

2 - 4 - 2 観光インフラ

南アフリカ共和国の観光インフラに関しては、国、州、地方自治体のレベルで次に示す項目に関し、それぞれのレベルで建設及び維持管理されている。

国レベル

国際空港、国道、鉄道

州レベル

地方空港、県道、観光含めた地域計画、水資源、カジノ

地方自治体レベル

地方道、都市道路、都市計画、レクリエーション地域、公共交通、上下水道、電力、ゴミ処理

(1) 運輸インフラ

1) 組 織

運輸セクターに関する政策に関しては、基本的に中央政府はWhite Paper on National Transport Policy1996及び2020年を目標にしたThe Action Agenda; Moving South Africa等の政策立案、州政府は政策の実施に特化する方向をめざしている。中央政府の機能としては、法制面の整備、交通・運輸安全促進、及び国際間の運輸協定などのマターが中心となる。

ただし、South African Roads Agency (N R A)

Cross -Border Road Transport Agency (C B R T A)

South African Marine Safety Authority (S A M S A)

South African Civil Aviation (S A C A A)

に関しては、従来どおり中央政府マターである。運輸省 (Department of Transport) の組織図を図 2 - 4 - 4 に示す。

運営実施機関としては公営企業であるTransnet Limitedが担っている。Transnetは、従来の機関を再編成する形で1990年4月に創設された。1998年には300万人を道路そして500万人を航空輸送した実績がある。

Transnet は、次の7つの業務分野から成る：

- | | |
|-----------------------|------------------------------------|
| - Spoornet | : 鉄道システム |
| - Portnet | : 港湾施設サービス |
| - Autonet | : 道路運輸サービス |
| - The Airport Company | : 9つの空港管理 |
| - Petronet | : 石油製品運搬用パイプライン |
| - S A A | : South Africa Airways (南アフリカ航空) |

- Fast Forward : コンテナ荷役

Transnet の従業員総数は約 10 万人 (1999 年 4 月現在)、資産総額は 420 億ランド強である。

2) 空港及び航空

1998 年現在、全国で 375 の空港があり、うち 75 が民間空港である。ほかに、180 のヘリポートがある。このうち Airport Company は、国の主要空港の計画、建設及び運営の任にあっており、9 つの主要空港を運営している。すなわち、

Jan Smuts (ヨハネスブルグ・国際空港)

DF Malan (ケープ・タウン・国際空港)

Louis Botha (ダーバン・国際空港)

BJ Vorster (キンバリー・空港)

HF Verwoerd (ポート・エリザベス・空港)

JBM Hertzog (ブルームフォンテイン・空港)

PW Botha (ジョージ・空港)

Ben Schoeman (イースト・ロンドン・空港)

Fierre van Ryneveld (アップイントン・空港)

このうち南アフリカ政府は国境付近の以前の国際空港を麻薬等の流入を防ぐために、国内線専用にし、

Jan Smuts (ヨハネスブルグ・国際空港)

DF Malan (ケープ・タウン・国際空港)

Louis Botha (ダーバン・国際空港)

の 3 空港を国際空港として運用している。以上の空港利用者は毎年 1,500 万人である。

図 2 - 4 - 5 にヨハネスブルグ・国際空港、ケープ・タウン・国際空港及びダーバン・国際空港の 1 : 100, 000 地形図を示す。ダーバン・国際空港の滑走路延長は 1 本でしかも 2,500 m と短いため、B 747 のような大型機の離発着は不可能である。それに比較してヨハネスブルグ・国際空港は 4,400 m、3,500 m、及び横風用 2,900 m 合計 3 本の滑走路があり将来的にも十分な容量をもっている。また、ケープ・タウン・国際空港には 3,200 m と 小型機及び横風用の 1,600 m の滑走路 2 本の滑走路があり、国際線用の大型機の乗り入れを可能にしている。

9 つの空港は、1993 年より Airport Company 及び Air Traffic and Navigational Service Company (A T N S) によって管理運用されている。また、Airport Company の株式は、1998 年約 20% が Aeroporti di Roma に売却された。

1997 年 Airport Company は 5 年間の予定で 12 億ランドの予算をもって、3 国際空港の改修を開始した。予算の半分は Jan Smuts (ヨハネスブルグ・国際空港) にあてられており、2030 年において年間利用者 4 億人を目標に改修を進めている。

日本から南アフリカへ行く方法としては、北回り(ヨーロッパ経由)、若しくは南回り(香港、シンガポール経由)のいずれかで乗り継いで行くことができる。北回りではほとんどのヨーロッパ主要都市から南アフリカに向けて直行便(ロンドン、パリ、フランクフルトからは毎日)が就航しており、また、南回りの場合、香港より南アフリカ航空が週 4 便、キャセイ・パシフィック航空が週 3 便、シンガポールよりシンガポール航空が週 6 便就航している。

航空便はヨハネスブルグ市内より約 25km 離れたところにあるヨハネスブルグ国際空港から、近隣のアフリカ諸国はもとより、ヨーロッパのほとんどの主要都市、南米、アジアなどに向けて航空路がのびており、ヨーロッパの主要航空会社のほとんどが南アフリカに乗り入れている。日本から主要観光地ケープ・タウンまでの直行便はない。主要ルートは、ヨーロッパか東南アジアの諸都市及びヨハネスブルグを経由する方法である。特にシンガポール航空(SQ)やマレーシア航空(MH)は、ヨハネスブルグで乗り換えるの必要のない便利なフライトを就航させている。この場合、入国手続きはケープ・タウンにて行うことになる。

南アフリカに乗り入れをしている航空会社は以下のとおり。

Aero Zambia, Aeroflot, Arolineas Argentinas, Air Afrique, Air Austral, Air Botswana, Air France, Air Gabon, Air Madagascar, Air Malawi, Air Mauritius, Air Namibia, Air Seychelles, Air Tanzania, Air Zimbabwe, Airlink, Alitalia, American Airlines, Austrian Airlines, Balkan, British Airways, Cameroon Airways, Care Airlines, Cathay Pacific, Commercial Airways, Egyptair, El Al, Emirates, Ethiopian Airlines, Ghana Airways, Gulf Air, Iberia, Kenya Airways, LAM, Lesotho Airways, LTU, Lufthansa, Malaysia Airlines, Martin Air, Metavia Airlines, Northwest Airlines, Olympic Airways, Qantas, Royal Air Maroc, Royal Swazi Airways, Sabena, SAS, Singapore Airlines, Swissair, TAAG, TAP, Uganda Airlines, United そして Virgi Atlantic.

国内航空は、南アフリカ航空やコムエア(British Airways / Comair)、エアリンク(SA Airlink)、エアエクスプレス(SA Express Airways)、サンエア(Sunair)など各航空会社の航空便がヨハネスブルグ、ケープ・タウンやダーバンなどの大都市をハブとして他の都市との間にも毎日数本のフライトがある。SAグループの航空網図を図 2 - 4 - 6 に示す。



DEPARTMENT OF TRANSPORT JUNE 1999

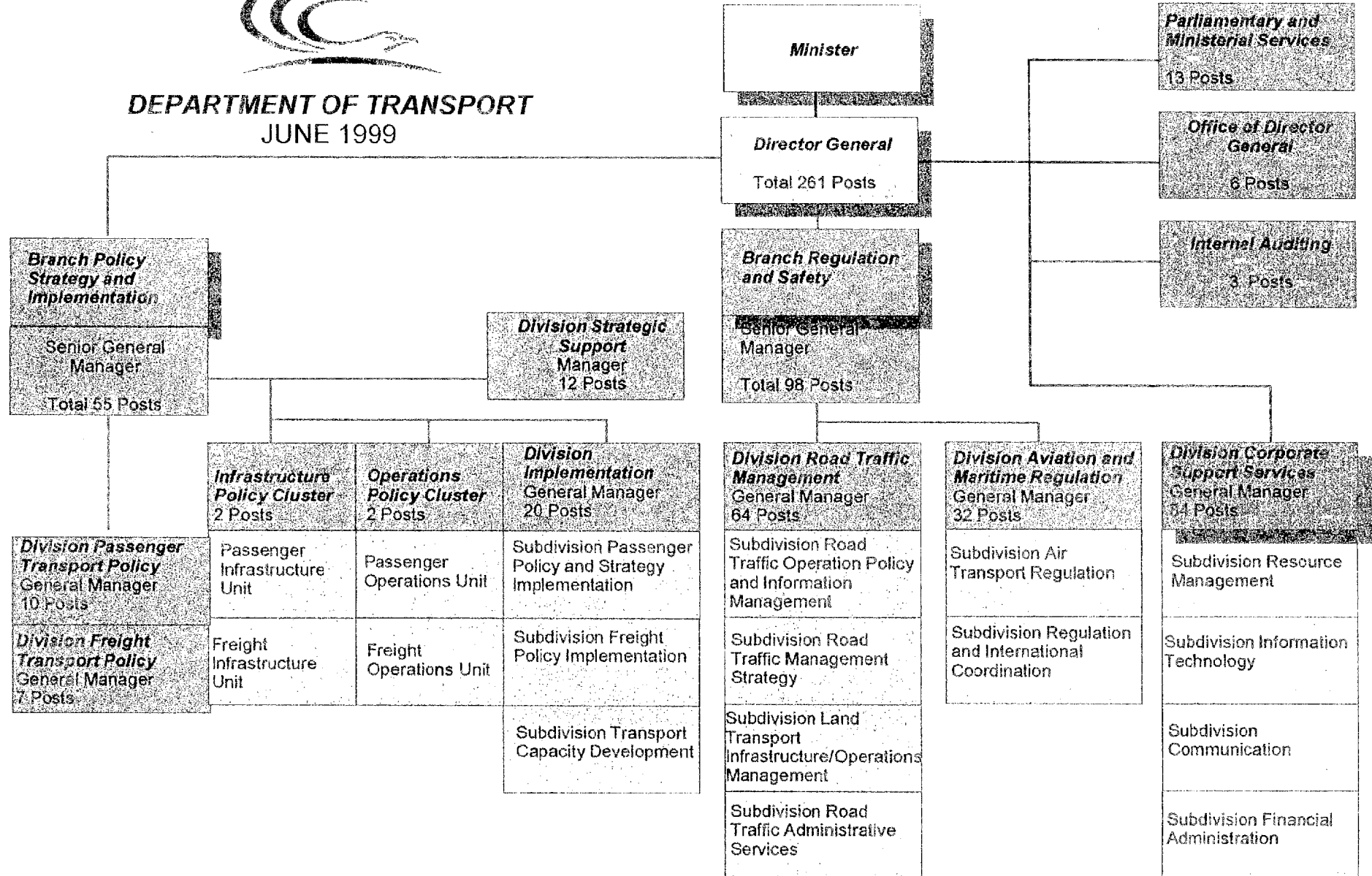


圖 2 - 4 - 4 運輸省組織圖

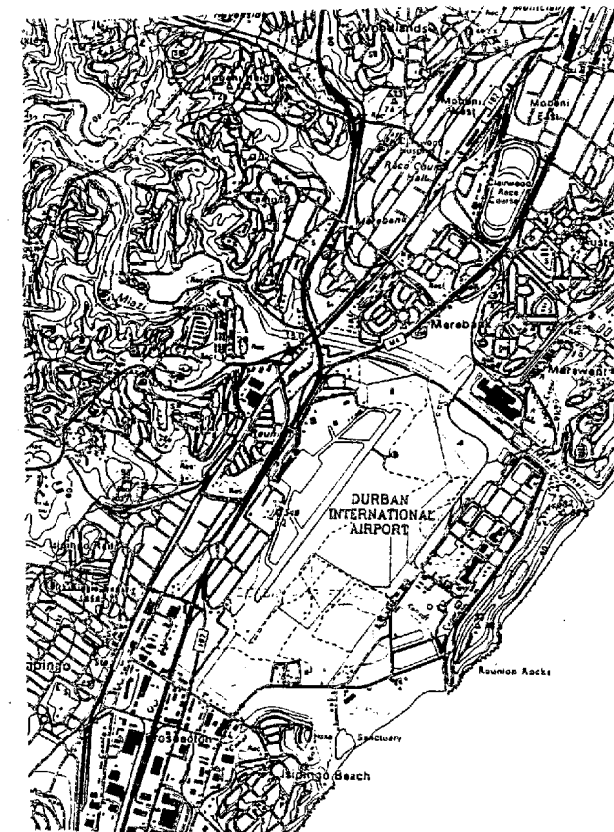
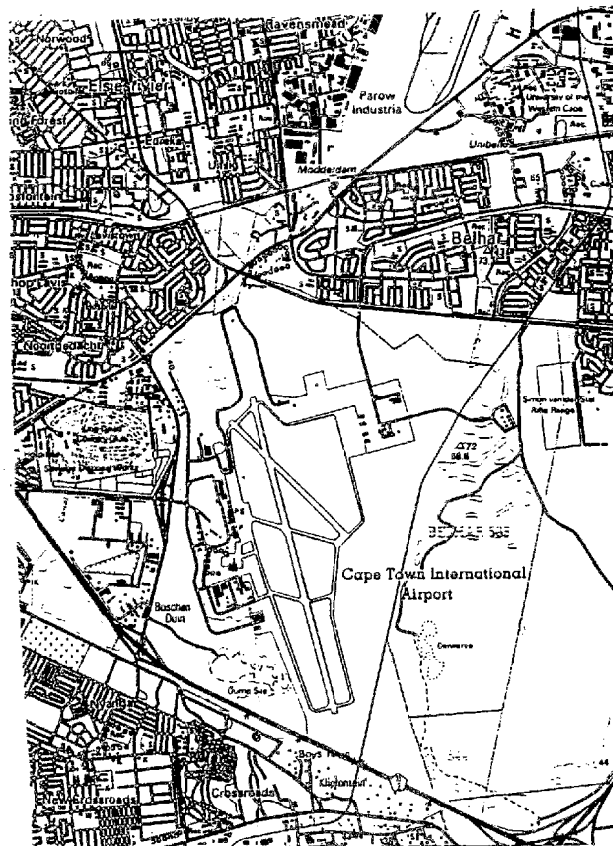
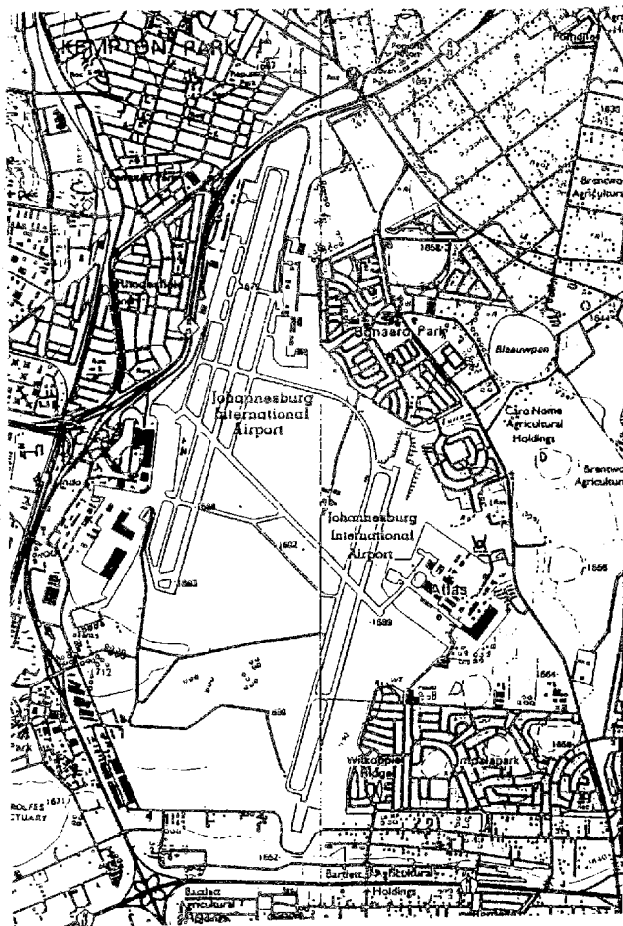


図 2 - 4 - 5 Johannesburg, Cape Town 及び Durban 国際空港 1 : 100,000 地形図



図 2-4-6 South African Airways グループの航空路線網図

3) 道路交通

道路の計画、建設及び維持管理は、3つの政府レベル、South Africa National Roads Agency (N R A) を通して中央政府、9つの州政府及び地方自治体 (県以下) のレベルで分担される。現在の道路総延長は20万kmでそのうち舗装道路延長は5万8,000kmである。図2 - 4 - 7に南アフリカの主要道路網図を示す。N R A は、現在7,000kmの国道を管理しており、そのうち、アクセス・コントロールされた高速道路延長は、往復4車線1,440km及び往復2車線292kmそしてアクセス・コントロールされていない国道が4,401kmである。

N R A は将来2万kmの道路の管理を目標としている。現在有料道路は1,000kmで21の料金所がある。有料道路事業はすべてB O T (Build-Operation-Transfer) 方式により30年間のコンセッション期間を設定している。現在新たにN 3の有料道路化が検討されており12億ランドの事業費が見積もられている。なお、運輸省は今後南アフリカの道路整備には1,700億ランド必要としているが、現実にはそのうち700億ランドの予算しか計上されていない。

自家用乗用車が、都市内及び都市間共に、主要な道路交通手段である。1998年において655万台以上の車両が登録されており、うち380万台が乗用車である。これは、人口1,000人当たり車両数が約200台であることを示している。都市間道路輸送に関しては、観光客が利用するグレイハウンドやインターケープ、トランスラックスなどの都市間長距離バスのサービスもある。サービス路線網図を図2 - 4 - 8に示す。非白人は特にタウンシップから都市の間の公共交通機関としてバン型車による乗り合いタクシー (ミニバス) を利用している。一般の観光客が安全に利用できるタクシーサービスに関しては、先進国のようには発達していない。

交通事故率は高く毎年1万人が死亡し、5万人負傷しており、そのうち40%が歩行者であった。なお、現在、道路標識システムの改善 (よりシンボル化した標識への移行) が進行中であり、2000年にかけて実施するとしている。

4) 鉄 道

鉄道ネットワークは、Spoornet 及び South Africa Rail Commuter Corporation (S A R C C) の管理下にある。Spoornetは、主として貨物及びコンテナの鉄道輸送を担うが、主要都市間の旅客輸送もサービスしている。対して、S A R C C は、6つの主要都市地域での通勤鉄道サービスを提供している。

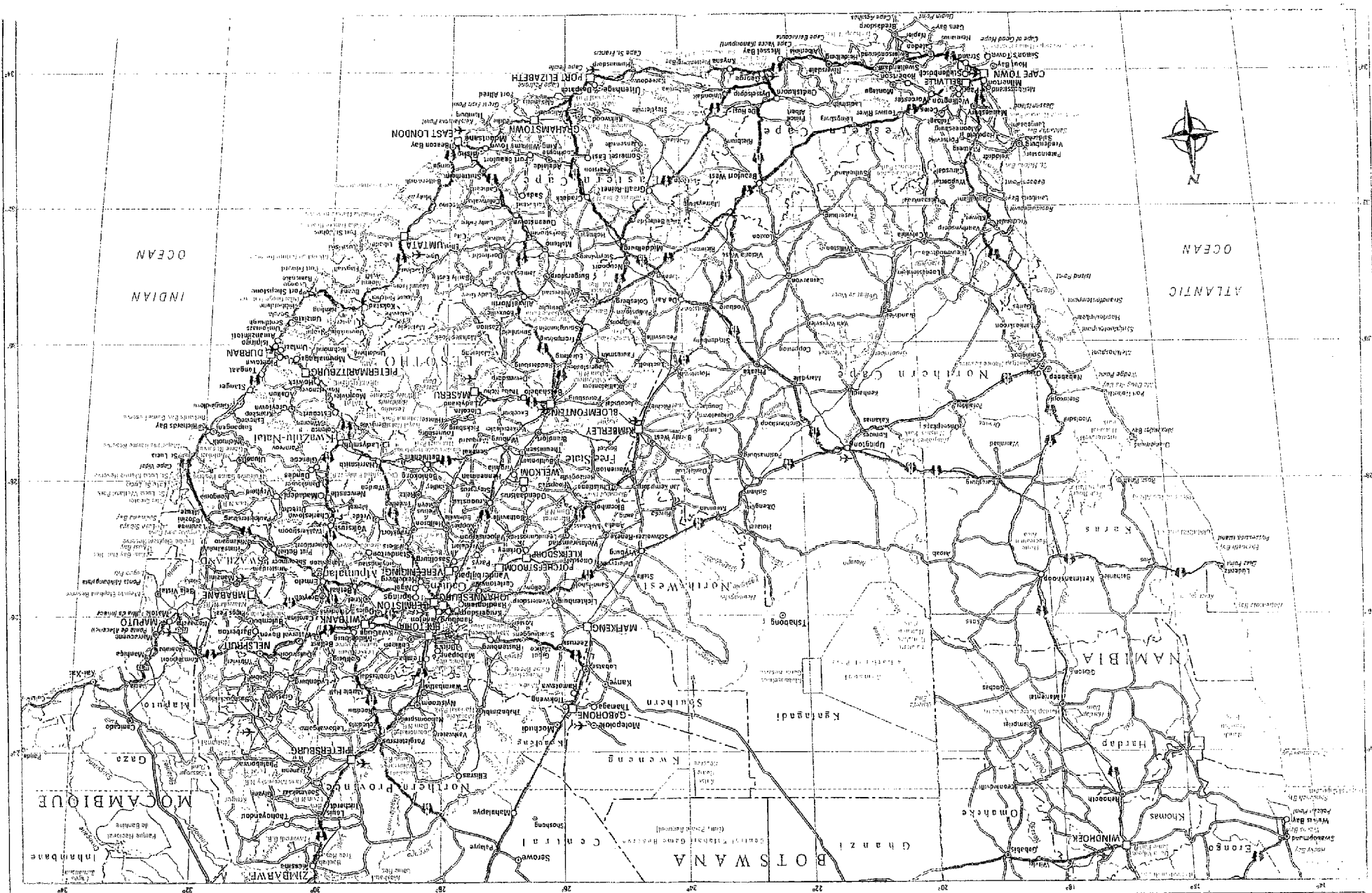


図 2-4-7 南アフリカの主要道路網図

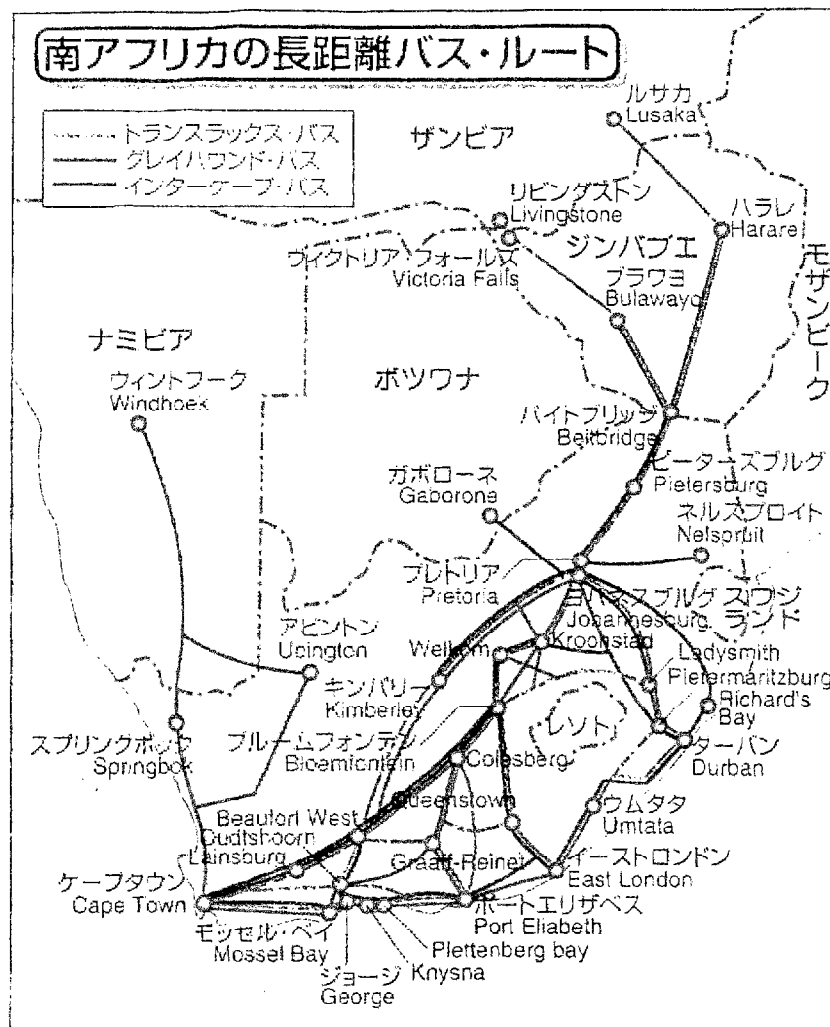


図 2-4-8 都市間長距離バスのサービス路線網図

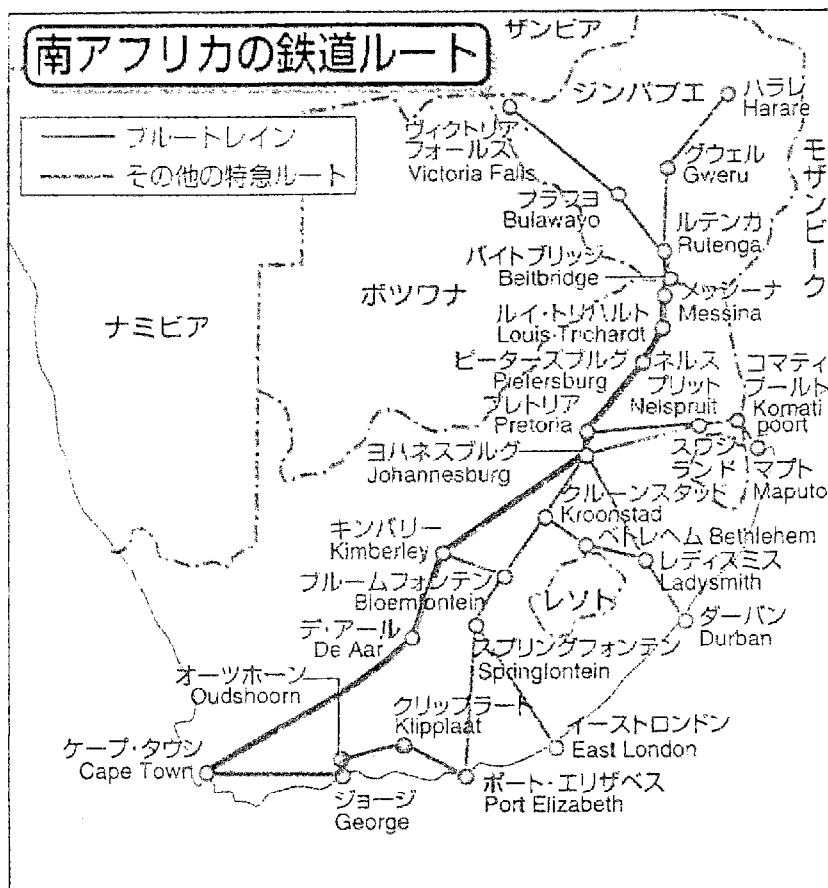


図 2-4-9 ブルー・トレインのサービス路線網図

a) Spoornet

Spoornet は、世界のほかの大規模鉄道に比較すると、所要運転時間の定時性及び管理情報システムの点で優れている。

鉄道網は、10 の管理区に地域分割される。地域本部は、ヨハネスブルグ、プレトリア、ケープ・タウン、ポート・エリザベス、イースト・ロンドン、ダーバン、ブルームフォンテイン、キンバリー、エンパニ (Empangeni) 及びサルダナを所在地とする。

豪華旅客列車のブルー・トレインが、プレトリア～ケープ・タウン間、プレトリア～ヴィクトリア・フォールズ (ジンバブエ) 間、ケープ・タウン～ポート・エリザベス (ガーデン・ルート) 間そしてプレトリア～フォーデスプリット (Hoedspruit) (Valley of the Olifants、ムプマランガ) 間で運行されている。路線図を図 2 - 4 - 9 に示す。このほかにも、次に示すいくつかのセミ豪華旅客列車が、ヨハネスブルグを中心に主要都市との間で運転されている。

Trans Karoo (プレトリア / ヨハネスブルグ～ケープ・タウン間); Algoa (ヨハネスブルグ～ポート・エリザベス間); Amatola (ヨハネスブルグ～イースト・ロンドン間); Bosveld (ヨハネスブルグ～メシナ (Messina) 間); Bulawayo (ヨハネスブルグ～ブラワヨ間); Diamond Express (ヨハネスブルグ～ブルームフォンテイン間); Komati (ヨハネスブルグ～Komatipoort / マプト間); Southern Cross (ケープ・タウン～Oudtshoorn 間); Trans Lubombo (ダーバン～スワジランド経由マプト間); Trans Natal (ヨハネスブルグ～ダーバン間) 及び Trans Oranje (ケープ・タウン～ダーバン間)。

軌道のゲージは、1,067mm である。軌道の総延長は、約 3 万 4,000km で、うち約 1 万 8,000km が電化されている。保有車両数は、貨物車が約 12 万 4,000 両、幹線旅客車が約 3,800 両、機関車が約 3,500 両である。

b) South African Rail Commuter Corporation (S A R C C)

S A R C C は、1990 年 4 月に創設された。これは、安価な運賃をベースとするため補助を受けて通勤路線を運営するには、利益追及型運営体である Transnet とは別の組織を設けた方が好ましいということに由来する。

S A R C C は、国内におけるすべての鉄道通勤サービスの運営に責任をもち、該当の鉄道施設と車両を所有している民間部門及び公的部門からの代表者から成る独自の監督委員会をもつ自律的運営体である。

S A R C C は、特に運輸政策に関しては、運輸省との結び付きが強い。S A R C C

は、多額の補助を受けているので、事業資金の調達も運輸省を通して便宜を受けている。

すべての鉄道通勤サービスは、6つの大都市圏において Metro Service の名称の下、S A R C C によって供給されている（ヨハネスブルグ、プレトリア、ケープ・タウン、ダーバン、ポート・エリザベス及びイースト・ロンドン）。

（２）その他観光インフラ

主要観光地においては、その他観光インフラ：エネルギー・電力、郵便、電話、上下水道、ゴミ処理に関しては全く問題ないが、ここはでは南アフリカにおける一般的な概況を述べる。

１）エネルギー・電力

エネルギー資源としての石炭は世界第５位の埋蔵量を誇るが石油は産出されず輸入に依存している。1979年１月にイランとの経済・外交関係を断絶した結果、安定した長期石油供給源を失うようなことを経験し、脱石油依存社会をめざした結果、エネルギー消費量の約75％を石炭、水力などに転換しており、石油への依存度は25％前後とみられている。石油輸入依存度をもっと減らすために石炭液化プロジェクト（SASOL社）を進め、世界で唯一の石炭液化ガソリンの実用化を果たした国となっており、ガソリン需要の40％を賄うといわれている。同社は自ら石炭も生産し、年間生産量は3,500万tに達する。しかしながら、コスト高の石炭液化プロジェクトは見直される可能性がある。

一方、モッスルベイ沖の海底天然ガス開発が進められており、1991年６月には、パイプラインによる天然ガス輸送が開始され、1992年には精製が開始された。1998年におけるパイプライン延長は3,000kmに及ぶ。

電力については、電力公社（ESCOM）が生産・販売を独占的に行っている。電力は総ネット・エネルギー需要の27％強を占めており、1998年の国内発電量は1,670億kW／時で、その90％を同社が供給した。同社の発電量の89％は石炭火力発電によるもので、送電線の延長距離は24万kmに達する。ケープ・タウン近郊のコベルグには原子力発電所もある。また、ボツワナ、ジンバブエ、レソト、モザンビーク、スワジランドなどの周辺諸国にも、電力の一部を供給している。図2 - 4 - 10に南アフリカの主要な発電所の位置を示す。

一方、参考に一般家庭における状況を、料理、暖房及び照明のエネルギー源から見ると、電気によるものが58％以上である。料理、暖房では薪によるものも約25％

前後を占めている。照明では蠟燭によるものが30%を占めている。

2) 郵便・通信

a) 郵便

郵便事業は1991年に民営化され、現在はSouth Africa Post Office Ltd.によって運営されている。全国に1,737の郵便局があり、年間24億通の郵便が取り扱われている。遅配が多く効率化が必要とされている。

b) 通信

通信事業は1991年に民営化され、現在通信事業は南アフリカ通信公社(T E L K O M)により運営されている。既に520万を超える回線を有しているが、そのほとんどは白人家庭又はオフィス向けであり、黒人コミュニティにおける電話普及率は1%といわれている。なお、1994年から携帯電話サービス(Vodacom と Mobile Telephone Network 社)が開始され、その人気は急速に拡大している。1997年 T E L K O Mの株式の30%はマレーシアT E L K O Mに売却された。観光地を含め、公衆電話も9万5,000台設置されている。

c) 住宅及び関連設備(上下水道、ゴミ処理)

住宅への水供給源についてみると、1993年時点で住宅内に水道栓が設置されている全国平均比率は50%である。州別にみると、ウエスタン・ケープ州が80%であるのに対して、自由州では30%となっており、州別格差が大きい。

衛生設備については、水洗トイレ設備率の全国水準が50%であり、州別格差が水道の格差と同じように認められる。

ゴミ処理については、地方自治体が収集する全国平均は約6割弱であるが、共同ゴミ捨て場への投棄は6.4%、各自が自分のゴミ捨て場で処理するものが25.5%となっている。

廃棄物処理においては、10か所に1か所のみが比較的適正に運営されており、全体で1,200か所の公営処理場のうち、わずか60か所が正式許可済の状況である。また、南アフリカは産業廃棄物を海外より搬入しており、今後の課題として残されている。

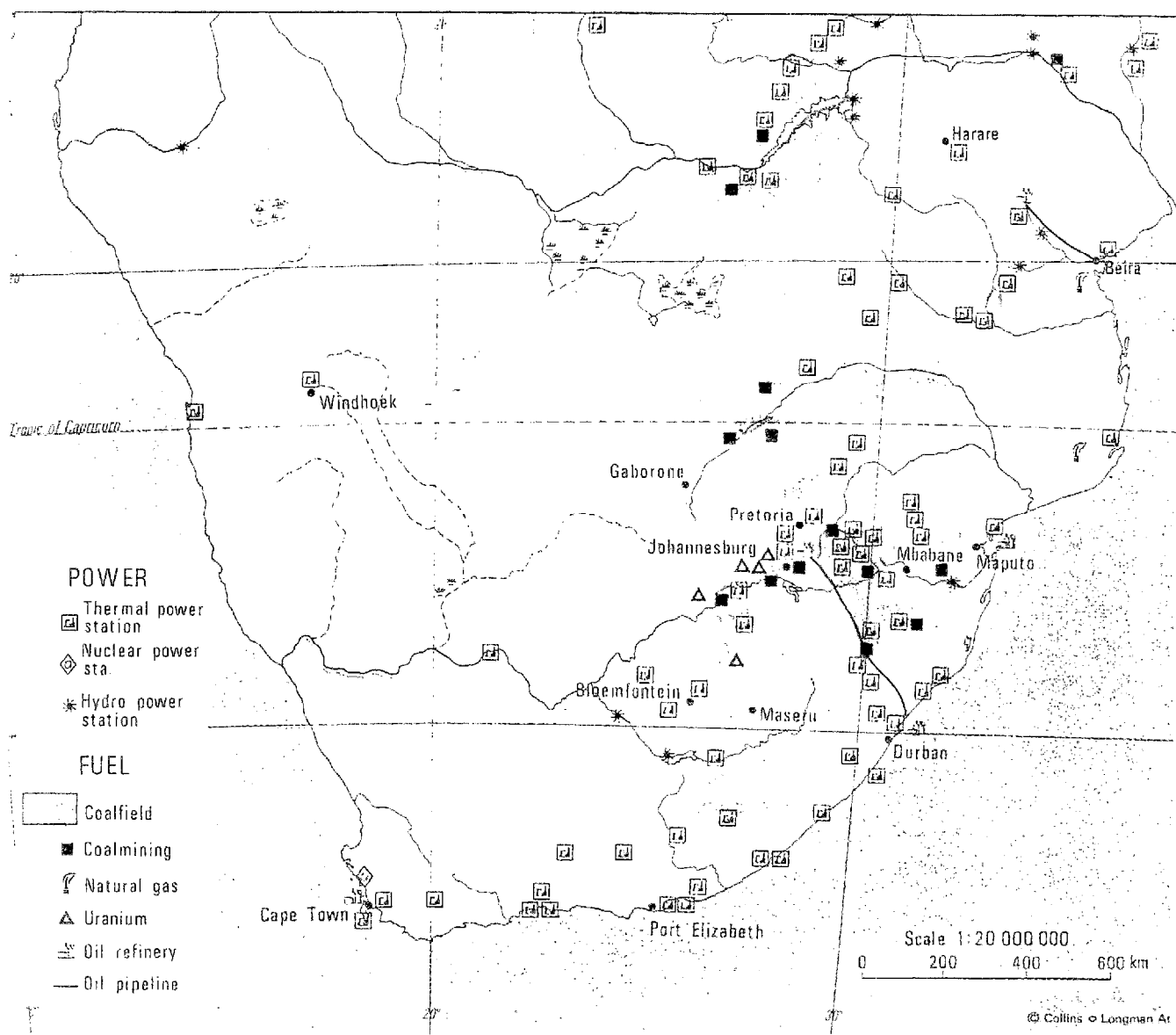


図 2-4-10 南アフリカの主要な発電所位置図

(3) 観光開発関連計画

(2 - 2 - 2 で記載されている計画と重複するものもあるが、ここではインフラ的側面から記述する。)

1) 優先地域開発計画 (SPATIAL DEVELOPMENT INITIATIVES)

南アフリカの交通インフラ (港湾、道路、空港等) はある程度は整備されており、アフリカーといってもよい。ただし、アパルトヘイトの影響で交通ネットワークのほとんどが白人が主に居住する都市と地域を結ぶように造られており、黒人の住む地方・地域の支線道路などは極めて貧弱である。政府は新しい交通インフラに民間のでき得る限りの投資を誘導すべく、S D I (Spatial Development Initiatives) を実施している。現在 S D I は 8 つのプロジェクト地区から構成され (プラス 4 つの産業開発地区)、518 の投資は 190 億ドルに達し、10 万人の雇用を創出する可能性を有している。

S D I の 8 地区は、

-) Wild Coast SDI
-) Phalaborwa SDI
-) Lubombo SDI
-) Platinum SDI
-) West Coast Investment Initiative
-) Maputo Corridor
-) Fish River
-) Richards Bay

S D I は交通インフラの整備だけを目的とするものではなく、経済地域開発戦略の基本としての概念であり、すなわち従来豊富な自然資源へのアクセス及びその市場へのアクセスを整備することである。したがって、S D I は国家の主要プロジェクトに関連しながら特定地域により集中的に取り組むこととなる。

さらに運輸省の 2020 年を目標にした Moving South Africa によれば図 2 - 4 - 11 S D I 位置図に示す Wild Coast SDI 及び Lubombo SDI を運輸省としても観光開発を目標に、優先プロジェクト地域に指定している。

Lubombo SDI では図 2 - 4 - 12 に示すように N 2 を含めた関連道路計画そして図 2 - 4 - 13 には関連鉄道計画が含まれている。一方 Wild Coast SDI では現在図 2 - 4 - 14 に示すように 5 つの開発拠点を選択し、空間計画を策定中であり、そのなかには沿岸道路が含まれている。

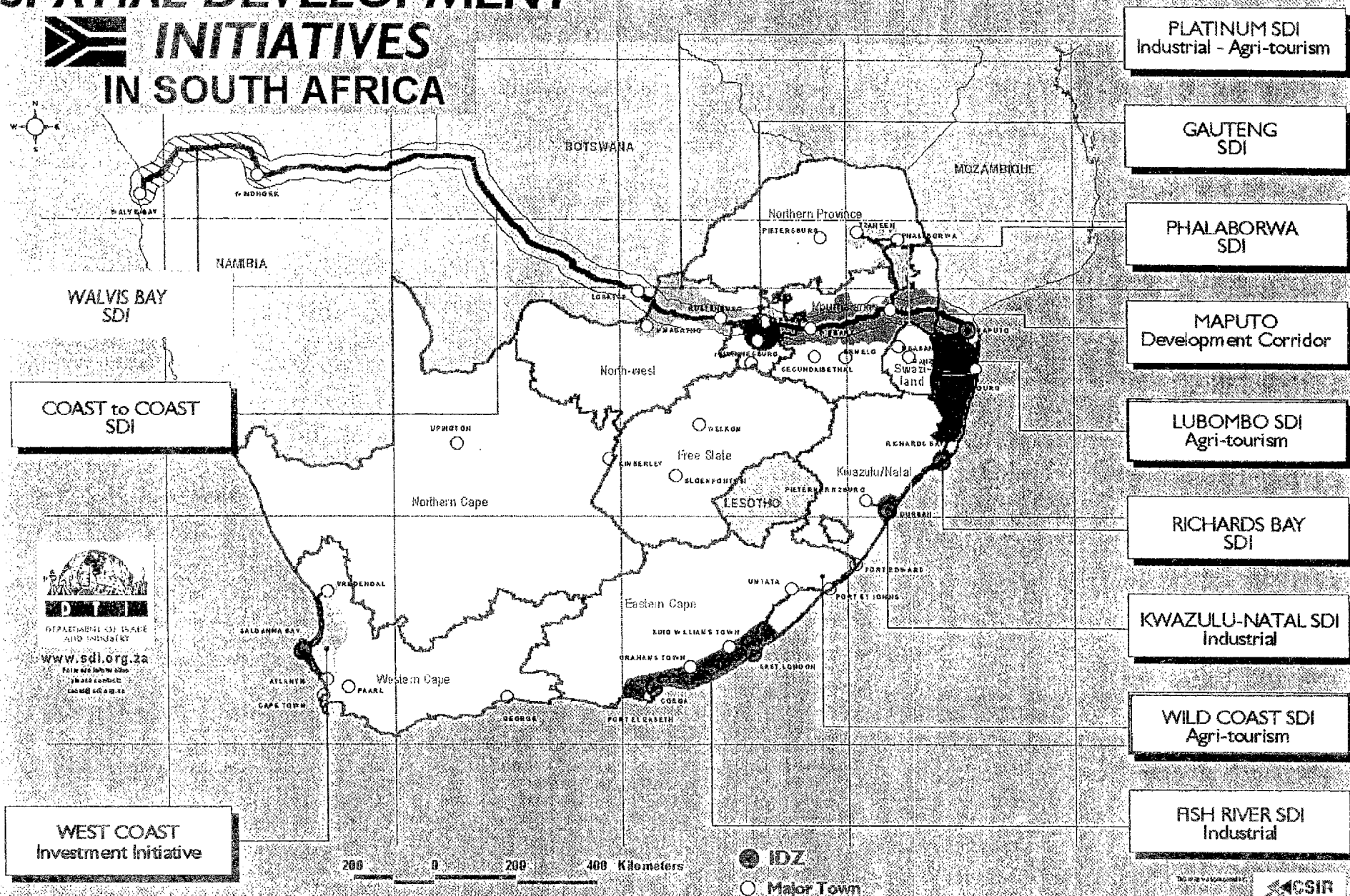
SPATIAL DEVELOPMENT



INITIATIVES IN SOUTH AFRICA

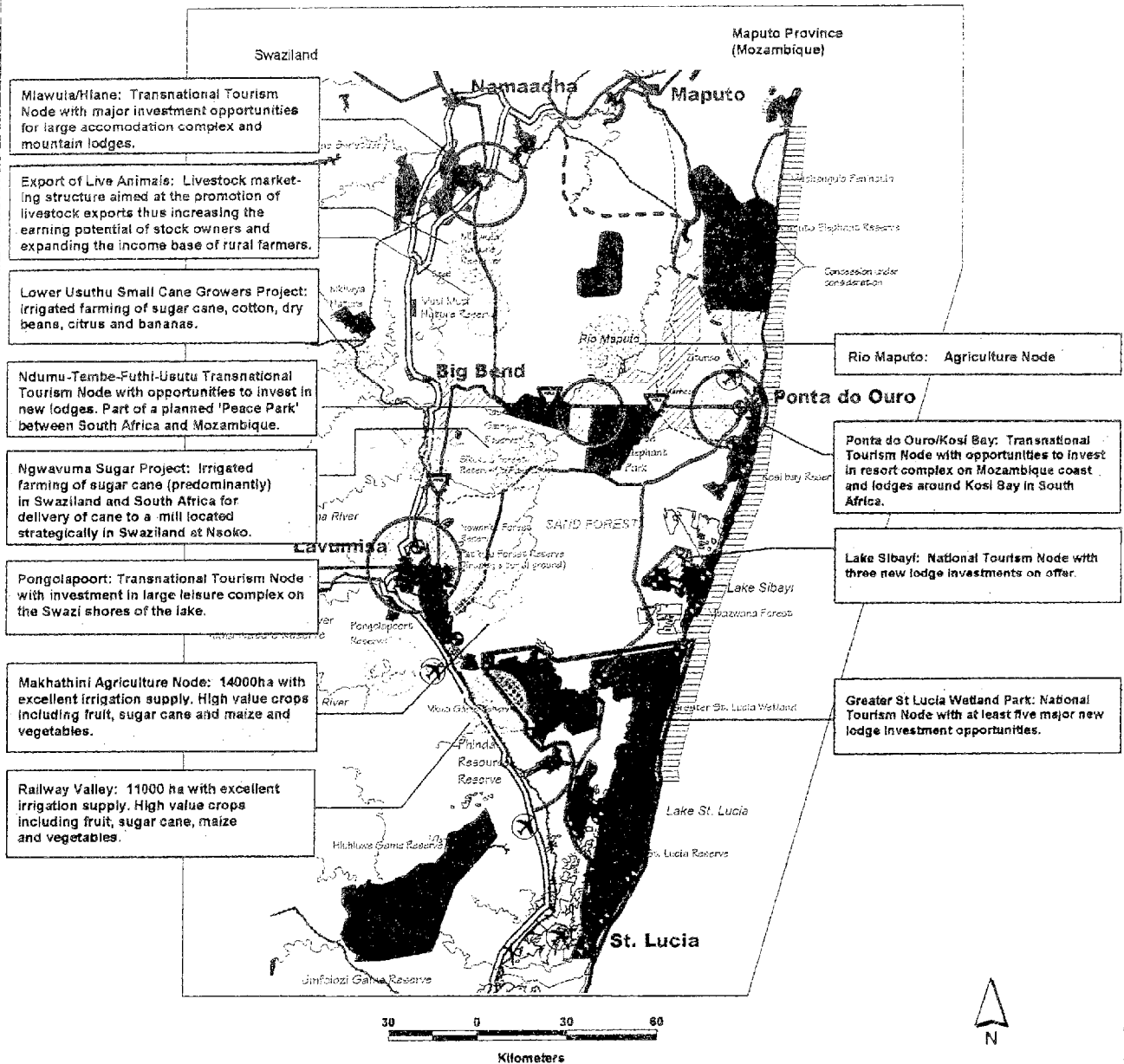
図 2-4-11 SDI 計画位置図

2011/1/19



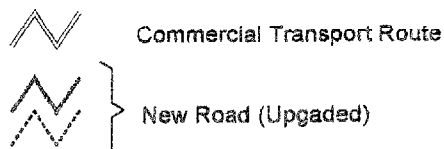
Lead Investment Projects

Map
Number **5**



- Reference -

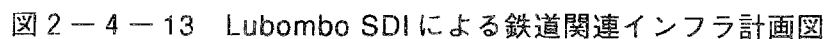
Roads:



Compiled by:



図 2 - 4 - 12 Lubombo SDI による道路関連インフラ計画図

Map Number **4**

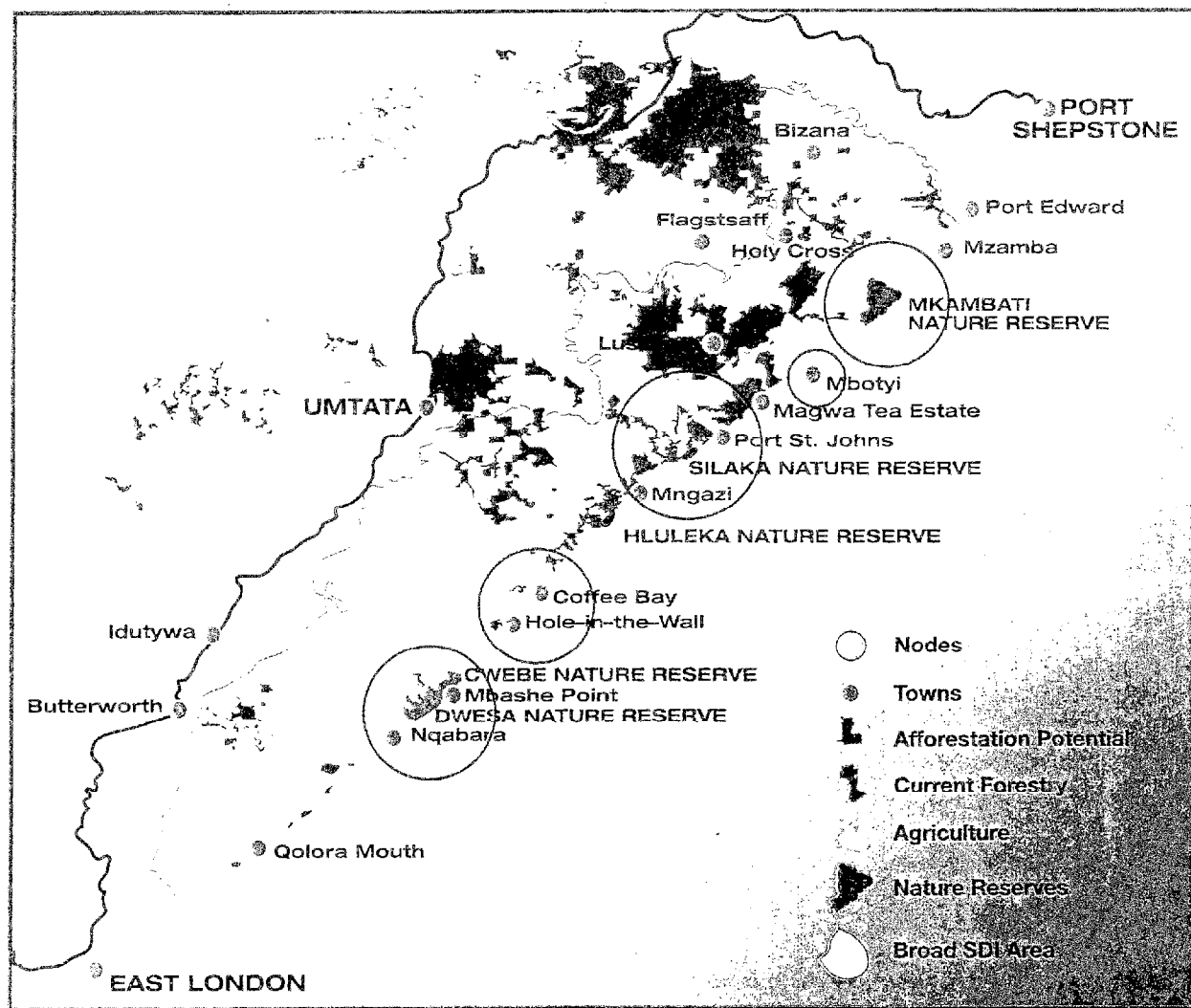


図 2 - 4 - 14 Wild Coast SDI の開発拠点図

2) Tourism Infrastructure Investment Framework

観光環境省は、Development Bank of South Africa の協力の下に、地元コンサルタント KPMG に上記プロジェクトを発注し、1999 年 5 月に各行政レベル及び民間関係者を交えたワークショップの意見を取り入れ、S D I 地区を含む、16 の観光優先開発地域における観光関連インフラ計画のための最終報告書を取りまとめた。

16 の優先地域インフラ・プロジェクトと提案された道路の路線及び長期的にみた交通路線を図 2 - 4 - 15 に示す。同報告書は開発地域の選定方法、優先地域の決定、地域に必要な観光インフラの決定という 3 つのフェーズに分けられて検討された。しかしながら、同報告書は、所得分布及び資源分布等の検討はなされているものの、政策レベルのコンセンサスを得るためのものであり、国民経済的な評価 / 分析は実施されていない。

参考資料 1

運輸関係 RDP

新政権の打ち出している復興開発計画（RDP：Reconstruction and Development Programme）は、主として社会的弱者・貧困層の救済を図るものとして打ち出されているが、このなかでは運輸セクターについても言及している。“White Paper on Reconstruction and Development, Goverment Gazette, Nov. 1994”によると、運輸省関係は以下のように要約される：

1) 政策目的

運輸省の政策目的は、復興開発に対する次の 5 つのプライオリティに集約される：

- － 貧困の撲滅
- － 経済建設
- － 人的資源開発
- － 都市開発
- － 農村開発

(a) 貧困の撲滅

- ・ 雇用を支援することによる貧困の撲滅を図る、このため、国道プロジェクト（建設・維持管理）で雇用機会を創出する。および、中小零細輸送企業に有利なように通勤輸送への補助を給付して、中小零細輸送企業振興を図る。

(b) 経済建設

- ・ 国道ネットワークの整備による経済建設。（国道ネットワークは、経済成長を支え、都市内および農村のコミュニティに雇用機会および基本サービスを与える。）
- ・ 最終消費者に可能な限りの低コストの輸送サービスを供給する政策の実施。
- ・ 社会的弱者層に対し道路輸送産業関連専門的職業への参入の便宜をはかる。
- ・ 交通安全を促進し事故コストを低減させる。

(c) 人的資源開発

- ・ 運輸省予算を財源とするプロジェクトを通して、社会的弱者層に対し訓練の実施と経済的能力の増進を図る。
- ・ 社会の人種等の構成を反映するように、専門的職業・技術者・管理者の集団を訓練し、経済的能力を増進させる。

(d) 都市開発

- ・統合された計画を通して、都市内のコミュニティのための交通の基本手段としての適切な公共交通を供給することを促進する。(その計画は、交通の効率性を高め、適切なインフラストラクチャーの供給を保証し、都市成長を促進するものである。)

(e) 農村開発

- ・統合された計画を通して、農村のコミュニティに対し、雇用機会および基本的サービスへのアクセスを保証する手段としての適当な公共交通を供給することを促進する。(その計画は、インフラストラクチャーの供給を保証し、持続性のある農村生計を促進するものである。)

2) プログラム

政策目的を実施するための省のプログラムは、セクター毎に検討される。下記のプログラムは現在実施されているか、または計画中段階のものである：

(a) 道路セクター

- ・機械力よりは労働力の要素を高めて国道プロジェクトを実施する。また、契約条件や設計基準を改訂して中小零細企業の国道プロジェクトへの参入を拡大する。
- ・道路計画において複線的基準を採り入れる。この複線的基準においては、純財政的観点に加えてアクセシビリティなどのベーシック・ニーズも考慮する、
- ・実施のプロセスのなかで、企画や計画段階における市民層の関与を拡大する。
- ・公的資金によるプロジェクトに雇用された人々への訓練プロジェクトを拡大する。
- ・省の道路部門における現存のそして潜在的な専門的職業・技術者・管理者の集団に対する教育・訓練。

(b) 陸運セクター

- ・コミュニティの交通サービスの供給者、特に中小零細企業に対し補助金を広く支給するために、補助金に関する手続き・基準の改訂。
- ・現在の補助金受給者の効率性と生産性の増進。(現在の財源を有効活用し、多数の都市および農村におけるコミュニティに対し交通サービスを供給するために補助の巾を拡げる。)

3) ターゲット

省の RDP プログラムの主要ターゲットは：

- (a) 適切なインフラストラクチャーの供給によってサポートされる交通サービスにアクセスすることを必要としている都市・農村コミュニティにおける社会的弱者層。
- (b) 公的財源によるプロジェクトを通して道路交通産業に雇用され得る都市・農村コミュニティにおける社会的弱者層。
- (c) 社会的弱者層から雇用されているまたは雇用されているべき現存および将来の交通分野での公的セクターにおける専門家・技術者・管理者。

4) 制度面の改革

省によって構想されている制度面の改革は：

- (a) RDP の実施を便宜し、支援するため省組織の改革。
- (b) 省のスタッフ構成が社会の人種等の構成を反映するような雇用習慣を促進。
- (c) 交通分野における現存の法令組織の構成・構造の見直し。
- (d) 交通運営の統合化を目指した協力関係を強めるための中央政府・州政府間の新しい構造の創設。
- (e) 国道に関する行政・技術機能を遂行する新しい組織の創設（政策と戦略的計画に関する全責任が運輸大臣に帰属するものと仮定して）。

5) 資金調達

RDP のプログラムの資金調達は：

- (a) 現存の予算の再配分（セクター分野や支出カテゴリー間のプライオリティ付けの見直しに基づく再配分）。
- (b) 承認されたプロジェクトに関して RDP ファンド。
- (c) 道路利用者への賦課料金からの原資。
- (d) 高規格・高需要のインフラストラクチャーに関する民間投資。
- (e) 燃料税からの配分（幹線道路ネットワークの維持、運営などに振り向けられる）

参考資料 2

南部アフリカにおける SADC (The Southern African Development Community) による観光共同開発

1) 概 要

SADC は、1980 年に白人支配の南アフリカへの依存から脱却するために組織された、SADCC (the Southern African Co-ordination Conference) を改編する形で、1992 年に発足した。しかし、その後アパルトヘイトが終了した南アフリカが 1994 年に加わり、当初の南アフリカに対抗する組織から、南アフリカを中心とした南部アフリカの経済共同体として位置づけている。

SADC はアンゴラ、ナミビア、ボツワナ、ザンビア、ジンバブエ、マラウイ、南アフリカ、タンザニア、モザンビーク、レソト、スワジランド、モーリシャス、コンゴ、セيشェルズ、の 14 カ国からなり、その各国大臣会議 (Council) による決定事項は、Protocol に纏められて、各国国会での批准を受けて国内法として施行されることとなっている。

2) SADC 内の観光共同開発

1998 年 9 月 6 日より、モーリシャスで行われた SADC サミットにおいて、懸案の「観光開発に関するプロトコール」(Protocol on the Development Tourism in the SADC) が採択され、各国の批准を待って施行されることとなる。

プロトコールそれ自体は総論的・一般的であるが、随所に今後の方向性が見られるので、以下に主な特徴を要約した。

(a) 基本方針 (Principles)

- i) 民営化の推進
- ii) 環境への配慮 (Sustainable Tourism Development)

(b) 旅行促進 (Travel Facilitation)

- i) SADC 域内でのビザ廃止

EU 同様に SADC 域内各国民は他の SADC 域内国にビザ無しで自由に往来できる

- ii) SADC 域外の者には、Multiple Entry Visa の発給
域外の国民は Multiple Visa ひとつで域内全ての国に入国できることとなる
- iii) 外貨持ち込み制限の撤廃
- (c) 人材養成 (Training and Education)
 - i) 教育課程内において観光及び環境に関する教育の実施
 - ii) 観光人材課程の規準化と相互交流の促進
- (d) 振興・宣伝 (Marketing and Promotion)
 - i) SADC 域内の観光に関する振興・促進・宣伝は RETOSA を実施機関とする
 - ii) 域内・域外への振興宣伝を共同で行う
- (e) 調査・統計 (Research and Statistics)
 - i) 統計資料の標準・統一化
 - ii) ビザ申請用紙・出入国書類の統一
- (f) サービスの標準化 (Service Standards)
ホテル等施設の格付け等に対する統一の基準設定

参考資料 3

1) TICAD II における行動計画

1988 年 10 月 19～21 日東京にて開催された第 2 回アフリカ開発会議（TICAD：The Second Tokyo International Conference on African Development）において、下記の観光に関する行動計画が宣言に盛り込まれた。なお、正式文書は英文であるが、便宜上和文訳を掲載した。

《プロジェクト・プログラム概説》

(a) 目的

SADC 地域の観光当局への人材開発及び機能強化を通じた、同地域の観光産業の振興。特にアジア太平洋地域からの観光客増加に重点をおく。（本プロジェクトは、近い将来において東・西部アフリカ地域に拡張し得るモデル・プロジェクトという位置づけを有する。）

(b) プログラム内容

日本政府は、SADC 地域の観光当局への機能強化策の第一歩として、同地域より約 10 名の研修員を招聘し、日本の観光振興の経験と知識を伝達するための「観光振興セミナー」を実施することを検討している。同セミナーでは、日本及びその他アジア地域からの観光客を惹きつけるためのマーケティング戦略にも重点が置かれる。また、日本はアジアに拠点を置く観光機関より講師を招待し、同地域における近年の観光産業の発展の経験を共有することを検討する。

さらに、日本は本セミナーを踏まえての活動として、SADC 地域に対する専門家派遣の可能性を検討し、アフリカの観光当局の更なる強化を支援する予定。

(c) 期待される成果

上記の支援策は、アフリカの観光産業における域内協力を促進し、観光地としてのアフリカ地域の魅力を全地域的に高めることが期待される。

(d) 行動計画での位置づけ

民間セクター開発の枠組みにおける域内協力、南南協力及び機能強化

担当: 外務省中近東アフリカ局アフリカ第二課