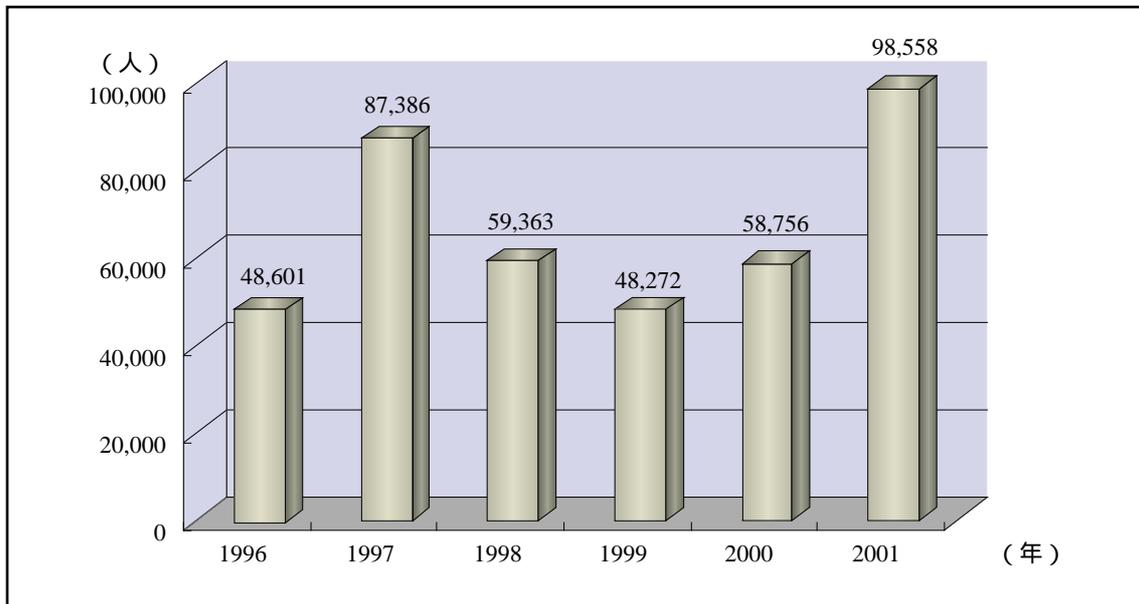


5 - 5 観光客動向

1) 訪問客数

最近6年間にキルギスを訪れた外国人観光客数^{注4}の推移を図5 - 3に示すとおりである。



出所：『Tourism in Kyrgyzstan 2002』キルギス国家統計委員会 2002年

図5 - 3 外国人観光客数

1997年のアジア通貨危機、翌1998年のロシア経済危機の影響により1997年以降2年連続で大幅に減少したが、2000年より回復基調に入った。2002年には約11万4,000人の来訪が予想されている。

2) 国別観光客数

2001年には97か国から9万8,558人の外国人観光客が訪れた。2001年の国別観光客を表5 - 8に示すとおりである。

注4 ビジネス客を含む

表 5 - 8 国別外国人観光客数

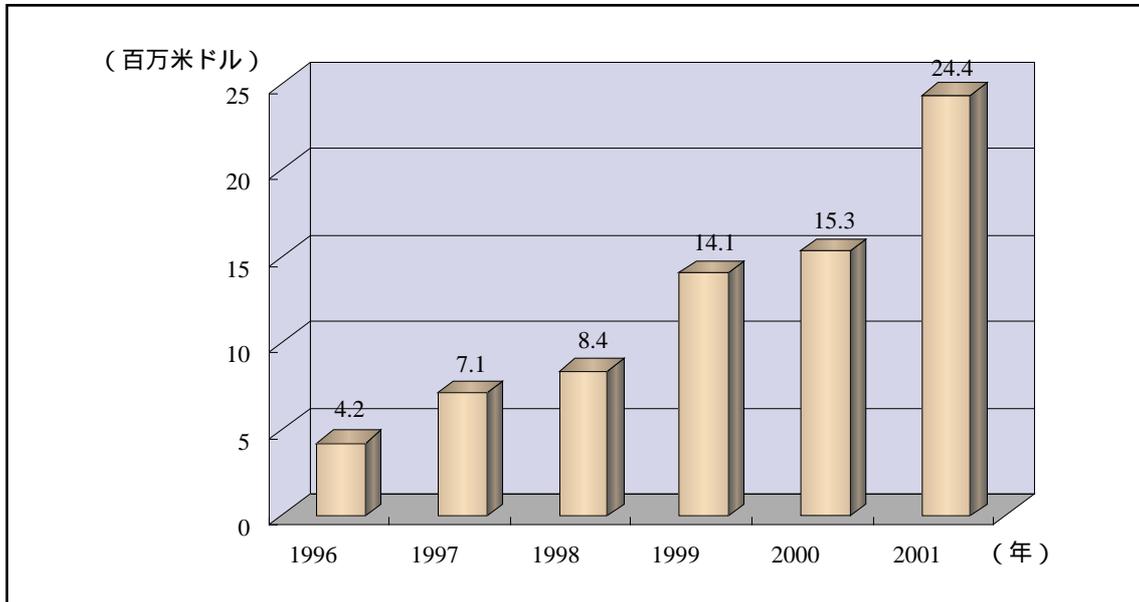
順位	国名	人数	%
1	カザフスタン	47,173	47.9
2	ロシア	11,374	11.5
3	ウズベキスタン	8,076	8.2
4	中国	5,240	5.3
5	米国	3,979	4.0
6	トルコ	3,261	3.3
7	ドイツ	3,039	3.1
8	英国	1,888	1.9
9	日本	1,645	1.7
10	フランス	1,106	1.1
	その他	11,777	12.0
	合計	98,558	100.0

出所：『Tourism in Kyrgyzstan 2002』キルギス国家統計委員会 2002年

CIS諸国の観光客が全体の約7割を占めている。

3) 観光がもたらす外貨収入

観光がもたらす外貨収入(サービス輸出額)の推移を図5-4に示すとおりである。



出所：『Tourism in Kyrgyzstan 2002』キルギス国家統計委員会 2002年

図 5 - 4 観光による外貨収入

1990年代後半の観光客数の減少にかかわらず、外貨収入は年々着実に増加している。観光がサービス輸出総額に占める割合も、1999年21.7%、2000年24.7%、2001年30.0%と、増え続けている。

4) 日本のシルクロード観光客動向

日本の旅行会社4社の中央アジア諸国を含むシルクロード観光パッケージツアー11件の分析結果は、以下のとおりである。

キルギスの位置づけ

11件のうち、キルギスを訪問地に含んでいるのは3件で、他は、ウズベキスタン1国(タシケント、ウルゲンチ、ブハラ、サマルカンド他)を訪問するものが7件、ウズベキスタンとトルクメニスタンの2国のものが1件であった。

キルギスへの出入国ルート

- ・東京からの直行、又はソウル経由でカザフスタン(アルマティ)へ入り、車で入出国するものが2件。
- ・東京又は大阪から中国(ウルムチ)へ入り、鉄道でカザフスタンへ移動した後車で入国し、車で中国(カシュガル)へ出国するものが1件。

キルギスでの観光プログラム

- ・ビシュケク市内観光はすべてのツアーに含まれている。訪問地はマナス王像、国立博物館、バザール等。
- ・アラ・アルチャ自然公園を訪問するのは1件。
- ・イシククリ湖(チョルボン・アタ)はすべてのツアーで訪問地となっている。見学先はブラナタワー、岩絵野外博物館等。湖畔近くの渓谷でのソフト・トレック(乗馬)や鷹狩りのデモンストレーションも含まれる。
- ・ユルタ宿泊(1泊)を含むものが2件。
- ・中国へ出国するツアーは前日ナリンに宿泊(ユルタ又はホームステイ)。

上記より、次のことがいえる。

- ・中央アジアのシルクロード・ツアーでキルギスを訪問地に含むものは半数に満たない。
- ・シルクロード観光の中心はウズベキスタンである。
- ・キルギス南部の都市(オシュ、ナリン等)を訪れるツアーは極めて少ない。
- ・イシククリ湖(チョルボン・アタ市)はキルギス観光の訪問地として定着している。
- ・市内観光、シルクロード遺跡巡り、ソフト・トレックを組み合わせたものが多い。
- ・山岳関連(登山、スキー、ラフティング等)のパッケージツアーは無く、個人手配となる。
- ・サナトリウムでの療養を含むプログラムは無い。

5 - 6 観光関連産業

(1) 宿泊施設

2002年1月時点のキルギス各州ごとの宿泊施設数を、表5 - 9に示すとおりである。

表5 - 9 宿泊施設数

	ホテル	保養施設
バトケン州	8	5
ジャララバード州	11	25
イシククリ州	8	110
ナリン州	9	3
オシュ州	13	15
タラス州	2	2
チュイ州	12	13
ビシュケク市	28	4
合計	91	177

出所：『Tourism in Kyrgyzstan 2002』キルギス国家統計委員会 2002年

大部分がソ連時代に建設されたものである。保養施設の62%がイシククリ州に集中している。

ビシュケク市内の28のホテルのうち、外国人観光客が頻繁に利用するのは10に満たない。1995年にトルコ資本の「PINARA」、2001年には「HYATT REGENCY」が開業し、観光客の選択肢は増えつつある。最近の傾向として、部屋数10～30程度の山小屋風のホテルが人気を博しており、高い稼働率を示している。主要なホテル6つの概要は別添3参照。

(2) 旅行会社

旅行会社は、観光客の受入れを行うツアーオペレーターと、国外旅行の手配を行うツアーエージェントに統計上分類される。2002年1月時点での数は、各々115社、130社となっている(両方に従事する会社はツアーオペレーターに分類)。

2001年4月に旅行会社のライセンス制度が廃止され、個人が自由に活動できることになった反面、観光客とのトラブルも増加した。現在、ライセンス制度復活が政府内で検討されているが、旅行会社の間でも、サービスの質確保のためにライセンスは必要とする意見と、真のサービス向上は市場競争を通じて達成されるものであり、ライセンスは不要とする意見が対立している。



写真 5 - 19 ツアーオペレーター キルギス・コンセプト社

(3) レストラン・バー

ビシュケク市内では、外国人観光客の増加に伴い、イタリア、中華、韓国等のレストランの開業が続いており、最近では、オープン・カフェスタイルのドイツのビアホールやトルコ料理のレストランが人気を博している。イシククリ湖周辺のチョルポン・アタ市でも、保養施設の宿泊客を対象とした小規模なレストランが増えつつある。主要幹線の沿道では、ユルタによる小食堂の営業が行われている。



写真 5 - 20 ユルタ食堂

(4) 娯楽施設

カジノやボーリング場等の遊戯施設も市内に増えつつあるが、ビシュケク以外の都市には見当たらない。



写真 5 - 21 Hyatt Regency Hotel のカジノ



写真 5 - 22 ボーリング場

(5) 伝統芸能

キルギスの伝統的な舞踊や音楽を楽しめる常設の劇場は市内に無く、舞踊団や音楽家たちは企業や個人からの個別の注文に応じて出張コンサートを行っている。楽器は、コムズと呼

ばれる馬毛の3弦楽器をはじめ、遊牧民族の生活を反映した小型のものである。



写真5 - 23 フォークロア・コンサート

5 - 7 交通施設

観光の醍醐味は目的地にだけあるのではなく、その移動の過程、すなわち、安全、快適性、サービス、スピード、風景等も重要な要素となる。キルギスの観光の発展は、交通をはじめとするインフラの整備に大きく依存する。政府も「2010年までの国家観光開発プログラム」においてインフラ整備を短・中・長期の全期間を通じた重要課題とし、公共投資においても道路や空港整備を優先プロジェクトとして位置づけている。

貨物と旅客の輸送手段別の輸送量(2001年)を表5 - 10に示すとおりである。

表5 - 10 輸送手段別輸送量(2001年)

輸送手段	貨物輸送		旅客輸送	
	(単位:百万t)	%	(単位:百万人)	%
道路	26.5	94.6	465.5	99.9
鉄道	0.9	3.2	0.6	0.1
航空	0.004	0.0	0.2	0.0
水上	0.036	0.1	-	-
パイプライン	0.6	2.1	-	-
合計	28.0	100.0	466.3	100.0

出所:『Kyrgyzstan in Figures』キルギス国家統計委員会 2002年

以下、交通手段別に現状と課題を記す。

(1) 道路輸送

内陸国家であり、国土の9割以上が山岳地であるキルギスでは、その地理的要因によって輸送の大部分が道路輸送であり、貨物輸送の94.6%、旅客輸送の99.9%を占めている。

道路総延長は3万4,000kmで、うち公道は1万9,000kmである。旧ソ連時代から適切な補修がなされなかったことや独立後の予算不足により、路面の状態は悪く、60%は改良舗装が行われておらず、重量トラックの走行に適した道路は20%に満たない。政府による道路セクターへの公共投資は、必要額の18～20%にとどまっている。

キルギス経済の動脈となっているのが首都ビシュケクと第二の都市オシュを結ぶ幹線道路(全長619km)であり、国際機関(ADB、IDB)や日本政府(JBIC - 旧OECS)の支援を受け、改修工事が進行中である。既にフェーズ(1996～1998年)は終了、フェーズ(1998年～)が現在継続中で、フェーズ2のF/Sは2001年前半に終了している。

ビシュケク～バリクチ間道路は、鉄道路線と並行して敷設されており、山岳地帯を通過するため視距の確保が難しく、夏期の交通量が多い時期は渋滞や事故が多発している。また、土砂崩れ防止のため一部線形の改良が必要な区間もあるが、対策は施されていない。

イシククリ湖環状道路も維持補修が不十分なため、路面の破損が多く見られる。補修について、IsDBがF/Sの実施並びに融資を検討しているが、実現の目処は立っていない。



写真5 - 24 イシククリ湖南岸道路

観光客が利用する道路交通機関の概要は以下のとおりである。

1) 旅行会社の車両

欧米諸国やアジアからの外国人観光客の大部分は、旅行会社の用意する車両(マイクロバス、ランドクルーザー、セダン等)を利用しており、公共交通機関の利用はまれである。車両のうち旅行会社が所有するのは全体の10～20%で、ほとんどが持ち主である運転手ごとレンタル契約したものである。車の整備状況はおおむね良好であるが、運転手が外注であるため、なかには観光客に対するサービス精神に欠けている者も時折見受けられる。

2) 路線バス

ビシュケク市内のバスターミナルから、国内各都市への長距離路線バスが運行している。イシククリ方面は夏期には1日約4便が運行し、主にキルギス国内やCIS諸国の観光客が利用している。路面の状態が悪く、車両が老朽化しているため、チョルポン・アタまでの所要時間は約5時間である。民間企業が営業する小型マイクロバスによる路線タクシーとの競争が激しくなり、利用者は減り続けている。

3) タクシー

登場してまだ間もなく、ビシュケク市内で4社が登録営業を行っている。いずれの会社もサービス内容は似かよっており、料金はメーター制ではなく、市内は定額制又は時間制、郊外は走行距離を基に算出される。車両のほとんどが運転手の個人所有で、無線で受けたオーダー以外は会社に売上を申告する義務はない。料金の概要を表5-11に示すとおりである。

表5-11 ビシュケクのタクシー料金

サービス	料金
ビシュケク市内(6:00～23:00)	75 Som
同 (23:00～6:00)	100 Som
同 (時間制料金)	140 Som / 時間
ビシュケク郊外(片道)	10 Som / km
同 (往復)	7 Som / km
空港送迎 (片道)	350 Som
同 (往復)	500 Som + 1時間

出所:「SUPER TAXI」社

(2) 航空輸送

キルギスの国際空港は、ビシュケク(マナス)とオシュの2つだけである。国内輸送の大部分が陸上輸送に依存しているため、国内航空輸送は極めて低い水準にとどまっており、ソ連時代に建設された約20の地方空港はほとんど稼働を停止している。イシククリ湖近くのチョ

ルボン・アタ空港は、夏期にロシアやカザフスタンのチャーター機が離発着することがあり、国境警備隊と税関が出張して業務を行っている。

マナス空港では日本政府(JBIC - 旧 OECF)の援助によって、1996年より空港ビルの改修工事が進められている。また、オシュ空港の改修工事は、IsDB とクウェートの基金による援助が目下検討されている。

ビシュケク発の国際線直行便の運航状況を表5 - 12 に示すとおりである。

表5 - 12 国際線直行便運航状況

航空会社	ルート	運航曜日
British Airways	London-Bishkek-Baku	水、土
Turkish Airline	Istanbul-Bishkek	火、金
Aeroflot	Moscow-Bishkek	月、火、木、金、日
Kyrgyzstan Airlines	Moscow-Bishkek	月、水、木、土
Kyrgyzstan Airlines	Hanover-Bishkek	火、土
Kyrgyzstan Airlines	Frankfurt-Bishkek	金、日
Kyrgyzstan Airlines	Delhi-Bishkek	月、火、金
Kyrgyzstan Airlines	Karachi-Bishkek	木
Kyrgyzstan Airlines	Beijing-Bishkek	水
Kyrgyzstan Airlines	Istanbul-Bishkek	月、木
Kyrgyzstan Airlines	Sharjah-Bishkek	水
ITEK	Urmqi-Bishkek	火
Uzbekistan Airways	Tashkent-Bishkek	月、火、水、木、金、日

出所：「キルギス コンセプト」社よりデータ提供

上記の他にマレーシア航空、及びモンゴル航空との間で直行便就航の合意がなされているにもかかわらず、就航開始の目処が立っていない。また、トルコ航空がイスタンブール～ビシュケク便を現行の2便から3便への増便を申請しているが、競合するキルギス航空の反対によって、実現していない。2001年9月11日の米国同時多発テロ事件後、対アフガニスタン攻撃の発着地として、戦闘終結後はテロリストとの闘いの拠点として、マナス空港には多国籍軍が駐留を続けている。滑走路には旅客機と軍用機とが混在しているが、取り決めによって旅客機優先の運営が徹底されている。駐留軍航空機の着陸料によって空港は財政的に潤い、滑走路内の駐機場整備工事が進められている。このほか、オシュ空港について、米国空軍が、軍用機の離発着を可能にするための改修工事を検討中である。



写真5 - 25 マナス空港(空港長。背後は多国籍軍輸送機。)

空港敷地内には、キルギスとイタリアの合弁企業「Manas Management Company」が経営するエア・カーゴ・ターミナルと機内食ケータリング・センターが営業を行っているが、いずれも保有する能力の半分以下しか稼働していない。



写真5 - 26 エア・カーゴ・ターミナル

(3) 鉄道輸送

イシククリ湖西岸のバリクチから首都ビシュケクを經由してカザフスタンのルゴボイに到る総延長370kmの路線のみ稼働している。オシュとウズベキスタンのフェルガナを結ぶ