

国連エコノミストのミクロネシア便り No.8

「ポンペイ島の自立的かつ持続可能な経済発展戦略：
観光業を中心とした産業育成とインフラ・サービスの整備」

1. 初めに

本稿では、筆者が現在駐在しているミクロネシア連邦ポンペイ州において、地域の自立的かつ持続可能な発展を実現し、次世代へと継承していくための方策を探ってまいります。国や地方の発展には多様な要素が関与しますが、筆者はまずポンペイ島内における財源確保の可能性に着目し、次にそれを支える社会・民間資本の拡充に焦点を当てます。本稿の議論は筆者自身の現地での観察、関係者との対話、ならびに関連書籍（主要参考文献は稿末参照）から得た知見に基づいています。また、読者の理解を助けるため、ポンペイ島の全体図を以下に示します（写真1）。なお、本稿での議論は筆者の個人的な意見であり、国際連合の公式見解ではないことをご理解ください。

写真1：ポンペイ島



出典：Google Maps (2025)

2. 観光業を中心としたポンペイ島の産業育成戦略

ポンペイ島における収入増大の可能性について検討するにあたり、まず注目すべきは、ミクロネシア連邦政府の支出が国民総生産の約6割を占め、そのうち半分以上が米国のコンパクト

ト援助に依存しているという現状です。ポンペイ島は首府パリキールを擁し、連邦内でも公的部門の比重が高く、漁業権ライセンス料が一定の収入源となっているものの、魚類食品の世界市場におけるシェアは極めて限定的です。農業に関しては、火山隆起による比較的平坦で豊潤な土地を有するものの、戦前の南洋興発による砂糖きび栽培や、南洋貿易のココヤシプランテーションなどの大規模農業は衰退し、現在は中国や米国の支援による実験農場や地元起業家による小規模農園が散見される程度です。軽工業もかつては鯉節やココナツ関連製品の製造が盛んに行われていましたが、現在はほぼ消滅しています。市場規模の狭小性、資源の乏しさ、消費市場からの地理的隔たりなど、構造的な課題が多いといえます。

一方、観光業は大きな潜在力を秘めており、世界遺産ナン・マドールやアント環礁、文化的に特色ある離島群、第二次世界大戦の戦争遺跡など、ニッチながらも魅力的な観光資源が存在します。航空便の利便性や運賃の高さといった課題はあるものの、観光セクターは今後の経済活性化に向けた重要な柱となり得ます。

本稿では、ポンペイ州における主要産業の育成可能性を評価するため、SWOT 分析（Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats）を用いた戦略的検討を行いました。SWOT 分析は、産業の内的要因（強み・弱み）と外的要因（機会・脅威）を体系的に整理することで、政策立案や資源配分の方針性を明確にするのに有効な手法です。表 1 に示すように、漁業はマグロ・カツオなどの豊富な海洋資源を有する一方で、加工設備の不足や人材難といった課題を抱えており、既存の国際バリューチェーンとの競合が参入障壁となっています。農業は地理的条件に恵まれています、土地所有権の不明瞭さや労働力確保の困難さが障害となるものの、観光客や外国人居住者の増加による商業作物の需要拡大が期待されています。軽工業は独自の島文化を背景に輸入代替品の製造などの可能性を有しますが、市場規模の小ささと輸送コストの高さが制約となっています。観光業は豊富な資源を有し、潜在的な成長セクターと位置づけられますが、交通の不便さや施設不足、近隣諸国との競争激化といった課題も存在します。これらの分析結果は、ポンペイ州における産業政策の優先順位付けと、持続可能な経済発展に向けた戦略策定に資するものです。

表 1：ポンペイ州主要産業の SWOT 分析

産業セクター	強み (Strength)	弱み (Weakness)	機会 (Opportunity)	脅威 (Threat)
漁業	世界的なマグロ・カツオ等の宝庫。	加工設備が無く、人手不足。機械・部材の輸入による高い費用。	高付加価値の製造業への移行。	世界的なバリューチェーンがすでに確立（タイ缶詰産業等）。高い参入障壁。

農業	大規模・中規模な農業適地の存在。豊富な水資源。	伝統的社会故の不明瞭な土地所有権。労働者の確保。	農作物の島内での需要拡大（外国人・観光客の増大）。成人病の抑制に寄与する。	島民の食生活・嗜好の変化。害虫の増大・雑草の繁茂。
軽工業	独自の島文化。	市場の狭小さ。消費市場から遠く離れる。	輸入代替物の製造（食品等）。観光客向け市場の拡大。	安価な輸入商品の流入。
観光業	世界遺産等、ユニークな観光資産。	旅行客市場からの隔絶。高交通費用。ホテル等の設備不足。	旅行客の増大	他の近隣島嶼国との競争の激化。

出典：筆者

SWOT 分析の結果から、ポンペイ島において最も高い成長可能性を有する産業は観光業であると考えられます。観光業は、宿泊施設、旅行業、船舶・航空輸送などの直接関連産業に加え、飲食業、通信業、土産品製造などの周辺産業にも波及効果をもたらす点で、島内収入の増大に大きく貢献し得ます。したがって、観光業を中心とした産業育成モデルを構築し、それを支える形で漁業・農業・軽工業などのサポート産業を発展させる戦略が有効であると信じます。特に、観光資源の活用によって島外からの需要を喚起し、地域経済の多角化と雇用創出を促進することが期待されています。今後は、観光業のインフラ整備とともに、関連産業の育成支援を通じて、持続可能な地域経済の構築を目指す必要があるといえます。次に観光業をサポートする体制を公共・民間サービスを軸に考察してみます。

3. 観光業へのサポート体制の確立

観光業の持続的な発展には、公共・民間両面のサービスの整備と強化が不可欠です。ポンペイ島においては、交通インフラ、上下水道、電力供給、通信環境、保健医療、教育、治安維持などの基礎的公共サービスが、観光客の受け入れ能力を左右する重要な要素となります。特に、空港および港湾施設の整備は、島外からのアクセス向上に直結し、観光業の成長を促進します。また、宿泊施設や観光地周辺の衛生環境の維持、緊急医療体制の確保、観光案内所や多言語対応の情報提供など、観光客の安心・安全を支えるサービスの充実が求められます。さらに、地元住民との協働による文化資源の保護と活用、観光従事者の育成を通じて、地域社会全体が観光業の恩恵を享受できる体制を構築するとともにホテル・レストラン・土産物等の質向上が重要です。これらの公共・民間サービスの整備は、観光業を中心とした産

業育成モデルの基盤として機能し、ポンペイ島の経済的自立と持続可能な発展に寄与するでしょう。

航空サービス

ポンペイ島における観光業の発展において、航空サービスは極めて重要な基盤的インフラです。現在、観光客の大半は「アイランド・ホッパー (Island Hopper)」と呼ばれる、ミクロネシア主要島嶼を経由する航空路線を利用しており、運航は米国のユナイテッド航空およびオーストラリアの資本・運用・技術支援を受けるナウル航空の2社による寡占状態にあります(図1)。人口規模および旅客需要の少なさを踏まえれば、現状の運航体制には一定の合理性が認められますが、週5往復のボーイング737型機による運航では年間旅客数は約8万人にとどまります。そのうち約3分の1が観光客として滞在した場合、経済に対する年間の直接的効果は約2,600万ドルと試算されます。これは、ミクロネシア連邦の国民総生産(約4.3億ドル、IMF 2022年試算)の6%に相当し、観光業の経済的寄与の大きさを示しています。

図1：ユナイテッド航空アイランド・ホッパー



出典：United Airlines (2025)

筆者の観察によれば、アイランド・ホッパーは地元住民およびビジネス客によってほぼ満席状態で運航されており、今後観光客が増加すれば、増便や機材の大型化などの対応が求められます。一方で、航空運賃の高さは依然として観光需要の抑制要因となっています。例えば、日本からグアム経由でポンペイ島を往復する場合、為替変動の影響はありますが、航空券代

は概ね 20～25 万円程度必要です。この価格の高さは、観光客の誘致において大きな障壁となっており、2 社の寡占状態を脱却し、競争促進のための新規参入が不可欠でしょう。

港湾設備

ポンペイ州における港湾インフラの整備は、観光業を含む地域経済の発展にとって極めて重要な要素です。2028 年初頭の完成を目指し、日本政府および国際協力機構（JICA）の支援による港湾施設の拡張・近代化プロジェクトが始動しており、先日、ポンペイ州政府と日本側関係機関との間で起工式が執り行われました（写真 2）。本事業は、ミクロネシア連邦に対する日本の最大規模の ODA 案件の一つであり、総額 3000 万ドルの支援が予定されています。既存の港湾施設は生活必需品、運搬用車両、建設資材などの輸入の中心拠点であり、今回の整備事業は、観光業に必要な資材や設備の円滑な輸送を可能にする点でも極めて重要です。特に、宿泊施設の建設資材や飲食業向けの消耗品、交通インフラ整備に必要な部品など、観光関連産業の基盤強化に資する効果が期待されます。また島南部キチ県に位置し、古来寄港地として使われていた港湾の再整備も、地域の物流効率を高めるとともに、観光業を中心とした産業育成モデルの実現に向けた重要な支援基盤となりえます。

写真 2：港湾施設の拡張・近代化プロジェクト予定地



出典：筆者撮影

道路整備

観光業の持続的な発展には、宿泊施設や航空・港湾インフラに加え、島内の道路整備が不可欠です。ポンペイ島では、観光資源が広範囲に分布しており、アクセス性が観光体験の質を左右します。現状では、島内周回道路を主とする主要幹線道路の一部に舗装の劣化や排水機

能の不備が見られ、雨季には移動が困難になる地域も存在します。また平日の朝・昼・夕方には、コロニアで交通渋滞が見られようになりました。コロニアから首府パルキールに向かう島内周回道路の一部でも時によって渋滞が起きるようになっていきます¹。こうした交通インフラの未整備は、観光客の移動効率を低下させるだけでなく、宿泊施設や飲食業、土産品製造などの関連産業への物流にも悪影響を及ぼします。特に、島内5県（シュカーク、キチ、マダロニーム、ウ、ネット）における観光資源の均等な活用を図るためには、地域間の道路接続性の向上が求められます。道路整備は、観光業の空間的拡張と地域経済の均衡ある発展を促進する基盤であり、今後の公共投資において優先的に取り組むべき政策課題です。

宿泊施設

観光業の発展において、宿泊施設の整備は不可欠な要素です。Pohnpei Tourism Office の報告によれば、ポンペイ島内には観光客向けのホテルが10軒存在し、総客室数は約200室弱と推定されます²。仮に1室あたり平均1.5名が宿泊すると仮定すれば、現在の航空輸送能力と比較して、既に宿泊施設の供給が需要に対して不足していることは明らかです。さらに、筆者のアジア地域における宿泊施設の評価経験に照らすと、これらの施設の多くは二つ星程度の水準にとどまっており、将来的に増加が見込まれる高所得層の観光客のニーズに応えるには不十分であると言えます。現在、首府パルキールにおいて中国資本による高級ホテルの建設計画が進行中ですが、その立地特性から、主に政府関係者や公式訪問者の宿泊需要に対応するものであり、観光客向けの施設としての機能は限定的であると考えられます。加えて、ポンペイ島における宿泊施設の開発には、土地所有制度の曖昧さという制度的課題が存在します。特に、慣習的な土地所有権と私有制度が併存する現状では、農業等に比べて土地占有規模が小さい宿泊施設であっても、開発段階における立地選定には慎重な配慮が求められます。また、島内5県において、宿泊施設を均等に配置することは、地域間のバランスを保ちつつ、地域社会から支持を得る上でも有効な方策となり得ます。したがって、宿泊施設の量的・質的拡充に加え、制度的・地域的配慮を踏まえた戦略的な整備が、観光業の持続的成長に向けた重要な政策課題であると言えます。

ごみ処理

観光業とは直接の関係がないように見えますが、ポンペイ島におけるごみ処理の問題は、観光地としての魅力に大きな影響を与える重要な課題です。現在、島内では使用不能となった

¹将来、シュカーク県からネット県に抜けるバイパス道路が必要となるでしょう。

²このリンクを参照：<https://visitpohnpei.travel/>

自動車が道路沿いに多数放置されており、ペットボトル・プラスチックバックやアルミ缶が海岸のマングローブ林の根元に堆積している状況が見受けられます。こうした環境は、環境意識の高い観光客に不快感を与えるだけでなく、リピーターの獲得や観光地としての評判にも悪影響を及ぼします。

島内唯一のごみ埋立て地は、空港と港湾があるディケフティク島に位置しており、昨年初頭には爆発・火災事故が発生しました。近隣には島の石油・電力供給を担う国営企業の石油タンクがあり、安全面からも早急な移転が求められています。現在、政府は移転先の選定や施設設計、費用試算を進めているところです。可能であれば、最大の消費地であるコロニア近辺に新たな埋立て地を確保するとともに、島南部にももう一か所の処理施設を設けることが、長期的な安定につながると考えられます。この場合「福岡方式廃棄物処理場」の導入が最適でしょう³。また、コロニアに立地するアルミ缶・プラスチックのリサイクルセンターの拡充や移転に加え、消費者による分別、収集・搬送に関する公共ルールの整備・普及も必要であると考えます。

写真3：ディケフティク島ごみ埋め立て地



出典：Google Maps (2025)

電力供給

ポンペイ島における電力供給は、コロニア南部の山裾に設置された軽油ディーゼル発電プラントによって賄われています。現状では、特に雨季に頻発する停電が大きな課題となってお

³ 福岡方式廃棄物処理は環境負荷の軽減と経済性を両立させた廃棄物処理技術として発展途上国でも使用され始めている（例、パラオバベルダオブ島埋め立て処分場）。

り、これは設備の老朽化や補修体制の不備、設計上の問題、さらには電力需要の増加による過負荷が原因と考えられます。近年、世界的に再生可能エネルギーの導入が推奨されておりますが、ポンペイ島では一人当たりの炭素排出量が極めて低く、限られた土地資源を活用して稼働率の低い太陽光発電施設を設置することには慎重な検討が必要です。風力発電については、島内で安定した風が得られにくいため現実的ではなく、海洋温度差を利用した水力発電なども技術的・経済的課題が多く、現段階では導入は困難と考えられます。したがって、既存のディーゼル発電設備の更新・拡大・効率化を進めるとともに、将来的なエネルギー多様化に向けた現実的な選択肢の検討が求められます。この点で、豊富な水資源を生かす小型水力発電の拡充を、貯水機能を合わせて、検討するべきでしょう。

手工業・食品産業

観光客、特に日本人を含む環境意識の高い旅行者は、旅の記念やお土産として、訪問地でさまざまな物品を購入する傾向があります。この点において、手芸品や文化的工芸品のレプリカ、嗜好食品・飲料類（チョコレート、乾燥果実、コーヒー、茶、酒類など）は特に人気が高いと考えられます。ポンペイ島では過去に、ペッパーやコーヒー、茶類などの地域産品の商品化が試みられた実績がありますが、現在では市場で目にする機会がほとんどなくなっています。こうした小規模な手工業や食品加工産業は、観光業と密接に連携することで、地域経済の多角化と雇用創出に貢献できる可能性を秘めています。今後は、政府はその支援を通し、観光客の嗜好を踏まえた商品開発や、地元資源を活用した加工技術の向上、販売チャネルの整備などを通じて、持続可能な産業育成を図ることが求められます。

その他の公共サービス

ポンペイ島における水道および下水処理の現状は、観光業の発展に間接的ながら重要な影響を及ぼします。同島は世界でも有数の降雨量を誇り、乾季（特に1月・2月）を除けば、水資源の量的な不足はほとんど問題になりません。水源は中央山岳地帯のレメシ川支流をせき止めたナンピル貯水池からくみ出し、コロニア含む海岸部に居住する住民や観光施設へ水を供給しています。現状、浄水装置の整備、水道管の老朽化や管理体制が課題となっております。下水については、コロニアは小規模ながら下水浄化センターを持ち、また豊富な雨量による自然排水が機能しているものの、今後観光業が拡大する過程では、科学的かつ衛生的な下水処理施設の整備が不可欠となるでしょう。

加えて、観光業の持続的な発展には、通信環境、保健医療、教育、治安維持といった公共サービスの充実が求められます。通信環境では、観光客の利便性向上に加え、宿泊施設や交通

機関との連携を円滑にするため、インターネット接続の安定性と高速化が必要です。保健医療面では、緊急対応体制の強化や医療施設の設備充実、医療人材の育成が重要です。教育分野では、観光関連人材の育成を目的とした職業訓練や語学教育の充実が必要で、これらは地域住民の雇用機会の拡大にもつながります。治安維持に関しては、観光客の安全確保と地域社会の安定のため、警察力の強化や観光地での監視体制の整備、地域住民との協働による防犯意識の向上が求められます。これらの公共サービスの整備は、観光業を中心とした産業育成モデルの基盤を形成し、ポンペイ島の持続可能な経済発展に向けた不可欠な要素となります。

4. 終わりに

これまでの考察を通じて、筆者は、観光業がミクロネシア連邦、特にポンペイ州において中心的な産業となるべきであると強く認識しています。域内におけるパラオ共和国の観光業成功事例を見ても、この戦略は、現在の米国からの支援や漁業ライセンス収入に依存した経済体制からの完全な脱却には至らないものの、その依存度を緩和する有効な手段となり得ると考えられます。

ポンペイ州は、世界遺産「ナン・マドール」をはじめとする豊かな観光資源を有しており、これらを活用した開発戦略によって、変動の激しい国際情勢の中でも持続的な経済成長を実現できる可能性があります。しかしながら、こうした貴重な資源を有しているにもかかわらず、観光業が州経済を牽引するまでには至っておらず、今後はさらなる努力と政策的支援が不可欠です。

結論として、観光業を核とした産業モデルの構築と、それを支えるインフラ・サービスの整備は、ポンペイ島の経済的自立と持続可能な発展にとって不可欠であると確信しています。

参考文献:

Asian Development Bank (2021). *Federated States of Micronesia, Pacific Tourism Sector Snapshot, November*. Sydney: Pacific Private Sector Development Initiative, Pacific Liaison and Coordination Office.

Asian Development Bank (2015). "Understanding Land Issues and Their Impact on Tourism Development: A Political Economy Analysis of Pohnpei, Federated States of Micronesia." *Engagement in Fragile and Conflict-affected Situations*. September 2015

Asian Development Bank (2014). *FSM National Tourism Sector Development Framework and State Government Tourism Investment Plans, Volume 2: Four State Tourism Investment Plans*.

Federated States of Micronesia (undated). *Federated States of Micronesia Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025, Volume 5: Pohnpei State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025*.

Hezel, F. X. (1995). *Strangers in Their Own Land: A Century of Colonial Rule in the Caroline and Marshall Islands*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

Hanlon, D. L. (1998). *Remaking Micronesia: Discourses over Development in a Pacific Territory, 1944–1982*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

今西錦司 (編著) (1975). *ボナペ島: 生態学的研究*, 復刻版. 東京: 講談社.

International Monetary Fund (IMF) (2024). *Federated States of Micronesia: 2023 Article IV Consultation—Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Federated States of Micronesia, Country Report No. 24/66*. Washington, D.C.: IMF.

小林泉 (2007). “産業開発と伝統の変容：ミクロネシア連邦の経済事情.” *JIPAS 研究シリーズ*. 東京: 太平洋諸島地域研究所.

Pohnpei State Government (2013). *Pohnpei State Strategic Development Plan: Planning for Pohnpei's Sustainable Future as the World Park: 2023 and Beyond*, 23 January.

Peattie, M. R. (1992). *Nan'yō: The Rise and Fall of the Japanese in Micronesia, 1885–1945*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

UNOPS (forthcoming). *Support for the Motorisation Management Strategy Development Project in FSM: Technical Report*, 29 June 2025.