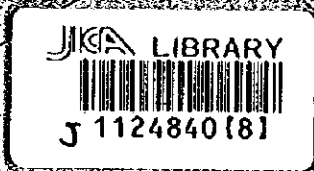


パナマ共和国
観光庁

パナマ国沿岸域観光開発計画調査

報告書 (要約)

1996年10月



大井信也(シニア・アドバイザー)外務省国際協力本部長
藤原隆夫(シニア・アドバイザー)外務省国際協力本部長

社 籍 一
JR
95-108

ARY

国際協力事業団

パナマ共和国

観光庁

パナマ国沿岸域観光開発計画調査

報告書

要約

1995年10月

八千代エンジニアリング株式会社

株式会社パシフィック・コンサルタンツ・インターナショナル



1124840 [8]

序 文

日本国政府は、パナマ共和国政府の要請に基づき、同国の沿岸域観光開発計画調査を行うことを決定し、国際協力事業団が、この調査を実施しました。

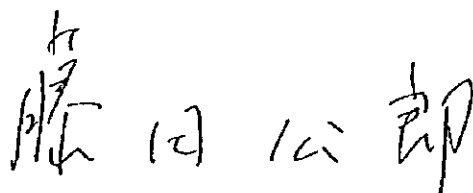
当事業団は、平成6年3月から平成7年7月までの間、3回あたり、八千代エンジニアリング株式会社の吉田健氏を団長とし、同社及び株式会社パンフィックコンサルタンツ・インターナショナルから構成される調査団を現地に派遣しました。

調査団は、パナマ政府関係者と協議を行うとともに、計画対象地域における現地調査を実施し、帰国後の国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなりました。

この報告書が、本計画の推進に寄与するとともに、両国の友好・親善の一層の発展に役立つことを願うものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成7年10月



国際協力事業団
総裁 藤田 公郎

パナマ国 沿岸域観光開発計画調査

実施期間：1994年3月～1995年10月
受入機関：観光庁

概 要

1. 背景

パナマ国は、南北アメリカ大陸が両大洋を結ぶ位置にあり、また自然及び歴史的観光資源に恵まれているが、その観光開発はパナマ運河やコロソフリーズン等に限られている。パナマ国はこの高い観光ポテンシャルを認識し、今後のパナマ国の雇用創出、外国投資促進、地域間格差の是正等国家社会経済発展の重要な施策として位置付け、積極的な観光振興を行うこととなった。

2. 目的

パナマ国の観光振興を図るために、特にポテンシャルの高い同国沿岸域を対象に観光促進のための法制度、振興計画を含む長期観光開発計画（目標年次2010年）を策定するとともに、その地域から選定された優先プロジェクトのフィージビリティ調査（目標年次2002年）を行うものである。

3. 調査対象地域

長期観光開発計画対象は1) バステイメントス、2) アルコ・セコ、3) ファラジョン、4) メトロポリタナ、5) ボルトベロ及び6) ラス・ベルラスの6ゾーンである。

4. 計画の概要

4.1 長期観光開発計画

4.1.1 計画の目標・方針

観光の国家経済・産業上の必要性、開発の制約とポテンシャル、観光需要の可能性等から、計画の目標として、1) 21世紀の新しい国際交流の結節点としての観光開発、2) リーディング産業としての観光による経済発展、3) 観光開発の結果としての地方開発、4) 次世代に継承する歴史的文化遺産と環境の保全の4項目を設定した。

この目標を実現する数値目標として、外国人来訪客200万人（2010年）、国内旅行客数150万人（2010年）をカリブ・中米地域におけるパナマ国の観光開発ポテンシャルの評価から設定した。特にこれらの目標を実現するために1) 地方資源の最大活用、2) 開発と保全のバランスを基本方針に長期観光開発計画を策定した。

4.1.2 計画提案

6調査対象地域の長期観光開発計画は、まず、全国観光開発体系を提案し、その実現を図るものとして提案・策定された。

(1) 全国観光開発体系の構想

全国の観光開発、観光活動、観光流動を体系化するものとして、パナマ国の主要観光地をゾーニングする観光クラスター体系と観光資源開発を海洋系、自然・山岳系、歴史文化系に系統化するための全国観光資源の整備・保全のネットワークを提案した。さらに、この全国観光開発体系をサポートするものとしての全国観光交通体系整備計画及び、これらに基づいて目標観光需要のゾーン別の適正配分計画が提案された。

(2) 全国観光交通体系整計画

上記全国観光交通体系整備のために提案されたプロジェクトは以下のとおりである。

表1 全国交通体系整備のためのプロジェクト

	プロジェクト名	新設・改良	工程	概算事業費(unit:Bl.1,000)
空港	チトレ空港改良、サン・ミゲル空港改良の2件	改良	中・長	103,698
道路	新設幹線道路整備 8件、既存幹線道路改良2件、都市間バスセンター整備1件の計11件	新設・改良	短・中・長	1,029,192
鉄道	鉄道改良 (Panama City - Colon City)の1件	改良	長	140,000
	合計			1,272,890

Note: Bl.1.00=US\$1.00=¥100.45(Feb.1.1995) 短:2000年、中:2005年、長:2010年目標

(3) 6調査対象地域の長期観光開発計画

上記の全国観光開発体系に基づいて6調査対象地域の長期観光開発計画が提案された。本計画で提案されたプロジェクト・コスト、スケジュールは以下に示す。

表2 6調査対象地域の長期観光開発計画

(x Bl.1,000)

対象ゾーン	提案プロジェクトの概念	事業スケジュール(unit:Bl.1,000)			合計	割合
		1995-2000年 短期	2005年 中期	2010年 長期		
1. バステイメントス	パナマカリブ西部沿岸島嶼型地方観光核形成	74,031	133,789	160,812	368,632	13.5%
2. アルコ・セコ	コロニアル・海洋合弁型アスエロ地方観光核形成	65,838	68,684	33,997	168,519	6.2%
3. ファラジョン	中部太平洋沿岸首都圏観光副次核形成	96,228	242,266	255,397	593,891	21.8%
4. メトロポリタナ	パナマ国際観光中核拠点形成	220,354	412,537	266,611	899,502	33.0%
5. ボルトベロ	パナマカリブ中部沿岸歴史観光首都圏副次核形成	90,587	106,109	117,650	314,346	11.5%
6. ラス・ベルラス	真珠諸島海洋型首都圏副次観光核形成	84,110	185,338	120,150	389,598	14.3%
合計		631,148	1,148,723	954,617	2,734,488	100.0%

Note: Bl.1.00=US\$1.00=¥100.45(Feb.1.1995)

(4) 観光振興計画及び制度・組織強化

外国人観光客200万人目標達成のためには、1) 誘致活動の強化(海外事務所設置、観光キャンペーン、大手旅行業者との提携、情報システムの構築)及び2) 法制度・組織の強化(観光省創設;現在のパナマ観光庁の省レベルへの昇格と観光開発公社の新設、観光振興法・観光開発促進法の制定)が必須の条件である。

4.1.3 プロジェクト評価

(1) 経済・財務分析

パナマ国の国家経済に対する効果として、1) 観光収入の増加(2010年)は15億9,800万バルボアで、この観光収入のGDPに対する割合は1992年2.5%から2010年10.8%へ増加すると予測され、2) 雇用機会については、2010年に14.5万人の雇用が創設される。これらの予測結果からみれば、設定された目標の一つであるリーディング産業としての観光による経済発展は十分に達成されると評価される。

また、予測されたゾーン別の雇用機会の増加を見ても、地域間格差是正のための地方開発に充分効果があると評価できる。(上記雇用増加145千人のうち首都圏以外が71.5%を占める。)

また、便益コスト分析は、6ゾーンの長期開発計画全体の経済的内部収益率23.9%、現在価値（12%割引率適用）12億7,500万バルボアと予測され、これは計画の経済的健全性を示すものと理解できる。

表3 ゾーン毎の経済指標

対象ゾーン	経済的内部収益率 EIRR(%)	純現在価値 NPV (割引率12%)	雇用機会増加数 (人)	
1. バステイメントス	11.8%	-1,956,000	10,687	7.3%
2. アルコ・セコ	20.3%	53,984,000	5,412	3.7%
3. ファラジョン	24.3%	255,095,000	28,835	19.8%
4. メトロポリタナ	25.2%	619,001,000	41,468	28.5%
5. ポルトベロ	24.5%	142,999,000	18,685	12.8%
6. ラス・ベルラス	28.3%	192,263,000	20,186	13.9%
その他の地域	-	-	20,263	13.9%
合計	23.9%	11,261,386,000	145,536	100.0%

(2)環境分析

調査対象地域は、生物学的に貴重な種をはじめとした豊かな自然資源、原住民（インディオ）等の生活文化及び農業開発や都市の発展による環境への負荷など多様な環境特性が存在する。今後の各計画段階において、それぞれの対象ゾーンにおける配慮すべき環境要素を次に示す。

表4 6ゾーンの長期観光開発計画における配慮すべき環境要素

対象ゾーン	配慮すべき環境要素
1. バステイメントス	マナティ、ウミガメ、珊瑚礁をはじめとした海洋生物資源、地理的条件により固有に進化した種、広大な面積を誇るマングローブ林、インディオの生活文化
2. アルコ・セコ	残存する弱小なマングローブ林、森林とその生態系および都市排水や農業排水による河川の富栄養化
3. ファラジョン	ウミガメの産卵する海浜、砂浜の侵食、マングローブ林とその生態系
4. メトロポリタナ	都市排水による河川や海への富栄養化及び水質汚濁、熱帯雨林とその生態系
5. ポルトベロ	ウミガメの産卵する海浜、植民地時代の歴史的遺構、珊瑚礁、熱帯雨林
6. ラス・ベルラス	島民の漁場、森林（二次林）

4.2 優先プロジェクトのフィージビリティ・スタディ

4.2.1 優先ゾーン及びプロジェクトの選定

インフラストラクチャーが比較的整備され、短・中期に需要が見込まれ、最初の地方分散として位置付けられるファラジョン、ポルトベロにメトロポリタナを含む3ゾーンが優先開発ゾーンとして選定された。これら3ゾーンの中から、長期観光開発計画の中で提案された6プロジェクトが優先プロジェクトとして選定された。

4.2.2 プロジェクト、コスト、組織及び経済的・財務的内部収益率

プロジェクトの概要は以下のとおりで、プロジェクトの諸指標は表5のようにまとめられる。

(1)チャメリゾート開発計画

ファラジョンゾーンの首都圏からの玄関に位置し、プンタ・チャメ地区からリオ・チャメ地区の長大な海岸線に沿って、国際級宿泊施設を中心とした複合的な海洋性リゾート開発である。

(2) パナマ運河観光開発計画

現在では最大の観光資源であるパナマ運河を有効に観光に利用するため、運河に沿って、ガンボア地区、サミット地区及びプンタ・トロ地区等に10ヶ所の観光コンプレックスを整備する。

(3) 花と緑のまち開発計画

パナマ国へ来訪する観光客を歓迎する意味で空港と街の中心を結ぶ道路や広場の景観整備及び観光サービス機能の向上を行なう事業である。

(4) ボルトベロ観光開発

歴史的なボルトベロの街並み保全と観光地への再開発を行なうと共に、隣接地区及び周辺地区に海洋リゾートの拠点となるホテル開発を行なう。

(5) カリブ沿岸コスタ・アリバ道路改良計画

パナマ・コロンの道路上のサバニータから、ボルトベロを経て、クアングに至るカリブ沿岸道路78Kmの道路改良プロジェクトである。

(6) 高速船航路開発計画

ラス・ベルラス諸島開発のため、中心となるレイ島のサン・ミゲルと本土パナマ市及びファラジョンゾーンとの大量高速輸送航路を開発するプロジェクトである。

表5 各プロジェクトの経済指標

プロジェクト	ゾーン	実施組織	開発コスト (million Bl.)	経済的 内部収益率	財務的 内部収益率
1. チャメリゾート開発	ファラジョン	TDC	284.6	19.0% ^{*1}	19.6% ^{*2}
2. パナマ運河観光開発	メトロポリタナ	TDC	239.8	16.6% ^{*1}	12.9% ^{*2}
3. 花と緑のまち計画	メトロポリタナ	PUB	32.7	- ^{*3}	- ^{*4}
4. ボルトベロ観光開発	ボルトベロ	TDC	130.1	36.9% ^{*1}	15.9% ^{*2}
5. カリブ沿岸コスタ・アリバ道路改良	ボルトベロ	PUB	42.8	14.0% ^{*5}	- ^{*6}
6. 高速船航路開発	メトロポリタナ、 ファラジョン、 ラス・ベルラス	PUB/PRI	68.1	- ^{*7}	22.2% ^{*8}

Note: Bl.1.00=US\$1.00=¥100.45(Feb.1.1995)

TDC: 提案された観光開発公社、PUB: 公共セクター PRI: 民間セクター

*1: 観光収入の増加を便益とした開発コストの比較

*2: 提案された事業主体である観光開発公社(TDC)を対象

*3: 社会的効果を狙ったプロジェクトであり分析対象としない

*4: 収益性のないプロジェクトであり分析対象としない

*5: 車両走行経費と道路維持費の節減を便益とした

*6: 地域開発効果を兼ねた一般道路であるため収入を伴わない

*7: 運輸インフラ整備は不可欠であるため分析対象としない

*8: 埠頭の整備と高速船運行の両者を対象とした

4.2.3 プロジェクト評価

(1) 経済・財務評価

6プロジェクト全てパナマ国の投資基準である内部収益率12%を越えており、フィージブルであると言える。

特にチャメリゾート開発、パナマ運河観光開発及びボルトベロ観光開発は総合的観光開発プロジェクトであり、経済的内部収益率が16.6%から36.9%と比較的高く国民経済的な視点からも高く評価されるべきである。

(2)環境評価

上記6プロジェクトに対するネガティブインパクトと今後必要となる対応策を示せば、下表のとおりである。

表6 フィージビリティ調査プロジェクトにおけるネガティブインパクトとその対応策

対象プロジェクト	ゾーン	ネガティブインパクト・対応策
1. チャメリゾート開発	ファラジョン	ウミガメの産卵する海岸や残り少ないマングローブ林生態系保全のため、当該自治体が保全ゾーニングやガイドラインを策定し規制する。
2. パナマ運河観光開発	メトロポリタナ	熱帯雨林をはじめとした動植物が豊かな地区である。土地造成による土壌侵食や森林伐採を計画段階において最小限となる内容とする。
3. 花と緑のまち計画	メトロポリタナ	都市景観向上のための植栽を中心としたプロジェクトなのでインパクトはないと考える。
4. ボルトベロ観光開発	ボルトベロ	街並み保全により住民移転が生じるため移転補償を事業主体が実施する。また、ウミガメの産卵する海岸や珊瑚礁、マングローブ林、歴史的遺構保全のためゾーニング及びガイドラインを自治体が策定する。
5. カリブ沿岸コスタ・アリア道路計画	ボルトベロ	切り土による土壌侵食を防ぐため、工事中の排水処理や法面緑化等を計画に盛り込む。
6. 高速船航路開発	ファラジョン、メトロポリタナ、ラス・ベルラス	漁港機能が制限されたり（ファラジョン）、漁場を利用する（ラス・ベルラス）ので漁業権への補償を事業実施主体が行う。

パナマ国 沿岸域観光開発計画調査

最終報告書 要約編

目次

I. 調査の背景・目的	I-1
II. 長期観光開発計画	
1. パナマ国の概況と観光開発の必要性	II-1
2. 開発の制約とポテンシャル (計画条件)	
2.1 開発制約	II-4
2.2 開発ポテンシャル	II-5
3. 開発の目標	
3.1 開発の目標	II-6
3.2 計画目標フレーム	II-6
4. 全国観光開発体系の提案	
4.1 開発方針とシナリオ	II-9
4.2 観光クラスター体系と観光ネットワーク	II-10
4.3 観光交通体系	II-13
4.4 観光需要地域分担体系	II-16
5. ゾーン別長期観光開発計画	
5.1 開発方針・戦略	II-18
5.2 ゾーン別長期観光開発計画	II-19
5.2.1 バステイメントス長期観光開発計画	II-19
5.2.2 アルコ・セコ長期観光開発計画	II-21
5.2.3 ファラジョン長期観光開発計画	II-23
5.2.4 メトロポリクナ長期観光開発計画	II-25
5.2.5 ポルトベロ長期観光開発計画	II-27
5.2.6 ラス・ベルラス長期観光開発計画	II-29
6. 観光開発事業計画とコスト	II-31
7. プロジェクト評価と優先ゾーン・プロジェクトの選定	
7.1 経済評価	II-32
7.2 環境評価	II-35
7.3 優先ゾーン及び優先プロジェクトの選定	II-37
8. 観光振興計画と法制度・組織	
8.1 観光振興計画	II-39
8.2 法制度・組織	II-40
9. 長期観光開発計画の結論と提言	II-42
III. フィージビリティ・スタディ	
1. プロジェクトの概略設計・コストと評価	III-1
1.1 チャメリゾート開発計画	III-1
1.2 パナマ運河観光開発計画	III-3
1.3 花と緑のまち開発計画	III-5
1.4 ポルトベロ観光開発計画	III-7
1.5 カリブ沿岸コスタ・アリバ道路開発計画	III-9
1.6 高速船航路開発計画	III-11
2. 事業実施体制・組織	III-13
3. プロジェクト評価のまとめ	III-14
4. フィージビリティ・スタディの結論と提言	III-16

調査組織・関係者

1. 調査の背景・目的

1. 調査の経緯

パナマ国政府の要請に応じて、日本政府は、国際協力事業団（JICA）を通じてパナマ国沿岸域観光開発計画調査（本調査）を行うことを決定した。

岩崎貞二氏を団長とする事前調査団がパナマ国に派遣され、本調査のスコープ・オブ・ワークが1993年12月に締結された。本格調査団の現地調査は1994年3月に開始され、1995年7月に終了した。

2. 調査の目的

- パナマ国の観光産業の振興を図るために、同国の沿岸域における2010年を目標年次とする長期観光開発計画を策定する。
- 長期観光開発計画より選定された優先ゾーンの優先プロジェクトのフィージビリティスタディーを行なう。
- 観光開発が無秩序に行われないように制度、組織の整備に関する提言を行なう。

3. 調査の範囲

調査対象地域は図1.2に示す6つのスタディーゾーンを中心としたパナマ国の沿岸地域（太平洋、大西洋岸）と本際域から成る。更に3ゾーンサーベイスサイトの現況調査が含まれる。

スタディーゾーン:

- 1) バステイメントス
- 2) アルコ・セコ
- 3) ファラジョン
- 4) メトロポリタナ
- 5) ポルトベロ
- 6) ラス・ベルラス

サーベイスサイト:

- 1) コイバ国立公園
- 2) エスクード・デ・ベラグアス島
- 3) ラス・ラハスとオルコンシトス地域

4. 調査実施体制

調査実施のため、加藤英一氏（前任、岩崎貞二氏）を委員長とする作業監理委員会と吉田健団長をはじめとする調査団が、JICAにより組織された。パナマ国政府は観光庁の下にMs.Gloria C. de Pérez (Predecessor: Mr. Carlos Guerra)氏を長とするカウンターパートチームとステアリングコミティーを組織した。

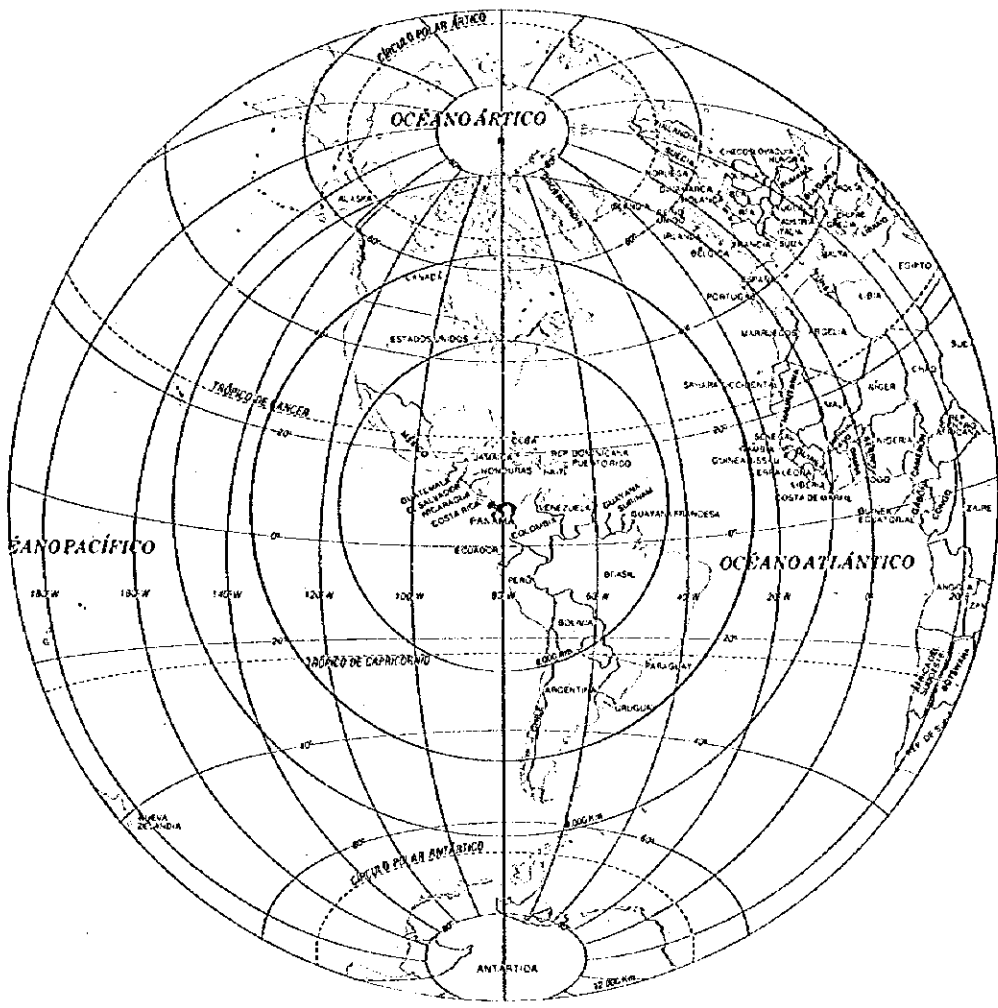


図1.1 パナマ国位置図

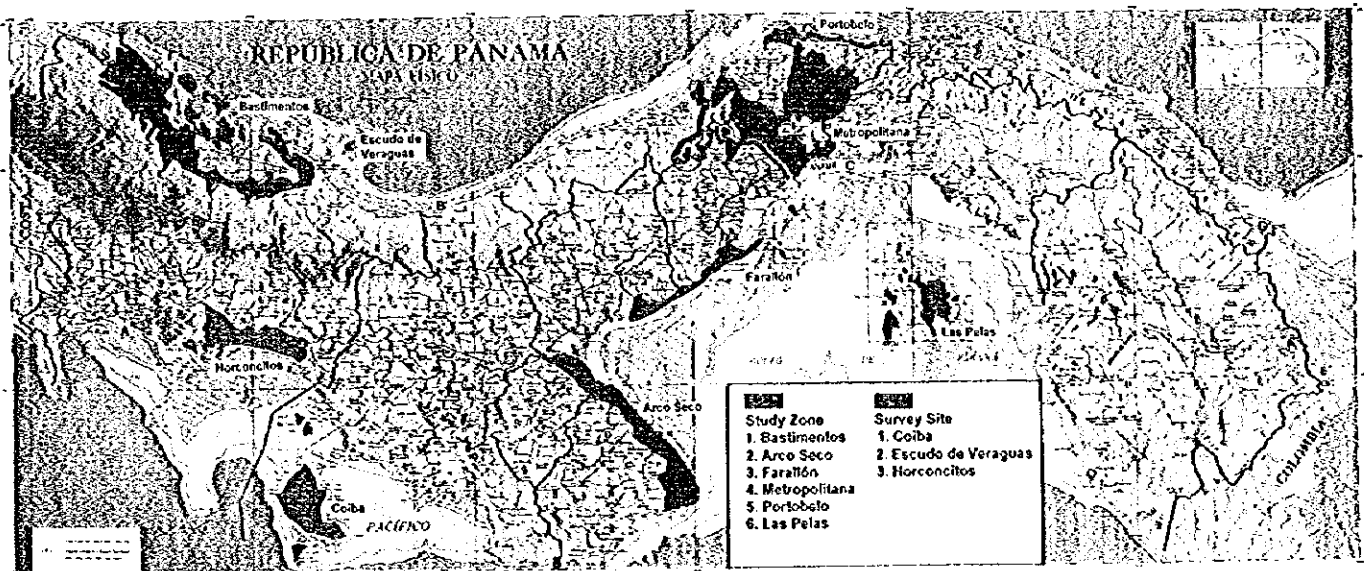


図1.2 調査対象地域位置図

II. 長期観光開発計画

1. パナマ国の概況と観光開発の必要性

1.1 パナマ国の概況

(1) 歴史的背景

最初のヨーロッパ大陸からの訪問者は 1501 年のバスチダスであった。その翌年、コロンブスが第 4 回目で且つ最後の航海において、パナマ・カリブ海沿岸を訪れている。バスチメントスゾーンにおけるコロン島やアルミランテ等コロンブス様の地名も多い。

ヨーロッパ人來訪以前のパナマ国には古くから人が住んでおり、メソアメリカ文明とアンデス文明の中間に位置し、両者との交流も盛んであったと考えられる。黄金の細工品、絵付きの陶器など個性ある出土品も多く見られる。

1513 年バルボアは最初にパナマ地峡横断に成功し、太平洋を発見したといわれている。

ピサロは、有名なインカ帝国の征服者への野心的旅の出発をパナマ国で行っている。インカ帝国征服後、ペルーの財宝は地峡を横断する“王の道”又は“十字架の道”によってスペインへ運ばれた。この財宝のカリブ海側の積出港が、ノンブレ・デ・ディオスであり、ポルトベロであった。

(写真 1)

これらの港を英国の海賊が度々襲った。悪名高いモルガンは当時のパナマ市を襲い破壊した。この跡は、パナマ・ピエホと呼ばれ市の東部に遺構として残っている。新しく再建した街は、カスコ・ピエホ（写真 2）と呼ばれるサン・フェリッペ地区に植民地スタイルの街並みが現存する。これらの植林地都市の建造物群は観光資源として大きな価値を有している。

パナマ国は、1902年パナマ運河建設（写真 3）の際に、誕生した比較的若い国である。レセップスの運河建設失敗後、米国はパナマ国独立を後押しし、運河建設を再開した。運河は1914年に開通し、世界の船舶運航と世界貿易に供されることとなった。

1948年に、コロン市に自由貿易区が設立され、アメリカ大陸第一の規模に成長した。また、パナマ市は国際金融センター（写真 4）としての活動を開始し、現在では100社以上の外国銀行が立地している。

(2) 自然と人々

1) 自然

パナマ国の気候は多湿な熱帯気候に属し、平均気温は27℃、平均湿度は79%である。一年は二つの季節に分かれ、4～12月が雨季で、1～3月が乾季である。パナマ国は基本的には台風・地震等の自然災害の恐れがない。

パナマ国の熱帯雨林地帯と山岳部において、豊富な動植物資源を有し、マングローブ林、熱帯の草花・樹木、珊瑚礁、マナティ、ウミガメ、ゴールデンフロッグ、鳥等美しく、興味深く、また、貴重な動植物が分布している。

パナマ地峡は、北米と南米との植物相、動物相をつなぐ回廊でありその意味で豊富な種を有している。一部の観光客に人気があるのは間近に見られる多くの種類の鳥類である。（写真 5）

2) 人口

パナマ国の総人口（1990年）は230万人であり、1980年代の人口伸び率は、年率2.58%であった。

パナマ国の総人口に対する都市地域の人口比率（1990年）は、53.7%であり、これは1980年の50.4%よりも3.3%上昇している。一方、パナマ州とコロン州から成る首都圏地域の人口（1990年）は、1.3百万人であり、これは、全国総人口の54.7%に当たる。

パナマ国の人種構成は多様である。混血が大部分であるがチョコエ、クナ、グアイミ、ボコタ、テリベ等のインディアンが地方にその生活様式を守って住んでいる。スペイン系（写真 6）の人々も多いがその他のヨーロッパ系の人々も多い。



写真1 スペイン植民地時代の要塞（ボルトベロ）



写真2 スペイン植民地時代の券園気が漂う
パナマ旧市街地“カスコ・ビエホ”

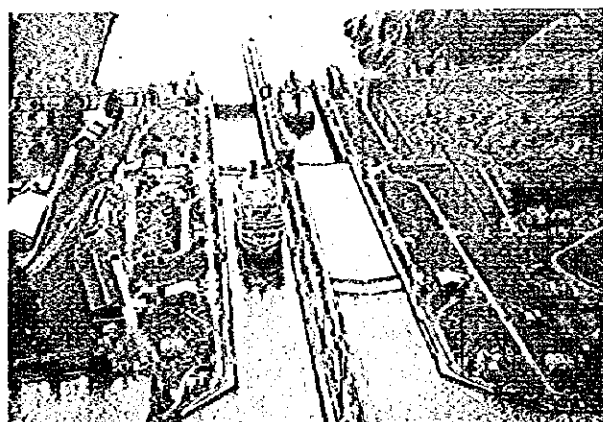


写真3 パナマ運河：ミラフローレス閘門



写真4 パナマ市の高層ビル群：国際金融センター



写真5 エコツアー、熱帯雨林でのバード
ウォッチング（パナマ市近郊）

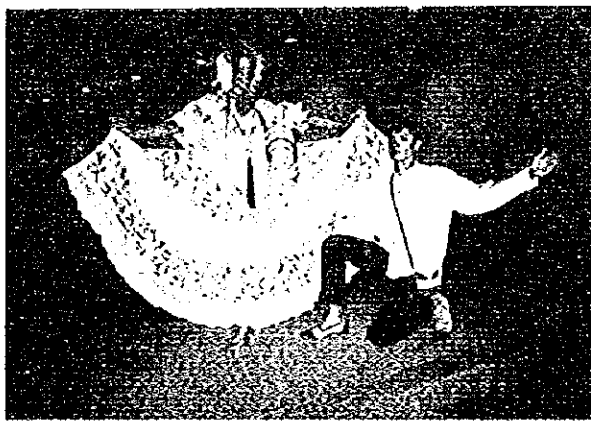


写真6 移民の民族衣装“ボジュラ”

パナマ鉄道建設時、パナマ運河建設時に移住した西インド諸島出身の人々、東洋系の人々の子孫もみられる。多様な人種構成は多様な文化を育てており、観光資源として見るべきものが多い。また混血が進んでいることから陽気な人なつっこい国民性を有しており、これは観光振興のために大いに助けとなる。

(3) 経 済

パナマ国の国内総生産（GDP）は、1993年に6,565百万バルボアであり、1980年代末の政治的経済的危機からの急速な回復を示している。1993年の一人あたりGDPは2,665バルボアと推計される。1970年には、パナマ国経済はその発展を享受してきたが、1980年代に入ると、世界的景気後退とそれにつづくパナマ国の政治的混乱により成長は低下した。

パナマ国経済の構造は、主に運輸、金融、商業等の第三次産業に立脚している。言いかえれば、パナマ運河、国際金融センターおよびコロン・フリーゾーンが主役である。

しかしながら、地方にあっては生産性の低い第1次産業が未だ中心であり、地方格差と首都圏への人口集中を招いている。更に、所得格差と高い失業率は経済の回復にもかかわらず、パナマ国の大きな課題である。

1.2 観光開発の必要性

(1) 観光資源と観光客動向

歴史的観光資源の多いパナマ国は、同時に南北アメリカ大陸と太平洋が接する地峡国である。東西に約7百キロに伸びる豊かな海岸線は海洋観光資源の宝庫でもある。

IPAT（観光庁）のデータベースによるとデータベースの1398項目（地域数）は3つの観光資源タイプに大別される。そのうち、海洋型観光地域が678地域で全体の48.5%と最も多く、次いで文化・歴史型が393地域（28.1%）、そして自然・山岳型が327地域（23.4%）となっている。

一方、パナマ国への近年の外国人観光客の来訪は、1980年に38万人とピークを迎えた

が、その後国内の政治的混乱もあり、1989年にはピーク時の半分近くの20万人まで低下した。これも最近では急ピッチで回復を見せ、1993年にはようやく33万人に達した。

(2) 観光開発の必要性

パナマ国は、パナマ運河、金融センター、コロンフリーゾーンを有し、その経済的基盤を第3次産業の発展に依拠してきた。しかしながら、経済活動は首都圏に集中しており、また、生産性の低い第1次産業に依存する地方との地域間格差を招いている。さらに近年のパナマ国経済の低迷による高い失業率（1993年13.2%）の是正も課題である。

これに対し、パナマ国は多様な自然及び歴史・文化等の観光資源を有しているにもかかわらず、インフラストラクチャー、ホテル等観光施設の未整備、観光振興策の不足により、観光は未開発のまま置かれている。

国内市場の狭小さ、賃金が周辺諸国に比して割高であること等の理由で、第2次産業の大きな発展を見込むことができない中、パナマ運河、金融センター、コロンフリーゾーンに続く新たな第3次産業が求められている。

パナマ国の社会経済の安定に寄与する観光開発を推進することによって、地域間格差の是正、所得格差の是正、雇用の増大等を図る必要がある。

2. 開発の制約とポテンシャル（計画条件）

2.1 開発制約

パナマ国では、観光が国家社会経済開発政策の主要な柱として位置づけられてこなかったために、観光振興制度・体制が不備であることと、観光の全国展開のための交通を中心としたインフラストラクチャーが未整備であることが、観光開発の基本的な制約となっている。

(1) 政策・体制の不備

1) 観光基本政策の不在

観光振興の必要性は叫ばれていても、国の観光開発の目的、哲学を明確にあらわした法律は存在しない。国民的コンセンサスを得て観光振興を行うためには、観光基本法のごときのものが必要である。

2) 長期観光基本計画の不足

観光基本政策の展開には、特に観光分野の構造的改革を行うためには、長期的な見通しの下に時間をかけて事業を実施していく必要がある。しかし、現時点までその様な長期的な計画が不足していた。したがって、他のセクターの計画とも調整を計りつつ長期計画を策定する必要がある。

3) マーケティングの不足

現在、パナマ国の国際観光としての、主要市場は中南米であり、目的はビジネス、買い物が大半を占めるとされている。このような、単一的市場では、観光需要の飛躍的な量的拡大は望めない。すなわち、北米、欧州、アジア等の市場の拡大、パッケージン等の本来の観光目的の訪問客の誘致及び、団体客の開拓等の課題は多い。

4) 観光開発プロジェクト実施組織の未成熟

今後、パナマ国の観光開発を長期的に拡大するためには、過去の例とは比較にならないほどの大規模な投資が行わなければならない。その際、公共部門と民間部門の分担を明確にすると共に、特に公共部門のプロジェクトの実施主体の改良、または創設が必要とされる。

(2) 観光インフラ・施設の未整備

1) 観光支援のインフラストラクチャーが未整備

観光開発の前提となるインフラストラクチャーは、全般に立ち後れている。良好な地域は、首都圏、ファラジョン程度である。まず、遠隔地へのアクセスすなわち、航空路と空港、島嶼部への航路と港湾、観光地へのアクセス道路と交通手段等の輸送基盤の整備が重要である。更に、電力、通信、上下水道、廃棄物処理の整備が不可欠である。

特に整備に期間を要し、またその効用も長期にわたるインフラストラクチャーの計画には、力を注ぐ必要がある。

また、整備プログラムの実現のための、公的セクターの役割と資金源についての対処も必要となる。

2) 商業化されていない多様な観光資源

パナマ国は、多様な資源を有しながら、首都圏からのアクセスの悪さ、ホテル等の観光施設の未整備等により、商品としての提供ができていない。また、これらの広報も不十分である。従って、各地域の資源の特性と、立地条件を十分検討し、それにふさわしい開発を行う必要がある。

3) 地方におけるホテル等観光施設の未整備

豊かな観光資源がありながら、開発されていない理由の一つには、国際級のホテルがパナマ市だけに集中し、それ以外の地方にはきわめて少ないことがあげられる。ホテル立地を促すには、地方観光開発の確固としたポリシー、アクセスの改善、受け入れの基盤整備、制度的優遇策等の整備が必要である。

2.2 開発ポテンシャル

先に示したように経済開発・観光開発の全国展開の遅れにより、逆に質の高い自然・環境資源が保護され、海洋・海浜、文化・歴史、自然・高地にグループ化されるパナマ国の観光資源(表 2.1、表 2.2、表 2.3)はその多様性と豊富さを示している。

表 2.1 パナマ国の観光資源

Categories	Classification	No. of resources	
Marine and coastal resources	Beach	220	678 (48.5%)
	Coral-reef	41	
	Island	318	
	Fishing spot	54	
	Other coastal	45	
Nature and highland resources	Mountain	23	327 (23.4%)
	Plain	11	
	Lake and lagoon	19	
	River	56	
	Fall	24	
	Cave	6	
	Flora and fauna	98	
	Road	46	
	Hot spring	13	
	Park	31	
Cultural and historical resources	Cultural and historical	83	393 (28.1%)
	Folklore	140	
	Industrial and technical	79	
	Event program	91	
Total			1,398

表 2.2 県別観光資源

Provinces	Marine-coastal	Nature-highland	Cultural-historical	Total
Bocas Toro	48	41	31	120
Cocle	11	28	18	57
Colón	72	10	40	122
Chiriquí	20	48	38	106
Darien	12	40	34	86
Herrera	4	19	42	65
Los Santos	34	23	64	121
Panama	172	85	80	337
Veraguas	43	32	19	94
San Blas	262	1	27	290
Total	678	327	393	1,398

表 2.3 県別海岸海洋資源

Provinces	Coast length(km)		Number of resource			
	Pacific	Caribbean	Beach	Coral island	Others	
Bocas Toro	-	488.3	17	7	3	29
Cocle	93.2	-	10	-	1	-
Colón	-	371.2	33	10	20	19
Chiriquí	284.3	-	11	-	1	7
Darien	345.3	-	1	-	4	7
Herrera	17.5	-	2	-	-	2
Los Santos	200.3	-	26	1	3	14
Panama	406.3	-	101	15	40	31
Veraguas	353.5	42.4	19	8	8	16
San Blas	-	385.8	-	-	242	11
Total	1,700.4	1,287.7	220	41	322	136

パナマ国観光はこれらの資源に基づいて振興されるものであるが、以下に示すように、競争する周辺カリブ地域に比して極めて高い開発ポテンシャル、優位性を持つと判断できる。

- 1) 抜群の知名度「パナマ運河」
- 2) 観光資源の多様性

(周辺カリブ地域は海洋性、自然・山岳、歴史文化等多様性・複合性を持つ)

3) 国際交通路の“要”

南北アメリカ大陸の地理的中心にあり、陸路、海上航路、空路の要的位置にある。

4) 世界的ビジネス・観光都市「パナマ市」との連携

既に世界的ビジネス・都市型観光拠点が形成されており、これと連携することにより、多様な観光展開が可能となる。))

このようにパナマ国は中米・カリブ地域の有数な観光国として成長できるポテンシャルがあると判断できる。

3. 開発の目標

3.1 開発目標

パナマ国の観光開発の経済・産業上の必要性、重要性、開発のポテンシャル（カリブ・中米地域の有数の観光国）、資源の多様性・豊富さ等を考慮して、以下のように観光開発の目標を設定した。

- 1) 21世紀の新しい国際交流の結節点としての観光開発
- 2) リーディング産業としての観光による経済発展
- 3) 観光開発の結果としての地方開発
- 4) 次世代に継承する歴史的文化的遺産と自然環境の保全

3.2 計画目標フレーム

(1) 社会・経済フレーム

1) 人口

将来人口はNational Committeeによる国全体の長期人口予測に基づいて予測された。目標年次である2010年にパナマ国の人口は317万人、1990年の1.36倍になると予測される。年間の増加率は1990年～1995年の平均1.88%から、2005年～2010年の平均1.26%へ次第に減少する。

2) 国内総生産

2010年までの国内総生産は、総合経済復興プログラム（IMF）を参考にして次表のように予測された。（表3.1、表3.2）

表3.1 パナマ国のGDP推計（1992-2010）

Year	GDP* (million Bl.)	Annual growth rate	period
1992	2,213	5.5%	1992-1995
1995	2,597	6.8%	1995-2000
2000	3,609	4.0%	2000-2005
2005	4,391	4.0%	2005-2010
2010	5,342		

Note: * Constant price of 1970

表3.2 1992年及び2010年の産業別GDP

Sector	1992		2010		Average annual growth rate
	GDP* (million Bl.)	Share	GDP* (million Bl.)	Share	
Primary	234	11%	335	6%	2.0%
Secondary	321	14%	748	14%	4.8%
Tertiary	1,659	75%	4,259	80%	5.4%
Total	2,214		5,342		5.0%

Note: * Constant price of 1970

3) 1人当たり国内総生産

1人当たり国内総生産は、2000年で3,500バルボア以上となり、2010年では4,500バルボアを越すと予測される。

4) 雇用

労働生産性と国内総生産成長率を考慮して、1991年から2010年の間に約60万人の雇用が創出されると考えられる。内訳は、第1次、2次、3次産業各々87,000人、91,000人、417,000人と、第3次産業の占める比率が大きい。

失業率は、プロジェクト実施を行って1993年の13.2%から2010年の6.0%へ減少する。

5) 地域人口と労働力

ボカス・デル・トロ県とダリエン県は国全体の平均の人口増加率1.56%の2倍近くの高い増加率を保ち、2010年には1990年の約1.9倍になると予測される。一方、ロス・サントス県の人口は1990年の7万9千人から2010年の7万6千人へと僅かに減少する。エレラ県とベラグアス県の増加率も同様に低い。

(図3.3)

将来労働力の予測は年齢階層別人口により予測された。

表 3.3 県別将来人口と就労人口

Provinces	Population projection (persons)		Labor force (1,000 persons)	
	Year 2010	Annual growth rate(%)	Year 2010	Annual growth rate(%)
Bocas	176,801	3.24%	69.0	5.0%
Cocle	210,857	0.99%	89.8	2.2%
Colón	253,806	1.14%	108.1	3.3%
Chiriquí	463,606	1.13%	200.3	2.3%
Darién	82,574	3.22%	32.2	4.1%
Herrera	102,818	0.47%	46.3	1.6%
Los Santos	73,743	-0.21%	35.0	0.8%
Panama	1,591,587	2.00%	725.8	2.9%
Veraguas	217,315	0.33%	92.6	1.5%
Total	3,173,107	1.56%	1,399.1	2.7%

(2) 観光フレーム

1) 観光需要 (ポテンシャル)

需要予測のモデルは、基本的には重力型モデルであり、施設整備とプロモーションにより需要を喚起することを説明するモデルである。

これによると、なにも開発しない場合は、2010年に46万人の来訪と予測された。中米、カリブ近隣諸国のうち、パナマ国よりも観光分野で進んでいるドミニカ国等の例を参考に、ホテルを30,000室へ増加、観光振興予算を約10倍に増加と仮定した場合、2010年に約217万人の来訪が予測された。また、国内観光客は、2010年で約158万人と予測された。

そこで、長期観光開発計画における2010年における目標値は海外観光客200万人、国内観光客150万人に設定した。中間年である2000年、2005年の目標値は長期目標値実現に向けて、直線的に伸びるように設定している。(表3.4)

なお、米州機構(OEA)による調査では、目標年次2002年に150万人の海外観光客が来訪すると設定している。その設定伸び率よりも本調査の伸び率は控え目の数字である。(図3.1)

表 3.4 観光需要予測代替案 Unit: 1,000 persons

Year	Foreign tourists			Domestic tourists		
	(A)	(B)	(C)	(A)	(B)	(C)
1992	347	347	---	399	399	---
1995	382	352	---	452	452	---
2000	389	619	800	590	671	670
2005	441	1,222	1,500	704	1,068	1,000
2010	464	2,170	2,000	819	1,584	1,500

Note: (A) "Do nothing" case, (B) Planning case, (C) Target

2) 海外観光客目標値

パナマ国の観光資源特性、パナマ国の立地特性等を考慮して、今後いかにマーケティングを行ってゆくかを示し、交通計画等の基礎ともするために、海外観光客の目標設定を行う。

- 2010年の観光市場別海外観光客の入り込み目標を、地域別出発地観光特性により北米40%、中南米30%、欧州20%、その他10%と見込む。(表3.5)
- 中南米は現状のシェアを漸次下げ、他の3地域はシェアの拡大を図る。
- 特に欧州及び北米からの観光客誘致を強化する。

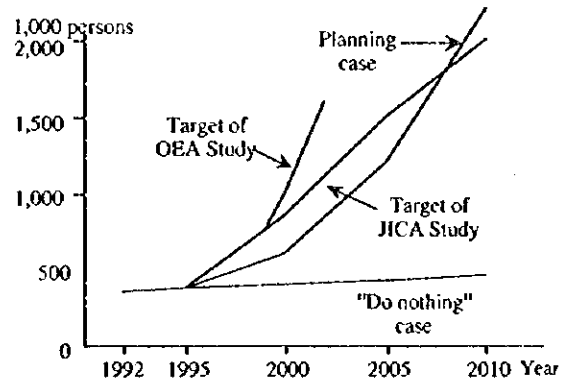


図 3.1 外国人観光客の目標

表 3.5 出発地域別観光客数 Unit: 1,000 persons

Origin regions	1992	2000	2005	2010
North America	110.3	270	590	800
Central / South America	204.9	380	560	600
Europe	26.2	100	220	400
Others	19.1	50	130	200
Total	360.5	800	1,500	2,000

3) 国内観光客目標値

- 国内観光客は、レクリエーション活動及び教育活動の拡大に伴い増加が予測され、2010年における目標値は需要予測から150万人に設定された。(表3.6)
- 国内観光客を出発地でみると、約63%と首都圏からの観光客が大半を占めている。

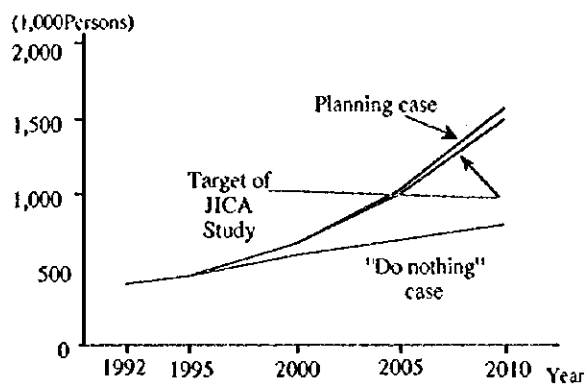


図 3.2 国内観光客の目標値

表 3.6 国内観光客推計 Unit: 1,000 persons

Origins	1992	2000	2005	2010
Metropolitana region	281	421	633	955
Local regions	169	249	367	545
Total	450	670	1,000	1,500

4) 延宿泊数

- 海外及び国内の観光客1人当たりの平均宿泊数は2010年に向けて増加すると設定する。
- 2010年における海外観光客の計画目標は200万人であり、平均宿泊数5.4泊から、延宿泊数約1千70万泊と算出される。同じく国内観光客の平均宿泊数は、2010年で4.0泊と予測され、150万人で延宿泊数約600万泊となる。(表3.7)

表 3.7 観光客滞在期間 Unit: Nights

Tourist types	1992	2000	2005	2010
By air: Regular flight	4.0	4.0	4.5	5.0
America chartered	---	7.0	7.0	7.0
Europe chartered	---	---	10.0	10.0
By road via Paso Canoa	4.0	4.0	4.5	5.0
By ship	2.0	2.0	2.0	2.0
Average Foreign	3.7	3.9	4.8	5.4
Domestic	2.0	2.5	3.0	4.0

4. 全国観光開発体系の提案

4.1 開発方針とシナリオ

(1) 開発方針

パナマ国観光開発の基本方針を以下のように設定した。

1) 地方資源の最大限の活用

周辺競争諸国と比較し、パナマ国の観光資源はパナマ運河、ショッピング施設、海岸と島、歴史的遺跡、民族文化など多様性に富んでいる。

このような観光資源はパナマ国首都圏ばかりでなく、全国に散在している。計画目的を考慮し、地方の資源の最大限の活用が望まれる。

このためには、地方の資源の最大限の活用を図る全国観光開発体系の整備が必要である。

2) 開発と保全のバランスが必要

地域の特性に応じて、観光の質と量を規定する必要がある。特に、その地域における環境の弱い因子の確認が重要である。例えば、自然条件における植生・動物の貴重種の存在、人文条件における少数民族を含む地域住民の生活条件等である。

(2) 開発シナリオ

観光資源は大きく島嶼型－海浜型－都市型の3つのタイプに分類される。

パナマ国の島嶼部は、現在首都からのアクセスも悪く、上水道、電気等の基本的インフラストラクチャーも整備されておらず、今すぐ開発に着手するには巨大な資金が短期的に必要である。それにひきかえ、都市部は特に、パナマ市は既に商業-金融拠点として国際レベルのインフラストラクチャーが整備されているので、次のような順序で観光開発を行うことが効果的である。

都市型 → 海浜型 → 島嶼型

1) 短期開発シナリオ（種子の時期）

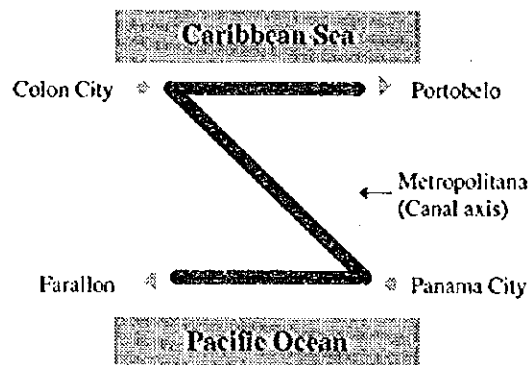
- 首都圏ゾーンにおける観光資源のプロモーション強化
- 海浜地区におけるコア（核）プロジェクトの形成
- 島嶼におけるコアプロジェクトの準備

この段階での重点は既にインフラストラクチャーの整備が進んでいる首都圏に置かれる。国際観光客にこのゾーンの都市型観光資源のプロモーションを強化することにより、短期に観光客数を増加させることが可能となる。

2) 中期開発シナリオ（つばみの時期）

- 逆“Z”字型の開発軸の形成
この段階では、首都圏の都市型観光資源はポルトベロとファラジョンの海浜型観光資源により補完される。この3ゾーンはインフラストラクチャーが整備されている点、最大の市場に近い点、海外観光客の玄関口を備えている点から、中期において大きなポテンシャルを提供する。各観光資源はパナマ市から道路で容易に到達可能である。首都圏に2ゾーンを加えた開発は逆“Z”字型の開発軸を形成する。

- 島嶼での開発コアの形成
島嶼での観光開発を推進するため、開発コアの形成を図る。



3) 長期開発シナリオ（開花の時期）

- 「200万人プラン」の実現
- 沿岸域における全プロジェクトの形成

2010年に200万人の海外観光客の誘致を実現するため、長期計画の重点は観光資源の開発とその実施を支援する方策に置かれる。

4.2 全国観光クラスター・体系と全国観光資源ネットワークの構成

本調査で設定された目標を実現するためには、国内の観光資源の有効活用を図り、観光開発及び地域開発の全国展開を図るための全国観光開発体系が必要となる。これは以下のような全国観光クラスター体系と全国観光資源ネットワークより構成される。

(1) 全国観光クラスター体系

主要な観光資源、地域的広がり、観光ルート交通条件等より、ゾーンとして開発・整備すべき14の観光地区が提案された。(図4.1) これらは相互に関連づけ全国的に体系化されるためクラスター体系と呼ばれる。これらのクラスターは以下の点に配慮して設定された。

- 1) 近距離に分布する観光資源は回遊性を考慮し、グループ化した。
- 2) ひとつの輸送ルート上の観光資源は、観

光ルートを形成するものとしてひとつのクラスター内のグループとした。

- 3) 各クラスターは独立性を持つために、少なくともひとつの核となる魅力的な観光資源を含むものとした。観光サービスセンターが各クラスター内の主要都市または主要な観光資源に設置される。

(2) 全国観光資源ネットワーク

観光開発を図るには、上記のようにゾーン毎に開発し、それを全国的に体系化すると共に観光資源に注目した全国観光資源整備・保全のネットワークが必要となる。つまり、観光は上記のゾーン分けに加えて種類別あるいはタイプ別にそれぞれ系統化されなければならないからである。

本調査では、パナマ国観光資源の特性及び多様性から1)海洋系、2)自然・高地系、3)歴史・文化系(図4.2、図4.3、図4.4)に分けてその全国的体系化を図った。

これを総合化したものが全国観光資源整備・保全のネットワークである。(図4.5)

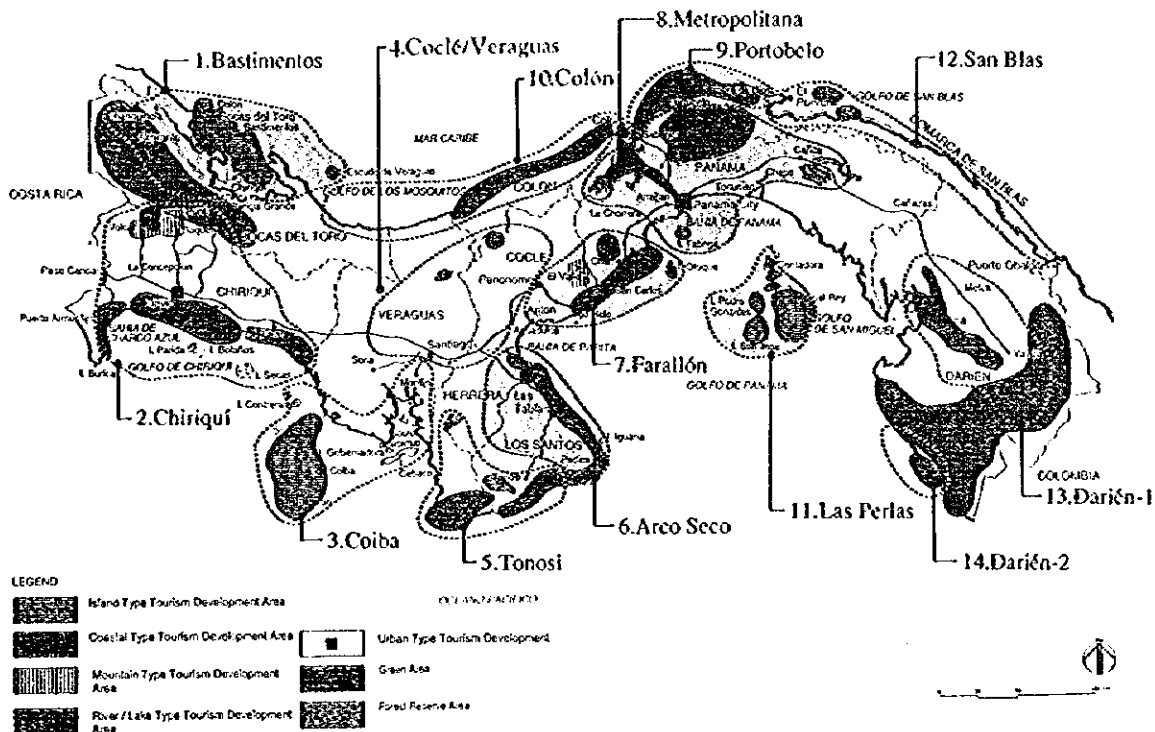


図4.1 全国観光クラスター体系

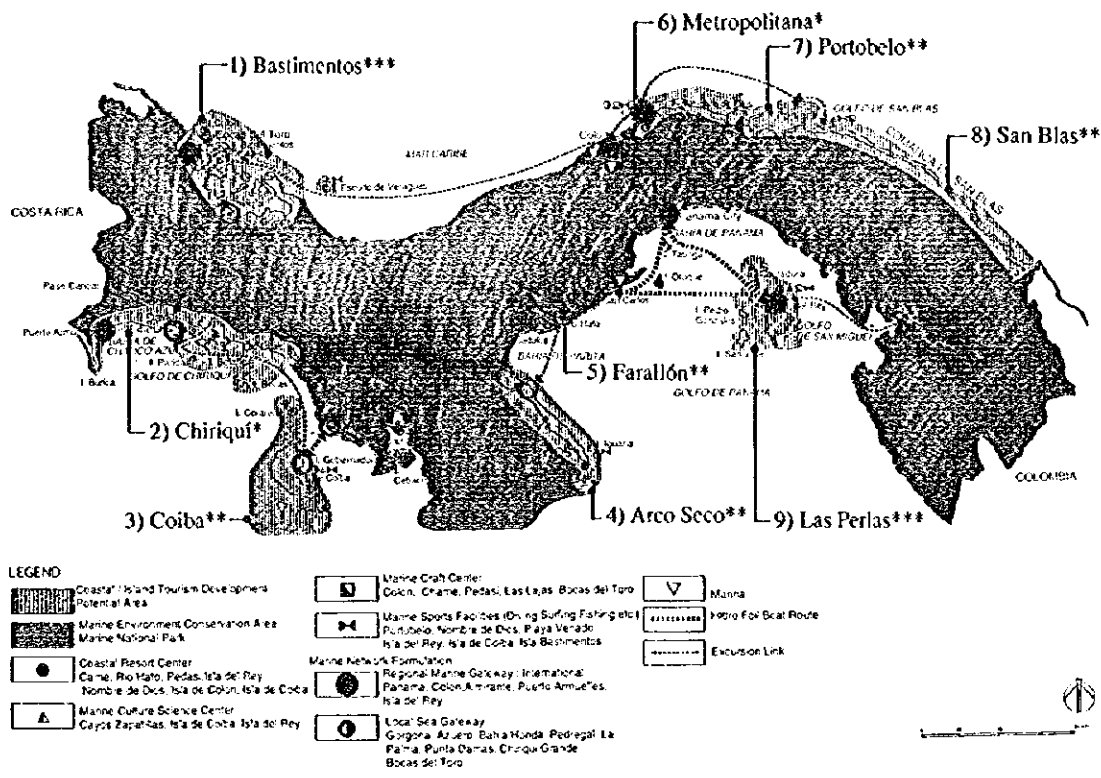


図4.2 海洋系観光資源整備・保全ネットワーク

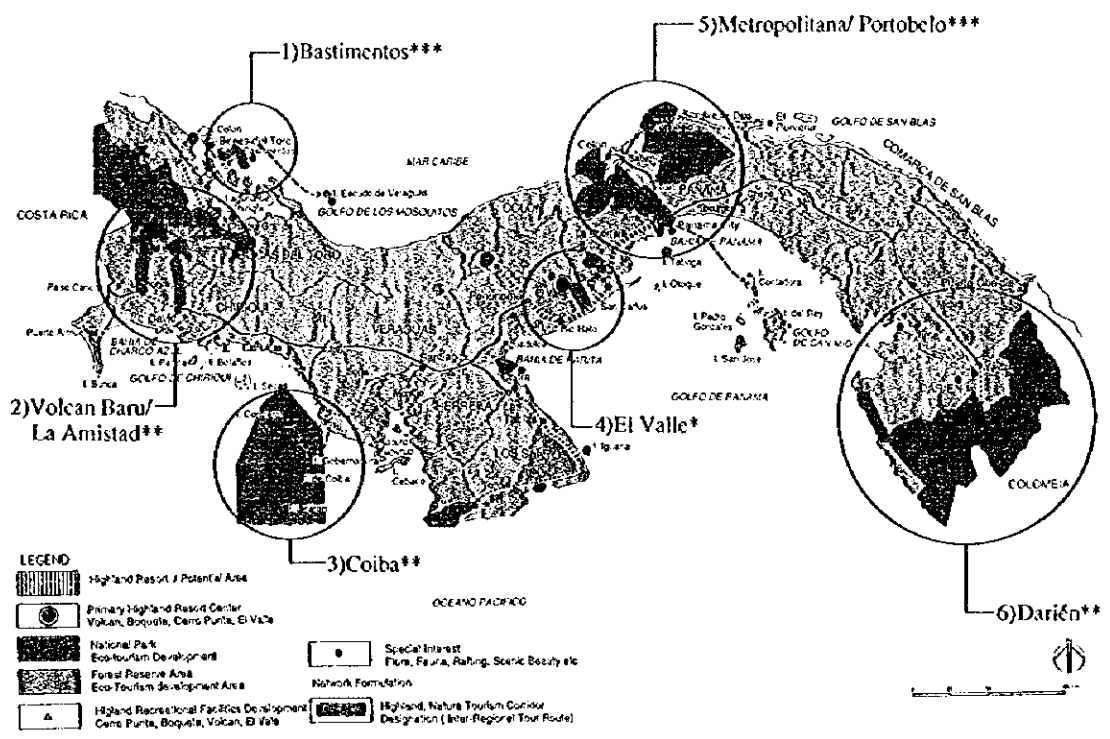


図4.3 自然・高地系観光資源整備・保全ネットワーク

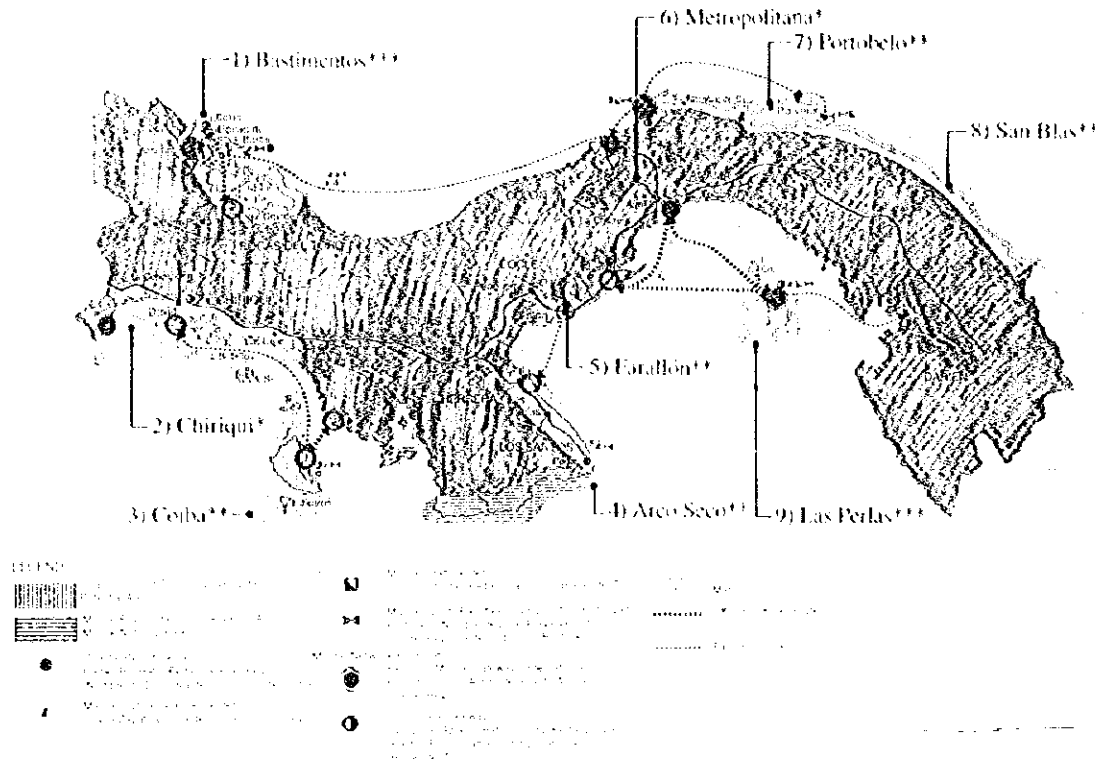


図4.2 海洋系観光資源整備・保全ネットワーク

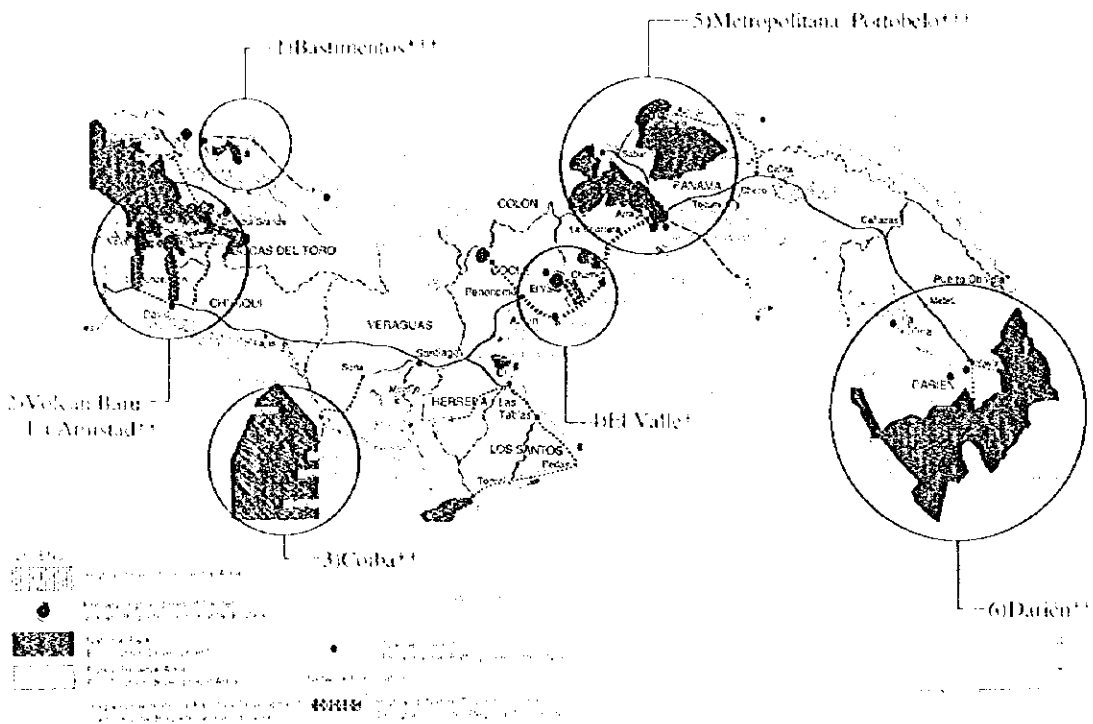


図4.3 自然・高地系観光資源整備・保全ネットワーク

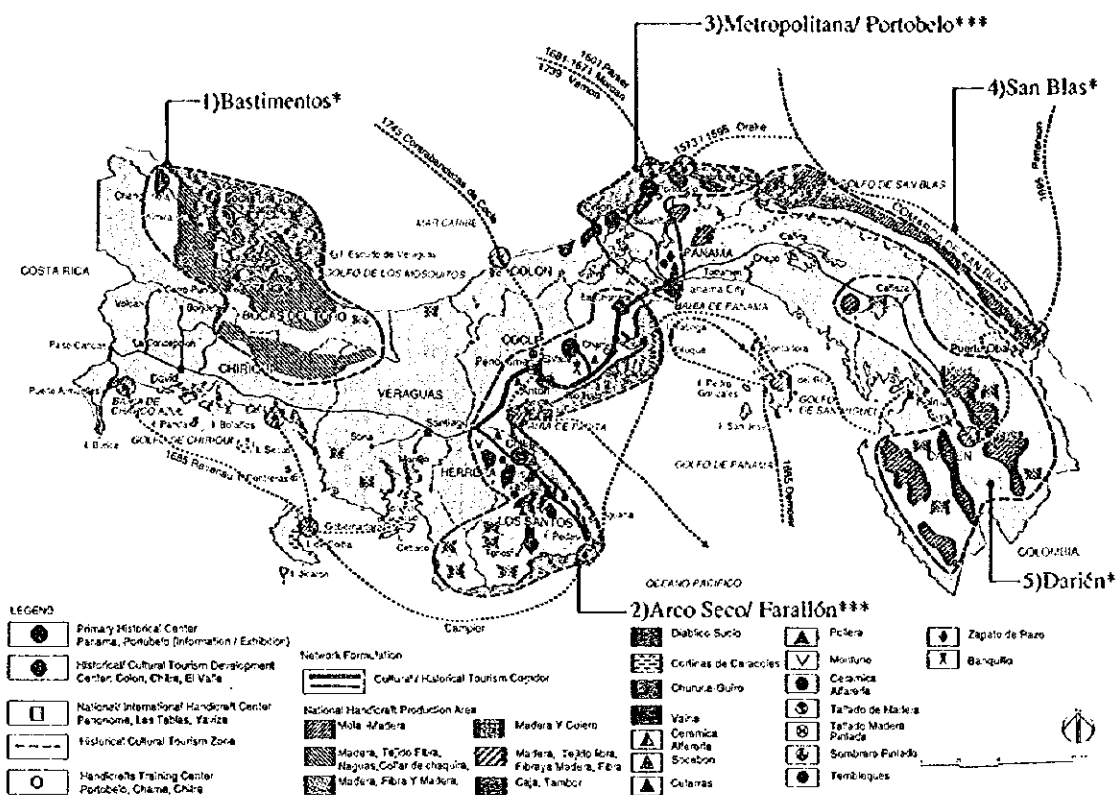


図4.4 歴史・文化系観光資源整備・保全ネットワーク

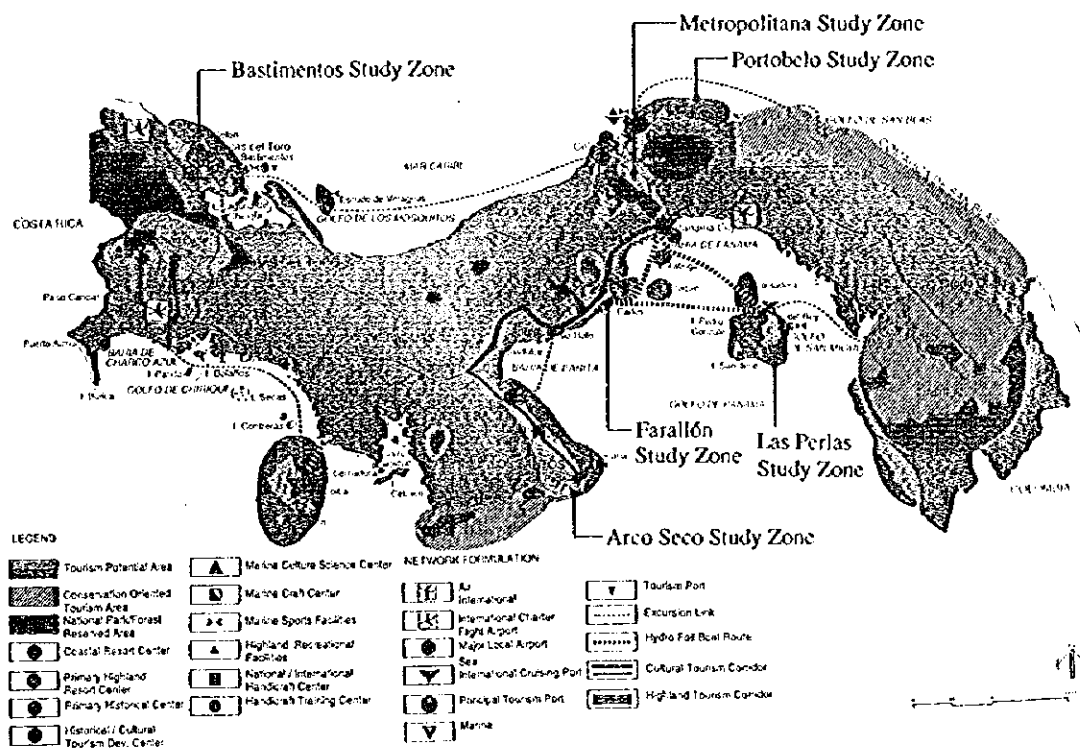


図4.5 全国観光資源整備保全のネットワーク

1) 海洋性観光開発

海岸海洋資源の観光への利用は、パナマ国観光の重要な柱となる。その集積度、質、規模等を考慮し下記に示すコアが提案された。特にバステイメントス及びラス・ペルラスの両コアは、その集積度、質とも高く、開発が期待される。また、ポルトベロ及びファラジョンは首都圏に隣接する位置にあり、開発ポテンシャルが高い。(図4.2)

- 1) バステイメントス***
 - 2) チリキ*
 - 3) コイバ**
 - 4) アルコ・セコ**
 - 5) ファラジョン**
 - 6) メトロポリタナ*
 - 7) ポルトベロ**
 - 8) サンプラス**
 - 9) ラス・ペルラス***
- 集積度 ***:高 ** :中 * :低

2) 自然及び高地性観光開発

国立公園を主体としたエコツアーをはじめ、自然・山岳資源の観光への活用はパナマ国観光の重要な柱となる。特にバステイメントスやメトロポリタナでの資源の質は非常に高く、保全と開発を両立させ、観光に寄与すべきである。これらを体系づけると、次に示すようなコアが設定された。(図4.3)

- 1) バステイメントス***
- 2) ボルカンバルノラ・アミスタット**
- 3) コイバ**
- 4) エル・バジェ*
- 5) メトロポリタナ***
- 6) ダリエン**

3) 歴史-文化観光開発

スペイン植民地時代の文化や歴史的建造物等時代を継承してきた観光資源が豊富に存在する。アルコ・セコ及びファラジョン・ゾーンはその未裔の住む土地でもあり、民族の風俗がうかがえる。また、ポルトベロはそれらの遺構が多く残る地区である。これらを体系的にまとめると、次に示すコアが設定でき、それぞれの集積度からアルコ・セコ/ファラジョン及びメトロポリタナ/ポルトベロの観光への資源活用を提案する。(図4.4)

- 1) バステイメントス**
- 2) アルコ・セコ/ファラジョン***
- 3) メトロポリタナ/ポルトベロ***
- 4) サンプラス*
- 5) ダリエン*

4.3 全国観光交通体系

上記の観光開発システムをサポートし、促進するための全国観光交通体系が整備されなければならない。また、この全国観光交通体系の整備を念頭に上記の観光開発システムが策定されている。

(1) エントリーポイントと国内分散システム

全国観光交通体系の基本はパナマ市を主要エントリーポイント(チャンギノーラ: クラスターNo.1 及びダビット: クラスターNo.2 を副次エントリーポイント)として上記のクラスター内の拠点に連絡する国内交通輸送システムが提案された。

(2) パナマ国のゲートウェイ

- 南北アメリカの結節点であり、かつ大西洋と太平洋をつないでいる「世界のクロスロード」という利点を最大限に活かし、陸海空の多様な輸送手段に対応したパナマ国の多極的な玄関口を整備する。
- 現在、パナマ国への入国手段は空路が76.5%、海路が13.5%、陸路が10%である。2010年には空路が80%、海路が15%、陸路が5%となると予想される。

表4.1 利用交通別外国人観光客数

Unit: 1,000 persons

Transport means	1992	2000	2005	2010
By air:	276.1	620	1,200	1,600
- Regular flight	(276.1)	(570)	(930)	(1,100)
- Chartered flight	(---)	(50)	(270)	(500)
By road via Paso	35.9	60	75	100
Canoa				
By ship	48.6	120	225	300
Total	360.6	800	1,500	2,000

(3) 空路の改善

- トクメン国際空港を空の玄関口として位置づける。
- 国際チャーター便に対応した空港を整備する。
- 観光客、観光ルートの多様化に対応し、国内航空網を拡充し、かつ輸送力の強化を図る。

表 4.2 航空機利用の外国人観光客数

Unit: 1,000 persons

Types	Airports	2010
Regular flight	Tocumen	1,000
	David	100
	Subtotal	1,100
Chartered flight	Tocumen	200
	Rio Hato	150
	San Miguel	100
	Changuinola	50
	Subtotal	500
Total		1,600

表 4.3 空港整備計画

Airport	Provinces	A	B	C	D
Tocumen	Panama	○	○		
David	Chiriqui	○			○
Changuinola	Bocas del Toro		○		○
Rio Hato	Cocle		○		○
Paitilla/Albrook/Kobbe*	Panama			○	
Chitré	Chitré				○
San Miguel	Panama				○

Note: (A)International regular flight, (B)International chartered flight
(C)Metropolitan domestic airport (D)Local domestic airport

(4) 港湾の改善

- 一 大西洋、太平洋側の港湾でそれぞれ国際クルーズ船に対応した施設整備を図り、あわせて国内沿岸航路の拡充を図る。
- 一 クリストバル港、バルボア港をそれぞれ大西洋側、太平洋側の海の玄関口として位置づける。(図4.8)

表 4.4 港湾整備計画

Types	Ports	Provinces	(A)	(B)	(C)
Pacific Ocean	Balboa	Panama	○	○	
	P.Arnuelles	Chiriqui	○	○	
	San Miguel	Panama	○	○	
	(Darién)	Darién	○		
Caribbean Sea	Cristobal	Colón	○	○	○
	Portobelo	Colón	○	○	
	Almirante	Bocas del Toro	○	○	○
	(San Blas)	San Blas	○		

Note: (A) International cursing (B) Maritime line port
(C) Ferryboat port

(5) 道路と鉄道の改善

1) 都市間高速道路整備

観光開発のためだけでなく、国内幹線高速交通網の形成のため、以下の2つの高速道路を整備する。(図4.6)

- 新パナマ-コロロン高速道路
- パンアメリカンハイウェイ(Chorrera - Penonomé)

2) 首都圏主要幹線道路整備

パナマ首都圏とその周辺の交通渋滞を軽減し、域内の観光客の移動も含む様々な活動

のための移動を容易にするため、以下の4つの事業を推進する。(図4.6)

- 北部回廊 (Albrook - Tocumen)
- 南部回廊 (Centro - Tocumen)
- 高速道路 (Arraijan - Panama Canal)
- 新パナマ運河橋

3) 観光開発道路整備

観光開発と地域開発促進のため、各ゾーンにおいて主要幹線からのアクセス道路やゾーン内のサービス道路を整備する。

4) 鉄道保全改良計画

主要観光の一つとして、パナマ運河に沿うパナマ運河鉄道の保全、改良を行う。(図4.6)

- パナマ-コロロン鉄道(Panama - Colon)

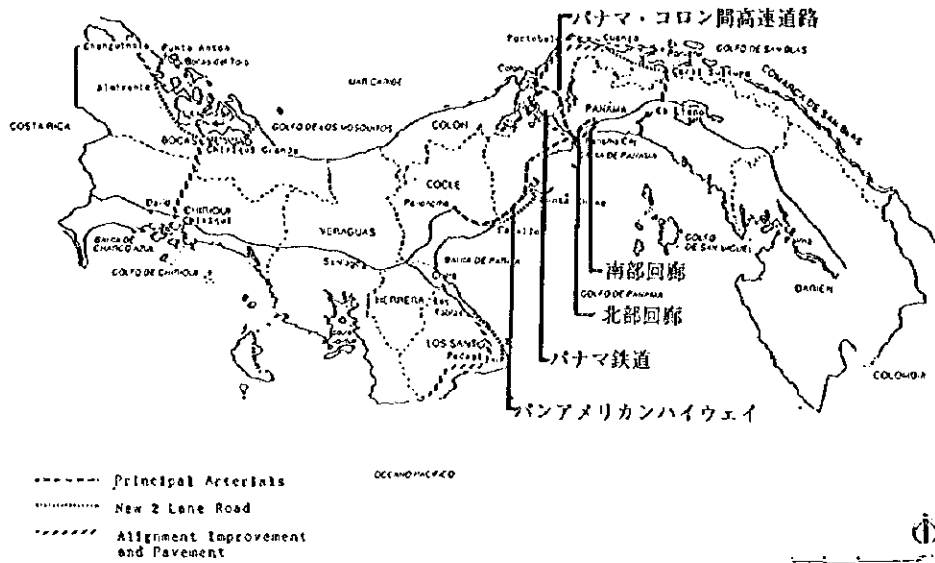


図4.6 観光のための鉄道と道路整備

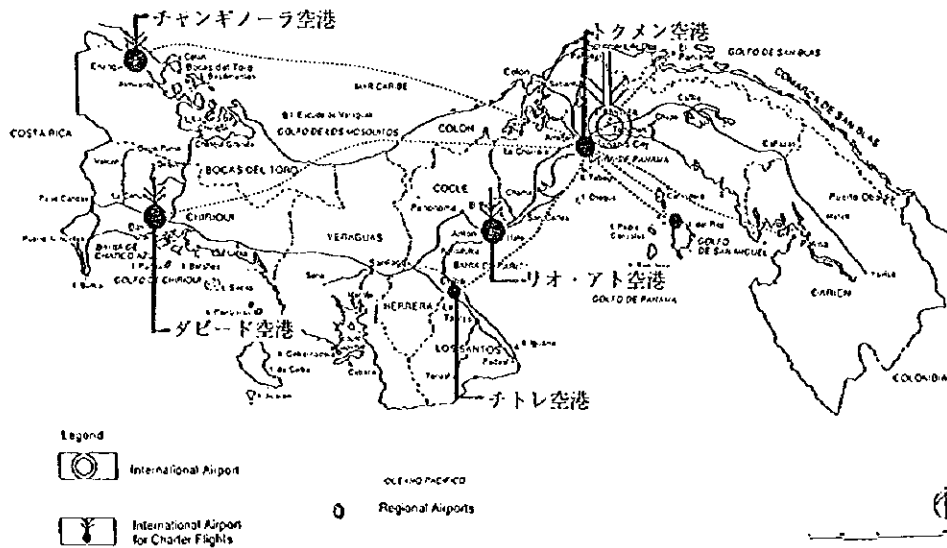


図4.7 航空交通ネットワーク

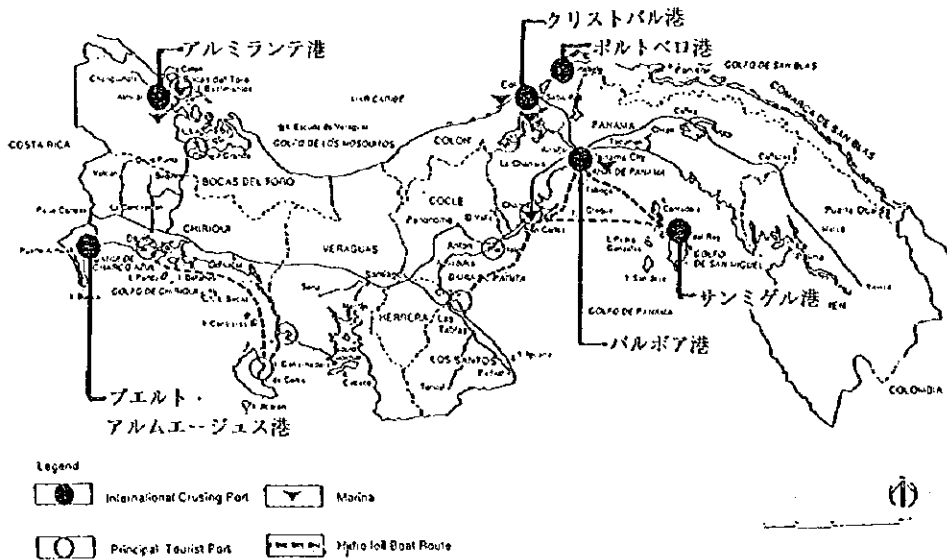


図4.8 海上交通ネットワーク

4.4 観光需要地域分担体系

パナマ国全体で予測・設定された観光需要を適切に地域（クラスター体系のゾーン）に配分しなければならない。

(1) ゾーン別観光客の分布

- 各ゾーンにおける総宿泊数が予測された。
- 海外観光客の約73%（表4.5）が首都圏に集中しているが、地方分散化政策により漸次そのウエイトを下げ、2010年には40%となる。相対的に、地方ゾーンのウエイトを高める。

表4.5 ゾーン別外国人宿泊入込み客数

Unit: 1,000 Persons nights				
Zones	1992	2000	2005	2010
Metropolitana Share (%)	980 73%	1,860 60%	3,560 50%	4,300 40%
Bastimentos	20	100	300	600
Arco Seco	40	150	300	400
Farallón	100	300	1,000	2,000
Portobelo	30	200	500	1,000
Las Perlas	60	200	800	1,200
Other regions	110	300	700	1,200
Local subtotal	360	1,250	3,600	6,400
Total	1,340	3,110	7,160	10,700

表4.6 ゾーン別国内宿泊入込み客数

Unit: 1,000 Persons nights				
Zones	1992	2000	2005	2010
Metropolitana Share (%)	228 25%	420 25%	741 25%	1,476 25%
Bastimentos	36	68	123	243
Arco Seco	118	220	396	784
Farallón	110	204	369	732
Portobelo	72	135	243	492
Las Perlas	72	135	243	492
Other regions	264	493	885	1,776
Local subtotal	672	1,255	2,259	4,524
Total	900	1,675	3,000	6,000

(2) ゾーン別宿泊施設計画

- 現在パナマ全国の宿泊施設収容力は約9,000室（表4.7）であり、計画目標の2010年までに約24,000室を建設し、約33,000室とする。
- 現状では全国の宿泊施設収容力の66%（表4.7）が首都圏ゾーンに一極集中している。地方分散化政策により、宿泊施設も地方観光ゾーンにウエイトを置くことにより、2010年における首都圏ゾーンのシェアを38%まで引き下げる。
- クラス別宿泊施設の現況はハイクラス23%、ミドルクラス20%、エコノミークラス57%であるが、徐々にグレードアップを行い、2010年には各々24%、53%、23%とする。（表4.8）

表4.7 ゾーン別必要宿泊室数（累積）

Unit: Number of rooms					
Zones	Existing-1992	Up to 2000	2001-2005	2006-2010	Total
Metropolitana share (%)	6,031 (66.4%)	1,199 (29.6%)	3,776 (37.6%)	1,554 (15.9%)	12,560 (38.2%)
Bastimentos	211	237	521	906	1,875
Arco Seco	650	254	227	449	1,580
Farallón	675	441	1,745	2,468	5,329
Portobelo	76	651	884	1,458	3,069
Las Perlas	151	618	1,671	1,224	3,664
Other regions	1,284	646	1,230	1,740	4,900
Local subtotal	3,047	2,847	6,278	8,245	20,417
Total	9,078	4,046	10,054	9,799	32,977

表4.8 必要クラス別宿泊室数（増加分）

Unit: Number of rooms					
Class	Existing-1992	Up to 2000	2001-2005	2006-2010	Total
High	2,062	988	2,791	2,159	8,000
Middle	1,858	2,528	6,792	6,320	17,498
Economy	5,158	530	471	1,320	7,479
Total	9,078	4,046	10,054	9,799	32,977

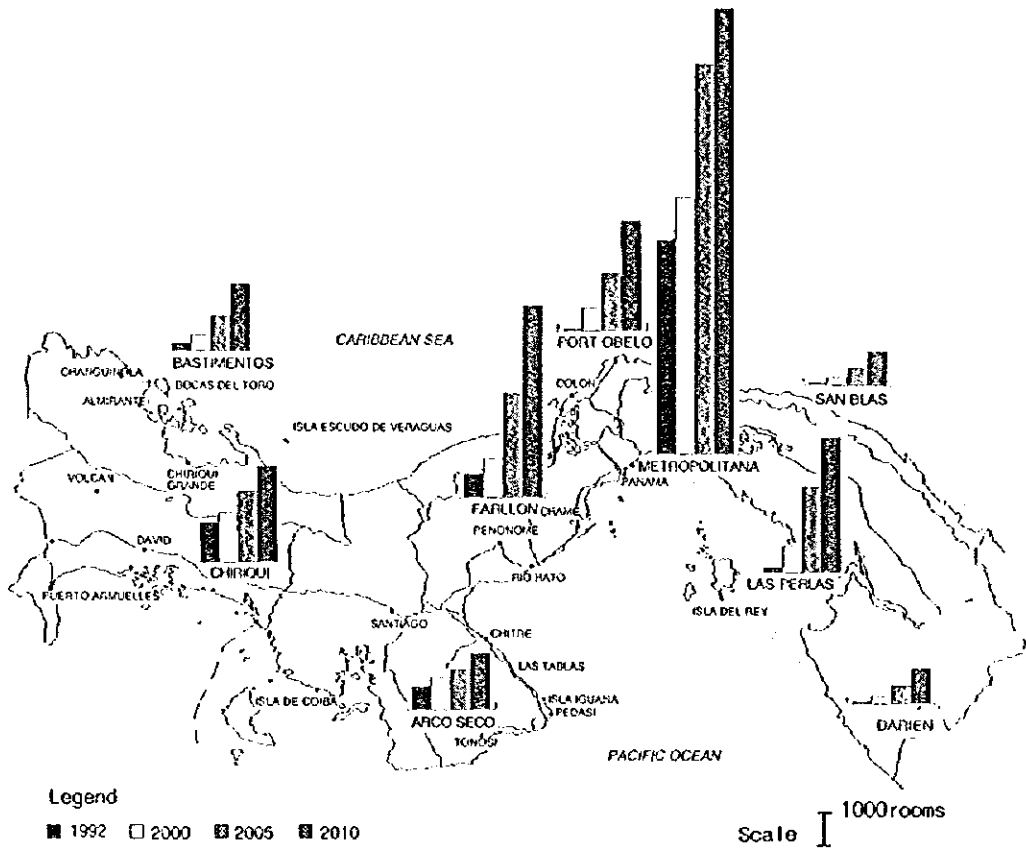


図4.9 ゾーン別宿泊施設計画（累積表示）

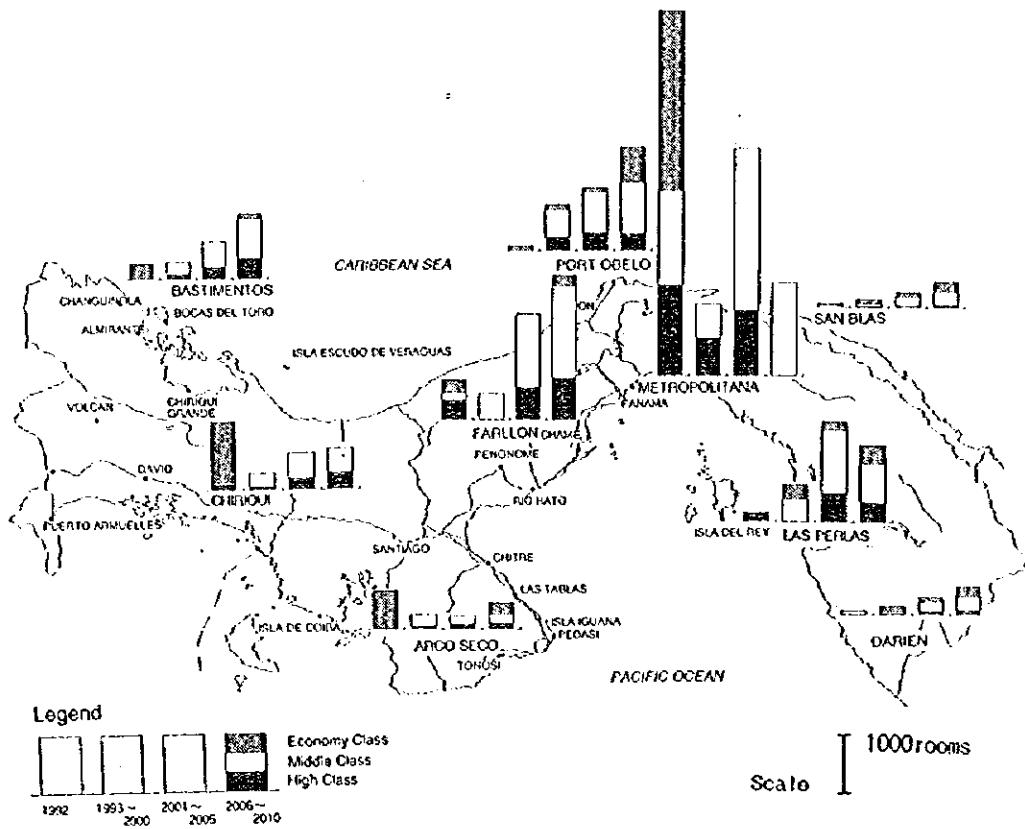


図4.10 必要クラス別宿泊室数（増加分表示）

5. ゾーン別長期観光開発計画

5.1 ゾーン別開発方針と戦略

前章で説明した14の観光クラスター体系と全国レベルでの海洋型、自然・山岳型及び歴史・文化型から成る観光ネットワークをそれぞれ関係付けると図5.1のようにまとめられる。さらにそれぞれの観光ネットワークは資源の集積度等からそれぞれのクラス

ターを評価し、調査対象地区の位置付を明確にした。

ゾーン別開発方針と戦略

各ゾーンの開発方針と戦略は前述の各々の位置付けとその特性から表5.1のように設定した。

観光 クラスター	観光体系			各ゾーンの位置づけ
	海洋型	自然・山岳	歴史・文化	
1.バステイメントス	◎	◎	○	→ 地方観光核 (海洋・自然型)
2.チリキ	△	○	—	
3.コイバ	○	○	—	
4.コクレ/ベラグアス	—	○	○	
5.トノシ	—	—	—	
6.アルコ・セコ	○	—	◎	→ 地方観光核 (文化・海洋型)
7.ファラジョン	○	○	—	→ 副次観光核 (海洋・山岳型)
8.メトロポリタナ	△	◎	◎	→ 観光中核 (自然・歴史型)
9.ポルトベロ	○	△	◎	→ 副次観光核 (歴史・海洋型)
10.コロソ	△	—	—	
11.ラス・ベルラス	◎	—	—	→ 副次観光核 (海洋型)
12.サン・ブラス	○	—	△	
13.ダリエン-1	△	○	△	
14.ダリエン-2	—	○	△	

集積度：◎：高い ○：中 △：低い

図5.1 観光クラスターと観光ネットワーク体系

表5.1 ゾーン別開発方針と戦略

ゾーン	方針	戦略
1.バステイメントス	-豊かな海洋・自然資源を活かしたパナマカリブ海側西部の地方観光核の形成	-固有種や貴重種またはその集合体等の豊かな自然資源の活用と島嶼型環境保全モデル創造
2.アルコ・セコ	-植民地文化と海洋を中心としたアスエロ半島(太平洋側)の地方観光核の形成	-民族文化の紹介と体験、歴史的建造物群(街並み)保全及び海洋レジャーの連携
3.ファラジョン	-首都圏に隣接する海浜中心の副次観光核の熟成	-近隣統合型海浜レジャーベルトの創造
4.メトロポリタナ	-パナマ観光のゲートウェイ自然・歴史資源を背景とした観光中核の形成	-国際観光都市としてのイメージづくりと観光施設水準及びアクセス機能向上
5.ポルトベロ	-植民地時代の遺構や海洋資源を背景としたカリブ海側観光副次核の形成	-歴史的建造物群(街並み及び遺構)及び海洋資源の保全
6.ラス・ベルラス	-海洋中心の島嶼型観光副次拠点の形成	-海洋観光基地の醸成とアクセスの向上

5.2 ゾーン別長期観光開発計画

5.2.1 バスティメントス長期観光開発計画

1) 開発目標

- パナマ国を代表する島嶼開発モデルの構築
- 島嶼型環境保全と情報提供

2) 開発の視点と施策

- アクセスの向上
- コスタリカ国境地区（チャンギノーラ、アルミランテ）の開発促進
- 島嶼部の開発促進

表 5.2 目標入込み客数 (1,000 persons)

Tourist Types		~2000	~2005	~2010
Overnight stay*	Foreign	100	300	600
	Domestic	68	123	248
	Subtotal	168	423	848
Daytime visit	Foreign	109	221	383
	Domestic	44	73	136
	Subtotal	153	294	519
Total		321	717	1,367

Note: * Visitantes de estadía nocturna es la base de la estadía

表 5.3 必要宿泊室数 (Rooms)

	Existing	~2000	~2005	~2010
Additional	-	237	521	906
Total stock	211	448	969	1,875

表 5.4 バスティメントス長期観光開発計画概要

Development components	Project package	Phase program			Dev't body	
		Sho.	Mid.	Lon.	Pub	Pri.
サブゾーン I チャンギノーラ地区	チャンギノーラ空港整備 宿泊施設整備 (既存 94 室** + 新規 330 室) 観光施設 都市道路, 公共公益施設	○	○	○	○	○
	アルミランテ港湾整備, (ツーリストピア、マリーナ) 宿泊施設整備 (既存 32 室** + 新規 150 室) 観光施設 都市道路, 公共公益施設	○	○	○	○	○
サブゾーン II ボカ・デル・トロ 諸島地区	宿泊施設整備 - ボカ・デル・トロタウン (既存 43 室** + 新規 160 室) - イスナモ (地峡) 地区 (新規 220 室) - ボカ・デル・ドラゴ地区 (新規 80 室) - その他のコロンの島の海岸地区 (新規 160 室) コロンの島道路 (Bocas del Toro Town - Punta Rancho) ボカ・デル・トロ: 都市道路, 公共施設, 観光施設	○	○	○	○	○
	バスティメントス島 宿泊施設整備 (新規 200 室) 公共公益施設, 観光施設, ピア	○	○	○	○	○
	バスティメントス 海洋公園	○			○	
	トホバ 宿泊施設整備 (新規 210 室) 公共公益施設, 観光施設, ピア			○	○	○
サブゾーン III 東部ボカ・デル・トロ地区	宿泊施設整備 (新規 100 室) 海洋科学センター, ピア			○	○	○
サブゾーン地区 IV チリキランテ地区	宿泊施設整備 (既存 42 室**) 都市道路, ピア	○	○		○	○
サブゾーン地区 V ラ・アミサット国立公園	宿泊施設整備 (新規 50 室) ビジターセンター		○	○	○	○
道路整備	地峡横断道路 (Chiriquí - Chiriquí Grande) チリキラグーン西側道路 (Chiriquí Grande - Almirante)* チリキラグーン東側道路 (Chiriquí Grande - Punta Icao)* 地域道路 (Almirante - Changuinola)		○	○	○	○

Note * = 国家プロジェクト

** = リノベーション計画補助による既存ホテルの改修

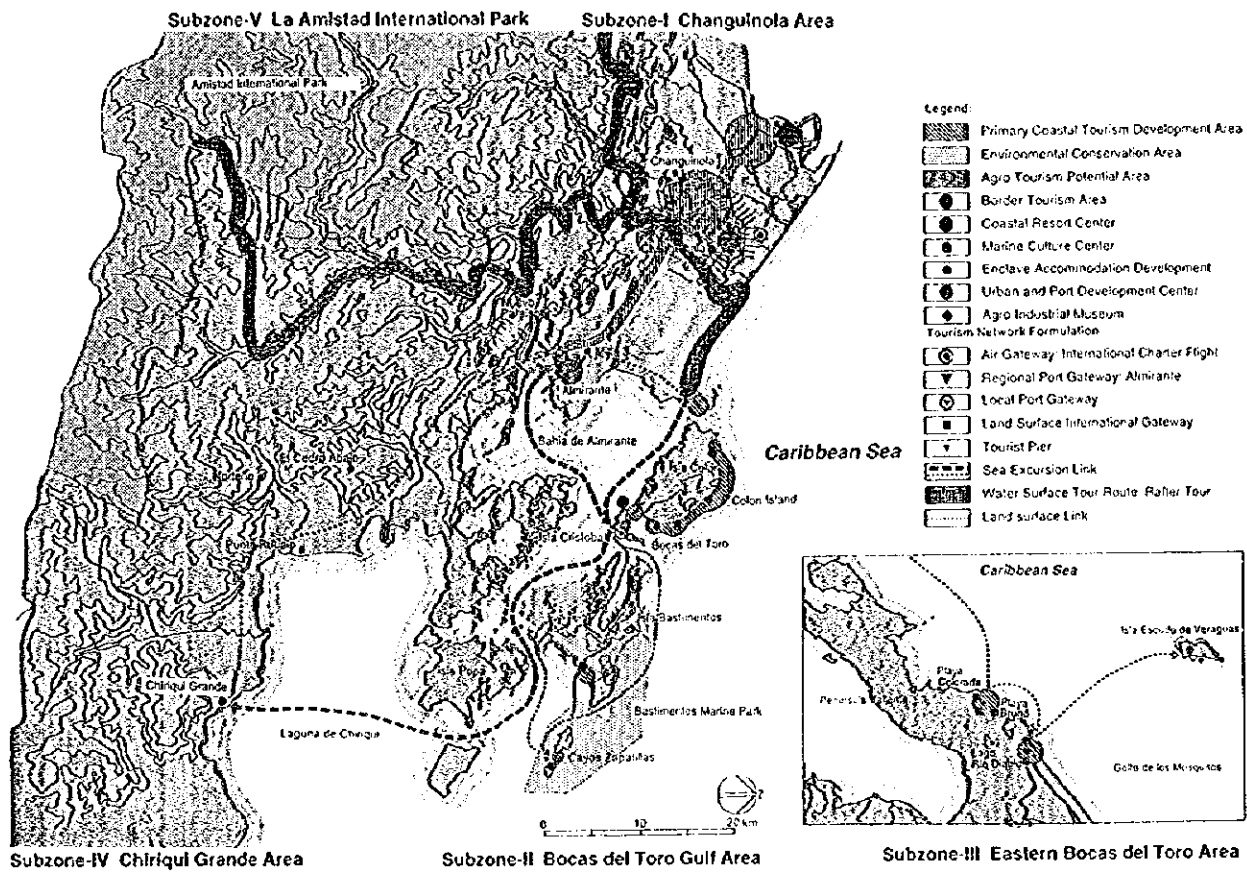
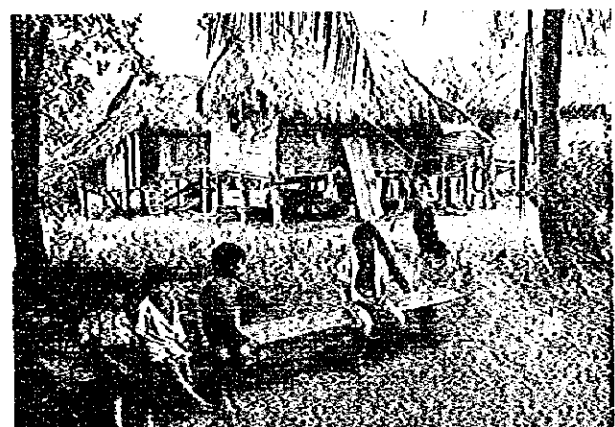
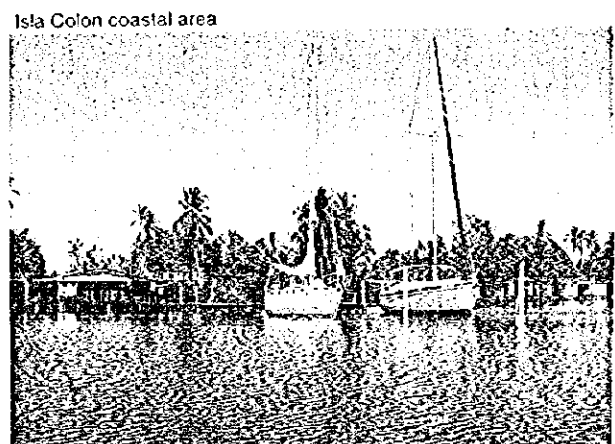
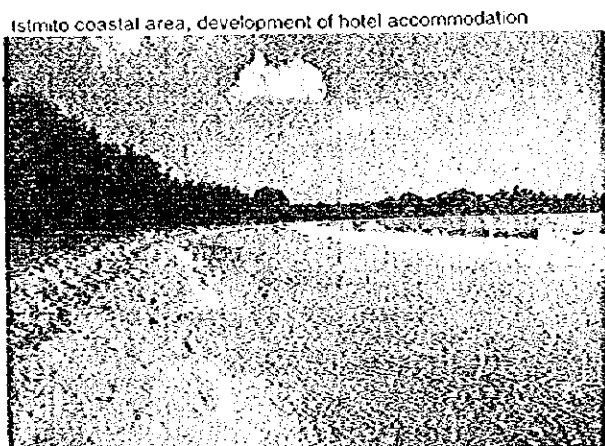


図5.2 バスティメントス長期観光開発計画



Isla Bastimentos

Coco Key village (Handicraft village)

5.2.2 アルコ・セコ長期観光開発計画

1) 開発目標

- パナマ国を代表する文化観光拠点の形成
- 地域民族文化の保全と紹介

2) 開発視点と施策

- 既設アクセス機能の向上
- 海洋資源の活用

表 5.5 目標入込客数 (1,000 persons)

Tourist types		~2000	~2005	~2010
Overnight stay*	Foreign	150	300	400
	Domestic	220	396	784
	Subtotal	370	696	1,184
Daytime visit	Foreign	232	289	461
	Domestic	87	147	273
	Subtotal	319	436	734
Total		689	1,132	1,918

Note: *Overnight visitors are total staying overnight.

表 5.6 必要宿泊室数 (Rooms)

	Existing	~2000	~2005	~2010
Additional	--	250	235	418
Total stock	650	900	1,135	1,553

表 5.7 アルコ・セコ長期観光開発計画概要

Development components		Project package	Phase program			Dev't body	
			Sho.	Mid.	Lon.	pub.	Pri.
ゾーンI トレ海岸地区	トレ	チトレ空港整備* アスエロ観光港 宿泊施設整備(既存198室**+新規50室) 観光施設			○	○	
	バリタ	歴史的街並保全	○			○	
ゾーンII ロスサントス中央海岸地区	ロスサントス	宿泊施設整備(既存42室**) リオ・ラ・ピフ・エコツアー モナエビーチ整備	○	○		○	
	カラル	宿泊施設整備(既存54室**) ベジャ・ピスタ海岸整備	○	○		○	
	ラスカラス	宿泊施設整備(既存40室**) 観光施設 エル・ウベリト海岸整備	○	○		○	
ゾーンIII ロスサントス中央海岸地区	ペダシ	宿泊施設整備(既存14室**+新規220室) 観光施設	○	○		○	○
	ボカ海岸地区	宿泊施設整備(既存284室**+新規440室) 海岸整備,イグアナ島へのピア	○	○		○	○
	イグアナ島	ピア,インフォメーションセンター	○			○	
ゾーンIV トレ海岸地区	ペダシ海岸地区	宿泊施設整備(既存5室**+新規120室) 海岸整備	○	○	○	○	○
	トレ海岸地区	宿泊施設整備(既存13室**+新規20室)	○	○		○	○
ロスサントス南部海岸地区	セコ村国立公園	宿泊施設整備(新規50室)		○	○		○
道路整備		国道3号線改良(Pedasi-Tonosi) 国道と海岸へのアクセス道路	○			○	○

Note:*=国家プロジェクト

**=リノベーション計画補助による既存ホテルの改修

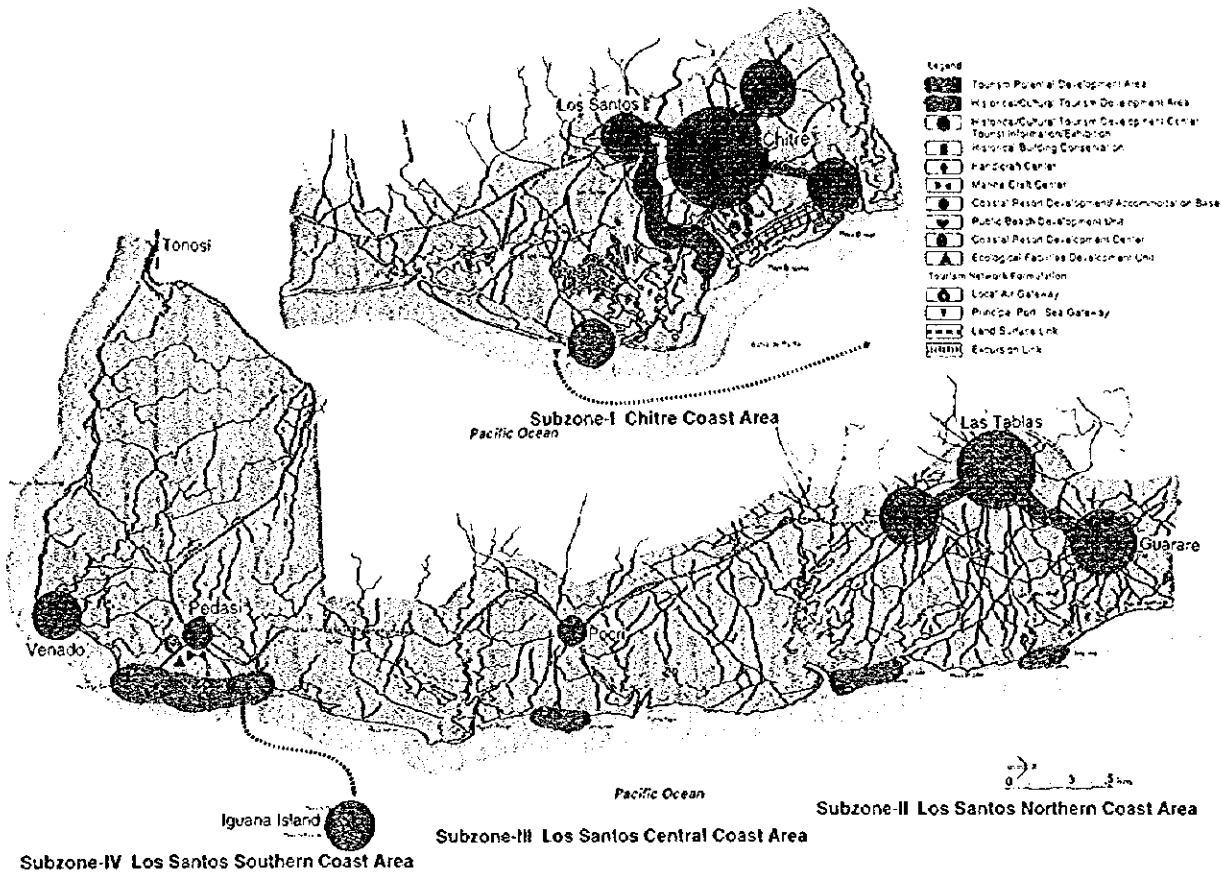
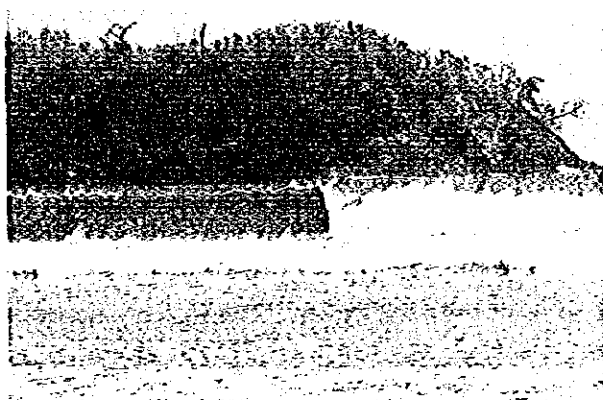


図5.3 アルコ・セコ長期観光開発計画

Spanish and colonial cultural belt:
Chitre - Los Santos - Guarare - Las Tablas - Pocri - Pedasi

A Group of old gabled houses clustered around the town



Playa Venado: Dream spot of surfer and big wave

Isla Iguana: Nature conservation island

5.2.3 ファラジョン長期観光開発計画

1) 開発目標

- 海浜総合リゾートへの脱皮
- 首都圏近郊の週末型及び日帰り型観光地の形成

2) 開発の視点と具体的な施策

- マリーナ等の港湾施設整備
- アクセス道路の整備と改良
- アトラクション施設の整備

表 5.8 目標入込客数 (1,000 persons)

Tourist types		~2000	~2005	~2010
Overnight stay*	Foreign	300	1,000	2,000
	Domestic	204	369	732
	Subtotal	504	1,369	2,732
Daytime visit	Foreign	281	670	978
	Domestic	382	653	1,228
	Subtotal	663	1,323	2,206
Total		1,167	2,692	4,938

Note: *Overnight visitors are total staying overnight.

表 5.9 必要宿泊室数 (Rooms)

	Existing	~2000	~2005	~2010
Additional	--	441	1,745	2,468
Total stock	675	1,116	2,861	5,329

表 5.10 ファラジョン長期観光開発計画概要

Development components			Project package	Phase program			Dev't body	
				Sho.	Mid	Lon.	pub.	Pri.
沿岸地区開発	ファゾーンI チャメ海岸地区	プンタ・チャメ地区	宿泊施設整備(既存19室+新規660室) 海岸整備, マリーナ	○	○	○		○
		リオ・チャメ地区	宿泊施設整備(新規2,390室) 観光施設 海岸整備	○	○	○		○
		コルゴナ地区	スエバ・ゴルゴナ港整備, マリーナ 宿泊施設整備(既存67室+新規100室) 観光施設	○	○	○		○
	ファゾーンII サン・カルロス海岸地区	サン・カルロス海岸	宿泊施設整備(既存353室+新規490室) 海岸整備	○	○	○		○
		サン・カルロス後背地	宿泊施設整備(既存138室)	○	○	○		○
	ファゾーンIII リオ・アト海岸地区	リオ・アト空港整備 宿泊施設整備(既存54室+新規720室) 観光施設 ヨットハーバー		○	○	○		○
山岳地区	ファゾーンIV カンバーニャ高地地区	宿泊施設整備(新規85室)		○	○		○	
	ファゾーンV エル・バジエ地区	宿泊施設整備(既存44室+新規220室)		○	○		○	
道路整備	幹線道路	パンアメリカンハイウェイ (Chorrera - Anton)*		○	○		○	
	アクセス道路	チャメアクセス道路 (Punta Chame - Rio Chame) サン・カルロスアクセス道路(Gorgona - San Carlos - Farallón) パンアメリカンハイウェイからの海岸へのアクセス エル・バジエ地区アクセス道路 (La Union - El Valle)* Altos de Campana 国立公園へのアクセス道路		○	○		○	

Note: * = 国家プロジェクト

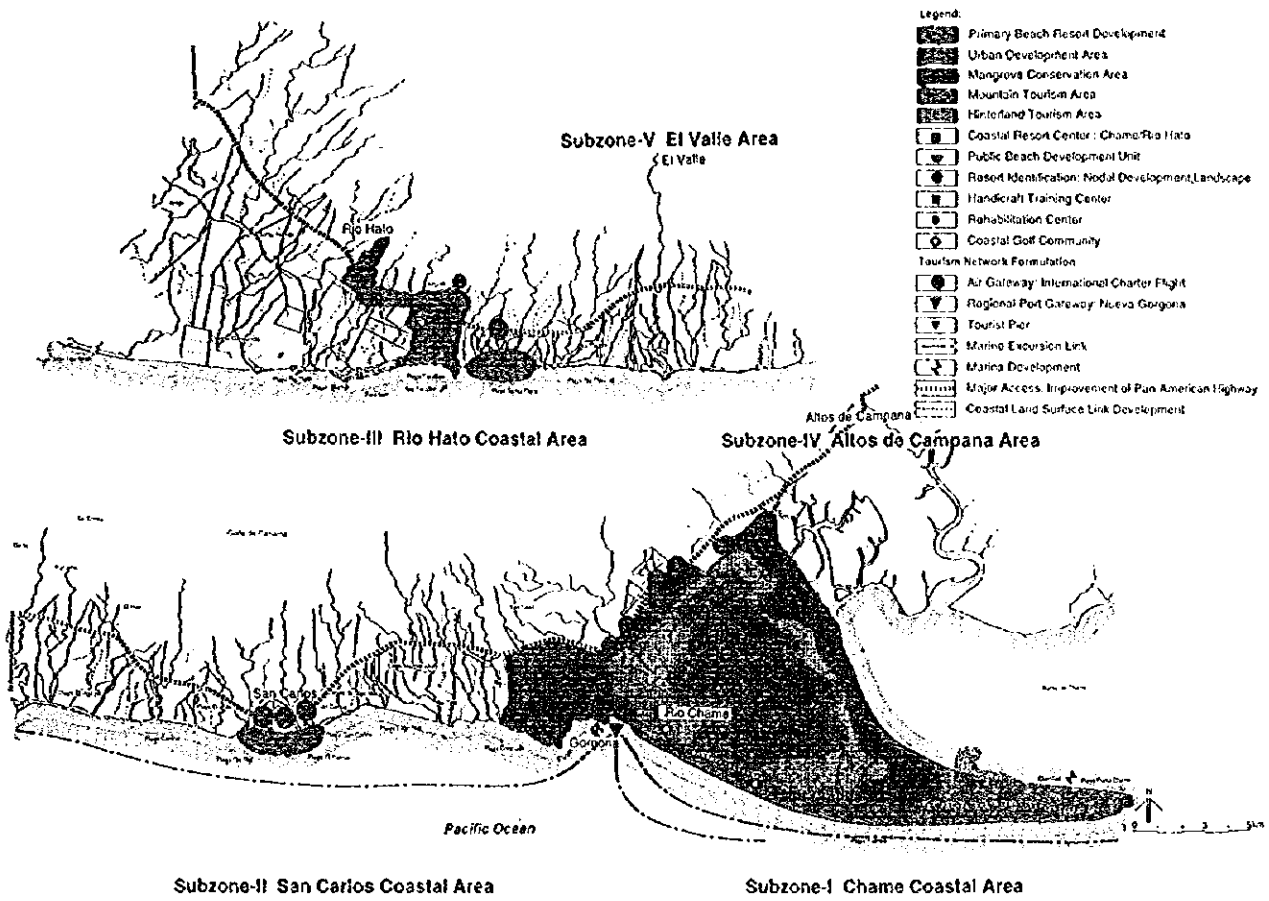
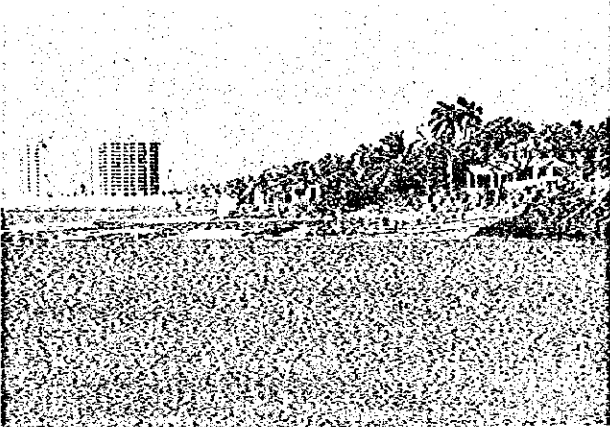


図5.4 ファラジョン長期観光開発計画

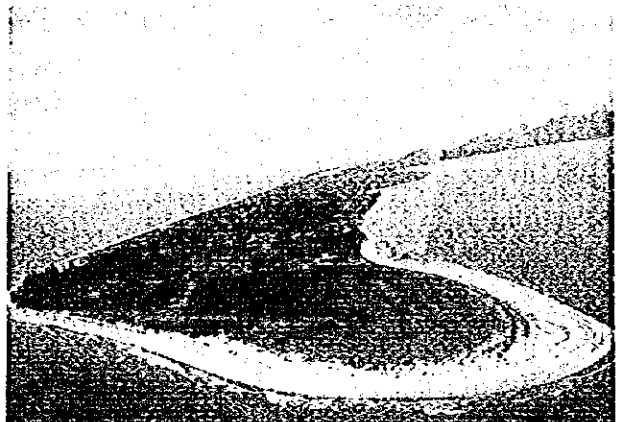
Chame west, vacation town of Nueva Gorgona



Chame east coastal area (Punta chame)



Farallón beach



Punta Chame

5.2.4 メトロポリタナ長期観光開発計画

1) 開発目標

- 国際観光都市としてのイメージ形成
- 国際級観光施設の整備

2) 開発の視点と施策

- 観光サービスシステムの整備
- 既存インフラストラクチャーの改良整備
- 観光資源の観光への適川

表 5.11 目標入込み客数 (1,000 persons)

Tourist types		~2000	~2005	~2010
Overnight stay*	Foreign	1,860	3,562	4,300
	Domestic	420	741	1,476
	Subtotal	2,280	4,303	5,776
Daytime visit	Foreign	936	1,898	2,390
	Domestic	1,145	1,959	3,682
	Subtotal	2,081	3,857	6,072
Total		4,361	8,160	11,848

Note: *Overnight visitors are total staying overnight.

表 5.12 必要宿泊室数 (Rooms)

	Existing	~2000	~2005	~2010
Additional	--	1,199	3,776	1,549
Total stock	6,031	7,230	11,006	12,555

表 5.13 メトロポリタナ長期観光開発計画概要

Development components	Project package	Phase program			Dev't body		
		Sho.	Mid.	Lon.	Pub.	Fri.	
ゾーンI 太平洋地区	パナマ市	トクメン国際空港整備 首都圏国内線空港整備 宿泊施設整備(既存5,389室+新規2,880室) 花と緑のまち計画, インターアーバンバスセンター	○	○		○	○
	アマドール	宿泊施設整備(新規830室) アマドール港整備		○	○	○	○
	バルボア港	バルボア港整備	○	○	○	○	○
	メトロポリタン自然公園	ビジターセンター		○		○	
	タボガ島	宿泊施設整備(既存70室+新規60室)	○				○
ゾーンII 地峡地区	ガンボア地区	ガンボア地区宿泊施設整備(新規650室) ツーリストセンター, ピア, マリーナ パナマ運河タワー, パナマ運河博物館 ガンボア橋	○	○	○	○	○
	パレニア・サミット地区	サミット地区宿泊施設整備(新規130室) 動物園, 植物園, 生態系研究センター, 飲食娯楽	○	○	○	○	○
	カミナデ・クルーズ地区	ビジターセンター エコ・トレイル			○	○	○
	チャグレス・アラフエラ地区	アラフエラ湖地区宿泊施設整備(新規300室)		○	○		○
ゾーンIII カリブ海側地区	コロロン市	クリストバル港湾施設, アリーナ 宿泊施設整備(新規572室+155室)		○	○	○	○
	アンタトロ地区	宿泊施設整備(新規380室) マリーナ		○	○		○
	ガッソ地区	マリーナ		○			○
陸上交通	鉄道	パナマ鉄道(Panama-Colón)*		○	○	○	
	高速道路	パナマ-コロロン高速道路(Panama-Colón)*	○				○
	幹線道路	パナマ市北部及び南部回廊高速道路*	○	○			○
	補助幹線道路	ガッソ湖及び運河地帯のアクセス道路 チャグレス国立公園とアラフエラ湖へのアクセス道路		○			○

Note: * = 国家プロジェクト

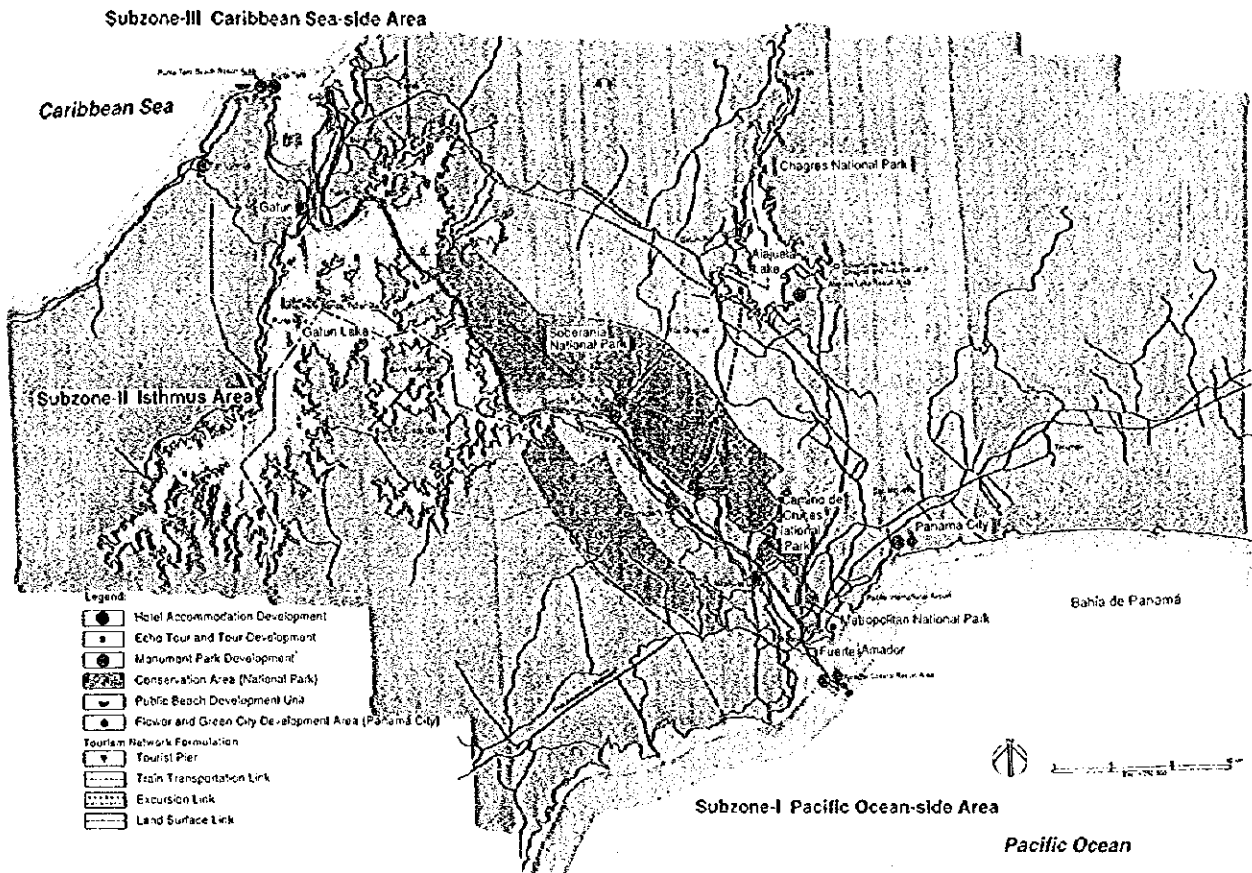
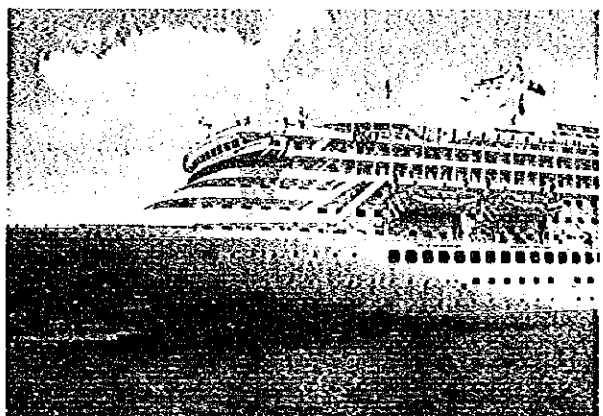
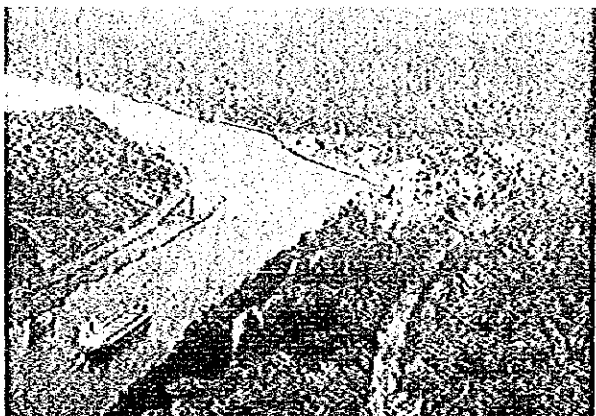


図5.5 メトロポリタナ長期観光開発計画

Panoramic view of Panama City



Casco Viejo: Historical architectural showcases



Tourist attraction of Panama Canal: history of technology, 80 km long. dramatic meeting of two oceans with three series of locks

Revenue from Canal represents 10% of the Panamanian GNP

5.2.5 ボルトベロ長期観光開発計画

1) 開発目標

- 植民地都市の再生
- 海洋型週末滞在基地の形成

2) 開発の視点と施策

- 港湾機能の向上
- 地域開発推進のための幹線道路整備
- 歴史的遺構や街並みの保全

表 5.14 目標入込み客数 (1,000 persons)

Tourist types		~2000	~2005	~2010
Overnight stay*	Foreign	200	500	1,000
	Domestic	135	243	492
	Subtotal	335	743	1,492
Daytime visit	Foreign	292	600	879
	Domestic	205	350	655
	Subtotal	497	950	1,534
Total		832	1,693	3,026

Note: *Overnight visitors are total staying overnight.

表 5.15 必要宿泊室数 (Rooms)

	Existing	~2000	~2005	~2010
Additional	--	651	884	1,458
Total stock	76	727	1,611	3,069

表 5.16 ボルトベロ長期観光開発計画概要

Development components		Project package	Phase program			Dev't body		
			Sho.	Mid.	Len.	Pub.	Pri.	
沿岸地区開発	ゾーンのI ボルトベロ湾地区	歴史的モニュメント 宿泊施設整備 (新規 90 室) 市中心部の衛生保全 インフォメーションセンター、ハンドクラフト訓練センター、バスセンター	○				○	
		ラ・エスケーナ	ボルトベロ港整備 宿泊施設整備 (新規 300 室) 海岸整備, マリンセンター	○	○		○	○
		ゾーンのII ボルトベロ半島地区	アモト・リント 宿泊施設整備 (新規 300 室) マリンスポーツセンター, ピア, 海岸整備	○	○			○
	ゾーンのII ボルトベロ半島地区	ラ・グアイラ	宿泊施設整備 (既存 5 室+新規 300 室) 海岸整備	○	○			○
		イスラ・グランテ	宿泊施設整備 (既存 51 室+新規 50 室)	○				○
	ゾーンのIII サン・アントニオ地区	宿泊施設整備 (新規 680 室) ピア, 海岸整備, Historical park	○	○	○		○	
	ゾーンのIV サン・イサベル地区	宿泊施設整備 (既存 20 室+新規 1,270 室)	○	○	○		○	
ゾーンのV ボルトベロ国立公園	ビジターセンター エコロジカル・トレイル	○				○		
道路整備	幹線道路	地峡横断道路 (Carti Suitupo - El Llano)* カビアン・コスタ・アリバ道路 (Cuango - Carti Suitupo)* カビアン・コスタ・アリバ道路 (Sabanita - Cuango)			○		○	
	補助幹線道路	イスラ・グランテアクセス道路 (San Antonio - Puerto Lindo - La Guaira) 沿岸道路 (Potrobelo Town - Catique - Puerto Lindo)		○	○		○	

Note: * = 国家プロジェクト

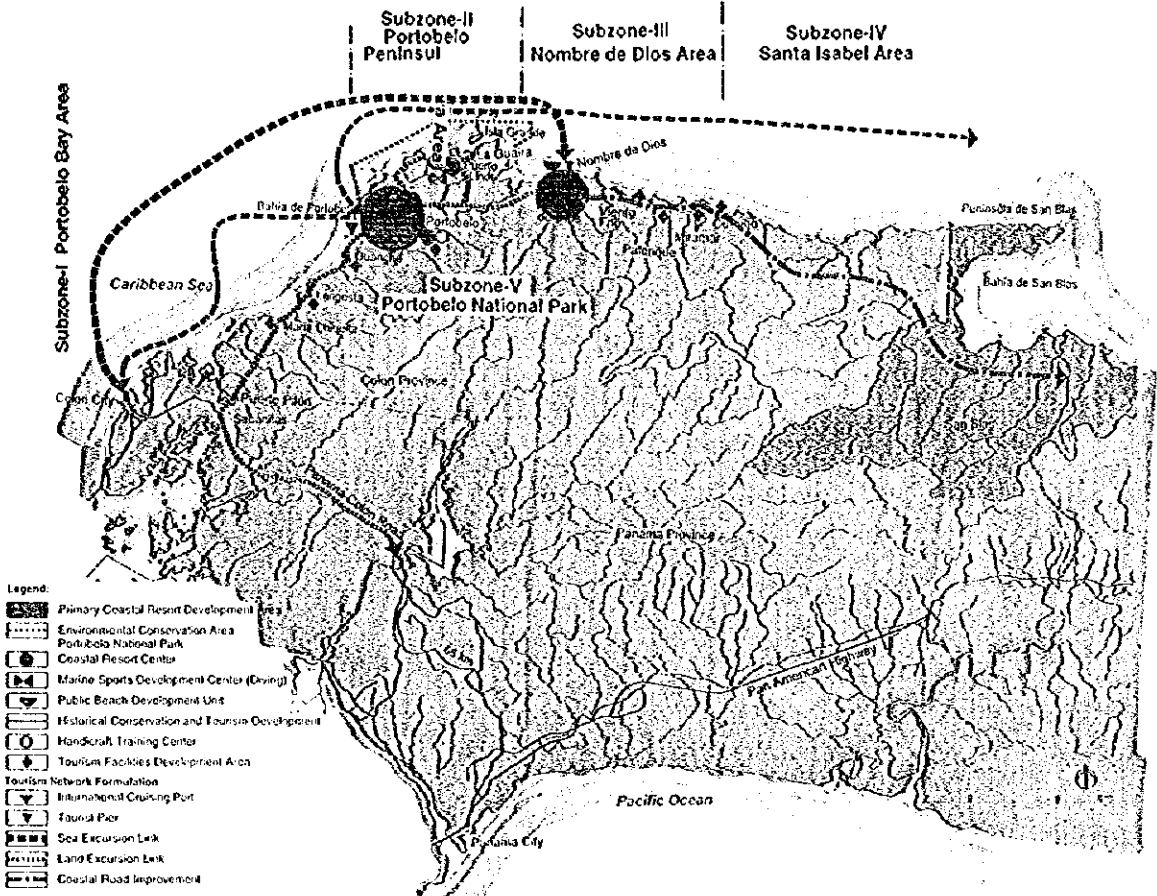
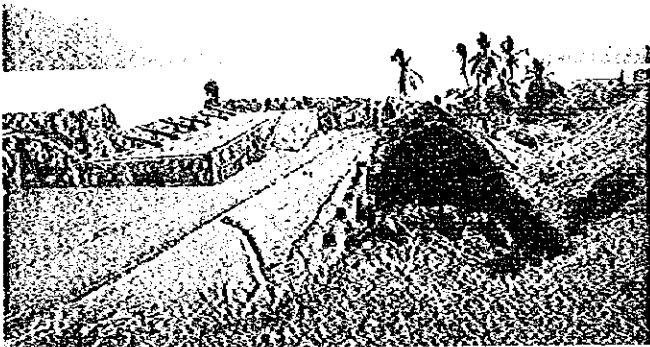


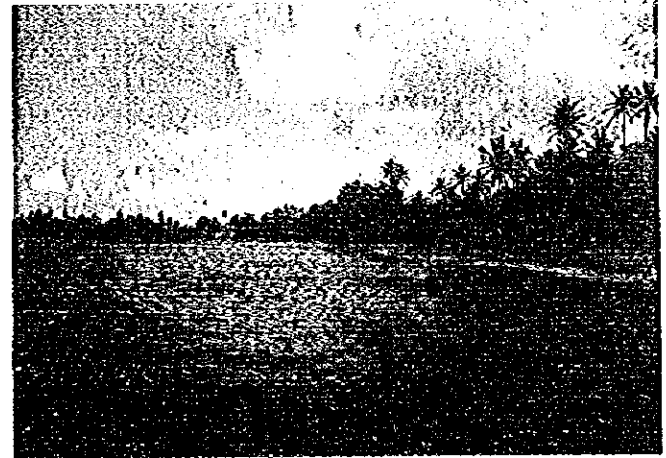
図5.6 ポルトベロ長期観光開発計画

Historical monument of Portobelo



Historical monument of Portobelo

Isla Grande: Small island of white sand beach and coconut plantation



Nombre de Dios

5.2.6 ラス・ベルラス長期観光開発計画

1) 開発目標

- パナマ国を代表する海洋レジャー基地開発モデル
- 遠隔地域の社会開発

2) 開発視点と施策

- 諸島全体への開発の波及
- アクセス確保のためのインフラ整備

表 5.17 目標入込客数 (1,000 persons)

Tourist types		~2000	~2005	~2010
Overnight stay*	Foreign	200	800	1,200
	Domestic	135	243	492
	Subtotal	335	1,043	1,692
Daytime visit	Foreign	209	454	668
	Domestic	74	124	232
	Subtotal	283	578	900
Total		618	1,621	2,592

Note: *Overnight visitors are total staying overnight.

表 5.18 必要宿泊室数 (Rooms)

	Existing	~2000	~2005	~2010
Additional	--	618	1,671	1,224
Total stock	151	769	2,440	3,664

表 5.19 ラス・ベルラス長期観光開発計画概要

Development components		Project package	Phase program			Dev't body	
			Sho.	Mid.	Lon.	Pub.	Pri.
サブゾーンI 北部地区	コントララ島	宿泊施設開発 (既存 151 室+新規 240 室)	○	○			○
	パチカ島	宿泊施設開発 (新規 180 室)	○	○	○		○
サブゾーンII 中央地区		宿泊施設開発 (新規 410 室)		○	○		○
サブゾーンIII テラレイ島地区	東サン・ミゲル	サン・ミゲル空港整備		○			○
		サン・ミゲル港整備	○	○			○
	サン・ミゲルタウン	観光施設整備	○				○
テラレイ島地区	テラレイ湾 沿岸地区	宿泊施設開発:					
		- Playa Agustin Area(新規 400 室)		○	○		○
		- Playa Honda Area(新規 400 室)	○	○	○		○
		- Playa Maria Grande Area(新規 300 室)		○	○		○
		- Playa flora Area(新規 600 室)	○	○	○		○
- Playa Gallinazo Area(新規 190 室)			○		○		
		観光施設整備	○	○			○
サブゾーンIV パトロ・ボンサレス島		宿泊施設開発 (新規 400 室)		○	○		○
サブゾーンV サン・セ島		宿泊施設開発 (新規 390 室)		○	○		○
道路整備		アクセス道路 (San Miguel Town - Isleta de Eu latio Port)	○				○
		アクセス道路 (San Miguel Town - Punta Gallinazo)	○				○

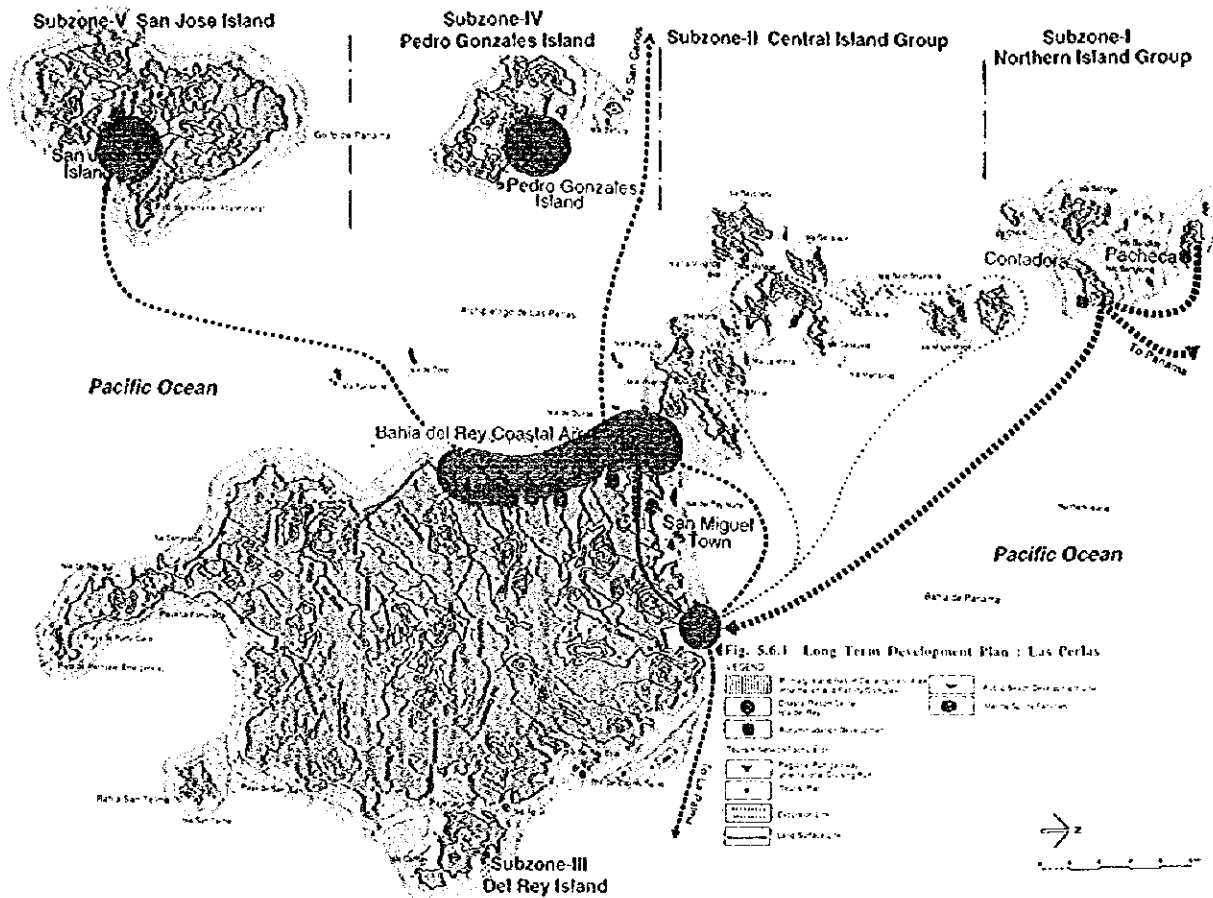
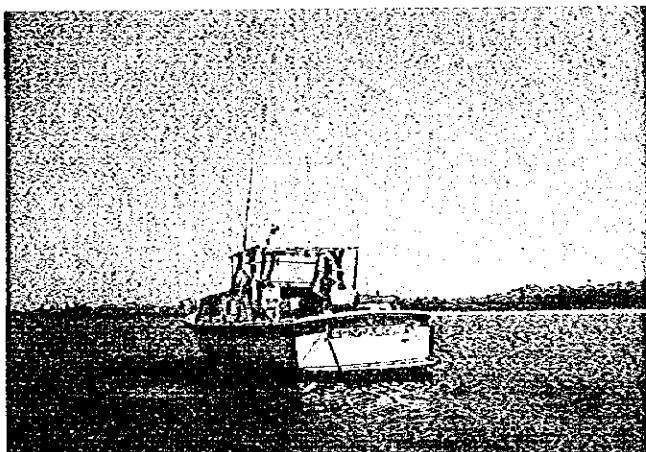


図5.7 ラス・ベルラス長期観光開発計画

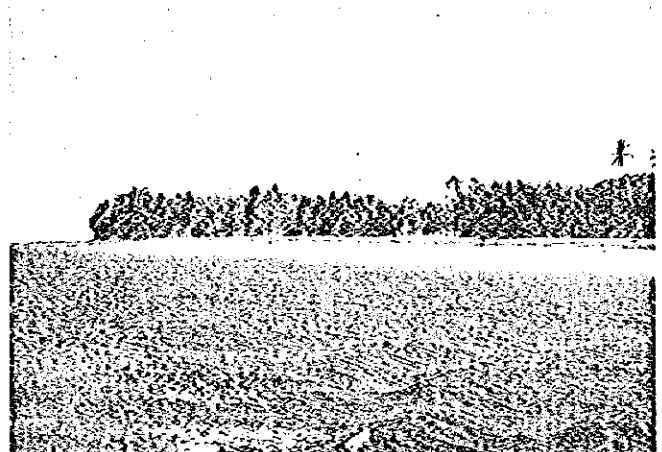
Isla Contadora: Most popular island and with superb white sand beach



Isla del Rey: the largest island with natural center



The wealth of its underwater wildlife for diving and fishing



Isla San Jose

6. 観光開発事業計画とコスト

長期観光開発計画の提案するプロジェクトは4.3節で提案された全国観光交通体系整備プロジェクトと5.2節で提案されたゾーン別長期観光開発プロジェクトより構成される。

全国観光交通体系整備プロジェクトは表6.1のようにまとめられる。これらは、観光セクターのみに必要なものではなく、他のセクターや地域開発上必要とするもので（観光セクターのみが便益を受けるものではない。）、本調査における観光開発事業プロジェクト・プログラムには含めない。また、ゾーン別長期観光開発プロジェクト（プロジェクト・コンポーネント、パッケージ実施スケジュール及び開発主体）は5.2節にゾーン毎に示されているが、これをまとめれば、表6.2に示されるように118のパッケージプロジェクトから構成される。（フェーズ毎では228プロジェクト）

(1) プロジェクトコスト

全118プロジェクトの総額は用地費を除き、公共投資9億6056万バルボア、民間投資17億7391万バルボアと算出された。

(表6.3)

(2) 段階計画

重要なプロジェクトは速やかな実施が望ましいが、緊急性、工事期間、着手の容易さ等を考慮して、プロジェクトの段階計画を策定した。(表6.3)

(3) プロジェクトの実施

プロジェクト実施機関は、第8章で提案されているように管理機能と調整機能を持たなければならないので、観光開発公社による実施が前提となる。また、プロジェクトの特性により、MOP、INRENARE、IDAAN、IRHEが実施母体となる。さらに効果的で秩序だった開発のため、IPATの調整が必要である。

表 6.1 全国観光交通体系整備プロジェクト
(B1. 1,000)

Project names	Cost
Chitère Airport improvement	38,798
San Miguel Airport improvement	64,900
Trunk road (Chiriquí Grande - Almirante)	91,222
Trunk road (Chiriquí Grande - Punta Icao)	84,766
Pan Am. Highway (Chorrera - Anton)	97,200
Access road (El Valle - La Uion)	20,500
New Panama Cloton Highway**	328,000
Autopista (Arraijan - Panama)	1,800
Corridor Norte (Trans Istusima)**	77,580
Corridor Sur (Centro - Tocumen)	258,095
Inter-urban Bus Center	3,200
Trunk road (Cuango - Carti Suitupo)	31,034
Trunk road (Carti Suitupo - El Llano)	35,795
Railway (Panama City - Colón City)	140,000
Total	1,272,890

Note: **Private sector

表 6.2 ゾーン別フェーズ別長期観光開発計画
プロジェクト

Zone	Short	Medium	Long	Project packages
Bastimentos	13	15	14	26
Arco Seco	9	13	7	15
Farallón	12	17	11	19
Metropolitana	18	23	13	28
Portobelo	12	13	7	15
Las Perlas	13	11	7	15
Total	77	92	59	118

表 6.3 観光開発事業プロジェクトコスト

(B1. 1,000)

Zone	Public sector				Private sector				Total	Share
	Short	Midium	Long	Subtotal	Short	Midium	Long	Subtotal		
Bastimentos	54,031	88,189	75,652	217,872	20,000	45,600	85,160	150,760	368,632	13.5%
Arco Seco	33,238	49,384	7,372	89,994	32,600	19,300	26,625	78,525	168,519	6.2%
Farallón	39,928	94,256	54,458	188,642	56,300	148,010	200,939	405,249	593,891	21.7%
Metropolitana	44,904	93,382	143,461	281,747	175,450	319,155	123,150	617,755	899,502	32.9%
Portobelo	43,737	42,284	13,335	99,356	46,850	63,825	104,315	214,990	314,346	11.5%
Las Perlas	43,390	24,688	14,880	82,958	40,720	160,650	105,270	306,640	389,598	14.3%
Total	259,228	392,183	309,158	960,569	371,920	756,540	645,459	1,773,919	2,734,488	100.0%