

## 太平洋地域における航空と観光

—アセアンを中心にして—

大木登志枝\*

アセアンを含む太平洋地域は、観光客・ビジネス客などの人流の増加が最も期待される地域である。この地域は国家間が海洋を隔てて位置しているため、人の輸送は航空に大きく依存している。今後の需要の増加に対処するため、地域内で国際協力を推進することが重要であり、また、航空輸送分野ではインフラの整備、国際航空政策の自由化の、観光分野では地域全体の発展を考慮し長期的視点に基づいたマーケティングの必要性が強調されるべきである。

### Aviation and Tourism in the Pacific Region

—with Particular Reference to ASEAN Countries—

Toshie OKI\*

The flow of people, such as tourists and business people, is expected to grow the most in the Pacific region especially in the ASEAN countries. Since the region covers a vast ocean, air transportation is one of the most reliable means of transporting people. To cope with this future demand, international cooperation should proceed in the region. As for air transportation, this includes improvements in infrastructure, and liberalization of international air transport policy, and for tourism, the development of a long-range marketing plans will be necessary.

#### 1. はじめに

この5月7日から9日までの3日間、バンコックにおいて太平洋経済協力会議（Pacific Economic Cooperation Conference、略称PECC、加盟国はオーストラリア、ブルネイ、カナダ、中国、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、フィリピン、シンガポール、タイ、米国、台湾、太平洋島しょ諸国）のリサーチプロジェクトの一つである『太平洋における運輸・通信・観光の将来』（トリプルTプロジェクト）に関する会議が開かれた。太平洋の経済発展には運輸・通信の発展が不可欠であることが各国の参加者により改めて認識された。東南アジアのメンバー国はとくに観光の開発に強い興

味を示していた。ここではこの会議で討議された太平洋地域（PECC加盟国および香港をさす。以下同様。）における運輸・通信の役割、およびアセアンにおける航空輸送と観光について論じる。

#### 2. 太平洋地域における運輸・通信の役割

日本、中国、北米、ANIEs、アセアン、オセアニアを含む太平洋地域では1980年以降経済成長が著しい。日本が資本、ANIEsが生産基地、北米がマーケットをそれぞれ提供するという一応の分業体制の下で、この経済成長が進んできた。最近ではANIEs、アセアンの産業が高度化しつつある。今後は、各国間で新たに役割分担が行われ、分業体制はますます進み、ボーダレス・エコノミーと呼ぶべき国境を越えた産業構造が出現するものと予想される。そこでは、人、モノ、カネ、情報の交流は一層活発になり、人、モノを運ぶ船舶・航空などの輸送、カネを送り、情報を伝える電話回線、テレビなどの通信の役割は

\* 三井総合研究所環太平洋研究センター副主任研究員  
Researcher, Center for Pacific Business Studies,  
Mitsui Research Institute  
原稿受理 1989年6月23日

ますます重要になってくるだろう。

運輸・通信の発達によりボーダレス・エコノミーが発展すれば、企業は海外の地方都市にも生産拠点をつくることができ、地域振興に繋がり、以前は低価値だった土地により高い価値が付加される。また、運輸・通信の発達は発展途上国の一般市民に海外旅行やテレビを通し先進国の生活水準に接することを可能にし、彼等に“生活を向上させたい”という気持ちをおこさせている。これをデモンストレーション効果と呼ぶでしょう。

大戦後の日本がこの効果のいい例である。アメリカ駐留軍の人々の生活を羨んで、彼等の生活水準に追付きたいと思い、当時の日本人は一生懸命働いた。そして、この効果は現在、ANIEs・アセアンの人々の間で広まってきており、彼等の働くモチベーションを喚起し、勤労意欲を高め、ひいては経済発展に繋がるものだと考える。

以上のように、運輸・通信の発達は、今まで経済価値が無かった所に価値を作り出すのであり、経済のパイそのものを広げることになる。21世紀に向けて経済成長が鈍化すると予想される中、パイを広げるといことは活性化へ導く一つの方法である。そう考えると、運輸・通信は太平洋地域の経済の舞台を変える中心装置であるといえるであろう。運輸・通信の発展は不可欠である。

とくに、人の輸送手段は国家間が広い海洋で隔たっている太平洋地域では、長距離輸送と高速性というメリットをもつ航空に大きく依存することになる。そこで次に太平洋地域における国際航空輸送についてアセアンに重点を置きつつ述べてみたい。

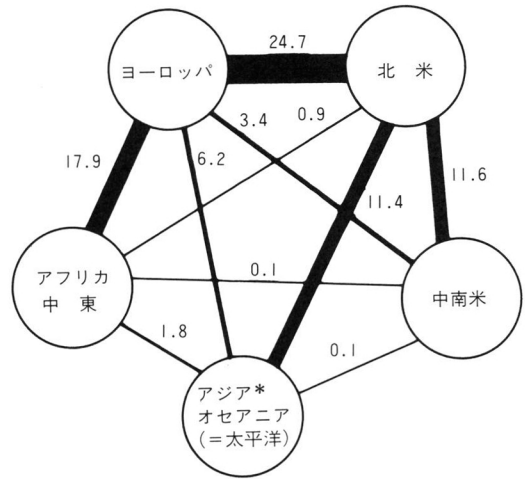
### 3. 太平洋地域における国際航空輸送の現状

#### 3-1 太平洋地域における著しい需要の伸び

まず世界における国際航空旅客数の動向について見てみると、一見して北米とヨーロッパ間の流動が大きいことに気付く (Fig. 1)。輸送量からいえば、まだまだ大西洋の時代といえよう。

しかしながら、太平洋における国際旅客需要の伸びは著しく、1980年から87年までの年平均伸び率は最も旅客数の多いヨーロッパ域内では4.56%、北米-ヨーロッパ間では4.87%であったのに対し、アジア-北米間では9.12%、アジア-オセアニア域内では7.30%と世界平均の4.33%を大きく上回るものであった。

この原因として、太平洋地域の経済成長が1970年



注) \*はインド大陸を除く。

資料) 参考文献6)。

Fig. 1 世界の旅客の動き (1987/単位百万人)

代以降他の地域に比べて大きかったことがあげられる。80年代半ばにはANIEsでは2桁に近い経済成長率を、アセアンでも6~7%の成長を記録した。太平洋地域の経済発展に伴い旅客の増加は今後も続くと予想され三井銀総合研究所の予測では、太平洋地域の旅客需要は21世紀に向けても年平均7.4%で伸び、太平洋地域は、世界で最も成長する航空市場になると考えられる。

#### 3-2 太平洋地域の航空政策自由化

太平洋地域での航空旅客需要は最も成長が著しいが、それに対処するため、各国は相手国と航空交渉を行い、既存の二国間協定の枠内で路線の増加、輸送力の拡大を行っている。欧米諸国による規制緩和と政策の影響を受け、当地域においても航空政策は自由化の方向に向かっていくといえよう。

国際航空政策の規制緩和は航空会社に運営、営業面での自由を与えるものだが、その緩和状況は国によって様々である。シンガポールのように競争政策を推進している国もあれば、日本のように保護主義的傾向が強い国もある。しかし、規制緩和が全体的な方向ならば、それを認識した上で自国の航空政策を検討しないと、結果的には自国の航空会社の生産性を低くし、シェアを失ってしまうことになる。

太平洋地域における国際航空の自由化の状況は以下に述べるようにナショナルエアラインの民営化の動きと二国間協定の内容に反映されている。まず当地域のほとんどのナショナルエアラインはその資本の全部または一部が政府によって所有されているが、

政府出資シェアは低下する傾向にある。日本、マレーシア、シンガポールなどがその例である。第二に二国間協定における国際線航空会社の一社指定から複数社指定への動きがあげられる。それにより、ナショナルエアラインが国際線において保っていた一社独占体制が崩れ、競争が促進された。しかしながら、現実には、ANIEs、アセアン各国における第二の国際線航空会社は香港に存在するのみである。第三に二国間協定における輸送量規制の方法の緩和がある。ほとんどの二国間協定では事前協議という方法をとっており、制限なしとしているケースは少ない。米国と韓国、シンガポール、タイ間では輸送力制限が撤廃されている。第四に運賃設定の弾力化の動きがある。ほとんどの二国間では、両国の航空会社が申請した運賃は両当事国政府が認可しなければ発効されないとする厳しい二重承認主義がとられているが、米国とシンガポール、タイ間では、一方の政府の認可で発効できる二重不承認主義がとられている。アセアン、ANIEsではIATA非加盟航空会社が多いため、運賃競争が激しく、多くの割り引き料金が存在するが、政府がこの低運賃政策に対し、反対することはほとんどない。

このような航空政策の自由化の方向は望ましいと考える。政府の航空政策の方針が保守的なあまり、潜在的旅客市場が存在しながら航空会社が航空路線を提供できないということでは、政府は自国の航空産業の発展を押しえることになってしまう。国によって事情は異なるが、政府は航空会社に自由な経営を許すような状況を与えるべきではないか。それが航空会社間での競争を促進させ、生産性の向上、ひいては利用者へのサービス向上へとつながるのであ

る。トリプルTバンコック会議でも、同様の意見が述べられ、航空輸送発展のためには航空政策の自由化が必要で、日本に関しては日本発の航空運賃が高いため潜在旅客需要が押さえられているとの指摘があった。日本人はこの地域の旅客需要の中心であるため、この地域の国々は日本の航空政策の動向に敏感である。

### 3-3 アセアン諸国の航空政策

1986年における全世界の路線別旅客数を見ると上位25路線の中に太平洋地域の路線が11路線もある。中心は日本発着の路線だが、アセアン発着の路線も7線含まれている (Table 1)。

またアセアン・ANIEsではTable 2からわかるよ

Table 1 国際線路線別旅客数上位25路線 (1986)

	路 線	旅客数 (千人)
1	ロンドンーパリ	2190
2	ロンドンーニューヨーク	2067
3	アムステルダムーロンドン	1291
4	香港ー東京	1255
⑤	クアラルンプールーシンガポール	1241
⑥	香港ータイペイ	1228
7	ダブリンーロンドン	1113
8	ホノルルー東京	1067
⑨	バンコックー香港	1063
10	タイペイー東京	1024
11	ソウルー東京	1018
12	ニューヨークートロント	940
13	フランクフルトーロンドン	865
14	ロスアンゼルスー東京	851
⑮	ジャカルターシンガポール	836
⑯	香港ーシンガポール	818
17	シカゴートロント	794
18	ニューヨークーパリ	786
⑲	バンコックーシンガポール	778
20	アルジェーパリ	755
21	コペンハーゲンーオスロ	716
22	ブリュッセルーロンドン	692
23	マイアミーナーッソー	686
24	フランクフルトーニューヨーク	670
⑳	香港ーマニラ	650

出所) 参考文献9)。

Table 2 アセアンと先進諸国の航空輸送量 (1987)

	航空輸送量 <百万トンキロ>	旅客数<千人>	国民100人当たりの旅客数	国民1人当たりのGNP<米ドル>
インドネシア	1,373 (932)	7,512 (1,491)	4.4 (0.9)	388
マレーシア	1,070 (921)	7,596 (3,318)	45.9 (20.0)	1,808
フィリピン	1,133 (964)	5,239 (1,470)	9.1 (2.6)	560
シンガポール	3,680 (3,680)	5,248 (5,248)	201.1 (201.1)	7,872
タイ	1,735 (1,658)	5,180 (3,598)	9.7 (6.7)	847
英国	10,255 (9,922)	33,750 (23,653)	59.3 (41.6)	9,786
フランス	7,437 (5,998)	27,866 (11,431)	50.1 (20.6)	13,123
米国	72,697 (18,148)	439,732 (36,871)	180.4 (15.1)	18,515
日本	10,682 (7,362)	57,775 (8,025)	47.3 (6.6)	19,530
オーストラリア	4,348 (3,032)	16,784 (3,314)	103.3 (20.4)	11,494

注) ( ) 内は国際線。

資料) 参考文献9)、11)。

うにGNPの割りには航空輸送の輸送量が多い。この表の“旅客”はその国の航空会社が運んだ旅客を示しており、人口に対する国際旅客の割合はアセアン3か国で日本よりも高い。これは政府や航空会社が自国の利用者だけでなく、外国の利用者をひきつけるような航空政策をとっているためであり、これらの国々が国際旅客輸送についてかなり力を入れていることがわかる。

シンガポール航空(SIA)に代表されるアセアン諸国の国際航空会社ではヨーロッパ-オセアニア間、中東-東アジア間の中間に位置するという地理的条件を利用し、第六の自由(相手国から自国を経由して第三国に貨客を輸送すること=いわゆる第三・第四の自由の結合)を活用するという戦略をとっている。そして低人件費に基づくコスト削減によって高い労働生産性をあげている。

またアセアン諸国の政府は航空産業を重要視しており、安価な航空運賃、効率的な航空サービスによって海外旅客を運び、自国の観光産業に貢献することを期待して、自国の国際航空会社が競争力をつけるように自由な航空政策をとる方向に進んでいる。アセアン地域は欧米と並ぶ航空輸送の先進地域であるといえるだろう。

アセアンにおける航空政策の最も大きな問題点は航空会社が国有企業であるという点であろう。たとえば政府予算の制限や事務的手続きの遅れにより、機材の購入やリースに制約がみられ、需要にみあった供給が阻まれている可能性がある。国有企業という形は、その産業が未成熟な段階では有効に働くが、成熟期に入ると、自由な経営を妨げる要因ともなり得る。現在では、アセアンの航空会社では民営化が進みつつあり、シンガポールとマレーシアはSIAやマレーシア航空(MAS)の政府の持ち株を一部売却したし、タイとフィリピンはタイ国際航空(THA)およびフィリピン航空(PAL)の民営化を検討中である。

以下に述べるのは、アセアン諸国の航空政策の動向である。

シンガポールは、年間、人口の2倍の旅客を輸送しているという事実からも明らかであるように(日本は国内線旅客も含めて人口の0.5倍、米国でさえ1.8倍である)、国際航空輸送は重要な産業になっており、観光産業とも関わり同国の経済発展に大きく寄与している。1972年、SIAが独立してから、シンガポールはオープンスカイポリシーを打ち出してきた。

国内市場がないため、シンガポールは市場を海外に求めるしかなく、SIAに広い権益を与えることが必要であった。その結果、二国間交渉でも『競争の機会均等の上の平等』を柱に積極的に権益確保を主張している。

タイは自国の経済、特に観光の発展に力をいれている関係で、航空政策の自由化を推進している。その一方、自国のTHAの権益を守ることも怠っていない。

インドネシアはつい近年まで、航空政策は発展途上国にとって適した程度でよく、それによって競争力がなくなれば、保護主義で対応すればよいと考えていた。たとえば外国航空会社の乗り入れを首都ジャカルタのみに限り、ジャカルタからバリ島へのドル箱路線はガルーダインドネシア航空(GIA)に独占させていた。しかし、観光を振興させる為には航空サービスが重要である事を認識し、政策転換を図ろうとしている。インドネシアの規制緩和の例として、インドネシア政府が去年GIAの国内線用にB737を発注するのを許可したということがある。GIAが国内線用に国営航空機製造(IPTN)以外の外国の航空機メーカーの機材を購入するのは初めてのことである。

フィリピンは、インドネシアと同様、航空の発展に出遅れている。最近でも競争が集中する路線ではPALを守ろうとする姿勢がみられる。

マレーシアは隣国であるシンガポールと同様の政策を試みており、さらなる自由化を進めているが、この国の特徴は航空交渉で貿易など他の国家取り引きに航空を絡めて航空権益の拡大を図っていることである。

### 3-4 アセアンを含む太平洋地域における 空港整備状況

旅客を集めるには航空政策の自由化と並び空港整備を推進することが不可欠である。

より多くの貨客を受け入れ空港のハブ的機能を強化するためには、航空機が発着する十分な滑走路、駐機スペース、貨客処理のためのターミナル、効率的な管制システム・通関システムをもち、発着時間に制限がなく、都市中心部へのアクセス手段が充実していることが重要であろう。太平洋地域の空港は3つのタイプに分けられる。シンガポールのチャンギ空港のように近代的に効率的に整備されたタイプ、日本の成田空港のように混雑し、容量不足が心配されるタイプ、南太平洋島しょ諸国の空港のように今

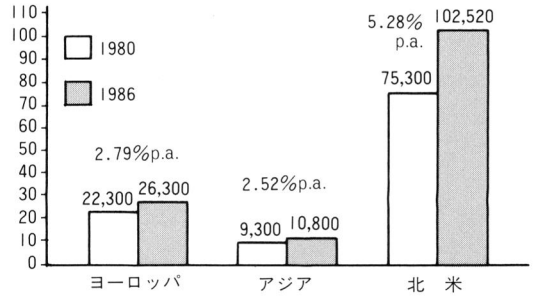
後発展が望まれるタイプである。

太平洋地域では旅客需要は増加し続けるのに対し滑走路の不足やターミナルビルの狭隘さが問題になっている空港も多い。典型は日本の成田空港である。長期的にみて容量不足が予測されるのは香港、バンコック、シドニーである。

成田の場合をみると、1987年の取扱い旅客数は約1,200万人で旅客ターミナルの有効処理能力の1,100万人/年を既に越えている。拡張工事は進められているが、実はまだ一部用地買収も済んでいない状況である。物理的に容量不足で、日本政府の保護主義的な航空政策のため外国航空会社の乗り入れが規制されている成田がいつまでも太平洋地域のハブ空港としての地位を保っていられるだろうか。アセアン、ANIEsと北米間の長距離直行便が増加すれば現在の中継地としての地位は低くなるだろう。それどころか、そういった状況は日本の旅客需要を押さえることにもなってしまう。いかに海外で進んだ航空政策をとり、空港が近代化されても、肝心の需要の中心である日本の旅客需要が押さえられるならば、それは、太平洋地域の国際航空輸送全体の発展を妨げるものだといえよう。

アセアンの空港は、それぞれの空港が地域のハブとして機能を強化していくことを政策の中心に置き、80年代になってから首都空港の近代化を進めてきている。バンコックのドンムアン空港の拡張、ジャカルタのスカルノハッタ空港の建設、シンガポールのチャンギ空港およびマニラ国際空港の新ターミナルビル建設が行われ、現在もマニラ国際空港やクアラルンプール・スパン空港では拡張工事が進められている。

西欧先進国の空港と比べると、アセアンの空港は規模的には小さいが、バンコックを除き、容量にはまだ余裕がみられる。問題は旅客の利便性を考慮しアクセス手段の充実を図るべきであるという点である。西欧先進国の空港のアクセス手段が一般道路、高速道路、もしくは鉄道など2本以上あるのに対し、アセアンでは一般道路もしくは高速道路1本である。唯一シンガポールでは高速道路に加え、空港に直接乗り入れできる地下鉄（MRT：Mass Rapid Transit）を建設中である。国際空港と地方空港間のアクセスも重要である。アセアン地域では国内のネットワーク網は比較的乏しく、そのためインドネシアなどでは魅力的な観光資源を持ちながら、観光客誘致が出来ないでいる。



資料) 参考文献8)、9)。

Fig. 2 世界の民間航空機のパイロット数の変化

### 3-5 人材の育成

旅客重要が増え、航空機の機体数や便数が増えると、当然の事ながら、航空機を運行するパイロット、機材整備に従事する整備士、発着をコントロールする管制官もそれに対応すべく増員することが必要である。

パイロットの現状を見てみると、Fig. 2に示すように、アジアにおけるパイロットの増加率は2.5%と旅客の伸びの3分の1程度である。アセアンでは、軍で訓練を受けたパイロットが多く、それ以外の訓練機関はほとんどない。アセアンの航空会社は自社パイロットの訓練を欧米で行うしかなく、費用がかかるため、外国人パイロットを雇っている。

## 4. 観光産業の状況

### 4-1 アセアンにおける観光産業の重要性

航空産業の発展と平行して観光産業はアセアン諸国にとってますます重要な産業になってきている。雇用創出、地域産業の活性化により経済成長をもたらし、多額の外貨獲得手段となり得るなどの大きな経済的效果を持つからである。また、国際人流が生ずることで、国際理解を深めるなどの文化的・社会的効果もある。

国際観光収入はASEAN全体で1981年から年平均8.6%で伸び、1987年には61億3,700万米ドルに達した。シンガポールでは観光収入はGNPの10.8%、タイでは4.3%を占めた（日本では、わずか0.1%、米国では0.3%である）。

また観光は外貨獲得の手段としてアセアンではたいへん重要になってきている。従来、タイ・マレーシア・インドネシアは外貨の流入を米・すず・石油などの1次産品の輸出に依存していたが、それらの価格低下により、外貨獲得の中心は観光産業にとって代わられることになった。1987年、タイでは米輸

Table 3 アセアン各国における観光政策

インドネシア	・“Visit Indonesia Year” (1991年) (太平洋アジア観光協会総会をバリ島で開催) 1990年に大掛かりな米国観光客誘致プロモーションを展開予定。第5次開発五カ年計画で、観光振興とくに外国人観光客誘致に重点。
シンガポール	・観光資源五カ年計画 ( ~1991年)
フィリピン	・フィリピンフェスタ'89
タイ	・“Visit Thailand Year” (1987年) (タイ国王遺曆を記念) 1987年に観光促進のために1,990万ドルの予算を計上
ASEAN	・“Visit ASEAN Year” (1992年) (ASEAN設立25周年記念)

資料) 参考文献13)、14)。

出額9億米ドルに対して観光により19億米ドルの外貨を獲得し、フィリピンでも観光収入は、外貨収入品目の2位を占めた。シンガポールでも外貨収入の16%を占めている。

そういったことから、アセアン諸国は観光予算を増額したり、観光振興政策に重点を置き始めた。その努力が、観光産業の発展につながったといえるだろう。Table 3に示すのは各国が計画している観光政策の例である。

#### 4-2 成長するアセアンの観光市場

世界の国際観光収入をみると、不況を脱した1986年より2桁の伸び率で推移しており、1987年に1,500億ドルに達し、前年比伸び率は16.1%であった。

世界の国際観光市場に占める太平洋地域のシェアはTable 4に示すように、国際観光客数、観光収入額とも、まだまだ小さいが、成長は最も著しい地域である。国際観光収入は1986年、87年にそれぞれ25.7%、28.0%の伸び率を示した。1987年の国際観光客数(訪問者の国籍または居住国別で数えるため、航空旅客数とは必ずしも一致しない)は世界全体では前年よりの伸び率が4.0%であったのに対し、太平洋地域では13.8%であった。アメリカの5.2%、ヨーロッパの2.1%と比較すると太平洋地域の伸びが特に著しかったといえるであろう。

Table 5より、インドネシア、シンガポール、タイで国際観光客数・観光収入とも伸びが大きく、観光客数に関しては太平洋地域の伸び率を上回っていることが指摘できる。今後もこの傾向は続くと思われる。

近年のアセアンの観光市場の成長の理由として何が考えられるのであろうか。まずあげられるのは、アセアンの通貨が米ドルとリンクしているため、1986年以降のドル安の影響を受けて、日本やヨーロ

Table 4 世界の国際観光市場 (1987)

地域	観光客数 (千人)	世界に占める割合(%)	観光収入 (百万米ドル)	世界に占める割合(%)
太平洋	34,000	9.6	18,500	12.3
ヨーロッパ	234,500	66.1	90,000	59.7
アメリカ	66,000	18.6	31,500	21.0

出所) 参考文献7)。

Table 5 アセアン諸国における国際観光

国	観光客数 (千人)			観光収入 (百万米ドル)		
	86年	87年	伸び率(%)	86年	87年	伸び率(%)
インドネシア	825	1,005	27.3	644	803	24.7
マレーシア	1,054	1,146	8.7	645	716	11.0
シンガポール	3,191	3,679	15.3	1,767	2,216	25.4
フィリピン	782	795	1.7	650	459	-29.4
タイ	2,818	3,483	23.6	1,420	1,943	36.8

資料) 参考文献10)、12)。

ッパの観光客にとってアセアンでの旅が安価になったということである。特にアセアンへの観光客のうち20%は日本人であるため、ドル安・円高の影響は大きい。

次に、旅客受入れ体制の整備の向上がある。産業発展に伴い運輸・通信などのインフラストラクチャーが整備され、ホテルなどの宿泊施設などの建設も進んだ。特に旅客の増加したタイ・シンガポールなどで進展が大きかった。例えばシンガポールは1984年にホテルの部屋数が14,350であったのが、1987年にはその1.5倍の21,891に増加した。

アセアンのリゾートスポットに対し、観光地としての人気が出てきたことに加え、経済・政治状況が安定してきたため(フィリピンは除く)、外国からの観光客が滞在しやすくなってきたことも指摘できる。

アセアンの観光資源は海洋リゾート、ショッピング、ユニークな東洋文化である。タイとフィリピンの魅力は文化とビーチであり、シンガポールは電気製品、宝石などのショッピングおよび国際会議場により人気を集めている。インドネシアは、各地に美しい観光資源を持ちながらも、現在のところバリ島のみが際だって観光客を集めている。マレーシアではベナンなどのビーチ、ユニークな文化はあるものの、まだはっきりした観光資源となるイメージを作れないでいることが弱点となっている。

#### 4-3 アセアンの今後の観光のありかた

しかしながら、現在のアセアンのこうした観光市場の拡大はドル安など観光政策外の偶発的な影響もみられる。今後は、これを契機に長期的な経済発展

Table 6 アセアン各国における観光関連人材養成機関

インドネシア	University of Udayana (Bali)
マレーシア	National Productivity Centre Mara Institute of Technology
シンガポール	Singapore Tourist Promotion Board Singapore Hotel Association Training and Education Center Center for Travel Related Studies Restaurant Association of Singapore Training Center
フィリピン	Asian Institute of Tourism Hotel and Restaurant Industry Board
タイ	Tourism Authority of Thailand

資料) 参考文献13)。

に結び付くよう観光開発を進めることが肝要である。そのためには、観光産業を構成する役割分担の明確化、各種効果の波及構造、効果阻害要因の除去、地域開発を主導する手段としての観光開発のありかた等に関する基礎的研究を行い、波及効果を最大にするように基本計画を策定し、長期的マーケット戦略を練ることが不可欠である。

観光政策は、自国の経済発展の現状および国際的な立場を十分考慮し、観光産業の公共・民間両部門の役割分担を明確にしたうえで、資金調達を考慮すべきである。また、観光事業の推進が地域住民になんらかの悪影響を及ぼす場合にはその除去、そのための協力体制の確立についても考慮されなければならない。観光開発調査のノウハウ、資金援助等については先進国、国際機関の協力も必要であろう。

#### 4-4 人材の育成

航空産業と同じく、観光産業でも人材の不足が懸念されている。観光産業に関係する人材としては、プロジェクト・オーガナイザー、ホテルの経営者・中間管理層・一般従業員、およびツアーガイド等がある。

アセアンでは管理層はスイス人やドイツ人などの外国人によって占められており、需要の増加に対処するため現地人の管理者が必要となり、観光に関する教育機関が設立されている (Table 6)。

今後も、観光専門学校や大学のホテル・観光学科を設立し、人材を訓練し、旅行サービスの質を高めていくことが必要であろう。先進国の公共セクターによる観光行政に関わる研修、民間セクターによる研修生受入れの実施も推進させるべきであろう。

#### 5. アセアンにおける今後の協力体制

太平洋における人流は、所得の向上、価値観の多様化、余暇の増大やモビリティの高い価値観を持つ

世代への世代交替により、観光客、ビジネス客、留学、親戚訪問の形をとって倍増する。ビジネス客には、管理層、専門的技術者、企業研修生、単純労働者などが含まれるが、その形は長期滞在か、頻繁な出張となるだろう。それは東京から大阪へ出張するような気軽さで行われ、“日常化”する。しかしながら、それは国から国へと、それも海洋を隔てた国家間の移動となるのだから、長距離輸送、輸送時間の短縮というメリットをもつ航空輸送に対する依存度はますます高まるのである。

太平洋地域の中でも、最も経済成長が期待されるのはアセアン地域で、2000年にむけて年率7~8%で伸びると予想され、それに従って航空旅客の伸びも最も増加すると考えられる。今後の需要の増加を受け入れるために、アセアン各国は航空輸送のインフラを強化し観光政策を充実させていく意向である。そこで、今後の政策としては各国間の協力というものがより一層重要になってくるとと思われる。

航空輸送に関しては、国益が衝突することもあり、多くの国の利益を満足させる協力体制というのは困難であるため、現在のように二国間での協定という形をとらざるを得ないようである。その枠組みで、協力を推進するには、二国間協定の内容を自由化していくしかないだろう。

観光関係の国際協力として、各国の国際観光振興会 (NTO: National Tourist Organization)、SCOT (ASEAN Sub-Committee On Tourism) および ASEANTA (ASEAN Tourism Association) によってアセアンの観光のマーケティング・調査が行われている。その際、問題となるのは、各国間での観光産業の位置付けが異なること、リゾート、ショッピングなど観光資源の差別化が十分行われておらず競争になってしまうこと、商業的な宣伝活動が成功していないことである。

現在、アセアン諸国による協力で進められているのがアセアン設立25周年を記念して1992年にむけて計画されている“VISIT ASEAN YEAR”であり、これは世界に観光地としてのアセアンを宣伝するものである。この様な共同宣伝によって、ヨーロッパのような周遊型の旅行パッケージを売り込んだり、アセアンとして一つのイメージを造り上げることが期待される。その際、重要なのは、各観光地のオリジナリティを出し、差別化することである。それによって、イメージの確立に苦心している国も、地域協力により強力なイメージを確立し、その中での

特色を明確にすることが可能になる。

アセアン諸国間では地域内の観光を振興するために地域内旅行者を対象に低価格の“ASEAN FARE”なる運賃を作ったことがある。今後は、アセアン以外の地域からの観光客を引き付けるため、協力体制を確立すべきであろう。その第一歩として1992年に向けてより一層の協力の活動が期待される。

アセアンと太平洋地域の他の国々との協力としては投資面、人材養成面での協力も望まれる。

#### 参考文献

- 1) 中条潮、佐々木勉「ASEAN・NIESの国際航空政策」『ていくおふNo.43』1988年7月、pp. 24-31
- 2) 齊藤精一郎「アジアの航空輸送」ibid. pp. 8-15
- 3) Institut Du Transport Aerien : The Place of ASEAN in International Air Transport, Jun., 1986
- 4) 三井銀総合研究所『トリプルTプロジェクト報告書』1989年5月
- 5) 日本長期信用銀行『調査月報No.244、航空規制緩和の潮流』1987年11月
- 6) Boeing Commercial Airplanes : Current Market Outlook, 1988
- 7) Child & Waters, Inc. : Travel Industry World Yearbook, 1988
- 8) ICAO : Civil Aviation Statistics of the World, 1980
- 9) Ibid. 1987
- 10) IMF : Balance of Payments Statistics, 1988
- 11) Ibid. : IFS Yearbook, 1988
- 12) PATA : Annual Statistical Report, 1987
- 13) Thailand Development Research Institute : Triple T project ASEAN Report, May, 1989
- 14) 航空新聞社『ウィングトラベル』1989年1月30日号