

国際協力事業団
エジプト・アラブ共和国観光省／観光開発庁(TDA)

エジプト国観光開発総合計画調査

ファイナルレポート
要約

平成12年7月

本調査で使⽤した為替レートを以下の通りである
US\$1=LE3.4 (1999年11月現在)

序 文

日本国政府は、エジプト国政府の要請に基づき、同国の観光開発総合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11年6月から平成12年7月までの間、3回にわたり、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の藤平卓英氏を団長とし、同社及び八千代エンジニアリング株式会社から構成される調査団を現地に派遣しました。また、日本観光協会理事長の滝沢進氏を委員長とする作業監理委員会を設置し、本件調査に関し専門的かつ技術的な見地から検討・審議が行われました。

調査団は、エジプト国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12年7月

藤 田 公 郎

国際協力事業団
総裁 藤田 公郎

2000年7月

国際協力事業団

総裁 藤田公郎 殿

伝 達 状

拝啓 時下益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

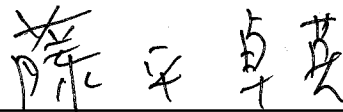
さて、ここにエジプト国観光開発総合計画調査の最終報告書を提出いたします。

本報告書は、貴事業団の契約に基づき、1999年6月から2000年7月までの間にかけてエジプト国の観光の現状、既存の観光開発方針等を十分に把握した上で、2012年を目標年次とする全国を対象とした観光開発計画および優先開発エリアの詳細な開発計画を策定いたしました。

まず、貴事業団および作業監理委員会ならびに外務省に心から感謝を申し上げるとともに、エジプト国政府関係者、とりわけ観光省をはじめとする各関連機関等のご好意、ご協力に深く感謝いたします。また、調査期間中に終始共同作業を遂行していただいたカウンターパートに対して、深く謝意を表す次第です。

最後に、本報告書がエジプト国の発展に少なからず寄与することを祈念いたします。

敬具



団長 藤平 卓英

エジプト国観光開発総合計画調査共同企業体
(株)パシフィックコンサルタンツインターナショナル
八千代エンジニアリング(株)

エジプト国
観光開発総合計画調査

ファイナルレポート
要約
目次

概要

| | | |
|----------|-----------------------------------|-----------|
| 1 | 全国観光開発計画の概観..... | 1 |
| 1.1 | 国家開発計画と観光開発 | 1 |
| 1.2 | 観光開発地域区分 | 2 |
| 1.3 | 観光商品とマーケット | 3 |
| 1.4 | 観光開発フレーム | 5 |
| 1.5 | 全国観光開発の課題 | 7 |
| 1.6 | 優先開発地域の選定 | 8 |
| 2 | 上エジプト観光開発計画..... | 10 |
| 2.1 | 開発の方向とシナリオ | 10 |
| 2.2 | 上エジプトの観光ストラクチャーおよび開発フレームワーク | 12 |
| 2.3 | 社会経済への効果 | 14 |
| 2.4 | 上エジプト観光開発マスタープラン | 16 |
| 2.5 | プロジェクト・プログラム | 26 |
| 2.6 | 結論と提言 | 31 |

エジプト国 観光開発総合計画調査

調査期間：1999年6月～2000年7月
カウンターパート機関：観光開発庁

1 はじめに

1.1 調査の目的

- エジプト国の観光分野の開発計画のレビューや開発条件の分析を行なうと同時に、優先開発地域を選定する。
- 優先開発地域の地域観光計画を策定し、短期優先プロジェクト/プログラムを選定の上、それらのプレフィージビリティスタディーを実施する。
- エジプト国の観光分野の改善のための提案を行なう。
- エジプト国側カウンターパートに対してマスタープランの策定、短期プロジェクト/プログラムの計画および事業化計画の策定に必要な技術移転を行なう。

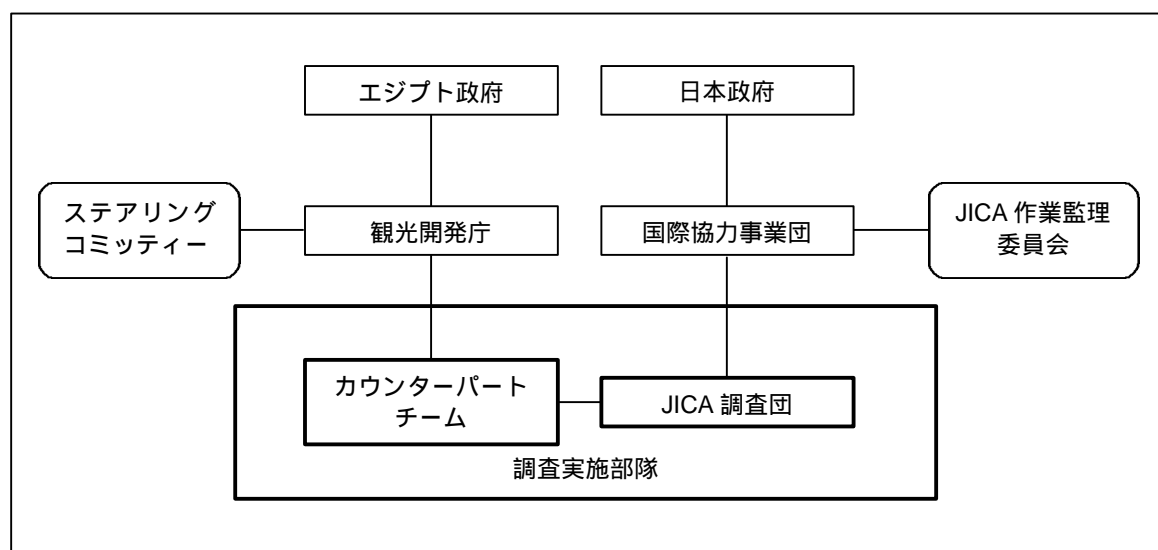
1.2 調査対象地域と目標年次

- 観光開発計画のレビューや開発条件の分析は、エジプト全国を対象に行なう。観光資源、地理的条件、対象マーケットから5つの Tourism Region と13の Tourism Sub-region を設定して分析を行なう。
- 地域観光開発計画は、選定された2つの Tourism Sub-region に対して実施する。

1.3 調査体制

以下の図に示すように調査団は、エジプト国側のカウンターパート機関と協力体制を組み本調査に臨んだ。

図 1 調査体制



1.4 カウンターパート機関

図 1 に示すように、本調査におけるエジプト国側の責任機関（カウンターパート機関）は観光開発庁（TDA: Tourism Development Authority）である。この TDA を含め、以下の関連省庁のスタッフがカウンターパートチームを構成した。

- | | |
|------------|----------|
| 1. エジプト観光庁 | 6. 運輸交通省 |
| 2. 紅海港湾庁 | 7. 建設省 |
| 3. アスワン県 | 8. 航空庁 |
| 4. ルクソール市 | 9. 投資庁 |
| 5. 環境省 | 10. 国防省 |

2 全国観光開発計画のレビュー

2.1 国家計画における観光開発の位置付け

エジプトの観光は、世界的に有名な歴史観光資源を持っていることや、主要なマーケットであるヨーロッパ諸国に近接しているという地理的条件に恵まれたことから多くの観光客を受け入れており、経済セクターとして重要な位置を占めてきた。エジプトの外貨獲得の上で最も重要なセクターの一つである。

1990 年代に IMF や世界銀行の支援による構造調整が行なわれ、民営化や規制緩和を進め、外国資本を含む民間投資規制が緩和された。このような環境の下で、1991 年には観光産業への民間投資の促進を主たる目的として、TDA（観光開発庁）が設立された。エジプト政府は紅海沿岸地域と地中海沿岸地域を含む広大な未利用地を TDA による観光開発地域として指定し、これまでの歴史観光に加えて自然観光資源を利用した新しい観光地の開発を進めており、特に紅海沿岸は海洋リゾートとして民間投資による開発が進んでいる。

近年のエジプトへの国際観光客数は、1991 年の湾岸戦争、1997 年 11 月のルクソール事件等の影響により大きく変動している。これらの状況下においてもエジプトを訪れる観光客は増加の道を辿り、1997 年には 390 万人に達した。1998 年には観光客は減少したが、翌年から回復に向かい、1999 年には 400 万人を超えたと見られている。

エジプト政府は、現在全人口の 90% が居住しているナイル川沿いとナイル川河口域からの人口の分散をはかることを 21 世紀初頭のエジプトの国家課題としている。1997 年 3 月に発表された「エジプトと 21 世紀 (Egypt and 21st Century)」には、野心的な経済開発戦略が示されている。そこでは、国内総生産の年成長率を 2002 年までを 6.8%、2003 年以降を 7.6% と設定している。一人あたり GDP も 2017 年には 4,000 ドルを超えると設定している。観光セクターは経済成長率よりもさらに高い年平均 10% の成長を期待され、2017 年に年間国際観光客の入り込みを 2700 万人とするという高い目標が設定されている。同時に、観光セクターは辺境地域における雇用機会を提供し、人口分散化戦略を推進させるという役割も担っている。しかしながら、産業連関からみると観光セクターは後方リンケージが高く、他の関連セクターが同時に育成されなければ国家経済に十分寄与しえない。また、有能な人材の育成も急務である。

2.2 観光商品と市場

国際観光客にとってのエジプトの観光商品は、ナイル川沿いに分布する歴史観光と、主に紅海沿岸での海洋リゾート観光やダイビングなどである。歴史観光の形態が周遊タイプの観光であるのに対し、海洋リゾート観光は滞在型である。マーケットは明確に分かれており、歴史観光は観光客発生国からの距離に関係なく世界中の観光客を引き付けている。一方、海洋リゾート観光地で

あるシナイ半島や紅海沿岸地域は大多数が近隣のヨーロッパ諸国からの観光客である。両方の観光商品を統合した商品は未だ少なく、オプションツアーとして準備されている場合が多い。この理由は、各々の商品の対象マーケットが異なること、エジプトの国内交通体系がそのような商品に対応できないこと、多様なニーズに合わせた商品を作るには観光関連産業が十分な経験や能力を持っていないためである。言い換えれば、多様な要求を持つ個人旅行客を対象とした商品に対応できないということである。一方、エジプトのもう一つの大きなマーケットはアラブ諸国からの観光客である。彼らの旅行目的は大部分が都市観光であり、カイロあるいはアレキサンドリア等の都市に滞在し、都市的アメニティを楽しんでいる。彼らにとっては言語の制約もなく、ほとんどが個人旅行客であり、パッケージツアーを利用する人は極めて少ない。

2.3 観光開発フレーム

調査団は、将来の観光開発フレームの設定にあたり、以下の3シナリオを設定した。それぞれのシナリオの概要は表1に示す。

表1 国際観光客数予測シナリオの比較

| シナリオ | 1997* | 2002 | 2007 | 2012 | 年平均伸び率 (%) |
|------------------|---------|---------|----------|-----------|------------|
| 世界の観光発生客数 | 611,000 | 758,700 | 932,000 | 1,139,000 | 4.24 |
| 第1シナリオ: 既存シェア維持 | | | | | |
| 国際観光客数 (x 1,000) | 3,961.4 | 5,535.0 | 6,799.1 | 8,309.9 | 5.06 |
| 対世界観光シェア (%) | 0.648 | 0.730 | 0.730 | 0.730 | |
| 第2シナリオ: 意欲的シナリオ | | | | | |
| 国際観光客数 (x 1,000) | 3,961.4 | 6,400.2 | 10,341.5 | 16,709.9 | 10.07 |
| 対世界観光シェア (%) | 0.648 | 0.844 | 1.110 | 1.467 | |
| 第3シナリオ: 中間シナリオ | | | | | |
| 国際観光客数 (x 1,000) | 3,961.4 | 5,969.5 | 8,572.6 | 12,512.2 | 7.97 |
| 対世界観光シェア (%) | 0.648 | 0.787 | 0.920 | 1.099 | |
| 最適達成目標値 | | | | | |
| 国際観光客数 (x 1,000) | 3,961.4 | 6,400.0 | 9,600.0 | 14,000.0 | 8.78 |
| 対世界観光シェア (%) | 0.648 | 0.844 | 1.030 | 1.229 | |

出典：WTO、観光省、調査団

シナリオ 1：既存市場シェア維持シナリオ

WTOが予測する世界の観光客発生のもとで、エジプトのシェアが、これまで記録したうちで最も高い値である0.730%を維持することを目標とするものである。

シナリオ 2：意欲的シナリオ

エジプト政府の計画に従ったもので、2017年の国際観光客数の目標を2,700万人とするものである。

シナリオ 3：中間シナリオ

目標として国際観光客市場のシェアが第1と第2のシナリオの中間値を取るものである。また、年平均伸び率は7.97%（1997年～2012年）である。

1982年から1997年までのエジプトの年平均成長率の実績値は7.40%である。これと比較した場合、第1シナリオは当然クリアすべきものであるが、第2のシナリオは平均伸び率および市場占有率を第1シナリオの約2倍にまで増加することを必要とし、また、過去の平均伸び率を約35%

増加し、市場占有率については過去の最大シェアの約 2 倍に拡大するという過大な目標設定といえる。中間シナリオは 8%弱の増加に過ぎず、十分に達成可能な、また、達成しなければならないシナリオであると判断した。さらに、エジプトにおける観光商品の開発の可能性や新たな市場の創出の可能性などを加味し、2012 年の国際観光客数が 1,400 万人となるシナリオを設定し、これを最適達成目標値とした。

エジプト人観光客については、高い経済成長を掲げる国家開発計画を背景に、全体の宿泊施設人泊数に占めるエジプト人泊数の割合が、1997 年現在の 11.9%から 2012 年に 17%に増加すると想定した。エジプト人の宿泊施設人泊数は、2012 年には 2,300 人泊に達すると予測される。以上の観光開発目標をもとに、2012 年のホテルの客室開発目標を 40 万室と設定した。これらの開発目標は、1997 年の実績に対し、国際観光客数が 3.5 倍、総人泊数で 4.5 倍、客室数で 5.3 倍となっている。

2.4 開発課題

調査団はこれまでに示した観光開発目標を達成するために、以下の 5 つの開発課題とそれに対応する戦略を提案する。

- 国際・国内観光マーケットの拡大と滞在の長期化：観光商品の開発・多様化と、それら観光商品の結びつけが必要である
- 観光地への快適な交通アクセスの確保と観光サーキットのための交通手段：国際・国内交通容量の拡大と、地域間交通サービスの多様化および強化が必要である
- 持続可能な観光開発：公害防止策と環境管理・環境保全策の導入が必要である
- 調和・成熟した観光地の形成：TDA、他の公的機関、民間の適切な役割分担と調整が必要である
- 観光サービスの改善・向上：人的資源開発と観光関連産業の育成が必要である

2.5 優先開発地域の選定

優先開発地域の選定は、それぞれの Tourism Sub-region を以下の点から分析・評価して行なった。

- 観光資源、観光市場、観光地としての成熟度、交通アクセス、自然および社会条件などの現状
- エジプト政府による優先観光開発地域の指定、観光関連インフラの整備状況、宿泊施設開発状況などの開発ポテンシャル

その結果、上ナイルと紅海を優先開発地域として選定した。そして観光商品の開発・多様化と、観光商品の結びつけの観点から、2 つの Tourism Sub-region を 1 つの地域と捉えてマスタープランを策定することとした（2 つの Tourism Sub-region をあわせた名称を上エジプトと呼ぶ）。

3 上エジプト観光開発計画

3.1 開発フレームワーク

上エジプトにおける国際・国内観光客の観光開発フレームは、以下の手順に従って設定された。

- 国際観光客やエジプト人観光客の入込動向や観光宿泊施設整備動向から、Tourism Sub-region ごとに入込客数や人泊数の将来目標を設定する。
- 全国の施設開発計画と整合を計りながら上ナイル、紅海の地域別および開発期別の宿泊施設室数開発目標を設定する（表 2）。

表 2

| 地域（単位：1 000 室） | 1997 | | 2007 | 2012 |
|----------------|-------|------|-------|-------|
| 上ナイル | 18.9 | 25.0 | 35.0 | 50.0 |
| 紅海 | 11.1* | 43.0 | 75.0 | 130.0 |
| 上エジプト合計 | 30.0* | 68.0 | 110.0 | 180.0 |

注： Red Sea Governorate 全体の宿泊施設を含む

出典：Tourism in Figure 1997 観光省、調査団

3.2 優先観光開発地域の開発戦略と開発計画

前節 2.4 で述べた全国観光開発の課題を踏まえ、上エジプト観光開発戦略と観光開発計画を提案する。

3.2.1 観光商品の多様化と上ナイル・紅海の結びつけ

上ナイル・紅海の国際観光マーケットの拡大と観光客の滞在期間の長期化策として、従来の上ナイルの歴史観光と紅海南部地区の海洋リゾート観光を結びつけ、上ナイルと紅海の魅力を相乗的に活用することを提案する。また、新たな歴史観光資源の整備と利用、歴史観光情報システムの導入、農村・ヌビア村やベドウィン村観光、砂漠のサファリ観光、伝統工芸を活用した手工芸村、魅力的な海洋性スポーツ拠点の整備を行なうなど、新たな観光商品開発と観光活動の多様化を図る。

3.2.2 交通容量の拡大と地区間道路・交通サービスの改善

2012年には、上エジプト地域で900万人近い国際観光入込み客を目標としており、これら国際観光客の交通アクセスの改善・向上を図る必要がある。年間1000万人以上の国際旅客利用が見込まれるカイロ空港の拡充・整備だけでなく、上エジプトの観光ゲートウェイにふさわしい容量を持った空港施設の整備を計画するとともに、国内航空ネットワークを含めたサービスの改善・向上を提案する。400万人以上の利用が見込まれるハルガダ空港の拡充、650万人以上の利用が見込まれるマルサアラム新空港の整備、200万人近い利用が想定されるアスワン空港とルクソール空港、50万人以上の利用が想定されるアブシンベル空港の改善等を提案する。

また、上ナイルと紅海の観光サーキット開発を支援するため、ケナ・サファガ間の旅客列車の導入、駅施設・駅前広場整備とともに、鉄道の予約システム、安全・定時制の高い運行システムの導入も提案する。道路整備は、上ナイル・紅海間の連携を強化する既存3路線の改良と、路線沿いの休憩施設（ハイウェイ・オアシス）の整備を提案する。

3.2.3 観光開発に対応した環境保全

上ナイルを代表する観光商品であるナイルクルーズは、客室規模の拡大を13,750室、約300隻に抑え、旅客の安全確保と水質汚染やナイル川の環境保全対策としてクルーズ船の繫留施設を整備することを提案する。紅海沿岸に分布するサンゴ礁は、紅海の観光イメージを代表するだけでなく、海洋リゾート観光活動やダイビングの資源として不可欠な要素とされているため、海岸線保全や水質保全と一体的なサンゴ礁・海洋環境管理・保全対策が必要であると提案する。一方、自然の入江を利用したマリナーなどの拠点機能の整備に関しては、各ホテルが個別にプライベートな施設として整備するのではなく共同利用のもとに整備することを提案する。

また、紅海では大規模な宿泊施設、観光ゲートウェイ、観光サービスタウンの開発が行なわれることになるが、それによる社会的な負の影響を最小限にするために、都市計画や都市インフラ整備計画の立案や、自然環境の監視・研究・指導・啓蒙するための環境管理センターの設置

を提案する。

3.2.4 観光開発に係わる TDA と関連機関との役割分担と調整

紅海の観光開発は、約 16 万人の直接雇用を要する 13 万室の大規模なホテルや観光活動施設の開発ばかりでなく、20 万人の間接雇用を要する観光関連産業や、これらを支援するサービスタウンの開発を引き起こす。それらの都市人口の合計は 62 万人に達すると予想される。その進展に応じて、既存のハルガダ、サファガ、クシール、マルサアラーム 4 市域だけでなく、各市の間に展開する TDA 開発エリア内において、水資源開発・給水網、発電・配電網、通信、汚水処理等の都市インフラや教育・医療等の社会インフラ整備が不可欠である。これらに係わる TDA や関連機関による適切な役割の分担と整合の取れた段階的な事業化とともに、自然環境や社会環境に配慮した持続可能な開発を計画すること、民間を含めた緊密な協力・協調体制作りを行なうことを提案する。

3.2.5 人材開発と観光関連産業の育成

エジプトにおける観光サービスは、国際観光マーケットにおいては、質に対する高い評価が得られていないうえ、今後の大幅な観光客の増加に対応した量的な供給体制も整備の途上にあり、上エジプト地域だけでなく、全国的な観光サービスの改善と向上は重大な課題となっている。これら観光サービスの改善を図るため、質的・量的な人材開発のための職業訓練施設整備が必要となる。2012 年までの宿泊施設開発で新規に発生する直接雇用は約 49 万人に達すると見られる。一方、間接雇用に関しては、レストランや飲食業の 33 万人、旅行業の 13 万人、土産物等の観光関連販売業の 18 万人、ガイドの 6,000 人等約 65 万人の雇用が発生すると見られている。特に中間管理職と現場のリーダーの養成が急務である。

また、観光関連産業の質の改善と向上を図るため、ホテルなどの観光施設の許認可や評価（5 段階のランク付け）の継続的な見直しを提案するとともに、土産物産業・地場産業の振興育成策として地元の伝統工芸や素材を活用した手工芸センターの整備や、ヌビア村やベドウィン村などを利用した地元の生活・文化ツアー等を提案する。

3.3 プロジェクト・プログラム

優先地域観光開発計画に基づいて、2007 年までに実施すべき優先プロジェクト・プログラムとして以下を提案する。

- 上ナイルと紅海をつなぐ道路（77、88、99 号線）沿いの休憩施設整備
- ケナ - アスワン間の鉄道輸送力の増強
- 上ナイル・紅海の道路網の改善
- 駅や駅前広場の改善（ルクソール、アスワン、ケナ、エドフ、エスナ、コモンボ）
- マルサアラームの固形廃棄物管理計画策定
- 紅海の都市開発計画の策定
- ナイル川から紅海南部地区への都市用水路の整備
- ナイルクルーズ船のための旅客棧橋改善（汚水・廃棄物管理施設を併設）
- 民芸品村の開発
- 史跡等へのアクセス道とその周辺環境整備
- 遺跡・史跡における博物館、サイトプラザ、インターネット博物館の整備

- カイロ博物館の移設
- 観光専門学校建設
- 海洋環境センターの整備を含む海洋環境管理プログラム

また、ここに挙げていないが、国際空港の整備と航空輸送サービスの向上、観光情報サービスの充実、国内交通の容量拡大とサービスの向上（航空・鉄道・道路輸送）は最も重要な課題であり、これらは各交通セクターの国家整備計画に含められるべきである。

4 結論と提言

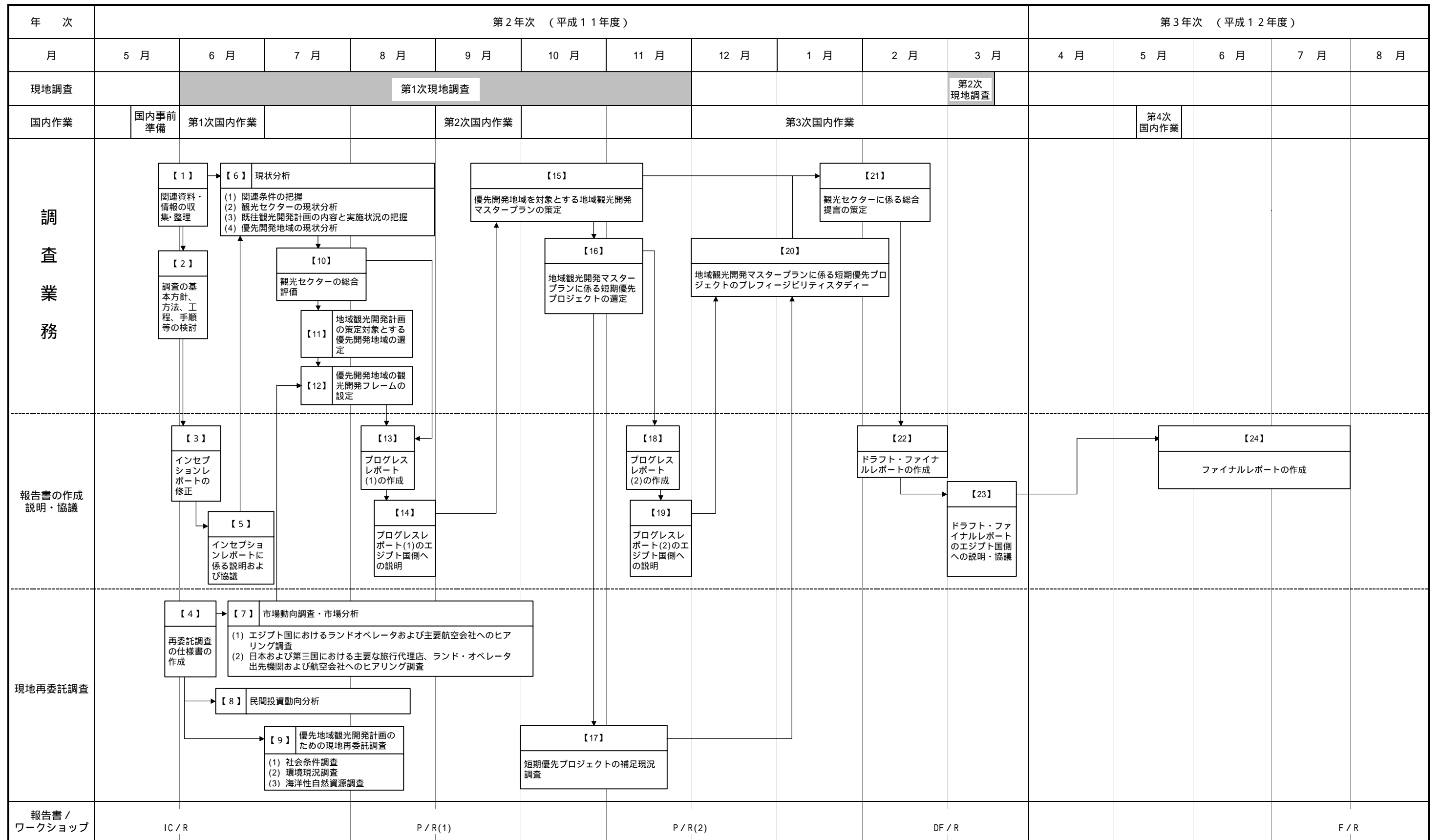
観光産業はエジプトにとって基幹産業であり、今後も外貨獲得と雇用機会の増大によって国家の経済発展に寄与することが期待されている。

エジプト観光の発展のためには、観光開発庁および観光省は、まず多様な観光市場に対応できる観光商品の開発を地方政府、民間企業等と協力して行なうべきである。国内および国際交通の容量拡大は不可欠であり、同時に個人観光客を含めた多様な観光形態に対応できる交通サービスの充実を図る必要がある。観光産業が労働集約的な産業であることから、観光客の増大は雇用機会の拡大を伴うが、エジプト観光にとってこれから最も必要となる人材は中間管理者と専門技術者である。これらの人材を観光関連産業の成長に合わせて供給することが、エジプト観光の順調な発展を導くものであり、中央政府や地方政府は地方における雇用の創出の観点からも人材資源開発に積極的に関わるべきである。

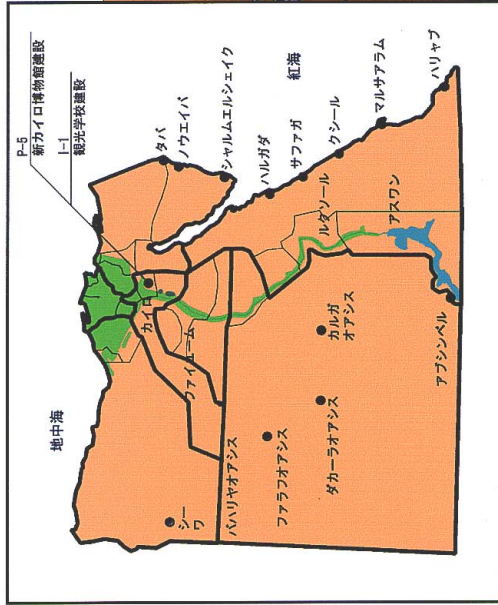
新しいエジプト観光の観光商品である海洋リゾート観光の開発は、紅海沿岸の観光客を急増させることとなる。これにより観光関連産業の雇用の急増を招き、都市人口も増加することとなる。海洋観光資源は極めて脆弱な自然環境資源を利用しているため、海域の環境管理の強化と同時に、都市の秩序ある開発によって環境に対する影響を最小限に押さえるべきである。そのためは、観光開発と密接に関連した都市計画の早急な策定と、それに沿った都市開発が必要である。

調査団が提案する国内・国際交通、都市基盤・社会サービスの整備は、エジプト観光の順調な成長のためには欠くことができない。観光開発庁および観光省は、他の政府関係機関・地方政府・民間とより緊密に連携を取る必要がある。関連する産業の開発と歩調を合わせた開発を進めなければ、エジプト観光の目標としている国家目標や開発目標に到達することは困難である。

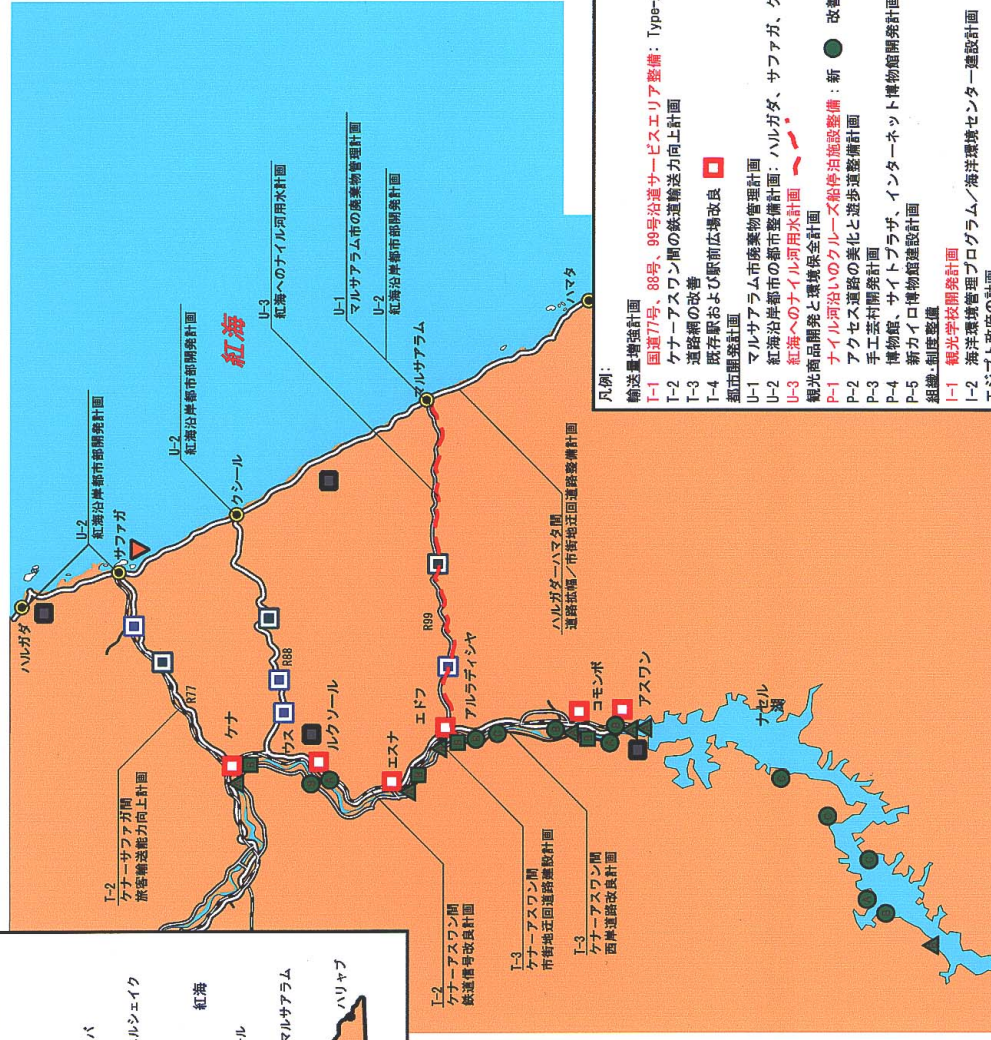
図2 作業フローチャート



調査対象地域と優先プロジェクト



全国レベル



地域レベル

凡例:

輸送量増強計画 □ Type-B

T-1 国道77号、88号、99号沿道サービスエリア整備: Type-A □ Type-B

T-2 ケナーアスワイン間の鉄道輸送方向上計画

T-3 道路網の改善

T-4 既存駅および駅前広場改良 □

都市開発計画 □

U-1 マルサラム市廃棄物管理計画

U-2 紅海沿岸都市の都市整備計画: ハルガダ、サファガ、ケナ、マサラム

U-3 紅海へのナイル河川水計画 □

観光商品開発と運賃保証計画

P-1 ナイル河川沿いのクルーズ船停泊施設整備: 新 ● 改善 ▲ 拡張 ■

P-2 アクセスマ道路の美化と遊歩道整備計画

P-3 手工業村開発計画

P-4 博物館、サイトブラザ、インターネット博物館開発計画

P-5 新カイロ博物館建設計画

組立・組立整備

I-1 観光学校開発計画

I-2 海洋環境管理プログラム/海洋環境センター建設計画

I-3 地方空港整備計画: □ サファガ

I-4 港湾整備計画: ▲ サファガ

赤字は提案された最優先プロジェクト

1 全国観光開発計画の概観

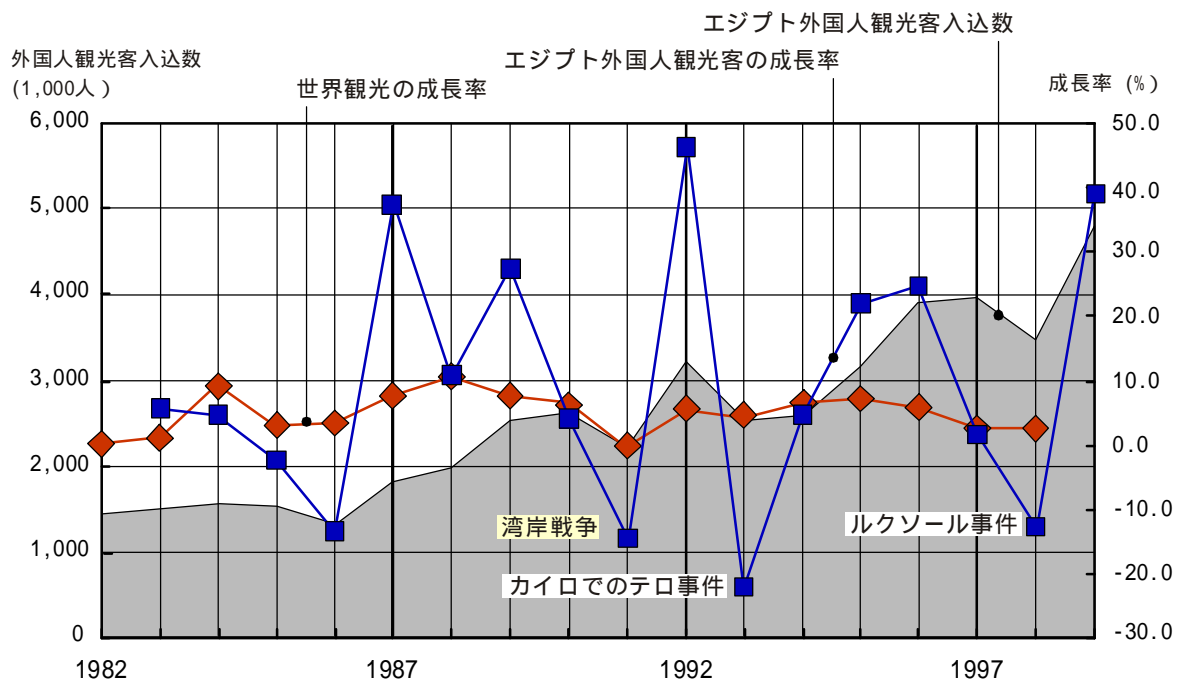
1.1 国家開発計画と観光開発

エジプトの観光は、世界的に有名な歴史観光資源を持っていることや、主要なマーケットであるヨーロッパ諸国に近接しているという地理的条件に恵まれたことから多くの観光客を受け入れており、経済セクターとして重要な位置を占めてきた。エジプトの外貨獲得の上で最も重要なセクターの一つである。

1990年代にIMFや世界銀行の支援による構造調整が行なわれ、民営化や規制緩和を進め、外国資本を含む民間投資規制が緩和された。このような環境の下で、1991年には観光産業への民間投資の促進を主たる目的として、TDAが設立された。エジプト政府は紅海沿岸地域と地中海沿岸地域を含む広大な未利用地をTDAによる観光開発地域として指定し、これまでの歴史観光に加えて自然観光資源を利用した新しい観光地の開発を進めており、特に紅海沿岸は海洋リゾートとして民間投資による開発が進んでいる。

近年のエジプトへの国際観光客数は、1991年の湾岸戦争、1997年11月のルクソール事件等の影響により大きく変動している。これらの状況下においてもエジプトを訪れる観光客は増加の道を辿り、1997年には390万人に達した。1998年には観光客は減少したが、翌年から回復に向かい、1999年には400万人を超えたと見られている。図1.1は世界の安定した国際観光客数の伸びに対して上下の変動が激しいエジプトの特徴を示している。

図 1.1 国際観光客数の推移



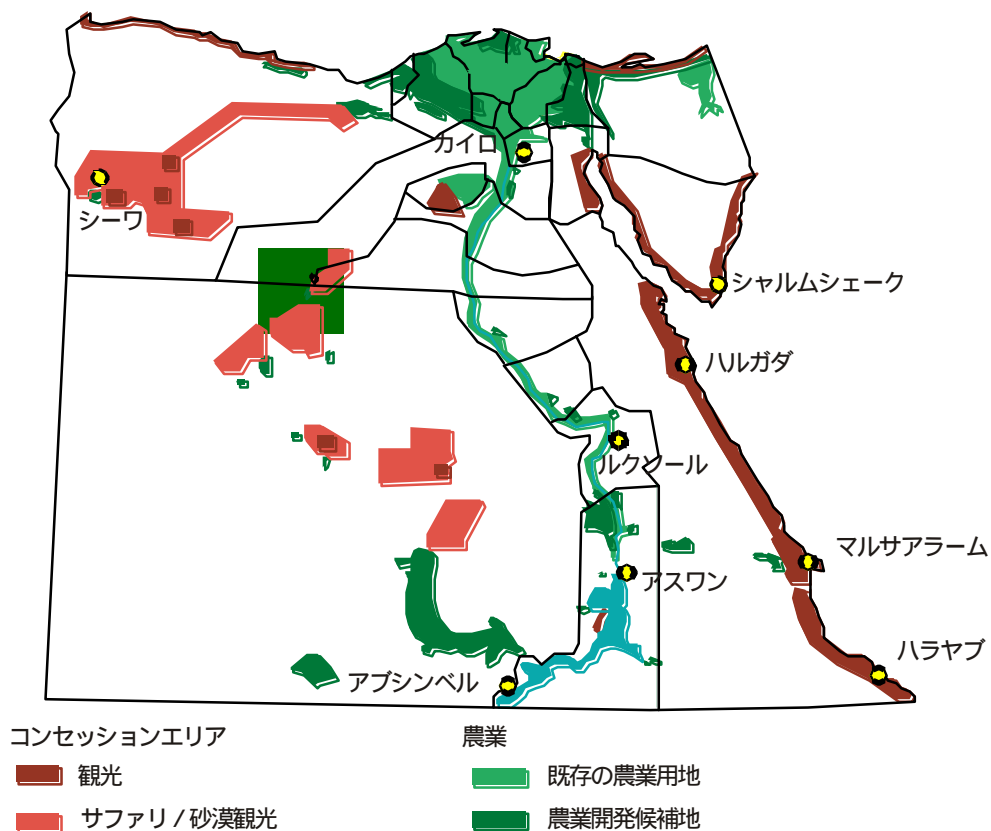
出典： Egyptian Tourism 1982-1992 観光省, Egyptian Tourism in Figures 観光省, Number of worldwide tourists 1982-1999 WTO

1997年にエジプト政府は中長期的な国家開発戦略を示す「エジプトと21世紀」(Egypt and the 21st Century)を発表した。この中で、辺境地域の開発によって、現在全人口の90%が居住しているナイル川沿いとナイル川河口域からの人口の分散をはかることを21世紀初頭のエジプトの国家課題としている。国土面積約100万平方キロメートルのうち可住地域が5.5%という現在の状況から、

2017年にはそれを25%に増加させようと計画している。1991年には法令No. 7/1991によって、国有地である砂漠を農業開発のための土地、都市開発のための土地、観光開発のための土地に割り当てた。

「エジプトと21世紀」における経済開発目標は、実質国内総生産の年成長率を2002年までを6.8%、2003年以降を7.6%と設定する野心的なものである。一人あたりGDPも2017年には4,000ドルを超えると設定している。観光セクターは経済成長率よりもさらに高い年平均10%の成長を期待され、2017年に年間国際観光客の入り込みを2700万人とするという高い目標が設定されている。同時に、観光セクターは辺境地域における雇用機会を提供し、人口分散化戦略を推進させるという役割も担っている。しかしながら、産業連関からみると観光セクターは後方リンケージが高く、他の関連セクターが同時に育成されなければ国家経済に十分寄与しえない。また、有能な人材の育成も急務である。

図 1.2 国家開発計画における土地利用計画



出典：エジプト土地利用計画図

1.2 観光開発地域区分

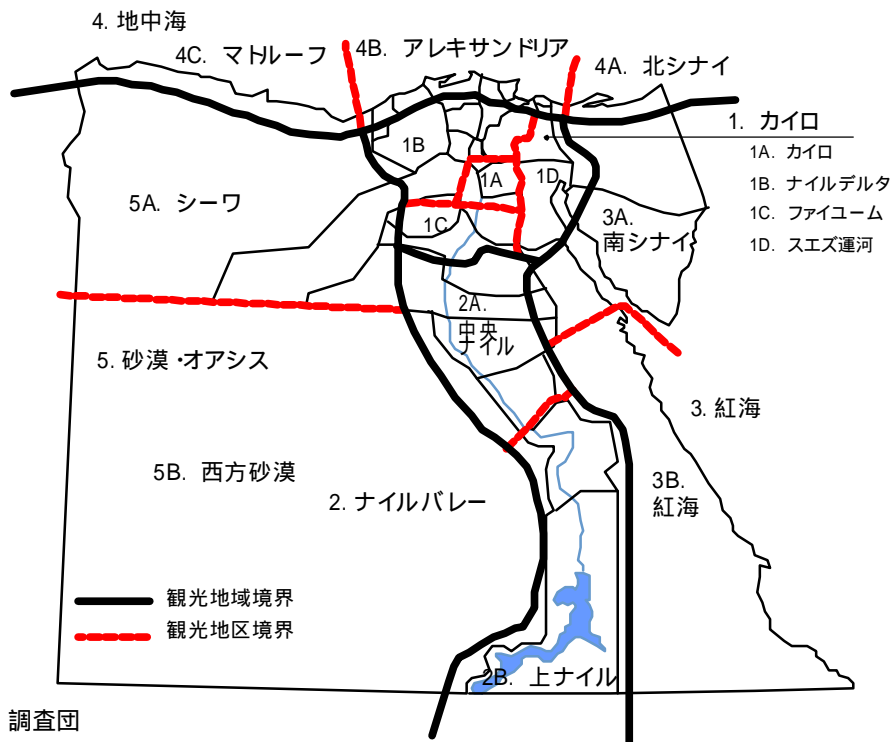
調査団は、エジプトの観光セクターがこれらの開発目標を達成するためにはどのような条件が必要かという視点から、国家目標と観光開発の現状をレビューした。そして、今後の観光開発にとって重要と考えられる地域を優先開発地域として選定し、2012年を目標年度とする地域観光開発計画を策定した。なお、この調査では、地理的条件と観光商品・観光資源の特性から全国を5つの Tourism Region に分け、それをさらに13の Tourism Sub-region に分類して分析を行った。Tourism Region と Tourism Sub-region の名称と位置は、表 1.1 と図 1.3 に示すとおりである。

表 1.1 Tourism Region と Tourism Sub-region

| Tourism Region | Tourism Sub-region |
|----------------|--------------------|
| 1 カイロ | 1A カイロ |
| | 1B ナイルデルタ |
| | 1C ファイユーム |
| | 1D スエズ運河 |
| 2 ナイルバレー | 2A 中央ナイル |
| | 2B 上ナイル |
| 3 紅海 | 3A 南シナイ |
| | 3B 紅海 |
| 4 地中海 | 4A 北シナイ |
| | 4B アレキサンドリア |
| | 4C マトラーフ |
| 5 砂漠・オアシス | 5A シーワ |
| | 5B 西方砂漠 |

出典：調査団

図 1.3 Tourism Region と Tourism Sub-region の分布



出所：調査団

1.3 観光商品とマーケット

図 1.4 に示すようにエジプトには様々な分野の観光資源が豊富に存在し、観光商品開発のポテンシャルを秘めている。

歴史／考古学観光：

ピラミッド、ルクソールの神殿、王家の谷、王妃の谷などに代表され、伝統的にエジプトの観光を代表してきた。世界を代表する歴史遺産であり、世界中の人々を引き付ける魅力を持っている。また、これまでにこれらの観光資源に付加価値を加える努力も行なわれてきた。ナイルクルーズは成功を収めた例である。

海洋リゾート観光：

地中海沿岸では伝統的に海洋リゾート観光が行なわれてきたが、1990年代にシナイ半島南部のリゾート開発が大きな成功を収めた。エジプトはヨーロッパの巨大な市場の近くに位置し、豊富なさんご礁と様々な海洋生物を持つ美しい海を持っており、海洋リゾート開発は新たな時代を迎えたといえる。シナイ半島南部の開発に引き続き、紅海沿岸においてもTDAによる、ユニークなシステムの下で、開発が始まっている。

海洋リゾート観光はショートホールやミドルホールの観光客をひきつける力を持っているが、ロングホールマーケットの観光客をひきつけるのは困難である。なぜなら、それらの国は紅海よりもずっと近いところに美しい海を持つマリンリゾートが存在するからである。

また、世界の観光のトレンドから考えると、歴史観光は比較的年齢層の高い、アップマーケットの観光客を引き付けることができるが、海洋リゾートはより低いマーケットを含む幅広いマーケットに向けた商品となる。

歴史観光の形態が周遊タイプの観光であるのに対し、海洋リゾート観光は滞在型である。両方の観光商品を統合した商品は未だ少なく、オプションツアーとして準備されている場合が多い。この理由は、各々の商品の対象マーケットが異なること、エジプトの国内交通体系がそのような商品に対応できないこと、多様なニーズに合わせた商品を作るには観光関連産業が十分な経験や能力を持っていないためである。言い換えれば、多様な要求を持つ個人旅行者を対象とした商品に対応できないということである。

一方、エジプトのもう一つの大きなマーケットはアラブ諸国からの観光客である。彼らの旅行目的は大部分が都市観光であり、カイロあるいはアレキサンドリア等の都市に滞在し、都市的アメニティを楽しんでいる。彼らにとっては言語の制約もなく、ほとんどが個人旅行者であり、パッケージツアーを利用する人は極めて少ない。

図 1.2 は 13 の Tourism Sub-region における主要商品、2 次的な商品と目標マーケットである。

図 1.4 エジプトの主要観光資源

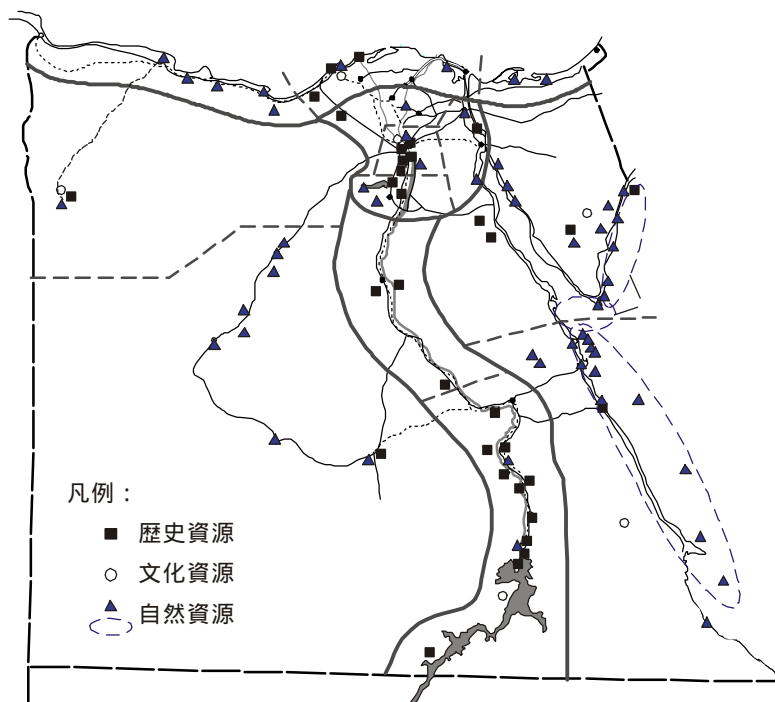


表 1.2 Tourism Sub-region の特徴

| Tourism Region | Tourism Sub-region | 古代 | コプト | イスラム | 近・現代 | 伝統文化・伝統工芸 | 都市生活 | 文化イベント | 海洋リゾート | 河川リゾート | 湖沼リゾート | 風景 | 温泉保養地 | 動植物 | 河川クルーズ | 湖沼クルーズ | エコ・ツーリズム | コンベンション | 都市観光 | エジプト | アラブ | ヨーロッパ・その他 | |
|----------------|--------------------|------|-----|------|------|-----------|------|--------|--------|--------|--------|----|-------|------|--------|--------|----------|---------|------|------|-----|-----------|--|
| | | 歴史観光 | | | | 文化観光 | | | | 自然観光 | | | | クルーズ | | | | マーケット | | | | | |
| カイロ | カイロ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ナイルデルタ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ファイユーム | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | スエズ運河 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ナイルバレー | 中央ナイル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 上ナイル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 紅海 | 南シナイ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 紅海 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地中海 | 北シナイ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | アレキサンドリア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | マトルーフ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 砂漠・オアシス | シーワ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 西方砂漠 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

注： 主要商品 2 次的商品 主要ターゲット 2 次的ターゲット
出典：調査団

1.4 観光開発フレーム

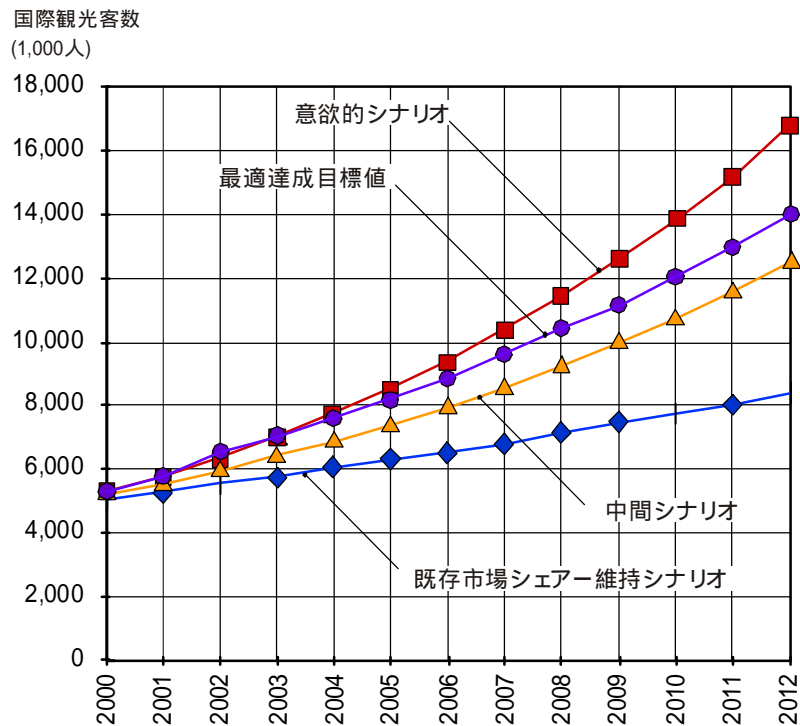
調査団は、将来の観光開発フレームの設定にあたり、国際観光客数に関して 3 つのシナリオを設定した。第 1 のシナリオは、WTO が予測する世界の観光客発生のもとで、エジプトのシェアが、これまで記録したうちで最も高い値である 0.730% を維持するもの(既存市場シェア維持シナリオ)である。このシナリオでは 2012 年の国際観光客の目標入り込み数は 830 万人に達する。また、年平均伸び率は 5.06% (1997 年~2012 年)である。

第 2 のシナリオは、エジプト政府の計画に従ったもので、2017 年の国際観光客数の目標を 2,700 万人とするもの(意欲的シナリオ)である。このシナリオでは、2012 年の国際観光客の目標入り込み数は 1,670 万人に達し、国際観光客市場でのシェアは第 1 のシナリオの 2 倍強の 1.467% まで増加させる必要がある。また、年平均伸び率は 10.07% (1997 年~2012 年)となる。

第 3 のシナリオは、目標として国際観光客市場のシェアが第 1 と第 2 のシナリオの中間値を取るもので(中間シナリオ) このシナリオでは 2012 年の国際観光客市場のシェア目標は 1.099% に増加し、国際観光客の目標入り込み数は 1,250 万人となる。また、年平均伸び率は 7.97% (1997 年~2012 年)である。

1982 年から 1997 年までのエジプトの年平均成長率の実績値は 7.40% である。この実績値と比較した場合、第 1 シナリオは当然クリアすべき数値であるが、第 2 のシナリオはエジプトの過去の平均伸び率および市場占有率を第 1 シナリオの約 2 倍にまで増加することを必要とし、第 2 のシナリオは過去の平均伸び率を約 35% 増加する必要があり、市場占有率については過去の最大シェアの約 2 倍に拡大するという過大な目標設定といえる。中間シナリオは 8% 弱の増加に過ぎず、十分に達成可能なまたは、達成しなければならないシナリオであると判断した。さらに、エジプトにおける観光商品の開発の可能性や新たな市場の創出の可能性などを加味し、エジプト国の観光関連省庁の一層の努力を考慮し、2012 年の国際観光客数が 1,400 万人を目標値として設定し、勧告した。

図 1.5 国際観光客入り込みのシナリオ



出典：調査団

エジプト人観光客については、高い経済成長を掲げる国家開発計画を背景に、全体の宿泊施設人泊数に占めるエジプト人の割合が、1997年の11.9%から2012年に17%に増加すると想定した。エジプト人の宿泊施設人泊数は、2012年には2,300万人泊に達すると予測される。以上の観光開発目標をもとに、2012年のホテルの客室開発目標を40万室と設定した。これら開発目標は、1997年の実績に対し、国際観光客数3.5倍、総人泊数4.5倍、客室数5.3倍となっている。

表 1.3 観光客の入り込み数、人泊数および客室数

(単位：1,000人)

| 目標値 | 1997 | 2002 | 2007 | 2012 | |
|-----------------|--------|----------|----------|----------|-----------|
| 国際観光客 (x 1,000) | 3,961 | 6,400.0 | 9,600.0 | 14,000.0 | |
| 宿泊施設人泊数 (人・泊) | 国際観光客 | 26,578.8 | 45,313.0 | 71,775.7 | 112,261.3 |
| | エジプト人 | 3,591.8 | 4,754.4 | 8,477.2 | 22,966.4 |
| | 合計 | 30,170.6 | 50,067.4 | 80,252.9 | 135,277.7 |
| 宿泊施設客室数 | 76,000 | 150,000 | 240,000 | 400,000 | |

出典：調査団

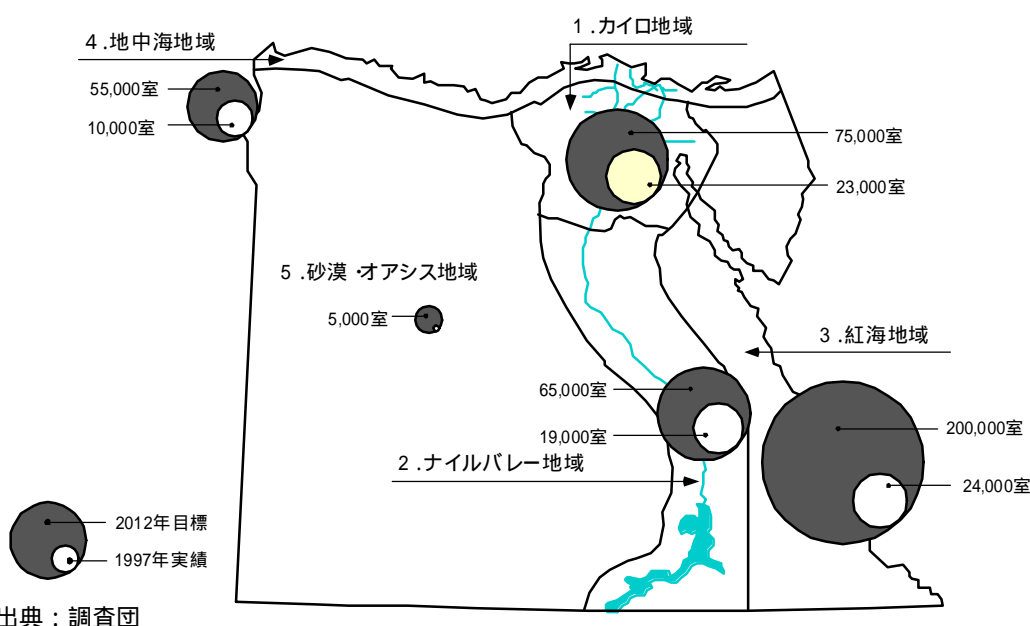
表 1.4 Tourism Region 別宿泊施設客室数

(単位：1,000室)

| Tourism Regions/ Tourism Sub-regions | 1997 | | 2002 | | 2007 | | 2012 | |
|--|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| | 室数 | シェア | 室数 | シェア | 室数 | シェア | 室数 | シェア |
| カイロ | 23 | 30.3 | 28 | 18.7 | 45 | 18.8 | 75 | 18.8 |
| ナイルバレー | 19 | 25.0 | 26 | 17.3 | 38 | 15.8 | 65 | 16.3 |
| 紅海 | 24 | 30.6 | 80 | 53.3 | 130 | 54.2 | 200 | 50.0 |
| 地中海 | 10 | 13.2 | 15 | 10.0 | 25 | 10.4 | 55 | 13.8 |
| 砂漠・オアシス | 0 | 0.0 | 1 | 0.7 | 2 | 0.8 | 5 | 1.3 |
| 合計 | 76 | 100.0 | 150 | 100.0 | 240 | 100.0 | 400 | 100.0 |

出典：調査団

図 1.6 2012 年の Tourism Region 別客室分布



1.5 全国観光開発の課題

現状の分析をもとに、エジプト政府が目指す観光開発の目標を達成するための課題として、以下の5つを挙げる事ができる。

(1) 国際・国内観光マーケットの開発・形成と滞在の長期化

観光産業はエジプトにおける主要産業であり、これからも同国の高い経済成長の一翼を担うために大きく期待されている。2012年における国際観光客入り込み目標を1997年実績の3.5倍近い1,400万人(年平均8.8%増)、ホテル客室数の開発・集積目標を約40万室と設定されている。この目標を達成するには、エジプト国内を代表する5つのTourism Regionにおける魅力的な観光商品開発と、観光活動の多様性の確保が大きな課題となる。同時に、目標とする40万室のホテル客室数の開発・集積を達成するためには、入り込み客数の増加だけでなく、滞在期間の長期化による人泊数の増加が必要であり、Tourism Region、Tourism Sub-region間のサーキット化の促進が課題となる。

(2) 観光活動需要の増加に対応した交通アクセスの確保とサービスの改善

2012年に国際観光客の国際空港利用乗降客は年間2,900万人となり、これは1997年の約3.4倍にあたる水準である。これに加え、国内客および乗り換え客の利用を考えると、カイロや観光地へのゲートウェイの役割を果たす空港で膨大な乗降需要が発生する。これらカイロ空港や観光地へのゲートウェイ空港の機能拡充や新たな整備が必要である。

同時に、国際観光客の長期滞在化を目指したTourism Region、Tourism Sub-region間のサーキット化を支援するために、国内航空や道路、鉄道、水上交通等の交通施設整備による交通手段の多様化および容量の拡大と、適切・快適な交通サービスの提供が、観光開発のための重要な整備課題となる。また、各々のTourism Sub-region内における観光活動や観光スポットへの交通アクセスの確保・改善が必要とされ、カイロ市内の交通渋滞を改善する道路・交通施設整備、その他のTourism Sub-region内の交通サービスの改善と多様化も開発課題として挙げられる。

(3) 持続可能な観光開発

歴史遺産や自然資源を活用した持続可能な観光開発を進めるとともに、世界的な遺産や環境を次世代へ継承するため、以下に示す保全・管理システムの確立が課題である。

-
- 歴史的遺産の保護・修復等と同時に、遺跡周辺を含む歴史的風土保全のためのゾーニングシステムの強化とその保全・管理体制づくり
 - 環境関連機関による海洋・海浜・陸域・淡水の環境保全のためのゾーニングシステムの強化と、各々の自然環境資源の保全・管理体制の確立と強化
 - 観光開発による自然環境資源や歴史遺産・風土、地域社会へのネガティブな影響を防止し、調和の取れた持続的観光開発を誘導するための EIA 実施体制の強化と適切な運用

(4) 調和・成熟した観光地形成のための TDA、公的機関と民間の適切な役割分担と調整

目標とする 1,400 万の国際観光客の誘致と受け入れ体制を整えるためには、ETA による観光プロモーション活動、観光省による観光産業の育成・振興と観光行政の調整、TDA を中心とする宿泊施設や観光施設開発や関連の交通施設整備が基本的な課題である。

エジプト政府が目指す観光開発に伴う新たな 114 万人の直接・間接雇用や、その家族を含めた 230 万人近い観光ゲートウェイ・Tourist Town に交通、上下水道、廃棄物処理などの都市インフラに加え、教育・医療等の社会インフラを整備しなければならない。これらのインフラを整備するには、TDA、関連省庁、地方政府と民間による適切な役割分担とその調整機能の確保が必要である。

調和の取れた観光地開発を進めるためには、大規模な観光施設の建設や都市整備だけでなく、観光施設や都市の運営を支える建設産業や食材供給のための農・漁業や食品加工産業、土産物加工や販売等の地場産業の育成・振興も大きな課題であり、その分野でも公的機関と民間の役割分担が必要とされている。

(5) 観光サービスの改善・向上のための人材開発と観光関連産業の育成

エジプトは、中近東における代表的な国際観光立国の一つであるが、宿泊施設・銀行サービス・出入国/税関を除き、観光サービスに対して十分な評価を得られていない。

今後の国際観光客の量的な拡大への対応と合わせて観光サービスの質の改善と向上が必要である。このためには観光産業に携わる人材の育成が鍵となる。今後急増する将来需要に対する人材の育成と質の向上のための課題として以下を挙げることができる。

- 各種マネジメントとガイド養成に関わる施設やカリキュラムなどの質の向上
- ホテルおよび観光業の中間管理職を養成する機関の実践的なトレーニングの実施
- 既存教育・訓練機関の拡充や、既存就業者の再訓練

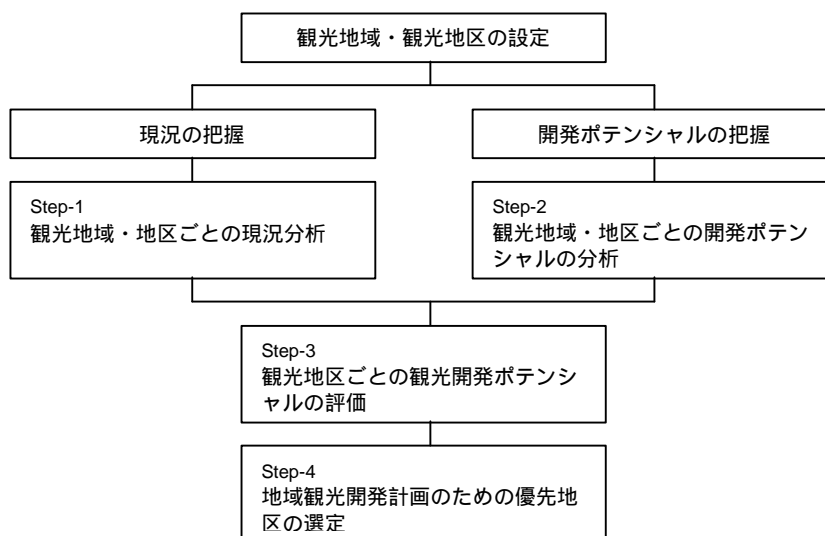
また、今後の観光サービス改善のために以下の課題を挙げることができる。

- 観光省のホテルやクルーズ船に対する評価ランキングの定期的なアップデート
- 観光ガイドの認可システムや再訓練システムなどの観光行政の改善
- 国際観光振興に対応したホスピタリティのある国民性への啓蒙活動
- 国内航空の予約・運行を含む国内交通サービスの改善
- 土産物産業や飲食業に代表される観光関連産業の育成・振興と質の向上

1.6 優先開発地域の選定

今後の観光開発に最も影響を与えると考えられる地域を選定し、優先開発地域とした。全国の 13 の Tourism Sub-region について以下の手順で分析評価して優先地域を選定した。

図 1.7 優先開発地域の選定方法



出典：調査団

ステップ 3 で、以下の 4 つの Sub-region が優先度の高い地区と評価された。

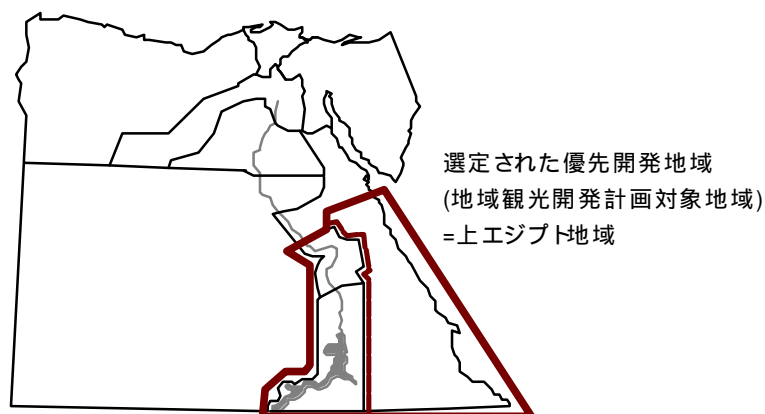
表 1.5 Tourism Sub-region の評価結果

| Tourism Sub-region | 現況 | 開発条件 | 合計ポイント | 順位 |
|--------------------|----|------|--------|----|
| 紅海 | 15 | 25 | 40 | 1 |
| 南シナイ | 15 | 23 | 38 | 2 |
| 上ナイル | 15 | 14 | 29 | 3 |
| カイロ | 13 | 6 | 19 | 4 |

出典：調査団

4 つの地区のうち、上ナイルと紅海を統合して開発することが最も開発効果が高いと評価し、この 2 つを優先開発地域として選定した（以下 2 地区を合わせた名称を上エジプトと呼ぶ）。

図 1.8 選定された優先開発地域



出典：調査団

表 1.6 開発の現況と開発条件比較表

| Tourism Region | | カイロ | | ナイルバレー | | 紅海 | | 地中海 | | | 砂漠・オアシス | |
|-----------------|--------------------|----------------------------------|---------------------------|--------|------|------|------------|------|--------------|-------|---------|---------------------|
| | | カイロ | ナイルデルタ ファイユーム スエズ運河 | 中央ナイル | 上ナイル | 南シナイ | 紅海 | 北シナイ | アレキ サンドリア | マトルーフ | ローシ | 西方砂漠 |
| 評価基準 | Tourism Sub-region | | | | | | | | | | | |
| | | (A) 観光資源・観光のタイプ 地理的条件 観光資源 | 歴史・文化 観光 | | 歴史観光 | | 海洋 リゾート | | 海洋リゾート | | | 砂漠・ サファリ リゾート |
| (B) 観光商品の成熟度 | | 4 | 0 | 0 | 6 | 6 | 6 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 国際観光客 | | | | | | | | | | | | |
| 宿泊施設の増加 | | | | | | | | | | | | |
| (C) 観光マーケット | | 6 | 0 | 1 | 6 | 6 | 6 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 国際観光客への魅力 | | | | | | | | | | | | |
| ホテルの質 | | | | | | | | | | | | |
| (D) 交通アクセス | | 3 | 0 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| 空港施設 | | | | | | | | | | | | |
| (E) その他：開発への制約 | | | | | | | | | | | | |
| 人口 | | | | | | | | | | | | |
| 少数民族 | | | | | | | | | | | | |
| 自然環境 | | | | | | | | | | | | |
| 歴史環境 | | | | | | | | | | | | |
| 水資源 | | | | | | | | | | | | |
| 開発条件 | (1) 観光省の計画 | 1 | 2 | 1 | 7 | 10 | 10 | 4 | 1 | 7 | 4 | 3 |
| | 観光開発地域 | | | | | | | | | | | |
| | 優先観光開発地域 | | | | | | | | | | | |
| | 観光開発推薦地 | | | | | | | | | | | |
| | コンセッション | | | | | | | | | | | |
| | (2) インフラ開発 | 4 | 0 | 1 | 4 | 6 | 6 | 1 | 3 | 0 | 4 | 3 |
| | 観光センターの指定 | | | | | | | | | | | |
| | 空港へのアクセス | | | | | | | | | | | |
| | (3) 宿泊施設開発 | 1 | 1 | 1 | 4 | 7 | 9 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| | TDA が実施中のプロジェクト | | | | | | | | | | | |
| 2012 年までの宿泊施設整備 | | | | | | | | | | | | |
| 評価 | | | | | | | | | | | | |
| (1) | | 13 | 0 | | 15 | 15 | | 3 | 6 | | 0 | 1 |
| | 開発条件ポイント | | 3 | 3 | | 23 | 25 | | 5 | 9 | | 6 |
| (3) | 合計ポイント | 19 | | 5 | 29 | | 40 | 9 | | 13 | 8 | |
| (4) | 順位 | 4 | 11 | 10 | 3 | 2 | 1 | 7 | 6 | 5 | 8 | 9 |
| (5) | | | | | | | | | | | | |

り

評価 高い 3 評価 ポイント ポイント
 中間 1 低い 0

出典：調査団

2 上エジプト観光開発計画

2.1 開発の方向とシナリオ

(1) 観光商品の多様化

紅海および上ナイルでの国際観光市場における競争力を強化し、世界の観光客に魅力あるものにするためには、観光商品の多様化が必要である。上ナイルにおいては、伝統的歴史観光商品の強化のためには、鉄道および道路交通を利用した商品の開発を行ない、個人旅行者の便宜を

はかることが必要である。また、周辺の自然環境、伝統文化および農村部の住民の生活等を観光商品に加えることによって商品の多様化をはかることができる。

紅海においては、海洋資源と内陸部の自然資源の利用によって、海洋リゾート観光商品としての多様化をはかるとともに、インセンティブ・ツアーやコンベンション等も今後の紅海の観光に加えていくべきである。

(2) 上エジプト観光サーキットの構築

観光商品の多様化と、観光客の滞在期間延長のために観光サーキットの構築を提案する。これによって紅海・上ナイルの観光商品の相乗効果を引き出すことができる。観光サーキット構築のためには、以下の事項を実行するべきである。

- 交通システムとアクセスの改善
- 観光ゲートウェイ、Tourist Town、観光スポット相互の接続
- 観光目的地への交通手段の多様化
- 沿道休憩施設の整備による自動車旅行の快適さの向上
- 未利用歴史観光資源の活用

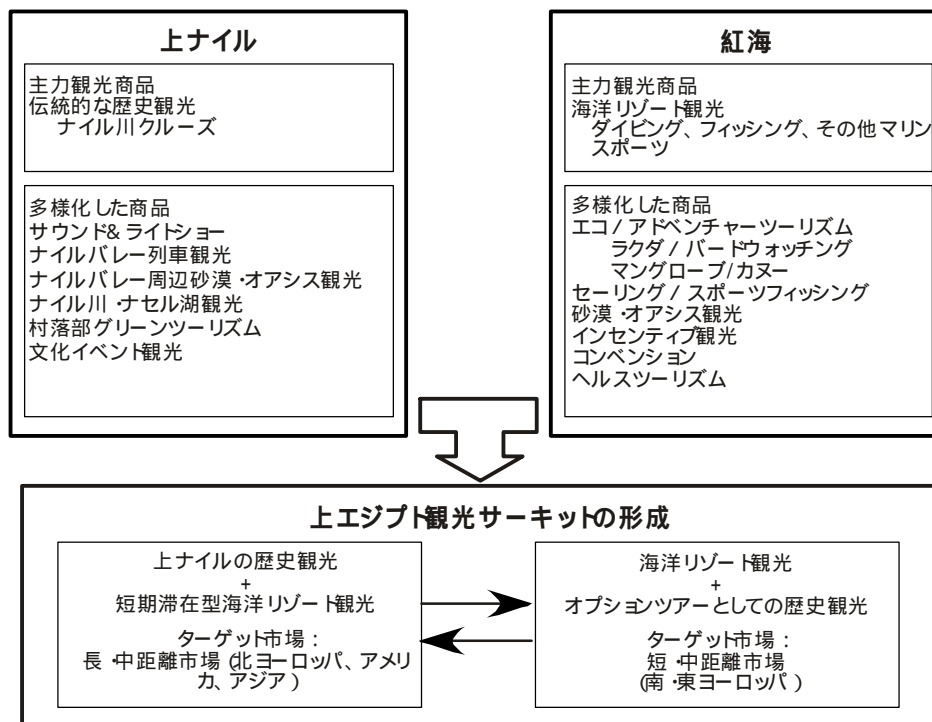
(3) 開発シナリオ

上エジプト観光開発のために必要となる、戦略的・段階的开发は以下のとおりである。

第1段階：観光商品としてのナイルクルーズの強化と紅海北部の観光開発

歴史観光商品としての付加価値をより高めるために、ナイルクルーズの質を高める必要がある。紅海北部の既存観光地は、都市化の進展と環境への配慮をして、より組織的に開発を進めていくべきである。

図 2.1 上エジプトにおける観光商品開発



出典：調査団

第2段階：観光ゲートウェイ、Tourist Town からなる観光ストラクチャーの形成

歴史観光と海洋リゾート観光の組み合わせによる相乗効果の創出という視点から、上ナイルと紅海のネットワークの形成を進める。4つの観光ゲートウェイ（ルクソール、アスワン、ハルガダ、マルサアラーム）は、国際空港など、観光のための機能を整備し、国際観光都市として十分な機能を持つ。紅海中部地区は国際的な海洋リゾートとして開発される。

第3段階：上エジプト観光サーキットの定着

上エジプトを訪れる観光客は、多様な観光商品の集積、観光商品のネットワーク、行き届いた環境管理、洗練された観光サービスの提供を楽しむことができるようになる。

表 2.1 観光開発シナリオ

| | 第1段階：2002年 | 第2段階：2007年 | 第3段階：2012年 |
|--------|---|--|--|
| 開発戦略 | - 上ナイルの観光商品強化と紅海北部の観光開発 | - 観光ゲートウェイ・Tourist Town を伴う観光ストラクチャーの形成 | - 上エジプト観光サーキットの形成 |
| 開発シナリオ | - ゲートウェイであるルクソール、ハルガダおよびアブシンベルの各空港の改良 - マルサアラームの新空港の整備 - ナイル川のクルーズ施設の改善と歴史的環境の保全 - 上ナイルにおける観光客施設・サービスの改善 - 紅海における環境保全手段の構築 - 77号線の改良とハイウェイ・オアシスの設置 | - 上エジプトの4つのゲートウェイ機能の確立 - 88, 99号線の改良とハイウェイ・オアシスの設置 - 豪華客船寄港のためのサーファガ港の改良 - ナイル川のクルーズ施設の拡張 - 上ナイルにおける新たな観光商品の開発 - 紅海における海洋リゾート開発の加速とサービスタウンの開発 | - 上ナイルと紅海における様々な観光サーキットの確立 - 紅海中部における海洋リゾート開発の加速 - ナセル湖における観光開発の開始 - ケナーアスワン間の鉄道施設の改良とケナーサーファガ間の旅客列車運行の開始 |

出典：調査団

2.2 上エジプトの観光ストラクチャーおよび開発フレームワーク

(1) 観光ストラクチャー

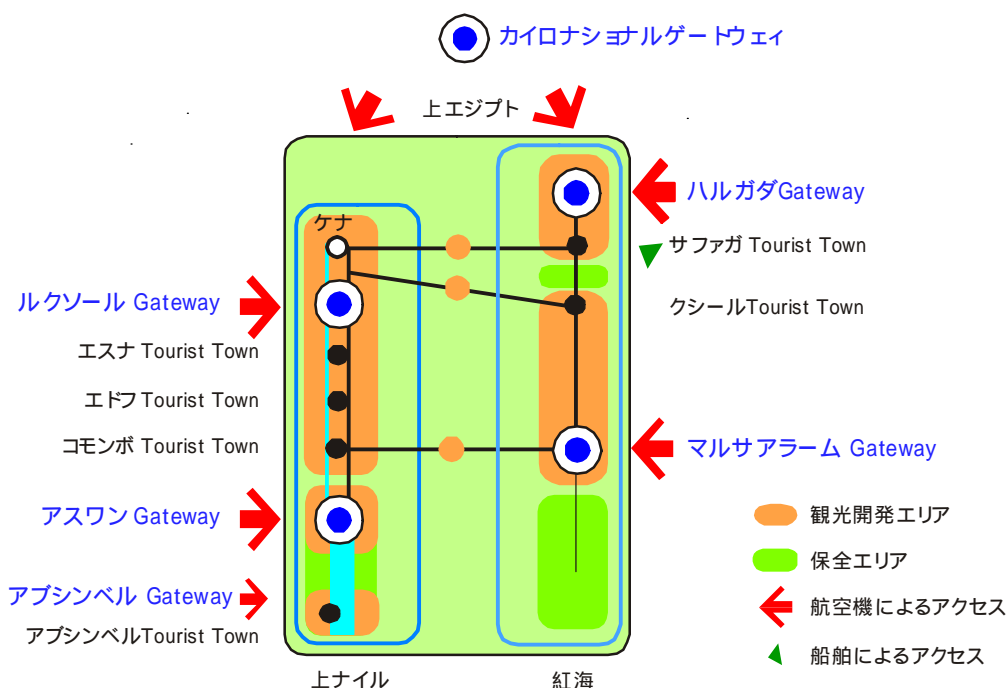
上エジプトの観光ストラクチャーは、観光ゲートウェイと Tourism Town からなる。観光ゲートウェイは、ルクソール、アスワン、ハルガダ、マルサアラームの4つであり、これらは、都市機能、国際航空・国内交通のターミナル機能、観光情報、その他の観光サービス機能を持つとともに、宿泊施設集積地でもある。Tourist Town は都市機能、国内交通のターミナル、観光情報、観光サービス機能、宿泊施設集積地機能を持ち、ケナ、エスナ、エドフ、コモンボ、アブシンベル、サーファガとクシールからなる。

(2) 開発フレーム

ナイル川上流地区の歴史観光と紅海地区の海洋リゾート観光は今後のエジプトの観光開発において最も重要な役割を果たす。今後の増大する観光客の需要に対応するための宿泊施設の開発を戦略的に行なうことが必要である。以下の要素を考慮してフレームワークを策定した。

- 持続的に自然環境を利用できる宿泊施設建設
- 上エジプトの世界遺産周辺の環境の維持と、将来の需要に対応するための施設整備
- 歴史観光の上エジプトと、最大の宿泊ベースである紅海間の観光客の流れを増大させる
- 国全体のバランスの取れた開発のため、カイロなど、上エジプト以外の地域との連携をはかる。

図 2.2 上エジプト観光ストラクチャー



出典：調査団

表 2.2 上ナイルにおける宿泊施設の配分 (単位：室数)

| Governorate | 位置 | 1997 | 2002 | 2007 | 2012 |
|-------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|
| ケナ | ケナ市 | 116 | 200 | 500 | 1,000 |
| | アルマナート / エスナ | 0 | 0 | 200 | 500 |
| | ケナ計 | 116 | 200 | 700 | 1,500 |
| ルクソール | ルクソール市 | 4,669 | 6,500 | 8,500 | 10,000 |
| | エル トッド | 0 | 0 | 500 | 1,700 |
| | ルクソール計 | 4,669 | 6,500 | 9,000 | 11,700 |
| アスワン | アスワン市 | 2,739 | 4,350 | 5,200 | 7,500 |
| (ナイル川) | ニューアスワン | 0 | 2,200 | 4,600 | 7,700 |
| | エドフ | 0 | 0 | 200 | 600 |
| | エドフ | 0 | 0 | 500 | 1,000 |
| | エドフ - アスワン間計 | 2,739 | 6,550 | 10,500 | 16,800 |
| (ナセル湖) | トシカ / アブシンベル | 161 | 200 | 1,880 | 5,650 |
| | アスワン計 | 2,900 | 6,750 | 12,380 | 22,450 |
| クルーズ船 | ナイル川： ルクソール - アスワン) | 11,088* | 11,250* | 12,500* | 13,750* |
| | ナセル湖 | 155 | 300 | 420 | 600 |
| 合計 | | 18,928 | 25,000 | 35,000 | 50,000 |

注： *のついた数字は、カイロ Tourism Region のクルーズ船の数字を含んでいる。(1998年11月現在 10,675隻)

出典：調査団

表 2.3 紅海地区宿泊施設の配分

| TDA 開発エリアと都市観光開発 | 海岸線の長さ(km) | 室数 | | | |
|-----------------------------------|------------|--------|--------|--------|---------|
| | | 1999 | 2002 | 2007 | 2012 |
| 北ハルガダセクター(TDA) | 23 | 1,459 | 3,000 | 4,000 | 4,000 |
| ハルガダ市 | 43 | 14,300 | 17,000 | 21,000 | 21,000 |
| ハルガダ - サファガセクター(TDA) | 56 | 5,649 | 13,000 | 21,000 | 23,000 |
| サファガ市 (サファガ - クシールセクター含む) (TDA) | 51 | 2,178 | 3,000 | 3,000 | 3,000 |
| クシール市 | 31 | 800 | 1,000 | 3,000 | 8,000 |
| クシール - マルサアラムセクター(TDA) | 103 | 987 | 4,000 | 14,000 | 42,000 |
| マルサアラム市 | 31 | 1,300 | 1,500 | 3,000 | 8,000 |
| マルサアラム - ラスパナスセクター(TDA) | 71 | 102 | 500 | 6,000 | 21,000 |
| TDA 開発エリア計 | 253 | 8,197 | 20,500 | 45,000 | 90,000 |
| 都市観光開発計 | 155 | 18,578 | 22,500 | 30,000 | 40,000 |
| 合計 | 408 | 26,775 | 43,000 | 75,000 | 130,000 |

出典：調査団

2.3 社会経済への効果

(1) 観光開発が社会経済に及ぼす効果

観光開発は国家経済に大きな影響を及ぼす。直接的な経済効果としては、雇用の発生、外貨収入の増大、所得の増加と財政収入への貢献を挙げることができる。また間接的な効果として、観光セクターへ財やサービスを提供する農業、水産業、土産物製造、建設業などの発展への貢献を挙げることができる。さらに、観光開発に伴う交通施設や都市基盤の改善は、コミュニティの経済的文化的発展を促す。一方、急激な観光客の増大に都市インフラの整備が追いつかない場合、都市環境の悪化と、それによる自然環境の悪化をもたらすことがある。

(2) 雇用の発生

観光開発に伴う雇用の発生は広範囲に渡る。直接的には宿泊施設産業において雇用を発生させ、間接的にはレストラン、ツアーオペレーター、みやげ物店、ツアーガイドや運輸業などの雇用を発生させる。将来宿泊施設の室数増加のフレームワークを基に、直接および間接の雇用発生を予測した結果を表 2.4 に示す。

表 2.4 2012 年までの雇用増加予測

| | 室数増加数 (1,000 室) | 雇用増加数 | | | |
|-----------|--------------------|-------------------|-------------------|-----------------|-----|
| | | 直接雇用 (1,000 人) | 間接雇用 (1,000 人) | 合計 (1,000 人) | |
| 全国観光開発 | 325.0 | 488 | 650 | 1,138 | |
| 上エジプト観光開発 | 上ナイル | 31.0 | 47 | 62 | 109 |
| | 紅海 | 103.0 | 155 | 206 | 361 |
| | 合計 | 134.0 | 202 | 268 | 470 |

注： 直接雇用 = 増加室数 x1.5、間接雇用 = 増加室数 x2.0

出典：調査団

2012年までに観光セクターで発生する雇用は、エジプト全国で約114万人と推定される。「21世紀に向けての国家開発戦略」によれば、2012年までに新たに825万人分の雇用機会の創出が必要としているが、そのうちの14%を観光セクターの雇用で占めることができる。上エジプトの観光開発は47万人の雇用を発生し、11万人が上ナイル、36万人が紅海において発生する。

人口378万人の上ナイルは失業率が比較的高く、観光関連産業の発展に伴って雇用を吸収し、失業率を低下させることが期待できる。同時に、上ナイルは、紅海の観光関連産業への労働力供給の機能を担うこととなる。

1996年のRed Sea Governorateの人口は15万6,000人であった。紅海における観光開発は、2012年までにあらたに36万人の雇用を発生させるが、これは現在の人口の2倍以上にあたる数値である。さらに相当数の建設労働の雇用がホテルや都市基盤建設のために発生する。観光セクターへ財やサービスを供給する農漁業や製造業の雇用も発生する。これらの労働者のうち家族を帯同する者もあり、特に紅海の観光開発は継続的な人口流入を招き、ひいては国家政策である人口の地方分散に貢献することとなる。

(3) 紅海における急激な人口増加

Red Seaの人口は、2012年には自然増と観光開発による社会増によって62万人になると推定される。1999年から2012年までの人口増加率は、年平均12.4%となる。ハルガダ、クシール、マルサアラムにおける急激な人口増加の影響は避けることができない事態である。これらの都市では、都市住民の快適な生活と持続的な観光開発のための上下水道、ごみ処理等の都市施設に関する計画を早急に策定し、実施に移す必要がある。

(4) 観光消費と外貨獲得

2012年における全国の観光消費の総額は53億エジプトポンドと算定され、このうち93.6%が国際観光客、6.4%が国内観光客による消費である。国際観光客による外貨獲得額は、1997年には36億米ドルであったが、2012年には150億米ドルに達すると見込まれている。これは年率9.8%の伸びを意味する。

一方上エジプトの2012年の観光消費総額は25億ポンド、外貨獲得額は70億ドルになると推定される。

(5) GDPへの貢献

産業関連表を用いた分析では、2012年における観光客の支出による付加価値の創出はエジプト全国で334億エジプトポンドと見込まれ、GDPの4.5%に相当する。一方、上エジプトの観光開発について見れば、観光客の支出による上エジプトの付加価値の創出は、157億ポンドとなる。

(6) 政府収入への貢献

観光関連企業およびそこで働く人々の法人税・所得税、観光関連消費に課税される売上税、観光産業関連の財およびサービスの輸入への輸入関税等が、政府が獲得する税収である。しかしエジプトにおいては、観光関連のホテルや運輸業等の観光投資については企業収益や配当金への税金、輸入関税などが5年から10年間免税となる優遇制度を採用している。したがって観光消費の増加が直ちに政府収入の増加に繋がるわけではない。

地方税は宿泊費やレストランでの飲食費に対して2%課税される。現在の地方政府財政制度下では地方税はGovernorateで徴収し、中央政府に集められ再配分される。急激な観光客の増加は地方政府に都市施設整備のための大きな負担を要求する。地方税をこれら都市環境整備事業のための目的税にすることを提案する。

2.4 上エジプト観光開発マスタープラン

2.4.1 観光商品の多様化と上ナイル・紅海の観光サーキット化

上エジプトの国際観光市場の拡大と観光客の滞在期間長期化のために、調査団は従来の上ナイルの歴史観光と紅海の海洋リゾート観光を補強する観光商品や、新たな観光商品の開発を提案する。それらは、新しい歴史観光スポット整備や利用、歴史観光情報システムの導入、農村・ヌビア村やベドウィン村観光、砂漠のサファリ観光、伝統工芸を活用したハンディクラフトセンター、魅力的な海洋スポーツ拠点の整備などである。同時に、上ナイルの歴史観光に紅海の海洋リゾート観光を加えた商品や、紅海の海洋リゾート観光にナイルの歴史観光を加えた商品など、上ナイル・紅海双方の魅力を相乗的に活用することを提案する。

(1) 上ナイル

歴史的遺産や環境との調和

- 観光客への情報提供システムの確立と整備改善（サイト博物館、インターネット博物館、案内板等）
- 観光客のための利便施設の整備や改善
- 未利用で観光商品としてポテンシャルのある歴史的遺跡や環境を活用した観光商品の整備
- 歴史的遺跡や遺産に対する保全のためのゾーニングシステムの導入（聖域地区、保全地区、緩衝帯地区、河川景観規制等の区別）

観光ゲートウェイと Tourist Town の整備と改善

- 観光ゲートウェイ機能の強化（ルクソール、アスワン） Tourist Town 機能の確立（Esna、Edfu、Kom Ombo、Abu Simbel）
- 宿泊施設を伴う新しい観光地の整備

観光サーキットの改善と多様化

- ナイルクルーズ船施設の整備・改善と機能向上（安全施設、給排水・給油施設、廃棄物処理システム、駐車場、河川沿いの観光客利便施設）
- 鉄道を利用した観光の育成・強化（車両や運行頻度の改善、定時性・安全性等の改善、駅舎改善）
- バスを利用した観光の育成・強化（ナイル川兩岸の東西道路網の整備、利便施設の整備）

観光関連産業の育成

- 上ナイルおよび紅海の宿泊施設等に生鮮食料品の生産・供給を行なう産業
- 紅海の乾燥地域への緑化・造園資材供給を行なう産業（ケナ）
- 伝統工芸産品産業の育成、土産物店の奨励

(2) 紅海

国際マリンリゾート観光地のための観光ゲートウェイ・Tourist Town の整備

- 観光ゲートウェイ（ハルガダ、マルサアラーム）や Tourist Town（クシール、エドフ）の都市基盤や社会サービスの改善
- TDA 開発エリアにおける Tourist Center 開発のための公共部門の参画

海洋・内陸自然環境の利用と保全の調和

- 環境管理システムおよび利用システムの確立

- ダイビング・マリンスポーツや、砂漠ツアーの計画や管理システムの整備

魅力ある海洋観光施設

- クシール - マルサアラム観光セクターでの国際海洋センターの整備
- サファガ、マルサアラムにおける、国際クルーズ船の受け入れ体制整備
- TDA センターにおける、自然の入江を活用した海洋レクリエーション施設整備

魅力ある内陸観光施設

- クシールにおける、伝統的なイスラムの町並みと砦の保存、博物館整備
- TDA センターにおける、乾燥砂漠地域での砂漠観光基地の整備

観光関連産業の育成

- 漁業の育成など、生鮮食料品の活用
- アバブダやベドウィン等の少数民族による伝統的な繊維製品や工芸製品の開発と育成
- 化石や貝を活用した手工芸産業の開発と育成

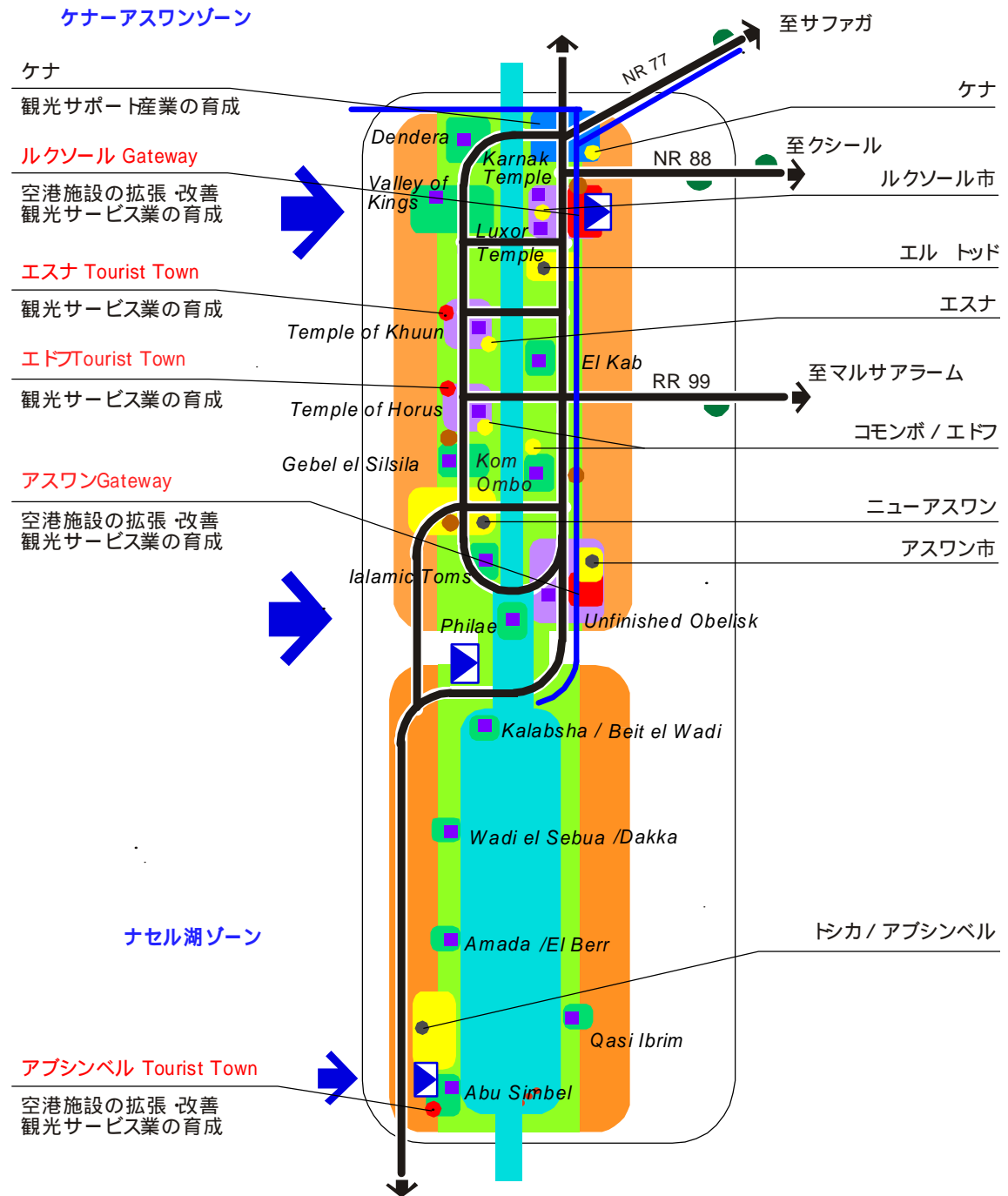
漁港・水産加工産業・水産市場・フィッシュマーケットの整備

- 沿岸の都市や町における、保冷施設と市場を持つ漁港の整備
- TDA センターや Tourist Town における、シーフードレストラン等の漁業活用型商業施設の整備

市場流通センターの整備

- 建設資材やその他資材供給産業の振興
- サファガにおける物流センター施設の整備
- 緑化資材産業の育成

図 2.3 上ナイル地域観光開発計画概要



凡例

観光開発

- 空港
- ハイウェイオアシス
- 手工芸村
- 道路
- 鉄道

歴史環境の保全

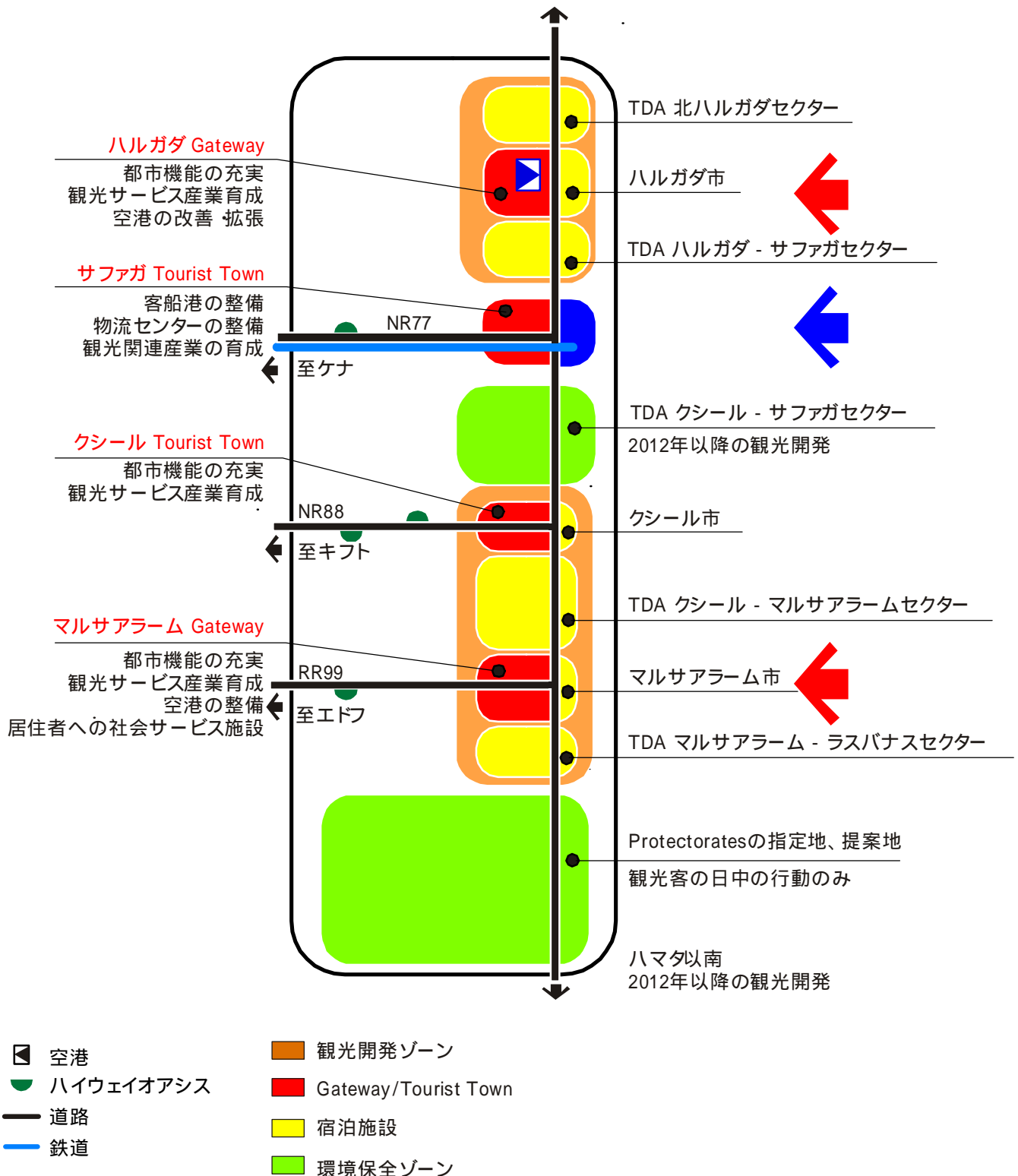
- 遺跡保存ゾーン
- 歴史地区保全ゾーン
- 都市計画規制ゾーン

自然環境の保全

- 歴史的景観 / ウォーターフロント景観規制ゾーン
- ナイル河 / ナセル湖自然環境保護・管理ゾーン

出典：調査団

図 2.4 紅海地域観光開発計画概要

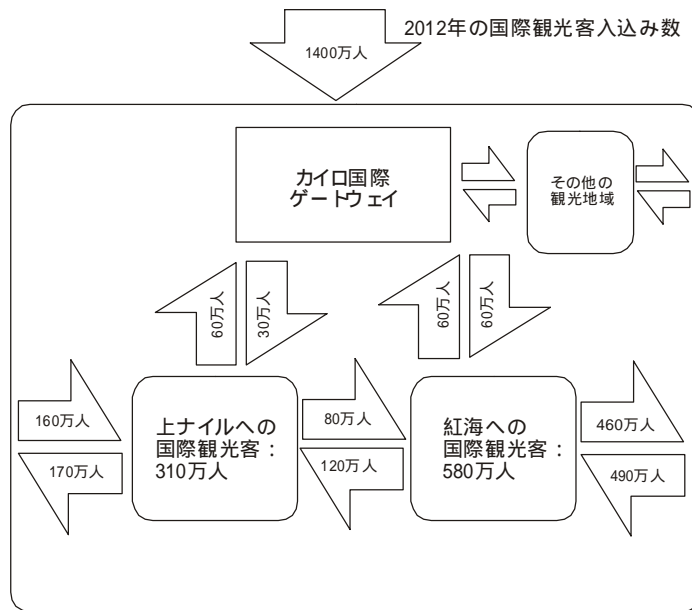


出典：調査団

2.4.2 交通容量の拡大と地区間道路・交通サービスの改善

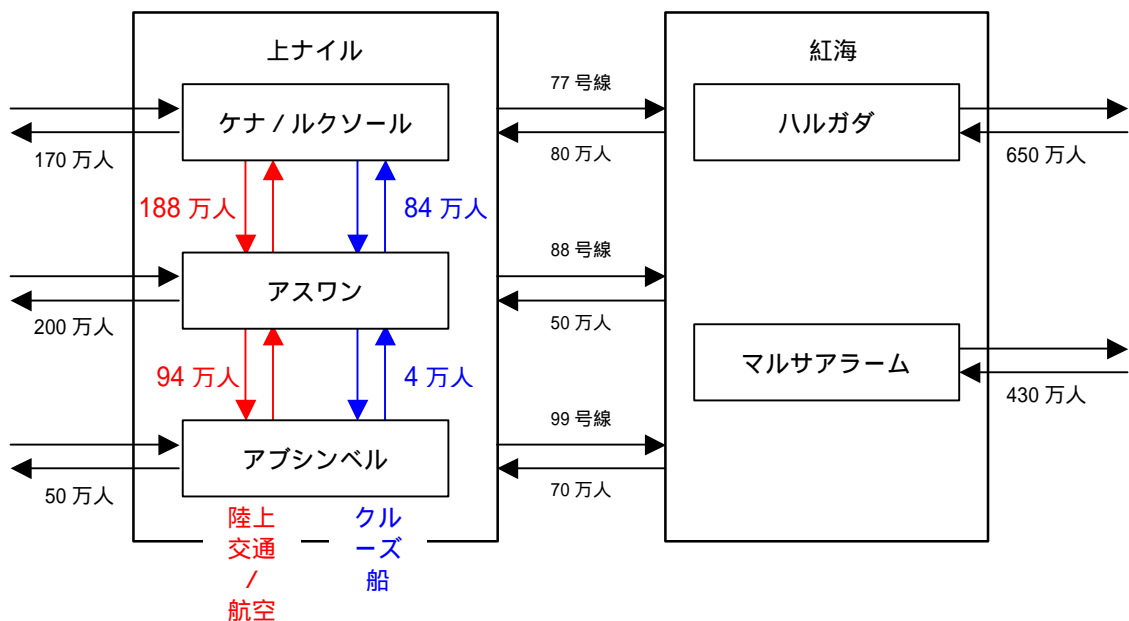
2012年には、上エジプトに約900万人の国際観光客が訪れると予測される。これら観光客の交通需要に応えるため、カイロ空港の拡充ばかりでなく、上エジプトの観光ゲートウェイにふさわしい容量を持った空港施設の整備を実施し、同時に、国内航空ネットワークの改善もはかる必要がある。鉄道および道路輸送についても、その輸送力と利便性の向上によって上エジプトの観光サーキットの形成を支援していかなくてはならない。

図 2.5 2012 年の上エジプトにおける国際観光客の流動



出典：調査団

図 2.6 上エジプト地域における観光交通需要



注： *の数字は日帰り旅行を含む

出典：調査団

(1) 航空輸送

Cairo Airport Authority と Egypt Civil Aviation Authority は、すでにカイロ・ハルガダ・ルクソールの空港の滑走路・タクシーウェイ・ターミナルビルの拡張について調査を終了しており、BOTプロジェクトとして実施することを計画している。マルサアラームの新国際空港は、現在BOTプロジェクトとして建設中であり、2002年に一部運用を開始し、2010年に全面完成の予定である。上エジプトの観光開発を進めていくためには、これら空港の改良や建設が予定通り実施される必要がある。特にマルサアラームの空港の整備は紅海の観光開発の鍵を握るプロジェクトであり、最優先に完成されなければいけない。空港の整備とともに、航空輸送サービスの改善として、予約システムの完備、安全・定時制の高い運行システムの導入を提案する。

(2) 道路輸送

上エジプトの地域内を周遊する観光客にとって、道路輸送は最も利用頻度の高い移動手段である。道路輸送量は観光客の増加のペースを上回る速さで伸びていくと予想される。以下の路線の改良・整備が必要となる。

上ナイル

- 国道2号線(ケナ - アスワン間)のバイパスの建設
- ナイル川西岸の既存道路(ケナ - アスワン間)の拡幅と改良

紅海

- 国道4号線(ハルガダ - ハマタ間)のバイパスの建設と拡幅
- 77、88、99号線沿道の休憩施設および観光スポット(ハイウェイ・オアシス)の建設

(3) 鉄道輸送

鉄道旅行が観光商品として十分利用されていない現在、鉄道輸送に対する需要は未だ低い水準にある。しかし今後個人旅行客の増加を目指すためには、鉄道の役割は重要である。多様な移動手段の提供と上エジプトの観光の多様化をはかるためには、鉄道輸送の改善は重要である。鉄道の改善として以下を提案する。

- ケナ - アスワン間の信号および通信設備の改良
- ケナ - アスワン間の旅客輸送サービスの向上

また、鉄道駅および駅前広場の改善も必要である。駅前広場はバス、タクシーあるいは徒歩等への交通モード結接点であると同時に、その町の玄関口でもある。良く整備された駅および駅前広場は観光客に良い印象を与えると同時に、スムーズな乗り換えを提供することができる。

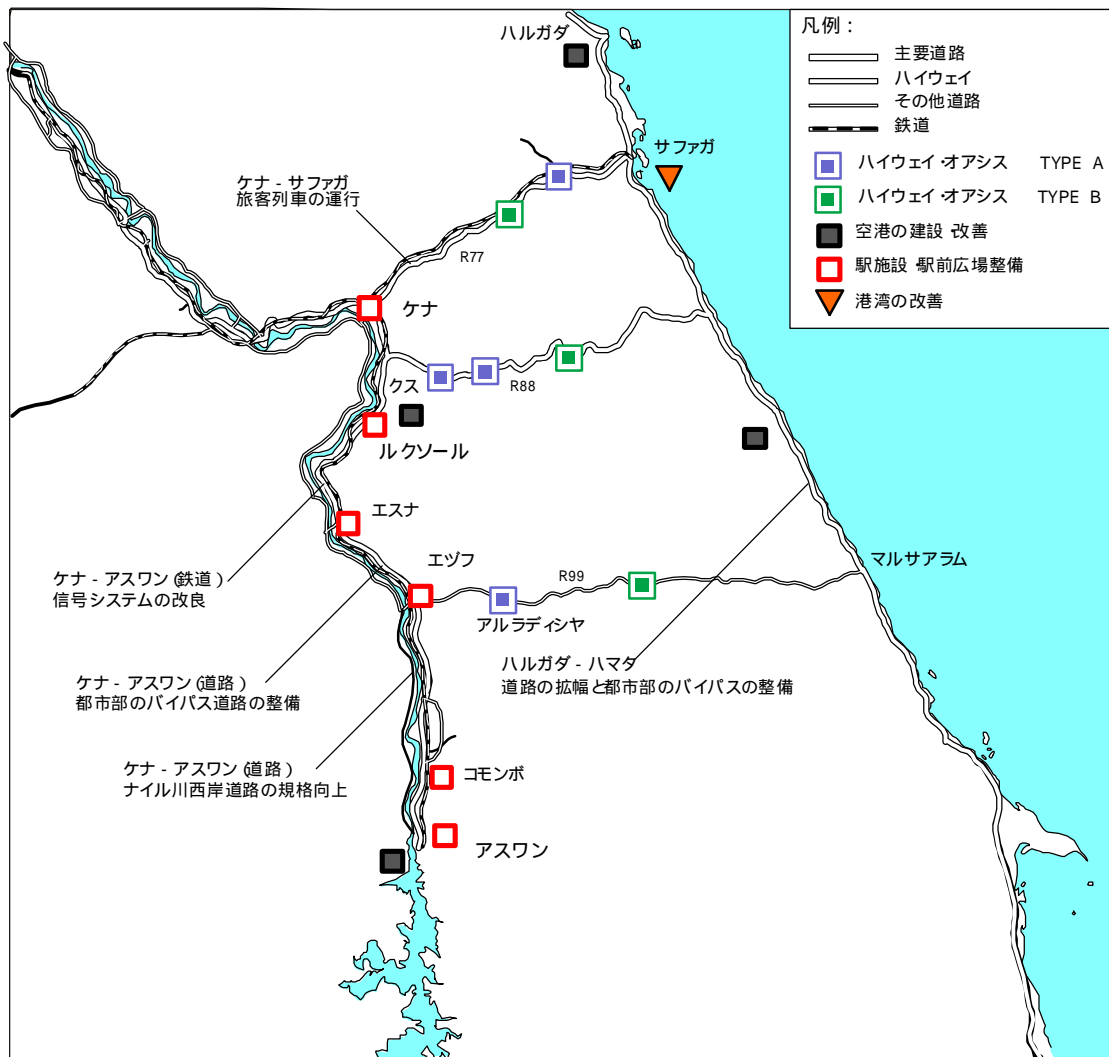
- ケナ、ルクソール、エスナ、エドフ、コモンボ、アスワン、サファガ各駅の整備

(4) ナイルクルーズ

環境への影響、安全の確保、観光商品の魅力を高めるという点から、停泊施設の拡張と改善は最も緊急で重要な課題である。今後、ナイル川・ナセル湖でのクルーズ船利用客の増加による環境への悪影響を緩和することが必要である。また、停泊施設の不備による事故の防止のためにも改善が望まれる。

2012年にはナイル川のクルーズ船は275隻に達する。その時には258隻のクルーズ船が停泊できる施設が必要となる。一方、ナセル湖のクルーズ船は10隻となり、9隻のクルーズ船が停泊できる施設が必要となる。

図 2.7 交通ネットワークの開発・改良



出典：調査団

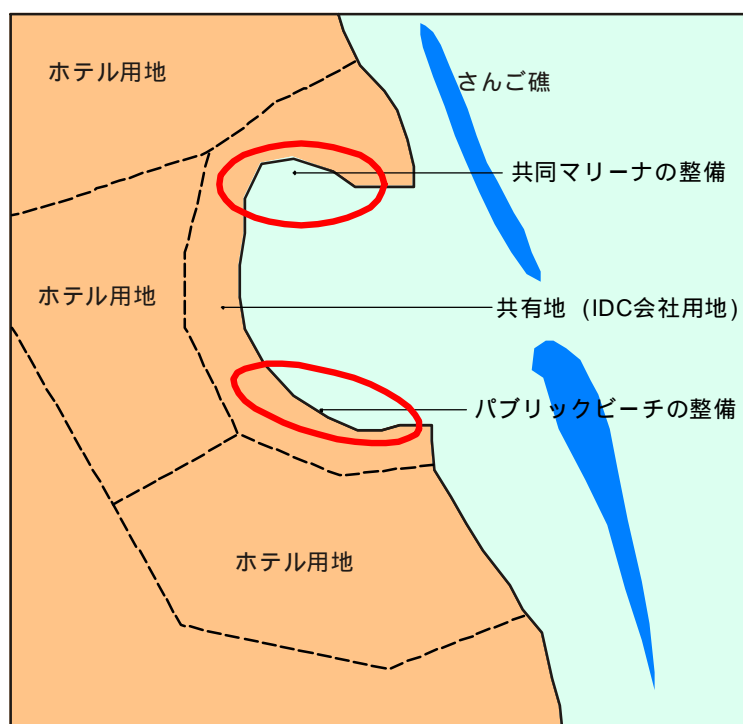
2.4.3 観光開発に対応した環境保全

上ナイルを代表する観光商品であるナイルクルーズに関しては、クルーズ船の上限を 13,750 室、約 300 隻に抑え、旅客の安全確保と水質汚染や河川環境保全対策としてクルーズ船の繫留施設整備を行なうことを提案する。

紅海沿岸に分布するサンゴ礁は、紅海の観光イメージを代表するだけでなく、海洋リゾート観光活動の主要な資源として不可欠な要素であり、海岸線保全や水質保全と一体的なサンゴ礁・海洋環境管理・保全対策を提案する。また、自然の入江の利用に関しては、周辺のホテルや IDC（インフラ施設整備会社）がマリーナやビーチの整備・利用を行なうようにし、一つのホテルだけでそれを独占するようなことがあってはならない。また、調査団はマルサアラムの南からハラライブまでの海岸を自然保全区域とし、将来の更なる観光開発のために活用すべきであると提案する。

さらに、紅海の観光開発に対しては、海洋・陸域の自然環境だけでなく、社会環境へのネガティブな影響を予防する措置を講じるとともに、環境に配慮した計画的な都市づくりとインフラ整備を行ない、これらを監視・研究・指導・啓蒙するための環境管理機関の設置を提案する。

図 2.8 入江の土地利用の典型解



出典：調査団

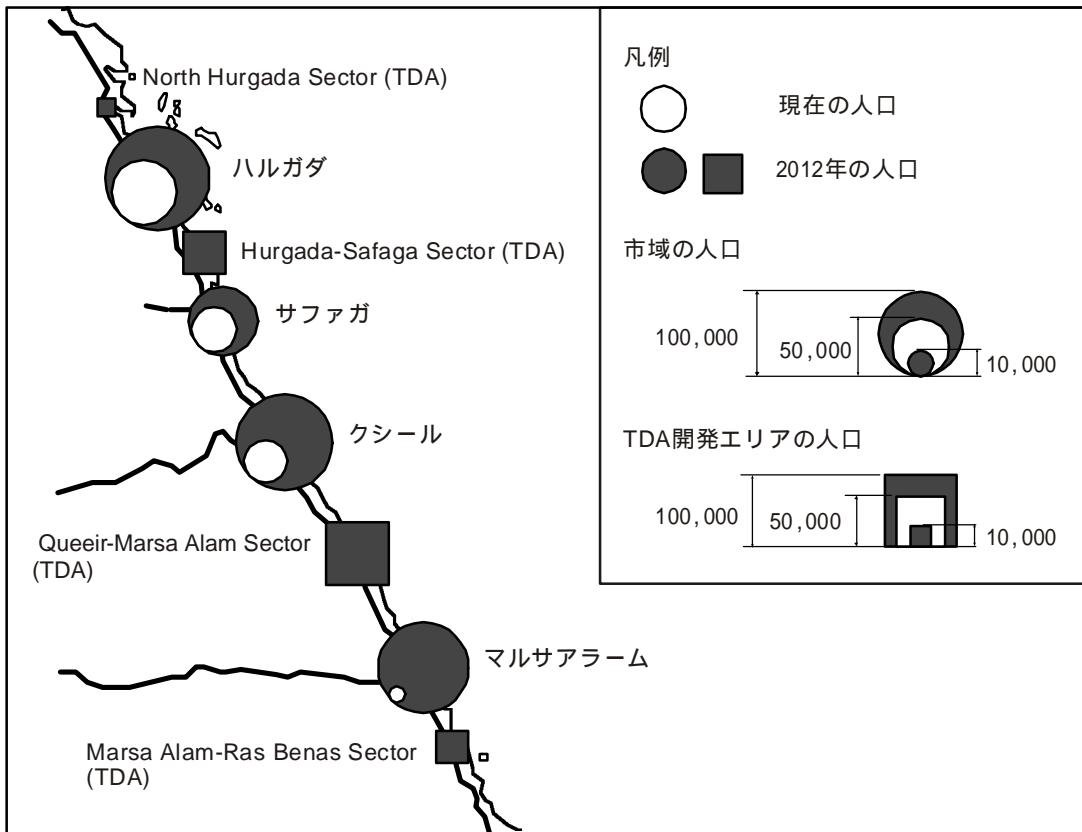
2.4.4 都市人口の増加

上エジプトの観光開発は、カイロおよびナイル川流域から未開発地域への人口の分散という国家政策に貢献するものである。2012年までに新規に建設される13.5万室を加えて合計18万室となる宿泊施設の整備は、上エジプトで47万人の直接・間接雇用を発生させる。また紅海では、この開発によって2012年の観光関連雇用人口が45万人に達し、都市人口が62万人に達すると予想される。

特に紅海においては、住宅、都市インフラ、社会サービスの供給がバランスよくかつ計画的にコントロールされた都市開発を行なう必要がある。観光ゲートウェイ（ハルガダ、マルサアラーム）や、Tourist Town（サファガ、クシール）における都市開発は、隣接するTDA観光センターの開発と整合性の取れたものにしなければいけない。特に、社会基盤や社会サービスの整備の点で、公共セクターによる開発と民間セクターによる役割分担と協力が必要である。

これらの状況に鑑み、調査団は紅海の各都市の機能と役割、および将来都市インフラ需要を明らかにするための都市開発に係わるマスタープランの策定を優先プロジェクトとして提案する。

図 2.9 紅海地区における人口分布



出典：調査団

2.4.5 TDA と関連機関との役割分担と調整

ハルガダ北部からマルサアラームの南までの約 520km におよぶ紅海沿岸の海岸は、中央政府によって観光開発地域として指定されている。さらにその土地利用は、TDA 観光センター地区、緩衝地区、4 都市の開発地区に分けられている。

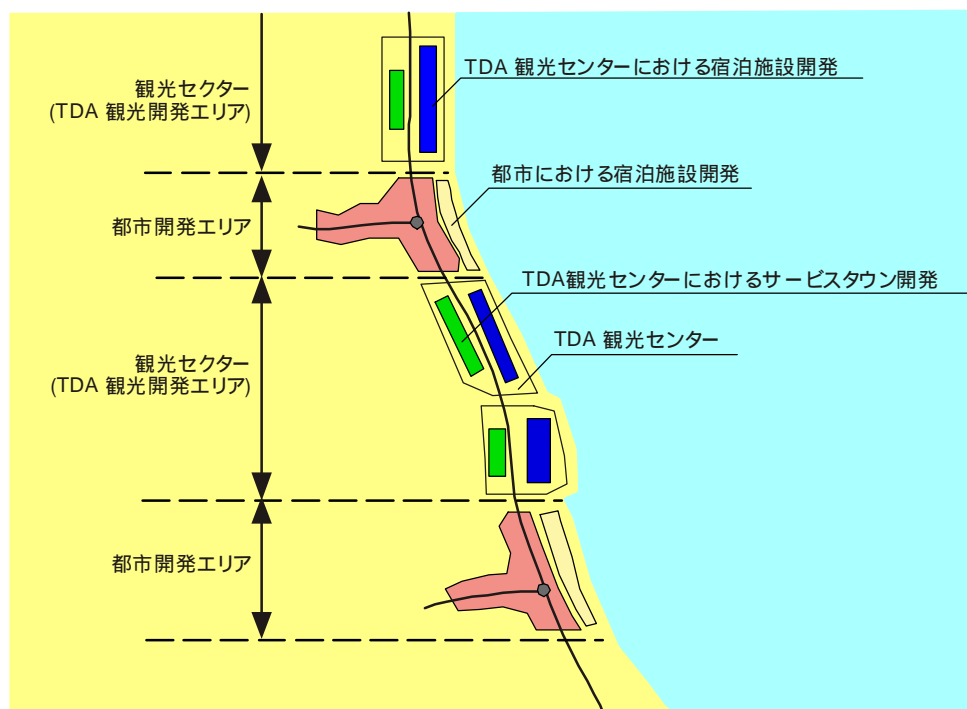
表 2.5 紅海沿岸の海岸線の土地利用

| 土地利用 | 海岸線 | |
|-----------------------------------|------|-----|
| | (km) | (%) |
| 4 都市（ハルガダ、サファガ、クシール、マルサアラーム）の開発地区 | 140 | 27 |
| TDA 観光センター | 260 | 50 |
| 緩衝地区 | 120 | 23 |
| 合計 | 520 | 100 |

出典：調査団

紅海の観光開発は、約16万人の直接雇用を生み出す大規模な宿泊施設開発ばかりでなく、21万人の間接雇用を生み出す観光関連産業やこれらを支援する約62万人のサービスタウン開発を含むものである。ハルガダ、サファガ、クシール、マルサアラームの各都市と、TDA 観光センターの都市基盤の整備が不可欠である。教育・医療等の社会サービスのための施設整備とサービスの提供も必要である。これらの供給のために、TDA と関係する機関による適切な役割の分担と、整合の取れた段階的な事業化、自然および社会環境に配慮した持続可能な開発計画が必要である。また、中央政府の関連省庁や地方政府だけでなく、民間を含めた緊密な協力・協調体制作りを行なうことが必要である。

図 2.10 TDA および地方政府による観光開発



出典：調査団

2.4.6 観光サービスの改善と人的資源開発

エジプトにおける観光サービスは、国際観光マーケットにおいては質に対する高い評価が得られていない。しかも今後の大幅な観光客の増加に対応した量的な人員の供給体制も必要になる。上エジプトだけでなく全国的な観光サービスの改善と向上は重大な課題となっている。

観光サービスのための人員に関して言えば、調査団が設定した 2012 年に全国で宿泊施設を 40 万室整備する開発フレームの下では、約 49 万人の直接雇用需要に加え、観光関連産業の発展に伴う間接雇用が発生する。その規模は、レストランや飲食業の 33 万人、旅行業の 13 万人、土産物等の観光関連販売業の 18 万人、ガイドの 6000 人など、約 65 万人に達する。

一般に、観光業で必要とされる人材は幅広い分野が必要とされ、また、大学卒業から中学卒業レベルまで幅広い学歴の人材が必要とされる。しかしエジプトにおける観光サービスの改善の視点から考慮すると、ホテル・レストラン・旅行会社のスタッフ、ガイドなど、観光客に直接サービスを行なう人々への教育や訓練が重要となる。

エジプトにおける人材開発の現状とそれに対する提言は以下のとおりである。

- 大学レベルで教育を受けるマネジメントクラスの人材とガイドについては、その卒業生の数から見る限り将来の需要に対応できる。今後はより実態に沿った教育課程に変えていくことと訓練施設の改善が必要である。
- 今後需要が急増する分野である宿泊施設とレストランなどの中間管理職の養成機関は量的にも質的にも不十分であり、施設の拡充と教育方法の改善が必要である。ここで最も重要なことは、オン・ザ・ジョブ・トレーニングを取り入れた、実践的で科学的な教育と訓練である。
- 正規の学校教育以外に、再教育訓練コース、パートタイムコース、実習訓練コースへの単位認定制度等によって教育訓練の機会と場を広げていくことは、人材の育成にとって極めて効果的である。
- 履修科目の内容の改訂を行ないより現実のニーズに見合ったものにするとともに、新しい

資格制度の導入を行なうべきである。

人材の育成には、教育機関と産業界との連携や官民の協力が不可欠である。この連携や協力によって学生や企業はインセンティブを持つことができる。

また、観光サービスの質の改善と向上をはかるため、ホテルなどの宿泊施設の許認可や評価(5段階のランク付け)の定期的な見直しをホテル協会など中立的な第三者機関が実施すること、土産物産業・地場産業の振興・育成策として、地元の伝統工芸や素材を活用した手工芸センターの整備計画や、ヌビア村やベドウィン村などを利用した地元の生活・文化ツアーを実施することを提案する。

2.5 プロジェクト・プログラム

2.5.1 優先プロジェクト・プログラム

上エジプト観光開発計画に基づいて、2007年までに実施すべき優先プロジェクトとして提案する優先プロジェクト・プログラムは表2.6に示すとおりである。これらは、観光開発のための5つの課題を解決するとともに、公共セクターの係わりの重要性が高いものから選定した。

表 2.6 優先プロジェクト・プログラム

| コード | プロジェクト・プログラム | 全国 | 上ナイル | 紅海 |
|-----|---------------------------|-----|------|----|
| T | 運輸交通 | | | |
| T-1 | 77, 88, 99号線におけるサービスエリア開発 | | | |
| T-2 | ケナ - アスワン間の旅客輸送能力向上 | | | |
| T-3 | 道路網の改善 | | | |
| T-4 | 駅施設と駅前広場の改良 | | | |
| U | 都市開発計画 | | | |
| U-1 | マルサアラーム都市環境整備計画 | | | |
| U-2 | 紅海沿岸部都市開発計画 | | | |
| U-3 | 紅海沿岸ナイル用水計画 | | | |
| P | 観光商品開発と環境保全計画 | | | |
| P-1 | ナイル川環境保全とクルーズ船停泊施設開発 | | | |
| P-2 | アクセス道路の美化と歩道整備計画 | | | |
| P-3 | 手工芸村開発計画 | | | |
| P-4 | 博物館、サイトプラザ、インターネット博物館開発 | | | |
| P-5 | 新カイロ博物館整備計画 | カイロ | | |
| I | 組織制度 | | | |
| I-1 | 観光学校建設計画 | カイロ | | |
| I-2 | 海洋環境センター整備 / 海洋環境管理プログラム | | | |

出典：調査団

また、ここには挙げていないが、国際空港の整備と航空輸送サービスの向上、観光情報サービスの充実、国内交通の容量拡大とサービスの向上(航空・鉄道・道路輸送)も重要な課題であり、各交通セクターの国家整備計画に含められるべきである。

上記11の優先プロジェクト・プログラムのうち、表2.7に示す4つについて、技術、財務、環境面から検討を行なった。

表 2.7 さらに検討を行なったプロジェクト・プログラム

| | | |
|--------------|-----|-----------------------------------|
| プレフィージビリティ調査 | T-1 | 国道77/88/99号線の沿道休憩施設(ハイウェイ・オアシス)開発 |
| | P-1 | クルーズ船停泊施設開発 / ナイル川環境保全 |
| 再評価調査 | U-3 | 紅海への給水計画 |
| 実行計画策定 | I-1 | 観光学校施設整備計画 |

出典：調査団

2.5.2 選定されたプロジェクト・プログラムの技術、財務、環境の検討

選定されたプロジェクト・プログラムに対する技術、財務、環境の検討結果の概要は以下のとおりである。

表 2.8 国道 77、88、99 号線の沿道休憩施設（ハイウェイ・オアシス）開発のプレフィージビリティ調査

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|------------------|------|---|---|------|------|------|------|------|------|------|
| 事業の背景・必要性 | 上ナイルは長い間、エジプトの伝統文化志向の観光客を多く魅了してきた。しかし、紅海およびシナイリゾート地域での海洋リゾート観光がエジプト観光の中で大きなシェアを占めるようになってきた。これらのビーチリゾートに滞在する観光客は紅海沿岸にのみに滞在しているという訳ではなく、多くの観光客は旅行代理店のオプションツアーを利用し、上ナイルを訪れているのも事実である。本調査ではこの上ナイルと紅海沿岸地区の連携を強化することにより、エジプト観光の魅力の拡大を図ることを目的としたもので、紅海と上ナイル地区の各拠点を結ぶコリドーを構築するという地域観光開発戦略にもとづき、本件が提案されている。 | | | | | | | | | | | |
| 事業の概要 | 自動車利用旅行者の利便性と快適性を高めるために、国道沿いのサービスエリアと、史跡周辺施設の整備を行なう物であり、2つのタイプの施設がある (1) タイプ A (3カ所) 交通標識および情報（一般情報、行き先案内、ゲート標識等） 車両サービス（給油、修理、その他） 旅行者サービス（レストラン、コーヒーショップ、トイレ、パーキング） 観光施設（遺跡博物館、砂漠サファリ基地等） (2) タイプ B (4カ所) 交通標識および情報（一般情報、行き先案内、ゲート標識等） 旅行者サービス（トイレ、パーキング） 観光施設（遺跡博物館、砂漠サファリ基地等） | | | | | | | | | | | |
| 位置 | 77、88、99 号線沿線 | | | | | | | | | | | |
| | 国道 | ハイウェイ・オアシス施設の種類の | | 距離 | | 位置 | | | | | | |
| | | | ケナ | サファガ | | | | | | | | |
| | 77 号線 | タイプ A | 80 | 85 | 77 号線の分岐道路にある Wadi Abu Shih Mons Claudianus の既存施設改善 | | | | | | | |
| | | タイプ B | 144 | 67 | | | | | | | | |
| 88 号線 | タイプ A | 90 | 54 | Bir Umm Fawakhir historical site, El Laqeita historical site, Qasr el Banat historical site | | | | | | | | |
| | タイプ B | 38 | 106 | | | | | | | | | |
| | タイプ B | 81 | 63 | | | | | | | | | |
| 99 号線 | タイプ A | 110 | 120 | Barramiya historical site, El knayis historical site | | | | | | | | |
| | タイプ B | 60 | 170 | | | | | | | | | |
| 需要 | 2012 年に 77、88、99 号線のハイウェイ・オアシスを、それぞれ 2,750、2,210、3,200 人が利用する | | | | | | | | | | | |
| 開発主体 | 運輸省 / TDA | | | | | | | | | | | |
| 事業費(1999 年価格) | (1) 初期投資額：1500 万ポンド (2) 年間維持管理費：4 万ポンド(2003-2005)、9 万ポンド(2006 年) 15 万ポンド 2007 年以降 FIRR(2001-2032) | | | | | | | | | | | |
| 財務評価 | (1) 収入：官の事業実施者が土地の整備を行ない、民間セクターにレンタルする。事業主は、一切の旅行者サービス施設、車両サービス施設および博物館を除く観光施設を所有・運営しない。収入源は以下の 2 つである。 - タイプ A(サービスエリア)の賃貸料 - タイプ B 博物館への入場料金 (2) FIRR: 11.1% (3) 財源：初期投資の 1500 万ポンドは国からの補助とする。 | | | | | | | | | | | |
| 経済評価 | (1) 便益：施設利用者の出費の直接・間接の GDP に対する効果 (2) EIRR: 19.7% (直接効果)、25.4% (直接・間接効果) | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 緊急 | | 短期 | | | | | 中期 | | | | |
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| 建設時期 | | | | | | | | | | | | |

出典：調査団

表 2.9 クルーズ船停泊施設開発 / ナイル川環境保全プレフィージビリティ調査

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------|--------------------|---------|---|--------------------|--------------------------|-----------|------------|----------|---------------------------|----------|------------------------------|---------|------------|----------|---|---------|---|--------------|-----------------|
| 事業の背景・必要性 | <p>観光サービス提供の便利さの観点から上ナイル周辺地域におけるクルーズ船の急激な増加は当地域の環境問題として取り上げられている。</p> <p>本調査の目的は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 利便性 / 安全性の高いクルージング、その他のウォーターリクリエーション施設を確保し、ナイル観光開発を上ナイル周辺地域の主要観光商品とする。 - 効率的なサービスおよびリバー観光の円滑な運営を行うために、水上交通の適切な管理を支援する。 - ナイル川の歴史的観光およびレクリエーション観光を基盤に、魅力的かつ快適なウォーターフロントの環境作りを行う。 - クルーズ観光開発によるナイル川およびナセル湖周辺の歴史的価値ある資源および環境の破壊を防ぐ。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の概要 | <p>クルーズ船停泊施設開発調査は以下の 3 つの改善策から成り立つ。本調査は既存施設の改善、拡張および新設を含んでいる。</p> <p>(1) 主要停泊施設 (9 ヲ所) 観光ゲートウェイに位置し、全てのクルーズ船供給 / 排出施設と旅客施設を持つ</p> <p>(2) サブ停泊施設 (10 ヲ所) 観光地へのアクセスのために開発し、限定されたクルーズ船供給 / 排出施設と旅客施設を持つ</p> <p>(3) 一次係留施設 (6 ヲ所) 遺跡などに隣接する観光客の乗降のための施設</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 位置 | <p>事業予定地は、ナイル川沿い (ケナ - アスワン間) およびナセル湖の 617km に点在する。本調査は以下 10 つのパッケージから成り、ナイル川沿い 17 ヲ所、ナセル湖に 8 ヲ所の停泊施設を整備する。</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">1. ケナーデンデラ</td> <td style="width: 25%;">ケナーデンデラ ケナ市: 拡張</td> <td style="width: 25%;">7. コモンボ</td> <td style="width: 25%;">コモンボ: 既存施設の改善 コモンボ東岸: 拡張 コモンボ東岸: 新設</td> </tr> <tr> <td>2. エルトード地区 / ルクソール</td> <td>エルトード西岸: 新設 エルトード: 新設</td> <td>8. アスワン新市</td> <td>アスワン新市: 新設</td> </tr> <tr> <td>3. エスナ地区</td> <td>エスナ市: 既存施設の改善 エスナ市: 拡張</td> <td>9. アスワン市</td> <td>アスワン市: 既存施設の改善 アスワン東岸: 新設</td> </tr> <tr> <td>4. エルカブ</td> <td>エルカブ敷地: 新設</td> <td rowspan="3">10. ナセル湖</td> <td rowspan="3">ハイダム港 / アブシンベル: 既存施設の改善 カラブシャ、ダッカワディ、アマダ、カスルイブリン、北コルツシユカ、北アブシンベル 棧橋: 新設</td> </tr> <tr> <td>5. エドフ市</td> <td>エドフ市: 既存施設の改善 エドフ市西岸: 拡張 エドフ市東岸: 新設</td> </tr> <tr> <td>6. ゲベルエルシルシラ</td> <td>ゲベルエルシルシラ敷地: 新設</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | | 1. ケナーデンデラ | ケナーデンデラ ケナ市: 拡張 | 7. コモンボ | コモンボ: 既存施設の改善 コモンボ東岸: 拡張 コモンボ東岸: 新設 | 2. エルトード地区 / ルクソール | エルトード西岸: 新設 エルトード: 新設 | 8. アスワン新市 | アスワン新市: 新設 | 3. エスナ地区 | エスナ市: 既存施設の改善 エスナ市: 拡張 | 9. アスワン市 | アスワン市: 既存施設の改善 アスワン東岸: 新設 | 4. エルカブ | エルカブ敷地: 新設 | 10. ナセル湖 | ハイダム港 / アブシンベル: 既存施設の改善 カラブシャ、ダッカワディ、アマダ、カスルイブリン、北コルツシユカ、北アブシンベル 棧橋: 新設 | 5. エドフ市 | エドフ市: 既存施設の改善 エドフ市西岸: 拡張 エドフ市東岸: 新設 | 6. ゲベルエルシルシラ | ゲベルエルシルシラ敷地: 新設 |
| 1. ケナーデンデラ | ケナーデンデラ ケナ市: 拡張 | 7. コモンボ | コモンボ: 既存施設の改善 コモンボ東岸: 拡張 コモンボ東岸: 新設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. エルトード地区 / ルクソール | エルトード西岸: 新設 エルトード: 新設 | 8. アスワン新市 | アスワン新市: 新設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. エスナ地区 | エスナ市: 既存施設の改善 エスナ市: 拡張 | 9. アスワン市 | アスワン市: 既存施設の改善 アスワン東岸: 新設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. エルカブ | エルカブ敷地: 新設 | 10. ナセル湖 | ハイダム港 / アブシンベル: 既存施設の改善 カラブシャ、ダッカワディ、アマダ、カスルイブリン、北コルツシユカ、北アブシンベル 棧橋: 新設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. エドフ市 | エドフ市: 既存施設の改善 エドフ市西岸: 拡張 エドフ市東岸: 新設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. ゲベルエルシルシラ | ゲベルエルシルシラ敷地: 新設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 開発主体 | 観光開発庁 (T D A) / 地方自治体 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 (1999 年価格) | <p>(1) 初期投資額 : LE 13 億 5400 万ポンド</p> <p>(2) 維持管理費 : 地代、施設維持管理費、停泊・公共エリア</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 財務評価 | <p>(1) 収入 : 1) クルーズ船の係留費用、2) クルーズ船の下水・廃棄物処理費用、3) レジャーボートの係留費用、4) みやげ物店・レストランのテナント代、5) 自動車の駐車料金</p> <p>(2) 各 10 パッケージの FIRR は下に示すように 0.8% から 12.2% と幅がある (平均 5.2%)。これは個別の施設整備に対する官セクターの投資が同じレベルで実施不可能である。高い F I R R 値の施設整備が優先される。</p> <p>ケナーデンデラ: 11.9%, エルトード: N/A., エスナ市: 12.2%, エルカブ: 9.6%, エドフ市: 6.4%, ゲベルエルシルシラ: 9.0%, コモンボ: 7.8%, アスワン新市: 0.8%, アスワン市: 9.6%, ナセル湖: 6.2%。</p> <p>(3) 建設費用は、中央政府を通じた事業実施企業への ODA ローンのような長期の資金調達がなされるべきである</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 経済評価 | <p>(1) 便益 : 施設利用者の消費額の GDP に対する直接・間接効果とクルージング船の会社の環境コストへの負担意識の向上。</p> <p>(2) EIRR: 10.0%</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 緊急 | | | 短期 | | | | 中期 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設時期 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

出典 : 調査団

図 2.11 国道沿い休憩施設（ハイウェイオアシス）イメージスケッチ

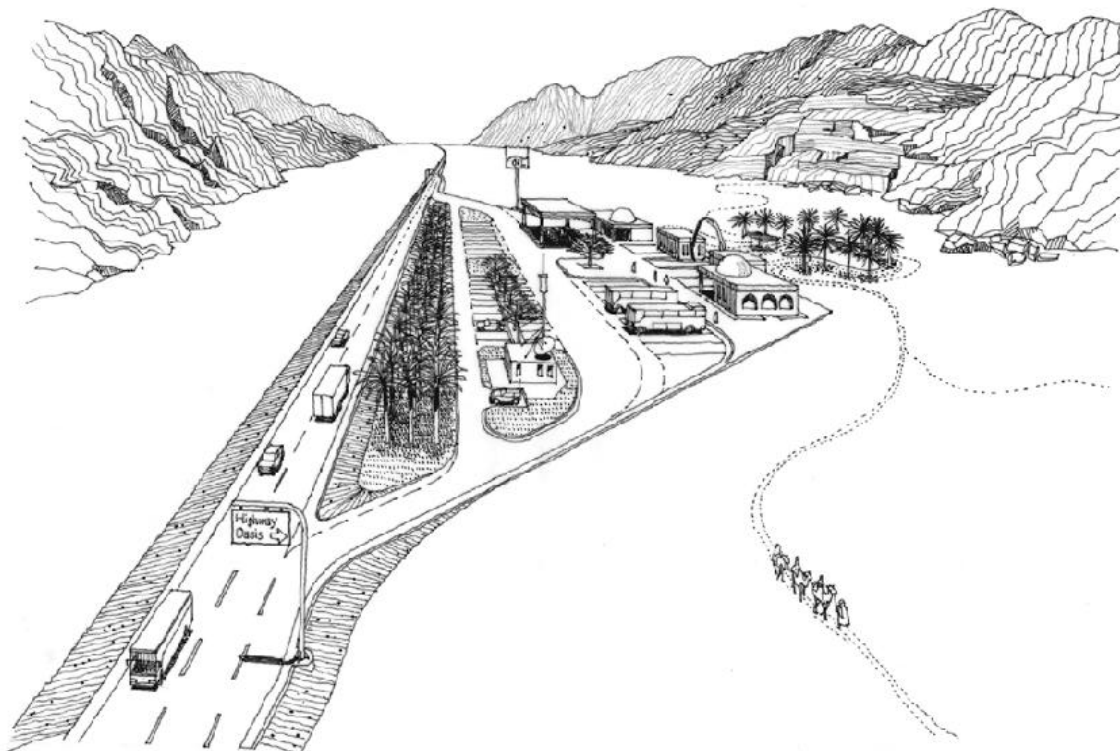


図 2.12 ナイル河停泊施設イメージスケッチ

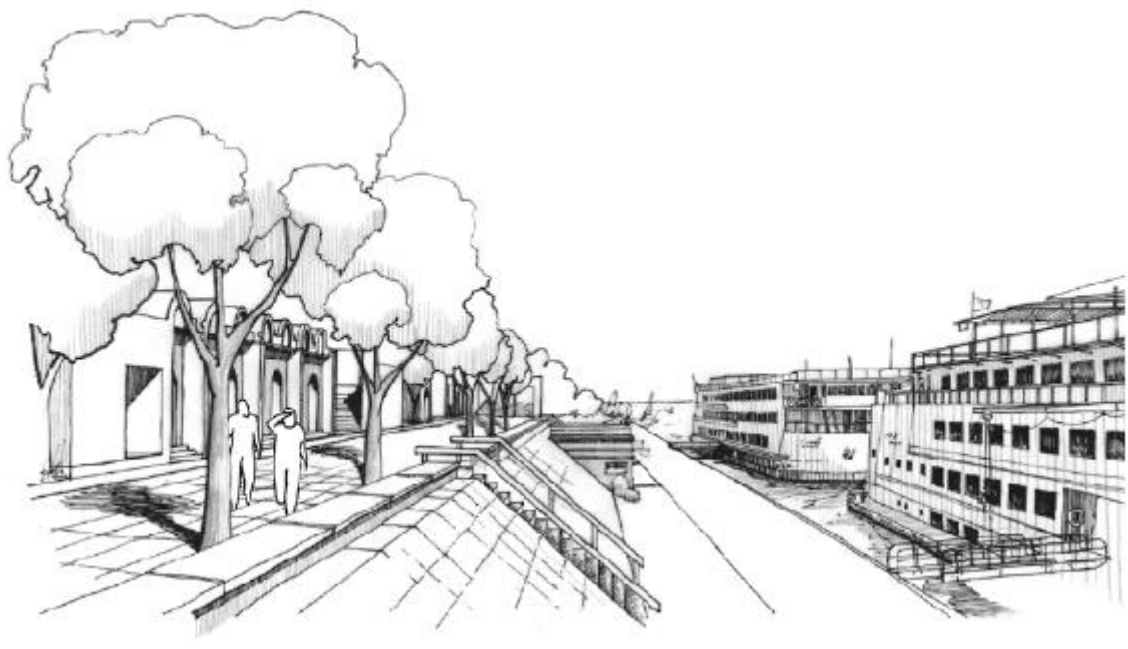


表 2.10 紅海への給水計画の再評価調査

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|------|------|------|------|------|------------------------|------|------|------|------|------|
| 事業概要 | マルサアラームの都市用水供給に関するプレフィージビリティ調査を行なったものであり、評価にあたっては以下の2つの水源について比較した (1) ナイル川沿いの町エドフで取水し、パイプラインで引いてくる場合 水源：ナイル川の表流水 パイプライン延長：225km 管径：1,000mm (平均流速 0.96m/秒) (2) 海水淡水化プラントを整備する場合 水源：海水 逆浸透方式 プラント数：8 プラント (18,000m ³ /日×2、日量 5,000m ³ /日×6) | | | | | | | | | | | |
| 水需要 | 18,000m ³ /日 (2007年)、62,000m ³ /日 (2017年) | | | | | | | | | | | |
| | (1) パイプライン | | | | | | (2) 海水淡水化プラント | | | | | |
| 開発主体 | 公共事業水資源省 | | | | | | 民間 | | | | | |
| 建設費 | 10億8,000万ポンド | | | | | | 7億6,100万ポンド | | | | | |
| 運営維持管理費 | 100万ポンド/年 | | | | | | 630万ポンド/年とROMの交換費用 | | | | | |
| 事業期間中の用水生産コスト | 1.76ポンド/m ³ | | | | | | 2.13ポンド/m ³ | | | | | |
| | (建設・運営費維持管理費を含めた単位水量当たりの生産コスト) | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 緊急 | | 短期 | | | | | 中期 | | | | |
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| 建設時期 | | | | | | | | | | | | |

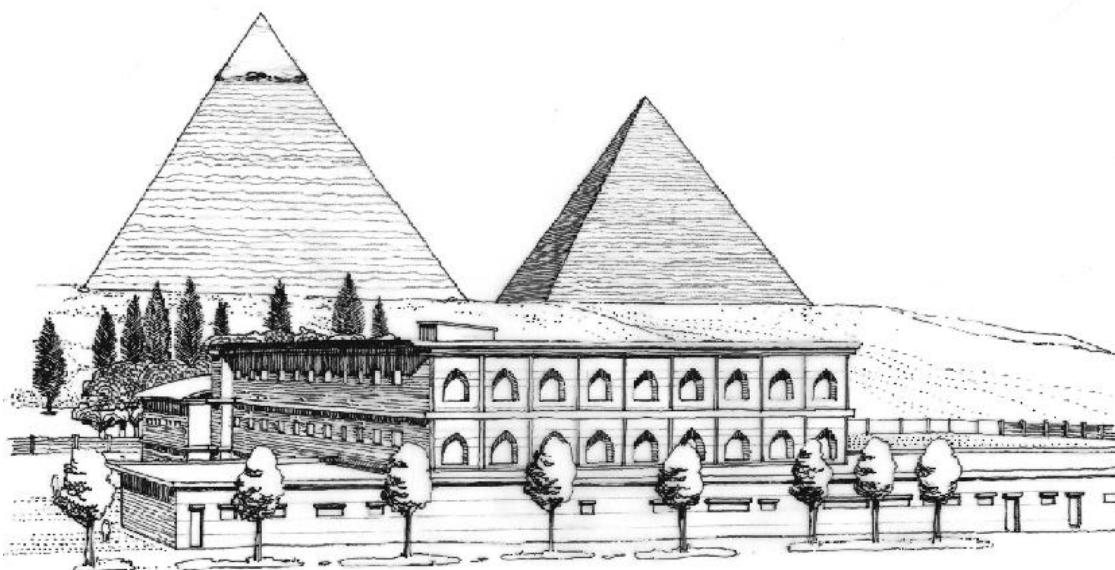
出典：調査団

表 2.11 観光学校施設整備計画の実行計画策定

| | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 事業概要 | 観光学校の新設を行なうものである (1) 教育課程の概要： 学士コース：ホテル経営(4年制)定員30名 2年コース：(a) 客室管理科、(b) 飲食経営科、(c) 調理学科、(d) フロントデスク、各学科定員50名 再教育およびパートタイムコース (2) 施設概要 講義室、実習室(調理実習室、デモキッチン、レストラン、訓練用客室、語学実習室) 図書館、会議室 学生寮(200名収容) 実習用機材 | | | | | | | | | | | |
| 所在地 | ギザピラミッド付近(カイロ - アレキサンドリア道路の始点から200メートル、敷地面積 21,000m ²) | | | | | | | | | | | |
| 開発主体 | Egyptian General Company for Tourism & Hotels (EGOTH) | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 建設費用：6,040万ポンド 運営管理費：500万ポンド/年 | | | | | | | | | | | |
| 収入 | 学費：280万ポンド/年 | | | | | | | | | | | |
| 財源 | 建設費用の6,040万ポンドについては、中央政府からの特別補助金、ODA貸し付け、または無償援助を準備すべきである、運営維持管理費は学生からの授業料とEGOTHの経費で賄う、EGOTHは毎年220万ポンドを運営維持管理の予算に準備することとなる | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 緊急 | | 短期 | | | | | 中期 | | | | |
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| 建設時期 | | | | | | | | | | | | |

出典：調査団

図 2.13 観光学校施設イメージスケッチ



2.6 結論と提言

観光産業はエジプトにとって基幹産業であり、これからも外貨獲得と雇用機会の増大によって国の経済発展に寄与することが期待されている。また、21世紀の国家目標である、ナイル川からの人口分散政策の達成に貢献することも期待されている。

観光を安定的に発展させるためには、観光省およびTDAは、まず多様な観光市場に対応できる観光商品の開発を地方政府、民間企業等と協力して行なうべきである。国内および国際交通の容量拡大は不可欠であり、同時に個人観光客を含めた多様な観光形態に対応できる交通サービスの充実をはかる必要がある。観光産業は労働集約的な産業であるために観光客の増大は雇用機会の拡大を招くが、エジプトの観光開発の進展によってこれから最も必要となる人材は、中間管理者と専門技術者である。これらの人材を産業の拡大に合わせて供給することが、エジプト観光の順調な発展に不可欠なものであり、国の責任で積極的に取り組むべきである。

新しいエジプト観光の観光商品である海洋リゾート観光の開発は、紅海沿岸への観光客を急増させることとなる。これにより観光関連サービスの雇用も急増し、都市人口も増加する。また、海洋リゾート観光資源は極めて脆弱な自然環境資源を利用しているため、海域および沿岸域の環境管理の強化と同時に、秩序ある都市の開発によって、環境に対する影響を最小限に押さえるべきである。また、観光開発と密接に関連した都市計画の早急な策定と、それに沿った都市開発も必要となる。

調査団が提案する国内・国際交通や都市基盤・社会サービスなどの開発は、観光産業や観光関連産業の順調な成長のためには本質的で欠くことのできないものである。観光省は他の政府関係機関・地方政府・民間とより緊密な連携をはかる必要があり、連携の取れた観光開発の実行が最終的には国家のバランスの取れた経済発展に貢献することとなる。

関連するさまざまな産業の開発と歩調を合わせた開発を進めなければ、観光開発の結果がエジプトの目標としている国家目標や開発目標に貢献することはできない。また観光分野のみに偏った開発は、エジプトの社会と環境に重大な影響を及ぼすことにつながることに配慮すべきである。