

World Watching 60

ワールド・ウォッチング



榎原 基生

国土交通省近畿地方整備局港湾空港部
港湾空港整備課工事安全係長
(前在フィジー大使館二等書記官)



顕著な伸びを示す観光産業

南太平洋に位置するフィジーは、大小330余りの島から成る人口約85万人の小島嶼国家であり、輸出入の約95%を海上輸送に依存していることから、港湾は当国の経済発展に重要な役割を果たしてきている。フィジーには大小26の港湾・埠頭が存在するが、主要港湾としてはビチレブ島に位置するスバ港及びラウトカ港があり、取扱貨物量全体の約95%を取り扱っている。2000年5月に起きた武装勢力による議会占拠事件の影響で一時取扱貨物量は大幅に減少したが、その後順調に経済回復を果たし、2003年の取扱貨物量は約300万トン(対前年比6.2%増)、コンテナ貨物は約48千TEU(対前年比11.4%増)となっている。

フィジーの経済を支えている基幹産業は「砂糖」、「衣料」と「観光」である。この内、「砂糖」と「衣料」については、各々諸般の事情により危機的な状況下にあるが、顕著な伸びを示しているのが観光産業であり、2004年には過去初めて年間50万人を超える訪問客数を迎え入れた。その内訳は、訪問客全体の1/3を豪州が占め、第二位のニュージーランドを加えれば半数となる。南半球の両国における冬季(6~10月)の避寒地として人気がある。これに続くのが米国と旧宗主国の英国で、両国からも避寒地として利用されているが、北半球の国であるためその時期がずれており、フィジーには年間通して観光客が訪れていることになる。日本か



観光振興に貢献する フィジーの港

観光客は第五位であり、ハネムーンやダイビングといった目的に限られている。観光産業については、政府としても観光開発に対する補助制度を継続して行い、2007年には年間の観光収入をFJ\$1billion(約600億円)にするという目標を掲げ、政府観光局と連携の上、積極的な市場開発・促進に取り組んでいる。



リゾート・アイランドが観光の中心

フィジーの観光開発は、首都スバのあるビチレブ島の東部が貿易風の影響により雨が多く、かつ湿度が高いため、東部に比べ気候が安定している西部地区のナンディを中心にして進められている。ナンディ周辺の海岸沿いにはリゾートホテル等が建設されているが、観光客が求めるフィジーらしいきれいな海に恵まれていないため、実際はマリナクティビティを楽しむことができる海洋資源が豊富なママンサ諸島やヤサワ諸島など、いわゆるリゾート・アイランドが観光の中心となっている。

これらの離島は、一周10分の小島から6時間の島まで大小様々であり、空港施設が整備されているのは、マナ島とマロロライライ島の2島のみである。この2島には、国際空港であるナンディ空港より定期便が毎日各々4~5便運航され、観光客は簡単な乗り継ぎで、かつ短時間のうちに目的地まで到着できる。それ以外の離島については、ナンディ空港から車で約20~30分の位置に整備されているラウトカ港及びビチレブ島のリゾートホテルから便利なデナラウ・マリーナより、リゾート・アイランドへの連絡船として、高速船を用いた定期船や小型船等が運航されている。なお、多くの離島は環礁から成っており、連絡船が直接接岸できる施設を有す

るためには、環礁を掘削して航路を確保する必要があることから十分な施設が整備されておらず、通常、本船から小型船外機に乗り換えた後、直接砂浜に乗り上げる手段にて行われている。

離島にはリゾートホテルが整備され、滞在型のリゾートを満喫できるようになっているが、他方、ビチレブ島から日帰りクルーズが数多く運航されており、離島のリゾートホテルに宿泊しなくともリゾート・アイランドを手軽に楽しむことができる。また、宿泊施設を備えた客船による3日～7日間にわたる周遊クルーズも活発に運航されており、現在2社により数種類のコース（特にヤサフ諸島を巡るコースが有名）が設定されているなど、当国の観光発展にとって港湾は必要不可欠な要素となっている。

ボーディング・ラウンジや マリーナの活用

観光に利用されている主な港湾施設として、既述のとおりラウトカ港とデナラウ・マリーナがある。ラウトカ港は、商業港としての機能がメインであるが、デナラウ・マリーナが建設されるまでは、観光船が混在していた。同港の施設は、貨物船等が接岸できる既存埠頭の1バースのみ（延長145m）で、かつ荷捌きエリアも狭いため、観光関連の施設は設置されておらず、非効率なうえ観光客の安全確保に難点があった。このため、同港を拠点にヤサフ諸島への周遊クルーズを運航している会社は、港から車で約5分以内のラウトカ市街に近接した場所に、バーやカフェ、売店及び駐車場等を完備したボーディング・ラウンジ施設を建設した。これにより、本クルーズの乗客は空港やホテルからこのラウンジ施設に移動した後、チェックインを済ませ、出航時間までに港へ輸送されることとなり、快適な環境で乗船を迎えることができる。なお、このクルーズ船の利用バースは貨物船等と明確に区分けされているが、同港とスパ港あわせて年間に30回程度国際クルーズ船が寄港する際には、この客船が最優先に接岸されることとなっているため、貨物船等は沖で待たされることになる。

デナラウ・マリーナは、1990年代初頭に大規模リゾート施設開発に併せ整備が進められた民間施設である。1994年の完成後は、ナンディ空港やビチレブ島のリゾートホテルからの利便性が良いうえ、港湾施設を専用利用できるため、それまでラウトカ港を利用していた多くの観光船が移動してきたとともに、新たな各種観光船



デナラウ・マリーナ



ラウトカ港

の運航が開始された。この結果、ラウトカ港との間で港湾利用の機能分担が図られ、かつ観光施設の集中・効率化が推進されたことから、本マリーナの整備は当国の観光開発を支えた一助になったと考えられる。ただし、旅客及び運航会社の管理施設が未整備で、現在は仮施設により運航を行っているため、旅客スペースの不足などサービス提供が不十分な状況にある。さらに、民間施設であるため係船使用料がラウトカ港に比べ高いなどの問題が残っている。

最後に

この大規模リゾート開発地では、今もなお新たなホテルやビラの建設が活発に行われている。フィジー政府が進める観光促進政策との相乗効果により、今後さらに観光客数が増加することが予測される中で、マリンアクティビティに対する需要増加や新たなニーズに対応するためには、マリーナ施設の拡充が必要となる。

クルーズ船の専用ターミナルが整備されていない中で貨物船とクルーズ船を両立させることは、我が国の地方部の港湾も抱える共通の課題である。フィジーのように民間施設を活用するののも一つの解決策であるが、旅客数が増えてくると施設面や料金面で限界が生じるのも事実である。