

第5章 観光振興・宣伝の現状と課題

観光プロモーションは、市場を広げていく重要な手段として競合観光地との差別化の為に使われているが、メキシコ政府観光省においても基本的な政策となっている。

現政権では、過去のプロモーション政策についてレビューを行なった上で、新しいマーケティング手法を使い、市場を細分化し、プロモーション予算を増やし、国内外の市場におけるメキシコ国の競争力を高めてきた。

5-1 振興・宣伝活動の概要

外国向けのプロモーション費用としてSECTURはこの6年間に2億8,656万2千ドルを使っている。これはSECTURの全予算の52.3%である。ちなみに94年の国外の観光振興費は88年の2倍（ドル建）となっている。

プロモーションプログラムを見直し、外国のメディアにしっかりと根をおろし、継続的な宣伝、広告キャンペーンが行えるようにし、北アメリカの顕在化しているポテンシャルを持つ市場を強化し、新たな市場を開拓する努力をした。

外国向けプロモーションの実施にあたって、SECTURは8つの補助的なプログラムを実施した。市場調査、広告、広報、ダイレクト・マーケティング、セミナーの開催や関係者に知ってもらう為の招待ツアーなどを通じて販売力自体を高めること、観光地や国内外の企業への支援、国内の観光プログラムおよびプロジェクトへの海外からの投資促進などである。その他に、文化、フォルクローレの見本市や展示会を後援したり、本や雑誌の発行、映画への融資等も行った。

現政権になって、初めて外国の観光市場を科学的に調査するプログラムが実施された。その目的は、主な外国の市場やその中の各セクターに対するプロモーション戦略を決定する為の基礎を築くことであった。

これらのプロモーションの為の実質的な活動の中で消費者の基本的市場を知る意味で、観光客の発地、プロフィール、志向について調査を行ったことは特筆すべきである。

また、アメリカ、カナダ、ラテンアメリカの旅行代理店に対し観光セミナーを行い、振興活動のイメージがどのくらい知られているか、また、その効果について調べた。

一方、アメリカとカナダの協力のもと「2つの国でのバカンス」プログラムの中で、メキシコ市場が対外的にどのくらい関与しているかの調査も行った。

アメリカ、カナダでキャンペーンを充実、拡張する他に、欧州、ラテンアメリカにも広告、宣伝活動が強化され、スペイン、ポルトガル、フランス、イタリア、ドイツ、イギリスとアルゼンチン、ブラジル、チリ、コロンビア、コスタ・リカ、ベネズエラで広告キャンペーンが行

われた。

現政権の間に、SECTURはメキシコの観光イメージを浸透させるとともに、観光旅行のパッケージや見本市、展示会に出展してきた。

市場調査に関しては、1993年に世界の各地域をカバーする調査プロジェクトをアメリカの調査会社に依頼した。これがSECTURの制度的なキャンペーンと整合性を持つ、よい結果をもたらした。

観光専門媒体に情報を送り続ける目的で約330の様々な情報資料を出版し、数多くのビデオVNR（新リリースのビデオ）を出して、それらの中で消費者にとって興味のあるテーマを取り上げ、また、世界の約150局のTV（衛星放送）で放映もされた。

広告キャンペーンやアメリカ、カナダでの「ライン800」を通して情報を求める声が多くなり、それに対応する為、スペイン、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、ポルトガル、日本の各国語で新しいパンフレットと様々なテーマについて作成した。また、6つの異なったテーマで3万本のビデオを作成した。これにより、現在の広告活動を補完することができた。SECTURの専門的内容のビデオライブラリーやフォトライブラリーには30のテーマが納められており、ビデオは1,000分以上、OHPは2,700枚を数えるに至っている。

1991年以降、新たなプロモーション振興（推進）制度が実施された。つまり、COOPSという名で呼ばれる協同広告のことである。この中でSECTURは観光サービスを行う企業の広告キャンペーンの費用の50%までを負担するものである。COOPSのプログラムは65のキャンペーンでされたが、その中でアメリカの主な卸業者や国内航空会社と行ったものが目立っている。外国で行った振興戦略の重要な作業として、主な市場において販売力を強化することであった。その為にそれらの市場で旅行代理店を対象とした専門的なセミナーを行った。これらのセミナーは各地でのメキシコ観光商品を販売するためのツールを旅行代理店に提供するのが目的である。北アメリカでは93～94年の間に214のセミナーが行われ、7,557人の旅行業者が養成された。日本では10のセミナーが開催され、欧州、ラテンアメリカではこのプログラムが94年に開始されて、ヨーロッパでは2,500名がラテンアメリカでは2,000名が参加した。

セミナー参加者は、最後に「メキシコを知るツアー」に招待され、SECTURから「メキシコ観光商品のスペシャリスト」の資格を受け取る。この種のツアーは1,128回開催され1万315名の観光業者が参加した。1994年だけで515のツアーにより、5,461名が参加する予定であるが、これは1989年～1993年の5年間に参加した人数の50%増である。

国内で最も重要度の高いイベントは毎年アカプルコでSECTURが開催する「観光市場（ティアングス）」である。これは、北アメリカの主な卸業者を対象とするものである。現政権下で第14回から第19回までが開催された。ティアングスは大きなビジネスセンターとなって

おり、1994年のティアングスでは2日半の日程の間に50億5,600万ドルの取引が成立した。

また、海外の市場を多様化させる為には、4年前からユーロボルサ（欧州市場）が開催されている。これは、欧州の旅行業者に対しメキシコの観光商品を売り込む為に行うイベントである。アカプルコのティアングスと異なり、メキシコの様々な観光地で毎年開催されるものである。

ユーロボルサはティアングス同様発展してきている。1994年にはヨーロッパをはじめとする南アフリカ、オーストラリア、エジプトを含む27カ国の320卸業者の参加が見込まれている。ユーロボルサでの取引の規模はティアングス程ではないものの、経験豊かな市場へ向けたもので、しかも日が浅いことを考えれば、かなりのものであるといえよう。

これらの外国向のイベントを通じて販売される観光サービスはメキシコへの外国からの観光で得られる外貨収入の50%を占めている。

これらの活動を組織支援する為、SECTURは外国に15の出張所を持っている。北アメリカにニューヨーク、シカゴ、ワシントン、ロスアンゼルス、マイアミ、ヒューストン、モンリオール、トロント、バンクーバー、また、アジアでは東京、ヨーロッパではマドリッド、パリ、ロンドン、フランクフルト、ローマにある。また、ブエノス・アイレスにもオープンする予定である。

一方、SECTURは海外向けのプロモーション活動とともに、国内客の旅行の活用性についても積極的な活動を展開している。この6年間で国内向のプロモーションにSECTURは9,896万9,000新ペソ、つまり3,325万5,000米ドルを投入してきており、これはSECTUR予算の4.5%にあたる。

国内向プロモーションは各州と結ばれている24の「振興調整協定」に基づいて設けられた制度的キャンペーンを中心になされてきた。これにより、1988年には2つしかキャンペーンがなされなかったのとは対照的に、52のキャンペーンが視聴覚や印刷物を通して行われた。これは国民に対し、メキシコ国の豊かな自然や歴史、文化に気付かせ、国内の観光地をプロモートするのが目的である。

総合的な形で利用された手段として、内務省がRTCからもらっている“公的時間”が挙げられる。これにより、ラジオ、TV等のマスメディアを使って観光旅行の振興を大規模に行うことができた。

現政権開始後から、国内向の広告、振興用印刷物は1,000種近くになり、その他に新聞や専門誌への広告掲載も行っている。

国内市場向けには2つのイベントが開催された。1990年の「みんなのための観光見本市」と1994年の「子供向けの観光」イベントである。

国内観光局をSECTUR再編の際に作ったことで国内観光への重要性が確立した。この局では、各観光地の政府と直接協力関係を持ちながらこの重要な市場である国内向の戦略を設計、組織された。メキシコの観光活動の80%は国内市場であることを強く認識された結果である。

一方、観光地単位の観光宣伝のための制度もSECTURは推進している。混合基金(FONDOS MIXTOS)によるキャンペーンである。この目的は、

- * 広報戦略の観光地単位への分散化
- * 観光サービス提供者および目的地それぞれのプロモーション実施の一元化

である。

混合基金実施箇所：アカプルコ、プエルトバジャルタ、カンクン、マサトラン、
イスタバシワタネホ、メキシコシティ、ロスカボス、ベラクルス、
ムンドマヤ、コスメル、ティファナ、ロサリート、コロニアル都市
およびラパス

この制度は、SECTURと州、地元民間がそれぞれ均等ずつ資金を持ち寄り、協同で宣伝広告のプロモーションを行うことにある。民間団体の集めた資金の総額により、州、SECTURの額は自動的に同額に決定されるシステムとされるが、現実的には、州、SECTURの拠出金が滞りがちであるようである。

行っている活動は、基本的には日本の観光協会を行っているものと同じであり、こうした制度がここ数年で開始された前は、個々に任されていたことからすると、プロモーションの体制としては極めて遅れている。

5-2 新しいプロモーションテーマ

SECTURは新たにメキシコ観光のプロモーションテーマを設定して1992年からプロモーションおよび広報プログラムを実施した。その概要は以下の通りである。

- 目的：1. メキシコ観光のイメージの改善
2. 既存マーケットの強化と新規マーケットの誘致
3. 魅力の多様化によって、メキシコのデスティネーション魅力の向上

戦略：A) コロニアル都市プログラム

スペイン植民地時代に築かれた町の文化、歴史、考古学、風景をベースに振興、案内表示、および町の活性化プログラムが作られた。このプログラムは、さまざまな「歴史的都市における観光開発のための協力」協定を結ぶことや各ケース毎のさまざまな法的措置をおくことで成り立っている。

今日までに国内の73の市において、観光サービスの提供を行う 160の企業が参加している。特に市の参加が際立っており、観光案内板設置のため30の市が今日までに 226万 4,668新ペソを投入している。

このプログラムの商品化のため91年からSECTURは、240万米ドル、1,560万新ペソを運用している。各州や市は 465万5千新ペソ、民間は 199万5千新ペソを投入している。このプログラムで「市当局のための計画ガイド」および「技術カードI」、国際的に使われているシンボルを載せた「都市の観光案内表示」を発行した。また、SEDESOL(社会開発省)、INAH(国家考古歴史庁)、および観光サービス関連業者が協力して観光地のリハビリに協力をした。コロニアル都市プログラムは着実にその地位を築き、今日では新しい魅力を持った観光地を形作っている。

戦略：B) 北部国境プログラム

この地域のメキシコのイメージを刷新し観光客を取り戻すためのものである。

今政権で力を入れたルートは、ティファナーエンセナダのルート、つまりバハ・カリフォルニアのティファナーテカテメヒカリーサン・フェリペーエンセナダのルートとテキサス州との国境の「カミノ・デル・リオ(リオの道)」である。タマウリバスの地域では、狩猟観光プログラムが作られた。

このプログラムにより以下の点が改善されてきている。検問所での面倒で遅い手続き、道路や町の入口の表示不足、国境ゲート付近の清掃やゴミ処理の不足、情報やガソリンスタンドなど補助サービスの不足、空港の混雑とそれに伴う自家用飛行機航行の困難、クルーザー用のマリーナや棧橋の不足、効率のよい広告や適切な資金調達不足、公共サービスの欠如や町のイメージの悪さ、土地所有の規制を含む土地利用ガイドラインの欠如といった問題である。

この改善策の提案、実施は国および地域の各当局が協力して行ったが、観光の重要性とその問題点については、SECTURも参加している米墨国境知事市長会議が常にテーマにして解決にあたった。

戦略：C) マヤ世界プログラム

このプログラムは、以下の現在実施中の23の環境考古学プロジェクトで形成されている。

- * カンペチェ州南：スプヒル、ベカン、チャカンナ、リオ・ベク、オルミゲロ、カラクムル、ナドスカアン、バラムク。
- * チアパス州：チンクルティク、テナム・ブエンテ、フンチャピン。
- * キンタナ・ロー州：チャクチョベン、ラ・ラグナ、チチャンーア。
- * タバスコ州：ラ・ベント、コマルカルコ、ボモナ、レフォルマー・バランカン、マルバシト。

* ユカタン州：イサマル、ドゥシビチャルトゥン、ウスマル、ラブナのマヤ遺跡。

これらのリハビリのプログラム全体に 2,070万新ペソ投入されたうち、SECTURが 560万新ペソ負担している。残りは、SEDESOL、INI（国家先住民庁）INAH、および各州が等分に負担している。これとは別に、SECTURは振興、人材養成、その他の観光振興用に 1,250万新ペソを投入しており、このプログラム全体に 1,810万新ペソを投入したことになる。

マヤ世界のプロモーションとして、78万 4,000部のパンフレットや雑誌を発行、視聴覚のマテリアルその他、ベルリン、スペイン、フランス、オーストリア、また、「ティアンギス・デ・アカブルコ（アカブルコ市）」、「ユーロボルサ」などの見本市参加を行なっている。その他、セミナーやワークショップを中南米の企業に対し行ったり、販売マニュアルの発行を行った。

これらの地区は新しい魅力をもった観光地となり、地域の発展に寄与している。遺跡の魅力のほかに、熱帯雨林に行くエコツアーなども組み入れたり、住民の参加も見られる。

環境や文化遺産の保護のため世界的規模の企業参加もあり、例えば、アメリカン・エキスプレス財団は94年5月に人材養成と市場調査のコンサルタントに対する支援を承認している。

このプログラムは、ベリーズ、グアテマラ、ホンジュラス、エル・サルバドルも参加する多国間のプログラムであり、90年から94年にかけてメキシコとこれらの国の間で協力のための19の会議が行われている。

5-3 日本におけるメキシコ観光振興・宣伝

日本におけるメキシコ政府観光局は、日本だけでなく、アジア地域からオーストリア、ニュージーランドまで広域的な範囲をカバーしている。

基本的な活動費は、1994年で25万ドルである。この予算も90年から92年まで3年間ストップされて、93年から再開された。

行っている活動は、一般誌、業界誌への宣伝広告、旅行会社とのタイアップ、旅行見本市への参加（年2回）、ホテルレストランでのメキシコ料理グルメフェアへの協賛、その他である。

この他の最近の活動で注目されるのは、日本航空との協同キャンペーンである。双方で約30万ドルずつ持ち寄って、メキシコキャンペーンを行った（この予算は SECTUR から別枠で補助をうけた）。具体的には、各誌への宣伝広告、パンフレットの作成、地方新聞記者、旅行会社を招待しての視察ツアーの実施などである。目標集客数が 3,000人で設定されたが、実際は1/3程度しか集客できなかったと見られている。

まだまだ、日本からのメキシコ国への観光客数が非常に少ない現状の中で、日本国内でのプロモーション活動はきわめて厳しいのが現状である。

大きな原因は、距離が遠く費用も高いのとまだメキシコ国のイメージが弱いのがネックとなっていて、受け入れ体制だけの問題ではない。太平洋岸には日本に近いエリアで競合する destinations が数多くあるのも、次の展開の大きな課題となる。

今年も、日本航空では引き続き、キャンペーンを行う予定とされている。大きな効果を期待することはなかなか難しいが、継続して続けていかなければますます先細りになる危険性もあり、できる範囲で引き続き行うことが必要である。

第6章 事前調査における現地踏査の結果

6-1 観光需要の動向と特性

(1) カンクン

カンクンのホテル宿泊客数の1994年の状況を見ると、全体で1,964千人、そのうち国内客が516千人(26.3%)、外国人客が1,448千人(73.8%)と圧倒的に外国人客が多い。5年前の1989年と比較すると約80万人1.7倍に増加している。

月別にみると、稼働率では1月～4月と7月、8月が7割を超えて高い。しかし、一番低い9、10月でも59%とオフ期でも高い稼働率を保っている。国内客は、7月、8月に多く、外国人は、12月から4月の冬期に多くなっている。5年前との変化を月別にみても、各月で大幅に増加している。

大幅に増加した外国人客の内訳を見ると、アメリカが1,079千人で74.5%を占めて最大のマーケットとなっている。ヨーロッパが続いて148千人、10.2%、第3位が中南米で123千人、8.5%となっている。5年前との比較では、アメリカが約50万人と大幅な増加を示すもののシェアは減少している。かわって、中南米およびヨーロッパマーケットのシェアが高まっている。国別に変化の顕著な国をみると、アメリカの他に、中南米ではアルゼンチンとブラジル、ヨーロッパではフランス、オランダ、スペイン、イタリアなどでの増加が目立つ。日本は約6千人となっている。

航空便の変化でみると、5年前と比べて、定期便、チャーター便とも乗り入れる航空会社数、運行便数、乗客数ともに大幅な増加を示している。国内国際線を合わせたチャーター便の運行回数では、1989年に2,398便であったのが、1994年で7,524便に増加している。定期便では10,288便が17,949便へと増えている。便数では定期便の方が多いのに対して、乗客数はチャーター便約100万人に対して定期便約120万人とそれほどの差がない。この5年間でチャーター便による観光客が大幅に増加している。

FONATURのカンクン事務所では、チャーター便の増加には不規則の需要であり、料金単価も低く押えられるという点で問題意識をもっている。

表6-1 カンクンのホテル宿泊客数の変化

	1989年					1994年					
	稼働率	宿泊客数		平均泊数	稼働率	国内客	宿泊客数		平均泊数	外国人客	計
		国内客	外国人客				国内客	外国人客			
1月	54.0	17,152	65,980	4.7	76.0	30,408	143,717	174,125	5.2		
2月	61.0	15,160	64,400	5.2	80.0	29,381	138,860	168,241	5.2		
3月	68.0	20,297	92,129	5.1	82.0	38,200	161,471	200,671	5.3		
4月	57.0	19,301	77,909	4.9	71.0	36,873	122,850	159,723	5.2		
5月	54.0	24,804	67,348	4.9	62.0	34,904	106,301	141,205	5.1		
6月	46.0	22,640	61,915	4.7	60.0	29,319	109,836	138,255	5.3		
7月	58.0	38,428	69,591	5.0	77.0	76,599	122,253	198,852	5.0		
8月	69.0	43,369	81,380	5.2	77.0	74,156	112,173	186,329	5.2		
9月	42.0	20,780	51,735	4.7	59.0	40,814	90,568	131,382	5.0		
10月	45.0	20,886	56,244	5.2	59.0	38,899	104,717	143,616	4.9		
11月	62.0	24,337	73,247	5.4	62.0	36,885	111,951	148,836	5.0		
12月	70.0	26,733	94,246	5.2	66.0	48,086	123,585	171,671	4.9		
計	57.0	294,247	856,126	5.0	69.0	515,524	1,448,282	1,963,806	5.1		

資料：FONATUR

表6-2 カンクンへの発地別外国人客層の変化

	アメリカ	カナダ	中南米	ヨーロッパ	その他	計
1989	591345	80931	15377	85276	5711	857066
同シェア	78.1%	9.4%	1.8%	9.9%	0.7%	
1994	1079629	89922	123045	147945	7741	1448282
同シェア	74.5%	6.2%	8.5%	10.2%	0.5%	

資料：FONATUR

表6-3 1989年～1994年の急激な変化（国別）

国名	1989	1994
EATADOS UNIDOS	669,771	1,079,629
CANADA	80,931	89,922
ARGENTINA	2,192	43,571
BRASIL	1,121	53,845
ALEMANIA	28,782	38,283
ESPANA	11,961	35,604
FRANCIA	18,738	14,688
HOLANDA	570	11,489
ITALIA	8,030	16,589
JAPON	4,330	5,996

資料：FONATUR

表6-4 カンクンへの航空便の変化(定期便)

	1989						1994					
	国内線			国際線			国内線			国際線		
	乗客数	便数	乗客数	便数	客数計	乗客数	便数	乗客数	便数	乗客数	便数	客数計
MEXICANA	178,998	1,421	169,093	1,986	348,091	194,276	1,902	122,172	1,381	316,448		
AEROMEXICO	23,606	463	35,705	419	59,311	145,377	2,029	84,775	1,376	230,152		
AEROCARIBE	30,933	977			30,933	93,206	3,226	4,029	140	97,235		
AEROCUZUMEL	27,636	1,685			27,636	18,118	1,098			18,118		
PARTICULARES	1,042	257			1,042							
AVIACSA						14,592	366			14,592		
TAESA						81,845	919			81,845		
AEROEJECUTIVO						6,560	96			6,560		
AERONANZA						1,102	210	6	1	1,103		
CHARTERS	27,120	254	317,272	2,144	344,392	151,148	1,642	851,111	5,882	1,002,259		
LAOSA			5,006	196	5,006			24,117	965	24,117		
UNITED			26,590	256	26,590							
AMERICAN AIRLINES			73,769	1,009	73,769			239,746	2,232	239,746		
CONTINENTAL			151,003	1,388	151,003			88,572	779	88,572		
NORTHWEST AIRLINES			18,009	231	18,009			36,203	408	36,203		
AVIATECA								14,458	180	14,458		
IBERIA								15,563	291	15,563		
LADECO								6,606	204	6,606		
AEROPERU								4,933	102	4,933		
TRANSJAMAICAN AIRLINES								464	44	464		
SUMA:	289,335	5,057	796,447	7,629	1,085,782	706,224	11,488	1,492,755	13,985	2,198,979		

資料: FONATUR

表6-4 カンクンへの国際線発地別内訳(1994年)

DESCGLOSE DE VUELOS INTERNACIONALES			
ENERO - DICIEMBRE 1994			HOJA NO. 5
LINEA AEREA	ORIGEN	FRECUENCIA	NO. DE PERSONAS
MEXICANA	CHICAGO, ILL.	118	9,266
	MIAMI, FLA.	673	52,724
	LOS ANGELES, CALIFORNIA	224	24,459
	NEWARK	359	23,376
	GUATEMALA	2	42
	DENVER, COL.	1	152
	DALLAS F. W.	1	122
AEROMEXICO	HOUSTON, TX	285	23,305
	JOHN F. KENNEDY	122	13,532
	MIAMI	431	23,454
	NEW ORLEANS	219	13,226
	MADRID	101	3,715
	PARIS	118	3,816
LACSA	SAN PEDRO SULA	430	9,174
	NEW ORLEANS	174	4,539
	JOHN F. KENNEDY	278	6,374
	GUATEMALA	11	392
	TEGUCIGALPA	22	1,516
AMERICAN AIRLINES	DALLAS F. W. TX.	757	93,674
	RALEIGH	352	39,197
	MIAMI	1,042	101,678
NORTHWEST	MEMPHIS	32	4,026
	TAMPA	358	32,177
CONTINENTAL AIRLINES	HOUSTON	725	92,539
	NEWARK	33	5,024
AVIAIECA	FLORES, GUATEMALA	130	14,482
IBERIA	MIAMI	289	14,523
	MADRID	2	679
LADECO	HABANA	102	2,547
	BOGOTA	102	4,039
AEROCARIBE	FLORES, GUATEMALA	67	2,573
	HABANA	53	1,451
AEROPERU	LIMA	102	4,938
TRANSJAMAICAN AIRLINES	JAMAICAN	44	464
AEROSONAMIA	HABANA	1	5
TOTAL		9,113	441,644

F O N A T U S

CHARTERS QUE LLEGARON AL AEROPUESTO DE CANCUN, Q. ROO.
ENERO - DICIEMBRE 1964

HOJA NO. 7a

O R I G E N	NO. DE CHARTERS	NO. DE PERSONAS
OKLAND, U.S.A.	1	110
LAS VEGAS, NEVADA, U.S.A.	1	12
SACRAMENTO, CA. U.S.A.	1	122
NEW ORLEANS, LA. U.S.A.	1	50
TAMPA, FLA. U.S.A.	2	237
JACKSONVILLE, U.S.A.	2	301
COLUMBIA, U.S.A.	1	173
BURLINGTON, U.S.A.	1	122
NORFOLK, VA. U.S.A.	1	35
SUBTOTAL U.S.A.	4,005	163,277
TORONTO, CANADA	277	42,521
MONTREAL, CANADA	132	25,347
EDMONTON, CANADA	9	1,412
VANCOUVER, CANADA	33	4,852
CALGARY, CANADA	22	2,857
QUEBEC, CANADA	4	472
OTAWA, CANADA	7	725
WINNIPEG, CANADA	13	2,039
MIRABEL, CANADA	1	123
SASKATOON, CANADA	1	230
GANDER, CANADA	1	219
SUBTOTAL CANADA:	502	69,778
VIENA, AUSTRIA	25	3,777
SALZBURG, AUSTRIA	10	959
EUESSELDORFF, ALEMANIA	53	12,594
FRANKFURT, ALEMANIA	57	12,027
COLONIA, ALEMANIA	50	4,355
ZURICH, ALEMANIA	10	470
MADRID, ESPAÑA	34	11,995
BARCELONA, ESPAÑA	12	2,332
MILAN, ITALIA	78	7,248
MALPENSA, ITALIA	3	1,190
AMSTERDAM, HOLANDA	74	20,926
LISBON	7	1,331
GADWIK, INGLATERRA	15	3,435
SUBTOTAL EUROPA:	425	83,400
LA HABANA, CUBA	201	12,133
VARADERO, CUBA	137	13,419
SÃO PAULO, BRASIL	257	33,804
MANGOS, BRASIL	4	401
RIO DE JANEIRO, BRASIL	18	3,053
BRASILIA	6	1,154
BARCELINA, BRASIL	1	317
PARANORISO, BRASIL	2	237
FELLO, HORIZONTE, BRASIL	1	212
CURACAO, ANTILLAS	1	345
BOGOTA, COLOMBIA	15	2,731

Cont. 7b
F O N A T U R

CHARTERS QUE LLEGARON AL AEROPUESTO DE CARCUN, Q. ROO.
ENERO - DICIEMBRE 1994

HOJA NO. 75

O R I G E N	NO. DE CHARTERS	NO. DE PERSONAS
BARTARONA, COLOMBIA	9	1,255
CALI, COLOMBIA	2	151
CARACAS, VENEZUELA	4	339
BUENOS AIRES, ARGENTINA	159	23,098
CORDOBA, ARGENTINA	15	2,197
LAHAYA	4	616
FUERTO PLATA, R.D.	5	136
GUATEMALA	1	238
SAN JUAN, PUERTO RICO	2	315
SAN JOSE, COSTA RICA	2	259
MONTEGO BAY, JAMAICA	1	192
NASSAU	1	29
ASUNCION, PARAGUAY	5	538
SAN SALVADOR, EL SALVADOR	6	625
GUAYAGUIL, ECUADOR	2	259
GRAN CAYMAN	1	127
HELICE, BELICE	4	10
STA. CRUZ BOLIVIA	1	146
SUBTOTAL CENTRO Y SUDAMERICA:	932	103,654
MONTERREY, N.L. MEX.	501	42,501
MEXICO, D.F.	663	57,656
GUADALAJARA, JAL. MEX.	155	15,827
VERACRUZ, MEX.	7	576
PESCARICA, VER. MEX.	2	122
FUERTO VALLARTA, MEX.	29	3,292
PUEBLA, MEX.	97	7,657
COLUMEL, Q. ROO, MEX.	24	1,367
ACAPULCO, GRO. MEX.	9	928
TAMPICO, MEX.	2	91
NUEVO LAREDO	2	140
GUANAJUATO, GTO. MEX.	3	322
TORREON, COAH. MEX.	37	3,254
CHIHUAHUA, MEX.	9	732
CO. JUAREZ, CHIHUAHUA, MEX.	9	659
HERMOSILLO, SONORA, MEX.	3	1,113
AGUASCALIENTES, AGS. MEX.	4	631
TIJUANA, B.C.N., MEX.	15	1,794
MEXICALTI, B.C.N., MEX.	3	415
SALTILLO, COAHUILA, MEX.	8	639
CULIACA, SINALOA, MEX.	6	698
LEON, GUANAJUATO, MEX.	13	2,725
REYNOSA, TAMAULIPAS, MEX.	6	650
SAN LUIS POTOSI, S.L.P., MEX.	12	1,176
MERIDA, YUCATAN, MEX.	3	193
SUBTOTAL MEXICO:	1,542	131,143
TOTAL GENERAL:	7,514	1'032,259

FENATUR

CHARTERS QUE LLEGARON AL AEROPUESTO DE CANCUN, Q. ROO.
ENERO - DICIEMBRE 1994

FOJA NO. 7

O R I G E N	NO. DE CHARTERS	NO. DE PERSONAS
WASHINGTON, U.S.A.	153	20,372
BOSTON, U.S.A.	137	25,015
ATLANTA, U.S.A.*	315	43,354
CINCINNATI, U.S.A.	143	20,537
ST. LOUIS, U.S.A.	145	21,111
CHICAGO, U.S.A.	242	32,557
CLEVELAND, U.S.A.	75	9,205
NEWARK, U.S.A.	203	28,532
BRADLEY, U.S.A.	52	6,827
DETROIT, U.S.A.	223	33,272
JOHN F. KENNEDY, U.S.A.	130	27,555
PITTSBURGH, U.S.A.	91	11,977
BALTIMORE, U.S.A.	250	33,050
COLUMBUS, U.S.A.	75	9,349
CHARLOTTE, C. DEL NORTE, U.S.A.	53	10,536
PHILADELPHIA, U.S.A.	95	14,052
DALLAS FORTH WORTH, TX. U.S.A.	375	50,477
HOUSTON, TEXAS, U.S.A.	173	24,542
MIAMI, FLORIDA, U.S.A.	43	4,540
INDIANAPOLIS, U.S.A.	110	13,925
DENVER, COL. U.S.A.	125	17,591
LOS ANGELES, CAL. U.S.A.	15	1,170
SAN FRANCISCO, CAL. U.S.A.	157	19,827
SAN DIEGO, CAL. U.S.A.	1	28
MINNEAPOLIS, MN. U.S.A.	101	27,759
MILWAUKEE, U.S.A.	29	9,971
STEWART, U.S.A.	15	2,215
KANSAS, U.S.A.	25	4,977
EAT LAKE CITY, U.S.A.	15	2,145
NIAGARA, FALLS, U.S.A.	29	3,959
DESMOINES, U.S.A.	2	251
FARGO, U.S.A.	1	134
SAIN T THOMAS, U.S.A.	2	39
ROCHESTER, U.S.A.	1	148
WICHITA, U.S.A.	1	70
OMAHA, U.S.A.	1	103
NASHVILLE, U.S.A.	12	1,557
SALEORNY U.S.A.	2	1,317
ORLANDO, FLO. U.S.A.	2	1,055
TUCSON, U.S.A.	1	125
RICHMOND, U.S.A.	1	124
SAN ANTONIO, TX. U.S.A.	34	5,092
BIRMINGHAM, AL. U.S.A.	2	250
PHOENIX, ARIZONA, U.S.A.	31	2,555
SEATTLE, WASHINGTON, U.S.A.	23	3,403
ALEXANDERQUER, N.H. U.S.A.	3	410
MOBILE, ALABAMA	1	117
MIRLE BEACH, N.C. U.S.A.	1	145

cont. 7A

F O N A T E R

(2) ロスカボス

ロスカボスの観光客数は、1980年以降宿泊収容力の拡大とともに順調に増加してきた。1980年前半までは、国内客と外国人客がほぼ半々の比率であったが、それ以降は2:8と圧倒的に外国人が多くなっている。外国人の内訳をみるとアメリカ人が90%、カナダ人が4~5%、ヨーロッパが1%となっている。3地区別の稼働率で見ると、マリーナを中心に町が開けているカボサンルーカスの稼働率が高いのに対して、FONATURが開発を進めるサンホセデルカボの稼働率が最も低い。

月別にみると、モンスーン期となり気温も高くなる5月から9月の稼働率が低くなるのに対して、10月から4月は高い。典型的な避暑地型の利用パターンとなっている。

ロスカボスの利用客の平均像は、かつてカリフォルニア州在住の45才前後の専門職、年収が85千米ドルであった。昔は飛行場を持ったホテルもあった程である（飛行場が未整備であったこともある）。しかし、最近は多様化しており、大量の大衆層が訪れるようになってきた。カナダからチャーター便により冬季に大量の客が訪れる。

アメリカ国内でも、発地が広域化しており、フェニックス（アラスカ航空）、ヒューストン（コンチネンタル航空）などから増加している。今後は、ダラス（アメリカ航空）、シカゴ（ユナイテッド航空）からの増加も期待できる。ロスカボスの混合基金では、これら航空会社に一定量（40%）の座席が埋まらなければコストを負担することをギャランティして航空便の運行を確保している。

ロスカボスの混合基金は年間200万ドルの予算でプロモーション活動を行っている。

表6-6 ロスカボスの主要観光利用指標

	1980年	1985年	1990年	1993年	1994年
ホテル軒数				34	36
ホテル客室数	729	1,219	2,531	3,243	3,682
ホテル宿泊客数	70,300	134,800	255,700	314,880	361,886
各室稼働率	62%	53%	50%	52%	55%
同 サンホセデルカボ地区				37%	35%
同 観光街道地区				49%	50%
同 カボサンルーカス地区				65%	68%
平均泊数	4.2	3.4	3.8	4.0	4.0
航空便 定期便数				3,987	3,811
同 定期便乗客数				241,748	282,110
同 チャーター便数				563	699
同 チャーター乗客数				59,299	74,062
クルーズ船 便数				231	174
同 乗客数				224,070	174,017

資料: GERENCIA DE COMERCIALIZACION
ロスカボス

表6-7 月別のホテル利用状況(1994年)

	利用客数	客室稼働率
1月	30,016	57%
2月	29,942	67%
3月	34,223	68%
4月	30,047	55%
5月	25,342	45%
6月	26,864	49%
7月	26,386	48%
8月	28,130	50%
9月	23,410	45%
10月	32,387	56%
11月	36,411	61%
12月	38,728	62%

資料：FONATUR

(3) アカブルコ

アカブルコはメキシコ国内のビーチリゾートで最大の観光客を集めるところとなっている。1994年の観光客数は、3,739千人で、国内客が3,084千人、外国人客が655千人である。カンクンと逆で国内客が約8割を全体の占めて、圧倒的に国内客が多くなっている。しかも、各地区で国内客のさまざまな客層が訪れており、メキシコ国民の代表的な観光地となっている。

月別にみると、7月、8月と11月、12月、3月が多い。国内客は年間通して比較的安定して訪れているのに対して、外国人客は11月から3月かけては多いがその他月は極端に少なくなっている。

交通手段別では、メキシコシティから自動車道が整備されていることもあってか、陸路が多い。空路は全体の20%強である。

ホテル稼働率は、年間で51.9%とカンクンより低くなっている。月別では7月、8月と12月から3月が高く、オンオフの差が大きい。

平均滞在泊数も3.3泊とカンクンに比して短い。特に国内客の平均滞在泊数が短い。

アカブルコの混合基金では、民間、州、SECTURが均づつ資金を出し合ってプロモーション活動を行っているが、年間300万ドルで他に比べてそれほど資金が潤沢ではない。ちなみにカンクン1,000万ドル、フロリダ3,000万ドル、ハワイ5,000万ドル、ラスベガス7,000万ドルといわれている。

民間の拠出金は、1988年以降国内でも数少ない観光関連産業の事業所の水道料金に10%上乗せして徴収している。この方式は、イスタバと2カ所だけである。

主なプロモーション活動は、国内外への宣伝広告（3つの広告代理店と契約）、PR、旅行見本市への参加、キャンペーンキャラバン、各国語パンフレットの作成である。

戦略はしぼっており、国内客はメキシコシティに、海外はダイレクトフライトのあるロサンゼルス、ダラス、ヒューストン、シカゴ、ニューヨークにしている。以前は、カンクンと客層の所得に差があったが、近年カンクンも大衆化しており、アカプルコの10%上くらいの差に縮まったと見られている。ちなみに、アカプルコでの想定マーケットは、年収50,000ドル、家持ちである。

また、伝統地区は国内マーケットの慰安旅行中心、ドロード地区は国内外でホテルの魅力を売り、ディアマンテ地区では価格の高い高級客層といった具合に分けている。

表6-8 アカプルコの月刊観光客数（1994年）

月	国内	海外	計
1月	154,553	90,769	245,322
2月	149,257	82,509	231,766
3月	279,872	100,389	380,261
4月	220,376	45,457	265,833
5月	219,184	33,041	252,225
6月	171,186	24,232	195,418
7月	369,479	24,422	393,901
8月	362,396	19,878	382,274
9月	282,253	15,482	297,735
10月	278,509	22,257	300,766
11月	226,254	123,984	350,238
12月	370,896	72,229	443,125
計	3,084,215	654,649	3,738,864

資料：SEFOTUR

表6-9 アカブルコの来訪手段別観光客数(1994年)

月	陸路	海路	空路	計
1月	162,147	9,363	73,812	245,322
2月	147,349	11,755	72,662	231,766
3月	285,817	14,067	80,377	380,261
4月	194,634	8,058	63,141	265,833
5月	176,420	13,563	62,242	252,225
6月	146,515	0	48,903	195,418
7月	321,159	0	72,742	393,901
8月	318,803	0	63,471	382,274
9月	243,415	5,846	48,474	297,735
10月	229,380	13,146	58,240	300,766
11月	273,850	14,992	61,396	350,238
12月	348,651	15,765	78,709	443,125
計	2,848,140	106,555	784,169	3,738,864

資料：SEFOTUR

表6-10 アカブルコのホテル稼働率

1984年	55.1%
1985年	50.0%
1986年	50.3%
1987年	55.3%
1988年	50.6%
1989年	52.2%
1990年	45.6%
1991年	45.9%
1992年	46.7%
1993年	51.4%
1994年	51.9%
同月別 1月	60.7%
2月	69.2%
3月	64.0%
4月	54.5%
5月	50.7%
6月	30.4%
7月	63.3%
8月	62.7%
9月	36.7%
10月	34.4%
11月	40.6%
12月	59.5%

資料：SECTUR, MEX

表6-11 アカブルコの平均泊数(1994年)

月	国内客	海外客	計
1月	3.7	6.7	4.8
2月	3.2	6.5	4.4
3月	3	5.3	3.6
4月	3.2	4.5	3.5
5月	3	3.4	3
6月	2.9	3.4	2.9
7月	3.2	3.6	3.2
8月	2.5	4.1	2.6
9月	2.7	4.8	2.8
10月	2.4	4	2.6
11月	2.5	3.8	2.9
12月	2.4	5.3	2.9
計	2.9	4.6	3.3

資料：SEFOTUR

6-2 観光資源・施設の現状と課題

(1) カンクン

約25年前から進められたカンクンの開発段階は3つに分けられる。

・第1段階(1975~1981年)

労働者の居住を確保するためのダウンタウン(市街地)と空港およびリゾートエリアの一部インフラ整備(ホテル、コンドミニウム、マリーナ、ショッピングセンター等)がすすめられた。初期段階の開発では、FONATURも自ら3軒のホテルの建設を行った。この時期の宿泊客室規模は約5,728室である。

・第2段階(1982~1988年)

ダウンタウンの都市人口の拡大に伴い、スーパーブロック(住宅地)の開発が進み、市街地中心部の外周に広がった。住宅用地は州が250エーカー提供した。この時期に宿泊客室規模は、第2期観光ゾーンへと広がり、11,890室に増加した。特に後半で新たにでてきたホテルプロジェクトは、大規模なデラックスホテルの建設が次々とでてきた。

・第3段階(1989~2000年)

ほぼインフラの整備は完了して、今まで量的拡大にウェイトをおいた政策から質の向上へと転換が求められる段階となってきた。具体的にはホテル整備に偏った開発で推移してきたが、今後は観光魅力施設の開発に重点をおいて滞在化をすすめていく意向である。2000年の目標として客室規模25,000室、観光客数が280万人、雇用社数10万人をかかげている。

FONATURが最初に完成させたリゾート総合開発地域として、空港とダウンタウン、観光インフラを初期に並行的に整備したこと、大市場であるアメリカがすぐ近くに控えた場所にビーチリゾートに適したまとまった開発地を求めたことに、カンクンの大きな成功要因がある。(FONATURが行った開発は、世界でも数少ない国家的プロジェクトによる外貨獲得のための観光開発の成功例として高く評価できる)。

したがって、美しいビーチとホテルで十分観光客が呼べて発展してこれたのが、今までのカンクンであるといえよう。

しかし、次のステップへさらに発展するための課題としては、

- 1) 滞在時の楽しさを提供できるような魅力施設、サービス施設の整備が必要である。特に最大市場であるアメリカ市場がどの程度さらに増やせるか、どういった志向の客をターゲットするかといった市場調査を行って、対応した施設整備を進めていく必要がある。

- 2) 次期の開発としては、カンクン〜トゥルム間の観光コリドール地区の開発を進めて行きたい意向があるが、その開発テーマと内容は既存のカンクンとの分担を明確にして決めていく必要がある。
- 3) 近年増加しているヨーロッパマーケットへの対応も含めて、メリダ、トゥルム周辺の古代遺跡やコロニアル都市の人文観光資源の活用が望まれる。
- 4) 先住民や増大するダウントウン住民の観光産業への吸収策と経済波及効果を高める対策が望まれる。
- 5) 内湾の汚染も含めて環境問題への対策も含めてビーチリゾートで売ってきたカンクンの基本的魅力である自然環境の魅力を向上させる必要がある。

といったような点が指摘される。

(2) ロスカボス

もともと漁港を基地としてスポーツフィッシングの観光地であったロスカボスは、FONATURが開発に着手して以来、ゴルフ場とホテル、別荘、コンドミニウムがセットになったリゾート観光と、漁港マリーナを中心としたカボサンルーカスのダウントウンの魅力がロスカボスの観光の中心となっている。

カンクンと同時期に開発がスタートしたロスカボスは、開発速度はやや遅く推移してきたが、観光基盤施設の整備はほぼ完了に近づいており、今後はそれに基づいて、宿泊施設や観光関連施設の整備充実が待たれる段階である。

ロスカボスは、カボサンルーカス地区とサンホセデルカボ地区、それに両地区の間の観光コリドール地区の3つの地区からなる。

カボサンルーカス地区は、既に述べたようにマリーナを中心にホテルやレストラン、土産品店等が並ぶダウントウンを形成して、観光客でにぎわっている。ダウントウンの外周部に地域住民の住宅地が広がる。また、さらに奥の西側に隣接して別荘地もある。

一方、サンホセデルカボ地区はダウントウンは元々古くからあったが、隣接地にFONATURがゴルフ場とホテル、別荘、コンドミニウム、商業地区がセットとなるリゾート開発を進めた。カボサンルーカスのようなダウントウンのにぎわいがなかったため、落ち着いた静かなリゾートのよさはあるものの、カボサンルーカスに比べて観光客数はすくない。FONATURでは、観光客の増大を図ってマリーナ建設計画を進めている

観光コリドール地区は、アメリカスタイルのゴルフ場とホテル、別荘、コンドミニウムがセットになったリゾート開発がすすめられている。何軒かホテルもすでに営業を開

始しているところもあるが、まだ別荘、コンドミニウムも含めて販売中かもしくは建設中の所が多い。FONATURによれば、まだ10,000室の開発スペース（別荘、コンドミニウムも含めて）があるとされる。

	現 状	将 来
観光客数	36万人	50～60万人
ホテル客室数	3,700 室	8,000 室
サンホセデルカボ	900	2,000
カボサンルーカス	1,800	2,500
観光コリドール	1,000	3,500

ロスカボスの魅力は、カルフォルニア湾尾美しい海岸景観と、雨が少なく冬に温暖な海浜リゾートであることである。内陸周辺の環境も砂漠特有のサボテン景観が広がりメキシコらしい環境となっている。現状のマーケットはアメリカ中心であり、立地から判断してもカンクンと異なり今後もアメリカマーケットが主要ターゲットとなるとみられる。ホテルに対する需要とともに、別荘、コンドミニウムに対する利用志向、購入需要なども含めて市場調査を行って、今後の方向性を検討していく必要がある。

また、サンホセデルカボ地区のダウンタウンも、現在の観光客数の規模には対応できた魅力を保持できているが、さらなる発展に向けて市街地の再整備とともに、受入れ容量の拡大と魅力の向上に努めていく必要がある。

(3) アカブルコ

アカブルコは、“メキシコのリビエラ”と称されるほど著名な総合海浜リゾートで、ゲレロ州の経済の柱となっている。アカブルコが観光地として大きな成長を遂げた背景には、優れた自然資源、気候等とともに、巧みな宣伝戦略がある。大統領をはじめアカブルコのディベロッパーはこぞって上流社会や芸能界にアプローチして、国際的に著名なタレントや文化人の別荘が多く開発された。アカブルコの名前を決定的にしたのはハリウッド映画である。その映画のハイライトシーンである“死のダイビング”はアカブルコ最大のエンターテイメントショーとなっている。

アカブルコのリゾートゾーンは一般的にアカブルコ湾（オルノスピーチからコンデッサビーチまで）の汀線約15Kmほどである。歴史的には、西部のカレタビーチ、オルノスピーチと旧市街が最初に発展した（伝統地区）。その後、コンデッサビーチに中心が移り、次々とホテルが建設された（ドラード地区）。近年は、ホテルが禁止され若干のコンドミニウム、別荘のあるプエルトマルケス湾を越えて、最高級ホテルのアカブルコ

プリンセスホテル（ハワードヒューズによるもの）がある周辺へ新規開発プロジェクトが集中する（ダイヤモンド地区）。

ダイヤモンド地区は敷地の広がりがあるため、ゴルフ場やコンドミニウム、別荘がセットとなった複合開発が進められており、客の中心も高級客層を中心に移りつつある。

一方、コンデッサビーチやオルノスビーチの大手のホテルチェーンも含めて様々なホテルが進出しているが、歴史が古いだけに改装の必要な時期にきているものも多い。特に、カレタビーチ、オルノスビーチ周辺の伝統地区のホテルは、初期に脚光を浴びたものの、現在では施設設備が古く、経営形態も昔ながらのところが多く、設備投資と経営改革が必要とされる。

アカブルコでは、計画的に新しく開発されて発展したリゾートではないため、FONATURの存在もなかった。したがって、州および市が公的セクターとして、様々な観光施設整備を行ってきた。コンベンションセンターや集合土産品センター、公共ビーチハウスなどの建設をすすめてきたが、過去の地区となった伝統地区、ドラード地区の活性化にはどれも決定的な打開策とはならなかった。

アカブルコの観光振興への課題としては、以下の点があげられる。

- ① 外国人客の誘致とそのための対策
- ② 公的セクターの効果的な政策の発見
- ③ 家族マーケットに対応した観光施設、サービス施設の整備、青少年マーケット対策。
- ④ メキシコシティとの道路料金の低廉化
- ⑤ 地域住民への経済波及効果の向上
- ⑥ 伝統地区、ドラード地区の活性化の方策。

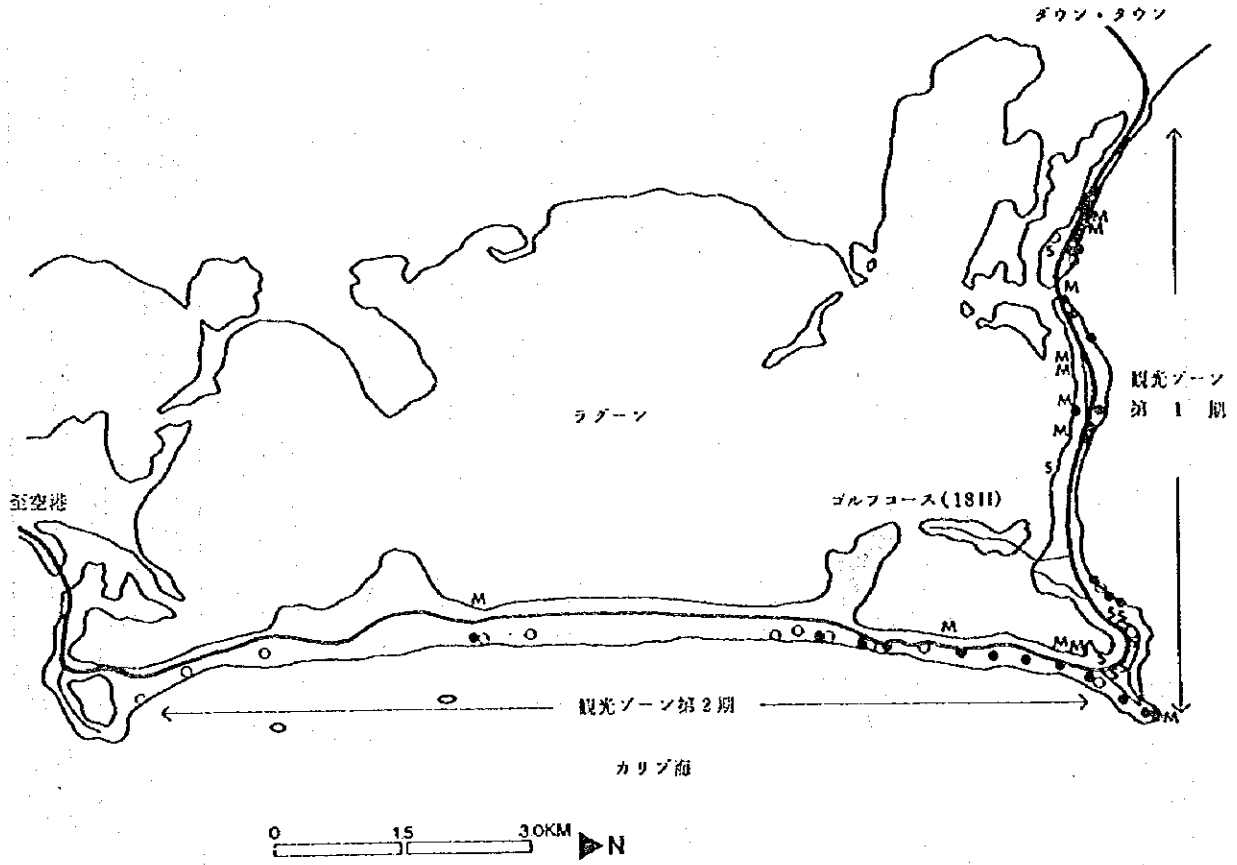


図6-1 カンクンの概要

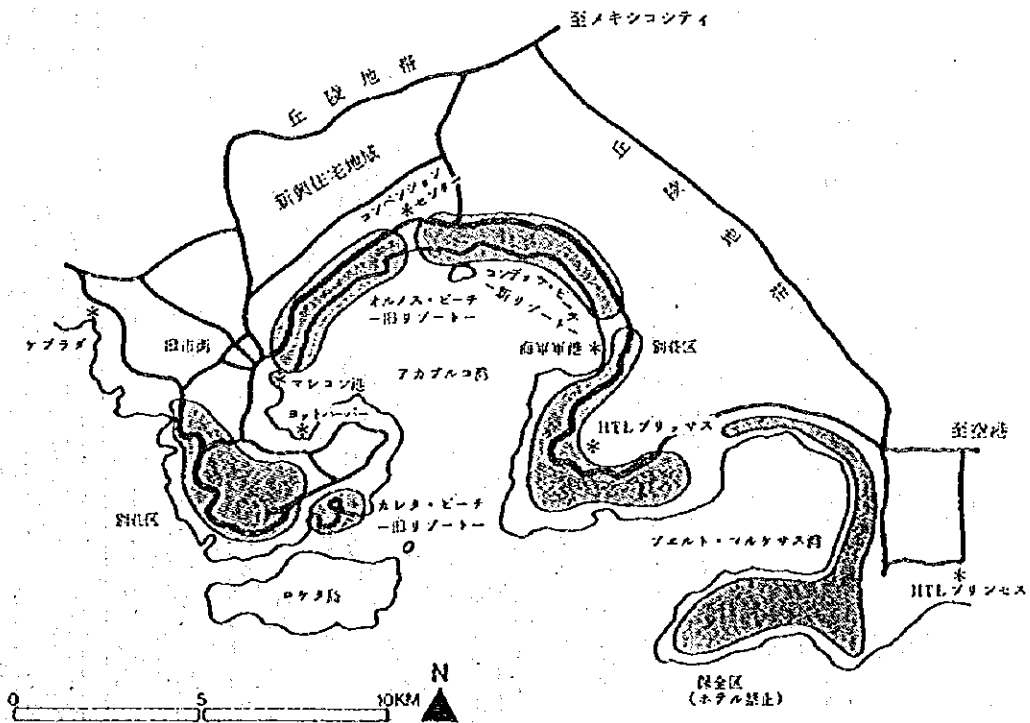
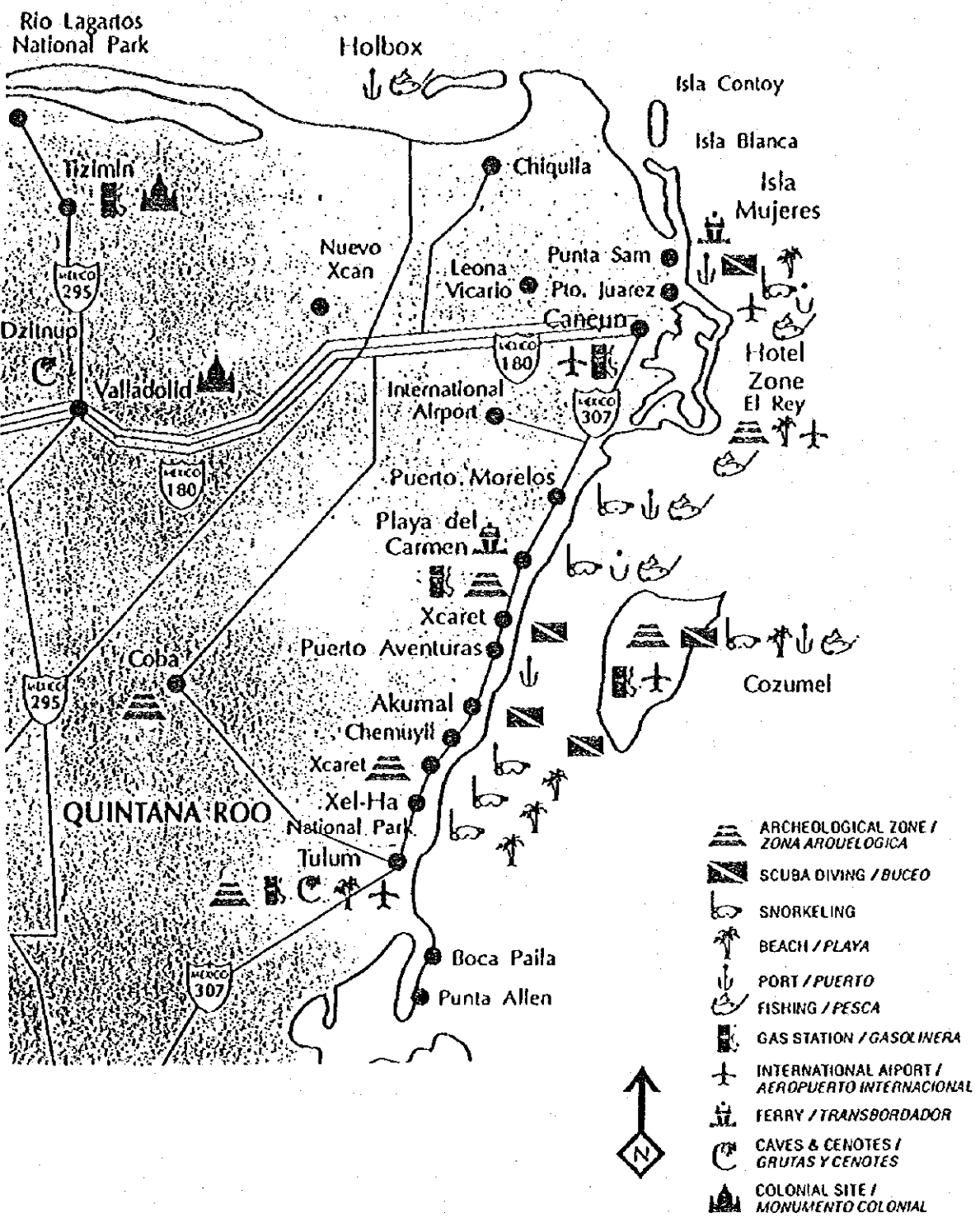
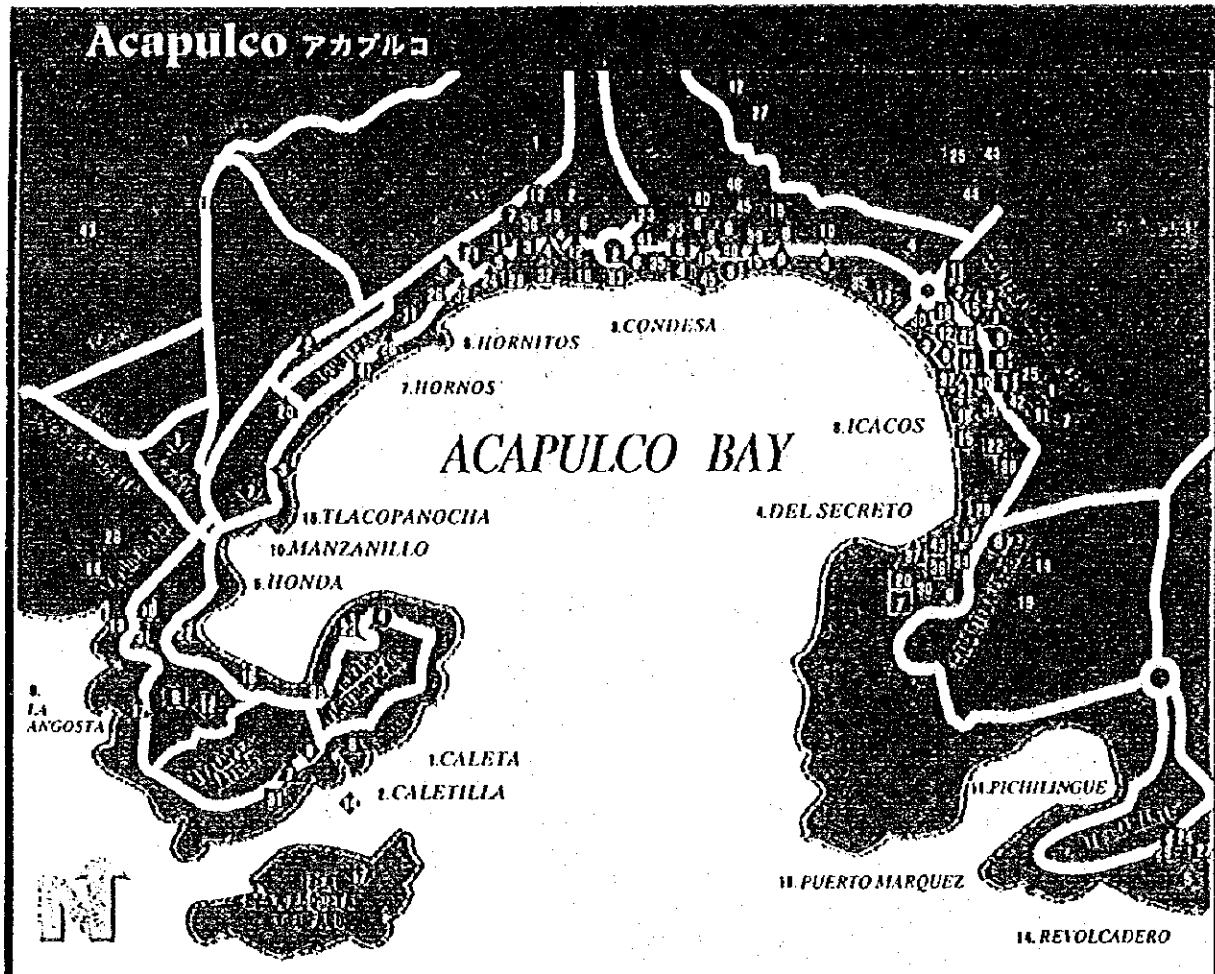


図6-2 アカプルコ概要



FROM CANCUN TO:	
AKUMAL	TULUM RUINS
105 Km / 1:25 hrs.	131 Km / 1:50 hrs.
XEL-HA	COBA RUINS
122 Km / 1:40 hrs.	173 Km / 2:25 hrs.

図6-4 カンクン周辺



▲ HOTELS

- | | | | |
|-----------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|
| 1. Acapulco Dolphins | 13 Copocabana | 24. Maralisa | 35. Royal Elicano |
| 2. Acapulco Imperial | 14. El Mirador | 25. Mabelita | 36. Sand's |
| 3. Acapulco Maibu | 15. El Presidente | 26. Maria | 37. Sheraton Acapulco Resort |
| 4. Acapulco Plaza | 16. Fiesta Americana Condesa | 27. Panoramit | 38. Suites Alba |
| 5. Acapulco Princess | 17. Flamigos | 28. Paraiso Radisson | 39. Torre de Acapulco |
| 6. Autohotel Ritz | 18. Hyatt Regency | 29. Paraiso Marques | 40. Torres Gemelas |
| 7. Boca Chica | 19. Las Brisas | 30. Posada del Sol | 41. Tortuga |
| 8. Caleta | 20. Las Hamacas | 31. Real del Monte | 42. Tropicano |
| 9. Calinda | 21. La Palapa | 32. Ritz | 43. Uhae Kim |
| 10. Casablanca | 22. Los Paricos | 33. Romano Palace | 44. Villa los Arcos |
| 11. Club del Sol | 23. Majestic | 34. Romano's | 45. Villa Vera |
| 12. Continental Plaza | | Days Inn | |

◆ POINTS of INTEREST

- | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------------|
| 1. The Cathedral | 6. Diana Fountain | 10. Marina Acapulco | 15. Tourism Assistance Bureau |
| 2. Centro Acapulco (Convention Cntr.) | 7. Fort San Diego | 11. Papageyo Park | 16. Yacht Club |
| 3. CCI (water park) | 8. Galvez Club Museum | 12. Plaza de Toros | 17. Hoohepa Island Zoo |
| 4. Club de Golf | 9. Magico Mundo (Manneland) | 13. La Ouebrada | |
| 5. Cultural Center | | 14. Shrine of Guadalupe | |

◆ SHOPPING CENTERS

- | | | | |
|-----------------|---------------------------|------------------|-------------------|
| 1. AFA | 4. Galeria Acapulco Plaza | 6. Plaza Condesa | 8. Plaza Mabelita |
| 2. El Patio | | 7. Plaza Icacos | |
| 3. Flea Markets | 5. Plaza Bah'a | | |

■ RESTAURANTS

- | | | | |
|-----------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|
| 1. Bananas Ranas | 13. El Embarcadero | 24. La Hacienda | 35. Paradise |
| 2. Barbaroja | 14. El Mexicano | 25. La Margarita | 36. Pepe's |
| 3. Beefers | 15. El Pescador | 26. La Perla | 37. Pops |
| 4. Beto's | 16. El Varadero | 27. Le Gourmet | 38. Regina |
| 5. Black Beard's | 17. Graziell | 28. Los Arcos | 39. Shanghai |
| 6. Carlos'n Charlie's | 18. Hard Rock Cafe | 29. Los Rancheros | 40. Shangri-La |
| 7. Casa Nova | 19. Hard Times | 30. Madeiras | 41. Surocco |
| 8. Cocula | 20. Kookaburra | 31. Marina Club | 42. Suntory |
| 9. Coyuca 22 | 21. La Cava | 32. Maximilian's | 43. Su Casa |
| 10. D'John | 22. La Casada | 33. Mim's | 44. Su Casa |
| 11. El Cabrilo | 23. La Flor de Acapulco | 34. Chai Saloon | 45. Tacho del Mar |
| 12. El Campanario | | 35. Miramar | 46. Villa Demos |

BEACHES

- | | | | |
|----------------|-------------|----------------------|--------------------|
| 1. Caleta | 5. Honda | 9. La Angosta | 13. Puerto Marquez |
| 2. Caletilla | 6. Hornitos | 10. Manzanillo | 14. Revolcadero |
| 3. Condesa | 7. Hornos | 11. Pichilingue | 15. Tlacopanochia |
| 4. Del Secreto | 8. Icacos | 12. Pie de la Cuesta | |

● DISCOTHEQUES

- | | | | |
|--------------|-----------------|------------|------------|
| 1. Artifanos | 5. Eva | 9. Le Doma | 12. Nina's |
| 2. Altium | 6. Extravaganza | 10. Magic | 13. Planet |
| 3. Baby O | 7. Faces | 11. News | |
| 4. BSB | 8. Fantasy | | |

図 6-5 アカブルコ市内

6-3 観光基盤施設の現状と課題

(1) 上下水道及び電力

観光関連の基盤施設として、上下水道、および電気の整備状況と今後の課題に関して既存資料より以下に示す。

1) 現状

1990年の所帯当たりの上水、下水、電気の普及率を表6-12に示した。なお、INEGIの資料に於いては、カンクンの主要市街域は Benito Juarezとして扱われており、本稿ではカンクンと同義として扱うこととする。

① 上水道

カンクン、ロス・カボス、アカプルコ上水道の整備状況は所帯当たりの普及率にしてそれぞれ、94%、86%、71%だった。

各都市の上水道、および下水道施設の配置を図6-6上水道、下水道施設配置図(CUNCUN, Q. R) 図6-7上水道、下水道施設配置図(SUNJOSE DEL CABO, B. C. S) 図6-8上水道、下水道施設配置図(CABO SUNLUCAS, B. C. S) 図6-9下水道施設配置図および処理状況(ACAPULCO)に示した。

3章の観光関連社会基盤で示したように、80年代メキシコ合衆国全体で見た上水の普及率は人口比率にして70%であった。1990年時点でカンクン、ロス・カボスは全国平均より上水道の整備が進んでいたが、アカプルコに関して平均的なレベルの整備状況であった。なお、1990年より国家計画として国家上下水道計画が策定され整備が進んでいる。

② 下水道

カンクン、ロス・カボス、アカプルコ下水道の整備状況は所帯当たりの普及率にしてそれぞれ、72%、53%、62%であった。上水道と同様に80年代末の下水道の整備状況は人口当たりにして49%であり、全国的な平均レベルよりは整備が進んでいる。各都市の処理施設の配置図については、図6-6~6-9に示した。

③ 電力

カンクン、ロス・カボス、アカプルコでの世帯当たりの電気普及率は、82%、74%、92%であった。上下水道の普及率の低いアカプルコが電気に関しては高い普及率を示している。カンクン、ロス・カボス(サン・ホセ・デル・カボ、カボ・サン・ルーカス)については、電力および、電話の配置図を図6-11~6-13に示した。

表6-12 1990年所帯当り上水道、下水道、電気普及率

行政区域	全所帯数	上水普及率		下水普及率		電気普及率	
		普及所帯	普及率	普及所帯	普及率	普及所帯	普及率
Benito Juarez	38,813	36,646	94%	27,834	72%	31,737	82%
Los Cabos	9,427	8,111	86%	5,013	53%	6,999	74%
Acapulco	122,622	87,389	71%	76,121	62%	112,680	92%

表6-13 上水道、下水道および電力需要と施設能力

	部屋数		居住者数	上水		下水		電力(MVA)	
	ホテル	コンドミニアム		需要	施設能力	需要	施設能力	需要	施設能力
Cancun	18,859	2,286	246,561	2,174	839	1,739	665	190	133
S. Del Cabo	1,001	1,393	24,315	194		155	50	16	20
Corredor	932	593		20		16		3	
Cabo San Lucas	1,770	1,396	27,371	230		184	40	19	20
Los Cabos Total	3,703	3,382	51,686	444	550	355	90	38	40
								MW	
Acapulco	17,647		593,212	4,383	3,000	3,506	500	210	352

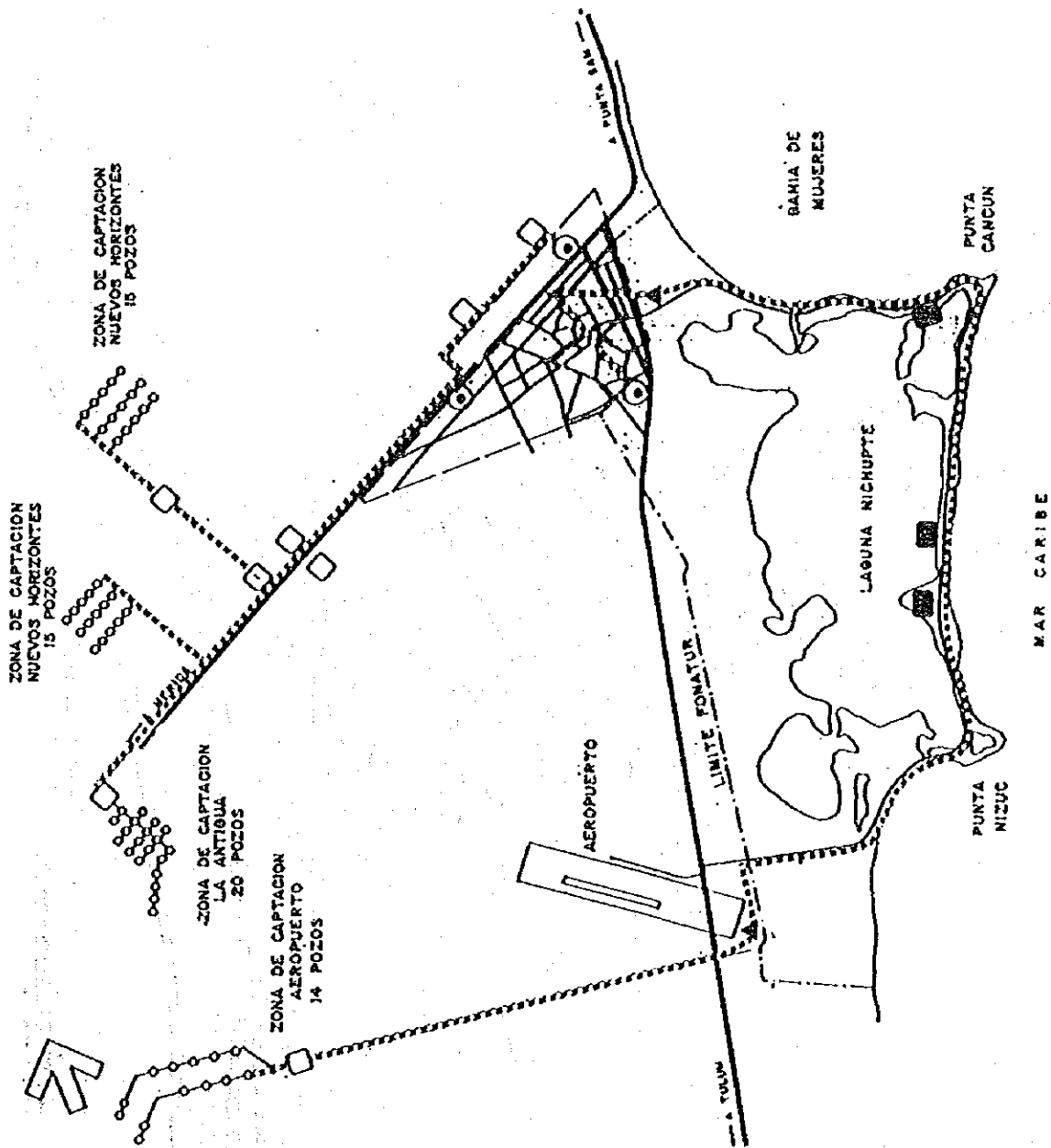
上水計画：ホテル1部屋当り 1,500リットル/日、一般住民1人当り 300リットル/日

下水計画：上水需要の80%

電力計画：ホテル1部屋当り 5KVA/日、コンドミニウム1部屋当り 3KVA/日、一般住民1人当り 0.5KVA/日

Hotel Occupancy Rate: Cancun 69%, Los Cabos 55%, Acapulco 43%

Condo. Occupancy Rate: 20% (Assumption)



AGUA POTABLE

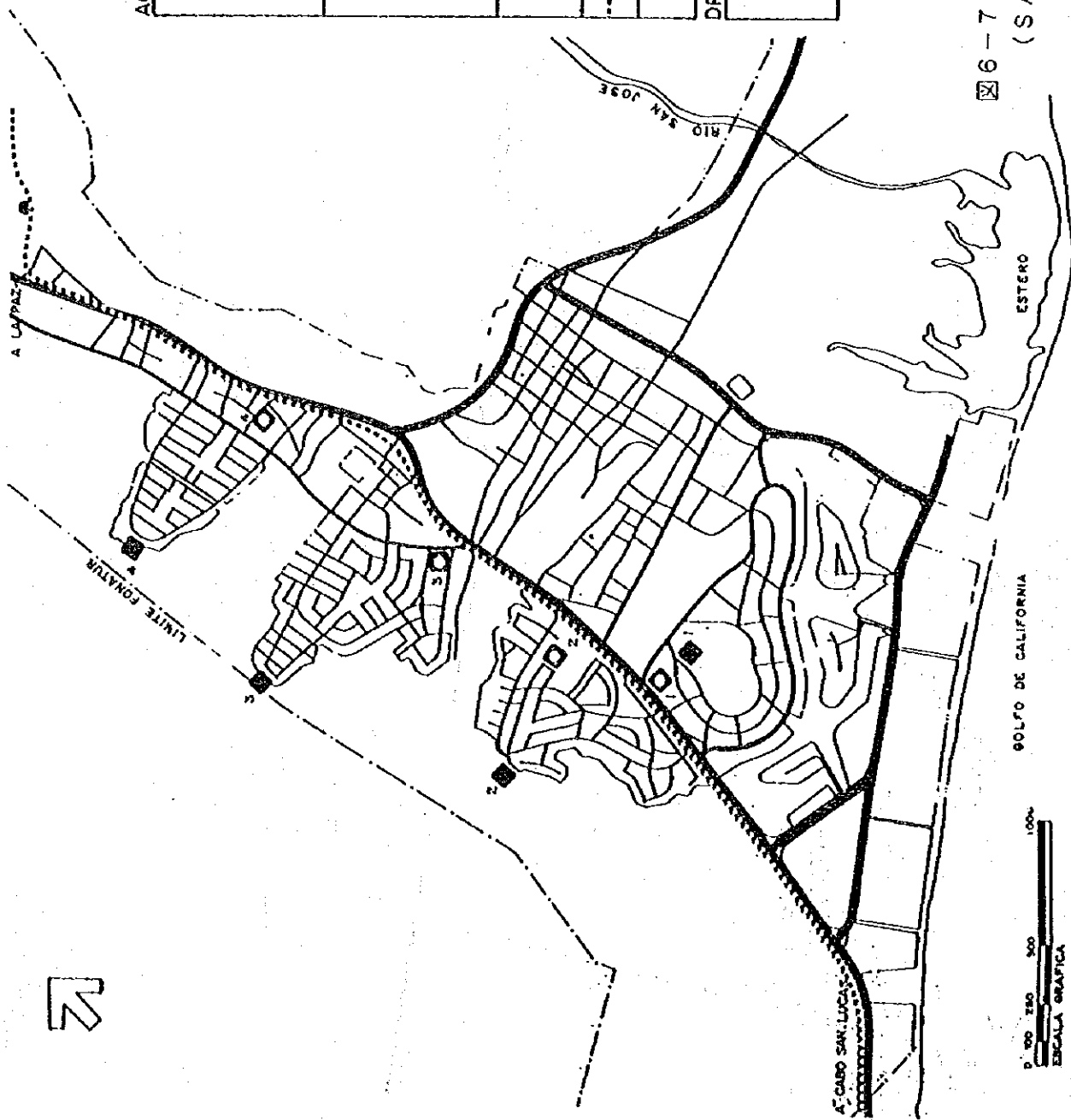
○	POZO
▲	PLANTA POTABILIZADORA
□	CARCAMO DE REBOMBEO
⊙	TANQUE ELEVADO
55	POZOS OPERANDO CAPACIDAD: 859 L/S
3	PLANTAS POTABILIZADORAS CAPACIDAD: 160 L/S C/U

DRENAJE

■	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS NEGRAS
3	PLANTAS DE TRATAMIENTO LAGUNA DE OXIDACION CAPACIDAD: 665 L/S
1	

图 6-6 上水道、下水道施設配置图
(CANCUN, Q. R.)

0 1000 2000 4000 m
ESCALA GRAFICA



AGUA POTABLE	
○	CISTERNA
1	1150 M ³
2	553 M ³
3	492 M ³
4	411 M ³
■	TANQUE REGULADOR
1	1000 M ³
2	280 M ³
3	249 M ³
4	249 M ³
●	POZO DE CAPTACION
	CAPACIDAD TOTAL 147.5 L/S
-----	ACUEDUCTO 18" Ø
	SUMINISTRO TOTAL 95 L/S
DRENAJE	
□	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS NEGRAS
	CAPACIDAD 50 L/S

图6-7 上水道、下水道施設配线图
(SANJOSE DEL CABO, B. C. S.)

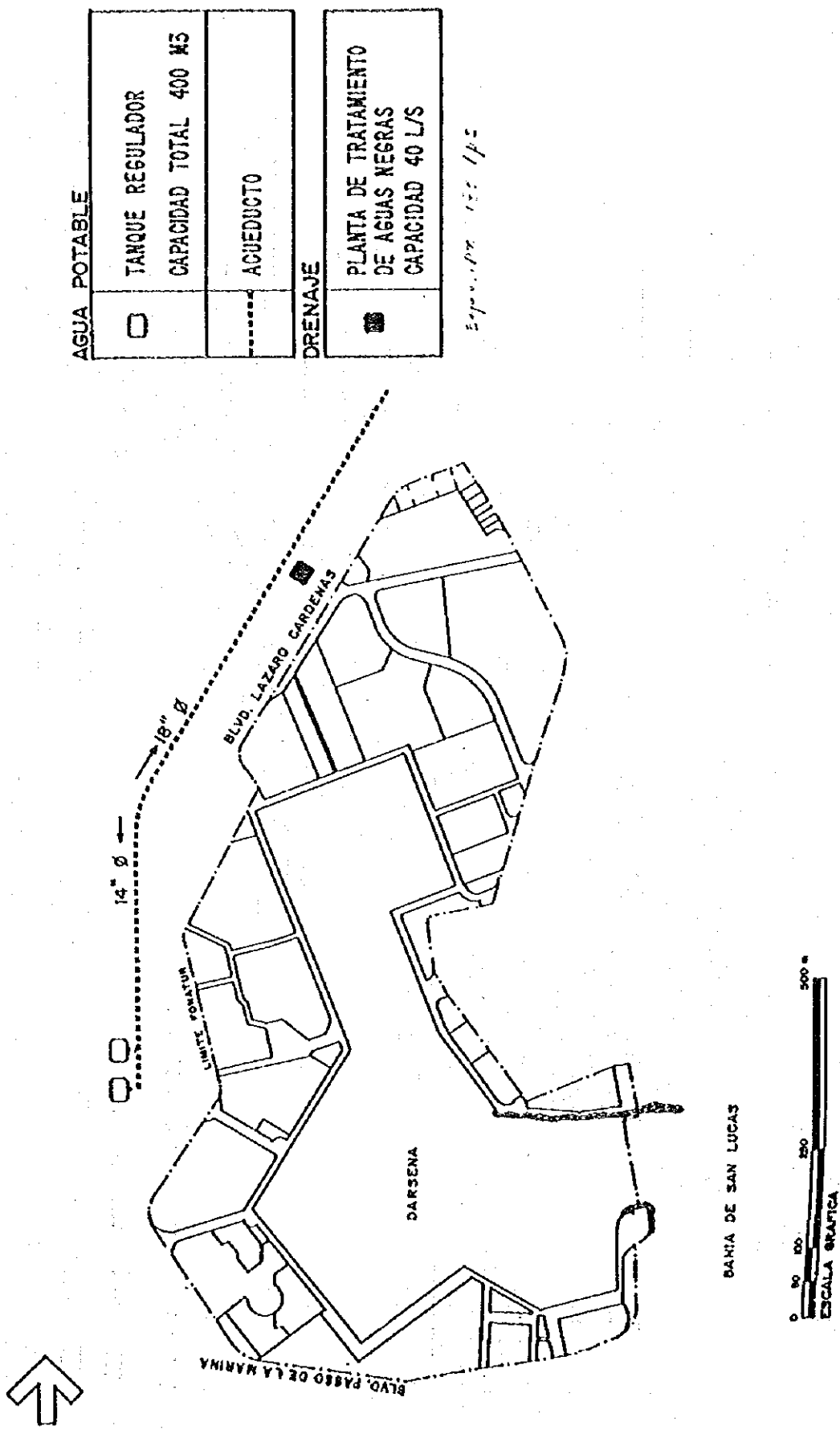
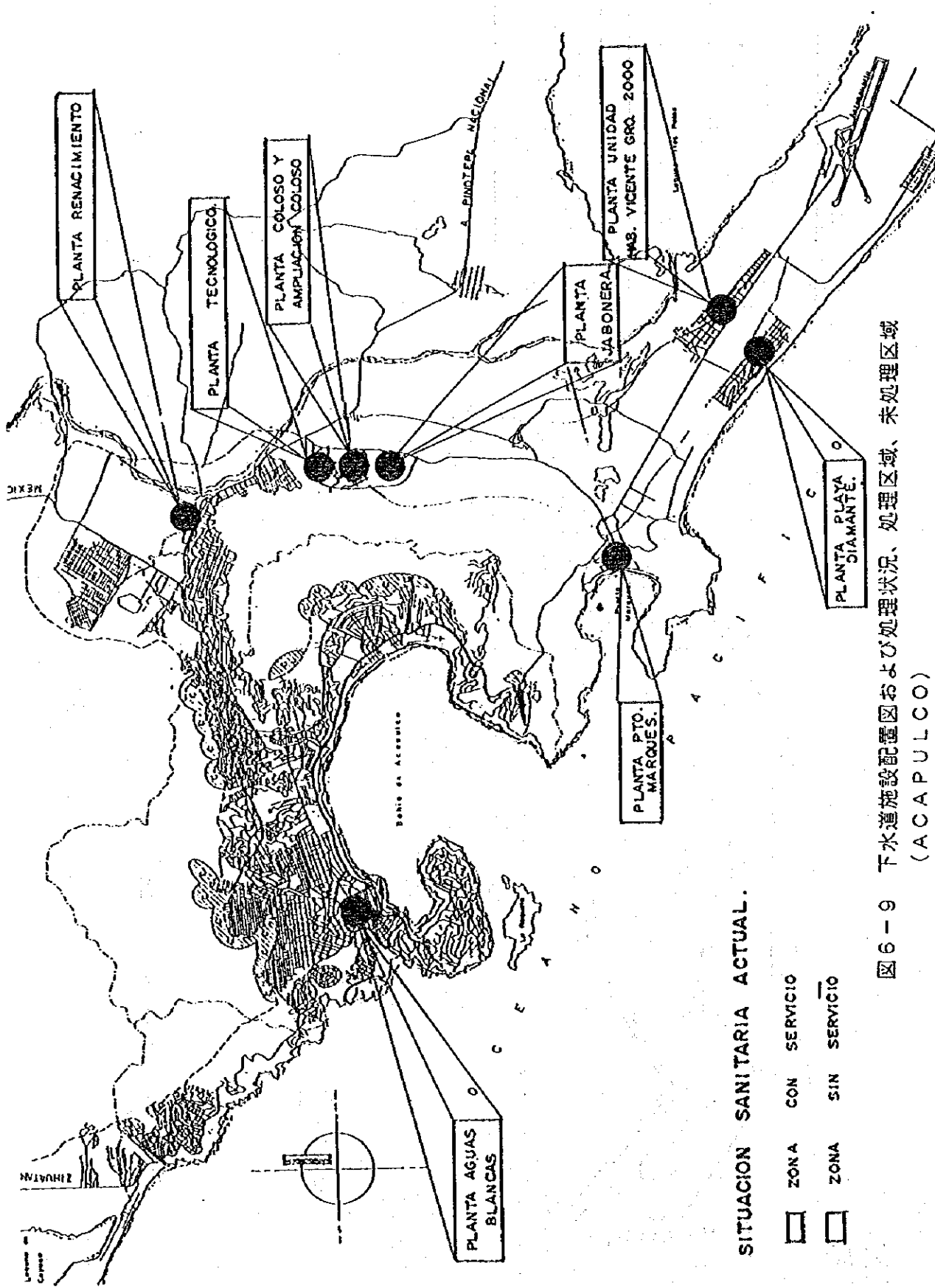


图6-8 上水道、下水道施設配置図
(CABO SAN LUCAS. B. C. S.)



SITUACION SANITARIA ACTUAL.



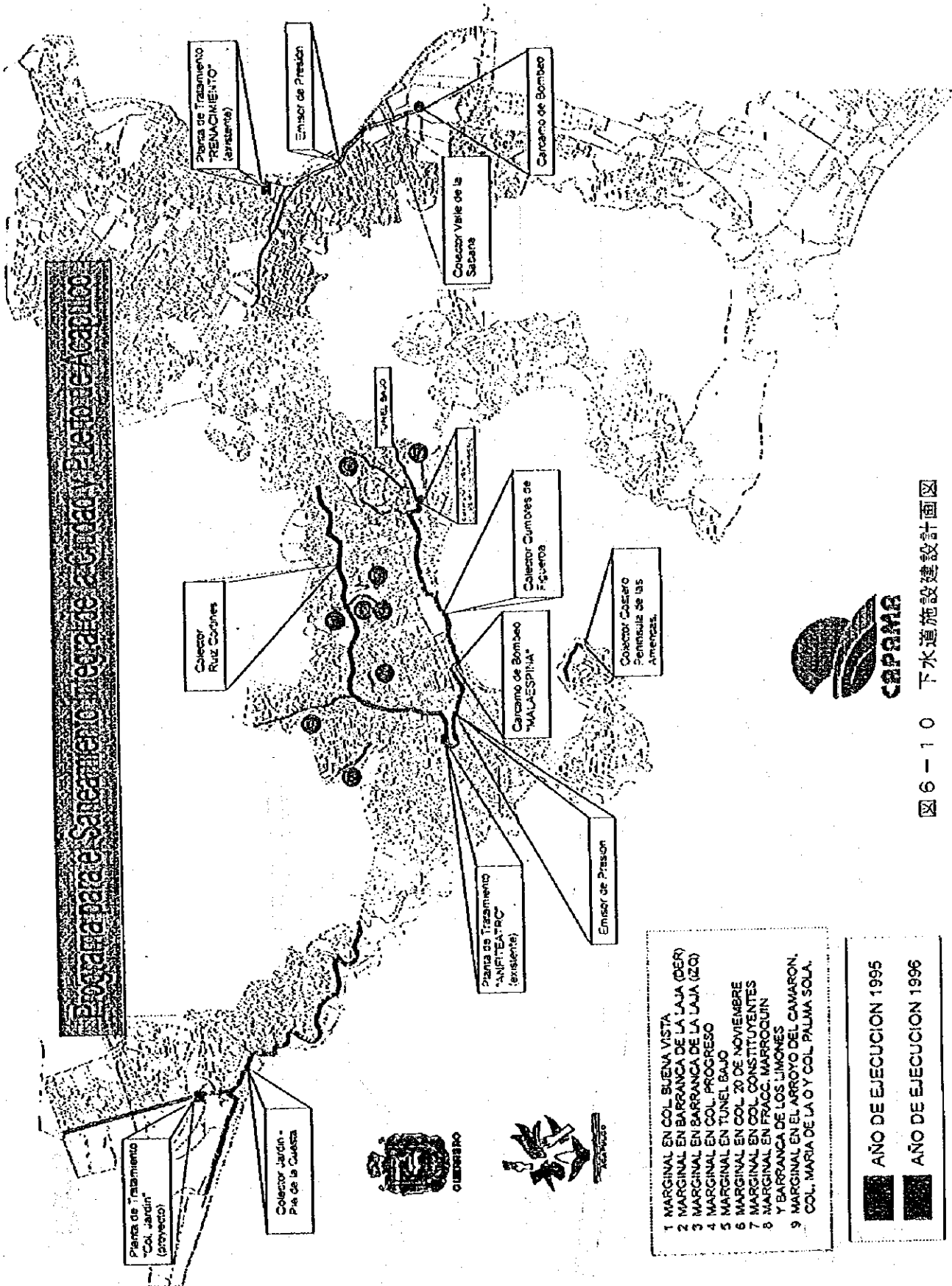
-  ZONA CON SERVICIO
-  ZONA SIN SERVICIO

図 6-9 下水道施設配置図および処理状況、処理区域、未処理区域 (ACAPULCO)



- 1 MARGINAL EN COL BUENA VISTA
- 2 MARGINAL EN BARRANCA DE LA LAJA (DER)
- 3 MARGINAL EN BARRANCA DE LA LAJA (IZQ)
- 4 MARGINAL EN COL PROGRESO
- 5 MARGINAL EN TUNEL BAJO
- 6 MARGINAL EN COL 20 DE NOVIEMBRE
- 7 MARGINAL EN COL CONSTITUYENTES
- 8 MARGINAL EN FRACC. MARRQUIN Y BARRANCA DE LOS LIMONES
- 9 MARGINAL EN EL ARROYO DEL CAMARON, COL. MARIA DE LA O Y COL PALMA SOLA.



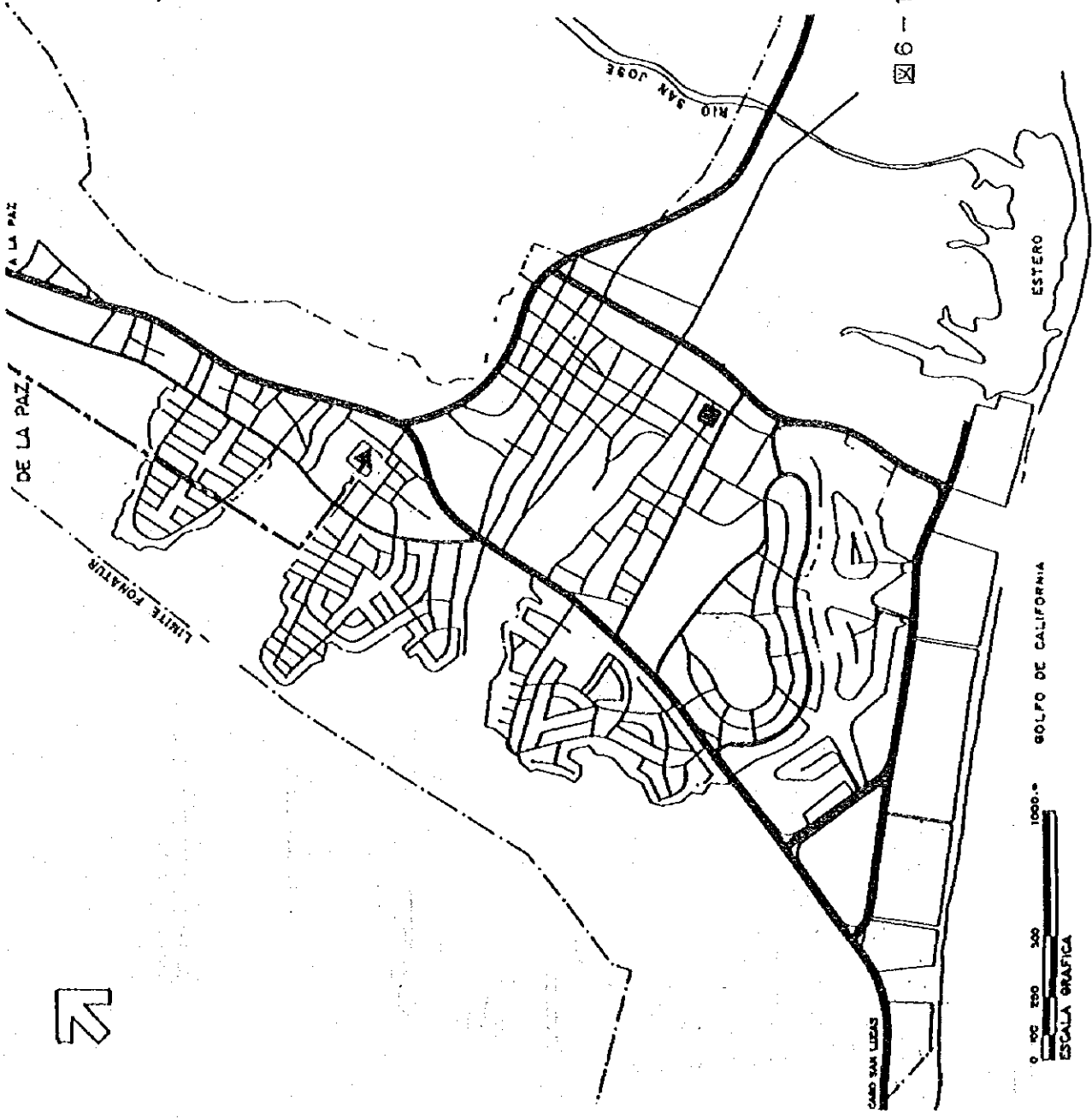
	AÑO DE EJECUCION 1995
	AÑO DE EJECUCION 1996

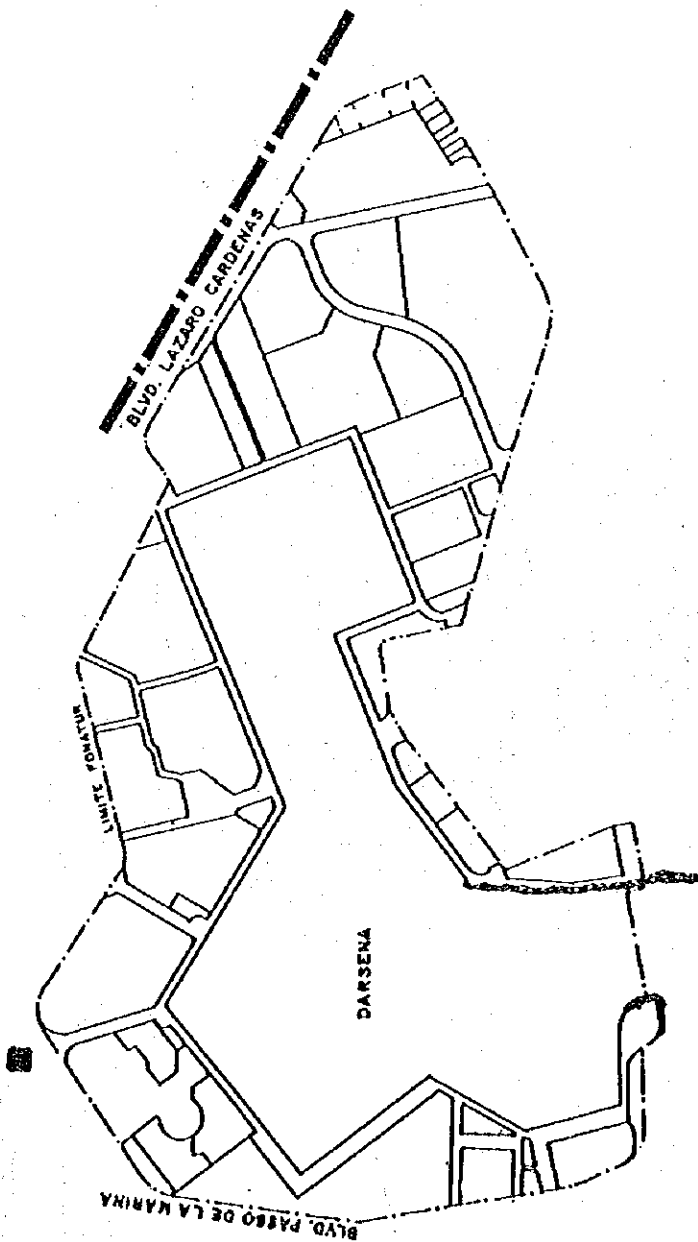


图 6-10 下水道施設建設設計図



ELECTRICIDAD	
▲	SUBESTACION ELECTRICA CAPACIDAD 20 MVA
---	LINEA DE TRANSMISION
---	1 LINEA CON CAPACIDAD DE 30 MVA
TELEFONIA	
■	CENTRAL TELEFONICA 1 000 LINEAS ACTUALES 10 000 LINEAS FUTURAS

図6-12 電力および電話施設配置図
(SANJOSE DEL
CABO. B. C. S.)



BAHIA DE SAN LUCAS



ELECTRICIDAD	
LINEA DE TRANSMISION CAPACIDAD 13.2 KV	SUBESTACION ELECTRICA A 20 KM EN CABO BELLO CAPACIDAD 20 MVA
TELEFONIA	
CENTRAL TELEFONICA	1000 LINEAS ACTUALES 2 000 LINEAS FUTURAS

ELECTRICIDAD Y TELEFONIA
CABO SAN LUCAS, B. C. S.

図 6-13 電力および電話施設配置図
(CABO SAN LUCAS. B. C. S.)

2) 課題

FONATURによる EVALUACION ECONOMICA Y FINANCIERA EX-POST報告書、1990年版カンクンとロス・カボスおよび、PLAN DIRECTOR URUBANO ACAPULCO DE JUAREZ 1993により3都市の上下水道および電力の需要と施設能力を表6-13に示した。

① 上水道

上水道に関して需要と施設能力の関係を見ると、ロス・カボスに関しては処理能力が需要量を上回っている。しかしながら、カンクンは施設能力が大幅に不足しており、アカプルコについても十分とは言えない。現地におけるヒヤリングによると、カンクンに関しては地形的に水源を地下水に頼っているものの、十分な開発容量があるという説明、すなわち、ユカタン半島の地形的特色により、地下水脈がカンクン方向に流れており、また地下水汲み上げによる地盤沈下、地下水の塩水化などに関しても、地質的に起こりにくいとされている。(FONATUR 現地担当者)

アカプルコに関しては、水源であるババガヨの取水場の取水能力を居住人口150万人を想定して現在の3000 l/秒から、4000 l/秒に増強する計画を持っている。しかしながら、現実のババガヨ川の取水可能量は2000 l/秒程度であり、現状としても不足気味となっている。

② 下水道

下水道に関しては、各都市ともに需要が施設能力を大幅に上回っている。もっとも、能力的に充実しているカンクンに関しても、施設能力は半分以下しかない。また各都市とも施設能力が十分に無いことに加えて下水道の整備状況が悪く、処理施設が十分に稼働していない。

特に施設能力が不足し、アカプルコ湾内に深刻な環境汚染の進行しているアカプルコでは、湾内に排出されている排水を完全に処理する目的で、下水道網、処理場の整備を進めている。図6-10にアカプルコにおける下水道施設建設計画図を示した。ただし、計画では1996年までに整備が完了する計画であったが、現在経済危機により、計画は大幅に遅れている。

③ 電力

電力は、他の観光関連基盤施設と比較して需要量を施設能力が満たしている。但し、ホテル、コンドミニアム等の建設数、居住人口の伸びが急激であったカンクンに関して若干電力が不足気味である。

④ FONATURによる対策

特に、各都市共に上下水の整備が遅れ気味なことから、FONATURは「環境

利用および保全に関する組織戦略」の中で次のような基本的基準を設けて整備を進めようとしている。

基本的基準

観光開発と環境との調和を維持しようとするたゆまざる配慮の結果として、FONATURはその管轄下にある全ての観光開発について、下記のような環境保全にかかわる最低基準を作成した。これはこれを要求水準として決定したと言う訳ではなく、環境の質を維持するにあたっての最低線を守る為の措置と考えられている

a. 汚水処理システムの完備

観光プロジェクトの要求する必要性に基づいて汚水処理場を数カ所に設置する。

現在全ての観光開発はこの要求を満たしている。キンタナー・ロー州カンクンではゴルフ場、グクマツ、エル・レイの3カ所の処理場が稼働している。

オアハカ州ウアトルコではサンタ・クルス、チャウエ、タンゴルンダの観光地区の汚水を処理する処理プラント3つが存在している。グレロ州イスタパーシウワタネホではゴルフ場に1カ所、イスタパ岬に1カ所の処理場がある。ロス・カボス観光コリダーにも処理場は2カ所あり、1カ所はサン・ホセ・デル・カボ、もう1カ所はカボ・サン・ルカスに位置している。

最後に、ロレット観光コリダーにも2つの汚水処理システムがあり、1つはノボロにあって6つの酸化池により構成されるもの、もう1つはロレットにある処理プラントとブエルト・ロレットの処理プラントから成るシステムである。このブエルト・ロレットの処理場は観光開発が営業に入る以前から建設されたものである。

汚水処理関係のインフラ整備の全体像を示す為に、表6-14にそれぞれプラントの主要な特徴を掲げる。

b. 処理水の再利用

水資源の重要性に鑑み、FONATURは汚水処理プラントから出る処理水を緑地やゴルフ場の散水に使用し、カンクンの場合には余剰分を地下に戻すよう努めてきた。南バハ・カリフォルニア州ロス・カボス観光開発の場合には、処理水は全てゴルフ場の散水に利用されている。その他の開発プロジェクトについても同じシステムが採用される予定だが、まだ設置途中である。

表6-14

<キンタナ・ロー州 カンクン>			
プラント名	処理工程タイプ	処理能力 (1/秒)	運営組織
ゴルフ場	活性汚泥	245	バハ維持運営
グクマツ	活性汚泥	100	同上
エル・レイ	活性汚泥	100	同上
<ゲレロ州 イスタバ>			
ゴルフ場	活性汚泥	200	バハ維持運営
イスタバ岬	活性汚泥	20	同上
<オアハカ州 ウアトゥルコ>			
チャウエ	活性汚泥	80	バハ維持運営
タンゴルンダ	活性汚泥	40	同上
ウアトゥルコ	バイオ・ディスク	15	市営
<南バハ・カリフォルニア州 ロス・カボス>			
サン・ホセ	活性汚泥	50	バハ維持運営
サン・ルカス	活性汚泥	40	同上
<南バハ・カリフォルニア州ロレット/ノボロ>			
ノボロ	酸化池	20	バハ維持運営
ロレット	活性汚泥	20	稼働予定
ブエルト・ロレット	活性汚泥	20	同上

c. 固形廃棄物処理システムの設置

固形廃棄物の発生はいかなる都市-観光開発であっても、常に起こる問題である。

この為、FONATURは市町村当局に協力してこの問題の解決に努力しており、衛生埋立（サンタリー・ランドフィル：覆土埋め込式ゴミ処理場）の設置位置、組織などを決定する為の調査を行っている。

現行の法規定に従い、すべての観光開発地においてゴミ関連のサービスは市町村が実施している。従って、この分野に於けるFONATURの活動はつぎのような点に限られる。

カンクンでは、あるコンサルタント企業を使い、新しい固形廃棄物処分システムの設置場所、建築上の特徴、オペレーションに関する調査を行った。これに加え、1990

年にはこのゴミ処理場の建設に当たり、市当局に対し経済的支援を行った。

イスタバーシワタネホ観光開発においては衛生埋立の為D-6トラクターも市当局に提供した。市独自の負担にこれらの支援を加え、現在市は市街地住民および観光客にたいするゴミ処理サービスを行っている。

ウアトゥルコ湾開発に於ては最初に建設された衛生埋立に関する調査はFONATURが実施し、かつ建設も行った。ゴミ処理場にD-6トラクターを提供することも予定されている。更に2カ所目のサンタリー・ランドフィルの設置が計画されており、この為に必要な調査を現在実施中である。

南バハ・カリフォルニア州ロス・カボス、ロレトの観光コリダーについては、調査を行いゴミ関連サービスの提供の責任を負っている市当局に提供した。

d. 水質の定期的測定

観光開発地周辺の水系や処理プラントから出る処理水のモニタリングが行われている。

どの観光開発地においても、処理場から排出される処理水の水質確認の為にサンプリングが毎週行われている。しかし、開発地周辺の水系で行われるサンプリングは非定期的であり、その頻度はFONATUR地域事務所の技術員がサンプルを目視評価して決定している。

e. 汚水処理プラントで発生する活性汚泥の取り扱い

全ての観光開発地において、汚水の2次処理工程から発生する汚泥の乾燥プラントを設置中である。

(2) 運輸基盤

1) 道路

高速道路に関しては、図6-14メキシコ市～カンクンおよびアカプルコ間高速道路網現況に示すように、カンクン～メリダ間 250km、サン・ホセ・デル・カポーカボ・サン・ルーカス42kmおよびメキシコ市～クエルナバカ～アカプルコ間 305kmが完成している。

そのうち、有料高速道路は、カンクン～メリダ間 250kmおよびクエルナバカ～アカプルコ 263kmでBOT方式で建設された。そのため極めて料金が高く設定されており、貨物車の利用は少ない。クエルナバカ～アカプルコ間 263km山岳地帯および丘陵地帯を通過するため、視距離が十分に確保されていないが、最高速度110km/時で供用されている。

しかしながら、開通直後の災害以降かなりの区間（盛土区間および切土区間とも）で法面崩壊がみられる。（写真-26参照）その前後の区間で交通規制が実施されているものの、交通安全上問題が多く、危険な道路運用を実施している。

図6-15に1987年のカンクン、ロスカボスおよびアカプルコにおける一般道路日交通量観測結果を示す。更に、表6-15に1990年と1992年における上記3都市の主要幹線の日交通量を示す。

カンクンにおいては、ホテル地区の道路幹線であるククルカン通り往復4車線（写真参照）の交通量が多く将来往復6車線に拡幅する必要が想定される。一方、カンクン～ツルム間ルート307の高速道路計画区間における日交通量は、4車線計画区間のカンクン～ブラヤ・デル・カルメン区間の46kmにおいて、4,000台以下と少ない。

ロスカボス地区においての幹線道路は、交通容量的に問題は見あたらない。

アカプルコ～メキシコ市間の有料道路は、アカプルコのデアマンテ地区観光開発を推進している建設業者によりBOT方式で建設された。そのためか、アカプルコ市内の有料高速道路出入口が、デアマンテ開発地区に取り付けられたため、1993年に全線共用開始されて以来市内の道路交通の流れに与えた影響は大きいと思われる。一方、その開発業者によって造成が実施されたデアマンテ岬地区の宅地内幹線道路は、土工事だけが行われたまま放置されており、土壌侵食も進んでいるため（写真-36参照）マルケス湾への影響が懸念される。

カンクン、ロスカボスおよびアカプルコの観光地区道路幹線はいずれも往復4車線で整備されている。道路維持管理については上記4車線の観光地区幹線は、カンクンではFONATURが実施しており、ロスカボスでは管理会社そしてアカプルコではアメリカの維持清掃会社に管理を委託している。

表6-16に示すように、アカプルコの道路密度に関しては、カンクンおよびロスカボスのように観光開発計画に基づくM/Pがないため、自然発生的に都市が発達したために、極めて不十分な状況にある。一方、ロスカボスについては、道路舗装率が低い。これは、サンルーカス地区に造成された住宅地区の未舗装道路延長が長いためである。

道路計画としてカンクン地区には、図6-16に示すようにカンクン～ツルム間128kmの高速道路計画があり、カンクンから20kmはすでに建設されている。しかしながら、BOT方式による有料道路建設は検討されたものの、区間交通量が少なくプロジェクトとして成立しない。従って、現在では、建設資金を連邦政府と州および民間セクターの3者で共同出資する方向での検討が行われている。

ロスカボス地区においては、図6-17に示すように、ラ・リベラーサン・ホセ・

表6-15 カンクン、ロスカボス、アカプルコにおける幹線道路車線数と日交通量

カンクン

	路線	観測地点	車線数	1990ADT	1992ADT
1	Route 186	Puerto Juarez	4	9,551	6,230
2		Colonia	4	5,184	10,390
3	Route 307	Cancun	4	7,039	
4		Aeropuerto	2	3,321	
5		Puerto Moreos	2	3,704	3,906
6		Playa del Carmen	2	3,305	3,458
7		Tulum	2	1,649	3,060
8	Kukulcan	Puerto Juarez	4	23,554	

ロスカボス

1	Route 1	San Lucas	4	7,600	
2		El Tule	4	4,446	
3		San Jose del Cabo	4	6,242	
4		Santa Catarina	4	2,216	
5		Aerppuerto	4	2,726	
6	Route 9	San lucas	2	1,280	1,563

アカプルコ

1	Toll Way	Acapulco	4	3,380	3,274
2	Route 95	Zapata	4	8,287	
3	Aca-Coyuca	Pie De la Cuesta	2	851	1,655
5	Aca-Aerppuerto	Puerto Marques	4	5,392	
6		Aeropuerto	4	3,585	

Source: Datos Viales 1991, 1993 SCT

表6-16 道路密度及び舗装率

行政区域	1990人口	1993			1992 自動車 登録 台数	道路密度 (Km)	
		道路延長 (Km)	舗装延長 (km)	舗装率 %		人口千人 当り	登録台数 千台当り
Benito Juarez	176,765	418	341	82%	37,054	2.36	11.30
Los Cabos	43,920	500.6	187	37%	19,285	11.40	26.07
Acapulco	593,212	363.1	261	72%	56,432	0.61	6.44

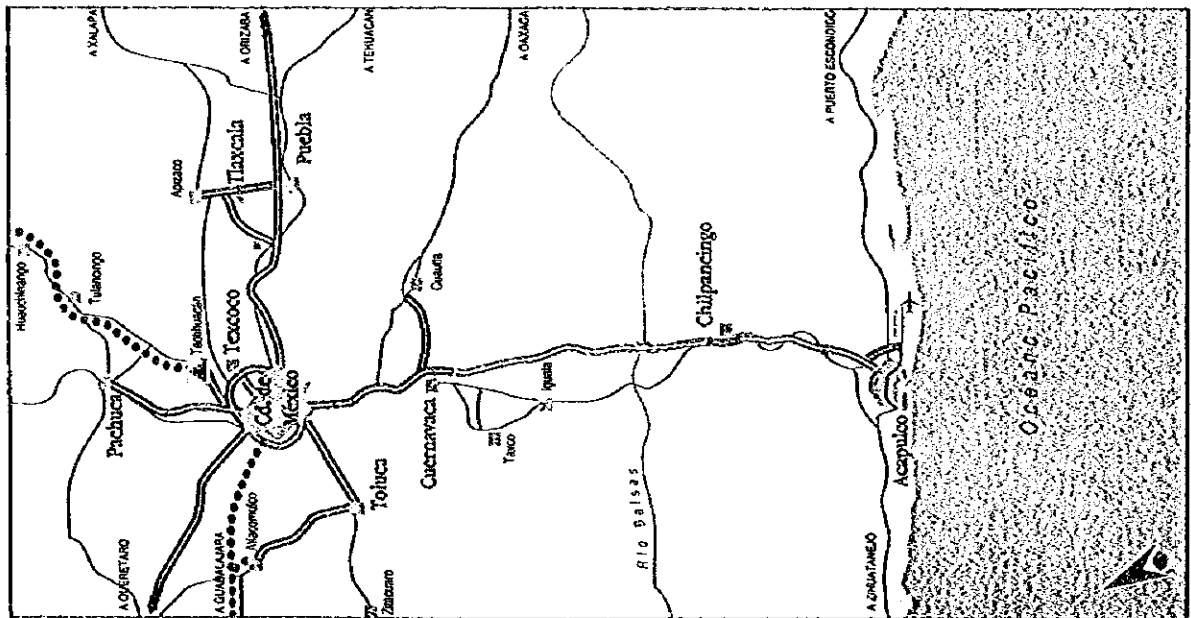
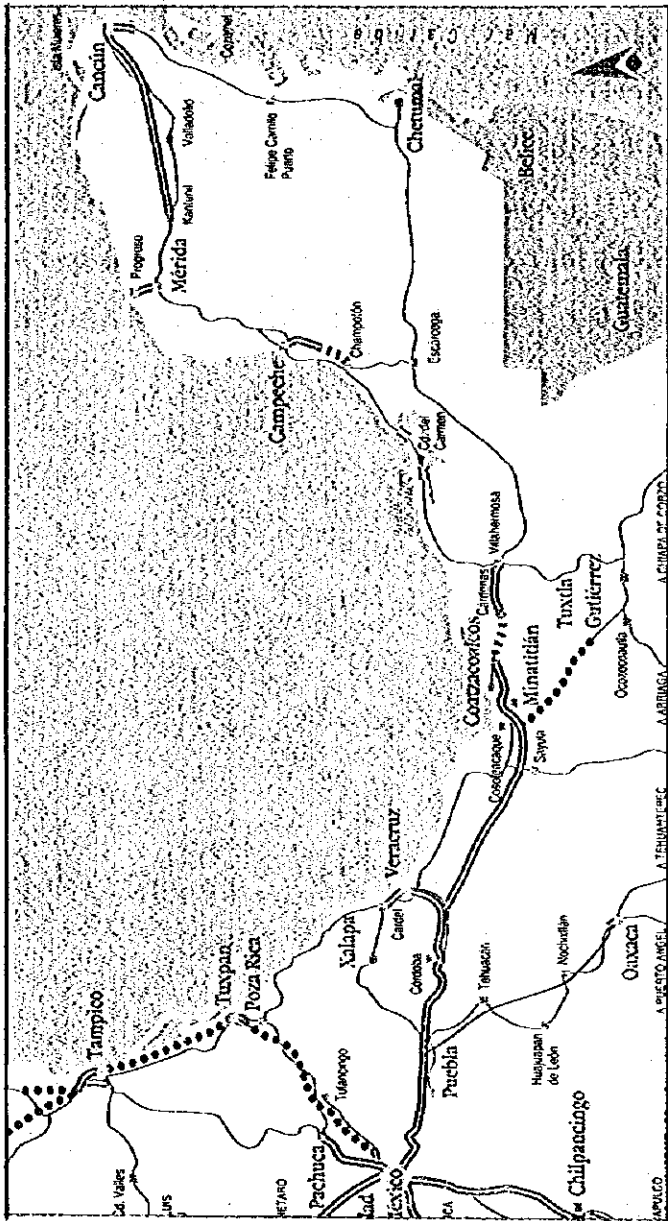
(徐オトバ)

SOURCE: INEGI

デル・カボ間42kmの往復2車線の沿岸観光開発道路計画がある。既にラ・リベラ側28kmは建設されており、同区間の日交通量は500台で乗用車の混入率は87%である。プロジェクト・ライフ期間を7年その間の交通量の伸び率を7%に設定している。

一方、アカブルコ地区においては、先に述べたように道路網も計画的に構築されなかったため道路密度が低く、今後本格的な都市計画に基づく幹線道路網建設が予定されているものの、土地の不法占拠および膨大な資金需要問題があり前途多難である。

図 6-1-4 メキシコ市-カンクーンおよびアカブルコ間高速道路網現況



- | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|---------|--|-------------------|
| | Concesión
cuatro carriles | | 有料 4 車線 | | Aeropuerto |
| | Concesión
dos carriles | | 有料 2 車線 | | Caseta |
| | En construcción | | 計画路線 | | Destino |
| | En proyecto | | | | Entroque |
| | Carretera de
cuatro carriles | | 無料 4 車線 | | Norte |
| | Carretera de
dos carriles | | 無料 2 車線 | | Puente |
| | En construcción | | | | Puente de cuera |
| | Ferrocarril | | | | Puerto |
| | | | | | Túnel |
| | | | | | Zona arqueológica |

図6-15 カンクーン、ロスカボス、アカプルコへのアクセス道路日交通量図(1987)

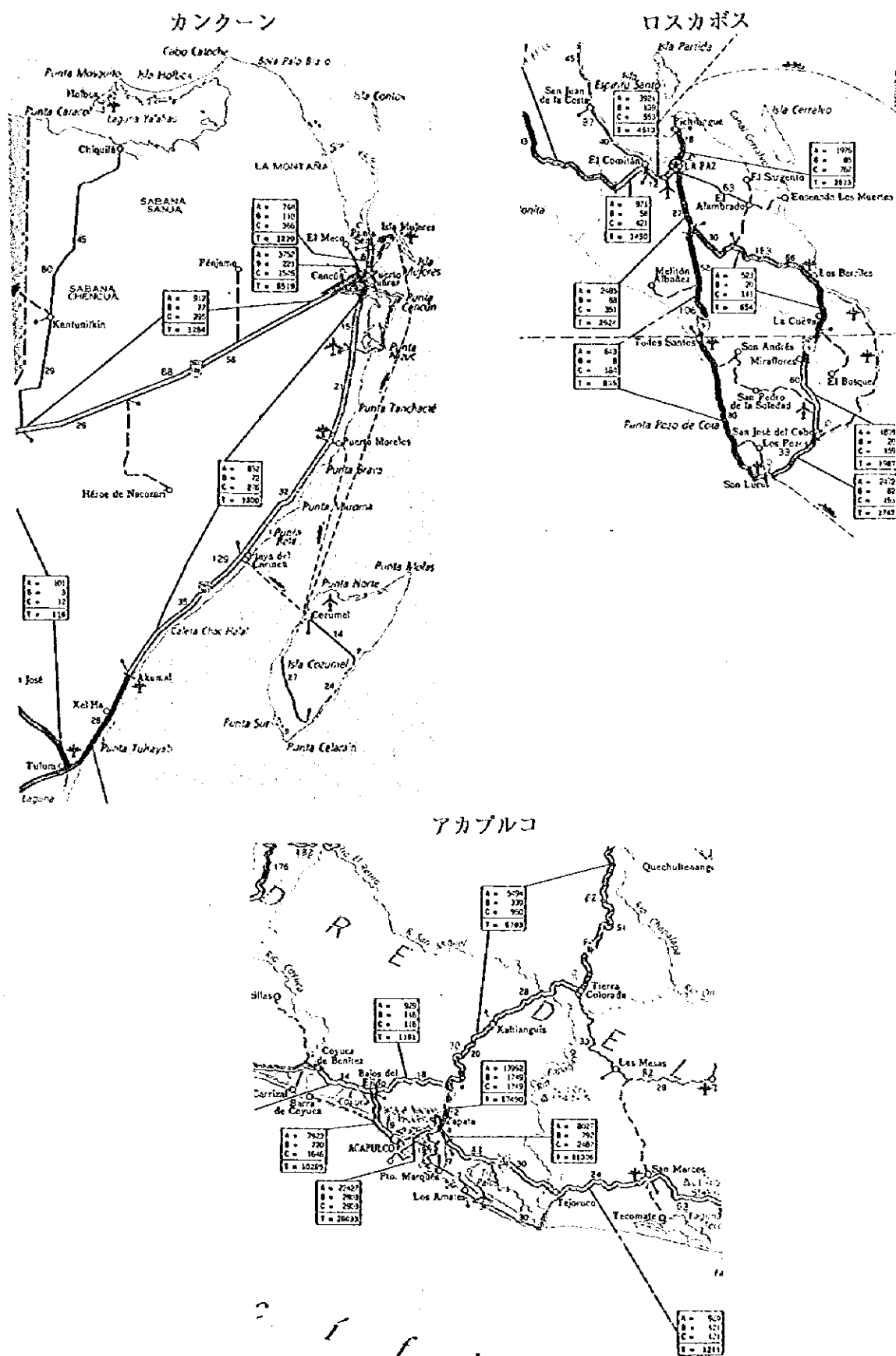
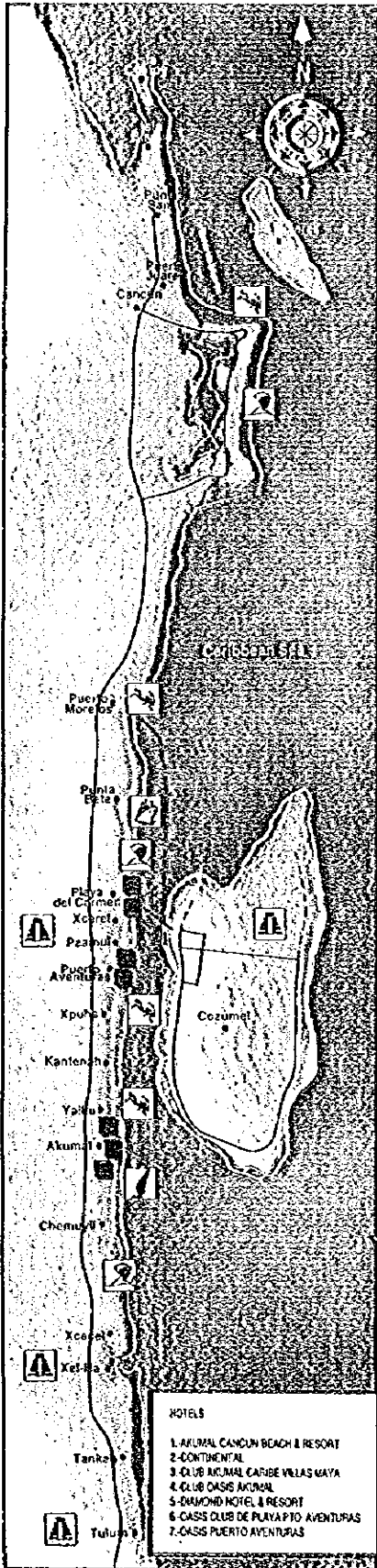
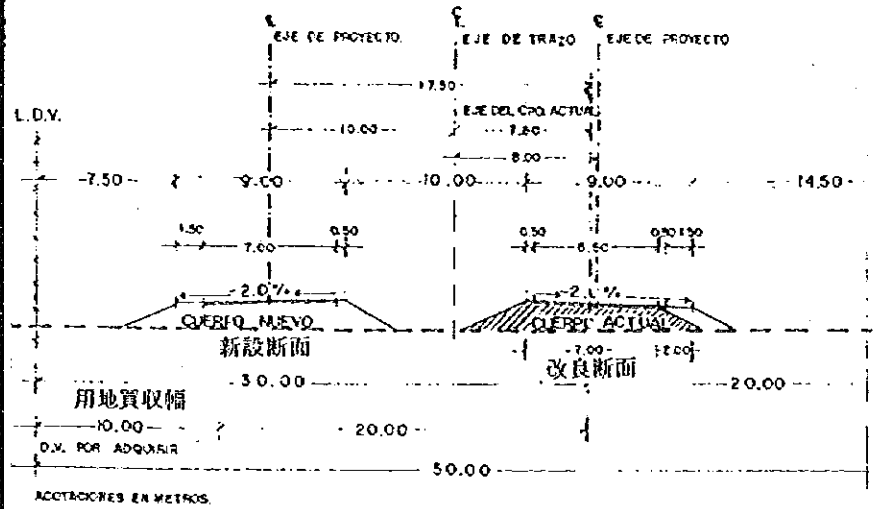


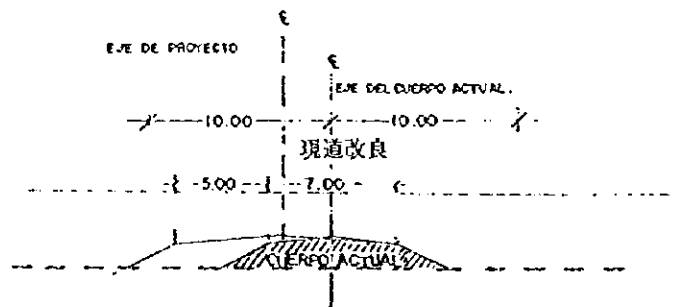
図6-16 カンクーン-ツルム間(128KM)高速道路計画



NIZIC - PLAYA DEL CARMEN間(46KM)標準横断



PLAYA DEL CARMEN - TULUM間(63KM)標準横断



2) 港湾

図6-18にカンクン・ツルム観光回廊にあり、メキシコ国内で観光客船の需要が一番多いコスメル港、図6-19ロスカボス地区にFONATURによって建設されたカボ・サン・ルーカス港とマリーナそして図6-20にアカブルコ港の現況を示す。

コスメル港については、カリブ海の観光客船の需要の伸びに対して現在の接岸施設が不足しているため、新たなカリブ海クルーズの拠点開発が計画されている。しかしながら、同プロジェクトによる近くのサンゴ礁に与える影響が懸念されるため、現在環境庁による審査が行われている。一方、地元ではプロジェクトの賛否をはかるため住民投票が実施された。その結果、賛成票が若干反対票を上回ったとの新聞報道があった。

カボ・サン・ルーカス港は周辺の開発を含め、FONATURによって計画・建設された。マリーナは、最近外国船籍の船の連続係留が認められたため、外国人所有による船の利用が太宗を占めている。以前旅客ターミナルには、プエルト・バジャルタとのフェリーが就航していたが、輸送時間が38時間と長くサービスもよくなかったため、旅客が航空輸送に転換したため、現在は運行されていない。そのため、現在旅客ターミナルは観光客船が利用しており、需要はメキシコ国内で3番目に大きい。今後ロスカボス地区には現在のカンクン地区と同じホテルの部屋数が計画されているため、旅客ターミナルの拡張が必要になると予想される。

アカブルコ港には現在図6-20に示すように、206mの旅客ターミナルがあるが、観光客船が3隻同時接岸するケースが見られた、この場合港湾管理当局は隣接する公共埠頭と貿易埠頭を観光客船に割り当てている。(写真-33参照)一方、最近アカブルコ港の取り扱い貨物量は減少しており、観光客船の運行に支障はきたしていない。

図6-18 カンクーン・ツルム間観光回廊コスメル島観光客船用港湾施設現況

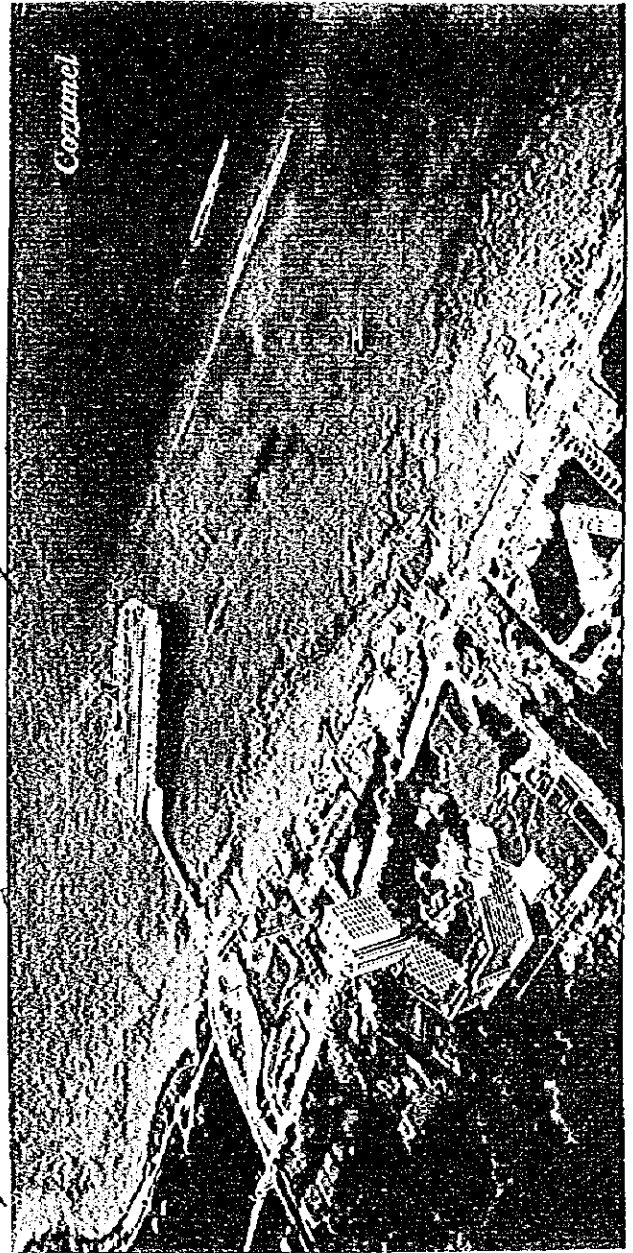
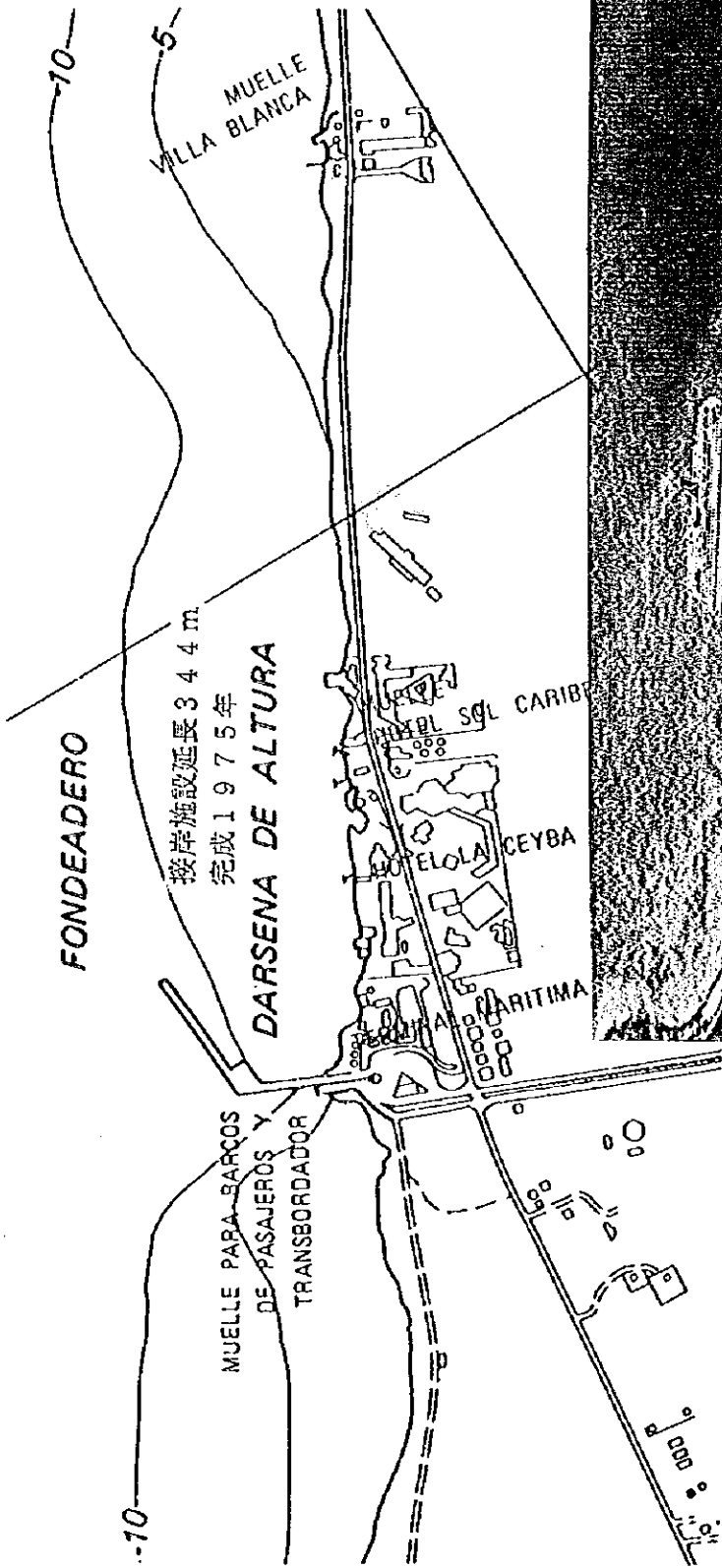


図6-19 カボサンルーカス港とマリーナ施設の現況

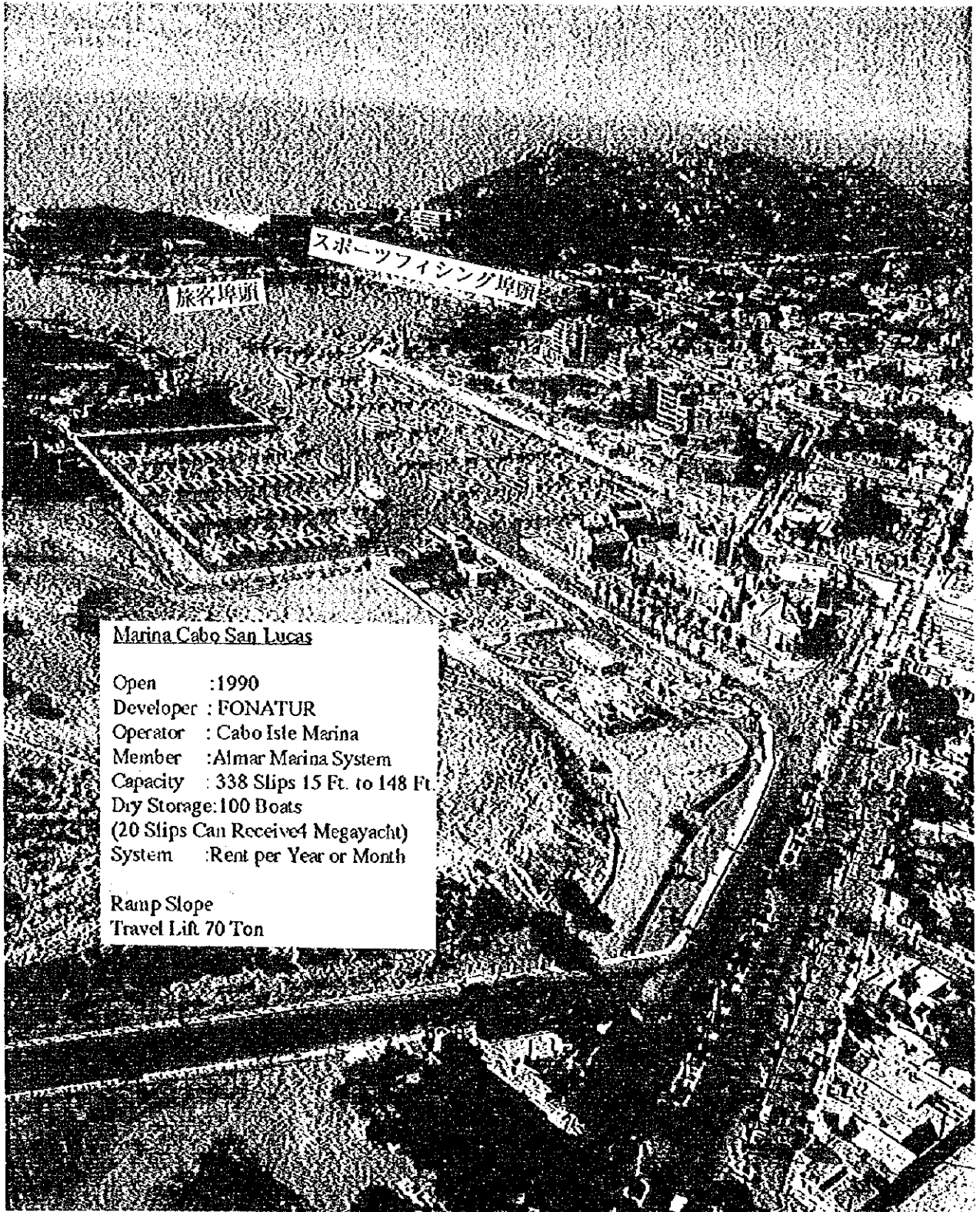
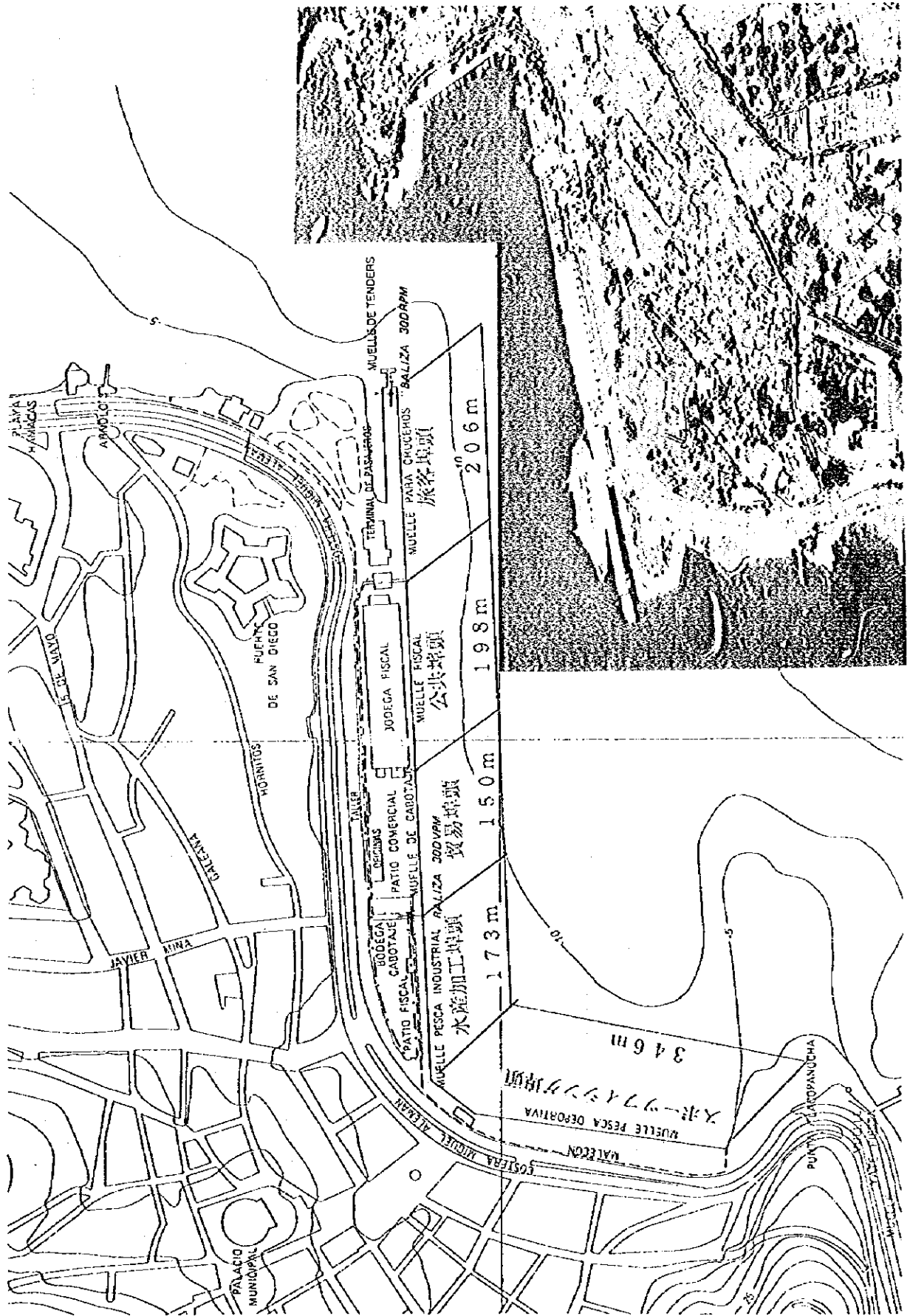


図6-20 アカブルコ港の現況



3) 空港

表3-28に示す対象地区の空港概要を比較すると、サン・ホセ・デル・カボ国際空港だけが、滑走路延長2,200mと短く、国際観光地のゲートウェイとして唯一ワイド・ボディ旅客機が就航できない状況にある。このため、最大就航機材はB 727に制限されているため、将来現在のカンクン並のホテル部屋数を想定している観光開発のためには同空港がボトルネックになる。同空港の拡張計画は、図6-21に示すように立案されているものの、資金的な問題により進んでいない。計画によれば、現在の滑走路を500m延長し、2,700mの滑走路を想定している。このため、DC10より大きな機材の就航が可能になる。更に、計画では旅客ターミナルの拡張もふくまれている。カンクン国際空港についても、BOT方式による旅客ターミナルの拡張計画がある。

空港容量については、メキシコ国のゲートウェイであるメキシコ国際空港が容量限界に達している、このため小型機を周辺の地方空港に移転させている。

空港利用旅客については、表6-17に示すように、カンクン空港では国際旅客と国内旅客の需要が均衡しており、サン・ホセ・デル・カボ空港では、国際旅客の利用が圧倒的に多い。そしてアカプルコ空港では反対に国内旅客の利用が多くなっている。また、国際線の平均搭乗人数については、サン・ホセ・デル・カボ空港の75人とアカプルコ空港の96人に対しカンクン空港では34人とかなり運用効率が低くなっている。反面国内線については就航機材が同じためか3空港とも40人前後で平均している。

表6-17 1993年におけるカンクン、サン・ホセ・デル・カボおよびアカプルコ国際空港利用状況

行政区域	発着数			利用旅客数			平均搭乗旅客数	
	国際線	国内線	合計	国際線	国内線	合計	国際線	国内線
Cancun	34,117	29,314	63,431	1,155,403	1,143,547	2,298,950	34	39
S. J. Del Cabo	5,213	3,286	8,499	392,420	124,912	517,332	75	38
Acapulco	4,584	24,202	28,786	438,528	999,951	1,438,479	96	41

SOURCE: INEGI

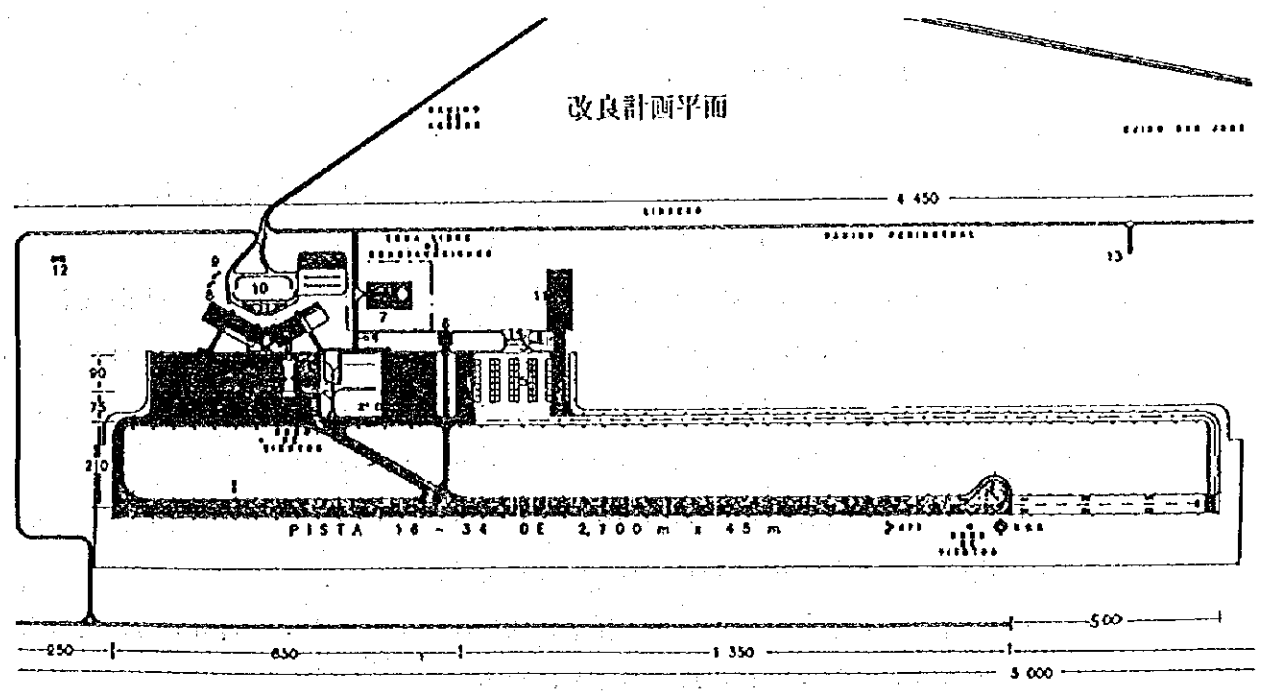
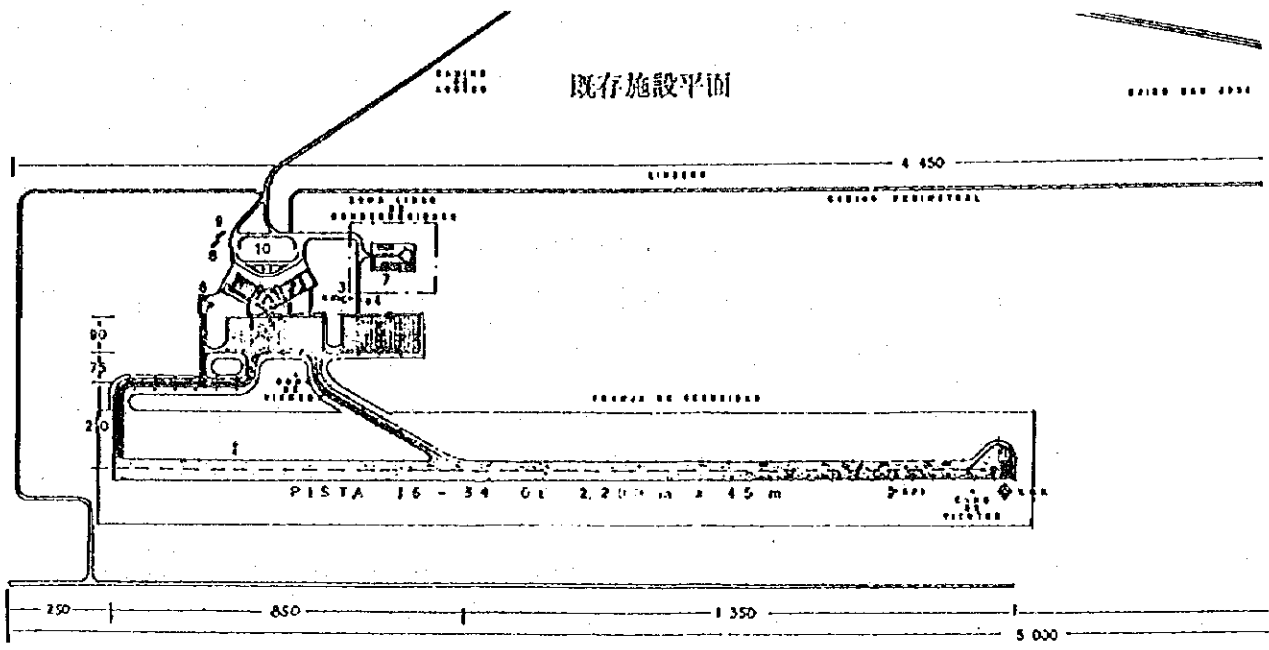


図6-21 サン・ホセ・デル・カボ国際空港改良計画平面図

4) 観光開発プロジェクト

メキシコ国における観光セクターは伝統的に沿海部を中心に投資を行ってきた。特に昔からの海岸（アカブルコ、マサトラン、プエルト・バジャルタ）やM/Pに基づいて開発された海浜観光地（ウワトウルコ、カンクン、ロスカボス等）がある。これらの観光地の中にはいわゆるメガプロジェクトが存在しており、外国投資を受け入れるため、信託が組織されたり、外務省への手続きがとられたりしている。

信託と外務省の手続きについては；メキシコ合衆国憲法第27条I項によれば、外資法10条の規定に従い外国人は、

①住宅に使用しない場合には規制の対象となる区域内に位置する不動産を購入、所有する事が出来る。この場合、当該の購入はこれを外務省に届け出ることを要する。

②同法の第II編II章の規定に従い、規制の対象となる区域内に位置する住宅に供される不動産の権利を購入することが出来る。

と信託による開発地域内の外国人のコンドミニアムおよび戸建て別荘の購入を可能にしている。

この法律に基づき観光省は、カンクン、ロスカボスおよびウワトウルコでは、FONATURによる都市基盤施やアクセス道路の建設を推進し、さらにFONATURからのクレジットを開発業者に与えることで観光施設投資を振興した。

昔からの観光地であるアカブルコのデアマンテ地区観光開発については、FONATURと同じ機能を持ったPROTURが設立されている。

現在進行中あるいは計画中のメガプロジェクトについては、カンクン地区ではマングローブの木が生い茂る入り江を中心とした Puerto Cuncunとラグーンの内San Buenaventura、ロスカボス観光回廊ではゴルフ場開発を中心とした Cabo Real, Cabo Sol, Palmilla とマリーナを中心としたPuerto Los Cabosそしてアカブルコ・デアマンテ地区では宅地開発の Punta Diamantとマリーナとゴルフ場を中心としたLaguna Diamanteそして会員制の Mayan Palace 等がある。

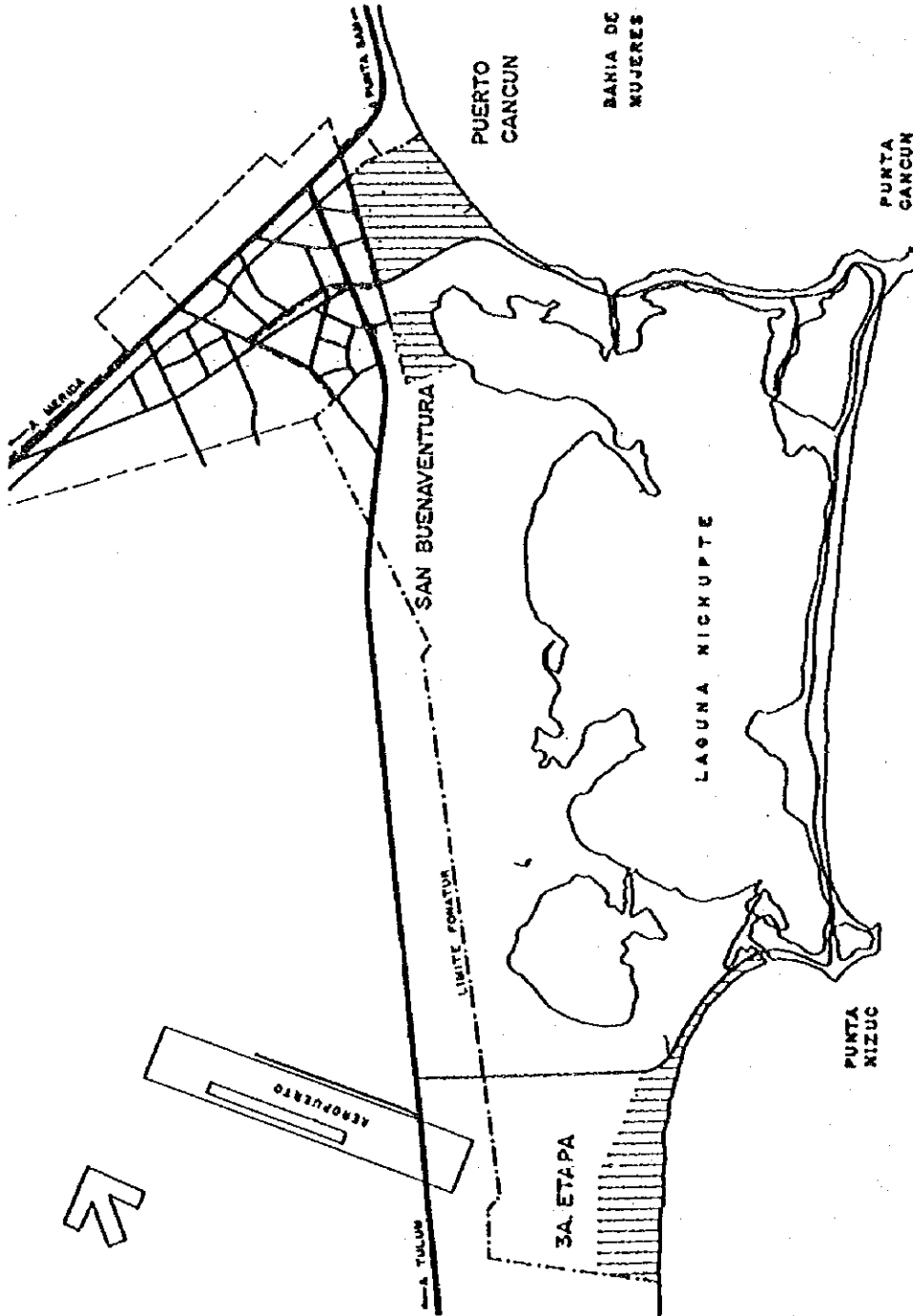
ロスカボスでは上記3つのゴルフ場が正式にオープンすると、合計5カ所 162ホールゴルフ場が観光回廊に出現することになる。

図6-22より6-23に上記メガプロジェクトの位置図と個々のプロジェクトの概念図を示す。宿泊施設についてカンクン地区では、Puerto Cuncun と San Buenaventura(最近名称が Malecon Cancun に変更になった)の両メガプロジェクトにより合計 5,000室のホテルが計画されている。サン・ホセ・デル・カボのサン・ホセ川の河

口にある淡水のエステロ湖を中心に計画されている Puerto Los Cabos メガプロジェクトは、現在エステロ湖周辺の自然環境に与える影響が懸念されるため見直しが行われているが、当初の計画では約 1,000室のホテルマリーナの周辺に計画されている。一方、アカブルコのダイヤモンド開発によるホテル部屋数は明らかになっていない。

PROYECTO	SUP. HA.
PUERTO CANCUN	361.0
SAN BUENAVENTURA	80.0
3A ETAPA	475.2
TOTAL	916.2

INCLUYE CUARTOS DE VILLAS Y CLODDOMINIOS CONSIDERANDO 3 CTOS./VILLA Y 2.5 CTOS./CONDominio



MAR CARIBE

PROYECTOS A DESARROLLAR (MEGAPROYECTOS)
CANCUN, Q.R.

0 1000 2000 3000 m
ESCALA GRAFICA

図6-22 カンクン地区メガプロジェクト位置図

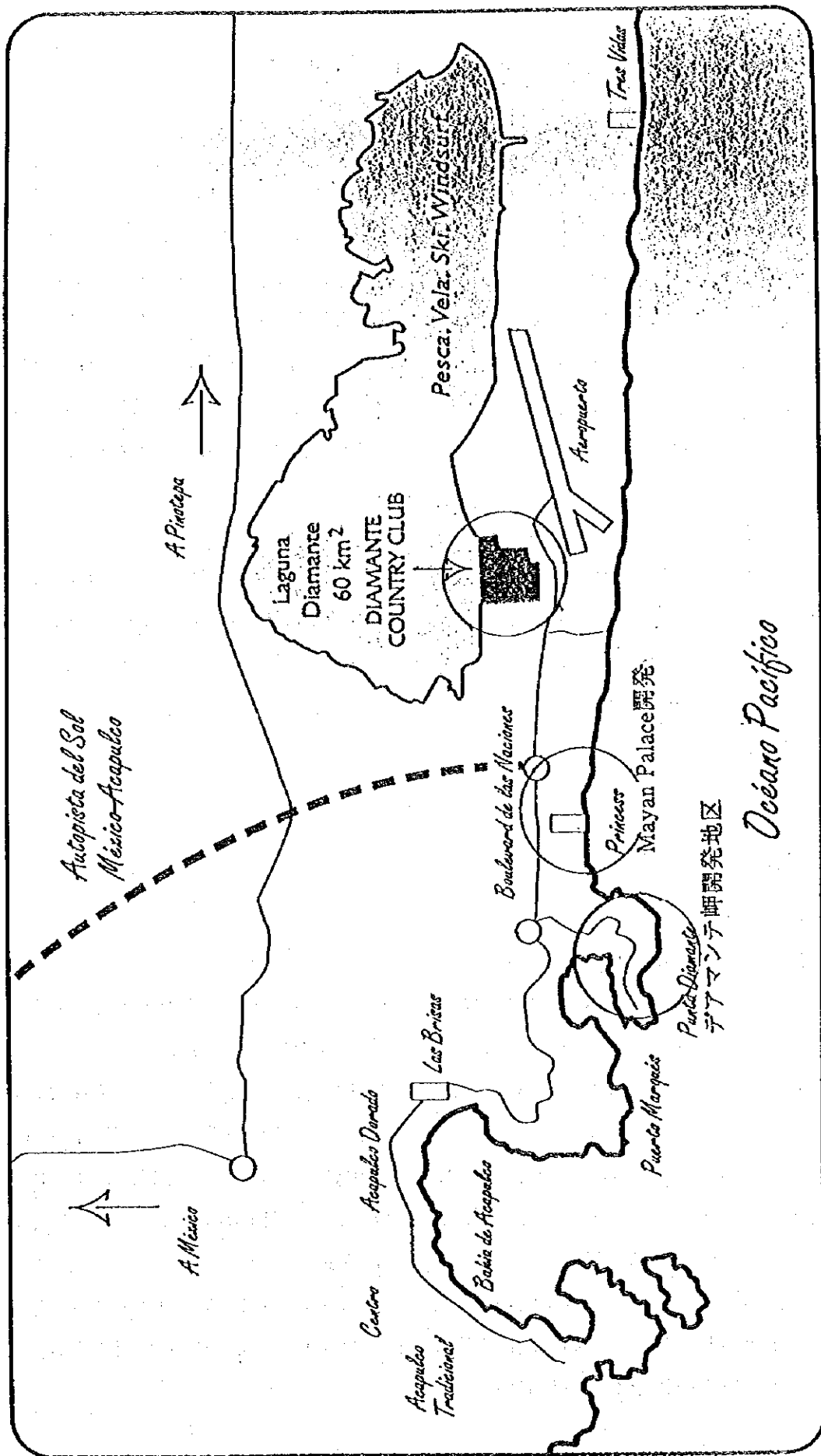


図6-23 アカプルコ・ダイヤモンド地区のメガプロジェクト位置図

第7章 環境予備調査

7-1 環境配慮実施の背景

「環境への影響」とは、「人間あるいは自然の活動により引き起こされる環境の変化」であると法的に定義されている。この考え方によれば、ハリケーンや地震などの天然現象による環境変化も含まれることになる。しかし、実際に国家が評価の対象とするのは主として人間の活動であり、これは人間の活動が自然環境の均衡破壊の最も大きな原因であることによる。このような状況から維持可能な開発モデルへの到達を目標とした政策が立てられ、再生可能、再生不可能な天然資源の合理的使用と、生態系が正常に機能して行く上で、あるいは住民の健康にとって、マイナスとならないような質のレベルに環境要素を維持するための努力が行われている。

この目的を達成するためには、一定の活動によってどの程度の環境破壊が起こされるかを知る必要がある。このためには活動により引き起こされるマイナス効果を評価し、どの環境要素が被害を受けるかを限定することが必要である。これらの目的を達成するために環境アセスメント調査が考えられた。環境アセスメント調査とは、一定の活動、計画、プログラム、プロジェクトが、人間の福祉と自然環境に及ぼす影響、環境効果を突き止め、予告し、予防するために行われる調査である。

7-2 メキシコ国の環境影響評価制度

(1) 環境関連法体系

1) 生態系および環境保全基本法

生態系および環境保全基本法(LGEEPA)は連邦公報(DOF)によって1988年1月28日公表され、1982年に公布された連邦環境保全法が廃止された。

LGEEPAは連邦政府、各州政府および市町村が参加する統合システムを設けた上、総合的な環境政策を策定し、その実施を規制するために環境整備、環境インパクトおよび、リスクアセスメント、野生および水生動植物保護、天然資源の持続的利用、大気、水、土壌に関する環境汚染防止および環境の回復措置、住民参加、環境教育、および管理や警備手段、罰則等に関する規制を設けている。

環境課題に携わる政府の3機関が参加させるシステムを定めると同時に地方分権の基本が定められ、住民とその環境に影響する問題をより迅速かつ有効に対処することができるという成果をもたらしている。

2) 環境に関する法規、法律

L G E E P Aを元に下記の4法項が發布された。

1. 環境インパクト法 (1988年6月7日DOF)
2. 有害廃棄物法 (1988年11月25日DOF)
3. 首都およびその周辺市町村における車輛の移動によって発生する公害の予防および管理法 (1988年11月25日DOF)
4. 大気汚染の予防と管理法 (1988年11月25日DOF)

その他、L G E E P Aの發布以前からすでに水質汚染予防および管理法 (1973年3月29日DOF) および騒音が起因する公害に対する環境予防治法 (1982年12月6日DOF) が施行されている。

環境に関する法規

現在環境法規および基準が83あり、その中の43が基本的事項に対する緊急対処法として制定されたメキシコ最初の公式基準とともに現政府によって裁可された。これらの基準は基本的には、先進諸国で実施されているものに類似しているか、国際機関によって定められた内容であり、保健および工業の基準に従って作成された。

新測量規格連邦法の發布 (1992年7月1日) とともに環境技術基準 (NTE)、保健技術基準 (NTS) 等保健省が制定した諸規格は1993年10月15日に有効でなくなり、その他の分析基準を含めてコストー利益が保証される場合にのみ義務的な公式規格 (NOW) として使用される。

これら諸基準の制定にはケースによって科学的、技術的また消費者保護の根拠、即ち、

- (1) 金額によって表現し得ないものや触知できないものを含めた規格の重要性の詳述
- (2) 規格の被益者の確認 (金額によって表現し得ない悪影響の可能性も含めたポテンシャルコストの詳述)
- (3) およびNOM (メキシコ公式規格) が目的達成のために最良の手段とされる理由等を必要とする。

またこれらの目的達成のために経済的措置、共同参加協約、教育と研修等、その他の諸措置を考慮する必要がある。

明記すべきなのは環境基準の見直しによって新法律に適應させるのが目的であること、そして、それは環境問題の国際的な展望に適應させるため、またコストー効率の面において、現在の形で目標事項の達成が可能かどうかを評価するために有効であ

り、結果的な改善のために役立つ。

測量と規格のための新連邦法は検査研究-保証国家システム(SINALP)を開設し、特に質的コントロールに関連する規格限定サービスを供給するためにふさわしい器材と要員を備えた研究機関を認可、保証する権限を与える。

同法律は同時に企画課政策の責任機関として国家規格化委員会を設け、諸公共機関が課題のために実施する業務を調整する。

法律は本委員会および国家規格化諮問委員会の活動を規制する。諮問委員会は公共セクター、産業、アカデミーおよび一般社会からの代表によって編成され、代表者達は規格の制定や国家規格化システムの運営に参加する。

(4) 州法則

環境問題に関して、29の州で法律が公布された。その内の4州で1988年、6州1989年、6州1990年、11州1991年、2州1992年に公布された。公布されていないのはトラクスカラとカンペーチェの2州に該当するものである。

アンネクスにおいて上記に該当する法的条例および補足的な法則などが記載されている。

(2) 環境関連の諸機関

1) 社会開発省

連邦公共行政組織法(LOAPF)は1992年5月25日に公布された法令により改正され、社会開発省(Sedesol)が創設された。

社会開発省の目標は、特に住民の定住地、地方および都市開発、住居および環境等、総体的社会開発政策を策定、実施、評価することである。

LOAPE(連邦公共行政組織法)第32条、および各州政府や市町村、および社会、民間セクターからの各ケースに該当する連邦公共機関や従属機関等の参加を得て、社会開発省(Sedesol)は環境課題における下記の事業を実施する責任機関である。

XXIII. 国土における総体的環境整備を促進する

XXIV. 一般環境衛生政策を策定し、指揮、管理する。

XXV. 天然資源の利用および環境の質的な保全と復興に資する環境規格や基準を制定する。

XXVI. 特に環境の非常事態や偶発事に対応するため、社会開発に不可欠な生態系の保全もしくは回復を保障するための規格を制定し、ケースによっては行動を起こす。

- XXVII. 環境の保全、保護、回復のためのアクション、メカニズム、事務的手続きなどに従事し、応用できる法律の枠内において目的遂行に資する諸組織を設立し、規格およびプログラムの適応と遂行を実施、監督する。
- XXVIII. 保護と開発を目標として、海、河川や湖沼等の水生および野生の動植物を有効に利用するため、規格化を実施する。
- XXIX. 公害によって公共衛生もしくは生態システムに危害を与えることを防ぐため、廃液の処置などに関する一般的な環境規格や規制を制定し、それら規格、規制が遂行される事を、他の機関に特に指定されていない場合において管理する。
- XXX. 連邦行政権に対して連邦政府にとって重要と思われる天然保護地域の設定を提案し、それらの保護地域を運営、警備するために連邦政府機関および地域当局者達の参加を奨励する。
- XXXI. 応用規格に従って、種々のセクターから提出される開発プロジェクトにおける環境インパクトの評価アセスメントを実施する。
- XXXII. 住居、地方および都市開発、および環境に関連する調査、研究を促進、奨励、実施する。
- VII. 先住民の社会・経済状況を調査し、固有の言語と習慣を継承しているメキシコ国民に対して有利な情勢を与えるために調整された公共機関による目標達成が可能になる措置を設け、先住民諸種族全体の利害に関連する全ての措置が連邦政府、州政府および市町村当局を通じて奨励、実施されるよう配慮する。

1992年6月4日発布された社会開発省内部規定には、生態系と環境保護を目的として独立する2機関の設立が予見されている。それらは国立環境庁 (INE) と連邦環境保護局 (PEPA) である。

1992年7月17日DOFにINEおよびPFPA両機関の組織および機能を制定する協約が発表され、両機関の任務が詳細に記載された。

2) 国立環境庁

長官は連邦政府より任命され、社会開発省の内部規定第36条により、機関は下記の権限を有する。

- I. 環境に関連する総体的政策を策定、指導・実施し、評価する。
- II. 連邦の公共機関やその付属機関、州政府機関や市町村当局との調整、および社会・民間セクターの参加を得て、国土における総体的環境整備を促進

- する。
- III . 保健省およびその他の該当諸機関との調整により総体的環境衛生政策を策定し、指導・実施する。
 - I V . ケースによってその他の当該連邦公共機関の参加により、環境の質的保存および回復のため、および天然資源の保全と利用のために資する環境規格や基準を制定する。
 - V . 特に緊急事態や環境の危機に備えて、社会開発に不可欠な重要な生態系システムの保全もしくは回復を保証する規定を制定し、環境への影響の大きい業務においても連邦公共諸機関、州政府機関や市町村当局が参加するよう、措置を講ずる。
 - V I . 農業、水資源および水産省の当該参加を得て、海、河川、湖沼の野生の動植物を効果的に利用するための規制を制定する。
 - V II . 廃水処理を規制する一般的環境規格、基準を制定し、当該の諸機関間における調整と、州の政府機関や市町村当局の参加を得て、汚染が公共衛生に害を与えたり、生態系の荒廃を起こしたりしないように配慮する。
 - V III . 連邦政府に重要と思われる自然保護地域を社会開発省を通じて連邦行政権に提案し、保護地域の管理と警備のため、連邦機関もしくは地方当局の参加を促進する。
 - I X . 明確な所轄機関が定まっていない自然保護地域を管理し、自然保護地域国家システムを編成する。
 - X . 農業および水資源省との調整により、狩猟対象動物および鳥類に関して技術的規定を制定する。
 - X I . 当該の連邦公共機関および州政府機関や市町村当局等との調整により、環境の質的評価を実施する。
 - X II . 応用できうる法的枠内において当該の公共、社会、民間諸セクターから提出される開発プロジェクトの環境インパクトを評価、診断し、解決する。
 - X III . 環境問題に関する研究およびテクノロジー開発を促進し、奨励、実施する。
 - X I V . 全国土において遵守されるべき環境技術規格、基準を制定し、ケースによって社会開発大臣が発布するために資する。
 - X V . 当該の連邦公共機関との調整において有害物質および有害廃棄物の管理に関する業務を規制する規定を社会開発省を通じて、連邦行政権に提案する。

- X V I . 環境の保護と回復のために社会および民間セクターとの協賛による事業や投資を実施する。
- X V II . 応用できる法的規定によって予見されている事項に従い、許可、利権、権限、ライセンス、判断書、決議、記録や保証書等を譲与する。
- X V III . 機能している施設において、実施されている非常に危険な業務、および事故予防に関連するプログラムについて、責任者達から提出される環境リスク調査事項を評価、判断し、解決する。
- X I X . 「環境公報」を出版し、普及させる。
- X X . 当該の運営資金を調達する。
- X X I . その他については社会開発大臣および他の応用できる法的規定によって定められる。

3) 連邦環境保護局

局長は連邦政府の行政責任者および社会開発省内部規定第38条に従って任命される。連邦環境保護局 (PFPA) の権限は下記の通りである。

- I . 連邦政府のその他の機関、もしくは地域当局に該当しない場合、環境の保全、保護回復のための法律、規定、規格やプログラムの遂行を監視し、応用できる法律の枠内において前述の目的を達成するために必要なメカニズム、例証や事務的プロセスを設ける。
- I I . 環境政策の策定、実施、および環境規定を遵守させるための情報、普及や警備等の政策に社会が責任を持ち、参加するよう促進する。
- I I I . 市民や公共、社会、民間の諸セクターから環境法、規定、規格やプログラムが遵守されていないというクレームや訴えを受理し、調査を実施し、解消するか、もしくは主務官庁に橋渡しをする。
- I V . 環境の保全と保護に関して国民の利害に資するよう、監視する。
- V . 環境および環境保全のための規定実施およびコントロールにおいて連邦政府、州政府、市町村当局と協力する。
- V I . 環境規定の正当な実施をコントロールするために、必要な提言状もしくは決議を主務官庁に提出し、その内容事項が達成するように監視して提出された提言状や決議のフォローアップを実施する。
- V II . 環境の保護、保全に関して、国民から提起される相談事項に対して助言を与える。

- VIII. 環境規定、規格、プログラムの実施に関連する事項において、民間人同士および民間人と当局者達との関係において利害の協調性を保つように努力し、奨励する。
- IX. 環境に重要な影響を与えるリスクがあると思われる事業や化合物の開発、保管、輸送、生産、加工、流通、使用等の各システムおよび廃棄物の処理について連邦政府管轄の公共および民間諸企業や施設において環境監査および鑑定を実施する。
- 環境規定遵守に必要なシステムおよび設備が設けられているかを確認し、環境の危険事態が勃発した場合に備えて、予防措置および対処措置に関するそれらの企業や施設が有している設備やその環境容量を確認する。
- X. 連邦、州、市町村の当該主務官庁との調整により、環境保護、保全に関する規定の実施と遵守を考察する。
- XI. 法的枠内において当該の警備措置を設け、処罰を科する。
- XII. LGEPA（環境保護基本法）および課題におけるその他の法的措置に対する違反を予防し、所轄範囲外の場合は当該当局に通達する。
- XIII. 環境の保護、保全に反する犯罪を犯すことにつながる行為、怠慢や違反等を連邦公共機関に告発する。
- XIV. 当該の運営資金を調達する。
- XV. 権限を行使するためにその他の連邦機関、州および市町村当局などと調整する。
- XVI. 環境に関する法律、規定、基準やプログラムを作成、適応、現行化するために市民からの提案を仲介する。
- XVII. 環境の保護、保全と回復に資する規定、基準、調査、プログラム、プロジェクト、アクション、事業や投資の策定および実施を当該局に交渉する。
- XVIII. 在任中の連邦公務員が環境保護に対する違反を犯した場合、連邦監査室もしくは当該の最高当局に対して、法的処置を下すよう、もしくは当該当局に付託するように仲介する。
- XIX. 地方公務員による環境保護法違反が告発されたり、クレームが出たりした場合、州および市町村当局などが適切な法的処置を実施するよう調整し合う。
- XX. 社会開発大臣および適応できうる法的規制によって定められるその他の権限。

SEDESOL (社会開発省) は、その組織に経済および社会分析ユニットを構成しており、本機関を通じて社会開発政策の設計図を1989-1994 (PND) 国家開発プラングローバル作戦と一致させることを目標としている。

本ユニットが機能し始めて以来、地域および都市開発、環境保護と住居等の課題における政策の評価、分析を通じて社会開発省における規格エリアに援助を施してきており、諸社会プログラム企画において有効な経済性とマクロ経済との相関に資する基準を付加させている。

(3) EIA 審査体制

1) 考え方

環境の均衡破壊をもたらしたり、法の施行規則やメキシコ公式基準 (NOM) の設定する限界・条件を満足させられない公共・民間の工事計画や活動計画に関する環境アセスメント調査は、1982年以降メキシコ国の法規に取り入れられ、基本的な規制手続きのひとつとなっている。このエコロジー政策の予防的側面は1988年に公布されたエコロジー均衡・環境保護一般法 (LGEEPA) により、環境アセスメント手続き (PIA) および環境危険度調査が設定されたことによりさらに強化された。

2) 環境アセスメント手順

環境アセスメント手続きは環境保護保全に適用される計画手続きである。これは環境質の低下を予見する手続きであるとともに、環境政策が生産・開発プロジェクトを評価する際の方法ともなっている。二重の性格を持ったプロセスで、一方では一定のプロジェクトや活動が引き起こす環境変化を突き止めることを目的とし、危険度調査とともに環境計画の手続きであると共に、他方では当局が一定のプロジェクトや活動を認可、却下あるいは変更するための法的・行政的手続きとしての性格を有している。

環境アセスメント手続きは公共セクターまたは民間セクターに属する個人・法人が、その性格上環境当局の承認を必要とする工事プロジェクトや活動を行おうとした時に実施されるものである。この点につき、エコロジー均衡環境保護法およびその施行規則は、エコロジーの不均衡をもたらしたり、現行の施行規則や、連邦が環境保護のため発行する基準 (NOM) の設定している限界や条件を満たさない可能性のあるプロジェクトについては、それぞれの権限の所在に従い、連邦、州または市町村の事前の承認を得なければならないと規定している。環境天然資源漁業省は環境庁を通じ、連邦が関心を持つプロジェクトにつき、環境アセスメント評価を行う責任官庁となって

いる。この機能は具体的には（環境）規範局が果たしており、環境アセスメント調査の分析、その結果の判定、および判定の結果条件が付された場合にはそのフォローを行っている。（これは行政手続きによるフォローであり、現場での検査は行わない。現場での立入り検査は環境検察庁の権限になっている。）

プロジェクトの承認を得るためには、当事者（申請者）は当該当局（規範局）に対し予防報告書（preventive report）および環境アセスメント申告書を提出しなければならない。予防報告書は工事なり活動なりがエコロジーの不均衡をもたらしたり、連邦が環境保護のために発行する細則やNOMの規定する限界や条件に違反しないと考えられる場合である。

もし、プロジェクトがこれらの限界や条件を越える場合には環境アセスメント申告書を提出しなければならない。この申告書は、当該の工事や活動が環境に与える可能性のある重大な影響を調査し、これがマイナスの影響である場合には、それを防止あるいは軽減するための方策を報告する文書と定義することができる。

提出される環境アセスメント申告書は、プロジェクトの規模、その実施場所、および活動の種類により、3つの形態で作成される。これらの形態とは、a) 一般申告書、b) 中間申告書、c) 個別申告書である。

環境アセスメント申告書の評価には次ぎの点が考慮される。エコロジー整備、自然保護地域としての公告を受けているか否か、天然要素の合理的活用と環境保護の双方に照らした野性動植物保護上のエコロジー的判断基準、集落のエコロジー的配慮による規制、エコロジー均衡環境保護法の適用範囲に関する現行の細則やNOM、および環境に関する地方条例など。当該当局は提出された調査書を検討・分析の後、a) 申告書通りの形でプロジェクトを承認する、b) 条件付でプロジェクトを承認する、c) 提出されたプロジェクトを却下する、のいずれかを決定する。

プロジェクトが承認された場合には環境庁は公式の判定書を発行する。

この判定書には、環境アセスメント調査の承認、実施される行為の妥当性、および場合によっては、予想される環境への影響の軽減策、あるいはその他の環境コスト低減策が含まれる。

環境アセスメント上、連邦の権限に属する経済活動

エコロジー均衡環境保護法第29条および環境アセスメントに関するその施行規則の第5条は、下記の活動を規制するのは連邦の権限に属す、と規定している。

- I. 連邦が直接あるいは契約業者を使って実施する公共事業。
但し、下記の場合は例外とする。
 - a) 市街地に於ける固定資産の建設、整備あるいは取り壊し。
 - b) 固定資産の保存、修理あるいは保全。
 - c) 施設あるいは建物などの固定資産をその設置されている場所で改造する場合。
- II. 水利工事。但し、下記の場合は例外とする。
 - a) 容量50,000m³ (までの) 灌漑用・治水用ダム。
 - b) 100 ヘクタール以下の農業用水利施設。
 - c) 井戸 (孤立したもの)。
 - d) 堤防。
 - e) 自然の水系からの取水 (施設) で、年間水量の10%までの取水を目的とするもの。
 - f) 100 ヘクタール以下の表面積を占める水利工事。
 - g) リハビリ水利工事。
- III. 一般交通路。但し下記の場合に限る。
 - a) 橋梁、防波堤、海底トンネル、海面埋立て、浚渫工事、海とラグーンとの間の水門。
- IV. 石油、天然ガス、石炭のパイプライン。
- V. 化学工場、石油化学工場、製鉄所、製紙工場、製糖場、飲料工場、セメント工場、自動車工場、発電所、送電施設。
- VI. 専ら連邦が行う金属・非金属物質の探査・採掘・処理および精製。但し、重力探査、地表の地質探査、電気探査、磁気感度および密度による磁気探査は除く。
- VII. 有害廃棄物の処理、隔離、除去のための施設。
- VIII. 連邦の観光開発。
- IX. 放射性廃棄物の処理、隔離、除去のための施設。
- X. 熱帯林および更新の難しい種の林業的利用。
- XI. その性格や複雑性から、連邦の参加が必要とされる工事や活動で、その旨州又は市町村当局が要請するもの。
- XII. 非常に危険性が高いと考えられる活動。
- XIII. 実施しようとする工事あるいは活動が2つ以上の州や、他国あるいは国際的管理の下にある地域のエコロジー均衡に影響を与える恐れがある場合

7-3 現地踏査結果

メキシコ国観光促進投資戦略の策定のための調査の事前調査として、観光戦略策定の候補地6カ所のうち、カンクン、ロスカボス、アカプルコに関して現地踏査を行った。以下に各調査地における現地踏査による概況、環境配慮上の問題点を示した。

(1) カンクン

1) 概況

カンクンは、ユカタン半島の北東端に位置し、カリブ海に突き出たカンクン岬、ニズック岬、および2つの岬の間に位置するニチュブラ湖（ラグーン）からなる（写真-4）。カンクンはFONATURによって開発された観光都市である。もともとは、人口150名程の小さな漁村であったが、開発に先立ち観光関連基盤施設ならびに社会資本の整備が行われた（写真-7、8、9）。ラグーンの外縁に沿って開発が進んでおり、大規模なリゾートホテルが建設されている（写真-5、6）。なお、現在継続中のメガプロジェクトについては、4章を参照の事。カンクン岬の沖合いに位置するムヘーレス島は、ビーチを主体とした観光施設が整備されている。（写真-12）。

2) 環境配慮上の重要事項

カンクンにおける最大の環境上の問題は、ラグーン内の環境の悪化である。写真5、6に見られるように、ラグーンの外側のカリブ海は、透視度もよく鮮やかなカリビアンブルーの水色を示している。それに対して写真10、11にみられるようにラグーン内は透視度も悪く、水色は暗い緑色で富栄養化が進行している。カンクンの最大の観光資源が海であることを考えると、ラグーン内の環境の悪化は大きな問題であり、ラグーン内への排水は厳しく規制され、現在一切の排水をラグーン内に流すことが禁止されている。しかしながら、もとより閉鎖性の高い水域であり今後規制が成功したとしてもラグーン内の環境が改善されるには時間がかかるものと見られる。

また、当初より計画的に開発が進んだFONATURにとってのモデル的な開発地ではあるものの、社会基盤の整備以上の速度で居住人口が増加したため、観光関連基盤施設と比較して下水道、上水道など社会資本の整備は遅れ気味である。

(2) ロスカボス

1) 概況

ロスカボスはカリフォルニア半島の最南部に位置する二つの都市、カボサンルーカスとサンホセデルカボからなる。カボサンルーカスは小さな漁村、サンホセデルカボは、

古くはサンホセ川の水資源を求めて寄港した東洋貿易の大陸側最後の港として栄えた。カリフォルニア半島は年間の降水量は少なくメキシコ国内で有数の乾燥地帯であり、特に半島南部は乾燥しているが、サンホセデルカボ周辺はサンホセ川の流域の当たり水は豊富であり、河口部には地下水脈が露出した淡水の湖エステロ湖がある。また、ラグー山脈には氷河期の遺存種（レリック）の森林が残っており、ブルモ岬地先にはアメリカ大陸西岸唯一の珊瑚礁が存在する。

FONATURはサンホセデルカボ周辺にゴルフ場、コンドミニウムを主体とした開発を行う一方（写真-13、15、20、24）、民間資本によるメガプロジェクトも多数行われつつある（写真-21、23、）同じくFONATURが行う観光開発計画であるカンクンと比較し、ロスカボスは開発年次は同じながら全体の計画は遅れ気味である。

2) 環境配慮実施上の重要事項

ロスカボスに於いても、環境上大きな問題となるのは水資源開発を巡る問題である。交通の便が悪く、大陸とは陸続きとはいうものの食料などの多くを他の地方からの輸送に頼っておりそのため物価は高い。勢い、客単価の高い外国人相手の高級リゾートが開発される事になったが、そのほとんどがゴルフ場を中心としたリゾートである。現在建設中のものを含めると、ロスカボスには合計5カ所、162ホールのゴルフ場ができる。（写真-21、22、23、24）。B. C. S州では、環境に関する法律として、ゴルフ場に使う水は全て下水処理水でなければならない。FONATURの観光関連基盤施設整備により下水処理施設を作り処理水をゴルフ場で利用している。現時点では、処理水は需要量をまかなうだけ供給されているが、ロスカボスには観光コリダーを中心としてさらなるゴルフ場の開発計画があり、水資源の不足が懸念される。

サンホセ川河口に位置するエステロ湖は、カリフォルニア半島有数の貴重な淡水湖であるが大規模な開発計画がある。（第6章、観光開発プロジェクト参照）この計画が実行されると、自然環境は著しく改変される事から、現所在地元バハカリフォルニア州立大学を中心として計画の見直しが行われている。見直しは近く終了する予定（1995年4月現在）で環境管理計画が立案される。付属資料に環境管理計画の試案（まだ正式なものがないため参考として写真撮影の許可をいただいたもの）を示した。

カンクンと比較すれば、開発の速度が遅かったために、社会基盤の整備は比較的順調にしている。観光開発に伴い居住人口が増加し、建設労働者が不法に居住したケースがあるが、住宅地を作り移転を進めている。（写真-14）

(3) アカブルコ

1) 概況

カンクン、ロスカボスとは異なり、漁村を中心として自然発生的に生じた観光地である。自然発生的に開発が進んだため、基本計画が無く観光関連基盤施設を含めて、社会基盤の整備の遅れが目立っている。アカブルコは、大きく分けて3つの区域からなっている(写真-25)。一つは自然発生的に開発が進んだ区域。二番目はアカブルコ湾の北側に広がった大規模リゾートホテル群からなるドラド地区。そして現在、地元でのFONATURにあたるPROTURが中心となってディアマンテ地区の開発を行っている(写真-27、28、30、31、32、35)。

メキシコ～アカブルコ間的高速走路が開通し(写真-26)陸上のアクセスは向上した。

2) 環境配慮実施上の重要事項

アカブルコが自然発生的に開発の進んだ観光地であるため、およびFONATURの開発地と比較して様々な問題が表面化しやすくなっている。観光地としての最大の問題は、アカブルコ湾の環境悪化である。他の地区と比較しても下水処理施設の整備は著しく遅れている。(観光関連基盤施設の項 参照)さらに、自然発生的であるが故に、流入する人口は多く、危険な傾斜地を不法占有する居住者が後を絶たない(写真-2)。不法居住者に関しては、郊外に移転地を開発し移転させた経緯があるが、移転先の都市も社会資本の整備が悪く居住環境は悪化している。

アカブルコ湾の環境が悪化し、市街部の観光開発地に余地がないため、新たな開発地は市街部に広がりつつある。新たに開発が進みつつあるディアマンテ地区は、ディアマンテ岬(写真-31)マルケス湾(写真-35)、トレスバロス ラグーン(写真-40、41)およびババガヨ川の河口(写真-42)にかけて広がっている。

ディアマンテ岬は問題を残して住民の移転を行った事に加えて、開発が途中で止まっており、土工が不完全な状況に止まっている。表土がむき出しのままの状態であり、土壌侵食が進行している(写真-36)。また、トレスバロス ラグーンはアカブルコ湾の3倍の水域面積あり、マリナーナなどが計画されている(写真-39)。流入河川上流には、不法居住者の移転都市などがあり水質悪化が進んでいる。また、カンクンの例でも見られるように、ラグーン内の水界は閉鎖性が高く環境悪化が進行しやすい。また、ババガヨ川河口域にはマリナーナなどが、アメリカの銀行グループにより計画されている(写真-39、40)が、河口域は多くの水鳥の見られる環境上重要な地点であり、開発による影響が懸念される。

7-4 プロジェクト概要とプロジェクト立地環境

(1) プロジェクト概要

メキシコ観光促進投資戦略策定のための調査にかかわるプロジェクト概要を表7-1示した。

表7-1 プロジェクト概要

項目	内容
プロジェクト名	メキシコ国観光促進投資戦略策定のための調査
背景	メキシコ合衆国は、広大なビーチリゾートおよびマヤ、アステカの考古学的遺跡などの観光資源を持つ。また、観光セクターは、同国GNPの7%を分担し、第3位の外貨獲得減でもある。しかしながら「経済の近代化」政策の下、観光についても見直しが求められている。
目的	メキシコ合衆国政府の要請に基づき、同国政府の推進する総合的観光拠点開発の評価を通じて、同観光拠点に係る今後の観光開発戦略および観光プロモーション、広報戦略を策定する。
位置	メキシコ合衆国、カンクン、ロスカボス、アカプルコ、ウアトゥルコ、マサトラン、プエルトバジャルタの中から2ないし3地点
実施機関	メキシコ合衆国観光省
裨益人口	
計画諸元	
観光資源	自然資源（海岸、高原、景勝地、動植物）／遺跡・文化財／博物館／飲食／買い物／スポーツ（ダイビング、ヨット、ゴルフ、登山等）／その他（ ）
主要計画	需要予測／中長期計画の立案／基盤施設整備計画の立案：交通施設改善（港湾、空港、道路、鉄道、河川）／生活関連施設整備（上下水道・ゴミ処理等）／観光資源整備
その他特記すべき事項	

(2) プロジェクト立地環境

今回の事前調査では観光促進投資戦略の策定地点については選定しなかった。従って、現地踏査を行った3地点について、プロジェクトの立地環境を記述する。

プロジェクト立地環境 -カンクン-

項 目		内 容
プロジェクト名		メキシコ国観光促進投資戦略策定のための調査
社 会 環 境	地域住民 (居住者/先住民/計画に対する意識など)	人口百数十名の漁村の住民を移転させ、観光開発を行った。観光開発の進展に伴い、新たに住民が流入し、都市化が急速に進んでいる。
	経済活動・交通・生活施設 (商業/輸送網/上下水/ゴミ)	観光を目的に FONATURによって造られた都市であり、開発に先立って都市基盤の整備が行われた。
	遺跡・文化財/保健衛生 (保全・利用状況/疾病発生など)	周辺部にマヤの遺跡が存在するが、観光の主要テーマはマリンリゾートであり、遺跡は十分に活用されているとは言えない。
自 然 環 境	地形・地質 (景勝地・山地・低湿地など)	カリブ海に面したラグーン(礁湖)を利用した巨大マリンリゾート地帯。
	湖沼・河川水系・海岸・気象 (水質・海浜・降雨日数など)	1年を通じて暖かいマリンリゾートの適地、カリブ海側の水質は良いが、ラグーン内の水質は悪化している。
	動植物・生息域 (希少動植物/マングローブ・珊瑚など)	カリブ海側にはサンゴ礁があり、ダイビングスポットとなっている。ラグーン内にはマングローブが広がり、保護地域となっている。ウミガメの産卵場であるが、近年は減少傾向を示している。
公 害	苦情の発生状況 (関心の高い公害など)	開発の進行による急激な人口集中による都市型の公害(廃棄物、生活排水など)の発生が懸念されている。
	対応の状況 (制度的な対策/補償など)	本来、人工的に計画された都市であり、計画人口の範囲内では比較的問題は少ないとされてきた。メキシコ国内では成功した事例とされている。
その他特記すべき事項		

注) 記述は既存資料により分る範囲内とする。

プロジェクト立地環境 —ロスカボス—

項 目		内 容
プロジェクト名		メキシコ国観光促進投資戦略策定のための調査
社 会 環 境	地域住民 (居住者/先住民/計画に対する意識など)	東洋貿易の中継地であったサンホセ・デルカボと、小さな漁村カボ・サン・ルーカスという二つの街を中心としているが、周辺部の人口は少なく、先住民などは居住していない。
	経済活動・交通・生活施設 (商業/輸送網/上下水/ゴミ)	産業はほとんど全て観光に依存している。観光開発に先立つ FONATURが都市基盤の整備を行っている。
	遺跡・文化財/保健衛生 (保全・利用状況/疾病発生など)	カリフォルニア半島内陸部には、石器時代の洞穴などがあるが、調査で行われている段階であり、観光資源としては利用されていない。
自 然 環 境	地形・地質 (景勝地・山地・低湿地など)	カリフォルニア半島は、メキシコ有数の乾燥地帯でロスカボス周辺も年間の降水量は少ない。唯一、サンホセ・デル・カボの周辺は水が豊富で、エステロ湖という淡水湖がある。
	湖沼・河川水系・海岸・気象 (水質・海浜・降雨日数など)	サンホセ・デル・カボのエステロ湖は、カリフォルニア半島内の貴重な淡水湖であり、保護計画が立案されている。
	動植物・生息域 (希少動植物/マングローブ・珊瑚など)	ラグー山脈には、氷河期の遺存種(レリック)の森林地帯が残り、ブルモ岬には、アメリカ大陸西海岸唯一のサンゴ礁が存在する。
公 害	苦情の発生状況 (関心の高い公害など)	カボ・サン・ルーカスは、小さな漁村であったが、観光開発の進行により、人口が増大し、廃棄物、生活污水などの問題が生じている。
	対応の状況 (制度的な対策/補償など)	住宅地の整備を行い、不法住居者の移転を行っている。
その他特記すべき事項		

注) 記述は既存資料により分る範囲内とする。

プロジェクト立地環境 -アカブルコー

項 目		内 容
プロジェクト名		メキシコ国観光促進投資戦略策定のための調査
社 会 環 境	地域住民 (居住者/先住民/計画に対する意識など)	小規模な漁村を中心として、自然発生的に生じた観光地であるが、周辺部に新しい観光開発が進み、住民移転などの問題が生じている。
	経済活動・交通・生活施設 (商業/輸送網/上下水/ゴミ)	観光を中心とした産業が中心の都市である。自然発生的に開発が進んだ為、上下水、ゴミ処理など、社会基盤の整備は遅れている。
	遺跡・文化財/保健衛生 (保全・利用状況/疾病発生など)	遺跡、文化財的なものはない。初期に開発された地域および、周辺部に住民が住みつき、(一部スラム化している)保健衛生の面で、問題が生じている。
自 然 環 境	地形・地質 (景勝地・山地・低湿地など)	天然の良港であるアカブルコ湾を控えた世界的な景勝地。周辺部には自然を多く残したラグーン(礁湖)がある。
	湖沼・河川水系・海岸・気象 (水質・海浜・降雨日数など)	アカブルコ湾は、水質悪化が進んでいる。アカブルコ市の水源である、ババガヨ川の下流には、トレス・パロス・ラグーン(礁湖)があり、開発の計画がある。
	動植物・生息域 (希少動植物/マングローブ・珊瑚など)	トレス・パロス・ラグーンから流入するラグナ・ネグロ(黒いラグーン)は、マングローブが広がっている。アカブルコ湾を見下ろす北東の丘陵は、国立公園(エル・ベラデロ)に指定されている。
公 害	苦情の発生状況 (関心の高い公害など)	都市基盤の整備が遅れた事により廃棄物、ゴミ処理、生活排水などの都市型公害が発生している。
	対応の状況 (制度的な対策/補償など)	周辺の地域に不法居住者の移転を進めているが、移転地も基盤整備が遅れ、また、増大する居住者のために新たな移転地が計画されている。
その他特記すべき事項		

注) 記述は既存資料により分る範囲内とする。