応が不慣れであり、たださえ風俗習慣の異なる外国で言語の障害というハンディキャップを背負いつつ、緊張の下に行動せざるを得ないため、できるだけ外的な条件が整備されていることを期待する傾向にある。

(ロ) 言葉が不自由なため、現地のホテル、警察、医師等と複雑な話をするのが不得意であり、このため、一部の旅慣れた旅行者を除いて、一般的には観光、食事、買物に至るまで団体で行動することが多い。

(ハ) 一方、衛生状態の善し悪しについては、判断の基準が色々あるが、日本人にとっての第一の条件は、ホテル、レストランの生水、それも水道の水が飲めるか否かである。

(ニ) 同様に、日本人はホテルの設備についても、シャワーのみで満足せず、浴槽のある風呂を要求する傾向が強い。このようにホテルに対して外国人以上に快適性を求めがちである。

(ホ) 以上が平均的な日本人旅行者像と考えられる。受け入れ体制の整備に当たっては、基本的に上述の条件を満足させるような対策を講じてゆく必要がある。

② 以上のような視点に立って、受け入れ体制整備のポイントを列挙すると次のような項目が挙げられる。

(イ) 治安・安全の維持（観光警察等の拡充整備、ホテル、公共の場所における防災体制の整備等）

(ロ) 緊急ホットライン電話の設置（トラブル・急病時の緊急相談電話、日本語可ならなお望ましい）

(ハ) レストランにおける日本語／英語メニューの掲示

(ニ) 観光スポット、公共の場所等におけるトイレの整備

(ホ) 観光スポットにおける案内板の日本語／英語表示

(ハ) 案内パンフレットの日本語／英語表示

(ロ) 道路標識の英字表示（ローマ字を使用しない国について）

(ヘ) 公共交通機関従事者の英会話能力向上

(リ) ホテル、レストラン、土産品店従業員の英会話能力向上

(ス) スポーツ、レジャー施設従業員の英会話能力向上

(5) 観光宣伝

① 観光宣伝と観光PR

一般的には、観光宣伝と観光PRが厳密に区別して使用されているケースは少ないが、本来はそれぞれが別個の意味をもっている。

観光宣伝は主に観光客誘致を目的とした広告活動をさし、観光PRは当該観光地内での利害関係の除去、地域外に対する観光地イメージの向上、社会的信頼の獲得を目的とする情報活動を意味している。

しかしながら、現実の観光PR、観光宣伝は、観光行動の質的な変化に伴ってその内容は多岐にわたっており、それらを明確に区分することはむずかしい状況にある。

以上の点からして、ここでは観光効果を高めるためのすべての情報活動を「観光宣伝」として定義づけ、以下そうした内容に基づいて述べていくこととする。

② 観光宣伝の特性

観光商品あるいは観光地は、一般の商品とは決定的に異なる側面をもっている。それはまず一般の商品と違って観光対象は持ち運びできないという点であり、したがってそれに接するためには旅行者として出向くしかないという点である。

また、商品とは異なって店頭で他のものと比較することもできないし、まして見本を手にしたたり、車の試乗やジュースの試飲のような試しがきかないのである。

消費者サイドから見て、これほどリスク負担の大きい商品はないわけであり、いきおい、友人知人や家族等信頼できる人の体験談（クチコミ）が重視されることになる。観光宣伝はこうした性格の商品を取り扱うわけである。

③ 観光宣伝計画策定の作業フロー

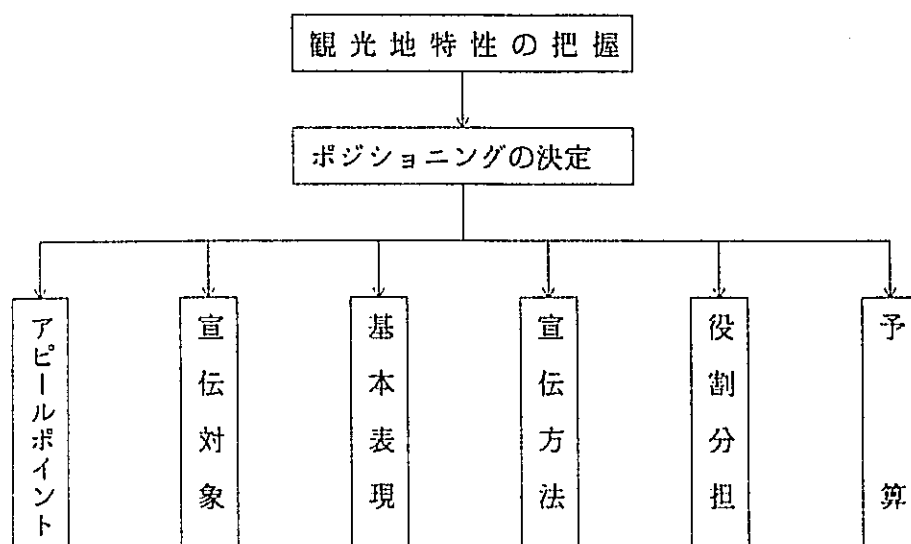
(i) 観光地特性の把握

観光宣伝計画を策定する際の作業手順は概略図－7の通りである。その第1ステップでは、まず対象となる観光地、即ち中エリアの観光地としての特性を把握するが、この作業は実際には観光開発調査の現状把握作業の中で行われることから、同じ作業をあらためて繰り返す必要はない。

(ii) ポジショニングの決定

周辺あるいは外国の観光地に比して当該観光地をどのような位置づけにするか、つまりその観光地が他所にないどのような要素を旅行者に提供できるのかという内容のものであり、換言すれば、中エリアの開発フレームのうち開発目標をより具体化したものである。

図-7 観光宣伝計画策定のフロー



(ハ) アピールポイント

ポジショニングの決定を受けて、それをさらに芸術的に加工するのがこの段階である。これにあれもこれもと盛り込むのは、かえって焦点がボケて混乱するばかりである。精々主要なアピールポイント1～2個とサブ的なアピールポイント3～5個程度にしぼるべきであろう。

(ニ) 宣伝対象

世界各地域のいずれの方面、いずれの国を主要な宣伝対象エリアにするか、性別、年齢、職業、所得水準等でみていずれの階層を主要ターゲット層にするかという点である。

中エリアの開発フレームのうち、開発方針を検討する中でもこの対象エリア、対象客層については俎上にのせられるが、ここでも宣伝の対象として改めて検討する。

(ホ) 宣伝方法

観光宣伝のための具体的な方法には、概略表-5のようなものがある。費用をにらみつつ、これらの方法をどのように組み合わせて使用していくかが重要である。

海外の観光地に日本人旅客を誘致しようとする場合には、直接ツアーを企画・販売している旅行会社等への広報・宣伝が重要であるとされており、現に我が国の国際観光振興会及び在京の外国政府観光事務所はこのような方法を行っているところである。

表-5 観光宣伝のための方法

・外国プレス関係者の招請	・DM
・エージェント・セミナーの開催	・キャラバン
・旅行見本市, 観光展, 物産展等への参加	・キャンペーン
・ポスター	・案内所
・パンフレット・リーフレット	
・ビデオ, 8ミリ	
・新聞・雑誌	
・テレビ・ラジオ	

(A) 役割分担

国, 自治体, 関連業界・団体, 地元住民等の関係者が観光宣伝の実施に向けてどのような役割を分担し合い、宣伝に必要なコストをどう分担し合うかということに関わる決定である。

④ 計画策定に当たっての留意点

(i) 発地情報と着地情報の明確化

出発前から帰着まで旅行者の心理と行動は、「行ってみたい→行きたい→行こう→行った→帰る」といったプロセスをたどる。このいずれの段階にどのような媒体でどのような内容の宣伝を行うかが明確にされる必要がある。

ややもすると、「行った」段階での情報提供が軽視される傾向があり、旅行先で不便な思いをしたり、せっかく整備された観光スポットに気づかずに帰ってしまうといったケースは少なくない。行った先での印象の良し悪しは、当然のことながら再訪率に直接影響し、また帰ってからのクチコミにも大きな影響を与えることから注意を要する。

(ii) “内向き”の視点の必要性

観光宣伝は、ややもすると観光客誘致だけに眼を向けた外向けの活動に終始する傾向がある。

しかしながら、観光客を快く受け入れ、観光地を円滑に運営するには、まず当該エリアの人々に自分たちの住んでいる街を認識してもらい、観光行政の一端を理解してもらうことが極めて重要である。

観光宣伝には、その役割を十分担えるだけの機能を有していることを認識し、その有効的な活用を図るべきであろう。

(iii) 国別のアピールポイント

宣伝の対象となる中エリアのイメージがはっきりしており、どの国に対しても同じよう

なアピールのしかたをして差しつかえないようなケースはとくに問題はない。しかしながら、対象によっては発地国・方面によってかなり異なったイメージを持たれている場合があり、しかもそれが観光客誘致上、有利に働くような場合は国・方面によってアピールポイントも変えていく必要がある。

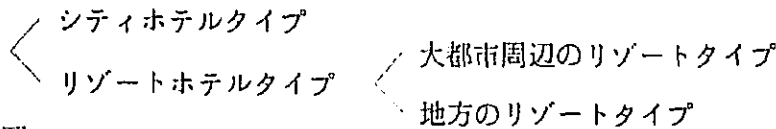
現にシンガポール等はこうした方法を採用しており、状況によっては柔軟な対応が必要な例と云えよう。

2. 観光施設計画

① 宿泊施設

(イ) ホテルタイプ

ホテルタイプによって、敷地面積、付属施設などが異なるので、まずホテルのタイプを決定する。



(ロ) 位置

ホテルにとって立地条件の分析は重要な問題であり、次のような項目を中心として選定を行う。

- (a) 交通利便性 (b) 景観 (c) インフラ整備状況
- (d) 土地の価格 (e) 地形・地質 (f) 周辺の状況
- (g) 観光資源 (h) 自然条件

(ハ) グレード・規模

ホテルのグレード・規模は運営サイドにとっても、利用観光客にとっても多様性が要求されるので、エリア内のバランスを見て設定する必要があり、次のような項目を基に判断する。

- (a) 観光客の性格 (b) 周辺ホテル状況
- (c) 需給状況 (d) 需要予測

(ニ) 建物のタイプ

周辺自然環境、地域の性格、ホテル運営に合った建物のタイプを決定する。

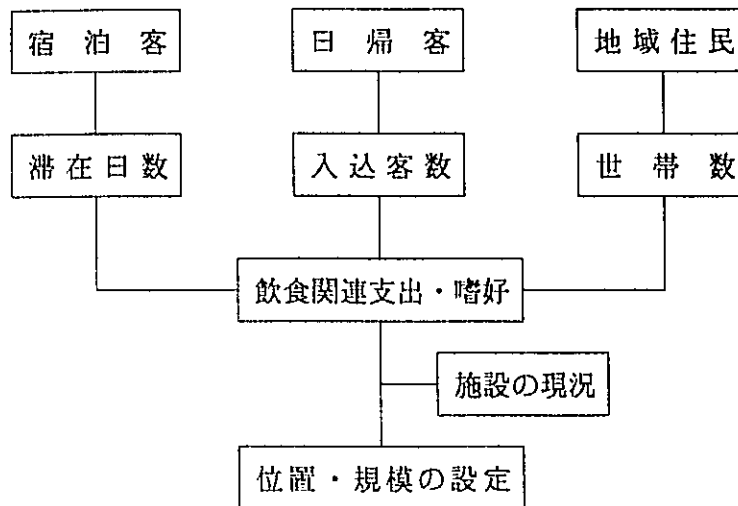
次のようなタイプに分けられる。

- (a) 高層タイプ
- (b) 低層タイプ
- (c) コテージタイプ

② 飲食施設

(イ) 位置・規模

飲食施設の計画にあたっては、まず現況の施設状況を把握し、必要な料理の種類、規模のをずる。フローとしては以下のようなになる。



(ii) その他の要素

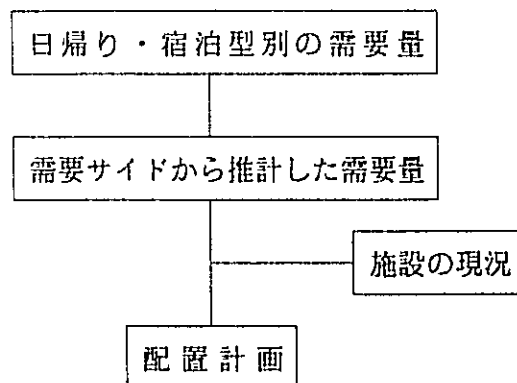
土地特有のローカル・フードを地方独特の食器に盛りつけて提供したり、或いは特産の新鮮な魚介類を浜辺や船上で提供するといった「視覚」を楽しませるような演出も必要である。

観光客に体験を記憶し、持ち帰ってもらうためには、料理に関する適切な説明も必要となるので、その種の「情報」についても検討を要する。

③ ショッピング施設

(i) 位置・規模

土産品を含めたショッピング商品に求められる機能は多様化しており、統合するコンセプトは難しいと思われるので、商品の目的機能に合わせたサブ・コンセプトを作り、地域らしさを最大限尊重するものから、ハイセンスな商品、国際的な商品までをカバーした施設設計画が必要と思われる。



(ii) お土産品

観光客がお土産品を選ぶ基準は色々あるが、単純に言えば、「旅先でしか手に入らないもので、楽しい思い出を地域らしさの中に体現したセンスのよい物」と要約できるであろう。

う。

従って、多少高価であってもその土地の特産の材料を使った独特の、他では手に入らない土産品、ショッピングの機会をどのように提供していくかにつき、十分な検討と配慮を行う必要があると思われる。

3. 組織体制等

(1) 開発・運営のための組織体制

- ① 開発途上国の行政の仕組みや財源、人員等の制約等にもよるが、国の政策として観光による外貨獲得収入と雇用機会の増大等を目標とする場合には、観光行政を一元的に扱う観光省が設置されていることが望ましい。

観光開発や観光振興を推進していく上で、関係省庁や内外の機関と調整することが多く、観光省のような形で観光開発・観光振興を統括していく権限をもった中央組織が必要であると考えられる。

② 中央組織

中央組織である観光省の内部組織は、通常、例えば、観光促進部と開発計画などに分かれる。その主な業務は、次のとおり。

(イ) 観光促進部

国の観光資源の宣伝、広報等の観光振興を中心とした業務を行う部門であり、本国のほか、海外の主要送客地に宣伝事務所を置いている。

同部は、観光促進の計画を策定するとともに、観光資源、観光情報を紹介するためニュース・レター、ポスター、パンフレットの配布、セミナーの開催等を行うことが主たる業務である。

(ロ) 開発計画部

全国の国際及び国内の観光開発計画を策定、実施する部門である。即ち、国際観光については、観光開発政策を立案するとともに、具体的な開発プロジェクトを含む観光開発計画を策定、実施する。

観光開発計画を実施する場合、観光開発を効率的、一元的に推進する上で、次の権限をもつことが望ましい。

- (i) 観光開発計画を策定するほか、これを実施、管理、監督する権限をもつこと。
- (ii) 直接に観光開発のための予算を要求する権限をもつこと。
- (iii) 観光開発及び観光産業に関する法律等の法令を立案し、これを実施する権限をもつこと。
- (iv) 観光開発に必要な対外借款を申請する権限をもつこと。
- (v) 「観光開発公社」を設立し、公社を通じて、観光開発を投資、許可、規制、監督する権限をもつこと。

③ 観光開発公社の設立

中央組織の指揮、監督の下に具体的な観光開発プロジェクトを実施、推進する組織として「観光開発公社」又はこれに相当する組織が設立されることが望ましい。

この観光開発公社においては、次のような業務を処理する内部組織を設置することが望ましい。

- (i) 当該観光開発地の観光宣伝等
- (ii) 当該観光開発計画の策定、実施
- (iii) 必要な立法措置の立案、制定
- (iv) 公共、民間部門の必要な訓練計画の立案、実施
- (v) 当該観光地の観光施設等の運営、監督
- (vi) 総務関係業務

④ プロジェクトの補助的主体

観光開発プロジェクトを実施・推進する上では、基本的には国レベルの中央組織、観光開発公社が重要であるが、このほか、同プロジェクトに関わるであろう補助的主体としては、地方政府機関（州政府、市役所等）及び民間団体が含まれる。

民間団体としては、観光協会、旅行業協会、ホテル協会等の観光団体、百貨店協会等の流通組織、調査・情報サービス組織等があげられるが、これらの団体、組織等を活用することにより行政等で対応できない部分についての観光開発、観光振興を実施していく必要がある。

⑤ いずれにしても、上述の各組織主体がプロジェクトの実施段階で関わる役割と責務を明らかにする必要がある。

(2) 法規・税制類等の整備

観光開発及び観光振興を図るための、観光基本法、ホテル整備法等の法律及び優遇税制等を整備することが不可欠である。

① 観光関係法令の整備

法令が整備されていない国では、我が国を例にすれば、以下のような観光関係の法令を整備することが観光振興の見地から望ましいと考えられる。

(イ) 観光基本法

観光振興の基本となる法律であり、主な内容は次のとおり。

- (i) 国の観光に関する政策の目標
- (ii) 国の施策と地方自治体の施策の概要
- (iii) 国際観光の振興
 - ・ 外国人観光客の来訪の促進
 - ・ 外国人観光客に対する接遇の向上
 - ・ 国際観光地及び国際観光ルートの総合的形成
- (iv) 観光旅行者の保護等
 - ・ 観光旅行の安全の確保
 - ・ 観光旅行者の利便の増進
 - ・ 観光資源の保護，育成等
- (v) 行政機関，観光関係団体
 - ・ 観光行政に関する組織の整備等
 - ・ 観光関係団体の整備
- (vi) 観光政策審議会の設置と権限

(ロ) 国際観光ホテル整備法

外人観光客用の接遇に資する国際観光ホテルの登録基準等を定め、基準を満たすホテルを登録する。

(ハ) 旅行業法

旅行者の利便の増進と旅行業者の規制を行うこととし、旅行業者の登録，約款の届出等旅行者保護の諸規定を定めている。

(ニ) 通訳案内業法

外国人旅行者の通訳案内を行う通訳案内業の資格等を定めている。

② 他の法令の適用と調整

法律の目的が国際観光客だけを対象としているわけではないが、国際観光の振興を図る上で関連する法律としては、以下の法律があげられる。

(イ) 観光資源の保存保護に関する法律

国立公園法、歴史文化財保存法、野生動物保護法、都市計画法などの関係法律によって、観光資源を含む公園、文化財等の保存、保護が図られている。

(ii) 環境関係法律の観光地への適用

ビーチリゾート等の海浜区域における水質、鉱業施設からの大気等による汚染を防ぐため、水質汚濁防止法、大気汚染防止法等の適用が考えられる。

(iii) 食品衛生に関する法律の適用

観光地における食品衛生の管理は最も重要な位置を示しており、食品衛生に関する法律、公衆衛生法等の厳格な運用又は所要の規定の整備が必要となる。

③ 税制等

国際観光の促進を図る上で、種々の優遇税制が講じられていることが望ましい。想定されるものとしては、我が国を例にすれば、以下のとおりである。

(イ) 国際観光ホテルとして登録されたものの法人税等の課税標準について耐用年数の特例を認める。

(ii) 地方税（固定資産税）の不均一課税を認める。

(iii) 料理飲食税について博覧会等のイベントの外国人観光客に対し、免税点の引上げを認める。

(3) 従業員の教育、訓練

① 観光開発は単にハードウェアとしての施設の整備・展開だけでは完結せず、訪れた観光客が各種の施設を気持ちよく利用でき、楽しい観光活動が可能になるような各種人的サービスが不可欠である。

(イ) 人的サービスは、大きく次の2点に集約される。

(i) サービス志向：利用客の立場に立って、積極的にサービスを考えようとする姿勢

(ii) 接客サービス：実際に利用客と接する接し方

(ロ) 交通網の整備、ホテルの完備、各種スポーツ・レジャー施設の設置といったハード面の充実の一方で、それら施設の従業員の観光客への対応ぶり（サービス内容、対応の迅速性、マナーの良し悪し等）が観光客のその土地に対するイメージに大きな影響を及ぼす。単純な挨拶のやりとりや、利用客の問い合わせに対するテキパキとした対応、明るい笑顔などは一見ささいなことではあるが、洗練された観光地のイメージを観光客に植えつける役割を果たしている。

(ハ) 更に、こうしたサービスの向上によるリピーターの誘引は、結果的に口コミ効果による新規利用客の開拓につながることになる。

(ニ) 教育訓練の基本的考え方

観光産業における教育訓練の実施に当たっては、効率性から云っても、日常の業務において従業員が相互に啓発しあい、相互にチェックしあう現場教育（OJT）を基本とすべきである。このことにより、従業員は自らの職務経験を通じて観光産業に必要な知識・技能を身に付けることができる。

(ホ) 教育訓練システムの設定

- ・観光産業における教育訓練の実施に当たっては、まず観光産業振興戦略の一環として、教育訓練システムを設定する必要がある。このシステムに基づいて教育訓練計画及び個別教育訓練プログラムが作成される。
- ・教育訓練計画等は、教育ニーズを明確にし、ターゲットを定めた上で、最も効果的と思われる方法とタイミングにより実施することが重要である。
- ・また、教育訓練は日常の業務と遊離したものであってはならず、全体との関連性を常に保ち、それを維持向上させる方向で推進することが重要である。

② 観光開発、観光振興のための教育・訓練システムとしては、開発途上国においてホテル、レストラン等のマネジメント、コック等の資質の向上を図るため、教育・訓練機関を設置している国がある。訓練システムの内容と成果を把握することにより、教育・訓練機関の拡充強化等を図ってゆく必要がある。

③ なお、観光の技術協力としては、我が国においては、開発途上国の政府職員又は政府機関職員の研修受け入れ及び我が国からの専門家派遣を行っているところである。

また、民間分野でも、運輸省の補助金を得て国際観光開発研究センターが主体となって、研修員の受け入れ及び専門家の派遣を行うこととしている。

4. 交通ネットワーク

(1) 航空網

① 既存航空輸送力の把握

- (イ) まず、既存の輸送力が現在の需要状況と比較して余裕があるならば、更に将来の需要と合わせて何年位は現状を維持できるかの検討、及び既に輸送力が不足しているならば、どの程度、輸送力を増強する必要があるかの検討が必要となる。
- (ロ) なお、既存航空輸送力が現在の需要状況に対応しているか否か把握できない場合は、空港の旅客・手荷物処理能力及び宿泊施設の供給力と対比してバランスがとれているかどうかによりチェックすることが考えられる。

② 整備計画

- (イ) マスタープランの策定に当たっては、上記①のように既存路線による輸送力の検証を行い、必要に応じて路線新設、供給座席量拡大の必要性を指摘することになる。その場合、新規路線の開設、投入機材の種類、スケジュールの決定等の細目については、あくまでも関係国の事情に応じた航空会社の主体性と独自性に委ねられるべき問題だということを充分認識しておく必要がある。
- (ロ) 通常、航空路線網の整備、拡充という場合には、(イ) 路線の新設、(ロ) 既存路線における増便または大型機材導入による供給座席量増大の2つの対応が考えられるが、いずれの場合にも受け入れ側、即ち、対象中エリアにおける空港施設の規模を受け入れを可能にできるレベルにすることが、まず前提となる。
- (ハ) また、先に第6章第3節-5においても述べたが、新規航空機材の購入、或いは空港施設の新設・増設は巨額の投資と数か年の準備期間を要する。
- (ニ) 従って、マスタープランの対象期間が短期のものであれば、基本的には既存路線と既存空港施設を活用し、運用面での対応を図ってゆくことを考えねばならない。
具体的には
 - (i) 路線網見直しによる不採算路線廃止等の措置による余剰機材の捻出
 - (ii) 当該路線の複数航空会社による運航
 - (iii) 空港施設許容限度内での増便又は大型機材導入
 - (iv) 空港施設の若干の手直し 等である。
- (ホ) 但し、対象期間が、中・長期に及ぶ計画の場合には、必要に応じて機材新規購入、空港施設の増設、新空港の設置等が検討されることになろう。

(2) 空港施設及び旅客受け入れ体制

① この項目では、既存空港の増改設、新空港設置の2つのケースが考えられる。即効性を主眼とする観光開発の場合、周辺地域における空港の存在を前提として対象地域を選定することとしているので、既存空港の改良ということが中心課題となる。

(イ) 一般に空港施設と総称されるものの中には、次のようなものがある。

(i) 航空機運航に関わる基本施設

- ・滑走路
- ・着陸帯
- ・誘導路
- ・エプロン

(ii) ターミナル施設

- ・旅客または貨物の航空機から地上（またはその逆）への移動のための施設
- ・空港の機能を確保するための施設

(iii) 航空保安施設

- ・無線施設
- ・照明施設

旅客需要の増大等に対処するため、既存空港の増改設等を行う場合には、以上の施設の中でも最も基本的要素である滑走路の延長、旅客ターミナルの見直し、改善が必要となる。

(ロ) この場合でも、各施設の所要規模が想定された旅客数及び航空機材の取り扱いに見合うものでなければならない。

(ハ) 各施設の配置については、航空機のメリットである高速性が損われないこと、旅客の利便性、将来の需要増加時の拡張の可能性を確保することなどに配慮する必要がある。

② 旅客受け入れ体制

(イ) 旅客受け入れ体制は概略以下の2つに大別できる。

- (i) 旅客の到着、出発に伴う手続等、制度的なもの
- (ii) 旅客の到着、出発に伴う施設のなもの

(ロ) (i) (ii) のいずれにせよ、基本的な視点は旅客にとっての不便、苦痛を極力軽減または除去することにある。即ち、

- ・必要とされる書類、出費等は少ないこと。
- ・手続は簡単で短時間で済むこと。
- ・旅客動線は明瞭で簡潔なこと。
- ・旅客の利便のための施設（食堂、売店、駐車場、休憩所、案内所、両替所、その他サービス）は数多く、充実していること。

・アクセスは早く、安く、快適で安全であること。

という観点で計画が作られる必要がある。

(ハ) (イ) の制度的な要素は基本的に国、航空会社の問題であり、相手国の観光政策と大きな関連がある。

観光推進の面からは、WTO (World Tourism Organization:世界観光機関) において、航空運送面については、ICAO (International Civil Aviation Organization:国際民間航空機構、IATA (International Air Transport Association:国際航空運送協会) が、各国政府、関係企業と連繋を保ちつつ、世界的レベルで手続・制度簡素化のための努力を続けている。

・従って、観光開発マスタープラン策定の段階では、主に施設面での検討が中心となる。

(3) 陸上交通網

① 中エリアにおける観光開発の陸上交通網計画では、

- (イ) 空港－観光拠点（観光客滞在地）間
- (ロ) 観光拠点内
- (ハ) 観光拠点間相互
- (ニ) 観光拠点－観光資源間

の移動、アクセスをいかに早く、安く、安全に、快適に処理するかが重要な課題となる。

② 即効性のある観光開発のための陸上交通網計画においては、基本的に既存の道路網や交通機関の利用を前提としつつ、不十分な部分を補う形で作業が行われる。具体的には、

- (イ) 既存道路の改修、延伸
- (ロ) アクセス道路の増設 等
- (ハ) バスターナルの拡充
- (ニ) 観光バスの増車
- (ホ) タクシーの増車
- (ア) 鉄道、軌道の延伸、駅の新設等

が挙げられる。

③ この作業に当たっての主な留意事項は以下の通りである。

- (イ) 関連上位計画との調整
- (ロ) 適正な間隔と密度の保持
- (ハ) 景観に対する配慮
- (ニ) 自然・観光資源保全への配慮
- (ホ) 地元住民の生活への配慮 等

④ このほか更に、観光活動においては、適切な道路標識の設置、或いは休憩所、トイレ等、サービス・エリアの配置等も検討課題となる。

(4) 水上交通網

- ① 観光活動の場においては、水上交通網の果たす役割は依然として大きなものがある。特に対象エリアに海洋部分が含まれる場合など、水上交通網は単に移動の手段としてのみならず、観光活動そのものの手段として検討される必要がある。
- ② 水上交通についても、基本的には、需要動向、輸送力等を勘案しつつ、航路網の見直し、運航回数、船舶容量等を策定することになる。
- ③ 水上交通の需要予測は、一般的には流動の原因が明確であり、また代替交通機関、代替ルート等が限られているため、陸上交通に比較して容易でもある。
- ④ 水上交通網計画の際の主要検討項目としては、
 - (イ) 港湾施設
 - (ロ) 航路
 - (ハ) 船舶の容量、設備等が挙げられる。
- ⑤ また、計画に当たっては、特に水資源環境保全と対象水域における観光客の安全確保等の点にも十分に留意する必要がある。

5. 土地利用・基盤施設

(1) 土地利用計画

- (イ) 限定された土地を、それぞれ最も有効適切に利用するために、その利用方法を定める計画であり、そのエリアの開発計画の基本となるものである。
- (ロ) 土地利用計画を策定するに当たっては、各土地所有者が各自の土地利用を規制したり、場合によっては禁止して、基本計画に合った土地利用とすることになるので、地元公共団体等関係機関との十分な協議を要する。

① 土地利用計画の策定の考え方

土地利用計画は土地を最も合理的・効率的に利用する方法を定めるものであるので、次の3点に留意する必要がある。

(イ) 現状分析

自然環境，現在の土地利用状況，土地の所有状況，観光資源・施設法規制等の調査に基づき、計画地域の状況を正確に把握する。

(ロ) 地域特性の把握

計画地の位置，観光資源・施設，観光動向等から地域の特性をつかむ。

(ハ) 基本計画の作成

- ・ (イ)，(ロ) を基にして、計画地域の将来の予想をし、開発基本方針を定め、それぞれの土地利用計画を決定する。
- ・ 必要に応じて、各エリアの計画図（配置図程度）を作成する。

② 土地利用計画の内容

- (イ) 土地利用計画はできるだけ具体的に内容を定めることが大切である。
- (ロ) 土地利用の割合及び用途別利用割合については、それぞれの地域によって異なるが、項目としては次の様なものが、観光開発では考えられる。

		(ゾーン区分)	(内 容)				
計画地	—	—	—	計画利用地域	公園・緑地地区	…	広場, オープンスペース等も含める
				公共用地地区	…	消防署, 警察署, 上水道等の施設	
				道路地区	…	幹線道路, 街路, 歩道	
				河川地区	…	湖, 沼等も含める	
				商業用地地区	…	マーケット, 店舗	
				宿泊施設地区	…	ホテル, ロッジ, ユースホステル等	
				住宅地区	…	別荘, 定住者	
				工業地区	…	発電所, 産業等	
				レジャー施設地区	…	ゴルフ場, ビーチ, 運動施設	
自然保全地域							

- (ハ) 基本構想は全体のゾーニングを決めるものであり、1/50,000～1/10,000程度の図面を使用する。
- (ニ) 土地利用計画は計画地の面積によっても異なるが、通常は1/3,000～1/500の図面を使用する。
- (ホ) 宿泊施設、住宅、商業用地、工業等の各地区については、高度、容積、建ぺい率等の基準を設定し、開発基本方針に合った方向へ誘導する。

(2) 基盤施設

基盤施設については、第2章で述べたように、即効性のある観光開発を進める観点から、最小限の整備が望ましい。したがって、以下においては、各基盤施設に共通するフレームと、個別の施設整備の基本的事項を列記するにとどめる。

① 共通のフレーム

(イ) 計画年次と計画対象区域の決定

- ・計画年次は、マスタープランで観光開発の目標とする年次であるが、即効性のある観光開発を進める観点からは中期、短期の期間となろう。
- ・計画対象区域は、各基盤施設について、各々のサービスが供給される区域を云い、整備状況によって異なっている。

(ロ) 計画人口の推計

計画人口は、計画年次において計画対象区域内の各基盤施設の需要推計の基礎になる人口であり、定住人口に各々の施設の普及率を乗じたものである。

② 個別事項

(イ) 上水道の整備

(i) 計画給水量の推計

- ・使用目的別給水量
- ・計画給水量の原単位

(ii) 水源の選定確保

(iii) 取水量と取水施設

(iv) 導水施設と送水施設

(v) 浄水施設

(vi) 配水施設

(ロ) 下水道

(i) 計画汚水量と計画水質の推計

(ii) 計画雨水量の推計

(iii) 下水排除方式の決定

(iv) 下水排除施設の決定

(v) 下水処理方式と処理レベルの決定

(vi) 下水の処分方法の決定

(vii) 汚泥処理方式の決定

(ハ) ごみ処理

- (i) ごみ排出量の推計
- (ii) ごみの収集方式の決定
- (iii) ごみ処理及び廃棄方式の決定
- (iv) ごみ処理用地の確保

(ニ) 電 力

- (i) 電力需要量の推計
- (ii) 発電電力量の推計
- (iii) 発電施設等の整備
- (iv) 配電方式の決定
- (v) 配線方式の決定

(ホ) 電 話

- (i) 利用者推計
- (ii) 加入者回線数の推計
- (iii) 電話網整備計画による需給の検討と施設整備
- (iv) 配線方式の決定

(ハ) これらの基盤施設については、観光開発に当たって最小限の整備に止めるべきであり、その詳細な計画策定は各々の専門技術者をして行わしめることとし、この場合、観光開発（観光振興）の専門プランナーの示す方針との調整が必要である。

6. その他

(1) 資金計画

① 資金計画の対象項目

観光地の事情によって資金計画の対象となる項目は異なるが、基本的には以下のよう項目が対象となる。それぞれのセクター別、プロジェクト別に必要な用地費、造成費、建設費が算定されることになるが、いずれの施設にどれだけの資金を投下するかは、収益性と公共性の両面から検討される。

(イ) 交通インフラ

- ・空港施設
- ・道路・ターミナル施設
- ・街並・街路
- ・鉄道、駅舎
- ・港湾施設

(ロ) その他の基盤施設

- ・上水道、下水道
- ・電力、ガス
- ・ゴミ処理
- ・通信

(ハ) 公共施設

- ・病院
- ・消防署
- ・警察
- ・郵便局

(ニ) 観光資源整備

- ・自然資源、人文資源
- ・付帯施設（休憩所、トイレ、駐車場等）

(ホ) 観光施設・レジャー施設

- ・宿泊施設（ホテル、コンドミニアム等）
- ・スポーツ施設（マリーナ、ゴルフ場、スキー場等）
- ・娯楽施設（レジャーランド、劇場等）
- ・飲食施設
- ・ショッピング施設
- ・アメニティ施設（観光案内所、観光案内板等）

(ケ) イベント

(ク) 観光宣伝

② 資金調達

資金の調達先は相手国の国内と国外に大別される。このうち国内については、政府、

自治体、銀行、一般企業等が、また国外からは政府間融資、企業の導入等が考えられる。

内貨の具体的な調達方法としては、借入、起債、補助金・助成金、目的税の設定等があるが、採用しうる方法は開発主体の性格によってある程度限定されてくる。即ち、国の場合には、国債の発行や目的税、特別税の新設等が可能であり、一方、自治体の場合、地方債の発行、補助金・助成金の申請、観光税の新設等が考えられる。民間企業の場合、施設によっては政府系金融機関等からの政策金融が可能であるが、やはり多くの部分を民間金融に依存せざるをえない。

③ 資金計画策定に当たっての留意点

(イ) ひとつの観光地を開発するのに必要な資金は膨大な額に上る。とりわけ新たにリゾート開発を始めるような場合、基盤施設や公共施設等の非収益施設に多額の先行投資を要することになる。

こうしたケースでは、開発事業に関わる機関や企業の役割分担が重要であり、どこが何を担当していくかがあらかじめ明確にされる必要がある。

観光開発に公共セクター、第3セクターのような開発主体、それに民間の三者が関わるような場合、施設整備の分担は通常表-6のような考え方に沿って進められるケースが多く、資金面についてもこうした分担のしかたがベースとなる。

表-6 施設整備の分担に関わる考え方

公 共 部 門	<ul style="list-style-type: none"> ◇非収益的施設（取り付け道路、上下水道、ごみ処理等の生活基盤施設、警察署、消防署等の公共施設） ◇低収益施設（診療所等の公益施設、美術館、博物館等の文化施設）
事 業 主 体	<ul style="list-style-type: none"> ◇中核的業務施設（スキー場、マリーナ、ゴルフ場、テニスコート、遊園地等のスポーツ・遊園施設） ◇宿泊業務施設（ホテル、コンドミニウム、コンベンションホール等の宿泊施設）
民 間	<ul style="list-style-type: none"> ◇関連施設（商業施設、飲食施設、遊戯施設等） ◇交通運輸施設（鉄道、バス、タクシー等） ◇小規模宿泊施設（民宿、ペンション、法人保養施設等） ◇製造業（土産品、特産品等）

ただJICAの開発調査は政府開発援助（ODA）の一環として行われる以上、基本的に公共セクターの公的機関にたいする協力であり、当該機関が事業の管理主体となるのが通例である。

しかるに、観光開発が事業化する場合は、事業の一部もしくは全部を民間に委託ないし移行する場合や官民等で事業や費用を分担するケースが想定される。こうした場合には、プロジェクトの実施段階の各フェーズごとに費用分担方式、事業分担のあり方等について詳細に分析される必要がある。

(ロ) 場所により、ケースによっては、民間セクターの担当する観光開発のうち土地確保に関わるコストが膨大なものになり、開発自体に齟齬を来たすような場合も想定される。そのような場合、①土地代の公共負担ないし低料金賃貸、②無利子融資あるいは低利融資資金の導入、③公共よりの補助金給付等の方法が併せて検討される必要がある。

(2) インプリメンテーション・プラン

これまでの各節では目標年次における各計画要素の決定について述べてきたが、一般に計画は目標年次に至るまで連続的ないしは断続的に実施される以上、その過程についても言及する必要がある。

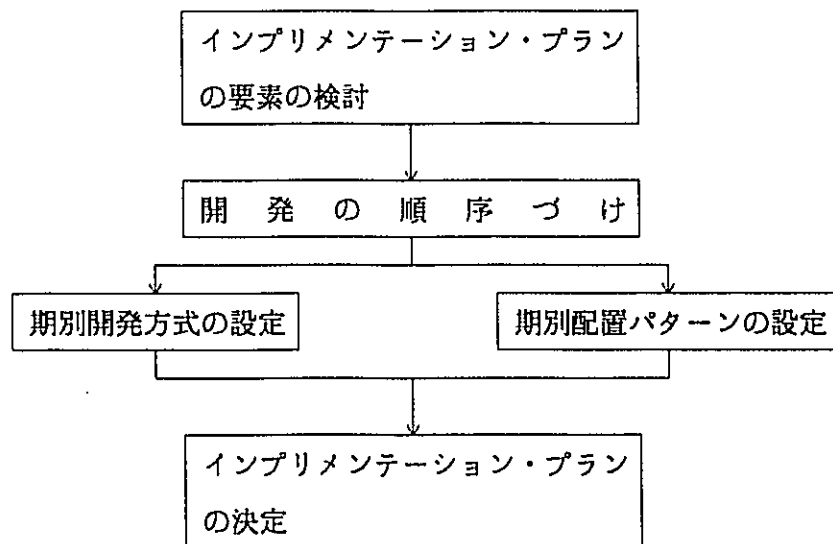
インプリメンテーション・プランとは、このような開発過程、即ち各計画要素の過程における断面を明らかにするものであり、そのための具体的な方法ならびに留意点は以下の通りである。

① インプリメンテーション・プラン策定のための作業フロー

(イ) インプリメンテーション・プラン要素の検討

インプリメンテーション・プランの検討にあたっては、まず検討の対象となる要素、即ち時間（開発時期）や空間などの単位を明らかにする必要がある。前者は、目標年次に至るまでの開発期間をどのような時間単位で区分するかということである。

図－8 インプリメンテーション・プラン策定の作業フロー



その最小単位は通常1～2年であるが、即効性のある観光開発の観点からはあまり長期にわたる期間設定は避けるべきであろう。

後者は、全体の配置パターンをどのような単位で区分するかということである。その場合、単に機械的に分割すべきではなく、中エリア全体及び各小エリア・レベルの開発目標、開発方針、小エリア別の機能的相関性等を勘案しながら、個々のまとまりを追求していく必要がある。

(ii) 開発の順序づけ

どこから開発の手をつけていくことが効率的であるかを検討することであり、小エリア別、セクター別、プロジェクト別に分析したうえで、供用上の効率性と実行上の効率性に留意する必要がある。つまり当面の需要顕在化に効果的で観光資源や自然環境、交通条件等に恵まれ、用地確保の見通しがあり、受け入れ側（地元）にその開発について理解があるなどの条件を持つところほど早めに開発することになる。

(i) 期別配置パターンの設定

開発期間の中に配置パターンを時系列的に割りつけることであり、(ii) で設定した開発順位の高い「まとまり」から、順次、期を追って割りつけていく。

(ii) 期別開発方式の設定

一般に観光開発の規模が大きくなると、全体を最初から最後まで同一の開発主体で行わず、各段階で開発主体が異なることも少なくない。例えば、前段階では公共主導型であったものが民間主導型に移ったりすることも多い。このことは開発主体、例えば公共側の担当分と民間側の担当分を区分してインプリメンテーション・プランをつくることの必要性を意味している。

(iii) インプリメンテーション・プランの決定

計画実施段階では、資金調達、用地確保、建設のための資材・労力の確保、地元側との調整問題、経営の見通し等の諸問題があり、これらの検討を踏まえてインプリメンテーション・プランを決定する。

全体的、部分的に齟齬がある場合には、期別配置パターンを修正することが必要になる。

② 留意点

(i) 期ごとの機能的なまとまり

開発を進めながら部分的に順次供用していくためには、小エリア別、セクター別、プロジェクト別にみた場合、各ステージにおける開発を機能的に完結したものとしなければならない。即ち、各段階における活動体系が質的にも量的にも利用上の機能を十分充足しうるものであることが必要で、例えば、スポーツ・レジャー施設と宿泊施設の容量が不均衡であったりすることは避けなければならない。

(ii) 需要趨勢との対応

先走りの過剰投資は発生費用の負担を増大させることから、需要見通しの不確実性によるリスクを軽減させる意味からもこれを極力避け、当面は控え目に順次需要に応じた段階計画を組むことが通常に望ましい。

しかしながら、観光開発計画には地域振興を目的とした公共福祉的役割が期待されることが多く、潜在需要を積極的に顕在化させるための手段として先行投資が必要な場合が少なくない。ただ、こうした場合でも需要の動向に極力フィットさせた方向で段階計画を考えていく必要がある。

(ハ) 資金や用地の効率的利用

資金や用地の条件は開発の進捗を強く規定する。したがって、このような条件をできるだけ活かす工夫をして、段階的開発のスムーズな展開を図ったり、機能の早期充実を図ることが重要である。

用地の効率的利用に関しては、接近性（アクセス）の良い所や、既存の資源ならびに社会的ポテンシャルを活用できるところから、順次手をつけていくことが要件にかなうことになる。

(ニ) 受け入れ側の体制との調和

観光開発は地域の自然環境や社会環境に多かれ少なかれ影響を与える。したがって段階計画は自然資源の恒続利用や地元の生活が損われないように、適切な速度と内容を持ったものでなければならない。少なくとも自然資源にたいしては、その資源の環境変化の耐久力の範囲内で開発速度を設定すべきである。

一方、地域住民の生活に対しても同様で、開発による影響（地価の急騰、就業構造の混乱、地縁関係の崩壊等）が生じないように、社会環境容量ないしは包括力の範囲内で開発規模を設定する必要がある。

(3) 経済評価・財務評価

プロジェクトを評価する方法としては、経済評価と財務評価の2つがあるが、両者は相対立するものではなく、相互に補完し合う関係にある。

財務評価は「コスト+正当な報酬」をそのプロジェクトが生み出すかどうかという財務的債務を果たせるか否かの能力を見る基準である。

一方、経済評価は単にそのプロジェクトの収支的な観点からでなく、国全体の経済の立場から、例えば国民所得の増大、平等な所得配分、保健医療の拡充等の経済的、社会的目標に対する貢献度も含めてプロジェクトを評価するものである。

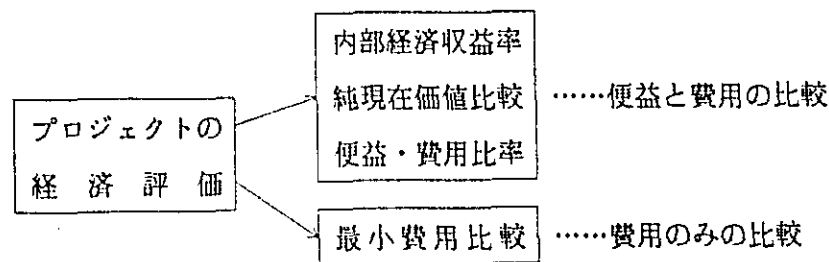
① 経済評価

(イ) 便益と費用の比較

(i) 内部経済収益率

経済評価の体系は図-9に示す通りであるが、このうち内部経済収益率はEconomic Internal Rate of Returnと呼ばれるものである。従来からIRR (Internal Rate of Return)という略称で呼ばれているが、最近では内部財務収益率 (Financial Internal Rate of Return=FIRR)が出てきたので混同しないように注意を要する。

図-9 経済評価の体系



(ii) 純現在価値比較または便益・費用差方式

一定の割引率で割引いて、プロジェクト・ライフ期間中の便益の現在価値の総計と費用の現在価値の総計の差の大小を比較する。

(iii) 便益・費用比率

便益の現在価値の総計と費用の現在価値の総計の比の大小を比較する。

Benefit Cost Ratio=B/C Ratioとも呼ばれる方法

(ロ) 最小費用比較

便益の計測がどうしてもむずかしい場合にとられる次善の方法であり、現在価値に割引いた費用の大小を比較し、小さい方を採用するもの。通常「最小費用方法 (Least Cost Method)」あるいは「費用効果分析」と呼ばれる。

<参考-1> バンテンプロジェクトの経済費用・便益収支表
(消費者余剰を除いた場合)

Year	No. of Visitors		Parking fee	Benefits				Value added by shops	Trans- portation	Total Benefit	Costs						Total Cost	Net Profit
	without Project	with- without Project		Heritage	Docking service	Event	Other				Capital cost	Equip- ment	Labor	Utility	Over- head	Trans- portation		
1989		1314.5	0	0	0	0	0	0	0	0	659	0	0	0	0	659	659	
1990		1338.4	0	0	0	0	0	0	0	0	175	0	0	0	0	175	-175	
1991		1362.3	0	0	0	0	0	0	0	0	175	0	0	0	0	175	-175	
1992		1386.2	0	0	0	0	0	0	0	0	2978	0	0	0	0	2978	-2978	
1993		1410.1	0	0	0	0	0	0	0	0	2044	758	0	0	0	2802	-2802	
1994	1448.6	1434.0	214.4	105	144	26	82	115	1453	1932	80	21	96	1192	1378	552		
1995	1763.1	1457.9	305.2	112	154	28	88	134	2075	2592	80	23	91	1696	1890	702		
1996	1791.8	1481.6	310.1	114	157	29	90	136	2109	2634	80	23	93	1723	1919	714		
1997	1820.7	1505.7	315.0	116	159	29	91	138	2142	2675	80	24	94	1750	1948	727		
1998	1849.7	1529.6	320.1	117	162	30	92	141	2177	2719	80	24	96	1778	1978	740		
1999	1878.9	1553.5	325.4	124	170	31	97	156	2262	3240	80	25	101	2175	2281	859		
2000	1974.8	1577.4	327.4	125	173	32	98	158	2302	3289	80	26	104	2242	2452	902		
2001	2004.9	1601.3	405.6	127	175	32	100	161	2344	3340	80	26	106	2318	2490	918		
2002	2035.2	1625.2	410.0	129	178	33	102	163	2388	3393	80	26	106	2318	2490	918		
2003	2065.7	1649.1	416.6	131	181	33	103	166	2433	3447	80	27	107	2315	2529	918		
2004	2096.2	1673.0	423.2	133	183	34	105	168	2478	3501	80	27	108	2351	2567	934		
2005	2126.6	1696.9	425.7	135	187	34	107	172	2523	3558	80	28	111	2421	2639	958		
2006	2225.7	1720.8	514.9	142	198	36	112	189	3301	4175	80	29	116	2861	3036	1090		
2007	2487.7	1744.7	745.0	158	218	40	124	236	5052	5828	80	32	129	4128	4369	1459		
2008	2523.2	1788.6	754.6	160	221	40	126	239	5131	5918	80	33	131	4193	4436	1482		
2009	2558.9	1792.5	766.4	162	224	41	128	243	5212	6010	80	33	133	4258	4504	1504		
2010	2590.0	1816.4	773.8	164	227	41	130	246	5260	6068	80	34	134	4298	4546	1522		
2011	2638.1	1840.3	787.8	168	231	42	132	252	5425	6249	80	34	137	4433	4684	1565		
2012	2686.2	1864.2	822.0	171	235	43	134	258	5590	6430	80	35	139	4567	4821	1609		
2013	2734.3	1888.1	846.2	174	239	44	137	264	5754	6611	80	35	142	4701	4959	1652		
2014	2782.4	1912.0	870.4	177	243	45	139	270	5919	6792	80	36	144	4836	5096	1696		
2015	2830.5	1935.9	894.6	180	246	45	142	276	6083	6973	80	37	147	4970	5234	1739		
2016	2878.6	1959.8	918.8	183	252	46	144	282	6248	7154	80	37	149	5105	5372	1783		
2017	2926.7	1983.7	943.0	186	256	47	146	288	6412	7335	80	38	152	5239	5509	1826		
2018	2974.8	2007.6	967.2	189	260	48	149	294	6577	7516	80	38	154	5374	5647	1870		
2019	3022.9	2031.5	991.4	192	265	48	151	300	6742	7697	80	39	157	5508	5784	1913		
2020	3071.0	2055.4	1015.6	195	269	49	154	306	6906	7878	80	40	159	5643	5922	1957		

EWTA- 11.76%
NPV(12%) -98

資料：『ジャワ西部地域開発計画調査』（1988年2月 JICA）

このほか広い意味では、地域経済格差の是正、公共施設・サービスの改善、地元住民意識の昂揚、流通業等の産業振興等も観光開発効果の中に含まれる。これらの社会的便益についても、必要に応じ、観光開発計画の基本目標との関連において考察することが望ましい。

(イ) 地域経済格差の是正

プロジェクトを実施した結果、相対的に貧困な階層の所得が他の階層と比較してどの程度引き上げられるかを分析するもの。

(ロ) 雇用の改善

プロジェクトが雇用の増加にどの程度貢献することになるかを評価するもの。一般的には、永久雇用と建設段階における雇用とに分け、プロジェクトによって創出される仕事のマン/イヤーによって数量化することができる。

(ハ) その他の社会指標

プロジェクト実施前及び実施後の公共事業及び各種サービスの利用レベルを全国、農村及び都市平均と比較する方法もある。検討項目としては、上下水道、電気、電話、

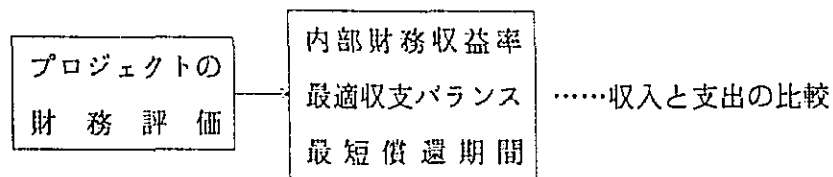
道路、学校、医療サービス等があげられる。

② 財務評価

プロジェクトの財務評価には、償還期間の計算、収支バランスの計算、内部財務収益率などの方法がある。これらはプロジェクト自体の現金収支に焦点が当てられるので、一般にキャッシュ・フロー分析 (Cash Flow Analysis) と呼ばれる。

このうち内部財務収益率 (Financial Internal Rate of Return = FIRR) は経済評価の内部経済収益率と原理は同じで、プロジェクトの純現在価値をゼロにするような割引率である。

図-10 財務評価の方法



- ③ 以上の分析作業によって得られた結果にもとづいて、投資に値するプロジェクトか否かを判断する。財務的には採算がかなり厳しい場合であっても、国民経済的立場から経済評価の数値が良好な場合にはプロジェクトとして実施を決断することが望ましいと考えられる。

(4) 自然環境等との調整

観光開発がもたらす自然環境、社会環境への影響及びそのために配慮すべき諸事項をまとめらる。

1. 観光開発の環境への影響

(1) 現状把握

- ① 観光開発が環境に及ぼす影響を判断するには、まず、対象地域における景観、資源、生態系（動植物相）等の分布状況を把握するとともに、対象地域や同地域における資源等が各種の法律等により保護、規制されているかをチェックする必要がある。
- ② 通常、自然環境等に対する法律等の規制としては、我が国の例を参考にあげるとすれば、次のとおりとなる。
 - (i) 自然公園法
 - (ii) 文化財保護法
 - (iii) 森林法
 - (iv) 都市計画法
 - (v) 農地法
 - (vi) 港湾法
 - (vii) このほか、各種の法規制や地方公共団体などの環境保全指針等がある。

(2) 環境への配慮

- ① 次に、観光開発が環境にどのようなインパクトを与えるかを各種資源、生態系、海浜、山岳等について分析する。その上で、環境へのインパクトが予測される場合には、それを回避又は軽減するための対策を観光開発プロジェクトに組み込んでいくことが望ましく、可能な限り早い段階から実施していくことが検討されるべきである。
- ② その実施手順は、以下のとおり考えられる。
 - (i) 事前調査更に要請発掘段階でのスクリーニング
 - (ii) 事前調査において必要に応じ環境調査項目の作成
 - (iii) 事前調査報告書での環境の記述
 - (iv) 本格調査での環境インパクトへの対応と必要に応じ団員の配置
 - (v) 本格調査報告書での環境の記述

- ③ ODAベースでの観光開発に不可欠な視点としては、
- (i) 各種対策，規制のあり方
 - (ii) 地域住民の視点
 - (iii) 持続的開発のあり方
- があげられる。

2. 観光開発と社会環境との調和

観光開発は、地域振興を図ることを目的ともしているので、当該地域の社会習慣，伝統，宗教，文化等とは調和したものでなければならない。むしろ、これらの社会環境との調和を図りつつ、ローカル・エンターテイメント，お土産品，民族芸能として観光振興に活用していくことが望ましい。

第6章 アセアン諸国における観光開発調査実施上の留意点

第1節 リージョナルなアプローチ方法

1. 基本的な考え方

- (1) 開発途上国における観光開発は、効率的な投資で外貨獲得、雇用創出、地域開発等に結びつくため、これまでアセアンなどの各国から我が国に観光分野におけるJICA開発調査等の協力要請が出されつつある。
- (2) 現在、タイ、マレーシアにおいて観光を中心とした開発調査を実施している。また、フィリピン、インドネシア、シンガポールからも現地大使館等を通じ我が国に協力要請が出されている。
- (3) これらの観光協力要請に対しては、個別に対応するよりもアセアンという地域を一体として把え、アセアン内における個々の国の位置づけを明確化し、観光開発の協力を行うことが効率的であると考えられる。
- (4) このため、今後アセアン各国に観光協力等を実施するに当たって、事前に相手国関係機関の計画、推進方策等を調査し、個々の観光資源等の特徴を踏まえつつアセアンを一体としてそれぞれの国に我が国から何が協力できるかを総合的見地から検討することにより、観光協力の方向付けを行う必要がある。

2. これまでの内容、実績

(1) 我が国からのアセアン各国に対する観光開発調査の協力

タイ	パタヤ地区基盤整備計画調査	(1977年12月)
	パタヤ地区フィージビリティ調査	(1978年12月)
	タイ南部地域観光開発調査	(1987年11月)
インドネシア	中部ジャワ観光開発計画調査	(1974年7月)
	スマトラ西部及び北部トバ湖周辺基盤施設整備計画事前調査	(1977年2月)
	ジャワ西部地域開発計画調査	(1988年2月)
マレーシア	マレーシア総合観光開発計画調査	(1988年1月)

(2) O E C Fの観光調査

タイ観光開発事業の現地調査 (1987年6月)

(3) アセアン各国からの観光研修員の受入れ(1965～1987年)

タイ	21人
インドネシア	21
フィリピン	19
マレーシア	15

(4) 日本からの専門家派遣（1982～1987年）

インドネシア	7人
タイ	4

(5) アセアン貿易投資観光促進センターの活動

アセアン貿易投資観光促進センター（以下「アセアンセンター」と云う。）は、アセアンにおける貿易投資の促進と併せて日本人旅行者の誘致等を図ることによりアセアン観光の振興を図るため、設立された国際機関である（1978年設立）

同センターは、設立以来アセアンにおける貿易投資のほか、アセアン5か国の観光事情の紹介等を図るため、以下の事業を推進している。

- ① アセアン観光キャンペーン
- ② アセアンフェア・アセアングルメフェスティバル
- ③ 観光促進に関するセールス・エイド類の作成
- ④ 観光情報の提供と仲介事業
- ⑤ 日本人観光客接遇セミナーの実施（技術協力）

3. メリット、デメリット

アセアン各国を一体として把え、観光協力を行う場合のメリット、デメリットは、以下のように考えられる。

(1) メリット

- ① アセアン各国に対する観光協力の多寡、度合・メニューを把握することにより、各国相互の調整を図りつつ観光協力の質的・量的充実を進めていくことができる。
- ② アセアン観光における各国の位置づけが明確になり、観光協力が一体的、効率的に行うことができる。即ち、アセアン各国から個別に開発調査の協力要請が我が国に出て来た場合、アセアン各国の有する観光資源、観光施設等を相互に比較しつつ、どのような観光開発がアセアンにおいて最も効率的かを把握することにより、各国の観光開発調査の要請に対応することができる。
- ③ 日本人観光客等の国際観光客の誘致についてアセアンとして一体的な観光宣伝、観光の展示等を行うことができる。また、これにより観光宣伝等は相乗効果をあげることになり、国際観光客のアセアン地域への増加が一層期待される。
- ④ アセアンへの技術協力という観点から、観光専門家のアセアンへの巡回派遣ということが可能であり、現にアセアンセンターを中心に行われている。
- ⑤ 日本人観光客の旅行動向を、アセアン一体として把握することが可能となり、パッケージ・ツアー等に反映していくことができる。

(2) デメリット

- ① アセアン各国が、それぞれの立場から観光開発、観光宣伝の実施を行おうとしても、アセアン観光全体としての制約を受けることとなり、独自性を発揮することが困難となる。
- ② アセアン各国は、経済力の面で差があり、アセアン全体としての観光協力を行う場合一律に財政負担を求められる場合がある。

4. 他地域の事例

観光開発調査等の観光協力の他地域の事例はないが、アセアンと同じように地域ごとに観光宣伝の協力を行っている地域としては、北欧、ヨーロッパなどがある。

この場合、アセアンとは違い観光宣伝活動を一緒に行っているだけであり、実施主体はアセアンセンターのような日本が援助している国際機関ではない。

(1) スカンジナビア

① スカンジナビアでのプロモーション

スカンジナビア諸国（スウェーデン、デンマーク、ノルウェーの3国にフィンランド、アイスランドを加えた5か国）は観光促進のため、北欧及びアメリカ、日本等で共同の協力活動を行っている。

- (イ) 北欧においては、スカンジナビア5か国（場合によってはアイスランドを除く4か国）でノルディック・トラベル・マートという観光客誘致のキャンペーンを旅行会社等を対象に行っている。

北欧は、歴史的、地理的にも密接につながりがあり、しかも、言語も比較的似かよっている。また、航空会社も各国が独自の国営会社で運航していたのを1946年に合併し、国際航空、国内航空の両面でアクセスを容易にした。現在では、3国内においては、ビザも不要である。

更に、ツアーの設定は地理的状況もあり、アイスランドを除く4か国又は3か国で行われている。

例えば、バルトクルーズということで、デンマーク、フィンランド、スウェーデン、ノルウェーを結ぶツアー等でも設定されている。

② 東京でのプロモーション

東京では、従来デンマーク政府観光局が14年前から観光プロモーション活動を行ってきたが、旅行者の利便と観光プロモーションの相乗効果を期待して、4年前にスウェーデンが、3年前にノルウェーが加わり、共同で観光宣伝を行っている。具体的には「スカンジナビア」という5か国共通の観光案内を内容とするパンフレットを作っ

て旅行者に配布している。

ニューヨークでは、同じフロアで観光の共同展示をも行って、観光協力を促進しているが、東京では、スペースの問題もあり、その段階に至っていない。

(2) ヨーロッパ

ヨーロッパでは、ETC（ヨーロッパ観光委員会）がヨーロッパ各国の政府観光局をメンバーとしてヨーロッパ全体の観光宣伝等の諸活動を行っている。

5. 今後の方向づけ

(1) 第2節で詳述するようにアセアン5か国は、多様な観光資源と魅力を有しているが、国別にみると、フィリピンはマニラ市と数多くのビーチリゾートの観光、シンガポールは都市型観光、マレーシアは回教文化とビーチリゾート観光、タイはバンコクを中心とした仏教寺院とビーチリゾート観光、インドネシアはバリ島を中心とした民族文化とビーチリゾート観光と区分できる。

(2) アセアン5か国全体の外国人旅行者数は、着実に伸びる傾向にあり、1986年には対前年比7.5%増の10,643千人と初めて1,000万人の大台に上った（表-7参照）。

表-7 外国人旅行者数の推移

(単位：千人)

年 国名	1984	1985	1986	1987	対前年伸び率
フィリピン	817	773	782	785	0.4%
シンガポール	2,991	3,031	3,190	3,680	15.4
タイ	2,347	2,438	2,820	3,483	23.9
マレーシア	2,779	2,906	3,028	—	(4.2)
インドネシア	701	749	823	—	(9.9)
計	9,635	9,897	10,643	—	(7.5)

(注) 1. 各国統計資料による。マレーシア及びインドネシアは1987年の数字は未発表である。

2. 対前年伸び率は1987年の前年に対する伸び率を云うが、マレーシア及びインドネシアは1986年の前年に対する伸び率を云う。

国別では、シンガポール（対前年比15.4%）、タイ（同23.9%）の伸び率が目につく一方、フィリピンはここ数年減少していたが1986年には底を脱したと云えよう。

(3) また、日本人旅行者数をアセアン5か国別に見ると、表-8のとおりとなる。

表-8 アセアン5か国への日本人旅行者数の推移
(国際観光振興会資料-受入国統計)

(単位：千人)

国名	年								
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	%
フィリピン	260	193	160	179	161	154	134	125	6.7
シンガポール	287	355	379	371	370	378	404	541	33.9
タイ	225	215	228	224	222	221	259	340	31.2
インドネシア	62	67	73	85	92	93	105	—	12.9
マレーシア	113	83	91	102	112	117	125	—	6.8

日本人旅行者数についても、外国人旅行者数の場合とほぼ同じ傾向となっている。即ち、シンガポールの伸びが著しく、これは同国が国際航空ネットワークの主要拠点になっているほか、クリーン、グリーン、セーフティをキャッチ・フレーズにした都市型観光が受けていると考えられる。

次いで、タイが昨年の「タイ観光年」の宣伝効果もあって相当伸びている。マレーシアもシンガポールと組み合わせた観光などにより着実に伸びている。

これに対し、フィリピンは1980年をピークに減少してきているが、これは同国の政治経済の不安定さと旅行の安全性への懸念などによるものと思われる。

インドネシアの場合、バリ島を中心とした観光となっており、着実に日本人旅行者数を伸ばしている。

(4) 外国人旅行者の滞在日数を見ると、シンガポールは3.4日に対し、インドネシア、フィリピンは10日前後となっており、タイはその中間の5.9日となっている(マレーシアは不詳)(表-9参照)。

表-9 外国人旅行者の滞在日数

国名	種別	外国人旅行者全体	日本人旅行者	調査年次
フィリピン		9.5日	— (4.8日)	1987年12月 ()内1988年4月
シンガポール		3.4	2.6日(3.9)	1988年1月 ()内1988年4月
タイ		5.93	4.09	1986年
マレーシア		—	—	
インドネシア		10.9	—	1985年

(注) 各国資料を基に作成

(5) 以上のようにアセアン各国の観光資源の形態、日本人旅行者の旅行動向等からみると、アセアン観光は、

一つは、シンガポールを基点としつつ、マレーシア、タイ等のビーチ・リゾート等を組み合わせた観光

もう一つは、フィリピン、インドネシア、タイの国々をモノ・デスティネーションとして行う旅行

の二種類が考えられる。

特に、フィリピンの場合、今回実施したアンケート調査の結果では、他の国の観光地との結びつきは極めて薄い状況となっている。一方、シンガポールとタイのバンコク・プケット、インドネシアのバリ島の組み合わせについては、現在、パッケージ・ツアーが設定されているか、そうでなくても日本人旅行者にとっても関心のある組み合わせと云える。

(6) 今後のアセアンの観光協力を行うに当たっては、上述のような視点に立って検討していく必要がある。

① 観光開発調査

(イ) 前述したように、アセアン諸国については、我が国は観光開発調査の協力を進めてきており、これまでインドネシア3件、タイ2件、マレーシア1件となっている。

現在、タイ、フィリピン、インドネシアから各々観光開発調査の協力が出されているところである。

(ロ) シンガポールについては、アセアン諸国の中で観光において最も進んだ国であり、現在も極めて順調に伸びている。また、組織はしっかりしており、十分な財源を有している。したがって、当分観光開発調査の協力要請が出てくることは考えられないが、将来、現在推進している観光開発計画の見直し等が必要となり、その場合、我が国への協力要請もありうる。

(ハ) マレーシアについては、現在、総合観光開発調査が進められているところであるが、この調査においてもマレーシア観光については、シンガポールとの組み合わせを想定していると云われている。

(ニ) タイについては、パタヤ地区に関する観光開発調査を10年前に実施したところであり、また、現在タイ南部の観光開発調査を実施しているところである。

更に10年前と環境が著しく変化したパタヤ地区の観光開発の見直しの協力要請が出される一方、残りの地域についてもタイの観光特性を勘案した協力要請が想定される。

(ホ) インドネシアについては、バリ島を中心とした観光地から、他の地域への新たな観光地の展開が必要となる。とりわけ、インドネシア政府が進めようとしている観

光開発プロジェクトの評価と位置づけが課題になると考えられる。

(へ) フィリピンについては、外国人旅行者数が激減していることに鑑み、当面は外国人旅行者数を以前のピーク時に回復することが目標になる。

このため、観光開発調査協力の実施の検討に当たっては、旅行の安全確保に努めつつ、観光開発計画の明確化、メトロ・マニラ及びセブ島を中心とした観光開発と両国際空港から都心までのアクセスの確保などが優先されるものと考えられる。

② 観光関係専門家の派遣，研修員の受入れ

アセアン諸国を巡回する観光関係専門家の派遣は今後とも続けていく必要がある。

研修生の受入れについてもこれまで受入れの少なかった国を中心に推進されるべきであろう。

③ 観光宣伝の協力の推進

アセアンとしての観光宣伝はアセアンセンターが中心になって行われており、今後とも継続していくべきものである。また、アセアン諸国が共同で観光宣伝を行う場合もある。現在、計画されているのは、1992年を「アセアン観光年」として観光の宣伝を共同で行うことを予定している。これは、各国の拠出とアセアンセンターからの拠出、その他欧米などからの協力によって事業を推進しようとしているものである。

今後の観光宣伝については、上述したようなアセアン観光における各国の位置づけ等を踏まえて、対応していく必要があると考えられる。

第2節 国別のアプローチ

1. フィリピン

(1) 観光開発を取り巻く環境

① 自然・社会

(イ) フィリピンは、7,109の島からなる多島国家であり、総面積は29万9千平方キロで、日本の本州と北海道を合せたほどである。主な島は、ルソン、ミンダナオ、サマール、ネグロス、パナイ、レイテ、セブ、ボホール、パラワン、ミンドロ、マスバテの11島で、これだけで総面積の96%を占めている。

(ロ) 人口は、約5,740万人、年増加率は2.41%（1987年推計）とされている。

(ハ) フィリピン群島には、現在でも、主として山地及び一部海岸に原住民族が居住している。現在のフィリピン人はマレイ系民族を主体として、原住民族、中国系、スペイン系及びこれらの混血等からなるが、混血が多数を占めている（中国系混血は1千万人以上）。

原住民族等の少数民族は約600万人、うち約400万人はイスラム教民族である。

② 政治

1986年2月26日の「2月革命」により、1965年以来約20年間続いたマルコス政権は崩壊した。

アキノ政権は、政治体制の整備にとりかかったが、組閣に際しては、アキノ支持勢力が寄り合い所帯であることを反映して左右両派の閣僚も任命された。

アキノ政権は、新憲法を制定し、国民の承認を得ると共に新国民議会の設置法案を提出し、承認された。

しかし、アキノ政権は、発足後、しばしば、マルコス忠誠派や軍の不満分子によるクーデター騒ぎ、閣僚の更迭などが起きているほか、共産ゲリラ、イスラム教徒の反政府活動などを抱えているが、徐々に安定の動きを見せつつある。

今年1月の地方選挙の円滑な実施後、税関等の汚職の追放に取り組む一方、農地改革法案を議会に提出し、今年6月両院の承認を得て法案の成立をみたところである。

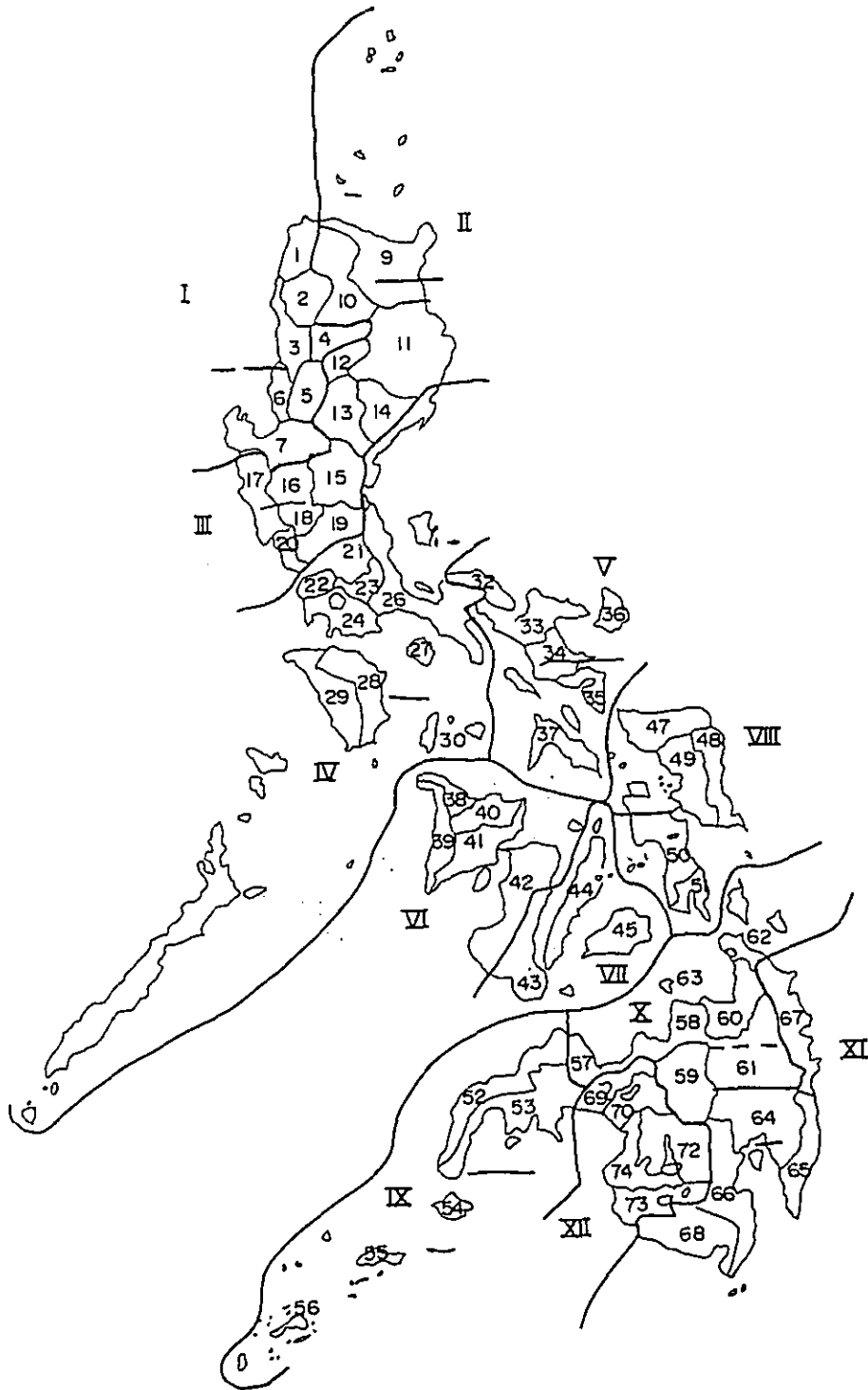
③ 経済

(イ) フィリピン経済は、砂糖、ココナツ、銅、木材等の一次産品中心の産業構造であったが、1970年代に工業化政策が進められ、労働集約産業の伸長等が見られた。

1980年代に入り、世界不況に伴う景気後退、アキノ元上院議員暗殺事件を契機とした信用不安等により、フィリピン経済は二度にわたり大幅なマイナス成長となった。

(ロ) アキノ政権成立後、フィリピン経済は1986年1.5%のプラス成長に転じ、やや持ち直しつつあるが、アキノ政権は、抜本的な経済再建を図るため、昨年12月中期経済開発計

図-11 フィリピン全図（行政区画）



ローマ数字はRegion番号，アラビア数字は州を示す。

画（1987～92年）を策定した。

この計画の目的は、「貧困の緩和、生産性のより高い雇用の創出、平等と社会的公正の推進」にあり、「短期的には経済再建、中長期的には持続的経済成長」を目指すことにしている。同計画の主要な目標は、次のとおりである。

- (i) 国民総生産（実質）の成長率の目標を年平均 6.4%とし、一人当たり国民総生産は1985年に10年前の水準まで落ちたのを1991年までに過去のピークに戻す。
- (ii) 実質投資の増加を年率10.2%とし、公共投資をG N P比5～6%程度とする。
- (iii) 財貨サービス輸出を年平均 7.0%、輸入を 7.2%とする。
- (iv) 失業率を1987年の11.1%から1992年の 4.9%に引き下げる。

④ 交通網

(イ) 輸送量の交通機関別割合は、表-10のとおりである。

表-10 交通モード別割合 (単位：%)

	旅 客	貨 物
道 路	80	60
海 運	10	40
航 空	9	1 以上
鉄 道	1	1 以下

(注) フィリピン政府国家経済開発庁「中期経済開発計画」による。

(ロ) 道路網は、全体で 161,709km、うち国道26,259km、県道28,424km、市道16,812kmとなっている。

道路混雑は、メトロマニラ、イロコス地区、セブなどでひどく、カガヤン・バレー、東ビサヤで低い。

国道の舗装率は44%であり、メトロマニラは比較的整備されているが、他の道路特に地方道は低い。

バスは、メトロマニラでは、主要道路の区間を走るものと、メトロマニラのターミナルを基点として全国各地を結ぶ長距離バスの二種類がある。メトロマニラの旅客輸送の多くは、バスが受け持っているが、交通渋滞と相まって、粗暴運転、車両の不備等もあり、問題が多い。

次にタクシーであるが、現在、メトロマニラには約6千台のタクシーが走っている。タクシーは英語が通じるという利点があるが、反面、車の整備不良、粗暴運転はもとより、運転手の客に対する犯罪が多いなどの問題もある。

なお、マニラ名物のジプニーについても、タクシー同様の問題が云われている。

(ハ) 港湾は公共港 622 (うち基幹港19、支線港75、その他528)、民間港 314となっている。

(二) 空 港

87の国営空港があるが、そのうち国際空港は2で、国際線代替空港4，国内基幹空港11となっている（表-11参照）。

表-11 国 際 空 港 の 概 要

空港名	所在地	滑走路（長さ×巾）	国際線旅客数（伸び率）
マニラ国際空港	メトロマニラ	2,425m×31m	(1985年) 3,405千人（5.9%）
セブ国際空港	マクタン島	3,354m×61m 2,591m×46m	16千人（19.3%）

（注）運輸省資料等による。

フィリピンを訪れる外国人の殆んどは、定期便でマニラ空港に乗入れるか、チャーター便でセブ空港に乗入っていた。

しかし、昨年10月から東京-セブ間にフィリピン航空の直航便が就航したことに伴い、更にセブ島への国際航空需要は伸びていくものと考えられる。

現在、新しい空港建設は、セブ国際空港の改良工事以外予定されていない。また、来年の「フィリピン・フィエスタ・'89」を控えてマニラ空港の旅客ターミナルビルと滑走路灯の改良工事が予定されている。

(ホ) 鉄 道

鉄道輸送は、マニラから北のサン・フェルナンドまでと南のレガスピまでの一路線だけである。鉄道輸送のシェアは極めて小さく、道路輸送に押されて減少気味である。

また、メトロマニラの交通混雑を緩和するため、LRT（Light Rail Transit）が建設され、1985年5月から全線供用を開始している。現在の路線は、パサイ市バクラランからカルーカン市モニュメントに至る約15kmの軽量高架鉄道である。パサイ市バクラランはマニラの南西部でマニラ空港に隣接しており、既に車庫が一部空港内にあるとのことであった。

⑤ 交通以外の基盤施設

(イ) 上下水道

現在、水道の普及率は全国で約64%、うちメトロマニラでは92%、その他の都市部73%、地方53%となっている。水道のない地方では、井戸水、天水、表流水等を利用している状況である。

また、下水については、全国で67%は衛生トイレが備えられているが、残りのうち17%は不衛生なトイレ、16%は施設も全くない。下水道があるのは、メトロマニラ、バギオ、サンボアンガだけであり、他の都市にはない。

(ロ) 通信施設

メトロマニラの電話の状況は良いが、遠距離通話は配線等の不都合もあって良くない

と云われている。

電話システムは、政府経営（運輸通信省電気通信局（BUTEL））と民間会社55社から成り立っている。

電話台数の73%はメトロマニラに集中しており、残り27%は、他の大都市に配置されている。電話普及率もメトロマニラですら 100人当たり5.73台（日本39.2台（1987年3月）、シンガポール26.9台（1982年））と低い。

(H) 電 力

エネルギー消費量の約60%は石油に依存している。アキノ政権誕生により、エネルギー計画は全面見直しとなり、原子力発電の工事は凍結されている。

最近における景気の回復に伴う電力需要増、発電所建設の遅れ等により、1988～89年の電力不足も懸念されている。

⑥ 為替管理

中央銀行及び投資委員会に登録された投資案件については、利益及び配当の送金並びに出資金の再送金が認められている。送金については、公認外国為替銀行経由で申請する必要がある。

なお、フィリピン企業が外国からローンを受けることは中央銀行によって厳しく制限されており、金利についても規制がある。

⑦ 投資規制

フィリピンは、外資の導入により開発を促進することができる分野への外国資本の進出を歓迎している一方、内国事業家により既に開発が進められている分野に対する外国投資を制限してきた。

1967年の投資奨励法制定以来、投資を奨励する産業分野と投資優先分野を設定し、種々の優遇措置を定めるとともに規制措置をも明らかにしている。外国投資制限業種としては、民間航空、海運、銀行等が定められている。

(2) 観光産業及び観光資源の現況

① 観光の位置づけ

(イ) フィリピンにおいては、他のアセアン諸国同様、経済に占める観光の位置づけは高いものとなっている。観光は、外国人観光客数の増加に伴う外貨獲得収入増と国内の雇用機会の増大、地域振興に寄与するなど経済社会へのインパクトは大きいものがある。

(ロ) 外国人観光客のフィリピンにもたらす外貨収入は観光客数の停滞にもかかわらず、年々、増大しており1985年5億7百万米ドル、1986年6億4,900万米ドルとなっている。この額は、1986年においては、フィリピンの貿易外収支全体の約17%を占めている。

また、これは、貿易収支における主要輸出品目、電子機器9億9百万米ドル、衣類7億52百万米ドルに次ぐものであり、産業振興に果たす役割は大きいと云えよう。

(ハ) フィリピン政府が12月に策定した中期経済開発計画(1988~1992年)においても、観光の果たす役割は大きく、外貨獲得収入は1992年には経済が比較的順調に伸びていくとして8億25百万米ドルを見込んでいる(年平均伸び率6.7%)。

② 観光のエリア区分

(イ) フィリピンは、多島国家であり、観光資源は自然資源(ビーチ、川、湖沼、火山等の景観)、人文資源(遺跡、教会、博物館等)、民族舞踊、マリンスポーツ等多岐にわたっている。

このような豊富な観光資源を有する観光地について、地理的状况、交通ネットワーク、経済社会活動、歴史的経緯等を勘案して大エリアに分けると、メトロマニラ及びその近郊、北部ルソン、南部ルソン・パラワン、中央ビサヤ、東ビサヤ、西ビサヤ、ミンダナオの7大エリアとなる。

(ロ) これらの大エリアにおける観光の特色は次のとおりである(図-12参照)。

<大エリア>

1. メトロマニラ及び近郊
(プエルトアズール、パグサンハン
タガイタイ、コレヒドール)
2. 北部ルソン
3. 南部ルソン・パラワン
(南部ルソン)
(パラワン)
4. 中央ビサヤ
5. 東ビサヤ
6. 西ビサヤ
7. ミンダナオ

<観光の特色>

都市型観光が主体(マニラでは主として人文資源、ショッピングが中心となり、マニラ近郊のプエルトアズール、パグサンハン等の日帰り旅行が可能)

ビーチを主体とするイロコス、ラ・ウニオン地区、避暑地バギオ等の観光

プンタバルアルテ、バタンガスなどのビーチリゾートとマリンドウケの祭り等の観光

ビーチを主体としたマリンスポーツと洞窟等の観光

セブ島、ボホール島などのビーチリゾート観光

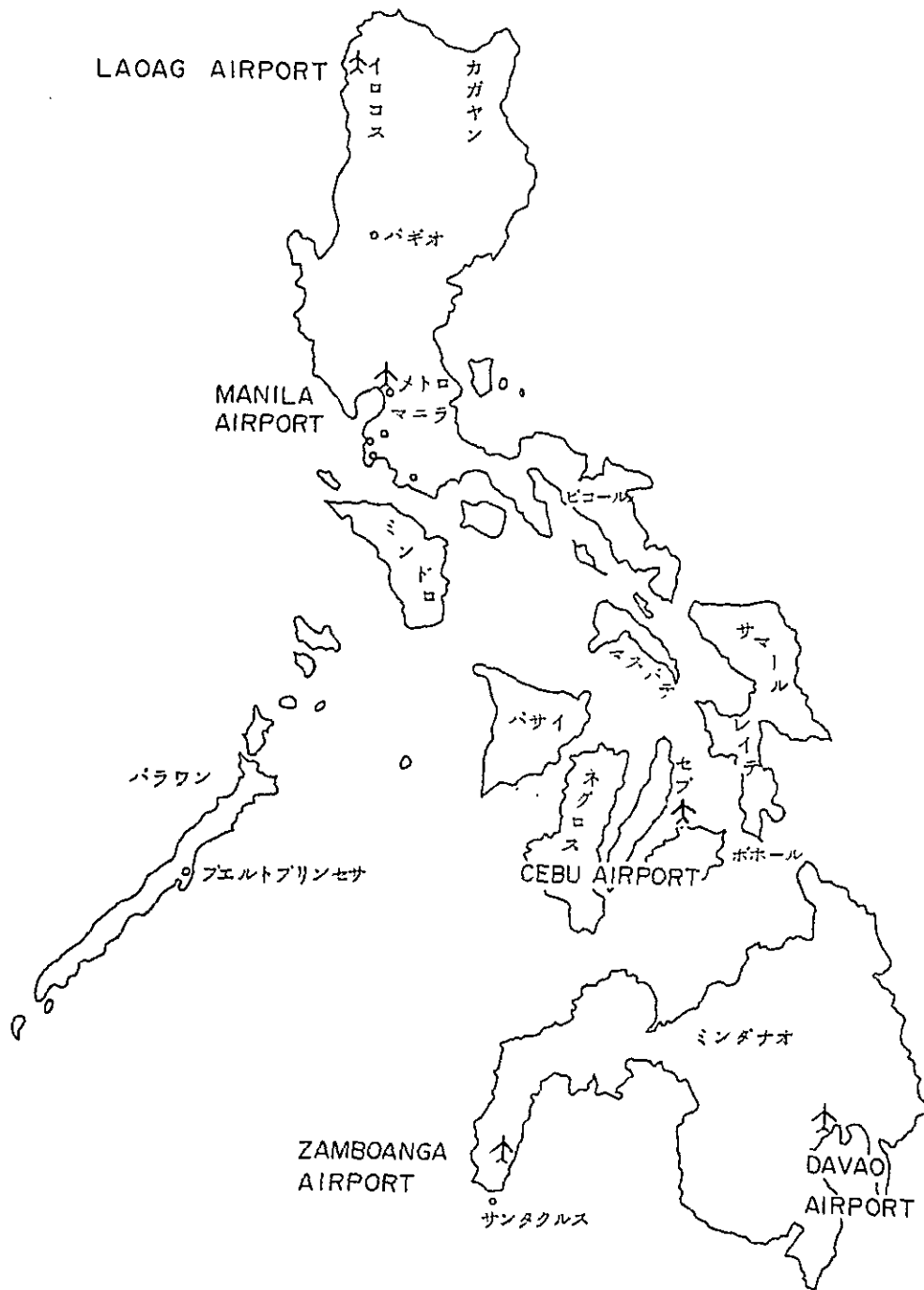
レイテ島の戦跡地等の観光

パナイ島、ネグロス島などのビーチリゾート観光

回教徒文化等の観光のほか

サンタクルス島などのビーチ観光

図-12 主要観光地と主要空港



これらの大エリアのうち、国際空港を有する地域は、メトロマニラ（マニラ国際空港）、中央ビサヤ（セブ国際空港）の2地域である。従って、当面、国際観光客の受入れを促進するとなれば、この2地域が対象となろう。

③ 観光資源

(イ) 自然資源

フィリピン観光を特色づけるのは数多くの島々とこれらに連なる美しいビーチである。セブ島をはじめ、イロコス地区、パラワン島、パナイ島、ネグロス島、シコゴン島、ボホール島等多数にのぼっており、美しいビーチに滞在し、スイミング、スキューバダイビング、フィッシング、アイランド・ホッピング等のマリンスポーツを楽しむことが可能である。

アセアン貿易投資観光促進センター「アセアンビーチリゾートの将来性と市場性に関する調査」（1986年3月）によれば、「自然環境は抜群だが、ホテル・コテージの収容力や設備が不十分であり、海以外のショッピング、エンターテイメントなどの面についても物足りない。日本人はマニラの治安イメージが良くないので、マニラに長くいたくなく、セブなどのビーチを希望しているが、マニラ空港からの乗り継ぎに時間がかかるなどの不満がある」となっている。

以上のような不満点はあるにしても、フィリピンのビーチは日本からは短時間で行けること、物価が安いことなどを考えると、魅力ある観光資源と云えよう。

このほか、国際都市マニラ湾の夕日はヤシ並木と共にエキゾチックを感じさせるとともに、マヨン火山、タール湖、ココナツ農園、段丘水田等もフィリピンを特色づけるものである。

(ロ) 人文資源

スペイン時代の遺跡、太平洋戦争時の戦跡、フィリピンの原住民の文化、マラカニアン宮殿、ナヨン・ピリピノ、国立博物館等多数ある。

太平洋戦争時の戦跡は、日本、米国等の旧軍人、軍家族などにとって慰霊地となっており、訪問回数も多いことに鑑み、意義ある観光資源と云えよう。

マラカニアン宮殿は、政権交代後2年しか経っていないこと、マニラに際立った観光資源が少ないこともあって、外国人観光客の注目を浴びている。

(ハ) ショッピング

フィリピンの主な土産品としては、葉巻、木彫品（マホガニー、チーク材を使ったもの）、ラタン・竹製品、織物類（パイナップル、バナナの繊維で作ったもの）、貝細工などがある。

これらの土産品は、マニラでは、ツーリスト・ベルト、ピスタン・ピリピノ、マカティ・コマーシャル・センターなどで売られている。しかし、お土産品は豊富であるが、

価格表示や品揃えなどに工夫がいろいろではないかと思われる。お土産品街では、かつては、盗難事件もあったが、最近、警察の取締まりにより、静かな状況になっている模様である。

(二) 食 事

国際都市マニラにおいては、フィリピン料理のほか、中華料理、スペイン料理、フランス料理、日本料理など種類も多く、値段も比較的安いなど、外国人観光客には、魅力あるものとなっている。フィリピン料理の特徴は、ニンニクなどの香辛料と食酢を使用しており、また、魚介類などのスープは辛味も少なく、日本人観光客にとってもローカルな味わいができる。

また、果物類（マンゴー、パイナップル）、アイスクリームも美味である。

(ホ) エンターテインメント

ホテルやシアターレストランでの陽気なフィリピン人のバンドや歌は、フィリピン人の音楽的センスの良さ、サービス精神もあり、観光客は楽しめるものとなっている。

ナヨン・ピリピノでは、特定の時間にバンブーダンスなど数多くの民族舞踊を披露しており、外国人観光客には魅力あるものとなっている。

(ハ) スポーツ・レジャー

マリンスポーツを中心として、他にテニス、ゴルフ、ポロなどがある。若い日本人観光客を中心にスキングダイビング、アイランド・ホッピング等種々のマリンスポーツが楽しめる。

④ 観光施設・サービス

(イ) ホ テ ル

(i) マニラでは、1980年代初めの外国人観光客の増加や各種国際会議の開催等に対し、近代的施設を備えたホテルが建設された。

現在、フィリピンのホテルは、すべて政府観光省に登録され、建物の維持、修理状況、料金、従業員訓練などにいたるまで規制を受けている。

(ii) フィリピン全土では、ホテル数が約 160あり、部屋数ではメトロマニラがほぼ50%以上を占めていると云われている。

従来、ホテルの等級区分は星印によって5段階に分類されていた。

五ツ星ホテルは、全土で17箇所、そのうち11箇所がメトロマニラにあり、室数では約50%と集中している。その他の箇所のホテルは、北部ルソン、マニラ近部、セブなどに分布している。

(iii) ところで、ホテルの等級区分については、今年1月からホテル・コードが制定され、スター区分からカテゴリー区分に改められた。

即ち、スター区分では、5段階あったものをサービス水準ごとに区分する（カテ

ゴリー区分)としたものであり、従来の五ツ星はデラックス、四ツ星はファースト、三ツ星はエコノミーに区分された。

この変更は、スター区分においてグレーゾーンを明確にするために行われたものであるが、必ずしも当初の目的が達成されているとは云い難いと云われている。

(iv) ホテル・コードは、ホテルが毎年4人の検査チームによってチェックされ、資格を満たした場合に免許が賦与されると規定している。

4人の検査チームとは、観光省代表、保健省(DOH)、地方政府、ホテル・レストラン協会(HRAP)をさしている。

(v) メトロマニラのホテル占有率は、一時、外国人観光客の減少によって停滞気味であったが、最近では、60%台の占有率となっていると云われており、一時の状況を脱したと云えるのではないか。

(ロ) 旅行業者

フィリピンにおける旅行業者は、観光産業の中では、事業所数も最も多い。旅行業者は、現地人の旅行サービスなどを行っている旅行代理店と、日本人などの外国人旅行者の受入れサービスを行っているランドオペレーターに分れる。

フィリピン旅行代理店協会(PTAA-Philippine Travel Agents Association)が組織され、諸問題に対応している。また、日本人客の送迎を行っている旅行業者は、ホテルなどと共にMJTHA(Manila-Japanese Travel Agents & Hoteliers Association)を組織し、19業者が会員となっている。

(ハ) ガイド

日本語を話せるガイドは不足しており、今いるガイドの質も必ずしも良くないと云われている。

(3) 観光振興政策の動向

① 組織

(イ) フィリピンにおける観光行政、観光開発政策を実施、推進しているのは、観光省(Departmetn of Tourism)である。

観光省は、1973年 Department of Trade and Tourismから分離されて Ministry of Tourism として設立された。

同時に、観光省の政策のうち観光施設、インフラストラクチャーの開発を実施する組織として、Philippine Tourism Authority (PTA観光公社)が設立された。

これらが、一昨年のアキノ政権になってから、Ministry of Tourism は Department of Tourismに名称変更され、現在に致っており、組織図は図-13のとおりである。

(d) その主な特徴は、観光大臣ホセ・アントニオ・ゴンザレス大臣の下に4人の事務次官（リム次官以下4人）と3部（計画開発調整部、観光振興部、国内サービス部）と地方オフィスから成り立っている。

また、外局としては、観光公社、コンベンション・ビジター・コーポレーション、イントラムロス管理局、国立公園開発委員会がある。

更に、観光審議会（Tourism Council of Philippines）があり、16人の旅行業協会代表、エアライン、ホテル、ツアーオペレーター、婦人旅行、5つの地方審議会代表などから構成されている。

(h) 海外宣伝事務所としては、14箇所、うち日本には東京、大阪の2箇所にあるが、場所、立地条件、宣伝内容等は他のアセアン諸国に比して見劣りがすることは否めないと考えられる。

(二) 地方組織

観光省の地方組織としては、12箇所に支局を設置している。

それは、セブ、バキオ、ダバオ、レガスピなど主な観光地に置かれているが、セブ支局（職員10人）の場合、サン・ペドロ要塞の一隅にあり、観光客が訪ねて行こうとしても、わかりづらい場所にあった。

(h) しかし、中央、地方を問わず観光行政組織としては、必ずしも十分に機能しておらず、観光政策を強力に展開するためにも観光行政組織の再構築が中期経済計画での最大のプライオリティとされている。

② トレーニング

アジア観光研究所は、観光省と民間企業の折半出資の特殊法人であり、ホテル従業員のトレーニングを行っている。

しかし、トレーニングを終えると、国外のホテルに勤務するケースが多いという問題がある。

③ 観光政策

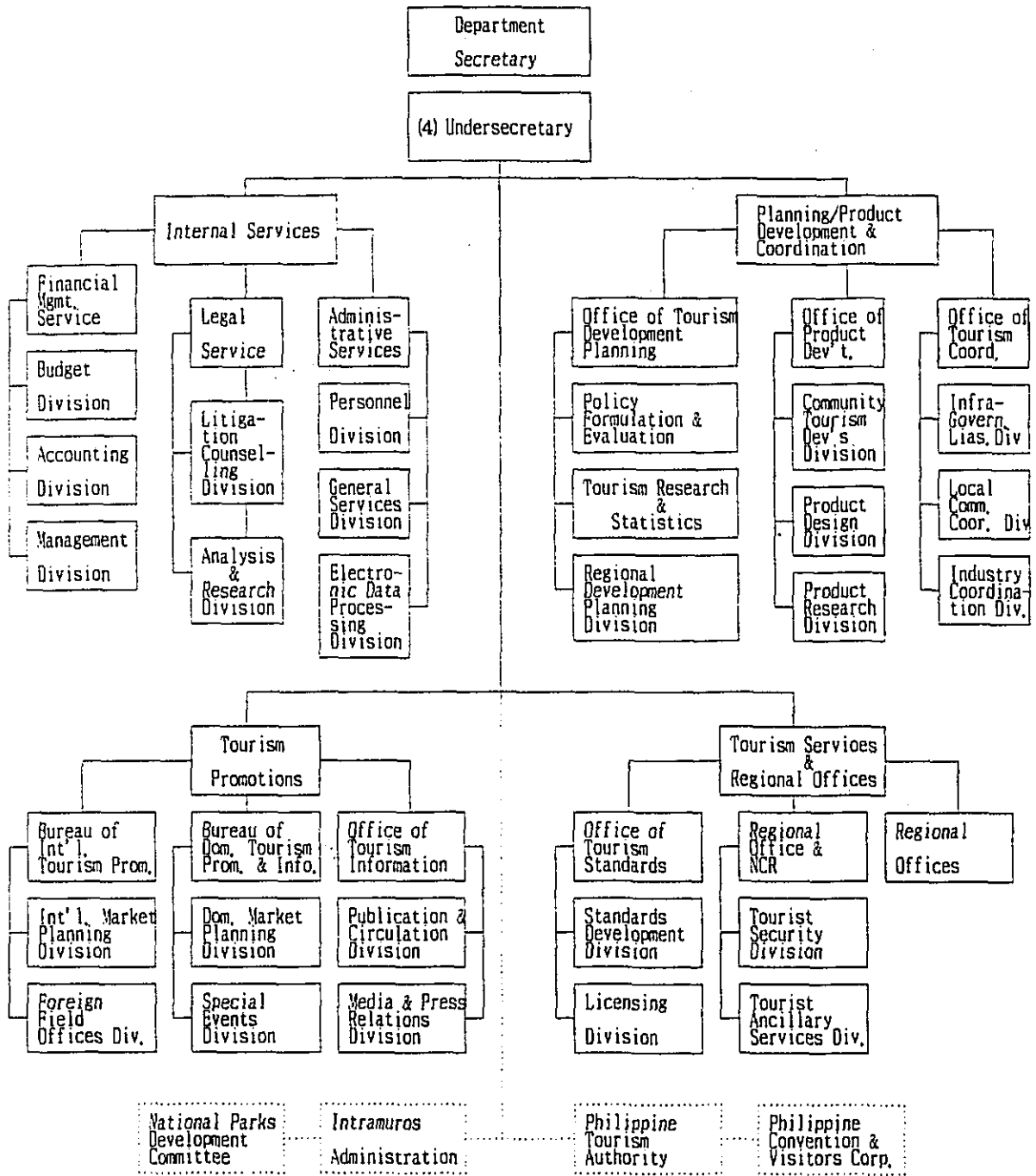
政府の中期経済開発計画では、観光政策の目標、プライオリティは、次のようになっている。

(イ) 目 標

大多数のフィリピン人に役立つよう経済便益を最大にするとともにフィリピン人の生活改善、観光資源の保護、自然環境とのバランスの保持等を旨しつつ、次の目的を達成することとしている。

- (i) 観光部門における外貨収入の継続的増加と雇用機会を最大限とすること。
- (ii) 都市と地方の観光開発のバランスをとること。
- (iii) 観光商品・サービスの質に対する需要に応えるための投資を促進すること。

図-13 観光省組織図



(注) フィリピン政府観光省資料による。

- (iv) 国内旅行商品や施設面での国内旅行の拡大。
- (v) 観光開発、プロモーションにおける民間の参加の奨励。
- (vi) 物理的な環境資源と両立する観光開発の達成。
- (vii) 観光行政の再構築と効率的な運営。

(d) 指 標

計画は、外国人観光客の増加と同時に、外貨収入を最大限にするものであるが、計画の目標の達成は、フィリピンの一般的イメージ、特に観光客の安全、政治経済の安定などに大いに影響される。

計画では、三ケースに区分してあるが、最近の経済状況、観光需要の動向等を反映すると、次の二ケースが現実的であろう（表-12参照）。

シナリオ I（経済がモデレートな成長をするという前提で外国人観光客数が年平均 1.6%の増加を示すケース）

シナリオ II（主要市場の経済がインプレッシブな成長を遂げるという前提で、年平均 5.1%の増加を示すケース）

シナリオ I では、1992年には外国人観光客数は約82万人と、シナリオ II では、約 104万人と想定しているが、後者では、今までのピーク1980年の 100万人を突破することとなる。

この場合、外貨収入は 6.7%増加の 8億25百万米ドルと見込まれている。

表-12 外国人観光客数と外貨収入の計画（1985～1992）

シナリオ I	1985 (実績)	1986 (見込み)	1987 □ 計画 □	1992 □ 計画 □	1987～1992 の平均伸び率 (%)
外国人観光客数 (千人)	773	745	750	820	1.6
外貨収入 (\$ M)	507	543	548	599	1.6
シナリオ II					
外国人観光客数 (千人)	773	775	805	1,045	5.1
外貨収入 (\$ M)	507	560	588	825	6.7

(H) 上記の政策目標に従いつつ、観光省は、国家観光計画 (National Tourism Plan) を策定し、フェーズ I (1987～91)、フェーズ II (1992～96) の二段階に分けて計画を立てているが、具体策は、1987年分について定められているだけである。

④ 観光宣伝

(i) 観光宣伝等のプロモーション活動は、現在、観光省の国際観光プロモーション部と、海外宣伝事務所、国内地方支局が行っている。観光宣伝は、短期的には、日本、香港、台湾、アセアン等の近接諸国、長期的には、北米、西欧を対象として行うこととし、具体的には (i) 旅行作家等の招待、(ii) お里帰り対策、(iii) 中高年層対策、(iv) 広報、出

台湾、アセアン等の近接諸国、長期的には、北米、西欧を対象として行うこととし、具体的には(i)旅行作家等の招待、(ii)お里帰り対策、(iii)中高年層対策、(iv)広報、出版、(v)ミッションの派遣、(vi)販売プロモーション、(vii)コンベンションの誘致、(viii)旅行展への参加、(ix)海外事務所のプロモーション等を総合的に推進することとしている。

(d) また、タイの「タイ観光年」の成功にたけ、フィリピン国際会議観光客公社を設置し、1989年を「フィリピン・フィエスタ・アイランズ'1989」と名づけて大々的な観光促進を計画している。

これは、毎月特定の地域の大きな祭りを演出し、その月の最後の週末にそれをマニラで再現することを企画しており、旅行会社、旅行オペレーター、ホテル、レストラン、民芸品製造業、レンタカー会社等の協力を得て実施する予定である。

(h) これは、同時に、フィリピンの第一印象を良くするものであるが、併せてフィリピン政府は、日本人観光客を増やすための一連の対策を発表した。

その内容は、

(i) マニラ国際空港の混雑や不備な点を取り除く努力をしており、現に、空港当局、関税局、入国管理局は、外国人観光客が空港係官から不愉快な思いをしないよう事務所の再編成を行った。

(ii) 都市地域でのゲリラの逮捕等によりマニラにおける治安状態は改善されたと発表した。

(iii) 日本市場を最重要視し、日本でのキャンペーンを強化し、東京、静岡、名古屋、大阪等9箇所で旅行業界に対するマーケティング説明会を開催する。

などである。

また、観光省は、政治経済の不安定状況を認めつつも、マスメディアがテロリズムや共産主義活動などの特ダネ記事を出し、フィリピンから観光客や投資を遠ざけさせる印象を与えていると非難している。

このようなフィリピン政府の観光促進の努力にもかかわらず、旅行安全への懸念が依然として解消されたとはいえない状況にある。

⑤ 観光開発エリアのプライオリティ

観光開発を推進していく上で、観光省を中心として観光に関連する政府部門(平和と秩序当局、税関、インフラの通信・輸送部門等)において強力な連携が必要である。

このような前提で、観光開発エリアのプロジェクト・プライオリティは、次のとおりとされている。

< 観光開発のプライオリティ >

	リージョン	エリア
プライオリティⅠ	I (イロコスリージョン)	メトロマニラ イロコスノルテ
プライオリティⅡ	IV (南タガログ)	コレヒドール マニラ湾 — カビテ バタンガス — ラグナ ループ
	VI (西ビザヤ)	マンブカル, バコロド
	VII (中央ビザヤ)	バリカサグ, ボホール モアルボウ, セブ アポ, 東ネグロス マックタン・セブ
	X (北ミンダナオ)	カミギン
プライオリティⅢ	IV (南タガログ)	パラワン
	VI (西ビザヤ)	ボラカイ シコゴン ギマラス
	VII (中央ビザヤ)	シキオール パミラカン (ボホール・セブ間)
その他	I (イロコスリージョン)	ポリナオ スール・パガミナン バギオ
	IV (南タガログ)	ミンドロ島の西海岸

(4) 外国人旅行者の動向

① 外国人全般

(イ) 総 数

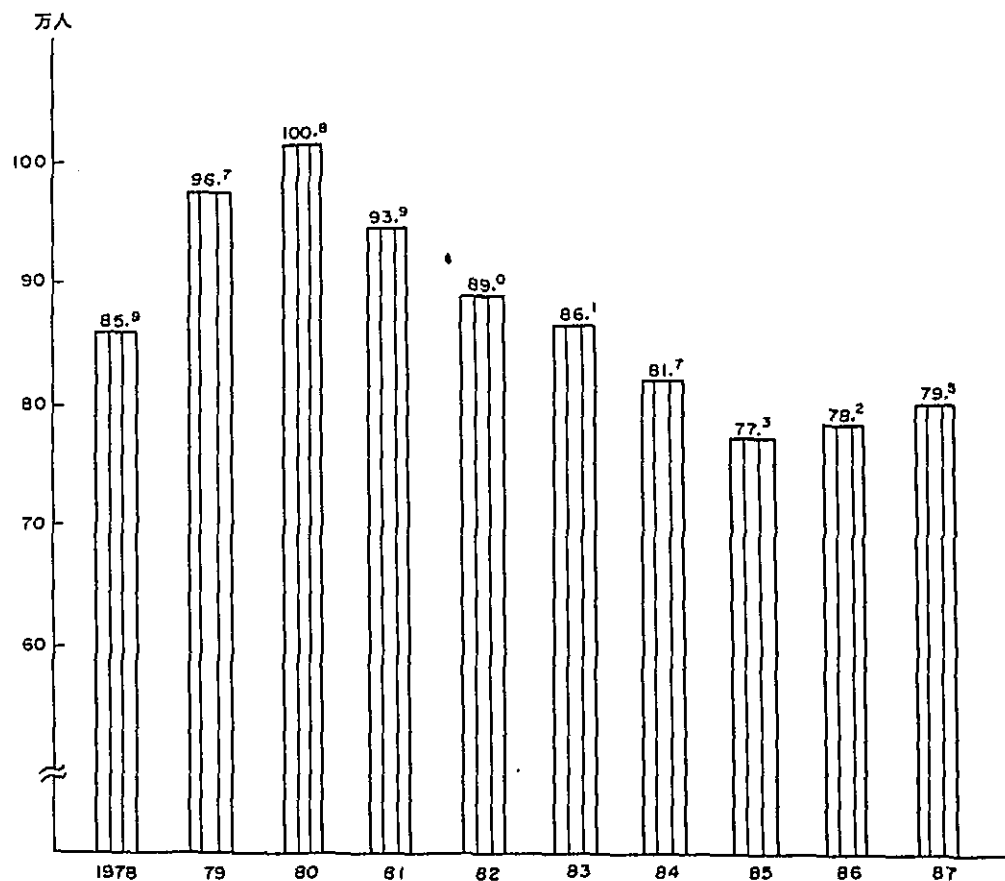
フィリピンを訪れる外国人旅行者の数は、1980年に 100万人の大台を記録したが、その後、5～6%の割合で減少を続け1985年には 773千人の訪問を受け入れるにとどまった。

これは、1980年代に入っての景気後退、政治経済の不安定が要因となって、外国人旅行者数の減少につながったと考えられる。

しかし、新政権の成立をみた1986年には約 782千人と対前年比 1.1%、1987年には約 795千人、対前年比 1.7%の増加をみており、1985年をボトムとして増勢に転じたと見られる(図-14参照)。

新政権の成立は、外国人旅行者等の観光客に好感されているものと考えられる。

図-14 フィリピンへの外国人旅行者総数の推移



資料: "Visitor Arrivals to the Philippines by Tlajor Travel Markets
1978~87"
(フィリピン政府観光省)

(ロ) 国 別

現在では、米国21.1万人が一番多く、次いで日本12.7万人となっている。フィリピンへの外国人旅行者数は、1981年までは日本からの旅行者数が一番であったが、1982年からは米国に移った。第3番目は香港 8.1万人、以下、オーストラリア 4.4万人、台湾 3.6万人となっている。

近隣のアセアン諸国からは、4.7万人であり、これは、ピーク時である1981年の8.9万人の約半分に激減している。西ヨーロッパも9.1万人となっており、ピーク時の1981年よりやや減少している。

これに対し、最近では、香港、台湾などの増加が注目できよう。

(ハ) 性 別

男性86.1%、女性13.9%と圧倒的に男性旅行者が多いのが特色である。

(ニ) 年 令

表-13によれば、35才~44才の年代が31.8%と一番多く、次いで25才~34才の30%、次いで45才~54才の15.9%となっている。

25才~44才の2世代で全体の61.9%を占めている一方、若い世代が少ない。旅行者の平均年齢は38.5才である。

表-13 外国人旅行者の年齢構成比 (%)

年齢	15才以下	15~19才	20~24才	25~34才	35~44才	45~54才	55~64才	65才以上	その他
割合	0.2	1.2	9.0	30.1	31.8	15.9	8.2	3.1	0.4

資料：フィリピン政府観光省より聴取

(ホ) 旅行目的

「娯楽・休暇」42.1%、「業務」32.0%、「友人・親戚訪問」14.0%などが大きな割合を占めている。その他「コンベンション」3.6%、「政府ミッション」3.5%と比較的多いのが注目をひく。

(ヘ) 宿泊施設

「ホテル」67.2%と圧倒的に多く、次いで「親戚・友人の家」15.3%、「ペンション・ロッジ」6.5%となっている。「リゾート」は4.2%と低い。

(ト) フィリピンへの訪問回数

「初めて」が44.6%、2回以上では、「最近3年以内に2回」が16.9%、次いで「最近3年以内に6~10回」10.7%、「同10回以上」8.0%と訪問回数の多いのが大きい割合を占めているのが特徴である。

平均訪問回数 4.1回

(f) 滞在日数

3日、15～30日、4日、2日といった順に多い。平均滞在日数 9.5日となっている。

(表-14参照)

表-14 滞 在 日 数

日 数	1日(夜)	2	3	4	5	6	7	8～10	11～14	15～30	31～59
(%)	5.5	11.0	13.4	12.1	7.3	7.7	7.8	7.3	9.8	13.2	4.6

② 日 本 人

(イ) フィリピンへの日本人旅行者数(受入国統計)は、1980年の 260千人をピークとして漸次減少を続けており、1986年には 134千人、1987年 125千人と見られており、最近においては、ピーク時の約半分になっている(表-8参照)。

これを日本の法務省の出入国統計で見ると、ピークの1980年 187千人から1986年 128千人、1987年 134千人となっている。出入国統計によれば、1986年をボトムとして1987年は若干の回復を示しておりボトムを脱したとも云える(表-15参照)。

1987年の数値について受入国統計と出入国統計で差がでたのは、統計手法の差異によるものと推定される。いずれにしても、フィリピンへの日本人旅行者数はオーストラリア、ヨーロッパと同様これまで減少してきたが、これは、1980年代に入ってから政治経済の不安定傾向、在留邦人などにとっての社会的不安、これらに伴う外国人旅行者において旅行の安全性に対する懸念があることなどが要因として挙げられる。

この結果、アセアン諸国においては、1980年には、フィリピンの日本人旅行者数は、シンガポールに次いで2番目だったのが1986年には、シンガポール、タイについて3番目となっており、しかも、マレーシア、インドネシアに肉迫されている。しかし、昨年の法務省出入国統計や今年の動向をみると、上向き傾向にあると考えられる。

表-15 アセアン5ヵ国への日本人旅行者数の推移
(法務省資料 — 出入国管理統計)

(単位：千人)

年	1980	1983	1984	1985	1986	1987
フィリピン	260	193	160	179	161	154
シンガポール	287	355	379	371	370	378
タイ	225	215	228	224	222	221
インドネシア	62	67	73	85	92	93
マレーシア	113	83	91	102	112	117

(ロ) 日本人のフィリピン滞在日数は、5.86日と平均より短かく、香港、台湾よりは若干長くなっている。

(ハ) アンケート調査の結果

フィリピンを訪れる日本人旅行者の動向をより明確に把握するため、今回はマニラを中心としたアンケート調査を実施した。その調査概要及び結果は、以下のとおりである。

<調査概要>

- ・調査対象：フィリピンを訪れた日本人旅行者
- ・調査方法：日本人旅行者がフィリピン滞在中に現地のランドオペレーター6社のスタッフ及び調査員がアンケート用紙を配布し、回収する方法。
- ・調査時期：1987年4月17日（月）～5月3日（火）
- ・有効回収数：482名（調査票を配布した者1,000名）

(内訳)

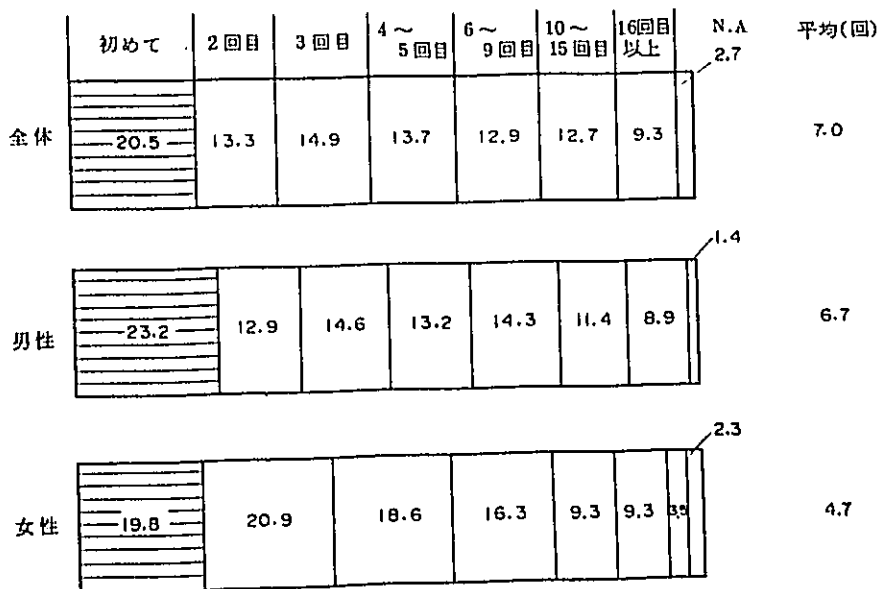
- ① 性別 男性 58.1%， 女性 17.8%， 無回答（以下「N.A.」という）24.1%
- ② 年齢 20才未満 0.6%， 20才代 32.0%， 30才代 27.0%
40才代 20.7%， 50才以上 13.3%， N.A. 6.4%
- ③ 未既婚 未婚 36.5%， 既婚 45.4%， N.A. 18.0%

<調査結果>

Q1. 海外旅行の回数

今回のフィリピン旅行が「初めて」というのが一番多く20.5%次いで「3回目」の14.9%となっている。年齢別には、「20才代」が一番多く、次いで「30才代」となっている（図-15参照）。

図-15 海外旅行の回数 (単位：%)



Q2. 今までの海外旅行の行き先 (MA: 複数回答)

今回のフィリピン旅行以前に既に海外旅行の経験がある人13.3%を対象に、これまでの旅行先をたずねてみた。

「フィリピン」へのリピーターが一番多く、次いで香港、タイの順となっている。これは、男性の傾向を反映したものであるが、女性は、グアム・サイパンが一番多く、次いでハワイ、香港・フィリピンの順となっている(表-16参照)。

表-16 今までの海外旅行の行き先

(単位: %)

フィリピン	56.4	台湾	37.1	オセアニア	10.2
シンガポール	23.0	中国	9.7	北米	19.1
インドネシア	12.5	その他のアジア	13.3	中南米・アフリカ	5.5
マレーシア	11.5	ハワイ	32.6	欧州・ソ連	14.9
タイ	25.8	グアム・サイパン	31.3	その他	6.8
香港	36.0	南太平洋	4.2	N・A	0.5

Q3. フィリピンへの旅行回数

今回のフィリピン旅行が「初めて」という回答が54.8%になっているが、「2回目以上」の44.8%に比して、若干上回るだけである。これを性別で見ると、男性はフィリピン旅行が「初めて」が54.3%であるのに対し、女性は「初めて」が76.7%となっている。

Q4. 今回の旅行日数

「5日」が32.8%、「4日」が32.6%とほぼ同じ割合であり、両者を合せると、65.4%となっている。平均は5.1日(表-17参照)。

Q5. フィリピンでの滞在日数

「4日」が一番多く32.8%、次いで「5日」の25.2%の順になっている。平均は4.8日(表-17参照)。

今回の旅行日数とフィリピンでの滞在日数の割合がほぼ同じことから、旅行者の殆んどがフィリピン一箇国だけの旅行になっていると云えよう。

表-17 今回の旅行日数とフィリピンでの滞在日数

(%)

	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日以上	N A	平均 (日)
今回の旅行日数	0.0	0.2	11.2	32.6	32.8	6.2	4.1	11.4	1.5	5.1
フィリピンでの滞在日数	0.2	2.1	16.4	32.8	28.2	6.0	3.9	9.1	1.2	4.8

(注) 平均滞在日数を算定するに当たっては、N・Aを除いた。

Q6. フィリピン国内での訪問先 (MA)

「マニラ」が72.8%と圧倒的に多く、次いでマニラ郊外の観光地タガイタイ等29.9%、セブ島19.1%、プエルト・アズール19.9%の順となっている。

プエルト・アズールもマニラ近郊と考えれば、タガイタイ等を合せたマニラ近郊は、49.0%になる。

この傾向は男性旅行者の傾向を反映したものであるが、女性については、マニラが一番であるが、次いでセブ島となっている。

Q7. 今回の旅行で訪問する国 (MA)

フィリピン一国だけの訪問が殆んど (91.9%) であり、フィリピン以外の国としては、シンガポール、香港、台湾などの順となっている。

Q8. 同行者 (MA)

友人、知人が49.8%、次いで業務上の関係者19.7%、1人12.2%となっている。男性の場合、この傾向にあるが、女性の場合、友人・知人が一番多いが、次いで配偶者の順となっている。

Q9. 旅行目的

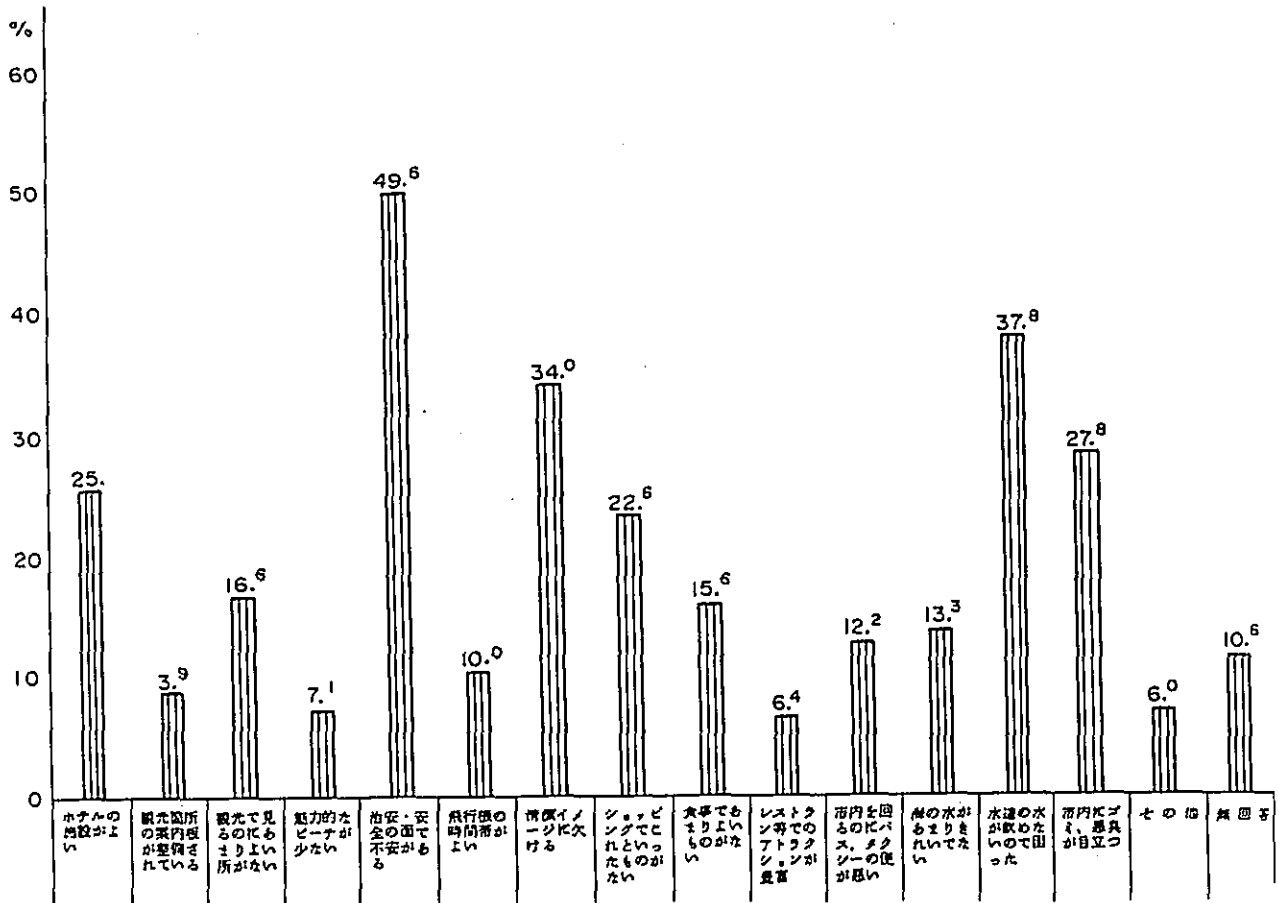
観光 (ハネムーン以外) が82.2%が圧倒的に多く、後は、わずかに業務、友人、親戚訪問の順となっており、ハネムーンはごくわずかにすぎない。

Q10. フィリピン滞在中の印象 (MA)

「ホテルの施設がよい」は比較的高く評価されている一方、「飛行機の時間帯がよい」、「レストラン等でのアクトラクションが豊富」などの項目は、低い評価となっている。また、「魅力的なビーチが少ない」という項目も低い評価となっているが、Q10の質問項目「次のフィリピン旅行の希望」では、「ビーチリゾートだけに滞在する旅行が多いことを勘案すると、「ビーチ」に対する評価は高いと云えよう。

一方、マイナス評価では、「治安・安全の面で不安がある」が49.6%と一番多く以下「水道の水が飲めないので困った」、「清潔イメージに欠ける」などとなっている (図-16参照)。

図-16 フィリピン滞在中の印象



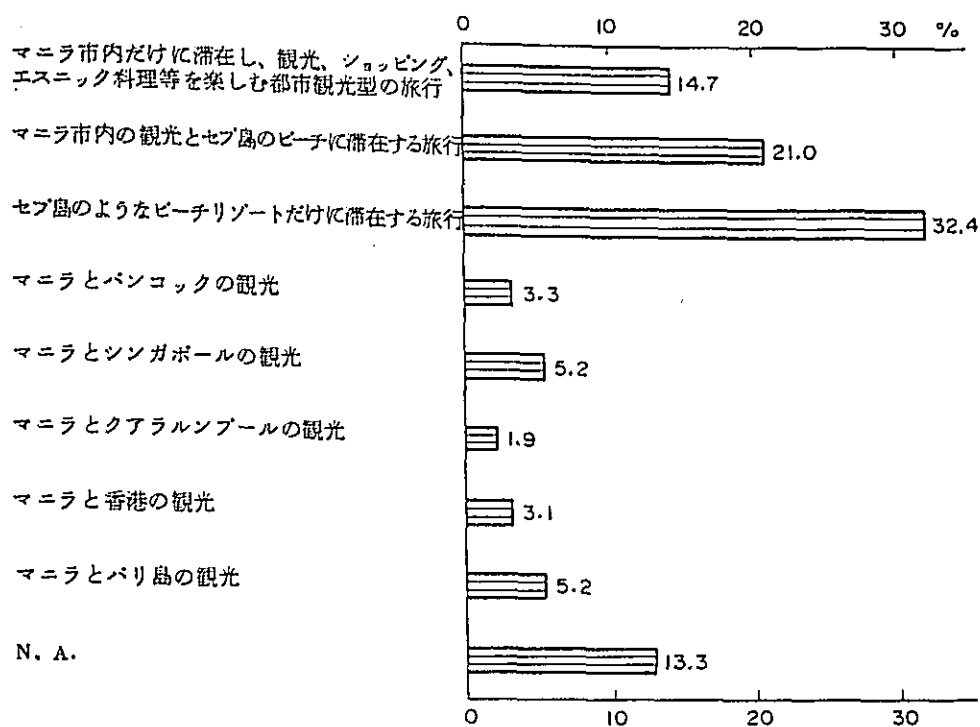
Q11. 次のフィリピン旅行の希望

図-17によれば、「ビーチリゾートだけに滞在する旅行」が一番多く、次いで「マニラ市内観光とセブ島ビーチの滞在旅行」となっている。両者を合わせたビーチリゾート観光は、53.3%と過半数を数えることになる。

「マニラ市内だけに滞在する都市観光型の旅行」は14.7%と第3位であるが、今回のアンケート調査の対象者の旅行先が圧倒的にマニラであることを考えると、滞在中の印象等により大幅にイメージの変化があったものと推測される。

フィリピンと周辺観光地との組み合わせについては、いずれも低い割合となっている。

図-17 次のフィリピン旅行の希望



Q12. フィリピンでの希望滞在日数

二つの傾向に分かれている。一つは「5日」18.9%、「3日」11.6%、「4日」10.6%と短期間の滞在と、もう一つは「7日」17.8%、「8日以上」13.5%と比較的長い滞在期間を希望する場合である。この場合、男性、女性ともほぼ同じ傾向に分かれている。

Q13. 3年以内の旅行希望

3年以内にもう一度、フィリピンを旅行する意思があるか否かをたずねた。「予定はないがもう一度来たいと思う」57.3%、「実際に計画又は予定がある」23.4%とフィリピン旅行をもう一度希望する旅行者が多い。これに対し、「あまり来たいと思わない」8.9%、「もう一度来たいとは全然思わない」2.1%と小さい割合となっている。

Q14. フィリピン旅行を希望しない理由 (MA)

Q13で「あまり来たいと思わない」、「もう一度来たいと全然思わない」とフィリピン旅行を希望しない人に、理由を聞いたところ、「治安・安全の面で不安」67.9%、「観光・ショッピング・食事等の魅力に欠ける」35.8%、「水道水

が飲めないなど衛生面で問題がある」22.6%の順になっている。「一度来れば十分だから」は18.9%となっている。

(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点

フィリピンは、

- (i) 島しょ国であり、観光資源は、自然資源、人文資源、マリンスポーツ、エンターテインメント等多岐にわたっている。
- (ii) 特に数多くの美しいビーチを有している。
- (iii) 日本からは短時間で行くことができる。
- (iv) 物価が安い。
- (v) より強力な観光政策を展開するために、観光行政組織の見直しを行おうとしている。

などの利点を有しており、今後、以下の諸点が解消されれば、国際観光地として伸びていく可能性がある。

一方、観光を取り巻く環境としては、

- (i) 現政権は、内政、外交の両面で活発な活動を行い、以前の政治的不安定さから徐々に脱却しつつあるも、依然として共産ゲリラ、回教徒の反政府活動の存在がある。
- (ii) 日本人等の外国人旅行者には旅行安全の確保が不可欠であるが、フィリピンの場合、その懸念なしとしない。
- (iii) フィリピンでは、航空ネットワークが重要であるが国際空港が2箇所しかなく、しかも、道路等のインフラ施設が十分でなく、その整備が前提となる。
- (iv) 中期経済開発計画では、開発エリアのプライオリティが示されているが、具体策について明確でなく、しかも、国家経済開発庁は、従来、観光開発よりも農業、公共事業等のプロジェクトを優先しがちであった。

こと等の障害ないし消極的要因が挙げられる。

従って、今後、事前調査の実施の検討に当たっては、以上の諸点を踏まえつつ、対応することが望ましい。その場合、観光開発に向けた基本的視点は具体的には次のとおりとなる。

① 旅行の安全の確保

フィリピン観光を振興していく上でまず解消されねばならない事項は、外国人旅行者等の安全の確保が図られることである。日本人旅行者は、アンケート調査結果に示されるとおり、治安・安全については大きな懸念を示しており、一昨年から昨年春にかけて

の若王子氏誘拐事件や、最近の旅行者の殺人事件等が背景にあると思われる。

また、マニラでは夜の一人歩きは困難であり、昼でも土産品の執拗なセールスに出会うことも多い。更に、観光地において旅行者に銃の撃放しのセールスがある場合もあって驚かされる。

毎日新聞社の調査「日本人と国際線の旅1987」（38カ国対象）によれば、日本人旅行者にとっては「安全に旅行できる国」としてハワイ、オーストラリア、スイス、カナダの順で上位に挙げられているのに対し、フィリピンはインド、アフリカ等に次いで下から5番目の国と考えられている。

フィリピン政府観光省は、関係機関とも協力しつつフィリピンの第一印象を良くするよう種々の努力をしているが、旅行の安全への懸念が除去されるよう具体的な対応が是非とも望まれる。

② マニラ国際空港の受入れサービスの改善

マニラ国際空港に到着した外国人旅行者は、旅客ターミナルビルの暗い照明の下での荷物などの厳しいチェックや出口での執拗なタクシーの勧誘などに会うと、一遍で旅行者はフィリピンに対し悪印象をもつことになる。

このため、次のようにマニラ国際空港の受入れサービスを改善することが必要である。

- (i) 旅客ターミナルビル内の照明を明るくすること。
- (ii) 税関での荷物チェックを適度に行うこと。
- (iii) タクシー運転手の執拗な勧誘を止めさせること。

③ 国内線への乗継ぎの改善

マニラ空港で国際線から国内線に乗継ぐ場合、国際線ターミナルから国内線ターミナルまでは約2kmも離れており、この間の交通手段もタクシーに依存せざるを得ない状況（パッケージ・ツアーの場合、バスで連絡）になっており、旅行者にとって極めて不便である。国内線への乗継ぎアクセスの改善が必要である。

また、マニラ空港から他の国内空港に離発着しているフィリピン航空は定時に発着できないのが常態になっている云われており、旅行者の不信感を招くだけでなく、旅行日程にも支障を来すなど問題であり、その早急な改善が望まれる。

④ マニラ国際空港等からのアクセスの改善

上述のようにマニラ国際空港、セブ空港から市内に行く交通手段は、タクシーしかない状況である。

しかし、空港出口、タクシー乗場の混雑状況からすると、旅行者の利便を考えた抜本的な対策を検討する必要がある。このためには、

- (i) 政府観光省などの公的機関がリムジンバスをチャーターして旅行者をホテルに送るのも一案である。

(ii) 長期的には、マニラ空港近くに来ているLRT (Light Rail Transit) を国際線ターミナルビルまで延長することも観光促進の面からは検討されるべきである。もっとも、LRTを所管・運営する運輸通信省は、オーロラ線を優先して整備する方針であると云われており、これとの調整を図る必要がある。

(iii) このほか、安全タクシーのその表示や、ツーリスト・ポリスの導入も検討されるべきである。

⑤ 観光開発計画について

(i) 観光開発の地域別のプライオリティは、既述したとおりであるが、日本人観光客の動向、航空アクセスと国際空港化円借事業の進捗状況等からみて、メトロマニラとセブ島が優先されるべきであると考えられる。

(ii) 政府観光省の計画では、上記のほか、イロコス・リージョン、南タガログ、ビサヤ地域などがプライオリティの高い地域とされているが、これらの地域は国際航空ネットワークがないこと、政府としてもマニラ、セブ以外の空港整備の予定がないこと、マニラ空港からの乗継ぎに問題があること、旅行需要に疑問があること、これら地域におけるゲリラの存在等社会不安が予想され、旅行の安全に懸念なしとしないこと等により、種々の問題が予想される。

(iii) また、最近、パラワン島の観光開発が言われ出しているが、同島にはエルニドなどの美しいビーチがある。しかし、同島の観光開発は中期経済開発計画では後順位とされている。

また、同島のプエルト・プリンセサ空港は滑走路長 1,810mと短かく、ジェット機が本格的に離発着するには疑問があるほか、空港からエルニド等のビーチへの道路は殆んど未整備であり、しかも、観光地の上下水道、電力等のインフラが不十分である。従って、これらの公共投資を先ず行うべきではないか、と考えられる。

(iv) 国家観光計画では、1987年の実施事業だけが定められているが、少なくとも観光省の定めた観光政策の目標が達成できるよう1991年まで（フェーズⅠ）の事業内容を早急に定める必要がある。

⑥ インフラの整備

最小投資による観光開発の効果をあげるためには、インフラの整備改良は最小限でなければならないと考えられる。この考え方に沿って以下のインフラ整備が検討される必要がある。

(i) 道 路

マニラ周辺は、道路は整備されているが、道路混雑の激しいマニラから周辺部に出ると、道路の状況は悪いので、道路整備が望まれる。

(ii) 上下水道

上下水道の整備も低く、水が飲めるようにするためにもその整備が急がれる。

(iii) 通 信

マニラ市内の電話はよいが、遠距離への通話や島からの通話は不可能に近く、公衆電話の設置と相まって、電話網の整備が望まれる。

(iv) 空港の整備

多島国家であり、観光地が分散しているフィリピンでは国際空港の果たす役割は大きい。現在、マニラ空港に次ぐ空港としてセブ空港の滑走路延長工事が進められているが、直航便乗入れが促進されるようその整備が望まれる。

⑦ ホテルサービスの改善

ホテルの中には、水が飲めないとか、バスタブの湯がすぐに出ないなどのケースもあるので、旅行者が水が飲めるようにミネラルウォーターを置くとか、バスタブの給湯システムの改善などを図る必要がある。

⑧ 観光案内方法等の改善

マニラの国立博物館は、欧米の博物館と異なり絵画などの展示は殆んどなく、また、展示の仕方も単調である。リサール記念館も、フィリピン独立の英雄を語る展示館にしては、物足りないところがある。

また、マクタン島ではマジェラン記念碑やラプラプ像が隣り合って立っているが、案内図や説明もなく、セブ島をより滞在型のビーチとして売り出そうとするならば案内方法に工夫がいるのではないか。このように種々の観光資源の案内表示方法については、より良い改善が望まれる。

更に、日本人観光客を増加させようとする場合には、博物館、記念館、史跡等における日本語での案内表示の改善も検討する必要があるのではないか。

⑨ 土産品の表示の改善

お土産品店においても、品ぞろえ、価格表示等が十分でないので、観光省推薦の店とか、標準価格などの表示方法の改善などが望まれる。

⑩ 統計資料の整備状況

調査を行うに当たっては、旅行動向、予算、法令等の統計・資料が未整備であるので、本格調査に当たっては、このような状況をよく認識して取り組むべきである。

2. シンガポール

(1) 観光開発を取り巻く環境

① 自然・社会

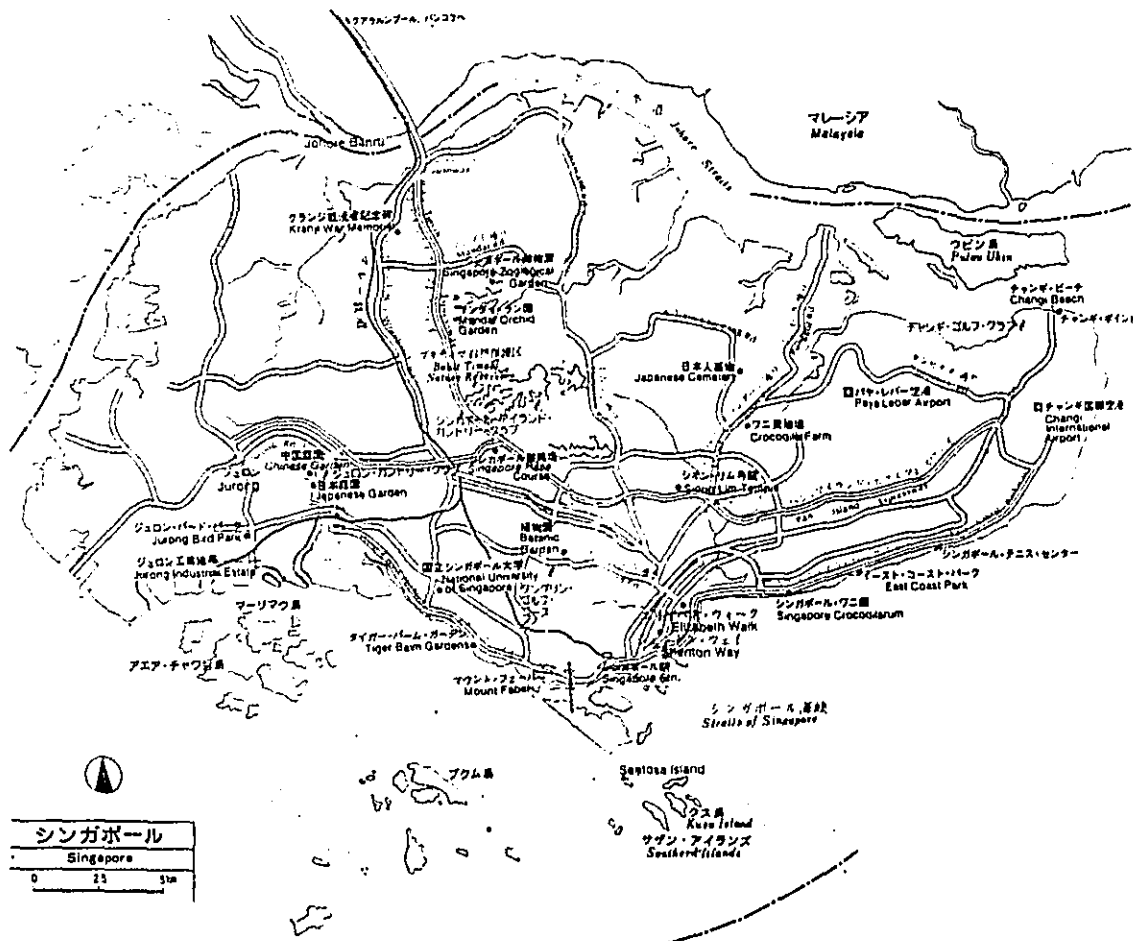
・シンガポールは東西42km、南北23kmの本島と、大小50を超える島々から成り立っている。全土の面積は 618km²で、日本の淡路島とほぼ同じ。そのうち 543km²をシンガポール本島が占めている。

島全体が低い丘陵の続くゆるやかな地形で、沼地とジャングルが多い。中央部は花崗岩の多い丘が点在し、最高点はブキティマ・ヒルの海拔 175mである。西南部は泥板岩と砂岩から成る低湿地帯で、東海岸一帯は砂地になっている。

川は最長のものでも14kmしかない。

・現在シンガポールの人口は約 256万人で、そのうち約76%を中国系が占め、マレイ系15%、インド・パキスタン系7%、その他2%といった構成になっている。労働人口は約 120万人。信教の自由は憲法で保障されており、道教29%、仏教27%、イスラム教16%、キリスト教10%、ヒンズー教4%と多様で、それがシンガポールの街並みにもあらわれているといえる。

図-18 シンガポール全図



② 政 治

- ・1959年にイギリスから自治権を獲得して以来、リー・クアンユー首相の率いるPAP（人民行動党）が政権を担当してきている。PAPは高度経済成長政策やコミュニティ・サービスなどにより、国民の圧倒的な支持を得てきた。
- ・1984年の総選挙ではPAPの得票率が、前回80年総選挙の75.6%から64.4%に低下した。これは人口抑制策、教育政策などにたいする国民の批判のあらわれとみられている。しかしPAPは国会の79議席中、依然として77議席を確保しており、政治的安定が崩れる可能性はきわめて少ない。
- ・今後の政局のポイントは今年88年に引退を予定しているリー首相の後継者問題である。

③ 経 済

- ・経済の3本柱は、①貿易・商業、②製造業、③金融・サービス業で、1985年ではそれぞれGDPの19%、24%、23%を占めている。
- ・製造業は外国資本が中心で、投下資本の70%を占めている。地場資本は伝統的に商業、金融部門に集中し、産業資本は外国資本と政府資本に依存せざるをえない体質にある。外国資本では米国、日本、オランダが多く、産業では資本集約度の大きい石油、電機部門に多い。
- ・国民1人当りGDPは、7,139米ドル（1984年）とアジアの中ではブルネイ、日本に次ぐ3番目の高所得国である。
- ・1970年代から80年代にかけて高度成長を持続してきたシンガポール経済も、85年には初めてマイナス成長を経験した。しかし、立ち直りは早く、昨年87年には輸出をリード役に8.6%の高成長（実質GDPベース）を達成している。消費者物価の動きも安定しており、今年88年も5～6%の成長が見込まれている。
- ・1980年代を迎えるにあたって政府が策定した「80年代のシンガポール経済発展計画」の中では、シンガポール経済の成長を支える5つの柱のひとつに「観光」が位置づけられている。

④ 社会基盤施設

- ・シンガポール市内の交通手段は従来自動車以外になく、道路も飽和状態にあったことから、MRT（地下鉄）の建設工事が現在進められている。これは90年代の都市交通対策として82年に工事实施が決定した地下鉄を含む鉄道網で、東西、南北2本を敷設する予定。87年にはすでに一部が開通しており、91年には全線の運転が開始される見込みである。
- ・電気、ガス、水道事業はPUB（公共事業局）が一手に担っている。周辺諸国では電力不足、頻繁な停電、上水道の水質の悪さ、断水など公共サービス面での問題がある中で、シンガポールは先進国並みの水準を誇っている。通信面でも不便を感じさせる要素はな

い。

⑤ 為替管理制度

- ・1978年6月1日以来、為替管理は撤廃され、海外への支払い、送金、資本の移転は自由である。
- ・貿易外の外国為替の受け取り収入は、当局に売り渡す必要はなく、自由に処分することができる。居住者及び非居住者の旅行者は、外国通貨を無制限に持ち込むことができる。

⑥ 投資環境

- ・外国資本の出資比率は商業部門では49%以内、製造部門では高度な技術を要し、輸出志向型の企業の場合は100%も可。
- ・シンガポール・ドル建ての現地借り入れについては、借り手側には制限はないが、貸し手側すなわち銀行サイドには銀行法による1社当りの限度額がある。外国銀行の場合は持ち込み資本金の60%が限度。
- ・送金制限はまったくない。
再投資については、シンガポール政府は利益の本国送金は自由であるとしながらも、同国内に再投資することを希望している。
- ・行政指導により、現地人登用への協力を奨励しており、外国人、とくに事務、経理担当者についてはビザの発給、更新のさい、しばしば問題とされ、現地人による代替が要請される。
- ・労使関係はきわめて良好。近年、大規模・長期にわたる争議はほとんど起こっていない。労働組合の中央組織であるNTUC（全国労働組合評議会）は与党PAPの支持母体であり、与党と労組の幹部同士の結びつきは強く、NTUCは政労使三者協調路線を取っている。

(2) 観光産業及び観光資源の現況

① シンガポール経済に占める観光の位置づけ

観光収入は1982年40億シンガポール・ドル、83年42億シンガポール・ドル、84年40億シンガポール・ドル、85年37億シンガポール・ドル、86年40億シンガポール・ドルとここ数年一進一退を繰り返していたが、87年には47億シンガポール・ドル（日本円3,065億円）と大幅な伸びを記録した。

② 観光資源

(イ) 自然資源

シンガポール全体が文字通り「ガーデン・シティ」の趣きを呈してはいるが、具体的な自然資源となると周辺諸国に一步も二歩も譲らざるをえないのが現状といえる。

植物園やジュロン・バードパーク、マンダイ・ラン園等も「シンガポールに来て、たまたまそこにあったから訪れてみる」という域をまだ出ておらず、将来ともにそれが旅行そのものの目玉になる可能性は小さい。

セントーサ島については、政府の開発計画の中で今後、かなりの規模の開発が予定されているが、タイ、マレーシア、インドネシア等のビーチリゾートに伍して外国人観光客を吸引することは困難な課題といえよう。

(ロ) 人文資源

規模が大きく、国際観光客の誘致力も大きい人文資源には恵まれていないが、中規模あるいはそれ以下の資源がかなりの密度で集積している。そのため国のレベルではなく、都市相互間を比較するかぎり周辺諸国の主要都市に比してそれほど遜色があるとは考えられず、整備状況もよい。

(ハ) ショッピング

オーチャード・ロードに沿って展開するショッピング街は、とりわけ日本人観光客にとって最大の観光資源を形成している。しかしながら、そのショッピングも最近ではかなり価格が上昇してきており、とくに高級品は日本国内価格に接近しつつあるため、シンガポールで買うことの価格メリットが以前に比して薄れてきている。

また在庫が少ない、取り寄せるのに時間がかかる、新しいものの入荷が遅い等の問題もあるようである。

(ニ) 食 事

中国をはじめインド、マレーシア、インドネシア等のエスニック料理からフランス、イタリアなどヨーロッパの洗練された料理まで、種類の豊富さと味の水準は周辺諸国を大きく引き離しているといっても過言ではない。

レストランの種類も一流ホテルのレストランから海辺のシーフード・レストラン、果ては屋台まで実に多様であり、旅行者はその日の予算によってどのような選択もすることができる。

(ホ) エンターテインメント

上述したように、食事をする場所の数の多さと多様性といった点では周辺諸都市を一歩も二歩もリードしているが、ホテルやレストランでのショーやエンターテインメントについてはこれといったものが見られない。

いくつかのホテルやクラブでショーは行なわれているが、外国人観光客を対象に考えた場合、それにふさわしい評価を与えられるものは少なく、今後再考を要する分野のひとつといえる。

(ヘ) スポーツ・レジャー

ビーチ・リゾート型のスポーツ、例えばウィンド・サーフィンができるスポットはい

くつかあるが、日本人旅行者にシンガポールでこうしたスポーツをさせることにはかなり無理があるといえる。

ゴルフ場は10ヵ所以上あるが、現実に旅行者がプレイできるのはセントーサ島のコースだけ。ゴルフ目的の旅行者は今後増える方向にあることから、何らかの措置が必要であろう。

③ 観光施設・サービス

(イ) ホテル

ホテルの客室数は表-18からも分かるように1984～86年の3年間に毎年2000～3000室程度の大幅な増加を示している。これは1980年代初頭にホテル客室の需給バランスがきわめて逼迫したことに対応する措置であったが、そのことが逆に1985～86年と急速な稼

表-18 ホテル客室数と客室稼働率の推移

	ホテル客室数	客室稼働率
1981年	13,924 室	85.7%
1982	14,097	80.8
1983	14,468	75.5
1984	16,440	75.5
1985	19,018	65.9
1986	22,080	64.7
1987	23,501	68.7

資料：“Annual Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore 1986”
“Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore” (STPB)

働率の低下を招き、当局をあわてさせることとなった。現在、進められているいわゆる“One Billion Dollar Project”もそうした背景をひとつの引き金として始められたものと考えられる。

(ロ) 旅行業者

旅行エージェントはサービスの水準を維持するため、シンガポール政府観光局によってライセンスを与えられる。旅行エージェントはすべて“Travel Agents Act”（1975年）と“Travel Agents Regulations”（1976年）の遵守を義務づけられている。

1988年1月現在で登録されている旅行エージェントは 389社。

(ハ) 旅行ガイド

1973年に“Tourist Promotion Regulations”が発効し、それ以降、旅行ガイドはこの規程に則ってライセンスを与えられ、規制を加えられてきている。

1987年現在で 544名の旅行ガイドがいる。中心はやはり英語のガイドであるが、多くのガイドはヨーロッパ圏やアジア圏の言語のうち1ヵ国あるいはそれ以上の言葉を習得

している。日本語を話せるガイドも約30%いる。

ガイドのライセンスはシンガポール政府観光局が認可しており、研修のための制度もある。

東南アジアでは、香港と並んで日本語ガイドの質は高い。

(3) 観光振興政策の動向

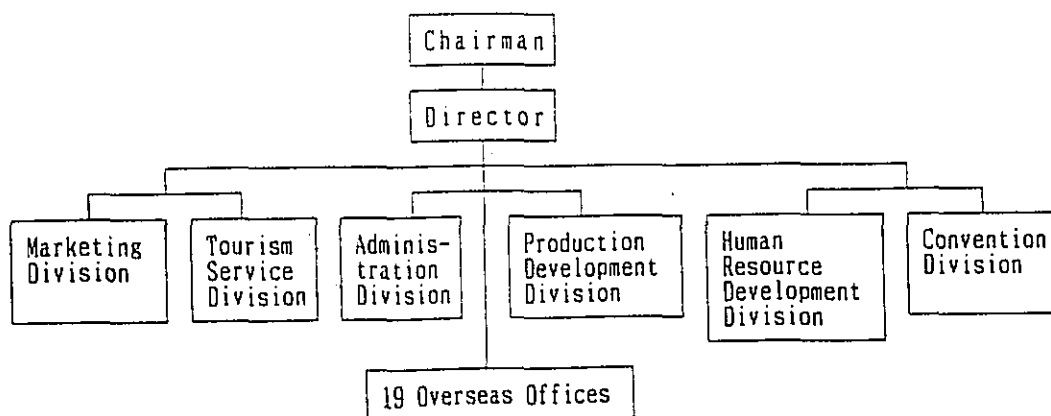
① シンガポール政府観光局の組織

シンガポールの観光振興にあたって中心的な役割を担うSTPB (Singapore Tourist Promotion Board)の組織は概略図-19のようになっており、“Chairman”と“Director”の下に6つの“Division”を抱えている。

また海外には日本を含めて19カ所に事務所をもっている。

以前は他省庁に対する影響力も限られた範囲のものであったが、1985～86年のホテル客室稼働率の低下を受けて“One Billion Project”を策定する中で、STPBは発言力を強めつつある。

図-19 シンガポール政府観光局の組織図



資料：“Singapore Tourist Promotion Board Annual Report 1986/87”

② “One Billion Dollar Project”(1986-99)の概要

シンガポールの観光開発・振興を目的とした計画は大小とりまぜて多数に上るが、当面する大きなプロジェクトは“Tourism Product Development Plan”, 通称“One Billion Project”に集約されているとあってよい。

この計画が策定されるにあたっては、前にも述べたように、ホテルの客室稼働率が低下

することへの危惧が大きな背景を形成している。計画の策定段階では客室数の増加に伴い1988年には稼働率が54%まで落ち込むという見方もあり、1990年の時点でもこのままでは60%以下にとどまるという見通しさえ出されていた。

さらに加えて、最近の観光客の間では「シンガポールはその近代化の中で従来持っていた東洋的な神秘と魅力を失ってしまった」という見方が徐々に増えており、有効な施策が打たれなければ外国人旅行者の滞在日数はさらに短くなるとの危機感をSTPBは隠そうとしない。

以上のような背景の下に発足した計画は、①旅行者数の増加、②滞在日数の延伸、③旅行支出の増加を主な目標としている。戦略的には、外国人旅行者市場の多様化に対応するためシンガポール独特の観光資源の確立をめざし、従来バラバラに存在していた観光資源を5つのテーマ——①エキゾチック・イースト、②コロニアル・ヘリテージ、③トロピカル・アイランド・リゾート、④クリーン・グリーン・ガーデンシティ、⑤国際スポーツイベント——の下に集約・整理し、一定の広がりとうくらみを持たせたくて旅行者に提供しようというものである。

この計画のために投下される資金総額が10億シンガポール・ドル（日本円 652億円）であり、先に述べた“One Billion Dollar Project”という計画の通称も、この点に由来している。

計画の遂行にあたっては、民間からの参加に負う部分が多く、そのための税制面での特典もいくつか用意されている。

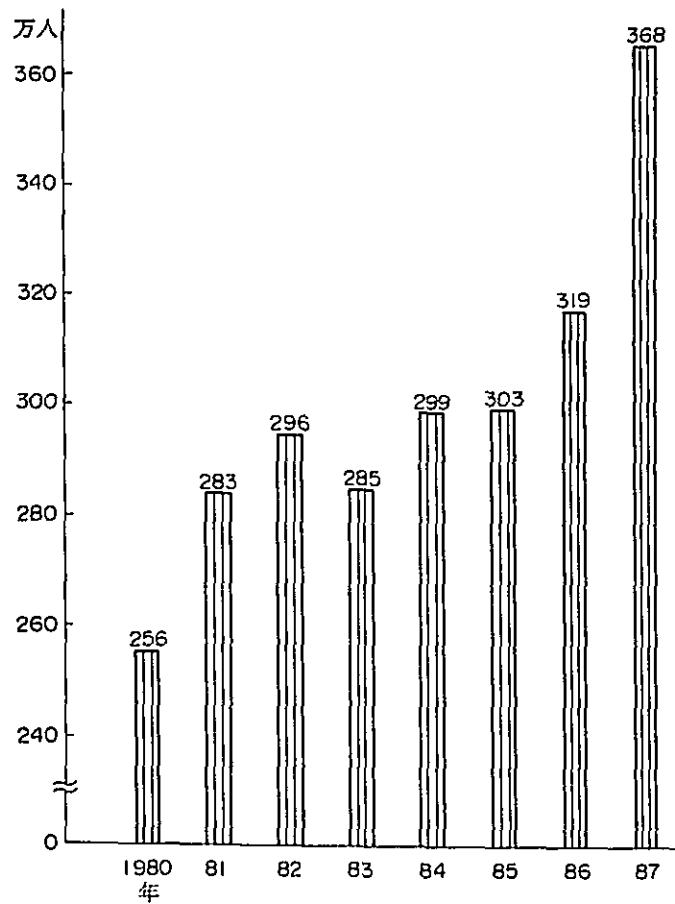
(4) 外国人旅行者の動向

① 外国人全般

(イ) 総数

シンガポールを訪れる外国人旅行者の数は、1980年代の前半はホテル客室面での制約もあり、やや停滞気味に一進一退を繰り返していたが、86年から低迷状況を脱し、87年には対前年15.3%増という大幅な伸びを記録している。これはホテルの供給過剰に起因する2年続きの低い稼働率（85年65.9%、86年64.7%）を克服すべく行われた官民総ぐるみの取り組みの結果といえる（図-20参照）。

図-20 シンガポールへの外国人旅行者総数の推移



資料：“Annual Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore 1986” (STPB)

(ロ) 国 別

STPBの統計では、1987年にアセアン諸国から合計で107万人が来訪しており、もっとも大きな構成比(29.2%)を示しているが、単独の国では日本が54万人(全体の14.7%)といちばん多く、対前年でみても33.9%という驚異的な伸びを示している。

次いでオーストラリア33万人、インド24万人、米国21万人、イギリス20万人、台湾15万人、香港13万人といったところが上位を占めている。対前年の増加率をみても、台湾47.8%、香港19.4%、韓国20.3%と中国系、アジア系市場の伸びが最近は目につく。

(ハ) 性 別

男性62.8%、女性37.2%と概ね3：2の割合。

(ニ) 年 齢

表-19からも分るように、30才代、20才代、40才代の順で多く、この3つのグループで全体の約70%を占める。旅行者の平均年齢は37.8才。

表-19 外国人旅行者の年齢別構成

19才以下	20才代	30才代	40才代	50才代	60才以上	不明	平均
9.0%	22.3	26.4	20.0	12.6	9.3	0.4	37.8才

資料：“Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore 1987” (STPB)

(ホ) 旅行目的

「観光」66.4%、「業務」12.4%で約8割を占める。「業務兼観光」4.7%、「通過立寄り」8.3%を除くと、他はいずれも1%未満になる。

(ハ) 宿泊施設

「ホテル」75.8%、「友人・親戚宅」11.4%、「その他」7.9%といった状況で、「宿泊施設不要」とするものも4.9%見られる。

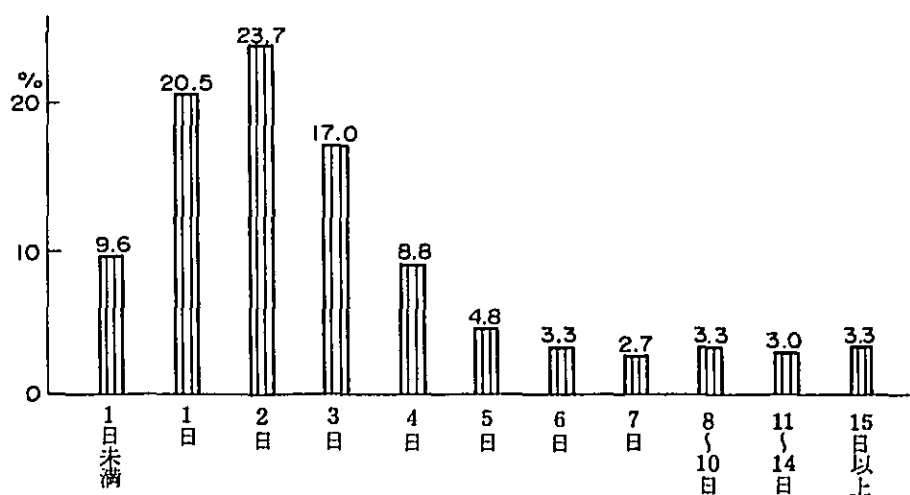
(ト) シンガポールへの訪問回数

「初めて」46.6%、「2回以上」53.4%と、いわゆるリピーターが予想以上に多い。欧米各国は大体半々という国がほとんど。

(フ) 滞在日数

2日、1日、3日といった順に多く、平均滞在日数は3.4日と意外に短い(図-21参照)。

図-21 シンガポールにおける外国人旅行者の滞在日数



資料：“Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore 1987” (STPB)

② 日本人旅行者

(イ) 既存資料をもとにした日本人旅行者のプロフィール

- ・シンガポールへの日本人旅行者は1970年代後半から80年代初めにかけて急速な成長を遂げたあと、80年代半ばに一度停滞し、1987年から再び大幅な増加を見せ始めている。前述したように、1987年には約54万人の日本人がシンガポールを訪れ、第2位のオーストラリアを大きく引き離している。好調な伸びは今年88年に入ってからも続いている。
- ・男性57.1%、女性42.9%と日本人の場合、女性の割合が他と比べてやや多く、また年齢別にみて20代の比率が高い(30.1%)のはハネムーンで訪れる旅行者が多いためであろう。

「観光」目的(89.6%)、「ホテル」での宿泊(93.5%)も他の国からの旅行者と比べるとかなり高い数字を示しており、買い物志向の強さと合わせて、受け地サイドからすれば、大事な発地国ということができよう。

シンガポールの訪問回数は「1回目」71.1%、「2回目以上」28.9%といった状況であり、20代ハネムーンナーの多さ、あるいは年輩者でも買い物目的でシンガポールを初めて訪れる層の多さを裏づけているといえる。

滞在日数は2.6日と外国人全体の平均3.4日と比べると確かにやや短い、ヨーロッパ諸国でも西ドイツ2.7日、オランダ2.9日、フランス3.0日といった状況であり、日本だけが極立って短いというわけではない。2～4日の間の構成比率は欧米諸国も概ね日本と似たような数値を示しているが、5日以上を滞在中にしている旅行者が合計すると15～20%程度いることが、これらの国々の平均滞在日数を日本よりも幾分長くしているようである。

(以上、シンガポール政府観光局資料による)

(ロ) 今回のアンケート調査の結果

シンガポールを訪れる日本人旅行者の動向をより明確に把握するため、今回はフィリピンのマニラと併せて、シンガポールでもアンケート調査を実施した。その調査概要ならびに結果は以下の通り。

<調査概要>

- ・調査対象：シンガポールを訪れた日本人旅行者
- ・調査方法：日本人旅行者がシンガポール滞在中に、現地のランドオペレーター6社のスタッフ及び調査員からアンケート用紙を配布・回収する方法
- ・調査時期：1988年4月25日(月)～5月3日(火)の9日間
- ・有効回収数：511名(配布した者1,000名)

F 1. 性 別

男性42.1%, 女性46.8%, NA11.2%とほぼ男女半々。

(注) NA:無回答

F 2. 年 齢

20才未満 2.3%, 20才代46.8%, 30才代21.3%, 40才代11.9%, 50才以上13.7%。

NA 3.9%と20~30代の比率の大きさが目につく。

F 3. 未 既 婚

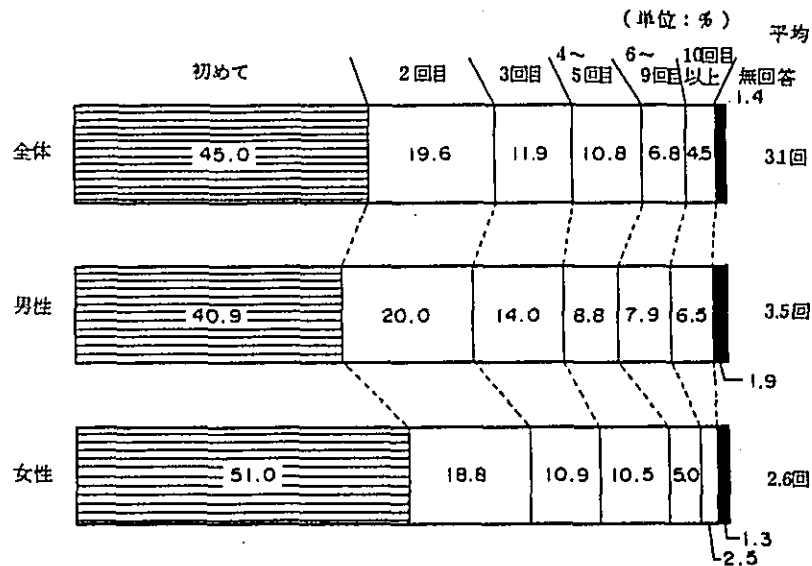
未婚21.1%, 既婚65.8%, NA13.1%

Q 1. 海外旅行の回数

今回のシンガポール旅行が海外旅行としては何回目にあたるかをたずねたものであるが、全体では「初めて」が45.0%と予想外に多い。それでもシンガポール旅行者の半数以上は海外旅行の経験ありという結果が出ており、「2回目」~「10回目以上」の合計は53.6%に上る。平均は 3.1回 (図-22参照)。

性別にみるとやはり男性の海外旅行回数が多いが、同じ20才代を比較すると男女ともほぼ3人中2人は「初めて」という旅行者である。

図-22 海外旅行の回数



Q 2. 今までの海外旅行の行き先 (MA:複数回答)

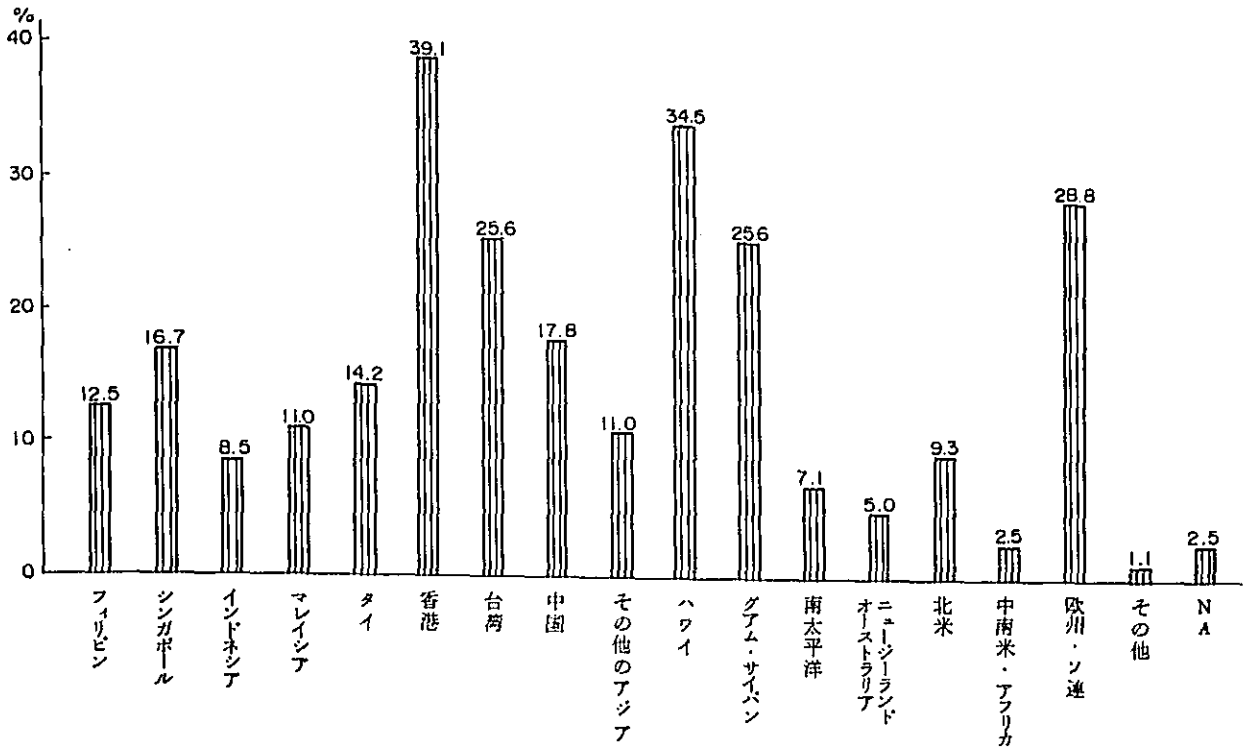
今回のシンガポール旅行以前にすでに海外旅行の経験がある人々(281名)に、これまでの旅行先をたずねてみた。

「香港」、「ハワイ」、「台湾」、「グアム・サイパン」といったところが上位を占めている (図-23参照)。

「シンガポールは初めてだが海外旅行の経験はある」という層(231名)の中でも、ほぼ同様の国々が上位にランクされており、シンガポール旅行の印象や評価は、以前

の海外旅行におけるこれらデスティネーションとの比較・対照に晒されることを銘記しておく必要がある。

図-23 今までの海外旅行の行き先



Q3. シンガポールへの旅行回数

シンガポール旅行が「初めて」という回答が90.2%に上り、「2回目以上」9.2%、「NA」0.6%という状況である。STPBの資料と比較して、今回は「初めて」の比率が高いことが分る。

目的別にみると「ハネムーン」は98%が「初めて」であり、「観光(ハネムーン以外)」でも「初めて」の比率は85.8%に上る。

Q4. 今回の旅行日数

「5日」が54.6%と圧倒的に多く、「4日」、「6日」を合わせると全体の80%を越す。平均は5.2日。

年齢や海外旅行の経験回数、同行者、旅行目的等との関係でも、それほど顕著な差はみられない。

表-20 今回の旅行日数とシンガポール滞在日数

(単位：%)

	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日 以上	NA	平均
今回の 旅行日数	-	0.2	3.3	13.7	54.6	15.7	11.0	1.4	0.2	日 5.2
シンガ ポールでの 滞在日数	0.6	10.8	23.7	32.1	27.0	4.5	-	-	1.4	日 3.9

(注) 平均日数を算出するときは、いずれもN.A.を除いて行っている。

Q5. シンガポールでの滞在日数 (SA)

表-20からも分かるように、「4日」、「5日」、「3日」の順になっており、平均は3.9日と、STPBの統計よりも1.3日ほど長くなっている。これは、後にふれるように、シンガポールをモノデスティネーション(単一の旅行先)とする旅行者が全体の51.1%を占めたことに起因するものと考えられる。

シンガポールの訪問回数との関連では、「初めて」のグループで平均3.9日、「2日以上」のグループで3.6日となっている。これは「初めて」のグループでシンガポールのモノ・デスが多く、「2回以上」の旅行者で他の国を旅程に含めたマルチデスティネーション型のもが多かったことによるものと思われる。

Q6. シンガポール国内での訪問先 (MA)

「シンガポール市内」96.5%、「セントーサ島」56.4%、「その他」10.8%といった回答状況であり、半数以上が「セントーサ島」を訪れていることが分る。

シンガポール訪問「2回以上」またシンガポールでの滞在日数「4日」、「5日」といったグループで「その他」の割合が高くなっているが、そこで具体的にあげられているものは大半がジョホール・バルである。

Q7. 今回の旅行で訪問する国 (MA)

地理的に隣接しているため、「マレーシア」とセットになっている旅程を選択した人が多いが、他の周辺諸国の比率はいずれも10%以下と低くなっている。「他の訪問国なし」というシンガポールのモノ・デスティネーション型が全体の約半数に上っている(表-21参照)。

シンガポールへの旅行が「2回以上」というグループではモノ・デス型が減少し、「インドネシア」や「タイ」との組み合わせが増える傾向がみられる。

表-21 今回の旅行で訪問する国

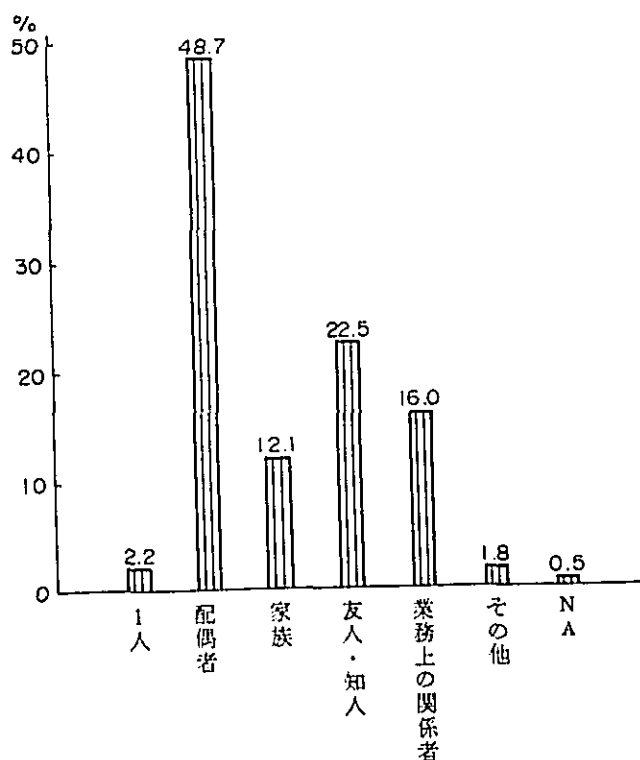
	サンプル数	フィリピン	インドネシア	マレーシア	タイ	香港	台湾	中国	オーストラリア	ニュージーランド	その他	他の訪問国なし
総計	511	0.4	4.7	31.7	6.3	8.6	0.8	0.4	1.0	0.8	51.1	
＜サンプルの訪問回数＞ 初めて 2回以上 N A	461 47 3	0.4 0 0	3.3 19.1 0	31.5 34.0 33.3	5.9 10.6 0	9.1 4.3 0	0.9 0 0	0.4 0 0	1.1 0 0	0.9 0 0	52.5 36.2 66.7	

Q8. 同行者 (MA)

全体では「配偶者」の比率が目立って高く出ているが、これは次の(Q9)でも触れるように、回答者の中にハネムーンが4割近く含まれていたことに起因している(図-24参照)。

ハネムーンを除いた「観光」目的だけでは、「友人・知人」37.9%、「業務上の関係者」23.8%、「配偶者」21.3%、「家族」19.1%といった割合である。

図-24 同行者



Q9. 旅行目的

「観光（ハネムーン以外）」55.2%、「ハネムーン」38.7%、「業務」2.5%、「友人・親戚訪問」1.2%、「その他」1.4%、「NA」1.0%といった回答状況であり、「留学」、「駐在」はいなかった。今回はランドオペレーター扱いのパッケージ・ツアーや団体の参加者を対象としてアンケート調査を実施したため、このように「業務」その他の比率が少ない結果になったのであろう。STPBの資料では日本人旅行者の場合、1987年で「観光（ハネムーン含む）」が82.6%、「業務」10.4%という数値が出ている。

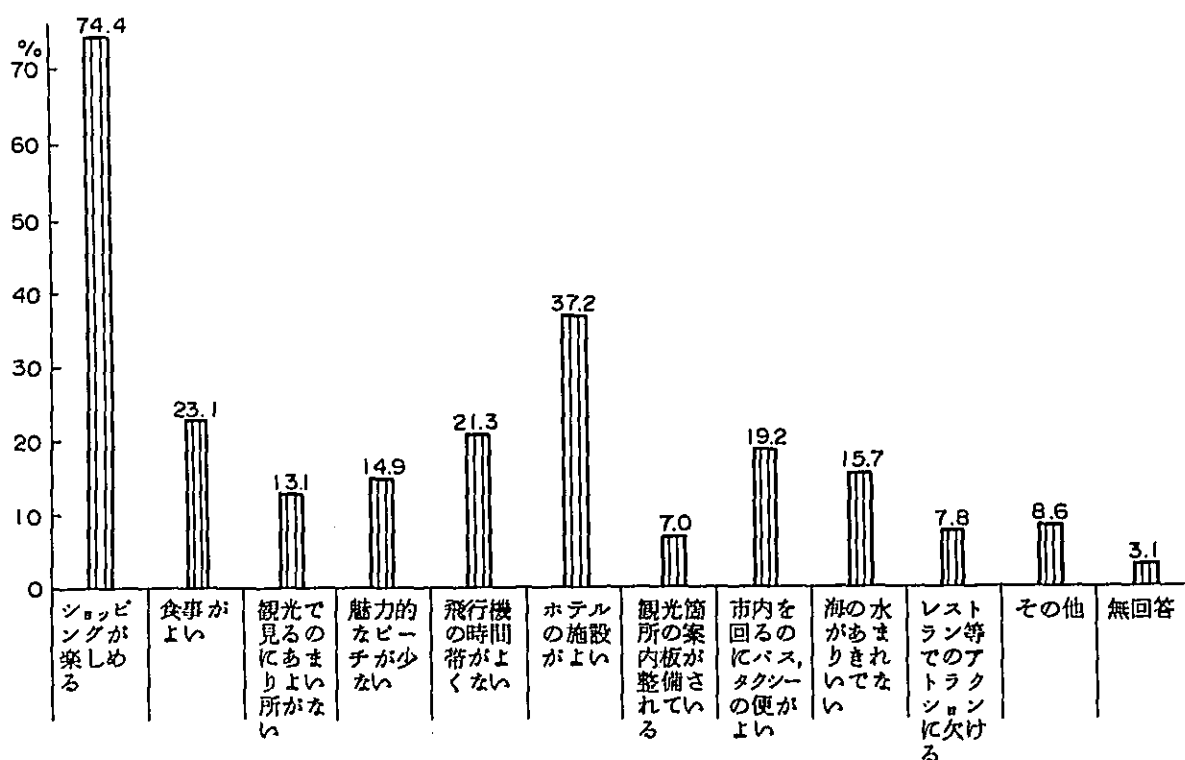
Q10. シンガポール滞在中の印象（MA）

「ショッピングが楽しめる」、「ホテルの施設がよい」、「食事がよい」といった項目が多数の旅行者から支持を受けている一方、「飛行機の時間帯がよくない」「海の水があまりきれいでない」、「魅力的なビーチが少ない」、「観光で見るのにあまりよい所がない」といった批判的な意見も大体5～6人に1人の割合で出されている（図-25参照）。

これを（Q6）の「シンガポール国内の訪問先」との関連で見ると、セントーサ島を訪問した者（288名）では「魅力的なビーチが少ない」（16.3%）「海の水があまりきれいでない」（17.7%）と全体の場合よりやや高い比率になっている。

また、本設問と（Q13）の「3年以内のシンガポール旅行の希望」との関連でみると、「予定はないがもう一度来たいと思う」という積極的なグループ（385名）では

図-25 シンガポール滞在中の印象



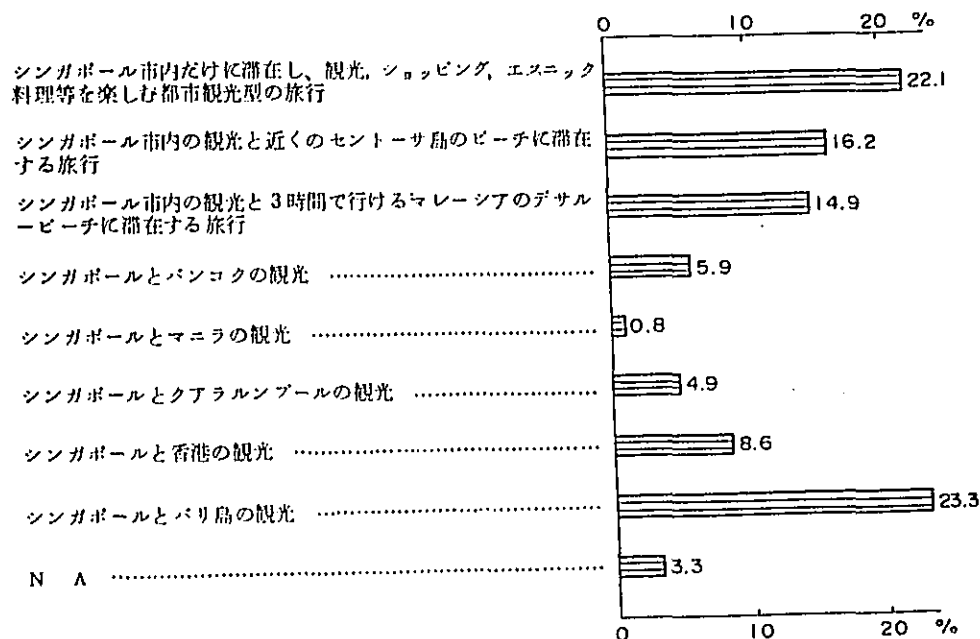
「ショッピング」、「食事」、「ホテル」に対する好意的な回答が目につく。他方「あまり来たいとは思わない」というグループ（86名）では、上記の項目にたいする評価が全体平均を下回ると同時に、「観光で見るのにあまりよい所がない」（29.1%）、「魅力的なビーチが少ない」（27.9%）、「飛行機の時間帯がよくない」（26.7%）、「海の水があまりきれいでない」（24.4%）、「レストラン等でのショー、アトラクションに欠ける」（11.6%）といったマイナス評価が寄せられている。

Q11. 次のシンガポール旅行の希望（SA）

実現するかどうかは別にして、もしもう1回シンガポール旅行をすとしたらという前提で、希望する旅行の内容をたずねた。

結果は、「シンガポールとバリ島の観光」が23.3%といちばん多く、それとほぼ同

図-26 次のシンガポール旅行の希望



じ比率で「シンガポール市内だけに滞在し……」のモノ・デス型に対する希望が出されている。それらに次いで「シンガポール市内+セントーサ島」と「シンガポール市内+デサルービーチ」の2つが大体同じ比率で見られる（図-26参照）。

また、本設問と（Q6）の「シンガポール国内の訪問先」の関係を詳しく分析してみると、（Q6）で「セントーサ島を訪問した者」（288名 全体の56%）は、次のシンガポール旅行の希望としては、

- 「シンガポールとバリ島の観光」…………… 28.5%
- 「シンガポール市内だけの観光」…………… 18.1%
- 「シンガポール市内観光とデサルービーチの滞在旅行」…………… 15.2%
- 「シンガポール市内観光とセントーサ島のビーチ滞在旅行」… 14.2%

の順になっている。

(Q6)で「セントーサ島を訪問しなかった者」(223名 全体の44%)は、次のシンガポール旅行の希望としては、

- 「シンガポールだけの市内観光」…………… 27.3%
- 「シンガポール市内観光とセントーサ島のビーチ滞在旅行」… 18.8%
- 「シンガポールとバリ島の観光」…………… 17.8%
- 「シンガポールとデサルービーチの滞在旅行」…………… 14.8%

の順になっている。

この結果、今回の調査では、「セントーサ島を訪問した者」は、次のシンガポール旅行の希望としては、「セントーサ島のビーチ滞在旅行」の希望は比較的少いのに対し、「セントーサ島を訪問しなかった者」は、「シンガポール市内だけの観光」に次いで、「セントーサ島のビーチ滞在旅行」の希望が多いことが分かる。

また、本設問と(Q13)の「3年以内のシンガポール旅行の希望」との関連で見ると、「実際に計画または予定がある」というもっとも積極的なグループは21名とサンプル数が少ないためここでは省略するが、385名いた「予定はないがもう一度来たいと思う」という次に積極的なグループでは、全体の傾向に近い回答が寄せられている。

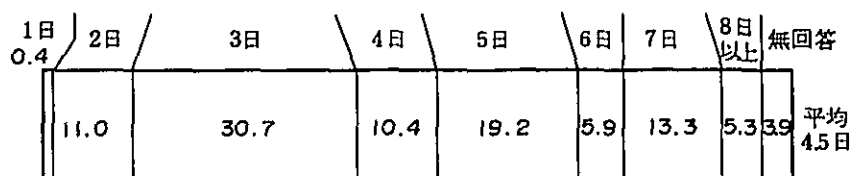
Q12. シンガポール国内での希望滞在日数

(Q11)でたずねたシンガポール旅行をするとした場合、シンガポール国内では何日程度滞在したいかを質問した。

やはり、3～5日の希望が多く、これで全体の約6割を占める。平均は4.5日と、前述した実態の3.9日よりは幾分長い(図-27参照)。

※ {これは旅行者が旅行中のことであり、また旅行経費などを考えずに希望滞在日数を答えたからと思われる。STPBの調査によると、日本人旅行者の平均滞在日数は1980年の2.8日から1987年の2.6日に若干短くなっている。}

図-27 シンガポールでの希望滞在日数



Q13. 3年以内のシンガポール旅行の希望の有無(SA)

3年以内ぐらいの間にもう一度シンガポール旅行をする意思があるか否かをたずねた。結果は次の通り。

- (1) 実際に計画または予定がある…………… 4.1%
- (2) 予定はないがもう一度来たいと思う……………75.3

- (3) あまり来たいと思わない……………16.8
- (4) もう一度来たいとは全然思わない…………… 1.2
- N A …………… 2.5

(1), (2)の積極的な意思をもったグループが約8割を占める。

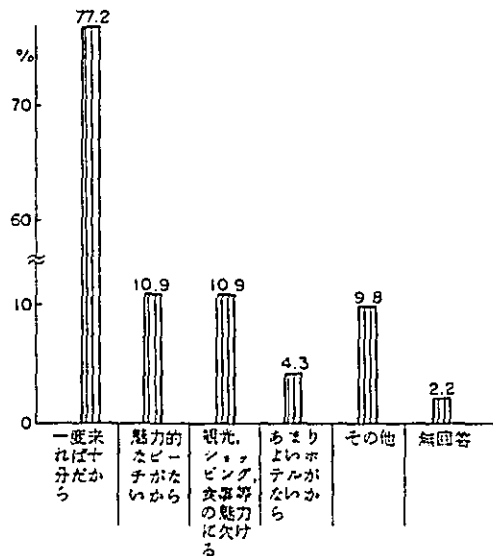
同行者別にみると「配偶者」, 「業務上の関係者」では肯定的な回答が全体平均を上回るが、「家族」, 「友人・知人」では幾分低い数字が出ている。

Q14. シンガポール旅行を希望しない理由 (MA)

(Q13)で「(3)あまり来たいと思わない」, 「(4)もう一度来たいとは全然思わない」と回答した人にたいして、その理由をたずねた。

「一度来れば十分だから」が圧倒的に多く、次いで「魅力的なビーチがないから」, 「観光, ショッピング, 食事等の魅力に欠ける」等の回答になっている。

図-28 シンガポール旅行を希望しない理由



(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点

シンガポールにおける事前調査及び本格調査にあたっては、以下のような基本的視点に立って実施していくことが望まれる。

① 状況認識

これまでのところ、シンガポールはアジアのみならず、欧米を含めた中でも上位にランクされる「観光先進国」ということができる。それは、国の経済開発に占める観光の明確な位置づけとビジョンづくり、それを推進するきちんとした組織と良質のスタッフといった点にあらわれているといえる。空港税やサービス税の一部が観光行政を財源の面から裏打ちしていることも看過されてはならない。そうした取り組み努力によってシンガポールへの外国人旅行者数は概ね順調に推移してきており、400万人を突破するのも早晚時間の

問題といえよう。

しかしながら、長期的にはタイ、マレーシア、フィリピン等の周辺諸国が工業の領域のみならず、観光の分野でも力をつけてくることから、これら諸国が魅力あるビーチや歴史的資源を持っているだけに、かなりの数の国際観光客を誘致し得るものと思われる。したがって、今から長期的視点に立ったシンガポールの観光振興に取り組んでいく必要がある。

② “One Billion Dollar Project” に対する評価

1986～90年の5年間を対象にシンガポール政府観光局が策定した “One Billion Dollar Project” は、①エキゾチック・イースト、②コロニアル・ヘリテージ、③トロピカル・アイランド・リゾート、④クリーン・グリーン・ガーデン・シティ、⑤国際スポーツ・イベントの5つを政策の柱としている。

それぞれの内容は概略以下の通りであるが、この計画はシンガポールの新しい魅力を発掘し、観光資源に厚みとバリエーションをつけるためにも、積極的に推進される必要があろう。

<エキゾチック・イースト>

中国文化を中心としたエキゾチックな文化遺産の保護・再開発

<コロニアル・ヘリテージ>

植民地時代のヨーロッパの文化遺産の保護・再開発

<トロピカル・アイランド・リゾート>

新しいビーチのリゾートとマリーナの開発

<クリーン・グリーン・ガーデン・シティ>

緑にあふれる清潔な都市づくりをさらに推進

<国際スポーツイベント>

魅力的なスポーツイベントの誘致活動

日本人のシンガポールにたいする「クリーン」、「ガーデンシティ」といったイメージは依然として幅広い層に存在するが、ひと頃と比べてパワーは衰えてきており、「ショッピング」の魅力に負うところが以前に増して大きくなってきている。しかしながら、そうしたシンガポールの「売り方」は、旅行者の「シンガポールは1回行けば十分」という声につながっており、現にシンガポールを訪れる日本人旅行者の71.1%はシンガポールは初めてというのが実情である（1987年）。

このように、円高メリットによるショッピングの魅力が今と比べて薄れるような状況をも想定して、買い物以外の魅力を発掘すること、それによってシンガポールでの滞在日数の延伸と再訪率を高めるためにも前述の計画は基本的に支持されてしかるべきであろう。

上記計画のうち、セントーサ島については、海水の滞留をなくすための工事やビーチの

砂の交換、レジャー施設の増設等が予定されている。国際オーシャン・リゾートとしては、観光資源の規模、景観等から見て限界があるが、都市型観光の多様化を図る手段としてのビーチの改善、レジャー施設のグレード・アップ化は評価し得るものと云えよう。

③ 日本人観光客の誘致について

(イ) 滞在日数の延長よりは旅行者総数の増加を

シンガポール政府観光局の資料によると、日本人旅行者の平均滞在日数は 2.6日、西ドイツ 2.7日、オランダ 2.9日、フランス 3.0日等と比べて極端に短いわけではない。(日本人旅行者の旅行目的による内訳は、「観光(ハネムーンを含む)」82.6%、「業務」10.4%となっている。)

また、今回シンガポールで実施したアンケート調査では、モノ・デスティネーション型(単一の旅行先)のパッケージ・ツアーがかなりの部分を占めていたこと、しかも、「旅行目的が観光(ハネムーンを含む。)」の人の割合がSTPBの調査よりも多かったこともあり、平均滞在日数は 3.9日と上記資料よりは幾分長くなっている(旅行目的による内訳は、「観光(ハネムーン含む)」が93.9%、「業務」2.5%となっている)。

日本人の海外旅行全体の約半数を占める東南アジア方面は1週間以内の旅程が主流を占めており、その背景にある休暇制度の問題とシンガポールというデスティネーションの性格(都市型観光地)からみて、日本人旅行者の滞在日数の延伸は容易でないと考えられる。

- このような考え方に立って、以下のとおり、シンガポールの観光振興のための方策をまとめたところである。

(ロ) 都市型観光地としての魅力づけの徹底

シンガポール自体としては、「シンガポールは一度で十分」というようなことが言われられないような、新たな観光資源の創出が最大の課題といえる。

その場合、歴史的な資源に乏しく、まして自然資源に至っては周辺諸国のビーチリゾートに対抗しえないシンガポールとしては、やはり日本人向けには「都市型観光地」としての魅力づけを徹底して考えていくべきではないだろうか。

ニューヨークは、ある意味でこれといった観光資源を持たない都市型の観光地であるが、それでも毎年、日本人を含めて多くの国から観光客を集めている。その魅力は現在世界でもっとも“Exciting”な街といわれるように、そこに集積された様々な大都市型の広い意味でのエンターテイメント——ホテル、ブティック、摩天楼、ファッション、ミュージカル、ディスコ、みるスポーツ、etc.——に負うところが大きい。今やニューヨークは若い世代にとってもっとも当世風のファッションブルな都市なのであり、そこに旅行することはそうした都市と自らが同化することにほかならない。

ニューヨークがそのままモデルとはなるべくもないが、自然資源、歴史的な資源とも

にそれほど恵まれていないシンガポールとしては、日本人旅行者向けには「都市型観光地」としての魅力を新しく付加していくことに活路を見出していくことがもっとも現実的な選択と考えられる。

それは従来型の観光資源を整備していくのではなく“街”そのもの、“都市”そのものとしての魅力を強化する方向をめざすものであり、具体的にはアジアでいちばんのショービジネス、ファッション、芸術、映画祭、音楽祭、イベント等の拠点として今後はシンガポールを位置づけていくべきであろう。

振り返ってみれば、これまでシンガポールは物流や商業、文明の交叉点、十字路として、その地理的な条件をフルに活用してきていたが、今後は文化交流の分野での十字路として自らを位置づけ、その役割をも強めていくべきであろう。そうした要素がある都市に旅行者も魅かれるのである。

(h) ショービジネスの活性化

前の (d) で述べた内容のうち、シンガポールの現状を考えた場合、ショービジネスの活性化が強調されるべきであろう。

今のシンガポールではたしかに一流ホテルのレストラン等で様々な国の料理を楽しむことができるが、食事をしながら、あるいは食事を終えたあとのアトラクションで魅力のあるものに欠けている。いくつかのホテルやクラブで京劇その他のショーもあるにはあるが、国際観光地・リゾートのレベルには遠く及んでいない。ニューヨークのミュージカル見物やディスコティックが旅行そのものの目的となっているように、東南アジア随一の国際級のショービジネスが妍を競う都市として、“Clean”から“Brilliant”への脱皮を図るべきであろう。その他、前述したホテルでのショーでは日本語によるアナウンスメントが十分には行われていないのが実状であることから、こうした点の見直しも必要であろう。

(i) コンベンション事業の推進

諸々のイベントの受け皿としてのコンベンション事業では、シンガポールはすでに世界有数の地位を占めているが（1986年の都市別国際会議開催件数は100件で、パリ、ロンドン、ジュネーブ等に次いで第7位、東京は56件で第19位）、引き続きこの分野にも意を注いでいく必要はあろう。

(h) ショッピング機能の充実

オーチャードロードは日本人を含めた外国人観光客にとって、文字通り一大ショッピング・モールを形成している。当然、観光客の流れも現在この通りを中心に集中しているが、今後、ショッピングの分野での香港あるいは欧米諸都市との競争を考えた場合、この領域で様々なバリエーションをつけていく必要はあろう。

オーチャードロード沿いのショッピング機能を引き続き充実させていくことはもとよ

り、それとは別に店舗の外観、価格、品ぞろえ等に独自の個性を持たせたショッピング機能とレストラン、その他のエンターテインメントの機能を併せもった一大ショッピング・モールを開発していくことも検討される必要があるだろう。

近年ウォーターフロント（臨海部）を再開発してこうしたショッピング・モールを形成する動きが欧米を中心に目立っており、これからの日本人旅行者の志向にも合致するものと考えられる。

(v) 外国人旅行者向けのゴルフ場運営

日本のゴルフ人口は約1130万人に上っており、ゴルフ目的で海外旅行に出かける人も着実に増えてきている。しかしながら、シンガポールの場合、ゴルフ場は10ヵ所以上あるものの、旅行者のようなフリー客がプレイできるコースはセントーサ島にあるゴルフ場1ヵ所に限られている。

スキューバ・ダイビングやスキー、ゴルフ等のいわゆる「目的型」の旅行は将来も増加が予想されることから、この面での対応が必要であろう。具体的には、日本人を含めた外国人観光客が滞在中、気軽にプレイできるようなゴルフ場の開設ないし運営が望まれる。

併せて、販売促進面でも、パッケージツアーやオプションツアーへの組み入れ、ゴルフ場とホテルの連携強化、コンベンション客への働きかけ等をより積極的に行っていく必要があるだろう。

(vi) クルーズ旅行の充実

すでに日本航空系列の J & N CRUISE PTE, LTDが今年8月から36m, 200人乗りのクルーザーを就航する予定であり、これによって滞在客の日帰りオプションツアーやシンガポールの人々のレジャーとして1日に2回、シンガポール周辺の海岸クルーズと島巡りを行う計画である。その他昼食時にはレストラン、夜は夜景を楽しみながらディスコ、ライブ演奏などを行う予定になっている。

クルーズは日本人観光客の滞在日数の延伸策を考える場合、一つの手段たりうることから、将来的にはマレーシアやタイなどとの結びつけも含めて、コースの多様化を図っていく必要があるだろう。

また、ヘリコプターによるシンガポール市上空及び周辺島しょの遊覧飛行も、法規とのからみは出てくるであろうが、検討する意味はあるだろう。

(vii) 観光関連従業員のホスピタリティ

観光資源にはいくつかの種類のものが考えられるが、「人は最大の観光資源」ということが最近ではいろいろな場で言われている。とりわけシンガポールの場合、自然資源、人文資源等の面で制約があるだけに「人」の占めるウェイトは周辺諸国に比して高まらざるをえない。

しかしながら、ホテルやレストランの従業員は、この「人的」の要素のうち「ホスピタリティ」という点では改善の余地があると言える。

(リ) 東南アジア全体の“ゲートウェイ”としての役割強化

今回のアンケート調査においては、シンガポールを訪れた日本人旅行者は、次にシンガポール旅行を希望するとした場合には、「シンガポールだけの市内観光」が多く、近隣諸国との連携については「シンガポールとバリ島の観光」の希望が最も多い。

また、マレーシア総合観光開発計画調査における日本人旅行者を対象としたアンケート調査（1987年実施）によれば、東南アジアにおけるこれまでのビーチへの旅行経験はマレーシア（ペナン、デサルー等）、タイ（プケット、パタヤ）、インドネシア（バリ島）などが多く、今後、希望するビーチとしては、インドネシア（バリ島）、マレーシア（ペナン、デサルー）などとなっている。

更に、このアンケート調査の対象となったマレーシアを訪れた日本人旅行者の約70%はシンガポールを経由して出入国しており、シンガポールの東南アジア旅行における地の利を反映したものとなっている。

これらの結果からみて、シンガポールとしては、「都市型観光地」としての特質を認識しつつ、マレーシア、タイ、インドネシアなどにあるビーチ・リゾート地と連携を強める方向で外国人旅行者数を増やすことがより賢明と考えられる。

シンガポールは、シンガポール単独で旅行者を増やすというよりも、車輪の“ハブ”として地の利を活用し、東南アジア全体のマーケット拡大に貢献することによって旅行者数を増やしていくべきと考えられる。ビーチリゾートとしての弱い面は、他のdestinationに補完してもらうことによって、シンガポールの観光振興は一層促進されると考えられる。

④ シンガポールに対する技術協力について

以上、概観してきたように、シンガポールのホテルや基盤施設は高水準のものが整備されており、観光開発のための計画づくりもきちんに行われている。計画を推進するための人材や資金面でもほとんど問題はない。これらを見るかぎり、観光の分野でシンガポールはすでにスイス、フランスや米国に匹敵する「観光先進国」の域に達しており、当面、政府ベースの援助ニーズはない。

ただ、日本人観光客の誘致を認識した場合、観光関連従事者にたいする研修・教育といったソフトの分野を中心に対応の余地があるといえる。

また将来的には、前述したような「ショッピング機能の充実」等のテーマが検討の俎上に上らせられる可能性はあるといえる。

3. タ イ

(1) 観光開発を取り巻く環境

① 自然・社会

- ・タイはインドシナ半島の中央部に位置する約51万 4,000km²の国土を持ち、その広さは日本の約 1.4倍である。国境は、北部から西部および南部にかけてはビルマ、北部から東北部にかけてはラオス、東部はカンボジア、南部はマレーシアと接しており、海岸線（シャム湾に面する部分が 1,875km, インド洋に面する部分が 740km）を除いては、この4ヶ国に取り囲まれる形になっている。

国土のほぼ中心部をチャオプラヤ川（メナム）が南下してタイ湾に注いでおり、その流域は豊かな穀倉地帯となっている。

- ・気候は熱帯性気候に属し、日の最高気温は年間を通じ30℃に達する。1年は5～10月の雨期と、11～4月の乾期に分かれ、年間降雨量は 1,000～ 1,500mm程度で、その85%が雨期に集中する。

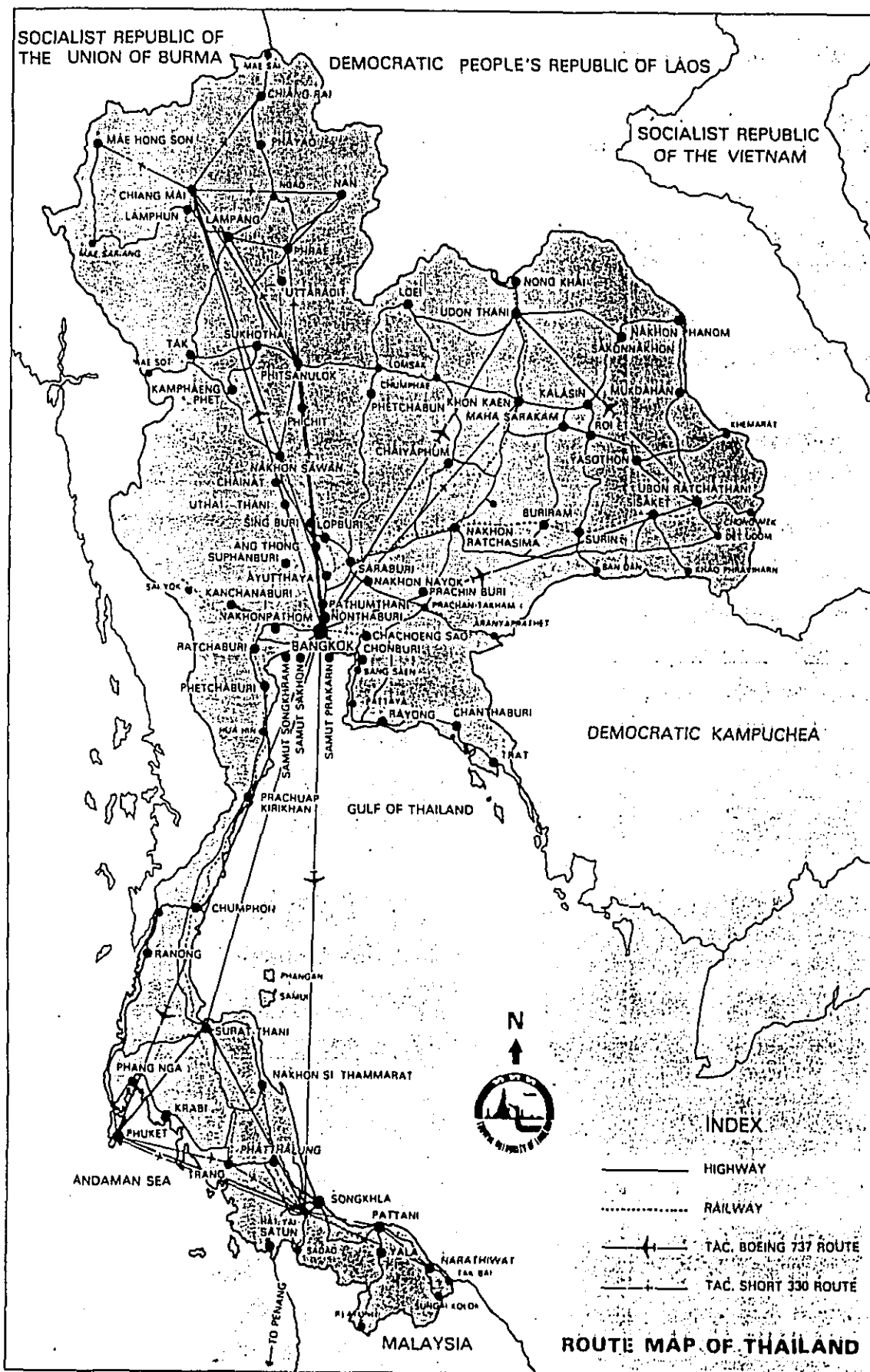
- ・タイの人口約 5,040万人のうち、90%がシャム族を中心とするタイ族で占められ、公用語もタイ語が用いられているが、経済活動に関しては、人口8%の華僑が実権を握っていると云われる。労働人口は人口の半分強の約 2,600万人と推定される。

信教の自由は憲法で保障されているが、人口の94%までが仏教を信仰している。ワットと呼ばれる仏教寺院が全国で2万 5,000以上あり、地域の中核的存在になっている。

② 政 治

- ・タイは立憲君主国で、元首は国王（1988年現在 Rama 9 世）である。憲法は1932年に制定されたが、戦後のめまぐるしい政権交代により、変更が繰り返された。
- ・1980年には現プレム政権が誕生し、1983年には社会行動党、民主党、タイ人民党、国家民主党の4党連立で第4次プレム政権が発足した。1985年にはプレム政権の経済引き締め反発するクーデターが起きたが、軍部の介入により鎮圧されている。その後1986年の下院総選挙の結果与党が勝利を治め、第5次プレム内閣が発足したが、連立政権であることに変わりはなく、依然として不安要因を残している。

図-29 タイ全図



③ 経 済

- ・農林水産業がGDPに占める割合は長い間第一位の座にあったが、1984年には製造業と入れ替わり、更に1985年には製造業、商業を下回り第3位となっている。しかし就業人口では過半数を超えており、輸出構造上は依然として6割以上が農林水産物と、基本的に農業が経済の核となっている。
- ・製造業がGDPに占める割合は1960年の13.1%から、1985年には19.8%へと拡大しているが、今後も第2次産業への転換は徐々に進むものと思われる。
- ・農産物価格下落から低迷していた経済は、繊維製品などの輸出を中心に回復基調を辿っており、その傾向は原油価格下落、輸出の増加などにより、促進されるものと考えられる。物価は1984年の通貨切り下げの影響も微少であり、切り下げ後の物価統制令実施など、政策の効果もあって安定している。
- ・1986年7月から第6次5ヶ年計画がスタートした。今次計画の最大の課題は地方における貧困、失業問題の解消である。
- ・対外借入れについては、第6次5ヶ年計画の第1～3年度までは各10億米ドル、第4、第5年度は各12億米ドル、計54億米ドルの枠が設定されている。
- ・総合的に見て、年平均5%の経済成長は現実的であり、達成に困難はないものと思われる。

④ 社会基盤施設

- ・バンコク市内の交通手段は基本的に自動車のみであり、市内の交通渋滞は年々深刻な状況に陥りつつある。代替交通手段の必要性は明らかであるが、地盤が軟弱なため、地下鉄道の設置も不可能である。
- ・また、排水施設が不十分であり、雨期には市内各所で洪水が発生し、衛生上も問題がある。
- ・通信面では特に問題はなく、電気、水道、ガスの供給面でも都市部に関する限り大きな問題はない。しかし、水道の水は（少なくとも外国人にとって）そのまま飲める状態ではないし、下水道の整備もまだ不十分であると云ってよい。
- ・国民の総エネルギー消費量は低い水準にある。

⑤ 為替管理制度

- ・外国為替相場は1984年11月のパーツ切り下げ実施の際に対米ドル・リンクが廃止され、変動相場制へ移行した。現在の対米ドルレートのフロート幅は比較的小さなものとどまっている。
- ・すべてのタイ居住者は外貨取得の7日以内に公認外国為替機関に外貨を売却しなくてはならず、外貨集中が義務付けられている。
- ・貿易外の外国為替受取は特に制限がなく、自由である。居住者及び非居住者の旅行者は、

外国通貨を無制限に持ち込むことができる。

⑥ 投資環境

- ・アジアの投資対象としての相対的なタイの評価は高い。債務危機のフィリピン、高賃金政策のシンガポール等、他のアセアン諸国に比べ、政治、経済の安定性、低い賃金水準、更に天然ガス開発によるエネルギー需給好転などが再評価を促している。
- ・貿易外収支赤字に悩むタイは近年輸出産業育成に取り組んでいることを反映し、奨励事業に各種インセンティブを与えている。
- ・外資系企業の現地資金調達は全く自由である。出資比率面では、タイ・マジョリティへの移行が行なわれており、また現地人の雇用・登用が促進されつつある。
- ・送金、再投資も原則的に自由であるが、再投資については、自国経済発展のために、利潤の還元、国内再投資が要望されている。
- ・対タイ投資に伴う手続き、為替手続きについては制限はない。元本持ち帰り、利潤、配当金、利子送金については中央銀行への事前登録が必要である。
- ・労使関係は概ね良好であるが、日本人との給与格差、日本式経営の適用などに配慮が必要である。

(2) 観光産業及び観光資源の現況

① タイ経済に占める観光の位置づけ

- ・1986年における観光総収入は 373億 2,100万バーツ（日本円 1,970億円）に達し、対前年比17.5%の伸びを示した。これは最大の輸出産品である繊維製品による外貨収入を上回り、最大の外貨獲得産業となっている。従って、タイとしては当然のことながら、観光の一層の促進に力を入れている。
- ・1987年のタイ観光年を機に、訪タイ外客数は対前年比約24%の目覚ましい伸びを示し、訪タイ外客数の総計は約 348万 3千人となった。
中でも日本人旅行者数は対前年30%を超える伸びを見せ、T A Tの発表によれば34万人余りが1987年にタイを訪れた。これは訪タイ外客中約 9.8%を占め、隣国のマレーシアを除けば、タイにとって日本は今や最大のマーケットとなった。
- ・因に、1986年の日本人旅行者からの観光収入は27億 7,700万バーツ（日本円 146億円）であり、総収入の約 7.4%を占める。1人当たりになると、2,590バーツ/日である。これは日本円で13,675円/日に相当する。

② 観光資源

- ・タイの観光資源は大別すると、パタヤ、プーケットなどに代表される国際的ビーチリゾートを中心とした自然資源と、寺院、遺跡などに代表される人文資源の2種類に分類で

きる。

- ・但し、人文資源については、規模が大きく、国際的な誘致力も大きいようなものはバンコクを除いては余り見ることができない。しかも、これらの資源が広い地域に散在しているために、短い時間で効率的に観光を行なうのは困難である。
- ・各地域ごとの主要な観光資源／スポットは大体以下の通り。

(イ) バンコク首都圏

人文資源： 王宮，ワット・プラケオ，ワット・ポー，ワット・アルン，
ワット・トライミット，スアン・パッカード宮殿，国立博物館，
国立美術館，国立劇場，水上マーケット，デュシット動物園，
毒ヘビ研究所，ジム・トンプソンズ・ハウス，ローズ・ガーデン，
ムアン・ポーラン，ワニ養殖場，ナコン・パトム，クワイ川鉄橋，
アユタヤ 等々

自然資源： パタヤ，ホアヒン，チャアム・ビーチ等のビーチ・リゾート

(ロ) 東 北 部

人文資源： ピマイ遺跡，パノム・ルング遺跡，コンケン国立博物館，スリン象祭

自然資源： カオヤイ国立公園（主として国内向け）

(ハ) 北 部

人文資源： スコタイ歴史公園，シ・サチャナライ歴史公園，
ロイ・カトン（灯明祭），エレファント・キャンプ，
ワット・ドイ・ステーブ，手工芸村

自然資源： 北部国境付近山岳地帯，サン・カンペン温泉

都市型観光：チェンマイのナイト・バザー，オールド・チェンマイ文化センター

(ニ) 南 部

自然資源： プーケット島，パンガー，ソングラ等のビーチ・リゾート

③ ショッピング

タイで有名なショッピング・アイテムとしては、伝統的に定評のあるタイ・シルクを始め、宝石、銀製品、漆器、木工製品、陶磁器等が挙げられるが、一般的には安価な手工芸品、民芸品的な品物が多い。

中でも、ジム・トンプソンのタイ・シルク製品は最近では国際的に一流ブランドとしての地位を固めており、充分見るに価する良い品物が多い。一般のタイ・シルクと比べて高価と云われるが、日本人にとっては十分に値ごろ感がある。

陶磁器は安価であり、日常家庭で使用するには充分気の利いた品物があるが、店の側での Export Service が一般的には余り整備されておらず、重く、かさばる品物だけに、土産品とするには若干の問題がある。

また、衣料、バッグ、時計等名前だけの安っぽい一流ブランド商品のイミテーションが街にあふれている。

総合的には、デザイン、品質の面で、目の肥えた日本人観光客には必ずしもアピールしない品物が多い。日本人は一般的に買物好きであり、一層の研究を行なって付加価値の高い商品づくりを目指せば外貨獲得に更に貢献できる筈である。

④ 食 事

タイ料理は全般的に辛い、最近のエスニック・フード・ブームもあり、比較的日本人の口に合うと云える。また、都市部では西洋料理店が数多くあるし、日本料理店もある。しかし、地方（特に北部、東北部）に出ると、往々にして日本料理はおろか、西洋料理も無いことがあり、一般的に食事のバラエティに乏しいと云えるだろう。

従って、タイ料理を好む観光客にとっては余り問題が無いが、タイ料理になじめぬ観光客は都市部に滞在するしかない。

食事の安さは特記に値するほどで、屋台も数多くあるが、都市部の高級レストラン以外では食器は殆どプラスチック製であり、見た目を大事にする日本人観光客には余り適さないと思われる。

⑤ エンターテインメント

他のアセアン諸国も同様だが、一般的に夜の娯楽に乏しい。レストランによってはタイ・ダンスのショーが見られる所もあるが、大体は一回見れば充分といった類のものである。その他、ホテルのディスコ、ナイト・クラブ等があることはあるが、滞在日数が伸びた場合には必ずしも充分とは云えず、エンターテインメントの種類、内容は再考を要する。

⑥ スポーツ、レジャー

「見る」スポーツとしてはタイ式ボクシングが伝統的に有名だが、「やる」スポーツもビーチ・リゾートでは各種マリンスポーツがあるし、ゴルフ場も数多く、フィーも安い。テニス、乗馬も可能である。

⑦ 観光施設、サービス

(イ) ホ テ ル

外国人旅行者が宿泊するのに適したホテルの客室数は、1986年バンコクで約22,600室と云われ、ほぼシンガポールと同程度である。この客室数に対する稼働率はTATの発表によれば、1986年のバンコクで平均 60.76%となっている。この数字で見ると、バンコクのホテルはまだまだ余裕があると云えそうだが、現実にはバンコクのホテル事情は年々悪化しており、供給が需要に追いつかない状況が現出している。特に高級ホテルほどその傾向は顕著であり、数ヶ月先まで予約上満室ということもある。しかしながら、タイ政府側は急激なホテル客室数の増加は供給過剰を起し、値くずれを招くとして、積極的にホテル建設を推進しようとは考えていないようである。

施設面に関する限り、特段の問題は認められない。また、都市部では特に問題はないが、地方に行くとホテルでも英語が通じないことがある。

タイ人のスタッフは気はいいが、一般にシャイであり、言葉の問題もあって、ホスピタリティ面では日本人には不満が残るかもしれない。

(ロ) 旅行会社

現在タイにおいては、旅行代理店等の資格、活動などを規制する法律はなく、誰でも届け出を行なうだけで、旅行会社として商売が出来る。旅行業は少ない資本で活動が可能のため、時として信頼性に欠ける業者がある。このようなこともあり、旅行業を何らかの方法でコントロールする法律、規制の制定が急務である。

現在バンコクには約 400の代理店がある。バンコクの外には極めて少ない数の旅行会社があるのみである。

⑧ 旅行ガイド

観光業はベトナム戦争以後、1973年を機に隆盛を示したが、良質の旅行ガイド育成が間に合わなかった嫌いがある。

現在バンコクには約 1,000名以上のガイドがいると推定されるが、この部分でも、ガイドの資格、活動を規制する法律はなく、一定の水準を保つことが困難である。

一方、ガイドの育成の為に職業訓練施設もまだ本格的なものは極めて少なく、学校の訓練コース等に頼っているのが現状である。

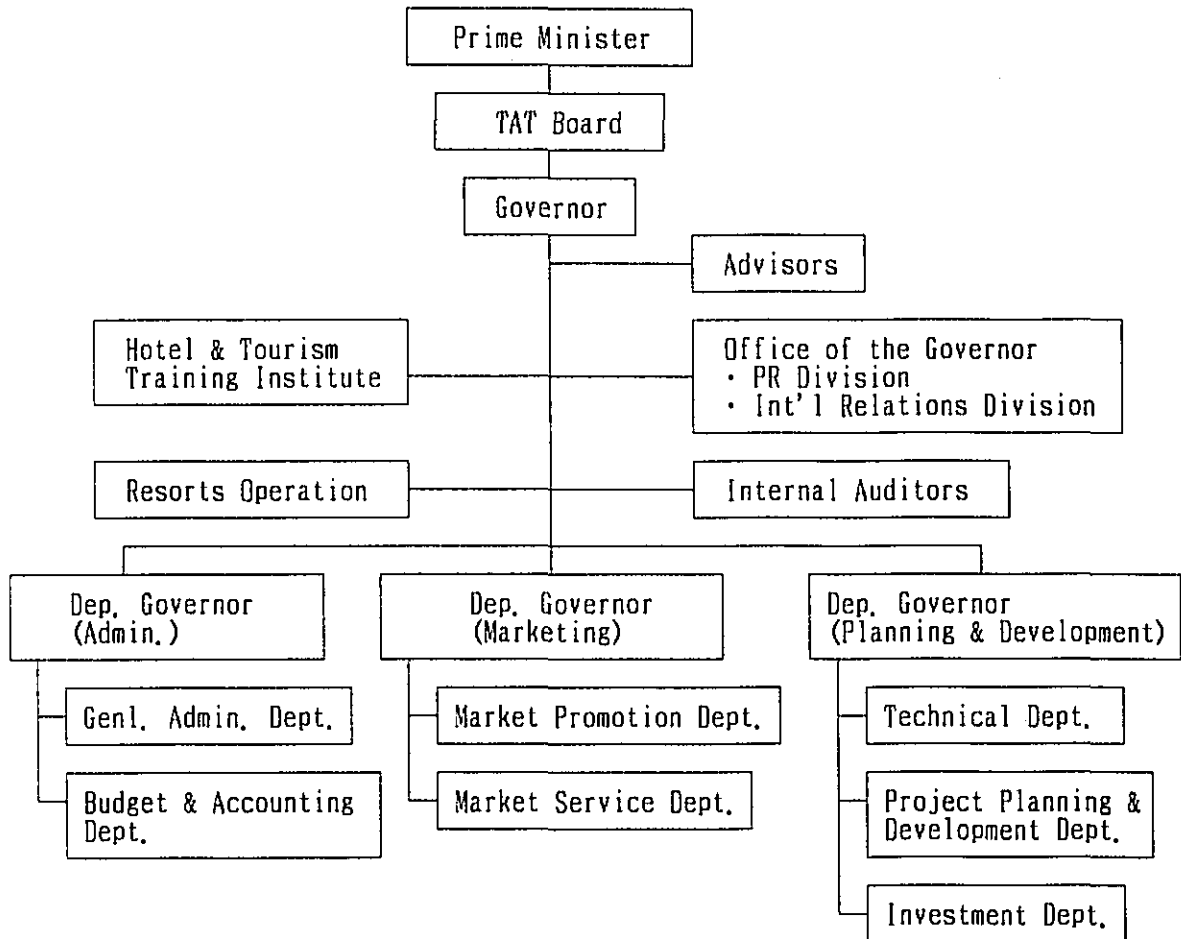
なお、優秀なガイドにはT A T発行の証明書が交付される制度があり、王宮にはこの証明書を持ったガイドのみが立ち入りを許される。現在T A Tはこの制度を拡大する意向を持っている。

(3) 観光振興政策の動向

① タイ政府観光庁の組織

Tourist Authority of Thailand(TAT)の組織は概略図-30の通りである。

図-30 組織図



国内8ヶ所、海外12の事務所を持っている。

資料：Annual Report 1986 Tourism Authority of Thailand

国家の観光政策を積極的に推進してゆくため、1976年に改組され、TOT (Tourism Organization of Thailand) から首相府所管の Authority となった TAT は着実に組織と事業の拡大強化を図ってきたが、その権限は未だ十分とは云えず、行政機構として法案提出権を持つ Bureau への昇格が話題となっている。

② TATの基本方針

従来のタイ政府の基本方針は、外人観光客数の増大、滞在日数の延伸、観光消費の促進であり、このため海外主要マーケットにおける旅行代理店、マス・メディア、コンベンション・オーガナイザー等を対象とする研修旅行を含む積極的なプロモーション活動を展開してきたが、ここ数年順調に訪タイ外人旅客数も伸びていることから、国家経済社会開発

計画との整合性を保ちつつ、観光の一層の成熟を目指して概ね以下のような政策を打ち出している。

- ・ 国家経済に寄与する外貨収入増大のため、外人観光客の一層の誘致を図る。
- ・ 観光収入の地方分配を図るため、地方の観光資源を整備拡充し、新規デスティネーションを開発する。
- ・ 国としてのアイデンティティ確立のため、自然資源と環境の保全を行ないつつ、文化遺産の修復、整備を行なう。
- ・ 各種施設の整備と観光サービスの改善を図る。
- ・ 国内の観光旅行促進を図る。
- ・ 国内外からの観光客に対する安全策促進を図る。
- ・ 観光関連産業従事者の増大を図る。
- ・ 観光開発関連活動への国民及び民間セクター参画増大を図る。

(4) 外国人旅行者の動向

① 外国人全般

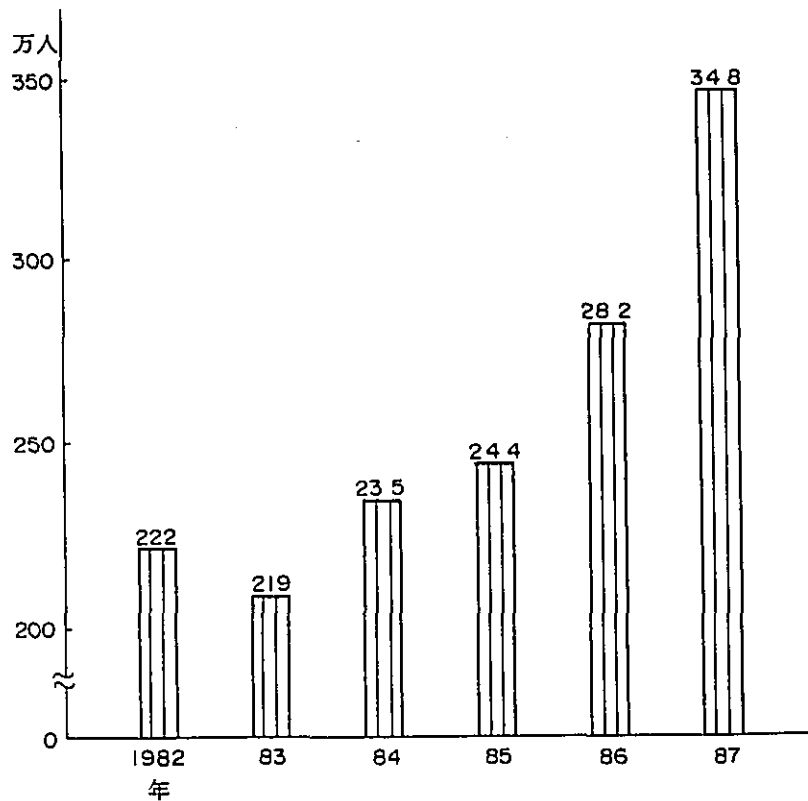
(イ) 総 数

タイを訪れる外国人旅行者の数は、1980年代前半においては、200万人代の前半で推移していたが、86年からはそれまでの停滞を一気にはね返すような伸びを示した（図-31参照）。これには大体以下のような要因があったと考えられる。

- (1) タイの主要マーケットたるアメリカ、ヨーロッパ及び日本を含むアジアの諸国が経済的に安定していた。
- (2) テロリズム、チェルノブイリ原発事故等の影響により、ヨーロッパへの旅行は手控えられ、また中東の戦争、フィリピン、スリランカにおける政情不安等の要素は代替目的地としてのタイの立場を有利なものとした。
- (3) ヨーロッパ及びアジア各地からタイ向けの新規航空路線開設、増便等がプラス要因として作用した。
- (4) 1984年以来、積極的に展開されてきたタイ政府の外客誘致策が効を奏し始めた。

1987年をタイ政府は「タイ観光年 (Visit Thailand Year)」と銘打って、更に大規模なプロモーションを展開した結果、この年の訪タイ外客数は総数約 348万 3千人と、対前年比約24%の目覚ましい増加を遂げた。

図-31 タイへの外国人旅行者総数の推移



資料：“Annual Statistical Report on Tourism in Thailand 1986” (TAT)

(ロ) 国 別

TATの統計によれば、1987年にアセアン諸国から合計108万人がタイを訪れており、最も大きな構成比(30.93%)を示しているが、単独の国ではタイと国境を接しているマレーシアを除いては日本が一番多く、34万人(全体の9.8%)と、対前年比30%以上の伸びを見せている。

これについて、シンガポール24万人、米国23.5万人、台湾19.5万人、英国18.5万人といったところが上位を占めている。

対前年比の増加率を見ても、台湾75.2%、香港57.5%と中国系市場の伸びが目立つ。

(ハ) 性 別

1987年の統計は未入手であるが、1986年の統計によれば、男性67.9%、女性32.1%と、ほぼ2:1の割合である。

(ニ) 年 齢

25-34才、35-44才、45-54才のグループ順に多く、この3つのグループで全体のほぼ70%を占める。

(ホ) 旅行目的

「観光」81.7%、「業務」6.8%で全体の約9割となり、他はいずれも1%未満。観

光目的が圧倒的に多い。

(㏶) 宿泊施設

「ホテル」94.8%で圧倒的に多く、「ゲストハウス」、「友人宅」、「ユース・ホステル」等いずれも1%未満になっている。

(㏷) タイへの訪問回数

「初めて」46.6%、「2回目以上」53.4%となっている。いわゆるリピーターが多いことを示し、データは不思議にシンガポールのも的一致している。

(㏸) 滞在日数

日数毎の統計は残念ながらないが、1986年時点での平均滞在日数は5.93日となっている。国籍別に見ると、西ドイツ 11.31日、サウジアラビア 10.0日、フランス9.72日、スカンジナビア8.91日というように、ヨーロッパからの旅行者の滞在日数が長いことが判る。日本人旅行者の滞在日数はここ数年余り伸びておらず、1986年で4.09日となっている。

② 日本人旅行者

(イ) 日本人旅行者のプロフィール

・タイへの日本人旅行者総数は、1982年以降、僅かながらも減少傾向にあったが、1986年に至り、急激な伸びを示し、タイ観光年の1987年には既述の通り、30万人を大幅に突破して34万人余りとなっている。

・TAT統計資料による日本人旅行者のプロフィールは以下の通り。

男女比では男性が73.2%、女性が26.8%と平均よりも男性の比率が高い。年齢別では35-44才のグループの比率が最も高く、26.7%を示している。これも平均よりやや高い年齢層である。

目的別では、やはり「観光」が最も多く82.4%となっており、僅かに平均より多いが、ほぼ平均並みといったところである。宿泊施設もほぼ平均並みだが、「ホテル」を利用する観光客が最も多く、96.2%となっている。

タイへの訪問回数では、「初めて」が55.65%と「二回目以上」を僅かに上回っている。職業別に見た場合、全体平均では事務・管理職のいわゆるホワイト・カラー層が多いが、日本人旅行者の場合、製造業・サービス業従事者のいわゆるブルー・カラー層が28.6%と大きな比率を占めている。

滞在日数で見た場合、日本人は4.09日となっており、平均の5.93日を2日近く下回っている。

旅行支出の点で見ると、日本人旅行者一人一日あたりの支出は平均2,590バーツであり、全体平均2,233バーツよりも高い。因に旅行支出の多いのは、アメリカ3,083バーツ、中東2,760バーツ、フランス2,691バーツ、オーストラリア2,636バーツとい

ったところであるが、日本人の滞在日数がヨーロッパ人並みとは云わないまでも、全体平均レベルまで伸びれば、旅行支出に関して日本人がトップの座を占めるのはほぼ間違いない。

以上を総合すると、タイを訪れる日本人の平均像は、中年のブルー・カラー層男性でタイは初めて、滞在は4日で、金使いはまあまあといったところであろう。

(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点

① タイの観光全般に関わる現況は、ほぼ以下の通り要約できる。

(イ) 全般的に見て、1987年のタイ観光年（“Visit Thailand Year”）キャンペーンは大きな成功を収めたと評価できるであろう。

1987年にタイを訪れた外国人観光客数は既述の通り、対前年比約24%増の348万3千人であり、これは当初タイ政府の見込んでいた前年比11%増を大きく上回る数字である。これに伴い、外貨収入も大幅に伸びたものと思われ、正確な数字は未発表だが、恐らく1986年の370億バーツを30%以上上回る約500億バーツ（日本円2,640億円）程度の外貨収入がタイにもたらされたものと推定できる。

(ロ) 日本人観光客に関しても、当初1987年の目標とされた30万人のラインは1987年9月の時点で突破され、結果的には前年比約30%増の34万人余りがタイを訪れている。確かに、背景には円高、またそれに伴う海外旅行ブームという時流があることは否めないが、ある意味では、他の主要デスティネーションと比較して、タイの観光資源の独自性、奥行きが徐々に理解されつつあるとの好意的解釈も成り立つであろう。

現在、日本はタイと陸続きで隣接するマレーシアに次いで第2位の主要送客国となっているが、日本人の海外旅行者数の伸びから見ても、訪タイ日本人旅行者数はまだまだ伸びる余地があるとタイ政府は見込んでいる。

(ハ) 確かに現在の需要の伸びから推して、何か突発的な阻害要素が発生しない限り、訪タイ日本人旅行者数は増加の余地を残している。一方において、日タイ間の航空輸送量は着実に増加しているものの、航空座席供給量には一定の限界があり、また、バンコクのホテル事情も非常に厳しくなっている等の否定的要素が存在するのも事実であり、これらの問題が解決されない限り、円滑かつ大幅な旅行者数の伸びを期待するのは難しくなりつつある。

② 更に開発調査を行なうにあたっては、もう少し細かい点にも留意する必要がある。以下にその基本的視点を述べることとする。

(イ) 従来、タイは日本人にとって、ともすれば男性中心の好ましくないイメージを少なからず持っていたが、近年消費者のリゾート志向が強まり、旅行の形態も徐々にではあるが、短期観光型を脱し、滞在型へと移行しつつある現在、アセアン諸国の中でも有数の

素晴らしいビーチ・リゾートを数多く有するタイを目指して旅行する世代、中でも若い女性層が増えつつあることは、まことに喜ばしい傾向であると云うべきであろう。

(II) タイのビーチといえば、パタヤ、プーケット、ホアヒン、チャム等が従来からも良く知られているが、その他にも開発は進んでいないが、良質のビーチが数多くある。

(II) その中で、一つの例として、パタヤ・ビーチに少し触れてみたい。

パタヤはバンコクから南東約 135kmに位置し、バンコクからは国道 3 号線を経由して車で 2 時間余りのところにある。

約 20 年前までは静かな漁村であったが、ベトナム戦争を機に、米国帰休兵の保養地として注目され、一気に観光開発の波が押し寄せた。その中で無計画、無統制の民間による観光開発が余りにも急激に行われてしまった結果、環境の破壊、海水の汚染等を招来した。

事態を憂慮したタイ政府は急速に日本政府にパタヤ地区の観光開発マスタープランの策定を要請したが、その後 10 年を経過した今日、観光客、地域住民の数は上記マスタープランにおける予測をはるかに上回るペースで増加した一方、環境保全に関わる基本的問題点は解決を見ていないので、今後日本が何らかの開発調査を行なう際には充分留意すべきであろう。

これら主要な問題点は観光に関する限り、以下の通り要約できる。

(i) 海水汚染

下水の浄化処理システムが不十分なまま、住民の生活排水、一部のホテル、レストラン等の排水、一部の工業汚水等がそのまま海中に流れ込み、海水の汚染は深刻になりつつある。

(ii) 建築基準の欠如

様々な色、外観、高さの建築物が無秩序に建ち並んでいる。また、ホテル、レストラン等の下水浄化処理システムの基準も明確ではない。

(iii) 無秩序な道路交通

道路のそこそこに違法駐車車があふれ、その間をぬうように車が走り回っている。外見上も美しくないし、歩行者にも危険な状態である。

(iv) 無秩序な海の利用

ビーチ沿いの海には様々な観光船、漁船、モーターボート等がけい留され、見た目も美しくない。また海水浴客の間をモーターボート、水上スクーターなどが走り回っており危険この上ない。

以上述べた通り、パタヤはいくつかの根本的問題を抱えており、このまま乱開発が進めば、パタヤの環境は破たんを来し、一級国際リゾート地としての立場は危機に直面するであろう。

ただ、その一方で、パタヤはいくつかの美しい島と近隣にジョムティエン、ゴールデン、サンセット等のビーチを擁しており、また、乱開発の副産物としてスポーツ、レジャーは施設も比較的充実している。

更に、ロイヤル・クリフ・ビーチ・リゾート、デュシット・リゾート等の大手ホテル資本は乱開発による環境破壊がひいては自らの首を締めるという危険性をよく理解しており、独自の努力によって環境の保全、修復に着手している。

(二) 以上を総合すると、パタヤが首都バンコクからは最も近い国際級ビーチ・リゾートであり（ウ・タパオ空港にも至近である）、近年タイの観光収入の1/4近くを稼ぎ出しているなど、タイにとってパタヤがそれ自体極めて重要な観光資源を形成していることは間違いなく、タイ政府としては観光地としてのパタヤの将来を簡単に見限るとは思えない。何らかの手段で早急に自然環境の破壊をくい止め、近隣の工業地域との調和のとれた共存に立脚した新たなパタヤの観光開発を目指した計画づくりを進める必要があるだろう。

(ホ) パタヤの現状に鑑み、タイ政府は現在開発が進みつつあるプーケットでは早期に適正な規制を施し、環境との調和を保った永続的に価値のある観光資源としてのビーチ・リゾートづくりを志向し、そのための施策を講じているという。実際にはプーケットは既に国際観光地として有名になっており、いささか遅きに失した感がないでもないが、何もしないで手をこまぬいているよりは、今からでも何らかの対応を行なうのが好ましいのは改めて申すまでもない。タイにはまだ未開発のビーチが多数残されている。一旦破壊された自然環境を元に戻すには長い時間と多くの支出を要する訳だから、手遅れとならぬよう、長期的見地に立った計画に基づいた指針づくりが要求される場所である。日本から空路6時間余りと、ハワイとほぼ同じ距離にありながら、ハワイ程日本人観光客に踏み荒されておらず、水もはるかにきれいで、しかも物価の安いタイのビーチ・リゾートはまだまだ大きな潜在的観光客誘致力を持っていると云えるだろう。

(ハ) タイの観光資源は幸いなことにビーチ・リゾートのみにとどまらない。その長い歴史と仏教文化に支えられた遺跡、寺院が国内各地に散在している。この分野の観光は、ヨーロッパからの観光客には既にかなり定着しているが、日本人観光客にとっては、まだなじみの薄い、未開の分野である。

現在、タイ政府は国内各地域の経済振興のために、これらの歴史的、文化的遺産の整備修復のための作業を続けているが、この方面の努力は長期的に見て、決して間違っていない。

観光のビーチ・リゾート志向は今後も続くと思われるが、ビーチの観光を補完する意味でも、また、場合によっては代替手段としての観光資源を確保しておくことは極めて重要なことである。

問題は、それらの観光資源を結び付ける交通手段と、回遊ルート作成の手法であるが、

これも早期に検討を始めていれば、あわてることもない。

(ト) 最後に残るのが、これらの観光資源を観光資源として活かしてゆくための環境整備、即ち、サービス水準の向上（言葉の障害の緩和／除去を含む）であり、安全性の向上、衛生水準の向上、施設の整備・充実である。

この点にもタイ政府は着目し、現在地道な努力を続けている。観光警察の設置、観光関連産業従事者のための訓練・養成施設設置、食事、ショッピング面での品質向上のための優良店指定制度などが挙げられる。

このような地道な努力の結果は一朝一夕に表われることはないが、かと云って決しておろそかにされるべき問題ではない。観光開発と並行して日々改善を重ねてゆくより他にない。このような努力は必ず報われる筈である。

(フ) この関連で、触れておかねばならないのは、バンコク市内の道路混雑解消である。この点は社会基盤施設の項でも触れたが、現在タイへの外人観光客入り込みはバンコクを中心に集中しており、今後のタイ観光も当面はバンコクを起点とする周・回遊型の観光が主流とならざるを得ないため、市内の道路混雑は是非とも緩和、解消の方向で改善する必要があるものと思われる。

4. マレーシア

(1) 観光開発を取り巻く環境

① 自然・社会

- ・南シナ海を隔ててマレー半島の南部を占める西マレーシアと、ボルネオ島の北部の東マレーシアとで構成されており、国土面積は33.3万km²と、日本の約90%にあたる。

全人口の80%が居住する西マレーシアは中部から北部にかけて中央山脈が走り、ゆるやかな丘陵地帯がそれを囲んでいる。沿岸地帯はマングローブの密生する低湿地。

一方、ボルネオ島をインドネシア領カリマンタンと分けている東マレーシアは密林におおわれた山岳地帯で、北部には東南アジア最高峰 4,101mのキナバル山がそびえる。

- ・人口は約 1,556万人で、このうちマレイ系 691万人、中国系 425万人、インド・パキスタン系 125万人等が多い。

公用語はマレイ語だが、中国人は中国語、インド人はタミール語を日常語としている。

国教はイスラム教であるが、信教の自由は保証されている。マレイ人はイスラム教を信仰し、中国人は儒教、道教の混合する仏教、インド人はヒンズー教の信者であり、人々の生活は宗教と深く結びついている。

教育面では小学校6年、中学校5年のシステムを採用しており、いずれも無償。義務教育ではないが、小学校の就学率は95%を越えている。

② 政治

- ・立憲君主制を採用しており、現在（1988年）は第8代国王イスカンダール・シャーが在位中。

議会は上院（58議席、任期6年）と下院（154議席、任期5年）の二院制。

独立以来、政権交替が与党（国民戦線）内の話し合いによって実現しており、軍の干渉、クーデターを経験したことがない。

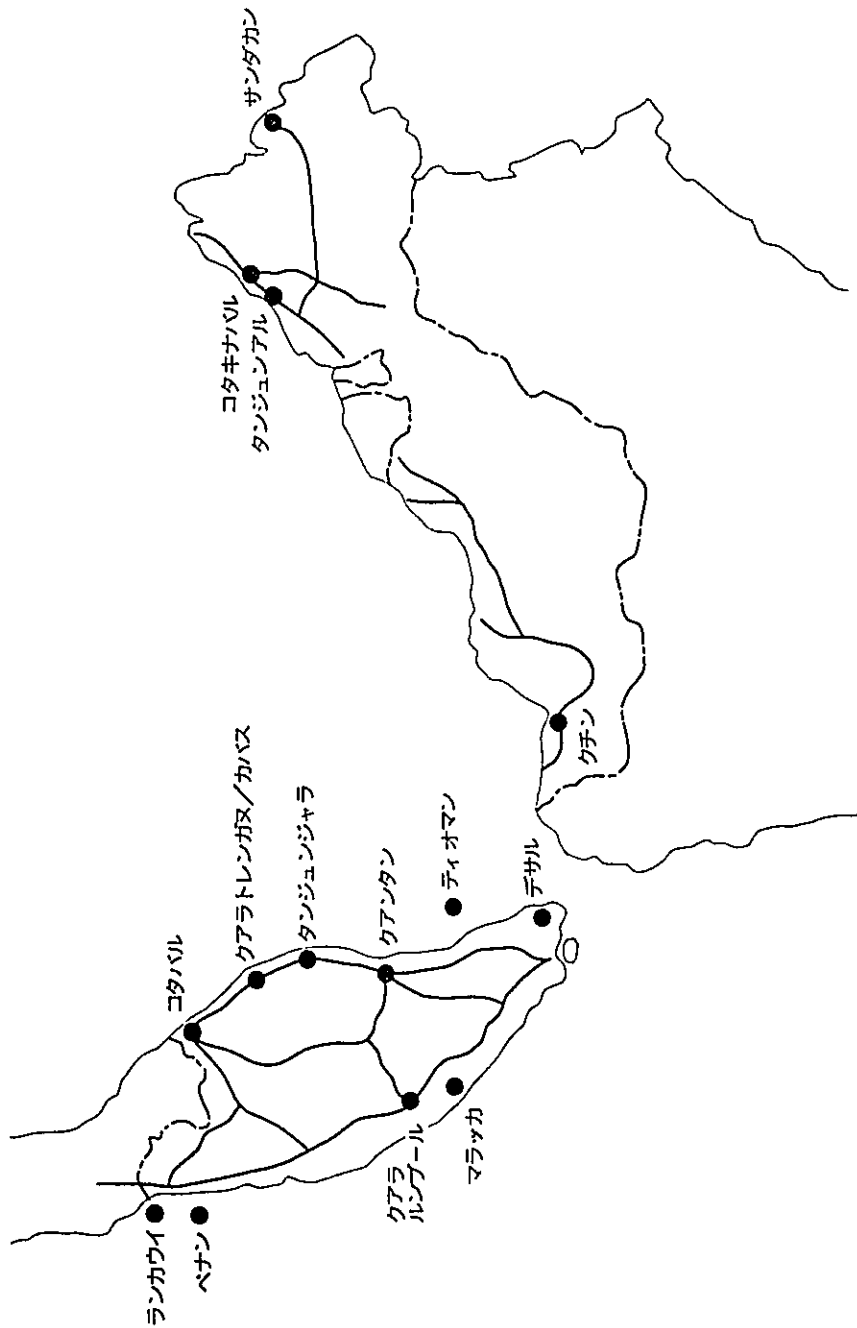
- ・政治と軍事をマレイ系が握り、経済は中国系が支配しているため、根強い人種対立がある。しかし、1969年5月の暴動以来、ブミプトラ政策（民族間経済格差是正政策）が強化され、高度経済成長の中でマレイ人の経済状態が改善されたこともあり、一応現在まで政治的安定を見せている。

反華人感情を扇動する急進派ムスリムの存在及び底辺層の脅威は無視しえないが、長期にわたる経済不振がなければ、現在の安定状態は維持されるものと見られている。

③ 経済

- ・マレーシア経済は過去10数年にわたって概ね順調な成長を遂げてきていたが、第4次マレーシア計画（1981～85年）の最終年次にあたる1985年には1%のマイナス成長を経験

図-32 マレーシア全図



することになった。しかし、これも翌86年にはプラスに転じ、87年第3回四半期には実質GDPで5.1%成長したことなどから、「低迷期は脱した」との見方が支配的である。一次産品価格の上昇や87%も増えた外国企業投資が今後の輸出拡大に弾みをつけるとの見方も出されている。

- ・マレーシアは1971年以来、1990年をめざして、①貧困の撲滅と②民族間経済格差是正（ブミプトラ政策）を二大目標とする新経済政策（NEP）を実施してきている。この目標達成のため高度成長路線が採用され、積極財政、輸出産業の育成が奨励されてきた。また、外国企業の資本と技術を活用すべく開放政策がとられてきた。

しかしながら、このブミプトラ政策は結果的にマレイ人優遇策となり、各種助成策が講じられて来ている。このため、中国系、インド系住民の間には根強い不満もあり、1990年で同政策に一応の区切りをつけることを求めている。

④ 社会基盤施設

- ・マレー半島には国道と州道併せて39,000kmにわたる道路網があり、そのうち62%は舗装されている。ただ、①交通量が多く保守管理も十分行われていないため舗装の損傷がみられる、②雨期には排水施設が整備されていないために主要な幹線道路が水でおおわれ交通混雑や道路施設の損害につながっている、③地方に行く交通標識がまだ十分整備されていない、等の問題を現在抱えている。
- ・マレーシア航空を別にすると、26の外国系航空会社がマレーシアには乗り入れているが、国際線の幹線ルートからはずれているため、隣のシンガポールやバンコックと比べると、クアラルンプールにははるかに少ない便数しか運航されでない。国際空港はクアラルンプールの他、ペナン、クチン、コタキナバルの計4カ所にある。国内空港は14カ所。
- ・1985年には都市部で93.1%、地方で57.6%、全国では70.9%の人々が上水道の供給を受けるに至っている。1990年には全国民の82.4%が上水道の供給にあずかる予定。
- ・下水道の集中処理施設は全国民の5.3%に普及しているにすぎないが、その他に水洗式トイレは30.6%普及している（1985年）。
- ・交換装置を整備したことによって、国際ダイヤル通信は1980年の4カ国から、1985年には65カ国に可能となった。

⑤ 投資環境

- ・マレーシア政府の開発戦略の一環として優遇税制が導入されている。具体的には投資奨励法の中で、ホテル、サファリパーク、動物園、レクリエーション・センター、遊園地などが対象とされている。
- ・優遇策はパイオニア・ステイタス（5年間法人税等の免除）、投資額の税控除（最高100%まで）、ホテルやレストランのサービス税の軽減（10%→5%へ）、TDC

(Tourist Development Corporation) に登録しているツアー・オペレーターにたいする特別所得控除、観光業にたいする電気料金の割引などがある。しかしながら、一方で、パイオニア・ステイタスの内容がそれほど魅力的でない、いろいろな面で外資にとってはまだリスクが大きい等の問題点も指摘されている。

(2) 観光産業及び観光資源の現況

① マレーシア経済に占める観光の位置づけ

- ・1985年の国際観光収入は6億9700万米ドル。これは同じ年の商品及びサービス輸出額177億9800万米ドルの3.9%にあたる。
- ・1980年の同比率は2.2%であり、国際観光収入の寄与度はこの5年間で飛躍的に上昇している。
- ・観光産業での雇用も第4次マレーシア計画(1981~85年)の期間中にかなり増加している。ホテル従業員は同期間に17,600人から25,174人に増えた。

② 観光資源

マレーシアの観光資源全般については、①ビーチリゾートが主体であるが、そこへのアクセスやツアー価格、レジャー施設の面で周辺諸国のビーチよりも劣っている、②文化的・歴史的な観光資源が観光目的に十分活用されていない。発地国にたいする宣伝も不十分、③民族舞踊等のアトラクションのための適当な場所が用意されていない、④免税品、特産品のみやげもの店がよく組織されていない。手工芸品が質と価格の両面で周辺諸国よりも劣る等の問題点が指摘できるが、地域別にみると以下の通り。

(イ) クアラルンプール

コンクリート舗装の広い高速道路と沿道の雑然とした風景、市中心部の近代的な都市景観をもつ。人口100万人のうち中国系が70%と圧倒的に多い。

モスク、レイクガーデン、博物館等の観光資源はあるが、ややインパクトに欠け、エスニック料理もやや印象が薄い。ピューター製品や免税輸入品のショッピングが楽しめる。

(ロ) ペナン

「東洋の真珠」、 「エメラルド色の島」とうたわれるマレーシア最重要の観光資源であるが、近年海の汚染が進んでおり、その対策が急がれる。観光インフラについてはかなり充実している。

マリン・スポーツが楽しめる他、寝釈迦寺院、ヘビ寺、極楽寺などマレーシア有数の仏教寺院もある。

(ハ) マレーシア西海岸

クアラルンプール、ベナンを除くと、西海岸はマラッカ、ランカウイ島、パンコール島などの観光スポットが分布している。

マラッカは15世紀にマレイ王朝が興り、この街が都に定められて以来、インド以東最大の海洋貿易基地として栄えた。その後、この良港に目をつけたヨーロッパ諸国の間で覇権獲得の抗争が繰り返され、その結果として異文化がクロスオーバーされたマラッカ独特の雰囲気をつくり出すことになった。かつての繁栄はもはや見られないが、セントピーター教会やサンチャゴ砦、スタダイス（東洋における最古オランダ建築物）等が当時の面影を伝える。

ランカウイ島は99島あるランカウイ群島中最大の島で美しいビーチをもつが、まだ開発されていない。落差100mの「七滝」、黒の砂浜、白の砂浜と変化に富んでいる。

パンコール島は、豊かな自然と静かさの中でゆっくりくつろぐには最適のビーチリゾートで、見事なさんご礁の湾でスキューバ・ダイビングが楽しめる他、水上スキー、釣り、クルージングなどもできる。

(ニ) マレーシア東海岸

コタバル、クアラトレンガヌ、クアantan、ジョホール・バル等の街が点在するが、シンガポールへの外国人観光客が流れてくるジョホール・バルを除くと、それほど大きな吸引力はもたない。今後はむしろ、地中海クラブのあるチェラティン・ビーチやシンガポールとの連携強化が期待されるデサルー・ビーチなど、ビーチリゾートの動向が注目される。

(ホ) 高原リゾート地帯

ブサール山脈の豊かな自然に包まれた高原リゾートは、どこも年間平均気温20度前後で、自然環境をたくみに利用した各種レジャー施設が整備されている。

キャメロン・ハイランドとゲンティン・ハイランドの2つが有名で、いずれもテニスやゴルフなどを楽しむことができる。

(ハ) 東マレーシア

開発の進んだ西マレーシアと比べて、まだ手つかずの自然が残されている。

コタキナバル、サンダカン、クチン等があるが、観光開発はまだそれほど進んでいない。

③ 観光施設・サービス

(イ) ホテル

ホテル客室数は、1980～86年の6年間で40%近く増加しており、とりわけ最近3年間

表-22 ホテル客室数と客室稼働率の推移

	ホテル客室数	客室稼働率
1980年	27,527 室	64.5%
1981	28,432	64.6
1982	28,913	61.5
1983	30,574	57.3
1984	32,835	55.2
1985	35,720	50.1
1986	38,178	43.5

資料: "Tourist Development Corporation
(注) 対象は10室以上のホテル

の伸びが大きい(表-22参照)。しかしながら、その間に宿泊客数と滞在日数が思うように伸びなかったため、客室稼働率は大きく落ち込むことになった。

しかしながら、この客室稼働率の低下もすでに底を打ち、1987年の年央には80年代初頭の水準を回復するとの見通しも出されている。

ホテルを含めて、マレーシアの観光関連産業は、熟練された労働力が不足しており、需要の伸びに追いついていない。政府のつくった研修目的の機関も質量ともにこうした状況に対応しえていないのが実状である。

(ii) 旅行会社・旅行ガイド

クアラルンプールのような都市部を巡る観光ツアーの組み立てが必ずしもよくなく、観光スポットの魅力を最大限引き出すような形になっていない他、オプション・ツアーのコースも十分整理されていない。

また日本語ガイドの数も圧倒的に不足している。

(iii) その他の施設・設備

観光スポットにおける休憩所やトイレ等の付帯施設が十分整備されておらず、地図、交通標識等も不備な点が目立つ。

(3) 観光振興政策の動向

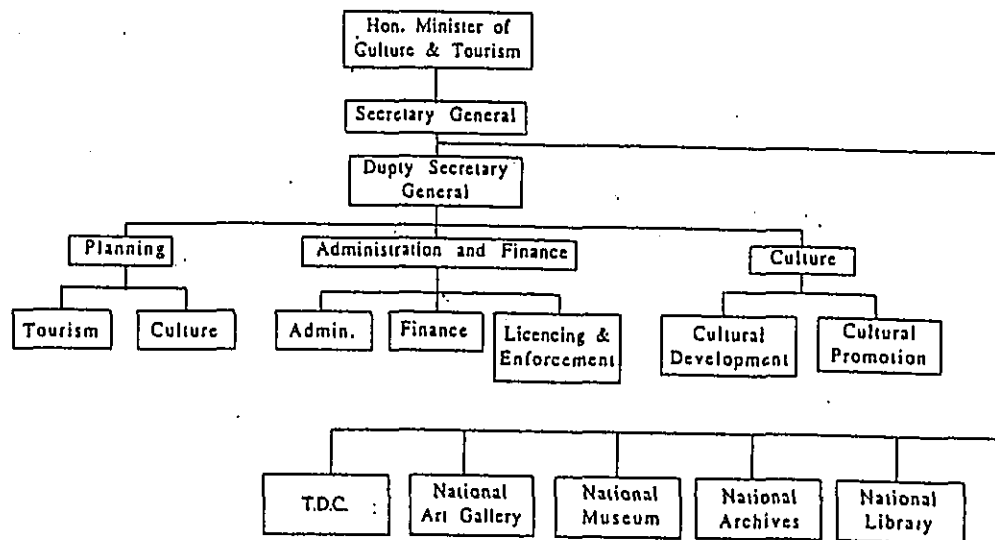
① 文化観光省の組織

1987年5月に政府組織の改組があり、文化観光省 Ministry of Culture and Tourism (MOCAT) が創設されることとなった(図-33参照)。

MOCATの役割は次の通り。

- (i) 国のレベルでの文化政策、観光政策の策定
- (ii) 観光開発、文化振興のための計画づくり
- (iii) 政府の賛同の下に文化振興計画、観光開発計画の実施に向けた調整と監督
- (iv) 文化、観光の分野の政策・計画に関する評価

図-33 文化観光省の組織図



また、現在、MOCATの傘下に置かれているT. D. C. (Tourist Development Corporation)は、①観光関連産業の活動の調整、②観光関連産業育成のための諸施策に関する政府への提言と実施及び援助を主な役割としている。

② 観光振興政策

マレーシア政府は、観光産業が所得の増大と雇用機会の創出効果をもち、かつ観光資源が全国に分布していることから、地域開発を促すとともに、観光開発が異なる文化・生活様式の理解と国民の団結を高めるうえで効果があるとの認識にたち、政策を進めている。

開発戦略は、国内外での宣伝活動の積極化、優遇税制の導入、アクセスの改善、公的部門の民営化などを主な柱としている。

このうち、宣伝活動について、短期的にはとくにアセアン諸国、日本、オーストラリア、香港が主要な働きかけの対象とされている。

また今後の基本方針として、公的部門は基礎的インフラの整備や公害規制等に重点を置き、観光関連施設の開発・運営は民間に完全に委ねていくとの方向を明らかにしている。

全国レベルの観光開発計画としては“Tourism Development Plan”(1975年)が、また州レベルのものとしては“Langkawi Visitor Destination Plan”(1979年)、“Sabah Tourism Master Plan”(1979年)等数多くの計画が策定・実施されている。ただ全国レベルの計画は策定からすでに10年以上経過していることから、これに代わるプランの策定を求める声も出されている。

(4) 外国人旅行者の動向

① 外国人全般

(イ) 総 数

マレーシアへの外国人旅行者数は1978～86年の間、概ね順調な増加を続け、1986年には300万人の大台にのせた。同期間の年平均増加率は6.1%になる(表-23参照)。

旅行者のほとんどはいわゆる西マレーシアをデスティネーションとしており、サバ、サラワク州のある東マレーシアは、全体の5%程度を占めるにすぎない。

表-23 マレーシアへの外国人旅行者の推移

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1986/1978
総 数	1,880,646	2,039,154	2,067,020	2,344,933	2,588,772	2,750,397	2,779,081	2,933,271	3,027,781	1.60
1 シンガポール	1,277,505	1,396,115	1,331,393	1,502,401	1,614,249	1,770,772	1,908,406	2,078,531	2,132,130	1.66
2 タ イ	129,879	136,894	145,307	190,469	283,438	340,623	208,296	196,139	204,455	1.57
3 日 本	71,454	71,099	78,009	83,141	90,724	101,839	111,637	117,259	125,458	1.75
4 オーストラリア	71,076	62,335	69,637	77,669	75,710	69,054	74,070	78,628	80,987	1.13
5 イギリス	34,352	34,056	43,693	54,175	53,875	54,828	59,418	63,120	66,907	1.94
6 米 国	41,267	39,032	36,883	36,902	36,156	36,635	40,677	40,317	42,131	1.02
7 イ ン ド	17,320	24,180	34,576	40,946	38,682	47,449	48,731	34,402	35,090	2.02
8 インドネシア	43,216	35,876	42,536	48,117	51,052	34,143	40,277	37,188	33,649	0.77
9 香 港	29,721	33,322	43,057	44,130	46,586	37,510	32,375	27,008	30,249	1.01
10 西 ド イ ツ	16,898	18,974	24,662	27,800	27,609	25,101	24,691	24,368	25,586	1.51
11 台 湾	15,313	22,546	19,688	13,977	13,695	13,438	16,140	17,956	20,649	1.34
12 フ ラ ン ス	10,301	10,351	11,169	13,124	12,282	11,016	12,161	13,031	13,813	1.34
13 フィリピン	8,872	11,009	11,925	12,280	12,815	13,052	12,390	12,726	13,235	1.49
14 そ の 他	113,472	143,374	133,885	199,682	225,898	194,946	189,902	192,607	203,442	1.79

資料：Tourist Development Corporation

(ロ) 国 別

シンガポールが圧倒的に多く、これにタイ、インドネシア、フィリピンの3カ国を加えると、アセアン諸国の占める割合は約79%に上る。

逆にいえば、これがマレーシア国際観光のひとつの問題点を形成しており、滞在日数の延伸や旅行消費拡大の観点からも、今後はアセアン域外からの観光客誘致が大きな課題といえる。

アセアン諸国以外では、日本、オーストラリア、旧宗主国のイギリス、それに米国等からの旅行者数が多い。

(ハ) 旅行消費

外国人旅行者は平均すると旅行消費額の46%を宿泊に、25.1%を飲食、そして11.0%をショッピングに支出している(1986年)。

1人当たりの消費額では日本人旅行者がもっとも多く、1986年で1,146リンギット支出している。次いでオーストラリア、ニュージーランドの順となっている。

② 日本人旅行者

(イ) 旅行者数の推移

マレーシアへの日本人旅行者数は表-23にもあるように着実に増加してきており、国別ではシンガポール、タイに続いて3番目に多い。1978~86年の間の伸びをみても、インド、イギリス等と並んで上位グループを形成している。

また前述したように、その消費性向の強さから見てもマレーシア側は日本人旅行者をきわめて重要な外国人市場と位置づけており、今後、積極的なプロモーション活動が展開される予定である。

(ロ) マレーシアのビーチリゾートにおける動向

次にマレーシアのビーチリゾートにおける日本人旅行者の動向、評価を、「アセアンビーチリゾートの将来性と市場性に関する調査」（1986年3月アセアンセンター）をもとにみてみた。

同アンケート調査は首都圏及び近畿圏在住の18~39才の男女でアセアン5カ国のビーチリゾートへ過去6ヵ月以内に旅行した経験のある人を対象に行われたもので、調査の実施時期は1985年9~10月。

- ・アンケートの対象者 543人のうち、マレーシアのビーチリゾートであるペナンとデサルーに行ったことがあると回答した者はそれぞれ60名と32名いた。

この旅行者が現地で行ったアクティビティを見ると、表-24によれば、他のリゾートに比して、ペナンでは「食べ歩き」（36.7%）、「ショッピング」（53.3%）の比率が多く出ている。買いもの、ローカルフード等での対応が充実していることをうかがわせる。

一方、デサルーでは「海水浴」の比率がきわめて高くなっているのと対照的に、「食べ歩き」、「ショッピング」、「民族芸能・舞踊などを見て楽しむ」等を楽しんだ人はきわめて少ない。これは、「サーフィン・ウィンドサーフィン」、「ゴルフ」、「テニス」等の比率が他のリゾートよりも大きくなっていることと併せて、デサルーがスポーツ・レジャー活動中心のリゾート地であることを裏書きしたものと見える。

- ・ビーチリゾートにたいする評価を項目別にみると、ペナンでは「景色」、「ホテル・コテージの設備」、「ホテル・コテージのサービス」、「食事」、「ショッピング」、「ナイトレジャー」等の「満足度」が他リゾートに比して高く出しており、様々なレジャー施設が一定の集積をみせている一大リゾート地であることを示している。反面、「海」にたいする「満足度」がセントーサと並んで低くなっており、海水汚染の進行をうかがわせる。

表-25 ビーチリゾート地に関する評価

表27. それぞれの ビーチに対す る評価(1)	NOS.	景 色		海		ホテル の設備		ホテル のサービス		マボ備 の設備		モス設 備以外の 設備		食 事		シン グ ン ビ		ナジ イ ャ ト レ		交 通 の 便		治 安		衛 生 状 態		
		満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	満足	不満	
リ セント サ バ タ キ ブ	167	77.2	2.4	46.7	17.4	53.9	3.6	52.1	5.4	13.8	22.2	15.6	25.7	34.7	24.0	27.5	28.7	9.6	29.9	5.4	44.9	40.1	10.2	15.6	35.3	
パ セ ナ デ サル ン	122	54.1	3.3	21.3	26.2	23.0	7.4	21.3	6.6	9.8	21.3	7.4	23.0	26.2	18.0	18.9	23.8	13.1	17.0	43.4	9.8	54.9	4.1	36.1	7.4	
ア ス ト ル ト ウ	94	71.3	2.1	56.4	5.3	46.8	8.5	42.6	4.3	43.6	13.8	12.5	22.7	31.9	19.1	9.6	25.5	19.1	17.0	9.6	38.3	10.6	28.7	4.3	38.3	
カ ナ ク ア ン タ ン	88	75.0	1.1	68.2	5.7	27.3	26.1	40.9	10.2	23.3	14.8	12.5	22.7	30.7	19.3	14.8	36.4	26.1	26.1	4.5	51.1	13.6	33.0	6.8	36.4	
ア ス ト ル ト ウ	60	78.3	—	28.3	13.3	70.0	9.4	55.0	—	23.3	5.0	8.3	20.0	65.0	1.7	30.0	21.7	21.7	6.7	41.7	50.0	34.5	28.3	3.3	3.3	
ア ス ト ル ト ウ	32	65.6	—	59.4	15.6	59.4	9.4	50.0	6.3	25.0	9.4	21.9	21.9	40.6	15.6	—	62.5	—	46.9	9.4	50.0	46.9	31.3	31.3	9.4	
ア ス ト ル ト ウ	29	58.6	6.9	20.7	37.9	48.3	17.2	41.4	13.8	17.2	31.0	24.1	27.6	27.6	17.2	13.8	37.9	3.4	62.1	6.9	44.8	34.5	27.6	31.0	37.9	
ア ス ト ル ト ウ	17	64.7	17.6	47.1	23.5	52.9	11.8	47.1	11.8	23.5	17.6	17.6	17.6	52.9	17.6	47.1	29.4	35.3	66.7	—	29.4	76.5	—	64.7	11.8	
ア ス ト ル ト ウ	6	66.7	—	33.3	33.3	66.7	—	83.3	—	33.3	—	16.7	16.7	33.3	—	16.7	16.7	—	16.7	50.0	—	50.0	—	16.7	16.7	
ア ス ト ル ト ウ	6	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ア ス ト ル ト ウ	3	66.7	—	66.7	—	66.7	—	66.7	—	66.7	—	66.7	—	66.7	—	66.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ア ス ト ル ト ウ	2	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	—	50.0	—	50.0	—	50.0	—	50.0	—	50.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ア ス ト ル ト ウ	1	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	179	86.0	—	71.5	1.7	73.2	1.1	57.5	4.5	29.6	3.9	25.7	3.9	45.3	7.8	65.4	3.4	38.5	3.4	59.8	2.8	50.8	7.8	70.9	—	2.6
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	156	76.9	2.6	83.3	0.6	47.4	9.0	39.1	8.3	30.1	10.9	17.9	15.4	48.7	12.8	34.0	12.2	22.4	13.5	32.7	18.5	67.3	1.9	61.5	5.4	
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	92	69.6	3.3	56.5	9.8	55.4	4.3	43.5	4.3	39.1	9.8	32.6	7.6	37.0	17.4	54.3	9.8	28.3	10.9	26.1	20.7	40.2	15.2	51.1	7.3	
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	41	80.5	2.4	82.9	2.4	53.7	4.9	46.3	2.4	51.2	4.9	31.7	9.8	22.0	12.2	31.7	9.8	14.6	14.6	24.4	26.8	39.0	7.3	34.1	—	
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	12	91.7	—	91.7	—	91.7	—	91.7	—	58.3	—	75.0	—	75.0	—	83.3	—	25.0	8.3	50.0	—	75.0	—	75.0	—	
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	9	100	—	100	—	100	—	100	—	33.3	11.1	44.4	44.4	22.2	22.2	—	66.7	—	55.6	22.2	—	77.8	11.1	44.4	22.2	
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	8	87.5	—	75.0	—	50.0	—	50.0	—	37.5	12.5	25.0	12.5	37.5	25.0	37.5	25.0	—	25.0	—	—	62.5	12.5	50.0	12.5	
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	5	20.0	—	20.0	—	20.0	—	20.0	—	20.0	40.0	40.0	40.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	—	—	—	20.0	—	—	—
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	3	66.7	33.3	33.3	—	33.3	—	33.3	—	66.7	—	33.3	—	33.3	—	33.3	—	—	—	—	—	66.7	—	—	—	—
ハ ワ イ チ ン グ サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン サ イ バ ン	3	33.3	—	33.3	—	33.3	—	33.3	—	33.3	33.3	—	—	33.3	—	33.3	—	—	—	—	—	33.3	—	—	—	—

資料：「アセアビーチリゾートの将来性と市場性に関する調査」（1986年3月 アセアセンター）

(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点

マレーシアにおける事前調査及び本格調査にあたっては、以下のような基本的視点に立って実施していくことが望まれる。

① マレーシアへの外国人旅行者のうちアセアン諸国の占める割合は79%というきわめて高い数値を示しており、アセアン域外は約20%にすぎない。この点、隣国のシンガポールはほぼ反対の構成を示しており、アセアン諸国3割にたいして域外が7割という状況である。相対的に距離の近いアセアン諸国からの旅行者は滞在日数も短く、消費額の面でもそれほど多くを期待できないことから、アセアン域外からの観光客誘致が今後の大きな課題といえる。

マレーシア政府では、当面、宣伝活動の重点強化地域として、アセアン諸国の他、日本、オーストラリア、香港を選定しているが、併せて、イギリス、米国、西ドイツ等の発地国における宣伝活動も重視していく必要がある。

② マレーシアへの外国人旅行者のうち、日本はシンガポール、タイに次いで3番目に多く、マレーシア政府も日本にたいする誘致活動を重視しているが、日本国内におけるマレーシアのイメージは必ずしも鮮明ではない。

表-26は、海外旅行から帰ってきた日本人旅行者にたいして毎日新聞社が1987年7月に実施したアンケート調査の結果であり、38ヵ国・地域名を具体的にあげて、イメージ・印象とたずねたものである。回答者は1,515名。それによると、マレーシアの回答率はいずれのイメージ項目にたいしても1~2%前後と低く、38ヵ国・地域の中での順位も30位前後

表-26 国のイメージ

	親しみ地域がもてる	美しい自然が	たのしめる国が	文化や歴史を感ぜさせる国	みたくて	安全に旅行できる国	親切な国柄にたいして
マレーシアの回答率	2.0%	1.2	1.1	0.4	2.0	0.9	2.0
38ヵ国・地域中の順位	27位	31	22	32	35	30	26
アセアン5ヵ国中の順位	4位	4	4	5	3	3	3

資料：「第20回日本人と国際線の旅」（1987年毎日新聞社）

のものが多く、アセアン5カ国の中だけの順位をみても、ほとんどが3～4位である。海外旅行者の間でさえ、こうした状況にあるわけであり、ましてや海外旅行にこれから初めて出かけようとする人々の間では、さらに漠然としたイメージしか持たれていないことは想像に難くない。

魅力的なデスティネーションとしてマレーシアのイメージを形成していくことが、今後の誘致策の中では大きな位置を占めるといえる。併せて、“非衛生的”、“安全でない”といったように、誤って持たれているイメージを修正していくことも必要であろう。

- ③ ペナンを除くと、マレーシアのビーチ・リゾートはホテルを中心としたレジャー施設の点で周辺諸国のリゾートに一步遅れを取っている。またマレーシアのビーチリゾートは、日本国内にあってアジア・太平洋地域の他のリゾートよりも知名度の点で劣っており、それほど高い評価を受けていないことも事実である。

チェラティン・ビーチの地中海クラブやデサルーのデサルー・ビーチ・ホテルによって個別にプロモーション活動は行われているが、まだ質量ともに十分とはいえない。

マレーシアのビーチリゾートの場合、比較的新しいビーチリゾートが多いことからすれば、上記のような問題点はある程度やむをえない面もあるが、今後展開されるであろうリゾート間の激しい競争を考えれば、ある程度、場所をしばったうえで、施設づくりと宣伝の両面でのテコ入れ策が必要といえる。

また、観光施設の集積がすでに見られるペナンでは、周囲の環境に対するマイナス影響、海水汚染といった問題が出始めており、この面での対策が急がれる。

- ④ 文化資源や歴史的資源の保存が適切な形で行われていない。また、サラワク州でクルーズに使われている川に沿って繁茂している森林が伐採されるなど、自然環境の保全といった点からも、いくつかの問題が出てきている。

自然資源、人文資源のいずれも、その破壊は修復に多大な資金と時間を要することから、環境と観光資源の保全に十分意を用いた観光開発が今後は望まれる。

また観光スポットに付帯してつくられる休憩所、トイレ等の施設が一部の地域を除いて十分でないことから、そうした目くばりも必要であろう。

- ⑤ 上下水道、通信等のインフラ施設は、アセアン諸国の中では全般的にみてシンガポールに次ぐ水準にあるものと思われる。

しかしながら、前述したように、地域によっては排水施設が整備されていないため、雨季になると主要な幹線道路が水びたしになり、交通混乱や道路施設の損傷につながっている。旅行日程がスケジュール通りに進行されることは、日本人旅行者の性向を考えた場合、必要条件のひとつであり、毎年決まった時期に道路が渋滞するといった状況は、海外旅行の目的先からはずされることに直接つながりかねない。

全国をカバーするのは現実的にむずかしいが、頻繁に使用される観光道路については優先

的な整備が急がれる。

- ⑥ マレーシアの場合、観光関連産業における熟練労働力の育成が焦眉の課題となっているが、日本人旅行者の誘致を考えた場合、質と量両面にわたった日本語ガイドの充実が最重要の課題といえる。

団体の構成人員が大きかった時代には、大型バス1台にガイド1人でよかったし、ランドオペレーター同士が一時的にガイドをやり繰りすることで準備できたが、近頃のように小グループ化してくると、次々と入国してくるすべての小型団体には対応がむずかしくなっていく。

これからも増える日本人旅行者にたいして、飛行機やバスは準備できるにしても、ガイドだけはすぐに用意できないにも拘らず、受け入れ体制の品質面、安全面でカギを握るのがガイドであると言っても過言ではない。

日本語による正しい旅行案内が、これから日本人観光客を増やそうとする地域にとってどれほど大切な要素となるかをいろいろな機関で考え、前広かつ計画的に対応していく必要がある。

<参 考>

・省 庁

- 出入国管理 : Ministry of Home Affairs
- 税 関 : Ministry of Finance
- 国立公園 : Ministry of Science, Technology and Environment
- 運 輸 : Ministry of Transport
- スポーツ : Ministry of Youth and Sports
- 森林保全 : Ministry of Primary Industries
- 民 芸 品 : Ministry of National and Rural Development
- 投 資 : Ministry of Trade and Industry
- 国際関係 : Ministry of Foreign Affairs
- 教 育 : Ministry of Education
- 観光バス : Ministry of Public Enterprises

・機関・団体

- State Economic Planning Units (SEPU)
- State Economic Development Corporation (SEDC)
- Malaysian Airlines (MAS)
- National Tourism Council of Malaysia (NTC)
- Malaysian Association of Hotels (MAH)
- Malaysian Association of Tour and Travel Agents (MATTA)
- Malaysia Handicraft Development Corporation
- Keretaps Tanah Malaya (KTM)
- MARA Institute of Technology (ITM)
- National Productivity Centre (NPC)

5. インドネシア

(1) 観光開発を取り巻く環境

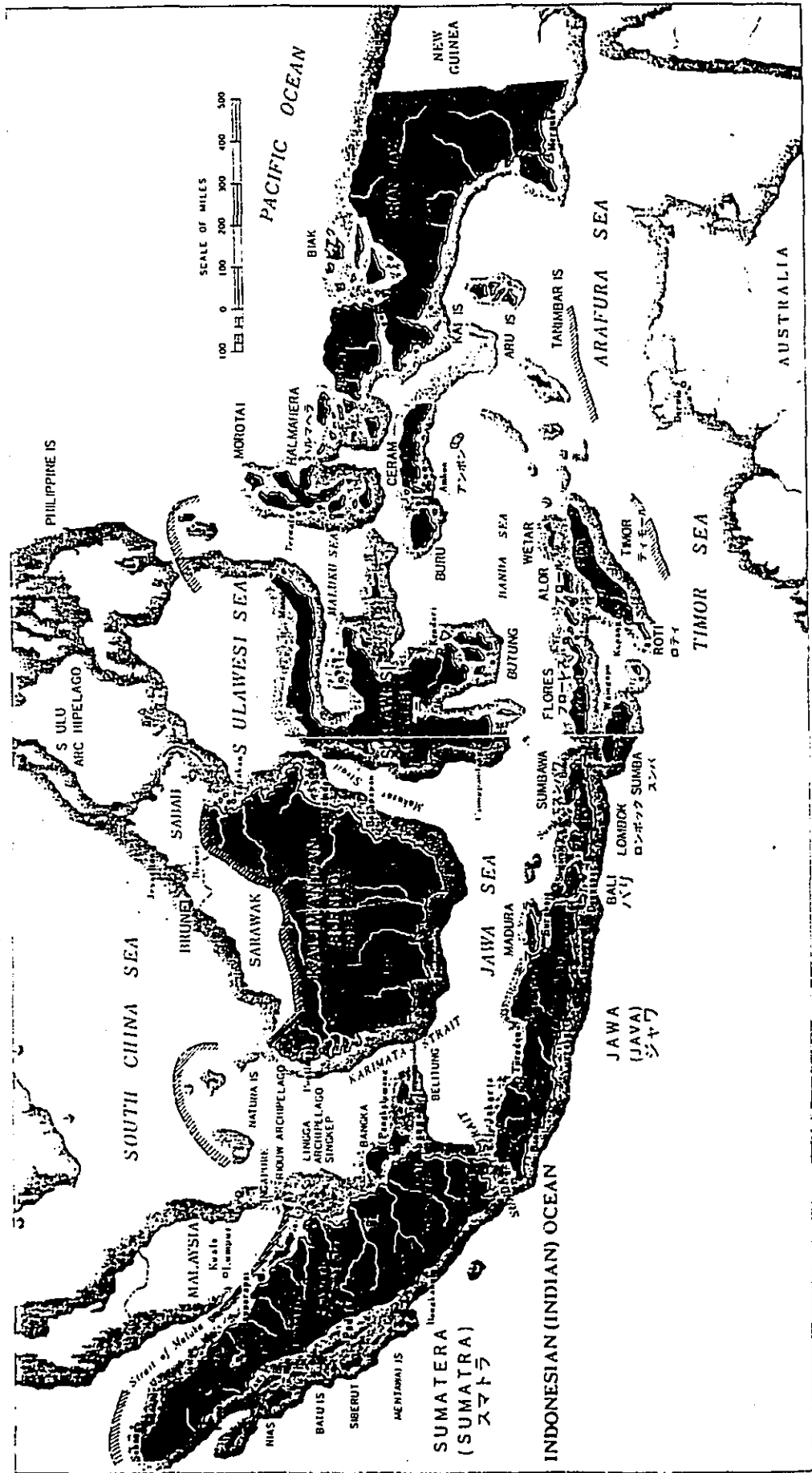
① 自然・社会

- ・インドネシアはギリシャ語で“東インドの島々”を意味するが、その名の通り、世界最大の島しょ国家であり、主要な5大島と30の中規模な群島を含む13,677の島々から成り立っている。この内の約6,000島に、世界第5位の人口約1億6,000万人が生活している。国の総面積は約192万km²に及び、これは日本のほぼ5.5倍に相当する。地理的には、赤道をはさんでアジア大陸とオーストラリア大陸の間に東西5,120km、南北1,760kmにわたって広がっている。主要5大島とは、スマトラ、カリマンタン、スラウェシ、イリアン・ジャバ及びジャワである。ジャワ島はこの5島の中では最も面積が少ないが、インドネシアの全人口の63%が居住しており、また、首都ジャカルタを抱え、政治、経済、文化の中心となっている。
- ・気候は典型的な熱帯性気候である。4月から9月にかけては南西から吹いてくる季節風の影響で乾期となり、10月から3月までは北東からの季節風によって雨期となる。年間の降雨量は全国平均で1,000mm強であり、12月と1月は降雨量が最も多い。平均気温は年間を通じて21℃～33℃程度で、湿度は季節によって60～100%の範囲で変化する。
- ・人口の多くは、華人を除いてマレイ人種に属している。その中には300以上の種族、250の独立言語があると云われるが、明確なデータはない。公用語はインドネシア語が用いられている。労働人口は総人口の1/3強の約5,200万人である。信仰の自由は憲法で認められているが、国民の約85%はイスラム教徒であり、5%がキリスト教徒、残りはヒンドゥー教、仏教などとなっている。

② 政治

- ・神への信仰、民族主義、人道主義、民主主義、社会主義の5原則（パンチャシラ）を掲げた1945年の憲法に基づく立憲共和制である。国の最高機関は国民協議会で、5年に1度開かれる。国会議員と、大統領の任命する議員の半数ずつで構成されている。行政権は大統領が持ち、任期は5年である。立法権は国会が、司法権は裁判所が持っている。
- ・1965年9月、共産勢力が陸軍に対してクーデターを決行したが、これを鎮圧したのが、現スハルト大統領であり、このクーデターを機に、政権はスカルノからスハルトへと移行した。

図-34 インドネシア 全図



スハルト政権は経済の安定成長と強化されつつある与党ゴルカル（職能グループ）に支えられ、安定、長期化の様相を呈しており、本年3月の国民協議会でも予想通りの5期選出を果たした。

③ 経 済

- ・ 1億6,000万人の人口の60%以上が国土の7%に過ぎないジャワ島に集中し、その結果、ジャワの農地は細分化され、大量の零細農民と農業労働者が巨大な潜在失業人口を形成している。
- ・ インドネシアは基本的には農業国家であり、国民の半数以上、約55%は農業に従事している。主な農産物としては、米、ゴム、コーヒー、紅茶、トウモロコシ等があるが、国民の主食である米の生産量は国内消費量に追い付かず、輸入に頼っている。天然資源には恵まれ、石油の他、錫、ボーキサイト、ニッケルのような鉱物が産出される。石油は世界でも十指に入る程の産油量があり、国家歳入の約6割を占めている。1986年には国際石油価格の急落により、深刻な経済不況に直面したが、インドネシア政府は通貨ルピアの切り下げでこれに対応し、現在経済は緩やかな回復過程にある。しかしながら、消費需要の回復は小さく、順調な経済成長のためには石油をはじめとする一次産品輸出依存からの早期脱却が望まれる。
- ・ 第4次5ヵ年計画は1984年4月から発足したが、この計画は石油・ガスへの過度の依存からの脱却、国内貯蓄の促進、民間部門の活性化を目標とする。これに呼応して、税制改革、金融自由化、政府規制の緩和が徐々に進みつつある。
- ・ 現在、インドネシアは急速な工業化、近代化を進めているが、既述の通り、雇用面では国民の過半数が農業に依存し、潜在失業人口は3割を超えている。しかも毎年180～200万人の新規参入労働者があり、雇用拡大がないと社会不安に陥る危険性がある。

④ 社会基盤施設

- ・ インドネシアにおける交通・通信部門のインフラストラクチャーは、オランダ植民地時代から受け継いだものが多いが、独立以後、政治を経済に優先させたスカルノ時代に保守に対する配慮が欠けた結果、各種施設が老朽化したまま、使用に耐えない状況になったものも少なくない。これに対し、経済開発を最重要課題として出発したスハルト政権下においては、放置されたインフラの復旧、整備に力を注ぎ、特に第2次5ヵ年計画以後は運輸・通信面の整備状況も急速に発展した。とは云っても、領域が広大である上に、海を隔てた島々に分散しているという地理的条件はインフラ整備を進める上での大きな阻害要因となっている。
- ・ インドネシアの道路総延長は約18万kmであり、そのうち約半分は舗装されている。1982年より総経費約52億ドルの道路開発5ヵ年計画が実施され、都市部ではかなりの改善が行われたが、陸上交通量は年々増大しており、道路の排水の悪さ、メンテナンスの立

遅れが目立ち、自動車輸送に対する需要に十分対応ができていないようである。

また、使用されているバス、トラック等も老朽化が進み、過載による破損、整備不良が著しい。

- ・鉄道については、国有鉄道会社（INDONESIAN STATE RAILWAYS:PNKA）の下で一元的に運営されており、ジャワ、マドゥラ、スマトラ（その他の地域に鉄道はない）に総延長6,444 kmの営業路線を有しているが、電化部分は極く僅かである。鉄道輸送は、自動車輸送の普及により、低下の傾向にあったが、ジャカルタ周辺で日本から導入された電車を利用して通勤電車が作られたことを契機に、都市交通機関としての鉄道の有効性が注目されるようになっており、政府は意欲的な鉄道輸送力強化の意向を表明しているといわれる。

- ・世界有数の島国であるインドネシアにとって経済社会活動を維持確保する上でも、海運の果たす役割は極めて重要である。国内には336の港湾があるが、主要港はジャカルタのタンジュン・プリオーク、スラバヤのタンジュン・ペラク、メダンのブラウン及び南スラウェシのウジュン・パンダンの4港である。

但し、インドネシアの海運は、現実には、港湾施設、船腹量ともに貧弱な水準にある上、船舶の老朽化、中小船会社の乱立、荷役作業の非能率等、多くの問題を抱えている。

- ・航空輸送も、島しょ国であるインドネシアにとっては、経済社会活動上必要であると同時に、政治的統一性を確保する上でも極めて重要であり、政府は路線網の拡大・充実を重点的に行なっている。

現在400以上の飛行場があり、ジェット機の就航する空港も30以上ある。国際空港は全部で9港あるが、主要港はジャカルタのスカルノ・ハッタ、パリのングラ・ライ、メダンのポロニアの3つである。ジャカルタのスカルノ・ハッタ空港は1985年4月より従来のハリム空港にかえて新設された。

航空会社は国営のガルーダ・インドネシア航空が最大で、国際線と国内幹線の運航を行っている他、いくつかの国内航空会社がある。

インドネシアの各種交通機関のうち、航空の分野が最も発展していると云える。

- ・上下水道の普及率は全国的に極めて低い水準にあり、廃棄物処理施設も非常に限られている。
- ・通信事情は近年かなりの改善を見せているが、需要の増大に比して、十分な設備の拡大がされておらず、また、質・量ともに十分とは云えない。電話の不通、通話困難などもしばしば発生すると云う。

但し、政府も電話を含む通信事情改善には努力しつつあり、マイクロ回線の増設や通信衛星の利用などに着手している。

- ・電力事情も都市部では大きな問題はないが、全国規模では十分とは云えず、また、停電

が多いため、病院・ホテル等の主要公共施設では自家発電設備を備えているところが多い。

⑤ 投資環境

- ・インドネシア政府の基本方針は、西側先進国の援助を取り入れて外資を活用する門戸開放策である。このため、1967年外国投資法を制定、原則的に外資歓迎の姿勢を表明した。市場の大きいこともあり、東南アジア最大の外資受け入れ国となっている。しかしながら、民族主義や華人への反発などが門戸開放策を阻み、様々な規制があるのも事実である。
- ・1987年3月現在、日本からの対インドネシア直接投資累計額は1,427件、86億7,300万ドルに達しており、金額で見ると、米国、パナマに次いで第3位の投資市場となっている。投資額が大きいのは、大型資源開発案件があるためである。
しかしながら、輸入代替部門を中心とする日系企業の投資はほぼ一巡し、一方インドネシアの景気低迷のため経営の悪化などが原因となって撤退する企業も多い。また、政府の国産化政策、外国人雇用の制限、或いは税金、通関面における不合理といった要因により、日系企業の進出意欲は低下している。
- ・政府は1980年2月新投資政策を発表した。この政策は、既に充足した分野の外資の制限と、外資の歓迎される分野の明確化及び投資許可手続の簡素化から成る。これによると、歓迎される外資は国産原材料の加工度向上部門、農産物加工部門、輸出振興部門、雇用吸収部門などが主なものである。
- ・外資の受領、保存、持込み、持出しは自由化されており、送金制限はない。

(2) 観光産業及び観光資源の現況

① インドネシア経済に占める観光の位置付け

- ・1985年におけるインドネシアの観光収入は約6億米ドルであった。これは同年の商品及びサービス輸出額200億1,500万米ドルの約3%に相当し、石油・石油製品、天然ガス、合板・製材、ゴムに次いで第5位の収入を同国にもたらした。
- ・1980年の同比率は0.64%であり、観光収入の寄与度はこの5年間で飛躍的に増大している。
- ・雇用に関して、タイで行われた研究によれば、外国人旅行者9人につき年1人の直接雇用が発生すると云われているが、1985年には総数749,351名の外国人旅行者がインドネシアを訪れているから、83,261名の直接雇用に結び付いたことになる。

② 観光資源

- ・インドネシアはその国土の広さ、多様性故に自然景観に恵まれ、アセアン諸国の中でも最も豊富な自然観光資源を有すると云われる。
- ・国土が広いため、全国周遊型のツアーはコスト高になり、競争力を持たない。必然的に拠点型観光及びジャカルタ、バリなどを起点とする周・回遊型観光が中心とならざるを得ない。
- ・動物を例に取っても、インドネシアには他の地域では見られない独特の動物が生息している。オラン・ウータン、コモド・ドラゴン、バビルサ等はその例である。
- ・各地域ごとの主要な観光資源／スポットは以下の通り。

(イ) ジャカルタ及び西ジャワ

- ・ジャカルタ：歴史人文資源（博物館、美術館を含む）

都市型行楽地（動物園、タマン・インピアン・ジャヤ・アンチョール、
タマン・ミニ・インドネシア・インダ、アンティーク
通り等）

- ・西ジャワ：自然資源（ボゴール、バンドン、ウジュン・クーロン、ガルート、プラ
ブハン・ラトゥ）

歴史人文資源（チレボン）

リゾート（レンバン、西海岸のムラク半島、アンニョール、ラブアン、
ジャカルタより北へ100kmのプラウ・スリーブ）

(ロ) 中部ジャワ

歴史人文資源（スラカルタの宮殿と祭り、ディエン高原の寺院、ポロ
ブドゥールの遺跡、ジョグジャカルタ、プランパナン
等）

リゾート (グア・ジャティジャジャル)

(ハ) 東ジャワ

都市型観光地 (スラバヤ)

自然資源 (プロモ山, バルラン野生動物保護地)

歴史人文資源 (トロウーランの伝統舞踊, シンゴサリ, チャンディ・ペナタラン)

リゾート (トレテス高原, サランガン火口湖)

スポーツ (マドゥラのブル・レース)

(ニ) バリ島

歴史人文資源 (デンパサール, 島内各地の伝統芸術品村, ゴア・ガジャル, タンパクシリン, バングリ, クルンクン, プサキ)

自然資源 (サンゲエの森)

リゾート (ヌサ・ドゥア, サヌール, クタ, キンタマーニ高原, ベドグル高原)

(ホ) スマトラ島

自然資源 (北及び西スマトラ各地の山岳と湖)

都市 (メダン, パダン)

(ハ) スラウェシ島

自然景観 (タナ・トラジャ)

歴史人文資源 (南スラウェシ各地)

リゾート (カヤンガン島)

③ 観光施設, サービス

(イ) ホテル

- ・インドネシアのホテルは原則的に政府観光局の審査に基づくランク分けがされており、規模や設備によって5つ星クラスから格付け無まで6段階の区分がある。
- ・1985年における格付きホテル数は275、その客室総数は21,677室であり、格付きでないホテル数は1,346、その客室総数は32,268室といわれる。
そのうちの16%がジャワ島、10%がバリ島に存在する。
- ・客室占有率はジャカルタで70%以上、バリで60%以上というが、最近の詳細なデータはない。
- ・尚、日本のオペレーターによれば、バリ島の予約状況は非常にタイト、ジャカルタの状況も悪化しつつあると云う。インドネシアでも高級ホテル稼働率が高くなっている傾向がある。

(ロ) 旅行会社・旅行ガイド

1986年の時点で営業許可を持つ旅行会社は全国で 502存在し、対前年比の伸び率は 7.26%といわれる。

ガイドの指定は現在地方政府の管轄となっているが、インドネシアも公用語は自国語であるため、地方に行くとき英語すら余り通用しないことがあり、ガイドの数は必ずしも十分ではなく、日本語ガイドに至っては圧倒的に不足している模様である。

政府の観光教育訓練施設もまだ十分とはいえず、ガイドやホテル従業員等観光産業従事者の訓練が観光客の伸びに追い付いていない。

(ハ) その他の施設、設備

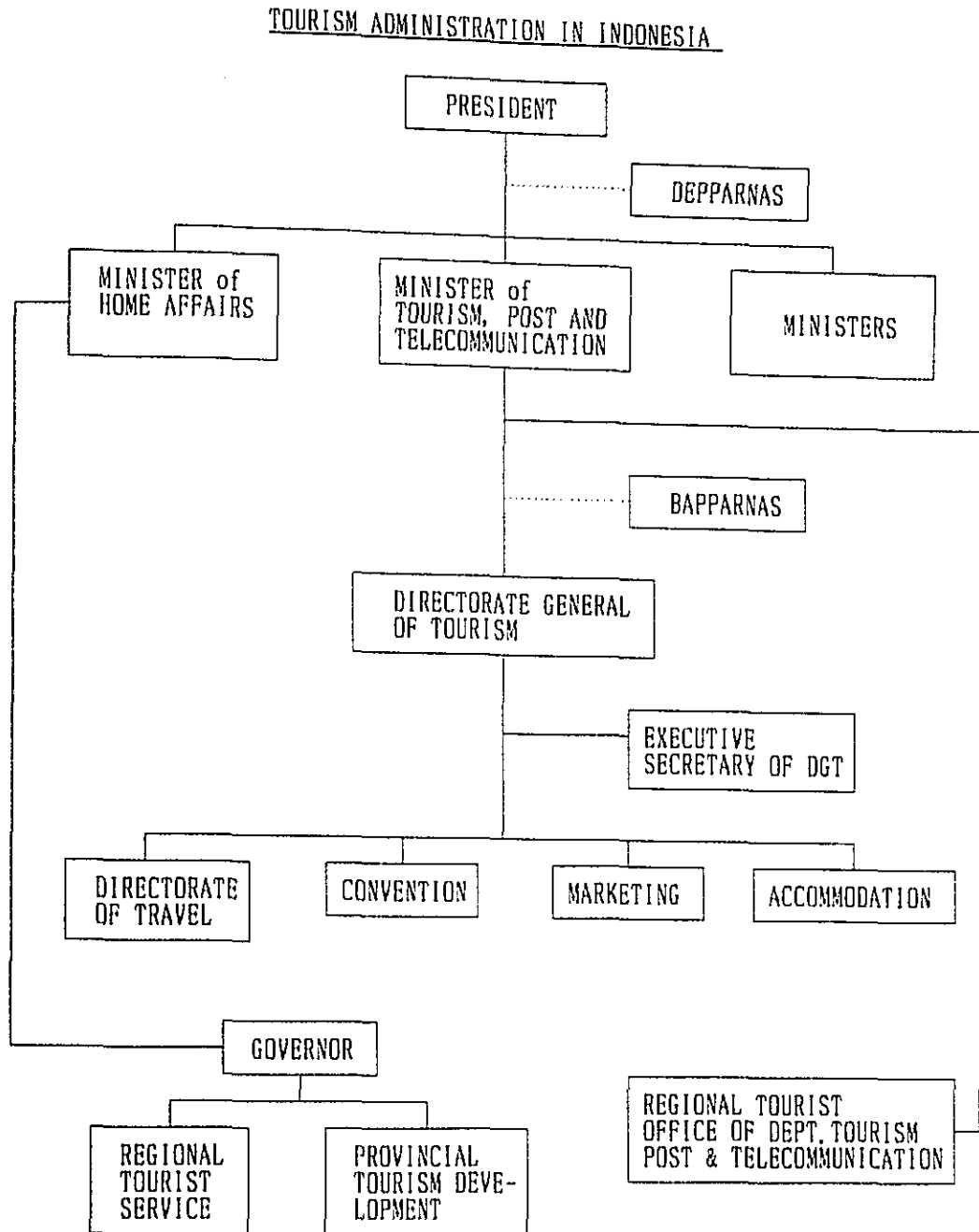
国土が広いこと、全体的なインフラの整備が遅れていることもさることながら、大都市部、限られたリゾート地を除いては、休憩所やトイレ等の付帯設備は不十分である。

(3) 観光振興政策の動向

① 観光関連組織

インドネシアにおける観光関連組織は図-35の通りとなっている。

図-35 観光関連組織図



* DEPPARNAS: NATIONAL TOURISM COUNCIL
 BAPPARNAS: NATIONAL TOURISM DEVELOPMENT BOARD

この観光関連組織の中で中心的役割を果たす機関は、観光・郵政・通信省下の観光総局 (DIRECTORATE GENERAL OF TOURISM : DGT) であり、観光セクターへの許認可業務の他、現行法令に基づく事業の実施、指導、監督を行う。

② 観光振興政策

インドネシア政府は、観光開発は国家開発計画の不可分な部分であるとの認識の下に以下のような観光開発ガイドラインを策定している。即ち、

- (イ) 観光開発は雇用機会の創出・増大効果を高め、外資収入を増加させ、更にインドネシア固有の文化と自然を広く世界に紹介するために拡大、推進されねばならない。
観光開発は国家の固有性維持及び文化環境保全の面に注意を払いつつ実行する。
- (ロ) 国内観光は雇用機会の拡大と愛国心の高揚を図りつつ、国家の自然と文化に対する知識を深めてゆくためにも促進する。
- (ハ) 観光開発は施設及びインフラストラクチャーの整備充実、諸サービスの品質と効率を高めるとの基本政策に基づき推進する。

このような観光開発ガイドラインに即した観光政策の目標は、

- ・市場からのアクセス改善を目指した国際航空政策の実施
- ・主要旅行者市場におけるマーケティング活動
- ・コンベンションの誘致
- ・観光開発及び国民の参加意欲を向上させるような環境づくり
- ・国の文化や環境を保全しながらの観光地開発
- ・独自性を維持しながらの地域の芸術や文化的アトラクションの開発

といった項目に要約される。中でも最優先課題は主要市場におけるマーケティング活動であり、政府はマーケティング・プログラムの改善とマーケティングの実施へ努力を集中している。

政府はその関与を極力最小限にとどめたい意向であるが、観光部門の民間セクターは未だ成熟しておらず、政府の果たさねばならない役割は大きい。特に観光商品の開発やマーケティングに関してはほぼ全面的に政府に依存しているにもかかわらず、他のアセアン諸国に比べて予算が少なく、これがインドネシアを訪問する外国人旅行者数が停滞する一つの原因となっている。

(4) 外国人旅行者の動向

① 外国人全般

表-27 インドネシアへの外国人旅行者数の推移

		1983	1984	1985
1.	シンガポール	94,934	100,912	108,466
2.	オーストラリア	83,966	95,640	110,000
3.	日本	84,770	92,393	92,821
4.	マレーシア	51,893	62,365	68,355
5.	米国	57,178	60,050	69,086
6.	英国	55,788	59,119	57,862
7.	オランダ	36,331	34,978	36,857
8.	ドイツ	30,606	33,697	34,208
9.	フランス	21,536	26,027	26,287
10.	イタリア	15,057	18,006	20,284
11.	香港	2,367	4,321	4,457
12.	台湾	12,343	12,703	8,436
13.	スイス	10,727	11,370	13,717
14.	韓国	9,388	11,233	12,616
15.	ロシア	10,623	10,154	11,328
16.	その他	61,348	67,942	74,571
	総数	638,855	700,910	749,351

資料：Directorate General of Tourism
Statistical Report 1986.

インドネシアへの外国人旅行者数の推移は表-27の通りとなっている。また、国別の内訳のデータはないが、1986年の外国人旅行者総数は 823,097と発表されており、ここ数年間順調な増加を続けている。また、1982-1986年の間の平均増加率は8.6%を示している。

外国人旅行者の80~90%までは、ジャカルタ、バリ、メダンの3空港からインドネシアに入国している。

(a) 国別

従来、シンガポールからの訪問者数が最も多かったが、1985年に至り、それまで第2位の座にあったオーストラリアがシンガポールを抜き去り、第1位になった。また、日本からの訪問者数は、1985年まで第3位であったが、1986年には10万人を超え、第2位となった模様である。

地域別に見ると、アジア太平洋地域からの来訪が最も多く、全体の約38%を占めている。アセアン諸国は26%であるが、ヨーロッパ地域はアセアンよりも僅かに多く、約27%となっている。

(b) 性別

性別では男性対女性の比率は約65:35である。

(c) 年齢別

年齢別に見ると、最も多いのが30代で、全体の約27%を占める。次に多いのが20代の

24%、次いで40代(20%)、50代(12%)、20才以下(約10%)、60才以上(約8%)となっている。

(ホ) 目的別

観光目的が最も多く、全体の約70%を占める。次いで業務の約15%が続き、業務兼観光を含めると全体の90%以上になる。

② 日本人旅行者

(イ) 旅行者数の推移

インドネシアの日本人旅行者数は、表-27でも判るように、伸び率こそ少ないものの、順調に増加を続けており、その総数は1986年には10万人を突破した。日本人の消費性向の強さから云っても、日本がインドネシアにとって極めて重要な市場であることは疑う余地もないが、アセアン諸国への日本人観光客数を比較するとインドネシアは最下位になっている。

原因は色々あると思われるが、そのいくつかを挙げるとすれば、以下のようなになる。

- ・アセアン諸国の中では日本から最も「遠い」デスティネーションであること。ガルーダ航空の直行便を利用して、ジャカルタまで約7時間半。日本航空だとマレーシアのクアラ・ Lumpur を経由して正味約9時間かかる。
- ・遠い分、航空運賃も高くなりがちで、インドネシアにおける宿泊、食事等の地上経費が割安な分を差し引いても、旅行費用は他のアセアン諸国に比べてどうしても高くなってしまふ。
- ・航空便の座席供給量が限られている。
現在ジャカルタには、日本航空がクアラ・ Lumpur 経由でDC-10を週5便、ガルーダ航空がB-747を週7便成田から運航しているのみで、大阪からの直行便はない。また、バリのデンパサールにはガルーダ航空の便がジャカルタを経由して運航している。
- ・インドネシアの日本におけるプロモーション活動が必ずしも十分ではない。
- ・以上を総合すると、時間、経済面で制限のある旅行者は他のアセアン諸国に流れてしまう可能性があるし、時間的、経済的に余裕のある旅行者はもう少し足を伸ばしてオーストラリアに行ってしまう惧れがある。

(ロ) インドネシアでのビーチリゾート

現在インドネシアといえば、日本人観光客にとってバリ島のビーチ・リゾートが圧倒的に人気があるが、そのバリ島における日本人旅行者の動向、評価について述べてみたい。1986年3月にアセアン・センターから発行された「アセアンビーチリゾートの将来性と市場性に関する調査」によると、アンケート回答者543名のうち、アセアン地域の中ではバリ島に行ったことがあると回答した者は最も多く、167名を数えた。

- これらの旅行者が現地で行った行動を見ると、表-24によれば、「海水浴」が最も多く、86.2%を占め、それに続いて「民族芸能・舞踏など見て楽しむ」82.6%、「ショッピング」73.1%、「風景を見て歩く」71.9%となっており、「食べ歩き」は全体の1/4にあたる25.1%あるが、各種スポーツの比率はいずれも少なく、多くて10%程度になっている。これはバリ島におけるスポーツ施設や器材が未だ不十分であると指摘する旅行代理店の意見を裏書きするものであろう。
- 項目別の評価を見ると、表-25によれば、「景色」に対する評価は高く、77.2%までが満足を示している一方、「海」に対する評価は以外に低く、満足と答えた者は全体の46.7%に過ぎない。「ホテル・コテージの施設」、「ホテル・コテージでのサービス」に対しては過半数が満足と答えており、「治安」に対しても40%が満足と答えている。
しかしながら、「交通の便」、「ナイト・レジャー」（夕食後の娯楽）、「衛生状態」に関しては不満の比率が大きく、まだまだ改善の余地があることをうかがわせる。

(5) 今後の観光開発に向けた基本的視点

インドネシアの観光開発調査を実施するに当たっては、以下のような基本的視点に立って対応する必要がある。

- ① インドネシアへの外国人旅行者のうち、シンガポール、マレーシアを除くアセアン諸国の占める割合は極めて低い一方、域外のオーストラリア、日本、北米大陸、ヨーロッパといった主要先進国からの観光客数は多く、全体の7割以上を占める。

また、1985年の統計によれば、外国人旅行者の平均滞在日数は10.9日と、アセアン諸国の中でも長くなっている。

このため、インドネシア政府は海外におけるプロモーション活動の重点強化地域として、シンガポール、日本、オーストラリア、米国、西ドイツに各々政府観光局を設置している。

その結果、インドネシアへの外国人旅行者数はアセアン諸国中最下位にあるにもかかわらず、観光収入の面ではフィリピンを上回っている。

- ② 現在、インドネシアが推進中の観光政策の2大プロジェクトは、バリ島のヌサドゥア地区の開発と、ボロブドゥール・プランバナン史跡公園の開発であり、この政策が現在成功裡に進みつつあることも衆知の事実であるが、この為、観光の対象としてはジャカルタが素通りされてしまう危険性を懸念して、インドネシア政府は積極的なコンベンション誘致及びジャカルタ市内の総合レジャーランドとでもいうべきアンチョール（タマン・インピアン・ジャヤ・アンチョール）開発の姿勢を示している。

- ③ 既述の通り、インドネシアの観光資源、中でも自然資源に関してはアセアン諸国中でも一、二を争う位に恵まれているにもかかわらず、訪問外客数はアセアン諸国中最低となっている。しかし、このことは裏を返せば、インドネシアがデスティネーションとしては更に一段と発展する潜在的可能性を秘めているとも云えるだろう。

- ④ しかしながら、先にも述べたように、インドネシアの広い国土故に、全国周遊型のパッケージ・ツアーは所要時間の点でも、コスト面でも競争力を持ち得ないであろう。従って、基本的には拠点型の開発整備を充実させ、或いはジャカルタ又はバリ（何れも国際空港がある）を基点として放射状に展開するようなハブ（HUB：車軸）政策を推進してゆくの現実的なアプローチであろう。もちろん、そのためには、アクセス改善のためにも、ジャカルタ或いはデンパサールを基点とする国内ハブ航空網を充実させる必要があるし、その際には現在ガルーダ・インドネシア航空が導入しているといわれる“VISIT INDONESIA FARE”のような自由回遊運賃も一層の効果を持ち得るであろう。

- ⑤ それと同時に、ジャカルタ、バリ等の観光拠点地域においては重点的な環境整備を行い、限られた範囲内での観光をより満足度の高い、充実したものにしてゆく努力が払われるべきであろう。

きであろう。

この環境整備の中には市内の交通アクセス改善、上下水道整備を含む衛生状態の向上、治安安全対策の実施、観光サービス改善、ショッピングセンターの充実、夜間のエンターテインメント充実といったような項目が含まれる。

- ⑥ いずれにせよ、インドネシアの広い国土は、全国を一度に開発整備するためには余りにも広過ぎ、投資も全く非効率的になってしまう。その豊富な観光資源を半永久的に活用してゆくためにも、いくつかの（ハブとなり得る）観光開発拠点を定め、航空アクセス、インフラの整備状況等に応じてきちんとプライオリティ付けを行った上で、限られた予算を適正に配分し、秩序ある開発を行ってゆくことが最も効果的であると思われる。

<参考>インドネシアにおける観光開発関連機関

- ・観光、郵政、通信省 (Department of Tourism, Post and Telecommunication)
 - 観光総局 (Directorate General of Tourism : DGT)
 - 観光・郵政・通信省地域事務総局 (Regional Office of Tourism, Post and Telecommunication : KANWIL)
- ・森林省 (Department of Forestry)
 - 森林保護、自然保全総局 (Directorate General of Forest Protection and Native Conservation)
- ・教育・文化省 (Department of Education and Culture)
- ・自治省 (Department of Home Affairs)
- ・運輸省 (Department of Communications)
 - 陸運総局 (Directorate General of Land Transportation)
 - 海運総局 (Directorate General of Sea Transportation)
 - 航空総局 (Directorate General of Air Transportation)
- ・人口・環境省 (Department of State for Population and Environment)
- ・法務省 (Department of Justice)
 - 出入国管理総局 (Directorate General of Immigration)

〈付属資料〉

ア ン ケ ー ト 集 計 表

1. フィリピン

《調査票》

アンケートのお願い

財団法人 国際観光開発研究センター
(所在地：東京都千代田区有楽町1-6-6)

ご旅行の皆様にはフィリピンでの滞在を楽しくお過ごしのことと存じます。
さて当センターではこの度、フィリピンへのご旅行をより快適で充実した内容のものとするため、旅行者の皆様からご意見を伺いたく存じますので、ご旅行中とは存じますが、何卒当アンケート調査にご協力下さいますようお願い申し上げます。
なお皆様から頂いたご意見・ご要望は調査目的にのみ使用されることをお約束致します。

Q 1) 今度の海外旅行は何回目になりますか。

回目

Q 2) 今までの海外旅行ではどのような国にいらっしゃいましたか。該当する国すべてに○印をつけて下さい。

- (1) フィリピン (2) シンガポール (3) インドネシア
(4) マレーシア (5) タイ (6) 香港 (7) 台湾
(8) 中国 (9) その他のアジア (10) ハワイ
(11) グアム・サイパン (12) 南太平洋 (13) オーストラリア・
ニュージーランド (14) 北米 (15) 中南米・アフリカ
(16) 欧州・ソ連 (17) その他()

Q 3) フィリピンにいらっしゃるのは今度で何回目ですか。

回目

Q 4) 今回の旅行日数は全部で幾日ですか

日

Q 5) そのうちフィリピンには何日滞在されますか。

日

Q 6) フィリピン国内ではどのような観光地を訪問しますか。
該当するものすべてに○印をつけて下さい。

- (1) マニラ (2) マニラ郊外(タガイタイ等)
(3) セブ島 (4) ブエルトアズール
(5) その他()

Q 7) 今回の旅行で他に訪問する国すべてに○印をつけて下さい。

- (1) シンガポール (2) インドネシア (3) マレーシア
(4) タイ (5) 香港 (6) 台湾 (7) 中国
(8) オーストラリア・ニュージーランド
(9) その他()

Q 8) 今回のご旅行にはどなたとご一緒にいらっしゃいましたか。該当するものにすべて○印をつけて下さい。

- (1) 1人 (2) 配偶者 (3) 家族 (4) 友人・知人
(5) 業務上の関係者 (6) その他()

Q 9) 旅行目的で該当するものにひとつだけ○印をつけて下さい。

- (1) ハネムーン (2) 観光(ハネムーン以外) (3) 業務
(4) 留学 (5) 駐在 (6) 友人・親せき訪問
(7) その他()

Q 10) 今回のフィリピン滞在中にお感じになったことがございましたら、該当する項目に○印をつけて下さい(いくつでも)

- (1) ホテルの施設がよい (2) 観光箇所の案内板が整備されている
(3) 観光で見るのにあまりよい所がない (4) 魅力的なビーチが少ない
(5) 治安・安全の面で不安がある (6) 飛行機の時間帯がよい
(7) 清潔イメージに欠ける (8) ショッピングでこれといったものがない
(9) 食事であまりよいものがない
(10) レストラン等でのショー、アトラクションが豊富
(11) 市内を動き回るのにバス、タクシーの便が悪い
(12) 海の水があまりきれいでない (13) 水道の水が飲めないので困った
(14) 市内にゴミ、悪臭が目立つ (15) その他()

Q 11) 次にフィリピンを旅行するとした場合、どのような旅行をしたいと思えますか。ひとつだけ○印をつけて下さい。

- (1) マニラ市内だけに滞在し、観光、ショッピング、エスニック料理等を楽しむ都市観光型の旅行
(2) マニラ市内の観光とセブ島のビーチに滞在する旅行
(3) セブ島のようなビーチリゾートだけに滞在する旅行
(4) マニラとバンコクの観光
(5) マニラとシンガポールの観光
(6) マニラとクアラルンプールの観光
(7) マニラと香港の観光
(8) マニラとバリ島の観光

Q 12) その場合、フィリピン国内には全部で幾日ぐらい滞在したいと思えますか。

日

Q 13) 3年以内ぐらいの間にフィリピンをもう一度旅行したいと思えますか。該当するものにひとつだけ○印をつけて下さい。

- (1) 実際に計画または予定がある
(2) 予定はないがもう一度来たいと思う
(3) あまり来たいと思わない
(4) もう一度来たいとは全然思わない

Q 14) Q 13で(3)(4)と答えた方におたずねします。

その理由として該当するものに○印をつけて下さい。(いくつでも)

- (1) 一度来れば十分だから
(2) 治安・安全の面で不安
(3) 魅力的なビーチがないから
(4) 観光、ショッピング、食事等の魅力に欠けるから
(5) 水道水が飲めないなど衛生面で問題があるから
(6) あまりよいホテルがないから (7) その他()

性別	(1) 男性	(2) 女性
年齢	(1)10才未満	(2)10~19才 (3)20~24才 (4)25~29才 (5)30~34才
	(6)35~39才	(7)40~49才 (8)50~59才 (9)60~69才 (10)70才以上
未婚	(1) 未婚	(2) 既婚

ご協力ありがとうございました

F 1. 性 別

	合 計	男 性	女 性	無回答
*** 合 計 ***	482 100.0	280 58.1	86 17.8	116 24.1

F 2. 年 齡

	合 計	20歲 未滿	20歲代	30歲代	40歲代	50歲 以上	無回答
*** 合 計 ***	482 100.0	3 0.6	154 32.0	130 27.0	100 20.7	64 13.3	31 6.4
【性 別】							
男 性	280 100.0	2 0.7	93 33.2	94 33.6	60 21.4	28 10.0	3 1.1
女 性	86 100.0	1 1.2	47 54.7	14 16.3	13 15.1	10 11.6	1 1.2
無回答	116 100.0	- -	14 12.1	2 19.0	27 23.3	26 22.4	27 23.3

F 3. 未 既 婚

	合 計	未 婚	既 婚	無回答
*** 合 計 ***	482 100.0	176 36.5	219 45.4	87 18.0
【性 別】				
男 性	280 100.0	108 38.6	135 48.2	37 13.2
女 性	86 100.0	44 51.2	37 43.0	5 5.8
無回答	116 100.0	24 20.7	47 40.5	45 38.8
【年 齡】				
20歲未滿	3 100.0	2 66.7	- -	1 33.3
20歲代	154 100.0	108 70.1	42 27.3	4 2.6
30歲代	130 100.0	46 35.4	64 49.2	20 15.4
40歲代	100 100.0	15 15.0	72 72.0	13 13.0
50歲以上	64 100.0	4 6.3	39 60.9	21 32.8
無回答	31 100.0	1 3.2	2 6.5	28 90.3

Q1. 海外旅行の回数

	合計	初めて	2回	3回	4~5回	6~9回	10~15回	16回以上	無回答	平均(回)
*** 合計 ***	482 100.0	99 20.5	64 13.3	72 14.9	66 13.7	62 12.9	61 12.7	45 9.3	13 2.7	7.0
【性別】										
男性	280 100.0	65 23.2	36 12.9	41 14.6	37 13.2	40 14.3	32 11.4	25 8.9	4 1.4	6.7
女性	86 100.0	17 19.8	18 20.9	16 18.6	14 16.3	8 9.3	8 9.3	3 3.5	2 2.3	4.7
無回答	116 100.0	17 14.7	10 8.6	15 12.9	15 12.9	14 12.1	21 18.1	17 14.7	7 6.0	9.6
【年齢】										
20歳未満	3 100.0	1 33.3	2 66.7	-	-	-	-	-	-	1.7
20歳代	154 100.0	52 33.8	26 16.9	31 20.1	21 13.6	11 7.1	6 3.9	5 3.2	2 1.3	3.9
30歳代	130 100.0	22 16.9	18 13.8	16 12.3	21 16.2	24 18.5	17 3.1	11 8.5	1 0.8	7.0
40歳代	100 100.0	9 9.0	9 9.0	15 15.0	10 10.0	14 14.0	22 22.0	18 18.0	3 3.0	10.3
50歳以上	64 100.0	8 12.5	6 9.4	7 10.9	11 17.2	9 14.1	11 17.2	9 14.1	3 4.7	10.1
無回答	31 100.0	7 22.6	3 9.7	3 9.7	6 9.7	4 12.9	5 16.1	2 6.5	4 12.9	6.6
【同行者】										
1人	59 100.0	6 10.2	8 13.6	6 10.2	9 15.3	10 16.9	8 13.6	9 15.3	3 5.1	8.6
配偶者	50 100.0	7 14.0	4 8.0	12 24.0	15 30.0	3 6.0	7 14.0	2 4.0	-	5.4
家族	26 100.0	8 30.8	4 15.4	7 26.9	1 3.8	-	2 7.7	2 7.7	2 7.7	5.0
友人・知人	240 100.0	57 23.8	29 12.1	28 11.7	31 12.9	38 15.8	31 12.9	20 8.3	6 2.5	6.9
業務上の関係者	95 100.0	20 21.1	16 16.8	15 15.8	10 10.5	8 8.4	14 14.7	9 9.5	3 3.2	8.0
その他	26 100.0	4 15.4	5 19.2	4 15.4	4 15.4	4 15.4	1 3.8	3 11.5	1 3.8	6.4
無回答	7 100.0	2 28.6	1 14.3	1 14.3	1 14.3	1 14.3	-	1 14.3	-	6.7
【旅行目的】										
ハネムーン	5 100.0	4 80.0	-	-	1 20.0	-	-	-	-	1.6
観光(ハネムーン以外)	396 100.0	89 22.5	53 13.4	63 15.9	53 13.4	46 11.6	46 11.6	36 9.1	10 2.5	6.7
業務	28 100.0	1 3.6	-	2 7.1	7 25.0	5 17.9	7 25.0	5 17.9	1 3.6	13.6
留学	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
駐在	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
友人・親せき訪問	22 100.0	2 9.1	4 18.2	2 9.1	2 9.1	4 18.2	3 13.6	4 18.2	1 4.5	8.3
その他	21 100.0	-	6 28.6	2 9.5	3 14.3	6 28.6	4 19.0	-	-	5.9
無回答	10 100.0	3 30.0	1 10.0	3 30.0	-	1 10.0	1 10.0	-	1 10.0	3.9

Q2. 今までの海外旅行の行き先 (M A)

	合計	フィリ ピン	シンガ ポール	インド ネシア	マレイ シア	タイ	香港	台湾	中国	その他 のア ジア
*** 合計 ***	383 100.0	216 56.4	88 23.0	48 12.5	44 11.5	99 25.8	138 36.0	142 37.1	37 9.7	51 13.3
【性別】										
男性	215 100.0	128 59.5	45 20.9	20 9.3	22 10.2	58 27.0	79 36.7	85 39.5	15 7.0	30 14.0
女性	69 100.0	20 29.0	14 20.3	11 15.9	4 5.8	8 11.6	20 29.0	5 7.2	3 4.3	8 11.6
無回答	99 100.0	68 68.7	29 29.3	17 17.2	18 18.2	33 33.3	39 39.4	52 52.5	19 19.2	13 13.1
【年齢】										
20歳未満	2 100.0	1 50.0	-	-	-	-	-	-	-	1 50.0
20歳代	102 100.0	28 27.5	16 15.7	8 7.8	6 5.9	15 14.7	23 22.5	14 13.7	6 5.9	7 6.9
30歳代	108 100.0	70 64.8	25 23.1	14 3.0	12 11.1	29 26.9	35 32.4	43 39.8	7 6.5	13 12.0
40歳代	91 100.0	60 65.9	26 28.6	12 13.2	12 13.2	31 34.1	51 56.0	49 53.8	8 8.8	24 26.4
50歳以上	56 100.0	36 64.3	16 28.6	13 23.2	11 19.6	17 30.4	24 42.9	30 53.6	13 23.2	6 10.7
無回答	24 100.0	21 87.5	5 20.8	1 4.2	3 12.5	7 29.2	5 20.8	6 25.0	3 12.5	-
【フィリピンへの旅行回数】										
初めて	165 100.0	-	38 23.0	22 13.3	20 12.1	39 23.6	58 35.2	50 30.3	19 11.5	24 14.5
2回	70 100.0	70 100.0	8 11.4	6 8.6	5 7.1	10 14.3	19 27.1	20 28.6	7 10.0	6 8.6
3～5回	88 100.0	88 100.0	20 22.7	7 8.0	8 3.1	28 31.8	32 36.4	44 50.0	6 6.8	9 10.2
6回以上	57 100.0	57 100.0	22 38.6	13 22.8	11 19.3	22 38.6	29 50.9	28 49.1	5 8.8	12 21.1
無回答	3 100.0	1 32.3	-	-	-	-	-	-	-	-
【同行者】										
1人	53 100.0	42 79.2	17 32.1	9 17.0	6 11.3	17 32.1	29 54.7	25 47.2	8 15.1	4 7.5
配偶者	43 100.0	10 23.3	7 16.3	7 16.3	8 18.6	11 25.6	16 37.2	7 16.3	7 16.3	6 14.0
家族	18 100.0	9 50.0	4 22.2	2 11.1	2 11.1	4 22.2	5 27.8	5 27.8	1 5.6	4 22.2
友人・知人	183 100.0	109 59.6	41 22.4	20 10.9	17 9.3	41 22.4	63 34.4	62 33.9	14 7.7	24 13.1
業務上の関係者	75 100.0	41 54.7	17 22.7	7 9.3	9 12.0	24 32.0	24 32.0	36 48.0	4 5.3	11 14.7
その他	22 100.0	10 45.5	5 22.7	4 18.2	3 13.6	6 27.3	6 27.3	9 40.9	3 13.6	3 13.6
無回答	5 100.0	5 100.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	-	-

Q2. 今までの海外旅行の行き先 (M.A) ……つづき

	ハワイ	フィリピン	南太平洋	オーストラリア・ニュージーランド	北米	中南米・アジア	欧州・アジア	その他	無回答
*** 合計 ***	125 32.6	120 31.3	16 4.2	39 10.2	73 19.1	21 5.5	57 14.9	26 6.8	2 0.5
【性別】									
男性	65 30.2	62 28.8	10 4.7	19 8.8	42 19.5	12 5.6	29 13.5	13 6.0	-
女性	29 42.0	33 47.8	1 1.4	5 7.2	17 24.6	2 2.9	15 21.7	8 11.6	-
無回答	31 31.3	25 25.3	5 5.1	15 15.2	14 14.1	7 7.1	13 13.1	5 5.1	2 2.0
【年齢】									
20歳未満	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20歳代	34 33.3	45 44.1	3 2.9	17 16.7	25 24.5	6 5.9	12 11.8	9 8.8	-
30歳代	35 32.4	32 29.6	8 7.4	8 7.4	18 16.7	5 4.6	17 15.7	7 6.5	-
40歳代	33 36.3	28 30.8	3 3.3	7 7.7	19 20.9	5 5.5	17 18.7	5 5.5	1 1.1
50歳以上	19 33.9	12 21.4	2 3.6	5 8.9	9 16.1	4 7.1	8 14.3	4 7.1	-
無回答	4 16.7	3 12.5	-	2 8.3	2 8.3	1 4.2	3 12.5	1 4.2	1 4.2
【フィリピンへの旅行回数】									
初めて	64 38.8	63 38.2	6 3.6	23 13.9	39 23.6	13 7.9	25 15.2	17 10.3	1 0.6
2回	11 15.7	13 18.6	1 1.4	1 1.4	9 12.9	1 1.4	10 14.3	1 1.4	-
3～5回	27 30.7	26 29.5	4 4.5	10 11.4	10 11.4	2 2.3	12 13.6	5 5.7	-
6回以上	23 40.4	18 31.6	5 8.8	5 8.8	15 26.3	5 8.8	10 17.5	2 3.5	-
無回答	-	-	-	-	-	-	-	1 33.3	1 33.3
【同行者】									
1人	14 26.4	15 28.3	2 3.8	3 5.7	9 17.0	5 9.4	9 17.0	2 3.8	-
配偶者	22 51.2	15 34.9	1 2.3	9 20.9	13 30.2	5 11.6	12 27.9	1 2.3	-
家族	3 16.7	5 27.8	-	1 5.6	3 16.7	1 5.6	3 16.7	-	-
友人・知人	64 35.0	64 35.0	7 3.8	18 9.8	38 20.8	8 4.4	23 12.6	15 8.2	2 1.1
業務上の関係者	25 33.3	18 24.0	5 6.7	3 4.0	12 16.0	4 5.3	7 9.3	4 5.3	-
その他	3 13.6	9 40.9	1 4.5	4 18.2	3 13.6	-	5 22.7	2 9.1	-
無回答	1 20.0	2 40.0	-	1 20.0	-	-	1 20.0	2 40.0	-

Q3. フィリピンへの旅行回数

	合計	初めて	2回	3～5回	6回以上	無回答	平均(回)
*** 合計 ***	482 100.0	264 54.8	70 14.5	88 18.3	57 11.8	3 0.6	3.0
【性別】							
男性	280 100.0	152 54.3	45 16.1	52 18.6	31 11.1	-	3.1
女性	86 100.0	66 76.7	7 8.1	8 9.3	5 5.8	-	1.9
無回答	116 100.0	46 39.7	18 15.5	28 24.1	21 18.1	3 2.6	3.7
【年齢】							
20歳未満	3 100.0	2 66.7	1 33.3	-	-	-	1.3
20歳代	154 100.0	125 81.2	12 7.8	10 6.5	6 3.9	1 0.6	1.6
30歳代	130 100.0	60 46.2	28 21.5	32 24.6	10 7.7	-	2.6
40歳代	100 100.0	40 40.0	16 16.0	25 25.0	19 19.0	-	4.5
50歳以上	64 100.0	28 43.8	8 12.5	13 20.3	14 21.9	1 1.6	4.7
無回答	31 100.0	9 29.0	5 16.1	8 25.8	8 25.8	1 3.2	4.1
【同行者】							
1人	59 100.0	17 28.8	11 18.6	18 30.5	13 22.0	-	5.0
配偶者	50 100.0	40 80.0	7 14.0	3 6.0	-	-	1.3
家族	26 100.0	17 65.4	3 11.5	2 7.7	3 11.5	1 3.8	4.2
友人・知人	240 100.0	129 53.8	31 12.9	45 18.8	33 13.8	2 0.8	3.3
業務上の関係者	95 100.0	54 56.8	19 20.0	13 13.7	9 9.5	-	3.1
その他	26 100.0	16 61.5	1 3.8	6 23.1	3 11.5	-	3.0
無回答	7 100.0	2 28.6	2 28.6	3 42.9	-	-	2.6
【旅行目的】							
ハネムーン	5 100.0	4 80.0	-	1 20.0	-	-	1.4
観光(ハネムーン以外)	396 100.0	231 58.3	54 13.6	68 17.2	40 10.1	3 0.8	2.7
業務	28 100.0	7 25.0	5 17.9	11 39.3	5 17.9	-	6.2
留学	-	-	-	-	-	-	-
駐在	-	-	-	-	-	-	-
友人・親せき訪問	22 100.0	9 40.9	4 18.2	4 18.2	5 22.7	-	4.1
その他	21 100.0	8 38.1	5 23.8	3 14.3	5 23.8	-	3.3
無回答	10 100.0	5 50.0	2 20.0	1 10.0	2 20.0	-	2.4

Q4. 今回の旅行日数

	合計	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日 以上	無回答	平均 (日)
*** 合計 ***	482 100.0	1 0.2	54 11.2	197 32.6	158 32.8	30 6.2	20 4.1	55 11.4	7 1.5	5.1
【性別】										
男性	280 100.0	1 0.4	29 10.4	101 36.1	90 32.1	18 6.4	12 4.3	26 9.3	3 1.1	5.0
女性	86 100.0	-	5 5.8	16 18.6	39 45.3	10 11.6	4 4.7	12 14.0	-	5.7
無回答	116 100.0	-	20 17.2	40 34.5	29 25.0	2 1.7	4 3.4	17 14.7	4 3.4	4.9
【年齢】										
20歳未満	3 100.0	-	1 33.3	-	2 66.7	-	-	-	-	4.3
20歳代	154 100.0	-	4 2.6	42 27.3	78 50.6	11 7.1	7 4.5	12 7.8	-	5.1
30歳代	130 100.0	1 0.8	15 11.5	53 40.8	36 27.7	11 8.5	6 4.6	7 5.4	1 0.8	4.8
40歳代	100 100.0	-	20 20.0	37 37.0	25 25.0	4 4.0	5 5.0	8 8.0	1 1.0	4.7
50歳以上	64 100.0	-	6 9.4	21 32.8	10 15.6	3 4.7	2 3.1	19 29.7	3 4.7	6.4
無回答	31 100.0	-	8 25.8	4 12.9	7 22.6	1 3.2	-	9 29.0	2 6.5	5.6
【フィリピンへの旅行回数】										
初めて	264 100.0	1 0.4	29 11.0	100 37.9	99 37.5	13 4.9	8 3.0	11 4.2	3 1.1	4.6
2回	70 100.0	-	13 18.6	23 32.9	17 24.3	3 4.3	4 5.7	9 12.9	1 1.4	4.8
3～5回	88 100.0	-	8 9.1	25 28.4	25 28.4	9 10.2	4 4.5	16 18.2	1 1.1	5.6
6回以上	57 100.0	-	4 7.0	9 15.8	16 28.1	5 8.8	4 7.0	18 31.6	1 1.8	6.9
無回答	3 100.0	-	-	-	1 33.3	-	-	1 33.3	1 33.3	6.5
【同行者】										
1人	59 100.0	-	2 3.4	18 30.5	20 33.9	4 6.8	4 6.8	10 16.9	1 1.7	5.9
配偶者	50 100.0	-	3 6.0	11 22.0	25 50.0	1 2.0	5 10.0	5 10.0	-	5.2
家族	26 100.0	-	3 11.5	5 19.2	15 57.7	-	-	2 7.7	1 3.8	4.9
友人・知人	240 100.0	-	16 6.7	70 29.2	94 39.2	21 8.8	8 3.3	29 12.1	2 0.8	5.3
業務上の関係者	95 100.0	1 1.1	28 29.5	54 56.8	5 5.3	-	2 2.1	3 3.2	2 2.1	3.9
その他	26 100.0	-	1 3.8	2 7.7	9 34.6	4 15.4	2 7.7	8 30.8	-	6.1
無回答	7 100.0	-	3 42.9	1 14.3	1 14.3	-	-	1 14.3	1 14.3	4.3

Q5. フィリピンでの滞在日数

	合計	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日以上	無回答	平均 (日)
*** 合計 ***	482 100.0	1 0.2	10 2.1	79 16.4	158 32.8	136 28.2	29 6.0	19 3.9	44 9.1	6 1.2	4.8
【性別】											
男性	280 100.0	-	7 2.5	46 16.4	96 34.3	82 29.3	16 5.7	9 3.2	21 7.5	3 1.1	4.7
女性	86 100.0	1 1.2	1 1.2	6 7.0	22 25.6	32 37.2	9 10.5	3 3.5	11 12.8	1 1.2	5.5
無回答	116 100.0	-	2 1.7	27 23.3	40 34.5	22 19.0	4 3.4	7 6.0	12 10.3	2 1.7	4.7
【年齢】											
20歳未満	3 100.0	-	-	1 33.3	-	1 33.3	-	-	-	1 33.3	4.0
20歳代	154 100.0	-	3 1.9	9 5.8	46 29.9	72 46.8	9 5.8	2 1.3	12 7.8	1 0.6	4.9
30歳代	130 100.0	-	1 0.8	26 20.0	50 38.5	32 24.6	12 9.2	3 2.3	5 3.8	1 0.8	4.5
40歳代	100 100.0	1 1.0	3 3.0	23 23.0	37 37.0	20 20.0	3 3.0	6 6.0	6 6.0	1 1.0	4.4
50歳以上	64 100.0	-	2 3.1	9 14.1	23 35.9	5 7.8	3 4.7	6 9.4	15 23.4	1 1.6	6.0
無回答	31 100.0	-	1 3.2	11 35.5	2 6.5	6 19.4	2 6.5	2 6.5	6 19.4	1 3.2	5.2
【フィリピンへの旅行回数】											
初めて	264 100.0	-	8 3.0	44 16.7	102 38.6	84 31.8	11 4.2	1 0.4	10 3.8	4 1.5	4.3
2回	70 100.0	1 1.4	-	18 25.7	19 27.1	17 24.3	2 2.9	6 8.6	7 10.0	-	4.7
3~5回	88 100.0	-	2 2.3	12 13.6	27 30.7	19 21.6	10 11.4	6 6.8	11 12.5	1 1.1	5.2
6回以上	57 100.0	-	-	5 8.8	10 17.5	15 26.3	6 10.5	6 10.5	15 26.3	-	6.7
無回答	3 100.0	-	-	-	-	1 33.3	-	-	1 33.3	1 33.3	6.5
【同行者】											
1人	59 100.0	-	-	4 6.8	24 40.7	17 28.8	4 6.8	3 5.1	7 11.9	-	5.4
配偶者	50 100.0	-	1 2.0	3 6.0	15 30.0	24 48.0	1 2.0	4 8.0	2 4.0	-	4.8
家族	26 100.0	-	-	3 11.5	4 15.4	14 53.8	-	-	2 7.7	3 11.5	5.0
友人・知人	240 100.0	1 0.4	3 1.3	32 13.3	67 27.9	83 34.6	20 8.3	8 3.3	25 10.4	1 0.4	5.0
業務上の関係者	95 100.0	-	7 7.4	37 38.9	43 45.3	3 3.2	-	2 2.1	3 3.2	-	3.7
その他	26 100.0	-	-	1 3.8	7 26.9	4 15.4	4 15.4	3 11.5	7 26.9	-	5.4
無回答	7 100.0	-	-	3 42.9	-	1 14.3	-	-	1 14.3	2 28.6	4.4

Q6. フィリピン国内での訪問先 (M A)

	合 計	マニラ	マニラ 郊外(ク アワイ等)	セブ島	パオ アール	その他	無回答
*** 合 計 ***	482 100.0	351 72.8	144 29.9	92 19.1	72 14.9	106 22.0	13 2.7
【性 別】							
男 性	280 100.0	211 75.4	86 30.7	49 17.5	45 16.1	50 17.9	8 2.9
女 性	86 100.0	49 57.0	13 15.1	21 24.4	11 12.8	32 37.2	2 2.3
無回答	116 100.0	91 78.4	45 38.8	22 19.0	16 13.8	24 20.7	3 2.6
【年 齢】							
20歳未満	3 100.0	2 66.7	-	1 33.3	1 33.3	-	-
20歳代	154 100.0	99 64.3	26 16.9	45 29.2	23 14.9	43 27.9	3 1.9
30歳代	130 100.0	98 75.4	43 33.1	15 11.5	21 16.2	22 16.9	1 0.8
40歳代	100 100.0	78 78.0	37 37.0	16 16.0	18 18.0	24 24.0	2 2.0
50歳以上	64 100.0	50 78.1	26 40.6	8 12.5	4 6.3	13 20.3	3 4.7
無回答	31 100.0	24 77.4	12 38.7	7 22.6	5 16.1	4 12.9	4 12.9
【フィリピンへの旅行回数】							
初めて	264 100.0	179 67.8	69 26.1	59 22.3	39 14.8	49 18.6	7 2.7
2 回	70 100.0	53 75.7	24 34.3	8 11.4	7 10.0	19 27.1	3 4.3
3～5回	88 100.0	73 83.0	29 33.0	13 14.8	14 15.9	20 22.7	2 2.3
6回以上	57 100.0	46 80.7	21 36.8	11 19.3	12 21.1	17 29.8	1 1.8
無回答	3 100.0	-	1 33.3	1 33.3	-	1 33.3	-
【フィリピンでの滞在日数】							
1 日	1 100.0	-	-	-	-	1 100.0	-
2 日	10 100.0	6 60.0	2 20.0	2 20.0	1 10.0	1 10.0	2 20.0
3 日	79 100.0	63 79.7	26 32.9	12 15.2	8 10.1	8 10.1	2 2.5
4 日	158 100.0	128 81.0	56 35.4	23 14.6	22 13.9	15 9.5	1 0.6
5 日	136 100.0	84 61.8	35 25.7	43 31.6	27 19.9	34 25.0	4 2.9
6 日	29 100.0	20 69.0	2 6.9	1 3.4	10 34.5	12 41.4	-
7 日	19 100.0	16 84.2	6 31.6	4 21.1	3 15.8	9 47.4	-
8日以上	44 100.0	32 72.7	17 38.6	4 9.1	1 2.3	26 59.1	2 4.5
無回答	6 100.0	2 33.3	-	3 50.0	-	-	2 33.3

Q7. 今回の旅行で訪問する国（M A）

	合 計	シンガ ポール	インド ネシア	マレイ シア	タ イ	香 港	台 湾	中 国	オーストラ リア・ニュー ーランド	その他	訪問回 なし
*** 合 計 ***	482 100.0	14 2.9	4 0.8	3 0.6	6 1.2	10 2.1	10 2.1	4 0.8	5 1.0	5 1.0	443 91.9
【性 別】											
男 性	280 100.0	11 3.9	1 0.4	1 0.4	2 0.7	4 1.4	5 1.8	-	3 1.1	3 1.1	258 92.1
女 性	86 100.0	2 2.3	-	-	-	-	1 1.2	-	-	1 1.2	82 95.3
無回答	116 100.0	1 0.9	3 2.6	2 1.7	4 3.4	6 5.2	4 3.4	4 3.4	2 1.7	1 0.9	103 88.8
【年 齢】											
20歳未満	3 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 100.0
20歳代	154 100.0	5 3.2	-	-	1 0.6	1 0.6	-	-	1 0.6	1 0.6	145 94.2
30歳代	130 100.0	6 4.6	1 0.8	1 0.8	1 0.8	5 3.8	5 3.8	1 0.8	1 0.8	2 1.5	118 90.8
40歳代	100 100.0	2 2.0	1 1.0	1 1.0	1 1.0	1 1.0	2 2.0	1 1.0	1 1.0	2 2.0	92 92.0
50歳以上	64 100.0	1 1.6	-	-	-	1 1.6	1 1.6	-	1 1.6	-	61 95.3
無回答	31 100.0	-	2 6.5	1 3.2	3 9.7	2 6.5	2 6.5	2 6.5	1 3.2	-	24 77.4
【フィリピンへの旅行回数】											
初めて	264 100.0	9 3.4	1 0.4	1 0.4	1 0.4	5 1.9	3 1.1	3 1.1	3 1.1	3 1.1	245 92.8
2 回	70 100.0	1 1.4	-	-	1 1.4	-	-	-	-	-	68 97.1
3～5回	88 100.0	3 3.4	1 1.1	-	1 1.1	2 2.3	5 5.7	-	-	1 1.1	79 89.8
6回以上	57 100.0	1 1.8	2 3.5	2 3.5	3 5.3	3 5.3	2 3.5	1 1.8	2 3.5	1 1.8	48 84.2
無回答	3 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 100.0
【今回の旅行日数】											
2 日	1 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 100.0
3 日	54 100.0	1 1.9	1 1.9	-	-	2 3.7	3 5.6	2 3.7	-	1 1.9	47 87.0
4 日	157 100.0	4 2.5	1 0.6	1 0.6	2 1.3	3 1.9	3 1.9	1 0.6	2 1.3	1 0.6	149 94.9
5 日	158 100.0	-	-	-	-	2 1.3	-	-	2 1.3	2 1.3	152 96.2
6 日	30 100.0	2 6.7	-	-	-	-	1 3.3	-	-	-	28 93.3
7 日	20 100.0	5 25.0	-	-	-	1 5.0	-	-	-	-	14 70.0
8日以上	55 100.0	2 3.6	2 3.6	2 3.6	4 7.3	2 3.6	3 5.5	1 1.8	1 1.8	1 1.8	45 81.8
無回答	7 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7 100.0

Q8. 同行者 (MA)

	合計	1人	配偶者	家族	友人 知人	業務上 の関係者	その他	無回答
*** 合計 ***	482 100.0	59 12.2	50 10.4	26 5.4	240 49.8	95 19.7	26 5.4	7 1.5
【性別】								
男性	280 100.0	43 15.4	21 7.5	11 3.9	144 51.4	62 22.1	6 2.1	4 1.4
女性	86 100.0	3 3.5	19 22.1	9 10.5	44 51.2	7 8.1	11 12.8	-
無回答	116 100.0	13 11.2	10 8.6	6 5.2	52 44.8	26 22.4	9 7.8	3 2.6
【年齢】								
20歳未満	3 100.0	-	-	2 66.7	-	1 33.3	-	-
20歳代	154 100.0	14 9.1	20 13.0	4 2.6	94 61.0	22 14.3	5 3.2	-
30歳代	130 100.0	20 15.4	12 9.2	9 6.9	60 46.2	28 21.5	6 4.6	1 0.8
40歳代	100 100.0	14 14.0	10 10.0	5 5.0	47 47.0	20 20.0	6 6.0	3 3.0
50歳以上	64 100.0	8 12.5	7 10.9	3 4.7	25 39.1	16 25.0	7 10.9	-
無回答	31 100.0	3 9.7	1 3.2	3 9.7	14 45.2	8 25.8	2 6.5	3 9.7
【フィリピンへの旅行回数】								
初めて	264 100.0	17 6.4	40 15.2	17 6.4	129 48.9	54 20.5	16 6.1	2 0.8
2回	70 100.0	11 15.7	7 10.0	3 4.3	31 44.3	19 27.1	1 1.4	2 2.9
3～5回	88 100.0	18 20.5	3 3.4	2 2.3	45 51.1	13 14.8	6 6.8	3 3.4
6回以上	57 100.0	13 22.8	-	3 5.3	33 57.9	9 15.8	3 5.3	-
無回答	3 100.0	-	-	1 33.3	2 66.7	-	-	-
【旅行目的】								
ハネムーン	5 100.0	-	3 60.0	1 20.0	-	-	-	1 20.0
観光 (ハネムーン以外)	396 100.0	44 11.1	44 11.1	24 6.1	206 52.0	75 18.9	18 4.5	2 0.5
業務	28 100.0	5 17.9	-	-	6 21.4	16 57.1	3 10.7	-
留学	-	-	-	-	-	-	-	-
駐在	-	-	-	-	-	-	-	-
友人・親せき訪問	22 100.0	9 40.9	-	1 4.5	10 45.5	3 13.6	-	-
その他	21 100.0	1 4.8	2 9.5	-	13 61.9	1 4.8	4 19.0	1 4.8
無回答	10 100.0	-	1 10.0	-	5 50.0	-	1 10.0	3 30.0

Q9. 旅行目的

	合計	ハネムーン	観光 (ハネムーン 以外)	業務	留学	駐在	友人・ 親戚 訪問	その他	無回答
*** 合計 ***	482 100.0	5 1.0	396 82.2	28 5.8	-	-	22 4.6	21 4.4	10 2.1
【性別】									
男性	280 100.0	2 0.7	224 80.0	21 7.5	-	-	17 6.1	10 3.6	6 2.1
女性	86 100.0	2 2.3	74 86.0	2 2.3	-	-	1 1.2	6 7.0	1 1.2
無回答	116 100.0	1 0.9	98 84.5	5 4.3	-	-	4 3.4	5 4.3	3 2.6
【年齢】									
20歳未満	3 100.0	-	3 100.0	-	-	-	-	-	-
20歳代	154 100.0	4 2.6	136 88.3	6 3.9	-	-	3 1.9	4 2.6	1 0.6
30歳代	130 100.0	-	108 83.1	10 7.7	-	-	5 3.8	4 3.1	3 2.3
40歳代	100 100.0	-	79 79.0	6 6.0	-	-	9 9.0	2 2.0	4 4.0
50歳以上	64 100.0	-	48 75.0	3 4.7	-	-	3 4.7	9 14.1	1 1.6
無回答	31 100.0	1 3.2	22 71.0	3 9.7	-	-	2 6.5	2 6.5	1 3.2
【フィリピンへの旅行回数】									
初めて	264 100.0	4 1.5	231 87.5	7 2.7	-	-	9 3.4	8 3.0	5 1.9
2回	70 100.0	-	54 77.1	5 7.1	-	-	4 5.7	5 7.1	2 2.9
3～5回	88 100.0	1 1.1	68 77.3	11 12.5	-	-	4 4.5	3 3.4	1 1.1
6回以上	57 100.0	-	40 70.2	5 8.8	-	-	5 8.8	5 8.8	2 3.5
無回答	3 100.0	-	3 100.0	-	-	-	-	-	-
【同行者】									
1人	59 100.0	-	44 74.6	5 8.5	-	-	9 15.3	1 1.7	-
配偶者	50 100.0	3 6.0	44 88.0	-	-	-	-	2 4.0	1 2.0
家族	26 100.0	1 3.8	24 92.3	-	-	-	1 3.8	-	-
友人・知人	240 100.0	-	206 85.8	6 2.5	-	-	10 4.2	13 5.4	5 2.1
業務上の関係者	95 100.0	-	75 78.9	16 16.8	-	-	3 3.2	1 1.1	-
その他	26 100.0	-	18 69.2	3 11.5	-	-	-	4 15.4	1 3.8
無回答	7 100.0	1 14.3	2 28.6	-	-	-	-	1 14.3	3 42.9

Q10. フィリピン滞在中の印象 (MA)

	合計	ホテル施設 ホの施い	観所内整る 光の板備て 簡案がさい	観見にり所い でのまいな 光るあよが	魅なチない 的一少 力ビがい	治安不安 安全でが 治安而安る	飛行機 飛行時が の帯い	清潔に 清潔に イシけ	コソいもな シビでとたが	食あよのい 事まよのい でりもな
*** 合計 ***	482 100.0	123 25.5	19 3.9	80 16.6	34 7.1	239 49.6	48 10.0	164 34.0	109 22.6	75 15.6
【性別】										
男性	280 100.0	77 27.5	12 4.3	48 17.1	24 8.6	137 48.9	31 11.1	98 35.0	57 20.4	44 15.7
女性	86 100.0	18 20.9	2 2.3	14 16.3	4 4.7	41 47.7	10 11.6	28 32.6	19 22.1	9 10.5
無回答	116 100.0	28 24.1	5 4.3	18 15.5	6 5.2	61 52.6	7 6.0	38 32.8	33 28.4	22 19.0
【年齢】										
20歳未満	3 100.0	-	-	1 33.3	1 33.3	1 33.3	-	2 66.7	-	1 33.3
20歳代	154 100.0	26 16.9	4 2.6	22 14.3	13 8.4	74 48.1	13 8.4	58 37.7	36 23.4	17 11.0
30歳代	130 100.0	37 28.5	4 3.1	24 18.5	7 5.4	66 50.8	15 11.5	40 30.8	24 18.5	22 16.9
40歳代	100 100.0	32 32.0	4 4.0	16 16.0	7 7.0	42 42.0	10 10.0	29 29.0	27 27.0	17 17.0
50歳以上	64 100.0	19 29.7	3 4.7	14 21.9	4 6.3	38 59.4	8 12.5	28 43.8	15 23.4	14 21.9
無回答	31 100.0	9 29.0	4 12.9	3 9.7	2 6.5	18 58.1	2 6.5	7 22.6	7 22.6	4 12.9
【フィリピンへの旅行回数】										
初めて	264 100.0	70 26.5	8 3.0	40 15.2	18 6.8	133 50.4	22 8.3	84 31.8	57 21.6	34 12.9
2回	70 100.0	11 15.7	3 4.3	14 20.0	3 4.3	31 44.3	8 11.4	20 28.6	20 28.6	18 25.7
3~5回	88 100.0	24 27.3	5 5.7	16 18.2	5 5.7	41 46.6	12 13.6	34 38.6	14 15.9	12 13.6
6回以上	57 100.0	16 28.1	2 3.5	10 17.5	8 14.0	33 57.9	6 10.5	25 43.9	17 29.8	11 19.3
無回答	3 100.0	2 66.7	1 33.3	-	-	1 33.3	-	1 33.3	1 33.3	-
【3年以内の旅行希望】										
実際に計画または予定がある	113 100.0	39 34.5	10 8.8	17 15.0	11 9.7	50 44.2	16 14.2	37 32.7	21 18.6	14 12.4
予定はないが もう一度来たいと思う	276 100.0	69 25.0	6 2.2	32 11.6	17 6.2	134 48.6	26 9.4	82 29.7	50 18.1	37 13.4
あまり来たいと思わない	43 100.0	7 16.3	1 2.3	15 34.9	3 7.0	32 74.4	2 4.7	28 65.1	21 48.8	13 30.2
もう一度来たいとは 全然思わない	10 100.0	-	-	8 80.0	1 10.0	9 90.0	-	8 80.0	6 60.0	5 50.0
無回答	40 100.0	8 20.0	2 5.0	8 20.0	2 5.0	14 35.0	4 10.0	9 22.5	11 27.5	6 15.0

Q10. フィリピン滞在中の印象 (MA) ……つづき

	ト等ア クン富 スのラ ンで トシ が	市 内 に タ ー が	を の ス シ 使 い	海 が り い い	水 ま れ な の あ き で	水 道 が な で た の 飲 い 困	市 内 に ミ が つ 臭 立 目	その他	無回答
*** 合計 ***	31 6.4	59 12.2	64 13.3	182 37.8	134 27.8	29 6.0	51 10.6		
【性別】									
男性	21 7.5	35 12.5	41 14.6	109 38.9	88 31.4	21 7.5	26 9.3		
女性	3 3.5	6 7.0	10 11.6	31 36.0	11 12.8	6 7.0	8 9.3		
無回答	7 6.0	18 15.5	13 11.2	42 36.2	35 30.2	2 1.7	17 14.7		
【年齢】									
20歳未満	1 33.3	1 33.3	1 33.3	2 66.7	1 33.3	-	1 33.3		
20歳代	12 7.8	17 11.0	16 10.4	51 33.1	33 21.4	16 10.4	13 8.4		
30歳代	4 3.1	17 13.1	18 13.8	46 35.4	42 32.3	3 2.3	11 8.5		
40歳代	6 6.0	10 10.0	11 11.0	40 40.0	22 22.0	5 5.0	15 15.0		
50歳以上	6 9.4	9 14.1	13 20.3	29 45.3	20 31.3	5 7.8	5 7.8		
無回答	2 6.5	5 16.1	5 16.1	14 45.2	16 51.6	-	6 19.4		
【フィリピンへの旅行回数】									
初めて	19 7.2	29 11.0	26 9.8	95 36.0	52 19.7	19 7.2	28 10.6		
2回	4 5.7	9 12.9	12 17.1	31 44.3	24 34.3	3 4.3	8 11.4		
3~5回	3 3.4	13 14.8	11 12.5	32 36.4	31 35.2	3 3.4	11 12.5		
6回以上	5 8.8	7 12.3	13 22.8	22 38.6	25 43.9	4 7.0	4 7.0		
無回答	-	1 33.3	2 66.7	2 66.7	2 66.7	-	-		
【3年以内の旅行希望】									
実際に計画または予定がある	10 8.8	14 12.4	16 14.2	44 38.9	37 32.7	4 3.5	10 8.8		
予定はないが もう一度来たいと思う	15 5.4	28 10.1	31 11.2	104 37.7	63 22.8	21 7.6	27 9.8		
あまり来たいと思わない	1 2.3	10 23.3	10 23.3	14 32.6	15 34.9	3 7.0	1 2.3		
もう一度来たいとは 全然思わない	1 10.0	2 20.0	1 10.0	4 40.0	5 50.0	1 10.0	-		
無回答	4 10.0	5 12.5	6 15.0	16 40.0	14 35.0	-	13 32.5		

Q11. 次のフィリピン旅行の希望

	合計	マニラに滞在する観光旅行	ラダポル観光の観光旅行	マニラと島子に滞在する観光旅行	ラダポル観光の観光旅行	マニラと島子に滞在する観光旅行	マニラと島子に滞在する観光旅行	マニラと島子に滞在する観光旅行	マニラと島子に滞在する観光旅行	マニラと島子に滞在する観光旅行	無回答
*** 合計 ***	482 100.0	71 14.7	101 21.0	156 32.4	16 3.3	25 5.2	9 1.9	15 3.1	25 5.2	64 13.3	
【性別】											
男性	280 100.0	44 15.7	66 23.6	81 28.9	9 3.2	17 6.1	4 1.4	13 4.6	19 6.8	27 9.6	
女性	86 100.0	8 9.3	17 19.8	41 47.7	1 1.2	4 4.7	3 3.5	2 2.3	1 1.2	9 10.5	
無回答	116 100.0	19 16.4	18 15.5	34 29.3	6 5.2	4 3.4	2 1.7	-	5 4.3	28 24.1	
【年齢】											
20歳未満	3 100.0	1 33.3	1 33.3	-	-	-	-	1 33.3	-	-	
20歳代	154 100.0	16 10.4	33 21.4	75 48.7	5 3.2	5 3.2	5 3.2	2 1.3	7 4.5	6 3.9	
30歳代	130 100.0	26 20.0	28 21.5	36 27.7	2 1.5	9 6.9	1 0.8	6 4.6	8 6.2	14 10.8	
40歳代	100 100.0	10 10.0	25 25.0	31 31.0	5 5.0	10 10.0	2 2.0	4 4.0	4 4.0	9 9.0	
50歳以上	64 100.0	12 18.8	9 14.1	12 18.8	3 4.7	-	-	1 1.6	5 7.8	22 34.4	
無回答	31 100.0	6 19.4	5 16.1	2 6.5	1 3.2	1 3.2	1 3.2	1 3.2	1 3.2	13 41.9	
【フィリピンへの旅行回数】											
初めて	264 100.0	33 12.5	60 22.7	92 34.8	10 3.8	18 6.8	6 2.3	4 1.5	15 5.7	26 9.8	
2回	70 100.0	11 15.7	12 17.1	20 28.6	1 1.4	3 4.3	1 1.4	4 5.7	4 5.7	14 20.0	
3～5回	88 100.0	16 18.2	19 21.6	24 27.3	5 5.7	2 2.3	-	5 5.7	2 2.3	15 17.0	
6回以上	57 100.0	11 19.3	10 17.5	18 31.6	-	2 3.5	2 3.5	2 3.5	4 7.0	8 14.0	
無回答	3 100.0	-	-	2 66.7	-	-	-	-	-	1 33.3	
【3年以内の旅行希望】											
実際に計画または予定がある	113 100.0	31 27.4	24 21.1	28 24.8	4 3.5	4 3.5	-	6 5.3	7 6.2	9 8.0	
予定はないが もう一度来たいと思う	276 100.0	32 11.6	64 23.2	102 37.0	9 3.3	17 6.2	7 2.5	8 2.9	12 4.3	25 9.1	
あまり来たいと思わない	43 100.0	4 9.3	8 18.6	18 41.9	2 4.7	4 9.3	2 4.7	-	1 2.3	4 9.3	
もう一度来たいとは 全然思わない	10 100.0	1 10.0	1 10.0	3 30.0	-	-	-	1 10.0	1 10.0	3 30.0	
無回答	40 100.0	3 7.5	4 10.0	5 12.5	1 2.5	-	-	-	4 10.0	23 57.5	

Q12. フィリピンでの希望滞在日数

	合計	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日以上	無回答	平均 (日)
*** 合計 ***	482 100.0	4 0.8	29 6.0	56 11.6	51 10.6	91 18.9	23 4.8	86 17.8	65 13.5	77 16.0	6.0
【性別】											
男性	280 100.0	1 0.4	19 6.8	38 13.6	30 10.7	45 16.1	12 4.3	60 21.4	41 14.6	34 12.1	6.2
女性	86 100.0	2 2.3	4 4.7	6 7.0	6 7.0	24 27.9	6 7.0	12 14.0	14 16.3	12 14.0	6.1
無回答	116 100.0	1 0.9	6 5.2	12 10.3	15 12.9	22 19.0	5 4.3	14 12.1	10 8.6	31 26.7	5.3
【年齢】											
20歳未満	3 100.0	-	-	1 33.3	-	-	-	-	2 66.7	-	7.0
20歳代	154 100.0	1 0.6	5 3.2	9 5.8	16 10.4	38 24.7	8 5.2	43 27.9	26 16.9	8 5.2	6.3
30歳代	130 100.0	2 1.5	7 5.4	20 15.4	16 12.3	20 15.4	9 6.9	19 14.6	18 13.8	19 14.6	6.2
40歳代	100 100.0	1 1.0	13 13.0	16 16.0	13 13.0	21 21.0	5 5.0	11 11.0	9 9.0	11 11.0	4.9
50歳以上	64 100.0	-	4 6.3	8 12.5	2 3.1	10 15.6	1 1.6	8 12.5	5 7.8	26 40.6	6.4
無回答	31 100.0	-	-	2 6.5	4 12.9	2 6.5	-	5 16.1	5 16.1	13 41.9	6.8
【フィリピンへの旅行回数】											
初めて	264 100.0	2 0.8	18 6.8	36 13.6	25 9.5	61 23.1	9 3.4	48 18.2	32 12.1	33 12.5	5.8
2回	70 100.0	-	4 5.7	8 11.4	9 12.9	9 12.9	5 7.1	10 14.3	7 10.0	18 25.7	5.4
3～5回	88 100.0	1 1.1	5 5.7	8 9.1	14 15.9	11 12.5	6 6.8	14 15.9	14 15.9	15 17.0	6.2
6回以上	57 100.0	-	2 3.5	4 7.0	3 5.3	9 15.8	3 5.3	14 24.6	12 21.1	10 17.5	7.7
無回答	3 100.0	1 33.3	-	-	-	1 33.3	-	-	-	1 33.3	3.0
【次のフィリピン旅行の希望】											
マニラ市内だけに滞在する 都市観光型の旅行	71 100.0	-	-	8 11.3	11 15.5	16 22.5	2 2.8	16 22.5	13 18.3	5 7.0	6.8
マニラ市内観光とセブ島 ビーチの滞在旅行	101 100.0	-	4 4.0	14 13.9	16 15.8	18 17.8	8 7.9	23 22.8	18 17.8	-	6.5
ビーチリゾートだけに 滞在する旅行	156 100.0	1 0.6	6 3.8	13 8.3	10 6.4	47 30.1	12 7.7	31 19.9	29 18.6	7 4.5	6.3
マニラとバンコクの観光	16 100.0	-	5 31.3	2 12.5	2 12.5	1 6.3	-	4 25.0	2 12.5	-	4.8
マニラとシンガポールの観光	25 100.0	1 4.0	5 20.0	3 12.0	5 20.0	6 24.0	-	5 20.0	-	-	4.2
マニラとクアラルンプールの観光	9 100.0	-	1 11.1	3 33.3	3 33.3	-	-	1 11.1	1 11.1	-	4.4
マニラと香港の観光	15 100.0	1 6.7	3 20.0	6 40.0	3 20.0	-	-	2 13.3	-	-	3.4
マニラとバリ島の観光	25 100.0	1 4.0	5 20.0	7 28.0	1 4.0	3 12.0	1 4.0	4 16.0	2 8.0	1 4.0	4.8
無回答	64 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	64 100.0	-

Q13. 3年以内の旅行希望

	合計	実際に 旅行した 割合	予定 する 割合	はが 来た と思 う 割合	また 来 たい と思 う 割合	一 た は 思 い な い 割合	無 回 答
*** 合計 ***	482 100.0	113 23.4	276 57.3	43 8.9	10 2.1	40 8.3	
【性別】							
男性	280 100.0	74 26.4	162 57.9	18 6.4	5 1.8	21 7.5	
女性	86 100.0	7 8.1	64 74.4	10 11.6	1 1.2	4 4.7	
無回答	116 100.0	32 27.6	50 43.1	15 12.9	4 3.4	15 12.9	
【年齢】							
20歳未満	3 100.0	-	3 100.0	-	-	-	
20歳代	154 100.0	21 13.6	109 70.8	17 11.0	1 0.6	6 3.9	
30歳代	130 100.0	42 32.3	62 47.7	12 9.2	6 4.6	8 6.2	
40歳代	109 100.0	29 29.0	55 55.0	7 7.0	1 1.0	8 8.0	
50歳以上	64 100.0	11 17.2	35 54.7	6 9.4	2 3.1	10 15.6	
無回答	31 100.0	10 32.3	12 38.7	1 3.2	-	8 25.8	
【フィリピンへの旅行回数】							
初めて	264 100.0	28 10.6	179 67.8	31 11.7	6 2.3	20 7.6	
2回	70 100.0	14 20.0	39 55.7	9 12.9	1 1.4	7 10.0	
3～5回	88 100.0	40 45.5	41 46.6	2 2.3	2 2.3	3 3.4	
6回以上	57 100.0	30 52.6	16 28.1	1 1.8	1 1.8	9 15.8	
無回答	3 100.0	1 33.3	1 33.3	-	-	1 33.3	
【次のフィリピン旅行の希望】							
マニラ市内だけに滞在する 都市観光型の旅行	71 100.0	31 43.7	32 45.1	4 5.6	1 1.4	3 4.2	
マニラ市内観光とセブ島 ビーチの滞在旅行	101 100.0	24 23.8	64 63.4	8 7.9	1 1.0	4 4.0	
ビーチリゾートだけに 滞在する旅行	156 100.0	28 17.9	102 65.4	18 11.5	3 1.9	5 3.2	
マニラとバンコクの観光	16 100.0	4 25.0	9 56.3	2 12.5	-	1 6.3	
マニラとシンガポールの観光	25 100.0	4 16.0	17 68.0	4 16.0	-	-	
マニラとクアラルンプールの観光	9 100.0	-	7 77.8	2 22.2	-	-	
マニラと香港の観光	15 100.0	6 40.0	8 53.3	-	1 6.7	-	
マニラとバリ島の観光	25 100.0	7 28.0	12 48.0	1 4.0	1 4.0	4 16.0	
無回答	64 100.0	9 14.1	25 39.1	4 6.3	3 4.7	23 35.9	

Q14. 希望しない理由 (M A)

	合計	米十か 一度はだ れ分ら	治安面 安全で の不安	魅力的 な一な ら力ビ がか ない	観光 の事 欠 乏に なる	水が 飲め ない 衛生 問題	水め な生 間 道飲 い衛 生 問題	あよ まい りか が か ま い る な ら	その他	無回答
*** 合計 ***	53 100.0	10 18.9	36 67.9	5 9.4	19 35.8	12 22.6	6 11.3	3 5.7	1 1.9	
【性別】										
男性	23 100.0	2 8.7	16 69.6	2 8.7	10 43.5	5 21.7	4 17.4	2 8.7	-	
女性	11 100.0	4 36.4	6 54.5	1 9.1	2 18.2	2 18.2	1 9.1	-	1 9.1	
無回答	19 100.0	4 21.1	14 73.7	2 10.5	7 36.8	5 26.3	1 5.3	1 5.3	-	
【年齢】										
20歳未満	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20歳代	18 100.0	5 27.8	12 66.7	2 11.1	5 27.8	4 22.2	3 16.7	-	-	
30歳代	18 100.0	4 22.2	10 55.6	1 5.6	6 33.3	3 16.7	3 16.7	2 11.1	-	
40歳代	8 100.0	-	7 87.5	1 12.5	4 50.0	2 25.0	-	-	-	
50歳以上	8 100.0	1 12.5	6 75.0	1 12.5	4 50.0	2 25.0	-	1 12.5	1 12.5	
無回答	1 100.0	-	1 100.0	-	-	1 100.0	-	-	-	
【フィリピンへの旅行回数】										
初めて	37 100.0	10 27.0	26 70.3	4 10.8	13 35.1	8 21.6	5 13.5	1 2.7	1 2.7	
2回	10 100.0	-	6 60.0	-	4 40.0	3 30.0	1 10.0	2 20.0	-	
3～5回	4 100.0	-	2 50.0	1 25.0	2 50.0	1 25.0	-	-	-	
6回以上	2 100.0	-	2 100.0	-	-	-	-	-	-	
無回答	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
【次のフィリピン旅行の希望】										
マニラ市内だけに滞在する 都市観光型の旅行	5 100.0	-	3 60.0	-	3 60.0	2 40.0	2 40.0	-	-	
マニラ市内観光とセブ島 ビーチの滞在旅行	9 100.0	1 11.1	6 66.7	2 22.2	5 55.6	1 11.1	1 11.1	-	-	
ビーチリゾートだけに 滞在する旅行	21 100.0	6 28.6	15 71.4	3 14.3	4 19.0	5 23.8	3 14.3	2 9.5	-	
マニラとバンコクの観光	2 100.0	-	2 100.0	-	1 50.0	-	-	1 50.0	-	
マニラとシンガポールの観光	4 100.0	-	4 100.0	-	1 25.0	2 50.0	-	-	-	
マニラとクアラルンプールの観光	2 100.0	-	1 50.0	-	1 50.0	-	-	-	-	
マニラと香港の観光	1 100.0	-	-	-	1 100.0	-	-	-	-	
マニラとバリ島の観光	2 100.0	1 50.0	2 100.0	-	-	-	-	-	-	
無回答	7 100.0	2 28.6	3 42.8	-	3 42.9	2 28.6	-	-	1 14.3	

II. シンガポール

《調査票》

アンケートのお願い

財団法人 国際観光開発研究センター
(所在地：東京都千代田区有楽町1-6-6)

ご旅行の皆様にはシンガポールでの滞在を楽しくお過ごしのことと存じます。
さて当センターではこの度、シンガポールへのご旅行をより快適で充実した内容のものとするため、旅行者の皆様からご意見を伺いたく存じますので、ご旅行中とは存じますが、何卒当アンケート調査にご協力下さいますようお願い申し上げます。
なお皆様から頂いたご意見・ご要望は調査目的にのみ使用されることをお約束致します。

Q 1) 今度の海外旅行は何回目になりますか。

回目

Q 2) 今までの海外旅行ではどのような国にいらっしゃいましたか。該当する国すべてに○印をつけて下さい。

- (1) フィリピン (2) シンガポール (3) インドネシア
(4) マレーシア (5) タイ (6) 香港 (7) 台湾
(8) 中国 (9) その他のアジア (10) ハワイ
(11) グアム・サイパン (12) 南太平洋 (13) オーストラリア・
ニュージーランド (14) 北米 (15) 中南米・アフリカ
(16) 欧州・ソ連 (17) その他()

Q 3) シンガポールにいらっしゃるのは今度で何回目ですか。

回目

Q 4) 今回の旅行日数は全部で幾日ですか。

日

Q 5) そのうちシンガポールには何日滞在されますか。

日

Q 6) シンガポール国内ではどのような観光地を訪問しますか。該当するものすべてに○印をつけて下さい。

- (1) シンガポール市内 (2) セントーサ島
(3) その他()

Q 7) 今回の旅行で他に訪問する国すべてに○印をつけて下さい。

- (1) フィリピン (2) インドネシア (3) マレーシア
(4) タイ (5) 香港 (6) 台湾 (7) 中国
(8) オーストラリア・ニュージーランド (9) その他()

Q 8) 今回のご旅行にはどなたとご一緒にいらっしゃいましたか。該当するものすべてに○印をつけて下さい。

- (1) 1人 (2) 配偶者 (3) 家族 (4) 友人・知人
(5) 業務上の関係者 (6) その他()

Q 9) 旅行目的で該当するものにひとつだけ○印をつけて下さい。

- (1) ハネムーン (2) 観光(ハネムーン以外)
(3) 業務 (4) 留学 (5) 駐在 (6) 友人・親せき訪問
(7) その他()

Q 10) 今回のシンガポール滞在中にお感じになったことがございましたら、該当する項目に○印をつけて下さい。(いくつでも)

- (1) ショッピングが楽しめる (2) 食事がよい
(3) 観光で見るのにあまりよい所がない (4) 魅力的なビーチが少ない
(5) 飛行機の時間帯がよくない (6) ホテルの施設がよい
(7) 観光箇所の案内板が整備されている
(8) 市内を動き回るのにバス、タクシーの便がよい
(9) 海の水があまりきれいでない
(10) レストラン等でのショー、アトラクションに欠ける
(11) その他()

Q 11) 次にシンガポールを旅行するとした場合どのような旅行をしたいと思いませんか。ひとつだけ○印をつけて下さい。

- (1) シンガポール市内だけに滞在し、観光、ショッピング、エスニック料理等を楽しむ都市観光型の旅行
(2) シンガポール市内の観光と近くのセントーサ島のビーチに滞在する旅行
(3) シンガポール市内の観光と3時間で行けるマレーシアのデザルビーチに滞在する旅行
(4) シンガポールとバンコクの観光
(5) シンガポールとマニラの観光
(6) シンガポールとクアラルンプールの観光
(7) シンガポールと香港の観光
(8) シンガポールとバリ島の観光

Q 12) その場合シンガポール国内には全部で幾日ぐらい滞在したいと思いませんか。

日

Q 13) 3年以内ぐらいの間にシンガポールをもう一度旅行したいと思いますか。該当するものにひとつだけ○印をつけて下さい。

- (1) 実際に計画または予定がある
(2) 予定はないがもう一度来たいと思う
(3) あまり来たいと思わない
(4) もう一度来たいとは全然思わない

Q 14) Q 13で(3)(4)と答えた方におたずねします。その理由として該当するものに○印をつけて下さい。(いくつでも)

- (1) 一度来れば十分だから
(2) 魅力的なビーチがないから
(3) 観光、ショッピング、食事等の魅力に欠けるから
(4) あまりよいホテルがないから
(5) その他()

性別	(1) 男性	(2) 女性
年齢	(1) 10才未満	(2) 10~19才 (3) 20~24才 (4) 25~29才 (5) 30~34才
	(6) 35~39才 (7) 40~49才 (8) 50~59才 (9) 60~69才 (10) 70才以上	
未婚婚	(1) 未婚	(2) 既婚

ご協力ありがとうございました

F 1. 性 別

	合 計	男 性	女 性	無回答
*** 合 計 ***	511 100.0	215 42.1	239 46.6	57 11.2

F 2. 年 齡

	合 計	20歲 未滿	20歲代	30歲代	40歲代	50歲 以上	無回答
*** 合 計 ***	511 100.0	12 2.3	239 46.8	109 21.3	61 11.9	70 13.7	20 3.9
【性 別】							
男 性	215 100.0	2 0.9	87 40.5	65 30.2	30 14.0	31 14.4	- -
女 性	239 100.0	9 3.8	145 60.7	35 14.6	23 9.6	27 11.3	- -
無回答	57 100.0	1 1.8	7 12.3	9 15.8	8 14.0	12 21.1	20 35.1

F 3. 未 既 婚

	合 計	未 婚	既 婚	無回答
*** 合 計 ***	511 100.0	108 21.1	336 65.8	67 13.1
【性 別】				
男 性	215 100.0	24 11.2	174 80.9	17 7.9
女 性	239 100.0	79 33.1	141 59.0	19 7.9
無回答	57 100.0	5 8.8	21 36.8	31 54.4
【年 齡】				
20歲未滿	12 100.0	9 75.0	2 16.7	1 8.3
20歲代	239 100.0	72 30.1	145 60.7	22 9.2
30歲代	109 100.0	22 20.2	81 74.3	6 5.5
40歲代	61 100.0	3 4.9	53 86.9	5 8.2
50歲以上	70 100.0	2 2.9	55 78.6	13 18.6
無回答	20 100.0	- -	- -	20 100.0

Q1. 海外旅行の回数

	合計	初めて	2回	3回	4~5回	6~9回	10~15回	16回以上	無回答	平均(回)
*** 合計 ***	511 100.0	230 45.0	100 19.6	61 11.9	55 10.8	35 6.8	12 2.3	11 2.2	7 1.4	3.1
【性別】										
男性	215 100.0	88 40.9	43 20.0	30 14.0	19 8.8	17 7.9	8 3.7	6 2.8	4 1.9	3.5
女性	239 100.0	122 51.0	45 18.8	26 10.9	25 10.5	12 5.0	2 0.8	4 1.7	3 1.3	2.6
無回答	57 100.0	20 35.1	12 21.1	5 8.8	11 19.3	6 10.5	2 3.5	1 1.8	-	3.3
【年齢】										
20歳未満	12 100.0	8 66.7	2 16.7	2 16.7	-	-	-	-	-	1.5
20歳代	239 100.0	157 65.7	42 17.6	22 9.2	10 4.2	4 1.7	1 0.4	3 1.3	-	1.9
30歳代	109 100.0	37 33.9	27 24.8	16 14.7	19 17.4	7 6.4	1 0.9	1 0.9	1 0.9	3.0
40歳代	61 100.0	15 24.6	10 16.4	10 16.4	11 18.0	7 11.5	5 8.2	-	3 4.9	3.7
50歳以上	70 100.0	5 7.1	12 17.1	11 15.7	11 15.7	16 22.9	5 7.1	7 10.0	3 4.3	7.3
無回答	20 100.0	8 40.0	7 35.0	-	4 20.0	1 5.0	-	-	-	2.3
【同行者】										
1人	11 100.0	-	6 54.5	1 9.1	1 9.1	2 18.2	-	1 9.1	-	5.0
配偶者	249 100.0	148 59.4	47 18.9	23 9.2	17 6.8	8 3.2	5 2.0	1 0.4	-	2.1
家族	62 100.0	14 22.6	11 17.7	12 19.4	12 19.4	7 11.3	-	3 4.8	3 4.8	4.5
友人・知人	115 100.0	40 34.8	22 19.1	14 12.2	13 11.3	12 10.4	7 6.1	6 5.2	1 0.9	4.4
業務上の関係者	82 100.0	27 32.9	13 15.9	14 17.1	13 15.9	8 9.8	2 2.4	2 2.4	3 3.7	3.7
その他	9 100.0	3 33.3	2 22.2	1 11.1	1 11.1	1 11.1	1 11.1	-	-	3.4
無回答	3 100.0	1 33.3	1 33.3	-	1 33.3	-	-	-	-	2.3
【旅行目的】										
ハネムーン	198 100.0	146 73.7	31 15.7	14 7.1	2 1.0	3 1.5	-	2 1.0	-	1.7
観光(ハネムーン以外)	282 100.0	80 28.4	61 21.6	40 14.2	51 18.1	27 9.6	11 3.9	7 2.5	5 1.8	3.8
業務	13 100.0	3 23.1	4 30.8	3 23.1	1 7.7	1 7.7	-	1 7.7	-	5.2
留学	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
駐在	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
友人・親せき訪問	6 100.0	-	2 33.3	1 16.7	-	2 33.3	1 16.7	-	-	6.2
その他	7 100.0	1 14.3	1 14.3	3 42.9	-	-	-	1 14.3	1 14.3	5.3
無回答	5 100.0	-	1 20.0	-	1 20.0	2 40.0	-	-	1 20.0	4.5

Q2. 今までの海外旅行の行き先 (M A)

	合計	フィリ ピン	シンガ ポール	インド ネシア	マレイ シア	タイ	香港	台湾	中国	その他 アジア
*** 合計 ***	281 100.0	35 12.5	47 16.7	24 8.5	31 11.0	40 14.2	110 39.1	72 25.6	50 17.8	31 11.0
【性別】										
男性	127 100.0	23 18.1	26 20.5	12 9.4	14 11.0	27 21.3	52 40.9	44 34.6	30 23.6	22 17.3
女性	117 100.0	8 6.8	14 12.0	10 8.5	11 9.4	8 6.8	42 35.9	18 15.4	12 10.3	8 6.8
無回答	37 100.0	4 10.8	7 18.9	2 5.4	6 16.2	5 13.5	16 43.2	10 27.0	8 21.6	1 2.7
【年齢】										
20歳未満	4 100.0	-	-	-	-	-	1 25.0	1 25.0	-	-
20歳代	82 100.0	6 7.3	4 4.9	7 8.5	2 2.4	5 6.1	23 28.0	8 9.8	6 7.3	9 11.0
30歳代	72 100.0	6 8.3	14 19.4	3 4.2	9 12.5	6 8.3	23 31.9	14 19.4	15 20.8	14 19.4
40歳代	46 100.0	7 15.2	9 19.6	3 6.5	5 10.9	10 21.7	23 50.0	16 34.8	8 17.4	4 8.7
50歳以上	65 100.0	15 23.1	20 30.8	11 16.9	15 23.1	19 29.2	38 58.5	30 46.2	18 27.7	4 6.2
無回答	12 100.0	1 8.3	-	-	-	-	2 16.7	3 25.0	3 25.0	-
【フィリピンへの旅行回数】										
初めて	231 100.0	17 7.4	-	8 3.5	7 3.0	18 7.8	76 32.9	44 19.0	36 15.6	28 12.1
2回以上	47 100.0	18 38.3	47 100.0	16 34.0	24 51.1	22 46.8	33 70.2	27 57.4	14 29.8	3 6.4
無回答	3 100.0	-	-	-	-	-	1 33.3	1 33.3	-	-
【同行者】										
1人	11 100.0	1 9.1	3 27.3	1 9.1	3 27.3	4 36.4	6 54.5	1 18.2	2 18.2	-
配偶者	101 100.0	13 12.9	17 16.8	10 9.9	8 7.9	7 6.9	30 29.7	16 15.8	14 13.9	9 8.9
家族	48 100.0	8 16.7	2 4.2	1 2.1	-	5 10.4	16 33.3	7 14.6	12 25.0	5 10.4
友人・知人	75 100.0	13 17.3	16 21.3	12 16.0	14 18.7	19 25.3	38 50.7	29 38.7	18 24.0	5 6.7
業務上の関係者	55 100.0	5 9.1	14 25.5	4 7.3	8 14.5	10 18.2	30 54.5	23 41.8	11 20.0	12 21.8
その他	6 100.0	1 16.7	1 16.7	2 33.3	3 50.0	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7
無回答	2 100.0	-	-	-	-	-	-	1 50.0	-	-

Q 2. 今までの海外旅行の行き先 (M A) ……つづき

	ハワイ	グアム・ サイパン	南 太平洋	オーストラ リア・ニュージー ランド	北 米	中南米 ・ アフリカ	欧 州 ソ 連	その他	無回答
*** 合 計 ***	97 34.5	72 25.6	20 7.1	14 5.0	26 9.3	7 2.5	81 28.8	3 1.1	7 2.5
【性 別】									
男 性	43 33.9	23 18.1	10 7.9	7 5.5	14 11.0	5 3.9	34 26.8	1 0.8	2 1.6
女 性	43 36.8	38 32.5	7 6.0	6 5.1	11 9.4	2 1.7	35 29.9	1 0.9	3 2.6
無回答	11 29.7	11 29.7	3 8.1	1 2.7	1 2.7	-	12 32.4	1 2.7	2 5.4
【年 齢】									
20歳未満	1 25.0	2 50.0	-	-	-	-	1 25.0	-	-
20歳代	24 29.3	22 26.8	4 4.9	4 4.9	7 8.5	2 2.4	20 24.4	-	-
30歳代	21 29.2	19 26.4	8 11.1	4 5.6	6 8.3	-	17 23.6	-	2 2.8
40歳代	20 43.5	15 32.6	2 4.3	1 2.2	4 8.7	2 4.3	15 32.6	1 2.2	1 2.2
50歳以上	28 43.1	10 15.4	6 9.2	5 7.7	9 13.8	3 4.6	26 40.0	1 1.5	3 4.6
無回答	3 25.0	4 33.3	-	-	-	-	2 16.7	1 8.3	1 8.3
【シンガポールへの旅行回数】									
初めて	74 32.0	56 24.2	14 6.1	12 5.2	21 9.1	6 2.6	54 23.4	2 0.9	7 3.0
2回以上	22 46.8	16 34.0	6 12.8	1 2.1	5 10.6	1 2.1	27 57.4	1 2.1	-
無回答	1 33.3	-	-	1 33.3	-	-	-	-	-
【同行者】									
1 人	4 36.4	1 9.1	-	-	-	-	4 36.4	-	-
配偶者	21 20.8	23 22.8	13 12.9	9 8.9	14 13.9	1 1.0	26 25.7	-	2 2.0
家 族	24 50.0	14 29.2	3 6.3	3 6.3	3 6.3	2 4.2	18 37.5	-	1 2.1
友人・知人	28 37.3	26 34.7	3 4.0	2 2.7	3 4.0	1 1.3	22 29.3	1 1.3	-
業務上の関係者	23 41.8	8 14.5	2 3.6	1 1.8	7 12.7	2 3.6	12 21.8	1 1.8	4 7.3
その他	4 66.7	1 16.7	-	-	-	-	2 33.3	1 16.7	-
無回答	-	1 50.0	-	-	-	1 50.0	-	-	-

Q3. シンガポールへの旅行回数

	合 計	初めて	2回 以上	無回答	平 均 (回)
*** 合 計 ***	511 100.0	461 90.2	47 9.2	3 0.6	1.1
【性 別】					
男 性	215 100.0	187 87.0	26 12.1	2 0.9	1.2
女 性	239 100.0	224 93.7	14 5.9	1 0.4	1.1
無回答	57 100.0	50 87.7	7 12.3	-	1.2
【年 齢】					
20歳未満	12 100.0	12 100.0	-	-	1.0
20歳代	239 100.0	235 98.3	4 1.7	-	1.0
30歳代	109 100.0	94 86.2	14 12.8	1 0.9	1.1
40歳代	61 100.0	51 83.6	9 14.8	1 1.6	1.3
50歳以上	70 100.0	49 70.0	20 28.6	1 1.4	1.6
無回答	20 100.0	20 100.0	-	-	1.0
【同行者】					
1 人	11 100.0	8 72.7	3 27.3	-	1.5
配偶者	249 100.0	231 92.8	17 6.8	1 0.4	1.1
家 族	62 100.0	59 95.2	2 3.2	1 1.6	1.0
友人・知人	115 100.0	99 86.1	16 13.9	-	1.3
業務上の関係者	82 100.0	67 81.7	14 17.1	1 1.2	1.2
その他	9 100.0	8 88.9	1 11.1	-	1.2
無回答	3 100.0	3 100.0	-	-	1.0
【旅行目的】					
ハネムーン	198 100.0	194 98.0	4 2.0	-	1.0
観光（ハネムーン以外）	282 100.0	242 85.8	37 13.1	3 1.1	1.2
業 務	13 100.0	12 92.3	1 7.7	-	1.2
留 学	-	-	-	-	-
駐 在	-	-	-	-	-
友人・親せき訪問	6 100.0	2 33.3	4 66.7	-	2.2
その他	7 100.0	6 85.7	1 14.3	-	1.6
無回答	5 100.0	5 100.0	-	-	1.0

Q 4. 今回の旅行日数

	合計	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日 以上	無回答	平均 (日)
*** 合計 ***	511 100.0	1 0.2	17 3.3	70 13.7	279 54.6	80 15.7	56 11.0	7 1.4	1 0.2	5.2
【性別】										
男性	215 100.0	-	8 3.7	31 14.4	107 49.8	39 18.1	26 12.1	3 1.4	1 0.5	5.3
女性	239 100.0	1 0.4	8 3.3	31 13.0	135 56.5	37 15.5	24 10.0	3 1.3	-	5.2
無回答	57 100.0	-	1 1.8	8 14.0	37 64.9	4 7.0	6 10.5	1 1.8	-	5.2
【年齢】										
20歳未満	12 100.0	-	-	2 16.7	9 75.0	1 8.3	-	-	-	4.9
20歳代	239 100.0	-	3 1.3	29 12.1	117 49.0	45 18.8	40 16.7	4 1.7	1 0.4	5.4
30歳代	109 100.0	-	4 3.7	15 13.8	62 56.9	20 18.3	7 6.4	1 0.9	-	5.1
40歳代	61 100.0	-	5 8.2	10 16.4	37 60.7	3 4.9	5 8.2	1 1.6	-	4.9
50歳以上	70 100.0	1 1.4	5 7.1	11 15.7	40 57.1	9 12.9	4 5.7	-	-	4.9
無回答	20 100.0	-	-	3 15.0	14 70.0	2 10.0	-	1 5.0	-	5.1
【シンガポールへの旅行回数】										
初めて	461 100.0	-	15 3.3	65 14.1	249 54.0	74 16.1	51 11.1	6 1.3	1 0.2	5.2
2回以上	47 100.0	1 2.1	1 2.1	5 10.6	28 59.6	6 12.8	5 10.6	1 2.1	-	5.2
無回答	3 100.0	-	1 33.3	-	2 66.7	-	-	-	-	4.3
【同行者】										
1人	11 100.0	-	3 27.3	2 18.2	3 27.3	1 9.1	1 9.1	1 9.1	-	4.8
配偶者	249 100.0	-	-	19 7.6	125 50.2	65 26.1	36 14.5	4 1.6	-	5.5
家族	62 100.0	-	-	15 24.2	36 58.1	7 11.3	2 3.2	2 3.2	-	5.0
友人・知人	115 100.0	1 0.9	2 1.7	16 13.9	78 67.8	9 7.8	9 7.8	-	-	5.0
業務上の関係者	82 100.0	-	12 14.6	23 28.0	38 46.3	1 1.2	7 8.5	-	1 1.2	4.6
その他	9 100.0	-	-	1 11.1	5 55.6	1 11.1	2 22.2	-	-	5.4
無回答	3 100.0	-	-	-	3 100.0	-	-	-	-	5.0

Q5. シンガポールでの滞在日数

	合計	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日以上	無回答	平均(日)
*** 合計 ***	511 100.0	3 0.6	55 10.8	121 23.7	164 32.1	138 27.0	23 4.5	-	-	7 1.4	3.9
【性別】											
男性	215 100.0	1 0.5	34 15.8	50 23.3	66 30.7	50 23.3	11 5.1	-	-	3 1.4	3.8
女性	239 100.0	-	18 7.5	59 24.7	75 31.4	76 31.8	10 4.2	-	-	1 0.4	4.0
無回答	57 100.0	2 3.5	3 5.3	12 21.1	23 40.4	12 21.1	2 3.5	-	-	3 5.3	3.9
【年齢】											
20歳未満	12 100.0	-	-	2 16.7	4 33.3	5 41.7	1 8.3	-	-	-	4.4
20歳代	239 100.0	-	24 10.0	54 22.6	75 31.4	70 29.3	16 6.7	-	-	-	4.0
30歳代	109 100.0	-	13 11.9	31 28.4	28 25.7	32 29.4	3 2.8	-	-	2 1.8	3.8
40歳代	61 100.0	2 3.3	7 11.5	13 21.3	21 34.4	14 23.0	1 1.6	-	-	3 4.9	3.7
50歳以上	70 100.0	1 1.4	11 15.7	19 27.1	28 40.0	10 14.3	-	-	-	1 1.4	3.5
無回答	20 100.0	-	-	2 10.0	8 40.0	7 35.0	2 10.0	-	-	1 5.0	4.5
【シンガポールへの旅行回数】											
初めて	461 100.0	2 0.4	41 8.9	115 24.9	152 33.0	125 27.1	22 4.8	-	-	4 0.9	3.9
2回以上	47 100.0	1 2.1	12 25.5	6 12.8	12 25.5	12 25.5	1 2.1	-	-	3 6.4	3.6
無回答	3 100.0	-	2 66.7	-	-	1 33.3	-	-	-	-	3.0
【同行者】											
1人	11 100.0	1 9.1	1 9.1	3 27.3	3 27.3	-	3 27.3	-	-	-	3.8
配偶者	249 100.0	-	31 12.4	46 18.5	78 31.3	77 30.9	16 6.4	-	-	1 0.4	4.0
家族	62 100.0	1 1.6	1 1.6	14 22.6	25 40.3	14 22.6	4 6.5	-	-	3 4.8	4.1
友人・知人	115 100.0	2 1.7	8 7.0	32 27.8	46 40.0	24 20.9	-	-	-	3 2.6	3.7
業務上の関係者	82 100.0	-	16 19.5	31 37.8	12 14.6	21 25.6	-	-	-	2 2.4	3.5
その他	9 100.0	-	2 22.2	1 11.1	5 55.6	1 11.1	-	-	-	-	3.6
無回答	3 100.0	-	-	-	1 33.3	2 66.7	-	-	-	-	4.7

Q 6. シンガポール国内での訪問先 (MA)

	合計	シンガポール市内	セントーサ島	その他	無回答
*** 合計 ***	511 100.0	493 96.5	288 56.4	55 10.8	9 1.8
【性別】					
男性	215 100.0	213 99.1	119 55.3	21 9.8	-
女性	239 100.0	227 95.0	136 56.9	26 10.9	7 2.9
無回答	57 100.0	53 93.0	33 57.9	8 14.0	2 3.5
【年齢】					
20歳未満	12 100.0	12 100.0	10 83.3	1 8.3	-
20歳代	239 100.0	231 96.7	129 54.0	12 5.0	4 1.7
30歳代	109 100.0	107 98.2	61 56.0	8 7.3	1 0.9
40歳代	61 100.0	58 95.1	40 65.6	16 26.2	1 1.6
50歳以上	70 100.0	66 94.3	37 52.9	18 25.7	3 4.3
無回答	20 100.0	19 95.0	11 55.0	-	-
【シンガポールへの旅行回数】					
初めて	461 100.0	446 96.7	268 58.1	41 8.9	6 1.3
2回以上	47 100.0	44 93.6	18 38.3	14 29.8	3 6.4
無回答	3 100.0	3 100.0	2 66.7	-	-
【シンガポールでの滞在日数】					
1日	3 100.0	2 66.7	-	-	1 33.3
2日	55 100.0	55 100.0	7 12.7	4 7.3	-
3日	121 100.0	118 97.5	62 51.2	10 8.3	-
4日	164 100.0	156 95.1	97 59.1	24 14.6	4 2.4
5日	138 100.0	133 96.4	98 71.0	15 10.9	4 2.9
6日	23 100.0	22 95.7	22 95.7	1 4.3	-
7日	-	-	-	-	-
8日以上	-	-	-	-	-
無回答	7 100.0	7 100.0	2 28.6	1 14.3	-

Q7. 今回の旅行で訪問する国 (MA)

	合計	フィリ ピン	インド ネシア	マレイ シア	タイ	香港	台湾	中国	オーストラ リア・ニュー ーランド	その他	訪問国 なし
*** 合計 ***	511 100.0	2 0.4	24 4.7	162 31.7	32 6.3	44 8.6	4 0.8	2 0.4	5 1.0	4 0.8	261 51.1
【性別】											
男性	215 100.0	-	12 5.6	61 28.4	17 7.9	26 12.1	3 1.4	-	3 1.4	1 0.5	104 48.4
女性	239 100.0	2 0.8	9 3.8	81 33.9	11 4.6	15 6.3	-	1 0.4	1 0.4	3 1.3	126 52.7
無回答	57 100.0	-	3 5.3	20 35.1	4 7.0	3 5.3	1 1.8	1 1.8	1 1.8	-	31 54.4
【年齢】											
20歳未満	12 100.0	-	-	4 33.3	-	-	-	-	-	-	8 66.7
20歳代	239 100.0	1 0.4	12 5.0	72 30.1	13 5.4	23 9.6	1 0.4	-	2 0.8	1 0.4	127 53.1
30歳代	109 100.0	-	2 1.8	43 39.4	5 4.6	11 10.1	1 0.9	-	-	-	52 47.7
40歳代	61 100.0	-	1 1.6	23 37.7	3 4.9	3 4.9	1 1.6	1 1.6	2 3.3	3 4.9	26 42.6
50歳以上	70 100.0	1 1.4	9 12.9	17 24.3	10 14.3	6 8.6	1 1.4	1 1.4	1 1.4	-	32 45.7
無回答	20 100.0	-	-	3 15.0	1 5.0	1 5.0	-	-	-	-	16 80.0
【シンガポールへの旅行回数】											
初めて	461 100.0	2 0.4	15 3.3	145 31.5	27 5.9	42 9.1	4 0.9	2 0.4	5 1.1	4 0.9	242 52.5
2回以上	47 100.0	-	9 19.1	16 34.0	5 10.6	2 4.3	-	-	-	-	17 36.2
無回答	3 100.0	-	-	1 33.3	-	-	-	-	-	-	2 66.7
【今回の旅行日数】											
2日	1 100.0	-	1 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-
3日	17 100.0	1 5.9	-	-	-	2 11.8	2 11.8	-	-	1 5.9	13 76.5
4日	70 100.0	-	1 1.4	19 27.1	2 2.9	1 1.4	-	1 1.4	2 2.9	1 1.4	46 65.7
5日	279 100.0	1 0.4	2 0.7	89 31.9	5 1.8	13 4.7	-	1 0.4	-	1 0.4	167 59.9
6日	80 100.0	-	7 8.8	29 36.3	10 12.5	13 16.3	1 1.3	-	-	-	27 32.8
7日	56 100.0	-	13 23.2	23 41.1	13 23.2	10 17.9	-	-	-	1 1.8	8 14.3
8日以上	7 100.0	-	-	2 28.6	2 28.6	4 57.1	-	-	3 42.9	-	-
無回答	1 100.0	-	-	-	-	1 100.0	1 100.0	-	-	-	-

Q8. 同行者 (MA)

	合計	1人	配偶者	家族	友人・知人	業務上の関係者	その他	無回答
*** 合計 ***	511 100.0	11 2.2	249 48.7	62 12.1	115 22.5	82 16.0	9 1.8	3 0.6
【性別】								
男性	215 100.0	6 2.8	116 54.0	18 8.4	34 15.8	47 21.9	2 0.9	1 0.5
女性	239 100.0	3 1.3	119 46.0	33 13.8	65 27.2	29 12.1	5 2.1	1 0.4
無回答	57 100.0	2 3.5	23 40.4	11 19.3	16 28.1	6 10.5	2 3.5	1 1.8
【年齢】								
20歳未満	12 100.0	-	2 16.7	6 50.0	4 33.3	2 16.7	-	-
20歳代	239 100.0	3 1.3	148 51.9	17 7.1	41 17.2	25 10.5	4 1.7	1 0.4
30歳代	109 100.0	4 3.7	58 53.2	8 7.3	20 18.3	18 16.5	3 2.8	-
40歳代	61 100.0	1 1.6	11 18.0	13 21.3	22 36.1	17 27.9	1 1.6	-
50歳以上	70 100.0	2 2.9	24 34.3	11 15.7	25 35.7	18 25.7	-	1 1.4
無回答	20 100.0	1 5.0	6 30.0	7 35.0	3 15.0	2 10.0	1 5.0	1 5.0
【シンガポールへの旅行回数】								
初めて	461 100.0	8 1.7	231 50.1	59 12.8	99 21.5	67 14.5	8 1.7	3 0.7
2回以上	47 100.0	3 6.4	17 36.2	2 4.3	16 34.0	14 29.8	1 2.1	-
無回答	3 100.0	-	1 33.3	1 33.3	-	1 33.3	-	-
【同行者】								
1人	11 100.0	11 100.0	-	-	1 9.1	-	-	-
配偶者	249 100.0	-	249 100.0	4 1.6	4 1.6	-	-	-
家族	62 100.0	-	4 6.5	62 100.0	9 14.5	-	-	-
友人・知人	115 100.0	1 0.9	4 3.5	9 7.8	115 100.0	3 2.6	-	-
業務上の関係者	82 100.0	-	-	-	3 3.7	82 100.0	-	-
その他	9 100.0	-	-	-	-	-	9 100.0	-
無回答	3 100.0	-	-	-	-	-	-	3 100.0

Q 9. 旅行目的

	合計	ホムン	観光 (ホムン 以外)	業務	留学	駐在	友人・ せき問 訪	その他	無回答
*** 合計 ***	511 100.0	198 38.7	282 55.2	13 2.5	-	-	6 1.2	7 1.4	5 1.0
【性別】									
男性	215 100.0	94 43.7	108 50.2	9 4.2	-	-	2 0.9	-	2 0.9
女性	239 100.0	91 38.1	134 56.1	2 0.8	-	-	3 1.3	7 2.9	2 0.8
無回答	57 100.0	13 22.8	40 70.2	2 3.5	-	-	1 1.8	-	1 1.8
【年齢】									
20歳未満	12 100.0	2 16.7	8 66.7	2 16.7	-	-	-	-	-
20歳代	239 100.0	144 60.3	90 37.7	2 0.8	-	-	1 0.4	2 0.8	-
30歳代	109 100.0	44 40.4	60 55.0	3 2.8	-	-	2 1.8	-	-
40歳代	61 100.0	3 4.9	50 82.0	2 3.3	-	-	2 3.3	2 3.3	2 3.3
50歳以上	70 100.0	-	62 88.6	2 2.9	-	-	1 1.4	3 4.3	2 2.9
無回答	20 100.0	5 25.0	12 60.0	2 10.0	-	-	-	-	1 5.0
【シンガポールへの旅行回数】									
初めて	461 100.0	194 42.1	242 52.5	12 2.6	-	-	2 0.4	6 1.3	5 1.1
2回以上	47 100.0	4 8.5	37 78.7	1 2.1	-	-	4 8.5	1 2.1	-
無回答	3 100.0	-	3 100.0	-	-	-	-	-	-
【同行者】									
1人	11 100.0	1 9.1	7 63.6	1 9.1	-	-	2 18.2	-	-
配偶者	249 100.0	187 75.1	60 24.1	-	-	-	2 0.8	-	-
家族	62 100.0	7 11.3	54 87.1	-	-	-	-	-	1 1.6
友人・知人	115 100.0	1 0.9	107 93.0	1 0.9	-	-	2 1.7	2 1.7	2 1.7
業務上の関係者	82 100.0	-	67 81.7	11 13.4	-	-	-	4 4.9	-
その他	9 100.0	1 11.1	7 77.8	-	-	-	-	1 11.1	-
無回答	3 100.0	1 33.3	-	-	-	-	-	-	2 66.7

Q10. シンガポール滞在中の印象 (MA)

	合計	ショッピング が楽しめる	食事が よい	観光での 見るの あまり ない 所がない	魅力的 なビ ーチ がない	飛行機 の時間 がよい くない	ホテル の施設 がよい	観光箇 所の整 備がさ い る	市内を 回るバ スのタ クシー の使い がよい	海が きれい な 水 ま れ な あ ま り な い	レスト ラウン ドの トラ ック が な い	その他	無回答
*** 合計 ***	511 100.0	380 74.4	118 23.1	67 13.1	76 14.9	109 21.3	190 37.2	36 7.0	98 19.2	80 15.7	40 7.8	44 8.6	16 3.1
【性別】													
男性	215 100.0	156 72.6	56 26.0	32 14.9	36 16.7	42 19.5	92 42.8	20 9.3	41 19.1	40 18.6	22 10.2	18 8.4	6 2.8
女性	239 100.0	188 78.7	50 20.9	29 12.1	33 13.8	65 27.2	83 34.7	13 5.4	47 19.7	37 15.5	13 5.4	22 9.2	6 2.5
無回答	57 100.0	36 63.2	12 21.1	6 10.5	7 12.3	2 3.5	15 26.3	3 5.3	10 17.5	3 5.3	5 8.8	4 7.0	4 7.0
【年齢】													
20歳未満	12 100.0	9 75.0	3 25.0	2 16.7	2 16.7	3 25.0	3 25.0	-	1 8.3	1 8.3	-	3 25.0	-
20歳代	239 100.0	186 77.8	45 18.8	25 10.5	38 15.9	52 21.8	90 37.7	9 3.8	36 15.1	49 20.5	13 5.4	21 8.8	7 2.9
30歳代	109 100.0	73 67.0	23 21.1	18 16.5	14 12.8	25 22.9	40 36.7	6 5.5	23 21.1	14 12.8	9 8.3	9 8.3	3 2.8
40歳代	61 100.0	46 75.4	21 34.4	11 18.0	9 14.8	17 27.9	20 32.8	13 21.3	22 36.1	9 14.8	10 16.4	5 8.2	1 1.6
50歳以上	70 100.0	51 72.9	24 34.3	9 12.9	9 12.9	12 17.1	34 48.6	7 10.0	14 20.0	6 8.6	7 10.0	5 7.1	3 4.3
無回答	20 100.0	15 75.0	2 10.0	2 10.0	4 20.0	-	3 15.0	1 5.0	2 10.0	1 5.0	1 5.0	1 5.0	2 10.0
【シンガポールの旅行回数】													
初めて	461 100.0	343 74.4	104 22.6	61 13.2	68 14.8	97 21.0	172 37.3	31 6.7	86 18.7	74 16.1	35 7.6	40 8.7	15 3.3
2回以上	47 100.0	34 72.3	13 27.7	6 12.8	8 17.0	11 23.4	18 38.3	5 10.6	11 23.4	5 10.6	5 10.6	4 8.5	1 2.1
無回答	3 100.0	3 100.0	1 33.3	-	-	1 33.3	-	-	1 33.3	1 33.3	-	-	-
【3年以内の旅行希望】													
実際に計画または予定がある	21 100.0	14 66.7	8 38.1	3 14.3	6 28.6	3 14.3	6 28.6	3 14.3	6 28.6	3 14.3	3 14.3	-	-
予定はないが もう一度来たいと思う	385 100.0	309 80.3	100 26.0	34 8.8	45 11.7	83 21.6	153 39.7	25 6.5	76 19.7	56 14.5	26 6.8	39 10.1	8 2.1
あまり来たいと思わない	86 100.0	47 54.7	8 9.3	25 29.1	24 27.9	23 26.7	27 31.4	6 7.0	13 15.1	21 24.4	10 11.6	5 5.8	1 1.2
もう一度来たいとは 全然思わない	6 100.0	4 66.7	2 33.3	2 33.3	-	-	2 33.3	2 33.3	1 16.7	-	1 16.7	-	1 16.7
無回答	13 100.0	6 46.2	-	3 23.1	1 7.7	-	2 15.4	-	2 15.4	-	-	-	6 46.2

Q11. 次のシンガポール旅行の希望

	合 計	市内に滞在する観光旅行	だだ滞る観光旅行	市内観光	内とト島の観光	観サービの旅行	市光サビの旅行	内とルーの旅行	観デーチ在	シンバク観光	ガルの観光	シンマの観光	ガルの観光	シンクラーの観光	ガルの観光	シンクラーの観光	ガルの観光	シンクラーの観光	無回答	
*** 合 計 ***	511 100.0	113 22.1	83 16.2	76 14.9	30 5.9	4 0.8	25 4.9	44 8.6	119 23.3	17 3.3										
【性 別】																				
男 性	215 100.0	44 20.5	40 18.6	28 13.0	15 7.0	4 1.9	10 4.7	13 6.0	56 26.0	5 2.3										
女 性	239 100.0	52 21.8	36 15.1	37 15.5	11 4.6	-	11 4.6	28 11.7	56 23.4	8 3.3										
無回答	57 100.0	17 29.8	7 12.3	11 19.3	4 7.0	-	4 7.0	3 5.3	7 12.3	4 7.0										
【年 齢】																				
20歳未満	12 100.0	2 16.7	1 8.3	2 16.7	2 16.7	-	-	3 25.0	2 16.7	-										
20歳代	239 100.0	64 26.8	38 15.9	43 18.0	10 4.2	-	6 2.5	20 8.4	52 21.8	6 2.5										
30歳代	109 100.0	15 13.8	20 18.3	13 11.9	10 9.2	2 1.8	1 0.9	13 11.9	32 29.4	3 2.8										
40歳代	61 100.0	5 8.2	13 21.3	9 14.8	5 8.2	-	9 14.8	3 4.9	14 23.0	3 4.9										
50歳以上	70 100.0	19 27.1	9 12.9	5 7.1	3 4.3	2 2.9	9 12.9	4 5.7	17 24.3	2 2.9										
無回答	20 100.0	8 40.0	2 10.0	4 20.0	-	-	-	1 5.0	2 10.0	3 15.0										
【シンガポールへの旅行回数】																				
初めて	461 100.0	103 22.3	74 16.1	71 15.4	26 5.6	2 0.4	19 4.1	43 9.3	107 23.2	16 3.5										
2回以上	47 100.0	9 19.1	8 17.0	5 10.6	4 8.5	1 2.1	6 12.8	1 2.1	12 25.5	1 2.1										
無回答	3 100.0	1 33.3	1 33.3	-	-	1 33.3	-	-	-	-										
【3年以内の旅行希望】																				
実際に計画または予定がある	21 100.0	6 28.6	4 19.0	3 14.3	-	-	2 9.5	3 14.3	2 9.5	1 4.8										
予定はないが もう一度来たいと思う	385 100.0	87 22.6	68 17.7	63 16.4	23 6.0	4 1.0	19 4.9	26 6.8	90 23.4	5 1.3										
あまり来たいと思わない	86 100.0	13 15.1	9 10.5	9 10.5	7 8.1	-	4 4.7	14 16.3	24 27.9	6 7.0										
もう一度来たいとは 全然思わない	6 100.0	1 16.7	2 33.3	1 16.7	-	-	-	-	2 33.3	-										
無回答	13 100.0	6 46.2	-	-	-	-	-	1 7.7	1 7.7	5 38.5										

Q12. シンガポールでの希望滞在日数

	合計	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日以上	無回答	平均 (日)
*** 合計 ***	511 100.0	2 0.4	56 11.0	157 30.7	53 10.4	98 19.2	30 5.9	68 13.3	27 5.3	20 3.9	4.5
【性別】											
男性	215 100.0	1 0.5	21 9.8	70 32.6	27 12.6	47 21.9	12 5.6	22 10.2	10 4.7	5 2.3	4.4
女性	239 100.0	1 0.4	29 12.1	75 31.4	22 9.2	40 16.7	14 5.9	34 14.2	15 6.3	9 3.8	4.6
無回答	57 100.0	-	6 10.5	12 21.1	4 7.0	11 19.3	4 7.0	12 21.1	2 3.5	6 10.5	4.8
【年齢】											
20歳未満	12 100.0	-	-	2 16.7	-	2 16.7	1 8.3	5 41.7	2 16.7	-	6.8
20歳代	239 100.0	-	21 8.8	69 28.9	21 8.8	52 21.8	14 5.9	37 15.5	18 7.5	7 2.9	4.8
30歳代	109 100.0	-	16 14.7	36 33.0	18 16.5	18 16.5	5 4.6	9 8.3	4 3.7	3 2.8	4.1
40歳代	61 100.0	-	9 14.8	19 31.1	10 16.4	12 19.7	5 8.2	2 3.3	1 1.6	3 4.9	3.9
50歳以上	70 100.0	2 2.9	10 14.3	26 37.1	4 5.7	12 17.1	3 4.3	10 14.3	1 1.4	2 2.9	4.0
無回答	20 100.0	-	-	5 25.0	-	2 10.0	2 10.0	5 25.0	1 5.0	5 25.0	5.3
【シンガポールの旅行回数】											
初めて	461 100.0	2 0.4	51 11.1	136 29.5	47 10.2	88 19.1	30 6.5	62 13.4	26 5.6	19 4.1	4.6
2回以上	47 100.0	-	5 10.6	19 40.4	5 10.6	10 21.3	-	6 12.8	1 2.1	1 2.1	4.1
無回答	3 100.0	-	-	2 66.7	1 33.3	-	-	-	-	-	3.3
【次のシンガポール旅行の希望】											
市内だけに滞在する 都市観光型の旅行	113 100.0	-	3 2.7	25 22.1	16 14.2	33 29.2	12 10.6	16 14.2	6 5.3	2 1.8	5.0
市内観光とセントーサ島 ビーチの滞在旅行	83 100.0	-	4 4.8	19 22.9	10 12.0	24 28.9	5 6.0	12 14.5	9 10.8	-	5.2
市内観光とデサルビーチ の滞在旅行	76 100.0	-	10 13.2	22 28.9	5 6.6	16 21.1	3 3.9	16 21.1	4 5.3	-	4.7
シンガポールとバンコク の観光	30 100.0	-	6 20.0	9 30.0	4 13.3	6 20.0	-	3 10.0	2 6.7	-	4.2
シンガポールとマニラの観光	4 100.0	-	-	1 25.0	1 25.0	-	-	1 25.0	1 25.0	-	6.0
シンガポールと クアラルンプールの観光	25 100.0	-	7 28.0	4 16.0	3 12.0	3 12.0	4 16.0	2 8.0	2 8.0	-	4.4
シンガポールと香港の観光	44 100.0	-	4 9.1	21 47.7	4 9.1	3 6.8	2 4.5	10 22.7	-	-	4.2
シンガポールとバリ島の観光	119 100.0	2 1.7	22 18.5	56 47.1	10 8.4	13 10.9	4 3.4	8 6.7	3 2.5	1 0.8	3.7
無回答	17 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	17 100.0	-

Q13. 3年以内の旅行希望

	合計	にま ま あ 際 画 は が 実 計 は 定 る	予 定 は が 一 た 思 い な い と い う	あ ま た 思 い な い と い う	一 た は 思 い な い と い う も 全 く な い	無回答
*** 合計 ***	511 100.0	21 4.1	385 75.3	86 16.8	6 1.2	13 2.5
【性別】						
男性	215 100.0	6 2.8	175 81.4	31 14.4	2 0.9	1 0.5
女性	239 100.0	10 4.2	171 71.5	48 20.1	4 1.7	6 2.5
無回答	57 100.0	5 8.8	39 68.4	7 12.3	-	6 10.5
【年齢】						
20歳未満	12 100.0	-	11 91.7	1 8.3	-	-
20歳代	239 100.0	7 2.9	187 78.2	40 16.7	3 1.3	2 0.8
30歳代	109 100.0	3 2.8	81 74.3	21 19.3	2 1.8	2 1.8
40歳代	61 100.0	4 6.6	42 68.9	13 21.3	-	2 3.3
50歳以上	70 100.0	4 5.7	53 75.7	9 12.9	1 1.4	3 4.3
無回答	20 100.0	3 15.0	11 55.0	2 10.0	-	4 20.0
【シンガポールの旅行回数】						
初めて	461 100.0	16 3.5	345 74.8	82 17.8	6 1.3	12 2.6
2回以上	47 100.0	5 10.6	37 78.7	4 8.5	-	1 2.1
無回答	3 100.0	-	3 100.0	-	-	-
【次のシンガポール旅行の希望】						
市内だけに滞在する 都市観光型の旅行	113 100.0	6 5.3	87 77.0	13 11.5	1 0.9	6 5.3
市内観光とセントーサ島 ビーチの滞在旅行	83 100.0	4 4.8	68 81.9	9 10.8	2 2.4	-
市内観光とデサルビーチ の滞在旅行	76 100.0	3 3.9	63 82.9	9 11.8	1 1.3	-
シンガポールとバンコク の観光	30 100.0	-	23 76.7	7 23.3	-	-
シンガポールとマニラの観光	4 100.0	-	4 100.0	-	-	-
シンガポールと クアラルンプールの観光	25 100.0	2 8.0	19 76.0	4 16.0	-	-
シンガポールと香港の観光	44 100.0	3 6.8	26 59.1	14 31.8	-	1 2.3
シンガポールとバリ島の観光	119 100.0	2 1.7	90 75.6	24 20.2	2 1.7	1 0.8
無回答	17 100.0	1 5.9	5 29.4	6 35.3	-	5 29.4

Q14. 希望しない理由 (MA)

	合計	来十か 一度はだ れから	的なら 力がか 鞋な ない	観光、 食事等 の欠け る	あま りホ カ ま い ル か ら	その他	無回答
*** 合計 ***	92 100.0	71 77.2	10 10.9	10 10.9	4 4.3	9 9.8	2 2.2
【性別】							
男性	33 100.0	23 69.7	6 18.2	8 24.2	2 6.1	2 6.1	-
女性	52 100.0	41 78.8	4 7.7	2 3.8	2 3.8	7 13.5	2 3.8
無回答	7 100.0	7 100.0	-	-	-	-	-
【年齢】							
20歳未満	1 100.0	-	-	1 100.0	-	-	-
20歳代	43 100.0	31 72.1	7 16.3	3 7.0	3 7.0	7 16.3	-
30歳代	23 100.0	19 82.6	1 4.3	2 8.7	1 4.3	2 8.7	2 8.7
40歳代	13 100.0	10 76.9	2 15.4	3 23.1	-	-	-
50歳以上	10 100.0	9 90.0	-	1 10.0	-	-	-
無回答	2 100.0	2 100.0	-	-	-	-	-
【シンガポールへの旅行回数】							
初めて	88 100.0	68 77.3	10 11.4	10 11.4	4 4.5	9 10.2	1 1.1
2回以上	4 100.0	3 75.0	-	-	-	-	1 25.0
無回答	-	-	-	-	-	-	-
【次のシンガポール旅行の希望】							
市内だけに滞在する 都市観光型の旅行	14 100.0	10 71.4	5 35.7	2 14.3	1 7.1	-	-
市内観光とセントーサ島 ビーチの滞在旅行	11 100.0	10 90.9	-	1 9.1	-	-	-
市内観光とデサルビーチ の滞在旅行	10 100.0	5 50.0	3 30.0	1 10.0	1 10.0	1 10.0	1 10.0
シンガポールとバンコク の観光	7 100.0	5 71.4	-	-	-	1 14.3	1 14.3
シンガポールとマニラの観光	-	-	-	-	-	-	-
シンガポールと クアラルンプールの観光	4 100.0	3 75.0	1 25.0	-	-	-	-
シンガポールと香港の観光	14 100.0	13 92.9	-	3 75.0	1 7.1	-	-
シンガポールとバリ島の観光	26 100.0	22 84.6	1 3.8	1 7.1	1 3.8	4 15.4	-
無回答	6 100.0	3 50.0	-	2 7.7	-	3 50.0	-

資料リスト

1. アジア

- (1) Asia 1986 Yearbook
- (2) Asia 1988 Yearbook
- (3) Asia & Pacific

2. フィリピン

- (1) Medium-Term Philippine Development Plan
- (2) National Tourism Plan
- (3) 1988 Calendar of Activities
- (4) フィリピン観光省組織図
- (5) Visitor Arrivals to the Philippines
- (6) The Philippines Fiesta Islands '89
- (7) Philippines Yearbook 1988
- (8) Philippine Agribusiness Factbook and Directory 1987-1988
- (9) フィリピン地図
- (10) Manila

3. シンガポール

- (1) Singapore Statistical Charts
- (2) Monthly Digest of Statistics
- (3) Government Gazette
- (4) ラップルズ
- (5) Singapore Gateway to the Far East
- (6) ジェトロ貿易市場シリーズ — シンガポール
- (7) Annual Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore 1986
- (8) Statistical Report on Visitor Arrivals to Singapore
- (9) Singapore Tourist Promotion Board Annual Report 1986/87

(10) Tourism Product Development Plan

(11) 地 図

4. タ イ

(1) A Travel Handbook Thailand 1988

(2) Thailand Natural Resources

(3) An Outline of the History of Religious Architecture in Thailand

(4) Images of Thailand

(5) Annual Statistical Report on Tourism in Thailand 1986

(6) Tourism Development Plan Under 6th National Economic & Social Development Plan (1987-1991)

(7) Annual Report 1986 Tourism Authority of Thailand

(8) Tourism Plan 1988

(9) The Study on Potential Tourism Area Development for The Southern Region in Thailand (Inception Report)

(10) タイ国パタヤ地区基盤整備計画調査報告書

(11) 地 図

5. マレーシア

(1) ジェトロ貿易市場シリーズ —— マレーシア

(2) 第20回 日本人と国際線の旅

(3) The Study on A Comprehensive National Tourism Development Plan in Malaysia —— Interim Report

6. インドネシア

(1) 世界各国便覧叢書 —— インドネシア共和国

(2) インドネシア・トラベル・インフォメーション・マニュアル 1985-1986

(3) Statistical Report on Visitor Arrivals to Indonesia 1985

(4) ジャワ西部地域開発計画調査

