

3-8 運輸基盤

3-8-1 運輸行政

ジョルダンの運輸行政機関は、Ministry of Transport(MOT)が総合交通計画を担当し、建設事業及び維持管理はそれぞれのセクター毎に分かれており、道路については公共事業住宅省(Ministry of Public Works and Housing(MPWH))、鉄道については2つの鉄道会社、港湾はThe Ports Corporation of Aqaba及び空港についてはCivil Aviation Authorityが担当している。更にMOTは国営の機関である、Iraq/Jordan Land Transport Company, Jordan/Syria Land Transport Company, Aqaba Railway Corporation, Hedjaz Railway Corporation, Royal Jordanian Air lines, The Ports Cooperation of Aqaba及びCivil Aviation Authorityと全ての民間の運輸業者を管理下においており料金の決定と事業認可権を有している。ただし一部アカバ開発庁の計画区域内の交通計画は同庁により策定されている。図3-8-1に公共事業住宅者の組織図を示す。また、図3-8-2にジョルダンの主要交通網図を示す。

3-8-2 道路

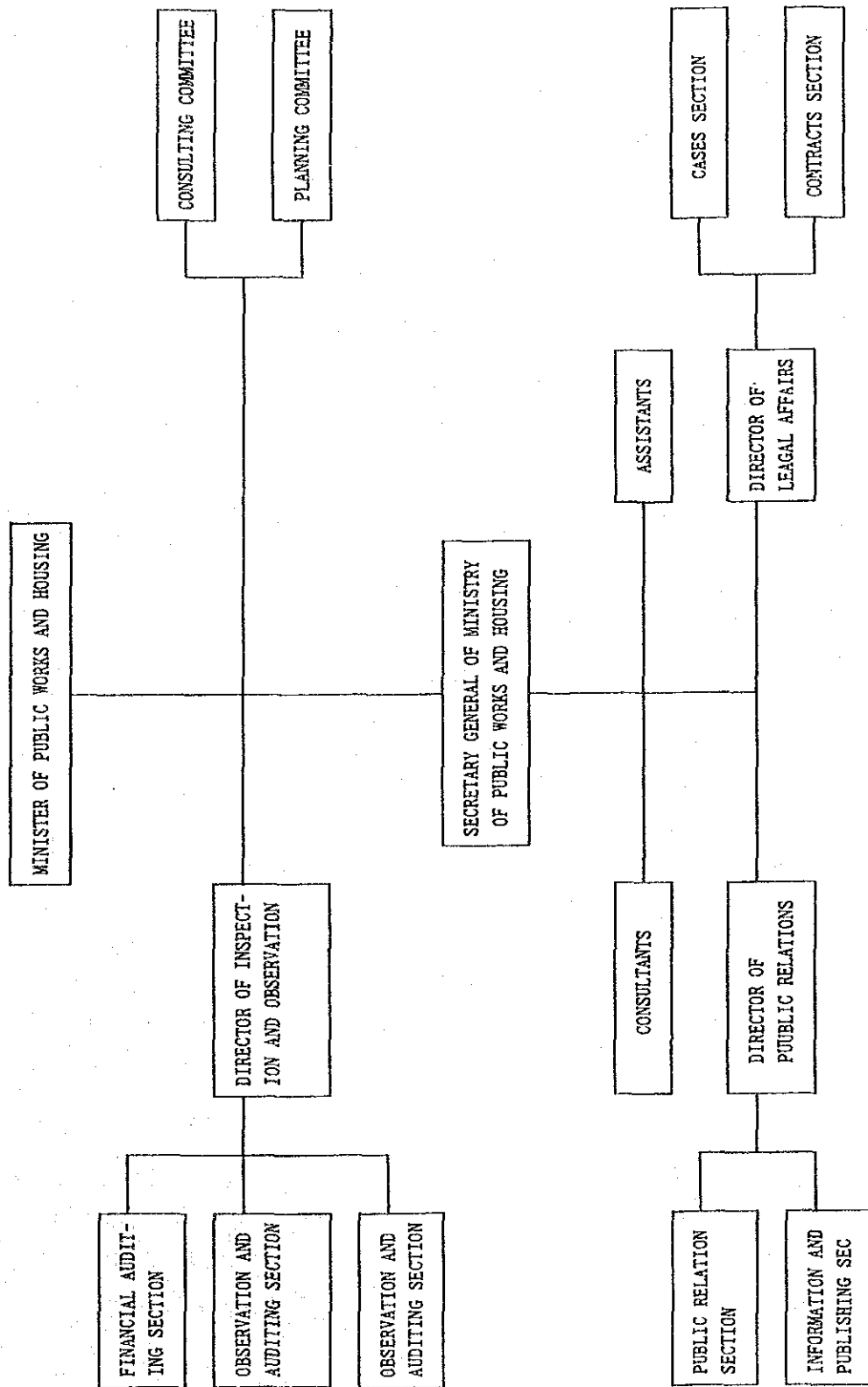
(1) 自動車保有台数と伸び率

ジョルダンの内陸貨物輸送は道路輸送が大部分である。道路整備に伴って、車の保有台数も増加している。表3-8-1はジョルダン国内の車登録台数の伸びを示したもので、湾岸戦争で一時経済状態が厳しくなった1991年には減少に転じたが1992年には伸びは低いが、回復してきている。

(2) 道路ネットワーク

1992年現在ジョルダンの道路網の総延長は6,370kmある。このうち第1級道路は2,660km、第2級道路1,810km、その他地方道1,900kmとなっている。(表3-8-2参照。)

第3次5ヶ年計画では運輸関係予算の約8割を投じて新設及び改良計画が予定されていた。経済の低成長にもかかわらず、インフラストラクチャー整備のための道路建設を推進し、都市のみならず地方の居住地区の道路整備にも力を入れたため、着実に道路延長がのびた。主要な道路としては、アンマンからアカバへ行く道としてデザートハイウェイ(国道15号及び25号)、それに平行して西側を走るキングスハイウェイ(国道35号、写真3-8-3~4)、その他、シリアに抜けるハイウェイ(国道15号)更に国道15号から分岐しイラクに通じる国道10号及び国道40号(写真3-8-1~2参照)等がある。このうち、デザートハイウェイとシリアに抜けるハイウェイは往復4車線の高規格道路となっている。



出典：公共事業住宅省

図 3 - 8 - 1 公共事業住宅省組織図

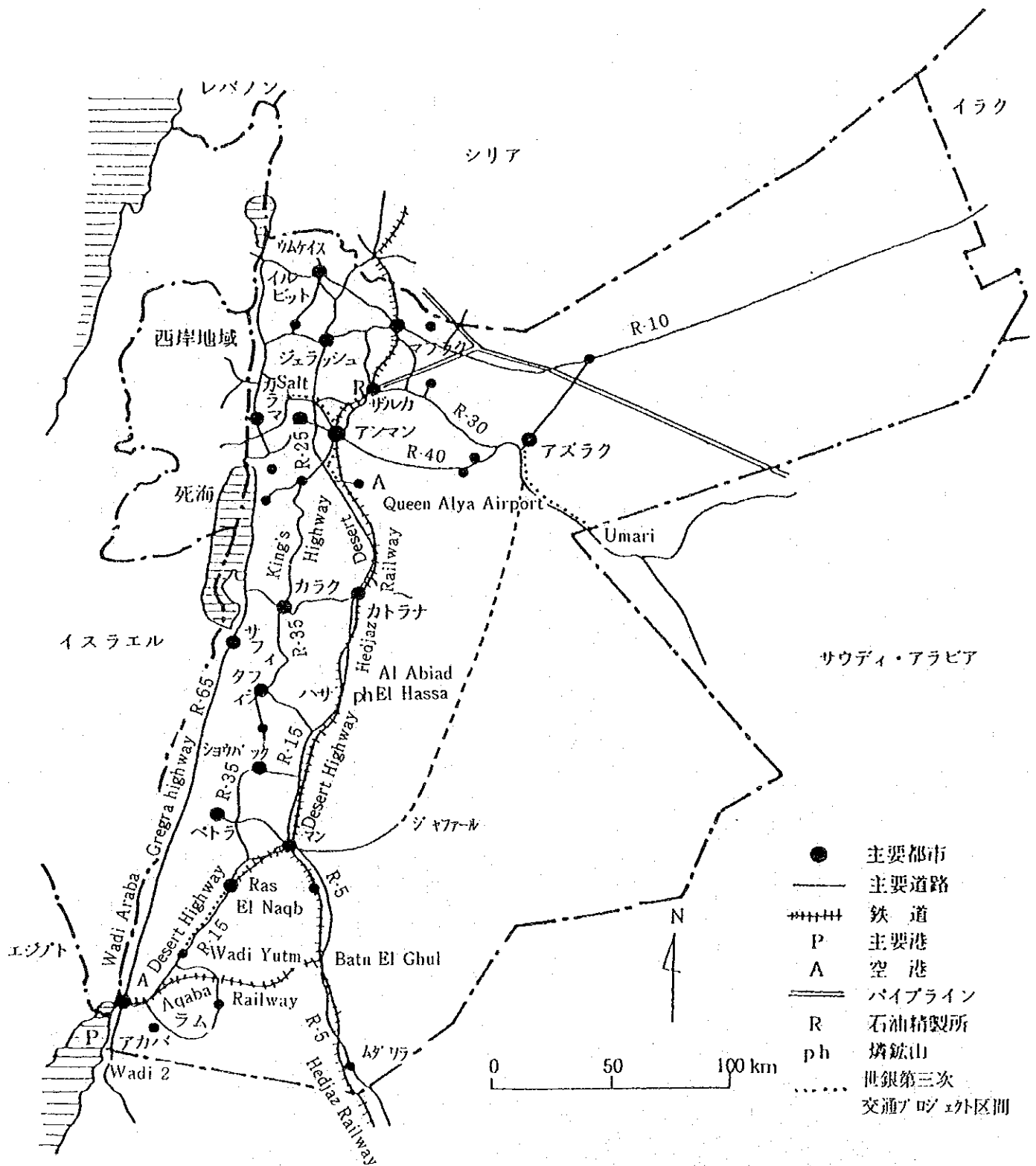


図3-8-2 主要交通網図

表 3-8-1 自動車台数と増加率

(単位: 台、%)

	1988	1989	1990	1991	1992
台 数	249,590	251,447	254,777	247,518	262,502
増 加 率	3.04	0.74	0.01	-0.03	6.05

資料: Department of Statistics, Statistical Yearbook 1992.

表 3-8-2 道路規格別延長 (km)

1992年

県	第1級道路	第2級道路	その他地方道	合計
Amman	306	238	387	931
Zarqa	260	89	167	516
Balqa	152	157	268	577
Irbid	318	487	371	1176
Ma'an	682	274	199	1155
Karak	316	184	239	739
Mafraq	469	285	209	963
Tafielah	157	96	60	313
合計	2660	1810	1900	6370

資料: Ministry of Public Works & Housing

写真3-8-1
アンマンとアズラク
を結ぶ国道40号往復
4車線



写真3-8-2
国道40号の途中緊急
滑走路として建設さ
れている区間

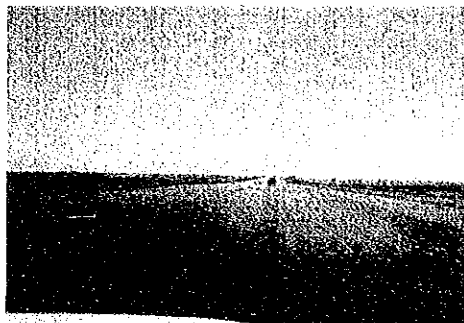


写真3-8-3
Wadi Mudibuを走る
King's Highway



写真3-8-4
King's Highway



写真3-8-5
Gegra Highway



(3) 主要道路と改善点

① デザート・ハイウェイ

車両の最大軸重は13tであるが1983年に決定されて以来取締がされなかった。更にジョルダンの内陸輸送のton-kmの70%を占めるイラク車等の過積載車によりデザート・ハイウェイの一部の舗装破壊が進んだ。このため世銀が第3次交通プロジェクトでデザートハイウェイの急勾配区間Wadi Yuhm-Rasel Naqb間の改修を予定している。(図3-8-3参照)同区間の日交通量は混合交通で約3,000台で、半分为貨物車である。同計画では1km当たりの道路改修費をUS \$ 125,000として見積もっている。同区間についてはアカバ開発庁も路線を検討している。

② キングス・ハイウェイ

往復2車線道路のキングス・ハイウェイの1992年における交通量は混合交通で、アンマン～マダバ; 6,785台/日、マダバ～ワジ・ムジブ; 3,334台/日、ワジ・ムジブ～カラク; 4,618台/日、カラク～ワジ・アル・ハッサ; 3,147台/日、ワジ・アル・ハッサ～タフィラ; 943台/日、タフィラ～ショウバック; 1,250台/日、ショウバック～ワジ・ムサ; 721台/日となっており、一部アンマン～マダバ間を除けば当分の間往復2車線の容量約10,000台/日を超えることはない。しかしながら急勾配区間(写真3-8-3)や追い越し視距離が不足している区間そして舗装状態の貧弱な区間(写真3-8-4)があり将来の交通需要に対応した改良計画の必要な区間がある。

③ Gregra Highway

現在建設中の道路としては、死海東岸に南北を結ぶ往復2車線の道路(Gregra Highway国道65号)(写真3-8-5)があり、この道路が今年中に完成すればアカバからジョルダン北部へジョルダンバレー沿いに抜ける幹線ができることになり、観光振興上重要な道路となる。

(4) 新規プロジェクト

また、イスラエルでは中東和平後をにらんで地中海のハイファからジェラシ北部のイルビッドに抜けるハイウェイを構想中であり、同道路が完成すれば中近東の観光の流れが変わることも予想される。現在建設中の道路プロジェクトリストと計画中のプロジェクトリストを表3-8-3と表3-8-4に示す。同表によれば、現在公共事業住宅省は、ペトラ及びタフィラより前述のGregra Highwayへアクセス道路を計画しており、概算工事費はそれぞれ15億円と8億円である。中東和平が進む中で1994年8月初旬イスラエルのエイラートとジョルダンのアカバを結ぶ道路が第3国人観光客に開放されイスラエル側から観光バスの第1便がジョルダンに入った。

表3-8-3 建設中の道路プロジェクトリスト

No.	PROJECT NAME	LENGTH (Km)	ESTIMATED COMPLETION DATE
1.	IRBID - JARASH ROAD SEC. 2	18.0	LATE 1994
2.	IRBID - JARASH ROAD SEC. 3	15.3	LATE 1994
3.	AMMAN - NAUR - DEAD SEA SEC. 3	7.6	FINISHED ON 10/6/1994
4.	AZRAQ - IRAQI BORDER SEC. C-2	22.6	JAN. 1995
5.	AMMAN - AL JAFER ROAD	52.0	SEPT. 1994
6.	RAMTHA - JABER ROAD	18.5	AUG. 1994
7.	MUJIB BRIDGE	0.2	AUG. 1994
8.	ZARA - GHOR HADITHEH	31.5	JULY 1995
9.	REHABILITATION OF 300 DUNUM IN THE FREE ZONE	MAR. 1995
10.	IRBID - NORTH SHUNA SEC.2. PARTA	8.0	AUG. 1995
11.	MAFRAQ - IRBID ROAD	8.4	MAR. 1995
12.	WADI SHUAIB BRIDGE	0.6	JUN. 1995
13.	ARDANI ROAD (BESIDE THE JORDAN RIVER)	30.0	MAR. 1995
14.	RAMTHA - NUAMEH ROAD	4.6	FINISHED ON 11/5/1994

出典：公共事業住宅省

表3-8-4 計画中の道路プロジェクトリスト

No.	PROJECT NAME	LENGTH (Km)	ESTIMATED COST (MILLION JD)
1.	KING HUSSIEN BRIDGE AND ITS ACCESS ROADS	10.0	11.8
2.	KAFREEN TO KING ABDULLA BRIDGE	10.0	10.8
3.	PRINCE MOHAMMAD BRIDGE AND ITS ACCESS ROADS	5.0	6.5
4.	MAJAME' BRIDGE AND ITS ACCESS ROADS	5.0	5.5
5.	DAMIAH JUNCTION - ARDA JUNCTION KOFURHOODA HIGHWAY	25.0	29.5
6.	IRBID - NORTH SHUNA HIGHWAY (SECTION THREE)	14.0	16.2
7.	ADASIA - SWAIMA ROAD	120.0	750
8.	PETRA - GREGRA HIGHWAY	40.0	21.6
9.	TAFILA - GHOR FIFA HIGHWAY	25.0	10.6
10.	KARAK - QATRANEH HIGHWAY	40.0	26.6

出典：公共事業住宅省

3-8-3 鉄道

現在ヨルダンには2つの鉄道会社すなわちHedjaz Railway CorporationとAqaba Railway Corporationがある。

(1) Hedjaz Railway

Hedjaz Railwayはかつてシリア国境から首都アンマン及びMa'anを経由しサウジアラビアのHedjaz地域及びメディナを結ぶ巡礼用に1900年代に建設された。当時週3便の列車の運行があったが、現在では旅客用と貨物の列車がそれぞれ週2回シリアのダマスカスとアンマンを結んでいるにすぎない。同鉄道のアンマンと燐鉱石鉱山のあるEl Abiadの間は現在輸送に供されていない。(写真3-8-6~8参照。)

(2) Aqaba Railway

Aqaba Railwayは、ヨルダン燐鉱石会社との契約で運行されておりMa'anとアンマンの中間にある燐鉱石鉱山であるEl Hassa及びAl AbiadからAqaba港まで約300kmを鉱石の輸送に供されている。Hedjaz Railwayに帰属するAl Abiad-Batn El Ghul間はリース契約により借用している。

Aqaba Railwayは1975年に設立され、ゲージは1,050mmで最大軸重16tで運行されている。(写真3-8-9) 1984年世銀の総合交通プロジェクトにより軌道の改良、修理工場の建設及び新貨車の導入が行われた。Aqaba Railwayは、現在運行可能な機関車25輛と貨車285輛を保有している。

このため湾岸戦争にもかかわらず輸送量は1990年に前年の18%増を記録した。1991年には290万tの燐鉱石を輸送した実績がある。

(3) 問題点

図3-8-3に中近東地域の鉄道網を示す。現在Hedjaz Railwayと結ばれているシリア鉄道は標準ゲージへの改良を計画している。従ってHedjaz Railwayを存続させるためには標準ゲージへの改良を検討する必要がある。湾岸戦争前には、バグダッド~アンマン間の鉄道整備の他、延長1,130km、年間旅客250万人と貨物1,000万t輸送を見込んでいるバグダッド~アカバ間、カイロ~アンマン間等の鉄道計画構想が検討されていた。

観光面では、Hedjaz Railwayはアラブ反乱の際の攻撃対象でもあり、アラビアのロレンスゆかりの地としてイギリス人に人気がある。アンマン市内のアルマハタ駅にはかつて使われた蒸気機関車が保管されており、そのうちの2両は運行可能な状態にある。現在、アンマンにあるホテルの企画により蒸気機関車を観光用にアンマン飛行場付近まで運行しているが、木製の枕木の上に敷かれた21kg/mレールの軌道施設は老朽化しており、現在ではバラストもない。更に、保有する車輛の客車は全て1905年製造のベルギー製で極めて状態が悪い。したがって第3次5ヶ年計画で提案されるように、既存の鉄道施設を本格的に観光用に供用するためには大規模な改築及び投資が必要になる。

写真 3-8-6

Hedjaz Railwayアル
マハタ駅校内に放置
されている1950年代
の蒸気機関車

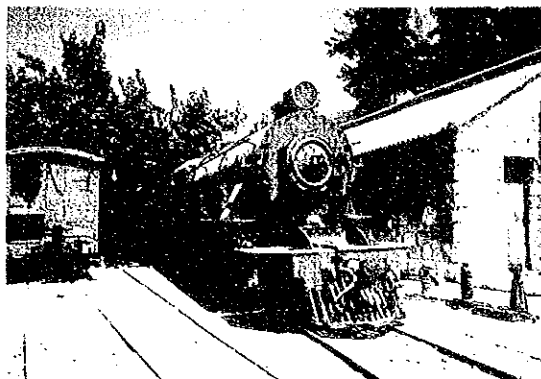


写真 3-8-7

稼働状態にあるデー
ゼル機関車

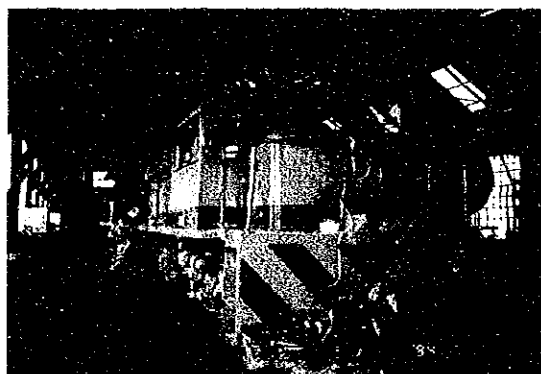


写真 3-8-8

Hedjaz railwayが保
有する1905年製造の
客車総量5両

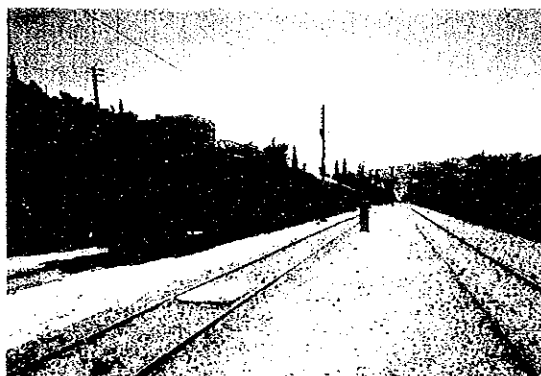
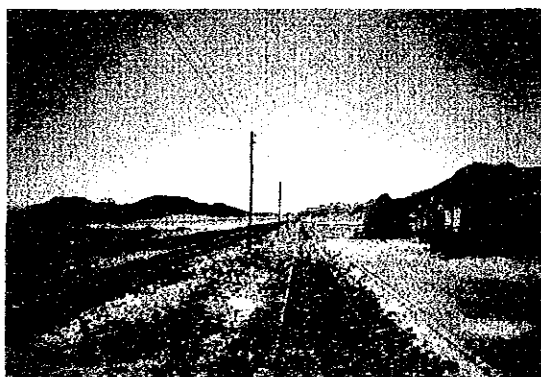


写真 3-8-9

Aqaba Railway Rum
駅前の線路状況



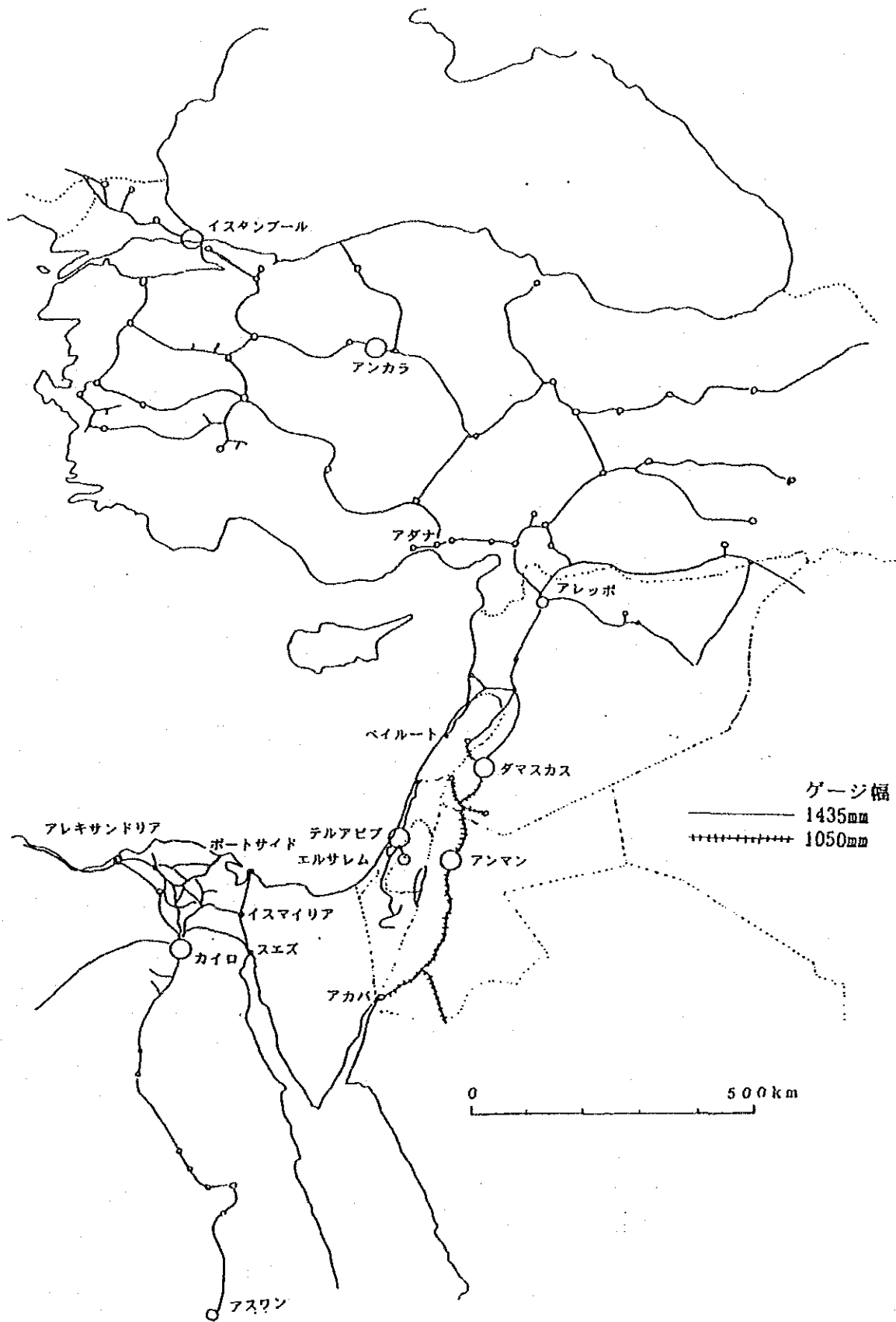


図3-8-3 中近東鉄道網

3-8-4 港湾

(1) 概況

ヨルダン唯一の港湾であるアカバ港は現在18の埠頭を有し紅海の北端に位置している。また、イスラエルのレジャータウンであるエイラートに隣接している。同港は、レバノン内戦以降ベイルート港が果たした機能の肩代わりとして、またイラン・イラク戦争中にはペルシア湾の危険が高まる中でバスラ港の肩代わりとして、重要な役割をになってきた。同港は1980年から85年にかけて6,500万ドルを投下して整備された結果、現在では、石油用のバース、ローロー船施設、コンテナバース、浮きバース、燐鉱石船積み棧橋、カリ及び肥料用船積みターミナル等が完備されている。

(2) 貨物

湾岸危機は同港を経由する事業に直接大きな影響を与えた。通過用のためにアカバ港に輸入される数量は、表3-8-5アカバ港の活動状況に示すように、1989年の620万t以降、1990年320万t、1991年150万tとわずか2年で4分の1の水準となってしまった。同時に同港からの輸出量についても、1989年の1,000万tが1990年890万t、1991年770万tと、通過貨物量ほどではないものの減少している。ようやく1992年になって同港の輸入のための通過貨物量が210万tになる等、多少回復の兆しがうかがえる。ただし、同年の輸出については依然740万tへと減少しており、低落傾向に歯止めはかかっている。

(3) 旅客

1985年から始まったアカバ港からシナイ半島にあるエジプトのヌワイバ港までのフェリー連絡船も便数を減らしている。エジプトとイラクの経済社会の結びつき強化にとっても、アカバ港の活用が重要になっている。1985年にはじまったアカバ～ヌワイバ間のフェリーは1日3～4便へ増便し、また現在の3時間を1時間に短縮する高速艇の導入を検討している。これは、エジプトからの労働者はサウジアラビアからの巡礼者による利用の他に、観光への活用も見込まれるためである。1991年エジプトとヨルダン間のフェリーにより868,000人の旅客と66,000台の車両が輸送された。写真3-8-10にアカバ港の旅客ターミナルを示す。

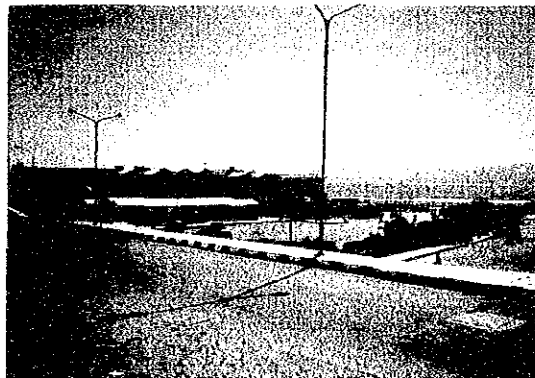


写真3-8-10

旅客ターミナル
エジプトを結ぶフェ
リーが就航している

表 3-8-5 アカバ港の活動状況

	1988	1989	1990	1991	1992
船舶数	2,583	2,446	2,222	2,075	2,430
旅客数 - 着	583,828	448,689	310,380	460,452	650,356
- 発	239,624	321,212	550,005	407,367	561,279
輸出入総数(千ト)	20,096.2	18,680.6	15,049.9	13,225.5	13,382.3
輸出品 (燐鉱石)	5,811.4	6,410.6	4,874.2	4,245.7	4,263.9
(肥料)	600.1	572.7	668.7	663.3	549.1
(カリ)	1,285.4	1,235.3	1,393.8	1,265.3	1,234.6
(その他)	238.3	483.0	1,475.1	1,387.1	1,146.1
再輸出	18.6	35.3	83.1	79.2	128.3
通過など	2,999.2	1,249.0	390.3	36.9	38.6
輸入品 輸入	2,213.0	2,531.8	2,934.3	4,023.2	3,928.2
通過	6,930.2	6,162.9	3,230.4	1,524.8	2,093.5

資料: Central Bank of Jordan, Monthly Statistical Bulletin Jun., 1993.

3-8-5 空港

ジョルダンには、アンマン国際空港(4,000m滑走路×2)(Queen Alia International Airport、1983年5月開設)とアカバ空港(3,200m滑走路×1)の2つがあり、Civil Aviation Authorityによって管理されている。このほかに旧アンマン空港は軍に移管されたが、首都に近いため高官訪問や、公的チャーター便等空軍以外にも利用している。

アンマン国際空港は、アンマン市より南方へ30km、時間にして車で30分の所にある。国内線(アンマン-アカバ間のみ1日1便)もこの空港を利用している。この空港は南北対称の2つのターミナルに分かれており、原則としてアンマンから到着して右側(第1ターミナル)がロイヤル・ジョルダニアン航空専用、左側(第2ターミナル)が、ほかの航空会社専用になっている。また、各ターミナルにはファースト・ビジネスクラス用の待合い室がある。イスラエル側にはアカバ空港と平行して飛行場があるため昨年度も、イスラエルのエイラートへ向かったチャーター便が間違っって3回アカバ空港に着陸した。

航空業務は15機の機材を保有するロイヤル・ジョルダン航空が行っている。1987年に株式を従業員と民間セクターに公開した。これはヨーロッパ統合後の市場を見越しての動きと見られているが、同様にACC(アラブ協力会議)諸国の他のメンバーであるエジプト、イラク、北イエメン等の各航空会社との協力関係を探っているとみられる。

また、営業範囲は西はロサンゼルスから東はシンガポールまで運行している。なお、経済再建のための同航空は3年以内の民営化対象となっている。最近1995年春より関西新空港乗り入れが決定された。現在アンマンと東南アジア(シンガポール、クアラルンプール及びジャカル

タ)への便が週3便運行されている。

ロイヤル・ジョルダン航空社の国内・対外債務額は、2億7,000JDにのぼるといわれている。ようやく1992年になり、10年続いた赤字決算から脱却し、収支均衡を回復した模様である。ジョルダン政府は、長い間ペンディング状態となっている同社の民営化計画の推進を確約しており、これにより資本金を2,000万ドルから1億ドルに増加させることを狙っている。図3-8-4と表3-8-6にロイヤル・ジョルダニアン航空のサービス路線網図とジョルダン航空による旅客数と貨物量の変化を示す。

表3-8-6 ジョルダン航空による旅客数と貨物量

(単位:トン、千人)

	1988	1989	1990	1991	1992
貨物量	49,995	49,717	53,170	41,637	44,452
旅客数	1,225.9	1,204.0	963.9	797.9	1,109.8

資料: Department of Statistics, Statistical Yearbook 1992.

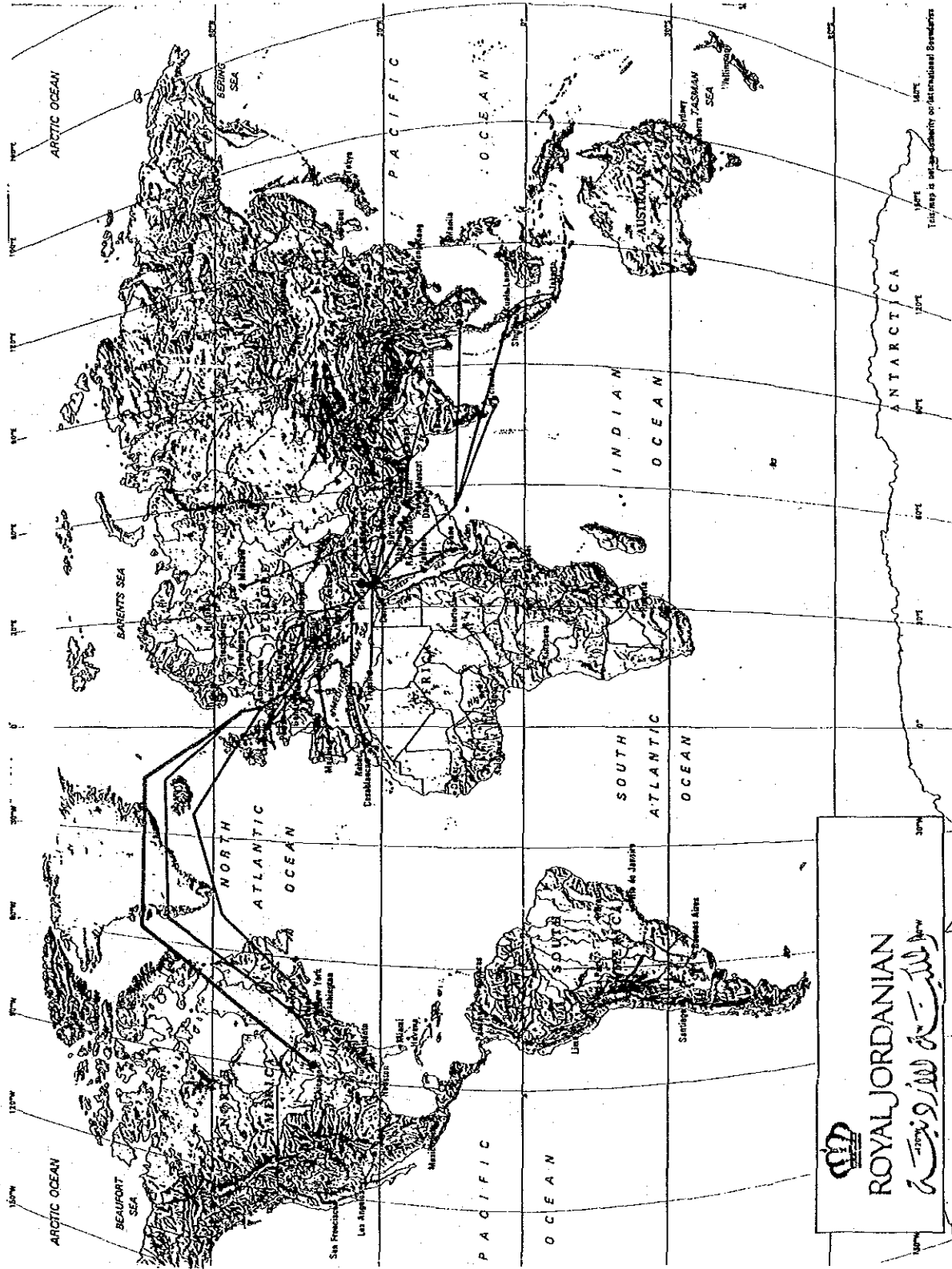


図3-8-4 ロイヤル・ジョルダン航空の路線網図

3-9 観光開発計画

3-9-1 観光及び遺跡関連計画の概要

ジョルダンにおいて実施されたあるいは実施中の観光及び遺跡関連計画と協力候補案件リストを、表3-9-1に示す。同表によれば三大宗教の発祥の地であり十字軍の遺跡も多くかつ一万年もの間文化の中心であったこともあり、国際機関及びヨーロッパ諸国を中心に観光関連計画及び遺跡の発掘がなされてきた。その間JICAも北部地域総合開発計画調査(1980)、カラク地域総合開発計画調査(1988)を通じて観光開発計画に携わってきた。援助地域としては世界遺産の地であり外国からの旅行者の95%が訪れるペトラとジョルダンへのゲートウェイであるアンマン及びアカバ周辺に集中している。特に、最近では中東和平の急速な進展に伴い、各国際機関及び各国の援助が活発になってきている。更に、ジョルダン川西岸への援助の動きも見られる。観光計画関連援助機関としては1950年代よりUSAIDの活動が顕著である。一方最近では世界的な環境への配慮から世界的環境NGOであるICUNの活動も次第に大きくなってきている。

表3-9-1 観光及び遺跡関連計画の概要

場所	計画/実施機関	年次	関連計画/実施	その他情報
全国	世銀	1994	Policy & Legal Framework Organization & Management and Marketing Strategyの実施を検討中	
アンマン	英国 USAID 英国 スペイン USAID USAID	1950 1966 1970-80 1970-80 1988- 1990	発掘 M/Pの作成 発掘 発掘 Cultural and Environmental Resources Management (CRM) ヘラクルス寺院の発掘と保存	CRM Primary Site CRM:USAID が実施中の 観光関連計画
マダバ	ドイツ イタリア USAID USAID USAID、カタ、イリ	過去 過去 現在 1991- 現在	発掘 発掘 教会等発掘中 雇用対策モザイク・シエルター建設 モザイク学校プロジェクト	CRM Primary Site
ネボ山 ムカッワル 死海	USAID イタリア ジョルダン渓谷庁 フランス EC 世銀	1994 1994 現在 1994	CRM Secondary Site 対象として検討中 発掘中 M/Pの作成 死海東岸開発計画 自然保護と保存を重視した観光開発計画 観光開発計画対象地域として検討中	
ダナバレー	世銀 JICA	1988	自然保護計画 観光計画(ホテル、ハイキングコース、ヘリポート)	自然保護区

ペトラ	USAID	1958	宝物殿修理計画	CRM Primary Site World Heritage Site
	USAID	1960頃	Siq 入口ダム建設	
	USAID	1965	宝物殿修理	
	USAID	1967	M/Pの提案	
	USAID	1992	ビザンチン教会の発掘と保全	
	USAID	1991 -	CRM	
	EC	現在	自然保護と保存を重視した観光開発計画	
	UNESCO	1993	Management Plan for Petra Archaeological and Natural Park	
	Petra Area Technical Committee		Petra Area Development Plan	
	GTZ (ドイツ)	1994	コーティングによる遺跡保存	
GTZ (ドイツ)	1994	下水道計画		
SWISS	1994	洪水調査とSiqの保存		
公共事業住宅省	1994	ペトラ〜ワジ・アラバ (Gregara Highway) 道路計画		
世銀	1994	観光開発計画対象地域として検討中		
アカバ	IUCN/RSCN	1992	Aqaba Marine Park/Resources Management for Sustainable Development	自然保護区
	アカバ地域庁	1987	スルタン・カブス観光村構想	
EC	1993	Aqaba Coastal Resources Environmental Management Study		
世銀	1993	World Bank Environmentak Action Plan for Aqaba		
USAID	1994	CRM Secondary Site 対象として検討中		
ワディラム	世銀	1993	World Bank Environmentak Action Plan for Aqaba	
	ドイツ	現在	調査中	
USAID	1994	CRM Secondary Site 対象として検討中		
スペイン	1994	四輪駆動車の援助を検討中		
世銀	1994	観光開発計画対象地域として検討中		
ウムケイス ベラ アルジュン ジェラッシュ イシュタフィーナ ディピン	スイス、イタリア	過去	教会と街の発掘	
	USAID	1994	CRM Secondary Site 対象として検討中	
	アメリカ、オーストラリア	現在	発掘中	
	JICA	1975	観光計画 (ホテル、レストラン、キャンプ場、観光センター等)	
	USAID	1966	M/Pの作成 (遺跡保存、住民移転)	
	イタリア	1993	遺跡の再構築	
	フランス		調査中	
	JICA	1975	観光計画 (ホテル、レストラン、キャンプ場、観光センター等)	
	USAID	1994	CRM Secondary Site 対象として検討中	
	JICA	1975	観光計画 (ホテル、レストラン、キャンプ場、観光センター等)	
JICA	1975	観光計画 (ホテル、レストラン、キャンプ場、観光センター等)		
アズラック	世銀		自然保護計画	自然保護区
	EC	現在	自然保護と保存を重視した観光開発計画	
観光振興	EC	過去	ドイツでの観光キャンペーン	
情報管理	フランス	過去	MINITEL情報システム導入	
	USAID	現在	CERMプロジェクトによるコンピューターの導入	
手工芸	H.M.Queen Noor al-Hassan Foundation	進行中	Bani Hamida	
ジョルダン航空	USAID	過去	民営化に伴う政策と組織に関する調査	

3-9-2 主要な観光開発計画

(1) USAID Cultural and Environmental Resources Management

USAIDは援助総額として1,200万ドルの拠出を予定しており、その他ジョルダン政府が250万ドル合計1,450万ドルで実施予定である。フェーズIとしてアンマン、マダバ及びペトラの整備が予定されている。更に、フェーズIIの候補地としてアカバ、ワディラム、ウムケイス、ペラ等の地域の名が挙がっている。計画の内容は①遺跡の整理、保護、修復等により観光資源価値を高める ②観光関連施設の整備 ③住民の参加と教育 ④マネージメントの4つのコンポーネントからなっている。その中には環境及び女性の参加も含まれている。実施期間は5年を予定しており当初2年間はアンマン、マダバ及びペトラに集中する計画。

(2) UNESCO Draft Management Plan for Petra Archaeological and Natural Park, 1993

ユネスコはジョルダンの観光資源であるペトラについて1992年の秋に調査団を派遣し現状分析と管理計画を主体としたマスタープラン報告書を作成している。報告書で言及されている項目は以下の通りである。

主要問題

- ・ 土壌侵食
- ・ 村ごとの無秩序な開発
- ・ シーク内の糞害
- ・ 商業活動の無秩序な拡大
- ・ 衛生施設の不足
- ・ 観光客への情報不足
- ・ ホテルの不足
- ・ 遺跡の破損

主要提案

- ・ 独立した公園管理機関の創設
- ・ 公園の境界の明確化
- ・ 観光客の移動のコントロール
- ・ 公園監視員のサービス
- ・ 11ヶ所の衛生施設の設置
- ・ 現在の不衛生なお土産屋の撤去と新たな商業施設の設置
- ・ ビジターセンターの施設の充実
- ・ 案内掲示板の設置
- ・ 観光客向けの農業プロジェクト

- ・ 洪水対策のための測量
- ・ 遺跡保護要員の人材育成
- ・ 雨水対策
- ・ 遺跡保存
- ・ その他

ユネスコ自身は遺跡の修復のための十分な資金を有していないので、各国の援助を利用するわけであるが、ペトラのように話題性の高い観光地の特に目立つ部分についてはブレッジ希望国が多い模様である。

(3) IUCN (International Union for the Conservation of Nature)

IUCNは、91年にジョルダンの地方自治環境省と協力し、ジョルダンの今後の環境行政のあり方をまとめた「国家観光戦略 (National Environment Strategy)」をとりまとめ、さらに「国家環境戦略の実施」を続いで取りまとめている。この具体的な施策の一環として「アカバ・マリン・パーク建設計画」がある。

同計画のコンセプトは、アカバ湾南岸の観光ゾーンをマリンパークとし、保存地域・レクリエーション地域・ボート航路地域・スキューバダイビング地域・多目的利用地域の5つのゾーニングを行い、海洋における活動の調整を行うことにある。

本計画では、メイン施設として情報提供及び環境教育の機能を有するビジターズセンターを設立し、同センター内には水族館・海中展望室・展示室・土産物屋・カフェテリア等を配置する計画となっている。図3-9-1にIUCNにより提案された土地利用図、図3-9-2に観光開発計画図を示す。

なお、アカバ開発庁 (ARA) は現在、図3-9-3に示す様な土地利用計画を策定している。

(4) 世界銀行の観光関連計画

世界銀行は、1994年6-7月ジョルダンに観光セクターのミッションを派遣し関係者との協議及び死海、アンマン、ペトラ及びワディラムの現地視察を行った。その結果を7月9日Aid Memoireにまとめた。同Aid Memoireには2つのプロジェクトに関するTORの草案が添付されている。そのタイトルは①Policy & Legal Framework/Organization & Management and Marketing Strategy及び②Tourist Development Project/Preparation of Investment Componentである。前者は世銀が得意とする制度、組織に関する調査であり、後者は観光地のアクセス道路、上下水道、廃棄物処理施設等観光インフラに関する調査であり、世銀はその結果をうけ総額1,000~1,500万ドルの拠出を予定している。更にEuropean Investment Bankを含めた協調融資を想定しており総額5,000万ドルを目標に置いている。援助地域としては死海、ペトラ及びワディラムを想定している。

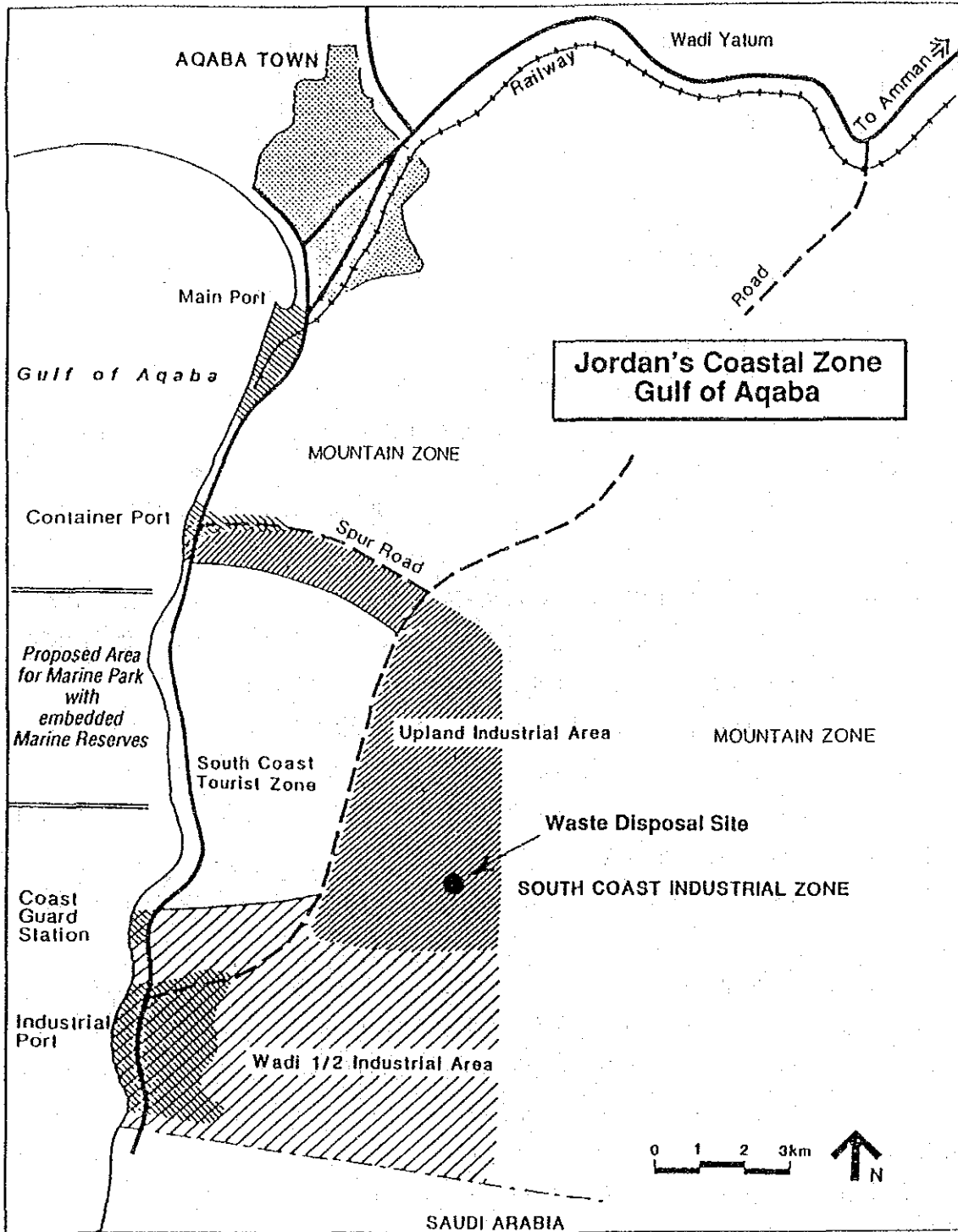
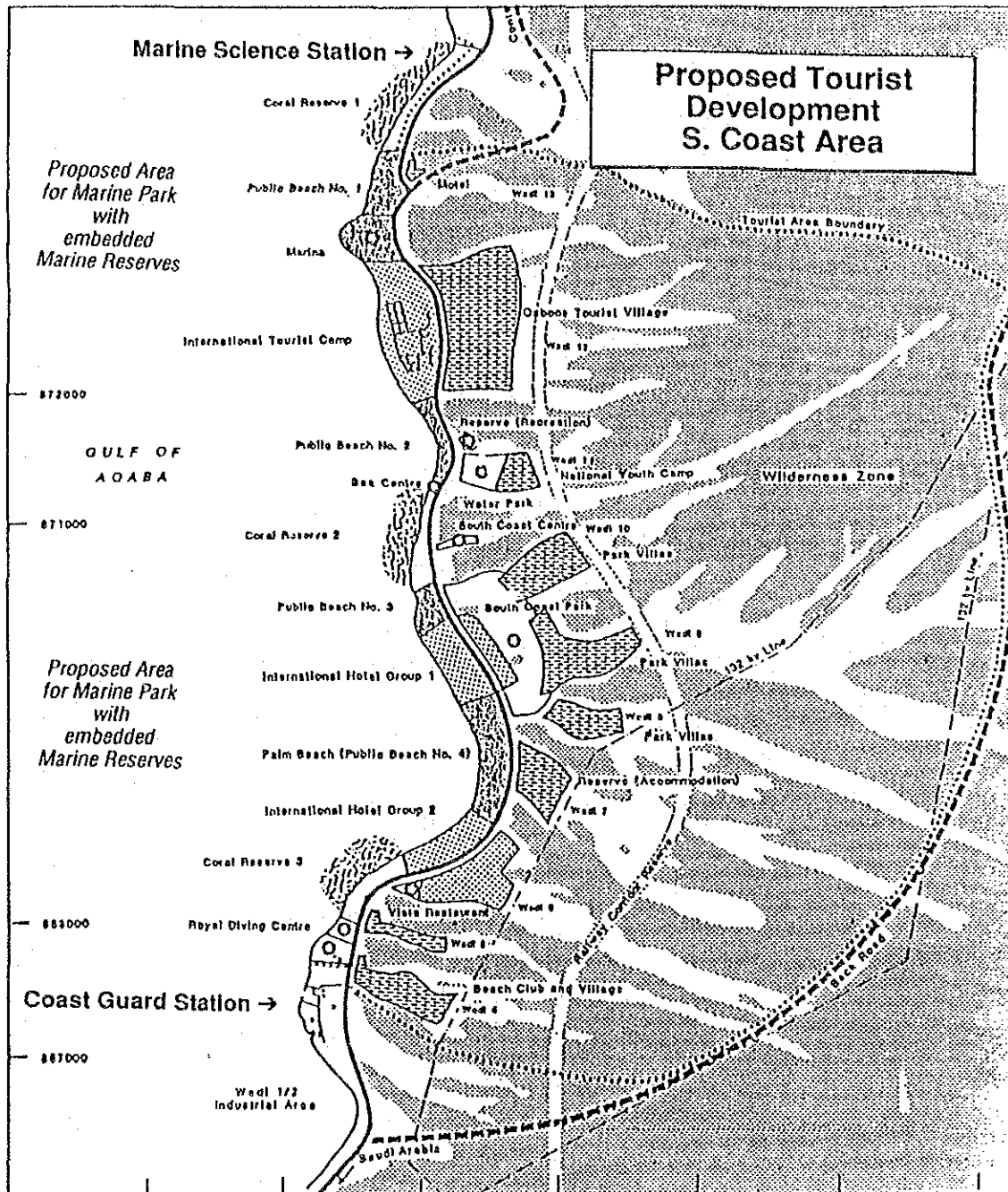







図3-9-1 ICUNにより提案されたアカバ湾北岸の土地利用計画図



LEGEND

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Domestic Accommodation |  Coral Reserves |
|  International Accommodation |  Projects |
|  Public Beaches | |

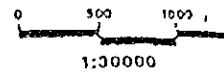
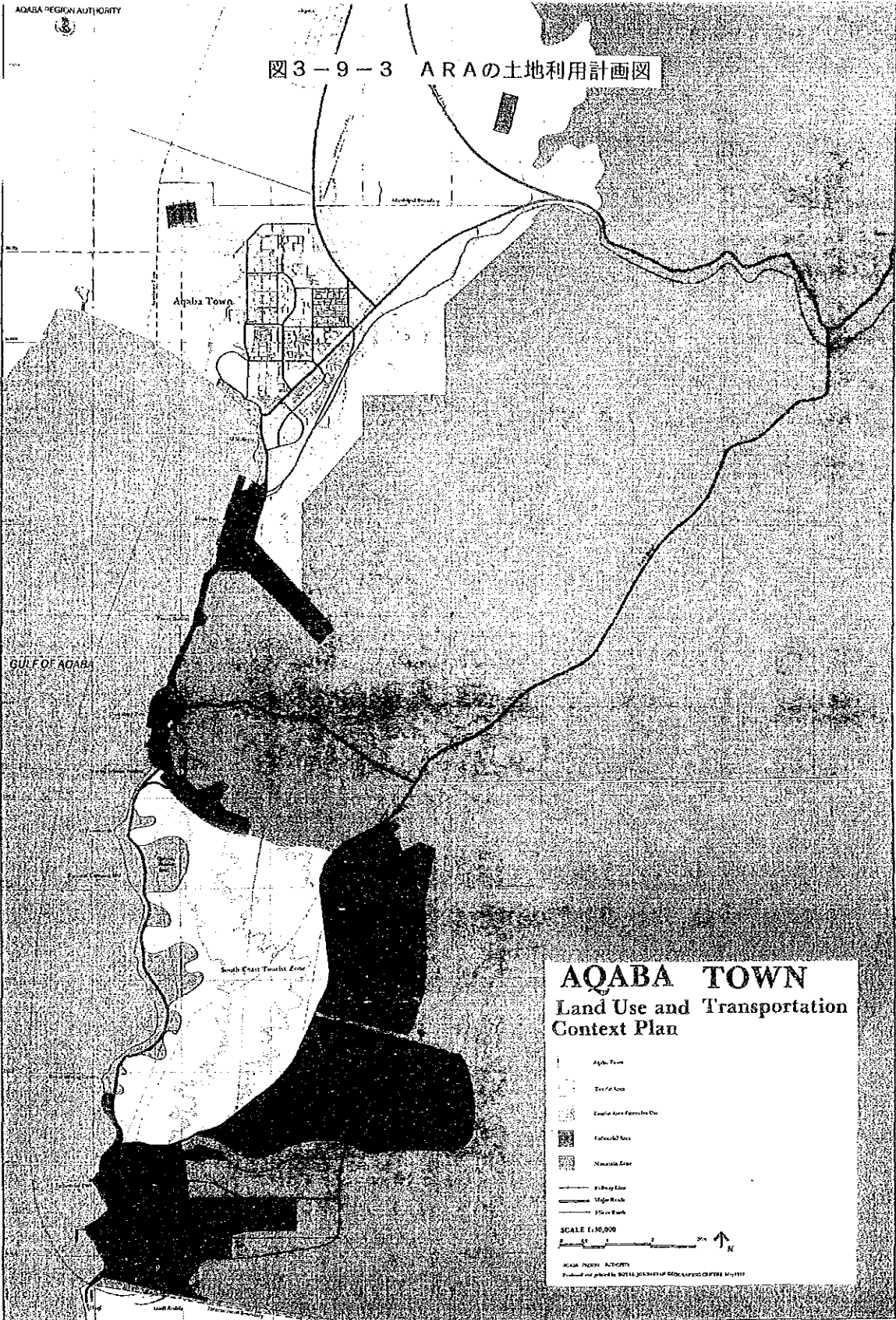


図3-9-2 アカバ湾観光開発計画図 (IUCN)

図3-9-3 ARAの土地利用計画図



4. 主要観光地の現状と課題

4-1 観光入り込み客数

(1) 主要観光地入り込み客数

表4-1-1は、ジョルダン国内の主要観光地であるアンマンにおけるジョルダン博物館、民族博物館、カラクにおけるカラク城、ジェラシ遺跡、ペトラ、マバダ、ワディラムへの訪問者を示す。

なかでも、ペトラ、ジェラシについては、世界でも有数の歴史的観光資源を有していることもあって、年間10万人以上の訪問者があり、その数は、ジョルダン国内においても群を抜いている。また、アラブ諸国を除く外国人旅行者の数もかなり多い。

最近の中東和平の進展を受けて、ジョルダンへの観光客数は一層増加しつつある。94年上半期の観光客数は313,681人で昨年同期(287,222人)に比べ9.27%の増となっており、中でも欧州(89,930人)及び北米・南米(27,388人)からの入国者数は、それぞれ26.69%、14.65%の増を記録している。これを国ごとに見た場合、多い順に、サウジアラビア(166,925人、0.67%増)、アメリカ(22,210人、12.86%増)、ドイツ(18,146人、46.71%増)、イギリス(15,630人、21.91%増)、イタリア(14,125人、26.92%増)、フランス(12,665人、50.85%増)である。日本からの入国者数も昨年上半期の2,148人から本年同期は3,331人と、55.07%の伸びを記録している。また、パッケージ・ツアーの観光客数及び宿泊数は、それぞれ本年上半期61,529人、297,787泊で、昨年同期(40,800人、200,841泊)に比べそれぞれ50.81%、48.27%の増となっている。

(2) 主要ホテル稼働率

表4-1-2のとおり、主要都市別(アンマン、ペトラ、アカバ)のランク付けされたホテルに関し、ホテルの部屋の稼働率を示す。

全体を通じて、4月、10月が稼働率が高くなる傾向があるようである。なお、ペトラはシーズンになるとかなり高率で稼働しているようであるが、現在、9つのホテルが建設中であり、これらのホテルがオープンすれば、部屋不足も解消されるのではないかと思われる。

(3) パッケージ・ツアー利用客の動向

表4-1-3は、パッケージ・ツアーを利用した観光客の滞在地別動向であるが、旅行者1人あたりの宿泊数を見てみると、アンマンが2.90日、アカバが2.48日、ペトラが1.79日となっており、短期滞在にとどまっている。これは、まだ、各都市とも長期滞在できるような素材を有しておらず、従って現状では未だリゾート地としての機能を果たし得ないことによるものと考えられる。今後は、これら各都市ともいわゆる通過型の観光地から当国の経済発展や雇用創出につながるような滞在型の観光地への脱皮を図ることが課題であるといえる。

表4-1-1 主要観光地入り込み客数

		89	90	91	92	93
アンマンジョルダン博物館	外国客	23,826	18,066	6,190	24,752	18,476
	アラブ諸国	11,073	9,984	3,408	9,023	18,252
フォルクロワ博物館	外国客	12,772	11,030	4,600	8,750	8,350
	アラブ諸国	3,848	35,564	23,450	30,352	21,950
カラク城	外国客	5,200	4,191	1,326	2,550	11,000
	アラブ諸国	6,450	2,900	2,150	1,850	10,670
ジェラシ遺跡	外国客	56,339	39,505	14,100	57,050	80,600
	アラブ諸国	33,875	27,329	21,700	37,750	49,250
ペトラ	外国客	96,600	83,150	24,375	93,496	110,255
	アラブ諸国	17,309	13,624	12,708	19,067	22,275
マダバ	外国客	5,308	5,278	1,262	4,711	5,477
	アラブ諸国	4,766	5,533	2,189	4,037	4,185
ワディラム	外国客					
	アラブ諸国				24,049	31,663

(Department of Antiquities/ministry of Tourism/Statistic Sec.)

表4-1-2 主要都市別ホテル稼働率

・アンマン

・ペトラ

・アカバ

CLASSIFICATION	YEAR	TOTAL	
		1992	1993
MONTH			
JANUARY		41.50	40.31
FEBRUARY		47.80	42.17
MARCH		38.30	37.72
APRIL		50.40	57.15
MAY		48.90	44.44
JUNE		49.90	44.20
JULY		64.00	56.93
AUGUST		75.70	69.41
SEPTEMBER		68.20	57.22
OCTOBER		55.70	51.98
NOVEMBER		47.20	47.05
DECEMBER		42.90	40.99
ANNUAL AVERAGE		61.90	49.16
NO. OF ROOMS		5176	5054
NO. OF HOTELS		82	83

CLASSIFICATION	YEAR	TOTAL	
		1992	1993
MONTH			
JANUARY		43.30	51.02
FEBRUARY		40.60	49.23
MARCH		67.00	76.52
APRIL		91.10	93.15
MAY		74.80	76.78
JUNE		51.60	38.04
JULY		63.60	37.44
AUGUST		63.40	62.26
SEPTEMBER		67.00	61.19
OCTOBER		90.20	78.71
NOVEMBER		87.00	62.41
DECEMBER		48.60	46.69
ANNUAL AVERAGE		62.60	61.01
NO. OF ROOMS		163	163
NO. OF HOTELS		4	4

CLASSIFICATION	YEAR	TOTAL	
		1992	1993
MONTH			
JANUARY		31.20	30.38
FEBRUARY		22.20	24.23
MARCH		21.80	36.66
APRIL		55.50	68.48
MAY		39.40	41.02
JUNE		34.30	34.23
JULY		33.60	35.76
AUGUST		49.60	45.10
SEPTEMBER		39.10	41.91
OCTOBER		46.00	59.28
NOVEMBER		33.70	51.14
DECEMBER		22.10	31.63
ANNUAL AVERAGE		35.80	41.46
NO. OF ROOMS		1338	1356
NO. OF HOTELS		23	24

Source: Ministry of Tourism / Statistic Sec.