

3 持続可能型観光開発マスタープラン

3.1 持続可能型観光開発フレームワーク

持続可能型観光開発のための現行の政策方針

- パラワンの持続可能型開発は1992年の連邦法(Republic Act)7611、戦略環境計画(Strategic Environmental Plan: SEP)の制定によって設立された、PCSD(パラワン評議会)によって始まった。PCSDの主な機能はSEPに基いた計画・政策の策定、地方自治体との計画・政策調整、政府と民間その他の団体との調整等である。具体的にはPCSDは、環境モニタリングと評価システム、環境教育、環境調査、ECANを実施する。また第2次パラワン統合エリア開発事業(Second Palawan Integrated Area Development Project: SPIADP)の計画、監視、調整する責任がある。PCSDは全国で初めて環境管理のために開発を管理するという機能を有する政府機関であるが、規制のためのフレーム、ガイドライン、組織と職員、信頼のおけるデータベース、技術的能力、実施の仕組み、財政資源などが欠如している。PCSDの強化が北部パラワンで持続可能型開発を推進していく上で不可欠である。
- 地域開発政策は北部パラワンの主要産業である農業・漁業を改善することで雇用機会を創出し、貧困問題を緩和する政策を推進している。しかしながら、インフラの未整備や市場の未整備により、困難な状況が続いている。SPIADPによりインフラ整備は進んでいるが、包括的な地域計画によるものではなく、産業開発計画との調整もとれていない。さらに環境管理のコストはインフラやその維持管理コストには含まれていない。水資源開発の遅れが農業や他の産業開発の阻害要因である。自然増加に加えてパラワンでは人口流入による人口増加が著しく社会経済開発にも影響を及ぼすが、地域開発政策は人口問題に対する対策は不十分である。
- 北部パラワンでの観光セクターの経済的貢献度はいまだに低く、観光開発は地域開発政策とフレームの中に充分統合されていない。観光管理事務所はパラワン州政府、プエルトプリンセサ市とエルニドにあるだけで、他の地域には存在しない。パラワン観光議会とエルニド観光議会は最近設置されたばかりである。国レベルの観光開発と振興戦略策定にはさらなる調査が必要であるが、パラワン州政府レベルのそれは未だに明らかでない。

持続可能型開発を推進するための観光の役割

- 北部パラワンの開発はインフラの未整備、水不足、貧困な土壌、開発可能な土地の限界、低い生産性、非効率な市場・配送システム、技術的・財務的なサポートの欠如、高い人口増加率、不十分な土地管理システム等によって、阻害されている。豊富な自然資源が人々に雇用の機会を与えてきたが、その豊かな環境も近年の不法行為によって破壊され、またさらに破壊されつつある。このため、政府が最初に取り組むべきことは厳格な環境管理である。人々に代替の雇用機会を与えない限り、残された自然は回復しない上、さらに破壊が進むであろう。この結果、さらに貧困が進むことが懸念される。政府は特に漁業・農業の分野で生産性を上げる努力をしてきたが、これだけでは不十分である。豊かな自然と人的資源を有効活用した観光産業を代替産業として認識し、北部パラワンの社会経済開発の一端を担う産業として推進すべきである。観光産業は多くの雇用機会を生み、関連産業への波及効果も高い。管理さえ適切であれば、自然環境を直接消費することもない。また、自然環境そのものが観光資源であるため、観光を促進することはすなわち自然環境の保護にもつながる。北部パラワンで経済成長を進め、かつ環境を保護するための観光が担う役割は非常に大きいと言える。

観光開発目標

- 北部パラワンの観光開発目標は具体的に以下のようである。
 - 1) 観光は北部パラワンで環境保全と地域社会経済を効果的に統合する持続可能型開発を推進するための戦略的な意味を持つ。言い換えれば、観光は地域社会での雇用を創出し、地域で生産される商品を消費する。また、観光活動エリアでは環境が保全される。政府にとっては、環境管理やインフラ整備のための歳入の増加にもつながる。
 - 2) 観光は北パラワンにおいて主要な産業の1つとして育成されるべきである。持続可能型開発のフレームの枠内で、観光開発の効果を最大限に生かすために、観光開発の質は充分高いものでなくてはならない。
 - 3) 北部パラワンの観光開発はフィリピン全体の観光イメージを向上させることに貢献するべきである。北部パラワンの観光資源は国際的に見ても充分競争力があり、パラワンでの観光イメージ向上は、フィリピン全国での入り込みの増加につながる。

3.2 環境管理計画

環境管理ゾーニング

- 環境管理が北部パラワンの持続可能型観光開発と社会経済開発の最も重要なベースである。環境の個々の問題を解決するためには、現在の環境行政がかなり強化されなければならない。組織強化、より具体的な環境保全・修復計画の策定及びガイドラインの作成、より効果的なモニタリング、監視や実施のルールと計画、また必要財源の確保や資材の調達も行政課題である。北部パラワンでは現存する自然環境の保存・保全に限らず、破壊された自然の修復も重要である。修復を怠るとさらに破壊が進む可能性が高く、保存・保全と修復は切り離せない問題である。これは大規模な珊瑚礁の破壊が陸域の環境破壊によって引き起こされた関係に代表される。

環境管理地域区分

- 環境管理地域区分(Environmental Management Area Classification)は観光開発計画策定の基本となる。現在のところ完成された形での自治体単位のECANゾーニングは存在しない。したがって、本調査で行われた環境関連補足調査結果、特に珊瑚、マングローブ林と陸上生態系調査は重要な成果であり、環境管理地域区分に活用した。今後ECANゾーニングへのインプットとなるであろうことを考慮し、その作成にあたってはECANゾーニングのクライテリアを尊重し、環境管理地域区分を作成した。(図3.1参照)

表 3.1 環境管理地域とECANゾーニングの基準

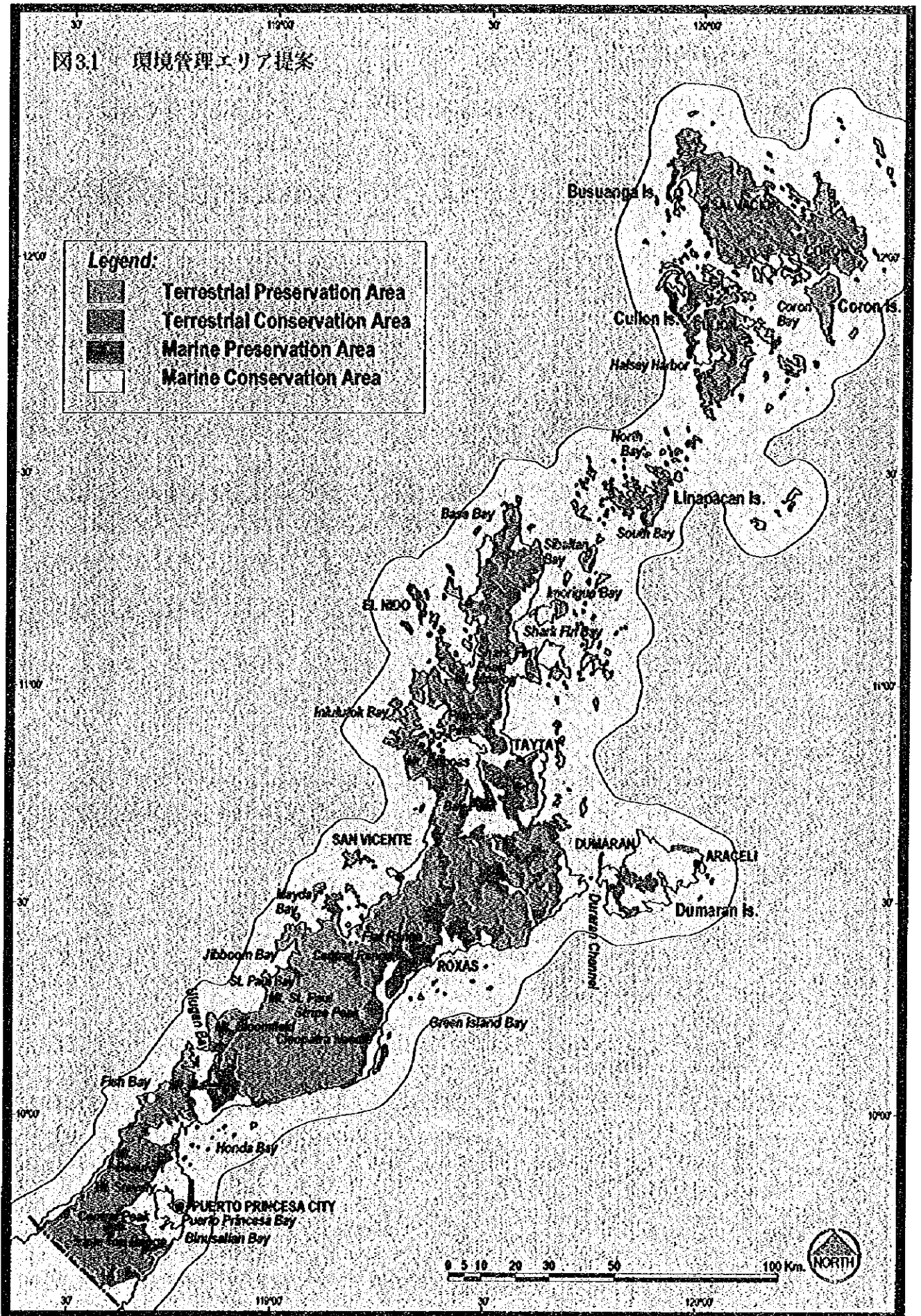
| | ECAN Zoning | Environmental Zoning |
|--------------------------|---|--|
| A. Terrestrial Core Zone | <ul style="list-style-type: none"> ● areas above 1,000 m elevation ● virgin forest or first growth forest ● area with slope above 50% ● mountain peaks with elevation above 500 m covering horizontal distance from epicenter | <ul style="list-style-type: none"> ● areas above 1,000 m elevation ● mossy forest and old growth forest ● unique ecosystem with biological significance ● area with slope above 50% |
| Buffer Zone 1) | <p>Restricted Use</p> <ul style="list-style-type: none"> ● areas with elevation range of 500 - 1,000 m meters ● areas with slope range of 38% - 50% ● habitat of wildlife species ● 10 km belt around core zone ● poor, stunted and sparse stands of semi-deciduous forest which has low regeneration capacity ● lower altitude limit can be lowered to 300 m base in areas adjacent to critical ecosystems | <ul style="list-style-type: none"> ● area with elevation of 100 - 1,000 m ● area with slope range of 30 - 50 % ● area with 100 m elevation faced core zone based on mossy forest and old growth forest |
| B. Marine 2) Core Zone | <ul style="list-style-type: none"> ● intact coral reefs, with fair to excellent coral condition or 25% - 100% ● coralline sites with all coral genera found in the management unit ● mangrove areas bordering waterways 20 m from riverbank and 50 from shore ● mangrove areas in small islands ● mangrove areas of old growth stand and reproductive brush ● mangrove areas with all species found in the management unit ● seagrass beds bordering core zone mangroves and corals ● seagrass beds with at least 50% cover of macrophytes ● seagrass beds with sightings of "Dugong-dugong" | <ul style="list-style-type: none"> ● intact coral reefs with good to excellent coral condition or more than 75% coral cover ● slightly disturbed mangrove forests with more than 500 has, and moderately disturbed mangrove forest with more than 1,000 has. ● seagrass beds bordering core mangroves and corals ● seagrass beds with sightings of "Dugong - dugong" ● sightings of sea turtles |

Source: SEP and Study Team

1) ECAN Zoning further specify criteria for controlled use and traditional use

2) No buffer zone is designated in ECAN Zoning

図3.1 環境管理エリア提案





出典：調査団

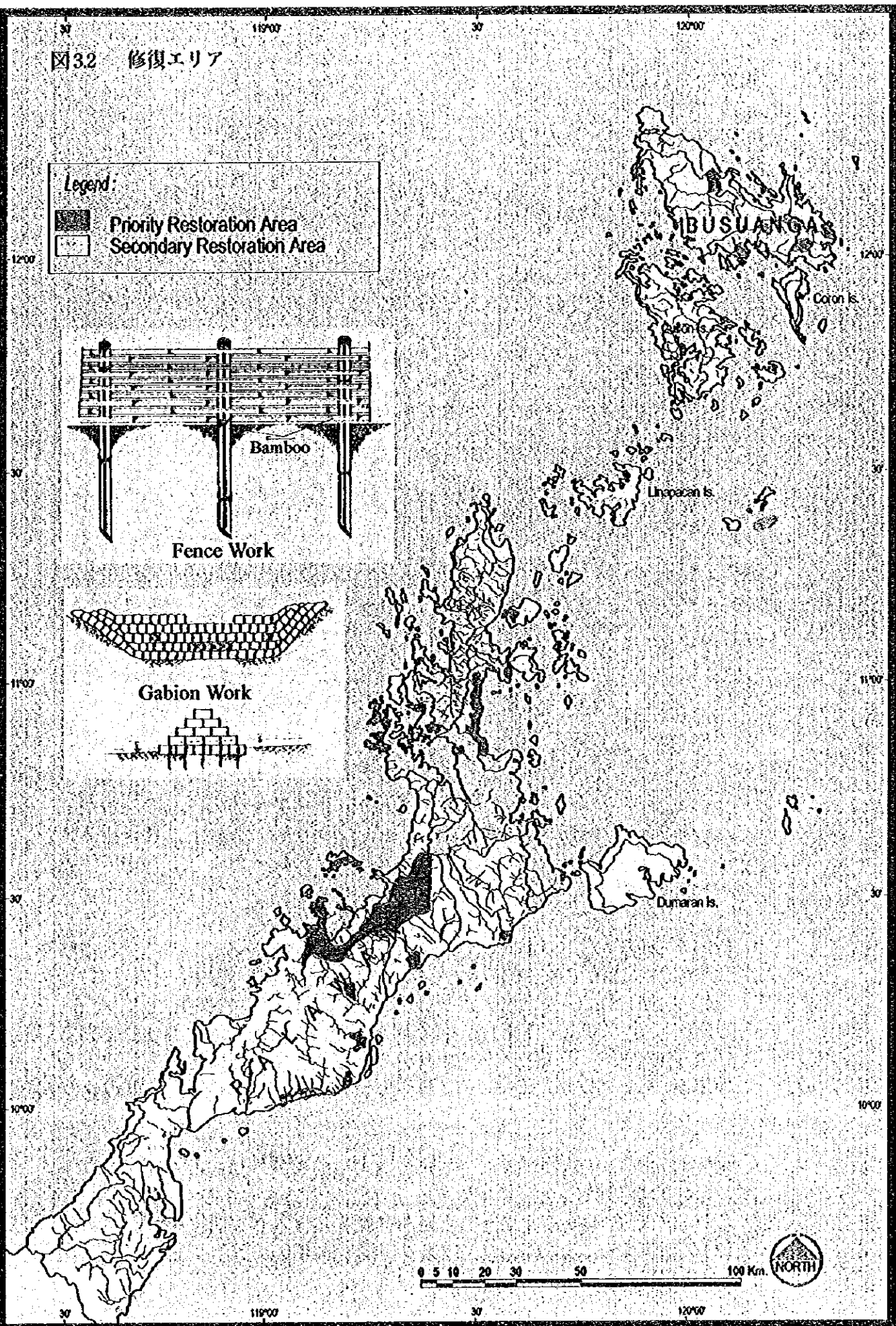
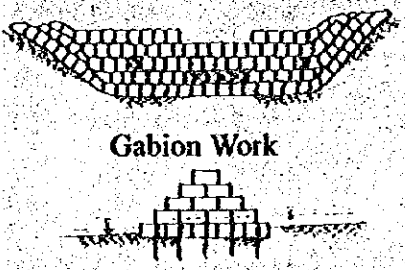
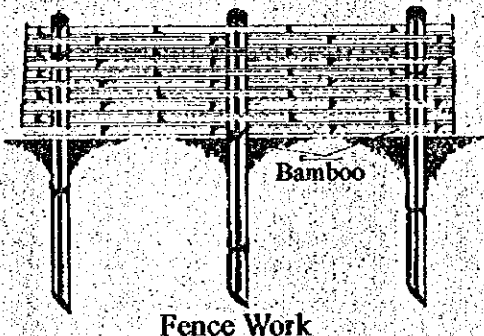
環境保全・修復のための方策

- 現況の環境と環境地域区分の評価結果を基にして、環境保全や修復が必要な分野を抽出した。以下がその分類である。
 - (イ) 不完全なインフラの補修：合計で約60kmの道路が排水、法面保護、路面保守等の理由により補修が必要である。サンドバル空港に関してはアクセス道路を含んだ排水施設の改善が必要である。
 - (ロ) 違法または害になる行為の監視の強化：特に違法漁業、違法伐採、焼き畑農業は調査地全域全土で見られ、監視取り締まりの強化が必要である。
 - (ハ) 破壊された陸域、海洋環境の修復：植林や放置された林道の通行禁止、土砂流出防止、法面保護等。補修の優先地域は土砂流出が激しく、海洋生態系に影響を与えている地域であり、かつ海洋での修復が不可能か困難な地域である。(図3.2参照)
 - (ニ) 陸域環境保全：現在環境管理地域区分で保全地区に指定されている低地熱帯広葉樹林、低地半常緑樹林、超アルカリ岩上林、サブモンティン林、石灰岩上林などの質の高い生態系は保全されるべきであり、そのための制度構築、監視体制、管理組織が必要である。
 - (ホ) 海洋環境保全：保全対象の中心は珊瑚、海草床、マングローブ林、海洋生物特にジュゴンと海亀である。質の高い海洋生態系は選定され環境管理地域区分に取り入れられた。
 - (ハ) 緊急を要する修復は旧水銀鉱山と鉱山からの表土で埋立てた埠頭である。露天掘りの鉱山跡地を閉じ、突堤を除去し、コンクリートで覆うことが必要である。また周辺の汚染された土壤の浚渫作業も必要である。
- 環境保全と修復費用の初期概算は環境管理地域管理(3億4,900ペソ)、コロソ島、セントポール-ブルームフィールド山-クレオパトラニードル保全(4,000万ペソ)、違法漁業のパトロール(2億4,000万ペソ)、土砂流出地修復(43億1,200万ペソ)、環境の視点からの道路修復及び改良(2億200万ペソ)となっている。1997年から2010年にかけて上記の環境補修費用の合計は51億ペソにのぼる。

図32 修復エリア

Legend:

-  Priority Restoration Area
-  Secondary Restoration Area



出典：調査団

3.3 観光開発構造計画

開発のコンセプトと方向

- 観光クラスター開発：クラスター開発のコンセプトは、開発の効果を最大限に活かし、地域特性を考慮して以下の4つの観光クラスターに区分して作成した。(1) カラミアン観光クラスター、(2) エルニド・タイタイ観光クラスター、(3) ロハス・サンビセンテ観光クラスター、(4) プエルトプリンセサ観光クラスター
- 観光ネットワークの構築：効果的な開発を行う上で重要な点は、国内外、クラスター同士のネットワークの構築で、マルチ・モーダルな交通機関のネットワークを形成が必要である。具体的には下記である。
 - (イ)観光のための航空交通の系統化：プエルトプリンセサを国際的なゲートウェイへと昇格・整備し、北部ゲートウェイとしてブスアング空港を国際規格の空港として整備する。各観光クラスターの空港サービスはリゾートの事業者達が独自に行うよりも、一元化し、それによってより効果的で定期的なサービスをより低コストで供給し、観光客だけでなく地元住民の利用を可能とすることが必要である。
 - (ロ)観光と地域開発を考慮した港湾施設ネットワークの構築：調査地域の地理的特色は、コミュニティと観光地が分散していることであり、より効率的な港湾施設のネットワーク整備が必要となる。
 - (ハ)地域開発と整合した道路ネットワークの整備：道路は基本的な交通インフラであり、地域の社会経済の発達に大きな影響を与える。道路計画・整備に際しては環境悪化を防止するための細心の注意が必要である。一般的に観光だけでインフラ整備のコストを負担することは不可能なため、地域開発の総合的なフレームワークの中で位置付けられることが必要である。
- 宿泊施設の配置：宿泊施設は観光開発・活動のベースで、予測される観光需要を高級・中級・低級という3つのレベルの宿泊施設に対応させた。現状の宿泊施設の高度化・高品質化と客室占有率の改善が必要である。短期的には(2000年まで)インフラと観光施設が比較的整備されているプエルトプリンセサにプライオリティを与え、それ以降は最も観光開発のポテンシャルが高いエルニドやカラミアンクラスターに重点を移す。
- 全体的な開発コンセプトは、開発と観光活動を各地域の開発ポテンシャルに応じて分散化し、マルチ・モーダルな交通ネットワークを構築し、これらを統合することである。さらに観光地区を(1)国際・地域レベル、(2)クラスターレベル、(3)クラスター内レベルの3段階に分類する。(図3.3参照)

クラスター別観光ストラクチャープラン

カラミアン観光クラスター (図3.4参照)

- 空からの主なアクセスはブスアンガ空港から、海からの主なアクセスはコロンからになる。コロンはクラスター内の観光地や他のクラスターと連携して観光の中心地となるが、主なリゾート開発はブスアンガの西海岸で行われる。サルバシオンが観光を支えるツーリストタウンとしての機能を果たす。これらの2つの街は整備された道路によって結ばれ、内陸のレクリエーション開発はこの道路沿いで行われる。2010年までの開発は、主にブスアンガとクリオン、リナバカンの一部で進められる。また、ブスアンガの西海岸は海上交通によって、エルニド・クラスターと結ばれ、クリオンまでの航空サービスが開設されることも考えられる。
- 遊覧飛行以外のコロン島周辺での観光開発は許可されるべきではない。他の開発についても環境地域区分や地域社会の要求に基づいて作成されたガイドラインに従いその地域の開発収容能力をこえない範囲で適切に指導されなくてはならない。ブスアンガ西海岸での上水施設の開発は必要であり、その実施の際にはサルバシオンや周辺地域への給水を考慮に入れる。

エルニド・タイタイ観光クラスター (図3.5参照)

- 主なアクセスはブスアンガ空港やプエルトプリンセサ空港と連携した新設のエルニド空港によって行われる。海上交通によるコロン、ブスアンガ、ポートバートン、リナバカンからのアクセスや陸上交通によるタイタイやプエルトプリンセサからのアクセスも可能になる。主な開発はエルニドの西海岸沿いで行われ、エルニドタウンがツーリストタウンとして補助的な役割を果たす。バッキット湾での今後の開発にはより厳しいコントロールが必要であるため、湾周辺では最小限の施設での海洋観光活動開発が行われる。また、内陸部での観光開発は環境ゾーニングとその地域の収容能力とを考慮に入れて行われるべきである。東海岸や沖合の小島群での開発は2010年以降になる。
- エルニド周辺の空港や道路などのインフラ整備にあたっては、環境への細心の注意を払って行われるべきであり、この地域での給水施設の整備についても、周辺地域コミュニティと合わせて考える必要がある。
- タイタイへのアクセスは、ブスアンガやプエルトプリンセサとリンクしたサンドバル空港、コロンやプエルトプリンセサとリンクしたタイタイ港、エルニド、ロハス経由プエルトプリンセサにつながる道路網によって行われる。
- パラワン本島沿岸の海洋生態系は破壊されており、タイタイでの主な観光開発は沖合の小島群で行われる。アイランドリゾートの開発では環境や高い運営コストという点で慎重な開発が要求されるため、開発のタイプなどについては、ガイドラインに沿ったより厳しいコントロールが必要である。

ロハス・サンピンセンテ観光クラスター（図3.6参照）

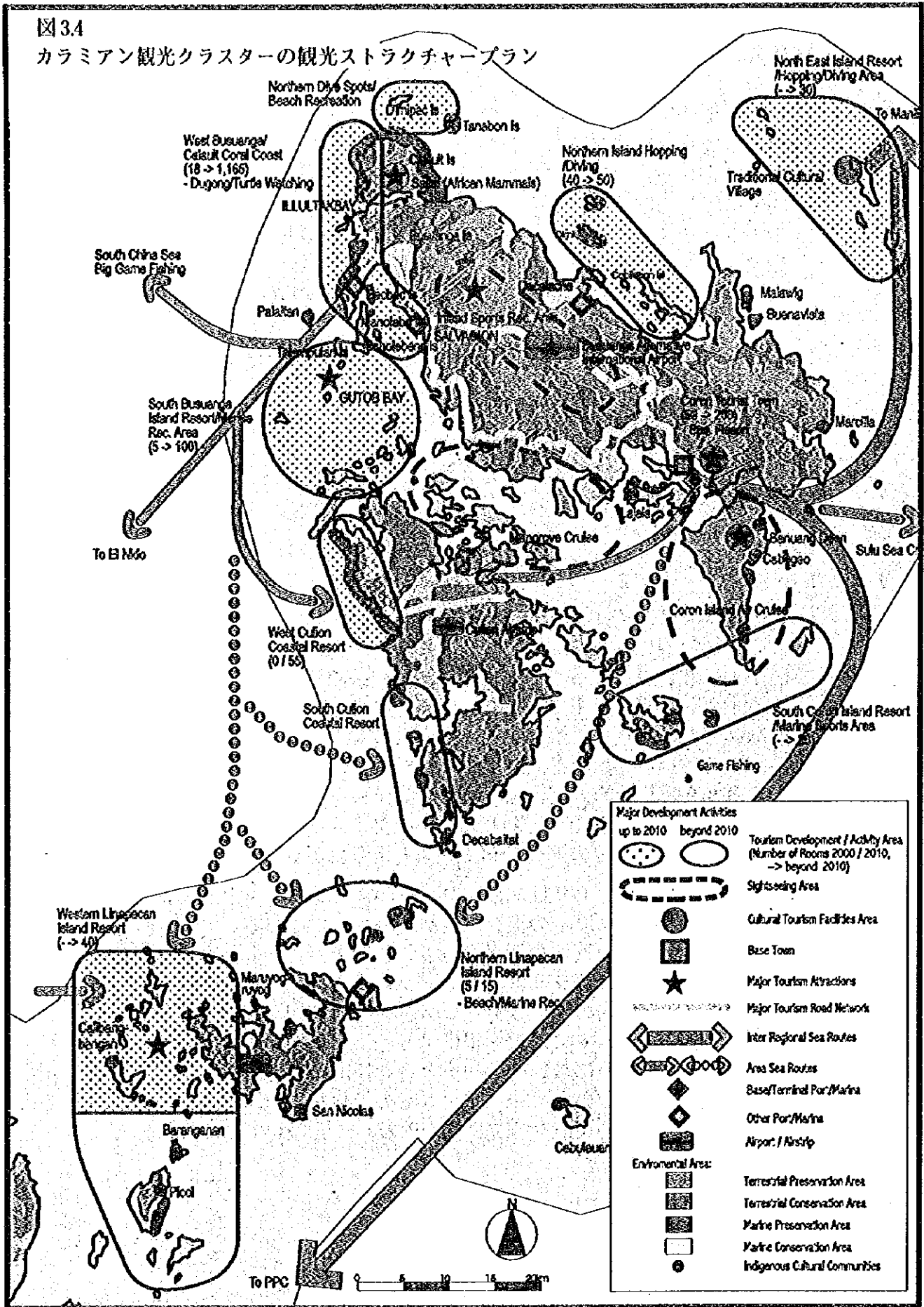
- ロハス地区にはドウマラン、アラセリ、本島共に、海岸、川、山岳地域を含む豊かな自然があり、これは多様な観光アトラクションや観光活動の資源となる。海岸部には大規模宿泊施設を受け入れる余裕があるが、開発に際してはマーケットの大きさやその特性などと合わせて、長期での需要を考える必要がある。このクラスターの規模は限られているが、様々な種類の開発の可能性があると考えられる。アクセスは主にプエルトプリンセサからの陸上交通によって行われる。
- サンピンセンテ地区の主な観光開発はポートバートンと沖合の小島群を含む長い大規模の海岸にて行われる。しかし、対象とするマーケットやインフラ整備の遅れなど、この地区での大規模開発が適当でない理由もある。2010年までの観光開発はポートバートンとポーヤン島に限られるが、それ以降についてはインフラの整備や観光マーケットの成長の度を考慮して行われることになる。

プエルトプリンセサ観光クラスター（図3.7参照）

- この地区では、インフラや他のサービスが比較的整備され、陸生・海洋性の多様な観光資源が存在し、十分な観光開発の可能性がある。豊かな陸生の自然環境をもったセントポール国立公園やイワヒグが、いまのところ主要な観光の目玉であるが、国際的にまだその生態系についての十分な調査が行われていないアンダーグラウンド・リバーの存在が注目を浴びてきている。ホンダ湾では本島北部と比較して海洋生態系の質が低いことから、比較的大規模なリゾート開発や海洋性アクティビティのための開発に適していると思われる。このクラスターではさらに、都市的で文化的な観光資源の開発の可能性も考えられる。
 - ー プエルトプリンセサは北部パラワンのメインゲートとなるため、このクラスターは以下の様々な役割を担うべきである。
 - ー クラスター内で適切な開発を行うことによって、北部パラワンの持続可能な開発の概念やコンセプトを実現する。
 - ー 北部パラワン内の他の観光クラスターへの適切なアクセスや他のクラスターについての情報を提供する。
 - ー 人材育成、環境についての研究と管理技術、観光関連産業、観光運営業務などについての中心地としての役割を果たすと共に、北部パラワンでの持続可能な観光開発を普及し、支援してゆくこと。

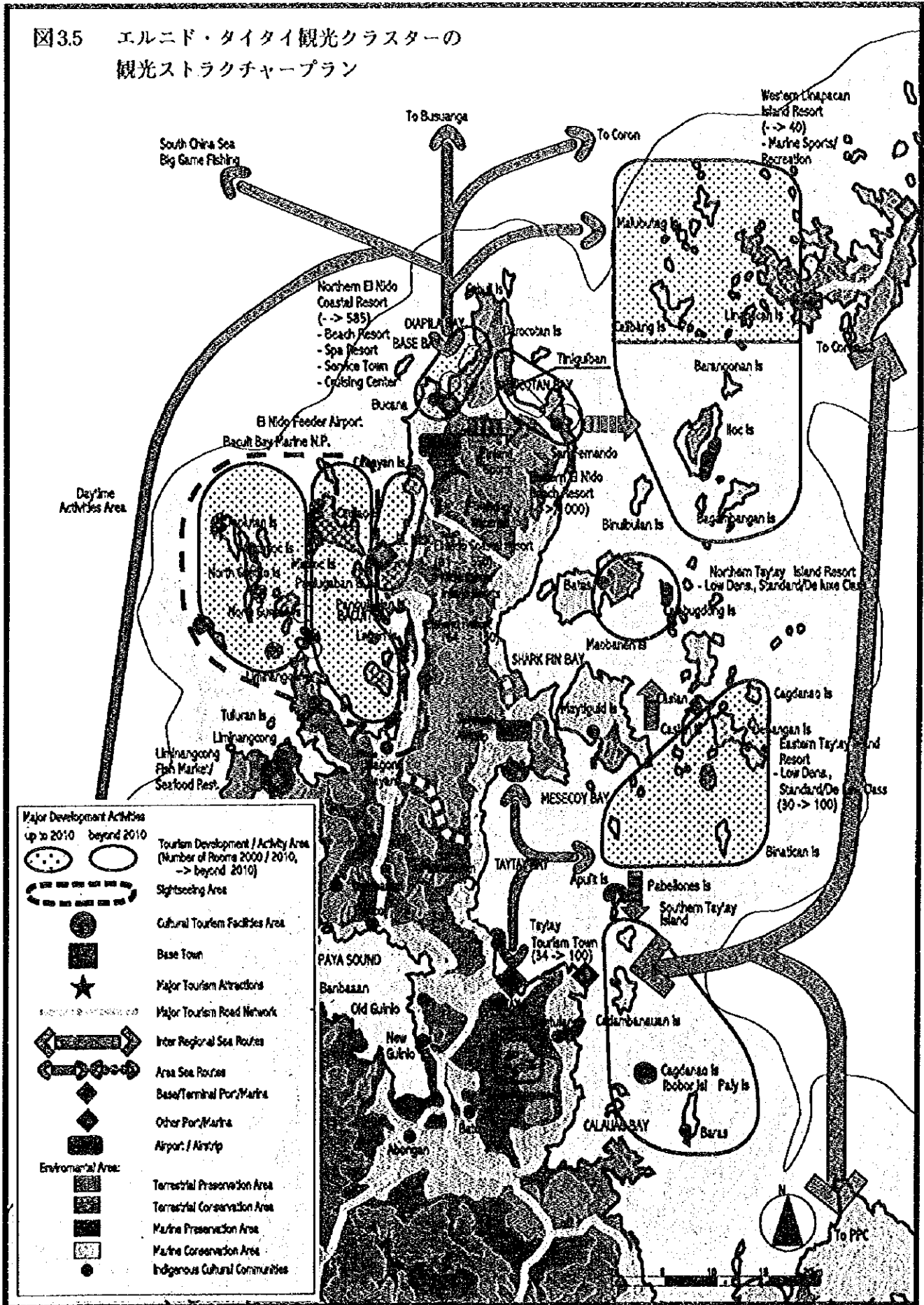
図3.4

カラミアン観光クラスターの観光ストラクチャープラン



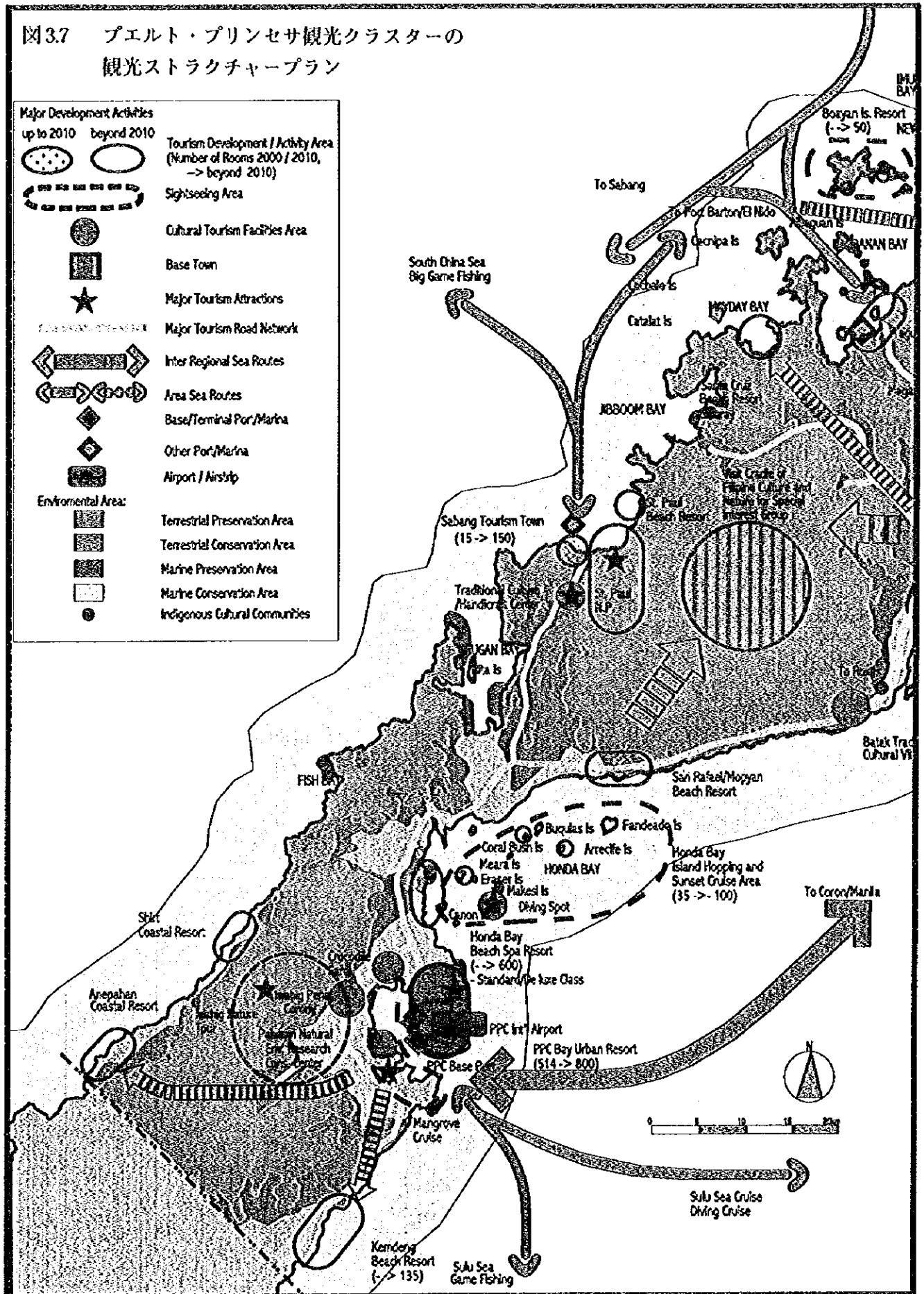
出典：調査団

図3.5 エルニド・タイタイ観光クラスターの観光ストラクチャープラン



出典：調査団

図3.7 プエルト・プリンセサ観光クラスターの観光ストラクチャープラン



出典：調査団

3.4 インフラ／観光施設開発

交通

- 北部パラワンの観光に関連する交通システムの整備と改善の必要点は、以下のようにまとめられる。

- (イ) 航空交通システム：航空交通は国際間・地域間・観光クラスター内の観光客の移動に主要となる交通手段であり、今後、需要拡大が予想される（2010年には25万人の外国人観光客、15万人の国内観光客）。北部パラワンへの玄関口としてのプエルトプリンセサ空港の改善と拡充、今後観光開発が集中すると思われる北部パラワンの2番目の玄関口ブスアンガ空港の改善、エルニド空港・サンドバル空港・その他空港の改善等地域内の航空交通システムの統合・調整・整備などや地元住民の必要に応じた航空運行の改善があげられる。
- (ロ) 海上交通システム：物資の運搬や北部パラワンの地形的特徴である多くの離島へのアクセス方法として海上交通は重要である。地域レベル、島と島を結ぶレベル、地方レベルなどによってヒエラルキーを再定義し、観光への利用の可能性を明らかにする。
- (ハ) 道路交通システム：道路整備には費用がかかるが、地域の社会経済に大きな影響を与える。北部パラワンの観光における道路の役割は空・海の交通に比べて大きいとはいえないが、主にその地域と観光スポットやアクセスポイントまでを結ぶケースとして必要となる。

他の経済インフラ

- 状況は地域によって異なるが、水供給は社会経済開発の上でも重要である。観光開発が給水需要に与える影響を予測したが、現在観光による需要は合計で3%に満たない（表3.2参照）。ブスアンガでの観光開発が給水需要に与える影響は大きいですが、十分な水資源開発の可能性は確認されている。また、エルニド地区にも水資源開発の可能性はある。

表3.2 観光開発の給水需要予測（2010年）

| 市町村 | コミュニティ単位の需要 | | | | 観光需要 | | 需要全体 |
|-------|-------------|--------|--------|--------|-------|---------|--------|
| | 地方 | 都市 | 合計 | シェア(%) | 量 | 全体に対する% | |
| ブスアンガ | 1098 | 807 | 1,905 | 77 | 563 | 23 | 2,468 |
| コロン | 774 | 7,669 | 8,443 | 99 | 96 | 1 | 8,539 |
| タラ | 1,129 | 1,731 | 2,860 | 99 | 25 | 1 | 2,885 |
| タラ | 534 | 605 | 1,139 | 98 | 19 | 2 | 1,158 |
| エルニド | 2,962 | 2,249 | 5,211 | 91 | 534 | 9 | 5,745 |
| タラ | 5,064 | 6,131 | 11,195 | 99 | 84 | 1 | 11,279 |
| タラ | 1,581 | 3,866 | 5,447 | 98 | 103 | 2 | 5,550 |
| タラ | 4,069 | 5,738 | 9,807 | 99 | 79 | 1 | 9,886 |
| タラ | 984 | 1,348 | 2,332 | 99 | 18 | 1 | 2,350 |
| タラ | 2,072 | 643 | 2,715 | 100 | 6 | 0 | 2,721 |
| ブスアンガ | 3,504 | 23,187 | 26,591 | 98 | 668 | 2 | 27,359 |
| 合計 | 23,771 | 53,974 | 77,745 | 97 | 2,195 | 3 | 79,940 |

出典：調査団

- 電力供給も不十分で不安定であるが、送電網の整備によって24時間供給サービスの計画が現在進行中である。遠距離通信についても、民間の電話会社により近い将来に改善される予定である。下水処理施設の整備は公衆衛生面からだけでなく、景観面からも重要である。観光開発に係わる施設整備は、地元政府とコミュニティとの間での調整が必要である。

社会インフラ

- 社会基盤の中で医療施設・サービスの遅れが最も顕著であり、これは観光開発においても重要な部分である。今後観光関係者だけでなく、地元コミュニティのための医療施設・サービスを整備していくことが求められる。

観光施設

- 観光施設には様々なタイプの宿泊施設に加えてレストラン、店舗、スポーツや娯楽施設といった商業施設が含まれる。自然環境を体験できるような、また天候が悪い時の観光客の活動要求に対応するための教育施設の設備を考える必要がある。主な観光施設は、観光活動と関連して導入される。
- 関連したインフラを含む観光施設は、施設の質を保つ上でも、地元住民の要求と地域特性に適應させる上でも、慎重に整備・計画・建設・管理されなくてはならない。このために、開発コンセプトと全体的な土地利用、景観、位置、施設のデザイン、ユーティリティ、建設方法、安全対策、衛生状態、公衆衛生、緊急時の救助システム等についてのガイドラインの検討を行った。

観光インフラと施設概算コスト

- ストラクチャープランを基に事業費を概算した。(1)サービス施設、公共事業、駐車場、内部ランドスケープを含めた宿泊施設、(2)観光エリアでの観光施設、(3)必要な交通施設を含み、2010年までには合計で154億ペソかかると予測され、その内訳はそれぞれ76億ペソ、24億ペソ、54億ペソとなっている(表3.3参照)。

表3.3 観光開発コスト

| 観光クラスター | 観光 | 交通施設 | | | | 観光施設 | 合計 |
|--------------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|--------|
| | | 空港 | 道路 | 港湾 | 合計 | | |
| 1. アートプロジェクト | 2,048 | - | 410 | 250 | 1,410 | 683 | 4,141 |
| 2. 観光センター | 674 | - | - | 28 | 28 | 98 | 800 |
| 3. エコノミクスタイ | 2,194 | 775 | 250 | 250 | 1,275 | 690 | 4,159 |
| 4. カリアン | 2,654 | 2,000 | 460 | 250 | 2,710 | 910 | 6,274 |
| 合計 | 7,570 | 2,775 | 1,120 | 778 | 5,423 | 2,381 | 15,374 |

出典：調査団

^{1/} 費用は土地収用費を含まない

3.5 観光開発と管理

- マスタートプランを効率的に施行するため、北部パラワンにおける観光開発・管理のための全体的な運営体制について検討を加えた（図3.8参照）。DOTが中心的な責任機関となり、政策立案や他の関連機関や利害関係者との調整を図る。一方実際の計画案作成は地域社会の参加を十分に考慮して地方自治体主導で行う。インフラや観光施設の整備は一体的に行うことでコミュニティへの波及効果を大きくする。地方自治体は開発過程だけでなく、その後の運営管理にも全面的に参画すべきである。即ち、開発のコストと便益は関係者の間で公平に負担、分配されなければならない。

図 3.8 観光開発・管理のための運営体制

| | DOT | PCSD | 州政府 | 地方政府 | | 地域社会 | PTA | 民間 | NGO |
|----------|-------------|------|-----|------|-------|------|-----|----|-----|
| | | | | 自治体 | パ'ラワン | | | | |
| 観光政策 | ● | ○ | ○ | ○ | □ | □ | | | □ |
| 計画 | ■ (NEDA) | ○ | ● | ● | ■ | ■ | | □ | ■ |
| 実施 | ■ (NEDA) | | | | | | | | |
| 観光開発 | | | | | | | | | |
| - インフラ | ● (OPWH) | | ● | | | | ■ | ○ | |
| - 土地取得 | ○ (DA, DAR) | | | ● | ○ | ○ | ■ | | |
| - 観光施設 | | | | ○ | | | ■ | ■ | |
| 維持管理 | | | | ○ | ○ | ● | | ● | ○ |
| 観光振興 | ● | | ● | ○ | ○ | ○ | | ■ | ○ |
| 投資促進 | ● | | ● | ○ | | | | ■ | ○ |
| 関連産業振興 | | | ● | ● | | ○ | | ■ | ■ |
| 人材開発 | ● | ● | ● | ● | | ○ | | ■ | ■ |
| 環境モニタリング | | ● | ● | ● | ● | ● | | ■ | ■ |
| 地域開発との整合 | | ● | ● | ● | ○ | ○ | | □ | ■ |

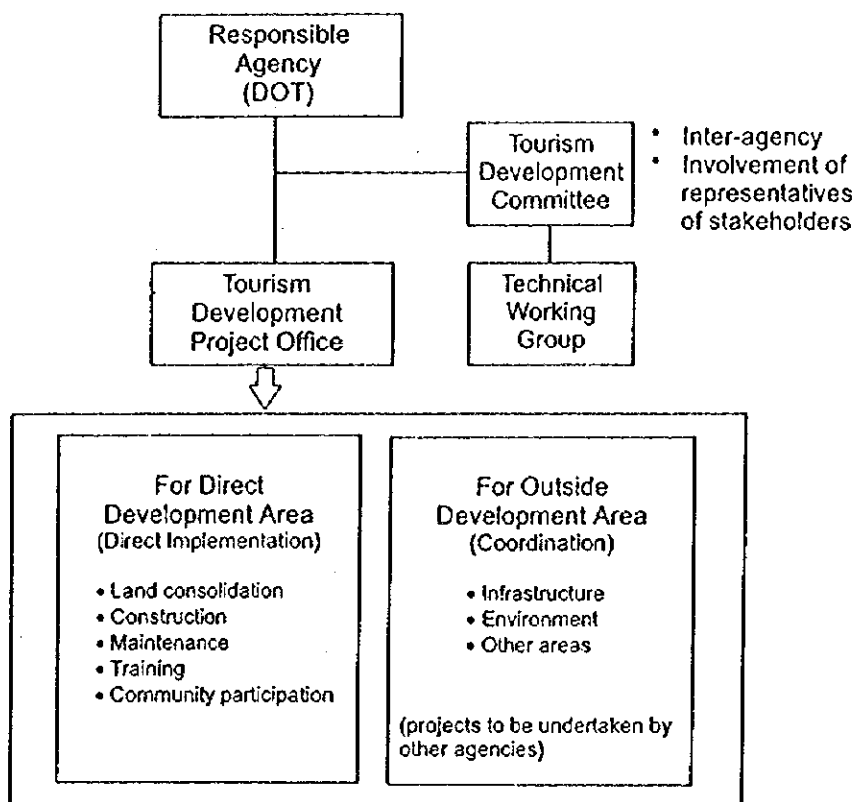
出典：調査団
凡例：
● : 主たる責任機関
○ : 副次的責任機関
■ : 主要な従事分野
□ : 従事可能分野

- 官と民の役割分担は、より明確に示されるべきである。官サイドのおもな役割は、政策の作成、計画、基礎インフラの供給、用地確保・管理、観光プロモーション、投資、関連産業と人材の育成であり、民間は質の高い施設やインフラの開発と管理、地域住民と共同した環境管理、観光活動を担う。地域の観光資源を最大限に活用することも民間の役割である。

開発・管理組織

- 持続可能な観光開発が確実に行われるためには、公的機関が中心となって開発を主導していくことが提案される。その機関は主に関係団体を統括し、インフラや観光開発のプロジェクトの調整を行う（図3.9参照）。

図 3.9 観光開発局とその組織構造



出典：調査団

地元住民の参加

- 地元住民とNGOの役割は広範囲にわたる。観光産業と地域の社会経済の統合を可能にするためにも、地元住民はより積極的に観光開発の過程に関与していくべきである。さらに、観光産業が地域の資源を最大限に活かす努力をする一方、地元コミュニティは観光産業に応じた人材の供給や関連産業の育成を図る必要がある。また、外部の不利益な活動から自分達を守るために、地元コミュニティと民間観光事業者が共同で観光地域の管理と運営を行うことが重要であり、NGOは地元のコミュニティを支援し、地元の問題を行政機関の次元にまで引き上げる力を持っている点から、きわめて重要な役割を果たしうるといえる。

3.6 人的資源と地元観光関連産業育成

- 観光開発は雇用促進と地元産業の参加という形で、地元地域社会経済に利益をもたらす。新たな開発がその地域の資源とうまく相容れないと、開発の利益は北部パラワン内にもたらされずに、外部に流出する。つまり、需要と供給のミスマッチが起こると、外部の資源が求められる結果となるため、これを防ぐために北部パラワンでの人的資源と地元観光関連産業の育成は大変重要な課題である。
- 計画による観光開発によって発生する直接的、間接的な雇用数は15,000～16,000人にのぼると考えられている。直接的な雇用にはホテルやリゾートにおけるマネージャー、フロント業務、レストランや食堂の従業員、ハウスキーピング、造園、その他の観光活動に携わる従業員などが含まれ、計画では合計10,900人が必要と考えられている。その内訳は、1,600人が中間管理者レベル、1,600人が技術・監督者レベル、3,300人が熟練労働者レベル、4,400人が半・未熟練労働者レベルとなっていて、間接雇用とは他の観光産業での雇用を指す。
- 需要にできる限り沿ったものにするためには、既存の教育機関の強化と十分な職業訓練・教育が行われることが必要である。パラワン州立大学やパラワン技術専門学校等、高等資格の必要性に応じた適切な機関の創立を行う（表3.4参照）。雇用と地元人的開発をさらに確実なものにするためには、雇用定員数や組織内での研修を明確にしたガイドラインを作成し、優遇措置などを行うことが考えられる。人材育成にはそれなりの時間が必要なため、対策は早い段階から進めるべきである。
- 北部パラワンでの2010年までの観光開発の規模として、250,000人の外国人観光客、150,000人の国内からの観光客を見込んでおり、これらの観光客は交通機関、宿泊設備、食糧・飲物、オプションツアー、買い物・土産物などに100億ペソを支出すると考えられている。これらの観光支出からの利益を最大限に得るためにも、これらに相当する産業は効率的に育成されるべきである（表3.5参照）。

表3.4 予測される研修・教育の必要性

| 分野 | 総需要 | 必要研修費用/年 | 教育機関 |
|--------------|-------|----------|----------------|
| 1) 中間管理者/専門家 | 2,500 | 200 | • 既存大学/専門学校の強化 |
| 2) 運営/接客業 | 2,500 | 200 | • 職業研修 |
| 3) 飲食業/レストラン | 3,000 | 150-200 | • 職業研修 |
| 4) ハウスキーピング | 650 | 100 | • 職場での研修 |
| 5) 造園 | 2,000 | 50 | • 職業研修 |
| 6) メンテナンス | 900 | 100-150 | • 職業研修 |
| 7) 環境 | — | 100 | • 職業研修 |

出典：調査団

表3.5 観光客の予想支出 (2010)

| 項目/サービス | 総観光支出 (10億ペソ(%)) | パラワン内での予 想支出(%) | 地元経済への貢献 (10億ペソ) |
|---------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| 1) 交通 | 2.0 (20) | 20 | 0.4 |
| 2) 宿泊施設 | 2.5 (25) | 80 | 2.0 |
| 3) 飲食 | 1.5 (15) | 60 | 0.9 |
| 4) オブショナル・ツアー | 2.0 (20) | 70 | 1.4 |
| 5) 買物/土産物 | 2.0 (20) | 40 | 0.8 |
| 合計 | 10.0 (100) | — | 5.5 |

出典：調査団

3.7 観光プロモーションとマーケティング

対象マーケット

- 北部パラワンの観光特性と需要予測を分析した結果、対象とするマーケットは以下のようにまとめられる。
 - (イ) 北東アジア（日本、台湾、韓国）と香港を含む他のアジアNIC地域、特に若者や中年層のグループが最も主要なマーケットとなる。東アジアでは都市型のマス観光から快適なリゾートへと変化しつつある。
 - (ロ) ヨーロッパのマーケットとしては、すでに一般のアジアのリゾートには飽き足らない層や環境意識の高い層などを対象。
 - (ハ) 北アメリカのマーケットとしては従来の観光客に加え、今後も安定した観光客の集客と拡充。
 - (ニ) 国内のマーケットとしては休暇（観光とビーチホリデー）、ビジネス、会議など多様化しつつあり、この傾向は今後も続くと思われる。加えて、学生や若者を対象とした環境教育の分野のポテンシャルも高い。
 - (ホ) インフラとそれに関連した施設の整備に伴って、国内だけでなくアジア諸国を対象としたコンベンションマーケットの開拓が考えられる。

プロモーションとマーケティング戦略

- プロモーションとマーケティングの戦略は以下の通りにまとめられる。
 - (イ) ジュゴンに代表されるその豊かな自然環境を利用して、北部パラワンの観光産業を他のアジアの海洋性リゾートからの差別化を図る。
 - (ロ) マーケティングの方法はその国々によって特性があるが、最も効果的なのは旅行代理店での直接的なプロモーションやメディアの利用である。（特に、旅行業者、利用者を対象にした旅行雑誌への掲載）

3.8 マスタープランの評価

- 本開発が持続可能型であるかどうかを検証するために経済、財務、環境面から、マスタープランを評価した。

経済面

- 国際及び国内観光客の支出と環境保全効果を便益としてあげた。環境保全の便益は森林保全(持続可能な林業、窒素損失減少、水資源損失減少、漁業損失減少)、低地における農業の生産性低下の減少、海洋・珊瑚礁エリアにおける漁獲高低下の減少、費用は環境保全修復コストと地域インフラ建設費及び保守管理費である。観光開発における便益は2000年には26億ペソ、2010年には118億ペソに達する。また環境保全からの便益は13億ペソである。費用・便益計算の結果経済内部投資率は非常に高く、観光開発の便益のみで26.2%に上った。
- 2010年には当開発の経済便益は、140億ペソにのぼる。これは北部パラワンの地域総生産(2010年で192億ペソ)の73%に当たる。31%の観光からの便益(表3.6参照)と100%の環境からの便益が北部パラワンに残るとすると、開発便益は約50億ペソとなり、2010年にはマスタープランでの開発は北部パラワンの地域総生産の26%を占める。

表3.6 北部パラワンに留まる観光支出割合の予測

| 支出項目 | % 構成 ¹⁾ | % 北パラワン での支出 | % 北パラワン 外への漏出 | % 北パラワン に留まる観 光支出 |
|--------------|-----------------------|--------------------|---------------------|----------------------------|
| 1. 交通 | 20 | 20 | 80 | 0.8 |
| 2. 宿泊施設 | 25 | 80 | 60 | 8.0 |
| 3. 飲食 | 15 | 60 | 20 | 7.2 |
| 4. オブショナルツアー | 20 | 70 | 20 | 11.2 |
| 5. 買物/土産物 | 20 | 40 | 50 | 4.0 |
| 合計 | 100 | - | - | 31.2 |

出典： 調査団

¹⁾ 実測の観光のデータを修正したものに基づく

- 観光支出の内、果たしてどの程度が域外に漏出するかについては更に分析が必要であるが、少なくとも国家経済に対しては、当観光開発計画の経済効果は非常に高い。北部パラワンの経済・産業構造が、いかに観光産業に統合されるかによって地域効果は異なる。

財務面

- 経済面のフィージビリティは非常に高いが、財務面でのフィージビリティには問題が残る。財源確保が充分でないと環境問題の解決は難しい。政府にとって考え得る財源としては下記が考えられる。
 - (i) 観光産業への投資家からの法人税、(ii)個人からの所得税、(iii)売上税(Value-added-tax)、(iv)固定資産税等既存の課税
 - (ii) 公共で運営される観光施設や公園使用料の一部
 - (iii) 観光客からの徴収される特別環境税
- 当観光開発の従来諸税からの収入は概算で2000年に1.7億ペソ、2010年に8.6億ペソにのぼる。この殆どの税収は中央政府の歳入となる。基本的なインフラ整備と観光開発の費用は2000年まで62億ペソ、2010年までは71億ペソである。(年間平均費用は2000年まで4.5億ペソ、2010年まででは5.1億ペソ)¹このことを考慮すると、既存の税制では観光開発によって環境修復やインフラ開発は充分できないという試算になる。観光開発のみが環境破壊を起こしたのではなく、またインフラ開発の利益は観光セクターのみならず大半が社会経済全体が享受するものであるから、観光セクターのみがこれらの費用を負担する必要はないことを考えれば、新たな財源が不可欠と考えられる。
- 現実には、北部パラワンの自治体の財政能力は極めて貧困で(11の自治体の歳入合計は年間6.6億ペソ)、上記の条件を満たすために、追加的な財源を必要としている。
- 一方国レベルで見ると、北部パラワンの開発によって大きな利益が見込まれるため、中央政府は北部パラワンの自治体に対して助成するか、もしくは北部パラワンの自治体自身の増収のために自然環境の利用者や環境保全の受益者の費用負担を考えるべきである。例えば環境税を観光客から徴収するといった財源確保の方法がある。調査団が行ったアンケート調査によると、外国人観光客の70%が環境保全のための追加的支払いを惜しまず、その金額は一回あたり旅行につき一人50米ドル²であった。この結果に如何に対処するかは政府の判断次第である。明らかなことは、北部パラワンへの資金協力が保証されなければ、環境保全も社会経済開発も持続的な形では行われ得ないということである。

注¹ 利子率8%とした。この計算は大まかに比較するための方法である。

注² この額は北パラワン外国人観光客の平均旅行費用の2.5%に相当する。

社会面

- マスタープランで策定された観光開発は、開発のさまざまな段階において地域社会の参画を強調している。このためにはパラワン州政府や観光省といった上位の行政組織が協力しまた先導して行かなければならない。上位の行政府の地域への直接的間接的な技術・財政援助により、住民を含む地域社会は民間観光業者の需要に見合う地域資源供給体制を整え、同時に民間開発業者は、できるだけ地元資源を活用するべきである。この仕組みが確立すれば、調査団が行った地域社会家庭訪問調査や地元有力者による討論会の結果のように、観光開発は地元で認められ、また地元へも最大限開発の利益が還元されるであろう。先住民の参画は、本人たちの参画への意向を確認することを条件とし、この参画プロセスに統合されるべきである。

環境面

- マスタープランでの環境影響評価の主たる目的は環境に悪影響を及ぼす可能性のある地域や分野をスコーピングによって限定し、これについて初期的な評価を行うことにある。

プエルトプリンセサ観光クラスター：このクラスターで最も重要な生態系は健全に保たれているイワヒグ、セントポール、クレオパトラニードルの森林生態系である。これらの生態系は影響を受けやすく、大規模開発は禁止されるべきで、いかなる規模の開発行為に対しても環境影響評価の実施義務を間違いなく実行しなければならない。ホンダ湾における水質汚染も重要な懸案事項である。

ロハス・サンピセンテ観光クラスター：不可逆的な環境影響は見込まれないが、個別の開発に対して通常の環境影響評価プロセスの実行は必要である。

タイタイ・エルニド観光クラスター：北部パラワンで唯一の淡水湖であるマングアオ湖、バキット湾のエルニド海洋保全地域(El Nido Marine Reserve)は、重要視されるべき地域である。同地域では施設からの排水は環境資源省(DENR)の基準に基づき最小限にとどめられるべきである。現況では開発計画はないが、バキット湾の珊瑚礁のある小さな島々での観光アクティビティは、アクティビティガイドラインに基づいて観光客をアシストする資格のあるガイドによって制限されるべきである。

カラミアン観光クラスター：他の地域の陸域・海洋生態系の重要性と同様の注意が払われるべきであるが、土壌の安定性がこのクラスターの重要な課題と言える。施設建設は充分注意して、環境影響評価の厳正な適用が必要である。

3.9 マスタープランの実施戦略

- 環境開発目標を効果的に達成するために、以下のことが考慮され実行される必要がある。
 - 1) 質が高く多様性にとんだ魅力的観光地開発：多様性に富む陸域、海洋、社会環境資源を活用し、多様性にとんだ観光活動の要求に応え得る、高級海洋性のリゾートが開発の中心である。開発スケールはエリアの開発許容量によって大・中・小規模と異なる。しかし、これらの開発は国際市場に強くアピールするべく、明確なイメージの創出が必要である。
 - 2) 総合的交通システムの開発：国際及び地域間・地域内でのアクセスが効果的な北部パラワン開発に不可欠である。対象地域の地理的状況を考慮すると陸・海・空のインターモーダルな交通システムが必要である。しかし交通インフラの建設や保守管理費用は膨大であるため観光と観光関連産業のためのインフラ整備は、地域開発の全体フレームワークの中で適切に位置付けられる必要がある。
 - 3) 持続可能型開発制度フレームの形成：持続可能型観光開発を確かにするための確固たる仕組みは制度フレームと以下のような制度フレーム以外の項目によって構成されている。(a)観光開発と運営のガイドライン、(b)持続可能型観光開発実施のための十分な投資インセンティブ、(c)地元住民と地元産業の参画の促進。
 - 4) 官民の役割分担と外部からの投資の利用：公共セクターは基幹インフラ整備と民間セクターの投資と活動の奨励と誘導をするための制度構築に労力を集中すべきである。ルールとガイドラインが設定された後、投資機会はそれに基づき、全ての個人・企業に均等にひらかれるべきである。
 - 5) 観光開発と観光活動から生じる環境コストの内部化：環境管理システムが充分であっても、さらに膨大な環境保全・修復のコスト負担がかかる。北部パラワンの観光資源のほとんどはその豊かな自然であり、観光セクターもコスト負担の責務を負う。観光客からの環境保全のための料金の徴収、開発者からの開発負担金、リゾート経営者や観光関連産業事業者からの負担金などの、さまざまな受益者負担制度が考慮され、制度化されるべきである。
 - 6) 段階的开发：北部パラワンは南北に250kmと広大であるため、長期間にわたる開発期間中、北部パラワンの観光イメージを向上するように、地域インフラ整備に見合った戦略的段階整備をすることが望まれる。小規模観光を国際市場の中で、第1段階として、豊かな自然を伴った観光をアピールし、その次のインフラが整備される段階で大規模開発を導入し観光マーケットを成長させ確立する。