

第 24 回パシフィック・アイランダーズ・クラブ懇談会

講演録

日時：2018 年 6 月 13 日（水）、18：30-20：30

場所：明治大学明治大学紫紺館 4 階

第一部 「島サミットを振り返って」

司会（高田 PIC プロモーションコーディネーター）：皆さま、大変お待たせいたしました。本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。ただ今より第 24 回 Pacific Islanders Club 懇談会を開催させていただきます。私は本日の司会を務めます太平洋諸島センターの高田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、はじめに本日の懇談会の流れについて簡単にご説明いたします。当懇談会は前半と後半の二部構成となっております。前半は二本立ての内容で、初めに先月開催されました第 8 回太平洋島サミットについて、有識者会合の座長を務められました大阪学院大学教授の小林泉先生より、サミットの総括や感想などをお話いただきます。皆さまもご存じのことと思いますが、島サミットは、太平洋島しょ国が直面するさまざまな問題について首脳レベルで率直な意見を交換し、日本と太平洋島しょ諸国との絆を強化するために、1997 年から 3 年ごとに開催されている国際会議で、今回は福島県いわき市にて開催されました。

小林先生のお話について、7 月 3 日より 9 年ぶりに日本・フィジー間の直行便就航を再開するフィジー・エアウェイズの日笠さまをお迎えし、これまでのご経験や直行便再開による今後の戦略等についてお話しいただく予定です。本日まで参加いただいている皆さまの中にもこの直行便再就航を待ち望んでおられた方もたくさんいらっしゃると思います。ぜひお楽しみにしてください。その後いったん休憩をはさみまして、後半の懇親会へと進んでまいります。それでは、早速小林先生のお話に移りたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

小林泉大阪学院大学教授：皆さま、こんばんは。この会のときはいつも出てきて恐縮です。

先月の島サミットから一か月ほどたちましたが、その後先進国サミットがあり、その直後に米朝首脳会談があったこともあり、話題としてはずいぶんと色あせてしまったように思えます。また、報道という観点からすれば、今回はマスメディア的には大変低調だった。6 回・7 回に比べて、島サミットに関する報道は大分少なかったようです。それでもしっかり見ていくと、それなりのことはほとんど報道されておりましたし、外務省のホームページでもサミットの成果がきちんと報告されておりますので、本日も集まりの皆様方は、おおよその全貌を把握されていることと思います。

それでも、本日のメインテーマである「フィジー直行便の再開に関して」の前に、「島サミットの総括を 15 分だけせよ」ということなので、要点だけをお話させていただきます。島サミットを仕掛けて実際に実施された大洋州課の山口課長さんが、ここにいらしておりますので、その当事者からの成果報告等々も大変興味あるところですが、ここでは少し離れた所から見ていた私自身の感想をお話させていただきます。

外務省のホームページには、4つの成果ポイントが挙げられています。第1には、「自由で開かれたインド太平洋戦略」という理念を共有できたこと。第2は、「自由で開かれた持続可能な海洋において」、島嶼国と日本が協力していくこと。3点目は、「国際条理での相互協力を確認」したこと。具体的には、今回初めて首脳宣言の中に北朝鮮問題が組み込まれた点が注目されます。

そもそも島サミットが1997年に始まるきっかけには、日本が国連安保理の常任理事国入りを目指した際に、島嶼諸国からの支援があったという背景がありました。当時のSPF（現PIF）総会では、日本が何らのロビー活動をしていないにもかかわらず、日本支持の決議をしてくれたのです。これに対し、「島嶼諸国の支援に謝意を示すには、如何なる外交行動をもって応えたいか」と、外務省の方々が知恵を絞り、実現したのが橋本政権下での第1回太平洋島サミットだったわけです。日本は安全保障理事会の常任理事国入りを断念したわけではないので、「これからも引き続き協力してくださいよね」と、国際条理での協力というのはこうした意味も含まれています。

4番目には、「日本が従来通り支援・協力をを行う」という日本政府の表明。そして島嶼国側は、「よろしく頼みます」との合意ができたこと。外務省のホームページに掲げられている4つの成果とは以上の如くです。

確かにそれらは会議の成果ですが、それ以外の成果についても、私なりの観点で付け加えておきます。島サミットも8回目となると、大きな変化や大きな出来事がない中で、島サミット後のインパクトを感じずらくなっている、慣れやマンネリ化に陥っているという感じもしないではありません。しかし、今回は前回と比べて、とても島嶼国側の評判が良かった点を指摘しておきます。まず、2回目の開催現場となったいわき市までのロジに関して、前は、東京からいわき市までバスでしたが、今回は特別列車。列車を降りた後も、一首脳が一台ずつの車で移動しました。また、受け入れ側の福島県、いわき市の双方の手際がよく、総じて首脳やお付きの方々の評判は上々でした。こうした首脳会議を進める周辺環境に対する好感度は、会議自体の雰囲気良くするためにとっても重要です。

ところで、外務省のホームページには成果ポイントとして4つが挙げられていると紹介しましたが、1、2、3に関しては、これまであまり強調されていませんでした。これまでは、「日本と島国は同じ太平洋の国家だから一緒にやっぺいこうよ。We are islanders」といったキャッチフレーズの下に、絆を強めることを強調してきたわけですが、今回は、「日本がしたいこと、考えていること」を言って、それについて協力して欲しいというのが1番目、2番目、3番目のテーマだったように思えます。それに対して島嶼国は、「是非、一緒にやりましょう」と言ったか、「日本が言うから、まあいいか」と言ったのかどうか、いろいろあるのですけれども、ともかく日本の意向を示して島嶼国への協力を求める形になったというのは、今回は初めてだと思います。

日本側の考えのキーワードとなったのが「自由で開かれたインド太平洋戦略」というキャッチフレーズでした。これは、安倍総理が打ち出している日本の基本外交政策ですから、これを島サミットでも使ったらいと私自身も思っていましたし、有識者会合の皆さんも同意見でした。しかし、私の理解では、この戦略は中身がきちっと示されているとは思えません。はっきり申し上げて私は、戦後日本の政府が打ち出した外交戦略構想の中で、きちんと中身ができていたのは、1979年に出た大平総理のときの環太平洋構想だけだと思っています。環太平洋構想は、当時の日本の一流の関係学者らを結集させて、時間をかけて作り上げた成果でした。当時の私は、まだ30歳前後で、「環太平洋は中抜きで、真ん中の島々を無視しているじゃないか」と噛みついてはおりましたけれども、でも、あの構想自体は大変中身のしっかりしたものでした。なのに、その後の中曽根内閣が、きちんと引き継がないものだから、APECという形でその構想が結実したものの、それを実現させた手柄をオーストラリアの首相に取られてしまったのです。

ともあれ、今のままの「インド太平洋戦略」には、きちとした中身があるとは思えませんし、中国の「一帯一路」として、同様に中身はない。ですから、実際に首脳レベルで議論をしていったとき、それがどのように相手に理解されるかが問題です。そのための準備をきちんとしておかなければ不味いことになる、と私は懸念しておりました。日本が大きな政策理念を打ち出したことは評価できるけれど、今回、それが島側にも十分理解されたかどうかには、若干の疑問を持っています。

今までにはなく、今回の大きな成果の一つとして挙げられるのは、総理と島嶼国首脳とのバイ会談の後に、JICA 理事長も個別バイ会談をやったことです。これはとても良い試みでした。というのは、第 5 回目から、3 年間で 450 億円、第 6 回には 500 億円、第 7 回は 5 億ドルと、日本の ODA 供出額を提示してきましたが、それを実行に移してくのは JICA です。なのに私の目には、政府と JICA の連携が必ずしもスムーズに行っているとは思えませんでした。それゆえに、今回の JICA 理事長と島嶼国首脳とのバイ会談の実現は、島の人たちにも大きな満足感を与えたのではないかと思います。

さらに二つ目の成果として指摘しておきたいのは、本番の会議前に開催した「経済人フォーラム」です。島嶼国側が首脳ですから、日本側も大企業の会長・社長、それが無理な場合は少なくとも役員クラスの方々が来て交流することが重要です。この会合は、第 7 回時にも実施しましたが、今回は日本側から二十数社のトップの参加を得られ、より充実したフォーラムとなりました。フォーラムを実施したからといって、その場で投資話が出来上がるとか、そういう話ではありませんけれども、首脳が日本に来て経済界のトップと交流することは、長い目で見た日本と島嶼国関係の深化に大きな役割を果たすことになるはずです。

三つ目に、これは成果とは言えませんが前回までと違うのは、5 回・6 回・7 回では提示していた 3 年間トータルでの ODA 供出額を示さなかったことです。具体額は提示せずに、これまでと同様な援助は続けるとの前提で、「インド太平洋戦略の中で一緒にやっていきましょうよ」と呼びかけたわけです。これは、大変良かった。というのは、回ごとの援助額提示では、毎回の増額が自明のことになりやすい。回毎の増額をいつまでも続けることはできないのですから、ここいらで、「中身は従来通りきっちりやります」との宣言だけに留めたのは、懸命な選択だったのではないのでしょうか。島サミットも 8 回目となって、だいぶ慣れてきた感があって、島側も「こんなもんかな」と、日本に過度の期待をしなくなったようにも思えます。

最後に一つ、報道では知ることのできない内輪の情報をお話します。これは、日本側・島嶼国側の双方の会議関係者から聞いた話です。

第 8 回太平洋島サミットでの合意事項を「首脳共同宣言」として文書化することになりますが、第一の成果のところでは言及した「自由で開かれたインド太平洋戦略」という構想に基づいて日本が積極的に太平洋地域に関与していくことに対して、島嶼国は「支持する」とするか、あるいは「歓迎する」か、つまり支持か歓迎かのどちらの言葉を使うかで議論が紛糾したとのこと。最終的には日本が譲って、支持という強い言葉よりも、もう少し柔らかい「歓迎」という言葉を使うことで議論が収まったのだそうです。

なぜそこに拘わったかと言えば、やはりインド太平洋戦略というと、中身がないとはいえ、どうしても南沙ですとか尖閣ですとか、中国の太平洋進出を牽制するというイメージが先行します。皆さんも、そう感じるのではないのでしょうか。島嶼国の人たちも、半分は中国との関係が深く、援助もたくさんもらっていますから、あまり中国を締め出すような日本の戦略を全面的に支持しているように思われては困る。つまり、中国への気遣いが働いたのかな、と私は理解しております。

第 8 回の島サミットが終わって一カ月が経ちましたが、島嶼国側が如何に感じたのか、私自身の細かい検証なり調査はまだ終わっていません。よって、現時点では明確な評価は出せませんが、全体的には「まあまあ、無難に 8 回を終えられて良かったな」と、安堵しているところです。「9 回目もやる」とはっきり宣言

されましたので、島サミットはこれからも続いていくでしょう。だとすれば、私が常々言っていることですが、3年ごとにその都度その都度の会議を熟していくのではなく、島サミットの積み重ねによって、将来的に太平洋島嶼諸国と日本がどのような関係を築きあげようとするのか、その目指すべきゴール像を作り上げていく必要があるのではないかと思います。

ごめんなさい。5分の超過です。けれどこの5分は、想定通りの超過でしたよね。ありがとうございました。

(拍手)

司会：先生、どうもありがとうございました。

第二部 「フィジーエアウェイズ就航記念座談会」

司会：それでは、次に、フィジー・エアウェイズ直行便就航記念座談会に移りたいと思います。皆さまの中には「あれ？」と思われた方もいらっしゃるかもしれません。実は前回、2月の懇談会の際に、フィジー・エアウェイズ直行便就航記念と題して、今回ご登壇いただく日笠さまにお話を伺う予定でしたが、当日体調不良ということでキャンセルになったという経緯がございます。本日は、その仕切り直しということで、満を持してのご登場となります。皆さま、どうぞお楽しみください。

そして、本日のモデレーターは、太平洋諸島センター次長の高橋が務めます。なお、皆さまの座席に配布しております資料は、フィジー・エアウェイズのフライトスケジュールと、機内の様子が分かる資料となっております。ご覧になりながらお話を伺ってください。裏には路線の地図も載っております。この資料からも分かる通り、フィジー・エアウェイズの直行便就航は、日本からの観光客やビジネス関係者がフィジーに行くことはもちろん、フィジーをハブにして島しょ国間を移動するのにも便利となり、大変喜ばしいニュースかと思えます。では、早速お話に移りたいと思います。

モデレーター（高橋太平洋諸島センター次長）：皆さま、こんにちは。太平洋諸島センターの高橋と申します。前回ご出席していただいた方の中にはお気付きの方もいらっしゃると思いますが、これまで長い間太平洋諸島と日本の架け橋として尽力してきました前次長の黒崎が3月末をもって退任いたしまして、その後4月から私が着任することになりました。島しょ国に関しては、まだまだ素人ぐらいの知識しかありませんが、皆さまのご指導に頼りながらこれからも頑張りたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。それでは日笠さん、よろしく願いいたします。自己紹介をしていただけますか。

ゲスト（フィジー・エアウェイズ/株式会社エア・システム 営業部長日笠様）：皆さま、きょうはお越しいただきましてありがとうございます。私は、こちらに、写真になっていますけれども、フィジー・エアウェイズというフィジーの航空会社の日本地区総代理店をやっております株式会社エア・システムという会社で営業をやっております日笠と申します。前回、お越しいたいて、もしお話が聞けなかったという方がいらっしゃいましたら、大変申し訳なかったです。どうしても声が出なくて当日ドタキャンしてしまいまして、ご迷惑をお掛けしましたけれども、きょうはいろいろお話をさせていただきたいと思いますので、最後までよろしく願いいたします。

モデレーター：ここから2人で話を進めさせていただきたいと思います。座らせていただきます。失礼いたし

ます。では、日埜さん、フィジー航空、7月3日より週3便、直行便が就航いたしますね。

ゲスト：そうです。

モデレーター：最初に少し機内サービスとか、ご説明いただいてもいいですか。

ゲスト：そうですね。最初に私に5分ほど仕事をさせてください。そのためにまいりましたので、他の話は後の余談ということにさせていただきたいと思います。先に仕事の部分をさせていただければと思います。

今写真に出ていますこれは、フィジーの上空で撮ったものですが、よくはまっているなという感じなのですが、CGではなくて、本当の写真なのです。実際の写真なのですが、これぐらい綺麗な海があるフィジーの所に航空機が飛んでいますけれども、9年前に飛ばなくなった、要は運休なのなのですが、この時は、エア・パシフィックという名前で、ここが七色のカラーだったので、今はフィジーのマシという模様が入っています。これはフィジーっぽい柄なのなのですが、こういったものをペインティングした新しい機材で運航を再開するということで、7月3日から再就航という形で成田空港に来ると、これが去年の12月6日に発表されました。

こちらの写真もありますけれども、これは尾翼を綺麗にした写真ですが、よく見ると柄がいろいろ入っているのです。フィジーのマシという柄は、木の皮をなめしたところに、絵の具というか、塗り込んでいくような、そういった模様になるのですが、これは1つずつ意味がありまして、今、フィジーの空港辺りで、確か15種類ぐらいこういった模様を使ったものがはめられておりますので、空港のほうに行かれましたら、ご覧いただくことができます。

この新しい機材は、このように下から見ると「FIJI」という字が見えるようになっておりますので、非常に分かりやすいです。エンジンにもこういった模様が入っておりまして、この写真も実際に上空から撮ったものですので、非常に綺麗。はめたものではございません。実写の感想でございます。

これは皆さんのお手元にありますスケジュールですが、以前はここに「政府認可申請中」というものが入っていたのですが、先々週に認可が下りまして、めでたく飛べることになりました。あとはフィジーのほうを忘れずに飛行機を飛ばすだけというところになっているのですが、このスケジュールには、7月3日にナンディに飛びますということで、便名はFJ-350便と351便。こちらが成田発の便名、こちらが戻ってくる便名です。フィジーの航空会社ですから最初の飛行機は向こうから飛んでまいりますので、運航便というのは、向こうを火、金、日のお昼過ぎに飛んでこちらに夜着いて、そのままこの時間に折り返して翌日の朝にフィジーに着くと、こういったスケジュールを予定しています。以前に比べると出発の時間が遅くて到着も若干遅いのですが、向こうの出発時間も、以前は朝の9時ぐらいに出発ということで、ホテルを出発するのが6時だったり5時半だったりでしたが、今回はかなり余裕のあるスケジュールで予定をしております。

ここにあります機材は、A330-200/300とありますけれども、皆さんのお手元に地図とこういったものを入れております。裏側を見ますと、少し小さいですが、機材の紹介が出ておりまして、ビジネスクラスが、今予定している機材ですと、こちらの330-200という機材です。少し胴体が短いものですが、ビジネスクラス24席、エコノミーが249席の飛行機を予定しております。ただ、今年になりまして新しい機材を導入しまして、若干座席が少ない仕様になっていて、ビジネスクラスが16、エコノミーが232、そういった機材もございます。どちらにしても、この200の機材のほうを中心に運航する予定になっております。飛行時間は8時間半から9時間ぐらいですかね。ですから、例えばこの時間に乗りますと、多分すぐにリフレッシュメントが出まして、寝ていただいて、フィジーは日本よりも3時間進んでいますので、これは日本の朝6時ぐらいなのですが、着く1時間半から2時間前に起こされて、朝食を食べてということで、真ん中の5時間ぐらいは寝られるぐらいの運航になっています。帰りは、昼便ですから、起きていてお楽しみいただけ

ればと思います。

こちらは、これも仕事ですけれども、フィジー・エアウェイズが飛んでいるところですが、実践の場所は自社便が飛んでいる所で、点線の所がコードシェアという協力会社の飛行機で、FJ のフライトという形で、ですからマーケティングという形で飛んでいく場所になります。今中心になるのがこの南太平洋です。ホノルル線からロサンゼルスへ、1 つ押してください。ここに飛行機が出てきます。このような感じで飛んでいます。次に押していただくと、ニュージーランド、オーストラリアに飛んでおります。あとはアジア線です。こちらのほうにシンガポールと香港がございまして、こちらは今 2 都市合わせて週 7 便という形になりまして、直行便が飛ぶまでの間は東京からこちら経由で飛んでいただくと、ここは線がないのですけれども、今後入る予定です。

あとは、これは国内線の飛んでいるところですが、ATR 機という機材で、42 席かな。大きいですから 70 席弱ぐらいの機材がありますけれども、これを中心に。あとツインオッターというプロペラ機が飛んでいるのですけれども、マックスで 19 席のプロペラ機なのですが、最新のプロペラ機はエアコンが付いているのです。皆さん乗ったことがあります、フィジーで国内線。あの暑い中を皆さんがそろりまで汗をだらだらかきながら、ドアが閉まってやっとあの空気が出てきたという機材だったのですが、最新のものはエアコンが付いているのです。ですから、そういった機材で近距離の国内線のほうは飛んでいると、これは当然国際線にも使ったりしますのでエアコンが付いておりますけれども、サービスのほうはだんだん向上してきております。今月 4 機目を受け取りまして、国内線を中心に運航を始めております。

これがビジネスクラスの A330 機材の中になります。お仕事で乗られるケースが多いということなのですが、こういったフィジーのマシ柄のクッションがありまして、白いこういった座席で、これは 172 度まで倒れます。ですから、ここの面は平らになるのですけれども、若干頭が上がった形になるのですが、全く問題なく眠っていただけます。

これは後ろから見たモニターですけれども、モニターはパナソニックのシステムを導入しておりまして、今日本線は飛んでいないのですけれども、このボタンを押していくとメニューが出てきます。通常、海外ですと MOVIE とか TV と書いてあるのですけれども、日本語で「映画」とか、出てきます。例えば映画とか、フィジーについてとか、そういうメニューの画面は日本語で出るのでありますが、最後のコンテンツだけはまだ英語のままです。今後、映画などにつきましては、日本語のもの、もしくは日本語の字幕が入ったものを順次ご用意していく予定になっているのですけれども、今の香港、シンガポールに飛んでいる路線ですと、だいたい 1 つぐらいは日本の映画が入っておりますので、そういったものでお楽しみいただけるというような状況です。

これが横から見たところですが、ここに引き出しが付いていますが、ボトルを入れる所です。こういったものが付いています。これは夜です。照明は実際にこのようになります。非常に綺麗です、イルミネーションといいますが、こういったものがつきます。エコノミークラスも全部後ろまでこういう感じの照明になります。ちょうどここにリモコンが付いておりますけれども、これを外すと、電動で動くシートのスイッチがここに入っています。エコノミークラスにも全て USB のポートが付いていますので、ビジネスクラスに乗られるお客さま、エコノミークラスに乗られるお客さま関係なく、例えばタブレットの電源は、そこに挿して充電していただくことができますので、バッテリーがなくなる心配はございません。あとビジネスクラスのシートにはコンセントも付いておりますので、アダプターをつけていただければ電源が取れるようになっております。

こちらは、先日のセミナーでもご紹介したのですが、やっと決まりまして、成田空港の第 2 ターミナルを使用することになりました。ターミナルさえも決まっていなかったのですけれども、第 2 ターミナルに決まりまして、チェックインカウンターも、A・B・C・D とカウンターが並んでいますけれども、アイランド D に決まりましたので、こちらで出発 3 時間前からチェックインが可能です。1 時間前になりましたら、カウンターをクローズ

させていただいて、出発に備えるという形になります。

それで、肝心なビジネススクラスのラウンジですけれども、これは成田空港との契約が最終的に決まっております。おそらく第 2 ターミナルですから、1 つだけ言えるのは、JAL さんのラウンジのほうをオファーしたいのですが、余裕がないと断られたそうです。ですからサクララウンジなどは使えません。それははっきりしています。カンタスさん、キャセイさん、アメリカンさん、このあたりのラウンジを使うような形になるのではないかと考えておりました。

この写真はナンディ空港ですけれども、ナンディの空港にはフィジー・エアウェイズのラウンジが今年の 1 月に新しくオープンしました。新しい空港は、多分行かれた方はお分かりになられる方もいらっしゃるかもしれませんが、非常に広いラウンジで、多分今までのラウンジの 3.5 倍ぐらい広いものです。たくさん席もありますし、軽食とドリンク、あとお子さまが遊べるキッズルーム的な所は 8~10 畳ぐらいあるのです。下がクッションになっている所があるのですけれども、そういったものが備えられていますので、お子さま連れでもそういうビジネススクラスで旅行されるとか、エコミークラスのお客さまでも、フィジーのビジネススクラスのラウンジというのは、いわゆるプレミアムラウンジという呼び方をしますけれども、お金を払えば、エコミークラスのお客さまでもその場で利用していただけるものになっています。軽食やドリンクがあると申しましたけれども、自分で持っていくものがあるのです。コーヒーなどを頼むと、フィジーの方が一回一回入れてくれるのです、カプチーノなどを。ですけれども、ご存じのようにフィジーの方は時間がかかりますので、先に言っておかないとなかなか来ない。実は本当に来ないのですけれども、ビール 1 本ぐらい飲んでしまうぐらいの時間がかかってやっと持ってくるような感じですが、そういったサービスも始めております。

これが PIC さんからお借りした地図ですが、フィジーのほうはこうなっていて、太平洋諸国がありまして、ここからフィジー・エアウェイズが飛んでいくものが今後便利になるかなと、期待しているところです。

モデレーター：日埜さん、ありがとうございます。すてきなビジネススクラスですけれども、エコミークラスにもバックシートテレビというのが付いているのですか？

ゲスト：付いています。モニターが、先ほどのビジネススクラスは 15.4 インチですけれども、エコミーはほぼ 10.6 インチです。コンテンツはほぼ同じものを用意しています。言い忘れましたけれども、日本語のコンテンツがないという話をしましたけれども、おそらくですが、以前と同じように、日本語の通訳の方を機内に乗せることを予定しています。これは、現在香港などへ飛んでいるフライトも、制服が違う方が 1 人乗ってまして、機長のアナウンスが入りますと、その方がマイクを持って中国語で案内をするという形をとっていますので、おそらくその形態で日本語をしゃべる。もしくは、日本人の方が搭乗して、言葉が通じないところの手助けをするという形になるのではないかと思います。

モデレーター：ありがとうございます。今回 9 年ぶりの直行便再開ですけれども、周りの反応とか、事前の問い合わせがたくさんあったと聞きました。

ゲスト：そうですね、飛ぶというわさが 1 年ぐらい前にあったのですけれども、飛ぶか飛ばないかというところは、われわれもはっきり聞いていなかった部分がありまして、12 月 6 日に最終的には記者会見の発表をやりまして、余談ですけれども、当日、おののかさんがいらっしゃいまして、メディアの前でお話とかをさせていただいたのですが、旅行会社からの問い合わせは、その前の 10 月ぐらいですかね。セミナーをやった時に、「発表じゃないか」ということでたくさんいらっしゃったのですけれども、全くの肩透かしで終わって、非常にひんしゅくを買って、「今の、こんだけですか」と、「以上。あとは飯食ってください」というような感じのセミナーになってしまうという申し訳ないことをしたのですけれども、12 月 6 日の後、皆さんから多数の問い合わせをいただきました。この中にも旅行関係の方がいらっしゃると思うのですけれども、問い合わせというより、

「おめでとうございます」みたいな感じの話もありまして、まだスケジュールも決まっていない、曜日も決まっていないというような話だったのですけれども、お祝いといいますが、期待値を非常にたくさん感じさせる形で現在進めているというような状況になります。

モデレーター：では、就航便は割と埋まっている感じですね。

ゲスト：「もう席はありません」と言いたいのですけれども、まだ席はあるようです。ただ、たくさんではなく、若干残っている感じなので、われわれが、ここに入れたのは一部の方しか対象ではないのでけれども、業界に向けて、旅行会社、航空会社、空港関係者の方に、「どうぞ乗ってください」というようなものを提供して、皆さんどうぞ乗ってくださいというものをやっております。あとは、ゴルフに行かれるツアーの方が乗っていらっしゃるとか、旅行会社さん向けの勉強会ツアー、そういったものを乗せるとか、一応メディアの方も乗せるという話が今出ています。

モデレーター：そうですね。メディアさんに取り上げていただけると一気に認知が上がりますから。

ゲスト：そうですね。

モデレーター：私が調べたところ、日本からフィジーへの現在の年間渡航者が約 6,000 人を切っている。

ゲスト：そうですね。

モデレーター：以前、フィジーの直行便が週 3 便ないし 2 便飛んでいた時は、ピークの時期で日本人の渡航者が 4 万 5,000 人ほど、今回はまた週 3 便で飛びますよね。別にプレッシャーとか、そういうことではなくて、徐々に日本人の渡航者を 1 万人、2 万人と回復していく、そういう戦術ですか？

ゲスト：そうですね。2009 年の運休した年が 2 万人ぐらいだったのです。ピークで 4 万 5,000 人ぐらいまでいったのが、多分 1996 年か 1997 年ぐらいだと思いますけれども、実は当時私はフィジーに住んでいました。ガイドをやっていたのですけれども、てんてこ舞いの忙しさだったことが非常に印象に残っているのです。

また飛び始めて、年のちょうど真ん中あたりでスタートですから、すぐに丸々取り返せるというところまではいかないと思うのですけれども、皆さまのご尽力といろいろな投資を頂いて、多分再就航という形に持っていくことができたと思うのです。ですから、今の私どもは、旅行会社さんを中心にお客さまを運ぶことを一生懸命やっているのですけれども、先ほどもありましたけれども、当然太平洋諸国の他の、フィジーの周辺国に、例えば、トンガでしたか。当時はなかった大使館感ができているとか、そういったこともありますし、今でもジャイカ、オイスカの方々に活躍していただいておりますので、実際にオイスカの方の、話をしてもいいですか。

モデレーター：はい。お願いします。

ゲスト：静岡県からグループで行かれる方に 2 つぐらいご予約をいただいています。お仕事で行かれる方が結構いらっしゃるとは思いますので、そういった方も含めて、1 年でというのは難しいかもしれないですけれども、1 年・2 年かけて当時（2009 年）の数字ぐらいまではまず持っていきたいというのが、目指しているところですよ。

モデレーター：でもやはりあれですね。直行便が再就航というのは、島しょ国にとっては大きな大きなアドバンテージというか、ビックニュースですね。

ゲスト：そうですね。われわれからすると、日本からということになるのですけれども、向こうから来る方も当然、今まではニュージーランドとかオーストラリアまで行かなければいけないと、やはりビザがどうのという話だったと思うのですが、今は、これが飛び立つと、多分すごく簡単というわけではないですけれども、以前に比べると時間もかからずに日本に仕事で来られるとか、留学生も結構たくさんいらっしゃっていますので、そうい

った方などは非常に便利になるのではないかと考えています。

モデレーター：フィジーには日本語学校がすごく多いですね。

ゲスト：そうですね。今年間2,000人以上行っていらっしゃいます。これは、社会人、学生さん関係なく、年間通して行っていらっしゃいます。

モデレーター：日本を中心に考えてしまうのですけれども、人的交流が活発になってくると、やはり現地の経済効果も。もちろん他の国からもたくさん観光客は来ていると思うのですが、日本からの観光客が右肩上がりになっていくと、現地の活性化にもつながると考えているのですよね。

ゲスト：そうです。現地の方の期待も非常に大きいと、われわれも受けております。人的交流の話で言いますと、われわれが想像する中で言うと、フィジーは、トンガもサモアもそうですけれども、この直行便が飛ぶという話が出てから、現地の中学生や高校生のラグビーのチームを日本に招聘（しょうへい）したいという話をかなりたくさんいただいています。来年のワールドカップに向けて、チームの招聘とかキャンプの話を含めてだと思いののですけれども、そういったユースの方々を招待して交流するという所は、前から比べると増えているのではないかとと思います。そういうのはいいことだと思います。

モデレーター：ラグビーワールドカップは来年ですからね。

日笠さんのお話を聞くとフィジーに住んでいらっしゃった時期があったと聞いておりますが、その経緯を話していただいていますか。

ゲスト：元々私は旅行関係の仕事を目指していて、日本で働いていたのですけれども、一度オーストラリアに行く機会がありまして、非常にいい国だなということで働き口を探そうと思ったのですけれども、今でもご存じのようにビザを取るのが非常にきついで、学校を出て1年・2年のペイペいではなかなかビザが取れないので、「じゃあニュージーランドはどうだ。ニュージーランドも難しいな」ということで、その時にあった会社さんでフィジーの仕事をしていました。「フィジーはどうですか？」と聞いたら、行ってからビザを取ると言われまして、「じゃあビザは心配ないな」と、それで、将来的に仕事の空きが出たら、トランスファーとか、そういったことができるのではないかとということがありましたので、「じゃあ行きます」ということで、当時の私は、25年ぐらい前になりますけれども、ラグビーが強いぐらいのイメージしかなかったのですけれども、フィジーに着いて、出迎えの方に来ていただいて、住む所に連れて行ってもらう、荷物を置いて、「じゃあちょっと買い物に行きましょう」ということで、今は焼けてしまいましたけれども、ナンディの街の中にあるMHとか、RDパテとか、その辺りに買い物に行きまして、ふと見たら、食べ物などは心配すると思うのですけれども、見慣れたものがあったのです。何かといいますと、ネスカフェのコーヒーだったのです。粉のコーヒーがありますよね。あれがある。「ということは、お湯を沸かせばコーヒー飲めるじゃん」と。それで生きていけると思ったのです。考えてみれば非常に良かったと思うのですけれども、「ネスカフェのコーヒーの横にはミロまであるじゃないか」みたいな、緑色の瓶もありまして。ということは、お湯が沸かせれば何とか同じものが味わえるということで安心して、ここなら住めると思ったというのが、最初のフィジーとの接点といいますか、出会いだったのです。

モデレーター：最近、FIJIには行かれましたか？その当時から（フィジーは）変わっていますか？

ゲスト：行きました。

変わっていないといえば変わってない、まだ時間はゆっくり流れていますし。ただ、道は広がった。最近、皆さん方フィジーにいらっしゃいますかね。空港を出る所にゲートがあったのをご存じですか。今はゲートがないです。聞いたら、「別にゲートをつくる必要がなかった」という。「いつまでかかって気が付いたんだ」と思ったのですけれども、今はゲートがなくて、クイーンズロードに当たった所に三叉路の信号機があります。皆さんきちんと信号を守っています。

昔は真ん中にセンターラインがあるだけの道路がずっと続いてナンディの街のほうに行っていたのですが、今は途中まで片側二車線、中央分離帯があり、バス停あり、街灯がついています。そういう道路が、マーチンタルというのですが、業界の話で申し訳ないのですけれども、昔の浜町レストランがあるのですけれども、そこまで二車線の道路がずっと続いていて、信号は 8 カ所ぐらいあるのではないですか、途中で。昔はなかったです。

モデレーター：食べ物はどうですか。

ゲスト：食べ物は、変わらないといえば変わらないです。人口の半分近くがインド人の方ですから、カレーも結構おいしいものが食べられます。フィジー人の食べているものは、元々おイモさんですよ、タロイモ、キャッサバ、ハルサミという葉っぱで包んだ蒸し料理だったり、ロボ料理を家で作ったり、そういったものが中心になりますので。あと、ご存じの方もいらっしゃると思うのですけれども、パイパイアとかマンゴーが食べられるのですけれども、道端に落ちているのでただなのです。あのおいしいのが、お金を払う必要はなくて。マーケットでも山積みで売っているのですけれども。

モデレーター：お話を元に戻すのですが、フィジーから太平洋島しょ国への乗り継ぎも、結構いいのですよね。

ゲスト：そうですね。実はきょうの話をするためにスケジュールを見てきたのですが、この中で、フィジーだけではなくて、多分他の国に絡む方もいらっしゃると思いますので、少しご紹介したいと思うのです。調べてきたのはトンガ、サモア、バヌアツ、キリバス、ツバルです。

お手元にスケジュールがあると思いますけれども、日本からですと翌日に着きます。日本を火、金、日に飛びますので水、土、月に到着するのですが、この中で全滅の所がありまして、タラバーに行かれる方の場合には、どうしてもナンディで一泊していただく形になってしまいます。現在も乗り継ぎが悪いのですが、朝 8 時ぐらいに飛行機が飛んでいってしまいますので、曜日が合っていても乗れないのです。ですので、翌日に乗っていただき、戻ってきたときも、15 時ごろに到着しますので、1 日待っていただいて、フィジーでフィジービターでも飲んで休んでから飛んでいただくという形がいいかと思います。

もう 1 つは、フナフチですから、ツバルです。この方たちも、飛行機が 9 時発などですので、ほぼ全滅という形になります。トンガは今トンガタブとババウに飛んでいますけれども、ババウは、仕事で行かれる方はほぼいないと思いますが、乗り継ぎが不可です。行きも帰りも最低一泊は必要になります。トンガタブに行かれる方につきましては、月や曜日によって時間が変わるのですけれども、比較的 15 時発とか、13 時 30 分も大丈夫です。そういったものがありますので、ナンディから飛ぶ。もしくは、お仕事でスバに行かれる方もいらっしゃると思うのですが、スバ・トンガというのが飛んでいますので、翌日使っていただくという形がよろしいのではないかと思います。帰りは、直接乗れる飛行機はありません。トンガの場合は、フィジーで一泊して乗っていただくという形になると思います。比較的乗り継ぎがいいのがサモアです。アピア行きというのがありますが、これは、出発が午後だったり夜だたりになりますので、ナンディでお時間ができるかもしれませんけれども、その日のうちに飛んでいくという形は可能です。アピアから飛んでくる場合は、日によっての時間になってしまいますが、日曜日の朝 4 時 40 分に着く飛行機があります。9 時間ほどありますけれども、ナンディでそのまま乗り継いで日本にお戻りいただくことができます。こういったスケジュールになっています。

皆さん多分、フィジーのスバに JICA の本部や大使館がありますので、一度そちらに行っていていただいて、一泊されてから出発という形になっています。それほど問題はないと思うのですけれども、帰りの乗り継ぎの便があったり、そういったところは割といいのではないかと思います。

モデレーター：日本からの乗り継ぎがいいということは、こういった国々へ、全てではないですけれども、随

分行きやすくなったという点では本当に大きいですね。人との交流をどんどん活性化していかなければいけないかなと思っているので、本当に直行便は。

ゲスト：大きいです。レジャーのお客さんも、一泊するにしろ何にしろ、多分行きやすくなったと捉えていただけたと思いますので、これからどんどん増えていくことを、われわれは期待しているところです。

モデレーター：最後に、フィジーに旅行に行かれる方に何か 1 つ、アドバイスがあれば。

ゲスト：フィジーは文字で表すのがなかなか難しい国なので、行かれた方は分かると思うのですが、人の良さとか、そういったものを体験しないと人に伝えられない部分があると思うのです。他にもホスピタリティーとか、ATO の表現ができる国はたくさんあると思うのです、「海が綺麗」とか。でも、それは多分他の国でも同じように書けるものだと思うのですけれども、あの前歯のないニカッと笑ったフィジアの笑顔、こういったものは行って体験していただかなければ分からない部分だと思うので、ぜひとも皆さんには、直行便をお使いいただいでフィジーに行っていただき、体験をしていただければと思います。

モデレーター：皆さまも、ぐっと太平洋の島々が身近に感じられるようになりましたので、ぜひ機会があれば行っていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

ゲスト：どうもありがとうございました。